

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KHOA HỌC XÃ HỘI VÀ NHÂN VĂN

NGUYỄN THU HÀ

KHU VỰC NAM Á
TRONG SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG CỦA TRUNG QUỐC

Chuyên ngành: Quan hệ quốc tế

Mã số: 9310601.01

LUẬN ÁN TIẾN SĨ CHUYÊN NGÀNH QUỐC TẾ HỌC

Hà Nội-2023

Công trình được hoàn thành tại:

Người hướng dẫn khoa học: 1. PGS.TS. Phùng Thị Huệ;
2. PGS. TS. Bùi Hồng Hạnh

Phản biện:

Phản biện:

Phản biện:

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng cấp.....
chấm luận án tiến sĩ họp tại

vào hồi giờ ngày tháng năm 20...

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Thư viện Quốc gia Việt Nam
- Trung tâm Thông tin – Thư viện,

1. Lý do chọn đề tài

Sau khi Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đề xuất Sáng kiến “Vành đai, Con đường” (BRI) vào năm 2013, Trung Quốc xác định đây là chiến lược trọng điểm quốc gia và đẩy mạnh triển khai thực hiện cả trong nước và ngoài nước. Cho đến nay, sáng kiến này được triển khai trên phạm vi rộng lớn khắp thế giới. Về bản chất, Sáng kiến “Vành đai, Con đường” là một đại chiến lược của Trung Quốc trong thời kỳ mới, nhằm thực hiện tham vọng thiết lập trật tự thế giới mới do Trung Quốc dẫn dắt. Trung Quốc mong muốn hiện thực hóa sáng kiến này theo lộ trình từ “đồng thuận toàn cầu” đến “hành động toàn cầu” với dấu mốc là Diễn đàn cấp cao hợp tác quốc tế Vành đai, Con đường lần thứ nhất tổ chức tại Bắc Kinh tháng 05/2017 và lần thứ 2 vào tháng 4/2019. Trung Quốc khẳng định trong 10 năm qua, việc triển khai BRI đã đạt được nhiều thành quả quan trọng trên phạm vi toàn cầu. Tuy nhiên, dư luận quốc tế ngày càng có nhiều ý kiến trái chiều về mục đích, ý đồ của Trung Quốc cũng như chất lượng và hiệu quả hợp tác BRI trên toàn thế giới. Đồng thời, với những hạn chế tồn tại trong quá trình triển khai BRI nhất là vấn đề “ngoại giao bẫy nợ” thì vị trí tối quan trọng của Sáng kiến Vành đai và Con đường đang dần được thay thế bởi những sáng kiến mới của các nhà cầm quyền Trung Quốc như “Sáng kiến Phát triển toàn cầu” và “Sáng kiến An ninh toàn cầu” được Trung Quốc đưa ra tại Đại hội XX năm 2022.

Nam Á được Trung Quốc xác định có vị trí, vai trò tối quan trọng trong sáng kiến này. Đây là khu vực có vị trí địa kinh tế, địa chính trị, địa chiến lược trọng yếu đối với nhiều nước trong đó có Trung Quốc vì tuyến đường vận tải huyết mạch trên biển đi qua khu vực này. Bất kỳ sự gián đoạn nào xảy ra trên tuyến đường vận tải biển này đều ảnh hưởng lớn đến kinh tế của nhiều nước, kể cả Trung Quốc. Bên cạnh đó, Nam Á là láng giềng chung biên giới khá dài của Trung Quốc, có mối quan hệ lịch sử với khu vực miền Tây nước này. Sự ổn định của Nam Á ảnh hưởng không nhỏ đến sự ổn định, thịnh vượng của các tỉnh miền Tây nước này như Tân Cương, Tây Tạng. Quan trọng nhất là, Trung Quốc nhận định Nam Á là cửa ngõ để Trung Quốc vươn ra Trung Á, Trung Đông, Châu Âu, mở rộng không gian chiến lược ra khu vực Ấn Độ Dương. Đây chính là lý do Trung Quốc triển khai các dự án BRI nhiều nhất tại Nam Á.

Sau khoảng 10 năm đi vào thực tiễn trên phạm vi toàn cầu (từ năm 2013 đến nay), các dự án BRI tại Nam Á của Trung Quốc có nhiều thành quả nhất định, giúp Trung Quốc đạt được một số mục tiêu đã đề ra, củng cố và tăng cường quan hệ hợp

tác giữa Trung Quốc với các nước trong khu vực này. Tuy nhiên, các dự án trong khuôn khổ BRI tại Nam Á cũng đón nhận không ít phản hồi tiêu cực như chậm tiến độ, đội vốn, ô nhiễm môi trường, điển hình là Sri Lanka rơi vào “bẫy nợ” của Trung Quốc dẫn đến vỡ nợ. Do đó, BRI cũng gặp phải những phản ứng tiêu cực từ các quốc gia khu vực này. Đại dịch Covid-19 cũng đã ảnh hưởng không nhỏ thậm chí khiến một số dự án trong BRI không thể thực hiện được. Đây cũng là thời điểm để cả Trung Quốc và các nước Nam Á nhìn nhận lại quá trình thực hiện và tìm ra các hướng điều chỉnh các dự án BRI tại Nam Á trong thời gian tới.

Sáng kiến Vành đai và Con đường đã, đang và sẽ có tác động lớn đến đời sống chính trị, kinh tế, an ninh quốc phòng ... ở những nơi mà các dự án trong khuôn khổ sáng kiến này đi qua trong đó có khu vực Nam Á. Thực trạng này đòi hỏi các nước trong khu vực Nam Á phải có những giải pháp ứng phó phù hợp khi tham gia sáng kiến này. Kinh nghiệm của các quốc gia Nam Á về việc tiếp cận và triển khai BRI rất có giá trị tham khảo đối với Việt Nam, trong bối cảnh Việt Nam vừa nằm ở giao điểm giữa điểm nút đầu của “Vành đai” và điểm xuất phát của “Con đường” trong BRI.

Cho đến nay, giới học thuật trong và ngoài nước đã có nhiều nghiên cứu về Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc, dưới nhiều góc tiếp cận, phạm vi và mức độ đánh giá khác nhau. Tuy nhiên, chưa một công trình nào nghiên cứu toàn diện, sâu sắc, cụ thể về nội dung Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á. Trong khi đó, nội dung nghiên cứu này lại có ý nghĩa khoa học và thực tiễn hết sức cấp thiết, nhằm hiểu rõ bản chất BRI của Trung Quốc và kiến giải cách ứng xử phù hợp của Việt Nam. Với cách tiếp cận như trên, tôi chọn chủ đề **“Khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc”** làm đề tài Luận án tiến sỹ chuyên ngành Quan hệ quốc tế.

2. Lịch sử nghiên cứu vấn đề

Trong quá trình nghiên cứu đề tài, tác giả đã sưu tầm, phân loại và nghiên cứu các nguồn tài liệu theo quốc gia về vấn đề này theo nhóm quốc gia vì nghiên cứu sinh nhận thấy sự trùng hợp quan điểm của giới nghiên cứu giữa các quốc gia này về vấn đề đang nghiên cứu. Cụ thể như sau:

+ Phần lớn các công trình của giới nghiên cứu Trung Quốc về Sáng kiến “Vành đai, Con đường” đều nhắm theo định hướng của Chính phủ, tuyên truyền và cổ xúy cho tham vọng chính trị trở thành siêu cường thế giới của Trung Quốc, cố tình lãng tránh đề cập đến lợi ích chiến lược to lớn mà BRI mang lại cho Trung Quốc, những

tác động tiêu cực của BRI đối với khu vực và an ninh quốc gia của các nước tham gia Các tác phẩm tiêu biểu như:

- BRI thúc đẩy sự ổn định gồm các tác phẩm tiêu biểu sau: Tác giả Zhaoli Wu, Viện nghiên cứu Chiến lược Quốc tế Quốc gia, Viện Khoa học Xã hội Trung Quốc với bài viết “*Nam Á và Sáng kiến Vành đai, Con đường: Cơ hội, thách thức và triển vọng*” đăng trên World Scientific (2016). Thiếu tướng Wang Hai-yun qua bài viết “*Suy nghĩ về địa chiến lược của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”*” đăng trên Tạp chí Nghiên cứu Chiến lược Quốc tế số 3 (2015). Học giả Li Gang, Viện nghiên cứu Chiến lược Quốc tế, Trường Đảng Trung Ương Trung Quốc trong bài viết “*Khai thác quan hệ nước lớn kiểu mới trong Vành đai, Con đường*” đăng trên Tạp san Phương Tây số 8 (2016). Còn học giả Sun Xianpu cũng thuộc Trường này trong bài viết “*Sáng kiến Vành đai, Con đường và việc tái điều chỉnh hình thái Chiến lược Ngoại giao Láng giềng*” đăng trên Tạp chí Khoa học Xã hội Vân Nam số 3 (2016).

- BRI cải thiện an ninh năng lượng gồm: Cuốn sách “*Thách thức và Cơ hội của Sáng kiến Vành đai, Con đường*” do nhà xuất bản Renmin University Press ấn hành năm 2015 của giáo sư Wang Yiwei, Đại học Renmin. Bài viết “*Tăng cường an ninh năng lượng tập thể châu Á thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường*” của tác giả Huang Xiaoyong đăng trên Foreign Affairs Observer, 07/08/2015.

- BRI giúp Trung Quốc gia tăng ảnh hưởng chiến lược tại khu vực Á-Âu, tránh cạnh tranh trực tiếp với Mỹ gồm bài viết “*Tây tiến, tái cân bằng địa chiến lược của Trung Quốc*”, của Giáo sư Wang Jisi, Đại học Bắc Kinh đăng trên Thời báo Hoàn Cầu ngày 17/10/2012. Học giả Peng Bo, Viện Quan hệ Quốc tế của PLA có bài viết “*Phân tích Chiến lược Vành đai, con đường*”, đăng trên Tạp san Tham khảo Nghiên cứu Quốc tế số 9 (2015). Giáo sư Qiao Liang trong bài “*Sự chuyển dịch chiến lược hướng Đông của Mỹ và Chiến lược Tây Tiến của Trung Quốc*” đăng trên Tạp san High End Talk, số 5 (2015). Học giả Li Yonghui, có bài viết “*Tư tưởng về ý nghĩa Chiến lược và thúc đẩy Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Nga-Mông Cổ*” đăng trên Tạp Chí Nghiên cứu Đông Á số 4 (2015). Bài viết “*Toan tính Địa chính trị sáng kiến Vành đai, Con đường*” đăng trên Tạp chí Nghiên cứu Chiến lược quốc tế số 3 năm 2015 của học giả Học giả Wang Haiyun.

- Về nội dung những rủi ro, thách thức trong quá trình thực hiện BRI và giải pháp gồm các tác phẩm tiêu biểu của Lin Limin, Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu Chiến lược đối ngoại của Viện Nghiên cứu Quan hệ Quốc tế đương đại của Trung

Quốc với bài viết “*Thúc đẩy Sáng kiến Vành đai, Con đường, nêu bật những trọng tâm*” đăng trên Tạp chí World Affairs số 21 (2016). Bài viết “*Nghiên cứu về rủi ro, thách thức mà Sáng kiến Vành đai, Con đường phải đối mặt, đối sách*”, đăng trên tạp chí China Leadership Science số 8 (2015) của thiếu tướng Wang Weixing. Học giả Chen Xiangyang có bài viết “*Góc nhìn nhanh về mức độ rủi ro an ninh bên ngoài đối với việc xây dựng Vành đai, Con đường*” đăng trên Liaowang, 14/04/2014. Wang Weixing có bài viết “*Sáng kiến Vành đai, Con đường dưới tầm nhìn quốc tế: rủi ro và thách thức*”, đăng trên tạp chí Frontier số 5 (2015)

- Về quản lý rủi ro và đối phó hiệu quả với những thách thức trong quá trình thực hiện BRI, Đại tá Liang Fang có tác phẩm “*Rủi ro trên Con đường tơ lụa trên biển là rất lớn*” đăng trên Tạp chí Tham khảo Quốc phòng ngày 11/02/2015. Bài viết “*Sự dịch chuyển chiến lược hướng Đông của Mỹ và Chiến lược Tây tiến của Trung Quốc*” đăng trên Tập san High End Talk số 5 (2015) có học giả Qiao Liang. Tác giả Meng Jianzhu có bài “*Bắc Kinh tổ chức Đối thoại Hợp tác An ninh về Sáng kiến Vành đai và Con đường,*” đăng trên tạp chí Quan điểm Chiến lược Trung Quốc, số 12 năm 2017. Tác giả Zhang Jie có bài viết “*Các vấn đề an ninh trong xây dựng “Vành đai, Con đường”*” đăng trên Tạp chí Các vấn đề thế giới, số 9 (2017)

- Cuốn sách của học giả Trung Quốc bàn về Sáng kiến “Vành đai, Con đường” tại Nam Á như: Cuốn sách *China’s Belt and Road Initiatives and its neighbouring Diplomacy* của Viện Quốc gia về Chiến lược Quốc tế, Viện Hàn lâm Khoa học Xã hội Trung Quốc, do nhà xuất bản World Scientific Publishing Co Pte.Ltd phát hành năm 2016, nghiên cứu về Sáng kiến Vành đai, Con đường và ngoại giao láng giềng của Trung Quốc.

+ Công trình nghiên cứu của các nước về BRI tại Nam Á không nhiều, trong đó phần lớn bài viết là của các học giả Nam Á. Lý do chính là vì Nam Á không phải là khu vực ưu tiên hàng đầu trong thực thi chính sách đối ngoại của các nước, đặc biệt là các nước lớn. Một số công trình nghiên cứu nổi bật, đáng chú ý sau đây: Cuốn sách “*BRI and South Asia*” do Nhà xuất bản Palgrave Macmillan, Singapore phát hành (2020), tác giả Pradumna B. Rana. Cuốn sách “*Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc ở Nam Á-China’s Belt and Road Initiative in South Asia*” của Tiến sĩ Jabin T. Jacob do Nhà xuất bản Routledge, London phát hành 07/2020. Bài viết “*Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á và đối sách của Ấn Độ*” đăng trên Research Gate tháng 06/2019, Giáo sư Jingdong. Nhà báo Yasir Habib Khan của Bangladesh có bài

viết đăng trên ChinaToday ngày 28/09/2018 với tiêu đề “*Sáng kiến Vành đai, Con đường: mang lại sức sống cho Nam Á*”. Tiến sĩ Surendra Kumar có bài viết “*Sáng kiến Vành đai, Con đường: quan ngại, đối sách và chiến lược của Ấn Độ*” đăng trên tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc số 10 (2019). Bài viết “*Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc: tác động về mặt an ninh đối với Ấn Độ và khu vực Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương và chiến lược đối phó của Ấn Độ*” của Đại tá Sugreev, đăng trên tạp chí số 614 từ tháng 10-12/2018 của Viện Liên quân Ấn Độ.

+ Các bài viết của tác giả Mỹ: Báo cáo số 79 của Nhóm nghiên cứu chuyên trách độc lập có tiêu đề “*Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc: ảnh hưởng của nó đối với Mỹ*” của nhóm tác giả Jacob J.Lew và Gary Roughead đứng đầu thuộc Hội đồng Đối ngoại Mỹ dài 190 trang. Bài viết “*Tác động chiến lược của Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan*” của tác giả James Schwemlein, Trung tâm Nghiên cứu Chiến lược, Mỹ, ngày 12/2019. Bài viết “*Bóc trần sự bí ẩn Ngoại giao bẫy nợ của Trung Quốc*” của tác giả Shahar Hameiri, thuộc Viện Lowy đăng ngày 09/09/2020 trên tờ The Interpreter. Cuốn sách “*Quan điểm của thế giới về Sáng kiến Vành đai, Con đường*” do Nhà xuất bản Amsterdam University Press phát hành 2020, tác giả Richard Ghiasy.

+ Các tác giả đến từ Việt Nam chủ yếu quan tâm, phản ánh dưới nhiều góc độ khác nhau: Cuốn sách “*Sáng kiến Vành đai, Con đường lựa chọn nào của Đông Nam Á*” của Tiến sĩ Phạm Sỹ Thành do Nhà xuất bản Thế giới phát hành năm 2019. Đề tài “*Sự điều chỉnh chính sách đối ngoại của Ấn Độ từ năm 2014 đến nay trước Sáng kiến một Vành đai, một Con đường của Trung Quốc*” do tác giả Nguyễn Minh Giang làm chủ biên, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hồ Chí Minh, tháng 05/2019. Bài viết “*Sáng kiến “Vành đai, Con đường”: 6 năm nhìn lại*” của Cố vấn Cao cấp Nguyễn Vinh Quang, Trung tâm Nghiên cứu Chiến lược và Phát triển Quan hệ Quốc tế (CSSD). Bài viết “*Vành đai, Con đường”: Hướng tới “Giấc mộng Trung Hoa*” của Tiến sĩ Trần Việt Thái đăng trên Tạp chí Cộng sản ngày 02/08/2017.

3. Mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu

3.1. Mục tiêu nghiên cứu

Luận án nhằm mục tiêu chính sau: (1) Làm rõ mục đích của Trung Quốc khi thực hiện các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á. (2) Làm rõ vị trí, vai trò và sự tham gia của các nước Nam Á vào Sáng kiến này. (3)

Thực trạng tiến hành các dự án của Trung Quốc trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á và các tác động của nó. (4) Dự báo xu hướng hợp tác của Sáng kiến Vành đai, Con đường ở Nam Á trong thời gian tới và khuyến nghị một số hàm ý chính sách đối với Việt Nam khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường.

3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Trên cơ sở những mục tiêu nghiên cứu đề ra, Luận án cần giải quyết các nhiệm vụ cụ thể sau đây:

- Cơ sở lý luận và thực tiễn của khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường.
- Khái quát về Sáng kiến Vành đai, Con đường và mục tiêu của Trung Quốc khi thực hiện Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á.
- Làm rõ thực trạng triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á.
- Đánh giá thành tựu, hạn chế và tác động của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với Trung Quốc và các nước Nam Á.
- Dự báo triển vọng triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á trong thời gian tới.
- Khuyến nghị hàm ý chính sách cho Việt Nam khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

4.1. Đối tượng nghiên cứu

Luận án nghiên cứu sự tham gia của các nước Nam Á vào trong Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc và một số khuyến nghị chính sách cho Việt Nam.

4.2. Phạm vi nghiên cứu

- Phạm vi thời gian: từ tháng 5/2013 đến tháng 5/2020. Tháng 5/2013 là thời điểm khi Trung Quốc đưa ra Sáng kiến Vành đai, Con đường. Tính đến tháng 5/2020 đây là giai đoạn Sáng kiến Vành đai, Con đường được triển khai mạnh mẽ nhất trên phạm vi toàn cầu trong đó có khu vực Nam Á. Sau khoảng thời gian này, hầu như các dự án nằm trong khuôn khổ này tại khu vực Nam Á tạm ngưng vì nhiều lý do trong đó có sự ảnh hưởng sâu sắc của đại dịch Covid – 19.

- Phạm vi không gian: khu vực Nam Á, Trung Quốc

- Phạm vi nội dung: Vị trí, vai trò của khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường, sự triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại các nước trong khu vực Nam Á; Tác động, tương lai hợp tác của Trung Quốc với các nước Nam Á trong

khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường và hàm ý chính sách cho Việt Nam khi tham gia sáng kiến này.

5. Phương pháp nghiên cứu

5.1 Cơ sở phương pháp luận của nghiên cứu

Luận án dựa trên cơ sở lý luận sau: Sáng kiến Vành đai, Con đường là một dự án hợp tác kinh tế quy mô lớn nhất từ trước đến nay của Trung Quốc. Dựa trên các quan điểm về kinh tế thị trường của chủ nghĩa Mác – Lênin và quan điểm ngoại giao trong Tư tưởng Hồ Chí Minh để phân tích mục tiêu, lợi ích của mỗi quốc gia khi tham gia vào Sáng kiến BRI của Trung Quốc. Vận dụng các luận điểm chính của lý thuyết quan hệ quốc tế hiện đại gồm Chủ nghĩa hiện thực, Chủ nghĩa tự do, Chủ nghĩa kiến tạo để phân tích thực trạng và tác động của các dự án trong khuôn khổ BRI đối với khu vực Nam Á. Bên cạnh đó, lý thuyết, cơ sở lịch sử và thực tiễn hình thành quan điểm, Tư tưởng Tập Cận Bình để tiến hành nghiên cứu quan hệ hợp tác giữa Trung Quốc với các quốc gia Nam Á trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Vận dụng các chủ trương, đường lối đối ngoại của Đảng Cộng sản Việt Nam để gợi mở những hàm ý chính sách phù hợp với thực tiễn khi Việt Nam tham gia BRI của Trung Quốc.

5.2 Phương pháp nghiên cứu chủ yếu

Hoàn thành Luận án này, nghiên cứu sinh chủ yếu sử dụng các phương pháp cụ thể sau đây:

- *Phương pháp lịch sử*: dùng để phác họa bối cảnh, quá trình hình thành và phát triển của Sáng kiến Vành đai, Con đường nói chung và tại Nam Á nói riêng.

- *Phương pháp Logic*: dùng để làm rõ nội hàm sâu sa của Trung Quốc khi thực hiện Sáng kiến này tại Nam Á, đánh giá những thành tựu và hạn chế trong quá trình triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á.

- *Phương pháp phân tích*: dùng để phân tích, đánh giá các tác động của sự triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với các nước tại Nam Á và Trung Quốc cũng như đối với khu vực và thế giới trên tất cả các bình diện.

- *Phương pháp tổng hợp và so sánh*: dùng để nghiên cứu môi trường địa chiến lược khu vực, các nhân tố tác động, đặc biệt là từ quan điểm chính sách, các biện pháp ứng phó, thích nghi của các nước liên quan đến Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc.

- *Phương pháp dự báo*: dùng để dự báo triển vọng hợp tác các dự án trong

khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á trong thời gian tới.

- *Phương pháp phân tích chính sách*: dùng để phân tích các chính sách/chiến lược của các nước tham gia hoặc phản đối Sáng kiến Vành đai, Con đường và đúc rút những kinh nghiệm có thể tham khảo đối với Việt Nam khi tham gia Sáng kiến này của Trung Quốc.

6. Những đóng góp mới của Luận án

- *Về giá trị khoa học*

Luận án là công trình nghiên cứu có hệ thống và chuyên sâu đầu tiên ở Việt Nam về vị trí, vai trò của Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường và thực trạng triển khai các dự án trong khuôn khổ sáng kiến này tại khu vực Nam Á. Thông qua việc phân tích nội hàm, quy mô, quá trình thực hiện Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á, Luận án đánh giá thành tựu, hạn chế của sáng kiến này, tác động của nó đối với các nước tham gia, khu vực và thế giới. Đồng thời, tác giả luận án phân tích thuận lợi, khó khăn, và phản ứng của các nước đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường. Đó là những cơ sở khoa học để dự báo xu hướng triển khai và khả năng thành công của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á, làm cứ liệu cho những kiến nghị chính sách với Việt Nam.

- *Về giá trị thực tiễn*

Căn cứ vào kết quả nghiên cứu, đánh giá khoa học về vai trò, vị trí của Nam Á trong BRI cũng như tác động của BRI đối với sự phát triển của Nam Á, Luận án đề xuất một số kiến nghị, giải pháp cho Việt Nam về cách ứng xử phù hợp, hiệu quả khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Luận án còn là tài liệu tham khảo hữu ích cho công tác nghiên cứu, giảng dạy về Sáng kiến Vành đai, Con đường nói riêng và chiến lược của Trung Quốc nói chung tại Việt Nam.

7. Kết cấu của Luận án

Ngoài phần Mở đầu và Kết luận, Tài liệu tham khảo, Luận án được chia làm 4 chương:

Chương 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu

Chương 2: Khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường: Cơ sở lý luận và thực tiễn

Chương 3: Sự triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á

Chương 4: Triển vọng triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại khu vực Nam Á và khuyến nghị chính sách đối với Việt Nam.

Chương 1: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU

Sáng kiến “Vành đai, Con đường” được coi là Đại Chiến lược của Trung Quốc với mục tiêu giúp Trung Quốc trở thành siêu cường thế giới. Ngay từ khi được khởi xướng vào năm 2013, Sáng kiến này thu hút sự quan tâm của nhiều quốc gia trên thế giới. Các nhà nghiên cứu trong nước và quốc tế đã tìm cách giải mã nội hàm, phạm vi, ý đồ, cách thức thực hiện, tác động... của chiến lược này đối với các quốc gia và khu vực. Trong số đó, có nhiều nước ủng hộ, tích cực tham gia nhưng cũng có một số học giả lại khai thác được mặt yếu kém của BRI, điển hình là Mỹ. Chính vì vậy, tài liệu nghiên cứu về Sáng kiến “Vành đai, Con đường” đa dạng, phong phú, được phân tích, nhìn nhận, đánh giá dưới các góc độ khác nhau, tùy thuộc vào mức độ quan tâm của mỗi nước. Luận án cũng tiếp cận được khối lượng tư liệu tương đối phong phú, với những nội dung tham khảo hữu ích với đề tài mà tác giả của luận án đã lựa chọn. Chương này sẽ tổng hợp và liệt kê các tư liệu đã nghiên cứu, trên cơ sở đó đánh giá những ưu điểm của các công trình này, những giá trị khoa học có thể kế thừa và tìm ra những khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu và giải quyết trong luận án này.

1.1 Các công trình nghiên cứu liên quan đến luận án

1.1.1 Các công trình nghiên cứu của Trung Quốc về Sáng kiến Vành đai, Con đường

Phần lớn các công trình của giới nghiên cứu Trung Quốc về Sáng kiến Vành đai, Con đường đều ca ngợi những ưu điểm của Sáng kiến Vành đai, Con đường, dành nhiều mỹ từ về BRI, coi đó là nền tảng về phát triển kinh tế, là “chuyến tàu tốc hành” đưa thế giới hướng tới tiến bộ xã hội và phát triển thịnh vượng. Đồng thời, giới nghiên cứu Trung Quốc rất ít đề cập đến những hạn chế tồn tại khi thực hiện Sáng kiến Vành đai, Con đường.

1.1.2. Các công trình nghiên cứu của các nước khác về Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc ở Nam Á

Các học giả nước ngoài nghiên cứu về BRI tại Nam Á không nhiều, trong đó phần lớn bài viết là của các học giả Nam Á. Lý do chính là vì Nam Á không phải là khu vực ưu tiên hàng đầu trong thực thi chính sách đối ngoại của các nước, đặc biệt là các nước lớn.

1.1.3 Các công trình nghiên cứu của Việt Nam về Sáng kiến Vành đai, Con đường” tại Nam Á

Nhìn chung, các nghiên cứu của học giả Việt Nam chủ yếu đề cập đến bối cảnh ra đời, nội dung, quá trình triển khai BRI và tác động của nó đối với Việt Nam... Các

công trình đa phần tập trung nghiên cứu BRI tại khu vực Đông Á, rất ít bàn về BRI ở Nam Á, nếu có thì còn khá chung chung, thậm chí là mờ nhạt, hầu như không đi sâu phân tích về tầm quan trọng của Nam Á hoặc thực trạng triển khai, phản ứng và đối sách của các nước Nam Á đối với BRI.

1.2. Nhận xét kết quả nghiên cứu của các công trình đã công bố và những vấn đề luận án cần tiếp tục giải quyết

1.2.1 Nhận xét các công trình nghiên cứu đã công bố

Nói chung, đã có khá nhiều công trình khoa học nghiên cứu về vấn đề Sáng kiến Vành đai, Con đường được công bố dưới nhiều hình thức khác nhau như bài tạp chí, sách, bài báo điện tử, các đề tài..... Các nghiên cứu này được tiếp cận dưới nhiều góc độ khác nhau, nhằm những mục tiêu nghiên cứu khác nhau và được nghiên cứu trong các phạm vi không gian, thời gian, nội dung khác nhau. Theo đó, tổng hợp các công trình này cung cấp cho tác giả luận án bức tranh tổng thể, nhiều màu sắc về Sáng kiến Vành đai, Con đường nói chung và Sáng kiến Vành đai, Con đường ở khu vực Nam Á nói riêng.

1.2.2 Những vấn đề luận án kế thừa và những khoảng trống cần bổ sung nghiên cứu

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu trong nước và quốc tế về Sáng kiến Vành Đai, Con đường của Trung Quốc tại khu vực Nam Á là nguồn tư liệu có giá trị tham khảo rất lớn, cung cấp cho nghiên cứu sinh cách nhìn đa chiều và toàn diện hơn về BRI của Trung Quốc, giúp tác giả khai thác, tiếp cận, kế thừa nhằm đi sâu nghiên cứu những nội dung cần luận giải trong Luận án. Cụ thể là:

(1) Các nghiên cứu đã trình bày và phân tích bức tranh toàn cảnh về Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc nói chung gồm bối cảnh ra đời, mục đích, phạm vi, nội dung và thực trạng quá trình triển khai sáng kiến này trên phạm vi toàn cầu, đánh giá những thành tựu và hạn chế của các dự án đã hoàn thành trong khuôn khổ BRI. Đây là dữ liệu cơ sở để nghiên cứu tổng quan của BRI tại Nam Á.

(2) Các nghiên cứu đã trình bày và phân tích vị trí, vai trò quan trọng của khu vực Nam Á đối với địa chính trị, địa kinh tế và địa chiến lược toàn cầu nói chung và đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc nói riêng, đó là cơ sở lý giải tại sao Trung Quốc đặc biệt quan tâm đến khu vực này trong Sáng kiến Vành đai, Con đường.

(3) Một số công trình mô tả và phân tích quá trình triển khai các dự án của

Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á, cập nhật tình trạng đến một mốc thời gian cận phạm vi nghiên cứu về thời gian của luận án, cung cấp dữ liệu cho việc hoàn thành chương 3 - thực trạng BRI tại Nam Á trong thời gian nghiên cứu đã đề ra.

(4) Các học giả phân tích tác động khi triển khai các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại khu vực Nam Á, phân tích các thái độ và cách thức ứng xử của một số quốc gia trong khu vực đối với các dự án của BRI. Đây là dữ liệu quan trọng để tác giả kế thừa, tiếp tục phân tích và trình bày trong luận án.

(5) Một số nghiên cứu đã trình bày và phân tích các phản ứng của dư luận thế giới về Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại khu vực Nam Á, từ đó đưa ra các kiến giải cho các nước trong khu vực khi tham gia đại kế hoạch này, đặc biệt là những khuyến nghị chính sách để tránh rơi vào “bẫy nợ” và cái bẫy “từ ngoại giao kinh tế” sang chi phối “chính trị” và thâm tóm chủ quyền quốc gia

Cần khẳng định rằng, các công trình nghiên cứu đã công bố là nguồn dữ liệu quý giá cho việc hoàn thành luận án của Nghiên cứu sinh. Tuy nhiên, xét một cách tổng thể, chưa có công trình khoa học nào nghiên cứu một cách hệ thống về “Khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc”, đặc biệt là các kết quả nghiên cứu tại Việt Nam. Các công trình đã công bố phần lớn vẫn bị giới hạn về nội dung, phạm vi không gian nhỏ (chỉ đối với một nước nào đó trong khu vực Nam Á chẳng hạn như Ấn Độ) và thời gian nhất định (chưa có công trình nào tiếp cận đến tháng 5/2020). Nhiều công trình nghiên cứu chịu sự chi phối của yếu tố chính trị nội bộ mỗi nước nên còn mang nặng quan điểm chính trị (ví dụ như các công trình của Trung Quốc). Một số các công trình khác cũng bị ảnh hưởng bởi mục tiêu nghiên cứu (ví dụ như các công trình của Mỹ) hoặc góc tiếp cận và quan điểm cá nhân của các học giả (ví dụ như các công trình của Ấn Độ).

Nam Á là khu vực có vị trí địa chiến lược quan trọng trong quan hệ quốc tế, là nơi có tuyến đường vận tải huyết mạch trên biển đi qua. Đây cũng là khu vực có nhiều dự án BRI lớn nhất trên thế giới đồng thời cũng là khu vực dễ rơi vào tình trạng bất ổn trước sự cạnh tranh của các nước lớn, sự quản lý yếu kém, mâu thuẫn sắc tộc, tôn giáo gay gắt. Bài học của các nước tham gia BRI cần được nghiên cứu kỹ lưỡng để giúp Việt Nam có đối sách phù hợp với BRI. Từ kết quả nghiên cứu của các công trình khoa học liên quan đã công bố trong và ngoài nước để đáp ứng mục tiêu, nhiệm vụ nghiên cứu đặt ra, Luận án cần đi sâu phân tích, làm rõ

một số nội dung cụ thể sau:

(1) Cở sở lý luận và thực tiễn nghiên cứu về khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc.

(2) Làm rõ Mục tiêu, phạm vi, quy mô, nội dung của Trung Quốc khi thực hiện Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á.

(3) Làm rõ Vị trí, vai trò quan trọng của khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc.

(4) Thực trạng triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á, đánh giá những thành tựu và hạn chế.

(5) Đánh giá những tác động của việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á đối với các nước có liên quan và khu vực

(6) Phân tích làm rõ những thuận lợi và khó khăn mà Trung Quốc khi tiếp tục triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á trong thời gian tới, dự báo triển vọng hợp tác của BRI tại Nam Á.

(7) Làm rõ những bài học kinh nghiệm rút ra từ các nước Nam Á khi tham gia BRI và khuyến nghị hàm ý chính sách đối với Việt Nam.

CHƯƠNG 2

KHU VỰC NAM Á TRONG SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN

Sáng kiến Vành đai, Con đường được Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình khởi xướng vào năm 2013. Tính đến trước Đại hội Đảng Cộng sản Trung Quốc lần thứ XX (năm 2022) thì đây là đại kế hoạch lớn nhất trên mọi phương diện của Trung Quốc nhằm mục tiêu thực hiện Giác mộng phục hưng dân tộc Trung Hoa, tìm lại hào quang bá chủ toàn cầu từng có trong quá khứ. Theo chiến lược này, Trung Quốc muốn tăng cường kết nối kinh tế, mở rộng hợp tác phát triển trong toàn bộ khu vực Á-Âu, dọc theo “con đường tơ lụa” trên đất liền và trên biển. Nam Á đóng vai trò hết sức quan trọng trong sáng kiến này của Trung Quốc vì đây là khu vực cửa ngõ then chốt để Trung Quốc vươn ra phạm vi toàn cầu. Nếu như việc triển khai BRI tại Nam Á bất lợi hoặc thất bại thì Trung Quốc sẽ vấp phải trở ngại lớn trong chiến lược kết nối Đông – Tây cũng như mục tiêu tạo lập trật tự thế giới mới do Trung Quốc chi phối, dẫn dắt.

2.1 Một số vấn đề lý luận nghiên cứu đề tài

Luận án dựa trên các luận điểm của các Lý thuyết quan hệ quốc tế để luận giải các câu hỏi nghiên cứu đã đề ra. Có nhiều lý thuyết quan hệ quốc tế được các học giả sáng tạo và được áp dụng phổ biến trong giới nghiên cứu từ thế kỷ XIX cho tới nay. Trong đó phải kể tới Chủ nghĩa Hiện thực, Chủ nghĩa Tự do, Chủ nghĩa Kiến tạo và Lý thuyết của Chủ nghĩa Mác về quan hệ quốc tế.

2.1.1 Chủ nghĩa hiện thực

2.1.2 Chủ nghĩa tự do

2.1.3 Chủ nghĩa Mácxit mới

2.1.4 Chủ nghĩa Kiến tạo

2.2 Khái quát về Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc và vị trí của Nam Á trong BRI

2.2.1 Khái quát về Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc

Ý tưởng cùng các nước chung tay xây dựng “Một vành đai, một con đường” (OBOR) lần đầu tiên được Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đề cập đến trong chuyến thăm Kazakhstan (7-9-2013) và Indonesia (3-10-2013). Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình khẳng định sẽ thực thi kế hoạch kết nối khu vực nhằm đem lại nhiều hơn cơ hội phát triển cùng thắng cho tất cả các nước tham gia ý tưởng này. Tháng 03-2015, Quốc vụ Viện Trung Quốc ủy quyền cho Bộ Ngoại giao, Bộ Thương mại và Ủy ban Phát triển và Cải cách Quốc gia công bố Văn kiện “Cùng xây dựng vành đai kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI: Tầm nhìn và hành động”. Đây được coi là dấu mốc ra đời chính thức của Sáng kiến Vành đai, Con đường - xây dựng hai tuyến tơ lụa trên đất liền và trên biển, với hàng loạt dự án đầy tham vọng của Trung Quốc dưới thời Chủ tịch Tập Cận Bình.

2.2.1.1 Mục tiêu cốt lõi của Trung Quốc trong Sáng kiến Vành đai, Con đường

2.2.1.2 Phạm vi triển khai và nội dung hợp tác của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”

2.2.2 Vị trí, vai trò của khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường

Nam Á có vị trí địa chiến lược quan trọng trong bài cờ chiến lược của quan hệ quốc tế đương đại. Đây là khu vực có tuyến đường vận chuyển trên biển trọng yếu bậc nhất đi qua. Sự gián đoạn của tuyến đường vận tải này ảnh hưởng rất lớn đến kinh tế thế giới nói chung và Trung Quốc nói riêng. Do đó, Trung Quốc rất quan tâm đến khu vực láng giềng quan trọng này. Duy trì quan hệ tốt đẹp với các nước Nam Á giúp Trung Quốc ổn định khu vực miền Tây trong đó có Tân Cương và Tây Tạng.

Nam Á cũng được coi là cửa ngõ để Trung Quốc vươn ra châu Phi, châu Âu và Trung Á đồng thời giúp xây dựng tuyến đường vận chuyển năng lượng về Trung Quốc, giảm thiểu phụ thuộc vào eo biển Malacca.

2.2.2.1 Vị trí địa chiến lược của Nam Á

2.2.2.2 Mục tiêu cốt lõi của Trung Quốc trong Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á

2.2.2.3 Vai trò Nam Á trong mục tiêu mở rộng kết nối khu vực của Sáng kiến Vành đai, Con đường

2.2.2.4 Vai trò của Nam Á trong mục tiêu đảm bảo an ninh chính trị của Sáng kiến Vành đai, Con đường

Tiểu kết chương 2

Chương này nêu các vấn đề chính sau:

Thứ nhất, Tác giả luận án dựa trên những luận điểm cơ bản của các lý thuyết quan hệ quốc tế bao gồm Chủ nghĩa Hiện thực, Chủ nghĩa Tự do, Chủ nghĩa Mác-xít và Chủ nghĩa Kiến tạo để xây dựng khung lý thuyết nghiên cứu các vấn đề xoay quanh chủ đề luận án là “Khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường” của Trung Quốc. Đây là cơ sở lí luận để luận án giải quyết các câu hỏi nghiên cứu đã được đặt ra nhằm hoàn thành mục tiêu nghiên cứu trong phạm vi nghiên cứu của Luận án.

Thứ hai, khái quát mục tiêu chung, phạm vi bao trùm và nội dung, phương thức triển khai của sáng kiến BRI của Trung Quốc nói chung và đối với khu vực Nam Á nói riêng. Theo đó, có thể hiểu BRI là đại chiến lược lớn của chính quyền Trung Quốc, với phạm vi triển khai rộng khắp từ châu Á, châu Âu và châu Phi thông qua kết nối chính sách, hạ tầng, thương mại, tài chính và lòng dân. BRI nhằm mục tiêu lớn nhất là mở rộng tầm ảnh hưởng của Trung Quốc trên trường thế giới, thúc đẩy việc thực hiện mục tiêu “Giấc mộng Trung Hoa” và đưa Trung Quốc trở thành vị thế siêu cường thế giới vào năm 2049, cạnh tranh với Mỹ. Đây là một chủ trương lớn của Trung Quốc xuất phát từ nhu cầu thực tiễn của một nước lớn đang trỗi dậy mạnh mẽ, có tiềm năng trở thành siêu cường trong thập kỷ tới.

Thứ ba, Nam Á có vị trí quan trọng trong Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc và được giới cầm quyền nước này nhận định là nút giao của hai vòng cung “Vành đai và Con đường”. Do đó, Nam Á được xác định là khu vực ưu tiên

hàng đầu để triển khai các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc. Nam Á còn là láng giềng gần gũi về địa lý và có nhiều vấn đề liên quan tới an ninh của Trung Quốc. Vậy nên, sự thành bại trong việc triển khai các dự án của BRI tại Nam Á có tác động lớn và toàn diện đến sự ổn định và phát triển cả bên trong và bên ngoài của Trung Quốc. Việc triển khai BRI tại Nam Á giúp Trung Quốc đảm bảo được an ninh chính trị và kết nối khu vực. Cụ thể là: mở rộng phạm vi ảnh hưởng không chỉ ở Nam Á mà còn ra khu vực khác như Trung Đông, châu Phi, châu Âu; tìm kiếm thị trường mới thông qua ký kết các khu vực mậu dịch với các nước Nam Á; khai thác lĩnh vực đầu tư cơ sở hạ tầng cho các công ty của Trung Quốc; xây dựng các hành lang kinh tế đa quốc gia; tạo điều kiện thuận lợi để phát triển kinh tế khu vực miền Tây Trung Quốc nhằm thu hẹp khoảng cách phát triển vùng miền, đồng thời bảo vệ an ninh ở sườn Tây của Trung Quốc trước các xu hướng ly khai tại Tân Cương và Tây Tạng; đảm bảo an ninh năng lượng. Đồng thời, Trung Quốc thông qua sáng kiến này tăng cường ảnh hưởng thống trị khu vực Nam Á, thách thức trật tự khu vực hiện hành, tạo điều kiện thuận lợi để đưa lực lượng hải quân Trung Quốc đồn trú tại các hải cảng mà họ phát triển tại các quốc gia ven biển Nam Á dọc theo khu vực Ấn Độ Dương rộng lớn.

Một trong những thuận lợi lớn của Trung Quốc là phần lớn các nước Nam Á, ngoại trừ Ấn Độ đều là quốc gia nghèo và lạc hậu, họ cần nguồn vốn đầu tư, cần cơ sở hạ tầng và công nghệ của Trung Quốc để phát triển kinh tế. Đây là nguyên nhân cơ bản khiến các quốc gia Nam Á mong muốn tham gia các dự án BRI, ủng hộ sự hiện diện của Trung Quốc tại khu vực để cùng nhau phát triển. Đồng thời tầm ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực sẽ là yếu tố giúp cân bằng quyền lực với Ấn Độ, từ đó giảm bớt áp lực của các nước đang chịu sự chi phối của nước này.

CHƯƠNG 3

THỰC TRẠNG TRIỂN KHAI SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG CỦA TRUNG QUỐC TẠI NAM Á VÀ TÁC ĐỘNG

Kể từ khi khởi xướng Sáng kiến Vành đai và Con đường đến năm 2020, Trung Quốc đã và đang tập trung nguồn lực đẩy mạnh việc triển khai các dự án thuộc Sáng kiến này tại trên phạm vi toàn cầu. So với các khu vực khác thì Nam Á có vị trí đặc biệt quan trọng đối với mục tiêu “Giấc mộng Trung Quốc” nên giới chức nước này quan tâm thúc đẩy triển khai BRI từ rất sớm. Những năm gần đây, sáng kiến BRI đã dần dần bén rễ đâm

chôi ở Nam Á, từng bước hình thành cục diện hợp tác cùng xây dựng, trong đó lấy Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan (CPEC), Hành lang kinh tế Bangladesh – Trung Quốc – Ấn Độ – Myanmar (BCIM-EC), tuyến đường xuyên Himalaya nối Trung Quốc với Nepal và kết nối trên biển giữa Trung Quốc với Bangladesh và Sri Lanka làm 4 nền tảng lớn; lấy cầu đường, bến cảng, khu công nghiệp, khai thông chính sách, kết nối lòng dân làm chỗ dựa, từ đó trở thành đường lối chủ yếu và phương hướng quan trọng để Trung Quốc đi sâu hợp tác với khu vực Nam Á.

3.1 Sự triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường ở Nam Á

Trên cơ sở định vị tầm quan trọng đặc biệt của khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai và Con đường, Trung Quốc đã dành những ưu tiên về nguồn lực trọng yếu để đầu tư vào khu vực này. Trọng tâm của BRI tại Nam Á là các dự án cơ sở hạ tầng, khai thông chính sách và kết nối nhân dân, từ đó tạo thế và lực để Trung Quốc nâng cao tầm ảnh hưởng của mình tại khu vực Nam Á. Trong khuôn khổ BRI tại Nam Á, Trung Quốc đã xây dựng rất nhiều dự án trên bộ và trên biển để kết nối ba châu lục là Châu Á, Châu Âu và Châu Phi.

3.1.1 Xây dựng Hành lang Kinh tế trên bộ

3.1.1.1. Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC)

3.1.1.2. Hành lang Kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar (BCIM)

3.1.1.3. Các dự án khác trong khuôn khổ BRI tại Nam Á

3.1.2 Xây dựng Hành lang kinh tế trên biển – MRS

3.1.2.1. Hợp tác Trung Quốc – Pakistan trong xây dựng Cảng Gwadar

3.1.2.2. Hợp tác Trung Quốc - Sri Lanka trong khuôn khổ “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”

3.1.2.3. Hợp tác Trung Quốc - Maldives trong khuôn khổ “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”

3.1.3 Xây dựng con đường tơ lụa kỹ thuật số - DSR

3.2 Tác động của việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường ở Nam Á

3.2.1. Tác động tích cực

3.2.2 Tác động tiêu cực

3.3 Phản ứng của các quốc gia Nam Á đối với việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc

3.3.1. Phản ứng của Ấn Độ

3.3.2. Phản ứng của các nước khác

Tiểu kết chương 3

Chương này trình bày và phân tích quá trình triển khai các dự án của Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc ở khu vực Nam Á và những tác động của nó đối với các nước tham gia và khu vực Nam Á. Các dự án nằm trong cả trên bộ và trên biển, trong đó phải kể đến các dự án lớn như CPEC, BCIM, Hành lang kinh tế xuyên Himalaya và các dự án hợp tác khác. Nhìn chung, mức độ và tiến độ thực hiện, những thành công đạt được và hạn chế còn tồn tại của từng dự án không giống nhau. Một số dự án đã được hoàn tất và đi vào sử dụng theo đúng kế hoạch đề ra nhưng còn nhiều phân khúc hiệu quả khác cho các dự án còn lại.

Chương này nêu rõ những tác động tích cực và tiêu cực của BRI đối với kinh tế - xã hội, an ninh, lợi ích chiến lược của khu vực Nam Á nói chung và mỗi nước nói riêng, trong đó chỉ ra được những lợi ích mà các dự án BRI của Trung Quốc mang lại cho các nước Nam Á và tác động tiêu cực của BRI đối với sự đoàn kết khu vực, các vấn đề môi trường do BRI gây ra, vấn đề bất nợ, mất quyền kiểm soát đối với các dự án do Trung Quốc đầu tư, tình trạng đưa công nhân Trung Quốc vào làm việc tại dự án, mức độ lệ thuộc vào Trung Quốc dẫn đến bị chi phối về chính trị....

Bên cạnh đó, chương này đã làm rõ quan điểm, thái độ của các nước Nam Á đối với BRI của Trung Quốc. Trong tất cả các nước Nam Á, Ấn Độ là quốc gia có cách tiếp cận thực dụng đối với BRI. Ấn Độ phản đối BRI do dự án CPEC triển khai trên khu vực tranh chấp lãnh thổ của Ấn Độ và Pakistan tại khu vực Jammu và Kashmir. Ấn Độ nghi ngờ ý định của Trung Quốc khi triển khai các hành lang kinh tế tại Nam Á là nhằm bao vây, kiềm chế Ấn Độ, lôi kéo, chia rẽ mối quan hệ của Ấn Độ với các nước nhỏ Nam Á. Bhutan là đồng minh thân cận của Ấn Độ tại Nam Á cũng nói không với BRI. Trong khi đó, các nước còn lại gồm Pakistan, Bangladesh, Nepal, Srilanka, Maldives và Afghanistan đều ủng hộ BRI với cách thức khác nhau. Pakistan là nước có dự án BRI lớn nhất hiện nay và là nước ủng hộ mạnh mẽ BRI; Bangladesh có bước đi khôn khéo tận dụng nguồn vốn BRI để phát triển đất nước tránh rơi vào bất nợ như Sri Lanka; Nepal hiện nay đang ngả theo Trung Quốc và ủng hộ mạnh mẽ BRI. Họ rất cần nguồn vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng kỹ thuật, công nghệ của Trung Quốc để phát triển đất nước, kết nối với các nước trong khu vực và thế giới; Maldives vẫn ủng hộ BRI nhưng xem xét lại một số dự án, điều khoản liên quan đến dự án BRI, không ngả theo Trung Quốc như trước đây, chú trọng tự chủ trong phát triển đất nước; Sri Lanka ủng hộ mạnh mẽ BRI nhưng lại rơi vào bất nợ của Trung Quốc và

năm 2022 đã phải tuyên bố vỡ nợ. Afghanistan cũng muốn tham gia BRI để khôi phục lại kinh tế đất nước sau nhiều năm nội chiến.

Nhìn chung phần lớn các quốc gia Nam Á ủng hộ BRI, họ cần nguồn vốn và công nghệ của Trung Quốc để phát triển. Tuy nhiên, do nóng vội trong quá trình triển khai vì muốn sớm đạt được mục tiêu BRI đề ra, một số nước Nam Á rơi vào bẫy nợ điển hình là Sri Lanka dẫn đến vỡ nợ. Khó khăn, thách thức của các BRI tại Nam Á vẫn còn nhiều, do kinh tế các nước gặp nhiều khó khăn dưới tác động của đại dịch Covid-19 và cuộc chiến tranh thương mại Mỹ-Trung, việc triển khai BRI của Trung Quốc tại Nam Á sẽ bị trì trệ, đòi hỏi phải tính toán kỹ lưỡng.

CHƯƠNG 4

TRIỂN VỌNG TRIỂN KHAI SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG CỦA TRUNG QUỐC TẠI NAM Á VÀ KHUYẾN NGHỊ CHÍNH SÁCH CHO VIỆT NAM

Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc được triển khai trên phạm vi toàn cầu và đến nay đã có những thành công đáng chú ý. Đối với khu vực có vị trí địa kinh tế, địa chính trị rất quan trọng trong sáng kiến này như Nam Á, Trung Quốc đã hoạch định những kế hoạch khá bài bản, tập trung những nguồn lực mạnh nhất và mở rộng phạm vi hợp tác tối đa nhất để sớm đạt được mục tiêu. Trong quá trình triển khai các dự án trong khuôn khổ BRI tại Nam Á, Trung Quốc cũng có nhiều điều kiện thuận lợi nhưng cũng gặp phải những thách thức không nhỏ. Trong tương lai, có nhiều kịch bản cho xu hướng triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á. Điều này phụ thuộc vào các yếu tố khác nhau, đặc biệt là những tác động của sáng kiến này đối với khu vực, thế giới và các nước có quan hệ đối tác sâu rộng với Trung Quốc và Ấn Độ trong đó có Việt Nam.

4.1 Triển vọng triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á

Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc hiện tại vẫn đang trong giai đoạn thực hiện toàn diện ở các cấp, các ngành, các lĩnh vực kết nối và đã thu được một số kết quả nhất định tại Nam Á. Bên cạnh thuận lợi, trong thời gian tới Trung Quốc vẫn tiếp tục gặp phải một số khó khăn, thách thức gây cản trở đến tiến trình và kết quả triển khai BRI. Do vậy, Trung Quốc sẽ đẩy mạnh công tác dự báo rủi ro một cách đầy đủ, làm tốt công tác chuẩn bị và xác định một số công việc trọng điểm như: tăng cường kết nối chính trị giữa Trung Quốc và khu vực Nam Á, đề phòng xảy ra rủi ro chính trị; thực hiện triệt để hơn nguyên tắc cùng bàn bạc, cùng xây dựng, cùng

hưởng lợi, tăng cường lợi ích chung; chủ động tháo gỡ vướng mắc trong kết nối chiến lược với các nước lớn; tăng cường liên kết địa phương, liên kết vùng nhằm xúc tiến các hạng mục hợp tác từ cơ sở, tạo nhân tố thành công cho BRI tại Nam Á..

4.1.1. Những thuận lợi và khó khăn đối với triển vọng của BRI tại Nam Á

4.1.1.1 Thuận lợi

4.1.1.2 Khó khăn

4.1.2. Những nội dung tiếp tục được triển khai tại khu vực Nam Á

Trong tương lai, Trung Quốc sẽ dự liệu đầy đủ hơn cơ hội và khó khăn, thách thức trong quá trình triển khai tiếp BRI tại khu vực Nam Á nhằm rút ngắn thời gian hơn, đạt hiệu quả cao hơn trong mục tiêu lấy Nam Á làm điểm tựa kết nối Trung Quốc với các châu lục trong toàn vùng Ấn Độ Dương, Đại Tây Dương. Trung Quốc sẽ thực hiện hai nội dung cốt lõi như sau:

4.1.2.1. Xác định rõ hơn chủ trương, định hướng tầm vĩ mô

4.1.2.3 Những nội dung triển khai cụ thể

4.2 Một số hàm ý chính sách cho Việt Nam

4.2.1. Vị thế của Việt Nam trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc

4.2.2. Tác động của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” đối với Việt Nam

4.2.3 Mục tiêu và phương châm của Việt Nam khi tham gia Sáng kiến Vành đai và Con đường

4.3 Hàm ý chính sách đối với Việt Nam

Ngay từ khi Trung Quốc khởi xướng thành lập Ngân hàng đầu tư hạ tầng Châu Á AIIB, Việt Nam đã sớm trở thành thành viên sáng lập. Tiếp đó, tháng 11/2017, trong chuyến thăm Việt Nam của Chủ tịch Tập Cận Bình, hai nước đã ký Bản ghi nhớ (MOU) về việc thúc đẩy kết nối khuôn khổ “Hai hành lang, một vành đai” với Sáng kiến Vành đai, Con đường. Bên cạnh đó, các văn kiện khác liên quan đến hợp tác “ngũ thông” trong BRI đã lần lượt được ký kết hoặc tiếp tục thúc đẩy như: Hiệp định gia hạn và bổ sung Quy hoạch phát triển 5 năm hợp tác kinh tế thương mại Việt-Trung, Hiệp định thương mại biên giới Việt-Trung (2016), MOU hợp tác thương mại nông sản giữa Bộ Công thương Việt Nam và Bộ Thương mại Trung Quốc (2013); xây dựng kế hoạch hợp tác 5 năm trong lĩnh vực giao thông và năng lượng; MOU về việc tăng cường hợp tác trong lĩnh vực điện lực và năng lượng tái tạo; MOU về danh mục dự án hợp tác năng lượng sản xuất năm 2017; MOU về đẩy nhanh tiến độ đàm phán thỏa thuận khung xây dựng các CBEZ; MOU về thành lập Nhóm công

tác hợp tác thương mại điện tử; MOU về xác định danh mục các dự án hợp tác trọng điểm của Quy hoạch phát triển 5 năm hợp tác kinh tế, thương mại Việt-Trung giai đoạn 2017-2021; MOU về hợp tác công nghiệp văn hóa.... Việt Nam còn hợp tác với Trung Quốc xây dựng Kế hoạch hợp tác cụ thể kết nối “Hai Hành lang, Một Vành đai” với sáng kiến “Vành đai, Con đường”.

Những nghiên cứu, phân tích về BRI cũng như thực trạng xây dựng hai tuyến tơ lụa tại khu vực Nam Á là những kinh nghiệm đáng tham khảo đối với Việt Nam, trong bối cảnh Trung Quốc đang rất cần khai thông Vành đai và Con đường tại Việt Nam, tạo không gian rộng mở hơn cho các kết nối “vàng” tại khu vực Đông Nam Á.

Tiểu kết chương 4

Với những kết quả, tiến triển mau chóng thời gian qua tại Nam Á, BRI hứa hẹn khởi sắc trong thời gian tới sau khi Trung Quốc rút ra bài học sau 8 năm triển khai BRI. Chương này tập trung đi sâu nghiên cứu, phân tích và chỉ ra được những thuận lợi, thách thức của Trung Quốc trong quá trình từ khi triển khai BRI tại Nam Á cho đến tháng 5/2020 và xu hướng triển khai BRI thời gian tới. Điểm thuận lợi lớn nhất của Trung Quốc trong quá trình triển khai BRI là có sự đồng lòng, thống nhất và đoàn kết nội bộ, đồng thời các dự án BRI tại Nam Á phù hợp với mục tiêu Kế hoạch “Khai phát miền Tây mới” mà Quốc vụ viện (Chính phủ) Trung Quốc công bố ngày 17/05/2020. Bên cạnh đó, phần lớn các quốc gia Nam có nền kinh tế yếu kém, cơ sở hạ tầng lạc hậu, rất cần nguồn vốn của Trung Quốc để phát triển đất nước. Các nước nhỏ Nam Á ủng hộ sự can dự của Trung Quốc vào khu vực để cân bằng quan hệ với Ấn Độ. Họ ủng hộ và đón nhận các dự án BRI nhưng theo các cách khác nhau, trong đó tính toán kỹ các yếu tố ảnh hưởng đến quyền tự chủ, lợi ích, an ninh quốc gia, đồng thời có thể “cân bằng linh hoạt” với các nước lớn, tránh thiên về một quốc gia cụ thể. Trong thời gian tới, Trung Quốc sẽ đánh giá toàn diện hơn các dự án BRI, thực hiện tốt hơn nguyên tắc cùng bàn, cùng xây, cùng hưởng với các nước Nam Á tham gia BRI. Trung Quốc cũng sẽ chú trọng đến diễn biến chính trị tại các quốc gia Nam có tham gia BRI, làm tốt công tác thu phục lòng dân địa phương của các quốc gia Nam Á ở tầm chiến lược, nhằm xúc tiến tuần tự, chắc chắn, hiệu quả hơn các hạng mục đang và sẽ tiếp tục hợp tác. Đặc biệt, Trung Quốc sẽ tìm cách khai thác nhiều hơn yếu tố giúp Trung Quốc triển khai hiệu quả BRI ở Nam Á là Ấn Độ. Thiếu vắng Ấn Độ, các dự án BRI tại Nam Á sẽ gặp nhiều khó khăn và thách thức, nhất là kết nối các hành lang kinh tế tại Nam Á với

nhau và với tổng thể BRI. Thúc đẩy quan hệ hợp tác với Ấn Độ sẽ là ưu tiên của Chính phủ Trung Quốc trong thời gian tới. Tuy nhiên, khó khăn hiện nay chính là niềm tin chiến lược giữa hai nước rất thấp sau vụ đụng độ quân sự tại Thung lũng Galwan làm chết 20 binh sĩ Ấn Độ. Sự kiện này đã làm thay đổi lập trường trung lập của Ấn Độ trước đó khi không tham gia các liên minh chống Trung Quốc do Mỹ dẫn dắt. Để đưa quan hệ Trung-Ấn trở lại trạng thái bình thường như trước đây đòi hỏi Trung Quốc phải nỗ lực rất lớn, thậm chí phải mặc cả một số vấn đề liên quan đến lợi ích chiến lược của hai nước.

Việt Nam được Trung Quốc xác định là một quốc gia “trọng điểm” trong BRI. Việc Trung Quốc đẩy mạnh thực hiện sáng kiến này mang lại những tác động hai chiều cả tích cực và tiêu cực đan xen lẫn nhau đối với Việt Nam. Bên cạnh những mặt thuận lợi như tạo thêm thời cơ cho Việt Nam phát triển kinh tế, thúc đẩy giữ gìn ổn định khu vực, BRI cũng đem lại những thách thức lớn cho Việt Nam trong duy trì sự tự chủ về chiến lược phát triển kinh tế cũng như triển khai chính sách đối ngoại, bảo vệ chủ quyền biển đảo. Do tính chất quan trọng của vấn đề, Việt Nam cần phát huy những điểm tích cực, hạn chế những điểm tiêu cực trong quá trình tham gia BRI, đảm bảo mang lại lợi ích lớn nhất cho đất nước. Chương này cũng đề ra mục tiêu, phương châm tham gia BRI của Việt Nam, đồng thời đề ra các nhóm giải pháp có tính khả thi cao trên các lĩnh vực chính trị-nội bộ, đối ngoại và kinh tế khi tham gia BRI nhằm đạt được lợi ích lớn nhất và hạn chế thấp nhất những tác động tiêu cực của BRI đối với an ninh, lợi ích quốc gia của ta.

KẾT LUẬN

Sáng kiến Vành đai, Con đường là một trong những chủ trương lớn của Trung Quốc ra đời từ nhu cầu thực tiễn muốn trỗi dậy mạnh mẽ của Trung Quốc dưới thời Chủ tịch Tập Cận Bình. Việc đề ra và đẩy mạnh triển khai thực hiện sáng kiến này là một trong các bước thúc đẩy quan trọng mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc trên trường quốc tế, góp phần thực hiện mục tiêu “Giấc mộng Trung Hoa”, đưa Trung Quốc trở thành siêu cường thế giới trong những thập kỷ tới. Tham vọng của Trung Quốc bao gồm xây dựng mạng viễn thông và thành phố thông minh, thương mại điện tử, công nghệ nano, điện toán lượng tử và một hệ thống vệ tinh đa chức năng toàn diện. Kế hoạch chiến lược Sản xuất tại Trung Quốc năm 2025 (Made in China 2025) đặt mục tiêu thiết lập vị trí lãnh đạo của Trung Quốc trong một loạt các lĩnh vực công nghệ cao. Cùng với đó, sáng kiến Tiêu chuẩn Trung Quốc 2035 (China Standards 2035) cho thấy Trung Quốc quyết tâm trở thành nhà thiết lập tiêu chuẩn toàn cầu trong các công nghệ mới nổi bao gồm 5G, trí tuệ nhân tạo và Internet vạn vật (Internet of Things). Hiện nay, tham vọng của Trung Quốc đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường là tập trung vào “năm kết nối và ba cộng đồng” (năm kết nối gồm kết nối về cơ sở hạ tầng, thương mại, tài chính, lòng dân và chính sách, ba cộng đồng gồm cộng đồng cùng quan tâm, cùng định mệnh và cùng trách nhiệm). Để làm được điều này, Con đường tơ lụa kỹ thuật số là cách cải thiện kết nối khu vực và quốc tế về hạ tầng, thương mại, tài chính và sự đồng thuận của người dân. Trung Quốc kỳ vọng đóng vai trò là nhà hoạch định chính sách và trở thành người đi đầu trong việc xác định cách thức công nghệ sẽ được thương mại hóa trên thị trường toàn cầu. Sáng kiến Vành đai, Con đường này ảnh hưởng nhiều mặt cả Trung Quốc và các khu vực khác nơi mà các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến này đi qua, trong đó có khu vực Nam Á.

Nam Á là khu vực có vị trí địa chiến lược quan trọng trong bản đồ thế giới, là nơi được Trung Quốc xác định vị trí trọng yếu trong triển khai nhiều dự án của BRI nhất hiện nay. Mục tiêu của Trung Quốc trong triển khai BRI tại Nam Á là nhằm gia tăng ảnh hưởng của mình đối với khu vực, lôi kéo các nước Nam Á bằng sức mạnh kinh tế và chính trị, đồng thời khai thác tối đa nguồn lực tại Nam Á để phát triển đất nước, ổn định và phát triển khu vực miền Tây của Trung Quốc. Thông qua Nam Á để kết nối với thế giới, tiếp cận mở rộng sự hiện diện của mình ra khu vực Ấn Độ

Dương, thực hiện tham vọng trở thành cường quốc biển ở 2 đại dương là Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Việc triển khai BRI tại Nam Á cũng gặp nhiều thuận lợi và đối mặt với nhiều thách thức, thu được nhiều thành công nhưng cũng bộc lộ nhiều hạn chế ảnh hưởng đến uy tín của Trung Quốc trên trường quốc tế. Những vấn đề như “bẫy nợ”, thiếu minh bạch, thiếu quy hoạch cụ thể, hối lộ, vấn đề tỷ lệ nhân công Trung Quốc tại các dự án BRI, khai thác tài nguyên của Nam Á, vấn đề chủ quyền lãnh thổ, đội vốn, công nghệ lạc hậu gây ô nhiễm môi trường....làm nảy sinh thái độ tiêu cực của một bộ phận người dân Nam Á đối với dự án của Trung Quốc. Các biện pháp, ngăn chặn của Mỹ và các nước đồng minh nhằm phá vỡ Sáng kiến “Vành đai, Con đường” sẽ là thách thức đối với Trung Quốc trong quá trình triển khai sáng kiến tại Nam Á. Đại dịch Covid-19 làm cho nhiều dự án BRI bị trì hoãn, nhiều nước gặp khó khăn khi phải trả nợ Trung Quốc. Tuy nhiên, đại dịch Covid-19 cũng là quãng thời gian ngơi nghỉ để Trung Quốc suy ngẫm, xem xét lại việc triển khai các dự án BRI vào thời gian tới. Nhờ thực hiện khôn khéo ngoại giao y tế và ngoại giao vắc xin thời gian qua, Trung Quốc đang dần lấy lại hình ảnh của mình đối với chính quyền và người dân Nam Á. Đây là triển vọng để Trung Quốc triển khai các dự án BRI tại khu vực này trong thời gian tới. Trên cơ sở bài học rút ra sau khoảng 8 năm triển khai BRI tại Nam Á (2013 – 5/2020), Trung Quốc sẽ điều chỉnh chiến lược triển khai BRI của mình trong thời gian tới trong đó tập trung vào các lĩnh vực: xây dựng hạ tầng cứng và mềm, sử dụng công nghệ hiện đại đáp ứng tiêu chuẩn môi trường cho các dự án BRI, xây dựng hải cảng là nội dung trọng tâm trong thời gian tới, hướng tới thuê, xây dựng, chuyển đổi thành các căn cứ hải quân cho tàu chiến Trung Quốc trú ngụ trong tương lai; xây dựng con đường tơ lụa kỹ thuật số và con đường tơ lụa y tế, tăng cường kết nối đưa nền kinh tế Trung Quốc phát triển, tạo cơ sở để vươn lên trở thành siêu cường thế giới.

Việt Nam và Trung Quốc là hai quốc gia láng giềng gần gũi về địa lý và có mối quan hệ truyền thống lâu đời. Cũng giống như Nam Á, Việt Nam là một đầu mối quan trọng để Trung Quốc triển khai BRI. Tuy nhiên, cho đến nay, các dự án BRI hai bên có được đều đã có từ trước thuộc lĩnh vực hợp tác thuộc “Hai Hành lang, Một Vành đai”, chưa có các dự án BRI lớn như các nước khác. Các dự án BRI tại Việt Nam chưa thực sự mang lại hiệu quả, chậm tiến độ, đội vốn, để lại nhiều tiếng xấu ảnh hưởng nhiều đến quan hệ hai nước. Bên cạnh đó, Sáng kiến BRI là đại chiến lược

của Trung Quốc, quá trình triển khai chiến lược này ảnh hưởng cả tích cực và tiêu cực đối với an ninh, lợi ích của nhiều nước trong đó có Việt Nam. Để chủ động ứng xử nhằm tận dụng triệt để những tác động tích cực và hạn chế, ngăn chặn những tác động tiêu cực do BRI gây ra, trong thời gian tới Đảng, Nhà nước ta cần thực hiện đồng bộ nhiều giải pháp. Trong luận án, nghiên cứu sinh đã đề xuất các giải pháp có tính khả thi cao, có thể giúp Việt Nam hợp tác hiệu quả trong khuôn khổ BRI đảm bảo an ninh lợi ích, chủ quyền, lãnh thổ của Việt Nam./.

**DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ
LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN**

1. Quach Thi Hue, Nguyen Thu Ha (2021), “India- China Relations: The nature, the Trends and the Impacts”, *IAR Journal of Humanities and Social Science*, Vol. 2(3), pp.50-55.
2. Nguyen Thu Ha (2021), “Development Trends China's Belt and Road Initiative in South Asia, Few Recommendations”, *Jindal School of International Affairs (JSIA)*, Vol. 2(5), pp. 36-43.
3. Quách Thị Huệ, Nguyễn Thu Hà (2022), “Hợp tác Trung Quốc- Pakistan trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á”, *Tạp chí Nghiên cứu Ấn Độ và Châu Á*, 5(114), tr. 41-47.
4. Nguyen Thu Hà (2020), “Vietnam- China Neighborhood Relations: From Past to the Present”, *Vietnam: A New Middle Power in Asia*”, Shipra Publications, India , ISBN: 978-93-88691-52-9, pp. 126-139.