

Bài viết tóm tắt khái niệm và các đường c c a Trung Quốc nói chung trong MSR Th k 21, đ ng th i trình bày chi ti t s tham gia c a các n c ông Nam Á vào d án c ng nh các h qu v đ a chính tr mà h p tác này mang l i cho khu v c.



Tóm tắt

Một trong những nhân tố quan trọng của sáng kiến Một Vành đai, Một con đường (OBOR) do Trung Quốc đưa ra vào năm 2013 là khái niệm Con đường Tia trên Biển (MSR) thế kỷ 21. Bài viết tóm tắt khái niệm và các động cơ của Trung Quốc nói chung trong MSR thế kỷ 21, đồng thời trình bày chi tiết sự tham gia của các nước Đông Nam Á vào dự án cũng như các hợp tác và đưa chính trị mà hợp tác này mang lại cho khu vực. Trong số các quốc gia ASEAN, Indonesia thể hiện sự hào hứng mạnh mẽ nhất đối với các kế hoạch của Trung Quốc, Malaysia, Myanmar và Philippines cũng có mong muốn tham gia các dự án do Trung Quốc dẫn dắt. Bài viết kết luận, MSR có ý nghĩa quan trọng về mặt địa chính trị vì nó đã trở thành nhân tố quyết định trong chính sách đối ngoại của Trung Quốc. Đối với các nước ASEAN, MSR đặc biệt thể hiện mục đích chiến lược rõ ràng hơn: việc củng cố ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực là chìa khóa kinh tế và chính trị chi phối và trí tuệ tiên do quan hệ cạnh tranh giữa Mỹ và Trung Quốc.

Từ khóa: Trung Quốc, Đông Nam Á, Một Vành đai Một Con đường, Con đường Tia trên Biển mới, địa chính trị

1. Giới thiệu

Một trong những nhân tố quan trọng của sáng kiến Một Vành đai, Một con đường (OBOR) do Trung Quốc đưa ra vào năm 2013 là khái niệm Con đường Tia trên Biển (MSR) thế kỷ 21. Mục đích của đối chiến lược này là nhằm cách mạng hóa tuyến đường thương mại biển sâu tại Đông Nam Á qua Châu Phi đến Châu Âu, và thúc đẩy phát triển kinh tế của các nước tham gia thông qua trợ giúp và phát triển hợp tác kinh tế thu hút đầu tư theo đường biển.

Trong số các quốc gia ASEAN, Indonesia thể hiện thái độ nhiệt tình nhất với các kế hoạch của Trung Quốc do mô hình của sự hợp tác biển là một trong những mục tiêu chính trị quan trọng hàng đầu của Tổng thống Joko Widodo đối với quốc gia quần đảo này (Duquennoy and Zielonka, 2015). Bên cạnh đó, Malaysia, Myanmar và Philippines, sau khi nhóm chức của Tổng thống Rodrigo Duterte vào tháng 6 năm 2016, cũng có mong muốn tham gia các dự án do Trung Quốc dẫn dắt. Trên thực

t, tất cả các quốc gia ven biển Đông Nam Á, ít nhiều đều có ý định tham gia trong quá trình kế hoạch này được triển khai. [1] Về mặt kinh tế, các nước Đông Nam Á chắc chắn có thể nhận được rất nhiều lợi ích từ sự thành công của Sáng kiến Mút vành đai Mút con đường. Đáng chú ý, cũng có thể thấy rõ rằng MSR cũng mang nhiều ý nghĩa về mặt địa chính trị do đây đã trở thành nhân tố quyết định trong chính sách đối ngoại của Trung Quốc; hơn nữa, trong trường hợp các quốc gia ASEAN, sự tham gia vào MSR thể hiện ý nghĩa địa chính trị đậm nét hơn hẳn: Do quan hệ cạnh tranh giữa Mỹ - Trung Quốc, việc cũng cố ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực là chìa khóa kinh tế và chính trị chi phối và trí tuệ tiên.

Giống như bài viết đưa ra là thông qua MSR theo k 21, Trung Quốc có khả năng dùng các công cụ kinh tế để khiến các nước ASEAN phụ thuộc vào mình, và trong trường hợp thành công, Trung Quốc có thể biến sự phụ thuộc này thành các lợi ích về địa chính trị. Mặc dù có sự hỗ trợ của Mỹ, các nước Đông Nam Á vẫn buộc phải hợp tác kinh tế với Trung Quốc; tuy nhiên, chính điều này sẽ khiến các quốc gia này phụ thuộc hơn vào vào Bắc Kinh. Hậu quả là, ảnh hưởng của Mỹ được cho là sẽ giảm đi và khu vực sẽ buộc phải chấp nhận chính sách của Trung Quốc hơn nữa.

Trong bài viết này, tác giả trước tiên sẽ vạch ra các điểm chính của dự án OBOR và tiếp theo sẽ mô tả về MSR theo k 21. Mục đích chính của bài viết là phân tích một cách toàn diện thái độ của các quốc gia Đông Nam Á đối với các ý tưởng của Trung Quốc, đặc biệt là trong các lĩnh vực kinh tế, chính trị và chiến lược. Việc trình bày các hậu quả về địa chính trị cần phải có sự liên hệ tới tranh chấp Biển Đông và quan hệ cạnh tranh Trung - Mỹ vì đây là nền tảng không thể thiếu để phân tích hệ thống quan hệ giữa các quốc gia Đông Nam Á. Phần kết luận sẽ tái khẳng định giả thiết đưa ra rằng thời điểm tóm tắt các nội dung quan trọng.

Bài viết chủ yếu tập trung vào MSR và các tác động địa chính trị của nó đối với khu vực Đông Nam Á; vì vậy, nghiên cứu này sẽ không tiến hành phân tích kỹ lưỡng các mối quan hệ phức tạp giữa Trung Quốc, Đông Nam Á và Mỹ hay trình bày chi tiết về tranh chấp trên Biển Đông.

2. Sáng kiến Mút Vành đai, Mút Con đường

Vào mùa thu năm 2013, Trung Quốc đã tiến thêm một bước trong việc khẳng định vai trò toàn cầu của mình khi đưa ra sáng kiến Mút Vành đai, Mút Con đường với

mục tiêu đầy tham vọng là hội sinh Tuyến đường Tia trên biển tuyến thống. Sự gặt hái với tuyến thống cũng như gói gói với thời kỳ hoàng kim trong quá khứ của Trung Quốc được thể hiện rõ qua kế hoạch OBOR. Với một địa chính trị, có thể chia ra hai tuyến đường chính: Tuyến đường nội Trung Quốc với Bán đảo Triều Tiên và tuyến đường khác đi qua Biển Đông dọc theo bờ biển phía Nam và Đông Nam Á cho tới Vịnh Ba Tư. Các tuyến đường trên biển đã được sự đồng hành hàng ngàn năm trước, trước cả khi các tuyến đường trên bộ phát triển. Ở Trung Quốc, tuyến đường thống mới trên biển được quan tâm nhiều hơn vào triều Hán (209 trước Công nguyên tới 8 sau Công nguyên), và kể từ thế kỷ 7, khi vai trò của các quốc gia bờ biển tăng lên, mục đích an ninh và tài chính của các tuyến đường trên biển thống được đưa lên hàng đầu (Iftikhar and Abbasi 2016). Trong suốt thế kỷ 15, hội trình của đô đốc Trịnh Hoà đã là biểu tượng cho năng lực và đối trên biển của Trung Quốc, các thuyền Trung Hoa đã đi tới bờ biển châu Phi, cũng như mở rộng các mối quan hệ địa chính trị. Theo ý nghĩa này, các tập đoàn tới đó có thể được coi như các đoàn tiên trầm ngày nay.

Bờ Kinh đã tự cam kết với việc xây dựng và nâng cấp hệ thống giao thông theo đúng các tuyến đường buôn nội châu Âu và châu Á trước đây, và một cách tự nhiên, đã thúc đẩy kết nối khu vực với một kinh tế. Với cả bên, có thể coi đây là một dự án phát triển quốc tế dài hạn do Trung Quốc quản lý (cấp ngân sách), đồng thời, dự án này cũng có khả năng đáp ứng các mục tiêu địa chính trị của Trung Quốc thông qua kết nối với các vùng xa xôi qua tuyến đường thống mới.

Sáng kiến Một Vành đai Một Con đường bao gồm hai dự án lớn: Vành đai Kinh tế trên bộ và MRS thế kỷ 21. Dự án Vành đai Kinh tế trên bộ hướng tới việc kết nối Trung Quốc với vùng Trung Á, Trung Đông và châu Âu trên đất liền trong khi MRS kết nối các tuyến đường trên biển quan trọng của châu Phi, châu Âu, châu Mỹ Đông, và khu vực Nam, Đông Nam Á. Hai dự án này không thể tách rời và mục đích được thể hiện song song (Scott, 2016). Mặc dù không cần bàn cãi về ý nghĩa quan trọng của đường cao tốc và đường sắt tốc độ cao, giao thông trên biển vẫn đóng vai trò chính ở khía cạnh mở đường qua lại. Vì vậy, trên bình diện toàn cầu, MSR thậm chí còn có ý nghĩa quan trọng hơn là “vành đai kinh tế” trên bộ.

Kế hoạch của MSR được công bố vào đầu tháng 10 năm 2013 trong một bài phát biểu của Chủ tịch Tập Cận Bình tại Quốc hội Indonesia. Ngay từ đầu nhà nước Trung Hoa đã cam kết với sự cần thiết của việc xây dựng hệ thống hội đối trên biển và phát triển các tuyến đường giao thông, đặc biệt là giữa Trung Quốc và các nước ASEAN (Roell, 2016). Do Đông Nam Á được coi là trung tâm của tuyến đường dài này, đối với Trung Quốc, đây là khu vực đóng vai trò đặc biệt quan trọng. Thời gian và địa điểm tuyên bố tự nhiên cũng không phải là một sự trùng hợp ngẫu nhiên.

Chính ph Trung Qu c đã kh i đ ng sáng ki n OBOR ch m t vài tu n tr c đó, và MSR đ c công b t i Indonesia v i t cách b sung vào tuy n đ ng trên b , nói cách khác MSR đã là m t b ph n h u c trong chi n l c chung b i c hai s có tác d ng hoàn thi n l n nhau.

Theo U ban C i cách và Phát tri n Qu c gia Trung Qu c, sáng ki n OBOR phù h p v i 5 nguyên t c c a Liên h p Qu c: Tôn tr ng l n nhau, không xâm l c l n nhau, không can thi p vào công vi c n i b c a nhau, công b ng, cùng có l i, và cùng t n t i hoà bình (NDRC, 2015: II. Principles). K t qu là, MSR M i - t ng t nh các d án trên b - đ c hy v ng s m r ng ph m vi không ch đ n thu n d ng vi c phát tri n c s h t ng do Trung Qu c c p v n (ví d nh xây c ng và x ng đ ng tàu). M c đích chính c a k ho ch này là đ c ng c h p tác khu v c, h i nh p v tài chính, th ng m i t do và h p tác khoa h c. [\[ii\]](#) M t cách t nhiên, qu c gia th ng m i l n nh t th gi i này c ng không quên các đ iu ki n v tài chính. Các đ iu t trong k ho ch s do Ngân hàng u t H t ng Châu Á (AIIB) và Ngân hàng MSR c p v n. Theo đó, Trung Qu c s c p m t n a s ti n 100 t USD cho AIIB và 16 t USD cho Ngân hàng MSR. Thêm vào đó, chính ph Trung Qu c s đ t c c kho ng 40 t USD cho Qu Con đ ng T I a (Foo, 2015).

Ban đ u, B c Kinh ch cân nh c s tham gia c a các qu c gia đ c theo tuy n đ ng bi n gi a Trung Qu c và châu Âu nh ng K ho ch Con đ ng T I a m i đ c đ a ra n m 2015 đã cho th y tham v ng l n h n. K ho ch hành đ ng h ng t i vi c đ a c các qu c gia Nam M vào k ho ch thông qua n D ng và Bi n ông (Putri, 2017).

Qua nhi u th k , MSR trong l ch s đã t o nên s t ng tác hoà bình gi a các n n v n hoá và v n minh, đ ng góp vào s phát tri n c a vi n th ng c ng nh đ m b o t o ra m t h th ng chính tr và kinh t qu c t m i, trong đó vai trò d n d t c a Trung Qu c là không ph i bàn cãi. Khái ni m v MSR th k 21, đ c xây d ng d a trên thành công trong quá kh nh m n l c nh n m nh các h qu tích c c c a toàn c u hoá và h ng t i l i ích chung, h p tác hoà bình và phát tri n b n v ng c a th gi i bi n. [\[iii\]](#)

3. ông Nam Á và MSR M i

Trong nh ng n m g n đây, Trung Qu c đã n l c h t s c đ đ t đ c s đ ng

thuận của các quốc gia khác trong việc thực hiện kế hoạch. Vào năm 2014 và năm 2015, thời điểm giai thiêu hai kế hoạch, MSR đã trở thành chủ đề trung tâm của Hội thảo Đông Á Trung Quốc - ASEAN (Tiezzi, 2014). Việc các nguyên thủ quốc gia tham gia hội thảo cũng đã thúc đẩy tiến độ này. Nhìn chung, hầu hết các quốc gia liên quan đều phản ứng tích cực với sáng kiến của Trung Quốc. Cho thời điểm hiện tại, có hơn 50 quốc gia và tổ chức, bao gồm cả EU và ASEAN, đã tái khẳng định với Trung Quốc về sự ủng hộ của mình. Theo kế hoạch ban đầu, nhánh chính của MSR xuất phát từ Quảng Đông và sau đó đi dọc theo bờ biển châu Á, các trạm dừng chính là Kuantan, Jakarta, Colombo và Calcutta và thông qua Mozambique, tới Biển Ấn và Biển Đông Trung Hoa, tuy nhiên dự án này sẽ tới châu Âu với điểm kết thúc là Athens (Duquennoy and Zielonka, 2015). Nhánh khác sẽ đi qua Đông Nam Á và sau đó sẽ tiếp tục tới các đảo tới Thái Bình Dương. Về bản chất, rất khó để nói rõ các dự án đường cáp biển khác với các đầu tư hiện tại - lập trình chính trị của các quốc gia liên quan vẫn chưa được làm rõ.

....

Để toàn bộ bản dịch [tới đây](#).

Péter Klemensits, Tiến sĩ, Thạc sĩ, Tác giả Cao cấp tại Viện Nghiên cứu Athens, Quỹ Nghiên cứu Pallas Athens, Ngân hàng Trung ương Hungary, Budapest. Từ năm 2015, ông là Giảng viên tại Khoa Nghiên cứu Quốc tế Viện Nghiên cứu Quốc tế và Khoa Học Chính trị, trường Đại học Pázmány Péter Catholic, Budapest. Ông đang thực hiện nghiên cứu viên bán thời gian tại Nhóm Nghiên cứu Đông Á hiện đại, Đại học Pázmány Péter Catholic. Ông lấy bằng Thạc sĩ về Lịch sử và Tiến sĩ về Khoa Học Quân sự. Hiện tại ông đang theo đuổi bằng Tiến sĩ về Địa chính trị tại Trường Nghiên cứu sinh Khoa Học Trái Đất, thuộc Đại học Pécs. Các nghiên cứu của ông tập trung vào các vấn đề lịch sử hiện đại và chính sách an ninh ở Đông Nam Á, tập trung vào Philippines. Email: klemensits.peter@pageobudapest.hu. Bài viết được đăng trên [Con temporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal](#), Đài Loan.

Thu Hà (dịch)

Tr ần Quang (hi ệu đ ỉnh)

[i] Theo khía c ạnh này, Vi ệ t Nam là m ột ngo ại l ộ do nh ữ ợ c này ch ỉ tham gia vào các tuy ện đ ường trên đ ất li ền mà không tham gia vào đ ự án MSR (Xinhua, 23 May 2017). Lào và Campuchia là hai qu ố c gia l ợ c đ ưa duy nh ấ t có th ể ch ỉ đ ồng vai trò n ề ng đ ường trong vi ệ c th ực hi ện OBOR. T ự t nhiên, MSR đ ược tr ồng đ ối là s ự gi ản ti ếp mang l ợi các k ết qu ả tích c ực.

[ii] Nh ữ ợ c Giáo s ư Wang Yiwei nh ậ n đ ịnh trong cu ốn sách g ần đây c ủa mình, *Sáng ki ến Vành đ ại và Con đ ường: Trung Qu ố c s ự mang l ợi cho th ế gi ới nh ữ ợ c gì trong quá trình tr ị d ị y c ủa mình*, đã cho r õ ng Trung Qu ố c “tìm ki ếm vi ệ c tr ần tránh các nguy c ố truy ền th ờ ng c ủa toàn c ụ ho ả và t ạo ra m ột lo ại v ậ n minh trên bi ển m ũi v ới các đ ể c đ ể m c ủa vi ệ c h ộ i nh ậ p c ủa con ng ườ i và đ ể i đ ường, cùng t ỉ n t ỉ i hoà bình và phát tri ển b ền v ững” (Wang, 2016, 16).

[iii] Theo Giáo s ư Yang Baoyun t ỉ i ờ i h ợ c B ộ c Kinh, “gi ờ ng nh ữ ợ c tuy ện đ ường l ợ ch s ự hàng tr ộ m n ộ m tr ợ c, MSR M ũi s ự mang l ợi các l ợi ích hi ện h ộ u cho các qu ố c gia láng gi ờ ng đ ể c theo tuy ện đ ường này, và s ự là m ột l ợ c l ợ ng đ ể ng đ ể u m ũi cho s ự th ờ nh v ờ ng c ủa toàn khu v ực ờ ng Á” (*China Daily*, 4/10/2013).