

Con đường Tơ lụa trên Biển mới Thế kỷ 21: Hệ quả Địa chính trị đối với các quốc gia Đông Nam Á

Péter Klemensits*

Viện Địa Chính trị Pallas Athene, Ngân hàng Trung ương Hungary.

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 Tơ lụa 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 hệ quả về địa 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 ở cả khía cạnh kinh tế và chính trị chiếm vị trí ưu tiên do quan hệ cạnh tranh giữa Mỹ và Trung Quốc.

Từ khoá: *Trung Quốc, Đông Nam Á, Một Vành đai Một Con đường, Con đường Tơ lụa 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 Tơ lụa trên Biển (MSR) thế kỷ 21. Mục đích của đại chiến lược này là nhằm cách mạng hoá tuyến đường thương mại biển sâu từ 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 về phát triển hạ tầng kỹ thuật dọc theo đường bờ 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 cơ sở hạ tầng 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 lễ nhậm 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 tế, 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 Một vành đai Một con đường. Đồng thời, cũng có thể thấy rất 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 củng cố ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực ở cả khía cạnh kinh tế và chính trị chiếm vị trí ưu tiên.

Giả thiết bài viết đưa ra là thông qua MSR thế kỷ 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 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 trước.

Trong bài viết này, tác giả trước tiên sẽ vạch ra các đặc điểm chính của dự án OBOR và tiếp theo sẽ mô tả về MSR thế kỷ 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 hệ 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 diễn giả hệ thống quan hệ giữa các quốc gia Đông Nam Á. Phân kết luận sẽ tái khẳng định giả thiết đưa ra đồng thời tóm tắt các nội dung quan trọng.

Bài viết cơ bản 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 cụ thể về tranh chấp trên Biển Đông.

2. Sáng kiến Một Vành đai, Một 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 Một Vành đai, Một Con đường với mục tiêu đầy tham vọng là hồi sinh Tuyến đường Tơ lụa trên biển truyền thống. Sự gắn kết với truyền thống cũng như gợi nhớ về thời kỳ hoàng kim trong quá khứ của Trung Quốc được thể hiện rất rõ qua kế hoạch OBOR. Về mặt địa chính trị, có thể chỉ ra hai tuyến đường chính: Tuyến đường nối 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 sử dụng hàng ngàn năm trước, trước cả khi các tuyến đường trên bộ phát triển. Ở Trung Quốc, tuyến đường thương mại trên biển được quan tâm nhiều hơn vào triều Hán (209 trước Công nguyên tới 8 sau Công nguyên), và kể từ thế kỷ thứ 7, khi vai trò của các quốc gia Á-rập tăng lên, mục đích an ninh và tài chính của các tuyến đường trên biển thường được đưa lên hàng đầu (Iftikhar and Abbasi 2016). Trong suốt thế kỷ thứ 15, hải trình của Đô đốc Trịnh Hoà đã là biểu tượng cho năng lực vĩ đại trên biển của Trung Quốc, các thủy thủ Trung Hoa đã đi tới bờ biển châu Phi, củng cố 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 tiền trạm ngày nay.

Bắc Kinh đã tự cam kết về việc xây dựng và nâng cấp hệ thống giao thông theo dấu các tuyến đường buôn nối châu Âu và châu Á trước đây, và một cách tự nhiên, đã thúc đẩy kết nối khu vực về mặt kinh tế. Về cơ bản, 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 thương mại.

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 Đại Dương, và khu vực Nam, Đông Nam Á. Hai dự án này không thể tách rời và mục đích được thực 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 mật độ 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 về 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. Người đứng đầu nhà nước Trung Hoa đã cam kết về sự cần thiết của việc xây dựng hạ tầng hiện đại 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 tất nhiên cũng không phải là một sự trùng hợp ngẫu nhiên. Chính phủ Trung Quốc đã khởi động sáng kiến OBOR chỉ một vài tuần trước đó, và MSR được công bố tại Indonesia với tư cách bổ sung vào tuyến đường trên bộ, nói cách khác MSR đã là một bộ phận hữu cơ trong chiến lược chung bởi cả hai sẽ có tác dụng hoàn thiện lẫn nhau.

Theo Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia Trung Quốc, sáng kiến OBOR phù hợp với 5 nguyên tắc của Liên hợp Quốc: Tôn trọng lẫn nhau, không xâm lược lẫn nhau, không can thiệp vào công việc nội bộ của nhau, công bằng, cùng có lợi, và cùng tồn tại hoà bình (NDRC, 2015: II. Principles). Kết quả là, MSR Mới - tương tự như các dự án trên bộ - được hy vọng sẽ mở rộng phạm vi không chỉ đơn thuần dừng ở việc phát triển cơ sở hạ tầng do Trung Quốc cấp vốn (ví dụ như xây cảng và xưởng đóng tàu). Mục đích chính của kế hoạch này là để củng cố hợp tác khu vực, hội nhập về tài chính, thương mại tự do và hợp tác khoa học.² Một cách tự nhiên, quốc gia thương mại lớn nhất thế giới này cũng không quên các điều kiện về tài chính. Các đầu tư trong kế hoạch sẽ do Ngân hàng Đầu tư Hạ tầng Châu Á (AIIB) và Ngân hàng MSR cấp vốn. Theo đó, Trung Quốc sẽ cấp một nửa số tiền 100 tỷ USD cho AIIB và 16 tỷ USD cho Ngân hàng MSR. Thêm vào đó, chính phủ Trung Quốc sẽ đặt cọc khoảng 40 tỷ USD cho Quỹ Con đường Tơ lụa (Foo, 2015).

Ban đầu, Bắc Kinh chỉ cần nhắc sự tham gia của các quốc gia dọc theo tuyến đường biển giữa Trung Quốc và châu Âu nhưng Kế hoạch Con đường Tơ lụa mới được đưa ra năm 2015 đã cho thấy tham vọng lớn hơn. Kế hoạch hành động hướng tới việc đưa cả các quốc gia Nam Mỹ vào kế hoạch thông qua Ấn Độ Dương và Biển Đông (Putri, 2017).

Qua nhiều thế kỷ, MSR trong lịch sử đã tạo nên sự tương tác hoà bình giữa các nền văn hoá và văn minh, đóng góp vào sự phát triển của viễn thương cũng như đảm bảo tạo ra một hệ thống chính trị và kinh tế quốc tế mới, trong đó vai trò dẫn dắt của Trung Quốc là không phải bàn cãi. Khái niệm về MSR thế kỷ 21, được xây dựng dựa trên thành công trong quá khứ nhằm nỗ lực

nhấn mạnh các hệ quả tích cực của toàn cầu hoá và hướng tới lợi ích chung, hợp tác hoà bình và phát triển bền vững của thế giới biển.³

3. Đông Nam Á và MSR Mới

Trong những năm gần đây, Trung Quốc đã nỗ lực hết sức để đạt được sự đồng thuận của các quốc gia khác trong việc thực hiện kế hoạch. Vào năm 2014 và năm 2015, thời điểm giới thiệu hai kế hoạch, MSR đã trở thành chủ đề trung tâm của Hội chợ thương mại Trung Quốc - ASEAN (Tiezzi, 2014). Việc các nguyên thủ quốc gia tham gia hội chợ cũng đã thể hiện điểm này. Nhìn chung, hầu hết các quốc gia liên quan đều phản ứng tích cực với sáng kiến của Trung Quốc. Cho tới 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 Kuantana, Jakarta, Colombo và Calcutta và thông qua Mobassa, tại Biển Đỏ và Biển Địa Trung Hải, tuyến đường 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 tại Thái Bình Dương. Về bản chất, rất khó để nói rõ các tuyến đường cụ thể bởi khác với các đầu tư hiện tại - lập trường chính trị của các quốc gia liên quan vẫn chưa được làm rõ.

Tuy nhiên, có một sự khác biệt đáng kể giữa Vành đai Kinh tế trên bộ và Con đường Tơ lụa Trên Biển: Các tuyến đường mà MSR vẽ ra trên thực tế đã tồn tại từ rất lâu, vì vậy, nội dung phát triển chỉ giới hạn trong việc xây dựng các cảng mới và sẽ hướng tới mục tiêu tăng cường mức độ giao thương qua các con đường này. Ở trên bộ, ở một số khu vực, các tuyến đường bộ và đường sắt đã tồn tại từ trước song ở hầu hết các nước, việc xây dựng đường xe lửa hầu như vẫn trong tình trạng đình trệ. Chúng ta cũng cần lưu ý rằng các cấu thành trên biển và trên bộ của OBOR có mối liên hệ chặt chẽ với nhau, trong đó ưu tiên được đặt vào việc xây dựng các cảng và việc xây dựng các tuyến đường sắt trên bộ chỉ chiếm vị trí thứ hai (Van der Putten and Meindjers, 2015: 28).

Sau Trung Quốc, khu vực quan trọng thứ hai của MSR là Đông Nam Á. Eo biển Malacca và Singapore có ý nghĩa chiến lược nhưng với năng lực của Singapore, tầm ảnh hưởng của Trung Quốc tại đây là rất nhỏ. Đó là lý do tại sao Trung Quốc tập trung nỗ lực kéo Malaysia và Indonesia vào các khoản đầu tư của mình. Tuy nhiên, Trung Quốc cũng cam kết đẩy mạnh hợp tác với Singapore. Vào năm 2016, đã có các bước tiến đáng kể trong lĩnh vực này với thoả thuận lên tới 21 tỷ USD cho việc hỗ trợ các dự án hạ tầng giữa

Tập Đoàn Ngân hàng Xây dựng Trung Quốc và Doanh nghiệp quốc tế Singapore (Xinhua, 22 December 2016). Tuy nhiên, tại diễn đàn Vành đai Con đường năm 2017, đại diện của đoàn Singapore chỉ ở cấp Bộ trưởng (ông Lawrence Wong, Bộ trưởng Phát triển Quốc gia), cho thấy dù không phủ nhận hợp tác với Trung Quốc, Singapore vẫn có ý định tránh phụ thuộc hơn vào quốc gia láng giềng của mình khi hình thành quan hệ song phương (Chan, 2017).

Chính phủ Malaysia cũng phản ứng tích cực với thông báo về sáng kiến OBOR, tuy nhiên, ở thời điểm khởi đầu, cả Trung Quốc lẫn Malaysia đều không có những bước đi thực sự để đạt được sự hợp tác chặt chẽ hơn về dự án. Mặc dù vậy, MSR thế kỷ 21 cũng đã được đưa vào Tuyên bố chung nhân dịp kỷ niệm 40 năm quan hệ ngoại giao Malaysia – Trung Quốc vào tháng 5 năm 2014 (Lockman, 2015).

Sau đó, hai chính phủ đã đồng ý với việc thành lập Công viên Công nghiệp Malaysia – Trung Quốc, kết quả là Trung Quốc sẽ đầu tư cơ sở hạ tầng lên tới gần 2 tỷ USD vào cảng Kuanta, đặt tại bờ biển phía Đông của Bán đảo Malaysia. Vào năm 2016, Malaysia và Trung Quốc đã ký vào Dự án Cửa ngõ Malacca, bao gồm việc thành lập một cảng nước sâu quan trọng tại Eo biển Malacca. Công viên công nghiệp Malacca cũng là một trong những thành tố chính của dự án này. Trong cơ cấu này, mục tiêu chính là để xây dựng ba đảo nhân tạo nêu trên và phát triển một đảo tự nhiên phục vụ mục đích du lịch ngoại trừ Pulau Melaka, đảo đã trở thành một trung tâm các hoạt động về biển (FMT, 11 January 2017). Theo một vài ý kiến, do nguy cơ đối với cơ sở hạ tầng nói chung ở Malaysia thấp hơn so với ở các nước ASEAN khác, nước này có nhiều cơ hội hơn các quốc gia khác trong việc thể khai thác phát triển hạ tầng của Trung Quốc (Teo, 2017).⁴ Vào tháng 5/2017, Thủ tướng Malaysia Najib Tun Razak cũng đã có chuyến thăm tới Bắc Kinh, và kết quả là, Trung Quốc và Malaysia đã ký các biên bản ghi nhớ có giá trị lên tới hơn 7 tỷ USD, chủ yếu là trong lĩnh vực phát triển hạ tầng và hợp tác nông nghiệp (Xinhua, 16 May 2017a). Đầu tư từ Trung Quốc cũng góp phần vào sự phát triển của nền kinh tế Malaysia, vì vậy Kuala Lumpur được coi là một trong những đồng minh chính của Trung Quốc khi nhắc tới dự án OBOR.

Đối với Trung Quốc, Indonesia là một quốc gia quan trọng nhất vì các lý do địa chính trị và địa kinh tế. Bên cạnh eo biển Malacca, cả hai eo biển Lombok và Sunda cho phép quốc gia lớn nhất khu vực này quản lý tuyến đường thương mại trên biển có tầm quan trọng chiến lược mà hầu hết các sản phẩm xuất – nhập khẩu của Trung Quốc phải đi qua. Vì vậy, có thể

khẳng định nếu không có sự tham gia của Indonesia, toàn bộ kế hoạch MSR Mới sẽ thất bại (Putri, 2017). Rất may, nguyên thủ hai nước Indonesia và Trung Quốc đã nhanh chóng đồng ý rằng: Theo khái niệm do Tổng thống Jokowi đưa ra về việc Indonesia mong muốn trở thành một kiểu “trục biển” giữa Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, các kế hoạch của Trung Quốc là hoàn toàn khả dụng. Mặc dù Indonesia là quốc gia quần đảo lớn nhất thế giới, song cơ sở hạ tầng của quốc gia này vẫn ở trong tình trạng cực kỳ kém phát triển. Hiện tại, Indonesia là nền kinh tế lớn nhất trong ASEAN và cho tới năm 2030 được lên kế hoạch trở thành nền kinh tế lớn nhất thế giới. Vào tháng 11 năm 2014, Tổng thống Jokowi đã thông báo tham vọng biến quốc gia mình thành “trục biển toàn cầu”, ông đã tự hứa với bản thân sẽ “nâng cấp Indonesia thành một quốc gia thương mại thông qua xây dựng và nâng cấp các cơ sở hạ tầng biển, bao gồm 24 cảng chiến lược và năm cảng nước sâu” (Duquennoy and Zielonka, 2015). Tổng chi phí dự kiến của các cảng này được xác định trong khoảng từ 2015-2019 là vào khoảng 57 tỉ USD và sẽ được xây dựng dọc theo đường cao tốc chiến lược trên biển chiến lược để thúc đẩy kết nối, các cơ hội thương mại cũng như sức hấp dẫn của Indonesia với các nhà đầu tư nước ngoài. Theo các kế hoạch này, các cảng quan trọng nhất bao gồm Kuala Tanjung ở phía Bắc Sumatra và Cảng Bitung ở phía Bắc Sulawesi. Trung Quốc đã rất nhạy bén khi nhận ra đây là một thương vụ khổng lồ, bởi Jakarta muốn xây dựng các cơ sở vật chất trên khắp cả nước trong tương lai gần, chủ yếu với sự giúp đỡ của các công ty Trung Quốc. Tổng thống Jokowi đã đích thân đại diện Indonesia tham dự Diễn đàn Vành đai và Con đường tổ chức tháng 5 năm 2017, và trong suốt các thảo luận song phương, hai bên đã ký một số biên bản ghi nhớ về việc làm sâu sắc hơn quan hệ đối tác chiến lược, trong đó bao gồm một hợp đồng liên quan tới việc thành lập một hành lang đảm bảo kết nối kinh tế (Xinhua, 16 Tháng 5 năm 2017).

Philippines dưới thời Tổng thống Rodrigo Duterte đã nhận ra tầm quan trọng chiến lược trong việc cải thiện quan hệ kinh tế với Trung Quốc. Sau chiến thắng tại kỳ bầu cử Tổng thống vào hồi tháng 5 năm 2016, ông Duterte đã bắt đầu hình thành chính sách đối ngoại mới và độc lập của mình (theo ông tự nhận), theo đó, chính sách an ninh và đối ngoại của Philippines dưới thời Duterte đã được định nghĩa lại theo hướng trái ngược với chính sách của người tiền nhiệm là ông Benigno Aquino, trong đó, nội dung đáng kể nhất là quay lưng lại với Mỹ và mở cửa với Trung Quốc. Duterte cố gắng thiết lập quan hệ tốt đẹp với cả hai quốc gia đối địch nhưng rất quan trọng này và ông sẽ không muốn từ bỏ các đầu tư từ Mỹ, tuy nhiên, do các đầu tư này hiện nay vẫn chưa đáp ứng được hết nhu cầu về cơ sở hạ tầng, việc cần phải tìm

kiểm những đối tác mới là rất rõ ràng (Billington, 2016).⁵ Thái độ tích cực của Trung Quốc đã mở đường cho chuyến thăm chính thức tới Bắc Kinh của Duterte, diễn ra từ ngày 18-21/10. Việc có tới hơn 400 doanh nhân tháp tùng ông cũng không phải là sự trùng hợp ngẫu nhiên: cải thiện quan hệ kinh tế có tầm quan trọng máu chốt. Cuối cùng, 21 thoả thuận khác nhau, với giá trị lên tới 24 tỉ USD, trong đó 15 tỉ USD là đầu tư của Trung Quốc, cùng với hợp đồng tín dụng lên tới 9 tỉ USD đã được ký kết. Philippines cũng không muốn bị gạt ra ngoài Dự án MSR thế kỷ 21 của Trung Quốc; vì vậy, hầu hết các đầu tư là đều dành cho phát triển cơ sở hạ tầng. Theo các dự án này, kế hoạch cải tạo bờ biển và cảng biển Davao có tổng trị giá 780 triệu USD, trong đó Dự án Cảng Bulk và Cảng Quốc tế Cebu là 328 triệu USD, Dự án Cải tạo Trung tâm Cảng Manila là 148 triệu USD; hơn nữa, việc xây dựng đường cao tốc và đường sắt cũng nằm trong khái niệm này (Smith, 2016). Gần đây, trong chuyến thăm của mình tới Bắc Kinh vào ngày 23/1/2017, Bộ trưởng Kinh tế Philippines Carlos Dominguez đã ký một thoả thuận bao gồm 30 dự án chung với Trung Quốc trị giá 3.7 tỷ USD (Reuters, 23 January 2017). Sau các cuộc đàm phán với Tập Cận Bình vào tháng 10 năm 2016, tháng 5 năm 2017, Rodrigo Duterte cũng đã đích thân đi đến Bắc Kinh nhằm thúc đẩy hợp tác giữa hai bên được chặt chẽ hơn. Trong suốt các cuộc đàm phán, hai bên đã ký một số thoả thuận về năng lượng và kinh tế. Duterte ủng hộ Trung Quốc tăng cường đầu tư và thực hiện các dự án hạ tầng tại phía Nam Philippines, các khoản đầu tư này cũng có thể thúc đẩy giải quyết xung đột Moro, đảm bảo phát triển hoà bình và kết nối hiệu quả tới các thị trường xa xôi hẻo lánh thông qua MSR Mới (Xinhua, 15 May 2017). Ngoài ra, nếu các quốc gia Mỹ Latin tham gia, Philippines cũng sẽ trở nên ngày càng quan trọng về mặt chiến lược vì nước này có thể là kết nối chính giữa Trung Quốc với khu vực này.

Đối với Thái Lan, ý tưởng về việc xây dựng một con kênh nối Kra Isthmus đã có từ cuối thế kỷ 20 nhưng không thể thực hiện được vì lý do kinh tế và chính trị. Singapore đã luôn phản đối kế hoạch này vì việc không còn đi qua eo biển Malacca sẽ giảm đáng kể giao thông của cảng này (Billington, 2017). Hiện nay, cả chính phủ Trung Quốc và Thái Lan đều quan tâm đến việc thực hiện kế hoạch này vì trong kịch bản khả quan nhất, Thái Lan có thể trở thành một trung tâm mới của thương mại Viễn Đông. Đối với Trung Quốc, dự án được lên kế hoạch tương tự với Eo biển Panama sẽ giảm nguy cơ an ninh vì việc nhập khẩu năng lượng của Trung Quốc sẽ có thêm một tuyến đường thay thế ngoài eo biển Malacca (Wheeler, 2016). Mặc dù việc khởi động kế hoạch này có rất nhiều thuận lợi, và mặc dù đã có nhiều cuộc thảo luận chủ yếu liên quan tới chi phí và các quan ngại về môi trường, song

vẫn chưa có quyết định nào được đưa ra. Dù đại diện cho Thái Lan tại Diễn đàn Bắc Kinh năm 2017 không phải ở cấp nguyên thủ, đoàn Thái bao gồm tất cả 5 Bộ trưởng hoàn toàn đồng ý với các kế hoạch từ phía Trung Quốc. Thái Lan mong muốn được tham gia vào Hành lang Kinh tế Trung Quốc – Đông Dương thông qua việc xây dựng Hành lang Kinh tế Phía Đông và mục đích cuối cùng của nước này là để đảm bảo kết nối giữa Trung Quốc và Đông Nam Á với sự giúp đỡ của OBOR (Bộ Ngoại giao Thái Lan, 16/5/2017).

Nhằm giảm phụ thuộc vào Eo biển Malacca, Trung Quốc cũng quan tâm tới việc hợp tác với Myanmar. Hai bên đã đồng ý xây dựng cảng nước sâu và công viên công nghiệp tại Kyaukphyu. Kết quả của việc sử dụng các cơ sở cảng nước sâu và cũng như đường dẫn dầu khí và khí đốt trong thành phố là việc vận chuyển trực tiếp từ Trung Quốc tới Kyaukphyu qua eo biển Malacca sẽ bắt đầu không cần phải đi qua Singapore (Wheeler, 2016). Đối với Myanmar, việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng là hết sức cần thiết, và Trung Quốc có thể đảm bảo điều này cùng với các lợi ích về kinh tế chính trị của mình. Ở khía cạnh này, Myanmar có thể được coi là nhân tố trung tâm và mâu chốt đối với Trung Quốc. Sau tất cả, không đáng ngạc nhiên khi cố vấn nhà nước Myanmar Aung San Suu Kyi, lãnh đạo thực sự của Myanmar tham gia vào Diễn đàn Đa phương vào tháng 5 năm 2017 được lãnh đạo Trung Quốc rất hoan nghênh. Tại cuộc thảo luận song phương Myanmar – Trung Quốc, hai bên đã ký 5 biên bản ghi nhớ, trong đó hy vọng các bên hợp tác chặt chẽ hơn nữa ở cả lĩnh vực phát triển cơ sở hạ tầng lẫn nông nghiệp, chăm sóc sức khỏe và bảo vệ các công trình lịch sử. Liên quan đến sự phát triển nền kinh tế Myanmar, đầu tư của Trung Quốc đóng vai trò quyết định, được chứng minh rất rõ ràng thông qua chuyến thăm của bà Suu Kyi.⁶

Tương tự với các quốc gia khác trong khu vực, Brunei cũng không muốn bỏ lỡ các kế hoạch của Trung Quốc, vì vậy nước này đã ủng hộ kế hoạch OBOR ngay từ thời điểm khởi động. Liên quan tới vấn đề này, vào đầu năm 2017, một công ty liên doanh của Tập đoàn cảng Biển Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây Trung Quốc và công ty Darussalam Asset của Brunei đã tiếp quản việc xây dựng cảng container Muara- cảng container lớn nhất nước này (Xinhua, 22 February 2017). Tại Diễn đàn Vành đai và Con đường tổ chức vào tháng 5 năm 2017, đoàn đại diện cho Hoàng gia Brunei đã tiến hành thành công đàm phán về các chi tiết cụ thể làm sâu sắc hơn nữa hợp tác hai bên.

4. Tầm quan trọng toàn cầu của MSR

Như đã trình bày ở trên, các quốc gia Đông Nam Á đều phản ứng tích cực đối với sáng kiến của Trung Quốc với mong muốn về lợi ích kinh tế khổng

lò từ sáng kiến này. Để hoàn thiện các mục tiêu chiến lược liên quan tới OBOR, chúng ta nên xem xét cả thái độ của các quốc gia Nam Á, châu Phi, Trung Đông và Châu Âu đối với tham vọng của Bắc Kinh.

Tại Nam Á, các đối tác chính của Dự án là Sri Lanka, Maldives và Pakistan. Sri Lanka hoan nghênh dự án “Thành phố Cảng Clolombo” trị giá 1,4 tỷ USD từ hai năm trước, điều này có nghĩa là Trung Quốc sẽ đầu tư lên tới 20 tỷ USD do cảng Hambantta và một quận mới sẽ được xây dựng gần đó. Tuy nhiên, nước này phải nợ Trung Quốc lên tới 8 tỷ USD, vì vậy, chính phủ mới, nắm quyền vào năm 2015, đã không thực sự hào hứng với việc tham gia vào các dự án của Trung Quốc (Moramudali, 2017). Trong suốt chuyến thăm của Chủ tịch Tập Cận Bình vào năm 2015, ngoài việc phát triển hệ thống sân bay và đường xá, Maldives đã tự cam kết tham gia với Trung Quốc khi ký kết một hợp đồng xây dựng một cây cầu nối giữa thủ đô và Đảo Hulhule.

Pakistan có vị trí trung tâm trong sáng kiến OBOR của Trung Quốc. Mặc dù hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan, dự án tập trung vào phát triển hệ thống đường bộ, chủ yếu có thể được coi là một bộ phận hữu cơ của hành lang kinh tế trên bộ, dự án cũng mang ý nghĩa kết nối quan trọng với MSR Mới. Theo một thoả thuận được ký vào năm ngoái, Trung Quốc sẽ tiến hành các dự án phát triển trị giá 1,6 tỷ USD tại cảng Gwadar, phần nào cung cấp tuyến đường thương mại thay thế cắt qua Đông Nam Á. Vào tháng 5 năm 2017, Trung Quốc cũng thừa nhận sẽ xây dựng một sân bay ở Gwadar (*The Nation*, 15/6/2017).

Thoạt tiên, Trung Quốc kỳ vọng Ấn Độ tham gia vào MSR, do chính phủ Manmohan Singh đã ủng hộ khái niệm này ngay từ thời điểm khởi đầu. Tuy nhiên, Thủ tướng mới, Narendra Modi – với các chiến thuật ngăn chặn của mình – vào mùa hè năm ngoái đã khiến mọi người nhận ra rõ ràng rằng Ấn Độ không hề hào hứng với ý tưởng từ phía Trung Quốc. Trên thực tế, chính phủ Ấn Độ tin rằng sự mở rộng của Trung Quốc xâm phạm các lợi ích về địa chiến lược của mình, bởi vì việc này sẽ làm giảm ảnh hưởng của họ tại các vùng lân cận (Sri Lanka, Bangladesh, the Maldives), và điều này sẽ khiến cho Trung Quốc có được lợi thế trong cuộc cạnh tranh giữa hai cường quốc lớn. Ấn Độ đã không cử đại diện tham dự Diễn đàn Vành đai và Con đường năm 2017 nhưng cũng không công khai phản đối OBOR. Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan được lên kế hoạch sẽ đi qua Kashmir, khu vực Ấn Độ tuyên bố chủ quyền nhưng lại do Pakistan kiểm soát. Tuy nhiên, theo Chính phủ Modi, kế hoạch này đã phớt lờ “chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ” của Ấn Độ. Bên cạnh đó, Ấn Độ cũng cho rằng kế hoạch của Trung Quốc

thiếu minh bạch và những khía cạnh về môi trường, và hơn nữa, hoạt động về dài hạn sau khi các đầu tư hoàn thành cũng không được đảm bảo. Với tiếng tăm không mấy tốt đẹp của Trung Quốc, việc nợ nần mà các quốc gia liên quan đã mắc phải cũng là một nguy cơ cực kỳ nguy hiểm, điều đã được chứng minh qua trường hợp của Sri Lanka (Ayres, 2017).

Trạm tiếp theo có tầm ý nghĩa chiến lược của MSR Mới là bờ biển châu Phi. Senegal, Tanzania, Djibouti, Gabon, Mozambique và Ghana đều nằm trong các kế hoạch đầu tư của Trung Quốc. Giống các khu vực khác, việc phát triển các cảng, đường bộ và đường sắt cũng được kết nối rất chặt chẽ. Sự hiện diện của nền kinh tế đang lên Trung Quốc tại châu lục này có thể đặt nền móng cho sự phát triển lâu dài của châu Phi. Vào cuối năm 2015, Trung Quốc đã đạt được dự án trị giá 10 tỷ USD với mục tiêu phát triển cảng Bagaamoyo tại Tanzania, một trong những đầu tư lớn nhất tại châu lục này. Nếu kế hoạch này thành công, Bagamoyo sẽ là cảng lớn nhất châu Phi, đảm bảo kết nối với một số nước Đông Phi. Tại Djibouti, việc thuê một cảng hải quân trị giá 100 triệu USD một năm sẽ phục vụ cả mục đích kinh tế lẫn quân sự, nhưng quan trọng nhất, nó có thể đảm bảo được an toàn cho MSR. Tại Mozambique, Trung Quốc đã tiến hành các dự án phát triển trị giá 1,4 tỷ USD, trong đó bao gồm cả việc nâng cấp cảng ở Maputo. Tại Ghana, các công ty Trung Quốc sẽ xây dựng một cảng mới ở Atuabo với trị giá 600 triệu USD. Ai Cập – do tầm quan trọng của kênh đào Suez – cũng tham gia vào MSR. Trung Quốc đặc biệt quan tâm tới việc nâng cấp cảng Said và tăng cường sức chứa của kênh. Có được sự hợp tác của Trung Quốc, nhà đầu tư lớn nhất, Dự án Phát triển Kênh đào Suez được khởi động năm 2014 với mục đích tăng gấp đôi lợi nhuận từ các giao dịch thương mại qua biển (Namane, 2017).

Điểm đích của Con đường Tơ lụa tại châu Âu là cảng Piraeus, Hy Lạp. Mùa hè năm ngoái, công ty Cosco của Trung Quốc đã mua phần lớn cổ phần của cảng và cam kết thực hiện các dự án phát triển quan trọng tại đây với tổng giá trị thương mại lên tới 1,5 tỷ Euro. Tuy nhiên, Piraeus, giống như châu Phi, không phải là điểm cuối cùng của OBOR vì vai trò chính của nó là tạo ra một kết nối giữa các vùng xa xôi nhất của châu Âu lục địa thông qua xây dựng các tuyến đường sắt cao tốc. Tại diễn đàn Vành đai và Con đường vào năm 2017, Thủ tướng Hy Lạp Alexis Tsipras tuyên bố ông có ý định thành lập các tuyến đường thương mại trên biển mới để khai thác các vị trí của đất nước mình, và MSR Mới đã tạo ra các cơ hội tuyệt vời để thực hiện ý định này (IBNA, 14/5/2017).

5. Địa chính trị và Địa chiến lược: Các quốc gia Đông Nam Á và sự thay đổi cân bằng quyền lực tại khu vực Châu Á – Thái Bình Dương

Theo lập trường chính thức của Trung Quốc, mục tiêu duy nhất của MSR Mới, và toàn bộ sáng kiến OBOR là xoay quanh các vấn đề kinh tế, cụ thể là “hợp tác cùng thắng”, để đảm bảo phát triển và thịnh vượng chung, hội nhập kinh tế và văn hoá giữa Trung Quốc và các quốc gia liên quan. Trên thực tế, mục đích của Trung Quốc không chỉ dừng ở đó, do những tính toán về chiến lược, kinh tế và ngoại giao quan trọng (Yale, 2015).

Chắc chắn việc phát triển thương mại, giảm chi phí và đảm bảo an toàn cho các tuyến đường thương mại cũng có tầm quan trọng như nhau đối với cả Trung Quốc và các đối tác khác. Từ quan điểm về vấn đề nội bộ, nền kinh tế giảm tốc và kế hoạch tái cấu trúc của nước này đòi hỏi cần mở thêm thị trường mới, vì vậy đầu tư nước ngoài (như việc xây dựng các cảng) có vai trò quan trọng song còn đối với các công ty lớn của Trung Quốc. Thêm vào đó, các nước đang phát triển có thể là thị trường tiêu thụ của các mặt hàng do Trung Quốc xuất khẩu (Scott, 2016). Mặc dù sự “hỗ trợ” từ phía Trung Quốc cũng mang lại một vài lợi ích cho các nước này, Bắc Kinh có thể thiết lập sự thống trị về kinh tế và chính trị ở các địa điểm thích hợp tại khu vực.

Để hiểu mục đích chính của Trung Quốc, chúng ta nên tìm hiểu kỹ hơn về Đại Chiến lược của nước này, bao gồm các mục tiêu chính của quốc gia có thể đạt được trong hệ thống thế giới, ví dụ chính sách đối ngoại và các ý tưởng quốc phòng về dài hạn (Chaturvedy, 2017). Ở góc độ địa chiến lược, MSR chủ yếu nhằm mục đích bảo đảm Bắc Kinh có thể kiểm soát tuyến đường thương mại trên biển quan trọng nhất và việc nhập khẩu các nguyên liệu thô của nước này không bị gián đoạn. Với ý nghĩa này, các cảng biển và eo biển cụ thể có tầm ý nghĩa quan trọng đặc biệt (Morgan, 2015). Vì vậy, Trung Quốc cần đảm bảo việc kiểm soát toàn bộ Biển Đông và Ấn Độ Dương, mặc dù sự kiểm soát với Ấn Độ Dương có vẻ vẫn đang rất khó thực hiện. Vào năm 2015, Trung Quốc đã thiết lập căn cứ hải quân nước ngoài đầu tiên của mình ở Djibouti, căn cứ cung cấp hỗ trợ cho các chiến dịch quân sự chống cướp biển tại bờ biển Đông Phi. Một vài nhà phân tích đã nhận ra tham vọng chính trị chủ yếu của Trung Quốc qua MSR, được tóm tắt khá rõ trong lý thuyết “chuỗi ngọc trai” (Zhou, 2014). Luận điểm chính của lý thuyết này là cùng với các lợi ích chiến lược của Trung Quốc, nước này sẽ thiết lập các căn cứ hải quân vĩnh viễn từ Trung Đông tới Trung Quốc, giống như một chuỗi ngọc trai. Tuy nhiên, cách mà các sự kiện hiện nay đang diễn ra không thể phản ánh hết lập luận của lý thuyết này; các cân nhắc về quân sự không thể hiện trong dự án Con đường tơ lụa và cho tới hiện tại, dự án

này vẫn chủ yếu nhấn mạnh tới cải thiện các lợi ích về kinh tế (Van der Putten and Meindjers, 2015: 33). Dự án OBOR do Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đưa ra từ năm 2012 chủ yếu hướng tới thực hiện Giác mộng Trung Hoa trong việc tái hồi sinh quốc gia Trung Hoa. Giác mộng Trung Hoa thể hiện khá rõ trong Hai mục tiêu Thế kỷ mà nước này đề ra: Về vật chất, Trung Quốc sẽ trở thành một “xã hội khá giả” vào năm 2021, và mục tiêu hiện đại hoá biến Trung Quốc thành một quốc gia phát triển toàn diện trước năm 2019, nhân dịp kỷ niệm 100 năm thành lập Đảng Cộng sản Trung Quốc cũng như Nhà nước Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa (Kuhn, 2013).

Nhưng MSR cũng có ý nghĩa lớn về mặt ngoại giao. Không phải trùng hợp ngẫu nhiên mà gần đây dự án này trở thành một nhân tố quyết định trong chính sách đối ngoại Trung Quốc. Trong thế kỷ 21, Bắc Kinh đã mở rộng chính sách đối ngoại của mình từ chính sách ngoại giao tập trung vào lục địa thành chính sách ngoại giao hướng biển, một phần để tăng cường quan hệ về lĩnh vực biển với các quốc gia láng giềng (Wang, 2016: 151). Ngay từ đầu, các quốc gia Đông Nam Á đã được coi là các đối tác tiềm năng nhất với mục tiêu chính là nhằm xoa dịu sự phản đối của họ đối với các chính sách đối ngoại và quốc phòng mang tính bành trướng của Trung Quốc thời gian gần đây. Trên khía cạnh kinh tế, chính trị và an ninh, việc chiếm quyền kiểm soát Biển Đông đóng vai trò quyết định đối với Trung Quốc, thời gian gần đây, nước này đã hết sức nỗ lực để hiện thực hoá mục tiêu đó. Vào những năm 2000, Trung Quốc đã từ bỏ “chính sách láng giềng tốt” trước đó, một chính sách nhằm hướng tới giải quyết hoà bình vấn đề tranh chấp lãnh thổ và biên giới trên biển, thay vào đó áp dụng ngày càng nhiều các biện pháp vũ lực để tiếp cận các nguồn năng lượng tiềm năng và tăng cường hiện diện quân sự ở Biển Đông.⁷ Sau đó, xu hướng này tiếp tục tiếp diễn, kể từ mùa xuân năm 2015, Trung Quốc đã bắt đầu chiếm các đá và xây dựng sân bay cũng như các công trình khác trên lãnh thổ tranh chấp. Nguyên nhân chính dẫn tới xung đột là do giới hạn không rõ ràng trên biển, toàn bộ hoặc các phần của Trường Sa hiện nay do cả Trung Quốc, Đài Loan, Việt Nam, Malaysia, Brunei và Philippines yêu sách.⁸ Trong nhóm các đảo bao gồm 150 -180 đảo nhỏ, vách đá và đá, Việt Nam hiện kiểm soát 29, Philippines 8 Malaysia 5, Đài Loan 1 và Trung Quốc 7 (Dolven *et al.*, 2015: 16). Quần đảo Hoàng Sa bao gồm gần 130 đảo và đá, Trung Quốc chiếm đóng từ năm 1974, mặc dù Việt Nam và Đài Loan cũng tuyên bố chủ quyền vùng lãnh thổ này. Bên cạnh việc chiếm quyền sở hữu đối với nguồn năng lượng tự nhiên, các nhân tố chiến lược khác cũng quyết định hành động của các bên, đặc biệt là việc kiểm soát các tuyến đường biển và thế cạnh tranh giữa Mỹ và Trung Quốc. Khối lượng hàng hoá trung bình được vận chuyển qua Biển Đông mỗi

năm có giá trị lên tới trên 5,3 nghìn tỷ USD, chiếm khoảng 30% thương mại toàn cầu (O'Rourke, 2017: 2). Hơn nữa, 60% sản lượng nhập khẩu dầu của Trung Quốc cũng đi qua tuyến đường này (Austin, 2015). Vào tháng 7 năm 2016, Toà Công lý Quốc tế tại Hague đã thông qua phán quyết về vụ kiện Philippines kiện Trung Quốc ở Biển Đông. Phán quyết rõ ràng có lợi cho Manila. Thủ tục pháp lý được Philippines đưa ra kiện Trung Quốc vào năm 2013, cho rằng yêu sách quá đáng của Bắc Kinh ở Biển Đông là không phù hợp với luật pháp quốc tế. Trung Quốc đã không chấp nhận thẩm quyền của toà ngay từ đầu và từ đó không tham gia vào suốt quá trình đi đến Phán quyết, đồng thời tiếp tục tuyên bố khu vực này là một phần không thể tách rời của Trung Quốc dựa trên quyền lịch sử của mình. Trong khi ASEAN mong muốn dàn xếp các tranh chấp theo hướng đa phương – Trung Quốc lại ủng hộ đàm phán song phương với từng quốc gia liên quan; chính vì thế, sau sự ra đời của DOC trên Biển Đông vào năm 2002, cho tới thời điểm hiện tại, không có bất kỳ một COC nào có giá trị ràng buộc được các bên cùng chấp nhận. Vào mùa hè năm 2017, cơ hội đối với thoả thuận này lại xuất hiện trở lại nhưng thực tế, việc dung hoà lập trường của các quốc gia vẫn là bất khả thi. Sự chuyển hướng của Philippines khi Tổng thống Duterte quyết định không nhân rộng tác động của Phán quyết mà Tòa Trọng tài đưa ra rõ ràng đã tạo ra sự hài lòng từ phía Trung Quốc, nhưng giải quyết tranh chấp dường như vẫn còn rất xa. Vì vậy, Trung Quốc chỉ có thể dành được thiện cảm của các nước Đông Nam Á thông qua các công cụ kinh tế, điều được phản ánh khá rõ trong phản ứng của các bên liên quan hiện nay. Dự án MSR Mới tạo ra các công cụ lý tưởng giúp Trung Quốc hiện thực hoá điểm này, từ đó giúp thiết lập khả năng thống trị về kinh tế đối với khu vực.

Việc tăng cường đầu tư của Trung Quốc và mở rộng quan hệ thương mại đã tạo cho Bắc Kinh ảnh hưởng về địa kinh tế trong khu vực lớn hơn trong những năm gần đây, nhưng hậu quả về địa chính trị vẫn chưa thực sự rõ rệt. Trung Quốc rõ ràng đã hy vọng đạt được lợi ích đáng kể về mặt chính trị tương xứng với các đầu tư về cơ sở hạ tầng và nước này cũng không có xu hướng từ bỏ các lợi ích về kinh tế. Các nước Đông Nam Á có thể nhìn Sri Lanka làm ví dụ về một nguy cơ thực sự đến từ việc mắc nợ và không có khả năng thanh toán do quá trình tích lũy các khoản nợ. Bên cạnh đó, mặc dù không mong muốn, mối quan hệ giữa Trung Quốc và các nước đối tác có thể bị ảnh hưởng do các thay đổi về chính trị, cụ thể, sự thất bại của phe lãnh đạo thân Trung Quốc hiện tại có thể trì hoãn các khoản đầu tư và khiến cho hợp tác an ninh và chính trị trở nên khó khăn hơn. Một vài ý kiến cho rằng Trung Quốc cũng mong muốn có thể áp đặt ảnh hưởng về hệ tư tưởng của mình trên toàn khu vực (Ebbighausen, 2017), đây là điểm có thể dẫn tới

xung đột sâu hơn bởi các quốc gia có nền tảng về dân chủ và các nguyên tắc tự do sẽ không sẵn lòng làm theo các kỳ vọng của Trung Quốc.

Về bản chất, vai trò khu vực của Mỹ và mối quan hệ với Trung Quốc cũng cần được kiểm chứng trong mối quan hệ địa chính trị giữa Trung Quốc và các nước Đông Nam Á. Đặc điểm chính của hệ thống quyền lực Đông Nam Á xuất hiện sau năm 1945 là sự thống trị về chính trị, quân sự và kinh tế của Mỹ, tuy nhiên, chính đặc điểm này đang ngày càng trở nên xung đột với mối quan hệ quyền lực trong khu vực do quá trình tăng cường quyền lực nhanh chóng của Trung Quốc tại đây. Mỹ đã phản ứng với điều này bằng chiến lược “Xoay trục” về châu Á, và sau đó là “Tái cân bằng” - khái niệm về chính sách đối ngoại mới được công bố dưới thời Chính quyền Obama. Kế hoạch về chính sách đối ngoại được tuyên bố dưới thời Ngoại trưởng Hillary Clinton vào năm 2012 thể hiện sự tiếp nối hữu cơ về chính sách đối ngoại của Mỹ tại khu vực, bao gồm ba nhân tố chính: Khôi phục tỷ lệ 60% hạm đội của Mỹ tại khu vực Thái Bình Dương đến năm 2020, củng cố các đồng minh khu vực và tăng cường hoạt động của họ, cũng như thiết lập một khu tự do thương mại (Đối tác xuyên Thái Bình Dương – TPP) mà Trung Quốc không phải là thành viên (Clinton, 2011). Kế hoạch này sẽ tạo ra sự đối trọng không chỉ đối với sự trỗi dậy hiện nay của Trung Quốc mà cũng có vẻ thích hợp trong việc giúp Mỹ duy trì vai trò thiết lập luật lệ của mình cho khu vực trong tương lai. Sự thành công của chính sách “Xoay trục về châu Á” được đánh giá tương đối khác nhau.⁹ Chính sách của Mỹ trước hết là nhằm phục vụ các lợi ích kinh tế của chính quốc gia này, vì vậy, việc đối trọng với Trung Quốc chủ yếu được thể hiện ở mức độ phát ngôn do về mặt hành động thực chất, Mỹ chủ yếu yêu cầu các đồng minh của mình có chính sách năng động hơn. Washington ngày càng ít chú ý tới lợi ích của các quốc gia nhỏ hơn, và đồng thời, có thể chứng minh được rằng Mỹ đang ngày càng ít khả năng có thể đuổi kịp sức mạnh kinh tế của Trung Quốc; vì vậy, rõ ràng siêu cường này đã bắt đầu bị đẩy ra khỏi khu vực. Tuy nhiên, mặc dù các biện pháp đầu tiên của chính phủ Trump, bao gồm việc rút khỏi TPP, có vẻ như từ bỏ các chính sách cũ từ thời Obama, vẫn luôn coi Trung Quốc là ưu tiên hàng đầu. Vì vậy, ở nhiều khía cạnh khác nhau, chính sách Xoay trục về châu Á vẫn được kỳ vọng là sẽ tiếp tục. Cùng lúc, trong khi Nội các của Obama phản ứng với việc tuyên bố về OBOR một cách khá tiêu cực, Trump- xem xét các lợi ích về kinh tế - thể hiện sẵn sàng hợp tác và sẽ tham gia vào các dự án với các điều kiện thích hợp (Bloomberg, 23 June 2017). Đối với tranh chấp trên Biển Đông, Mỹ không công khai lập trường liên quan tới tranh chấp lãnh thổ nhưng về căn bản ủng hộ các đồng minh Đông Nam Á chống lại Trung Quốc, điều này đồng nghĩa Mỹ nghiêng về một giải

pháp mang tính đa phương. Duy trì FONOP là hoạt động quan trọng nhất của Mỹ trên Biển Đông ở khía cạnh địa chiến lược, với lý do bảo vệ tự do hàng hải và hàng không, Mỹ đã tiến hành các cuộc tuần tra trên không qua các đảo nhân tạo của Trung Quốc và điều tàu chiến thực hiện các chiến dịch tự do hàng hải – theo đúng luật pháp quốc tế. Tuy nhiên, phán quyết của Tòa Trọng tài vào tháng 7 năm 2016 đã hơn bao giờ hết chứng minh rằng Mỹ không thể và không muốn sử dụng quyền quốc tế chống lại Trung Quốc, mà thực tế là trao quyền đó cho các quốc gia đồng minh khu vực để đối phó với Bắc Kinh.

Bên cạnh Mỹ, cũng không thể bỏ qua lập trường của Nhật Bản, một trong những đồng minh chính của đồng thời cũng là đối thủ cạnh tranh của Trung Quốc. Tương tự như Ấn Độ, Nhật Bản không mấy mặn mà đối với kế hoạch của Trung Quốc do các lợi ích về chính trị của mình (an ninh các tuyến đường giao thương trên biển); tuy nhiên, vì các lý do kinh tế và do thay đổi trong mối quan hệ với Mỹ, nước này đã thể hiện sự sẵn sàng thoả hiệp với Bắc Kinh. Tuy nhiên, vào mùa hè năm 2017, Nhật Bản đã thiết lập Hành lang Tăng triển Á – Phi (AAGC) với Ấn Độ, một cơ chế đặc trưng tương tự như OBOR và nhằm mục đích đối trọng lại các tham vọng của Trung Quốc (Shepard, 2017).

Sự trỗi dậy của Trung Quốc và sự suy giảm tầm quan trọng của Mỹ có hàm ý về hệ quả địa chính trị quan trọng đối với các nước châu Á. Các nước Đông Nam Á sẽ cố gắng lợi dụng sự thay đổi trong cán cân quyền lực thế giới và lựa chọn mối quan hệ có lợi nhất trong tình trạng cạnh tranh giữa các cường quốc. Trong sự biến đổi của môi trường chiến lược hiện nay, về mặt kinh tế, Trung Quốc có vai trò quan trọng hơn Mỹ rất nhiều. Điểm này không chỉ có nghĩa là Trung Quốc có thể sẽ trả đũa các quốc gia nhỏ hơn có chính sách không phù hợp, mà cũng hứa hẹn các cơ hội đáng kể về kinh tế như sáng kiến OBOR hay Đối tác kinh tế Toàn diện (RCEP), đồng thời, những thiếu hụt của các cơ chế này sẽ hàm ý về các nguy cơ chính trị và kinh tế sâu sắc cho các quốc gia khu vực. Vì vậy, hợp tác sâu sắc hơn với Trung Quốc đang ngày càng trở thành mối quan tâm của khu vực, thậm chí nếu nó có thể là một vấn đề nhạy cảm ở một vài nước. Mặc dù hơn bao giờ hết, các quốc gia Đông Nam Á cần sự hiện diện của Mỹ để đối trọng với Trung Quốc, họ đang ngày càng buộc phải thích ứng với các kỳ vọng từ phía Bắc Kinh, với bước đầu tiên là kinh tế. Tuy nhiên, rõ ràng việc làm sâu sắc hơn các phụ thuộc về kinh tế sẽ đưa khu vực tới thời điểm Trung Quốc thực hiện được toàn bộ các kỳ vọng về địa chính trị của mình, mà đầu tiên rất có thể là giải quyết tranh chấp Biển Đông theo cách phù hợp với lợi ích của

Trung Quốc.

6. Kết luận

Sáng kiến OBOR, và MSR Mới được coi là một thương vụ kiệt xuất và chưa từng có tiền lệ trong lịch sử trên nhiều khía cạnh. Kế hoạch đầy tham vọng – thể hiện rõ vai trò toàn cầu ngày càng lên cao của Trung Quốc – chủ yếu tập trung vào lợi ích của đất nước đông dân nhất thế giới này nhưng đồng thời cũng hứa hẹn lợi ích cho tất cả các quốc gia thành viên tham gia về dài hạn. Bắc Kinh đã đúng khi nhận ra rằng trong thế giới toàn cầu hóa, chỉ các giải pháp đa phương như vậy mới thích hợp, đồng thời là các giải pháp cho phép hợp tác và tương tác về văn hóa giữa các khu vực xa xôi trên thế giới.

Mặt khác, chúng ta phải lưu ý rằng MSR có ý nghĩa đáng kể về mặt địa chính trị, đặc biệt đối với khu vực Đông Nam Á, vì nó có vai trò như là một nhân tố quan trọng trong chính sách ngoại giao và địa chiến lược Trung Quốc. Trong khu vực, mục tiêu chiến lược lớn hơn là hợp tác chặt chẽ với các quốc gia ASEAN, từ đó thực thi ảnh hưởng của Trung Quốc tại khu vực ở cả khía cạnh chính trị và kinh tế, từ đó giành lợi thế trong cuộc cạnh tranh toàn cầu với Mỹ.

Trong bài viết này, tác giả lập luận rằng Trung Quốc có ý định khiến các quốc gia Đông Nam Á phụ thuộc vào các công cụ kinh tế, với MSR Mới, và trong trường hợp thành công, nước này cũng có thể sử dụng nó cho các mục tiêu địa chính trị trong tương lai. Hiện tại, khả năng thành công của kế hoạch này là tương đối cao do các quốc gia ASEAN phản ứng tương đối tích cực với sáng kiến của Trung Quốc và các lợi ích kinh tế đã khiến các nước này dường như sẵn sàng chấp nhận phụ thuộc vào Trung Quốc ở một mức độ nhất định. Về mặt toàn cầu, MSR Mới nhận được sự ủng hộ cần thiết vì các quốc gia châu Phi và Châu Âu cũng ủng hộ sáng kiến này.

Thay đổi trong cân bằng quyền lực rõ ràng đã đóng một vai trò đáng kể trong quá trình thực hiện MSR Mới. Vị thế của Mỹ suy giảm đã buộc các nước trong khu vực phải hợp tác với Trung Quốc, và Mỹ không có chính sách đáp ứng những ưu thế về kinh tế của Bắc Kinh. Chính sách hiện tại của Philippines đã thể hiện tình hình này rất rõ. Câu hỏi quan trọng là liệu Chính phủ Trump có thể có khả năng duy trì hoặc thậm chí là củng cố vị trí siêu cường của Mỹ tại khu vực hay không, nếu không – nhờ MSR Mới- việc chiếm ưu thế về kinh tế của Trung Quốc sẽ nhanh chóng kéo theo sự mở

rộng ảnh hưởng chính trị của Trung Quốc đồng thời hệ thống chư hầu cũ sẽ được phục hồi.

Bài viết được đăng trên Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal, Đài Loan.

Thu Hà (dịch)
Trần Quang (hiệu đính)

Tài liệu tham khảo

Austin, Greg (2015) . 4 reasons why China is no threat to South China Sea commerce *The Diplomat* (Flashpoints blog) . 22/5/2015. <https://thediplomat.com/2015/05/4-reasons-why-china-is-no-threat-to-south-china-sea-commerce> (Truy cập ngày 14/8/2016).

Ayres, Alyssa (2017) . India objects to China's One Belt and Road initiative - and it has a point. *Forbes*, 15/5/2017. <https://www.forbes.com/sites/alyssaayres/2017/05/15/india-objects-to-chinas-one-belt-and-road-initiative-and-it-has-a-point/#4de4570cb262> . (Truy cập ngày 14/8/2017).

Billington, Michael (2016) . Duterte crushes the Obama/Hillary imperial Pivot to Asia. *Executive Intelligence Review* (EIR) , 28/10/2016, pp. 34 - 35 .

Billington, Michael (2017) . A hub for the Maritime Silk Road. *EIR*, 21/1/2017. https://larouchepub.com/eiw/public/2017/eirv44n04-20170127/05-09_4404.pdf. (Truy cập ngày 14/8/2017).

Bloomberg (2017, 23/6) . China says Trump open to cooperating on Silk Road projects. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-06-23/china-says-u-s-is-willing-to-work-on-belt-and-road-initiative>. (Truy cập ngày 14/8/2017).

Brands, Hal (2016). Barack Obama and the dilemmas of American grand strategy . *The Washington Quarterly*, V ol. 39, Issue 4, Winter , pp. 101 – 125.

Buszynski, Leszek and Christopher B. Robert (eds) (2015) . *The South China Sea maritime dispute: Political, legal, and regional perspectives*. Milton Park, Abingdon, Oxon: Routledge.

Chan Cheow Pong (2017). PM Lee not invited to Belt and Road forum, is S'pore in trouble? *Mothership* (Singapore), 20/5/2017.

<https://mothership.sg/2017/05/pm-lee-not-invited-to-belt-and-road-forum-is-spore-in-trouble/> (Truy cập ngày 13/8/2017).

Chaturvedy, Rajeev Ranjan (2017). The 21st century Maritime Silk Road. *Commentaries*. Observer Research Foundation, New Delhi, 10/2 2017. <http://www.orfonline.org/research/the-21st-century-maritime-silk-road/> (Truy cập ngày 12/8/2017).

China Daily (usa.chinadaily.com.cn) (4/10/2013). Xi in call for building of new 'maritime silk road'. http://global.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm (Truy cập ngày 13/10/2016).

Clinton, Hillary (2011). America's Pacific Century. *Foreign Policy*, 11/10/2011. <http://foreignpolicy.com/2011/10/11/americas-pacific-century/> (Truy cập ngày 10/8/2015).

Dolven, Ben, Jennifer K. Elsea, Susan V. Lawrence, Ronald O'Rourke and Ian E. Rinehart (2015). Chinese land reclamation in the South China Sea: Implications and policy options. *CRS Report R44072*, 18/6/2015. Washington, DC: Congressional Research Service. <https://fas.org/sgp/crs/row/R44072.pdf> (Truy cập ngày 12/8/2016).

Duquennoy, Antoine and Robert Zielonka (2015). Bridging Asia and Europe through maritime connectivity: China's Maritime Silk Road and Indonesia's Maritime Axis. *EU-Asia at a Glance*. European Institute for Asian Studies, 3/2015. http://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/02/Bridging_Asia_Europe_2015.pdf (Truy cập 12/10/2016).

Ebbighausen, Rodion (2017). China's Southeast Asia investments: A blessing or a curse? *Deutsche Welle (DW)*, 24/4/2017. <http://www.dw.com/en/chinas-southeast-asia-investments-a-blessing-or-a-curse/a-38561383> (Truy cập ngày 13/5/2017).

FMT (11/1/2017). Malaysia key player in China's Belt and Road Initiative. <http://www.freemalaysiatoday.com/category/nation/2017/01/11/malaysia-a-ke-play-in-chinas-belt-and-road-initiative/> (Truy cập ngày 13/5/2017).

Foo, Sheryl (2015). China-ASEAN Maritime Silk Road: A Path Towards Mutual Benefits or China's Free Ride into ASEAN? *ASEAN Happenings in Brief*, 27/12/2015. Singapore: Asia-Latam Connection. <http://www.asia-latam.org/in-the-news/2015/12/27/china-asean-maritime-silk-road-a-path-towards-mutual-benefits-or-chinas-free-ride-into-asean> (Truy cập ngày 13/10/2016).

- Iftikhar, Mohid and Faizullah Abbasi (2016). A comparative view of the ancient and the 21st Century Maritime Silk Roads. *CIMSEC blog*, 3/3/2016. Washington, DC: Center for International Maritime Security. <http://cimsec.org/ancient-land-and-the-maritime-silk-road/22660>. (Truy cập ngày 13/10/2017).
- Independent Balkan News Agency (IBNA) (14/5/2017). Tsipras sees great opportunities for Greece in One Belt One Road initiative. <http://www.balkan.eu.com/primes-minister-intervention-at-the-one-belt-one-road-forum/>. (Truy cập ngày 13/8/2017).
- Khin Maung Oo (2017). Myanmar's participation in the 21st Century maritime silk road. *The Global New Light of Myanmar*, 26/5/2017. <http://www.globalnewlightofmyanmar.com/myanmars-participation-in-the-21st-century-maritime-silk-road/>. (Truy cập ngày 28/5/2017).
- Kuhn, Robert Lawrence (2013). Xi Jinping's Chinese Dream. *The New York Times* (Op-ed), 4/6/2013. <https://www.nytimes.com/2013/06/05/opinion/global/xi-jinpings-chinese-dream.html>. (Truy cập ngày 28/5/2017).
- Lockman, Shahrman (2015). The 21st Century Maritime Silk Road and China- Malaysia relations. Presented at "Dialogue on China-Malaysia Relations: Strengthening Partnership, Deepening Regional Cooperation", Chinese People's Institute of Foreign Affairs (CPIFA), Bắc Kinh, 14/4/2015. [http://www.isis.org.my/attachments/presentations/2015/Shahrman_21stCMSRd_China-Msia_Relations_\(CPIFA_14Apr2015\).pdf](http://www.isis.org.my/attachments/presentations/2015/Shahrman_21stCMSRd_China-Msia_Relations_(CPIFA_14Apr2015).pdf). (Truy cập ngày 13/5/2017). Ministry of the Foreign Affairs of the Kingdom of Thailand (16/5/2017; cập nhật ngày 19/5).
- Minister of Foreign Affairs attended the Belt and Road Forum for International Cooperation in Beijing, People's Republic of China. <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6885/77763-Minister-of-Foreign-Affairs-attended--the-Belt-and.html>. (Truy cập ngày 18/9/2017).
- Moramudali, Umesh (2017). Sri Lanka's debt and China's money. *The Diplomat* (Features), 16/8/2017, 7. <http://thediplomat.com/2017/08/sri-lankas-debt-and-chinas-money/>. (Truy cập ngày 18/9/2017).
- Morgan, Clemens (2015). The Maritime Silk Road and the PLA. A paper for China as a "Maritime Power" Conference. CNA Conference Facility, Arlington, Virginia, 28-29/7/2015.

https://www.cna.org/cna_files/pdf/maritime-silk-road.pdf. (Truy cập ngày 13/10/2016).

Namane, Walid (2017). China-Egypt ties in the age of the New Maritime Silk Road. *Drafts*, 20/7/2017. The Delma Institute, Abu Dhabi. <http://drafts.delma.io/en/china-egypt-ties-in-the-age-of-the-new-maritime-silk-road->. (Truy cập ngày 18/9/2017).

National Development and Reform Commission (NDRC) (2015). Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. (Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, 28/3/2015).

http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.

(Truy cập ngày 14/10/2016).

OBOR Watch (14/9/2017). Why Malaysian ports are losing out to Singapore. <http://oborwatch.org/why-malaysian-ports-are-losing-out-to-singapore/>. (Truy cập ngày 18/9/2017).

O'Rourke, Ronald (2017). Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China: Issues for Congress. *CRS Report R42784*, 12/12/2017. Washington, DC: Congressional Research Service. <https://www.fas.org/sgp/crs/row/R42784.pdf>. (Truy cập ngày 28/5/2016).

Perlez, Jane (2012). Rising stakes in South China Sea. *International Herald Tribune*, 1/6/2012. p. 4.

Putri, Maria MW (2017). China's Maritime Silk Road: How it might affects (sic) Indonesia. *Indonesia Berbicara* (Blog), 4/7/2017. <http://www.indonesiaberbicara.org/chinas-maritime-silk-road-might-affects-indonesia/>. (Truy cập ngày 14/8/2017).

Reuters (2017). Philippines, China agree on \$3.7B in anti-poverty projects. *ABS CBN News*, 23/1/2017. <https://news.abs-cbn.com/business/01/23/17/philippines-china-agree-on-37b-in-anti-poverty-projects>. (Truy cập ngày 13/8/2017).

Robert S. Ross (201 2). The problem with the Pivot: Obama's new Asia policy is unnecessary and counterproductive. *Foreign Affairs*, Vol. 91, No. 6. pp. 70- 82.

- Roell, Peter (2016). China's Maritime Silk Road – An ambitious undertaking. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, Issue No. 423, 5/2016. Berlin: Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung ISPSW. http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/resources/docs/423_Roell_SLOC.pdf. (Truy cập ngày 13/10/2016).
- Scott, Richard (2016). China's Maritime Silk Road project advances. *Hellenic Shipping News*, 12/7/2016. <http://www.hellenicshippingnews.com/chinas-maritime-silk-road-project-advances/>. (Truy cập ngày 13/10/2016).
- Shepard, Wade (2017). India And Japan join forces to counter China and build their own New Silk Road. *Forbes*, 31/7/2017. <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/07/31/india-and-japan-join-forces-to-counter-china-and-build-their-own-new-silk-road/#6c9355d14982>. Truy cập ngày 13/8/2017.
- Smith, Jeff M. (2016). Why Duterte's deals with China may be security concerns. *The Diplomat* (Asia Defense blog), 2/11/2016. <https://thediplomat.com/2016/11/why-dutertes-deals-with-china-may-be-security-concerns/>. (Truy cập ngày 23/2017).
- Teoh, Philip (2017). Malaysia's place in the New Maritime Silk Road. *LinkedIn*, 23 March 2017. <https://www.linkedin.com/pulse/malaysias-place-new-maritime-silk-road-philip-teoh>. (Truy cập ngày 23/4/2017).
- The Nation* (Pakistan) (15/6/2017). Gwadar airport construction likely to begin by Sept. <https://nation.com.pk/15-Jun-2017/gwadar-airport-construction-likely-to-begin-by-sept>. (Truy cập ngày 13/8/2017).
- Tiezzi, Shannon (2014). China pushes 'Maritime Silk Road' in South, Southeast Asia. *The Diplomat* (China Power blog), 17/9/2014. <https://thediplomat.com/2014/09/china-pushes-maritime-silk-road-in-south-southeast-asia/>. (Truy cập ngày 11/1/2017).
- van der Putten, Frans-Paul and Minke Meijnders (2015). China, Europe and the Maritime Silk Road (*Clingendael report*, 3/2015). The Hague: Clingendael Institute (Netherlands Institute of International Relations. https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China_Maritime_Silk_Road.pdf. (Truy cập ngày 13/10/2016).

- Wang Yiwei (2016). *The Belt and Road Initiative: What will China offer the world in its rise* (sic). Beijing: New World Press.
- Wheeler, Andre (2016). The New China Silk Road (One Belt, One Road): Myanmar's influence and potential benefits. *LinkedIn*, 4/1/2016. <https://www.linkedin.com/pulse/new-china-silk-road-one-belt-myanmars-influence-benefits-wheeler>. (Truy cập ngày 23/10/2016).
- Wu, Shicun (2013). *Solving disputes for regional cooperation and development in the South China Sea: A Chinese perspective*. Cambridge: Woodhead Publishing.
- Xinhua News Agency (22/12/2016). Singapore, China enhance cooperation under Belt and Road Initiative. *China Daily* (usa.chinadaily.com.cn), 22/12/2016. http://usa.chinadaily.com.cn/business/2016-12/22/content_27742191.htm. (Truy cập ngày 12/8/2017).
- Xinhua (22/2/2017). China-Brunei joint venture starts operating Brunei's container terminal. *China Daily* (usa.chinadaily.com.cn), 22/2/2017. http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/22/content_28300108.htm. (Truy cập ngày 12/8/2017).
- Xinhua (15/5/2017). Philippines lauds China's hosting of Belt and Road forum. *Xinhuanet*, 15/5/2017. http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136285358.htm. (Truy cập ngày 13/8/2017).
- Xinhua (16/5/2017). (B&R Forum) Malaysian PM hails fruitful China visit for Belt & Road forum. *Xinhuanet*, 16/5/2017. http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/16/c_136289095.htm. (Truy cập ngày 13/8/2017).
- Xinhua (16/5/2017). China, Indonesia agree to step up Belt and Road cooperation. *China Daily* (usa.chinadaily.com.cn), 16/5/2017. http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-05/16/content_29381985.htm (Truy cập ngày 12/8/2017).
- Xinhua (2017, May 23). China appreciates Vietnam's support, participation in B&R Initiative. *Belt and Road Portal*, 23/5/2017. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/home/rolling/14210.htm>. (Truy cập ngày 14/8/2017).
- Yale, William (2015). China's Maritime Silk Road gamble. *The Diplomat* (China Power blog), 22/4/2015.

<http://thediplomat.com/2015/04/chinas-maritime-silk-road-gamble/>.
(Truy cập ngày 13/10/2016).

Zhou Bo (2014). The String of Pearls and the Maritime Silk Road. *China-US Focus*, 11/2/2014.
<http://www.chinausfocus.com/foreign-policy/the-string-of-pearls-and-the-maritime-silk-road/>. (Truy cập ngày 13/10/2016).

Tamás **Novák**, Tiến sỹ, hiện là giám đốc Trung tâm Cải tiến và Doanh nghiệp Phương Đông tại Trường Kinh doanh Budapest. Ông đồng thời là hiệu trưởng Khoa Thương mại Quốc tế và Kinh tế Toàn cầu (BBS) từ năm 2015 và giám đốc các vấn đề quốc tế trong năm 2016-2017 của trường này. Trước khi trở thành thành viên của BBS, vào năm 2013 -2014, ông là nghiên cứu viên tại Đại học John Hopkins, Washington DC theo trường trình học bổng Marshall của Úc. Sau đó, ông đã giữ chức giám đốc nghiên cứu của Viện Kinh tế Quốc tế, Học viện Khoa học Hungary. Email: Novak.Tamas@uni-bge.hu

* Péter Klemensits, Tiến sỹ, Thạc sỹ, Tư vấn Cao cấp tại Viện Địa chiến lược Athene, Quỹ Địa Chiến lược Pallas Athene, 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 đồng thời là nghiên cứu viên bán thời gian tại Nhóm Nghiên cứu Đông Á hiện đại, Đại học Pázmány Péter Catholic. Ông lấy bằng Thạc sỹ về Lịch sử và Tiến sỹ về Khoa học Quân sự. Hiện tại ông đang theo đuổi bằng Tiến sỹ 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

¹ Theo khía cạnh này, Việt Nam là một ngoại lệ do nước này chỉ tham gia vào các tuyến đường trên đất liền mà không tham gia vào dự án MSR (Xinhua, 23 May 2017). Lào và Campuchia là hai quốc gia lục địa

duy nhất có thể chỉ đóng vai trò năng động trong việc thực hiện OBOR. Tất nhiên, MSR được trông đợi là sẽ gián tiếp mang lại các kết quả tích cực.

² Như Giáo sư Wang Yiwei nhận định trong cuốn sách gần đây của mình, *Sáng kiến Vành đai và Con đường: Trung Quốc sẽ mang lại cho thế giới những gì trong quá trình trở dậy của mình*, đã cho rằng Trung Quốc “tìm kiếm việc trốn tránh các nguy cơ truyền thống của toàn cầu hoá và tạo ra một loại văn minh trên biển mới với các đặc điểm của việc hội nhập của con người và đại dương, cùng tồn tại hoà bình và phát triển bền vững” (Wang, 2016, 16).

³ Theo Giáo sư Yang Baoyun tại Đại học Bắc Kinh, “giống như các tuyến đường lịch sử hàng trăm năm trước, MSR Mới sẽ mang lại các lợi ích hiện hữu cho các quốc gia láng giềng dọc theo tuyến đường này, và sẽ là một lực lượng đứng đầu mới cho sự thịnh vượng của toàn khu vực Đông Á” (*China Daily*, 4/10/2013).

⁴ Một phần đối nghịch với điều này, vào tháng 4 năm 2017, năm xí nghiệp tàu lớn toàn cầu đã rời khỏi Cảng Klang và chuyển các hoạt động của mình tới Singapore (*OBOR Watch*, 14/9/2017)

⁵ Tất nhiên, Duterte hiểu rằng vào thời điểm hiện tại Mỹ là đối tác thương mại lớn thứ 3 của Philippines sau Nhật Bản và Trung Quốc, đồng thời là nhà đầu tư lớn thứ hai và là nhà trợ cấp phát triển lớn nhất.

⁶ Tuy nhiên, Myanmar không chỉ quan tâm vào dự án MSR thế kỷ 21 mà còn là một thành viên tích cực của Vành đai Kinh tế Con đường tơ lụa kể từ khi nước này tham gia vào Asian Expressway và Rail Tracks đồng thời là một thành viên của Vành đai Kinh tế Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor (BICM), có sự liên kết trực tiếp với OBOR (Khin, 2017)

⁷ Do không có dữ liệu chính thức, chúng tôi chỉ có thể dựa vào các đánh giá rằng khoảng 28 tỷ thùng dầu thô và 25 nghìn tỷ m³ khí đốt có thể được phát hiện dưới đáy biển (Perlez, 2012).

⁸ Dựa trên quyền lịch sử, Trung Quốc cho rằng – nhưng không xác định chính xác – khoảng 90% khu vực Biển Đông thuộc về nước này theo đường 9 đoạn năm 1953 trong khi, chủ yếu vì lý do kinh tế (dầu lửa và khí đốt), các quốc gia Đông Nam Á cũng quyết tâm bảo vệ yêu cầu của mình. Vấn đề tranh chấp Biển Đông được trình bày khá rõ trong các nghiên cứu sau: Leszek Buszynski and Christopher B. Robert (2015), *The South China Sea maritime dispute*, Routledge, Abingdon. About China’s standpoint, see: Shicun Wu (2013), *Solving disputes for regional cooperation and development in the South China Sea: A Chinese perspective*, Woodhead Publishing, Cambridge.

⁹ Về khía cạnh quân sự, cần làm rõ rằng 60% các hạm đội sẽ được chuyển tới khu vực trước năm 2020, nhờ vào các giới hạn tài khoá (Chúng ta không nên quên rằng cả 60% tỷ lệ đã có quy mô bằng một hạm đội với kích cỡ nhỏ, vì vậy sự hiện diện của Mỹ tại khu vực hiện tại là lớn hơn hẳn so với mong đợi). Chi tiết có thể xem thêm tại S. Ross (2012), “The problem with the Pivot: Obama’s new Asia policy is unnecessary and counterproductive”, *Foreign Affairs*, Vol. 91, No. 6. pp. 70-82; and Hal Brands (2017), “Barack Obama and the dilemmas of American grand strategy”, *The Washington Quarterly*, Vol. 39, Issue 4, Winter 2016, pp. 101-125.