

CON ĐƯỜNG TƠ LỰA TRÊN BIỂN CỦA TRUNG QUỐC: HÀM Ý VỀ AN NINH HÀNG HẢI Ở KHU VỰC ẤN ĐỘ DƯƠNG - THÁI BÌNH DƯƠNG

NGUYỄN THÀNH TRUNG*

NGUYỄN NGỌC VĨNH PHÚC**

Tóm tắt: Con đường tơ lụa trên biển (MSR) là một hợp phần quan trọng trong sáng kiến “Vành đai và Con đường” (BRI); lần đầu tiên được ông Tập Cận Bình nêu ra vào năm 2013 tại Jakarta – Indonesia; con đường tơ lụa trên biển được kỳ vọng sẽ tạo nên một tuyến đường giao thương sầm uất từ Á sang Âu. Tuy nhiên, sau 8 năm hình thành và phát triển thì những kỳ vọng về một tuyến đường bao gồm các hải cảng sầm uất đã không như người ta mong đợi. Liệu con đường tơ lụa trên biển có thật sự mang đến một ý nghĩa kinh tế nhằm giúp cho các quốc gia phát triển hay ẩn sâu bên trong là nỗi lo lắng về những vấn đề an ninh hàng hải cho các quốc gia nơi MSR đi qua? Thông qua nghiên cứu các dự án MSR của Trung Quốc tại khu vực Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, bài nghiên cứu tìm hiểu về hàm ý an ninh hàng hải của con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc ở khu vực Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương và sự thay đổi cấu trúc quyền lực ở khu vực này trong bối cảnh cạnh tranh Trung Quốc-Hoa Kỳ.

Từ khoá: An ninh hàng hải, cạnh tranh Trung Quốc-Hoa Kỳ, MSR, Sáng kiến Vành đai và Con đường, Trung Quốc

Mở đầu

Từ thế “ẩn mình chờ thời” vào những năm cuối của thế kỷ XX, Trung Quốc đã chuyển mình trở dậy vào những năm đầu của thế kỷ XXI. “Giấc mơ Trung Quốc” là một thuật ngữ được giới lãnh đạo Trung Quốc đưa ra trong Kỳ họp thứ nhất Đại hội Đại biểu Nhân dân toàn quốc khóa 12 với niềm mong ước vào năm 2049 Trung Hoa sẽ phục hưng hình ảnh của một đế chế đã từng tồn tại trong quá khứ.

Một trong số đó chính là sáng kiến “Vành đai và Con đường” được kỳ vọng sẽ xây dựng lại hình ảnh con đường tơ lụa huyền thoại từ ngàn xưa của Trung Quốc. Nhưng liệu sáng kiến này sẽ mang lại sự phồn thịnh cho những nơi mà nó đi qua trên cả đường bộ lẫn đường biển, hay ẩn sau sáng kiến này là những mối lo ngại về một tương

*TS. Đại học Fulbright Việt Nam

** NCV. Trung tâm Nghiên cứu Quốc tế, Đại học KHXH-NV, Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh

lai bất ổn, đặc biệt là về vấn đề an ninh hàng hải nơi con đường tơ lụa trên biển sẽ đi qua. Bài viết này sẽ tập trung phân tích về “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, một hợp phần quan trọng trong sáng kiến “Vành đai và Con đường” và sẽ chỉ ra những lo ngại về vấn đề an ninh hàng hải nơi mà con đường tơ lụa trên biển sẽ đi qua.

1. Sáng kiến Vành đai và Con đường và Con đường tơ lụa trên biển

Vào năm 2013, tại Astana (nay là Nursultan) thủ đô Kazakhstan, trong một phát biểu ông Tập Cận Bình lần đầu nhắc đến một sáng kiến về việc thiết lập “vành đai kinh tế con đường tơ lụa”. Không lâu sau đó, tại thủ đô Jakarta, ông Tập đã tuyên bố rằng Trung Quốc sẽ “cùng cố hợp tác hàng hải với các nước ASEAN... và phát triển mạnh mẽ quan hệ đối tác hàng hải trong một nỗ lực chung nhằm xây dựng con đường tơ lụa trên biển”. Tháng 10 cùng năm, ông Tập một lần nữa phát biểu trước Quốc hội Indonesia rằng: “Đông Nam Á từ thời xa xưa đã là một trung tâm quan trọng dọc con đường tơ lụa trên biển cổ đại”.⁽¹⁾

Theo “Nghị quyết của Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc về một số vấn đề quan trọng liên quan tới cải cách sâu rộng toàn diện” được thông qua tại Hội nghị BCH Trung ương khóa XVIII vào tháng 11/2013, thúc đẩy và thực hiện BRI và MSR chính là đích sức để hình thành cục diện mới cho công cuộc mở cửa kinh tế đối ngoại toàn diện⁽²⁾. Trung Quốc chính thức đưa BRI vào “Quy hoạch phát triển kinh tế xã hội quốc gia 5 năm lần thứ 13”⁽³⁾. Tháng 5/2017, Chủ tịch Tập Cận Bình chủ trì diễn đàn hợp tác quốc tế về dự án BRI đầu tiên, với sự có mặt của hơn 1500 đại diện từ khắp thế giới, bao gồm 29 nguyên thủ quốc gia⁽⁴⁾. Cuối 2017, dự án BRI tiếp tục trở thành trọng tâm trong bản Báo cáo của Đại hội Đảng Cộng sản Trung Quốc lần XIX. Theo đó, Trung Quốc sẽ tích cực thúc đẩy quan hệ hợp tác quốc tế thông qua sáng kiến BRI, gồm có hợp tác chính sách, kết nối cơ sở hạ tầng và trang thiết bị, thương mại lưu thông, hội nhập tài chính, liên kết con người, tuân thủ nguyên tắc để đạt được sự phát triển chung thông qua thảo luận và hợp tác, thúc đẩy xây dựng sáng kiến BRI.⁽⁵⁾ Đến năm 2019, Diễn đàn hợp tác quốc tế về dự án BRI đã thu hút khoảng 5000 đại biểu từ 150 quốc gia và hơn 90 tổ chức quốc tế và 800 doanh nghiệp nhiều nước đã tham gia vào các hoạt động của diễn đàn.⁽⁶⁾

Trong bài phát biểu quan trọng tại lễ khai mạc Hội nghị thường niên Diễn đàn châu Á Bắc Ngao tháng 4/2021, ông Tập đã nhắc lại những cam kết của Trung Quốc sẽ biến BRI trở thành “con đường công cộng rộng mở cho tất cả mọi người” thay vì “con đường riêng do một bên sở hữu”. Ông Tập nói: “Tất cả các quốc gia quan tâm đều được hoan nghênh tham gia vào hợp tác và chia sẻ lợi ích của nó. Hợp tác BRI theo đuổi sự phát triển, hướng tới các lợi ích chung và truyền tải thông điệp hy vọng”. Nếu

xét theo các khía cạnh cơ bản về ý nghĩa của việc phát triển MSR thì người ta hoàn toàn đồng ý đây sẽ là một cơ hội cho các quốc gia trong khu vực có cơ hội để phát triển. Tuy nhiên, sau hơn 8 năm kể từ ngày các dự án cảng dọc theo tuyến đường tơ lụa được xây dựng, các quốc gia trong khu vực có cảm giác lo ngại về vấn đề an ninh nhiều hơn là sự phát triển cho quốc gia.

2. Các dự án lớn đang triển khai của MSR ở khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương

Các dự án cảng biển dọc theo MSR đều là những dự án lớn và được hậu thuẫn tài chính khổng lồ từ Trung Quốc. Điểm chung của hầu hết các dự án cảng biển này là ban đầu đều lấy mục tiêu về việc phát triển kinh tế, vận tải biển và thậm chí là du lịch để làm lý do cho việc đầu tư xây dựng hoặc nâng cấp. Nguồn ngân sách chính để thực hiện sáng kiến MSR nói riêng và BRI nói chung là từ Quỹ con đường tơ lụa (SRF) được thành lập năm 2014 với số vốn đầu tư dự tính ban đầu là 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 USD⁽⁷⁾. Về các dự án cảng biển dọc theo MSR hầu hết có sự quản lý của hai công ty lớn trong ngành hàng hải vận tải biển của Trung Quốc là công ty Vận tải biển Trung Quốc (COSCO) và công ty Cảng biển thương mại Trung Quốc (CMPort), trước đó chỉ riêng COSCO đã có quyền quản lý 61 cảng trên toàn cầu và CMPort kiểm soát 36 cảng tại 18 quốc gia⁽⁸⁾.

Bảng 1: Quyền sở hữu cảng biển của Trung Quốc ở khu vực Biển Đông và Ấn Độ Dương

Năm	Khu vực	Nước chủ nhà	Cảng	Thời hạn 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
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: Richard Ghiasy, Fei Su and Lora Saalman, 2018, The 21st Century Maritime Silk Road, SIPRI.

Tuy nhiên, với mức kinh phí đầu tư quá lớn, không tương xứng với thực lực của các quốc gia, kèm theo những khoản nợ khổng lồ sau khi dự án hoàn thành và lợi ích kinh tế mang lại không bù đắp nổi sẽ dẫn đến một kết cục chung đó là quốc gia mất quyền kiểm soát và phải chấp nhận giao các cảng biển này về dưới sự quản lý của Trung Quốc. Bên cạnh đó, đáng chú ý hơn là việc các cảng biển này được xây dựng

thường mang giá trị song hành, có nghĩa là nó có đủ khả năng làm căn cứ quân sự để neo đậu các tàu chiến.

Ở khu vực Ấn Độ Dương, cảng Hambantota có lẽ là minh chứng rõ nét cho điểm tương đồng về những vấn đề mà nhiều cảng biển dưới sự đầu tư của Trung Quốc gặp phải. Trung Quốc đã đầu tư vào Sri Lanka gần 8 tỷ USD để phát triển các cơ sở hạ tầng trong đó dự án cảng Hambantota được chia ra làm 3 giai đoạn, dự kiến giai đoạn ba sẽ hoàn thành vào năm 2023. Tuy nhiên, sau khi hoàn thành hai giai đoạn đầu tiên vào năm 2014 thì mức đầu tư này thì lại không tương xứng với những giá trị về kinh tế mà nó mang lại. Đến tháng 7/2017, chính quyền Tổng thống Sirisena phải chính thức ký hợp đồng trị giá 1,1 tỉ USD cho CMPort thuê trong vòng 99 năm để có thể trả bớt một phần số nợ trên.⁽⁹⁾

Cách đó không xa tại Pakistan, cảng Gwadar cũng được giới quan sát chú ý, có cùng điểm chung về vị trí chiến lược quan trọng trong khu vực, khu vực này được Trung Quốc bỏ 62 tỷ USD để đầu tư cho dự án hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC) trong đó có cảng Gwadar là điểm quan trọng, mặc dù phía Trung Quốc luôn phủ định các cáo buộc về việc sẽ sử dụng nơi này như một căn cứ quân sự, nhưng giới quan sát tin rằng sớm hay muộn thì Trung Quốc cũng sẽ sử dụng khu vực này để neo đậu các tàu chiến của hải quân Trung Quốc.⁽¹⁰⁾

Cảng Feydhoo Finolhu là một hòn đảo nhỏ có diện tích khoảng 1,3 km², cách thủ đô Malé của Maldives 3 hải lý. Vào năm 2016, hòn đảo được Trung Quốc thuê lại với giá 4 triệu USD cùng một bản hợp đồng 50 năm với mục đích phát triển khu nghỉ dưỡng. Vào tháng 12/2017, Trung Quốc bắt đầu việc mở rộng để xây dựng Feydhoo Finolhu và gần như hoàn thành vào tháng 8/2020, nằm ở vị trí chiến lược tại Ấn Độ Dương và trên tuyến đường MSR, điều này làm cho giới quan sát lo ngại rằng khu vực này sẽ được sử dụng cho nhiều mục đích khác chứ không đơn thuần là một khu nghỉ dưỡng.⁽¹¹⁾

Tại Đông Nam Á, cảng Kuantan (Malaysia) là một cảng tư nhân hoá nằm ở bang Pahang hướng ra Biển Đông, thuộc sở hữu chung của liên doanh IJM Malaysia và tập đoàn cảng quốc tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây trong đó phía Trung Quốc có 49% cổ phần của cảng.⁽¹²⁾ Cùng với một vị trí đặc biệt hướng ra Biển Đông và trên đường đi qua eo biển Malacca, một trong những tuyến đường vận tải quan trọng của Trung Quốc, cảng Kuantan đóng vai trò khá quan trọng trong tuyến đường MSR. Tuy nhiên, trước việc các quốc gia từng tham gia vào dự án MSR lần lượt gặp vấn đề về các khoản nợ, chính quyền Malaysia có vẻ đã cẩn trọng hơn trước các khoản đầu tư của Trung Quốc vào quốc gia này. Năm 2020, chính quyền ông Mahathir đã huỷ một

trong các dự án lớn về cảng biển, đó là cảng Melaka Gateway trị giá 10,5 tỷ USD và kiểm soát chặt hơn các dự án BRI được Trung Quốc đầu tư vào quốc gia này⁽¹³⁾.

Sự thận trọng đối với dự án của MSR cũng có thể thấy được tại Myanmar. Cảng Kyaukpyu tại Myanmar là một trong bốn hợp phần quan trọng của sáng kiến BRI được triển khai ở Myanmar, đây là một cảng nước sâu nằm ở khu vực vịnh Bengal, dự án này được triển khai nhằm giải quyết một phần thể lưỡng nan mà Trung Quốc đang gặp phải tại eo biển Malacca. Myanmar và Trung Quốc ký thoả thuận triển khai dự án này vào tháng 1/2020. Trước đó vào tháng 8/2018, chính phủ của bà Aung San Suu Kyi đã đàm phán thành công với Trung Quốc để giảm quy mô dự án cảng Kyaukpyu từ khoảng 7 tỷ USD xuống còn 1,3 tỷ USD, tuy nhiên, Bắc Kinh vẫn nắm giữ 70% cổ phần trong dự án. Việc này cho thấy mặc dù quan tâm đến việc phát triển cơ sở hạ tầng nhưng phía Myanmar cũng thận trọng trong việc tiếp cận các khoản vay từ sáng kiến BRI của Trung Quốc⁽¹⁴⁾.

Quốc gia nhỏ nhất tại khu vực là Brunei cũng không thể tránh khỏi sự hấp dẫn nguồn vốn đầu tư cơ sở hạ tầng từ Trung Quốc. Cảng Muara là một phần của khu phức hợp lọc hoá thuộc dự án liên doanh giữa Trung Quốc và Brunei vào năm 2017, dự án này được công ty Hengyi Trung Quốc điều hành và đây là dự án đầu tư nước ngoài lớn nhất vào Brunei. Trong bài phát biểu tại buổi lễ khai trương cho một liên doanh điều hành cảng container lớn nhất Brunei vào tháng 2/2017, Đại sứ Trung Quốc tại Brunei Yang Jian nhấn mạnh: “Brunei là một quốc gia quan trọng dọc theo con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”. Điều đó được thể hiện qua tổng vốn đầu tư của Trung Quốc vào đây đã đạt con số 4,1 tỷ USD⁽¹⁵⁾. Những sự đầu tư này được cho rằng ngoài việc mang lại những nguồn lợi về kinh tế cho Trung Quốc sẽ còn tạo một lợi thế cạnh tranh với Hoa Kỳ trong khu vực Biển Đông.

Campuchia là quốc gia có nhiều ràng buộc với Trung Quốc, nhưng mối quan hệ này còn phức tạp hơn, năm 2019 chính phủ nước này đã cấp 45.000 ha đất ở tỉnh Koh Rong và 20% đường bờ biển cho Tập đoàn Union Development Group (UDG) của Trung Quốc với giá thuê là 1 triệu USD/năm để phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển, sân bay phục vụ cho du lịch. Tuy nhiên, trong quá trình xây dựng siêu dự án 3,8 tỉ USD⁽¹⁶⁾, giới quan sát thấy rằng nó không giống bất cứ dự án nào ở Đông Nam Á, các đường băng sân bay được xây dựng dài hơn so với việc sử dụng cho hàng không dân dụng và cảng biển cũng được đầu tư nhiều hơn những gì mà các tàu du lịch cần có⁽¹⁷⁾. Dự án Koh Rong nằm trên khu vực chiến lược nhạy cảm về vấn đề an ninh trong khu vực. Một điểm tương đồng của các dự án đó là các cảng kiểu này đều có giá trị sử dụng kép, và Trung Quốc đang muốn theo đuổi kiểu xây dựng này để tránh bị chỉ trích.

Bên cạnh đó, trong thời gian gần đây Trung Quốc cũng đang được cho là tình nguyện hỗ trợ vô điều kiện cho phía Campuchia nâng cấp cảng quân sự Ream (cảng quân sự lớn nhất tại đây), tuy nhiên, những ảnh chụp vệ tinh được công bố bởi Sáng kiến minh bạch hàng hải châu Á (AMTI) đã cho thấy rằng đang có sự xây dựng nhanh chóng trong khu vực này và người ta lo ngại về một thoả thuận bí mật được Campuchia và Trung Quốc ký kết năm 2019 trong đó có việc phía Bắc Kinh sẽ được đồn trú quân nhân, lưu trữ vũ khí và cập cảng tàu chiến trong nhiều năm.⁽¹⁸⁾ Tốc độ xây dựng nhanh, những công bố thiếu minh bạch và những lời giải thích bị thay đổi từ các quan chức Campuchia tiếp tục làm dấy lên mối nghi ngờ việc nâng cấp đó là nhằm ở mục đích lợi ích cho Trung Quốc. Ngoài những cảng chiến lược tiêu biểu nêu trên, Trung Quốc vẫn còn hỗ trợ cho rất nhiều các bến cảng dọc theo con đường tơ lụa và những hành động “vô điều kiện” như Campuchia từng nói làm cho người ta càng e ngại hơn về các sự vụ đầu tư này. Hiện tại vẫn chưa có nhiều minh chứng cho việc Campuchia ngã hẳn sang Trung Quốc, nhưng sự ảnh hưởng của Hoa Kỳ đối với Campuchia về mặt quân sự đang dần bị thay thế bởi sự gia tăng ảnh hưởng của Trung Quốc.

3. MSR và hàm ý về an ninh hàng hải

Về cơ bản như đã đề cập, MSR là tuyến đường được xây dựng để kết nối các cảng biển nhằm mục đích khai thác tối đa các lợi ích về kinh tế và giúp cho các quốc gia tham gia vào sáng kiến này sẽ có nhiều cơ hội để phát triển. Tuy nhiên, bên cạnh đó là những lo ngại về các hàm ý an ninh hàng hải mà tuyến đường này sẽ mang đến cho các quốc gia trong khu vực.

3.1. Hàm ý về an ninh truyền thống

Mối lo ngại đầu tiên liên quan đến vấn đề an ninh truyền thống luôn là một đề tài được các quốc gia ven biển chú ý từ khi sáng kiến con đường tơ lụa trên biển được triển khai. Với sự đầu tư chín chu và có kế hoạch từ Trung Quốc, cùng với sự hậu thuẫn của các ngân hàng và các quỹ đầu tư vào con đường tơ lụa, tiền tài trợ là điều không thiếu cho các quốc gia muốn tham gia vào MSR để xây dựng hoặc nâng cấp cảng biển, vì vậy hàng loạt các cảng biển được đầu tư xây dựng dọc theo tuyến đường nơi mà MSR đi qua.

Năm 2013, Trung Quốc đầu tư xây dựng cảng Magampura Mahinda Rajapaska tại Hambantota, Sri Lanka với kỳ vọng đây sẽ là một cảng sầm uất trong các hoạt động thương mại. Tuy nhiên, đến khi cảng này hoàn thành thì Sri Lanka mới nhận ra rằng nó không như sự tưởng tượng về các chuyến tàu đầy hàng hoá tấp nập trên cảng mà thay vào đó là sự hiện diện của tàu ngầm tấn công của Trung Quốc tại đây. Cũng tại

Sri Lanka, cảng quốc tế Colombo cũng có những sự việc đáng chú ý. Sự kiện tàu ngầm Trung Quốc xuất hiện tại đây vào năm 2014 đã đẩy lên nỗi lo sợ cho khu vực, đặc biệt là với Ấn Độ. C.Raja Mohan, tác giả cuốn *Samudra Manthan: Đối thủ Trung - Ấn ở Ấn Độ Dương, Thái Bình Dương* cho rằng: “Nếu quân đội Trung Quốc có thể dùng một cơ sở dân sự, khi đó liệu cơ sở ấy vẫn còn là dân sự hay sẽ thành quân sự? Tàu của họ phải đậu nơi nào đó”. Luận điểm của ông là Trung Quốc không cần thiết phải lập các cơ sở quân sự ở hải ngoại nếu tàu chiến và tàu ngầm của họ có thể trông cậy vào sự đón tiếp thân thiện ở các cảng thương mại.⁽¹⁹⁾

Cách đó không xa, Trung Quốc cũng đã đầu tư vào cảng Gwadar tại Pakistan, mặc dù không trực tiếp nằm trên tuyến đường MSR đi ngang nhưng cũng án ngữ một vị trí đắc địa khi nằm cạnh kề với tuyến đường vận tải ở Vịnh Ba Tư và phía châu Phi. Năm 2015, Trung Quốc cũng đã ký kết với Pakistan về việc bán 8 tàu ngầm chạy bằng diesel. Điểm đáng chú ý là bốn trong số đó sẽ được đóng tại Karachi, cách Gwadar không xa, giới quan sát cho rằng đây là một động thái có lợi cho phía Trung Quốc khi mà họ sẽ có một cơ sở bảo trì cho chính tàu ngầm của họ tại vùng biển Ấn Độ Dương. Mặc dù hiện nay, Trung Quốc vẫn không có căn cứ đồn trú tại đây nhưng sự hiện diện thường xuyên của hải quân Trung Quốc (PLAN) thông qua các cuộc tập trận chống khủng bố cũng là một trong những mối lo ngại cho các quốc gia phương Tây muốn duy trì sự độc quyền ảnh hưởng ở khu vực này.

3.2. Hàm ý về quân sự hoá các cảng dân sự

Mối lo ngại quan trọng khác đối với các quốc gia trong khu vực và phương Tây đó chính là việc các hải cảng dân sự có mục đích lưỡng dụng, có thể biến thành quân cảng khi cần thiết. Mặc dù chưa có chứng cứ rõ ràng cho việc này, nhưng việc Trung Quốc hiện đang tăng cường việc hỗ trợ xây dựng hạ tầng cảng dọc theo MSR đã làm dấy lên các mối lo ngại. Năm 2017, Trung Quốc mở căn cứ hải quân nước ngoài đầu tiên tại Djibouti, nơi được gọi với cái tên “trại lính thể giới” vì tại quốc gia này có sự hiện diện quân sự của hàng loạt các cường quốc như: Hoa Kỳ, Pháp, Nhật... Đối với giới quan sát, cái tên Djibouti là một nơi đặt biệt, nằm tại vùng Sừng Châu Phi án ngữ ngay trên con đường tiếp cận biển Đỏ và kênh đào Suez là một vị trí thuận lợi cho việc kiểm soát an ninh của các tàu thuyền đi qua khu vực. Sự hiện diện quân sự của Trung Quốc với danh nghĩa là lực lượng bảo vệ hoà bình và ngăn chặn nạn cướp biển. Tuy nhiên, sau đó, Bắc Kinh đã mở rộng bến tàu của căn cứ để hỗ trợ cho nhiều loại tàu chiến và gần đây nhất là cho tàu sân bay Type 002 (Sơn Đông) và động thái này cũng gây lo ngại cho các quốc gia, đặc biệt là Hoa Kỳ.

Đọc theo MSR, Trung Quốc còn có các cơ sở hỗ trợ hạ tầng tại Chittagong ở Bangladesh, Sittwe ở Myanmar, Malé ở Maldives, Darwin ở Australia. Mặc dù Trung Quốc vẫn chưa nắm quyền sở hữu để có thể thay đổi mục đích sử dụng của các cảng này, nhưng việc Trung Quốc thúc đẩy nhanh chóng MSR cũng gây cho Hoa Kỳ nhiều e ngại về mục đích tranh giành ảnh hưởng của Mỹ ở khu vực Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương, cũng như tiềm năng khả dĩ thay đổi mục đích sử dụng trong tương lai.

3.3. Hàm ý về hành vi quyết đoán của Trung Quốc tại Biển Đông

Một mục đích khác của MSR chính là dần dần củng cố vai trò dẫn dắt của Trung Quốc ở khu vực Biển Đông. Trong khu vực Đông Nam Á, nơi được coi là tuyến đầu của MSR có lẽ là nơi mà các quốc gia thấu hiểu nỗi lo lắng này hơn ai hết. Việc chiếm đóng và bồi lấp phi pháp các hòn đảo trên Biển Đông luôn là mối lo ngại và gây ra những căng thẳng với các quốc gia trong khu vực. Các lo ngại về vấn đề an ninh càng được củng cố qua thời gian, khi mà tham vọng của Trung Quốc càng ngày càng được thể hiện rõ. Động lực thực sự của Trung Quốc ở Biển Đông là có được sự kiểm soát tuyến đường vận tải. Biển Đông chiếm một phần ba lượng giao thông hàng hải toàn cầu, bao gồm hầu hết hàng Trung Quốc xuất khẩu và hơn 80% dầu nhập khẩu vào Trung Quốc.⁽²⁰⁾

Mặc dù sau đó Trung Quốc vấp phải những phản ứng quyết liệt của các quốc gia trong khu vực và trên thế giới về sự đe dọa tới tự do hàng hải, tuy nhiên, Trung Quốc vẫn đang cố gắng tạo ra những ưu thế trên biển nhằm hướng tới mục tiêu trở thành một siêu cường trong tương lai. Mối lo ngại đó hoàn toàn có cơ sở nếu như các quốc gia sở hữu các cảng mang vị trí chiến lược về mặt hàng hải và nằm trên MSR chịu sự kiểm soát của Trung Quốc như trường hợp Sri Lanka thì các vấn đề về tự do, an ninh - tự do hàng hải sẽ gặp phải những trở ngại trong tương lai chỉ còn là vấn đề sớm hay muộn.

4. Kết luận

Trung Quốc đã và đang đầu tư rất nhiều vào các cơ sở hạ tầng, cảng biển dọc theo tuyến đường nơi MSR đi qua. Cùng với đó là sự di chuyển của các công ty và công nhân Trung Quốc tràn đi khắp thế giới và quân đội Trung Quốc dần dần cũng sẽ theo sau. Mặc dù MSR cũng đem lại sự phát triển hạ tầng cho các quốc gia nhận hợp tác đầu tư, nhưng bên cạnh đó không phải là không có các mối e ngại không chỉ về lợi ích kinh tế mà còn về khía cạnh an ninh. Hàm ý địa chính trị cho thấy các quốc gia có con đường MSR đi qua sẽ là nơi tranh chấp về ảnh hưởng giữa Trung Quốc và Hoa Kỳ.

Mặc dù vậy, vẫn còn cần thời gian cho sự chuẩn bị của Trung Quốc để có thể thách thức vai trò bá chủ cường quốc biển của Hoa Kỳ trong thời gian sắp tới. Hơn ai hết,

Trung Quốc hiểu rõ học thuyết Mahan là như thế nào để có thể trở thành một cường quốc biển và muốn thách thức siêu cường Hoa Kỳ trong việc định hình lại thế giới trong thế kỷ XXI.

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN

- (1) Robert Daly, Matthew Rojansky, 2018, *China's Global Dreams Are Giving Its Neighbors Nightmares*, <https://foreignpolicy.com/2018/03/12/chinas-global-dreams-are-giving-its-neighbors-nightmares/>, truy cập ngày 20/9/2021.
- (2) The State of council the People's Republic of China, 2015, *Chronology of China's Belt and Road Initiative*, http://english.www.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_28147509256_6326.htm, truy cập ngày 27/9/2021
- (3) http://www.xinhuanet.com/english/2020-11/01/c_139482706.htm, truy cập ngày 27/9/2021.
- (4) Tạp chí Quốc Phòng Toàn Dân, 2017, *Chủ tịch nước trần đại quan dự diễn đàn cấp cao hợp tác quốc tế "Vành đai - Con đường"*, <http://tapchiquptd.vn/vi/tin-tuc-thoi-su/chu-tich-nuoc-tran-%C3%B0ai-quang-du-dien-dan-cap-cao-hop-tac-quoc-te-vanh-dai-va-con-duong/10152.html>, truy cập ngày 26/9/2021.
- (5) Xi Jinping, 2017, *Delivered At The 19th National Congress Of The Communist Party Of China*, <https://www.mfa.gov.cn/ce/cejo/eng/dtxw/P020171107148482980205.pdf>, p.54.
- (6) Tạp Chí Quốc Phòng Toàn Dân, 2019, *Diễn đàn "Vành đai và Con đường" Góp phần thúc đẩy xu thế tự do hoá thương mại*, <http://tapchiquptd.vn/vi/tin-tuc-thoi-su/dien-dan-vanh-dai-va-con-duong-gop-phan-thuc-day-xu-the-tu-do-hoa-thuong-mai/13633.html>, truy cập ngày 27/9/2021.
- (7) Nguyễn Thu Hà, 2019, *Sáng kiến "Vành Đai - Con Đường" của Trung Quốc: 5 năm nhìn lại*, <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>, truy cập ngày 17/9/2021
- (8) The Economist, 2020, *China Is Making Substantial Investment In Ports And Pipelines Worldwide*, <https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/china-is-making-substantial-investment-in-ports-and-pipelines-worldwide>, truy cập ngày 21/9/2021.
- (9) Maria Abi-Habib, 2018, *How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port*, <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>, truy cập ngày 24/9/2021.
- (10) Tran Phuong, 2018, *Trung Quốc Sắp Có Căn Cứ Hải Quân Ở Pakistan*, <https://tuoitre.vn/trung-quoc-sap-co-can-cu-hai-quan-o-pakistan-20180107092825956.htm>, truy cập ngày 24/9/2021.
- (11) Asia Maritime Transparency Initiative, 2020, *Chinese Investment in The Maldives: Appraising The String Of Pearls*, <https://amti.csis.org/chinese-investment-in-the-maldives-appraising-the-string-of-pearls/>, truy cập ngày 29/9/2021.
- (12) Kuantanport, https://www.kuantanport.com.my/en_GB/industrial-area/mckip/, truy cập ngày 30/9/2021
- (13) Prem Kumar, 2020, *Canceled \$10.5bn Malaysia Port Project Plays Down China Role*, <https://asia.nikkei.com/Business/Transportation/Canceled-10.5bn-Malaysia-port-project-plays-down-China-role>, truy cập ngày 30/9/2021.

(14) Le Hong Hiep, 2020, *The BRI's Footprint in the Lower Mekong Region*, <https://www.rosalux.de/en/news/id/43417/the-bris-footprint-in-the-lower-mekong-region>, truy cập ngày 29/9/2021.

(15) Praveen Menon, 2018, *As Western Banks Leave, China Adds Brunei To New Silk Road*, <https://www.reuters.com/article/us-china-brunei-idUSKBN1GH0D8>, truy cập ngày 27/9/2021.

(16) Phúc Long, 2019, *Mỹ Lo Sợ Khu Nghi Mát Ở Campuchia Biến Thành Căn Cứ Trung Quốc*, <https://tuoitre.vn/my-lo-so-khu-nghi-mat-o-campuchia-bien-thanh-can-cu-trung-quoc-2019-0719164342451.htm>, truy cập ngày 24/9/2021.

(17) Andrew Nachevson, 2019, *Is Cambodia's Koh Rong Project For Chinese Tourists - Or China's Military?*, https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2188558/cambodias-koh-kong-project-chinese-tourists-or-chinas-military?module=perpetual_scroll&pgtype=article&campaign=2188558, truy cập ngày 24/9/2021.

(18) Asia Maritime Transparency Initiative, 2021, *Rapid Construction At Cambodia's Ream Points To China*, <https://amti.csis.org/changes-underway-at-cambodias-ream-naval-base/>, truy cập ngày 24/9/2021.

(19), (20) Tom Miller, 2017, *China's Asian Dream*, Zed Books, tr.227.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Robert D. Kaplan, 2017, *Sự minh định của địa lý*, Nxb Hội nhà văn, Hà Nội.
2. Tim Marshall, 2015, *Những tù nhân của địa lý*, Nxb Hội nhà văn, Hà Nội.
3. Nhật Đăng, 2020, *Trung Quốc lại làm luật ở Biển Đông*, <https://tuoitre.vn/trung-quoc-lai-lam-luat-o-bien-dong-20210831224709872.htm>, truy cập ngày 18/9/2021.
4. Brahma Chellaney, 2017, *China's Debt-Trap Diplomacy*, <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>, truy cập ngày 19/9/2021.
5. Gopal Suri, 2016, *China's 21st Century Maritime Silk Road Old String with New Pearls?*, Vivekananda International Foundation.
6. Joel Wuthnow, 2017, *Chinese Perspective on the belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications*, National Defense University Press Washington D.C.
7. Rajeev Ranjan Chaturvedy, 2017, *The 21st century maritime silk road*, <https://www.orfonline.org/research/the-21st-century-maritime-silk-road/>, truy cập ngày 19/9/2021.
8. Tham Siew Yean, 2019, *The Belt and Road Initiative in Malaysia: case of the Kuantan port*, ISEAS.
9. The Economist, 2020, *China want to put itself back at the centre of the world*, <https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/china-wants-to-put-itself-back-at-the-centre-of-the-world>, truy cập ngày 21/9/2021.
10. Stu Cvrk, 2021, *The Dividends Of China's 21st Century Maritime Silk Road*, https://www.theepochtimes.com/the-dividends-of-chinas-21st-century-maritime-silk-road_3984835.html, truy cập ngày 27/9/2021.