

Nằm trong Sáng kiến “Một vành đai, Một con đường” (OBOR), Con đường Tia trên biển (MSR) là một bước đi kinh tế có ảnh hưởng chiến lược tại khu vực Đông và Nam Á. Tuy nhiên, hiện có những nghi vấn về mục tiêu của Trung Quốc: MSR phải chăng vì kinh tế thuần túy hay đây chỉ là “bình phong” cho mục tiêu an ninh chính trị? Nếu chỉ là vì lợi ích kinh tế thì mục tiêu cốt lõi của MSR là gì?



Nằm trong Sáng kiến “Một vành đai, Một con đường” (OBOR), Con đường Tia trên biển (MSR) là một bước đi kinh tế có ảnh hưởng chiến lược tại khu vực Đông và Nam Á. Theo tuyên bố của Chính phủ Trung Quốc, MSR sẽ phục vụ cho sự [phát triển hàng hải](#) của các nước dọc theo tuyến đường, mở rộng giao thương biển cũng như thúc đẩy sự thịnh vượng trong khu vực. Bằng cách tăng nguồn vốn đầu tư cho các hạ tầng (CSHT), đặc biệt là CSHT cảng biển, các quốc gia có thể tăng nguồn lực thúc đẩy phát triển kinh tế. Trong vai trò của ngõ của MSR, ASEAN không ngừng sẽ nhận được những hỗ trợ tài chính

cận thị tại Trung Quốc.

Tuy nhiên, hiện có nhiều ý kiến đặt nghi vấn về mục tiêu của Trung Quốc. Những ý kiến này có thể phân thành bốn câu hỏi chính: (i) Mục tiêu chính lược của MSR phục vụ kinh tế thu nhập túy hay đây chỉ là “bình phong” cho mục tiêu an ninh chính trị? (ii) Nếu chỉ là vì lợi ích kinh tế thì mục tiêu của MSR là gì? (iii) Khả năng khai thác sáng kiến ra sao? (bao gồm cả hoạt động của các quỹ tài chính hỗ trợ và các cơ chế kiểm soát quá trình hình thành MSR); (iv) Tác động của sáng kiến này đối với khu vực và thế giới là như thế nào?

Trong bài viết này, nhóm nghiên cứu tập trung chủ yếu vào câu hỏi (i) và (ii) về mục tiêu chính lược và mục tiêu kinh tế của Trung Quốc trong việc xây dựng MSR. Trong đó, nhóm tác giả nhận mạnh sự liên kết giữa yếu tố hợp tác kinh tế và các mục tiêu an ninh chính lược của Bắc Kinh. Mục đích trung tâm kinh tế của MSR là đảm bảo an ninh hàng hải, đặc biệt là cho nhu cầu vận chuyển nguyên liệu và nhiên liệu, những dòng thời MSR có khả năng sẽ bao gồm các cơ sở phục vụ hậu cần quân sự để có thể phản ứng nhanh trong điều kiện khẩn cấp. Và với những cơ sở này, khả năng triển khai [các hoạt động quân sự khác ngoài chiến tranh](#) (MOOT W) như: chuyển quân và tập trận, tuần tra, chống cướp biển, v.v sẽ được tăng lên.

### **Cơ sở hậu thuẫn trong những tính toán kinh tế**

Năm 2014, với sự ra đời của sáng kiến “Mặt vành đai, mặt con đường” (OBOR), đầu tư cơ sở hạ tầng (CSHT) đã trở thành [ưu tiên đối ngoại](#) của Trung Quốc. Là mặt trận tâm của OBOR, MSR được kỳ vọng sẽ thúc đẩy liên kết hạ tầng, mở rộng lợi ích chung giữa Trung Quốc và các nước khác nằm dọc theo tuyến đường, kích hoạt tiềm năng tăng trưởng và phát triển kinh tế của toàn khu vực Đông và Nam Á.

Theo Ủy ban Phát triển và Cách thức Quốc gia, Bộ Ngoại giao và Bộ Thương mại Trung Quốc, [con đường tia trên biển](#) sẽ lấy các công biển quan trọng làm đầu mối, cùng tạo lập nên những tuyến đường vận tải liên thông suốt, an toàn và có hiệu quả cao. MSR sẽ mở ra nhiều cơ

hội về phía nam tại các công của Trung Quốc,

[mở rộng](#)

mạng lưới giao thông trên biển kéo dài từ Châu Á đến Trung Đông, Đông Phi và Châu Âu.

Xuất phát từ các công biển thu hẹp khu vực duyên hải Trung Quốc, trục chính đi qua Biển Đông theo eo biển Malacca, mở nhánh phụ qua

[Lombok và Sunda](#)

(Indonesia), rồi sau đó dọc theo trục Đông - phía bắc đến Vịnh Ba Tư, Biển Đỏ, Vịnh Aden tới  
Biển Tây Đông

Ý tưởng còn hướng tới kết nối các công của Trung Quốc với các nước khác thông qua kết nối hàng hải, hợp tác liên tỉnh và hợp tác kinh tế. Một mặt, con đường sẽ tăng cường các cơ sở kinh tế cho Trung Quốc hợp tác với các nước dọc theo tuyến đường và kết nối tới hẻm núi Châu Âu và Châu Á. Mặt khác, con đường sẽ tạo điều kiện cho sự phát triển của quan hệ đối tác kinh tế toàn diện khu vực (RCEP), mang lại lợi ích cho Trung Quốc, ASEAN và các nước khác trên con đường này.

Vai trò của ngõ để liên kết các khu vực duyên hải Trung Quốc (đầu mối chiên lược là vùng Phúc Châu - thu hẹp tỉnh Phúc Kiến) với khu vực Châu Á - Thái Bình Đông, để thúc đẩy phát triển CSHT ASEAN là bước đi quan trọng. Hợp tác CSHT ASEAN sẽ đem đến một hợp tác công biển ngoại vi, hỗ trợ cho mạng lưới giao thông trên biển ngày càng mở rộng của Trung Quốc, góp phần đưa Trung Quốc thành một trung tâm giao thông của Châu Á - Thái Bình Đông.

Dù là một hợp tác công biển, đây là một công trình ASEAN lại gặp vấn đề kết nối. Không chỉ vấn đề liên kết nội địa - ngoại địa, mà trong cùng quốc gia, hợp tác CSHT quốc nội cũng không dễ dàng ngay kết nối các vùng với nhau. Về mặt quy hoạch bài toán này, các thành viên ASEAN cần một nguồn tài chính mạnh mẽ. Về hợp tác công biển Nam Á của Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) James Nugent cho biết các nước ASEAN cần khoản vốn tới

[60 tỷ USD](#)

hàng năm để duy trì năm 2020 để đầu tư vào phát triển CSHT. Tuy nhiên, các chính sách tài chính hiện tại như ADB, WB đều chỉ có thể cho vay một hạn chế. Xét về thực tế, các chính sách tài chính này cũng có nguồn tài chính hạn chế, đến công CHST ASEAN (AFI) chỉ có

[485,3 triệu USD](#)

Với dân số 600 triệu, ASEAN có thể trở thành thị trường lớn thứ ba thế giới sau Mỹ, EU và Trung Quốc vào năm [2030](#). Hơn nữa, không chỉ thị trường chung ASEAN, mà các thị trường nội địa của từng quốc gia thành viên cũng sẽ có cơ hội hội nhập sâu hơn, từng bước liên kết thị trường nội địa cũng như thị trường bên ngoài. Vì vậy, bên cạnh việc thúc đẩy các thỏa thuận chung Trung Quốc - ASEAN, nhiệm vụ ưu tiên hàng đầu là thúc đẩy hợp tác hàng hải và từng bước đầu tư cơ sở hạ tầng (CSHT) với các nước Đông Nam Á, nhằm kêu gọi sự hợp tác của các nước này trong việc xây dựng MSR thế kỷ 21.

Trung Quốc đã tích cực đầu tư vào ASEAN, từng bước hình thành các quốc gia hoàn thiện hệ thống CSHT cơ bản trong nước lớn khu vực. Tính đến năm 2013, [tổng đầu tư](#) của Trung Quốc chiếm hơn 50% tổng FDI vào Myanmar, 39% vào Brunei, 12% vào Indonesia, 10% vào Campuchia, và 8% tổng FDI của Malaysia. Tính đến thời điểm hiện tại,

#### [Ngân hàng Eximbank](#)

của Trung Quốc đã hỗ trợ tài chính cho 24 dự án cao tốc, 3 dự án đường sắt, 1 dự án cảng biển, 3 dự án cảng hàng không, 9 dự án cầu tại ASEAN, đặc biệt là khu vực tiểu vùng sông Mekong. Việc đầu tư CSHT của Bắc Kinh tại Đông Nam Á sẽ giúp các quốc gia trong khu vực giải quyết được bài toán nan giải về cơ sở hạ tầng. Qua đó, các thành viên ASEAN có thể rút ngắn khoảng cách chênh lệch về cơ sở hạ tầng, tạo điều kiện giải phóng các nguồn tài nguyên thiên nhiên, phát triển nền kinh tế.

Ngoài ra, năm 2014, Thị trường tự do Phúc Châu Yang Yimin đưa ra tuyên bố Trung tâm Hợp tác Trung Quốc -ASEAN sẽ được xây dựng ở Phúc Châu, do Cơ quan Hợp tác Kinh tế Quốc gia và Bộ Nông nghiệp quản lý. Đồng thời, [lộ trình trao đổi các sản phẩm biển](#) Trung Quốc - ASEAN cũng đã bắt đầu hoạt động từ tháng 11/2014 tại Phúc Châu. Mục đích cuối cùng là xây dựng mô hình “cơ sở dữ liệu kinh tế” - xác định rõ sự trao đổi thương mại giữa Trung Quốc và các nước Đông Nam Á. Không chỉ đường đi việc trao đổi, “lộ trình trao đổi hàng hải

#### [duy nhất và ưu tiên](#)

trên thế giới” này còn nhằm vào việc

#### [từng bước liên kết](#)

giữa các quốc gia tại Nam và Trung Á như Ấn Độ và Sri Lanka.

### **Xác định mục tiêu chiến lược: Hai trong một**

Châu Á - Thái Bình Dương được đánh giá sẽ hữu ích cho cả chính trị và kinh tế

chiến lược. Bởi lẽ, đây là khu vực rộng lớn kéo dài từ lục địa Ấn Độ đến bờ biển phía Tây của Mỹ, chiếm 50% dân số toàn cầu, 60% GDP và [50%](#)

giao thông của toàn thế giới. Gồm nhiều quốc gia là đầu tàu kinh tế thế giới và các cường quốc mới nổi quan trọng như Trung Quốc, Ấn Độ và

[khu](#)

vực ASEAN

.

Cùng với những cơ hội từ MSR, các nước ASEAN cũng đang trăn trở những thách thức từ sáng kiến hợp tác biển với Trung Quốc. Một phần, các thành viên ASEAN lo ngại MSR sẽ không kết nối được với Kế hoạch Tổng thể về Kết nối ASEAN (MPAC) và sẽ [thay thế vai trò trung tâm](#)

của ASEAN tại Đông Á.

*MSR có thể không phục vụ cho vai trò trung tâm của ASEAN, ngược lại, nó thể hiện mong muốn lãnh đạo của Trung Quốc, sẵn sàng để thay thế ASEAN trở thành chủ nhà khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, đang lập hình thành cấu trúc khu vực*

.

Một khác, ý định sâu xa của Bắc Kinh cũng làm các khu vực lo ngại. Bởi lẽ, các hạ tầng và một kinh tế đang đi ngược chiều với những hành động leo thang xung đột mà Trung Quốc thể hiện tại Đông Á. Không chỉ cải tạo hải tặc và xây dựng đảo nhân tạo trên các khu vực nước này chiếm đóng bất hợp pháp, Trung Quốc còn xây dựng hàng loạt cơ sở hạ tầng có thể sử dụng cho mục đích quân sự.

MSR (cũng như dự án OBOR) hướng tới xây dựng một hệ thống hậu cần toàn diện với trung tâm là Trung Quốc. Trong đó bao gồm các cơ sở hạ tầng và các kết nối thị trường yêu cầu: các điểm trung chuyển, hệ thống thông tin liên lạc, sân bay, tàu biển, cao tốc, bến cảng, v.v. Nếu kết hợp các CSHT trên Biển Đông với hệ thống CSHT của MSR cùng cảng biển Gwadar Trung Quốc đang đầu tư và quản lý tại Pakistan, lực lượng hải quân và không quân Trung Quốc có thể triển khai sức mạnh không chỉ trên toàn Biển Đông mà còn trên khắp khu vực Đông Á và Nam Á.

Theo tác giả [Mahnaz Z. Ispahani](#), “Tùy thuộc vào vị trí và các tính năng đặc thù, các cơ sở hạ tầng cung cấp khả năng tiếp cận có thể được sử dụng cho cả hai mục đích: công cụ để phát triển kinh tế hoặc công cụ để bảo vệ an ninh nội địa hoặc an ninh quốc phòng.”

Các hệ thống đường sắt,

đường biển và công biển từ lâu đã có tầm quan trọng như là các đường lực hội nhập, chính trị và chiến lược. Và ngày nay ta luôn cho rằng, việc kiểm soát các tuyến đường biển và những lợi ích ngày càng quan trọng đối với các ý định chiến lược của Trung Quốc đối với Châu Á.”

Thực vậy, hệ thống công biển dọc MSR sẽ cho phép lực lượng hải quân Trung Quốc vượt ra khỏi những hạn chế địa lý của chuỗi đảo phía Tây Thái Bình Dương và thoát khỏi [áp lực quân sự](#) từ chính sách tái cân bằng của Mỹ. James Holmes - Chuyên gia về Hải quân Trung Quốc tại Hội thảo Hội chiến lược bình luận rằng MSR sẽ giúp Trung Quốc dần đẩy Mỹ khỏi khu vực trong khi dần dần các đường mình của nước này về các lợi ích có được từ Trung Quốc. Khi các lợi ích kinh tế và ràng buộc của sự hội nhập trở nên quá lớn, Trung Quốc có thể yêu cầu các đối tác hơn nữa hoặc từ chối tiếp đón Hải quân Mỹ ở các [biên cảnh](#) do nước này đưa ra.

Bên cạnh đó, cần lưu ý rằng con đường mà MSR đi qua công trùng lập với vành đai “Chuỗi ngọc trai”. Cụm từ [“Chuỗi ngọc trai”](#) lần đầu tiên được sử dụng vào năm 2005, trong báo cáo mang tên “Những thách thức cho năng lượng ở Châu Á” do nhà thầu quốc phòng Booz Allen Hamilton cung cấp cho Bộ trưởng Bộ Quốc phòng Mỹ Donald H. Rumsfeld. Những “hạt ngọc” trong chuỗi này là những căn cứ hải quân hoặc công nghệ lên đi đến từ được Trung Quốc xây dựng tại Myanmar, Bangladesh, Pakistan và Sri Lanka. Mục đích là nhằm triển khai sức mạnh của nước này ra biển và báo về những đoàn thuyền chiến đấu. Trong suốt năm năm qua, Hải quân Trung Quốc đã di chuyển tiếp công biển trong vịnh Aden mà không cần đến căn cứ quân sự riêng.

Nói một cách ví von, **chuỗi ngọc trai sẽ giăng như một vành đai bao quanh một phần rộng lớn của Châu Á, đặt Trung Quốc vào vị trí kiểm tra và giám sát tất cả những tuyến đường biển nhộn nhịp nhất ở Châu Á (cùng như thị trường); kiểm soát Nhật Bản và Hàn Quốc; từ chối quyền tiếp cận của Mỹ với các vùng duyên hải Châu Á; và giành lợi thế tiếp cận trực tiếp với Thái Bình Dương.**



**Bản đề: Mô tả Chiếm lược “Chuỗi ngọc trai” của Trung Quốc (Nguồn: [China Briefing](#))**

(Ghi chú: *Đường màu xanh - các tuyến đường vận chuyển dầu; Đường màu đen - “Chuỗi ngọc trai” của Trung Quốc*)

Dù chỉ tuyên bố mục tiêu đảm bảo giao thông và an ninh năng lượng thông qua những con đường thông thương huyết mạch (SLOCs), nhưng các thỏa thuận an ninh vận “lồng lỏi” đi kèm theo nguồn tín dầu tại

[các cảng biển](#)

tại

[Colombo, Sri Lanka,](#)

[Gwadar và Pakistan](#)

. Nhờ việc Sri Lanka cho phép các

[tàu ngầm](#)

hết nhân của Trung Quốc neo đậu trong vùng biển sát sườn với Ấn Độ. Vào tháng 6/2015, Trung Quốc còn tiến xa hơn với hai cam kết đẩy mạnh hợp tác quân sự song phương với

[Sri Lanka](#)

và

[Pakistan](#)

. Các thỏa thuận

[hậu cần, huấn luyện](#)

, v.v mang tính chất của

các hoạt động quân sự khác ngoài chiến tranh (

MOOTW) đang khiến các nước trong khu vực

đặt ra câu hỏi lớn về

sự giao thoa mục tiêu của MSR và

“Chuỗi ngọc trai”.

Cả MSR và “Chuỗi ngọc trai” đều đi qua Biển Đông và Ấn Độ Dương, dọc theo Đông Á và Nam Á - là các khu vực quan trọng với kinh tế - chính trị toàn cầu. Với việc các nước Đông Á như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan và Singapore, con đường biển thông qua Biển Đông là huyết mạch sống còn của nền kinh tế.

Với việc Mỹ và các đồng minh, tự do lưu thông qua những con đường thông suốt và

an ninh trên Biển Đông sẽ giúp tiết kiệm chi phí đi vòng và giảm bớt các đường minh với nhau (như cách mà Mỹ - Nhật - Hàn hay Mỹ - Úc - Phi đang hợp tác). Tất đó, đóng vai trò quan trọng cho sự tồn tại và phát triển của Chiên lược “xoay trục” - tái cân bằng.

Theo Robert Kaplan - chuyên gia nghiên cứu chiến lược hàng đầu của Mỹ, với vị trí trải dài và tiếp giáp ba châu lục (Châu Á - Đông - Châu Á - Châu Phi), nên Đông Nam Á là nơi tiếp xúc giữa các đường dẫn cán cân quyền lực, [trục tia biển và địa chính trị](#) tại Châu Á, vùng Ba Tia và xa hơn. Vì vậy, việc có một tuyến đường biển an toàn do Trung Quốc kiểm soát đi qua khu vực Đông Nam Á và Nam Á không những giúp (i) kết nối liên tục các tuyến hàng hải của Trung Quốc tới Thái Bình Dương sang Ấn Độ Dương; (ii) đảm bảo an ninh năng lượng và giao thông của Trung Quốc trong khu vực, mà còn (iii) giúp khuếch trương ảnh hưởng kinh tế - chính trị của Trung Quốc tại Đông và Nam Á; (iv) giảm bớt căng thẳng của Mỹ trong khu vực, ngăn chặn khả năng bị “vành đai” Mỹ - Nhật - Hàn.

Có thể nói, hiện nay, những khoản đầu tư của Trung Quốc tại các quốc gia khác theo OBOR, đặc biệt là Sri Lanka và Pakistan mang ý nghĩa quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế tại các quốc gia này. Tuy vậy, các chính phủ cũng rơi vào trạng thái lưỡng nan khi những dự án của Trung Quốc đôi khi không hiệu quả và có khả năng dẫn đến những hậu quả tiêu cực như tăng áp lực tài chính quốc gia, kích thích bạo loạn hay những vấn đề môi trường. Ngoài ra, từ góc nhìn của các nước Đông Nam Á, với những tranh chấp trên Biển Đông vẫn đang tồn tại và ngày càng có xu hướng leo thang, việc hợp tác tại một khu vực đang có “tranh chấp” vẫn có nguy cơ rơi vào kinh tế, vẫn có nghi ngờ về an ninh chiến lược.

Dù đã thành lập các cơ chế song phương và đa phương hỗ trợ cho việc phát triển cơ sở hạ tầng Châu Á, cùng hàng loạt các dự án trên toàn châu lục, Trung Quốc vẫn gặp phải bất thách thức chính. Thứ nhất là thách thức về khả năng phát triển hạ tầng, do hiện trạng cơ sở hạ tầng yếu kém và thiếu liên kết tại Đông Nam Á. Thứ hai là rào cản về lòng tin khi các nước vẫn nghi ngờ động cơ của Trung Quốc và lo ngại các [tác hại tiêu cực từ đầu tư Trung Quốc](#). Thứ ba là toán tính riêng của các nước ASEAN và sự cạnh tranh từ các đối thủ của Trung Quốc trong khu vực (Mỹ, Nhật, Ấn). Thứ tư là thách thức về mặt thể chế -

những lực thể chế do bộ máy quan liêu của Trung Quốc.

Vì vậy, dù có triển vọng sáng, những tác động tiêu cực và nguồn vốn dồi dào cho dự án giao thông siêu liên kết toàn bộ Châu Á vẫn còn rất nhiều rào cản.



---

**Vũ Thành Công** và **Bùi Thạch Hồng Hồng** là Nghiên cứu viên cộng tác (Research Associate) tại Trung tâm Nghiên cứu Quốc tế (SCIS), Đại học KHXH&NV, ĐHQG TP. Hồ Chí Minh. Bài viết là một phần trong dự án nghiên cứu “Đòn bẩy của sự hội nhập tại các kết nối của Trung Quốc” được thực hiện bởi SCIS cùng hợp tác với Chương trình Nghiên cứu Kinh tế Trung Quốc thuộc VEPR (VCES), Đại học Kinh tế, ĐHQGHN.