

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

LUẬN ÁN TIẾN SĨ QUỐC TẾ HỌC

Hà Nội-2024

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 QUỐC TẾ HỌC

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC

- PGS.TS. Phùng Thị Huệ
- PGS.TS. Bùi Hồng Hạnh

Hà Nội-2024

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của cá nhân tôi và tôi xin chịu trách nhiệm về tính trung thực của các thông tin, số liệu đưa ra trong luận án.

Tác giả luận án

Nguyễn Thu Hà

LỜI CẢM ƠN

Hoàn thành Luận án này là một bước ngoặt quan trọng đối với cá nhân tôi. Trước hết, tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc và sự kính trọng đối với cô giáo hướng dẫn của tôi là PGS.TS Phùng Thị Huệ và PGS.TS Bùi Hồng Hạnh, người đã tận tâm giúp đỡ, dìu dắt, truyền ngọn lửa đam mê nghiên cứu, tinh thần cầu thị và nghiêm túc trong khoa học để tôi có thể bước vào con đường chuyên môn thuận lợi, hoàn thành Luận án tiến sĩ đúng tiến độ như mong đợi.

Tôi trân trọng cảm ơn các thầy cô tại Khoa Quốc tế học, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân Văn, Đại học quốc gia Hà Nội – nơi mà tôi đã gắn bó trong suốt những năm học vừa qua. Các Thầy, Cô đã dìu dắt, giúp đỡ tận tình để tôi hoàn thành việc học tập tại khoa và trường với kết quả tốt đẹp nhất.

Tôi xin trân trọng cảm ơn Phòng Đào tạo, Thư viện Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân Văn, Thư viện Đại học quốc gia Hà Nội, Thư viện Học viện Ngoại giao, Viện Quan hệ quốc tế - Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh và các cơ quan có liên quan đã giúp đỡ về mặt thủ tục, tư liệu trong quá trình học tập và hoàn thành luận án.

Tôi xin cảm ơn Liên hiệp khoa học, đầu tư, hỗ trợ nhân đạo và phát triển cộng đồng - Hội Liên hiệp Khoa học và Kỹ thuật Việt Nam đã tạo điều kiện thuận lợi về công việc, thời gian, sự ủng hộ nhiệt thành và sự khích lệ mạnh mẽ để tôi có động lực phấn đấu vươn lên hoàn thành nhiệm vụ học tập, đẩy mạnh công tác nghiên cứu trong suốt thời gian qua.

Tôi xin cảm ơn những người thân yêu trong gia đình đã luôn gần gũi, chia sẻ, cảm thông và động viên kịp thời để tôi có thể tập trung thời gian cho việc hoàn thành chương trình học của mình.

Hà Nội, ngày tháng năm 2024

Tác giả luận án

Nguyễn Thu Hà

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN	i
LỜI CẢM ƠN.....	ii
MỤC LỤC	1
DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT	4
MỞ ĐẦU.....	7
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU.....	13
1.1 Các công trình nghiên cứu liên quan đến luận án	13
1.1.1. Các công trình nghiên cứu của Trung Quốc về Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á.....	13
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.....	22
1.1.3 Các công trình nghiên cứu của Việt Nam về Sáng kiến Vành đai, Con đường” tại Nam Á.....	28
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.....	30
1.2.1. Nhận xét các công trình nghiên cứu đã công bố	30
1.2.2. Những vấn đề luận án kế thừa và những khoảng trống cần bổ sung nghiên cứu.....	33
CHƯƠNG 2. KHU VỰC NAM Á TRONG SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN	37
2.1 Cơ sở lý luận của đề tài	37
2.1.1 Chủ nghĩa hiện thực.....	37
2.1.2 Chủ nghĩa tự do	40
2.1.3 Chủ nghĩa Mácxit mới.....	42
2.1.4 Chủ nghĩa Kiến tạo	43
2.2 Cơ sở thực tiễn nghiên cứu đề tài.....	44
2.2.1 Khái quát về Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc	44
2.2.2 Vị trí, vai trò của khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường....	54

TIÊU KẾT CHƯƠNG 2.....	70
CHƯƠNG 3. THỰC TRẠNG TRIỂN KHAI SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG CỦA TRUNG QUỐC TẠI NAM Á.....	72
3.1 Các hoạt động triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường ở Nam Á	72
3.1.1 Xây dựng Hành lang Kinh tế trên bộ.....	74
3.1.2 Xây dựng Hành lang kinh tế trên biển – MRS	88
3.1.3 Xây dựng con đường tơ lụa kỹ thuật số - DSR	95
3.2 Tác động của việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường ở Nam Á	103
3.2.1. Tác động tích cực	103
3.2.2. Tác động tiêu cực	109
3.3 Phản ứng của các quốc gia Nam Á đối với việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc.....	114
3.3.1. Phản ứng của Ấn Độ.....	114
3.3.2. Phản ứng của các nước khác	119
TIÊU KẾT CHƯƠNG 3.....	127
CHƯƠNG 4. TRIỂN VỌNG TRIỂN KHAI SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG TẠI KHU VỰC NAM Á VÀ HÀM Ý CHÍNH SÁCH CHO VIỆT NAM.....	129
4.1 Dự báo việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á.....	129
4.1.1. Những thuận lợi và khó khăn đối với việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á trong thời gian tới	130
4.1.2. Triển vọng thực hiện Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á	143
4.2 Một số hàm ý chính sách cho Việt Nam	149
4.2.1. Vị thế của Việt Nam trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc	149
4.2.2. Tác động của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với Việt Nam	150
4.2.3 Mục tiêu, phương châm và nguyên tắc của Việt Nam khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường	159
4.2.4 Phạm vi và mức độ tham gia “ Sáng kiến Vành đai, Con đường” của Việt Nam	164

4.2.5 Một số hàm ý chính sách cho Việt Nam khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc.....	165
TIÊU KẾT CHƯƠNG 4.....	175
KẾT LUẬN	177
DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ	180
LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN.....	180
TÀI LIỆU THAM KHẢO	181

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Tên Tiếng Anh	Tên Tiếng Việt
ADB	Asian Development Bank	Ngân hàng phát triển Châu Á
AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank	Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng Châu Á
ANRP	Afghanistan Nation Railway Plan	Kế hoạch đường sắt Quốc gia Afghanistan
ASEAN	Association of South East Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
BBIN	The Bangladesh, Bhutan, India, Nepal Initiative	Hành lang vận tải 4 nước gồm Bangladesh, Bhutan, Ấn Độ và Nepal
BCIM	Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor	Hành lang Kinh tế Bangladesh-TrungQuốc-ẤnĐộ-Myanmar
BCIM-EC	Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor	Hành lang kinh tế Bangladesh – Trung Quốc – Ấn Độ – Myanmar
BDS	Beidou navigation system	Hệ thống định vị BeiDou
BIMSTEC	Bay of Bengal Initiative for Multi Sectoral Technical and Economic Cooperation	Kế hoạch hợp tác kinh tế kỹ thuật đa ngành quanh vịnh Bengal
BOT	Build-Operate-Transfer	Xây dựng-Vận hành-Chuyển giao
BRI	Belt and Road Initiative	Sáng kiến Vành đai và Con đường
CAFTA	China- Asean Free Trade Agreement	Hiệp định khu vực thương mại tự do Trung Quốc – ASEAN
CARTP	Afghanistan Railway Transport Project	Dự án vận tải đường sắt Trung Quốc-Afghanistan

Từ viết tắt	Tên Tiếng Anh	Tên Tiếng Việt
CBEZ	Capacity Building for Cross-Border Economic Zones	Khu vực kinh tế qua biên giới
CCCC	China Communications Construction Corporation	Tập đoàn xây dựng giao thông Trung Quốc
CEIZ	Chinese Economic and Industrial Zone	Khu kinh tế công nghiệp Trung Quốc
CHEC	China Harbour Engineering Company	Công ty cơ khí Cảng Trung Quốc
CGD	Central Gobal Development	Trung tâm Phát triển Toàn cầu
CICT	Container Internationnal Colombo	Cảng Công-ten-nơ Quốc tế Colombo
CMEC	China Myanmar Economic Corridor	Hành lang Kinh tế Trung Quốc – Myanmar
CPEC	China Pakistan Economic Corridor	Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan
CIIS	China International Institute Strategy	Viện nghiên cứu quốc tế Trung Quốc
CNY	Chinese Yuan RM	Nhân dân tệ
COAI	Cellular Operator Association India	Hiệp hội ngành công nghiệp viễn thông
CPFOP	China Pakistan Fiber Optic Cable Project	Dự án Cáp quang Trung Quốc-Pakistan
CRM	China Rusian Mongolia	Hành lang Trung Quốc-Mông Cổ-Nga
DOT	Cục Viễn thông Ấn Độ	Cục Viễn thông Ấn Độ
DSR	Digital Silk Road	Con đường Tơ lụa Kỹ thuật số
ETIM	East Turkestan Islamic Movement	Phong trào Hồi giáo Đông Thổ

Từ viết tắt	Tên Tiếng Anh	Tên Tiếng Việt
FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FTA	Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do
ICT	Information communications technology	Công nghệ thông tin và truyền thông
IMF	International Money Fund	Quỹ tiền tệ quốc tế
IEA	International Energy Agency	Cơ quan năng lượng quốc tế
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
GMS	Greater Mekong Subregion	Chương trình hợp tác Tiểu vùng Mê Công mở rộng
MDP	Madives Democratic Party	Đội ngũ lãnh đạo Đảng Dân chủ Maldives
MPAC	Master Plan for Asean Conectivity	Kế hoạch tổng thể về Kết nối ASEAN
MSR	Maritime Silk Road	Con đường tơ lụa trên biển
NDT		Nhân dân tệ
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development	Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế
PLA	People's Liberation Army	Quân Giải phóng Trung Quốc
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership	Hiệp định Đối tác Kinh tế toàn diện khu vực
SAARC	South Asian Association for Regional Cooperation	Hiệp hội hợp tác khu vực Nam Á
SAGAR	Security and Growth Intiatives for all Regions	Sáng kiến An ninh và Tăng trưởng cho tất cả khu vực
SREB	Silk Road Economic Belt	Vành đai kinh tế con đường tơ lụa
ZTE	Zhongxing Telecommunication Equipment Corporation	Tập đoàn Viễn thông Trung Hưng (Trung Quốc)

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Sau khi Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đề xuất Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường trên phạm vi toàn thế giới. Đồng thời, với những hạn chế tồn tại trong quá trình triển khai sáng kiến này nhất là vấn đề “ngoại giao bẫy nợ” thì vị trí tối quan trọng của Sáng kiến Vành đai, 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á của Trung Quốc có nhiều thành quả nhất định, (ngoại trừ thời gian đại dịch Covid-19 xảy ra) 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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, Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 sáng kiến này 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 thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á trong thời gian tới.

Sáng kiến Vành đai, 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường.

Cho đến nay, giới nghiên cứu chuyên môn trong nước và quốc tế 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 sáng kiến này 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. Mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài

2.1 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 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á và các tác động. (4) Dự báo triển vọng hợp tác của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á và hàm ý chính sách đối với Việt Nam.

2.2 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.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1 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.

3.2 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.

4. Phương pháp nghiên cứu

4.1 Cơ sở phương pháp luận

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 Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc.

4.2 Các 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.

5. 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường cũng như tác động của sáng kiến này 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.

6. Bố cục 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: Thực trạng 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 hàm ý chính sách cho Việt Nam.

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU

1.1 Các công trình nghiên cứu liên quan đến luận án

Sáng kiến Vành đai, Con đường được coi là Đại Chiến lược của Trung Quốc với mục tiêu giúp Trung Quốc vươn lên 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 sáng kiến này đối với các quốc gia và khu vực. Trong số đó, có nhiều nước nhất là Trung Quốc và các nước đồng minh ủng hộ, tích cực tham gia nhưng cũng có một số nghiên cứu lại khai thác được mặt yếu kém của Sáng kiến Vành đai, Con đường, 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 đã tiếp cận được nguồn tư liệu tương đối phong phú, có giá trị tham khảo đối với đề tài nghiên cứu. Chương này sẽ tổng hợp, thống kê theo nội dung 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 trong luận án và tìm ra những khoảng trống cần tiếp tục nghiên cứu và giải quyết trong nghiên cứu này.

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

Phần lớn các công trình của giới nghiên cứu Trung Quốc về Sáng kiến Vành đai, Con đường nói chung và viết về Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á nói riêng đều ca ngợi những ưu điểm của Sáng kiến này, dành nhiều mỹ từ về Sáng kiến Vành đai, Con đường, coi đó là nền tảng về phát triển kinh tế, là sáng kiến vĩ đại 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. Cụ thể là:

Thứ nhất, Sáng kiến Vành đai, Con đường thúc đẩy sự ổn định

Đây là quan điểm phổ biến trong giới nghiên cứu Trung Quốc, cho rằng Sáng

kiến Vành đai, Con đường gia tăng hội nhập khu vực, tạo môi trường an ninh ổn định hơn, đặc biệt đối với các khu vực xung quanh sườn Tây và sườn Nam của nước này. Theo ông Tập Cận Bình, thông qua mối liên kết trên hai trục “Vành đai, Con đường”, các nước trong khu vực sẽ cùng hợp tác phát triển kinh tế và gìn giữ an ninh, theo nguyên tắc “Cộng đồng chung vận mệnh”. Mục tiêu của Trung Quốc là giảm thiểu các thách thức an ninh trong và xung quanh biên giới Trung Quốc như khủng bố, ly khai, cực đoan mà Trung Quốc gọi là “3 thế lực”, tranh chấp lãnh thổ với Ấn Độ tại Himalaya và một số quốc gia Đông Nam Á tại Biển Đông, “Diễn biến Hòa bình” do Mỹ tiến hành.

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 (3) của tác giả Wang Hai-yun (2015) cho rằng tăng trưởng kinh tế do Sáng kiến Vành đai, Con đường tạo ra sẽ giúp xóa bỏ đói nghèo vốn là căn nguyên sâu xa của khủng bố và cực đoan, đóng vai trò tháo gỡ nỗi xung đột của các nền văn minh, tạo tâm lý hòa dịu tại các khu vực Hồi giáo. Điều này có thể làm giảm mối đe dọa từ các phần tử ly khai của người Uighur (người Duy Ngô Nhĩ) và các phiến quân IS xâm nhập vào Trung Quốc. [69]

Trong bài viết “Nam Á và Sáng kiến Vành đai, Con đường: Cơ hội, thách thức và triển vọng” đăng trên World Scientific (2016), tác giả Zhaoli Wu cho rằng, Nam Á là khu vực láng giềng có tầm quan trọng chiến lược đối với Trung Quốc để thực thi chiến lược ngoại giao láng giềng: thân thiện, chân thành, hòa đồng, cùng có lợi, và là khu vực chủ chốt để tái thiết lập hành lang kinh tế và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI. Bên cạnh đó, Sáng kiến Vành đai, Con đường phù hợp với chiến lược của các nước Nam Á về phát triển kinh tế xã hội và mở ra cơ hội cho sự tăng trưởng kinh tế khu vực. Do đó, sáng kiến này nhận được sự chào đón của hầu hết các nước Nam Á. Tuy nhiên, tình hình an ninh tại Nam Á, quan hệ ngoại giao của Nam Á với quốc tế, với Ấn Độ, sự nghi kỵ chiến lược giữa Ấn Độ và Trung Quốc tạo ra nhiều thách thức trong quá trình thúc đẩy Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á.[71]

Học giả Li Gang (2016), trong bài viết “Khai thác quan hệ nước lớn kiểu mới

trong Vành đai, Con đường” đăng trên Tập san Phương Tây (8) cho rằng, Sáng kiến Vành đai, Con đường tăng cường sự tin cậy lẫn nhau giữa các nước. Theo ông Li, Sáng kiến Vành đai, Con đường cho thấy sự cởi mở, tin cậy, giá trị, hòa nhập và phát triển. Điều này thuyết phục các nước về sự “trỗi dậy hòa bình” của Trung Quốc. [78] Còn học giả Sun Xianpu 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 (3) cho rằng, Trung Quốc có thể tăng cường chia sẻ thông tin tình báo chống khủng bố với Pakistan, ông cũng đề xuất việc tăng cường hợp tác chống ma túy với các quốc gia Đông Nam Á và chống cướp biển tại Nam Á thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường. [76] Theo Giáo sư Meng Xiangqing, Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ dẫn đến sự hợp tác gần gũi hơn về chống khủng bố giữa các thành viên của Tổ chức Hợp tác Thượng Hải (SCO), điều này là cần thiết để xóa bỏ chủ nghĩa cực đoan bạo lực, tạo sự ổn định tại Afghanistan sau khi Mỹ rút khỏi nước này. [78] Khi bàn về nội dung này, giới nghiên cứu Trung Quốc đều cho rằng sự hội nhập thương mại khu vực giúp giảm xung đột. Tuy nhiên, họ không thấy được sự hội nhập khu vực có thể làm gia tăng các mối đe dọa an ninh xuyên quốc gia.

Thứ hai, Sáng kiến Vành đai, Con đường cải thiện an ninh năng lượng

Tốc độ tăng trưởng kinh tế trong hơn hai thập kỷ qua làm cho Trung Quốc phụ thuộc ngày càng nhiều vào nguồn năng lượng nhập khẩu, đặc biệt là dầu thô và khí đốt. Giới nghiên cứu Trung Quốc cho rằng, các dự án phát triển cơ sở hạ tầng thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ cải thiện vấn đề an ninh năng lượng cho Trung Quốc. Bất kỳ sự gián đoạn nào đối với tuyến đường vận tải huyết mạch trên biển, đặc biệt là eo biển Malacca cũng sẽ ảnh hưởng rất lớn đến an ninh năng lượng của Trung Quốc. Theo các học giả Trung Quốc, nhiều dự án trong Sáng kiến Vành đai, Con đường có thể giải quyết được thế lưỡng nan tại eo biển Malacca cho nước này:

Trong 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, giáo sư Wang Yiwei cho rằng, thông qua việc xây dựng các cảng biển, đặc biệt các hải cảng tại Ấn Độ Dương như cảng Gwadar (Pakistan), Colombo (Sri Lanka) sẽ giúp Trung

Quốc tìm kiếm tuyến đường vận tải năng lượng thay thế, giảm bớt sự phụ thuộc vào eo biển Malacca. Theo Ông Wang, Cảng Gwadar đóng vai trò là trạm cuối phía nam của tuyến đường dẫn 1 triệu thùng dầu mỗi ngày, theo dự kiến sẽ vận chuyển dầu từ Biển Ả Rập tới khu vực Tây Bắc Trung Quốc. Điều này giúp Trung Quốc đảm bảo an ninh năng lượng trong bối cảnh tình hình bất ổn tại Biển Đông. Còn hải cảng Columbo cùng các dự án tại Tanzania và Hi Lạp sẽ mang lại lợi ích về vận tải chiến lược cho Trung Quốc, trong đó có vận tải năng lượng. [73]

Trong bài viết “Tăng cường an ninh năng lượng tập thể châu Á thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường” đăng trên Foreign Affairs Observer, 07/08/2015 Huang Xiaoyong cho rằng có thể khắc phục sự cố Malacca bằng cách xây dựng tuyến đường vận tải dầu khí trên bộ. Tuyến đường dẫn dầu Gwadar-Kashgar thuộc dự án Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC) cùng với một tuyến đường vận chuyển dầu khí từ Vịnh Bengal tới Vân Nam đi qua Myanmar sẽ giúp Trung Quốc giảm phụ thuộc vào eo biển Malacca. Ngoài ra, tuyến đường khác thuộc Hành lang kinh tế Trung Quốc-Nga-Mông Cổ sẽ giúp đảm bảo an ninh năng lượng trong trường hợp xảy ra xung đột tại Biển Đông và tại Bán đảo Triều Tiên. Cho dù có tuyến đường dẫn dầu mới, nhưng Trung Quốc vẫn phụ thuộc vào tuyến đường vận chuyển năng lượng trên biển. Học giả này đề xuất Trung Quốc cần tăng cường hợp tác với các quốc gia ven biển để bảo vệ an toàn cho tuyến đường huyết mạch quan trọng này. [77]

Thứ ba, Sáng kiến Vành đai, Con đường giúp Trung Quốc gia tăng ảnh hưởng chiến lược tại khu vực Á-Âu, tránh cạnh tranh trực tiếp với Mỹ

Một trong những vấn đề hóc búa đối với các nhà chiến lược Trung Quốc trong vài thập kỷ nay là làm sao có thể đối phó với kế hoạch kiềm chế của Mỹ đối với sự trỗi dậy của Trung Quốc, đồng thời duy trì ổn định quan hệ Trung-Mỹ để phát triển đất nước. Để loại bỏ khó khăn này, giới nghiên cứu Trung Quốc cho rằng nước này nên mở rộng ảnh hưởng của mình dọc theo biên giới phía Tây, khu vực ít có sự hiện diện của Mỹ hơn.

Trong bài viết “Tây tiến, tái cân bằng địa chiến lược của Trung Quốc”, đăng trên Thời báo Hoàn Cầu ngày 17/10/2012, Giáo sư Wang Jisi cho rằng, Chiến lược

“Hương Tây” là bước đi giúp Trung Quốc đạt được hai mục tiêu lớn. Đó là xây dựng quan hệ đối tác khu vực nhằm giữ ổn định khu vực miền Tây Trung Quốc đồng thời hạn chế cạ sát chiến lược với Mỹ. Quan điểm của ông Wang ảnh hưởng rất lớn đến nhiều học giả Trung Quốc khi bàn về Sáng kiến Vành đai, Con đường sau này. [91] Một học giả khác - ông Sun Xianpu cho rằng, phát triển miền Tây giúp giảm “sức ép từ bên ngoài”, tránh sự đối đầu Trung - Mỹ. Ông nhận định, chính Sáng kiến Vành đai, Con đường làm cho quan hệ Trung-Mỹ trở nên gần gũi hơn. Các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường giúp phát triển cơ sở hạ tầng cơ bản ở Nam Á đặc biệt góp phần tái thiết Afghanistan, hoàn toàn phù hợp với mục tiêu chiến lược của Mỹ [89]. Còn học giả Peng Bo, Viện Quan hệ Quốc tế của PLA với bài viết có tiêu đề “Phân tích Chiến lược Vành đai, con đường”, đăng trên Tạp san Tham khảo Nghiên cứu Quốc tế (9) (2015) cho rằng BRI sẽ giúp Trung Quốc thiết lập quan hệ kinh tế với nhiều quốc gia châu Á đồng thời tránh cạ sát chiến lược với Mỹ tại khu vực duyên hải phía đông. [87]

Dưới góc độ cạnh tranh quyết liệt hơn với Mỹ, Giáo sư Qiao Liang (2015) 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, (5) cho rằng, Bắc Kinh nên tránh cạnh tranh trực tiếp với Washington do Mỹ có ưu thế tương đối về sức mạnh cứng và sức mạnh mềm nhưng Trung Quốc có thể sử dụng BRI như một hình thức gây sức ép chiến lược khôn ngoan, mà không cần đối đầu. [88] Còn học giả Li Yonghui, trong bài viết “Tu 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 (4) (2015) thì cho rằng, phát triển Hành lang kinh tế Trung Quốc – Nga - Mông Cổ sẽ có ích cho việc loại bỏ ảnh hưởng của Mỹ tại Mông Cổ đồng thời việc phát triển tam giác chiến lược giữa ba nước có thể giúp đối phó với quan hệ đồng minh Nhật - Mỹ và bảo vệ lợi ích an ninh địa chiến lược của Trung Quốc [80]. Học giả Wang Haiyun miêu tả Sáng kiến Vành đai, Con đường là cách thức để đối phó với sức ép từ phía biển thông qua mở rộng sức mạnh trên bộ và cho rằng điều này sẽ giúp Trung Quốc có lợi thế cạnh tranh ảnh hưởng khu vực bằng cách phân biệt rạch ròi

chương trình nghị sự tốt đẹp về “phát triển chung” với “chính trị quyền lực và cường quyền” của một cường quốc cụ thể [70].

Tựu chung, về ưu thế của Sáng kiến Vành đai, Con đường, giới nghiên cứu Trung Quốc tập trung bàn thảo về lợi ích của Sáng kiến Vành đai, Con đường, cách thức phát huy tối đa lợi thế của các dự án trong Sáng kiến Vành đai, Con đường để giành ưu thế cạnh tranh của Trung Quốc đối với Mỹ tại khu vực.

Thứ tư, những rủi ro, thách thức trong quá trình thực hiện Sáng kiến Vành đai, Con đường và giải pháp

Bắc Kinh luôn dùng những ngôn từ lạc quan về triển vọng và lợi ích mà sáng kiến này mang lại nhưng giới nghiên cứu nước ngoài thường đề cập nhiều đến những cản trở về mặt kinh tế của Sáng kiến Vành đai, Con đường như rủi ro khoản vay, rủi ro kinh tế vĩ mô, thách thức về pháp lý, tiến độ thi công, cách thức quản lý yếu kém, tham nhũng tại các quốc gia đối tác, xung đột khu vực, khủng bố và cướp biển; sự phản đối của một số cường quốc đối với các nỗ lực của Trung Quốc tại một số khu vực chủ chốt. Ngược lại, các học giả Trung Quốc luôn sử dụng những ngôn từ lạc quan về triển vọng và lợi ích chung mà Sáng kiến Vành đai, Con đường đem lại.

Học giả Chen Xiangyang trong 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 cho rằng, các nhóm ly khai người Duy Ngô Nhĩ đang trú ẩn tại Nam Á hợp tác với các nhóm khủng bố địa phương đe dọa đến việc thực thi các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực, tiến hành tấn công, bắt con tin, gây tổn hại về người và của đối với công nhân Trung Quốc làm việc tại các dự án thuộc sáng kiến này [75].

Trong 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 (8) (2015), Wang Weixing cho rằng, các tuyến đường Sáng kiến Vành đai, Con đường đi qua nhiều khu vực mong manh về địa chính trị với các vấn đề lịch sử phức tạp, tranh chấp lãnh thổ, xung đột sắc tộc, tôn giáo, thường xuyên xảy ra xung đột vũ trang. Đặc biệt, xung đột tôn giáo đẩy việc xây dựng các dự án thuộc Sáng kiến

Vành đai, Con đường vào tình trạng hỗn loạn, đe dọa đến an ninh các dự án đầu tư và công dân của Trung Quốc [93].

Ở cấp độ chiến lược, triển vọng cạnh tranh hay phản đối từ các cường quốc khác cũng tạo ra thách thức đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường. Tác giả Wang Weixing trong bài viết “Sáng kiến Vành đai, Con đường dưới tầm nhìn quốc tế: rủi ro và thách thức”, đăng trên tạp chí Frontier (5) (2015) cho rằng, các dự án thuộc khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường được thực hiện tại những khu vực mà các cường quốc khác coi là phạm vi ảnh hưởng của mình như Mỹ ở Đông Nam Á, Nga ở Trung Á, Ấn Độ ở Nam Á. Ông cũng coi Nhật Bản là “đối thủ” đang cố gắng ngăn chặn những bước tiến của Trung Quốc. Wang kết luận rằng tất cả các nước này thuộc phạm vi cảnh giác cao đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường, mỗi nước đều có những đối sách riêng với sáng kiến này. Wang và các nhà phân tích khác tập trung nghiên cứu, phân tích đánh giá của các nước, nhằm xác định rõ các bước đi riêng lẻ hay hợp tác của những nước phản đối Sáng kiến Vành đai, Con đường [92].

Trong bài viết “Thúc đẩy Sáng kiến Vành đai, Con đường, nêu bật những trọng tâm” đăng trên Tạp chí World Affairs (21) (2016), Lin Limin đánh giá rằng Sáng kiến Vành đai, Con đường gặp phải “hố đen địa chính trị”, biểu hiện ở chế độ chính trị không ổn định, tham nhũng tràn lan ở một số nước tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Điều này buộc nhiều nhà đầu tư quay lưng và gây khó khăn cho việc triển khai mạng lưới tàu cao tốc [79].

Thứ năm, về quản lý rủi ro và đối phó hiệu quả với thách thức trong quá trình thực hiện Sáng kiến Vành đai, Con đường

Giới nghiên cứu Trung Quốc chỉ ra rằng, cần thiết phải xây dựng khả năng quân sự hoạt động tầm xa, khả năng đánh giá rủi ro tốt hơn, hợp tác chặt chẽ chống khủng bố, thông tin liên lạc chiến lược hiệu quả hơn và quản lý tốt hơn quan hệ với các nước lớn. Điều này sẽ đảm bảo tốt sức sống lâu dài của Sáng kiến Vành đai, Con đường đồng thời giúp Trung Quốc mở rộng lợi ích lớn hơn ra ngoài nước.

Liang Fang, trong tác phẩm “Rủi ro Con đường tơ lụa trên biển là rất lớn” đăng trên Tạp chí Tham khảo Quốc phòng ngày 11/02/2015, cho rằng mở rộng

phạm vi hoạt động tầm xa của lục quân và hải quân Trung Quốc hoàn toàn phù hợp với mục tiêu phát triển của quân đội nước này. Đó là phát triển lực lượng Hải quân “nước xanh”, triển khai các hạm đội chuyên trách ở những khu vực xa để bảo vệ tuyến đường vận tải huyết mạch trên biển gắn với Con đường tơ lụa trên biển (MSR). Ông còn cho rằng những tàu này có chức năng tác chiến hữu hiệu như ngăn chặn, phong tỏa hải cảng của đối phương khi có khủng hoảng [81].

Trong 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 (5) (2015), Qiao Liang kêu gọi Quân Giải phóng Trung Quốc (PLA) xây dựng lực lượng lục quân hạng nhẹ hơn, có khả năng cơ động hơn, bao gồm cả lực lượng tác chiến đặc biệt và lực lượng không quân và lục quân có thể hoạt động ở những địa hình phức tạp như Afghanistan. Điều này giúp PLA có thể tiến hành các hoạt động quân sự như di tản phi tác chiến và chống khủng bố [88].

Liu Qun cho rằng PLA nên hợp tác với các cơ quan nhà nước để đánh giá những “thay đổi chính trị” và dư luận tại các nước đối tác, cung cấp các dữ liệu cụ thể và chi tiết hơn về các lĩnh vực như thời tiết và điều kiện khí tượng, thủy văn. Ông cũng đề xuất thành lập trung tâm chống khủng bố thuộc Hội đồng An ninh Quốc gia để quản lý đánh giá rủi ro, tạo thuận lợi cho sự phối hợp tốt hơn giữa các bộ phận trong các tổ chức chống khủng bố của Trung Quốc [82]. Cụ thể:

Thứ sáu, tăng cường hợp tác chống khủng bố khu vực

Ở kênh chính thức, Meng Jianzhu, Ủy viên Bộ Chính trị, thuộc Bộ Công an kêu gọi các đối tác thuộc các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường tăng cường chia sẻ thông tin, làm sâu sắc thêm quan hệ hợp tác giữa các cơ quan thực thi pháp luật, tham gia giải quyết các mối quan ngại về khủng bố [40]. Các nhà phân tích của Trung Quốc đề xuất nhiều cách để đạt được mục tiêu này. Một trong số đó là thành lập các đơn vị chống khủng bố chuyên biệt nằm dưới sự chỉ đạo của Hội đồng An ninh Quốc gia, trong đó, các quan chức của quân đội, cảnh sát, công an duy trì kênh liên lạc với các đối tác để triển khai khi cần thiết. Một số đề xuất khác đề cập đến việc thành lập một trung tâm chống khủng bố chuyên trách để hợp tác với các đối

tác Sáng kiến Vành đai, Con đường, tạo điều kiện để trao đổi thông tin, cảnh báo tới các đại sứ quán, tổng lãnh sự quán trong khu vực và tiến hành huấn luyện cho các nhân viên, công ty cách thức đối phó với các tình huống khủng bố.

Thứ bảy, định hướng dư luận

Ở cấp độ lớn hơn, giới nghiên cứu Trung Quốc coi thông tin, truyền thông chiến lược có ý nghĩa quan trọng trong việc loại bỏ sự hoài nghi quốc tế, làm giảm sự chống đối Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở một số nước. Mặt khác, họ cũng khuyến khích thực thi chiến lược truyền thông thân thiện đưa tin Sáng kiến Vành đai, Con đường thông qua lăng kính của các dự án và cá nhân cụ thể nhằm đưa Trung Quốc trở thành đối tác "cùng thắng" (win-win) trong Sáng kiến Vành đai, Con đường [92].

Thứ tám, kết nạp các đối thủ cạnh tranh

Một vấn đề được đặt ra là làm thế nào để quản lý mối quan hệ giữa các nước lớn để tránh cạnh tranh chiến lược. Một số nhà phân tích Trung Quốc cho rằng, thay vì đối đầu trực tiếp, chiến lược hữu hiệu nhất là thu hút Mỹ, Nhật Bản, Ấn Độ và Nga tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Wang Weixing ủng hộ việc tăng cường hợp tác về công nghệ và đầu tư nhưng cũng tỏ thái độ dè dặt khi tác động vào “đầu não chiến lược nhạy cảm” của các cường quốc khác. Tương tự, Zhang Jie, trong bài viết “Các vấn đề an ninh trong xây dựng Vành đai, Con đường” đăng trên Tạp chí World Affairs (9) (2017) cho rằng: Trung Quốc nên cố gắng lôi kéo các công ty từ các cường quốc khác tham gia và chia sẻ công nghệ trong các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường”. Điều này sẽ giúp tác động vào “tư tưởng hẹp hòi” của lãnh đạo các nước cho dù không thể xóa bỏ được mối nghi ngờ từ các nước [94]. Một số học giả khác cho rằng cần kết nối CPEC với chiến lược phát triển của các nước khác, mời chào các công ty phương Tây tham gia và các dự án CPEC thông qua hình thức cùng đầu thầu. Liên quan đến nội dung này, giới nghiên cứu đề xuất Trung Quốc nên tập trung vào mục tiêu thúc đẩy quan hệ với hai nước là Ấn Độ và Mỹ.

Trong bài viết “Sự phản đối của Ấn Độ đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường” có nghĩa là đánh mất cơ hội” đăng trên thời báo Hoàn Cầu ngày 08/04/2019, Ông Lou Chunhao cho rằng Ấn Độ từ chối tham gia Sáng kiến Vành

đai, Con đường đồng nghĩa với việc nước này tự mình bỏ lỡ cơ hội tăng trưởng và làm tổn hại đến sự kết nối của họ với các nước khác ở Nam Á. Tác giả cũng khẳng định tầm quan trọng của Nam Á đối với các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường và cho rằng mức độ tiên triển của các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường đã làm thay đổi diện mạo Nam Á và Sáng kiến Vành đai, Con đường hiện đang tiến vào giai đoạn mới với sự tham gia của nhiều đối tác thứ ba. Sáng kiến này sẽ mở rộng hơn nữa vào các châu lục khác như châu Phi và châu Âu cũng như các khu vực xung quanh Ấn Độ Dương. Việc xây dựng cơ sở hạ tầng theo Sáng kiến Vành đai, Con đường đã đạt tới sự tăng trưởng ổn định ở nhiều nước Nam Á [55].

Bên cạnh những bài viết đăng trên các tạp chí khoa học còn có một số cuốn sách của học giả Trung Quốc bàn về Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á”. Nổi bật nhất là 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 phát hành năm 2016, nghiên cứu về Sáng kiến Vành đai, Con đường và ngoại giao láng giềng của Trung Quốc. Cuốn sách gồm 4 phần: Tổng quan về Sáng kiến Vành đai, Con đường; Bốn trung tâm quyền lực; Vành đai con đường và các khu vực; Vành đai và Con đường với các vấn đề nóng. Phần tổng quan nêu rõ định hướng chiến lược, hàm ý, biện pháp thực thi Sáng kiến Vành đai, Con đường từ góc độ lý thuyết. Phần 2 phân tích Chiến lược châu Á - Thái Bình Dương của bốn nước gồm Mỹ, Nga, Nhật Bản, Ấn Độ và quan hệ của các nước này với Trung Quốc cùng đối sách với Sáng kiến Vành đai, Con đường. Phần ba bàn về Vành đai, Con đường với bốn khu vực Đông Bắc Á, Nam Á, Đông Nam Á và Trung Á, đánh giá thái độ và đối sách của các quốc gia trong những khu vực này đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường cùng những thách thức chiến lược đối với sáng kiến này. Phần bốn đề cập đến những vấn đề nóng trong đó có an ninh phi truyền thống, tranh chấp Biển Đông và phân tích về đổi mới môi trường đầu tư [74].

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 Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á không nhiều 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 đáng chú ý:

- *Về vai trò của Trung Quốc trong “Sáng kiến Vành đai, Con đường” tại Nam Á*

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”, cho rằng Sáng kiến Vành đai, Con đường tạo ra sức sống mới đối với Nam Á, giúp tăng trưởng kinh tế ở Pakistan, Bangladesh, Sri Lanka. Các quốc gia khác như Afghanistan, Bhutan, Nepal, Maldives có cơ hội tăng trưởng kinh tế nếu tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường đã cải thiện cơ sở hạ tầng, khắc phục tình trạng thiếu điện, phát triển hải cảng, tăng thêm việc làm cho người dân. Tác giả cho rằng, chính Sáng kiến Vành đai, Con đường giúp Bangladesh có thể trở thành nước thu nhập trung bình vào năm 2021 [170].

Trong 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 Yuan cho rằng Sáng kiến Vành đai, Con đường là dự án đầy tham vọng của Trung Quốc nhằm chuyển đổi kinh tế trên các lĩnh vực thương mại, đầu tư và cung ứng năng lượng. Sáng kiến Vành đai, Con đường đóng vai trò cầu nối giữa Trung Quốc với khu vực Á - Âu, Nam Á và Ấn Độ Dương. Nam Á có ý nghĩa chiến lược đối với Trung Quốc, mang lại lợi ích to lớn cho nước này khi Bắc Kinh tìm cách mở rộng sự hiện diện kinh tế tại khu vực tiểu lục địa bằng cách cung cấp nguồn lực phát triển hạ tầng, đặc biệt là cảng biển. Cùng với sự gia tăng về thương mại và đầu tư, Bắc Kinh còn mở rộng ảnh hưởng ngoại giao vào khu vực được coi là vùng ảnh hưởng từ lâu của Ấn Độ. Quan hệ Ấn Độ - Trung Quốc vốn từ lâu thiếu niềm tin chiến lược, tồn tại tranh chấp lãnh thổ chưa được giải quyết, New Delhi nghi ngờ ý định của Bắc Kinh và quan ngại sự gia tăng ảnh hưởng vào khu vực vốn nằm trong vòng ảnh hưởng của Ấn Độ. Trong bối cảnh như vậy, Sáng kiến Vành đai, Con đường có nguy cơ làm gia tăng đối đầu giữa Ấn Độ và Trung Quốc [51].

Trong cuốn sách “BRI and South Asia” do Nhà xuất bản Palgrave Macmillan, Singapore phát hành (2020), tác giả Pradumna B. Rana đi sâu nghiên

cứu việc thực thi các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á. Tác giả chỉ ra rằng, Sáng kiến Vành đai, Con đường tăng cường kết nối vận tải trong nước đối với Pakistan và có tiềm năng cải thiện kết nối thương mại và vận tải quốc tế với quốc gia nằm sâu trong lục địa như Nepal, làm cầu nối trên bộ giữa Ấn Độ và Trung Quốc. Các dự án năng lượng do Sáng kiến Vành đai, Con đường tài trợ như nhà máy điện, mạng lưới truyền tải điện làm giảm tình trạng thiếu điện trong khu vực. Các khu công nghiệp và đặc khu kinh tế được xây dựng thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường tạo động lực cho Nam Á phát triển theo hướng công nghiệp hóa và hiện đại hóa. Rủi ro đối với các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường ở Nam Á bao gồm sự phản đối của Ấn Độ dẫn đến sự bất ổn chính trị, sự “thay đổi chế độ” ở Sri Lanka và Maldives tỉ lệ nợ tăng cao ở các quốc gia như Pakistan và Sri Lanka làm trầm trọng thêm tình trạng tham nhũng tràn lan ở các quốc gia khu vực [56].

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 cho rằng BRI là tầm nhìn và kế hoạch của Đảng Cộng sản Trung Quốc và Tổng bí Thư, Chủ tịch nước Tập Cận Bình nhằm đưa nước này trở thành nước lãnh đạo thế giới. Cuốn sách đề cập đến những biện pháp chủ chốt mà Trung Quốc áp dụng để thúc đẩy BRI tại các nước Nam Á. Với nét đặc trưng của Nam Á là khu vực tồn tại nhiều vấn đề nhạy cảm, tranh chấp biên giới, biện pháp tiếp cận của Trung Quốc vừa có nét khác biệt vừa có nét tương đồng với những biện pháp mà họ tiến hành ở khu vực khác trên thế giới. Sáng kiến Vành đai, Con đường là sự hiện thân của ngoại giao kinh tế trong đó có ngoại giao cơ sở hạ tầng, đây chính là phương tiện để Trung Quốc giành ưu thế về chính trị ngoại giao và chiến lược tại các nước láng giềng châu Á nhằm củng cố vị thế của Trung Quốc là nước đứng đầu châu Á. Ngoại giao hạ tầng còn bao hàm cả bán/tặng vũ khí, đạn dược cho Pakistan, Bangladesh, Sri Lanka, cung cấp băng thông internet bổ sung cho Nepal và Trung Quốc là nguồn du lịch lớn nhất cho Maldives [49].

- *Về phản ứng của các quốc gia Nam Á*

Nhìn chung, phần lớn học giả đến từ các quốc gia Nam Á cho rằng Sáng kiến

Vành đai, Con đường mang lại sự thịnh vượng, phát triển cho khu vực nhờ nguồn vốn đầu tư lớn từ Trung Quốc và kết nối các nước trong khu vực với thế giới. Các công trình này tập trung phân tích ý đồ, tham vọng của Trung Quốc và các thách thức của các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á đối với an ninh, lợi ích chiến lược của Ấn Độ.

Tiến sĩ Surendra Kumar, người Ấn Độ trong 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 (10) (2019) cho rằng: sự trỗi dậy của Trung Quốc đạt được nhiều lợi ích trong xu thế toàn cầu hóa. Đó là, tăng trưởng kinh tế nhanh, hiện thực hóa các chiến lược, sự kết nối với cộng đồng Hoa kiều, đặc biệt ở các nước phương Tây, hiện đại hóa quân đội, thúc đẩy thương mại trên biển ấn tượng.... Tuy vậy, Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ không mang lại hiệu quả nếu bỏ qua vai trò quan trọng của Ấn Độ. Tác giả chỉ ra những yếu tố Trung Quốc cần thận trọng khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường cũng như tác động của nó đối với sự trỗi dậy hòa bình của Trung Quốc và khu vực. Đối sách và Chiến lược của Ấn Độ đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường được tác giả phân tích hết sức cụ thể. Cuối cùng, bài viết chỉ ra những điểm tương đồng về lợi ích giữa Trung Quốc và Ấn Độ để triển khai thành công Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á [65].

Trong Báo cáo số 79 dài 190 trang với tiêu đề “Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc: ảnh hưởng của nó đối với Mỹ” nhóm nghiên cứu độc lập thuộc Hội đồng Đối ngoại Hoa Kỳ do Jacob J.Lew và Gary Roughead đứng đầu cho rằng các dự án của Sáng kiến Vành đai, Con đường thiếu minh bạch, không có thể chế quản lý trung ương, do đó, khi các dự án gặp rắc rối, Bắc Kinh thường gây sức ép bắt các nước đàm phán riêng lẻ. Nhóm này cho rằng Sáng kiến Vành đai, Con đường tạo ra những khoản nợ khổng lồ, tạo gánh nặng cho nhiều quốc gia tham gia, khiến các quốc gia này phụ thuộc vào kinh tế và chính trị Trung Quốc. Nhóm này cũng đi sâu phân tích cách thức Đại dịch Covid-19 định hình lại Sáng kiến Vành đai, Con đường. Theo họ, Đại dịch Covid-19 đã làm bộc lộ những yếu kém của Trung Quốc và các khoản nợ từ các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường có thể tăng lên và sẽ rơi vào tình trạng khó thực thi hơn [41].

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 xem xét mức độ ảnh hưởng của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với Nam Á. Tác giả đã nghiên cứu quan điểm của giới nghiên cứu Ấn Độ và Pakistan, đối sách của hai nước này đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường kể từ năm 2013. Ấn Độ phản đối và từ chối tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, trong khi đó, Pakistan chào đón các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc và là quốc gia nhận đầu tư Sáng kiến Vành đai, Con đường lớn nhất thế giới. Thông qua phỏng vấn các học giả hàng đầu tại Ấn Độ và Pakistan, công trình này còn thể hiện góc nhìn của tác giả đối với vai trò của Trung Quốc và mức độ ảnh hưởng của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á trong tình trạng khu vực này có sự chia rẽ về địa chính trị [59].

- *Về mục đích của Sáng kiến Vành đai, Con đường*

Trong 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 tháng 10-12/2018 của Viện Liên quân Ấn Độ đã đánh giá và phân tích Sáng kiến Vành đai, Con đường cả về lý luận và thực tiễn, so sánh góc nhìn của Trung Quốc và Ấn Độ đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường, cách thức hỗ trợ tài chính và khả năng thực thi hiệu quả các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường. Tác giả đi sâu nghiên cứu tác động an ninh của các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường ở Nam Á đối với lợi ích an ninh của Ấn Độ. Sugreev cho rằng, Sáng kiến Vành đai, Con đường về mặt ngôn từ là sáng kiến có lợi cho khu vực nhưng trên thực tế là chiến lược toàn cầu của Trung Quốc, phục vụ tham vọng mở rộng phạm vi ảnh hưởng ra thế giới. Mặc dù, Sáng kiến Vành đai, Con đường được coi là chất xúc tác phi quân sự nhưng các bước đi của Trung Quốc tại Nam Á gây quan ngại cho Ấn Độ khi nước này đang có ý định xây dựng hơn 18 căn cứ quân sự ngoài nước tại Khu vực Ấn Độ Dương và Tây Thái Bình Dương để bảo vệ an ninh năng lượng. Khu vực Ấn Độ Dương chứng kiến sự gia tăng hoạt động của các tàu hải quân, tàu ngầm Trung

Quốc. Các quốc gia Djibouti, Pakistan, Sri Lanka, Bangladesh, Myanmar và Maldives tạo điều kiện cho Trung Quốc thực thi chiến lược hải quân tại Ấn Độ Dương. Trên cơ sở đó, tác giả đề ra những đối sách phù hợp của Ấn Độ đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á [64].

Mỹ và các quốc gia đồng minh cũng có một số nghiên cứu liên quan đến các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á. Phần lớn các nghiên cứu đều đi sâu luận giải ảnh hưởng tiêu cực của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với khu vực và từng quốc gia. Họ cố gắng sử dụng truyền thông để cập nhật những yếu kém của Sáng kiến Vành đai, Con đường, đi sâu phân tích khả năng rơi vào “bẫy nợ” Trung Quốc khi các nước Nam Á tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường.

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 cho rằng Trung Quốc đầu tư khoản tiền lớn vào CPEC nhằm đạt 3 mục đích: chứng minh Trung Quốc là đối tác của Pakistan; xuất khẩu mô hình phát triển của Trung Quốc và sử dụng Pakistan làm nhân tố chiến lược để cạnh tranh với Mỹ và Ấn Độ tại Nam Á. Các hoạt động quân sự của hải quân và lục quân Trung Quốc tại Pakistan thu hút sự chú ý của Mỹ. Tuy nhiên, tùy thuộc mức độ triển khai lực lượng của Trung Quốc tại Pakistan, Mỹ mới có biện pháp đối phó hợp lý. Bên cạnh đó, tác giả cũng đề xuất Mỹ có thể hợp tác với Pakistan để xác định cách thức phát huy các dự án của Trung Quốc để phát triển quốc gia Nam Á này [50].

Bài viết “Bóc trần sự bí ẩn của “Ngoại giao bẫy nợ” của Trung Quốc” của tác giả Shahar Hameiri, thuộc Viện Lowy đăng ngày 09/09/2020 trên tờ The Interpreter lấy ví dụ dự án phát triển Hải cảng Hambantota của Sri Lanka để làm sáng tỏ “ngoại giao bẫy nợ” của Trung Quốc. Trung Quốc cho Sri Lanka vay tiền để phát triển hải cảng nhưng do khó khăn không thể trả nợ nên Bắc Kinh sử dụng quyền vận hành hải cảng này cho hoạt động của hải quân Trung Quốc. Sự kiện Hambantota chỉ ra ý đồ chiến lược của Trung Quốc nhưng đồng thời cho thấy rất rõ khả năng quản lý yếu kém của quốc gia tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Tác giả kiến nghị các nhà hoạch định chính sách Australia cần hợp tác với các nước

khác nhằm hỗ trợ phát triển cơ sở hạ tầng theo hướng minh bạch, quản trị tốt buộc Trung Quốc phải điều chỉnh cách thức tiến hành các dự án trong khuôn khổ sáng kiến này [63].

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 Sáng kiến Vành đai, Con đường và tác động của nó đối với Việt Nam.... Các công trình đa phần tập trung nghiên cứu Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Đông Á, rất ít bàn về Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trong quá trình hoàn thành Luận án, Nghiên cứu sinh chỉ tiếp cận được một số ít tài liệu liên quan đến nội dung của đề tài Luận án sau:

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” (Nguyễn Minh Giang chủ biên) năm 2019 đã đề cập đến bối cảnh ra đời, tiến trình triển khai, kết quả thực hiện và tác động của BRI đối với kinh tế, chính trị, an ninh, đối ngoại của Ấn Độ. Tuy nhiên, nội dung đề cập đến BRI tại Nam Á còn quá hạn hẹp, chủ yếu là những trích dẫn liên quan đến đánh giá của học giả nước ngoài về tác động của CPEC đối với Ấn Độ [7].

Trong bài viết “Sáng kiến Vành đai, Con đường: 6 năm nhìn lại”, Cố vấn cao cấp Nguyễn Vinh Quang, năm 2019, Trung tâm Nghiên cứu Chiến lược và Phát triển Quan hệ Quốc tế (CSSD) cho rằng, BRI đã đạt được những thành tựu đáng ghi nhận nhưng Trung Quốc cũng gặp nhiều khó khăn khi vấp phải sự phản đối mạnh mẽ của Hoa Kỳ và đồng minh. Các nhà lãnh đạo Hoa Kỳ công khai chỉ trích sáng kiến này trước các diễn đàn quốc tế, cảnh báo các nước tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường không nên sa vào vòng ngoại giao bẫy nợ dẫn đến lệ thuộc vào Trung Quốc. Mỹ còn gây sức ép với các nước đồng minh nhằm tẩy chay Sáng kiến Vành đai, Con

đường, ra sức tuyên truyền mặt trái của Sáng kiến Vành đai, Con đường, chất vấn tính minh bạch và tính bền vững của sáng kiến này. Trên thực tế, đã có những quốc gia gặp vấn đề về các vấn đề như tham nhũng, nguy cơ vỡ nợ, chủ quyền quốc gia, liên quan đến Sáng kiến Vành đai, Con đường. Điển hình như Sri Lanka phải trao quyền kiểm soát cảng Hambantota cho Trung Quốc 99 năm vì không đủ tiền trả nợ. Một số quốc gia và khu vực dọc tuyến đường phát sinh những mâu thuẫn mới, thậm chí dẫn đến xung đột, chằng chịt trên chặng đường sắp tới, Trung Quốc phải vượt qua nhiều gian nan [12].

Trong bài viết “Vành đai, Con đường: Hướng tới “Giấc mộng Trung Hoa”” đăng trên Tạp chí Cộng sản ngày 02/08/2017, tác giả Trần Việt Thái cho rằng Sáng kiến Vành đai, Con đường hướng tới mục tiêu chiến lược về chính trị, an ninh, kinh tế, chủ quyền lãnh thổ và hướng tới xây dựng một khuôn khổ luật chơi mới trong khu vực và trên thế giới, trong đó, Trung Quốc đóng vai trò dẫn dắt. Ở tầm chiến lược, Sáng kiến Vành đai, Con đường được đưa ra nhằm hiện thực hóa mục tiêu “Giấc mộng Trung Hoa” mà trước hết là tạo dựng sự hiện diện, nâng cao ảnh hưởng về kinh tế tại khu vực xung quanh Trung Quốc. Như vậy, Sáng kiến Vành đai, Con đường xét về bản chất là một công cụ chiến lược giúp Trung Quốc phát triển chiến lược quân sự, chiến lược đối ngoại, ít nhất trong giai đoạn trước mắt. Tuy nhiên, vẫn còn một số quan ngại liên quan đến việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường như cạnh tranh Mỹ - Trung, tranh chấp lãnh thổ, tính chất “đồ sộ” của các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng, sự không hài lòng của một số vùng cư dân, tính liên thông giữa các dự án còn tương đối yếu, Trung Quốc chưa đủ sức đóng vai trò dẫn dắt...[13].

Bên cạnh đó là những công trình phân tích, đánh giá Sáng kiến Vành đai, Con đường tại các khu vực khác, mang ý nghĩa như một sự so sánh, tham chiếu về vai trò, vị thế của Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường. Nổi bật trong đó là 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. Cuối sách trình bày tổng quan về Sáng kiến Vành đai, Con đường từ khi nó là một ý tưởng đến khi được Đại hội XIX Đảng Cộng sản Trung Quốc chính thức đưa vào

Điều lệ Đảng (10/2017); vị trí của Đông Nam Á trong sáng kiến Sáng kiến Vành đai, Con đường , quan điểm của các nước Đông Nam Á đối với sáng kiến này; thực tiễn hợp tác giữa Việt Nam và Trung Quốc, các hàm ý chính sách để tận dụng cơ hội, hạn chế rủi ro từ Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với chiến lược an ninh và phát triển kinh tế của Việt Nam [14].

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 chuyên ngành, sách chuyên khảo, tham khảo, bài báo điện tử, các đề tài nghiên cứu các cấp Các nghiên cứu này được tiếp cận dưới nhiều góc độ khác nhau, nhằm những mục tiêu nghiên cứu 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.

Nguồn tài liệu mà Luận án tiếp cận được từ các công trình nghiên cứu của Trung Quốc chủ yếu là các bài báo khoa học của các học giả có uy tín thuộc các viện nghiên cứu lớn trực thuộc Chính phủ, quân đội Trung Quốc như Viện Nghiên cứu các vấn đề quốc tế đương đại, Viện Khoa học xã hội Trung Quốc, Đại học Quốc phòng Trung Quốc, Viện nghiên cứu các vấn đề quốc tế,... Đây là nguồn tham khảo rất hữu ích đối với Luận án. 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. Giới nghiên cứu Trung Quốc dành nhiều tâm sức để ngợi ca Sáng kiến Vành đai, Con đường, coi đó là nền tảng về phát triển kinh tế, là “chuyến tàu tốc hành” đưa Trung Quốc cùng các nước trên thế giới hướng tới tiến bộ xã hội và phát triển thịnh vượng. Việc khẳng định những lợi ích

mà Sáng kiến Vành đai, Con đường mang lại, cổ vũ và khuyến khích trương giá trị của Sáng kiến Vành đai, Con đường nhằm nâng cao vị thế, vai trò của Trung Quốc trên trường quốc tế, nhằm tập hợp lực lượng cho Trung Quốc để cạnh tranh với Mỹ. Đa phần các công trình nghiên cứu của Trung Quốc cố tình lảng tránh đề cập đến lợi ích chiến lược to lớn mà Sáng kiến Vành đai, Con đường mang lại cho Trung Quốc, những tác động tiêu cực của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với khu vực và an ninh quốc gia của các nước tham gia, tránh bàn luận về sự gia tăng lực lượng của Trung Quốc tại các khu vực mà Sáng kiến Vành đai, Con đường đi qua. Giới nghiên cứu nước này đề cập đến khía cạnh an ninh nhưng chủ yếu chỉ tập trung đánh giá mức độ rủi ro và thách thức an ninh phi truyền thống đối với công nhân Trung Quốc và các dự án đầu tư của Trung Quốc ở nước ngoài. Đây là sự thiếu sót trong các nghiên cứu của giới học giả Trung Quốc.

Các nghiên cứu của học giả Trung Quốc cũng tập trung đánh giá về thuận lợi và thách thức khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á dưới góc nhìn của Trung Quốc. Một số nghiên cứu đề cập đến hạn chế của Trung Quốc khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực này nhưng chưa thực sự sâu sắc. Một số học giả Trung Quốc đề cập đến tầm quan trọng của Nam Á đối với Trung Quốc nhưng khá mờ nhạt. Cách thức đánh giá về mức độ thành công, hạn chế mới chỉ dừng lại mặt bề nổi, họ tìm cách che giấu ý đồ thực chất của Trung Quốc khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á. Một số công trình nghiên cứu của Trung Quốc có đề cập đến vấn đề Biển Đông khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường nhưng chưa đi trực diện vào những vấn đề nổi cộm do Trung Quốc và Sáng kiến Vành đai, Con đường tạo nên.

Trong khi đó, đa phần các công trình nghiên cứu của các học giả quốc tế khác đặc biệt là các nhà nghiên cứu từ Mỹ và các nước đồng minh của Mỹ đều xuất phát từ các cơ quan chuyên trách của Chính phủ và các viện nghiên cứu danh tiếng của Mỹ lại có cái nhìn khác biệt so với giới học giả Trung Quốc. Nhiều học giả phương Tây cũng nhìn nhận những nét tích cực của Sáng kiến Vành đai, Con đường

tại Nam Á như sáng kiến này đã góp phần tạo ra diện mạo mới tại một số nước Nam Á hoặc giúp Nam Á kết nối hiệu quả hơn với các khu vực khác trên thế giới. Tuy vậy, trọng tâm của các nghiên cứu đều tập trung chỉ ra ý đồ của Trung Quốc khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á, tác động của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với an ninh và lợi ích của các quốc gia Nam Á và đề xuất đối sách cho các nước Nam Á khi tham gia vào các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến này. Trong đó, các nghiên cứu của Mỹ và phương Tây luôn tìm cách khai thác những mặt tiêu cực của Sáng kiến Vành đai, Con đường, nhấn mạnh nguy cơ bẫy nợ do các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường đưa đến, phân tích sâu những dự án yếu kém tại các nước tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường để làm giảm uy tín của Trung Quốc, đồng thời nhấn mạnh tham vọng bá quyền của Trung Quốc thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường. Mục đích của các công trình nghiên cứu nêu trên là nhằm hướng các nước theo quan điểm phản đối Sáng kiến Vành đai, Con đường và ngăn chặn ý đồ lôi kéo của Trung Quốc đối với các nước này. Điểm hạn chế từ các công trình nghiên cứu của Mỹ và phương Tây là ít đánh giá những tác động tích cực của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với Nam Á, rất ít tài liệu đề cập đến bài học kinh nghiệm của các nước Nam Á khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, các công trình nghiên cứu cũng chưa có những dự báo về chiều hướng triển khai BRI tại Nam Á trong tương lai gần.

Các công trình nghiên cứu của học giả Nam Á chủ yếu là các tác giả của Ấn Độ có cách nhìn khác nhau tùy thuộc mức độ tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường của mỗi nước. Các công trình nghiên cứu của Ấn Độ đều do các viện nghiên cứu danh tiếng Ấn Độ thực hiện. Cũng giống các nghiên cứu của phương Tây, giới nghiên cứu Ấn Độ tập trung làm rõ ý đồ của Trung Quốc khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á, những thuận lợi, khó khăn của quá trình này. Đặc biệt, các nghiên cứu của Ấn Độ cập nhật về mức độ triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại các nước Nam Á kèm theo khuyến cáo những tác động tiêu cực đối với các nước Nam Á và Ấn Độ, đồng thời thể hiện tương đối rõ nét đối sách mà Ấn Độ ứng xử với Sáng kiến Vành đai, Con

đường. Hạn chế trong các nghiên cứu của Ấn Độ là chưa có dự báo triển vọng các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á, tuy có đề cập đến tầm quan trọng của Nam Á đối với Trung Quốc nhưng sơ sài; ít nhìn thấy những tác động tích cực của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với Nam Á.

Ngoại trừ Ấn Độ và Bhutan, đa phần các nước Nam Á có cách nhìn tương đối tích cực về Sáng kiến Vành đai, Con đường vì các dự án thuộc sáng kiến này có tác dụng cải thiện bộ mặt đất nước, đời sống người dân, nâng cấp cơ sở hạ tầng, thúc đẩy kinh tế tăng trưởng. Một số nghiên cứu đề cập đến bài học kinh nghiệm của nước mình khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường nhưng khá sơ sài. Những công trình này cũng ít đề cập đến tác động tiêu cực của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với an ninh, lợi ích quốc gia, nhất là “bẫy nợ” hạ tầng, có thể do lo ngại những ảnh hưởng đến quan hệ với Trung Quốc.

Các nghiên cứu của Việt Nam đề cập rất ít đến Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á. Một số nghiên cứu có gợi mở những hàm ý với Việt Nam trên các lĩnh vực chính trị, kinh tế, quốc phòng, an ninh, khi đề cập đến những tác động tích cực và tiêu cực của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại các quốc gia Nam Á cũng như các khu vực khác. Tuy nhiên, những phân tích, đánh giá về vấn đề này còn chung chung, chưa sâu sắc. Hiện tại, chưa có một công trình nghiên cứu chuyên sâu nào của Việt Nam về Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á.

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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường. Đây là dữ liệu cơ sở để nghiên cứu tổng quan của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường. 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 dẫn đến chi phối về chính trị” và thu 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 chưa có 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường cần được nghiên cứu kỹ lưỡng để giúp Việt Nam có đối sách phù hợp với Sáng kiến Vành đai, Con đường. 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á.

(7) Làm rõ những bài học kinh nghiệm rút ra từ các nước Nam Á khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường và 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 (vào 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 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Cơ sở lý luận của 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

Chủ nghĩa hiện thực là một trong các trường phái lý thuyết quan trọng nhất trong quan hệ quốc tế, được định hình từ lâu đời và có ảnh hưởng mạnh mẽ đối với tư duy hoạch định chính sách đối ngoại của các quốc gia. Kể từ khi ra đời, chủ nghĩa hiện thực đã có các bước phát triển với nhiều bổ sung khác nhau. Hiện nay, chủ nghĩa hiện thực được chia làm hai phân nhánh chính, đó là chủ nghĩa Hiện thực cổ điển (Classical realism) và chủ nghĩa Hiện thực mới (Neo-realism).

Chủ nghĩa Hiện thực cổ điển cho rằng các quốc gia có chủ quyền là chủ thể chính và luôn tìm cách theo đuổi quyền lực. Chính bản chất ích kỷ, ham muốn

quyền lực của con người đã khiến các quốc gia và cá nhân đặt lợi ích lên trên các giá trị khác. Còn các nhà tân hiện thực lại cho rằng trong một hệ thống vô chính phủ, sự phân bổ quyền lực tương đối giữa các quốc gia trong hệ thống chính là yếu tố then chốt đối với an ninh của mỗi quốc gia. Vì thế, các quốc gia tìm cách nâng cao quyền lực, vì càng có nhiều quyền lực thì vị trí của nước đó trong hệ thống thế giới càng cao, an ninh của quốc gia đó càng được bảo đảm. Các quốc gia cũng tìm cách cân bằng quyền lực với những quốc gia mạnh hơn nhằm giảm thiểu sự chênh lệch về quyền lực, đồng nghĩa với giảm thiểu các đe dọa về an ninh. Tuy cùng đề cao quyền lực nhưng chủ nghĩa hiện thực cổ điển nhấn mạnh cấp độ phân tích cá nhân, còn chủ nghĩa tân hiện thực nhấn mạnh cấp độ phân tích hệ thống quốc tế khi phân tích nguyên nhân các quốc gia tìm cách theo đuổi quyền lực.

Bên cạnh đó thì Chủ nghĩa Hiện thực cũng chỉ ra rằng do theo đuổi mục tiêu là lợi ích quốc gia, quyền lực và tầm ảnh hưởng nên trong quan hệ quốc tế, mỗi quốc gia đều cố gắng giành được nhiều nguồn lực cho mình. Điều này dẫn tới việc các quốc gia luôn ở trong thế cạnh tranh và đối đầu lẫn nhau, không thể duy trì việc hợp tác một cách lâu dài vì mục tiêu chính là quyền lực tối thượng.

Vận dụng những luận điểm tiêu biểu của Chủ nghĩa Hiện thực để phân tích vấn đề Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á, có thể luận giải như sau:

(1) Chủ thể chính là quốc gia – dân tộc có chủ quyền. Lý thuyết này cho rằng, chủ thể cơ bản và quan trọng nhất trong hệ thống quốc tế là các quốc gia-dân tộc có chủ quyền trong khi các chủ thể khác như các tổ chức quốc tế, các tổ chức phi chính phủ, các công ty đa quốc gia, các nhóm hay các cá nhân không có vai trò đáng kể. Và đối với một đất nước rộng lớn như Trung Quốc thì việc theo đuổi quyền lực là đương nhiên để trở thành một cường quốc vươn lên đứng đầu toàn cầu. Chính vì vậy mà ngay sau khi lên nắm quyền Chủ tịch nước Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa (3/2013), Chủ tịch Tập Cận Bình đã đưa ra Sáng kiến Vành đai, Con đường nhằm tái thiết đất nước Trung Quốc trở nên hùng cường như đã từng có trong quá khứ. Việc làm này của Chủ tịch Tập Cận Bình cũng giúp chuyên hoá các năng lực quốc gia thành hành động đối ngoại nhằm thực hiện lợi ích quốc gia.

(2) Các nước luôn coi An ninh chính trị là quan trọng nên Sáng kiến Vành đai,

Con đường mà Trung Quốc đề xướng không chỉ có mục tiêu kinh tế mà còn có cả mục tiêu chính trị. Trung Quốc muốn tranh thủ Nam Á trong đó có Pakistan thông qua các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường để mở đường sang Ấn Độ Dương, thiết lập tuyến vận chuyển năng lượng mới và ngăn chặn chủ nghĩa khủng bố ở phía Tây Trung Quốc, nhất là vùng Tân Cương. Thật vậy, Sáng kiến Vành đai, Con đường đóng vai trò như một cách để giải quyết các thách thức về an ninh ở biên giới phía Tây và các vấn đề về an ninh năng lượng. Việc tích hợp về kinh tế của các tỉnh phía Tây Trung Quốc với hệ thống các chuỗi giá trị của thế giới thông qua các liên kết thương mại với các đối tác láng giềng giúp tăng cường khả năng chống khủng bố, ly khai và cực đoan tôn giáo trong khu vực.

(3) Tăng cường quyền lực bao gồm cả khả năng mở rộng tầm ảnh hưởng và tìm hãm đối thủ: Các nước luôn chú trọng mở rộng tầm ảnh hưởng của mình, do vậy nên Sáng kiến Vành đai, Con đường mà Trung Quốc đang hướng tới nhằm mở rộng không gian chiến lược, tranh giành ảnh hưởng và thiết lập vành đai bao vây, kiểm chế các nước láng giềng, đặc biệt là Ấn Độ. Cũng vì lợi ích quốc gia và dân tộc mà những năm gần đây, Trung Quốc thúc đẩy giải quyết các vấn đề biên giới với 14 nước; đồng thời đẩy mạnh quan hệ với các nước Nam Á khi dùng chính “đại chiến lược” Sáng kiến Vành đai, Con đường thông qua hai “gọng kìm” ở đất liền và trên Ấn Độ Dương, nhằm mở rộng ảnh hưởng ở khu vực này.

(4) Xung đột quyền lực giữa các nước thường xuyên xảy ra nhiều trong quan hệ quốc tế. Bởi quyền lực là thứ quốc gia nào cũng mong muốn và không có giới hạn do quốc gia không bao giờ hài lòng với quyền lực mình đang có cho nên các quốc gia phải tìm mọi cách để đẩy quyền lực lên cao hơn nữa. Cụ thể hơn ở đây là Trung Quốc đã xây dựng Sáng kiến Vành đai, Con đường để đạt được tham vọng bá chủ toàn cầu với “Giấc mộng Trung Hoa” và xây dựng Trung Quốc thành một nước xã hội chủ nghĩa hiện đại, giàu mạnh, dân chủ, văn minh, hài hoà vào năm 2049 nhân kỷ niệm 100 năm thành lập nước Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa.

(5) Các nước đều muốn thể hiện cấu trúc quyền lực bằng hình thức một cực, hai cực và đa cực, trong đó cực chính là trung tâm quyền lực có khả năng chi phối

trong quan hệ quốc tế. Do vậy, Trung Quốc muốn nắm vai trò lớn trong cấu trúc khu vực nên đã triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường làm đòn bẩy. Mỹ và các nước Phương tây, Ấn Độ không muốn nên ngăn chặn lại bằng cách tung ra các chiến lược mới nhằm đối trọng với Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc. Cụ thể, Châu Âu tung chiến lược “Một Châu Âu kết nối toàn cầu”, Mỹ đưa ra “Chiến lược Ấn Độ Dương- Thái Bình Dương tự do và rộng mở” (FOIP), Nhật Bản và Ấn Độ bắt tay phát triển dự án chung gọi là Hành lang tăng trưởng Á- Phi (AAGC), Mỹ cùng Nhật và Úc tái khởi động sáng kiến hạ tầng “Mạng lưới Châm Xanh (BDN), Hội nghị thượng đỉnh Nhóm G7 được tổ chức tại Anh đã đưa ra sáng kiến “Xây dựng lại thế giới tốt đẹp hơn”.

2.1.2 Chủ nghĩa tự do

Chủ nghĩa Tự do cũng là một trong những trường phái quan trọng nhất trong các lý thuyết quan hệ quốc tế. Xuất hiện từ thời kỳ cải cách tôn giáo thế kỷ XVI ở Châu Âu, Chủ nghĩa Tự do đã không ngừng phát triển và giành nhiều quan tâm đối với mối quan hệ giữa chính trị trong nước và chính sách đối ngoại cũng như quan hệ quốc tế của các quốc gia. Đối với chính trị quốc tế, chủ nghĩa tự do đề cao vai trò của các cá nhân, tổ chức với tư cách là các tác nhân trong quan hệ quốc tế bên cạnh nhà nước. Khác với chủ nghĩa Hiện thực cho rằng các quốc gia luôn cạnh tranh lẫn nhau, thì chủ nghĩa Tự do cho rằng các quốc gia thay vì cạnh tranh có thể hợp tác với nhau để cùng đạt được lợi ích chung, đặc biệt là thông qua các thể chế quốc tế, các quốc gia có thể thoả thuận để hợp tác cùng có lợi, đặc biệt là hợp tác để phát triển kinh tế. Thêm vào đó, lý thuyết này khẳng định kinh tế có tác động và ảnh hưởng lớn đến chính trị. Hệ thống quốc tế có vai trò thúc đẩy hợp tác và giảm bớt xung đột. Theo đó, bên cạnh sử dụng sức mạnh cứng trong quan hệ quốc tế thì các quốc gia có thể sử dụng quyền lực mềm và xu hướng này sẽ ngày càng gia tăng.

Trên cơ sở một số luận điểm chính của chủ nghĩa Tự do, có thể áp dụng phân tích, đánh giá về vấn đề “Khu vực Nam Á trong sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc” như sau:

- (1) Về chủ thể trong quan hệ quốc tế thì bên cạnh quốc gia này còn có chủ

thể phi quốc gia như tổ chức quốc tế, công ty xuyên quốc gia, ... các doanh nghiệp. Những doanh nghiệp này là lực lượng chính để tham gia vào Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á với vai trò kết nối khu vực và vùng lãnh thổ và lan toả ra thế giới giúp khẳng định vị thế ngày càng tăng của đất nước Trung Hoa trên vũ đài quan hệ quốc tế.

(2) Việc tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường có tính đến yếu tố trong nước bởi vì đất nước Trung Quốc không phải nhất thể, nên bên trong quốc gia có nhiều lực lượng cùng tham gia, xác định lợi ích quốc gia và chính sách đối ngoại cụ thể ở đây là các doanh nghiệp. Khi chia sẻ và tham gia như vậy, các nhóm lợi ích (các doanh nghiệp) khi tham gia vào đều tìm cách đưa lợi ích nhóm thành lợi ích quốc gia sao cho có lợi cho mình hơn. Do đó, lợi ích quốc gia và chính sách đối ngoại nhiều khi là kết quả của sự đấu tranh, thoả hiệp, liên minh giữa các nhóm chứ không phải lúc nào cũng phản ánh trung thành lợi ích quốc gia. Đây cũng chính là yếu tố làm cho các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường đội vốn, kéo dài thời gian thi công, thiếu minh bạch về tài chính khiến cho các quốc gia Nam Á tham gia vào các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường vướng vào ngoại giao “bẫy nợ”, gánh nặng tài chính không bền vững, rủi ro địa chính trị, môi trường suy thoái.

(3) Vai trò đem lại lợi ích kinh tế và sự phát triển cho các nước tham gia, đặc biệt là các nước có nền kinh tế đang phát triển cũng muốn tham gia vào Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc. Sáng kiến Vành đai, Con đường mang lại lợi ích rất lớn trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế, tăng cường đầu tư cơ sở hạ tầng của các nước Nam Á khi tham gia Sáng kiến này. Bên cạnh đó, Sáng kiến Vành đai, Con đường cũng mang lại một nguồn vốn khổng lồ cho các quốc gia hợp tác. Không thể phủ nhận việc Trung Quốc tăng cường cam kết hợp tác kinh tế tại các nước đang phát triển đã có tác động tích cực tới sự phát triển kinh tế, xã hội của các nước này. Hiện nay, Trung Quốc đã cùng với 150 quốc gia và tổ chức quốc tế ký kết các thỏa thuận hợp tác thuộc khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường [95]. Nguồn vốn dự kiến sẽ triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường khoảng 1.400 tỷ USD, lớn hơn 12 lần so với kế hoạch Marshall của Mỹ (trị giá 120 tỷ USD tính theo thời giá hiện nay) [6].

(4) Hợp tác giữa các quốc gia ngày càng tăng và đang dần thay thế cho xu thế xung đột và trở thành hướng phát triển chính trong quan hệ quốc tế. Trung Quốc muốn sử dụng Sáng kiến Vành đai, Con đường chính là dự án nhằm thúc đẩy hợp tác toàn diện ở khu vực và trên thế giới. BRI được xuất phát nguồn gốc đầu tiên từ hai Sáng kiến: “Vành đai kinh tế, Con đường tơ lụa” và Sáng kiến “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” nhằm hình thành các tuyến kết nối “cứng” và kết nối “mềm” giữa Trung Quốc và phần còn lại của thế giới. Theo quan điểm từ phía Trung Quốc thì Sáng kiến Vành đai, Con đường được triển khai dựa trên nguyên tắc cùng bàn bạc, cùng làm và cùng hưởng lợi; hướng tới xây dựng các cộng đồng chung trách nhiệm, chung lợi ích và chung vận mệnh.

2.1.3 Chủ nghĩa Mácxit mới

Theo quan điểm của chủ nghĩa Mácxit mới, trong quá trình mà các nước nhỏ tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ gặp bất lợi vì các nước này phải tuân theo luật chơi mà các nước lớn đặt ra. Cụ thể ở đây là Trung Quốc chủ động đặt ra luật chơi mà các nước tham gia phải chấp nhận. Đương nhiên, Trung Quốc phải đặt ra những nguyên tắc và quy định có lợi nhất cho mình. Thực tế chứng minh, các nước nhỏ khi tham gia vào các cuộc chơi kinh tế với các nước lớn thường bị vướng vào bẫy thu nhập trung bình, phụ thuộc vào nước lớn ngày càng tăng, môi trường ô nhiễm, kinh tế khủng hoảng, vướng vào bẫy nợ.... Trong Sáng kiến Vành đai, Con đường thì Trung Quốc là chủ đầu tư và đồng thời cũng là chủ thầu của hầu hết các dự án lớn. Do đó, khi các nước nhỏ tham gia các dự án này bằng việc sử dụng các hợp đồng không rõ ràng thì có thể sẽ bị ngập trong nợ nần và phải đối mặt với nguy cơ đánh mất chủ quyền của mình, khiến họ không có sự tăng trưởng bền vững và dài hạn.

Từ thực tế cho thấy, mô hình phát triển hiện tại của Trung Quốc chủ yếu dựa trên thương mại. Chính vì vậy nếu thiết lập được cơ sở hạ tầng tốt hơn sẽ làm gia tăng thương mại, thúc đẩy phát triển. Sáng kiến Vành đai, Con đường hướng tới kết nối và phát triển các khu vực phía tây của Trung Quốc nhưng cũng đồng thời nhắm tới phát triển các thị trường theo hướng có lợi cho họ, chẳng hạn như các thị trường đầy tiềm năng ở khu vực Nam Á. Thêm vào đó, các dự án phát triển hạ tầng là một

“sự đầu tư vào mối quan hệ tốt hơn giữa chính phủ Trung Quốc và chính quyền nước nhận vốn”. Bằng việc trao khoản vay, Trung Quốc giành được lợi thế ngoại giao, thắt chặt quan hệ với nước cụ thể đó. Giống như việc Trung Quốc đang triển khai ở các quốc gia Nam Á như Pakistan, Nepal, Bangladesh, Madives hay Sri LankaTuy nhiên các ngân hàng chính sách của Trung Quốc thường cung cấp tiền cho một dự án cụ thể nào đó ở nước nhận đầu tư với điều kiện các công ty Trung Quốc sẽ thực thi dự án. Như vậy, tiền sẽ chảy từ ngân hàng chính sách của Trung Quốc vào các công ty xây dựng Trung Quốc.

2.1.4 Chủ nghĩa Kiến tạo

Chủ nghĩa Kiến tạo cũng thu hút được giới nghiên cứu thế giới. Chủ nghĩa Kiến tạo bao gồm các quan niệm về bản sắc, các chuẩn tắc, niềm tin và các giá trị cũng mang tính cấu trúc và tạo nên ảnh hưởng mạnh mẽ lên các hoạt động chính trị – xã hội. Theo các nhà kiến tạo, mỗi quốc gia có một bản sắc quốc gia, hay cách quốc gia đó nhận thức về bản thân mình, và bản sắc quốc gia này giúp định hình các mục tiêu mà quốc gia đó theo đuổi, như an ninh, chính sách đối ngoại hay phát triển kinh tế. Tuy nhiên cách thức mà các quốc gia hiện thực hóa các mục tiêu này như thế nào lại phụ thuộc vào bản sắc xã hội, hay là cách các quốc gia nhận thức về bản thân mình trong mối quan hệ với các quốc gia khác trong xã hội quốc tế. Các quốc gia sẽ xác định lợi ích quốc gia của mình dựa trên cơ sở là những bản sắc này [156]. Điều này lý giải cho mục tiêu của Trung Quốc khi đưa ra Sáng kiến Vành đai và Con đường nhằm thực hiện “Giấc mộng Trung Hoa”, phục hưng lại một Trung Quốc mạnh mẽ như trong quá khứ. Bên cạnh đó, cũng lý giải cho lập luận “trỗi dậy hoà bình” mà chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đã đưa ra khi kêu gọi các quốc gia cùng tham gia vào Sáng kiến Vành đai, Con đường với mong muốn tư tưởng “Cùng chung vận mệnh”.

Trên quan điểm của Chủ nghĩa Kiến tạo, cho thấy:

(1) Đánh giá cao vai trò bản sắc nhưng giữa các quốc gia Nam Á và Trung Quốc có sự vênh nhau về mặt văn hoá nên đây cũng chính là điểm không thuận lợi trong quá trình hợp tác. Chính vì sự vênh nhau này mà sự nhìn nhận về mặt lợi ích

của các quốc gia tham gia dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường cũng khác nhau nên việc triển khai tại các nước không đồng bộ, do vậy việc tìm hiểu chủ thể ở đây là các nước Nam Á và Trung Quốc hình thành lợi ích như nào sẽ giúp chúng ta giải thích được một số hiện tượng trong khuôn khổ Sáng kiến này mà những nhà nghiên cứu duy lý thường bỏ qua hoặc giải thích không thấu đáo. Để giải thích việc hình thành lợi ích, các nhà kiến tạo chủ nghĩa tập trung vào bản sắc xã hội của chủ thể nhà nước hoặc dân tộc quốc gia đó. Theo các nhà nghiên cứu này, “ bản sắc là nền tảng của lợi ích”.

(2) Hệ thống chuẩn mực giữa các nước Nam Á và Trung Quốc trong Sáng kiến Vành đai, Con đường cũng rất khác nhau. Đó là hệ thống các qui tắc, ứng xử, yêu cầu, đòi hỏi của xã hội, do chính các quốc gia đặt ra nhằm định hướng cho hành vi của mỗi quốc gia. Chuẩn mực của quốc gia này sẽ khác với quốc gia khác. Vì vậy chúng ta cần phân tích các quốc gia tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường ở góc độ chuẩn mực văn hoá, qui chuẩn xã hội, thể chế, nguyên tắc, qui định và thực hành xã hội tạo dựng nên hệ thống chuẩn mực đó trong Quan hệ quốc tế, từ đó có cách nhìn và nâng cao hiệu quả triển khai Sáng kiến này đối với từng quốc gia.

(3) Các nhận thức chủ quan của lãnh đạo các nước đóng vai trò rất quan trọng trong Sáng kiến Vành đai, Con đường Trung Quốc tại Nam Á. Khi các quốc gia ở Nam Á thay đổi nhà lãnh đạo đứng đầu sẽ dẫn đến việc có tiếp tục triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường hay không và chính họ sẽ ảnh hưởng trong việc lựa chọn có quyết định tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường hoặc đứng ngoài giống như Bhutan và Ấn Độ.

2.2 Cơ sở thực tiễn nghiên cứu đề tài

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 sau đó Ông đề cập lại trong chuyến công du tới 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. Mô hình của Sáng kiến Vành đai, Con đường được minh họa theo ảnh dưới đây:



H2.3: Sáng kiến Vành đai, con đường của Trung Quốc

Nguồn: tapchingnienuu.org

Quan sát bản đồ trên cho thấy Sáng kiến Vành đai, Con đường gồm hai nhánh chính là Vành đai kinh tế con đường tơ lụa (Vành đai) và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (Con đường). Một là “Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa” (SREB) trên bộ với ba nhánh chính, mục tiêu là hình thành cầu nối Á - Âu và phát triển các hành lang kinh tế Trung Quốc với Mông Cổ, Nga, Trung Á và Đông Nam Á. Vành đai này là trục chính gồm nhiều nhánh đường bộ, đường sắt cao tốc, đường ống... và xuất phát từ Trung Quốc hướng tới Châu Âu và các nước Trung Á, Đông Nam Á. Hai là, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (MSR) là trục chính gồm

hành lang kinh tế cũng xuất phát từ Trung Quốc qua Ấn Độ Dương tới Nam Á, Trung Đông, châu Phi và Địa Trung Hải. Tên ban đầu của Sáng kiến này là “Một vành đai, một con đường” (One Belt, One Road - OBOR) (năm 2013), nhưng trong quá trình phát triển quy mô, OBOR xuất hiện nhiều nhánh phụ nên được đổi thành Sáng kiến Vành đai và con đường (2016) cho đến nay.

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

Trung Quốc xác định Sáng kiến Vành đai, Con đường là bước đi đột phá để thực hiện toàn diện chiến lược đối nội và đối ngoại trong bối cảnh mới. Trung Quốc chủ trương thực hiện đồng bộ các giải pháp theo phương châm: kinh tế-thương mại là “trọng tâm”, chính trị ngoại giao là “tiên phong”, văn hóa là “động lực” và quân sự là yếu tố “hỗ trợ”, đẩy mạnh quá trình triển khai Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, tạo lập hai hướng “đi ra bên ngoài”, đưa Trung Quốc trở thành “trung tâm kết nối” thế giới nhằm gia tăng “quyền lực mềm” trên trường quốc tế, từng bước trở thành “siêu cường số 1” thế giới trong những thập niên tới. Có thể đề cập đến một số mục tiêu bản chất nhất định của Trung Quốc trong Sáng kiến Vành đai, Con đường như sau:

- *Về kinh tế*

Thông qua phương thức kết nối hệ thống hạ tầng giữa các châu lục của Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc kỳ vọng sẽ đạt được đồng thời nhiều mục tiêu kinh tế, nhằm mở rộng hợp tác đầu tư, thương mại, tài chính với các nước và chuyển đổi mô hình phát triển kinh tế trong nước. Điều này được thể hiện trên 3 phương diện: (i) Đẩy nhanh tốc độ “đi ra ngoài” của các doanh nghiệp Trung Quốc, nhằm giải quyết vấn đề dư thừa năng lực sản xuất trong nước (đặc biệt trong lĩnh vực xây dựng hạ tầng) và nguồn dự trữ ngoại tệ tương đối lớn, từ đó đem lại lợi ích thiết thực, lâu dài cho Trung Quốc. (ii) Đẩy nhanh quá trình quốc tế hóa đồng Nhân dân tệ (NDT), thực hiện nhanh hơn tiêu chí đưa NDT trở thành đồng tiền có giá trị thanh toán mạnh trong “giỏ” tiền tệ quốc tế, góp phần xúc tiến mạnh mẽ, hiệu quả hơn hợp tác thương mại quốc tế giữa Trung Quốc với các nước. (iii) Phát triển kinh tế vùng miền cân bằng, hợp lý hơn, đẩy nhanh quá trình hiện đại hóa khu vực miền

Tây và những khu vực chậm phát triển, góp phần tháo gỡ vấn đề tôn giáo, dân tộc căng thẳng tại Tân Cương, Tây Tạng. Như vậy, thông qua áng kiến này, Trung Quốc kỳ vọng sẽ tạo dựng được một hệ thống liên kết kinh tế - tài chính khu vực kiểu mới do Trung Quốc điều phối, tăng cường ảnh hưởng trên phạm vi toàn cầu và nâng cao sức cạnh tranh quốc tế nhất là với Mỹ.

Sáng kiến Vành đai, Con đường giúp Trung Quốc hình thành cấu trúc mở cửa đối ngoại toàn diện, đồng thời tạo thế phát triển hài hòa giữa miền Đông với miền Tây. Sáng kiến Vành đai, Con đường giúp Trung Quốc mở rộng nhiều thị trường xuất khẩu mới, từ đó tạo ra không gian chiến lược rộng lớn hơn cho các khu vực kinh tế của Trung Quốc trong việc chuyển dịch cơ cấu ngành nghề. Đặc biệt, với việc hình thành các định chế tài chính mới, Trung Quốc sẽ có thể nâng cao được vai trò và vị thế điều phối nguồn tài chính khu vực, tạo điều kiện thuận lợi hơn để Trung Quốc thúc đẩy tiến trình “quốc tế hóa” đồng Nhân dân tệ, đưa đồng Nhân dân tệ thành đồng tiền mạnh, cạnh tranh với đồng USD của Mỹ.

- *Về đối ngoại*

Tham vọng lớn của Trung Quốc khi đề xuất Sáng kiến Vành đai, Con đường là tạo lập một trật tự thế giới mới do Trung Quốc chi phối và điều hành. Trung Quốc cho rằng việc thực hiện Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ giúp họ và các nước cùng tận hưởng các cơ hội, cùng chia sẻ những thách thức, cùng phát triển, cùng phồn vinh. Đây là một trong những phương châm do Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đề xuất, thực chất nhằm tạo dựng môi trường quốc tế thuận lợi cho sự tiếp tục “trỗi dậy” của Trung Quốc, lôi kéo các nước tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, từ đó tạo ra một hình thức liên kết mới giữa các nước, từng bước tạo lập trật tự quốc tế mới “kiểu Trung Quốc” đối lập với trật tự quốc tế hiện nay do Mỹ và phương Tây thiết lập (áp đặt bằng sức mạnh) [52].

Trung Quốc muốn khẳng định vị thế, vai trò và uy tín lãnh đạo của nước lớn, trong đó có vai trò lãnh đạo của cá nhân Chủ tịch Tập Cận Bình. Mục tiêu này được ông Tập Cận Bình đề xuất ngay trong năm đầu tiên lên nắm quyền và sau khi có nhiều điều chỉnh chính sách đối nội, đối ngoại quan trọng (đẩy mạnh chống tham

những, chuyển từ chính sách “giấu mình chờ thời” sang “chủ động hành động” ...) nhưng cũng đối mặt với nhiều khó khăn, thách thức. Trung Quốc cần một cú hích để khẳng định vị thế trên trường quốc tế cũng như nội bộ trong nước. Sáng kiến Vành đai, Con đường hội tụ đầy đủ nhiều yếu tố để thực hiện mục tiêu đó.

Trung Quốc mong muốn từng bước hạ thấp tầm ảnh hưởng toàn cầu của Mỹ. Với phạm vi bao trùm 3 lục địa Á-Âu-Phi, Sáng kiến Vành đai, Con đường cho thấy ý đồ của Trung Quốc muốn “phân chia thế giới” với Mỹ. Thông qua hợp tác, liên kết, Trung Quốc sẽ từng bước mở rộng ảnh hưởng về kinh tế và chính trị đối với các nước nằm trong phạm vi Sáng kiến Vành đai, Con đường, trước hết là các quốc gia Châu Á. Khi đó, lợi ích của các nước quan hệ với Trung Quốc sẽ gia tăng, khiến các nước này sẽ quay lưng với Mỹ, giảm mức độ hỗ trợ Mỹ trong chiến lược ngăn chặn, kiềm chế Trung Quốc. Đó là nhân tố rất quan trọng góp phần từng bước đẩy ảnh hưởng của Mỹ ra khỏi khu vực.

Thông qua các mối liên kết, hợp tác trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường Trung Quốc có thể làm “mềm hóa” mục tiêu tranh chấp chủ quyền và cạnh tranh lợi ích với các nước láng giềng, tạo môi trường thuận lợi cho Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng ra bên ngoài. Đặc biệt, khi Sáng kiến Vành đai, Con đường được thúc đẩy thì lợi ích chung giữa Trung Quốc và các nước liên quan sẽ ngày càng lớn, đồng nghĩa với khả năng gia tăng mức độ phụ thuộc của các nước vào Trung Quốc, khiến sức mạnh mềm và sức ảnh hưởng của Trung Quốc được mở rộng hơn, giúp Trung Quốc khẳng định rõ hơn vị thế cường quốc trên trường quốc tế và năng lực cạnh tranh với nền văn minh phương Tây. Khi đó, các quan điểm của Trung Quốc như “chung sống hòa bình”, “hợp tác cùng thắng”, “cộng đồng chung vận mệnh”... sẽ được phổ cập, từng bước hình thành nên một giá trị quan mới “kiểu Trung Quốc”, giúp Trung Quốc gia tăng sức mạnh mềm, tạo thế và lực cho Trung Quốc cạnh tranh ảnh hưởng với Mỹ.

- *Về đối nội*

Trung Quốc hết sức kỳ vọng rằng, sự kết nối hạ tầng, thương mại, tài chính sẽ là điều kiện hết sức thuận lợi góp phần giải quyết vấn đề nổi cộm trong nước như

thị trường sức lao động và năng lực sản xuất dư thừa, nhu cầu thu hút tài nguyên bên ngoài và tăng cường an ninh quốc gia. Đồng thời, sự ra đời của Sáng kiến Vành đai, Con đường có thể giúp Trung Quốc giải quyết được sự chênh lệch giàu nghèo giữa các vùng, nhất là ở miền Tây và vấn đề Tân Cương, Tây Tạng. Trước đây Trung Quốc đã thực hiện Chiến lược đại khai phá miền Tây trong vài chục năm nhưng hiệu quả không cao. Thành quả lớn nhất chỉ dừng lại ở việc cải thiện, nâng cấp hệ thống giao thông tại khu vực miền Tây, trong khi ngành công nghiệp, nông nghiệp lại chưa có bước phát triển đột phá. Do đó, nếu không mở ra bên ngoài thì những khu vực này trong vài chục năm nữa cũng sẽ không thể phát triển. Ở chiều ngược lại, nếu Sáng kiến Vành đai, Con đường thành công, Trung Quốc sẽ có điều kiện hết sức thuận lợi để tiếp tục giải quyết được các vấn đề văn hóa, dân tộc, trong đó nổi cộm là vấn đề Tân Cương, Tây Tạng.

Thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc mong muốn tăng cường sức mạnh đoàn kết dân tộc, phát huy lợi thế của người Hoa và Hoa kiều ở nước ngoài để cùng thực hiện mục tiêu “phục hưng dân tộc Trung Hoa”. Do Sáng kiến Vành đai, Con đường là một chiến lược lớn, thể hiện quyết tâm và tham vọng đưa Trung Quốc trở thành “siêu cường thế giới”, nên nó có sức hiệu triệu mạnh mẽ đối với người Hoa ở trong và ngoài nước, trong công cuộc “phục hưng vĩ đại dân tộc Trung Hoa”. Đặc biệt, việc triển khai sáng kiến này sẽ giúp Trung Quốc huy động sức mạnh của người Hoa ở nước ngoài để mở rộng ảnh hưởng ở khu vực và trên trường quốc tế. Hiện có khoảng hơn 60 triệu người Hoa ở hơn 145 nước, trong đó đa phần ở Đông Nam Á (khoảng 30 triệu). Lực lượng người Hoa có tiềm lực kinh tế mạnh (có tổng số vốn hơn 4.500 tỉ USD) chiếm lĩnh các lĩnh vực kinh tế chủ chốt ở nhiều nước nhất là ở Đông Nam Á [111]. Đây chính là lực lượng hết sức lợi thế cho Trung Quốc trong tiến trình xúc tiến các hạng mục hợp tác trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường.

- *Về an ninh năng lượng và an ninh quốc gia*

Sáng kiến Vành đai, Con đường là công cụ hữu hiệu để đảm bảo mục tiêu an ninh năng lượng của Trung Quốc. Để duy trì tốc độ tăng trưởng kinh tế, Trung

Quốc hiện phải tiêu thụ một lượng năng lượng khổng lồ. Con khát năng lượng ngày càng tăng của Trung Quốc là hậu quả của sự bùng nổ kinh tế, sự mở rộng ngoại thương, gia tăng thu nhập, gia tăng dân số, mức tiêu thụ năng lượng tính theo đầu người tăng và đô thị hoá không ngừng..... Trung Quốc hiện đã vượt Nhật để trở thành quốc gia tiêu thụ dầu mỏ lớn thứ hai thế giới (mức độ tiêu thụ hơn 10 triệu thùng/ngày). Theo Cơ quan năng lượng quốc tế (IEA – International Energy Agency), lượng dầu mỏ nhập khẩu của Trung Quốc sẽ tăng gấp 5 lần (từ 2 triệu thùng dầu mỗi ngày lên gần 11 triệu thùng dầu mỗi ngày) vào năm 2030. Thiếu hụt dầu mỏ và khí đốt sẽ trở thành những thiếu hụt nghiêm trọng nhất ảnh hưởng đến an ninh năng lượng của Trung Quốc. Điều đó đồng nghĩa với việc Trung Quốc sẽ buộc phải nhập khẩu 80% lượng dầu mỏ tiêu dùng trong nước [106]. Vì thế, nếu triển khai thành công Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc phân nào giải quyết được bài toán về đảm bảo an ninh năng lượng trong tương lai.

Một chiều cạnh đáng lưu tâm là khi khu vực miền Tây Trung Quốc được kết nối với thế giới bên ngoài thì Trung Quốc sẽ có nhiều cơ may giữ vững và tăng cường bình diện an ninh quốc gia, trước hết là khả năng ngăn chặn hoạt động ly khai của Tân Cương, Tây Tạng. Khu vực miền Trung và miền Tây là nơi còn nhiều tiềm năng phát triển, cũng là nơi hứa hẹn nhiều cơ hội hợp tác – nhất là hợp tác vận chuyển dầu khí với Trung Á và Nam Á. Miền Tây phát triển thịnh vượng sẽ là “van hãm” hiệu quả trước các mối đe dọa tiềm ẩn đối với an ninh quốc gia Trung Quốc. Do vậy, việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ có lợi cho mục tiêu mở rộng chiều sâu chiến lược và tăng cường an ninh quốc gia cho Trung Quốc, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế của khu vực khó khăn nhất là Tây Tạng và Tân Cương, từ đó giúp giảm thiểu nguy cơ ly khai sắc tộc của hai khu vực này [38].

Bên cạnh đó, Sáng kiến Vành đai, Con đường còn có khả năng hỗ trợ Trung Quốc mở rộng hoạt động quân sự ra bên ngoài [37], đưa Trung Quốc trở thành “cường quốc quân sự thế giới”, bởi vì thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc có thể xây dựng hệ thống cảng biển lưỡng dụng dọc “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”. Đồng thời thúc đẩy thiết lập các cơ chế an ninh mới nhằm

“bảo vệ lợi ích chung”, thậm chí là tạo cơ để đưa quân ra nước ngoài “bảo vệ lợi ích” của Trung Quốc.

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

- Phạm vi triển khai của Sáng kiến Vành đai và Con đường

Phạm vi hoạt động của Sáng kiến Vành đai, Con đường hết sức rộng lớn, liên quan trực tiếp, gián tiếp đến hầu hết các nước của ba châu lục, với hàng trăm quốc gia, tổng dân số khoảng 4,5 tỉ người, trong đó có khoảng 65 nước nằm trong trục chính của hai “con đường tơ lụa” với các tuyến đi chính như sau:

Vành đai kinh tế con đường tơ lụa (SREB) khởi đầu từ thành phố Tây An, Tỉnh Thiểm Tây, qua phía Tây Trung Quốc đến Trung Á, qua Iran, Iraq, Syria và Thổ Nhĩ Kỳ, sau đó đi qua eo biển Bosphorus (Thổ Nhĩ Kỳ) đến Trung và Đông Âu (Nga, Hungary, Rumani, Séc...), sau đó tới Đức, Hà Lan và đi đến cuối cùng là thành phố Venice/Italia [35].

Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (MSR) xuất phát từ thành phố Phúc Châu/Tỉnh Phúc Kiến, qua Quảng Tây, Quảng Đông, Hải Nam đến các nước ven Biển Đông vượt qua eo biển Malacca, sau đó tiến sang Ấn Độ vòng quanh Ấn Độ qua Pakistan ngang qua Ấn Độ Dương sang Kenya, tiếp đó tiến về phía bắc qua khu vực Sừng châu Phi, có đoạn nối với Vịnh Ba Tư, Từ châu Phi qua Biển Đỏ vào Địa Trung Hải từ đó qua Athen (Hi Lạp) trước khi gặp Con đường tơ lụa trên đất liền ở Venice/Italia.

- Phạm vi nội dung hợp tác của Sáng kiến Vành đai, Con đường gồm 5 trục liên kết chính:

(1) Kết nối chính sách là yếu tố đảm bảo quan trọng. Thứ nhất, đây là sáng kiến mang tầm chiến lược lớn, liên quan đến nhiều nước nên cần có sự kết nối chính sách giữa các chính phủ. Thứ hai, sự kết nối chính sách sẽ tăng cường lòng tin chính trị giữa các quốc gia, tạo tiền đề đạt tới đồng thuận chính sách giữa các nước tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, đảm bảo cho sáng kiến này được triển khai thuận lợi. Thứ ba, kết nối chính sách sẽ giúp các nước giải quyết kịp thời khó khăn, vướng mắc để các hạng mục hợp tác được khai thông và vận hành trôi chảy. Theo đó, Trung Quốc tuyên bố sẵn sàng thảo luận với các nước để giải quyết các vấn đề khúc mắc, tạo không gian thông thoáng nhất cho việc thống nhất chính sách

trong lộ trình triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường trên cơ sở tin cậy lẫn nhau. Trung Quốc chủ trương tích cực xây dựng các cơ chế giao lưu trao đổi chính sách vĩ mô giữa các chính phủ và chính quyền các cấp, làm sâu sắc việc dung hòa các lợi ích, thúc đẩy lòng tin chính trị, nhằm đạt được nhận thức mới trong hợp tác [36].

(2) Kết nối hạ tầng là lĩnh vực ưu tiên. *Thứ nhất*, hạ tầng và giao thông là “nền tảng” làm gia tăng khả năng kết nối giữa các nước, góp phần đẩy nhanh tiến trình thực hiện Sáng kiến này. *Thứ hai*, Trung Quốc có ưu thế về vốn, công nghệ, nhất là về đường sắt cao tốc, trong khi đó đa phần các nước “dọc tuyến đường” đều có cơ sở hạ tầng chưa phát triển và có nhu cầu vay vốn lớn để phát triển cơ sở hạ tầng, điều này tạo thuận lợi cho Trung Quốc mở rộng đầu tư. Trung Quốc khẳng định sự liên thông về hệ thống hạ tầng, bao gồm các tuyến đường bộ, đường biển, đường không giữa các châu lục, trên cơ sở tôn trọng chủ quyền quốc gia. Trong đó, xây dựng cơ chế điều hành vận tải, thủ tục hải quan thống nhất; tăng cường xây dựng hệ thống cảng biển và vận tải cảng biển, vận tải hàng không dân dụng, tăng cường kết nối mạng lưới dẫn dầu, khí đốt, mạng lưới điện xuyên quốc gia, xúc tiến xây dựng hệ thống cáp quang xuyên biên giới, hệ thống cáp quang thông tin đáy biển và thông tin vệ tinh, là những nội dung quan trọng trong quá trình “liên thông” hệ thống hạ tầng giữa các quốc gia dọc theo SREB và MSR. Như vậy, 4 lĩnh vực kết nối hạ tầng quan trọng nhất đã được Trung Quốc xác định gồm: hạ tầng giao thông, năng lượng, viễn thông và khu công nghiệp, trong đó, hạ tầng giao thông là lĩnh vực chính yếu, 3 lĩnh vực còn lại được xem trọng đặc biệt và danh sách các lĩnh vực đầu tư có thể chưa dừng lại [36].

(3) Kết nối thương mại là nội dung trọng điểm. Trung Quốc coi trọng kết nối thương mại, xác định đây là lĩnh vực quan trọng để tăng cường niềm tin chính trị của một số nước đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường. Vì rằng: *Thứ nhất*, Trung Quốc có tiềm lực kinh tế lớn đồng thời có thế mạnh về thị trường và nguồn vốn. *Thứ hai*, Trung Quốc và các nước nằm trong phạm vi sáng kiến này hiện là những đối tác kinh tế quan trọng của nhau. *Thứ ba*, đa phần các nước “dọc tuyến đường” tở lựa đều có nhu cầu thúc đẩy hợp tác kinh tế-thương mại, nhất là thu hút vốn đầu tư của Trung Quốc để phát triển kinh tế. Theo đó, Trung Quốc chú trọng tiêu chí thuận lợi hóa thương mại, xây dựng môi trường kinh doanh lành mạnh và thành lập các khu thương mại tự do.

Trọng điểm của hợp tác là tối ưu hóa cơ cấu thương mại, tìm kiếm điểm tăng trưởng mới trong thương mại, thúc đẩy cân bằng thương mại; mở rộng hợp tác thăm dò, tìm kiếm các nguồn năng lượng truyền thống như than đá, dầu mỏ, khoáng sản; tích cực thúc đẩy hợp tác năng lượng sạch, năng lượng tái sinh như thủy điện, điện hạt nhân, điện mặt trời, thúc đẩy hợp tác chuyển đổi nguồn năng lượng tại chỗ. Trung Quốc nhấn mạnh, các nước tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường cần tăng cường hoàn thiện hệ thống quản lý, giám sát hải quan điện tử, giám sát chi phí và nâng cao tính minh bạch trong hoạt động dịch vụ thương mại [36].

(4) Kết nối tài chính là trụ cột quan trọng. Trung Quốc xác định hợp tác tài chính đóng vai trò trợ lực quan trọng trong quá trình triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường bởi vì: *Thứ nhất*, chiến lược này cần một khoản đầu tư lớn, một mình Trung Quốc không đủ nguồn lực để thực hiện; *thứ hai*, khi các bên kết nối với nhau về tài chính sẽ tạo ra nguồn lực khổng lồ để “hỗ trợ” cho kết nối trên các lĩnh vực khác, nhất là đối với việc thực hiện các dự án hạ tầng. Theo đó, Trung Quốc tích cực thiết lập các cơ chế tài chính mới như một “luật chơi” riêng để điều phối và ràng buộc tài chính đối với các nước tham gia xây dựng Vành đai và Con đường. Minh chứng là sự ra đời của Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng Châu Á - AIIB, Quỹ Con đường tơ lụa (SRF). Bên cạnh đó, Trung Quốc chủ trương tăng cường hợp tác giám sát tài chính tiền tệ, từng bước xây dựng cơ chế điều tiết giám sát trong khu vực, hoàn tất việc chế định cơ chế cảnh báo và đối phó rủi ro, khi có nguy cơ khủng hoảng tài chính tiền tệ mang tính khu vực. Trung Quốc ủng hộ các chính phủ, doanh nghiệp, các tổ chức tài chính có năng lực tín dụng cao phát hành trái phiếu đồng Nhân Dân tệ (NDT) tại thị trường Trung Quốc và đồng ngoại tệ tại thị trường quốc tế. Mục tiêu lâu dài của Trung Quốc là đồng NDT được sử dụng như một đồng tiền thanh toán thương mại quốc tế.

(5) Kết nối lòng dân là cội gốc xã hội. Trung Quốc xác định đây là nền tảng xã hội trong xây dựng SREB và MSR, bởi vì: *Thứ nhất*, bất kể chính sách nào muốn thực hiện thành công đều phải có sự ủng hộ và tham gia của người dân, Sáng kiến Vành đai, Con đường cũng không phải là ngoại lệ. *Thứ hai*, hiện nay, người dân một số nước liên quan đến Sáng kiến Vành đai, Con đường còn cảnh giác và thiếu

thiện cảm đối với Trung Quốc, nên gây khó khăn cho Trung Quốc trong thúc đẩy quan hệ, triển khai chính sách, sáng kiến. *Thứ ba*, kết nối lòng dân vừa là mục tiêu vừa là biện pháp để Trung Quốc triển khai sáng kiến này và là điều kiện quan trọng để Trung Quốc gia tăng sức mạnh mềm. Theo đó, Trung Quốc khuyến khích mọi hoạt động giao lưu văn hóa, khoa học, giáo dục, thể thao, du lịch, giao lưu thanh niên, giao lưu các tổ chức xã hội, nhằm tăng cường hiểu biết và tin cậy lẫn nhau giữa các quốc gia. Trung Quốc tuyên bố cung cấp 10.000 học bổng du học Trung Quốc cho học sinh các quốc gia dọc theo Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trung Quốc đề nghị phát huy đầy đủ vai trò cầu nối của các chính đảng; tăng cường giao lưu hữu nghị giữa các tổ chức và đảng phái chính trị, các cơ quan lập pháp của các quốc gia nằm trên tuyến đường Sáng kiến Vành đai, Con đường; triển khai hợp tác giao lưu giữa các thành phố; hoan nghênh việc kết nghĩa giữa các thành phố lớn của các quốc gia thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường [36].

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 bàn 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

Về vị trí địa lý, Nam Á nằm ở khu vực phía nam của lục địa Châu Á, phía Tây giáp với Biển Ả Rập, phía Đông giáp với Vịnh Bengal, phía Nam giáp với Ấn Độ Dương, phía Bắc là hệ thống núi Himalaya. Các quốc gia thuộc Nam Á gồm Ấn Độ, Pakistan, Bangladesh, Srilanka, Maldives, Bhutan, Nepal với tổ chức hợp tác của khu vực này là Hiệp hội hợp tác khu vực Nam Á (SAARC). Nam Á có diện tích khoảng 6,4

triệu km², chiếm 11,71% diện tích Châu Á và chiếm 3,5% diện tích bề mặt đất liền của trái đất. Dân số Nam Á hiện nay khoảng 1,94 tỉ người, chiếm ¼ dân số thế giới và đây là khu vực địa lý đông dân nhất, có mật độ dân số cao nhất thế giới [168]. Nam Á còn là khu vực có nền văn minh cổ đại và có sự đa dạng về ngôn ngữ, dân tộc và tôn giáo. Xét về góc độ chính trị quốc tế, địa chiến lược, khu vực này thu hút được sự quan tâm của thế giới về căng thẳng hạt nhân giữa Ấn Độ và Pakistan và nơi có tuyến đường vận chuyển trên biển nối phương Đông và phương Tây thông qua Ấn Độ Dương.

Về kinh tế, theo đánh giá của Quỹ Tiền tệ Quốc tế tháng 08/2019, tốc độ tăng trưởng kinh tế của Nam Á là 6,8%, với tổng GDP của khu vực là 3,461 nghìn tỉ USD và GDP đầu người là 7.029 USD. Trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, Trung Quốc đặc biệt coi trọng khu vực Nam Á thể hiện ở chỗ: chuyến thăm Pakistan vào tháng 4/2015, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận bình đã phát biểu khu vực Nam Á là nơi giao hội đường biển Vành đai, Con đường, là phương hướng quan trọng và đối tác hợp tác trong việc thúc đẩy kiến thiết Vành đai, Con đường [136]. Các nhà hoạch định chính sách của Trung Quốc cho rằng việc có chỗ đứng ở Nam Á hoặc đảm bảo hội nhập kinh tế với khu vực này không chỉ là điều kiện quan trọng để củng cố sự hiện diện chiến lược của Trung Quốc tại khu vực nội địa Á - Âu mà còn nhằm ngăn chặn mọi nỗ lực trong tương lai đến từ những đối thủ muốn kìm hãm Trung Quốc ở Đông Á [68].

Hơn nữa, đây là khu vực láng giềng của Trung Quốc. Sự ổn định và mối quan hệ hữu hảo của các quốc gia láng giềng ảnh hưởng rất lớn đối với sự phát triển của Trung Quốc. Ngay từ khi bắt đầu triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường thì Nam Á đã là địa bàn có mật độ cao nhất các dự án được Trung Quốc đầu tư khai thác. Cho tới nay, Nam Á đang nổi lên và ngày càng khẳng định là “khu vực ưu tiên hàng đầu” trong kế hoạch của Trung Quốc. Dưới thời Chủ tịch Tập Cận Bình, ngoại giao láng giềng được chú trọng thực hiện gắn với “Hai Mục tiêu thế kỷ” và “Giấc mộng Trung Hoa” của Trung Quốc. Trong quá khứ, Trung Quốc coi Nam Á là ưu tiên thứ ba sau Đông Bắc Á và Đông Nam Á trong chính sách đối ngoại của mình, tập trung chủ yếu vào thúc đẩy quan hệ hợp tác chính trị và an ninh, thiếu vắng hợp tác kinh tế-thương mại. Tuy nhiên,

hiện nay, Trung Quốc đã thay đổi nhận thức, điều chỉnh chiến lược đối với Nam Á. Trong Sáng kiến Vành đai, Con đường do Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình khởi xướng khẳng định vị trí, tầm quan trọng của Nam Á, như giới nghiên cứu Trung Quốc đánh giá là “sự tái phát hiện vị thế chiến lược của Nam Á” [148]. Hay một nhà nghiên cứu của Viện nghiên cứu quốc tế Trung Quốc (CIIS) đã nhấn mạnh rằng Trung Quốc và Nam Á mở ra một “thời khắc mùa xuân” trong quan hệ [53].

Tại Nam Á, Pakistan được coi là “đồng minh” thân cận của Trung Quốc, là quốc gia công nhận nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa từ rất sớm (năm 1950) và thường xuyên ủng hộ Trung Quốc cả về chính trị, an ninh và ngoại giao ở cấp độ khu vực và quốc tế. Trong khi đó, các quốc gia khác như Nepal, Sri Lanka, Maldives, Bangladesh vốn trước đây nằm trong vòng ảnh hưởng của Ấn Độ, trình độ phát triển yếu kém, rất muốn Trung Quốc hiện diện tại khu vực để cân bằng ảnh hưởng với Ấn Độ [67]. Sự vượt trội của Ấn Độ ở Nam Á thể hiện từ diện tích, quy mô dân số, GDP, khả năng về quân sự, hạt nhân và tên lửa. Một số nước Nam Á cho rằng Ấn Độ thực thi chính sách bá quyền khu vực khi hậu thuẫn cho Bangladesh trở thành quốc gia độc lập năm 1971; Ấn Độ tiến hành thử vũ khí hạt nhân đầu tiên năm 1974 và sát nhập Sikkim vào Ấn Độ năm 1975. Nepal là một quốc gia biệt lập, phụ thuộc hoàn toàn vào cảng biển của Ấn Độ để vận chuyển hàng hóa phục vụ cho trao đổi thương mại với bên ngoài, thường xuyên chịu sức ép của Ấn Độ trong quan hệ với Trung Quốc. Mặc dù Ấn Độ tham gia vào các dự án phát triển cơ sở hạ tầng ở Nam Á như tại Bangladesh, Sri Lanka nhưng hiệu quả không cao. Do vậy, các nước này cần nguồn vốn đầu tư và viện trợ của Trung Quốc để phát triển kinh tế, cơ sở hạ tầng của đất nước. Họ hi vọng Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc sẽ nâng cao chất lượng cuộc sống, thúc đẩy giao lưu, thông thương với Nam Á nhờ mạng lưới cơ sở hạ tầng do Trung Quốc xây dựng. Vị trí địa kinh tế và địa chiến lược của Nam Á là động lực chính thúc Trung Quốc tăng cường sự can dự vào khu vực này thông qua việc thiết lập quan hệ đối tác quân sự và kinh tế, viện trợ phát triển với các quốc gia đơn lẻ nhằm kiềm chế sự lớn mạnh của đối thủ cạnh tranh tại châu Á hiện nay của Trung Quốc là Ấn Độ.

Nhìn tổng thể từ góc độ kinh tế thì khu vực Nam Á gồm nhiều quốc gia kém phát triển do đó họ khát vốn đầu tư và rất cần xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật. Đây được coi là thị trường lý tưởng mới cho hàng hóa giá rẻ của Trung Quốc, đồng thời giúp Trung Quốc giải phóng nguồn vốn nhàn rỗi, dư thừa trong lĩnh vực đầu tư, nhất là đầu tư cơ sở hạ tầng. Bên cạnh đó, Nam Á tiếp giáp với miền Tây Trung Quốc với đường biên giới dài, trong đó Nam Á chung với Tân Cương 5000 km, Tây Tạng 2.500km và Vân Nam là 4060 km [61]. Đây là khu vực kém phát triển hơn so với miền Đông của Trung Quốc. Từ khi cải cách mở cửa đến nay, tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc tập trung chủ yếu ở khu vực miền Đông, đặc biệt là vùng duyên hải của Trung Quốc. Do vậy, tình trạng phát triển mất cân đối khu vực, bất bình đẳng về thu nhập và mức thịnh vượng giữa các vùng miền ngày càng gia tăng. Đây cũng là nguyên nhân khiến Trung Quốc có thể sẽ rơi vào bẫy thu nhập trung bình. Tháng 11/1999, Chính phủ Trung Quốc công bố Chiến lược Đại khai phá miền Tây. Phạm vi của sáng kiến này bao trùm 6 tỉnh gồm Cam Túc, Quý Châu, Thanh Hải, Sơn Tây, Tứ Xuyên, Vân Nam, 5 khu vực tự trị gồm Quảng Tây, Nội Mông, Ninh Hạ, Tây Tạng, Tân Cương và một thành phố là Trùng Khánh. Các nhà hoạch định chính sách Trung Quốc cho rằng, tăng cường kết nối miền Tây Trung Quốc với các nước láng giềng Nam Á và Trung Á là bước đi quan trọng để thực hiện chiến lược xóa bỏ chênh lệch phát triển vùng miền của Đảng Tiểu Bình, củng cố khối đoàn kết dân tộc, bảo đảm an ninh biên giới và ổn định xã hội [47].

Rõ ràng, hợp tác chặt chẽ, đa phương diện với các nước Nam Á sẽ giúp Trung Quốc sớm hoàn thành mục tiêu Sáng kiến Vành đai, Con đường đề ra. Tại Tân Cương, Chính phủ Trung Quốc đã thực hiện nhiều dự án cơ sở hạ tầng giao thông xây dựng đường cao tốc mới kết nối Tân Cương với Nga, Trung Á và Nam Á. Tại Tây Tạng, Chính phủ Trung Quốc đã tiến hành phát triển cơ sở hạ tầng giao thông với quốc gia láng giềng Nepal. Triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á sẽ tạo điều kiện và cơ hội thuận lợi hơn để Trung Quốc thực hiện mục tiêu trên. Như một học giả của CICIR đánh giá, thực tế, Nam Á không chỉ là khu vực đầy biến động nhất mà còn là khu vực phù hợp nhất đối với sự trỗi dậy của Trung Quốc [45].

Về an ninh, sự ổn định và quan hệ hữu hảo của Trung Quốc với các quốc gia Nam Á có ý nghĩa quan trọng và ảnh hưởng không nhỏ đối với an ninh quốc gia Trung Quốc, đặc biệt tại Tân Cương và Tây Tạng. Tại Trung Quốc, mặc dù dân tộc thiểu số chỉ chiếm 8,4% tổng dân số cả nước nhưng tầm quan trọng của các dân tộc thiểu số là rất lớn và các dân tộc thiểu số của Trung Quốc sống ở khu vực miền Tây. Bởi lẽ, các dân tộc thiểu số này chiếm 64% đất đai của Trung Quốc. Các vụ bạo động tại Tây Tạng vào 03/2008 và Tân Cương 07/2009 cho thấy rõ sự bất cập về chính sách dân tộc của Trung Quốc. Tây Tạng và Tân Cương có chung biên giới với một số quốc gia Nam Á. Sự bất ổn về an ninh của các quốc gia Nam Á ảnh hưởng rất lớn đối với miền Tây của Trung Quốc. Có nhiều thông tin cho rằng Phong trào Hồi giáo Đông Thổ (ETIM) và các nhóm khủng bố chống Trung Quốc khác đã tìm thấy thiên đường an toàn tại các khu vực bộ tộc của Pakistan và Afghanistan [45]. Tình hình chính trị, an ninh tại Afghanistan cùng với sự bất ổn tại Pakistan phủ một bóng đen lên miền Tây Tân Cương Trung Quốc. Điều này đe dọa đến an ninh quốc gia của Trung Quốc, buộc nước này ban hành nhiều đạo luật. Trong đó, Luật An ninh Quốc gia (07/2015) và Luật chống khủng bố đầu tiên 12/2015 được coi là biện pháp trong nước chống lại các mối đe dọa đối với an ninh quốc gia. Trong khi đó, Tây Tạng nằm gần biên giới Nepal được sát nhập vào Trung Quốc vào năm 1951. Năm 1959, cuộc nổi dậy tại Tây Tạng chống lại sự cai trị của Trung Quốc do Lãnh tụ tinh thần Dalai Lama bị Trung Quốc đàn áp mạnh tay. Kết quả là, hàng ngàn người Tây Tạng tìm cách chạy sang Ấn Độ và Nepal. Do Nepal có chung biên giới với Tây Tạng nên việc Trung Quốc gia tăng ảnh hưởng ở Nepal trong những năm qua là nhằm tìm kiếm sự ủng hộ của Nepal ngăn chặn các phần tử ly khai của Tây Tạng đang đồn trú trên đất Nepal. Chính vì các cuộc nổi loạn ngày càng tăng đã thôi thúc Trung Quốc đầu tư nhiều tiền vào cơ sở hạ tầng tại Nepal nhằm bảo đảm sự toàn vẹn lãnh thổ của Trung Quốc. Do đó, khi Trung Quốc triển khai được các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nepal sẽ phần nào giảm thiểu các mối đe dọa gây bất ổn định tại Tân Cương và Tây Tạng.

Có thể khẳng định, Nam Á có một vị trí địa chiến lược hết sức quan trọng, gắn liền với Trung Quốc trên nhiều phương diện – không chỉ là lối mở cho sự phát

triển kinh tế của khu vực miền Tây Trung Quốc, mà còn là lối thoát đối với tình trạng căng thẳng về an ninh, sắc tộc, tôn giáo tại các điểm nóng Tân Cương, Tây Tạng. Vì thế mà Nam Á là điểm then chốt không thể thiếu trong Sáng kiến Vành đai, Con đường, được Trung Quốc tìm mọi cách thúc đẩy nhiều dự án hợp tác với các quốc gia Nam Á để khai thông cả hai tuyến tơ lụa trên biển và trên đất liền, nhằm tranh thủ tối đa và hiệu quả những nhân tố có lợi cho mục tiêu cốt lõi của BRI cũng như chiến lược khu vực của Trung Quốc.

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

Nam Á chính là một mắt xích hết sức then chốt giúp Trung Quốc thực hiện tham vọng bá chủ toàn bộ khu vực Tây Thái Bình Dương, từ đó chi phối các châu lục khác theo “luật chơi” của Sáng kiến Vành đai, Con đường. Sau hơn 10 năm triển khai nhiều dự án “chung tay xây dựng” trong khuôn khổ Vành đai và Con đường với các quốc gia Nam Á, có thể nhìn thấy khá rõ nét mục tiêu (ý đồ) cốt lõi của Trung Quốc khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực này.

Ý đồ sâu sa của Trung Quốc trong Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á là tìm kiếm lợi ích của Trung Quốc trong các dự án hợp tác với các quốc gia của khu vực này, nhất là tại các nước thân cận như Pakistan, Sri Lanka; mở rộng phạm vi ảnh hưởng của Trung Quốc không chỉ ở Nam Á mà còn ra các khu vực khác như Trung Đông, châu Phi, châu Âu; tìm kiếm thị trường mới thông qua ký kết thành lập khu vực mậu dịch tự do với các nước Nam Á; mở rộng cơ hội 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 muốn thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường để tăng cường sức mạnh quyền lực tại khu vực Nam Á, tạo thế đối trọng với 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 ở các quốc gia ven biển Nam Á dọc theo Ấn Độ Dương. Cụ thể:

- *Về kinh tế*

Thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc đẩy mạnh xuất khẩu hàng hóa sang thị trường Nam Á, tìm thị trường đầu ra cho các công ty sản xuất vật liệu xây dựng Trung Quốc vốn đang gặp khó khăn trong sản xuất trong nước; tiếp nhận nguồn tài nguyên từ bên ngoài phục vụ sản xuất trong nước, góp phần nâng cao chất lượng tăng trưởng kinh tế Trung Quốc theo mô hình mới.

Đối với Trung Quốc, Nam Á là thị trường tiêu thụ hàng hóa trọng điểm của Trung Quốc hiện nay, đặc biệt trong bối cảnh Chiến tranh thương mại Mỹ-Trung gây nhiều khó khăn cho hoạt động xuất khẩu hàng hóa của Trung Quốc sang thị trường Mỹ và các nước do Mỹ chi phối. Các dự án xây dựng xây dựng hành lang kinh tế trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường là những con đường kết nối thương mại, vận chuyển tài nguyên ra vào Trung Quốc cực kỳ hiệu quả. Nhờ đó, Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ đưa nền kinh tế Trung Quốc chuyển đổi sang giai đoạn mới cởi mở hơn, tích hợp vào hệ thống các dự án cơ sở hạ tầng mà Trung Quốc đã hợp tác và xây dựng tại Nam Á.

Hội nghị Thường vụ Bộ Chính trị Đảng Cộng sản Trung Quốc (14-5-2021) đề xuất mô hình phát triển kinh tế mới bằng “Chiến lược vòng tuần hoàn kép”, chủ trương “lấy vòng tuần hoàn lớn trong nước làm khâu chủ đạo, xúc tiến vòng “tuần hoàn kép” đan xen nhau giữa bên trong với bên ngoài” [173]. Chiến lược này đòi hỏi Trung Quốc phải thực hiện triệt để hơn mô hình tăng trưởng kinh tế dựa chủ yếu vào tiêu dùng và đầu tư nội địa kết hợp với mở rộng thị trường xuất khẩu bên ngoài, phù hợp với nhu cầu và năng lực phát triển sản xuất bên trong. Trong bối cảnh đó thì thúc đẩy mạnh mẽ tiến trình phát triển khu vực miền Tây nhằm kết nối hiệu quả với khu vực Nam Á càng trở nên cấp bách với Trung Quốc. Rõ ràng, Sáng kiến Vành đai, Con đường được triển khai ở Nam Á ngày càng trở nên quan trọng để Trung Quốc giải bài toán vô cùng bế tắc trong nhiều thập niên cải cách mở cửa, đó là phát triển khu vực miền Tây cân bằng, hài hòa với các khu vực khác trong cả nước. Hiện tại, Trung Quốc đang triển khai nhiều dự án kết nối Trung Quốc (chủ yếu là khu vực miền Tây) với Nam Á nhằm phát triển công nghiệp miền Tây và mở

rộng thị trường tại các quốc gia Nam Á. Các dự án này sẽ tạo ra một mô hình thương mại, đầu tư và xây dựng cơ sở hạ tầng lấy Trung Quốc làm trung tâm ở Nam Á. Điều này giúp ảnh hưởng của Trung Quốc đối với các quốc gia Nam Á là rất lớn [123]. Thành công của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á không chỉ là cứu cánh kinh tế với miền Tây, mà còn là lối thoát cho Trung Quốc trước mục tiêu chuyển đổi nền kinh tế theo mô hình GDP chất lượng cao, theo phương thức “tuần hoàn bên trong là chủ đạo”, thúc đẩy nhanh hơn quá trình hiện đại hóa nền kinh tế Trung Quốc theo hướng cân bằng, hợp lý.

- *Về chính trị*

Thông qua Sáng kiến Vành đai và Con đường, Trung Quốc muốn chứng minh cho thế giới nói chung và Nam Á nói riêng rằng Trung Quốc đang “trỗi dậy hòa bình” và là cường quốc có trách nhiệm cả về vai trò lãnh đạo chính trị lẫn kinh tế, qua đó nâng cao vị thế, vai trò khu vực và thế giới của Trung Quốc.

Thông qua các dự án hợp tác trên phạm vi toàn cầu, đặc biệt là bằng việc xây dựng các hải cảng dọc theo bờ biển Ấn Độ Dương kết nối với hành lang giao thông dọc theo biên giới Trung Quốc đã tạo thuận lợi cho Trung Quốc duy trì và phát triển quan hệ ngoại giao và thương mại với các nước khu vực Trung Đông và vùng Vịnh [137]. Có thể nói, Sáng kiến Vành đai, Con đường vừa là đại kế hoạch về kinh tế, vừa là mục tiêu tăng cường tầm ảnh hưởng, xác lập vị thế chính trị mới trong khu vực và toàn cầu của Trung Quốc.

Trong Báo cáo công tác Chính phủ (06/03/2014), Thủ tướng Trung Quốc, Lý Khắc Cường (lúc bấy giờ) nhấn mạnh cần đẩy nhanh tốc độ xây dựng Vành đai và Con đường, thúc đẩy sự phát triển cân bằng của Hành lang kinh tế Bangladesh - Ấn Độ - Trung Quốc - Myanmar và Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan. Bên cạnh đó, Trung Quốc hết sức tích cực triển khai hai hạng mục xây dựng cảng biển lớn tại Pakistan và Sri Lanka, có tác dụng rất lớn đối với Chiến lược cường quốc biển của Trung Quốc – trên hai phương diện: kinh tế và an ninh quốc phòng. Với việc thực hiện các chương trình và nội dung của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á, Trung Quốc kỳ vọng sẽ cải thiện quan hệ với Ấn Độ, khẳng định quan điểm “Cộng

đồng chung vận mệnh” trong hợp tác quốc tế, tạo dựng hình ảnh và vị thế nước lớn có trách nhiệm tại Nam Á, có sức lan tỏa sâu rộng toàn cầu.

Mặc dù Trung Quốc có tham vọng trở thành cường quốc thế giới và tìm cách mở rộng ảnh hưởng ra khắp toàn cầu nhưng cho đến nay, các hoạt động của họ trên thế giới chưa xây dựng được một hình tượng Trung Quốc là đối tác tin cậy của khu vực và quốc tế. Trung Quốc hiểu rằng, để có thể thách thức vai trò và vị thế siêu cường của Mỹ, Trung Quốc phải thay đổi hình ảnh và tầm ảnh hưởng của mình. Do đó, Sáng kiến “Vành đai, Con đường” được Trung Quốc xác định là Đại chiến lược giống như Kế hoạch Marshal mà Mỹ thực thi tại Châu Âu thời kỳ Chiến tranh Lạnh nhằm đưa nước này trở thành vị thế siêu cường thế giới cạnh tranh với Mỹ trong tương lai.

Trên thực tế hiện nay, một số quốc gia đặc biệt là các nước nhỏ có xu hướng liên minh lại với nhau hoặc liên minh với các nước lớn khác để tăng cường an ninh - chính trị. Ví dụ như Nhật Bản, Ấn Độ và ASEAN sử dụng các thể chế và liên minh có giới hạn để cân bằng các chính sách đe dọa của Trung Quốc. Do đó, Trung Quốc đã phát triển các chiến lược bất đối xứng dưới vỏ bọc toàn cầu hóa kinh tế và cung cấp viện trợ kinh tế cho các nước nhỏ hơn ở khu vực Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương, và tìm cách ngăn chặn một liên minh cân bằng nổi lên trong trật tự hiện nay. Bắc Kinh đã tiến hành các nỗ lực ngoại giao ráo riết để ngăn chặn các liên minh cân bằng như vậy [154]. Từ đó có thể nhận thấy, một “chức năng” khác của Sáng kiến Vành đai, Con đường là ngăn chặn liên minh quân sự cũng như “liên minh cân bằng mềm” chống lại Bắc Kinh của các nước châu Á nhỏ hơn cùng các quốc gia như Mỹ và Ấn Độ. Do vậy, Sáng kiến Vành đai, Con đường là công cụ lớn được Trung Quốc sử dụng để thực thi chiến lược chia rẽ mô hình tập hợp lực lượng của Mỹ ở Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương trong đó có Nam Á. Các nước nhỏ hơn ở Nam Á - như Bangladesh, Sri Lanka, Nepal và Maldives - đã bị chia rẽ với Ấn Độ bởi Sáng kiến Vành đai, Con đường và các khoản viện trợ kinh tế và cơ sở hạ tầng khác mà Trung Quốc đem lại. Sáng kiến Vành đai, Con đường đã giúp Trung Quốc củng cố “liên minh cân bằng cứng” với các nước như Pakistan, gây nhiều khó khăn cho Ấn Độ tại Nam Á [154]. Việc khiến các

nước nhỏ hơn từ chối tham gia liên minh cân bằng với Mỹ, Ấn Độ hay Nhật Bản để chống lại ý định bành trướng của Trung Quốc có thể là “thành tựu” lớn nhất mà Trung Quốc có thể đạt được hiện nay.

- *Về an ninh – quân sự*

Trước hết, các nước nhỏ hơn từ chối tham gia liên minh cân bằng với Mỹ, Ấn Độ hay Nhật Bản để chống lại ý định bành trướng của Trung Quốc. Đây là tuyến đường các nước nhỏ hơn từ chối tham gia liên minh cân bằng với Mỹ dù nhập khẩu của Trung Quốc từ Nga và Trung Á có tăng, nhưng nước này vẫn phải phụ thuộc nhiều vào Trung Đông vì Trung Quốc không nắm quyền kiểm soát tuyến đường trên nên bất kỳ sự gián đoạn nào – từ nguyên nhân cướp biển cho đến việc bị Mỹ và các nước đồng minh phong tỏa – cũng sẽ có ảnh hưởng xấu đến an ninh năng lượng lâu dài của Trung Quốc. Thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc đang phát triển một số tuyến đường lớn mới như Hành lang Kinh tế Trung Quốc – Myanmar (CMEC), Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan (CPEC), Hành lang Kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar. Các tuyến đường trên bộ này không thể thay thế hoàn toàn tuyến đường biển đi qua Đông Nam Á, nhưng có thể làm giảm sự phụ thuộc của Trung Quốc vào eo biển Malacca như một kênh nhập khẩu dầu chính.

Thứ hai, thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc muốn đảm bảo an ninh khu vực miền Tây của Trung Quốc. Hợp tác toàn diện với các quốc gia Nam Á trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ lôi kéo các nước vào vòng ảnh hưởng kinh tế và chính trị của Trung Quốc. Từ đó, Trung Quốc thuyết phục, gây sức ép đối với những nước Nam Á có xu hướng hợp tác với các lực lượng đòi ly khai tại Tân Cương và Tây Tạng.

Thứ ba, Trung Quốc tích cực hợp tác xây dựng cảng biển, đường sắt, đường cao tốc, đường ống dẫn dầu tại nhiều nước ven biển trong khu vực Nam Á, không chỉ nhằm tạo thuận lợi cho nhập khẩu tài nguyên khoáng sản và xuất khẩu hàng hóa mà còn để thực hiện các mục tiêu quân sự. Robert Kaplan, nhà nghiên cứu chiến lược hàng đầu của Mỹ từng dự báo cuộc chiến tranh thế giới thế kỷ XXI sẽ diễn ra

trên biển, các dự án Con đường Tơ lụa trên biển sẽ đảm bảo các điều kiện hậu cần và an ninh cho việc vận chuyển hàng, đảm bảo nguồn cung dầu thô cho Trung Quốc. Hệ thống cảng biển dọc Con đường Tơ lụa trên biển 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 áp lực quân sự từ chính sách tái cân bằng của Mỹ. Nó tạo “danh chính, ngôn thuận” và điều kiện thuận lợi cho sự hiện diện của hải quân Trung Quốc ra các vùng biển ngoài Trung Quốc, trước hết là khu vực Biển Đông, eo biển Malacca, từ Biển Đông vươn sang Ấn Độ Dương, giúp cho Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng trên biển và tăng cường hiện diện quân sự trên biển. Cái đích là Ấn Độ Dương - vì Trung Quốc muốn trở thành cường quốc toàn cầu thì trước hết phải đặt chân vững chắc tại Biển Đông và Ấn Độ Dương [99].

Kế hoạch Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc kết hợp các mục tiêu kinh tế, ngoại giao, năng lượng và an ninh nhằm tạo ra một mạng lưới rộng lớn các cơ sở liên kết để thúc đẩy thương mại, hỗ trợ xâm nhập chiến lược và mở đường hoạt động cho lực lượng tàu ngầm. Năm 2014, tàu ngầm tấn công của Trung Quốc đã 2 lần cập vào bến cảng mới trị giá 500 triệu USD do nước này đầu tư xây dựng ở thủ đô kinh tế Colombo của Sri Lanka. Với tiến trình này, Trung Quốc đặt mục tiêu thiết lập một trật tự châu Á không dựa trên sự cân bằng quyền lực với Mỹ mà dựa trên quyền bá chủ của mình.

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

Như vậy, Nam Á là vùng đệm cực kỳ quan trọng nối Trung Quốc với các châu lục, thông qua vùng biển Ấn Độ Dương – nơi đang nổi lên sự cạnh tranh khốc liệt giữa Trung Quốc với “Bộ tứ kim cương” trong Chiến lược Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương do Mỹ dẫn dắt. Nếu thâm tóm quyền lực tại Nam Á thông qua Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc sẽ giành được nhiều lợi thế trong việc cạnh tranh vị thế với Mỹ và các nước phương Tây.

Về kết nối trên biển: Nam Á có tuyến đường vận tải trên biển có thể mở mang kết nối Trung Quốc với Trung Đông, Châu Phi và Châu Âu [54]. Đây là lợi thế lớn về

địa kinh tế của Nam Á, giúp Trung Quốc giải quyết hiệu quả bài toán năng lượng nan giải đối với Trung Quốc. Với tốc độ tăng trưởng kinh tế cao liên tục trong nhiều thập niên qua nên nhu cầu tiêu thụ năng lượng của Trung Quốc ngày càng lớn. Mặc dù đã tăng cường nhập khẩu dầu mỏ và khí đốt từ Nga và Trung Á, song Trung Quốc vẫn phụ thuộc rất lớn vào nguồn cung cấp dầu mỏ từ Trung Đông và Châu Phi. Ước tính khoảng 25% hàng xuất khẩu của Trung Quốc và 80% tổng số nguồn năng lượng nhập khẩu của Trung Quốc đi qua eo biển Malacca và Ấn Độ Dương [123]. Đây là tuyến đường vận chuyển ngắn nhất, ít tốn kém về chi phí nhất đối với Trung Quốc. Bất kỳ hoạt động nào gây gián đoạn nguồn cung cấp năng lượng cho Trung Quốc như cướp biển, Mỹ và đồng minh phòng vệ hải quân dọc theo tuyến đường vận tải trên biển tại Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương đều gây ảnh hưởng tiêu cực đối với yêu cầu vận chuyển năng lượng của Trung Quốc. Do vậy, từ lâu, Trung Quốc luôn tìm cách tránh phụ thuộc vào eo biển Malacca. Nam Á được coi là khu vực lý tưởng để Trung Quốc thực hiện mục tiêu này. Việc xây dựng các hải cảng, các tuyến đường cao tốc, đường ống dẫn khí đốt từ Nam Á hoặc từ Trung Á qua Nam Á kết nối với miền Tây Trung Quốc trong các dự án BRI sẽ giúp Trung Quốc giảm bớt phụ thuộc vào tuyến đường vận tải đường biển đi qua eo biển Malacca, biến miền Tây Trung Quốc thành nơi dự trữ năng lượng chiến lược của Trung Quốc.

Trung Quốc đang triển khai một số dự án hợp tác phát triển cảng biển có vai trò huyết mạch hết sức quan trọng như cảng nước sâu Gwadar tại Pakistan, cảng Hambantota tại Sri Lanka, cảng Chitagong tại Bangladesh..... Hệ thống cảng biển này không chỉ đảm bảo kết nối thương mại Trung Quốc với Nam Á mà còn liên thông nhiều tuyến vận chuyển hàng hóa, giao lưu buôn bán giữa Trung Quốc với các châu lục khác. Nam Á thật sự là khu vực cầu nối có giá trị rất lớn và lâu dài đối với mục tiêu đưa hoạt động thương mại, đầu tư vươn xa ra thế giới của Trung Quốc. Đặc biệt, khi các hạng mục hợp tác của Sáng kiến Vành đai, Con đường được xây dựng, phát huy tác dụng trên các tuyến đường biển Nam Á thì Trung Quốc sẽ nâng cao sức cạnh tranh với Ấn Độ cũng như xác lập vững chắc hơn vai trò, vị thế của mình tại khu vực Ấn Độ Dương, từng bước kiểm chế và đẩy lùi sự chi phối của Mỹ và các nước lớn tại đây.

Về kết nối trên đất liền: Nam Á là khu vực có khả năng vượt trội so với các khu vực khác trong việc thực hiện kỳ vọng mở rộng kết nối với các nước của Trung Quốc. Và cũng chỉ thông qua đại kế hoạch liên thông hạ tầng trên đất liền của Sáng kiến Vành đai, Con đường mới có thể giúp Trung Quốc hiện thực hóa kỳ vọng lớn lao này. Trong 6 “hành lang” kết nối đầu tư, thương mại giữa Trung Quốc với các nước thì đã có tới 3 hành lang được Trung Quốc xây dựng tại Nam Á, bao gồm: Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan (CPEC), Hành lang Kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar (BCIM) và Hành lang xuyên Himalaya. Các tuyến đường trên bộ này không thể thay thế hoàn toàn tuyến đường biển đi qua Đông Nam Á, nhưng có thể làm giảm sự phụ thuộc của Trung Quốc vào eo biển Malacca như một kênh nhập khẩu dầu chính. Mạng lưới vận tải mà Trung Quốc đang xây dựng trong CPEC sẽ kết nối thành phố Kashgar ở Tân Cương tới Islamabad và Lahore thông qua cao tốc Karakoram (giai đoạn I và II) tới Multan thông qua đường M4 và tới Karachi qua đường M5. Hiện tại, các tổ chức kinh tế cấp tỉnh tại Tân Cương, Tứ Xuyên và Quảng Tây đang đẩy mạnh tiến độ liên kết với Pakistan. Tầm nhìn dài hạn của Trung Quốc là xây dựng một hành lang kinh tế gồm Trung Quốc – Pakistan - Ấn Độ - Iran – Afghanistan – Kazakhstan. Đây được coi là dự án kết nối đa quốc gia sẽ thống trị “trái tim” vùng Trung Á và Nam Á hay cả lục địa Á – Âu. Bên cạnh đó, BCIM có vai trò kết nối và hòa nhập nền kinh tế Trung Quốc với 3 khu vực Nam Á, Đông Nam Á và Đông Á. Tương tự như vậy, Hành lang xuyên Himalaya, ký kết giữa Nepal và Trung Quốc cũng là con đường nhiều hứa hẹn, không chỉ cho những hợp tác sâu rộng hơn giữa hai quốc gia này, mà còn giúp ngành vận tải Trung Quốc kết nối với mạng lưới đường sắt Ấn Độ, qua dãy Himalaya. Trung Quốc hy vọng sau khi xây dựng xong, Hành lang xuyên Himalaya sẽ hòa với các hành lang kinh tế khác để kết nối với 10 quốc gia ở cả hai bên dãy Himalaya, mở ra tiềm năng liên kết và liên thông qua lại cho một “khu vực tăng trưởng kinh tế xuyên Himalaya”.

Thực tế triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á của Trung Quốc trong khoảng 10 năm qua đã chứng minh hết sức rõ ràng vai trò Nam Á trong

việc khai thông và mở rộng các tuyến đường kết nối Trung Quốc với các nước trong khu vực và trên nhiều châu lục khác. Thành công trong các dự án xây dựng SREB và MSR tại Nam Á là điều kiện cực kỳ thuận lợi và hiệu quả giúp Trung Quốc nhanh chóng tập hợp cán cân lực lượng từ các nước tham gia BRI, nâng sức cạnh tranh quyền lực quốc tế của quốc gia này lên tầm cao chưa từng thấy, cũng là nhân tố kiềm chế và áp đảo vị thế của Mỹ, Ấn Độ và các nước lớn tại khu vực Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương.

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

Bên cạnh tác dụng mở rộng kết nối khu vực cho Trung Quốc thì Nam Á còn đóng góp rất hiệu quả cho việc củng cố, tăng cường cục diện an ninh và sức mạnh quân sự cho Trung Quốc, thông qua các dự án hợp tác xây dựng hai tuyến Vành đai và Con đường trong BRI. Trung Quốc nhận thức hết sức sâu sắc lợi thế này của Nam Á nên trong 10 năm qua, Trung Quốc không hề lơ lửng trong mọi lĩnh vực hợp tác với các quốc gia Nam Á, bao gồm cả Ấn Độ.

Trước hết, khu vực Nam Á là một lời giải cho bài toán chênh lệch vùng miền gai góc, âm ỉ ở Trung Quốc nhiều thập niên qua. Tại Đại hội XIX Đảng Cộng sản Trung Quốc, ông Tập Cận Bình đã công bố thẳng thắn, rằng Trung Quốc đang đối mặt với mâu thuẫn xã hội chủ yếu là “nhu cầu sống tốt đẹp ngày càng cao của người dân với sự phát triển không cân bằng, không đầy đủ” [173]. “Không cân bằng” ở đây chính là sự phát triển ngày càng chênh lệch giữa các vùng miền, trong đó nổi trội rõ nét là tình trạng nghèo nàn, lạc hậu ngày càng nghiêm trọng của miền Tây so với miền Đông. Chiến lược “Đại khai phát miền Tây” theo phương châm nâng cấp hạ tầng và thúc đẩy sản xuất nội tại, được Trung Quốc triển khai hơn hai thập kỷ, khởi đầu từ thời kỳ Đặng Tiểu Bình qua hai thế hệ lãnh đạo là Giang Trạch Dân và Hồ Cẩm Đào đã không mấy hiệu quả. Miền Tây Trung Quốc vẫn phát triển chậm chạp với khoảng cách quá chênh lệch với miền Tây. Cuộc sống đói nghèo, đặc biệt là cơ hội phát triển quá bất bình đẳng là một nhân tố căn cốt khiến các vấn đề tôn giáo, sắc tộc, lãnh thổ tại các khu vực Tân Cương, Tây Tạng trở nên nóng bỏng.

Điều đó đương nhiên tác động rất tiêu cực và bất lợi đến cục diện an ninh tại khu vực miền Tây Trung Quốc.

Khả năng kết nối với khu vực Nam Á của BRI đã đem lại điểm sáng hy vọng cho bài toán phát triển, cũng là giải pháp cải thiện tình hình an ninh của miền Tây Trung Quốc. Như trên đã trình bày, Nam Á là “lối mở” khá lý tưởng để miền Tây Trung Quốc phát huy tối đa tiềm lực nội tại, góp phần thiết thực vào thành quả phát triển kinh tế, nhất là trong lĩnh vực an ninh năng lượng của quốc gia đang “khát” nhiên liệu này. SREB là lối thoát nhanh và bền vững cho khu vực phía Tây Trung Quốc, vì đây là “cây cầu” kết nối toàn bộ miền Tây rộng lớn với các nước Nam Á giàu tiềm năng kinh tế, giúp khu vực này phát triển công nghiệp, dịch vụ, nhất là dịch vụ du lịch tại các vùng sa mạc và những nơi lưu giữ nhiều dấu tích giao lưu văn hóa Á – Âu như Đôn Hoàng, Vũ Uy (Cam Túc). Miền Tây mở cửa và phát triển, cũng có nghĩa là Trung Quốc giải được bài toán mất cân đối vùng miền và mở rộng nhu cầu tiêu dùng của đông đảo cư dân. Đó cũng là nhân tố góp phần thúc đẩy tiến trình điều chỉnh phương thức phát triển kinh tế của Trung Quốc – tăng nhu cầu tiêu dùng nội địa và vươn ra thế giới bên ngoài trong Chiến lược “vòng tuần hoàn kép”. Sự phát triển thịnh vượng của khu vực miền Tây chính là nhân tố hết sức quan trọng để Trung Quốc hãm “van an toàn” trong các vấn đề dân tộc, tôn giáo, an ninh chính trị tại các điểm nóng Tân Cương, Tây Tạng. Trong tương lai dài hạn, 3 hành lang kinh tế được xây dựng ở Nam Á như đã trình bày ở phần trên sẽ trở thành trục kết nối thông suốt khu vực miền Tây Trung Quốc với Nam Á, đưa lại nhiều cơ hội phát triển thiết thực mà Chiến lược khai phát miền Tây chưa đạt tới. Điều này càng làm rõ hơn vai trò, vị thế của khu vực Nam Á trong việc trợ giúp Trung Quốc gia tăng ổn định an ninh chính trị tại miền Tây nói riêng và cả nước nói chung.

Đồng thời, thông qua các hạng mục kết nối hạ tầng biển với Nam Á, trọng điểm là Pakistan, Sri Lanka, Bangladesh, Trung Quốc sẽ tìm cách tăng cường sự hiện diện của lực lượng hải quân trên Biển Đông và Ấn Độ dương. Vì rằng, các điểm trọng yếu mà MSR đi qua đều trùng khớp với “Chuỗi ngọc trai” do Trung Quốc kiến tạo, nối dài từ Trung Quốc đến Port Sudan. Đó là những căn cứ hải quân

hoặc cảng biển có hệ thống nghe trộm điện tử được Trung Quốc xây dựng tại Myanmar, Bangladesh, Pakistan và Sri Lanka, với mục tiêu khuếch trương sức mạnh hải quân và bảo vệ các tàu chở dầu của Trung Quốc [114]. Như vậy, đồng thời với quá trình “điều phối” mọi hoạt động giao thương quốc tế trên tuyến MSR, Trung Quốc sẽ tận dụng điều kiện thuận lợi để tăng cường hoạt động hải quân tại các cảng biển lưỡng dụng, được xây dựng tại Pakistan, Sri Lanka, từ đó hỗ trợ quân sự trên toàn “Chuỗi ngọc trai” – vào cả hai mục đích: kiểm soát giao thương và sử dụng sức mạnh quân sự trong những tình huống cần thiết. Việc Trung Quốc chính thức tiếp nhận quản lý trực tiếp cảng Gwadar của Pakistan được giới chuyên môn nhận định là bước ngoặt quan trọng để Trung Quốc thực hiện Chiến lược “Chuỗi ngọc trai”. Hợp tác cảng biển với Pakistan và Sri Lanka đã giúp Trung Quốc dễ dàng thực hiện những hoạt động quân sự quan trọng khác như: tàu ngầm hải quân Trung Quốc đã neo đậu tại cảng Colombo (Sri Lanka) để thực hiện hoạt động tiếp tế vào năm 2014; neo đậu gần một tuần lễ tại cảng Karachi của Pakistan vào trung tuần tháng 5-2015. An ninh năng lượng là vấn đề sống còn trong chiến lược “Tây tiến” của Trung Quốc. Vì thế, nếu không có sự hiện diện của lực lượng hải quân ở vùng vịnh bằng việc trợ giúp của một số quốc gia Nam Á thì Trung Quốc không thể đối phó với hải quân Mỹ tại eo biển Hormuz.

Những phân tích trên cho thấy, Nam Á có vị trí địa chiến lược và vai trò rất hữu ích đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc. Khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, chính khu vực Nam Á đã đưa lại nhiều cơ hội đặc biệt cho tiến trình xây dựng và vận hành của SREB và MSR. Có thể khẳng định, nếu Trung Quốc tạo được nền móng vững chắc tại Nam Á thông qua các hạng mục hợp tác xây dựng các hành lang kinh tế trên biển và trên đất liền thì đây sẽ là điểm mấu chốt mang tính quyết định để Sáng kiến Vành đai, Con đường vươn tới vùng xa lục địa Á-Âu. Không những thế, thành công tại Nam Á đồng nghĩa với việc tạo điều kiện cho Trung Quốc hoàn toàn làm chủ tại Đông Á. Vì thế, mặc dù có rất nhiều thách thức song Trung Quốc vẫn kiên định triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á.

TIÊU KẾT CHƯƠNG 2

Trên cơ sở nghiên cứu tìm hiểu về các lý thuyết quan hệ quốc tế, tác giả tìm ra những luận điểm phù hợp làm cơ sở lý thuyết nghiên cứu phân tích các vấn đề căn bản trong luận án. Trong chương này, tác giả luận án còn tổng quát các vấn đề bao trùm, tổng thể liên quan đến Sáng kiến Vành đai, Con đường. Từ đó, tạo nền tảng cơ sở làm rõ “Khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc. Cụ thể, toàn bộ chương 2 gồm những nội dung sau:

Thứ nhất, tác giả trình bày một số 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. Dựa trên cơ sở lý thuyết này tác giả luận giải và phân tích các vấn đề xoay quanh nội dung của luận án về “Khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc.

Thứ hai, khái quát những vấn đề cơ bản đặc biệt là mục tiêu, quy mô, nội dung hợp tác của Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc nói chung và đối với khu vực Nam Á nói riêng. Sáng kiến này 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. Sáng kiến Vành đai, Con đường nhằm mục tiêu lớn nhất là mở rộng tầm ảnh hưởng của Trung Quốc trên toàn cầu, thúc đẩy việc thực hiện mục tiêu Giác mộng Trung Hoa và đưa Trung Quốc lên 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 được Trung Quốc xác định là vị trí quan trọng trong Sáng kiến Vành đai, Con đường và được nhận định là nút giao của hai vòng cung Vành đai, 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, 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường, 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

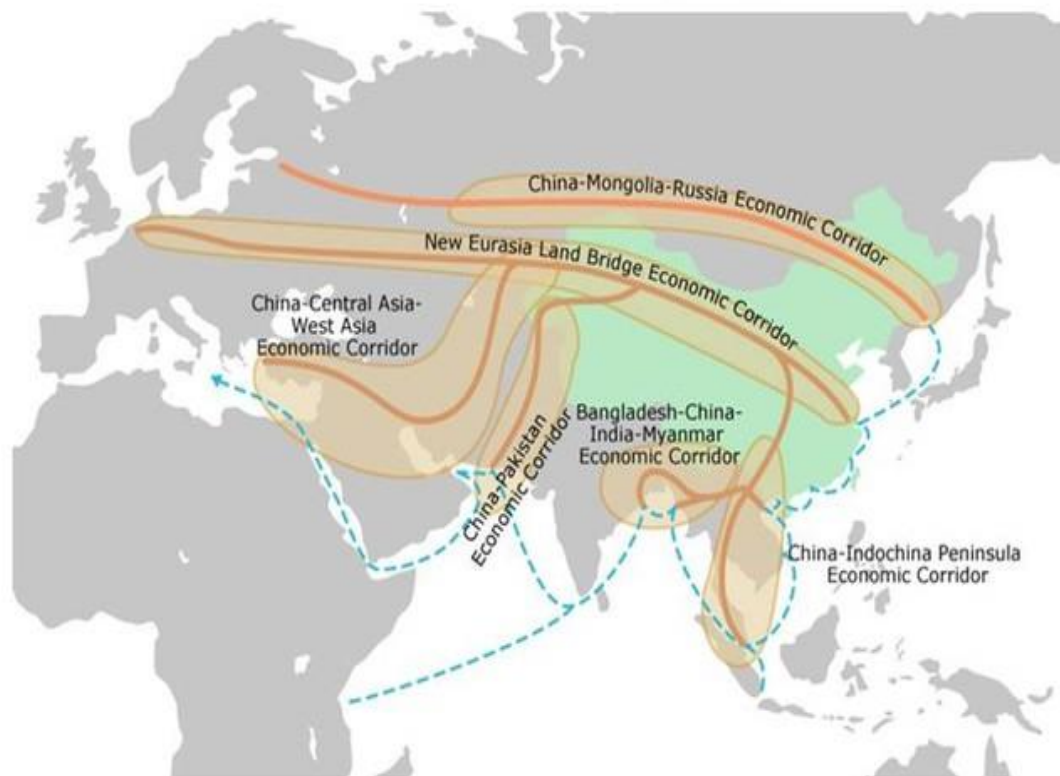
Kể từ khi khởi xướng Sáng kiến “Vành đai, Con đường” đến nay, Trung Quốc đã và đang tập trung nguồn lực đẩy mạnh việc triển khai các dự án thuộc Sáng kiến này tại trên phạm vi toàn cầu. Tuy nhiên, mỗi khu vực có vị trí, vai trò và tầm quan trọng khác nhau trong sáng kiến này của Trung Quốc nên mức độ quan tâm và đầu tư của nước này với từng khu vực cũng không đồng đều. Theo đó, tốc độ và hiệu quả của việc thực hiện sáng kiến này không đồng đều ở các khu vực khác nhau và thường chậm lại kể từ khi đại dịch Covid-19 diễn ra trên phạm vi toàn cầu. So với các khu vực khác thì Nam Á được xác định 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường từ rất sớm và đặc biệt thúc đẩy trong khoảng 5 năm sau khi Sáng kiến này được thực thi. Sáng kiến Vành đai, Con đường đã dần dần bén rễ đâm chồi ở Nam Á, từng bước hình thành cục diện hợp tác cùng xây dựng, cùng hợp tác, cùng thắng, trong đó, 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, từ hợp tác kinh tế tạo đà thắt chặt quan hệ chính trị và tăng cường tầm ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực Nam Á.

3.1 Các hoạt động 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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, 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.

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



Hình 3.1: 6 Hành lang Kinh tế của Trung Quốc tại Châu Á, Châu Âu và Châu Phi.

Nguồn: <https://viettimes.vn/phuong-phap-trung-quoc-xay-dung-vanh-dai-con-duong-tai-nam-a-post100269.html>.

Bản đồ trên là 6 Hành lang Kinh tế chính của Trung Quốc được triển khai trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường gồm: (1) Hành lang Kinh tế Trung Quốc – Môngliã – Nga; (2) Hành lang Kinh tế vận tải lục địa Âu – Á mới; (3) Hành lang Kinh tế Trung Quốc – Tây Á – Trung Á; (4) Hành lang Kinh tế Trung Quốc – Pakistan; (5) Hành lang Kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar; (6) Hành lang Kinh tế Trung Quốc – bán đảo Đông dương (gồm 6 nước là Myanmar, Lào, Campuchia, Malaysia, Thái Lan và Việt Nam).

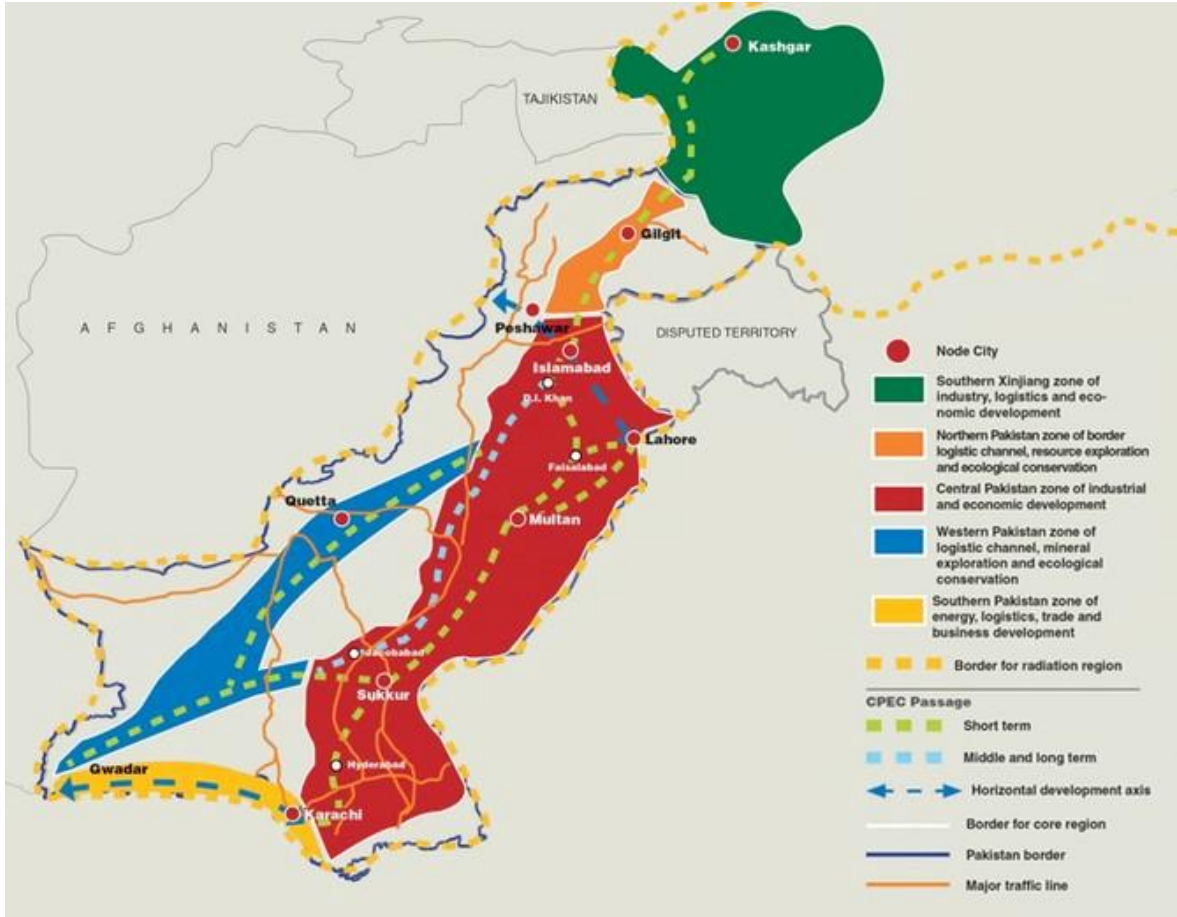
3.1.1 Xây dựng Hành lang Kinh tế trên bộ

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

Tiền thân của Hành lang kinh tế Trung Quốc -Pakistan là “Hành lang mậu dịch và nguồn năng lượng Trung Quốc- Pakistan” do phía Pakistan đề xuất dưới thời Tổng thống Musharraf cầm quyền, là điểm giao hội giữa “Vành đai kinh tế con đường tơ lụa” và “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, là hạng mục làm mẫu quan trọng của Sáng kiến Vành đai, Con đường. Kể từ khi Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường thăm Pakistan năm 2013, hai nước ký kết “Bản ghi nhớ về việc hiểu và thông cảm khi triển khai hợp tác quy hoạch dài hạn Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan”. Cho đến nay, việc xây dựng hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan đã tiến triển rất nhanh chóng. Tháng 4/2015, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình thực hiện chuyến thăm cấp nhà nước có ý nghĩa lịch sử đến Pakistan, lãnh đạo hai nước nhất trí nâng cấp quan hệ lên mức “Đối tác Chiến lược toàn diện”, ký kết hàng loạt hiệp định hợp tác trên các lĩnh vực nguồn năng lượng, hạ tầng giao thông, thương mại mậu dịch, tài chính tiền tệ, khoa học công nghệ..., đặt nền móng vững chắc cho việc đẩy mạnh xây dựng hành lang kinh tế. Từ bản ghi nhớ đến hiệp định khung và quy hoạch dài hạn, đến việc thành lập và vận hành Ủy ban Hợp tác liên hợp Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan, rồi lại đến đề xuất kiến nghị có ý nghĩa trọng đại “Bổ cục hợp tác 1+4”, tốc độ thực hiện Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan được coi là hạng mục dẫn đầu của Sáng kiến Vành đai, Con đường. Hai nước đều hiểu rằng, “Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan” là một mỏ vàng, chỉ khi nào thích ứng được với cả hai bên về mặt cơ chế, đoàn thể, văn hóa và phong tục tập quán thì mới có thể đạt được thành công lớn nhất”. Hiện nay, trong số 122 dự án, chỉ mới ¼ dự án (32 dự án) đã hoàn tất, giải ngân được 20 tỉ USD [112].

Tính đến nay, việc xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan tiến triển khá thuận lợi, đang bước vào giai đoạn thực hiện toàn diện. Hai bên đã xác định rõ danh sách hạng mục ưu tiên phát triển trên các lĩnh vực, trong đó một bộ phận hạng mục đã đặt móng và khởi công. Hai nước lấy xây dựng hành lang làm trung tâm, lấy 4 lĩnh vực lớn là cảng Gwadar, hạ tầng giao thông, nguồn năng lượng

và hợp tác đầu tư sản xuất công nghiệp làm trọng điểm, tuân thủ nguyên tắc “chính quyền ủng hộ, thị trường triển khai hoạt động”, tạo lập cục diện hợp tác kinh tế “1+4”, thực hiện hợp tác cùng thắng và cùng phát triển.



H 3.2: Con đường Hành lang Kinh tế CPEC

Nguồn: <https://viettimes.vn/phuong-phap-trung-quoc-xay-dung-vanh-dai-con-duong-tai-nam-a-post100269.html>.

Trên tuyến hành lang này có một số dự án hợp tác đáng chú ý như sau:

- *Xây dựng hạ tầng giao thông*

Cùng với việc xúc tiến xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan, mạng lưới đường cao tốc xuyên Pakistan cũng bắt đầu thành hình: ngoài tuyến M1 (từ Islamabad đến Peshawar) và M2 (từ Islamabad đến Lahore) đã vận hành, tuyến M4 nối thành phố Faisalabad (ở khá gần Lahore) của tỉnh Punjab với Multan và tuyến M5 nối Peshawar với Karachi (đoạn từ Multan đến Sukkur) đều đã khởi công,

hiện đang trong giai đoạn gấp rút thi công. Đến đây, tuyến đường chính chạy dọc Pakistan, cũng tức là tuyến đường xuất phát từ Kashgar của Trung Quốc đi qua dãy núi Karakoram (giai đoạn 1 và 2) đến Islamabad và Lahore, sau đó đi qua tuyến M4 đến Multan, rồi lại đi qua tuyến M5 và cuối cùng đến Karachi đã hình thành; đồng thời, mạng lưới giao thông của Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan lấy tuyến này làm xương sống cũng đang gấp rút hình thành [2]. Ngoài ra, hạng mục cáp quang xuyên biên giới Trung Quốc và Pakistan đã khởi công vào tháng 5 năm 2016, hiện đã kích hoạt giai đoạn 1. Dự án này dài 820 km từ Rawalpindi tới Khuejrab. Một công ty Trung Quốc đã thử nghiệm thành công. Dự án này khi đưa vào sử dụng sẽ thúc đẩy mạnh mẽ việc kết nối thông tin giữa hai nước, đồng thời tạo nguồn thu cho chính phủ Pakistan. Hệ thống cáp quang giai đoạn 1 do Tập đoàn Huawei tiến hành [174]. Hiện nay, Chính phủ Pakistan đang bắt đầu thực hiện giai đoạn 2 của hệ thống cáp quang Pakistan - Trung Quốc. Hệ thống này sẽ được lắp đặt dọc theo 3 con đường lớn của CPEC trong đó có hệ thống đường sắt. Dự án này đều do Huawei thực hiện cùng sử dụng loại công nghệ của giai đoạn 1.

- *Vận chuyển năng lượng*

Hạng mục nguồn năng lượng trong khuôn khổ Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan hiện đang có 16 nội dung ưu tiên thực hiện, vốn đầu tư chiếm khoảng 76% tổng vốn đầu tư của toàn bộ hành lang, điện năng sản xuất ra có thể đạt đến 10.400.000 Kw, tương đương với lượng điện thiếu hụt hàng năm của Pakistan [5]. Các hạng mục năng lượng đã khởi công xây dựng, nhiều hạng mục hoàn thành tiến độ đề ra, hạng mục thủy điện dự kiến hoàn thành trước năm 2020, tuy nhiên, do sự phản đối từ Ấn Độ, dự án này vẫn chưa tiến hành. Hiện nay, 10 nhà máy nhiệt điện đã đi vào hoạt động nổi bật là tổ máy công suất 300.000 Kw của nhà máy nhiệt điện Hubco ở Baharpur, Nhà máy nhiệt điện Cảng Qasim, Nhà máy Nhiệt điện Shiwal, Engro Thar, Surice Mine; ngoài ra, một số dự án Điện Gió Dawood, Điện mặt trời Qaid-i-Azam, Điện gió UEP, Sachal, ở Pakistan do các công ty Trung Quốc xây dựng đã hoàn thành, tạo ra được 5000 MW điện cho Pakistan, khắc phục được tình trạng thiếu điện của Pakistan [126].

Ngày 15/07/2020, Trung Quốc và Pakistan đã khởi công xây dựng Đập thủy điện Diamer Bhasha ở miền bắc Pakistan. Dự án trị giá hàng tỉ USD dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2028. Đây là một dự án đa năng, sẽ được sử dụng để lưu trữ nước, giảm thiểu lũ lụt, tưới tiêu và sản xuất điện. Theo ông Ahmed Quraishi, chuyên gia cao cấp tại Project Pakistan 21, một tổ chức nghiên cứu độc lập có trụ sở tại Islamabad, nhận xét “Đây không phải là một dự án bình thường. Đó là lý do tại sao cả Thủ tướng Pakistan và Tham mưu trưởng quân đội đều có mặt tại buổi khởi công dự án. Nó sẽ có tác động đến kinh tế, an ninh và chính trị của Pakistan” [28].

Dự án đang được phối hợp xây dựng bởi tập đoàn xây dựng Power China của Trung Quốc và tập đoàn xây dựng Frontier Works Organization của Pakistan. Hồ chứa của đập sẽ có chiều cao 272 mét và được cho là đập bê tông đầm lăn cao nhất thế giới. Bê tông đầm lăn hay bê tông lu lèn (Roller Compacted Concrete - RCC) là một hỗn hợp đặc biệt của bê tông có các thành phần tương tự như bê tông thông thường nhưng ở các tỉ lệ khác nhau, với một phần tro bay được thay bằng xi măng Portland để làm giảm tải nhiệt trên đập và giảm khả năng nứt nhiệt. Bê tông đầm lăn không có độ sụt, được đầm chặt bằng phương pháp lu, sử dụng chủ yếu để xây dựng các bãi đỗ xe, kho bãi, đường giao thông và đập chắn nước cho các công trình thủy lợi, thủy điện. Đập Diamer Bhasha dự kiến có một đập tràn với 14 công và 5 cửa xả để xả bùn. Hệ thống chuyển hướng bao gồm hai đường hầm và kênh dẫn dòng. Dự án xây dựng cũng bao gồm các nhà máy thủy điện Asim Saleem Bajwa. Chủ tịch Cơ quan Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan, cho biết, đập thủy điện Diamer Bhasha sẽ có công suất 4.500 megawatt. Khi phát lệnh khởi công công trình xây dựng đập Diamer Bhasha ngày 15/7/2020, Thủ tướng Pakistan Imran Khan cho biết, khoảng 16.000 việc làm sẽ được tạo ra trong quá trình xây đập. Theo ông Khan “Đập Diamer Bhasha sẽ là con đập lớn nhất trong lịch sử Pakistan. Con đập sẽ mang lại lợi ích về kinh tế và môi trường cho đất nước, đặc biệt là cho người dân Gilgit-Baltistan” [100].

- *Hợp tác sản xuất công nghiệp*

Chính phủ Pakistan đã xác định xây dựng tổng cộng 29 khu công nghiệp dọc theo tuyến hành lang kinh tế. Năm 2016, trong thời gian diễn ra Hội nghị lần thứ 5 Ủy

ban Hợp tác liên hợp Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan, phía Trung Quốc đã đồng ý thành lập tổ công tác về hợp tác sản xuất công nghiệp của Trung Quốc trong khuôn khổ CPEC một cách sớm nhất. Hiện nay, hạng mục đầu tiên trong khu vực mậu dịch tự do của cảng Gwadar đã khởi công xây dựng, phía Pakistan đã chuyển giao quyền sử dụng đất của 30% tổng diện tích mặt bằng quy hoạch khu vực mậu dịch tự do (khoảng 280 ha) cho Công ty Trách nhiệm hữu hạn Cổ phần Cảng biển nước ngoài của Trung Quốc, thời gian cho thuê 43 năm [8]. Khu vực mậu dịch tự do cảng Gwadar nằm sát thành phố Gwadar, lấy bến cảng làm chỗ dựa, trọng điểm phát triển các ngành nghề như hậu cần kinh doanh, gia công thương mại, kho tàng bến bãi và tài chính. Cảng Gwadar còn có ý định xây dựng thành phố thông minh, phía Trung Quốc đã đồng ý cung cấp viện trợ cho chương trình này. Ngoài ra, “Hạng mục giai đoạn 2 khu công nghiệp Haier - Ruba” đã đạt được đồng thuận về mặt nguyên tắc, tiến hành sửa chữa và mở rộng trên cơ sở khu công nghiệp Haier, tính đến nay đã có gần 10 công ty đầu tư, doanh thu hàng năm ước đạt 400 triệu USD, trực tiếp thu hút khoảng 5.000 việc làm, mỗi năm nộp thuế khoảng 90 triệu USD. Theo thống kê của phía Pakistan, ước tính trong 10 năm tới hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan sẽ tạo ra khoảng 700.000 cơ hội việc làm [15]. Chính quyền Tân Cương, Tứ Xuyên, Quảng Tây... của Trung Quốc đang tích cực triển khai kết nối sản xuất công nghiệp với phía Pakistan. Tuy nhiên, hiện nay, theo Zhan Baozhong, Chủ tịch Công ty phát triển hải cảng ngoài nước của Trung Quốc cho biết, cho đến nay chưa có nhà máy sản xuất công nghiệp hoạt động tại khu tự do thương mại tại Gwadar, chủ yếu là hoạt động bốc dỡ hàng hóa, nhà máy xử lý rác thải, lọc nước biển. Ông cho rằng vào năm 2030, Gwadar sẽ trở thành trung tâm kinh tế mới của Pakistan và là khu vực đóng góp GDP cao nhất của nền kinh tế Pakistan [146].

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

Tiền thân của Hành lang kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar là “Ý tưởng hợp tác kinh tế khu vực Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar-Bangladesh” do giới học thuật tỉnh Vân Nam của Trung Quốc đưa ra vào cuối thế kỷ XX. Năm 2013, thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường và Thủ tướng Ấn Độ lúc đó là Mamohan Singh cùng nhau đưa ra sáng kiến xây dựng Hành lang kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar, được chính phủ hai nước Bangladesh và Myanmar tích cực hưởng

ứng. Sáng kiến hợp tác này được nâng từ cấp giúp việc bàn bạc chính sách lên cấp chính phủ. Về bản chất, Hành lang kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar là hạng mục kết nối giữa Trung Quốc và khu vực Nam Á được đưa ra cùng thời gian với Hành lang kinh tế Trung Quốc-Pakistan, và cũng là sáng kiến hợp tác trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Sau khi thủ tướng Modi lên cầm quyền ở Ấn Độ năm 2014, Ấn Độ đã tỏ thái độ lạnh nhạt với Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc, quay sang cản trở tiến trình xây dựng hành lang kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar khiến động lực thúc đẩy hành lang bị suy yếu mạnh, hành lang đối mặt với nguy cơ bỏ dở giữa chừng.



H3.3: Con đường Hàng lang Kinh tế BCIM

Nguồn: <https://viettimes.vn/phuong-phap-trung-quoc-xay-dung-vanh-dai-con-duong-tai-nam-a-post100269.html>.

- *Tiến trình xây dựng hành lang kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar:*

Tháng 5 năm 2013, sau khi Trung Quốc và Ấn Độ ra tuyên bố chung, lần đầu tiên cùng đề xướng xây dựng Hành lang kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar, hai nước từng nhất trí thành lập tổ công tác liên hợp, tăng cường kết nối khu vực này, chính phủ hai nước Bangladesh và Myanmar cũng tham gia. Năm 2015, Trung Quốc tuyên bố với bên ngoài rằng chính thức đưa Hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar vào là một trong sáu hành lang kinh

tế lớn đang chờ xây dựng trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Tính đến nay, bốn nước đã hai lần tổ chức hội nghị tổ công tác liên hợp, sơ bộ đi đến thống nhất về mục tiêu, cơ chế và lĩnh vực hợp tác, cũng như đường lối công tác. Tháng 12/2013, hội nghị lần thứ nhất tổ công tác liên hợp 4 bên của Hành lang kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar diễn ra tại Côn Minh (Trung Quốc), nhấn mạnh rằng việc xây dựng hành lang này cần phải giúp ích “nâng cấp tính liên thông phức hợp, lợi dụng tính bổ sung cho nhau về mặt kinh tế, đẩy mạnh đầu tư và thương mại mậu dịch, điều phối tiếp xúc nhân viên với nhau” [60]. Tháng 12 năm 2014, hội nghị lần thứ hai tổ công tác liên hợp tổ chức tại Coss Bazaar, thành phố ven biển phía Đông Nam của Bangladesh, bốn bên cam kết xúc tiến đẩy nhanh tốc độ xây dựng hành lang, đóng góp vào việc bảo vệ hòa bình ổn định và đẩy mạnh phát triển kinh tế trong khu vực. Đồng thời, hàng loạt hoạt động xoay quanh hành lang như diễn đàn hợp tác giữa chính quyền địa phương, diễn đàn hợp tác kiểm soát bệnh tật... cũng được tổ chức thành công. Ngoài ra, hợp tác sản xuất công nghiệp theo các kênh song phương cũng có tiến triển, các doanh nghiệp Trung Quốc mà đại diện là TBEA, Beiqi Foton Motor và SANY đã lần lượt đầu tư xây dựng nhà máy ở Ấn Độ; các công ty Huawei, Xiaomi... cũng lần lượt thành lập trung tâm nghiên cứu phát triển và cơ sở sản xuất tại Ấn Độ.

- Hạng mục liên thông trong khuôn khổ hành lang đạt được tiến triển nhất định

Một mặt, trong địa phận tỉnh Vân Nam của Trung Quốc, 3 tuyến đường sắt và 3 tuyến đường bộ hiện đang được xây dựng hoặc đã xây dựng xong. Đoạn thuộc địa phận trong nước của đường sắt Trung Quốc – Myanmar (nhánh phía Tây tuyến đường sắt xuyên Á) năm 2020 hoàn thành và thông xe. Tuyến đường sắt Bảo Sơn – Đằng Xung – Hậu Kiều thuộc địa phận tỉnh Vân Nam đã khởi động công việc giai đoạn đầu. Tuyến đường sắt Đại Lý – Thanh Thủy Hà đang triển khai công việc giai đoạn đầu. Đoạn thuộc địa phận trong nước (Côn Minh –Thụy Lệ, Côn Minh – Đằng Xung) của đường bộ Trung Quốc– Myanmar đã thực hiện cao tốc hóa. Đường cao tốc Côn Minh – Mặc Giang đã hoàn thành và thông xe, đoạn Mặc Giang – Lâm Thương đang trong quá trình cải tạo xây dựng. Đường cao tốc Lâm Thương – Thanh Thủy Hà cũng đang được xúc tiến.

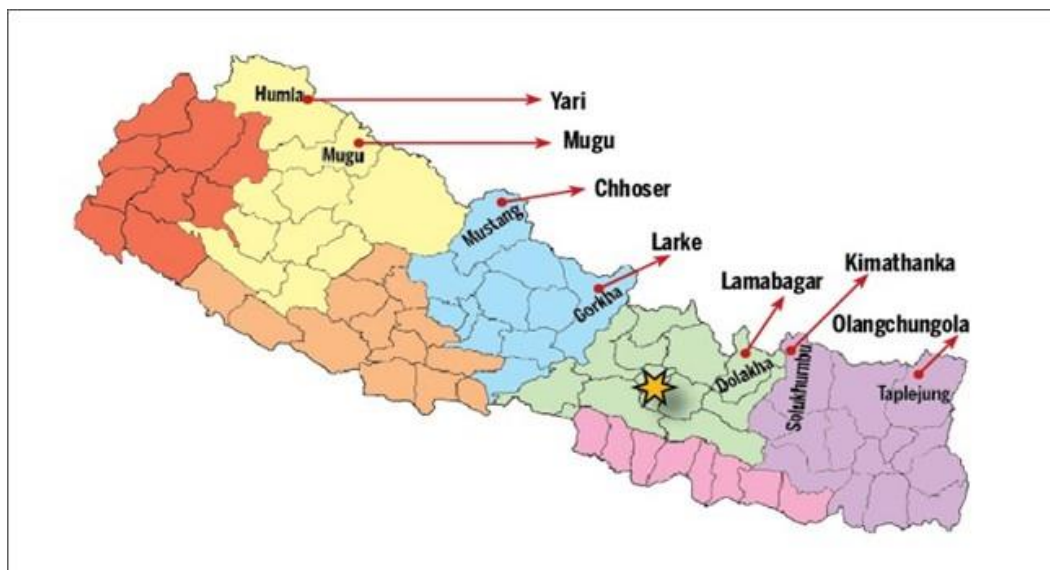
Mặt khác, hạng mục liên thông trong khuôn khổ hành lang, bao gồm dự án cầu

Padma, đường bay chở hàng Côn Minh – Dhaka (Đắc-ca), đường sắt Bangladesh – Myanmar.... đã khởi động. Cầu Padma, công trình lớn nhất Trung Quốc bao thầu tại Bangladesh đã bước vào thi công. Hạng mục này là một trong những lối đi quan trọng trên tuyến “đường sắt xuyên Á” kết nối Trung Quốc với khu vực Nam Á, và cũng là công trình trục giao thông quan trọng của Sáng kiến Vành đai, Con đường. Tháng 5 năm 2015, chuyến bay chở hàng Côn Minh – Dhaka đầu tiên cất cánh, đánh dấu tuyến đường chở hàng từ Vân Nam hướng đến hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar đã được khơi thông. Ngoài ra, vào tháng 2 năm 2016, Bangladesh đạt được hiệp định với Ngân hàng Phát triển châu Á, theo đó ngân hàng này cho Bangladesh vay 1,5 tỉ USD, xây dựng tuyến đường sắt Bangladesh – Myanmar (từ thành phố Cox's Bazaar ở Đông Nam Bangladesh thẳng đến biên giới với Myanmar, độ dài toàn tuyến khoảng 1.000km), hình thành mạng lưới đường sắt xuyên Á rộng lớn hơn. Nhìn tổng thể, ngoài một số đoạn đặc biệt, nói chung toàn tuyến hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar dài 2.800km đều đã có thể thông xe; vào các năm 2011 và 2013, hai chuyến xe hơi đường trường từ Kolkata (tên cũ là Calcutta) của Ấn Độ chạy thẳng đến Côn Minh đã cho thấy rằng ngoài một số đoạn đặc biệt, nói chung toàn tuyến hành lang liên kết 4 nước dài 2.800km đã có thể thông xe [105]. Tuy nhiên, việc Ấn Độ từ chối tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, gây nhiều khó khăn cho việc triển khai hành lang này. Hiện nay, Trung Quốc tập trung thúc đẩy Hành lang kinh tế Trung Quốc - Myanmar (CMEC) chờ đợi Ấn Độ tham gia để thúc đẩy BCIM.

3.1.1.3. Các dự án khác trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á

Bên cạnh hai dự án hợp tác lớn là Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan và Hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar, các hạng mục được đề xướng trong Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc ở khu vực Nam Á còn bao gồm: xây dựng tuyến đường giao thông xuyên Himalaya do Trung Quốc và Nepal liên kết thực hiện; xây dựng kết nối giữa Trung Quốc với các nước Bangladesh, Sri Lanka và Maldives trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Các hạng mục hợp tác này cùng làm phong phú nội hàm và ngoại diện Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc, gia cố vững chắc mạng lưới hợp tác toàn diện trên nhiều lĩnh vực giữa Trung Quốc và các nước Nam Á.

- *Hành lang xuyên Himalaya*



H3.4: Hành lang Kinh tế Xuyên Himalaya

Nguồn: <https://viettimes.vn/phuong-phap-trung-quoc-xay-dung-vanh-dai-con-duong-tai-nam-a-post100269.html>.

Là nước láng giềng thân cận, Trung Quốc và Nepal đẩy mạnh hợp tác trên nhiều lĩnh vực trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường, tăng cường kết nối, cải thiện và thúc đẩy liên kết đường bộ và đường hàng không giữa hai nước. Mối liên hệ giữa Trung Quốc và Nepal đang từng bước được tăng cường thông qua hợp tác thương mại, giao thông, điện tín... Tháng 3/2016, Thủ tướng Sharma Oli của Nepal thăm Trung Quốc, bày tỏ rằng Nepal hoàn toàn tin tưởng tiềm lực của BRI, mong muốn bắt tay với Trung Quốc đẩy mạnh xây dựng Sáng kiến Vành đai, Con đường đạt được mục đích cùng phát triển. Trong thời gian thủ tướng Oli thăm Trung Quốc, hai nước đã ký kết 10 hiệp định, trong đó có các kế hoạch xây dựng tuyến đường sắt liên kết giữa hai nước, xây dựng sân bay quốc tế ở thành phố du lịch Pokhara. Ngoài ra, hai bên còn nhất trí triển khai nghiên cứu tính khả thi của kế hoạch thành lập khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc – Nepal, đồng thời ký bản ghi nhớ hiểu và thông cảm về việc khai thác dầu khí ở Nepal [16].

Là quốc gia núi cao ở sâu trong lục địa, từ lâu nay hoạt động xuất nhập khẩu của Nepal nhiều lần phải tiến hành thông qua cảng biển của Ấn Độ. Mô hình quan hệ

đôi ngoại này không những đẩy giá thành cao lên mà còn phải đối mặt với nguy cơ có thể bị cắt đứt bất kỳ lúc nào. Ví dụ như: tháng 10/2015 Nepal thông qua Hiến pháp mới, nhưng do Ấn Độ không đồng ý với phương án quy hoạch hành chính liên quan đến dân di cư gốc Ấn Độ, vì thế đã lập tức phong tỏa và cấm vận Nepal, dừng vận chuyển vật tư thiết yếu trong đó có nhiên liệu đến Nepal, cuối cùng khiến Nepal xảy ra khủng hoảng nhiên liệu thảm họa nhân đạo. Sau sự kiện này, Nepal quyết định tăng cường mở rộng quan hệ khơi thông hơn nữa kết nối đường bộ với Trung Quốc.

Hiện nay, công tác trắc địa giai đoạn đầu của dự án cầu đường bộ bắc qua sông Selva ở cửa khẩu Pulan do Trung Quốc viện trợ Nepal xây dựng đã được triển khai; bên cạnh đó, hạng mục giai đoạn một cải tạo đường vành đai Kathmandu Trung Quốc viện trợ xây dựng cũng đã chính thức thi công trở lại [17]. Ngoài ra, cả hai phía Trung Quốc và Nepal đều có ý muốn tiến hành nghiên cứu thảo luận tính khả thi của việc thành lập khu vực hợp tác kinh tế xuyên biên giới dựa vào các cửa khẩu hiện có, đồng thời đẩy nhanh tốc độ bàn bạc xác định vị trí xây dựng các cửa khẩu khác ở biên giới và khu vực lân cận. Hai bên Trung Quốc và Nepal còn ký kết “Hiệp định vận tải qua biên giới giữa chính phủ Trung Quốc và Nepal”, nhất trí tăng số lượng tuyến đường vận tải hàng hóa quốc tế của hai bên từ 3 tuyến hiện nay lên thành 12 tuyến [18]. Ngày 08/12/2016, Bộ Giao thông vận tải Trung Quốc và Đại sứ quán Nepal tại Trung Quốc đã đạt được đồng thuận mới về các chủ đề như thực hiện hiệp định hợp tác trên lĩnh vực giao thông vận tải giữa hai nước, đẩy mạnh kết nối cơ sở hạ tầng giao thông trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Hiện nay, dịch vụ vận tải đường bộ và đường sắt kết nối với Quảng Đông, Tây Tạng và Nepal đã chính thức khai thông [19]. Tháng 12/2016, lô hàng đầu tiên trị giá 19 triệu nhân dân tệ của Trung Quốc bao gồm hàng tiêu dùng, hàng điện tử... được vận chuyển thông qua đường sắt tuyến Tây Tạng đi Trung, Nam Á và bằng đường bộ, đi qua quãng đường hơn 6.000km, xuyên qua dãy núi Himalaya cao hơn 4.000m, đưa từ thành phố Quảng Châu của Trung Quốc đến thủ đô Kathmandu của Nepal, và đây cũng là chuyến hàng lớn nhất kể từ khi Trung Quốc và Nepal hợp tác xây dựng xong vào năm 2005. Xét một cách tổng thể, hiện nay Nepal đang tập trung sức lực để cải tạo và nâng cấp hạ tầng cơ sở giao thông, đồng thời đã ký

với Trung Quốc các văn kiện hợp tác, trong đó có hiệp định vận tải xuyên biên giới, mong muốn hình thành hệ thống vận tải tổng hợp xuyên biên giới trong thời gian sớm nhất, tìm kiếm cơ hội phát triển cho Nepal trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường giúp Nepal đẩy mạnh phát triển kinh tế và nâng cao đời sống cho người dân.

Ngày 12/10/2019, sau khi kết thúc chuyến thăm Ấn Độ, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình trở thành nguyên thủ đầu tiên của Trung Quốc trong hơn 20 năm qua đến thăm Nepal. Tại Nepal, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình ký các thỏa thuận về hạ tầng. Kết nối Hành lang xuyên Himalaya và 1 hiệp định dẫn độ là chương trình nghị sự trong các cuộc hội đàm chính thức giữa Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình và lãnh đạo cấp cao Nepal. Hai bên ký văn bản ghi nhớ về xây dựng tuyến đường sắt giữa Kathmandu, Nepal và Keirung, Tây Tạng. Trong chuyến thăm này, Trung Quốc cam kết hỗ trợ 56 tỷ rupee (hơn 46 triệu USD) cho Nepal trong giai đoạn 2020-2022 [164].

Gần đây, Nepal và Trung Quốc hợp tác phát triển 3 dự án thủy điện tại sông Marsyangdi ở phía tây quận Manang và Lamjung của Nepal. Tuy nhiên, tại hội thảo quốc tế do Viện Hợp tác Quốc tế Nepal tổ chức ngày 26/06/2021, Giáo sư Dai Yonghong, Đại học Shenzhen đặt dấu hỏi về tiến độ thực thi của các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nepal quá chậm. Ông cho rằng Chính phủ Nepal do dự quyết định liệu tiếp tục thực thi thỏa thuận chung giữa Trung Quốc và Nepal từ năm 2017. Có nhiều thỏa thuận giữa Nepal và Trung Quốc về phát triển hạ tầng, văn hóa, du lịch nhưng thực thi tương đối thấp. Chính phủ Nepal bối rối khi lựa chọn các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường hay Thỏa thuận với Công ty Millenium Challenge Corporation trị giá 500 triệu USD phát triển hạ tầng vận tải thủy điện [144].

Tất nhiên, xây dựng đường giao thông xuyên Himalaya cũng đối mặt với một số thách thức. Một mặt, Nepal nước nằm trong lục địa, có nhiều núi, cấu tạo địa hình và địa chất phức tạp, môi trường địa lý tương đối xấu, là một trong những khu vực có hoạt động địa chất sôi nổi nhất thế giới. Tuy nhiên, khó khăn lớn nhất chính là tìm kiếm sự ủng hộ của Ấn Độ. Từ trước đến nay, Ấn Độ luôn cảnh giác trước ý

đồ của Trung Quốc lôi kéo các nước nhỏ Nam Á bao vây kiềm chế Ấn Độ. Ngoài ra, sự bất ổn định tại Nepal cùng chính sách không nhất quán của quốc gia này cũng là cản trở lớn đối với việc thực thi Sáng kiến Vành đai, Con đường thời gian qua.

- Hợp tác giữa Trung Quốc và Bangladesh trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường

Hợp tác kinh tế thương mại giữa Trung Quốc và Bangladesh gần đây đang được triển khai mạnh mẽ; từ khi Sáng kiến Vành đai, Con đường được đưa ra, Bangladesh rất tích cực đáp ứng và chủ động tiến hành kết nối chiến lược. Tháng 10/2016, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình thăm Bangladesh, hai nước đã ra tuyên bố chung, quyết định nâng cấp quan hệ lên thành quan hệ đối tác chiến lược. Trong tuyên bố chung, phía Bangladesh bày tỏ tán thành Sáng kiến Vành đai kinh tế con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (“Một vành đai, Một con đường”), cho rằng Sáng kiến này sẽ mang đến cơ hội lớn giúp Bangladesh thực hiện mục tiêu trở thành nước có thu nhập trung bình vào năm 2021 và trở thành nước phát triển vào năm 2041” [20]. Về mặt kinh tế và thương mại, hai bên Trung Quốc và Bangladesh đồng ý mở rộng và đi sâu hợp tác về mậu dịch và đầu tư, tiếp tục phát huy vai trò của các cơ chế như Hội nghị Ủy ban Kinh tế thương mại, phối hợp tiến hành nghiên cứu tính khả thi của việc thành lập Khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc - Bangladesh. Đồng thời, hợp tác giữa Trung Quốc và Bangladesh trên các lĩnh vực trọng điểm như cơ sở hạ tầng, hợp tác phát triển năng lực sản xuất công nghiệp, năng lượng và điện lực, giao thông vận tải, thông tin liên lạc, nông nghiệp.... phát triển nhanh chóng. Hai nước còn ký kết “Bản ghi nhớ hiểu và thông cảm về việc hợp tác triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường giữa Chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa và chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Bangladesh”, là văn kiện hợp tác cùng xây dựng Sáng kiến Vành đai, Con đường đầu tiên ở cấp Chính phủ được Trung Quốc ký với một quốc gia Nam Á, có ý nghĩa mang tính cột mốc trong cả quan hệ hợp tác giữa Trung Quốc với Bangladesh giữa Trung Quốc với khu vực Nam Á [21]. Ngoài ra, Trung Quốc còn ký với Bangladesh hiệp định khung về hợp tác phát triển năng lực sản xuất công nghiệp, đồng thời bố trí giúp đỡ tài chính cho hạng mục hợp tác.

Hiện nay, quan hệ hợp tác giữa Trung Quốc và Bangladesh đã được triển khai rộng rãi trên nhiều lĩnh vực. Trung Quốc là đối tác thương mại lớn nhất của Bangladesh, còn Bangladesh là bạn hàng lớn thứ ba và thị trường bao thầu công trình lớn thứ ba của Trung Quốc ở khu vực Nam Á. Kim ngạch thương mại hai chiều của Trung Quốc và Bangladesh đã tăng mạnh từ 900 triệu USD vào năm 2000 lên thành 14,7 tỉ USD vào năm 2015, bình quân mỗi năm tăng khoảng 20% [22]. Kết cấu kinh tế của Trung Quốc và Bangladesh có khả năng bổ sung cho nhau rất tốt, tương lai hợp tác sản xuất công nghiệp hết sức tươi sáng. Trên phương diện kết nối sản xuất công nghiệp, nền tảng công nghiệp nặng của Bangladesh tương đối mỏng yếu, thiếu hụt cung ứng năng lượng, cơ sở hạ tầng cũ nát. Mà ở các ngành nghề Bangladesh đang rất cần phát triển hiện nay như vật liệu xây dựng hạ tầng, điện lực, đường sắt, ô tô, thông tin, máy xây dựng, tàu thuyền và trang thiết bị xây dựng công trình biển, Trung Quốc lại có ưu thế tương đối lớn và tương đối đầy đủ về vốn, kỹ thuật cũng như nhân lực, vì thế hai nước rất có triển vọng trong kết nối và hợp tác sản xuất công nghiệp [11].

Hai bên đã đạt được hàng loạt hiệp định hợp tác trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Năm 2016, Trung Quốc và Bangladesh đã ký 27 thỏa thuận đầu và vốn vay trong chuyến thăm Dhaka của Chủ tịch Tập Cận Bình. Trung Quốc đã hứa chi khoảng 26 tỷ USD cho các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường và 14 tỷ USD cho các liên doanh, tổng cộng là 40 tỷ USD [42]. Với khoản đầu tư này, Trung Quốc trở thành nhà đầu tư lớn nhất và Bangladesh trở thành nước nhận các khoản vay Trung Quốc lớn thứ hai trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á. Tại Bangladesh, nhiều hạng mục cơ sở hạ tầng sắp hoàn thành như cầu Padma, dự kiến khánh thành vào năm 2021. Tuy nhiên, đến nay (năm 2022), vẫn chưa có thông tin về việc dự án đã được hoàn thành và hiện tại Bangladesh đã vỡ nợ vì các khoản vay của Trung Quốc. Đây là cầu lớn nhất tại quốc gia này. Bên cạnh đó hải cảng Payra trị giá 15 tỉ USD được xây dựng thành cảng nước sâu, đang được nạo vét, tiến độ diễn ra chậm. Nhà máy điện 2000 MW cũng đang được triển khai theo đúng kế hoạch.

Trung Quốc và Bangladesh đang phát triển khu kinh tế công nghiệp Trung Quốc (CEIZ) với diện tích 781 hecta gần cảng Bangladesh. CEIZ sẽ chuyên về hóa chất, lắp ráp ô tô, may mặc và dược phẩm. Một khi hoàn tất, hạng mục này sẽ cung cấp cho Bangladesh hàng trăm nghìn cơ hội việc làm [54].

Hệ thống viễn thông của Bangladesh cũng đang được nâng cấp rất lớn mặc dù 4G được vận hành ở Dhaka, nhưng hầu hết cả nước hiện nay chỉ dùng 2G. Huawei hoạt động ở Bangladesh nhiều năm và Chính phủ Bangladesh đang mong muốn xây dựng mạng lưới 5G tại quốc gia này. Bangladesh có dân số trẻ, nước này đang tập trung xây dựng nền kinh tế số tương tự như Trung Quốc [113].

Ngoài ra, hai bên đang ra sức đẩy mạnh hợp tác xây dựng mạng lưới đường sắt và đường bộ. Tháng 8/2016, Công ty TNHH cổ phần đường sắt Trung Quốc và Cục Đường sắt Bangladesh chính thức ký hợp đồng xây dựng hạng mục tuyến kết nối cầu đường sắt Padma. Hạng mục này bắt đầu ở trạm Dhaka, đi qua cầu Padma và cuối cùng kết thúc ở Jashore, tuyến đường sắt chính mới xây dựng dài 168,6km, là công trình cầu đường lớn nhất do doanh nghiệp Trung Quốc bao thầu xây dựng ở nước ngoài tính đến thời điểm hiện tại, sau khi hoàn thành sẽ giúp kết thúc hoàn toàn lịch sử đi lại bằng phà để đến thủ đô Dhaka của cư dân thuộc 21 khu miền Nam Bangladesh, trở thành xương sống của mạng lưới đường sắt phía Tây Nam Bangladesh, đồng thời tạo thành tuyến giao thông quan trọng của đường sắt xuyên Á [165]. Hạng mục đường hầm đầu tiên của Bangladesh – đường hầm qua sông Canapuri, nằm ở thành phố Chittagong, kết nối hai bờ phía Đông và phía Tây sông Canapuri, do Tập đoàn Xây dựng công trình giao thông Trung Quốc xây dựng, tổng vốn đầu tư 705 triệu USD, tổng chiều dài 3,5km, đang thi công, dự kiến hoàn thành vào năm 2022, sẽ giúp rút ngắn đáng kể thời gian di chuyển từ sân bay Chittagong đến khu công nghiệp Trung Quốc, giải tỏa hiệu quả áp lực giao thông ở phía Đông thành phố Chittagong, đồng thời cũng tạo thuận lợi cho việc lưu thông người và hàng hóa giữa 3 nước Bangladesh, Myanmar và Ấn Độ. Trong thời gian chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình thăm Bangladesh, hai nước đã ký hiệp định cho vay hơn 24 tỉ USD dùng để cung cấp vốn cho các hạng mục hợp tác giữa Trung Quốc và

Bangladesh. Ngoài ra, các doanh nghiệp của Trung Quốc và Bangladesh còn ký hiệp định đầu tư thương mại trị giá khoảng 13,6 tỉ USD. Hạng mục hợp tác giữa Trung Quốc và Bangladesh còn được Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á ủng hộ, tháng 6/2016 ngân hàng này tuyên bố trong số các hạng mục cho vay đầu tiên được ngân hàng này ủng hộ có hạng mục nâng cấp cải tạo hệ thống cấp điện cho Bangladesh, với khoản cho vay trị giá 165 triệu USD [23]. Tuy vậy, Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Bangladesh cũng gặp một số trở ngại lớn khi xảy ra một số vụ xô xát nghiêm trọng giữa công nhân địa phương với công nhân Trung Quốc tại khu vực nhà máy nhiệt điện Payra. Một số cuộc biểu tình nổi lên phản đối dự án nhiệt điện, một số dự án trong đó phải rút lui do những quan ngại về môi trường. Một số hợp đồng bị hủy bỏ năm 2018, liên quan đến việc Công ty Xây dựng Viễn thông của Nhà nước Trung Quốc hồi lộ quan chức [132].

3.1.2 Xây dựng Hành lang kinh tế trên biển – MRS

Các dự án xây dựng thuộc Hành lang kinh tế trên biển (là xây dựng các cảng biển) tại Nam Á là một trọng tâm luôn nằm trong “tầm ngắm” dài hạn của Trung Quốc khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường. Bên cạnh kế hoạch hợp tác với các nước Đông Nam Á với kỳ vọng kết nối cảng biển trên Biển Đông, Trung Quốc đã liên tục xúc tiến mạnh mẽ việc ký kết các dự án xây dựng, vận hành hệ thống cảng biển tại Nam Á. Bởi đây chính là khu vực đem lại nhiều lợi thế và cơ hội cho Trung Quốc vươn ra thế giới và đẩy nhanh tiến trình cải cách, phát triển đất nước, trên lộ trình thực hiện mục tiêu “100 năm lần hai”.

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

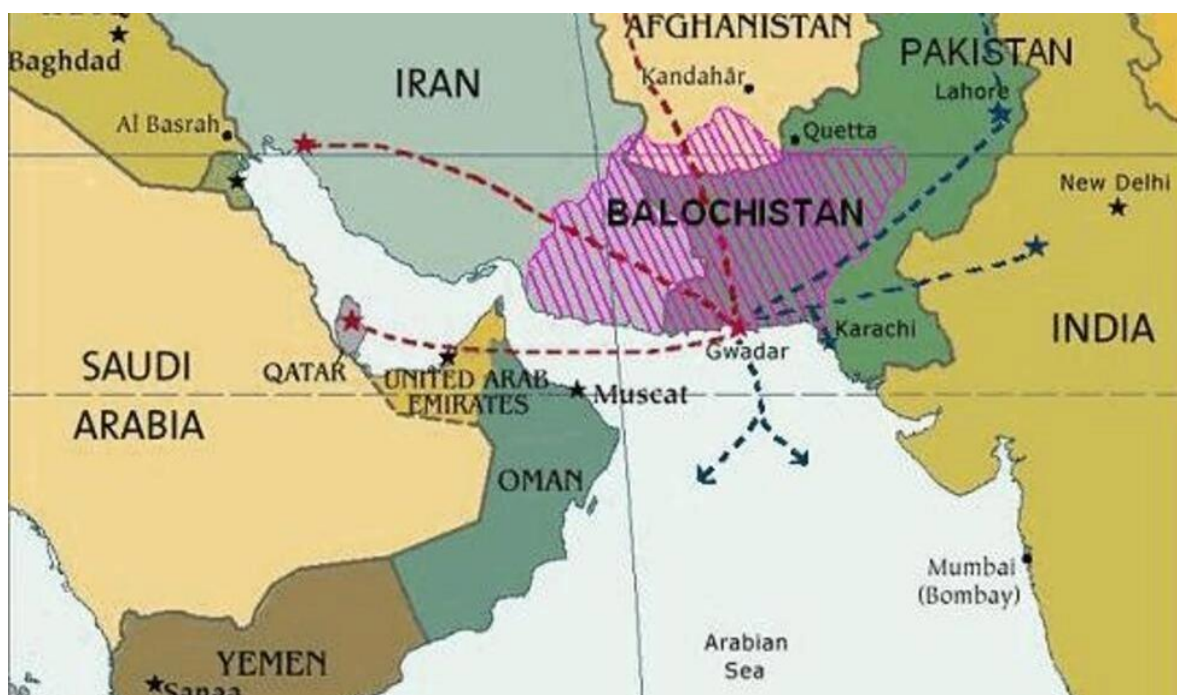
Cảng Gwadar là cảng nước sâu nằm ở tỉnh Balochistan, Pakistan. Cảng này đóng vai trò vô cùng quan trọng đối với Con đường tơ lụa trên biển - MRS của Trung Quốc vì đây là điểm nút then chốt của hạng mục Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan.



Theo bản đồ, khu vực kinh tế đặc biệt và cảng này là một phần của Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Pakistan, nhằm kết nối Gwadar với vùng Tân Cương, Trung Quốc thông qua mạng lưới giao thông và nhằm tăng cường hợp tác kinh tế giữa hai nước.

Ngày 13/11/2016, cảng Gwadar được chính thức đưa vào sử dụng, đoàn tàu buôn đầu tiên của Trung Quốc đã khởi hành từ cảng này, vận chuyển hàng hóa đến Trung Đông và châu Phi, tạo nên bước đột phá lớn trong hạng mục Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan. Cảng Gwadar thuộc quyền sở hữu của doanh nghiệp nhà nước Pakistan, do Công ty Trách nhiệm hữu hạn Cổ phần Cảng biển nước ngoài của Trung Quốc quản lý. Công trình sửa chữa và phục hồi năng lực sản xuất của cảng Gwadar do Công ty Trách nhiệm hữu hạn Tập đoàn nước ngoài của Trung Quốc thực hiện đã hoàn thành. “Đường cao tốc ở vịnh phía Đông cảng Gwadar” và “Sân bay quốc tế mới” được phía Trung Quốc đồng ý cho vay không lãi suất và viện trợ không hoàn lại cũng đã bước vào giai đoạn đàm phán chi tiết. Ngoài ra, phía Trung Quốc còn đảm nhận xây dựng các hạng mục thuộc khu vực cảng Gwadar như Trường tiểu học Qu’er, bệnh viện, trường dạy nghề, trung tâm đào tạo nghề [10]. Cùng với đó, hợp tác giữa Trung Quốc và Pakistan về biện pháp bảo đảm an ninh ở bến cảng và khu vực mậu dịch tự do ở cảng Gwadar, cải thiện kinh tế xã hội và đời

sống của người dân ở khu vực cảng Gwadar.... cũng đồng thời được tăng cường. Theo ông Mushahid Hussain, Chủ tịch Ủy ban Đối ngoại Thượng viện Pakistan thì CPEC đã tạo ra 700.000 việc làm cho người dân Pakistan [157]. Mặc dù trong quá trình xây dựng, cả Trung Quốc và Pakistan đã vấp phải không ít khó khăn, trở ngại, thậm chí ảnh hưởng tiêu cực đến tiến độ hợp tác nhưng cả hai bên cùng tìm cách tháo gỡ bởi dự án này hứa hẹn đem lại nhiều ích lợi cho hai quốc gia vốn có quan hệ như đồng minh chiến lược này.



H3.6: Cảng Gwadar, một hải cảng có vị trí chiến lược của Pakistan

Nguồn: <https://www.rfi.fr/vi/chau-a/20130217-cang-gwadar-pakistan-vien-ngoc-trong-chien-luoc-bien-cua-trung-quoc>.

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

Quan hệ hữu nghị giữa Trung Quốc và Sri Lanka có từ lâu đời, hợp tác cùng xây dựng “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” phát triển nhanh chóng và mạnh mẽ. Sri Lanka nằm giữa Dubai và Singapore, là mắt xích chiến lược về an ninh của chuỗi cung ứng trên biển, trong tương lai sẽ trở thành “địa điểm gửi, nhận và vận chuyển giá rẻ” trong vận tải biển và luân chuyển hàng hóa.

Tuy nhiên, các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Sri Lanka đang gặp nhiều tranh cãi nhất, đặc biệt là dự án phát triển hải cảng Hambantota. Cảng Hambantota nằm ở cực nam Sri Lanka, vị trí liên quan đến tuyến đường biển vô cùng quan trọng của Nam Á. Hải cảng này được lên kế hoạch xây dựng từ đầu năm 1977 nhưng sau đó bị trì hoãn. Dự án này hiện là một phần trong kế hoạch phát triển quận Hambantota, bao gồm một sân bay quốc tế, mạng lưới đường sắt, đường cao tốc, nhà máy lọc dầu và các cơ sở liên quan. Cảng được tiến hành xây dựng theo 3 giai đoạn. Giai đoạn đầu tiên được thực hiện vào tháng 01/2008 và đã đi vào hoạt động tháng 11/2010. Giai đoạn này do Tập đoàn Sinohydro và Công ty cơ khí Cảng Trung Quốc (CHEC) ký hợp đồng xây dựng, Cảng vụ Sri Lanka là cơ quan giám sát dự án. Giai đoạn này được hoàn thành với chi phí 361 triệu USD trong đó Ngân hàng Exim Trung Quốc đóng góp khoảng 85% tài chính, 15% còn lại là của Cảng vụ Sri Lanka. Để có được khoản vay này, Sri Lanka phải chấp nhận cho China Harbor xây dựng cảng. Việc xây dựng các kho chứa và các cơ sở hầm ngầm được bắt đầu vào tháng 10/2009 và hoàn thành năm 2011 với giá trị 76,5 triệu USD. Công ty xây dựng Han Quin Engineering của Trung Quốc là nhà thầu cho việc này.

Giai đoạn thứ hai đã được tiếp tục triển khai vào năm 2014 với chi phí 810 triệu USD. Khoản tiền vay này cũng được cung cấp bởi Ngân hàng Exim của Trung Quốc. China Communications Construction Corporation (CCCC), công ty mẹ của CHEC đã được trao hợp đồng xây dựng cho giai đoạn 2 vào tháng 1/2011. Giai đoạn thứ ba của cảng Hambantota dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2023. Nơi đây sẽ được xây dựng thêm một xưởng đóng tàu. Trong khi đó, một khu vực miễn thuế đang được thiết lập gần khu vực cảng đóng tàu, sửa chữa, và nhập kho, với khoản đầu tư ước tính khoảng 550 triệu USD. Khu vực cảng sẽ bao gồm các cơ sở nghiền, lưu trữ và đóng bao xi măng, một nhà máy sản xuất, lưu trữ và đóng gói phân bón, cơ sở phân phối LP Gas, một tổ hợp kho bãi, một cơ sở lắp ráp xe, nhà máy bột, một cơ sở chế biến và đóng gói thực phẩm và nhập khẩu.

Qua nhiều năm xây dựng và đàm phán với Công ty Cơ khí Cảng Trung

Quốc, song dự án phát triển cảng Hambantota được đánh giá là thất bại. Với hàng chục ngàn tàu đi ngang qua một tuyến đường vận tải bận rộn nhất thế giới nhưng cảng Hambantota chỉ thu hút được 34 tàu trong năm 2012. Sau đó khu vực này đã thuộc về Trung Quốc.

Tuy nhiên, lấy mốc thời điểm là cuộc tổng tuyển cử ở Sri Lanka diễn ra vào năm 2015, hợp tác giữa Trung Quốc và Sri Lanka đã trải qua quá trình thay đổi nhanh chóng từ đỉnh cao đến vực sâu, tốc độ thay đổi nhanh đến mức phía Trung Quốc trở tay không kịp. Kể từ khi chính phủ mới của Sri Lanka lên cầm quyền, một số hạng mục đầu tư của Trung Quốc đã bị dừng lại, bị bên ngoài cho là “có ý thay đổi chính sách ngoại giao và mô hình phát triển “phụ thuộc quá mức vào Trung Quốc” của chính phủ tiền nhiệm Rajapaksa” [72]. Đầu tháng 3/2015, chính phủ mới của Sri Lanka tạm dừng hạng mục thành phố cảng Colombo Trung Quốc đầu tư xây dựng với lý do “thiếu thủ tục phê duyệt có liên quan”, “đánh giá lại môi trường” ..., gây tổn thất lớn cho phía Trung Quốc.

Chính phủ mới của Sri Lanka đã đấu tranh để thực hiện thanh toán cho khoản nợ mà người tiền nhiệm trước đó đã thực hiện. Dưới áp lực nặng nề và sau nhiều tháng đàm phán, năm 2017, Sri Lanka ký hợp đồng trị giá 1,12 tỉ USD để cho Trung Quốc thuê cảng Hambantota trong vòng 99 năm. Số tiền này dùng để trang trải khoản nợ 6 tỉ USD mà Sri Lanka vay của Trung Quốc trước đó. Vụ việc này là một trong những ví dụ sinh động nhất về việc Trung Quốc sử dụng các khoản vay và viện trợ đầy tham vọng để có được ảnh hưởng trên toàn thế giới và sẵn sàng chơi lớn để có được nó. Mặc dù thỏa thuận đã xóa khoản nợ khoảng 1 tỉ USD cho cảng, Sri Lanka vẫn nợ Trung Quốc vì các khoản vay khác vẫn còn đó và lãi suất vẫn cao hơn nhiều so với các nhà cho vay quốc tế khác. Hiện khoản nợ của Sri Lanka đối với Trung Quốc khoảng 6% GDP của nước này [119].

Bên cạnh Hambantota, Trung Quốc và Sri Lanka đang hợp tác một số dự án quan trọng khác. Một số dự án đóng góp tích cực vào nền kinh tế Sri Lanka chẳng hạn như Cảng Công-tên-nơ Quốc tế Colombo (CICT) cho phép cảng Colombo vận hành ở tốc độ nhanh. Tuy nhiên, nhập khẩu từ Trung Quốc để xây dựng các dự án ở Sri Lanka làm cho thâm hụt thương mại từ hai nước ngày càng nói rộng ra, chưa

thực sự tạo ra hiệu ứng lan tỏa về kinh tế đối với Sri Lanka bao gồm chuyển giao tri thức cho lực lượng lao động địa phương. Bên cạnh đó, lực lượng công nhân Trung Quốc tại Sri Lanka đang tăng nhưng vẫn ở mức nhỏ so với nhân công địa phương. Nhập cư trái phép là một vấn đề quan ngại, nhưng số nhập cư trái phép từ Trung Quốc ít hơn các nước láng giềng.

Ảnh hưởng môi trường từ các dự án đầu tư của Trung Quốc tại Sri Lanka có xu hướng cải thiện. Các dự án trước đây gây ô nhiễm môi trường nhưng các dự án gần đây như CICT và Thành phố cảng tại Colombo đã áp dụng tiêu chuẩn môi trường chặt chẽ hơn [46].

Tuy vậy, dịch bệnh Covid đã làm thay đổi quan điểm của Sri Lanka đối với Trung Quốc. Ngoại giao vắc xin của Trung Quốc đã phát huy tác dụng, khác với trước đây, truyền thông Sri Lanka mô tả đưa tin về Trung Quốc theo hướng tích cực khi nước này cung cấp khoản viện trợ y tế giúp Sri Lanka đối phó với dịch bệnh. Sự ảnh hưởng của Trung Quốc đối với Sri Lanka thể hiện rất rõ và cho thấy Chính quyền Sri Lanka đang ngày càng ngả theo Trung Quốc [166]. Động thái mới nhất trong quan hệ hai nước liên quan đến BRI là việc trong tháng 06/2021, Chính phủ Sri Lanka trao gói thầu cho CHEC phát triển dự án mới đường cao tốc dài 17 km tại Colombo theo hình thức BOT trong thời gian 18 năm. Điều này đưa CHEC trở thành công ty nước ngoài đầu tiên sở hữu đường cao tốc tại Sri Lanka. CHEC là công ty đã xây dựng Hambantota, Sân bay Quốc tế Matttala và hiện đang xây dựng Thành phố Cảng Colombo trị giá 1,4 tỉ USD [133].

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

Maldives nằm trên tuyến đường huyết mạch của Ấn Độ Dương, là trạm dừng chân quan trọng của con đường tơ lụa trên biển thời cổ đại. Quan hệ Trung Quốc và Maldives tốt đẹp trong thời gian dài, những năm gần đây lại càng phát triển mạnh mẽ. Tháng 9/2014, chủ tịch Tập Cận Bình thăm Maldives, là chuyên thăm đầu tiên của nguyên thủ quốc gia Trung Quốc kể từ khi hai nước thiết lập quan hệ ngoại giao cách đây 42 năm. Hai bên quyết định thiết lập “quan hệ đối tác toàn diện hướng tới tương lai”, đánh dấu quan hệ hai nước Trung Quốc và Maldives có triển vọng bước

vào giai đoạn mới phát triển mạnh mẽ [102]. Tháng 12/2014, hai nước ký “Bản ghi nhớ về việc cùng đẩy mạnh xây dựng “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” trong khuôn khổ Ủy ban kinh tế thương mại Trung Quốc - Maldives”, hai nước đạt được nhất trí cao về việc cùng xây dựng “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, đồng thời đạt được đồng thuận về thúc đẩy xây dựng Khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc – Maldives. Tháng 12/2015, hạng mục Cầu hữu nghị Trung Quốc – Maldives, hạng mục hợp tác xây dựng cơ sở hạ tầng lớn nhất giữa hai nước chính thức khởi công, sau khi hoàn thành sẽ kết nối đảo Male và đảo Hulhule, sau đó lại thông với đảo Hulhumale ở phía Bắc, giúp Maldives xây dựng khu vực thủ đô Male. Đây là được coi là dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường thành công tại Maldives, giải tỏa được tình trạng tắc đường tại Thủ đô, phát triển bất động sản và thúc đẩy buôn bán phát triển. Đường bộ dài nhất Maldives, tuyến đường kết nối các đảo san hô Laamu được phía Trung Quốc hỗ trợ vốn toàn bộ. Công trình sửa chữa và mở rộng sân bay quốc tế Male do phía Trung Quốc trúng thầu đã khởi công một cách thuận lợi, dự án mở rộng sân bay quốc tế Ibrahim Nasir cũng đã khởi công thuận lợi vào tháng 4/2016. Phía Trung Quốc đã hoàn thành giai đoạn 1 dự án nhà ở phúc lợi công cộng Madai (1000 căn hộ), hiện đang xây dựng giai đoạn hai (1500 căn hộ), công trình xây dựng khu nhà ở 1500 căn hộ Hulumale giai đoạn 3 cũng đã được ký vào tháng 11/2015. Ngoài ra, chính phủ Maldives còn có ý thành lập đặc khu kinh tế, tiến hành mở rộng cảng quốc tế Male, đồng thời đưa ra hàng loạt kế hoạch xây dựng, nâng cấp cơ sở hạ tầng, không gian hợp tác giữa hai nước trong tương lai sẽ vô cùng rộng lớn [24].

Hợp tác giữa Trung Quốc và Maldives luôn khiến Ấn Độ nghi ngờ. Cơ quan an ninh của Ấn Độ từng tỏ ra đặc biệt quan tâm đến việc “Trung Quốc thuê đảo Marao của Maldives để dùng vào quản lý giao thông trên biển”, cho rằng “Trung Quốc cũng sử dụng đảo này để giám sát tàu quân sự của Ấn Độ và Mỹ hoạt động ở Ấn Độ Dương, đồng thời có thể xây dựng thành căn cứ tàu ngầm” [9]. Để đối phó với các dự án BRI của Trung Quốc tại các nước ở Ấn Độ Dương trong đó có Maldives, Ấn Độ đã bắt đầu thực hiện kế hoạch “Gió mùa: đường hàng hải trên biển và cảnh

quan văn hóa xuyên Ấn Độ Dương” (Mausam Project). Kế hoạch này khai thác việc thủy thủ Ấn Độ trên đường buôn bán ở Ấn Độ Dương thời cổ đại đã lợi dụng hiện tượng gió mùa tự nhiên để tạo ảnh hưởng đến lịch sử đi lại giữa các quốc gia và quần thể quanh Ấn Độ Dương, mượn cơ hội để chấn hưng tuyến đường biển thời cổ đại và khôi phục mối liên hệ văn hóa giữa Ấn Độ với các nước trong khu vực này [62]. Bên cạnh những hành động của Ấn Độ thì phía Maldives thiếu tài nguyên, vật liệu xây dựng cơ bản phải dựa toàn bộ vào nhập khẩu, yêu cầu về kỹ thuật và vốn đối với doanh nghiệp đầu tư của Trung Quốc đều tương đối cao, nếu dự tính không đúng sẽ rất dễ xảy ra nguy hiểm. Hiện nay, sức ép rất lớn từ dư luận trong nước và quốc tế liên quan đến khoản vay 3,1 tỉ USD của Chính phủ Maldives từ Trung Quốc. Nếu xử lý không tốt, Maldives có thể rơi vào “bẫy nợ” như Sri Lanka.

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

Gần đây, Trung Quốc và các nước mới bàn nhiều về Con đường tơ lụa kỹ thuật số - DSR. Nhưng từ năm 2015, trong Văn kiện “Thúc đẩy xây dựng Vành đai kinh tế con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa thế kỷ XXI: tầm nhìn và hành động”, Trung Quốc đã khẳng định DSR là một bộ phận trong Sáng kiến Vành đai, Con đường. Theo đó, Trung Quốc tuyên bố cần xúc tiến xây dựng hệ thống cáp quang thông tin xuyên biên giới, hệ thống cáp quang thông tin đáy biển và thông tin vệ tinh, “nối thông” hệ thống hạ tầng xuyên ba châu lục Á, Âu, Phi [83]. Trong dài hạn, DSR sẽ là nội dung trọng tâm, cũng là “chìa khóa vàng” khai mở rộng hơn, sâu hơn các hạng mục kết nối Đông – Tây, trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường.

Lộ trình xây dựng Con đường tơ lụa kỹ thuật số - DSR được Trung Quốc sắp đặt bài bản, kể từ khi Sáng kiến Vành đai, Con đường ra đời cho đến nay. Tại lễ khai mạc Diễn đàn quốc tế cấp cao về xây dựng “Một vành đai, Một con đường” - BRF lần thứ nhất (tháng 5-2017), ông Tập Cận Bình đã nhấn mạnh vai trò quan trọng của DSR trong BRI tổng thể, bao gồm kinh tế số - DE, trí tuệ nhân tạo - AI, công nghệ Nano, điện toán đám mây và thành phố thông minh [84]. Tiếp đó, Trung Quốc đã nêu tầm nhìn cụ thể hơn về Con đường tơ lụa kỹ thuật số - DSR tại Hội nghị Internet thế giới (WIC) lần thứ 4, tổ chức tại Ô Trấn – Trung Quốc (tháng 12-2017). Năm 2019, tại Diễn đàn quốc tế cấp cao về xây dựng “Một vành đai, Một con

đường” - BRF lần thứ hai, Trung Quốc đã tổ chức một diễn đàn riêng dành cho Con đường tơ lụa kỹ thuật số - DSR: “Chung tay xây dựng Con đường Tơ lụa kỹ thuật số thế kỷ XXI”, với sự tham gia của gần 30 quốc gia. Trung Quốc rất tích cực triển khai các chương trình kết nối DSR với các nước và khu vực liên quan đến Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trung Quốc hy vọng rằng họ có thể sử dụng Con đường tơ lụa kỹ thuật số - DSR để lan tỏa các ứng dụng và thành tựu phát triển kỹ thuật số của riêng mình nhằm hợp tác với Các nước đang phát triển trong việc thực hiện các Mục tiêu phát triển bền vững (SDGs) do Liên hợp quốc đề xuất.

Nam Á là một địa bàn trọng tâm của Con đường tơ lụa kỹ thuật số - DSR, bởi đây là khu vực có nhiều dự án lớn thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường, cả trên đất liền và trên biển, đồng thời đây cũng là mắt xích then chốt để Trung Quốc cạnh tranh và khẳng định vị thế công nghệ lõi với Mỹ. Hai quốc gia Nam Á được Trung Quốc đặc biệt nhắm tới là Pakistan và Ấn Độ.

Đối với Pakistan

Hành lang kinh tế Trung Quốc-Pakistan - CPEC là hạng mục hết sức quan trọng trong ý đồ kết nối trực tiếp và ổn định hơn giữa Trung Quốc với Châu Phi và Châu Âu, bao gồm cả giao thông vận tải và thông tin. Trong năm 2015, hai nguyên thủ quốc gia đã ký 51 bản ghi nhớ hợp tác, bao gồm các dự án trong các lĩnh vực khác nhau như vận tải, cảng biển, năng lượng, công nghệ thông tin và truyền thông và tài chính [48]. Trong những năm qua, việc xây dựng cơ sở hạ tầng Công nghệ thông tin và truyền thông - ICT của Trung Quốc ở Pakistan bao gồm cả mặt đất và cáp quang biển, hệ thống vệ tinh Bắc Đẩu, trung tâm dữ liệu, Internet vạn vật (IoT), thành phố thông minh,.... Trung Quốc đã áp dụng các biện pháp để định hình lại và thách thức cơ sở hạ tầng Công nghệ thông tin và truyền thông - ICT xuyên quốc gia do Mỹ làm trung tâm mạng ở Pakistan. Trung Quốc đang xây dựng kênh liên lạc trên hai phương diện: cáp quang và vệ tinh. Trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường, Chính phủ và doanh nghiệp Trung Quốc, bao gồm cả doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân, đã tiến hành thi công các dự án trên hai tuyến cáp quang ở Pakistan, cụ thể là Dự án Cáp quang Trung Quốc-Pakistan (CPFOP) trên đất liền và dự án Pakistan & Đông Phi) kết nối Châu Âu [138], nằm ở đại dương.

Giai đoạn đầu của CPFOP có tổng chiều dài 822km, nối liền Rawalpindi và Đèo Khunherab ở biên giới Trung Quốc-Pakistan, với đường cáp trên không dài 172 km. Tuyến cáp quang này sẽ đi qua thành phố Kashgar phía tây Trung Quốc để kết nối với Internet ở Trung Quốc đại lục [134]. Dự án Cáp quang Trung Quốc-Pakistan - CPFOP bắt đầu được xây dựng vào ngày 19 tháng 5 năm 2016, dưới sự chứng kiến của Nawaz Sharif và Li Keqiang - thủ tướng hai nước. Ngày 13/7/2018, công trình đã hoàn thành với tổng chi phí là 44 triệu đô la Mỹ, trong đó 85% số tiền đến từ khoản vay với lãi suất hàng năm là 2% do Ngân hàng Xuất nhập khẩu Trung Quốc cung cấp. Các doanh nghiệp thi công dự án là doanh nghiệp tư nhân Huawei của Trung Quốc. Các nhà khai thác là China Telecom và Tổ chức Truyền thông Đặc biệt của Pakistan. China Telecom là một trong ba nhà khai thác viễn thông lớn của Trung Quốc và là một doanh nghiệp nhà nước quan trọng [58]. Nhìn bề ngoài, CPFOP có lợi cho cả Trung Quốc và Pakistan. Thông qua loại cáp này, Pakistan có thể tiến hành trao đổi thông tin ổn định, nhanh chóng và an toàn với Trung Quốc, và cũng có thể được kết nối với cáp Tans-Asia Europe đặt tại Trung Quốc. Đối với Trung Quốc, cáp này là điểm bắt đầu của sợi cáp kết nối các quốc gia đối tác thuộc dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường. Dựa theo báo cáo công khai ở Trung Quốc, tổng chiều dài của tuyến này là 2950 km. Giai đoạn thứ hai sẽ kết nối Rawalpindi với Cảng Gwadar và Karachi, nơi nó sẽ được kết nối với một dự án cảng khác đang được xây dựng ở Trung Quốc, đó là dự án cáp PEACE do công ty PEACE Cable International Network Co., Ltd, một công ty con của HENGTONG, do đó rút ngắn đáng kể khoảng cách kết nối mạng lưới của nó với Châu Phi và Châu Âu, đặc biệt là khoảng cách kết nối mạng của một số quốc gia đối tác thuộc dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường [66]. Đồng thời, vị trí quan trọng của Cảng Gwadar trong toàn bộ Sáng kiến Vành đai, Con đường và mục tiêu xây dựng một cảng thông minh cũng sẽ giúp Trung Quốc kiểm soát tốt hơn hoạt động của cảng này. Có thể thấy, CPFOP là một hành lang chiến lược mới cho Trung Quốc đến Trung Đông và Châu Phi và là chìa khóa để xây dựng CPEC [160]. Bằng thông cao và độ trễ thấp các loại cáp như trong CPFOP sẽ giúp các công ty kỹ thuật số Trung Quốc dễ dàng mở rộng

hơn hoạt động kinh doanh của họ tại các quốc gia đối tác thuộc dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường. Họ có thể kết nối với trụ sở của họ tại Trung Quốc thông qua các dây cáp này nhưng không cần phải lo lắng về sự không ổn định kết nối và không đủ băng thông. Các loại cáp như CPFOP sẽ là loại cáp đầu tiên họ lựa chọn khi mở rộng ra toàn cầu. Tất nhiên, hiệu ứng này sẽ chỉ được thực hiện đầy đủ khi CPFOP kết nối thành công với cảng Gwadar và Karachi và kết nối với PEACE khi đã hoàn thành. PEACE là tuyến cáp quang biển nối Pakistan, Châu Phi và một số nước Các nước châu Âu. Theo kế hoạch, giai đoạn một của dự án sẽ kết nối Pakistan (thông qua Gwadar và Karachi) với Djibouti, Somalia và Kenya, với tổng chiều dài là 6.200km. Giai đoạn hai của dự án sẽ được mở rộng về phía Nam Châu Phi, Ai Cập và Pháp, và chiều dài cuối cùng sẽ đạt 12.000 km [115]. Sau khi hoàn thành, băng thông của cáp này sẽ đạt 60Tbps, vượt qua tất cả các cáp ngầm quốc tế hiện tại ở Pakistan và gần gấp đôi băng thông quốc tế của Pakistan [139].

Trong hai thập kỷ qua, Trung Quốc đã đầu tư 10 tỷ USD vào Hệ thống định vị BeiDou (BDS), và cuối cùng đã phóng vệ tinh của dự án vào tháng 6/2020 [169]. Pakistan là quốc gia thứ năm trên thế giới sử dụng BDS và đây cũng là quốc gia duy nhất trên thế giới có toàn quyền sử dụng BDS, cho cả mục đích dân sự và quân sự [159]. Ngay từ năm 2013, Pakistan đã áp dụng hệ thống này do Trung Quốc sở hữu và xây dựng một trạm mặt đất có thể cải thiện độ chính xác vị trí của hệ thống ở Nam Á và Ấn Độ Dương [118]. Pakistan đã sử dụng BDS để thực hiện khảo sát địa lý và lập bản đồ, quản lý đất đai, quản lý nghề cá, hàng không và cảng quản lý ở nước mình với chi phí thấp hơn và hiệu quả cao hơn. Dịch vụ ứng dụng thời gian hệ thống thông tin sân bay quốc tế Islamabad dựa trên BDS được xây dựng bởi UniStong, một công ty tư nhân của Trung Quốc tại Pakistan, là một trong những công trình xuất sắc nhất trong các trường hợp ứng dụng của BDS [104]. Trên thị trường tiêu dùng, hơn 70% điện thoại di động Trung Quốc hiện hỗ trợ BDS, trong khi ở Pakistan, thị phần của điện thoại di động Trung Quốc là hơn 30%. Người dùng điện thoại di động thương hiệu Trung Quốc đã tự nhiên trở thành người dùng của BDS. Bằng cách xây dựng cáp quang và mạng lưới vệ tinh, Trung Quốc đã

thiết lập một kênh liên lạc trong mọi thời tiết ở Pakistan. Cho dù đó là cáp hay vệ tinh, nó không chỉ là một kênh liên lạc giữa Trung Quốc và Pakistan, mà là một kênh liên lạc giữa Trung Quốc và tất cả các nước đối tác thuộc dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường. Pakistan đóng vai trò giống như một trung tâm và một người trung gian. Giống như cảng Gwadar, Pakistan đã trở thành cổng thông tin và dữ liệu trong giai đoạn hiện tại của việc xây dựng cơ sở hạ tầng ICT của Trung Quốc. Con đường thứ hai cho Trung Quốc để định hình lại cơ sở hạ tầng ICT do Mỹ lãnh đạo ở Pakistan là sử dụng các kênh này để trích xuất và kiểm soát dữ liệu ở Pakistan.

Đối với Ấn Độ

Ấn Độ là nước không mặn mà, thậm chí phản đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường, biểu hiện rõ nhất là việc Ấn Độ không tham dự Diễn đàn của Sáng kiến Vành đai, Con đường vì phản đối Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan đi qua lãnh địa tranh chấp giữa Ấn Độ và Pakistan. Tuy nhiên, Ấn Độ lại tham gia vào dự án quan trọng của Sáng kiến Vành đai, Con đường: Hành lang Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar - BCIM và Ấn Độ là một trong thành viên sáng lập của Ngân hàng Đầu tư hạ tầng Châu Á - AIIB. Điều đó cho thấy, Sáng kiến Vành đai, Con đường vẫn là bài toán cần lời giải với Ấn Độ.

Tương tự như vậy, trong lĩnh vực ICT, Ấn Độ hiện ở vào tình thế vừa nghi ngại, vừa muốn đón nhận, bởi cả Ấn Độ và Trung Quốc đều tìm cách mở rộng ảnh hưởng công nghệ của mình ở khu vực Nam Á. Trong bối cảnh trình độ công nghệ của Trung Quốc ngày càng có sức cạnh tranh mạnh trên thế giới thì New Delhi sẽ bắt buộc phải tìm sự cân bằng với Trung Quốc với mong muốn là người hưởng lợi từ công nghệ Trung Quốc, nhất là khi Trung Quốc đang nỗ lực thúc đẩy kết nối DSR trong toàn khu vực. Các nhà hoạch định chính sách Ấn Độ đã đấu tranh với ảnh hưởng công nghệ của Trung Quốc. Ngay từ năm 2010, Ấn Độ đã chặn một số nhà mạng nội địa nhập khẩu thiết bị viễn thông Trung Quốc bị nghi ngờ là công nghệ gián điệp, có khả năng đánh chặn thông tin liên lạc của chính phủ [142]. Năm 2013, Cục Viễn thông Ấn Độ - DOT bắt đầu thiết lập việc kiểm tra phần mềm gián điệp và phần mềm nghe lén trong bộ công cụ viễn thông của Huawei và ZTE [145]. Vào tháng 12 năm 2018, Hội đồng Xúc tiến Xuất khẩu và Thiết bị Viễn thông của

Ấn Độ (TEPC) tiếp tục kêu gọi Cố vấn An ninh Quốc gia, Ajit Doval cấm mua thiết bị từ các công ty Trung Quốc như Huawei, ZTE và Fiberhome, với lý do lo ngại về bảo mật [107]. Tuy nhiên, Ấn Độ khó có thể tham gia cùng các nước phát triển trong nỗ lực kiềm chế Huawei và các công nghệ Trung Quốc nói chung. Năm 2017, Chính phủ Ấn Độ công bố việc thiết lập Diễn đàn 5G Cấp cao Ấn Độ 2020- mục tiêu của chính phủ để xây dựng lộ trình và kế hoạch hành động cho mạng 5G trên khắp Ấn Độ vào đầu năm 2020 [140]. Ấn Độ cũng đã từng tuyên bố, không có đề xuất nào của chính phủ về việc cấm thiết bị viễn thông của Huawei [120]. Kể từ tháng 10 năm 2018, Giám đốc điều hành Huawei Ấn Độ, Jay Chen cũng đã nhận lời mời của Huawei từ Cục Viễn thông Ấn Độ (DOT) để tiến hành thử nghiệm thực địa 5G [116]. Ngay cả sau cuộc tranh cãi quốc tế của Huawei vào tháng 12 năm 2018, Hiệp hội ngành công nghiệp viễn thông, Cellular Operator Association India (COAI) đã liên tục kêu gọi Cục Viễn thông cho phép Huawei hỗ trợ các nhà khai thác khả năng 5G, miễn là chúng đáp ứng đầy đủ các khuyến nghị của chính phủ [117]. Trung Quốc nhận thấy Ấn Độ đã trở thành một thị trường đầu tư công nghệ hết sức quan trọng, các công ty Ấn Độ và Trung Quốc đã thực hiện các bước thăm dò để thiết lập một liên minh mới cung cấp cơ sở cho các liên kết chặt chẽ hơn. Các công ty công nghệ Trung Quốc và Ấn Độ cũng đã và đang xây dựng các mối quan hệ đối tác đáng kể. Chẳng hạn, về thương mại điện tử, Tập đoàn Alibaba đã đầu tư vào Snapdeal, Big Basket, Ticket New và One 97 khoảng 620 triệu đô la Mỹ từ năm 2015 đến 2017. Riêng Tencent đã đầu tư tổng cộng hơn 1,2 tỷ đô la Mỹ vào Flipkart và các lớp học của Pep, Byju, Ibibo Group, Hike và Practo [96]. Cùng với chuỗi giá trị trong lĩnh vực công nghệ của mình, Ấn Độ cũng nhận thấy một số lượng ngày càng tăng của các công ty Trung Quốc thành lập tại các khu vực khác nhau trên đất nước mình. Trong số đó có một số công ty công nghệ Trung Quốc đang tạo ra khối lượng việc làm đáng kể cho Ấn Độ. Ví dụ, Xiaomi của Trung Quốc, Nhà cung cấp linh kiện của Corp Holitech Technology được cho là sẽ đầu tư khoảng 200 triệu đô la trong ba năm để thành lập một nhà máy ở bang miền Nam Andhra Pradesh sẽ tạo ra khoảng 50.000 việc làm cho Ấn Độ [143]. Tương tự như vậy ở Greater Noida, nhà máy sản xuất điện thoại thông minh Trung Quốc Vivo Mobile

sẽ tạo ra khoảng 5.000 việc làm khi đầu tư công nghệ vào Ấn Độ [108]. Hơn nữa, các công ty điện thoại thông minh Trung Quốc cũng đang tiếp quản thị trường điện thoại thông minh của Ấn Độ. Hơn một nửa thị trường bán điện thoại thông minh ở Ấn Độ hiện đang bị chi phối bởi 4 công ty lớn của Trung Quốc là Xiaomi, Oppo, Vivo và Honor và người tiêu dùng Ấn Độ đã chi tiêu nhiều hơn hơn 50.000 Rs crore (khoảng 6 tỷ USD) trong năm 2018 để mua điện thoại thông minh của các công ty Trung Quốc, tăng gần gấp đôi so với năm tài chính trước [167]. Điện thoại Trung Quốc đã đến từ khu vực thống trị 4G, bỏ xa đối thủ cạnh tranh Ấn Độ như thương hiệu Micromax, Lava và Intex. Thị trường điện thoại thông minh Ấn Độ được coi là một cửa ngõ quan trọng để duy trì việc chuyển giao công nghệ Trung Quốc, đặc biệt trong lĩnh vực Internet vạn vật và khả năng kết nối 5G.

Gần đây đã có một số quan điểm trái ngược với lập luận cạnh tranh bá quyền trong lĩnh vực công nghệ số giữa Ấn Độ và Trung Quốc. New Delhi thật sự quan tâm đến việc mở rộng ảnh hưởng công nghệ của mình trong khu vực và trên phạm vi toàn cầu. Mặt khác, New Delhi hiểu rằng, Con đường tơ lụa kỹ thuật số được coi là phần mở rộng của Kế hoạch “Made in Trung Quốc 2025”. Ảnh hưởng của DSR tại Nam Á sẽ ngày càng gia tăng và trở thành một điểm then chốt trong hợp tác Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực này. Tuy nhiên, Ấn Độ còn thua Trung Quốc ở khoảng cách khá xa trong lĩnh vực công nghệ lõi, nhất là internet và công nghệ xây dựng thành phố thông minh. Có thể nói, sở thích tiêu dùng của người dân Ấn Độ cho thấy, Ấn Độ đang bị “bao vây” bởi các sản phẩm và dịch vụ kỹ thuật số của Trung Quốc, dù nó có liên quan đến DSR hay không. Do đó, Ấn Độ vừa nỗ lực nâng cấp công nghệ nhằm giảm thiểu sự phụ thuộc vào công nghệ Trung Quốc, vừa tích cực hợp tác với Trung Quốc, đặc biệt là trong lĩnh vực viễn thông và công nghệ số để chủ động hơn trong chiến lược cạnh tranh ưu thế công nghệ tại khu vực và trên thế giới. Các nhà quan sát ở Ấn Độ đã chú ý đến sự thống trị công nghệ ngày càng tăng của Trung Quốc, mặc dù không nhất thiết phải ràng buộc nó với DSR. Có rất ít nhận thức, tranh luận hoặc bảo vệ đầu tư kỹ thuật số của Trung Quốc dưới sự bảo trợ của DSR. Thay vào đó, cho đến nay, các nhà quan sát đã tập trung vào các thành phần riêng lẻ của DSR. Phần lớn các cuộc tranh luận về chính sách, học thuật và truyền thông tập trung vào rủi ro công nghệ

5G của Trung Quốc và mức độ phổ biến của các ứng dụng di động Trung Quốc. Ấn Độ (cũng như các nước khác) đều lo ngại về những tiêu chuẩn công nghệ do Trung Quốc áp đặt và khả năng nảy sinh rủi ro an ninh khi sử dụng dịch vụ kỹ thuật số của Trung Quốc. Tuy vậy, mặc dù Ấn Độ đã từ chối tất cả các dự án và hoạt động DSR trên lãnh thổ của mình, đặc biệt là các dự án cơ sở hạ tầng kỹ thuật số lớn mà thường xuyên liên quan đến đất nước họ, nhưng xét về quy mô các khoản đầu tư và thị phần của Trung Quốc trong lĩnh vực kỹ thuật số địa phương, có thể thấy Ấn Độ đã “vô tình” đăng ký DSR. Thị trường Ấn Độ thực sự là một ví dụ điển hình về tinh thần của DSR, ngay cả khi Ấn Độ không chính thức ký kết nó.

Ngoài Pakistan và Ấn Độ là hai đối tượng quan trọng thì Trung Quốc cũng tìm mọi phương cách triển khai và thúc đẩy DSR tại các nước Nam Á khác. Chẳng hạn: Nepal cũng đã vận hành một tuyến cáp quang chung với Trung Quốc, cung cấp các tuyến truy cập mới tới các dịch vụ internet thông qua Trung Quốc. Tương tự, Sri Lanka đã chuẩn bị cho hệ thống định vị vệ tinh của Trung Quốc để thiết lập hơn 10 trạm tham chiếu hoạt động liên tục trong nước kể từ tháng 3 năm 2017. Hoặc Bangladesh cùng với Pakistan cũng nằm dưới sự lãnh đạo của Trung Quốc trong Tổ chức Hợp tác không gian châu Á-Thái Bình Dương hay dự án Cáp ngầm toàn quốc Oredoo Maldives (NaScom) [125].

Như vậy, cần tìm hiểu cụ thể hơn về hiệu quả thực sự của công nghệ số nói chung, DSR nói riêng của Trung Quốc tại Nam Á để đánh giá toàn diện hơn về hiệu quả triển khai DSR trong khu vực này. Theo một số nghiên cứu thì đến nay, trong công cụ tìm kiếm lĩnh vực này, thị phần của Google tại Pakistan vẫn là 98,22% và trong lĩnh vực truyền thông xã hội, thị phần của Facebook tại Pakistan là 91,67%. Ngoài trừ TikTok, các nền tảng Internet của Trung Quốc hầu như không có thị phần ở Pakistan [149]. Và hiện tại, việc dẫn đầu về công nghệ đang là nền tảng chắc chắn để Mỹ thống trị ICT toàn cầu, trong khi các công ty Trung Quốc phải đối mặt với sự không chắc chắn lớn hơn, do Đại dịch Covid-19 cũng như Chiến tranh thương mại Mỹ- Trung đưa lại. Tuy nhiên cũng không thể phủ nhận, thông qua DSR, Trung Quốc đang từng bước lấp đầy khoảng trống về một cơ sở hạ tầng kỹ thuật số lớn và thiết yếu ở Nam Á - thị trường có khoảng hai tỷ người dùng. Các dự án DSR là công cụ quan trọng để mở rộng

nền kinh tế kỹ thuật số của Trung Quốc ra nước ngoài và tạo ra nhiều hơn giá trị thặng dư. Xa hơn, Trung Quốc sẽ vươn tới thực hiện tham vọng dẫn đầu công nghệ số toàn cầu, dẫn dắt nền kinh tế thế giới thông qua hệ thống kết nối 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

Trung Quốc đã đổ một nguồn vốn đầu tư lớn vào các dự án lớn của Nam Á trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường, góp phần thay đổi diện mạo khu vực, tăng cường kết nối khu vực, phát triển cơ sở hạ tầng, tăng trưởng kinh tế xã hội, xóa đói, giảm nghèo, tạo thêm công ăn việc làm và phát triển tài chính cho khu vực.

Kể từ khi Trung Quốc khởi xướng Sáng kiến Vành đai, Con đường, khu vực này chứng kiến những thay đổi rõ rệt, tăng trưởng kinh tế cao 6,9%, cơ sở hạ tầng được cải thiện đáp ứng nhu cầu trao đổi thương mại của khu vực Nam Á. Ngày 19/05/2017, tuyến đường ống dẫn dầu Trung Quốc-Myanmar thuộc dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường chính thức vận chuyển dầu vào Trung Quốc. Nền kinh tế của Pakistan khởi sắc, tăng trưởng kinh tế trong năm 2018 - 2019 là 5,8%, Bangladesh là 6,7%, Srilanka là 5% [171]. Đáng chú ý là Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan đã tạo ra những chuyển biến tích cực đối với quốc gia này. Cụ thể các dự án của Sáng kiến này đã có tác động tích cực đến các quốc gia tham gia và khu vực Nam Á như sau:

Một là, Hiệu ứng bức xạ đối với khu vực của Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan nhanh chóng thể hiện nổi bật.

Trong quá trình triển khai, Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan cũng không ngừng mở rộng ảnh hưởng ra khu vực và thế giới, trở thành “Người thay đổi quy tắc chơi” (Game Changer) về phát triển và ổn định trong khu vực. Một số nước có liên quan trước đó bày tỏ thái độ không lạc quan thì bây giờ đã lần lượt bày tỏ mong muốn tham gia xây dựng Hành lang, mong muốn lợi dụng ưu thế đặc biệt của cảng Gwadar để phát triển kinh tế của nước mình và mở cửa ra bên ngoài.

Hai là, Kazakhstan có ý muốn tham gia xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan.

Tháng 8/2016, Thủ tướng đương nhiệm của nước này là Masimov (hiện giữ

chức Chủ tịch Hội đồng An ninh quốc gia Kazakhstan) đã bày tỏ rằng Kazakhstan ủng hộ và mong muốn tham gia xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan, cho rằng hành lang này sẽ giúp các nước ở khu vực Trung Á kết nối với thế giới thông qua đường biển, đồng thời cũng giúp thúc đẩy hoạt động thương mại mậu dịch giữa Pakistan với các nước khu vực Trung Á. Thông qua việc hoàn thiện hệ thống giao thông và cơ sở hạ tầng trong khuôn khổ Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan, Pakistan có thể cung cấp cảng biển giúp Kazakhstan đi ra Ấn Độ Dương [25].

Ba là, Iran mong muốn tham gia Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan.

Trong cuộc gặp gỡ tại Pakistan của Đại sứ Iran Mehdi Honardoost với các thành viên của Phòng Thương mại và Công nghiệp chung Pakistan-Iran gồm Chủ tịch Phòng Thương mại và Công nghiệp Pakistan - Iran Haji Wali Noorzai, Tổng lãnh sự Iran Agha Muhammad Rafiee, Chủ tịch Haji Jumma Badezai và các thành viên của cộng đồng thương mại, Iran đã bày tỏ quan điểm rằng: “Chúng tôi tin rằng CPEC là một dự án rất quan trọng và to lớn, có thể tác động lớn đến hòa bình và hợp tác giữa các nước trong khu vực”. “Iran là một quốc gia quan trọng trong khu vực với tiềm năng và khả năng to lớn như đường vận chuyển và tất cả các nguồn lực khác.” Honardoost thậm chí còn đi xa hơn khi nói rằng “có thể không có sự hỗ trợ về năng lượng và quá cảnh của Iran, dự án trị giá hàng tỷ đô la sẽ không đạt đến giai đoạn cuối cùng” [158].

Bốn là, Afghanistan mong muốn lấy Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan làm nền tảng để xây dựng hành lang kinh tế có phạm vi lớn hơn nữa.

Cuối năm 2016, Đại hội Liên hợp quốc khóa 71 đã bàn bạc và nhất trí thông qua Nghị quyết A/71/9 về vấn đề Afghanistan, xác định rõ ràng rằng Liên hợp quốc hoan nghênh Sáng kiến Vành đai, Con đường”, thúc giục các nước thông qua việc tham gia vào Sáng kiến này đẩy mạnh phát triển kinh tế của Afghanistan và khu vực. Giới truyền thông Afghanistan hết sức quan tâm đến diễn biến tình hình Iran mong muốn tham gia xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan, cho rằng Hành lang này cần được mở cửa hơn nữa với các nước trong khu vực để giảm bớt hiểm họa, cho rằng Afghanistan và Ấn Độ cũng nên tham gia xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan để cùng xây dựng “Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan - Iran - Afghanistan” có quy mô lớn hơn.

Xét về lâu dài, xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan là một hạng mục liên thông quy mô lớn, sẽ từng bước tạo ảnh hưởng lớn hơn đối với khu vực Trung và Nam Á cũng như vùng lõi của lục địa Á - Âu.

Năm là, Thúc đẩy Pakistan phát triển và ổn định, tạo đà ổn định an ninh cho toàn bộ khu vực Nam Á

Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan được xây dựng theo mô thức “4 trong 1”, tức là liên kết hai nước thông qua hệ thống đường bộ, đường sắt, dầu khí và cáp quang, giúp kinh tế Pakistan và hậu cần vận tải hoạt động thuận lợi, thông suốt. Pakistan có 60% dân số dưới 26 tuổi, nếu thanh niên trẻ tuổi không tìm được việc làm, không có thu nhập ổn định thì đó sẽ là hiểm họa an ninh vô cùng lớn tiềm ẩn đối với Pakistan. Một khi việc xây dựng hành lang thúc đẩy phát triển và việc làm, tầng lớp tuổi trẻ bị hút vào trào lưu lập nghiệp, thì ít nhất khả năng họ bị thế lực cực đoan chiêu mộ cũng giảm đi vô cùng lớn [3]. Như lời Thủ tướng Sharif của Pakistan nhận định, kết hợp hữu cơ Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc với “Tầm nhìn 2025” của Pakistan, thông qua kết nối Nam Á, Trung Quốc và Trung Á, sẽ giúp Pakistan biến vị trí địa chính trị của mình thành ưu thế địa kinh tế, giúp Pakistan trở lại vũ đài thương mại mậu dịch quốc tế và khu vực.

Sáu là, Thúc đẩy cân bằng chiến lược giữa các lực lượng ở khu vực Nam Á

Trong cuốn sách *Bàn cờ lớn*, tác giả Brzezinski, cựu Cố vấn An ninh của Tổng thống Mỹ, viết rằng lục địa Á – Âu (“đảo thế giới”) có 5 kỳ thủ địa chiến lược then chốt (Pháp, Đức, Nga, Trung Quốc, Ấn Độ) và 5 quốc gia địa chính trị vô cùng quan trọng (Ukraine, Azerbaijan, Hàn Quốc, Thổ Nhĩ Kỳ, Iran) [86]. Theo định nghĩa của Brzezinski thì Pakistan cũng là một quốc gia nằm trên trục địa chính trị hết sức quan trọng, nếu nước này lâm vào tình trạng biến động và thất bại thì sẽ mang đến tai họa địa chính trị khó lường cho khu vực Trung Á và Nam Á. Ngoài ra, với vai trò là hai nước lớn nhất trong khu vực, việc Ấn Độ và Pakistan cân bằng về mặt chiến lược sẽ có lợi cho việc thực hiện hòa bình trong khu vực. Nếu sức mạnh của hai nước này chênh lệch quá lớn, quá mất cân bằng thì chắc chắn sẽ khiến Pakistan ngày càng lo lắng và sợ hãi Ấn Độ, đồng thời tìm kiếm các nguồn sức mạnh cộng sinh bên ngoài để đối phó với Ấn Độ; ngoài ra điều đó cũng sẽ khiến Ấn Độ thiếu tôn trọng đối với an ninh quốc

gia của Pakistan, lại càng không muốn tái khởi động chương trình đối thoại giữa hai nước, khôi phục bình thường hóa quan hệ giữa hai nước.

Bây là, gắn chủ đề “Phát triển và xây dựng” vào công việc của khu vực, xây dựng chương trình nghị sự chính trị xã hội của quốc gia trong khu vực

Khu vực Trung Á và Nam Á vẫn được xem là khu vực thường xuyên bất ổn về chính trị - an ninh do khu vực này thường xuyên xảy ra chiến tranh và là nơi gánh chịu nhiều các cuộc tấn công khủng bố. Do đó, việc thúc đẩy xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan sẽ giúp hình thành văn hóa hợp tác khu vực “phát triển là trên hết” và “ưu tiên phát triển” ở khu vực Nam Á, thông qua phát triển kinh tế xã hội để khiến các tệ nạn, tỉ lệ thất nghiệp cao, nghèo đói cùng cực... giảm thiểu, từ đó cải thiện về cơ bản tình hình an ninh, môi trường trong khu vực.

Tám là, Đẩy mạnh kết nối và nhất thể hóa trong khu vực theo hướng Trung Quốc và Pakistan chủ động xây dựng luật chơi và các nước trong khu vực tham gia

Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan không những có ý nghĩa quan trọng thúc đẩy hai nước Trung Quốc và Pakistan cùng phát triển, mà còn giúp tăng cường kết nối khu vực, có vai trò thúc đẩy tích cực hòa bình, ổn định và phát triển trong khu vực. Do hành lang này tiến hành xây dựng “4 trong 1” nên sẽ có lợi trong việc phá bỏ hàng rào địa lý giữa Trung Quốc với Nam Á và Ấn Độ Dương, thúc đẩy hoạt động kinh tế và hậu cần trong khu vực.

Nhìn chung, kể từ khi khởi động vào năm 2013, việc xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan đã tiến triển một cách vững chắc, rất nhiều hạng mục thu hoạch sớm đã dần dần tiến triển mang tính thực chất. Việc xây dựng hành lang cũng thúc đẩy các tỉnh và các vùng trọng điểm dọc tuyến hành lang của Pakistan phát triển cân bằng, giúp Pakistan cải thiện môi trường và tăng thêm lòng tin cho nước ngoài đầu tư vào Pakistan. Xét về lâu dài, Hành lang sẽ giúp ích cho việc đi sâu tạo lập cộng đồng vận mệnh Trung Quốc – Pakistan, trở thành nguồn động lực quan trọng thúc đẩy kết nối khu vực châu Á – Thái Bình Dương và sự ổn định, phồn vinh của lục địa Á – Âu.

Sự gia tăng hợp tác của Trung Quốc vào khu vực một phần cũng tạo ra sự cân

bằng quyền lực tại Nam Á. Trước đây, Nam Á được coi là sân sau của Ấn Độ và nằm trong phạm vi ảnh hưởng của Ấn Độ. Một số nước nhỏ ở Nam Á ủng hộ sự can dự của Trung Quốc vào khu vực để cân bằng với Ấn Độ [67]. Các nước này cho rằng sự có mặt của Trung Quốc sẽ làm giảm bớt chính sách bá quyền của Ấn Độ đối với khu vực, góp phần duy trì hòa bình, ổn định và phát triển đối với khu vực. Bên cạnh đó, các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á thu hút được sự quan tâm của các nước lớn. Cạnh tranh nước lớn cùng với khoản đầu tư vào các nước góp phần làm cho kinh tế khu vực tăng trưởng ổn định.

Nguồn vốn đầu tư của Trung Quốc vào khu vực làm cho hệ thống cơ sở hạ tầng của Nam Á được nâng cấp, nhiều quốc gia hưởng lợi từ các dự án này. Hầu hết các dự án cơ sở hạ tầng chính của CPEC giúp tạo ra hành lang thương mại hiện đại, tạo thuận lợi cho các hoạt động logistics, cung cấp các cơ sở vận tải và đi lại nhanh và thuận tiện, giúp tăng trưởng kinh tế của các nước trong khu vực này. Trong khi đó, với Sáng kiến Vành đai, Con đường, các công ty Trung Quốc hoàn thành phần lớn các dự án tại Sri Lanka, các dự án cơ sở hạ tầng tại nước này kết nối trực tiếp với mạng lưới đường cao tốc Sri Lanka, từ đó liên kết với các thành phố lớn của khu vực tạo ra sự kết nối khu vực. Điều này giúp trao đổi thương mại nội khối, đi lại, vận chuyển dễ dàng và thuận tiện. Tại Bangladesh, tuyến đường sắt kết nối các thành phố mới do Trung Quốc xây dựng được kết nối với tuyến đường sắt vận tải của thành phố Colombo, tạo thuận lợi cho việc đi lại của người dân nước này. Dự án đường hầm đa kênh Karnaphuli do Trung Quốc tài trợ, một dự án chủ chốt của Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ kết nối thành phố cảng Chittagong tới khu vực xa của dòng sông Karnaphuli, đây là đặc khu kinh tế của Bangladesh. Đường hầm này sẽ cắt ngắn thời gian vận chuyển từ Chittagon và Cox's Bazar, một địa điểm thu hút khách du lịch bậc nhất của Bangladesh, giảm bớt tình trạng ùn tắc giao thông thường xuyên diễn ra trên hai chiếc cầu bắc qua sông. Dự án này cũng kết nối với khu vực chế biến xuất khẩu của Hàn Quốc và Sân bay quốc tế Shah Amanat. Dự án này cũng kết nối với 2 dự án khác hiện đang xây dựng là đường cao tốc châu Á và Đường cao tốc Dhaka-Chittagong-Cox's Bazar.

Chín là, giúp nâng cấp, phát triển các hải cảng tại khu vực

Cảng Gwadar, hải cảng của dự án CPEC, từng là một thị trấn đánh cá ngư dân ở vùng biển Ả Rập, thuộc tỉnh Tây Nam Balochistan của Pakistan, nay đã trở thành cảng hoạt động hết công năng với dịch vụ bốc dỡ hàng hóa hiện đại, là khu vực thương mại tự do, trở thành phao cứu sinh cho người dân Pakistan. Hiện nay, có hơn 20 công ty kinh doanh khác nhau tham gia vào khu vực thương mại tự do Gwadar với số vốn đầu tư hơn 460 triệu USD. Tiêu chuẩn sống của người dân Gwadar cũng được cải thiện đáng kể. Nhiều tuyến đường mới được xây dựng, trường học, bệnh viện mọc lên và nâng cấp, các nhà máy nước được lắp đặt và một sân bay quốc tế được xây dựng ở khu vực này. Từ người lao động đến doanh nghiệp đã dồn về Gwadar làm việc sau khi CPEC được khởi xướng và đi vào hoạt động. Tại Sri Lanka, Hải cảng Hambantota được coi là có vị trí chiến lược quan trọng vì nó nằm gần tuyến đường vận tải trên biển của Ấn Độ Dương, thuận tiện cho tiếp dầu. Một khi vào vận hành, Hambantota có thể trở thành rốn trao đổi thương mại của khu vực và toàn cầu với châu Á và Đông Phi, tạo ra hàng loạt cơ hội kinh doanh và nhiều công ăn việc làm cho người dân nước này [171].

Mười là, Cung cấp giải pháp cho vấn đề năng lượng

Pakistan từng thường xuyên đối mặt với việc thiếu hụt năng lượng với tình trạng cắt điện cao nhất 20 giờ/ngày [26]. Vấn đề này gây phần nộ đối với người dân Pakistan, cản trở rất lớn đối với hoạt động kinh tế và công nghiệp. Các dự án nhà máy điện của CPEC đã giải quyết được tình trạng này. Với tổng số vốn đầu tư 33,8 tỉ USD cho các dự án năng lượng đã tạo ra được 12230 megawatt năng lượng. Bộ Kế hoạch Phát triển và Cải cách của Pakistan hi vọng rằng một khi các dự án năng lượng hoàn tất, ngành sản xuất điện của Pakistan sẽ tăng gấp đôi. Nhà máy nhiệt điện Sahiwal công suất 1320 megawatt và nhà máy nhiệt điện Port Qasim có cùng công suất đã đi vào hoạt động. Cả hai nhà máy này dự kiến sẽ tạo ra 18 tỉ KWh điện mỗi năm đáp ứng nhu cầu điện năng của 8 triệu hộ gia đình. Sri Lanka cũng hợp tác xây dựng nhiều dự án lớn trong đó có nhà máy điện Lakvijaya cung cấp khoảng 40% nguồn cung cấp điện quốc gia và khắc phục được tình trạng cắt điện thường xuyên ở nước này [27]. Nhà máy điện chạy bằng khí gas trị giá 700 triệu USD tại hải cảng

Hambantota do Trung Quốc quản lý với công suất 400 gigawatt đã đi vào hoạt động.

Cuối cùng là, Tạo công ăn việc làm cho người dân

Bằng dự án CPEC, các công ty Trung Quốc đã cung cấp hơn 100.000 việc làm cho người dân địa phương và giúp nâng cao mức sống thông qua các chiến dịch phúc lợi xã hội như khôi phục và xây dựng thêm trường học, trung tâm đào tạo kỹ thuật, cơ sở chăm sóc y tế và đưa nhiều thanh niên sang Trung Quốc đào tạo. Theo Bộ kế hoạch, Phát triển và cải cách Pakistan, khoảng 800.000 việc làm sẽ được tạo ra vào 15 năm tới. 75% người lao động làm việc tại các dự án CPEC là người Pakistan [28]. Tại Sri Lanka, sau thời gian nội chiến, nền kinh tế của Sri Lanka bị kiệt quệ, nước này cần nguồn vốn để khôi phục kinh tế và giảm mức độ thất nghiệp tới mức báo động ở quốc gia này. Nguồn vốn từ Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc đã giúp quốc gia này thay da đổi thịt. Thành phố Cảng Colombo và Thành phố Tài chính đã cung cấp hơn 80.000 việc làm. Trong khi đó, đặc khu kinh tế với diện tích 55 km² tại Hambantota sẽ biến Sri Lanka thành một trung tâm quốc tế và cải thiện đời sống của người dân. Theo ông Paban Chowdhury, Chủ tịch BEZA, đặc khu kinh tế có khả năng đón 150 - 200 đơn vị công nghiệp và sẽ cung cấp khoảng 75.000 việc làm trên nhiều lĩnh vực công nghiệp khác nhau như đóng tàu, y dược, điện tử, thương mại nông nghiệp, IT, hóa chất, điện và dệt may. Bangladesh cũng là quốc gia có tỉ lệ thất nghiệp cao. Với những dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường, tình trạng thất nghiệp của Bangladesh được khắc phục đáng kể. Chẳng hạn, nhà máy Amigo Bangladesh Limited và các nhà máy con do Tập đoàn Xây dựng cảng, đường sắt, đường hầm của Trung tâm điều hành là nhà máy sản xuất quần áo lớn tại Bangladesh. Dự án này cung cấp hàng ngàn công ăn việc làm cho người địa phương, đào tạo kỹ sư và quản lý, nhân viên kỹ thuật và nhân viên vận hành thiết bị. Cả Sri Lanka, Bangladesh đều hưởng lợi từ các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường giúp xóa đói, giảm nghèo tại các quốc gia Nam Á này.

3.2.2. Tác động tiêu cực

Mặc dù các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á mang lại những thay đổi tích cực cho các nước trong khu vực nhưng đồng thời cũng tạo ra những tác động tiêu cực ảnh hưởng đến khu vực nói chung và từng nước nói riêng. Đó là:

Một là, Tạo sự chia rẽ đối với các nước thuộc Tổ chức Hợp tác khu vực Nam Á

Nhờ nguồn vốn đầu tư lớn rót vào nhiều quốc gia nghèo đói tại Nam Á, Trung Quốc đã thành công trong lôi kéo các nước này khỏi vòng ảnh hưởng của Ấn Độ. Trong những năm gần đây, quan hệ của Pakistan - Ấn Độ và Nepal-Ấn Độ tồn tại nhiều bất đồng liên quan đến nhân tố Trung Quốc. Vụ đụng độ giữa Ấn Độ và Trung Quốc tại Thung lũng Galwan ngày 15/6/2020 cũng bắt nguồn từ những quan ngại của Ấn Độ trước các hoạt động hợp tác xây dựng cơ sở hạ tầng của Trung Quốc và Pakistan liên quan đến dự án CPEC chạy qua khu vực tranh chấp Kashmir. Sự chia rẽ trong khu vực sẽ ảnh hưởng đến tiến trình nhất thể hóa và sự đoàn kết của Tổ chức Hợp tác Khu vực Nam Á trong thực hiện các mục tiêu phát triển của khu vực.

Hai là, Các nước tham gia vào các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường có nguy cơ rơi vào bẫy nợ.

Năm 2007, trong bối cảnh các nhà đầu tư khác lo ngại vấn nạn nhân quyền ở Sri Lanka cũng như khả năng kinh doanh của cảng, Bắc Kinh đã “rộng tay” tài trợ xây cảng với giá 361 triệu USD. Tiếp đó, Bắc Kinh còn “hào phóng” cho Sri Lanka vay thêm 1,9 tỷ USD để nâng cấp cơ sở hạ tầng và xây sân bay Hambantota. Đây là cảng, sân bay với chi phí lớn, nhưng sau khi hoàn thiện lại vắng khách nhất thế giới. Năm 2015, chính phủ mới của Sri Lanka thừa kế khoản nợ khổng lồ từ chính phủ tiền nhiệm đã cam kết bằng mọi cách làm giảm nợ; chấp thuận hàng loạt các yêu cầu của Trung Quốc, tái khởi động các dự án này. Sau 10 năm triển khai dự án không hiệu quả. Lãi mẹ đẻ lãi con, đến năm 2017 Sri Lanka đã nợ các công ty do người Trung Quốc kiểm soát số tiền 8 tỷ USD. Trong khi đó, khu cảng chưa thu được lợi nhuận và trở thành một “bẫy nợ” [151]. Sri Lanka phải bán 85% cổ phần ở cảng Hambantota cho Trung Quốc với giá khoảng 1,1 tỷ USD; đồng thời cho Trung Quốc thuê cảng Hambantota 99 năm. Trên thực tế, Trung Quốc sở hữu 85% cổ phần ở cảng Hambantota đồng nghĩa với việc Trung Quốc kiểm soát vùng này. Mặt khác, tiền cho thuê được khoảng 1,1 tỷ USD, vẫn chưa đủ để Sri Lanka bù cho số tiền vay nợ để phát triển khu vực này.

Có thể nhận thấy, cảng biển của Sri Lanka nằm giữa các cảng miền Đông của Trung Quốc và Địa Trung Hải. Cảng nước sâu Hambantota có giá trị chiến lược

rất lớn, nằm ngay giao điểm các con đường giao thương hàng hải từ châu Âu, châu Phi, Trung Đông sang Đông Nam Á; khoảng 80% lượng dầu mỏ mà Trung Quốc nhập khẩu từ Trung Đông phải đi ngang qua vùng biển này trước khi vượt eo biển Malacca vào Biển Đông. Vì vậy, việc lựa chọn cảng Hambantota của Sri Lanka đi kèm điều kiện cho vay là quyết định mang tính chiến lược của Trung Quốc. Khi kiểm soát được cảng Hambantota, Trung Quốc lên kế hoạch xây dựng một khu công nghiệp lớn bên cạnh, tạo thành một “bàn đạp” chính trong chương trình “Con đường Tơ lụa trên biển” vươn tới châu Phi và châu Âu.

Tuy nhiên, dẫn theo Bloomberg, Sri Lanka lần đầu tiên trong lịch sử vỡ nợ do không thể trả lãi trái phiếu khi thời gian ân hạn kết thúc. Ngày 18/5 là ngày cuối cùng trong thời gian ân hạn 30 ngày để Sri Lanka trả lãi 78 triệu USD cho các lô trái phiếu đáo hạn năm 2023 và 2028. Các khoản này đến hạn phải trả từ ngày 18/4. Tuy nhiên, trước đó vài ngày, giới chức Sri Lanka đã tự tuyên bố vỡ nợ, thông báo với các chủ nợ rằng họ sẽ không thể trả tiền cho đến khi khối nợ được tái cấu trúc [152].

Đối với Cảng Gwadar của Pakistan, siêu dự án Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan, gồm rất nhiều dự án đường bộ, đường sắt, ống dẫn dầu, nhà máy điện, hải cảng... từ Tân Cương (Trung Quốc) kéo dài 3.200 km, tới cảng nước sâu Gwadar trên bờ vịnh Oman thuộc Pakistan, gần eo biển Hormuz của Iran. Dự án này trị giá 62 tỷ USD được đầu tư nhằm liên kết cảng nước sâu Gwadar ở phía Tây nam Pakistan với khu tự trị Tân Cương, Trung Quốc, thông qua mạng lưới đường cao tốc, đường sắt và đường ống vận chuyển dầu khí. Qua đây, bảo đảm hàng hóa và năng lượng xuất nhập khẩu của Trung Quốc được vận chuyển thông suốt, giảm chi phí mà không phải phụ thuộc vào con đường biển độc đạo qua eo biển Malacca có thể bị hải quân Mỹ phong tỏa bất cứ lúc nào. Cảng Gwadar của Pakistan, cũng như các cảng tại Sri Lanka và Myanmar, tạo thành một phần của “Chuỗi ngọc trai” - mạng lưới các cảng biển do Trung Quốc đầu tư dọc theo Ấn Độ Dương. Mặt khác, CPEC sẽ đóng vai trò kết nối khu vực phía Tây kém phát triển của Trung Quốc ra Ấn Độ Dương. Đây là một trong những dự án có quy mô lớn nhất thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc. Dự kiến CPEC hoàn thành vào năm 2030 sẽ

cung cấp cho Trung Quốc tuyến giao thương quan trọng với Trung Đông và châu Phi. Cảng Gwadar chính là điểm nhấn của CPEC. Năm 2017, Trung Quốc đã đạt được hợp đồng thuê cảng Gwadar của Pakistan trong 40 năm và bắt đầu đẩy mạnh các dự án thuộc CPEC. Tuy vậy, hiện nay, việc triển khai CPEC đang gặp phải cản trở khi nền kinh tế Pakistan đang rơi vào khủng hoảng cán cân thanh toán. Islamabad cho rằng nước này sẽ xem xét lại các dự án CPEC khi họ đang tìm kiếm khoản vay bảo lãnh từ Quỹ tiền tệ thế giới (IMF). Cả Ngân hàng thế giới (World Bank) và IMF cảnh báo rằng, những khoản vay Trung Quốc với lãi suất lên tới 7%/năm có thể gây nguy hiểm cho nền tài chính Pakistan.

Ba là, các nước tham gia dự án BRI ngày càng phụ thuộc vào Trung Quốc

Điểm khác trong “kết cấu viện trợ của Trung Quốc” với Mỹ và các thể chế kinh tế lớn trên thế giới là phần lớn viện trợ của Trung Quốc tập trung vào các dự án mang tính thương mại và cung cấp các khoản vay theo giá thị trường với mục đích cuối cùng là kiếm tiền; các khoản vay có xu hướng đi vào các đối tác thương mại của Trung Quốc, những quốc gia giàu tài nguyên thiên nhiên, những nơi đáng đầu tư và có thể trả nợ. Khi cho vay, Trung Quốc không đặt ra những điều kiện lớn đối với nước đi vay; thậm chí không chú trọng các tác động môi trường, tác động xã hội hoặc hiệu quả kinh tế của các dự án vay nợ.... Trung Quốc thường quan tâm việc quốc gia này phải cam kết trả theo lãi suất thương mại, trả nợ bằng tài nguyên thiên nhiên, bằng cổ phần chi phối trong các doanh nghiệp sở tại hoặc quyền tiếp cận thị trường ưu đãi cho hàng hóa xuất khẩu của Trung Quốc vào thị trường này. Vốn vay thường đi kèm điều kiện các công ty Trung Quốc phải được tham dự vào quá trình hoạch định và xây dựng. Khi các nước đi vay không thể trả nổi nợ sẽ phải chịu những ảnh hưởng từ phía Trung Quốc. Trong trường hợp quốc gia yếu kém về tài chính, tính thanh khoản của nền kinh tế thấp, Trung Quốc sẽ yêu cầu được sở hữu cổ phần đa số ngay từ đầu. Mục đích của Trung Quốc là nhằm bảo đảm các nước này sẽ không thể thoát khỏi các món nợ của mình. Trong trường hợp cần điều chỉnh thời hạn trả nợ, Trung Quốc thường yêu cầu các nước giao lại hợp đồng xây dựng các dự án bổ sung, theo đó, tác động khủng hoảng nợ của các nước này có

nguy cơ kéo dài. Chẳng hạn, Nepal đã chấp nhận để Tập đoàn Tam Hiệp (do nhà nước Trung Quốc sở hữu) nắm 75% cổ phần khi ký thỏa thuận xây dựng một con đập vào năm 2017. Maldives nợ 3,1 tỷ USD của Trung Quốc để xây dựng các dự án sân bay, cảng biển mới, đẩy nợ công của quốc gia này lên 75% GDP, trong đó 70% là nợ Trung Quốc.

Bốn là, Thị trường bản địa bị thu hẹp, vấn đề môi trường phát sinh

Các dự án của Trung Quốc được cho là đã giải quyết tình trạng dư thừa hàng hóa trong nước (như nguyên vật liệu xây dựng) bằng việc xuất khẩu sang các quốc gia vay nợ để thực hiện các dự án hạ tầng. Những dự án này thường tạo điều kiện thuận lợi để Trung Quốc tiếp cận dễ dàng hơn các tài nguyên thiên nhiên, hoặc để mở cửa thị trường cho các hàng hóa xuất khẩu giá rẻ, kém chất lượng của Trung Quốc. Hàng hóa Trung Quốc có cơ hội chiếm lĩnh thị trường ở các nước vay vốn, đưa đến hệ lụy bán phá giá hàng hóa Trung Quốc, làm đình đốn ngành sản xuất hàng hóa nội địa. Các cuộc biểu tình của người bản địa chống hàng hóa Trung Quốc ngày càng gia tăng vì gây lũng đoạn thị trường, gia tăng thất nghiệp, nguy cơ xáo trộn xã hội cao. Mặt khác, việc triển khai các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường cho thấy, đến nay các công ty Trung Quốc đã và đang đầu tư hàng triệu USD vào nhiều dự án như đập thủy điện, giao thông vận tải.... nhưng không tiến hành đánh giá các tác động môi trường và xã hội toàn diện, hậu quả sẽ là sự gánh chịu của các nước vay vốn [135].

Năm là, xuất hiện tâm lý “bài Trung” tại các nước Nam Á tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường

Một số dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường ở Nam Á đã xuất hiện tâm lý chống Trung Quốc. Tại Bangladesh, tại dự án nhà máy điện do Trung Quốc xây dựng, các cuộc biểu tình phản đối Trung Quốc vì nợ lương, giờ làm và cáo buộc phân biệt đối xử. Trước đó, năm 2019, hai công nhân Trung Quốc thiệt mạng khi xảy ra vụ xô xát giữa công nhân Trung Quốc và công nhân Bangladesh tại nhà máy điện Payra. Tại Sri Lanka, Toà án tối cao nước này phát hiện sự bất nhất trong dự luật tạo khuôn khổ quản lý đặc biệt đối với thành phố cảng do Trung Quốc xây dựng trị giá 1,4 tỉ USD tại Colombo. Điều này dấy lên lo ngại thành phố này sẽ trở

thành thuộc địa của Trung Quốc ngay trong đất nước Sri Lanka. Tại Pakistan, các dự án của Trung Quốc đối mặt với sự chống đối tại khu vực Bolochistan, điển hình trong đó là vụ nổ bom vào tháng 04/2021 tại một khách sạn Quetta nơi Đại sứ Trung Quốc nghỉ chân. Năm 2020 đã xảy ra biểu tình của công nhân Pakistan làm việc tại các dự án do Trung Quốc đầu tư tại Karachi liên quan đến việc trả lương thiếu công bằng; biểu tình tại Muzafarabad, thành phố ở Kashmir do Pakistan kiểm soát phản đối công ty Trung Quốc xây dựng đập trên sông Neelum and Jhelum. Ngoài ra, một số cuộc biểu tình phản đối Trung Quốc liên quan đến “bẫy nợ”, thiếu minh bạch, ngoại giao chiến lang, yêu cầu giảm công nhân Trung Quốc nhưng ở cấp địa phương [97].

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

BRI chủ trương xây dựng Hành lang kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar - BCIM, Hành lang Trung Quốc - Trung Á - Tây Á, Hành lang kinh tế Trung Quốc - Bán đảo Đông Dương, Hành lang Trung Quốc-Mông Cổ-Nga - CRM, Hành lang kinh tế Trung Quốc-Pakistan - CPEC, Hành lang kinh tế Á-Âu, Hành lang xuyên Himalaya và Con đường tơ lụa trên biển - MSR. Theo đó, Ấn Độ có cách tiếp cận riêng biệt đối với từng bộ phận khác nhau của BRI, đề cao lợi ích kinh tế và chiến lược. Tuyên bố của Ấn Độ những năm gần đây cho thấy quốc gia này không ủng hộ Sáng kiến Vành đai, Con đường.

Ấn Độ luôn coi các sáng kiến thương mại của Trung Quốc tại khu vực là cách thức để thúc đẩy tham vọng chiến lược đe dọa đến lợi ích của Ấn Độ. Sáng kiến Vành đai, Con đường thu hút sự chú ý của thế giới cả tích cực và tiêu cực kể từ khi khởi xướng vào năm 2013. Đây là một trong những sáng kiến lớn nhất thế giới nhằm thúc đẩy kết nối và tài trợ cho phát triển cơ sở hạ tầng. Tại Nam Á, Sáng kiến Vành đai, Con đường làm gia tăng cạnh tranh giữa Ấn Độ và Trung Quốc cả trên tiểu lục địa và Ấn Độ Dương. Cho đến nay, Ấn Độ kiên định lập trường mạnh mẽ là không tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, thể hiện rõ nhất là từ chối lời mời tham dự Diễn đàn Vành đai, Con

đường do Trung Quốc tổ chức vào tháng 05/2017 và tháng 04/2019. Trong tuyên bố chính thức của mình, Ấn Độ đặt câu hỏi về tính minh bạch và lộ trình của Sáng kiến Vành đai, Con đường. New Delhi phản đối Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan do dự án này đi qua vùng tranh chấp lãnh thổ bang Kashmir. Thay vì nhìn nhận Sáng kiến Vành đai, Con đường là một sáng kiến, Ấn Độ coi đó là chiến lược mang tính toàn cầu, kết hợp bởi nhiều sáng kiến song phương đã được đề xướng trước khi Sáng kiến Vành đai, Con đường chính thức ra đời. Chẳng hạn, Hành lang Kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar được khởi xướng vào đầu những năm 1990. Tương tự, MSR là sự kết hợp các dự án cơ sở hạ tầng song phương tại khu vực Ấn Độ Dương mà hiện nay Trung Quốc muốn chuyển đổi thành sáng kiến đa phương.

Để hiểu rõ quan ngại của Ấn Độ đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường, cần xem xét 4 hành lang cụ thể cấu thành nên các thành tố chính của Sáng kiến Vành đai, Con đường và chạy quanh khu vực láng giềng của Ấn Độ tại Nam Á: Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan, Hành lang Kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar (BCIM), Hành lang Kinh tế xuyên Himalaya và Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (MSR). Bốn hành lang này và các dự án cơ sở hạ tầng liên quan ảnh hưởng trực tiếp đến lợi ích chiến lược của Ấn Độ. Các dự án này chạy gần biên giới trên bộ và trên biển của Ấn Độ, ảnh hưởng đến lợi ích an ninh và môi trường chiến lược của quốc gia này. Sự can dự của Trung Quốc đối với các nước láng giềng của Ấn Độ thông qua các hành lang trên đe dọa đến cán cân quyền lực hiện nay tại khu vực Nam Á. Ấn Độ không phản đối việc phát triển cơ sở hạ tầng tại khu vực nhưng quan ngại về tác động chiến lược từ các sáng kiến cụ thể của Trung Quốc. Mối quan ngại chính đối với New Delhi là việc Bắc Kinh sẽ sử dụng sự hiện diện về kinh tế tại khu vực để thúc đẩy và gia tăng lợi ích chiến lược của mình. Một ví dụ cụ thể là hải cảng có vị trí chiến lược Hambantota mà chính phủ Sri Lanka buộc phải cho Trung Quốc thuê 99 năm vào năm 2017. Điều này tạo điều kiện cho Trung Quốc đứng chân lâu dài tại khu vực Nam Á. Cảng Hambantota có thể sử dụng cho mục đích dân sự và quân sự khi cần thiết, đe dọa đến an ninh và lợi ích chiến lược của Ấn Độ.

- *Đối với CPEC: có nhiều lý do dẫn đến việc Ấn Độ phản đối hàng lang kinh tế này.*

Thứ nhất, CPEC (mục tiêu kết nối Kashgar tại tỉnh Tân Cương Trung Quốc với Cảng Gwadar của Pakistan) chạy qua khu vực tranh chấp giữa Ấn Độ và Pakistan. Ấn Độ coi Gilgit-Baltistan là một phần thuộc Bang Jammu và Kashmir của Ấn Độ. Sự hợp tác giữa Trung Quốc và Pakistan tại khu vực dưới góc nhìn của Ấn Độ là đụng chạm đến chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của Ấn Độ. Mặc dù Trung Quốc luôn tìm cách trấn an sự lo ngại của Ấn Độ thông qua các tuyên bố chính thức nhưng các hoạt động của Trung Quốc liên quan đến CPEC cho thấy nước này ủng hộ Pakistan và đi ngược lại lợi ích của Ấn Độ. Tại Đối thoại Raisina (2016) do Bộ Ngoại giao Ấn Độ tổ chức, Ngoại trưởng, Quốc vụ Khanh phụ trách đối ngoại, Thư ký đối ngoại của Ấn Độ đều đề cập đến các dự án kết nối (không chỉ đích danh Trung Quốc) rằng, biện pháp tiếp cận đơn phương liên quan đến dự án kết nối tại châu Á sẽ làm chia rẽ sâu sắc các nước [57]. Tại Đối thoại Raisina lần thứ hai năm 2017, Thủ tướng Modi cũng nêu rõ rằng cả hai quốc gia cần đặt ra những vấn đề nhạy cảm và tôn trọng những quan ngại chủ chốt của nhau [128].

Lý do thứ hai liên quan đến việc phản đối của Ấn Độ đối với CPEC là vì Ấn Độ cho rằng ý đồ tăng cường sự hiện diện lâu dài tại Pakistan của Trung Quốc mang tính địa chính trị hơn là địa kinh tế. Do đó, CPEC được gắn với cái tên “hành lang của cơ hội” tại Pakistan, một số người tin rằng CPEC sẽ thúc đẩy sự hợp tác chiến lược Trung Quốc-Pakistan thành liên minh quân sự chống Ấn Độ. Hơn nữa, một số nhà bình luận cho rằng các vấn đề kinh tế, logistics, địa lý và an ninh tạo ra mối đe dọa lớn hơn các lợi ích kinh tế có thể đi kèm với CPEC. Theo nghiên cứu của Erickson và Collin tại Học viện Chiến tranh Hải quân Mỹ, CPEC không phải thúc đẩy an ninh dầu mỏ của Trung Quốc vì hành lang năng lượng này không cho thấy lợi thế an ninh nguồn cung tương tự như tuyến đường ống dẫn khí đốt từ Kazakhstan hay Nga [44]. Theo đó, công trình nghiên cứu này chỉ ra rằng bản chất của việc Trung Quốc thúc đẩy CPEC là tìm cách tạo ra sự cân bằng với đối thủ khu vực của họ là Ấn Độ. Các cơ sở thương mại hợp tác giữa Trung Quốc và Pakistan có thể nhanh chóng chuyển đổi sang phục vụ cho mục đích quân sự.

Điều Ấn Độ thực sự quan tâm là tiềm lực kinh tế của Pakistan khó có khả

năng trả nợ Trung Quốc cho các dự án CPEC. Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho Trung Quốc thuê các dự án của CPEC như trường hợp Sri Lanka cho Trung Quốc thuê cảng Hambantota 99 năm.

Phản đối chủ yếu của Ấn Độ đối với BRI là MSR. Trung Quốc chính thức đề nghị Ấn Độ tham gia dự án MSR tại cuộc đàm phán biên giới lần thứ 17 về vấn đề biên giới diễn ra từ 11-12/02/2014. Tuy nhiên, Ấn Độ không có hồi đáp chính thức. Về mặt chiến lược, một số nhà phân tích cho rằng MSR là nỗ lực của Trung Quốc nhằm thiết lập “Chuỗi ngọc trai” bao gồm các hải cảng có tiềm năng phục vụ cho mục đích quân sự. Họ cho rằng các hạng mục đầu tư và xây dựng của Trung Quốc tại Tanzania, Pakistan, Sri Lanka, Bangladesh, Myanmar cùng với CPEC hình thành nên vòng vây chiến lược đối với Ấn Độ, tác động lớn đối với địa chính trị của khu vực.

Liên quan đến quan ngại chiến lược đối với MSR, Ấn Độ đã đề xướng các dự án riêng của họ và thúc đẩy hợp tác quốc tế với các nước khác, chẳng hạn với Nhật Bản để phát triển hải cảng Trincomalee ở phía bắc Sri Lanka, đối phó với cảng Hambantota do Trung Quốc xây dựng và quản lý, phát triển cảng Chabahar của Iran để đối phó với cảng Gwadar thuộc dự án CPEC. Sáng kiến An ninh và Tăng trưởng cho tất cả khu vực (SAGAR) của Ấn Độ và Dự án Mausam nhấn mạnh vào cam kết của Ấn Độ đảm bảo an toàn, an ninh và ổn định không gian hàng hải làm đối trọng với MSR của Trung Quốc.

Ấn Độ phản đối CPEC và MSR vì các dự án này bao vây chiến lược của Ấn Độ, tạo lợi thế cho Trung Quốc trong trường hợp xảy ra đụng độ quân sự với Ấn Độ. Vụ đối đầu tại Doklam, đụng độ ở Thung lũng Galwan gần đây cho thấy nhiều bất đồng giữa hai nước. Do đó, Ấn Độ tìm cách đối phó với ảnh hưởng của Trung Quốc tại Nam Á thông qua hợp tác, hỗ trợ các đối tác chiến lược khác tại khu vực.

- *Đối với BCIM*

Diễn đàn BCIM về Hợp tác khu vực (trước đây gọi là Sáng kiến Côn Minh) được thành lập vào năm 1999 là diễn đàn đối thoại nhằm tạo ra một khu vực hợp tác tiểu vùng kết nối với khu vực tương đối lạc hậu của miền Tây Nam Trung Quốc và Đông bắc Ấn Độ chạy qua Myanmar và Bangladesh. Cho tới năm 2015, Diễn đàn này đã tổ chức 12 phiên họp nhưng chưa được thể chế hóa ở cấp độ liên chính phủ,

hầu hết là do Ấn Độ không mặn mà tham gia. Tuy nhiên, tình thế có thay đổi khi Trung Quốc và Ấn Độ ra Tuyên bố chung vào tháng 05/2013, đề cập đến việc hai nước có ý định khai thác tính khả thi về phát triển hành lang kinh tế BCIM. Nhóm nghiên cứu chung của 4 nước được giao nhiệm vụ xây dựng lộ trình cho BCIM nhưng không thực hiện được khi Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình khởi xướng BRI vào 09/2013. Trung Quốc gộp Diễn đàn BCIM vào khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường rộng lớn hơn, thay đổi bản chất hợp tác tiểu khu vực thành phiên bản hợp tác đơn phương của Trung Quốc, điều này làm mất đi tính đa phương của BCIM (đây là ý đồ không tích cực của Trung Quốc). Tuy có những lo ngại ban đầu nhưng Ấn Độ vẫn bỏ ngỏ khả năng tham gia vào Hành lang này trong tương lai. Phát biểu tại Đại học Tshinghua năm 2015, Thủ tướng Ấn Độ Modi cho rằng “Ấn Độ và Trung Quốc tiến hành thương mại quốc tế trên các tuyến đường biển. An ninh trên tuyến đường vận tải trên biển rất quan trọng với 2 nền kinh tế chúng ta và sự hợp tác của chúng ta là rất cần thiết để đạt được mục tiêu này. Công bằng mà nói cả hai nước cùng tìm cách kết nối châu Á. Có các dự án chúng ta theo đuổi riêng lẻ. Có một số dự án như Hành lang kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar chúng ta phải cùng nhau thúc đẩy” [141].

Về quan điểm của Ấn Độ đối với Ngân hàng đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB). Mặc dù Ấn Độ tham gia AIIB có thể được ngầm hiểu là ủng hộ Sáng kiến Vành đai, Con đường, nhưng Thư ký đối ngoại của Ấn Độ tuyên bố rõ rằng AIIB và Sáng kiến Vành đai, Con đường là hai vấn đề tách biệt. Trả lời tại IISS Fullerton trước câu hỏi của Giáo sư Kanti Bajpai, Thư ký Đối ngoại Ấn Độ cho rằng “liên quan đến AIIB, chúng tôi không do dự, trên thực tế chúng tôi là cổ đông lớn thứ hai của AIIB và có quyết định tốt đối với AIIB trước nhiều nước. Quyết định của chúng tôi liên quan đến AIIB trên cơ sở tính toán rất thấu đáo rằng AIIB sẽ cung cấp nguồn tài chính cho các dự án phát triển và cho các loại dự án phát triển lâu dài.... Do đó, chúng tôi hoan nghênh một thể chế mới và chúng tôi cảm thấy mình có thể giúp định hình, tham gia và tăng cường thể chế đó. Chúng tôi không do dự tham gia AIIB.... Chúng tôi tách biệt vấn đề Sáng kiến Vành đai, Con đường và AIIB [171].

Thông qua việc tách bạch AIIB và BRI, Ấn Độ tiếp tục thu được lợi ích từ các khoản vay từ AIIB và tiếp tục phản đối CPEC.

Lập trường của Ấn Độ đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường ảnh hưởng rất lớn đối với Trung Quốc bởi một số lý do sau. Thứ nhất, Ấn Độ là quốc gia láng giềng của Trung Quốc, là cường quốc khu vực quan trọng, luôn thận trọng với chính sách láng giềng của Trung Quốc và với cả Sáng kiến Vành đai, Con đường. Thứ hai, mặc dù là đề xuất đơn phương nhưng Sáng kiến Vành đai, Con đường có thể theo đuổi cả đơn phương và song phương. Việc thực thi một sáng kiến bao gồm hơn 65 quốc gia phải có sự cân nhắc về pháp lý và hợp pháp. Nếu gạt bỏ được những quan ngại về các tuyến đường ảnh hưởng đến Ấn Độ và thuyết phục được nước này tham gia thì sẽ nâng cao tính hợp pháp của Sáng kiến Vành đai, Con đường. Thứ ba, nếu Ấn Độ tham gia, mục tiêu chính sách của Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ đạt hiệu quả hơn bao gồm phối hợp chính sách tạo thuận lợi về kết nối, thương mại tự do, hợp nhất tài chính và quan hệ nhân dân có thể đạt được tốt hơn với sự hợp tác của Ấn Độ. Thứ tư, sự tham gia tích cực của Ấn Độ sẽ duy trì quan hệ hai nước ổn định, góp phần thúc đẩy hòa bình quốc tế và phát triển thịnh vượng. Thứ năm, thị trường Ấn Độ là mảnh đất màu mỡ cho đầu tư của Trung Quốc và sự tham gia của Ấn Độ vào Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ giúp làm giảm tình trạng thiếu tin cậy giữa hai nước, góp phần tăng cường đầu tư, hợp tác trên các lĩnh vực có tầm quan trọng quốc tế khác. Tuy nhiên, vụ đụng độ giữa quân đội hai nước ngày 15/06/2020 tại Thung lũng Galwan càng làm cho niềm tin chiến lược của hai nước giảm sút và càng gây khó khăn hơn cho Trung Quốc trong việc triển khai các hành lang kinh tế tại Nam Á.

3.3.2. Phản ứng của các nước khác

- Phản ứng của Bhutan

Cũng giống như Ấn Độ, Bhutan là nước nói không với Sáng kiến Vành đai, Con đường. Nước này đã từ chối tham gia Diễn đàn Sáng kiến Vành đai, Con đường năm 2017 và 2019 tổ chức tại Trung Quốc. Họ đưa ra lý do không tham gia Sáng kiến này vì đây là một dự án mới và hiện đang thiếu thông tin về vấn đề này, do đó, cần nhiều thời gian để nghiên cứu đầy đủ về Sáng kiến Vành đai, Con đường

trước khi tham gia. Quyết định của Bhutan cho thấy có sự thống nhất giữa Ấn Độ và Bhutan đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường đồng thời cho thấy không có sự thay đổi lớn của Chính phủ Bhutan hiện nay. Sau khi lên nắm quyền, Thủ tướng Bhutan Lotay Tshering nhấn mạnh trong vòng 5 năm tới sẽ không có thay đổi chính sách đối ngoại của Bhutan và tiếp tục coi Ấn Độ là trung tâm trong chính sách đối ngoại của mình. Hiện nay, Bhutan chưa thiết lập quan hệ ngoại giao với Trung Quốc. Trong vài năm qua, Trung Quốc tìm cách tiếp cận Bhutan và đề xuất nước này tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường để thay thế các dự án phát triển của Ấn Độ. Tháng 07/2018, Thứ trưởng Ngoại giao Trung Quốc Kong Xuanyou thăm Thimpu. Trong chuyến thăm này, ông Xuanyou thảo luận với phía Bhutan về tranh chấp song phương đặc biệt là tình hình dọc theo ngã ba Trung Quốc-Bhutan-Ấn Độ tại cao nguyên Doklam. Tại đây, Trung Quốc mời chào Bhutan tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường và hứa viện trợ tài chính cho các dự án thủy điện của Bhutan để giảm sự phụ thuộc vào Ấn Độ. Tháng 02/2019, Đại sứ Trung Quốc tại Ấn Độ, ông Luo Zhaohui thăm Bhutan. Ông này dẫn đầu đoàn biểu diễn văn hóa từ Trung Quốc nhân dịp lễ hội mùa xuân Trung Quốc. Trung Quốc đề nghị Bhutan tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường và cho phép Trung Quốc mở văn phòng các vấn đề kinh tế và thương mại tại Thimpu [121]. Mặc dù vậy, Bhutan cùng Ấn Độ là hai nước phản đối Sáng kiến này tại khu vực Nam Á.

- *Phản ứng của Bangladesh*

Bangladesh là quốc gia ký kết tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường và là một trong những đối tác chiến lược chủ chốt của Sáng kiến này. Bangladesh hiện đang gấp rút triển khai dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trong chuyến thăm Bangladesh năm 2016, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình cam kết viện trợ gói 40 tỉ USD trong đó có 26 tỉ USD cho phát triển cơ sở hạ tầng trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Tháng 10/2017, Ngoại trưởng Bangladesh Shaidul Haque tái khẳng định nước này mong muốn gia nhập Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Diễn đàn Kinh tế thế giới tổ chức tại New Delhi. Ông Shahidul Haque cho rằng nước này cần sự kết nối tốt hơn với phần còn lại của thế giới [43].

Bangladesh đã nhất trí tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường vào năm 2016 trong chuyến thăm Bangladesh của ông Tập Cận Bình. Sự kết nối lớn hơn của khu vực sẽ mang lại lợi ích cho người dân Bangladesh.

Trong chuyến thăm Trung Quốc từ 01-06/07/2019 của Thủ tướng Sheikh Hasina, hai nước chia sẻ quan điểm rằng Sáng kiến Vành đai, Con đường mở ra một mô hình hợp tác cho tất cả các nước tham gia và tạo cơ hội cho kết nối khu vực và hội nhập kinh tế. Hai nước nhất trí phát huy hết tiềm năng hợp tác trên tất cả các lĩnh vực và thúc đẩy Sáng kiến này. Hai nước đánh giá tầm quan trọng của BCIM trong việc thúc đẩy hợp tác thực tế giữa Bangladesh với Trung Quốc, Ấn Độ và Myanmar cũng như sự phát triển chung của khu vực. Hai bên sẵn sàng thúc đẩy thông tin và phối hợp hướng tới xây dựng BCIM. Hai nước cũng nhất trí thúc đẩy sớm hoàn tất báo cáo nghiên cứu chung và xúc tiến tích cực cho sự phát triển BCIM [1]. Cũng trong chuyến thăm này, hai nước ký 9 văn kiện, trong đó có 5 thỏa thuận, 3 MOU và một văn kiện bao gồm các lĩnh vực năng lượng, đầu tư, văn hóa, du lịch và khoa học công nghệ và 2 thỏa thuận liên quan đến nới rộng khoản vay trị giá 1,7 tỉ USD cho lĩnh vực năng lượng. Theo đó, Trung Quốc viện trợ 2.500 tấn gạo viện trợ cho người di cư Rohingya. Bangladesh là quốc gia nhận được nguồn vốn lớn từ Trung Quốc cho các dự án cơ sở hạ tầng.

- *Phản ứng của Maldives*

Đây là một trong những quốc gia sớm nhất tại Nam Á tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trả lời phỏng vấn China Talk ngày 15/05/2017, Đại sứ Maldives tại Trung Quốc cho biết, Maldives hưởng lợi từ Sáng kiến Vành đai, Con đường, nước này cần nguồn vốn, tài chính và bí kíp công nghệ để phát triển đất nước, do vậy, họ nhiệt thành ủng hộ Sáng kiến này [153].

Tháng 12/2014, trong chuyến thăm Maldives của Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình, Maldives ký MOU với Chính phủ Trung Quốc tham gia xây dựng Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI. Kể từ thời gian đó, Trung Quốc trở thành nhà đầu tư lớn nhất và nguồn du khách lớn nhất tới Maldives. Hai nước ký FTA vào năm 2017, tăng cường mối quan hệ hai nước. Từ 2014-2018 là khoảng thời gian tốt đẹp nhất trong quan hệ hai nước, Maldives luôn ngả theo Trung Quốc và cũng là nước tham gia sáng lập AIIB

Thời kỳ hậu bầu cử Tổng thống 2018, khi Ibrahim Mohamed Solih trở thành Tổng thống đã dự báo sự chuyển dịch đáng kể trong quan hệ Maldives – Trung Quốc. Chính phủ mới thực thi chính sách cân bằng quan hệ chứ không dựa vào một bên như trước đây. Dưới thời Tổng thống Solih, Trung Quốc là đối tác chủ chốt của Maldives. Trong giai đoạn 2013-2018, đội ngũ lãnh đạo Đảng Dân chủ Maldives (MDP) thường xuyên bày tỏ quan ngại về các khoản vay và đầu tư của Trung Quốc tại Maldives. Họ chỉ trích tình trạng tham nhũng của chính quyền Yameen khi ký những hợp đồng với các công ty Trung Quốc để phát triển các dự án cơ sở hạ tầng. Sau bầu cử Tổng thống, Cơ quan Tổng chương lý Maldives thành lập một ủy ban vào tháng 12/2018 để xem xét đánh giá lại các thỏa thuận, khoản vay trong thời kỳ Tổng thống Yameen có tác động thế nào đến độc lập chủ quyền của Maldives. Chính quyền Yameen đã vay 3,7 tỉ USD trong số đó 1,4 tỉ USD là từ Trung Quốc. Cả Tổng thống Ibrahim Solih và Ngoại trưởng Abdulla Shahid khẳng định rằng không dự án nào của Trung Quốc đã ký với chính quyền trước đây bị hủy bỏ nhưng cần xem xét lại các điều khoản của các thỏa thuận thông qua đàm phán. Ngoại trưởng Maldives cũng ghi nhận rằng Trung Quốc tiếp tục là đối tác chủ chốt của Maldives và sẽ tiếp tục ủng hộ Sáng kiến Vành đai, Con đường.

Sở dĩ có thay đổi lập quan điểm liên quan đến Sáng kiến Vành đai, Con đường là do Maldives thay đổi chính quyền, Chính phủ hiện nay có xu hướng thân Ấn Độ không như Chính phủ Yamee trước đây, phụ thuộc hoàn toàn vào Trung Quốc. MDP cũng chỉ trích về FTA ký giữa Trung Quốc và Chính quyền Yameen. Trên thực tế, Chủ tịch Quốc hội hiện nay của Maldives là Mohamed Nasheed đề nghị hủy bỏ thỏa thuận này. Tuy nhiên, Ngoại trưởng Shahid cho rằng dù cách thức Quốc hội nhiệm kỳ trước thông qua FTA có nhiều khiếm khuyết nhưng chính quyền hiện tại nên tôn trọng quyết định đó. Ông cho biết Maldives sẽ hủy bỏ thỏa thuận mà không cần đánh giá nội dung hiệp định không bình đẳng.

Không giống như chính phủ trước, chính phủ Maldives hiện nay đề cao tính độc lập hoàn toàn về khả năng phát triển và tăng trưởng kinh tế. Maldives không đứng về quốc gia này chống lại quốc gia khác và chú trọng tối đa hóa lợi ích quốc

gia. Một trong những mục tiêu ngoại giao của Maldives là tăng cường an ninh và chủ quyền quốc gia thông qua củng cố mối quan hệ song phương với các cường quốc chủ chốt trong khu vực và quốc tế. Một mục tiêu khác nữa là tăng cường tự lực về kinh tế của Maldives. Để đạt được mục tiêu này, Maldives tập trung thúc đẩy du lịch, đầu tư và xuất khẩu thông qua hoàn tất các thỏa thuận song phương với các quốc gia quan trọng. Theo kế hoạch này, Maldives không thể bỏ qua Trung Quốc bởi quốc gia này có vốn và sẵn sàng hợp tác kinh tế và đầu tư với hòn đảo này. Tuy nhiên, theo chính quyền Solih, nước này sẽ huy động vốn có sự nhượng bộ đối với các dự án phát triển ở Maldives không để các khoản vay trở thành gánh nặng đối với nền kinh tế đất nước [122].

- *Phản ứng của Nepal*

Đây là quốc gia tại Nam Á ủng hộ Sáng kiến Vành đai, Con đường từ rất sớm. Trên thực tế, Bắc Kinh đã đàm phán từ lâu với Nepal về xây dựng các hành lang song phương trước khi khởi xướng Sáng kiến Vành đai, Con đường. Năm 2014, Trung Quốc đề xuất Hành lang Kinh tế xuyên Himalaya kết nối Nepal với sự tham gia của Ấn Độ. Đó là sự kết nối của hệ thống đường sắt giữa Trung Quốc và Nepal nhằm giúp Nepal không phụ thuộc vào Ấn Độ. Việc Bắc Kinh đề xuất Hành lang Himalaya như một phần của dự án lớn hơn Con đường tơ lụa, gây nghi ngờ từ phía New Delhi. Nepal bày tỏ quan tâm rất lớn đối với Hành lang Himalaya khi hành lang này đặt mình làm điểm trung chuyển giữa Ấn Độ và Trung Quốc. Trung Quốc và Nepal cũng đàm phán về tuyến đường sắt kết nối hai quốc gia qua đỉnh Everest, một dự án đầy tham vọng đòi hỏi xây dựng đường hầm để tạo ra hành lang này. Là quốc gia nằm sâu trong lục địa, Nepal tìm thấy lợi ích từ Sáng kiến Vành đai, Con đường giúp quốc gia này kết nối với các quốc gia khác trong khu vực và thế giới. Nepal chính thức ký tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường vào năm 2017 dưới thời Thủ tướng Pushpa Kamal Dahi. Trong chuyến thăm Trung Quốc và tham dự Diễn đàn Sáng kiến Vành đai, Con đường, Tổng thống Nepal Bidya Devi Bhandari ủng hộ mạnh mẽ Sáng kiến Vành đai, Con đường và cho rằng nước này cần hợp tác với Trung Quốc, tăng cường kết nối để đạt được mục tiêu tăng trưởng

và phát triển. Trong chuyến thăm này, hai nước đã ký 7 thỏa thuận, trong đó thỏa thuận về quá cảnh và vận tải đóng vai trò quan trọng, là mốc son trong quan hệ Trung Quốc-Nepal, cho phép Nepal tiếp cận các hải cảng của Trung Quốc. Nhìn chung, người dân Nepal ủng hộ dự án đường sắt Trung Quốc-Nepal và sự kết nối đa chiều xuyên Himalaya. Theo họ, các dự án này sẽ làm thay đổi cục diện mở ra cơ hội để Nepal phát triển lâu dài [130].

- *Phản ứng của Sri Lanka*

Sri Lanka là quốc gia đầu tiên trên thế giới công khai ủng hộ Sáng kiến Vành đai, Con đường và đã sớm có hợp tác xây dựng hải cảng với Trung Quốc từ năm 2009 (cảng Hambantota). Dự án này đã đi vào hoạt động nhưng không mang lại hiệu quả. Trong chính sách đối ngoại của mình, Chính phủ của Tổng thống Maithripala Sirisena thực hiện chính sách cân bằng với Trung Quốc và Ấn Độ. Tuy nhiên, xu hướng tăng cường ủng hộ Trung Quốc hiện nay của Sri Lanka cho thấy, Sri Lanka rất coi trọng nguồn vốn đầu tư của Trung Quốc, đây cũng là nhân tố khiến Sri Lanka ủng hộ lập trường của Trung Quốc trong vấn đề Biển Đông. Tổng thống Maithripala Sirisena và Thủ tướng Wickremesinghe bày tỏ mong muốn tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường và biến vị trí chiến lược của Sri Lanka thành trung tâm kinh tế tại Ấn Độ Dương. Tại cuộc gặp giữa Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường và Tổng thống Sri Lanka Maithripala Sirisena vào tháng 05/2019, hai nhà lãnh đạo bày tỏ sự quan tâm đến tiến độ các dự án BRI phù hợp với tuyên bố chung hai nước vào năm 2016. Tuy nhiên, những lo ngại về bẫy nợ vẫn tồn tại, khi Trung Quốc đã thuê hải cảng Hambantota trong vòng 99 năm do Sri Lanka không có khả năng trả nợ.

- *Phản ứng của Afghanistan*

Việc mở rộng Sáng kiến Vành đai, Con đường tới Afghanistan có thể làm thay đổi diện mạo nền kinh tế của quốc gia này. Dự án chính của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Afghanistan là phát triển cơ sở hạ tầng nhằm thực hiện mục tiêu tăng cường kết nối. Afghanistan và Trung Quốc ký MOU hợp tác trong khuôn khổ BRI năm 2016, khẳng định Afghanistan ủng hộ Sáng kiến Vành đai, Con đường.

Việc thực thi xây dựng hành lang đường sắt được phác họa trong Kế hoạch đường sắt Quốc gia Afghanistan (ANRP) sẽ tăng cường khả năng kết nối khu vực của quốc gia này và tăng cường sự hội nhập vào Sáng kiến Vành đai, Con đường [131]. ANRP nỗ lực đưa quốc gia này trở thành một trung tâm vận chuyển khu vực. Trung Quốc và miền Bắc Afghanistan sẽ được nối với nhau bằng Dự án vận tải đường sắt Trung Quốc-Afghanistan (CARTP), Hành lang đường sắt 5 nước theo dự kiến và khả năng kết nối tới CPEC. Dịch vụ vận chuyển Hairatan-Natong đã được khánh thành tháng 09/2016 - một mốc son quan trọng đánh dấu việc hiện thực hóa CARTP. Tuy nhiên, chuyến tàu chạy thử nghiệm của dịch vụ này bị gián đoạn do vấn đề an ninh, kết quả là chuyến tàu quay về Trung Quốc trống không. Chuyến tàu sau đó được thực hiện lại tốt đẹp hơn.

Dự án xây dựng tuyến đường sắt tới CPEC gặp thách thức, do mối quan hệ không mấy tốt đẹp giữa Afghanistan và Pakistan cũng như việc liệu Ấn Độ có tham gia dự án này hay không. Mặc dù các bên đã tìm cách vượt qua những rào cản về chính trị nhưng việc thực thi dự án đối mặt với nhiều thử thách vì tuyến đường sắt này chạy qua Helmand và Kandahar, thành trì của Taliban và khu vực sản xuất thuốc phiện hàng đầu của quốc gia này.

Lĩnh vực số hóa của Sáng kiến Vành đai, Con đường là lĩnh vực thứ hai mà Trung Quốc có thể tạo ra sự khác biệt tại Afghanistan. Trên thực tế, Tập đoàn ZTE và Huawei đã vận hành tại Afghanistan kể từ đầu năm 2000. Đầu năm 2017, hai công ty này đã giới thiệu sản phẩm 3G, cung cấp GSM, các thiết bị mạng lưới 3G và CDMA cho Tập đoàn Viễn thông Afghanistan. Năm 2017, trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường, một thỏa thuận mới về lắp đặt mạng lưới cáp quang đã được ký kết. Dự án cáp Con đường Tơ lụa là lĩnh vực hứa hẹn nhiều tiềm năng cho sự hợp tác giữa Trung Quốc và Afghanistan, mặc dù nó vẫn nằm trên giấy. Thông qua đầu tư vào phát triển và mở rộng mạng lưới cáp quang của Afghanistan, Trung Quốc có thể giúp mang lại nhiều lợi ích cho các nhà sử dụng internet tại đây và các quốc gia láng giềng khu vực. Afghanistan cũng là nước ủng hộ và tham gia Diễn đàn Sáng kiến Vành đai, Con đường tổ chức tại Trung Quốc năm 2017 và 2019 [39].

- *Phản ứng của Pakistan*

Đây là quốc gia ủng hộ mạnh mẽ và tham gia tích cực nhất vào Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc. Dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Pakistan được công bố vào mùa hè năm 2013 khi Thủ tướng Pakistan Nawaz Sharif gặp Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường. Trọng tâm của CPEC là kết nối Trung Quốc với hải cảng Gwadar do Trung Quốc xây dựng bằng đường bộ, đường sắt và hạ tầng cơ sở đường ống dẫn dầu. Pakistan cũng là quốc gia nhận lời mời tham dự Diễn đàn Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Trung Quốc năm 2017 và 2019 tại Trung Quốc.

Ngày 04/07/2020, Thủ tướng Pakistan Imran Khan tuyên bố rằng Chính phủ Pakistan sẽ hoàn thành CPEC bất cứ giá nào vì dự án 62 tỉ USD là biểu hiện của mối quan hệ hữu nghị giữa hai nước. Phát biểu tại Islamabad khi đánh giá về tiến triển của CPEC, ông Khan cho rằng đó là dự án tuyệt vời cho sự phát triển kinh tế xã hội của Pakistan và là sáng kiến nhiều mặt không hề bảo đảm cho một tương lai tươi sáng cho quốc gia. CPEC là biểu hiện của mối quan hệ hữu nghị Pakistan - Trung Quốc và Pakistan sẽ hoàn tất nó bằng mọi giá bởi mang lại lợi ích cho mọi người dân Pakistan.

Tại cuộc họp trực tuyến 4 bên cấp ngoại trưởng giữa Trung Quốc, Pakistan, Afghanistan, Nepal ngày 28/07/2020, Ngoại trưởng Trung Quốc Vương Nghị đề xuất: tăng cường đồng thuận về đoàn kết và chống đại dịch, tránh chính trị hóa và kỳ thị Virus Corona và ủng hộ mạnh mẽ WHO đóng vai trò chính trong việc xây dựng chung cộng đồng y tế toàn cầu; đồng thời 3 nước sẽ tích cực xây dựng CPEC và mạng lưới kết nối xuyên Himalaya, mở rộng hành lang tới Afghanistan mang lại sự kết nối khu vực. Ngoại trưởng 3 nước tích cực ủng hộ sáng kiến hợp tác 4 điểm do ông Vương nghị đề xuất. Phía Pakistan cho biết sẽ tăng cường hợp tác chống Covid và phục hồi kinh tế thời kỳ hậu covid và CPEC có thể đóng vai trò quan trọng thúc đẩy tăng trưởng và phục hồi kinh tế của khu vực thời kỳ hậu Covid-19.

TIỂU KẾT CHƯƠNG 3

Chương này chứa đựng các nội dung rất quan trọng về việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á. Tác giả đã trình bày và phân tích quá trình triển khai các dự án của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại các quốc gia nằm trong khu vực Nam Á và những tác động của nó đối với các nước tham gia và toàn bộ khu vực Nam Á trên tất cả các bình diện. Các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường nằm 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 không hiệu quả khác nhau của các dự án vẫn tồn tại.

Nội dung quan trọng khác là về những tác động của Sáng kiến Vành đai, Con đường ở cả hai chiều tích cực và tiêu cực đối với sự phát triển kinh tế - xã hội, an ninh, lợi ích chiến lược của khu vực Nam Á nói chung và mỗi nước nói riêng. Tác giả nhấn mạnh những lợi ích mà các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc mang lại cho các nước Nam Á tham gia đặc biệt là lợi ích về kinh tế và cơ sở vật chất. Về các tác động tiêu cực của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với khu vực chủ yếu tập trung vào các tác động đối với sự đoàn kết khu vực, các vấn đề môi trường, ngoại giao bẫy nợ, an ninh chính trị xã hội trong khu vực xoay quanh việc 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....

Thông qua việc trình bày các sự triển khai các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường và phân tích các tác động của nó tới các bên tham gia ở cả hai chiều tích cực và tiêu cực. Chương 3 đã làm rõ quan điểm, thái độ của các nước Nam Á đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc và nguyên nhân của những phản ứng này. Trong tất cả các nước Nam Á, Ấn Độ là quốc gia có cách tiếp cận thực dụng đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường. Ấn Độ phản đối

Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trong khi đó, các nước còn lại gồm Pakistan, Bangladesh, Nepal, Srilanka, Maldives và Afghanistan đều ủng hộ Sáng kiến Vành đai, Con đường với cách thức khác nhau. Pakistan là nước có dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường lớn nhất hiện nay và là nước ủng hộ mạnh mẽ BRI; Bangladesh có bước đi khôn khéo tận dụng nguồn vốn Sáng kiến Vành đai, Con đường để phát triển đất nước tránh rơi vào bẫy nợ như Sri Lanka; Nepal hiện nay đang ngả theo Trung Quốc và ủng hộ mạnh mẽ Sáng kiến Vành đai, Con đường. 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường nhưng xem xét lại một số dự án, điều khoản liên quan đến dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường, không ngả theo Trung Quốc như trước đây, chú trọng tự chủ trong phát triển đất nước; Sri Lanka ủng hộ mạnh mẽ Sáng kiến Vành đai, Con đường nhưng lại rơi vào bẫy 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 các dự án trong Sáng kiến Vành đai, Con đường vì họ cần nguồn lực phát triển từ Trung Quốc đặc biệt là vốn và công nghệ. Tuy nhiên, do nóng vội trong quá trình triển khai vì muốn sớm đạt được mục tiêu Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á sẽ bị trì trệ, đòi hỏi phải tính toán kỹ lưỡng trong thời gian tới.

CHƯƠNG 4

TRIỂN VỌNG TRIỂN KHAI SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG TẠI KHU VỰC NAM Á VÀ HÀM Ý CHÍNH SÁCH CHO VIỆT NAM

Sáng kiến Vành đai, 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á, nước này 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 Dự báo việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á

Việc triển khai các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc tại Nam Á 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. Bên cạnh những thành tựu đã đạt được và những điều kiện thuận lợi, trong thời gian tới Trung Quốc có thể sẽ gặp phải một số khó khăn, thách thức gây cản trở đến tiến trình triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường. 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 các công tác 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á.

4.1.1. Những thuận lợi và khó khăn đối với việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á trong thời gian tới

4.1.1.1 Những điều kiện thuận lợi

(1) Trong quá trình triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc đã có được sự thống nhất tương đối cao từ trung ương đến địa phương, từ chính quyền tới các doanh nghiệp tham gia và dự án, đặc biệt là đạt tới sự đồng thuận cao trong Ban lãnh đạo Trung Quốc. Các địa phương Trung Quốc đều nhận được nhiều lợi ích khi triển khai sáng kiến này, nên nhìn chung là tích cực hưởng ứng. Đặc biệt, đây là sáng kiến do đích thân Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình - nhà lãnh đạo có khả năng duy trì quyền lực lâu dài khởi xướng, nên càng được Trung Quốc quyết tâm thúc đẩy. Mặc dù đại dịch Covid gây nhiều khó khăn trong việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường, nhưng gần đây, lãnh đạo Trung Quốc quyết tâm theo đuổi sáng kiến này và cam kết tiếp tục tích cực triển khai các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường.

(2) Trung Quốc có tiềm lực kinh tế mạnh và có ảnh hưởng ngày càng cao trên trường quốc tế. Về kinh tế, sau khi khống chế được đại dịch Covid giai đoạn đầu thành công, kinh tế Trung Quốc đang trên đà hồi phục. Quý I/2021, kinh tế Trung Quốc tăng trưởng kỷ lục 18,3% so với cùng kỳ năm trước [129]. Dự trữ ngoại tệ của Trung Quốc 3.480 tỷ USD (tính đến cuối tháng 06/2022) và là quốc gia có dự trữ ngoại tệ lớn nhất thế giới - chiếm khoảng 30% dự trữ toàn cầu [127]. Về chính trị - đối ngoại, với tiềm lực kinh tế mạnh, kết hợp với sự khôn khéo, linh hoạt trong chính sách và phương thức hợp tác, Trung Quốc đang dần tạo dựng được ảnh hưởng lớn ở Nam Á. Trong bối cảnh đại dịch covid-19 gây thiệt hại nặng nề đến nền kinh tế toàn cầu, Mỹ và các đồng minh của Mỹ hiện vẫn đang gặp nhiều khó khăn để khôi phục các mối quan hệ hợp tác thương mại, đầu tư, tài chính. Sau khi đối phó với đại dịch Covid, Mỹ cam kết nhiều nhưng triển khai ít, uy tín giảm, trong khi đó vai trò của Trung Quốc được cải thiện đáng kể trên trường thế giới và tại Nam Á nhờ ngoại giao y tế và ngoại giao vắc xin. Ngoại trừ Ấn Độ và Bhutan, các nước Nam Á đều sử dụng vắc xin và các thiết bị y tế Trung Quốc. Hình ảnh của Trung Quốc vì thế được cải thiện trong mắt nhiều người dân Nam Á. Điều này tạo thuận lợi, là nền tảng để Trung Quốc tiếp tục thực hiện các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á trong thời gian tới.

(3) Trung Quốc có chính sách và phương thức đầu tư vốn linh hoạt, khôn khéo tại các nước Nam Á, trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Phần lớn các nước nhỏ Nam Á đều khó khăn về kinh tế, cơ sở hạ tầng kém phát triển, có nhu cầu lớn đối với nguồn vốn đầu tư và cho vay từ Trung Quốc để khôi phục kinh tế sau dịch Covid. Ngân hàng Phát triển Châu Á - ADB cho rằng, để duy trì tăng trưởng và đối phó với biến đổi khí hậu, Nam Á phải đầu tư khoảng 9% GDP vào phát triển cơ sở hạ tầng từ năm 2016-2030, cao hơn bất kỳ khu vực khác của châu Á. Trong khi đó, Trung Quốc sẵn có tiền nhàn rỗi, đáp ứng nhu cầu vay của các nước Nam Á. Ngoài ra, Trung Quốc có sự ủng hộ và tham gia tích cực trong đầu tư ra nước ngoài của các doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp nhà nước Trung Quốc. Tính đến nay, Trung Quốc đã cam kết đầu tư 750 tỷ USD vào các nước dọc theo Sáng kiến Vành đai, Con đường trong 5 năm (2018-2022). Đây là cơ sở, nhân tố quan trọng góp phần thúc đẩy triển khai thành công chiến lược Sáng kiến Vành đai, Con đường.

(4) Phần đông các nước Nam Á có quan hệ tốt với Trung Quốc nên Sáng kiến Vành đai, Con đường nhận được nhiều sự ủng hộ của các nước này. Mặc dù còn quan ngại với tham vọng của Trung Quốc, nhưng do Sáng kiến Vành đai, Con đường mang lại lợi ích thiết thực nên phần lớn các nước Nam Á tuyên bố ủng hộ và chính thức tham gia, ngoại trừ Ấn Độ và Bhutan. Đầu tiên phải kể đến việc Sáng kiến Vành đai, Con đường khởi đầu từ Myanmar (CMEC) có nhiều triển vọng thúc đẩy khi chính quyền quân sự Myanmar quay lại cầm quyền. Gần đây nhất, ngày 1/05/2021, chính quyền Quân sự đã tái cơ cấu lại 3 ủy ban quan trọng để thúc đẩy thực thi các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường. Đây là động thái “trả ơn” của Chính quyền quân sự Myanmar đối với Trung Quốc vì nước này là một trong ít quốc gia vẫn hợp tác với Myanmar sau đảo chính quân sự vừa qua. Sự hợp tác giữa Myanmar và Trung Quốc trong các dự án BRI sẽ là tiền đề thực thi các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á.

Đối với Nepal, Chính phủ đương nhiệm rất thân Trung Quốc, ủng hộ nhiệt tình và ký kết tham gia nhiều dự án thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường. Đáng chú ý, Nepal là quốc gia núi cao ở sâu trong lục địa, từ lâu nay hoạt động xuất nhập khẩu của Nepal phải tiến hành bằng cảng biển của Ấn Độ. Thông qua tham gia ký kết các dự án

Sáng kiến Vành đai, Con đường, Nepal mong muốn kết nối lớn hơn đối với khu vực và thế giới, tạo thuận lợi phát triển đất nước. Bên cạnh đó, Nepal đang hi vọng hợp tác với Trung Quốc để khôi phục lại các di sản văn hóa, thúc đẩy du lịch và bảo tồn đa dạng sinh học, thúc đẩy thương mại và đầu tư. Phía Nepal ủng hộ Sáng kiến Vành đai, Con đường và cam kết chính trị thúc đẩy việc thực thi các dự án của Sáng kiến này. Do đó, triển khai Hành lang xuyên Himalaya sẽ thuận lợi tại Nepal.

Đối với Bangladesh, quan hệ hợp tác giữa Trung Quốc và nước này đã được triển khai rộng rãi trên nhiều lĩnh vực. Trung Quốc là đối tác thương mại lớn nhất của Bangladesh, còn Bangladesh là bạn hàng lớn thứ ba và thị trường bao thầu công trình lớn thứ ba của Trung Quốc ở khu vực Nam Á. Kim ngạch thương mại hai chiều của Trung Quốc và Bangladesh đã tăng mạnh từ 900 triệu USD vào năm 2000 lên thành 14,7 tỉ USD vào năm 2019, bình quân mỗi năm tăng khoảng 20% [90]. Kết cấu kinh tế của Trung Quốc và Bangladesh có khả năng bổ sung cho nhau rất tốt, tương lai hợp tác sản xuất công nghiệp hết sức tươi sáng. Trên phương diện kết nối sản xuất công nghiệp, nền tảng công nghiệp nặng của Bangladesh tương đối mỏng yếu, thiếu hụt cung ứng năng lượng, cơ sở hạ tầng cũ nát. Các ngành nghề Bangladesh đang rất cần phát triển hiện nay như vật liệu xây dựng hạ tầng, điện lực, đường sắt, ô tô, thông tin, máy xây dựng, tàu thuyền và trang thiết bị xây dựng công trình biển.... Trung Quốc có ưu thế tương đối lớn và tương đối đầy đủ về vốn, kỹ thuật cũng như nhân lực, vì thế hai nước rất có triển vọng trong kết nối và hợp tác sản xuất công nghiệp.

(5) Hiện nay, tình hình chính trị của nhiều nước tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á tương đối ổn định, chính phủ cầm quyền tại các nước này, ngoại trừ Ấn Độ, Bhutan, đều lên tiếng ủng hộ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Tổng thống Sri Lanka trực tiếp tham dự Diễn đàn Bắc Ngao bàn về Sáng kiến Vành đai, Con đường tổ chức tại Hải Nam, Trung Quốc tháng 04/2021. Đại diện của Sri Lanka, Maldives, Nepal, Pakistan, Bangladesh, Afghanistan, Myanmar trực tiếp tham gia hội nghị trực tuyến về Sáng kiến Vành đai, Con đường diễn ra ngày 23/06/2021. Điều này cho thấy, các nước Nam Á coi trọng Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trong cuộc hội

đàm giữa Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình và Tổng thống Maldives Ibrahim Mohamed Solih ngày 16/07/2021, lãnh đạo hai nước thống nhất tăng cường quan hệ và thúc đẩy hợp tác các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường [109]. Đây là những tín hiệu lạc quan để Trung Quốc tiếp tục thúc đẩy hợp tác Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á trong thời gian tới.

(6) Trung Quốc và các quốc gia Nam Á có bài học kinh nghiệm sau một thời gian dài thực hiện các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường. Do Nam Á là khu vực quan trọng đối với việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường trong tương lai nên thời gian tới đây, Trung Quốc sẽ càng thúc đẩy lộ trình xây dựng hai tuyến hành lang kinh tế trên biển và trên bộ tại Nam Á. Những bài học kinh nghiệm được rút ra từ cả thành công và hạn chế trong quá trình triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường trong thời gian qua sẽ giúp Trung Quốc và các quốc gia Nam Á tính toán kỹ lưỡng hơn, tạo vị thế, sự gắn kết, thậm chí phải hi sinh một số lợi ích của mình để đạt được mục tiêu chung đó là gắn kết với nhau về kinh tế, chính trị, quốc phòng và an ninh, hướng tới đích cuối cùng là lôi kéo các nước Nam Á vào vòng ảnh hưởng của Trung Quốc.

4.1.1.2. Những khó khăn hiện hữu

(1) Vấn đề về “*Ngoại giao Bẫy nợ*”. Đây là thuật ngữ đang ngày càng quen thuộc khi nhắc đến Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc. Từ khi sáng kiến này được khởi xướng cho tới nay, phần lớn nguồn tiền chính thức mà Trung Quốc đưa ra nước ngoài được đầu tư cho các khoản vay trong các dự án về hạ tầng, năng lượng và liên lạc trong siêu dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường. Điều này đã khiến Trung Quốc trở thành một trong những nước có dòng tài chính đầu tư ra nước ngoài hàng đầu thế giới. Thông qua các đầu tư vào cơ sở hạ tầng, Trung Quốc muốn kết nối tốt hơn nữa với thế giới và gia tăng thương mại dọc theo con đường này. Tuy nhiên, nhiều quốc gia thực hiện các khoản vay này với Bắc Kinh lại đang gặp khó khăn đặc biệt do vấn đề nợ nần liên quan đến đại dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường, (theo báo cáo của Trung tâm Phát triển Toàn cầu – CGD vào hồi tháng 3/2018) [101]. Vấn đề này được các nước phương Tây tuyên truyền mạnh mẽ,

trong đó họ lấy bài học rơi vào bẫy nợ của Sri Lanka để nhấn mạnh hậu quả khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Điều này ảnh hưởng không nhỏ đến các nước Nam Á khi tham gia dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc.

(2) Việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường của các doanh nghiệp và các bộ phận hữu quan của Trung Quốc tại Nam Á còn nhiều bất cập, chưa hoàn toàn đúng với tư tưởng chỉ đạo của Chính phủ Trung Quốc. Trong đó đáng quan ngại nhất là tư tưởng nóng vội, muốn thành công sớm dẫn đến tình trạng làm ăn chộp giật, chất lượng công trình kém làm giảm sút niềm tin của các nước với các dự án của Sáng kiến Vành đai, Con đường. Đây là vấn đề đáng lưu ý vì nó không chỉ ảnh hưởng lớn đến uy tín của nhà thầu Trung Quốc, mà còn ảnh hưởng đến quan hệ hợp tác đôi bên và tác động tiêu cực đến tiến trình thực hiện các dự án trong khuôn khổ hợp tác xây dựng Sáng kiến Vành đai, Con đường. Bên cạnh đó, các dự án của Trung Quốc thường đội vốn lên nhiều lần so với dự toán ban đầu, công nghệ đưa vào sử dụng vận hành lạc hậu, ít chú trọng tiêu chuẩn môi trường, số lượng nhân công Trung Quốc nhiều, gây bất lợi về phía đối tác địa phương và tạo ấn tượng xấu đối với người dân địa phương. Điều này ảnh hưởng không nhỏ đối với xu hướng triển khai các hạng mục Sáng kiến Vành đai, Con đường đã ký kết giữa Trung Quốc với các nước Nam Á trong tương lai.

(3) Các thách thức nảy sinh trong quá trình triển khai từng hành lang kinh tế:

* Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan

Tuy là hạng mục đi đầu của Sáng kiến Vành đai, Con đường và đang trong tiến độ khả quan, nhưng nguy cơ và thách thức gặp phải cũng rất lớn, đòi hỏi hai bên phải hợp lực và nâng cao hơn nữa lòng tin chính trị. Những nguy cơ tiềm ẩn đáng quan ngại nhất bao gồm:

- *Tranh chấp chính trị trong nội bộ Pakistan diễn ra quyết liệt*

Từ lâu, giữa chính phủ trung ương và chính quyền địa phương, giữa đảng cầm quyền và đảng đối lập, giữa chính phủ quân sự và chính phủ dân sự, giữa tỉnh Punjab và các tỉnh khác, giữa dân tộc đa số và các dân tộc thiểu số... ở Pakistan đã tồn tại mâu thuẫn gay gắt. Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan rất dễ trở thành con bài để các tập đoàn lợi ích chính trị có liên quan tranh quyền đoạt lợi và trở thành công cụ giúp họ

tấn công những người không cùng phe. Ngoài ra, đấu đá giữa chính quyền và người dân, giữa quân sự và chính trị ở Pakistan làm cho đời sống chính trị của đất nước bị tê liệt, nhiều hạng mục phát triển kinh tế xã hội của đất nước bị gián đoạn, hiệu quả thực hiện các hạng mục lớn thấp. Lợi ích của các đảng phái, gia tộc, địa phương ở Pakistan đan xen nhau, các đảng phái và thế lực chính trị đều muốn đưa hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan về “địa bàn” do mình kiểm soát, với mong muốn thúc đẩy phát triển kinh tế ở khu vực của mình, lung lạc lòng dân, củng cố phiếu bầu, mưu cầu lợi ích cá nhân. Đây chính là thách thức không nhỏ khi triển khai CPEC.

- Thế lực khủng bố, ly khai hoạt động ngang nhiên trong lãnh thổ Pakistan

Bất ổn ở Pakistan cùng với tác động lan tràn của chủ nghĩa khủng bố tại khu vực là trở ngại lớn đối với việc triển khai CPEC. Thách thức an ninh nổi lên tại Tân Cương (Trung Quốc) và kéo dọc các điểm chốt trên hành lang CPEC, nhất là tại Gwadar, Pakistan. Các nhóm thánh chiến như Tehrik-i-Taliban Pakistan (TTP), Phong trào Hồi giáo Đông Turkestan (ETIM), Lashkar-e-Jhangvi (LeJ), IS và nhiều nhóm ly khai ở Balochistan gây ra những đe dọa lớn về an ninh đối với CPEC [103]. Các tổ chức này mặc dù bị Pakistan sử dụng lực lượng quân sự chống khủng bố trấn áp mạnh mẽ nhưng khó dập tắt; Phong trào Hồi giáo Đông Turkistan trên lãnh thổ Pakistan. Tổ chức khủng bố này từng tham gia hoạt động tấn công công trình sư của Trung Quốc; Lực lượng ly khai, khủng bố ở tỉnh Balochistan - nơi có tài nguyên phong phú và là nơi có cảng Gwadar. Hiện tại và sau này, phong trào ly khai Balochistan sẽ là mối đe dọa lớn nhất đối với việc xây dựng CPEC. Một số người theo chủ nghĩa dân tộc ở Balochistan cũng phản đối việc xây dựng CPEC, bởi họ lo ngại rằng việc xây dựng hành lang này sẽ khiến đông đảo người dân tỉnh Sindh và Punjab tràn vào địa phận của mình, làm giảm vai trò chủ đạo của người Balochistan tại địa phương và làm thay đổi kết cấu nhân khẩu và văn hóa dân tộc của tỉnh Balochistan, dẫn đến tình trạng người Balochistan có thể biến thành dân tộc thiểu số, bị “ra rìa” ngay trên chính mảnh đất của mình [4]; Lực lượng ly khai và cực đoan ở tỉnh Sindh. Tất cả các lực lượng này đều đã tấn công vào các dự án CPEC và thực sự là những thách thức đối với việc triển khai các hạng mục của CPEC trong tương lai.

- CPEC đối mặt với nhiều yếu tố bên ngoài

Trước hết là Ấn Độ phản đối xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan do nước này cho rằng hành lang này là công cụ để Trung Quốc giúp đỡ Pakistan đối trọng với Ấn Độ, tiến hành kiềm chế và bao vây chiến lược đối với Ấn Độ. Hơn thế, Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan đi qua khu vực tranh chấp Kashmir giữa Ấn Độ và Pakistan, thậm chí quan chức ngoại giao của Ấn Độ còn đe dọa rằng “Kashmir đối với Ấn Độ cũng có vị trí tương tự như Đài Loan đối với Trung Quốc”. Vụ đụng độ giữa Ấn Độ và Trung Quốc tại thung lũng Galwan năm 2020 đã đẩy quan hệ Trung Quốc và Ấn Độ căng thẳng. Hệ lụy của vấn đề này là Ấn Độ đã hủy bỏ nhiều thỏa thuận hợp tác giữa hai nước như phát triển 5G, hợp tác với các nước phương Tây trừng phạt các công ty công nghệ của Trung Quốc vì lý do “quan ngại về an ninh quốc gia”. Thiếu sự ủng hộ của Ấn Độ sẽ là thách thức lớn đối với Trung Quốc trong triển khai CPEC và các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường khác tại Nam Á.

Ngoài ra, các nước phương Tây và nhiều tổ chức phi chính phủ phản ứng tiêu cực đối với việc xây dựng CPEC. Các nước phương Tây trong đó có Mỹ không muốn thấy Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan thành công. Chắc chắn, Mỹ và các nước đồng minh sẽ khai thác tối đa những khía cạnh như “phân biệt đối xử”, “thiếu minh bạch”, “tham nhũng”, “quá nhiều công nhân Trung Quốc”, “ô nhiễm môi trường”.... để phản bác hạng mục này của Trung Quốc.

** Hành lang kinh tế Bangladesh -Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar

So với việc xây dựng các Hành lang kinh tế khác được Trung Quốc đưa ra trong cùng thời kỳ, tốc độ xây dựng Hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar chậm hơn mong đợi rất nhiều, đến nay vẫn chưa bước vào giai đoạn mang tính thực chất, khả năng kết nối khu vực thấp, đòi hỏi nhiều đầu tư dài hạn. Việc xây dựng hành lang hiện đang phải đối mặt với nhiều nhân tố gây nhiễu như chính trị, kinh tế, an ninh và can thiệp của nước lớn bên ngoài khu vực... Cụ thể là:

- Về điều kiện tự nhiên: khu vực tiếp giáp 4 nước Bangladesh, Trung Quốc, Ấn Độ và Myanmar rất xấu: địa thế phức tạp, khí hậu thay đổi, dọc đường có nhiều

công viên quốc gia, khu bảo tồn động vật, khu dự trữ sinh học và khu bảo vệ tài nguyên sử dụng lâu dài, gây khó khăn cho các dự án xây dựng [29]. Cơ sở hạ tầng trong khu vực này lạc hậu, điều kiện giao thông kết nối đến các thành phố lớn thấp kém, sản xuất công nghiệp ở khu vực dọc tuyến hành lang còn có một khoảng cách khá lớn so với ở các thành phố trung tâm [30].

- Bất ổn chính trị và thách thức an ninh phi truyền thống

Khu vực tiếp giáp của 4 nước Bangladesh, Trung Quốc, Ấn Độ và Myanmar luôn phải đối mặt với nhiều thách thức an ninh phi truyền thống như kiểm soát biên giới yếu kém, buôn bán ma túy, buôn bán chợ đen, buôn lậu vũ khí, xung đột dân tộc, sắc tộc, tôn giáo cục bộ, buôn người, môi trường sinh thái yếu kém... Hơn nữa, vấn đề di cư bất hợp pháp ở khu vực biên giới Ấn Độ và Bangladesh xảy ra nghiêm trọng, lực lượng vũ trang chống chính phủ cùng với các tổ chức ly khai ở khu vực đông bắc Ấn Độ và lực lượng phản loạn ở Myanmar liên kết, móc nối với nhau để tiến hành các hoạt động phạm tội như buôn lậu vũ khí, buôn lậu ma túy..., thậm chí chi viện nhau khi tiến hành hoạt động phản loạn, lợi dụng địa hình phức tạp để tiến hành “chiến tranh du kích” chống chính phủ hai nước, từ đó làm cho tình hình bất ổn kéo dài [31], rất khó tạo lập môi trường khu vực hòa bình và an ninh để xây dựng hành lang. Ngoài ra, mấy năm gần đây, ba thế lực gồm chủ nghĩa khủng bố, chủ nghĩa ly khai và chủ nghĩa cực đoan cũng có chiều hướng trỗi dậy ở khu vực này. Riêng Myanmar tiếp tục diễn biến khó lường sau cuộc đảo chính quân sự tháng 02/2021. Myanmar bị cộng đồng quốc tế cô lập. Kinh tế Myanmar đang xấu đi nhiều, nguy cơ lạm phát tăng mạnh, cùng với lệnh trừng phạt của Mỹ, EU và một số nước khác làm cho Myanmar càng thêm khó khăn hơn.

- Quan hệ giữa các nước thành viên trên tuyến Hành lang không thuận lợi

Bangladesh và Myanmar là nước nhỏ và yếu, tiêu điểm thúc đẩy xây dựng hành lang vốn không nhiều. Quan hệ giữa hai nước cũng liên tục xảy ra bất hòa, mâu thuẫn gay gắt về các vấn đề như phân định ranh giới và khai thác năng lượng trên vịnh

Bengal, vấn đề người Rohingya...¹ Hai nước có nhu cầu khác nhau đối với hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc – Ấn Độ - Myanmar, vì thế rất khó tạo thành sức mạnh tổng hợp. Kinh tế hai nước Bangladesh và Myanmar kém phát triển, khó có thể đảm đương được kinh phí xây dựng hạng mục hành lang trên lãnh thổ nước mình. Trong khi đó, Ấn Độ tỏ thái độ lạnh nhạt với Hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar, hơn nữa còn sử dụng nguồn vốn lớn để đầu tư xây dựng khu vực Đông Bắc của nước mình và kết nối với khu vực Nam Á và ASEAN, trong thời gian ngắn cũng không thể cung cấp đủ vốn cho xây dựng hành lang.

- Ấn Độ, Bangladesh và Myanmar vẫn quan ngại về việc hành lang này sẽ tạo ra “cú sốc thương mại Trung Quốc”

Ấn Độ, Bangladesh và Myanmar vẫn lo sợ rằng, thông qua Hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar, hàng hóa Trung Quốc sẽ gây ra cú sốc thương mại Trung Quốc. Những năm gần đây, Ấn Độ và Bangladesh luôn là nước nhập siêu trong quan hệ thương mại song phương với Trung Quốc, hơn nữa kim ngạch nhập siêu có xu hướng ngày càng tăng. Ba nước đều lo rằng sau khi xây dựng hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar, một số lượng lớn hàng tốt giá rẻ của Trung Quốc sẽ càng dễ tràn vào thị trường nước mình, không những làm tăng giá trị nhập siêu thương mại với Trung Quốc, mà còn gây ra cú sốc về sản xuất công nghiệp và cơ hội việc làm ở nước mình. Chính vì lẽ đó, việc điều phối giữa 4 nước về thương mại và giao thông vận tải vẫn không tiến triển, và cơ chế xây dựng hành lang cũng không theo kịp tiến độ.

- Ấn Độ bày tỏ thái độ phản đối Hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar và chuyển sang thúc đẩy hệ thống kết nối khu vực do Ấn Độ làm trung tâm.

Từ khi Thủ tướng Modi lên cầm quyền, Ấn Độ luôn khẳng định vị thế, vai trò

¹ Myanmar có tổng dân số gần 54 triệu người, trong đó trên 85% theo Phật giáo. Người Rohingya là dân tộc thiểu số theo đạo Hồi ở trong lãnh thổ Myanmar, dân số khoảng từ 1,1 đến 1,3 triệu. Tuy nhiên, chính quyền Myanmar cho rằng đây là những người di cư bất hợp pháp từ Bangladesh, nhưng bản thân người Rohingya lại nói rằng mình là dân bản địa nhiều đời sinh sống ở khu vực giáp ranh giữa Myanmar và Bangladesh. Chính phủ Myanmar hạn chế những người này kết hôn, buộc họ thực hiện sinh đẻ có kế hoạch, hạn chế tìm việc làm, giáo dục và tự do đi lại, và họ càng không có quyền bầu cử. Người Rohingya luôn trở thành mục tiêu của bạo lực tôn giáo.

nước lớn, chi phối trong khu vực Nam Á. Quan hệ giữa Trung Quốc và Ấn Độ tồn tại ân oán lịch sử và trò chơi địa chính trị. Ấn Độ tỏ thái độ lạnh nhạt với toàn bộ các dự án trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc và Ấn Độ kiên quyết không để cho hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar trở thành một bộ phận của Sáng kiến Vành đai, Con đường. Ấn Độ vô cùng nhạy cảm đối với tình hình an ninh ở khu vực Đông Bắc nước họ. Do vướng mắc lịch sử, khác biệt về kết cấu dân tộc, xã hội và tình trạng nghèo đói kéo dài, trong suốt một thời gian dài các bang phía Đông bao gồm Assam, Manipur, Megaraia, Mizoram, Nagara và Tripura cách ly với khu vực trung tâm rộng lớn của Ấn Độ, chủ nghĩa ly khai phát triển tràn lan. Phía Ấn Độ lo rằng “một khi thực hiện kết nối với Trung Quốc, phía Trung Quốc sẽ sử dụng sức mạnh kinh tế to lớn của mình để thâm nhập, tạo ảnh hưởng đến các bang ở khu vực Đông Bắc, làm suy yếu hơn nữa sợi dây liên kết về mặt vật lý kinh tế, xã hội và tình cảm giữa khu vực Đông Bắc với trung tâm đất nước Ấn Độ” . Ngoài ra, Ấn Độ còn lo rằng việc xây dựng hành lang sẽ giúp Trung Quốc áp sát khu vực phía nam Tây Tạng vốn đang tồn tại tranh chấp chủ quyền lãnh thổ giữa hai nước, tạo ưu thế cho Trung Quốc trên bàn đàm phán biên giới với Ấn Độ [98].

Bên cạnh đó, Ấn Độ sẽ tập trung năng lực chính vào việc thúc đẩy thực hiện Sáng kiến vùng và tiểu vùng do họ làm chủ đạo như Hành lang vận tải 4 nước gồm Bangladesh, Bhutan, Ấn Độ và Nepal (BBIN), đường bộ chiến lược giữa 3 nước Ấn Độ, Myanmar và Thái Lan, “Kế hoạch hợp tác kinh tế kỹ thuật đa ngành quanh vịnh Bengal” (BIMSTEC), xây dựng dự án cơ sở hạ tầng từ Đông sang Tây, giữa Ấn Độ với Nam Á và Đông Nam Á. Dưới thời Thủ tướng Modi, Ấn Độ đã kích hoạt kế hoạch BIMSTEC, đưa hợp tác liên thông giữa Ấn Độ với Myanmar và Bangladesh vào khuôn khổ BIMSTEC. Ấn Độ quyết định xây dựng cảng Sittwe và đặc khu kinh tế Sittwe tại Myanmar, đồng thời đẩy mạnh chủ trương kéo dài tuyến đường bộ chiến lược Ấn Độ - Myanmar - Thái Lan đến Lào, Campuchia và Việt Nam, chào đón các nước ASEAN tham gia vào khu kinh tế Sittwe. Ngoài ra, Ấn Độ cũng ký hiệp định thương mại với Iran, đầu tư và bao thầu xây dựng cảng Chabahar của

Iran, ba nước Ấn Độ, Afghanistan và Iran lấy cảng Chabahar làm đầu mối trọng điểm để xây dựng hành lang vận tải mậu dịch mới. Nhìn chung, Ấn Độ đang lấy khu vực Himalaya, vịnh Bengal và tiểu vùng sông Mê Công làm 3 trục địa lý để xây dựng hệ thống kết nối khu vực lấy Ấn Độ làm trung tâm [32].

- *Các nước lớn bên ngoài khu vực cản trở việc đẩy mạnh xây dựng hành lang*

Những năm gần đây, trọng tâm chiến lược của Mỹ chuyển dịch sang khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, Đông Á và Nam Á trở thành một trong những trọng điểm chính sách của họ. Chiến lược Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương tự do và rộng mở cùng liên minh Tứ Giác Kim cương do Mỹ đề xuất với sự tham gia của các đồng minh và các cường quốc kinh tế quân sự như Ấn Độ, Nhật Bản và Úc là minh chứng thể hiện quan ngại của các cường quốc này về sự trỗi dậy của Trung Quốc, trong đó có quan ngại về khả năng nâng cao quyền lực và vị thế tại Nam Á của nước này. Chiến lược Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương tự do và rộng mở được Mỹ coi là một đối trọng với Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc nhằm bảo vệ lợi ích của mình và các đồng minh trong khu vực rộng lớn này. Ngoài việc bố trí lực lượng quân sự xung quanh khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, Mỹ còn liên kết với Nhật Bản đưa ra ý tưởng “Hành lang kinh tế Ấn Độ - Thái Bình Dương” (Indo – Pacific Economic Corridor), nhằm mục đích thông qua xây dựng mạng kết nối lấy Ấn Độ làm trung tâm để nối thông các nước Nam Á và Đông Nam Á như Ấn Độ, Bangladesh, Myanmar, Thái Lan, Campuchia, Việt Nam... (đặt Trung Quốc ra bên ngoài), đẩy mạnh tự do hóa thương mại và hội nhập kinh tế khu vực. Đây chính là “Bộ tứ” gây quan ngại cho Trung Quốc.

Ấn Độ rất tích cực ủng hộ ý tưởng này của Mỹ, cho rằng nó phù hợp với mục tiêu “nâng cao vị thế Ấn Độ trong khu vực và trên toàn cầu” [147]. Để tranh giành quyền chủ đạo trong khai thác kinh tế ở vịnh Bengal, làm giảm ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực, Chính phủ Nhật Bản đã mở rộng đầu tư kinh tế vào các nước Đông Nam Á và Nam Á, đề xuất xây dựng “Ý tưởng vành đai phát triển công nghiệp quanh vịnh Bengal (The Bay of Bengal Industrial Growth Belt, BIG-B)” liên kết Nam Á và Đông Nam Á dọc theo trục Dhaka – Chittagong - Coxs Bazaar, tạo sức hút khá mạnh

đối với Bangladesh và Myanmar. Ngân hàng Phát triển châu Á do Nhật Bản đóng vai trò chủ đạo cũng ủng hộ “Hành lang vận tải 4 nước Bangladesh, Bhutan, Ấn Độ và Nepal” với mong muốn hạ thấp hàng rào phi thuế quan và giá thành thương mại mậu dịch giữa các nước Nam Á và các nước khác thuộc châu Á, đồng thời cung cấp vốn và kỹ thuật cho hạng mục hợp tác về điện và năng lượng, cuối cùng xây dựng hạng mục hợp tác khu vực do Nhật Bản làm chủ đạo ở ven bờ vịnh Bengal.

Với những lý do trên việc triển khai BCIM sẽ gặp rất nhiều khó khăn và thách thức trong thời gian tới.

*** Hành lang xuyên Himalaya

Dự án này cũng đối mặt với một số thách thức đáng ngại đối với Trung Quốc. Một mặt, Nepal là nước nằm sâu trong lục địa, nhiều đồi núi, cấu tạo địa hình và địa chất phức tạp, môi trường địa lý tương đối xấu, là một trong những khu vực có hoạt động địa chất sôi nổi nhất thế giới. Mặt khác, Ấn Độ là nước có ảnh hưởng lớn tại Nepal, Bhutan. Hai nước này phải cân nhắc khi thúc đẩy hợp tác với Trung Quốc. bối cảnh như vậy, việc kết nối giữa Trung Quốc và Nepal đã và sẽ tiếp tục phải đứng trước áp lực và thách thức không nhỏ.

(4) Những khó khăn trong hợp tác song phương giữa Trung Quốc với một số nước Nam Á

* Trung Quốc và Bangladesh

Con đường hợp tác giữa Trung Quốc và Bangladesh trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường” không hề bằng phẳng. Tháng 7/2016, Nhật Bản tuyên bố vào đầu năm 2017 sẽ khởi công xây dựng cảng nước sâu đầu tiên của Bangladesh - cảng Matar-bari, đồng thời Ấn Độ cũng tỏ ý muốn xây dựng cảng nước sâu mới nhất của Bangladesh – cảng Payra [163]. Điều này có nghĩa là cảng Sonadia chỉ cách cảng này 25km vốn do Trung Quốc xây dựng có thể sẽ trở thành vật hy sinh. Việc Trung Quốc gặp trắc trở ở hạng mục cảng Sonadia cho thấy các nước như Mỹ, Nhật luôn đề phòng và cản trở Trung Quốc đầu tư xây dựng ở khu vực Ấn Độ Dương.

** Trung Quốc và Sri Lanka

Hiện nay hợp tác giữa Trung Quốc và Sri Lanka trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường cũng đang đứng trước một số thách thức và không dễ tháo gỡ trong thời gian tới. Một là, kinh tế trong nước Sri Lanka không ổn định, khó có thể tiếp tục thực hiện mô hình tăng trưởng bằng vay nợ, cần phải tiến hành điều chỉnh mang tính tái cấu trúc đối với nền kinh tế quốc dân, cải thiện tình trạng khủng hoảng tài chính do vay nợ hiện tại. Hai là, Ấn Độ là nhân tố can thiệp từ bên ngoài lớn nhất đe dọa quan hệ hợp tác Trung Quốc và Sri Lanka. Ấn Độ phản đối Trung Quốc tham gia xây dựng lại đất nước Sri Lanka. Phát ngôn viên của Chính phủ Sri Lanka từng công khai bày tỏ rằng “do áp lực từ phía Ấn Độ, Chính phủ Sri Lanka buộc phải cùng với nhà đầu tư Trung Quốc sửa lại hiệp định xây dựng hạng mục thành phố cảng Colombo” [33]. Bên cạnh đó, cách quản lý đất nước của Chính phủ Sri Lanka tồn tại một số vấn đề bất cập. Đó là, mặc dù kinh tế phát triển nhanh nhưng người dân được lợi không nhiều, tình trạng chuyên quyền và tham nhũng liên tục xảy ra, doanh nghiệp vốn nước ngoài trong đó có Trung Quốc bị người dân Sri Lanka bài xích, tẩy chay.... Đây là những vấn đề Trung Quốc phải tính toán khi triển khai BRI tại Sri Lanka thời gian tới.

*** Trung Quốc và Maldives

Hợp tác giữa Trung Quốc và Maldives phù hợp với lợi ích chung của hai nước, nhưng lại luôn khiến Ấn Độ quan ngại nhất là khi Trung Quốc không ngần ngại tiếp cận và thuê hàng loạt các đảo trên phạm vi rộng của nhiều nước tại Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương để lập các căn cứ quân sự, giám sát tàu quân sự của Ấn Độ và Mỹ hoạt động ở khu vực này đồng thời có thể xây dựng thành căn cứ tàu ngầm [34]. Để kiểm soát việc hợp tác trong khuôn khổ “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” giữa Trung Quốc với các nước ở Ấn Độ Dương trong đó có Maldives, Ấn Độ đã bắt đầu thực hiện kế hoạch “Gió mùa: đường hàng hải trên biển và cảnh quan văn hóa xuyên Ấn Độ Dương” (Mausam Project). Kế hoạch này khai thác hiện tượng thủy thủ Ấn Độ trên đường buôn bán ở Ấn Độ Dương thời cổ đại đã lợi dụng hiện tượng gió mùa tự nhiên để tạo ảnh hưởng đến lịch sử đi lại giữa các quốc gia và quần thể quanh Ấn Độ Dương, mượn cơ hội để chấn hưng tuyến đường biển thời cổ đại và khôi phục mối liên hệ văn hóa giữa Ấn Độ với các nước trong khu vực

này [155]. Ngoài sự quấy nhiễu của Ấn Độ, do Maldives thiếu tài nguyên, vật liệu xây dựng cơ bản phải dựa toàn bộ vào nhập khẩu, yêu cầu về kỹ thuật và vốn đối với doanh nghiệp đầu tư của Trung Quốc đều tương đối cao, nếu dự tính không đúng sẽ rất dễ xảy ra nguy hiểm.

(5) Các nước Nam Á có nền tảng kinh tế không vững chắc, nguồn vốn có hạn, tỉ lệ dịch vụ nợ thường xuyên ở mức báo động, khi đầu tư dự án cơ sở hạ tầng quy mô lớn ở khu vực này cần phải xem xét đầy đủ nguy cơ và tính khả thi về mặt thương mại. Một số quốc gia coi việc đầu tư nguồn vốn lớn của Trung Quốc vào Nam Á là đương nhiên vì đây là dự án có lợi lớn cho Trung Quốc. Mặt khác, cục diện chính trị ở Nam Á không ổn định ở mỗi nước, chủ nghĩa gia tộc cha truyền con nối, chính sách đối ngoại không đồng nhất, cộng thêm việc thay đổi chính quyền cũng gây ảnh hưởng đến vốn đầu tư của nước ngoài tại địa phương.

(6) Đại dịch Covid-19 cản trở rất lớn đối với việc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc. Ngày 19/06/2020, Bộ Ngoại giao Trung Quốc cho biết phần lớn các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường bị ảnh hưởng bởi đại dịch Covid-19 trong đó khoảng 40% bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Hiện nay, hầu hết các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á bị trì hoãn hoặc gián đoạn trong đó có CPEC cùng các dự án ở Sri Lanka, Bangladesh. Do đó, tiến độ triển khai các hạng mục sẽ bị chững lại do Nam Á cũng là một trọng điểm của đại dịch Covid-19 [162].

4.1.2. Triển vọng thực hiện Sáng kiến Vành đai, Con đường tại 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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

Để khắc phục những khó khăn, hạn chế đang tồn đọng và phát huy những lợi thế sẵn có, Trung Quốc sẽ điều chỉnh một số chủ trương ở tầm vĩ mô nhằm định hướng rõ nét và thúc đẩy hiệu quả hơn những hạng mục trọng điểm của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á. Cụ thể là:

(1) Xác định rõ hơn các quốc gia, hạng mục, lĩnh vực trọng điểm, then chốt,

Trung Quốc sẽ chú trọng nhiều hơn tới các quốc gia liên quan đến Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, nỗ lực thu hút tối đa số lượng đối tác tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Bên cạnh việc khai thông, kết nối chính sách đồng bộ hơn với Pakistan, Sri Lanka, Trung Quốc sẽ tìm cách tìm kiếm đồng thuận tối đa với Ấn Độ, bởi đây là nhân tố cực kỳ then chốt tác động đến mức độ thành bại của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á.

Trung Quốc sẽ chú trọng hơn đến các ngành như khai thác năng lượng, kỹ thuật hạt nhân, công nghệ điện tử, là những ngành quan trọng trong chiến lược chuyển đổi, nâng cấp ngành của Trung Quốc; khuyến khích, thúc đẩy các doanh nghiệp tích cực hơn trong việc tham gia xây dựng Sáng kiến Vành đai, Con đường. Đồng thời, Trung Quốc sẽ định vị rõ hơn vai trò của Quảng Tây, Vân Nam trong các chương trình hợp tác với Nam Á. Trung Quốc sẽ kết hợp khôn khéo và linh hoạt hơn sức mạnh cứng (kinh tế) với sức mạnh mềm văn hoá và vai trò ngoại giao chính trị nhằm tháo gỡ khó khăn, vướng mắc để khai thông tối đa các hạng mục đang dang dở, đồng thời mở mang những hạng mục mới có lợi cho mục tiêu kết nối Trung Quốc với các châu lục khác.

(2) Tranh thủ tối đa thời cơ quốc tế, bao gồm: (i) Tận dụng cơ hội hợp tác để kết nối với sáng kiến của các nước trong khu vực như: “Con đường quang minh” của Kazashtan, “Liên minh kinh tế Á - Âu” của Nga, “Trung tâm kinh tế Bắc Anh” của Anh, “Sáng kiến Âu - Á” của Hàn Quốc, “Hai hành lang, một vành đai” của Việt Nam, “Kế hoạch tổng thể kết nối ASEAN”, “Con đường Hồ phách” của Phần Lan.... Những chiến lược này vừa tạo lợi thế kết nối, vừa hạn chế phản ứng ngược chiều với Sáng kiến Vành đai, Con đường; (ii) Tiếp tục sử dụng “con bài” kinh tế, vừa “lôi kéo”, vừa gây sức ép theo phương thức “cây gậy và củ cà rốt” để thu hút sự ủng hộ và tham gia của các nước, cho dù Mỹ và một số đối thủ của Trung Quốc cũng sẽ tiếp tục ngăn chặn, gây trở ngại đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường (iii) Tận dụng tối đa cơ chế hợp tác song phương và đa phương, trong đó có GMS (Chương trình hợp tác Tiểu vùng Mê Công mở rộng), FTA (Hiệp định thương mại tự do), RCEP (Hiệp định Đối tác Kinh tế toàn diện khu vực), MPAC (Kế hoạch tổng thể về Kết nối ASEAN), đặc biệt là phiên bản nâng cấp CAFTA (Hiệp định khu vực

thương mại tự do Trung Quốc - ASEAN)... Những cơ chế này ít nhiều đều có tác dụng hiệu quả đối với tiến trình triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại các khu vực cũng như tại Nam Á.

Như vậy, nếu tình hình thế giới, khu vực tiếp tục thuận lợi, không có đột biến lớn, Trung Quốc tiếp tục phát triển và nhất là khi ông Tập Cận Bình tiếp tục đảm nhận vai trò Tổng Bí thư Đảng Cộng sản Trung Quốc vào tháng 10-2022, xác lập ảnh hưởng lâu dài ở Trung Quốc, thì sáng kiến này sẽ được thúc đẩy mạnh mẽ, Trung Quốc chắc chắn sẽ tìm cách tăng cường liên kết và đồng thuận chính sách với các nước Nam Á và các quốc gia dọc tuyến đường. Điều đó tạo thuận lợi và cơ hội nhiều hơn cho Trung Quốc, trước tham vọng chi phối trật tự thế giới mới, trở thành “trung tâm kết nối” toàn cầu và là “siêu cường” cạnh tranh vị thế tại khu vực Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương.

(3) Tìm hiểu đặc trưng khu vực và ứng phó tốt hơn với diễn biến chính trị tại các quốc gia Nam Á

Sau gần 10 năm triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á, Trung Quốc gặt hái tương đối nhiều thành công nhưng cũng vấp phải không ít hạn chế cần khắc phục. Hạn chế chủ yếu của Trung Quốc khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á là không tìm hiểu rất ráo để nắm bắt đầy đủ đặc trưng, điều kiện nội tại, nhất là diễn biến chính trị cùng những thay đổi về đường lối đối ngoại của chính phủ các nước tham gia, Sáng kiến Vành đai, Con đường ảnh hưởng tiêu cực, đôi lúc ngược chiều đến hiệu quả hợp tác. Trong hợp tác với Nam Á, Trung Quốc chú trọng quan hệ tốt với chính quyền trung ương. Tuy nhiên, họ không hiểu được mức độ ảnh hưởng của chính quyền địa phương đối với việc hoạch định chính sách, dẫn đến một số dự án dù có chủ trương triển khai của chính phủ nhưng không thể hiện thực hóa được vì chính quyền địa phương lại do đảng đối lập cầm quyền. Căn nguyên sâu sa cũng bởi các dự án hợp tác không thỏa mãn lợi ích của địa phương sở tại. Bởi thế, trong thời gian tới, Trung Quốc sẽ điều chỉnh chính sách và phương thức triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á. Thứ nhất, với khu vực đa văn hóa, đa tôn giáo như Nam Á, Trung Quốc sẽ nghiên cứu kỹ hơn đặc trưng văn hoá, phong tục tập quán cũng như quan hệ chính trị giữa các đảng phái tại

các quốc gia Nam Á. Từ đó, Trung Quốc sẽ ứng phó tốt hơn những tình huống nảy sinh, bao gồm cả diễn biến chính trị phức tạp. *Thứ hai*, Trung Quốc sẽ thực hiện triệt để hơn nguyên tắc “cùng bàn bạc, cùng xây dựng, cùng thụ hưởng” với cả chính quyền trung ương lẫn chính quyền địa phương của nước sở tại. Đồng thời, Trung Quốc sẽ thúc đẩy mạnh mẽ hơn, hiệu quả hơn quan hệ hợp tác thân thiện với các đảng phái (kể cả đảng phái đối lập), các tổ chức xã hội, các doanh nghiệp nhằm thu hút rộng rãi hơn sự ủng hộ, trợ giúp của đông đảo lực lượng xã hội tại các quốc gia Nam Á. *Thứ ba*, Trung Quốc sẽ tìm kiếm các biện pháp, phương thức tối ưu nhất để đảm bảo lợi ích của các doanh nghiệp cũng như lợi ích quốc gia Trung Quốc tại các nước đang triển khai các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai, Con đường .

4.1.2.2 Những nội dung triển khai cụ thể

(1) Triển khai các hạng mục trọng điểm kết nối Trung Quốc với Nam Á

Từ những nguyên nhân (đã trình bày như trên) cho thấy Quảng Tây, Vân Nam là hai tỉnh có vị trí hết sức quan trọng, cũng là hai địa phương có nhu cầu bức thiết nhất trong chiến lược kết nối với Nam Á và thế giới. Khi hai tỉnh này vươn được ra ngoài nghĩa là Trung Quốc đã tháo gỡ được nút thắt then chốt trong bài toán kết nối với Nam Á. Do vậy, trong thời gian tới, Trung Quốc sẽ tiếp tục thúc đẩy mạnh mẽ hơn các hạng mục hợp tác xây dựng đường sắt, đường bộ cao tốc nối thông khu vực miền Tây với Nam Á; hoàn thiện hệ thống dẫn nhiên liệu xuyên Nam Á về “khu dự trữ” nhiên liệu tại Quảng Tây; tập trung tối đa nguồn lực để khai thông và hoàn thiện các hành lang kinh tế, đặc biệt là CPEC, CMEC và tuyến hành lang trên biển nối Trung Quốc với Bangladesh, Sri Lanka và Maldives. Trung Quốc cũng sẽ tìm cách tháo gỡ rào cản tại dự án cảng biển với Pakistan, tránh những phản ứng bất lợi từ chính quyền và người dân Pakistan, khi bài học nhãn tiền bẫy nợ từ Sri Lanka. Tất cả những dự án này đều góp phần quan trọng vào mục tiêu kết nối thương mại giữa Trung Quốc – trước hết là khu vực miền Tây với Nam Á. Điều này sẽ tạo thêm cơ hội và điều kiện thuận lợi cho Trung Quốc tiếp cận sâu rộng hơn với các châu lục khác cũng như đẩy nhanh quá trình xây dựng các khu thương mại tự do tại Nam Á.

(2) Thuyết phục Ấn Độ tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường

Một trong những nguyên nhân gây cản trở lớn đến các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á là do Trung Quốc chưa đánh giá hết mức độ ảnh hưởng của Ấn Độ tại khu vực này, điển hình là tại Maldives và Nepal. Ngoài vấn đề biên giới lãnh thổ thì quyền uy và vai trò của các đảng phái tại Ấn Độ là yếu tố không thể xem nhẹ đối với chủ trương ủng hộ hay phản đối Sáng kiến Vành đai, Con đường. Điều này đã gây không ít khó khăn nan giải cho Trung Quốc. Do đó, trong thời gian tới, để triển khai thuận lợi Sáng kiến này tại Nam Á, Trung Quốc sẽ coi trọng cải thiện quan hệ với Ấn Độ. Đồng thời, Trung Quốc có thể sẽ chủ động gắn kết các hạng mục hợp tác cụ thể của Sáng kiến Vành đai, Con đường với chiến lược khu vực của Ấn Độ, tạo nên một cơ chế hợp tác “cùng có lợi”, “cùng thắng” tại Nam Á nói riêng, Ấn Độ Dương nói chung. Chắc chắn đây sẽ là một nội dung then chốt, trọng tâm trong hợp tác Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á. Mặc dù, mục tiêu kết nối hai nước Trung Quốc và Ấn Độ trong Sáng kiến Vành đai, Con đường không thể đạt được hiệu quả trong thời gian ngắn, nhưng cũng tạo đảm bảo cho hai nước chung sống hòa bình, cạnh tranh lành mạnh.

(3) Triển khai các “con đường tơ lụa” mới

Một là, thúc đẩy mạnh mẽ hơn Con đường tơ lụa kỹ thuật số - DSR. Con đường tơ lụa kỹ thuật số này là một phần quan trọng của Sáng kiến Vành đai, Con đường, theo đó Trung Quốc từng nhấn mạnh: “cùng xây dựng mạng lưới thông tin cấp quang xuyên biên giới, nâng cao trình độ kết nối thông tin quốc tế, ... quy hoạch các hạng mục cấp quang đáy biển, hoàn thiện con đường thông tin không trung (vệ tinh), mở rộng giao lưu hợp tác thông tin” [85]. Kế hoạch này bao gồm từ các mạng viễn thông, thành phố thông minh đến thương mại điện tử và hệ thống vệ tinh mới của Trung Quốc. Hiện tại, Con đường tơ lụa kỹ thuật số đang được Trung Quốc triển khai mạnh mẽ tại Châu Phi, Trung Đông và các khu vực Trung Á, Đông Nam Á. Tới đây, Trung Quốc sẽ tăng cường xúc tiến các hạng mục đầu tư DSR tại Nam Á, coi đó là công cụ không thể thiếu để mở rộng kết nối thương mại và đưa công nghệ hiện đại chiếm lĩnh thị trường các nước tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường.

Hai là, tiếp tục xúc tiến “Con đường tơ lụa y tế” tại Nam Á. Hơn ba năm qua, cả thế giới phải đương đầu với đại dịch Covid 19, trong đó Nam Á là một trong những khu vực hứng chịu tổn thất lớn. Nhờ có tiềm lực về sản xuất trang thiết bị y tế và vắc xin phòng chống Covid 19 nên Trung Quốc đã triển khai chiến dịch rầm rộ về Ngoại giao y tế và ngoại giao vắc xin, cung cấp khối lượng đáng kể thiết bị y tế và vắc xin cho các nước Nam Á. Trung Quốc đạt được khá nhiều thành công trên phương diện này tại Nam Á cũng như tại một số quốc gia khác trên thế giới. Thành công trong chiến lược ngoại giao y tế tại Sri Lanka, Nepal, Maldives vừa qua là tiền đề quan trọng để Trung Quốc thúc đẩy mạnh mẽ hơn tiến trình xây dựng “Con đường tơ lụa y tế” tại Nam Á trong tương lai.

Ba là, Trung Quốc sẽ chú trọng đầu tư vào “Con đường tơ lụa xanh” (Green Silk Route) tại Nam Á. Đây là kế hoạch đầu tư vào các dự án năng lượng tái tạo thay cho các nhà máy nhiệt điện. Điều này được thể hiện rõ trong bài phát biểu của Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình tại Diễn đàn Sáng kiến Vành đai, Con đường lần thứ hai, trong đó, ông nhấn mạnh vai trò của môi trường, coi đây là một trong những trụ cột quan trọng để triển khai thành công Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trong bối cảnh tất cả các nước dọc tuyến đường, trong đó có Nam Á đang bày tỏ mạnh mẽ thái độ phản đối các dự án ô nhiễm môi trường từ, Sáng kiến Vành đai, Con đường Trung Quốc không thể không điều chỉnh tình trạng này. Nam Á lại là khu vực tồn đọng rất nhiều vấn đề về môi trường, cộng với sự phá vỡ sinh thái do các dự án hạ tầng trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường đem lại. Vì thế tới đây, các dự án “Con đường tơ lụa xanh” sẽ là một trong những đầu tư trọng điểm của Trung Quốc tại Nam Á. Điều này hoàn toàn phù hợp với yêu cầu phát triển của các quốc gia Nam Á, cũng là yếu tố “sửa sai” trong quá trình triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc.

Bên cạnh đó, Trung Quốc sẽ cố gắng làm tốt công tác kiểm soát nợ theo “Nguyên tắc hướng dẫn tài trợ phát triển Sáng kiến Vành đai, Con đường” mà Trung Quốc và 27 nước đã thống nhất áp dụng. Điều này giúp Trung Quốc cải thiện thái độ quan ngại của các nước Nam Á về khả năng rơi vào bẫy nợ của Trung Quốc.

Trung Quốc sẽ tích cực hơn trong khâu thảo luận, bàn bạc với các nước để sử dụng tốt hơn nguồn vốn đầu tư của Trung Quốc, làm tiền đề cho việc thúc đẩy các dự án hợp tác Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á. Vì rằng, với những diễn biến phức tạp và hậu quả nghiêm trọng về nguy cơ “bẫy nợ” trong thời gian qua ở Nam Á, nếu không cải thiện được tình hình, hay chí ít là làm yên lòng các nước nhận vốn từ Sáng kiến Vành đai, Con đường thì Trung Quốc sẽ vấp phải sức cản khó lường tại Nam Á; đồng thời, những nước tương tự Sri Lanka hay Pakistan cũng sẽ lâm vào tình thế cực kỳ nguy hại.

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

Hiện nay, Trung Quốc coi trọng và đánh giá cao vị trí, vai trò của Việt Nam trong Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trung Quốc mong muốn nhận được sự ủng hộ và tham gia tích cực hơn nữa của Việt Nam đối với sáng kiến này. Trong chuyến thăm chính thức Việt Nam tháng 11-2017, Trung Quốc và Việt Nam đã ký kết Bản ghi nhớ kết nối hợp tác giữa Sáng kiến Vành đai, Con đường với Sáng kiến “Hai hành lang, một vành đai”. Lý do khiến Trung Quốc coi trọng vị trí và vai trò của Việt Nam trong Sáng kiến Vành đai, Con đường là bởi:

(1) Việt Nam có vị trí địa lý hết sức quan trọng. Trong số các nước tiếp giáp Trung Quốc ở khu vực Đông Nam Á và Nam Á, Việt Nam có thể nói là quốc gia sở hữu vị trí địa lý thuận lợi nhất trong kết nối Sáng kiến Vành đai, Con đường, cả trên bộ lẫn trên biển. Bên cạnh đó, về cơ sở hạ tầng, Việt Nam đang sở hữu hệ thống cơ sở hạ tầng và các cụm doanh nghiệp Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) nhiều hơn so với Lào, Campuchia hay Myanmar. Có thể nói Việt Nam chính là “cầu nối” quan trọng để Trung Quốc liên kết với các nước khác trong khu vực Đông Nam Á. Nếu không có sự tham gia của Việt Nam trong Sáng kiến Vành đai, Con đường thì Trung Quốc sẽ bị thiếu một điểm kết nối quan trọng từ phía Nam Trung Quốc tới Đông Nam Á.

(2) Việt Nam có chế độ chính trị ổn định, tốc độ tăng trưởng kinh tế khá cao, quy mô dân số tương đối lớn, Việt Nam có nhiều chính sách ưu tiên doanh nghiệp

nước ngoài, vì mục tiêu thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Việt Nam có ưu thế vượt trội trên nhiều phương diện so với một số nước láng giềng khác của Trung Quốc như Lào, Myanmar, Ấn Độ, Bangladesh. Ví như: Lào có tiềm lực kinh tế yếu, quy mô dân số nhỏ; Myanmar luôn tiềm ẩn nguy cơ bất ổn về chính trị, khu vực phía bắc Myanmar tiếp giáp với Trung Quốc vẫn thường xảy ra xung đột vũ trang giữa lực lượng đối lập với quân đội Chính phủ nước này; Bangladesh có tốc độ phát triển kinh tế chậm. Đó là chưa kể những bất đồng và tranh chấp, thậm chí là xung đột liên quan đến vấn đề biên giới lãnh thổ giữa Trung Quốc và Ấn Độ, tương tự như cuộc đụng độ giữa quân đội hai nước ngày 15/06/2020, tiềm ẩn nguy cơ chia rẽ sâu sắc thêm quan hệ giữa hai nước. Ngoài ra, thể chế chính trị, đặc điểm văn hóa của Việt Nam cũng khá tương đồng với Trung Quốc, là nhân tố rất thuận lợi cho quan hệ hợp tác Sáng kiến Vành đai, Con đường giữa hai bên.

(3) Việt Nam ngày càng có vị thế, vai trò và tiếng nói quan trọng trong ASEAN, là một trong những nước tích cực trong việc thúc đẩy duy trì đoàn kết nội khối, đề cao tự cường khu vực, các giá trị chuẩn mực của ASEAN, từ đó phát huy vai trò trung tâm của ASEAN trong cấu trúc khu vực. Việt Nam có đóng góp quan trọng trong việc duy trì môi trường hòa bình, an ninh khu vực. Bên cạnh đó, nằm ở tâm điểm của khu vực châu Á-Thái Bình Dương, Việt Nam không ngừng tăng cường hội nhập quốc tế sâu rộng và tích cực triển khai chính sách đối ngoại đa phương và đóng vai trò quan trọng trong tiến trình thúc đẩy liên kết khu vực. Ngoài ra, Việt Nam tích cực mở rộng quan hệ hợp tác đa dạng, đa phương với nhiều nước trên thế giới, đã ký kết 15 hiệp định FTA, trong đó có các đối tác quan trọng như Mỹ, Nhật Bản, EU, Ấn Độ. Vì vậy, có thể khẳng định Việt Nam là một quốc gia có vị thế địa chiến lược quan trọng trong khu vực.

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

Trên cơ sở nhìn nhận, đánh giá phản ứng của các nước đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường; đồng thời dự báo khả năng triển khai chiến lược này trong thời gian tới, trong phần này, tác giả sẽ tập trung phân tích, đánh giá tác động của chiến lược Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với Việt Nam.

Từ vị thế, vai trò của Việt Nam trong Sáng kiến Vành đai, Con đường có thể thấy, Việt Nam sẽ chịu ảnh hưởng tích cực và tiêu cực khi tham gia vào sáng kiến này. Vì thế, Việt Nam cần nhận rõ những tác động tích cực để tận dụng cơ hội, phát huy tối đa ưu thế có tác dụng phục vụ chiến lược phát triển kinh tế, xã hội cũng như nâng cao vị thế, uy tín trên trường quốc tế, đồng thời cũng cần tính toán thận trọng, kỹ lưỡng mức độ và phạm vi tham gia chiến lược này để né tránh những tác động gây tổn hại đến lợi ích quốc gia, nhất là trong bảo vệ toàn vẹn lãnh thổ, độc lập chủ quyền của Việt Nam ở khu vực Biển Đông.

Tác động tích cực

Khi Việt Nam tham gia vào Sáng kiến Vành đai, Con đường, trong điều kiện Trung Quốc thực hiện đúng mục tiêu, nội dung, nguyên tắc của Sáng kiến Vành đai, Con đường thì Việt Nam có thể tranh thủ được những yếu tố tích cực như:

(1) Tận dụng tốt hơn nguồn lực bên ngoài để phát triển kinh tế, nhất là trong lĩnh vực cải thiện và hoàn thiện cơ sở hạ tầng, kết nối tự do thương mại sâu rộng hơn, thu hút đầu tư nước ngoài hiệu quả và chất lượng hơn. Việt Nam đang trong quá trình đổi mới, hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng XHCN, có độ mở cao về kinh tế, trong đó xuất khẩu và thu hút FDI đóng vai trò quan trọng trong tăng trưởng và phát triển kinh tế. Hiện nay, Việt Nam cần thị trường Trung Quốc và Trung Quốc cần Việt Nam để thâm nhập thị trường các nước đang phát triển mà Việt Nam đã ký FTA. Vì vậy, khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc, Việt Nam có nhiều cơ hội và điều kiện thuận lợi để đàm phán, liên kết hợp tác, tận dụng nguồn vốn vay cũng như các kỹ thuật, công nghệ của Trung Quốc để phát triển cơ sở hạ tầng, mở rộng xuất khẩu hàng nông sản, hải sản của Việt Nam sang thị trường Trung Quốc và thị trường các nước Đông Nam Á. Đồng thời, Việt Nam có thể thu hút nhiều các nguồn đầu tư tiềm lực mạnh của Trung Quốc để sản xuất các sản phẩm có giá trị cạnh tranh, thâm nhập và khai thác thị trường các nước mà Việt Nam ký FTA. Đây cũng chính là cơ hội tạo công ăn việc làm cho người lao động Việt Nam. Hợp tác Sáng kiến Vành đai, Con đường như vậy với Trung Quốc cũng không làm ảnh hưởng đến việc Việt Nam đẩy mạnh hợp tác với các nước phát triển như Mỹ, Nhật Bản, EU vốn có ngành

công nghiệp phát triển, nhất là công nghệ nguồn, phục vụ mục tiêu sớm trở thành một nước công nghiệp.

(2) Góp phần tạo động lực thúc đẩy Việt Nam chuyển đổi mô hình phát triển kinh tế. Khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, Việt Nam sẽ phải tiến hành đồng bộ các giải pháp nhằm nâng cấp ngành nghề, đổi mới công nghệ cũng như phương thức hợp tác, phù hợp với xu thế phát triển chung của khu vực, cũng như thích nghi với “luật chơi” mới của Sáng kiến Vành đai, Con đường. Bên cạnh đó, Việt Nam sẽ có nhiều cơ hội để kết nối Sáng kiến “Hai hành lang, một vành đai” với Sáng kiến Vành đai, Con đường, tận dụng nguồn vốn vay từ AIIB cũng như công nghệ, kỹ thuật của các doanh nghiệp Trung Quốc để đẩy nhanh tốc độ xây dựng cơ sở hạ tầng, bao gồm đường sắt, đường bộ, cảng biển, khu trung chuyển hàng hóa...; từ đó thúc đẩy phát triển kinh tế các địa phương phía Bắc và các thành phố ven biển, mở rộng kết nối khu vực và thế giới. Hiện nay, hai nước đã kết nối thành công 03 tuyến đường cao tốc: Nam Ninh - Hữu Nghị Quan (Trung Quốc) - Hà Nội; Nam Ninh - Phòng Thành - Đông Hưng (Trung Quốc) - Móng Cái - Hải Phòng - Hà Nội; Bách Sắc - Long Bang (Trung Quốc) - Cao Bằng - Hà Nội; đẩy nhanh cải tạo nâng cấp 02 tuyến đường sắt: Nam Ninh - Bằng Tường (Trung Quốc) - Đồng Đăng - Hà Nội; và Đông Hưng (Trung Quốc) - Móng Cái - Hạ Long - Hà Nội và xây dựng xong 03 cầu: cầu số 2 sông Bắc Luân, cầu số 2 Thủy Khẩu (Trung Quốc) - Tà Lùng (Việt Nam) và cầu Động Trung (Trung Quốc) - Hoàn Mô (Việt Nam). Vì thế, Việt Nam có thể phát huy vai trò “đầu cầu” trong quan hệ giữa Trung Quốc với các nước, nhất là với các nước ASEAN để thu được lợi ích về kinh tế - thương mại, trở thành một trong những trung tâm trung chuyển hàng hóa giữa Trung Quốc với các nước và ngược lại.

(3) Sáng kiến Vành đai, Con đường góp phần giúp Việt Nam tăng cường hội nhập, liên kết khu vực. Sáng kiến này là một trong những “động lực” quan trọng thúc đẩy liên kết khu vực. Do đó, khi tham gia, liên kết giữa Việt Nam với các nước, các khu vực sẽ được tăng cường, nhất là với các nước ASEAN. Bên cạnh đó, Mỹ và Trung Quốc là hai siêu cường thế giới hiện nay, có tiếng nói trọng lượng nhất tại mọi diễn đàn và định chế quốc tế. Vì vậy, việc Mỹ và Trung Quốc đều muốn tăng cường mở rộng quan hệ đối ngoại với Việt Nam sẽ là cơ hội giúp Việt Nam thu hút được sự ủng hộ về

mặt chính trị, ngoại giao của Mỹ, Trung Quốc và các nước phương Tây, nâng vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế. Trong khi đó, việc Mỹ và Trung Quốc đẩy mạnh quan hệ hợp tác kinh tế với Việt Nam sẽ giúp Việt Nam có điều kiện phát triển nền kinh tế thị trường, mở rộng hợp tác kinh tế, thương mại với các nước phát triển, giúp Việt Nam ít bị chèn ép hơn, hạn chế bị vướng vào các vụ kiện thương mại, cùng các hệ lụy phát sinh khác, tránh bị phụ thuộc quá nhiều vào một nước.

(4) Tăng cường và phát triển quan hệ giữa Việt Nam và Trung Quốc. Việc tham gia vào Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ mở ra nhiều cơ hội giúp hai bên tăng cường niềm tin chính trị, từ đó thúc đẩy mối quan hệ đối tác hợp tác chiến lược toàn diện Việt - Trung phát triển sâu rộng, hiệu quả, thiết thực hơn. Khi Việt Nam nhận được sự ủng hộ của Trung Quốc trong các diễn đàn, hội nghị khu vực, quốc tế, đồng thời nhiều nước, kể cả những nước không trực tiếp tham gia, sẽ tìm cách “lôi kéo” Việt Nam để tìm kiếm lợi ích trong quan hệ với Trung Quốc hoặc để ngăn chặn Trung Quốc.... Đây sẽ là điều kiện thuận lợi giúp nâng cao vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế.

(5) Giảm căng thẳng trên Biển Đông. Sáng kiến Vành đai, Con đường khiến các nước tham gia, nhất là các nước lớn phải tăng cường gắn bó, ràng buộc với nhau về lợi ích, từ đó giảm nguy cơ đối đầu, xung đột, buộc các nước phải hành xử có trách nhiệm hơn trong mọi vấn đề, nhất là vấn đề Biển Đông. Để thực hiện thành công Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc sẽ phải tính toán thận trọng hơn trong tham vọng độc chiếm Biển Đông, tránh sự can dự sâu của Mỹ và đồng minh vào vấn đề Biển Đông và lôi kéo các nước trong khu vực hình thành liên minh ngăn chặn, bao vây Trung Quốc. Vì thế, Trung Quốc sẽ phải hạn chế các hành động bành trướng, hung hăng trong khu vực Biển Đông, góp phần thúc đẩy tiến trình xây dựng Bộ Quy tắc ứng xử của các bên ở Biển Đông để củng cố lòng tin, xóa bỏ nghi ngại của các nước trong khu vực đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trong khi đó, các nước lớn, nhất là Mỹ và đồng minh thời gian qua đã đẩy mạnh can dự vào vấn đề Biển Đông, gia tăng hiện diện về quân sự ở khu vực này nhằm kiềm chế những hành động trái luật pháp quốc tế của Trung Quốc. Điều này sẽ mang lại lợi ích nhất định, góp phần tạo thế “cân bằng” môi trường an ninh khu vực, ngăn chặn hành động đơn

phương của một cường quốc, đồng thời nó cũng góp phần làm hạn chế, chí ít là làm chậm tiến trình thực hiện tham vọng độc chiếm Biển Đông của Trung Quốc, hạn chế nguy cơ Biển Đông bị kiểm soát bởi một thế lực độc tôn, giúp các nước, trong đó có Việt Nam cơ bản giữ được chủ quyền và lợi ích ở Biển Đông.

Tác động tiêu cực

(1) Nguy cơ phụ thuộc kinh tế của Việt Nam vào Trung Quốc có thể ngày càng gia tăng, nhất là khi tỷ lệ nhập siêu từ Trung Quốc chưa có chiều hướng cải thiện. Mặc dù mang lại nhiều lợi ích về kinh tế, nhưng khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc sẽ là nguồn đầu tư chủ yếu vào hạ tầng Việt Nam. Hơn nữa, hoạt động thương mại, hàng hải của Việt Nam với các nước ít nhiều sẽ bị chi phối bởi Trung Quốc, từ đó gia tăng nguy cơ phụ thuộc về kinh tế của Việt Nam vào Trung Quốc. Bên cạnh đó, việc Trung Quốc đầu tư lớn vào các khu kinh tế ven biển Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây và đảo Hải Nam cũng đã và đang tạo áp lực cạnh tranh lớn đối với các khu kinh tế, khu công nghiệp, đảo du lịch... của Việt Nam trong khu vực Vịnh Bắc Bộ. Với sự phát triển mạnh mẽ nêu trên của các khu kinh tế biển, đảo Trung Quốc ở Vịnh Bắc Bộ, các đảo du lịch của Việt Nam trong khu vực như Vân Đồn, Cát Bà khó có thể cạnh tranh thu hút khách quốc tế với đảo Hải Nam; các cảng biển như Lạch Huyện, Hải Phòng, Cái Lân do quy mô nhỏ, công nghệ thấp sẽ yếu thế hơn trong cạnh tranh với cảng Bắc Hải, Phòng Thành của Trung Quốc; các khu kinh tế, khu công nghiệp ven Vịnh Bắc Bộ của Việt Nam cũng khó khăn hơn trong cạnh tranh thu hút đầu tư và tiêu thụ sản phẩm. Sự lệ thuộc quá lớn của Việt Nam vào bất kỳ một nền kinh tế nào cũng đều có nguy cơ dễ dẫn đến rủi ro kinh tế, bị hệ lụy dây chuyền khi nền kinh tế thế giới có biến động. Sự ràng buộc, phụ thuộc về kinh tế sẽ dễ dẫn đến nhiều nguy cơ bất lợi trên các phương diện khác.

(2) Việt Nam gặp khó khăn nhất định trong bảo vệ chủ quyền ở Biển Đông, nhất là trong bảo vệ bí mật các khu vực phòng thủ ven biển. Việc Trung Quốc đẩy mạnh xây dựng “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” đang đặt các khu kinh tế biển, đảo, thậm chí là cả một số tỉnh, thành phố ven biển của Việt Nam trước thách thức lớn, bao gồm giải quyết mâu thuẫn giữa mở cửa, phát triển bằng chính sách thông

thoáng với việc bảo đảm an ninh, quốc phòng và áp lực cạnh tranh với Trung Quốc gia tăng. Sau khi khu kinh tế mở đầu tiên của Việt Nam là Chu Lai được thành lập năm 2003, ngày 23/09/2008, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1353/QĐ-TTg về việc phê duyệt Đề án “Quy hoạch phát triển các khu kinh tế ven biển của Việt Nam đến năm 2020”. Theo đó, đến nay 15 khu trong quy hoạch nói trên đều đã được chính thức thành lập, trở thành khu kinh tế hoặc được hưởng quy chế ưu đãi như khu kinh tế. Đa số các khu kinh tế biển nói trên của Việt Nam đều có vị trí trọng yếu về an ninh, quốc phòng. Khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, Việt Nam sẽ phải mở cửa cho nước ngoài vào đầu tư, nhất là đối với hệ thống cảng biển và ở những khu vực phòng thủ ven biển, có thể nảy sinh những vấn đề bất cập đối với an ninh, quốc phòng của Việt Nam. Bên cạnh đó, khi Trung Quốc tăng cường sức mạnh quân sự trên Biển Đông, môi đe dọa đối với an ninh kinh tế của Việt Nam sẽ gia tăng. Việc Trung Quốc đẩy mạnh tôn tạo và xây dựng trái phép các đảo tại khu vực Trường Sa thành căn cứ quân sự giống như “tàu sân bay cố định”, sẽ khiến các khu kinh tế quan trọng ven biển, các thành phố lớn, các hoạt động hợp tác thăm dò dầu khí, khai thác hải sản... của Việt Nam trong khu vực Biển Đông bị đe dọa nhiều hơn, nhất là phải đối mặt với những tình huống bất ngờ có thể xảy ra, đe dọa đến an ninh và chủ quyền biển của Việt Nam. Có nghĩa là, nếu thiếu căn trọng khi tham gia vào “Con đường tơ lụa trên biển”, Việt Nam có thể vấp phải “bẫy” chủ quyền của Trung Quốc trên Biển Đông. Trong khi đó ở trên bộ, Trung Quốc có thể sẵn sàng bỏ qua Việt Nam nếu Việt Nam không tham gia “Vành đai kinh tế con đường tơ lụa” để dồn nguồn lực vào Lào và Campuchia, từ đó, vấn đề an ninh cũng rất đáng ngại nếu có tuyến đường đi qua Lào và Campuchia, vì tính chất chuyên chở trên tuyến đường này có thể xuất hiện biến số khó lường đối với an ninh quốc gia.

(3) Việt Nam có thể chịu áp lực trong việc điều chỉnh chính sách, cơ cấu nền kinh tế cho phù hợp với “luật chơi” mới. Đây là thách thức không hề đơn giản, khi Việt Nam đang đối mặt với nhiều khó khăn, yếu kém về kinh tế. Bên cạnh đó, nếu Việt Nam không có sự đầu tư thỏa đáng về cơ sở hạ tầng thì sẽ rất dễ bị mất ưu thế trong cạnh tranh với các nước ở trong khu vực. Hệ thống cơ sở hạ tầng có vai trò như một

đòn bẫy, tạo lợi thế cho quốc gia này và làm suy giảm lợi thế của quốc gia khác trong thời gian dài. Sự xuất hiện của “bẫy” cơ sở hạ tầng sẽ làm gia tăng chi phí cơ hội của quốc gia và về lâu dài có thể đẩy sự phát triển của một quốc gia ra “vùng ven”. Nếu bị mất lợi thế do không có hệ thống cơ sở hạ tầng phát triển hoặc không có hệ thống cơ sở hạ tầng xuyên quốc gia để kết nối với khu vực, một quốc gia sẽ bị coi là rơi vào bẫy đòn bẫy cơ sở hạ tầng. Đối với Việt Nam, khi hạ tầng giao thông khu vực được định hình sẽ thúc đẩy sự phát triển của Myanmar, Lào, Thái Lan, Campuchia, có thể làm giảm lợi thế của Việt Nam nếu Việt Nam không kết nối được với hệ thống hạ tầng giao thông của khu vực (theo hướng Đông - Tây). Nếu không có những điều chỉnh thích hợp có thể dẫn đến kết nối lệch. Khi cơ sở hạ tầng cứng định hình và Việt Nam không kết nối được với hệ thống hạ tầng khu vực thì lợi thế của toàn bộ mạng lưới cơ sở hạ tầng cứng trong nước sẽ suy giảm. Các trục cơ sở hạ tầng đang được đầu tư với số vốn lớn như cao tốc Bắc - Nam, hệ thống cảng biển nằm dọc các tỉnh sẽ chủ yếu phục vụ nhu cầu nội địa. Các cảng biển Việt Nam tuy có ưu thế lớn, nhưng hiệu quả quản lý kém, chi phí đắt đỏ, hệ thống chuyên chở, lưu giữ và hậu cần thiếu hụt khiến các cảng này không thu hút được hàng hóa từ vùng “hậu cần” là Vân Nam (Trung Quốc) và thị trường Đông Nam Á. Đặc biệt, hệ thống cơ sở hạ tầng mới có thể sẽ tạo ra tuyến giao thông thông suốt giữa Trung Quốc và Đông Nam Á lục địa mà không cần đi qua Việt Nam. Vai trò cầu nối Đông Nam Á của Việt Nam bị suy giảm hoặc mất đi. Trong tương lai, khi các cảng khác của Thái Lan được quy hoạch và hoàn thành, hệ thống cơ sở hạ tầng cứng nối liền từ Côn Minh chạy xuyên qua Lào đến Băng Cốc, thị trường Đông Nam Á nối liền với Nam Á qua trạm kết nối Myanmar thì các cảng của Thái Lan sẽ có ưu thế rất lớn. Điều này đặt Việt Nam vào một tình thế khó khăn trong việc lựa chọn các điểm tiếp nối cơ sở hạ tầng khu vực sao cho không bị đầu tư dàn trải, lãng phí. Điều này có thể tác động tiêu cực đối với chính sách cũng như tăng trưởng kinh tế của Việt Nam nếu như Việt Nam không có chính sách đầu tư cơ sở hạ tầng hợp lý và hiệu quả. Ngoài ra, việc mở rộng quan hệ thương mại, đầu tư, sẽ làm gia tăng sự ràng buộc kinh tế của Việt Nam với các nước, khi một “mắt xích” trong chiến lược này bị trục trặc, thì kinh tế Việt Nam sẽ bị tác động là không thể tránh khỏi...

(4) Việt Nam cũng đang đối mặt với sự cạnh tranh giữa các nước tại khu vực

ASEAN và ở các khu vực khác trong thu hút các nguồn vốn đầu tư từ các cơ chế tài chính hỗ trợ triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường. Hiện nay, nhiều nước đã chủ động đề xuất các dự án cụ thể muốn hợp tác cùng Trung Quốc, điều này sẽ tạo lợi thế cho các dự án này vì sẽ được Trung Quốc ưu tiên xem xét đầu tư tài chính. Trong khi các dự án do phía Việt Nam chủ động đề nghị thường chậm và không nhiều so với nhu cầu thực tế của Việt Nam. Trong nhiều lĩnh vực, nhiều doanh nghiệp được coi là thế mạnh của Việt Nam vẫn phải chịu sự cạnh tranh khốc liệt với các doanh nghiệp nhiều ưu thế của Trung Quốc. Hiện nay, Việt Nam có chút lợi thế về giá nhân công rẻ hơn so với Trung Quốc và một số nước trong khu vực, nhưng lợi thế đó sẽ không thể kéo dài. Hơn nữa, năng suất lao động của Việt Nam không cao so với Trung Quốc và các nước trong khu vực, dẫn đến chi phí đầu tư cho các dự án có thể tăng lên.

(5) Việt Nam sẽ có thể gặp khó khăn nhất định trong quan hệ đối ngoại. Sáng kiến Vành đai, Con đường sẽ quy tụ hầu hết các nước từ Đông Nam Á, Nam Á, châu Âu, Trung Đông, châu Phi, nếu không tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, Việt Nam nhiều khả năng sẽ bị “cô lập” và đứng ngoài “cuộc chơi”. Tuy nhiên, do Việt Nam có vị trí địa - chiến lược hết sức quan trọng và “nhạy cảm” nên Việt Nam sẽ trở thành “tâm điểm” trong cuộc cạnh tranh ảnh hưởng giữa các nước lớn. Cả Trung Quốc và Mỹ đều xác định Việt Nam là một trọng điểm trong cuộc đấu tranh giành giật ảnh hưởng ở khu vực. Mỹ muốn sử dụng Việt Nam làm “chốt chặn” tiến xuống phía Nam của Trung Quốc. Ngược lại, Trung Quốc muốn thúc đẩy quan hệ với Việt Nam để phá thế bao vây, ngăn chặn của Mỹ. Sự tranh giành ảnh hưởng Mỹ - Trung cũng tạo ra nhiều áp lực đối với Việt Nam. Trong khi đó, Trung Quốc cũng sử dụng các con bài kinh tế, sử dụng Lào, Campuchia và nhất là vấn đề tranh chấp biển, đảo để “điều tiết” quan hệ với Việt Nam. Đáng chú ý, nếu Việt Nam giải quyết không hài hòa mối quan hệ này sẽ dễ dẫn đến việc bị lợi dụng để chia rẽ, tạo xung đột với nước còn lại. Sự thỏa hiệp giữa Mỹ và Trung Quốc trong một số vấn đề quốc tế, nhất là vấn đề Biển Đông có thể tác động tiêu cực tới việc hoạch định chiến lược phát triển kinh tế xã hội, quốc phòng an ninh cũng như chính sách đối ngoại của Việt Nam. Ngoài ra, với việc thúc đẩy Sáng kiến Vành đai, Con đường, Trung Quốc cũng đẩy mạnh ngoại giao văn hóa, ngoại giao quần chúng, giao lưu nhân dân... Những hoạt động này có thể tác động đến

nhận thức của người dân, làm tăng sự hoài nghi về đường lối, chủ trương của Đảng. Những hành động của Trung Quốc trên Biển Đông cũng tác động sâu sắc đến tinh thần tự tôn dân tộc, tâm tư tình cảm của nhân dân, làm nảy sinh tư tưởng dân tộc cực đoan, gây khó khăn cho công tác đối ngoại của Đảng và Nhà nước, trong đó có những khâu liên quan đến hợp tác của Việt Nam với Sáng kiến Vành đai, Con đường.

(6) Nguy cơ đối mặt với vấn đề môi trường và các vấn đề xã hội khác. Nếu Việt Nam tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường thì các doanh nghiệp Trung Quốc sẽ có nhiều cơ hội và điều kiện thuận lợi để tăng cường đầu tư vào Việt Nam. Đặc biệt, khi Trung Quốc tập trung vào các ngành công nghệ cao thì sẽ dẫn tới hệ quả tất yếu là chuyển các công nghệ, dây chuyền sản xuất cũ, lạc hậu ra các nước lân cận. Việt Nam là một trong các nước có trình độ phát triển thấp hơn, hoàn toàn có thể coi là thị trường “lý tưởng” cho các công nghệ lạc hậu của Trung Quốc. Hiện nay, hầu hết các nhà máy nhiệt điện, luyện kim, phân bón nhập từ Trung Quốc đều có công nghệ lạc hậu, gây ô nhiễm môi trường trầm trọng. Nguy cơ rất rõ từ công nghệ Trung Quốc có thể thấy việc họ đang chuyển các dây chuyền nhà máy điện than sang Việt Nam. Trung Quốc đã và đang đóng cửa nhiều nhà máy nhiệt điện chạy than gây ô nhiễm môi trường, trong khi đó Việt Nam đang lên kế hoạch và triển khai hàng loạt các dự án xây dựng trung tâm nhà máy nhiệt điện, trong đó có nhiều dự án do Trung Quốc làm tổng thầu. Các dự án này thường không đem lại hiệu quả cao, thậm chí thua lỗ do tiến độ giải ngân của các doanh nghiệp Trung Quốc chậm cũng như máy móc, công nghệ do các nhà thầu này đem qua không đủ tiêu chuẩn, chất lượng để hoạt động hiệu quả.

Đi theo các dự án này là lực lượng lao động phổ thông Trung Quốc hoặc được phép hoặc làm “chui” với số lượng không thể kiểm soát sẽ vào Việt Nam. Điều này không chỉ đem đến các nhân tố gây bất ổn về an ninh xã hội cho các địa phương có nhiều người Trung Quốc đến lao động, mà còn ảnh hưởng đến việc làm của người dân địa phương khi các nhà thầu Trung Quốc ưu tiên sử dụng người Trung Quốc, làm gia tăng tình trạng bong bóng bất động sản ở các địa phương; gây áp lực tăng giá VND so với Nhân dân tệ (CNY); khiến cho kinh tế Việt Nam ngày càng lệ thuộc vào Trung Quốc, làm giảm sức cạnh tranh của các doanh nghiệp nội địa; có thể tạo cơ cho Mỹ lập

các hàng rào chính sách và có chế tài với các hàng hóa sản xuất tại Việt Nam có sử dụng nguyên liệu của Trung Quốc, gây bất lợi cho hàng hóa Việt Nam.

(7) Vốn vay của Trung Quốc thường kèm theo nhiều ràng buộc gây bất lợi cho Việt Nam, (chẳng hạn phải chỉ định thầu cho nhà thầu Trung Quốc), vay ưu đãi nhưng lại kém ưu đãi, không minh bạch, chậm tiến độ, đội vốn. Điển hình là dự án đường sắt đô thị Cát Linh-Hà Đông, các dự án nhiệt điện lớn như Duyên Hải 1, Duyên Hải 3, Quảng Ninh 2, Vĩnh Tân 2...do nhà thầu Trung Quốc thực hiện đều bê bối, chậm tiến độ.

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

** Mục tiêu tham gia của Việt Nam*

Duy trì quan hệ hữu nghị, hợp tác, lành mạnh, ổn định lâu dài với Trung Quốc để giữ vững môi trường hòa bình ổn định cho phát triển đất nước; mở rộng quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại khu vực và toàn cầu, theo nguyên tắc bình đẳng, cùng có lợi; thúc đẩy Trung Quốc tham gia vào các nỗ lực chung vì sự phát triển bền vững của các nước trong khu vực và trên thế giới. Chủ động thúc đẩy các nội dung hợp tác quan trọng đối với Việt Nam mà các diễn đàn hợp tác hiện chưa đáp ứng được yêu cầu, tạo điều kiện cho phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh, quốc phòng.

** Phương châm của Việt Nam*

Chủ động, linh hoạt, kiên trì nguyên tắc độc lập, tự chủ, giữ vững an ninh quốc gia và chủ quyền lãnh thổ; tham gia có hiệu quả, tranh thủ tối đa cơ hội và tránh rủi ro, thua thiệt về lợi ích; can dự để bảo vệ lợi ích quốc gia; thúc đẩy hợp tác với Trung Quốc nhưng không để ảnh hưởng đến quan hệ với các đối tác khác; phối hợp với các nước trong khu vực để nâng cao vị thế trong hợp tác với Trung Quốc. Xuất phát từ quan điểm trên, Việt Nam nên chú ý một số vấn đề trước các sáng kiến do Trung Quốc đề xướng:

(i) Hoan nghênh, ủng hộ và tích cực tham gia những sáng kiến phù hợp với lợi ích của Việt Nam; (ii) Kiên quyết đấu tranh, đồng thời tích cực vận động các nước có chung lợi ích với Việt Nam cùng tham gia đấu tranh với những sáng kiến xâm phạm, hoặc có nguy cơ xâm phạm chủ quyền, lợi ích quốc gia; đối với những

sáng kiến bất lợi, ta kiên quyết không tham gia nhưng cần xử lý thật khôn khéo, vận dụng linh hoạt nguyên tắc vừa hợp tác vừa đấu tranh, trao đổi thẳng thắn, có lý, có tình với Trung Quốc; trong quá trình tham gia, cần cảnh giác, tỉnh táo nhìn nhận, nắm bắt kịp thời và kiên quyết đấu tranh với những hạng mục có nguy cơ hay dấu hiệu làm tổn hại lợi ích quốc gia để điều chỉnh theo hướng có lợi cho mình. Trong quá trình tham gia các sáng kiến của Trung Quốc, cần phân loại nội dung hợp tác, xác định những lĩnh vực hợp tác phù hợp với lợi ích, khả năng và điều kiện của Việt Nam. Riêng đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường, sáng kiến này của Trung Quốc cơ bản phù hợp với xu hướng tăng cường liên kết khu vực hiện nay cũng như nhu cầu về vốn và thị trường của các nước, được nhiều nước hưởng ứng tích cực, nhất là các nước không tồn tại vấn đề tranh chấp lãnh thổ và cạnh tranh chiến lược với Trung Quốc. Với tiềm lực to lớn, hành động quyết liệt, việc Trung Quốc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường chắc chắn sẽ trở thành xu thế mới về liên kết khu vực mà Việt Nam không thể không quan tâm. Mặt khác, tăng cường liên kết khu vực là phù hợp với chủ trương và tinh thần hội nhập quốc tế của Việt Nam, nhất là nhu cầu về đầu tư, kết nối cơ sở hạ tầng, khai thác, mở rộng thị trường trong và ngoài nước. Mặc dù có những rủi ro nhất định nhưng xét về xu thế và lợi ích, Việt Nam cần lựa chọn tham gia những dự án phù hợp để không bị đứng ngoài “cuộc chơi” và có thể hạn chế thách thức, tận dụng cơ hội, bảo vệ lợi ích quốc gia, thể hiện vai trò của Việt Nam trong khu vực cũng như trên thế giới. Tuy nhiên, nội dung hợp tác của sáng kiến này có nhiều lĩnh vực liên quan đến lợi ích và chủ quyền, an ninh của Việt Nam ở Biển Đông như nguồn lợi hải sản, khai thác dầu khí, xây dựng cảng biển, du lịch biển... Đây là vấn đề hết sức nhạy cảm và diễn biến rất phức tạp, bất cứ lúc nào cũng có khả năng xảy ra va chạm, xung đột, ảnh hưởng đến quan hệ hai nước. Do vậy, Việt Nam cần chủ động nghiên cứu, đánh giá sâu sắc, theo dõi sát việc Trung Quốc triển khai các nội dung hợp tác liên quan đến vấn đề trên biển, tăng cường công tác dự báo và xây dựng biện pháp ứng phó với những tình huống phức tạp có thể xảy ra.

**** Nguyên tắc thực hiện***

Ngay từ khi Trung Quốc khởi xướng thành lập Ngân hàng đầu tư hạ tầng Châu

Á AIIIB, 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Khu vực kinh tế qua biên giới (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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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. Việt Nam đề ra một số nguyên tắc khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường như sau:

(1) Không nhượng bộ vấn đề chủ quyền quốc gia

Trong các quốc gia ở Nam Á, Ấn Độ và Bhutan là hai quốc gia từ chối tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường do liên quan đến tranh chấp lãnh thổ. Ngay từ khi Sáng kiến Vành đai, Con đường khởi xướng vào năm 2013, Ấn Độ đã khước từ tham gia Sáng kiến này. Tại Hội nghị thượng đỉnh kinh tế Ấn Độ trong khuôn khổ Diễn đàn Kinh tế thế giới, ngày 04/10/2019, Ngoại trưởng Ấn Độ Subrahmanyam

Jaishakar cho biết New Delhi sẽ không tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc và lập trường nước này không thay đổi. Ông Jaishakar cho rằng Sáng kiến Vành đai, Con đường liên quan đến vấn đề chủ quyền và theo New Delhi thì không quốc gia nào chấp nhận một dự án mà bỏ qua các mối quan tâm cốt lõi về toàn vẹn lãnh thổ [110]. Trong khi đó, Bhutan cũng theo chân Ấn Độ không tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, nhất là sau khi Quân đội Trung Quốc thâm nhập vào lãnh thổ của Bhutan tại Cao nguyên Dokham, dẫn đến việc Ấn Độ đưa quân đến ngăn chặn và đối đầu nhau kéo dài 73 ngày. Thậm chí là Pakistan, đồng minh thân cận của Trung Quốc tại Nam Á cũng sẵn sàng từ bỏ những dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường ảnh hưởng đến tính độc lập tự chủ của quốc gia. Năm 2019, khi Trung Quốc đưa ra những điều khoản ngặt nghèo hơn liên quan đến khoản vay phát triển dự án đập Diamer-Bhasha, Pakistan ngay lập tức rút dự án này khỏi CPEC vì họ cho rằng điều kiện mà phía Trung Quốc đưa ra không thể chấp nhận được vì nó đi ngược lại lợi ích của Pakistan. Chính phủ mới tại Maldives đã đàm phán thành công với Trung Quốc hủy bỏ những thỏa thuận liên quan đến Sáng kiến Vành đai, Con đường gây bất lợi cho an ninh quốc gia của nước này.

(2) Cân nhắc lựa chọn những dự án mang lại lợi ích kinh tế và phát triển đất nước tránh rơi vào “bẫy nợ”

Hầu hết các quốc gia Nam Á đều có nền kinh tế yếu kém, rất cần vốn để hoàn thiện cơ sở hạ tầng phục vụ công cuộc phát triển kinh tế. Ngoại trừ Ấn Độ và Bhutan, các quốc gia Nam Á đều cho rằng Sáng kiến Vành đai, Con đường là một dự án kinh tế lớn và là cơ hội phát triển cho các quốc gia Nam Á. Pakistan tham gia dự án này để giải quyết vấn đề thiếu hụt điện năng, tạo công ăn việc làm cho người lao động, đưa nền kinh tế Pakistan phát triển. Bangladesh được coi là quốc gia khôn khéo xử lý các vấn đề khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Rút kinh nghiệm từ các nước rơi vào bẫy nợ như Sri Lanka, Bangladesh nghiên cứu kỹ các điều khoản liên quan khoản vay và viện trợ quốc tế trong đó có các khoản vay từ dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường, bỏ những điều khoản không có lợi cho Bangladesh, lựa chọn những dự án có lợi, ít rủi ro, tổ chức giám sát tốt các dự án, triển khai minh bạch. Nepal cũng là nước ủng hộ nhiệt tình đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường, nước này rất cần nguồn vốn, công nghệ để phát triển đất nước

nhưng có bước tiếp cận thận trọng đối với Sáng kiến này do các điều khoản viện trợ của Trung Quốc mập mờ, không rõ ràng. Nước này tiến hành phân tích kỹ lưỡng từng dự án riêng biệt Sáng kiến Vành đai, Con đường dựa trên nhu cầu trong nước và lợi ích quốc gia[150].

(3) Cân bằng linh hoạt với các nước lớn đặc biệt là Trung Quốc và Ấn Độ

Đây là đặc điểm chung trong chính sách đối ngoại của các quốc gia Nam Á. Bài học xương máu đối với Nam Á là trường hợp Sri Lanka, do quá phụ thuộc và tin tưởng vào Trung Quốc, không nghiên cứu chính xác đến các khoản vay để phát triển dự án BRI, dẫn đến rơi vào bẫy nợ và cho phép Trung Quốc thuê hải cảng Hambantota trong thời hạn 99 năm. Trong cuộc phỏng vấn độc quyền với trang mạng *Strategic News International* (Tin tức chiến lược quốc tế) của Ấn Độ hôm 26/11/2019, Tổng thống mới Sri Lanka ông Gotabaya cho biết: Sri Lanka muốn trở thành một quốc gia trung lập, hợp tác hữu nghị với tất cả các nước. Ông nói: “Chúng tôi cần đầu tư và giúp đỡ, mời tất cả các nước, bao gồm cả Ấn Độ đầu tư vào Sri Lanka, nhưng chúng tôi không muốn bị lôi vào cuộc cạnh tranh quân sự và địa chính trị” [161].

Rút kinh nghiệm từ Sri Lanka, Nepal thực hiện chính sách cân bằng linh hoạt với Ấn Độ và Trung Quốc, không đứng về bên nào trong cuộc cạnh tranh Ấn - Trung tại Nam Á. Trong 5 dự án thủy điện lớn, Nepal giành cho Ấn Độ 3 dự án và Trung Quốc 2 dự án. Nepal cũng rất khôn khéo lợi dụng sự chèo kéo của Ấn Độ và Trung Quốc để nâng cao khả năng mặc cả của mình. Chính sự cạnh tranh giữa Ấn Độ và Trung Quốc tại Nepal giúp nước này cân nhắc kỹ lưỡng mặt thuận và không thuận trong hợp tác với Ấn Độ và Trung Quốc hơn là đơn thuần chấp nhận những gì hai nước này mời chào. Sau khi lên nắm quyền tại Nepal, Thủ tướng KP Sharma Oli duy trì thái độ thân thiện và tôn trọng đối với Ấn Độ đồng thời thúc đẩy quan hệ với Trung Quốc trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Nhờ đó, cả Ấn Độ và Trung Quốc đều cam kết xây dựng tuyến đường sắt nối sang Nepal. Trong khi đó, sau khi buộc phải cho phép Trung Quốc thuê hải cảng Hambantota 99 năm, Sri Lanka có cách tiếp cận khéo léo và thu hút một số lượng lớn đầu tư của Ấn Độ vào Sri Lanka. Tương tự, Bangladesh cũng có bước đi đầy khôn khéo để lôi kéo Ấn Độ và Trung Quốc hợp tác phát triển hạ tầng tại nước này. Sau khi cho phép Trung Quốc phát triển hải cảng Chittagong, Bangladesh

mời chào Ấn Độ, Nhật Bản xây dựng cảng Payra. Đây được coi là cách thức xử lý khôn khéo của Bangladesh trong cân bằng quan hệ với các nước lớn, không để một quốc gia duy nhất nắm quyền kiểm soát hoàn toàn đối với dự án xây dựng cơ sở hạ tầng và các tài sản chiến lược khác[151].

(4) Tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường vì mục đích kinh tế, không liên minh quân sự gây hiểu nhầm cho các nước lớn.

Sri Lanka hợp tác Sáng kiến Vành đai, Con đường với Trung Quốc vì mục đích kinh tế, phát triển cơ sở hạ tầng, kỹ thuật để phát triển đất nước, cố gắng tránh và không để Trung Quốc sử dụng các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường phục vụ cho mục đích quân sự, gây căng thẳng với Ấn Độ. Tương tự, Nepal chỉ đón nhận các dự án kinh tế của Sáng kiến Vành đai, Con đường, không tham gia liên minh quân sự nào tại khu vực chống lại Trung Quốc và Ấn Độ. Bangladesh tiếp tục tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, tránh xa các yếu tố quân sự trong các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường, gây quan ngại cho Ấn Độ và Mỹ. Tư lệnh Quốc phòng Maldives Thiếu tướng Abdulla Shamaal trong chuyến thăm Ấn Độ 07/2019 khẳng định không có sự hiện diện quân sự của Trung Quốc trên đất nước của ông. Tướng Shamaal cũng cho rằng Maldives hợp tác với các nước vì nhiều mục đích khác nhau và không muốn bị cô lập. Maldives đều thúc đẩy quan hệ trao đổi thương mại cả Ấn Độ và Trung Quốc [137].

4.2.4 Phạm vi và mức độ tham gia “Sáng kiến Vành đai, Con đường” của Việt Nam

Như trên đã trình bày, khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, Việt Nam tận dụng được nhiều cơ hội phát triển, đồng thời cũng vấp phải rất nhiều thách thức gai góc. Tuy nhiên, nếu không tham gia thì không những không tận dụng được cơ hội, mà tác động tiêu cực từ sáng kiến này vẫn hiện hữu, thậm chí còn sâu sắc hơn. Trong 5 lĩnh vực hợp tác mà Trung Quốc triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường, Việt Nam coi trọng thúc đẩy kết nối toàn diện cả hạ tầng cứng và hạ tầng mềm, coi trọng phát triển bền vững, lấy con người làm trung tâm. Điều này thể hiện rõ qua trao đổi cấp cao Việt-Trung trong năm 2019. Việt Nam cần thu hút đầu tư có chọn lọc, hoan nghênh các doanh nghiệp Trung Quốc có uy tín, có thực lực về tài chính và công nghệ

đến Việt Nam đầu tư, triển khai các dự án công nghệ tiên tiến, thân thiện môi trường, theo chủ trương “xây dựng Vành đai Con đường xanh” của Trung Quốc; kiên quyết không chấp nhận công nghệ lạc hậu, ô nhiễm môi trường. Việt Nam nên coi trọng thu hút đầu tư vào các lĩnh vực cơ sở hạ tầng, Khu vực kinh tế qua biên giới (CBEZ), năng lực sản xuất, năng lượng, công nghệ, tài chính...

Các lĩnh vực cần thúc đẩy hợp tác trên là phù hợp với xu thế của khu vực và hiện đã có trong các cơ chế hợp tác song phương như Ủy ban Hợp tác Liên Chính phủ, các cơ chế hiện có trong các bộ, ngành. Vì thế, Việt Nam chủ động, tích cực tham gia “có lựa chọn” đối với hợp tác Sáng kiến Vành đai, Con đường, tăng cường, nỗ lực mở rộng hợp tác, phối hợp với các nước liên quan, tận dụng tối đa lợi thế của Việt Nam và lợi ích do sáng kiến này mang lại, để chủ động phát triển kinh tế, mở rộng hội nhập quốc tế, khu vực, góp phần bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền và lợi ích quốc gia. Việt Nam cũng không nhất thiết phải tham gia sáng kiến này bằng mọi giá; không hy sinh lợi ích và chủ quyền quốc gia; không làm tổn hại đến lợi ích của nước khác; đồng thời có sự chuẩn bị chu đáo về mọi mặt; có sự đoàn kết thống nhất trong nội bộ; có bàn bạc, trao đổi với các nước liên quan khi tham gia.

4.2.5 Một số hàm ý chính sách cho Việt Nam khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc

Việt Nam cần thực hiện đồng bộ các giải pháp để tận dụng tối đa thời cơ, tránh nguy cơ làm tổn hại lợi ích quốc gia – dân tộc . Trong đó, tập trung xem xét một số nhóm giải pháp cơ bản sau:

Thống nhất quan điểm, chủ trương, chính sách nội bộ

Thứ nhất, thống nhất nhận thức trong toàn Đảng, toàn dân, đồng thời luôn phải tính tới các yếu tố tác động từ khu vực kinh tế qua biên giới khi hoạch định và triển khai đường lối, chính sách của Đảng, Nhà nước.

Đây là giải pháp quan trọng hàng đầu, là cơ sở nền tảng để thực hiện thành công sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa trong bối cảnh chịu sự tác động mạnh mẽ, đa chiều từ diễn biến phức tạp của tình hình quốc tế, khu vực hiện nay, trong đó có tác động từ khu vực kinh tế qua biên giới với Trung Quốc.

Nhận thức đúng là cơ sở định hướng cho hành động đúng, nhưng chỉ có nhận thức đúng là chưa đủ, mà còn phải có đường lối, chính sách và hành động đúng, kịp thời, phù hợp. Vì vậy, để ứng phó hiệu quả với những tác động từ khu vực kinh tế qua biên giới, trong hoạch định và triển khai đường lối, chính sách những năm tới, Đảng, Nhà nước cần phải tính đến các yếu tố tác động từ khu vực kinh tế qua biên giới.

Thống nhất nhận thức trong toàn Đảng, toàn dân về Sáng kiến Vịnh đai, Con đường là thống nhất nhận thức về chủ trương, mục tiêu, bước đi, biện pháp của Trung Quốc trong triển khai Sáng kiến này; thống nhất trong việc đánh giá khả năng thực hiện các mục tiêu Trung Quốc đã đề ra, những tác động đối với thế giới, khu vực và Việt Nam; thống nhất về nhu cầu tất yếu và cấp thiết cần tham gia Sáng kiến Vịnh đai, Con đường của Việt Nam; thống nhất về chủ trương, biện pháp tham gia Sáng kiến Vịnh đai, Con đường nhằm bảo đảm tối đa lợi ích quốc gia, dân tộc, hạn chế thấp nhất những tác động tiêu cực từ Sáng kiến Vịnh đai, Con đường.

Để thực hiện giải pháp này, trong thời gian tới cần thực hiện tốt một số nội dung sau: Tăng cường nghiên cứu để hiểu sâu hơn về Sáng kiến Vịnh đai, Con đường và tác động của nó đối với thế giới, khu vực nhất là đối với khu vực Đông Nam Á trong đó có Việt Nam; làm tốt công tác quán triệt, tuyên truyền về Sáng kiến Vịnh đai, Con đường, bao gồm cả nhân tố tích cực và tiêu cực do sáng kiến này tạo ra. Trong hoạch định, triển khai đường lối, chính sách đối nội, đối ngoại đều phải tính tới yếu tố tác động từ Sáng kiến Vịnh đai, Con đường, nhằm tận dụng tối đa lợi ích, hạn chế tối đa những mặt tiêu cực.

Thứ hai, nghiên cứu thành lập cơ quan nghiên cứu tham mưu để xử lý các vấn đề liên quan đến Sáng kiến Vịnh đai, Con đường, với sự tham gia của các bộ, ban ngành hữu quan.

Sở dĩ phải thành lập cơ quan chuyên trách là vì Sáng kiến Vịnh đai, Con đường mang tính chiến lược lớn, bao trùm nhiều lĩnh vực, tác động trực tiếp đến an ninh, lợi ích quốc gia cũng như đường lối đối ngoại của Việt Nam, vì thế cần có ý kiến đóng góp của các bộ, ban, ngành và địa phương có liên quan; Sáng kiến này sẽ tác động đến nhiều mặt của đời sống xã hội đất nước, nên cần có đối sách cụ thể, phù hợp với tất cả các lĩnh vực,

cần có sự đồng lòng, thống nhất từ trung ương đến địa phương khi tham gia các dự án của Sáng kiến Vành đai, Con đường .

Cơ quan chuyên trách này nên do một Phó thủ tướng (phụ trách kinh tế) đứng đầu với sự tham gia của các bộ, ngành, địa phương, nhất là bộ như Ngoại giao, Quốc phòng, Công An, Công thương, Kế hoạch Đầu tư, Thông tin và Truyền thông, Văn hóa, Du lịch và thể thao cùng các địa phương có dự án Vành đai, Con đường đi qua. Cơ quan này nên hoạt động theo cơ chế họp định kỳ (tháng, quý, năm) hoặc đột xuất khi có vấn đề nảy sinh để tham mưu, đề xuất kiến nghị kịp thời. Đương nhiên, cơ quan chủ trì cần phải xin ý kiến các bộ, ban, ngành liên quan để tham mưu kịp thời, nhằm hoạch định quyết sách mau lẹ, phù hợp, tránh xảy ra các vấn đề phức tạp ảnh hưởng đến quan hệ giữa ta với Trung Quốc, với các nước liên quan đến Sáng kiến Vành đai, Con đường.

Thứ ba, tăng cường công tác nghiên cứu, dự báo về triển vọng thực hiện Sáng kiến Vành đai, Con đường trên phạm vi toàn cầu nhưng quan trọng nhất là triển vọng của Sáng kiến Vành đai, Con đường tại tầng khu vực địa chính trị có liên quan tới Việt Nam.

Đây là việc làm hết sức quan trọng, bởi muốn tham gia thành công, tận dụng tối đa lợi ích, hạn chế tối đa rủi ro từ Sáng kiến Vành đai, Con đường thì nhất thiết phải hiểu sâu bản chất và dự báo chính xác xu hướng tiến triển của sáng kiến này, từ đó đưa ra các biện pháp xử lý phù hợp và hiệu quả. Thực tiễn cho thấy việc Việt Nam chậm tham gia sáng kiến này một phần do công tác nghiên cứu, dự báo chưa xác đáng, thậm chí có ý kiến chỉ nhấn mạnh đến mối đe dọa về an ninh, nhất là chủ quyền Biển Đông mà chưa thấy hết những lợi ích về kinh tế, thương mại mà Sáng kiến Vành đai, Con đường đem lại cho Việt Nam.

Cần phối hợp các cơ quan nghiên cứu trong nước, quốc tế và kết hợp trung ương với các bộ, ban ngành, địa phương để nghiên cứu sâu, hiểu chuẩn xác hơn về Sáng kiến Vành đai, Con đường, nhất là tìm ra phương thức khai thác thời cơ để triển khai những hạng mục hợp tác đem lại lợi ích thiết thực cho công cuộc hội nhập quốc tế và phát triển đất nước, bảo vệ an ninh chủ quyền lãnh thổ.

Thứ tư, chủ động thúc đẩy đổi mới toàn diện đất nước, đổi mới kinh tế nhằm đi trước, đón đầu, bảo đảm đủ sức vững vàng và thu được lợi ích lớn nhất khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường.

Đây là giải pháp quan trọng, là nền tảng sức mạnh để Việt Nam tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường một cách hiệu quả, thiết thực. Sáng kiến Vành đai, Con đường nhằm kết nối toàn diện, trên nhiều lĩnh vực giữa các nước liên quan, trong đó kết nối kinh tế là trọng tâm. Trong tiến trình kết nối này, sẽ phát sinh nhiều yếu tố mới, có thể trở thành khó khăn, thách thức, nếu chúng ta không có được đổi sách phù hợp.

Trên cơ sở tổng kết kinh nghiệm hơn 37 năm đổi mới, Đảng ta cần thúc đẩy mạnh mẽ hơn chương trình đổi mới toàn diện, trọng tâm là về kinh tế. Theo mô hình “Chính phủ điều tiết vĩ mô-thị trường giữ vai trò chủ đạo”. Đặc biệt, cần nghiên cứu coi trọng hơn lĩnh vực dịch vụ, nâng dần tỉ trọng đóng góp của lĩnh vực này trong GDP, đồng thời chú trọng phát triển khoa học kỹ thuật, vận dụng triệt để cuộc cách mạng 4.0 vào phát triển kinh tế-xã hội, nhằm chiếm lĩnh giá trị cao trong chuỗi sản xuất toàn cầu.

Nâng cao sức mạnh kinh tế chính là nhân tố quan trọng, quyết định đến thành công hay thất bại trong hội nhập kinh tế quốc tế nói chung và tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường nói riêng của Việt Nam.

Thứ năm, làm tốt công tác tuyên truyền nhằm nâng cao nhận thức cho đội ngũ cán bộ, giới doanh nghiệp và người dân, nhất là về những mặt có lợi của sáng kiến này, góp phần nâng cao tính chủ động, tích cực của mọi tầng lớp xã hội khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Đây là biện pháp quan trọng, góp phần tạo đồng thuận nội bộ và xã hội khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Thực tiễn thời gian qua cho thấy có nhiều thông tin tiêu cực về Sáng kiến Vành đai, Con đường, khiến cho nhiều người kể cả lãnh đạo cấp cao cũng lo ngại, nên còn chần chừ do dự khi tham gia. Cần đẩy mạnh tuyên truyền, đồng thời cũng cần kiểm soát tốt công tác truyền thông, ngăn chặn những thông tin sai lệch, xuyên tạc gây hoang mang xã hội.

Về đối ngoại

Thứ nhất, coi trọng thúc đẩy quan hệ với Trung Quốc, nhất là củng cố, tăng cường niềm tin chiến lược giữa hai nước. Trung Quốc là nước đề xuất và dẫn dắt Sáng kiến Vành đai, Con đường, do vậy muốn tham gia thành công thì quan hệ hai nước phải phát triển ổn định. Thời gian qua, quan hệ Việt-Trung tồn tại nhiều vấn đề, niềm tin chiến lược giữa hai bên còn nhiều hạn chế, nên việc hợp tác giữa hai nước, trong đó có hợp tác kết nối giữa Sáng kiến Vành đai, Con đường với sáng kiến “Hai hành lang, một vành đai” còn nhiều hạn chế, chưa hiệu quả. Do vậy, cần xác định Trung Quốc là ưu tiên hàng đầu trong đối ngoại của Việt Nam, thúc đẩy quan hệ toàn diện giữa hai nước, trong đó trọng tâm là củng cố lòng tin chiến lược, bởi một khi có lòng tin thì mọi hợp tác khác sẽ thuận lợi, hiệu quả hơn.

Thứ hai, tiếp tục thực hiện chính sách “cân bằng linh hoạt”, trong quan hệ với các nước lớn, nhất là giữa Trung Quốc và Mỹ. Cần thống nhất quan điểm phát triển quan hệ với Mỹ là nhân tố quan trọng để thúc đẩy quan hệ với Trung Quốc và ngược lại. Từ đó, thúc đẩy đồng thời quan hệ với cả hai nước, nhưng ưu tiên tăng cường xây dựng niềm tin chính trị với Trung Quốc trước, tránh để Trung Quốc nghi ngờ Việt Nam đi với Mỹ để chống Trung Quốc. Đặc biệt cần hết sức cảnh giác với khả năng thỏa hiệp Mỹ-Trung, đẩy Việt Nam vào vòng xoáy giành giật ảnh hưởng giữa hai nước lớn. Ngoài ra, cần tăng cường quan hệ với các nước lớn khác, nhất là Nga, Nhật Bản, Ấn Độ để tạo thế cân bằng trong quan hệ với Trung Quốc và Mỹ.

Thứ ba, tăng cường đàm phán, thúc đẩy giải quyết tranh chấp trên biển với Trung Quốc theo hướng từ dễ đến khó, từ ít nhạy cảm đến nhạy cảm. Cần đứng trên tầm cao chiến lược để đưa ra quyết sách chính trị giải quyết tranh chấp Biển Đông mà cả hai bên chấp nhận được, cùng thắng không để bên thắng bên thua hoặc cả hai cùng thua. Bảo đảm không để vấn đề tranh chấp biển ảnh hưởng tiêu cực đến quan hệ Việt-Trung và lợi ích của Việt Nam khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường.

Thứ tư, nghiên cứu thận trọng, nhưng cần tích cực chủ động tham gia các cơ chế, định chế liên kết mới do Trung Quốc khởi xướng, nhất là trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường nhằm bảo đảm lợi ích của Việt Nam không để Việt

Nam bị tụt lại trong tiến trình liên kết quốc tế, khu vực đang định hình và biến động khôn lường, phát triển không ngừng.

Thứ năm, thúc đẩy tìm kiếm sự đồng thuận cao trong ASEAN, tăng cường hợp tác với các nước nằm trong khuôn khổ chiến lược Sáng kiến Vành đai, Con đường nhằm ngăn chặn khả năng chi phối của Trung Quốc, bảo đảm lợi ích cao nhất của Việt Nam khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Đặc biệt cần hết sức coi trọng quan hệ với Lào, Campuchia, thúc đẩy kết nối giao thông, thương mại, bảo đảm duy trì ảnh hưởng và lợi ích của Việt Nam trong quan hệ với hai nước này.

Thứ sáu, cần tăng cường công tác nghiên cứu, đánh giá, nhận định đúng đắn về tình hình quốc tế và khu vực, tình trạng cạnh tranh ảnh hưởng của các nước lớn, trật tự thế giới hiện tại và những xu thế trong tương lai, bảo đảm sự cân bằng chiến lược trong quan hệ với các nước lớn, tận dụng và phát huy tốt cơ hội mà Sáng kiến Vành đai, Con đường mang lại trong việc xây dựng phát triển và bảo vệ Tổ quốc. Việt Nam cần nghiên cứu kỹ mục tiêu, nội hàm, phản ứng của các nước, tác động của Sáng kiến Vành đai, Con đường đối với Việt Nam. Cần đánh giá chính xác mục đích, ý đồ chính trị của Trung Quốc trong chiến lược này, trong đó đặc biệt chú ý đến tác động đối với an ninh, quốc phòng của Việt Nam và những vấn đề liên quan đến chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ, nhất là đối với vấn đề Biển Đông. Tăng cường nghiên cứu, học tập kinh nghiệm và tham vấn các nước tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, từ đó tổng kết, rút kinh nghiệm cho Việt Nam; tìm ra mô hình, phương thức hợp tác, kết nối hiệu quả nhất, bảo đảm lợi ích quốc gia.

Thứ bảy, thông qua các kênh chính thức và không chính thức, Việt Nam nên bày tỏ thái độ ủng hộ và tham gia vào các sáng kiến hợp tác, liên kết vùng, nhất là chủ trương thúc đẩy toàn cầu hóa kinh tế thế giới, mở cửa thị trường của Trung Quốc. Tuy nhiên, cần có những biện pháp khác nhau nhằm thể hiện ý nghĩa chính trị của việc hợp tác các sáng kiến là góp phần cải thiện và nâng cao đời sống người dân, đồng thời cũng góp phần củng cố sự lãnh đạo của Đảng Cộng sản Việt Nam trên con đường xây dựng chủ nghĩa xã hội.

Thứ tám, xét về hướng đi trọng điểm trong “Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ

XXI” do Trung Quốc vẽ ra có 02 nhánh: (i) Xuất phát từ các cảng ven biển của Trung Quốc qua Biển Đông đến Ấn Độ Dương, mở rộng sang châu Âu; (ii) Xuất phát từ các cảng ven biển của Trung Quốc qua Biển Đông tới phía Nam Thái Bình Dương. Biển Đông hiện được xem là nút thắt của “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” mà Trung Quốc đang cố công tạo dựng kết nối. Việt Nam được xem là “mắt xích” mà Trung Quốc muốn “tháo gỡ” nhất. Do đó, Trung Quốc sẽ quyết liệt lôi kéo, thậm chí gây sức ép buộc Việt Nam tham gia. Vì vậy, Việt Nam sẽ phải tính toán mức độ tham gia và phương cách hoá giải ý đồ này của Trung Quốc để vừa đảm bảo quan hệ tốt với Trung Quốc, vừa bảo vệ được chủ quyền lãnh thổ và lợi ích quốc gia. Việt Nam cũng không nên hy vọng khi tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc sẽ có được sự nhượng bộ về chủ quyền trong giải quyết vấn đề Biển Đông. Vì vậy, cần nghiên cứu xây dựng các phương án, kịch bản đấu tranh và hợp tác khác nhau với Trung Quốc trong vấn đề trên biển, đồng thời thông qua các kênh khác nhau để giải thích cho nhân dân để tạo đồng thuận, quản lý tốt bất đồng, không để bất đồng ảnh hưởng đến sự phát triển của quan hệ Việt - Trung, càng không để bất đồng diễn biến thành xung đột. Mặt khác, cần tận dụng tốt các cơ hội do hội nhập quốc tế đưa lại, lấy hội nhập thúc đẩy đổi mới, nâng cao sức mạnh tổng hợp của quốc gia.

Về kinh tế:

Thứ nhất, đẩy mạnh hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực, trọng tâm là hội nhập về thương mại. Đặc biệt, cần tích cực hội nhập ASEAN, cùng các nước trong khối ASEAN hoàn thành mục tiêu xây dựng cộng đồng, trong đó kinh tế là một trụ cột quan trọng của Cộng đồng ASEAN. Đồng thời, cần chủ động tham gia các định chế kinh tế - tài chính khu vực đã và đang được định hình (RCEP, AIIB...); đẩy mạnh tái cơ cấu nền kinh tế theo hướng công nghiệp - dịch vụ, cơ cấu lại các doanh nghiệp nhà nước, tập trung xây dựng các tập đoàn có thực lực và ưu thế cạnh tranh quốc tế...; đầu tư có trọng điểm cho lĩnh vực du lịch, công nghệ có giá trị gia tăng cao; chú trọng quy hoạch lại hệ thống cảng biển, đáp ứng yêu cầu kết nối khu vực nhất là những cảng biển có tiềm năng, thế mạnh, tránh đầu tư dàn trải, lãng phí; đẩy mạnh thăm dò, khai thác dầu khí trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa, vừa thu về lợi ích, vừa góp phần bảo vệ chủ quyền đất nước; xây dựng đội tàu đánh bắt

xa bờ và hệ thống tàu dịch vụ trên biển, xây dựng đội tàu vận tải mạnh, đúng tiêu chuẩn quốc tế; tăng cường đầu tư cho ngành công nghiệp chế biến hải sản, làm gia tăng giá trị xuất khẩu....

Thứ hai, nỗ lực cùng Trung Quốc kết nối “Hai hành lang, Một vành đai” với sáng kiến “Vành đai, Con đường”. Cần chủ động đàm phán hợp tác, liên kết với đối tác phía Trung Quốc để Trung Quốc mở rộng nhập khẩu các nông hải sản có sức cạnh tranh của Việt Nam theo tinh thần thiết thực, hiệu quả và cân bằng lợi ích các bộ ngành thuộc lĩnh vực kinh tế Việt Nam. Cần kêu gọi và chọn lọc các nhà đầu tư có thực lực vốn và công nghệ phù hợp sang đầu tư tại Việt Nam, kết hợp với nguồn lao động còn tương đối phong phú của Việt Nam để sản xuất những sản phẩm có sức cạnh tranh thâm nhập và khai thác thị trường các nước mà Việt Nam ký kết hiệp định thương mại tự do. Ngoài ra, cần nghiên cứu đề án tổng thể quy hoạch chung xây dựng các khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới giữa hai nước, đánh giá tác động của mô hình hợp tác này đến sự phát triển thương mại đầu tư giữa hai nước cũng như môi trường an ninh biên giới và tiến tới xây dựng một cơ chế quản lý chung hiệu quả, thực tế.

Thứ ba, đầu tư có trọng điểm cho lĩnh vực dịch vụ, phấn đấu trở thành một trong những trung tâm trung chuyển hàng hóa giữa Trung Quốc và các nước trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường. Việt Nam có vị trí hết sức thuận lợi mà không nước nào có được khi tiếp giáp với thị trường khổng lồ Trung Quốc cả đường bộ và đường biển. Do đó, Việt Nam có thể tận dụng lợi thế địa lý để làm cầu nối quan hệ kinh tế-thương mại giữa Trung Quốc và các nước ASEAN và ngược lại. Ta có thể tập trung xây dựng hệ thống đường giao thông hiện đại (đường bộ, đường sắt cao tốc) kết nối với Trung Quốc và các nước ASEAN đồng thời xây dựng, củng cố hệ thống cảng biển ở những khu vực thuận lợi, đặc biệt là cảng nước sâu. Theo đó, cần tập trung xây dựng và hoàn thiện một số dự án đường bộ, đường sắt cao tốc, trước mắt là đường cao tốc Lạng Sơn-Hà Nội, Móng Cái-Vân Đồn và đường sắt cao tốc Lào Cai-Hà Nội-Hải phòng để có thể kết nối với đường bộ và đường sắt Trung Quốc. Về lâu dài, cần đẩy nhanh hoàn thiện tuyến đường bộ cao tốc Bắc-Nam, sớm nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Bắc-Nam để kết nối với hệ thống giao thông khu vực.

Đặc biệt, cần hết sức coi trọng việc xây dựng hệ thống logistics tiên tiến, hiện đại, đồng thời có chính sách tổng thể để sớm hạ giá thành vận chuyển đường bộ, đường sắt, đường không, kho tàng, bến bãi. Trên cơ sở đó, nâng cao sức cạnh tranh và phát huy vai trò “đầu cầu” của Việt Nam trong hợp tác Vành đai, Con đường.

Thứ tư, đẩy mạnh hoạt động kinh tế biển, nhất là thăm dò, khai thác dầu khí trong vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa, vừa thu lợi ích, vừa góp phần bảo vệ chủ quyền đất nước. Đây là giải pháp quan trọng trong tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, bởi vừa phát triển kinh tế, vừa giảm thiểu những tác động tiêu cực của Sáng kiến Vành đai, Con đường đặc biệt là sáng kiến “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”. Do đó, bên cạnh đẩy mạnh phát triển ngành hàng hải, đánh bắt hải sản, chúng ta cần tiếp tục đẩy mạnh hợp tác với các tập đoàn dầu khí nước ngoài tiến hành thăm dò, khai thác dầu khí trong vùng đặc quyền kinh tế, thúc đẩy hợp tác nghiên cứu biển với tổ chức quốc tế và các cơ quan nghiên cứu hải dương của các nước khác tại Biển Đông. Tuy nhiên, cần đặc biệt lưu ý đến các khu vực “nhạy cảm”, thực hiện từng bước vững chắc, tránh phản ứng tiêu cực và trả đũa của Trung Quốc, gây bất lợi cho Việt Nam. Có thể nghiên cứu, cân nhắc thúc đẩy khai thác chung với Trung Quốc ở Biển Đông, trước mắt là tại khu vực bên ngoài cửa Vịnh Bắc Bộ.

Thứ năm, đẩy mạnh tham khảo kinh nghiệm các nước, nhất là các nước Nam Á và Đông Nam Á đã từng tham gia các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường (ký kết thực hiện, tạm dừng, đàm phán lại) như Malaysia, Maldives, Myanmar, Indonesia, Bangladesh hay các nước tự chủ tài chính như Thái Lan và Singapore, để có bài học cụ thể, tránh rơi vào “bẫy nợ”. Đặc biệt, hạn chế tối đa rủi ro khi vay tiền Trung Quốc, không sử dụng công nhân Trung Quốc.

Thứ sáu, tăng cường công tác rà soát, quản lý, kiểm tra chặt chẽ hoạt động đầu tư của Trung Quốc tại Việt Nam, kiểm soát và định hướng tốt dư luận, truyền thông. Cần thay đổi tâm lý “bài Trung” của doanh nghiệp và người dân trong quan hệ hợp tác kinh tế với Trung Quốc để phát huy tốt nhất những nhân tố tích cực trong hợp tác kinh tế song phương. Tránh chính trị hóa hoạt động hợp tác kinh tế với Trung Quốc, bởi điều này sẽ không có lợi cho chiến lược thu hút đầu tư, thương mại của Việt Nam với Trung Quốc. Kiên quyết thực hiện minh bạch hóa, quản trị

và kiểm soát tốt hoạt động đầu tư của Trung Quốc tại Việt Nam, rút kinh nghiệm đối với các dự án đầu tư kém hiệu quả, chậm tiến độ, đội vốn; có biện pháp chế tài thích đáng đối với các sai phạm của các nhà đầu tư... Tạo dựng hình ảnh môi trường đầu tư Việt Nam minh bạch, lành mạnh, nghiêm túc nhưng thuận tiện đối với đầu tư nước ngoài. Tăng cường các hoạt động giao lưu nhân dân, giao lưu văn hóa, giáo dục làm cầu nối và tạo điều kiện thuận lợi cho việc thúc đẩy hợp tác kinh tế. Tăng cường hợp tác về truyền thông, tránh để truyền thông thổi phồng bất đồng, khoét sâu vào mâu thuẫn, làm căng thẳng quá mức tình hình; cần nêu bật được những điểm tích cực, mang tính xây dựng; tạo niềm tin cho công chúng về triển vọng hợp tác kinh tế song phương, nhất là trong kết nối sáng kiến giữa hai nước.

TIÊU KẾT CHƯƠNG 4

Với tốc độ triển khai nhanh chóng trong thời gian qua và quyết tâm chính trị lớn của chính quyền ông Tập Cận Bình, Sáng kiến Vành đai, Con đường hứa hẹn sẽ khởi sắc trong thời gian tới sau khi Trung Quốc rút ra được nhiều bài học kinh nghiệm. Chương này tập trung đi sâu nghiên cứu, phân tích và chỉ ra được những thuận lợi, khó khăn của Trung Quốc trong quá trình từ khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á cho đến tháng 5/2020 và dự báo một số thuận lợi và khó khăn khi triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường trong thời gian tới. Điểm thuận lợi lớn nhất của Trung Quốc trong quá trình triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường là có sự đồng lòng, thống nhất và đoàn kết nội bộ, đồng thời các dự án nằm trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á phù hợp với mục tiêu Kế hoạch “Khai phát miền Tây mới” mà Trung Quốc công bố ngày 17/05/2020. Đồng thời, Trung Quốc đã sử dụng được tiềm lực to lớn nhất là về kinh tế được tạo nên sau 40 năm tiến hành công cuộc cải cách, đổi mới đất nước, tạo nguồn lực sức mạnh để hiện thực hoá Sáng kiến Vành đai, Con đường tại nam Á. Bên cạnh đó, phần lớn các quốc gia Nam Á có nền kinh tế yếu kém, cơ sở hạ tầng lạc hậu, rất cần nguồn vốn của Trung Quốc để phát triển đất nước. Mặt khác, 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 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 nhất định.

Trong thời gian tới, Trung Quốc sẽ đánh giá toàn diện hơn các dự án trong Sáng kiến Vành đai, Con đường, thực hiện tốt hơn nguyên tắc cùng bàn, cùng xây, cùng hưởng với các nước Nam Á tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường. Trung Quốc cũng sẽ chú trọng đến diễn biến chính trị tại các quốc gia Nam Á có tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường, 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 Sáng kiến Vành đai, Con

đường ở Nam Á là quốc gia Ấn Độ. Thiếu sự ủng hộ của cường quốc khu vực Ấn Độ, các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường. 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường. 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, Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường, đảm bảo mang lại lợi ích lớn nhất cho đất nước. Chương này cũng đề ra mục tiêu, phương châm, nguyên tắc tham gia Sáng kiến Vành đai, Con đường của Việt Nam, đồng thời gợi mở 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 chúng 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường nhất hiện nay. Mục tiêu của Trung Quốc trong triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường, 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực này trong thời gian tới. Trên cơ sở bài học rút ra sau khoảng 10 năm triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường tại Nam Á (2013 – 5/2023), Trung Quốc sẽ điều chỉnh chiến lược triển khai Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường, 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường. Tuy nhiên, cho đến nay, các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường lớn như các nước mà Trung Quốc đã và đang triển khai. Các dự án Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường là đại chiến lược của Trung Quốc, quá trình triển khai chiến lược này ảnh hưởng cả mặt 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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 Sáng kiến Vành đai, Con đường 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.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. Bộ Ngoại giao Trung Quốc (2019), Tuyên bố chung của Cộng hòa Nhân dân Trung Quốc và Cộng hòa Nhân dân Bangladesh.
2. Hạ Bản (2016), “Tăng tốc hình thành mạng lưới giao thông hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan”, Thông tấn xã Việt Nam, *Tài liệu tham khảo đặc biệt*, tr. 5-10.
3. Chuyên đề trực tuyến quốc tế (2015), “Từ Kashgar đến Gwada – Chuyên gia diễn giải về việc xây dựng hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan”.
4. Lưu Hướng Dương (2015), “Nguy cơ Balochistan ở Pakistan: nguyên nhân và cách đối phó”, *Nguyệt san lý luận của Trung Quốc* (11), tr. 44-52.
5. Lương Đồng (2016), “Hạng mục tiên triển tích cực, hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan ngày càng mở rộng”, Thông tấn xã Việt Nam, *Tài liệu tham khảo đặc biệt*, tr. 11-18.
6. Nghiêm Tuấn Hùng (2018), “Sáng kiến Vành đai và con đường dưới góc nhìn của chủ nghĩa hiện thực”, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc* (11), tr.35-39.
7. Nguyễn Minh Giang (2019), *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*, Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Khoa học XH& NV, Đại học Quốc gia Hồ Chí Minh.
8. Triệu Mạnh (2015), “Chuyển giao quyền sử dụng một phần đất của cảng Gwada cho phía Trung Quốc”, *Tạp chí Thanh niên Trung Quốc*, Thông tấn xã Việt Nam, Tài liệu dịch.
9. Mạng tiếng Trung của Ấn Độ (2014), “Cơ quan an ninh Ấn Độ: Maldives cho Trung Quốc thuê đảo tạo thuận lợi cho trung quốc giám sát tàu quân sự của Ấn Độ và Mỹ hoạt động ở Ấn Độ Dương”.
10. Lưu Tông Nghĩa (2016), “Xây dựng hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan: tiến triển và thách thức”, *Tạp chí Nghiên cứu vấn đề quốc tế*, (3), tr. 100-108.

11. Phòng Tham tán thương mại Đại sứ quán Trung Quốc tại Bangladesh (2016)
“Lĩnh vực hợp tác trọng điểm giữa Trung Quốc và Bangladesh về năng lực sản xuất công nghiệp và chế tạo trang bị”.
12. Nguyễn Vinh Quang (2019), Sáng kiến “Vành đai, Con đường”: 6 năm nhìn lại”, *Trung tâm Nghiên cứu Chiến lược và Phát triển quan hệ Quốc tế*.
13. Trần Việt Thái (2017), “Vành đai, Con đường”: Hướng tới “Giấc mộng Trung Hoa”, *Tạp chí Cộng Sản*.
14. Phạm Sỹ Thành (2019), *Sáng kiến Vành đai, Con đường: lựa chọn nào của Đông Nam Á*, NXB Thế giới.
15. Thông tấn xã Việt Nam (2016). “Hạng mục hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan giúp Pakistan phát triển kinh tế”, *Tài liệu dịch từ mạng Hoàn cầu*.
16. Thông tấn xã Việt Nam (2020), “Thủ tướng Nepal thăm Trung Quốc ký 10 hiệp định, được Trung Quốc hỗ trợ thoát khỏi lệ thuộc Ấn Độ về cảng biển”, *Tài liệu tham khảo đặc biệt*, dịch lại từ bài gốc đăng trên mạng Đại công của Trung Quốc.
17. Thông tấn xã Việt Nam (2020), “Hạng mục cải tạo đường vành đai Kathmandu do Trung Quốc viện trợ xây dựng chính thức thi công trở lại”, *Tài liệu tham khảo đặc biệt* dịch từ bài gốc đăng trên “Nhật báo châu Á – Thái Bình Dương” ngày 15/01/2016.
18. Thông tấn xã Việt Nam (2020), “Tuyến đường vận tải hàng hóa quốc tế Trung Quốc – Bangladesh sẽ tăng lên thành 12 tuyến”, *Tài liệu tham khảo đặc biệt* dịch từ bài gốc đăng trên trang của Bộ Giao thông vận tải Trung Quốc ngày 23/11/ 2016.
19. Thông tấn xã Việt Nam (2020), “Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải Đới Đông Xương hội kiến đại sứ Nepal tại Trung Quốc”, *Tài liệu tham khảo đặc biệt* dịch từ bài gốc đăng trên mạng tin tức giao thông Trung Quốc, ngày 09/12/2016.
20. Thông tấn xã Việt Nam (2021), “Tuyên bố chung của nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa và nước Cộng hòa nhân dân Bangladesh về xây dựng quan hệ

- đôi tác chiến lược”, Tài liệu dịch từ bản gốc đăng trên mạng Tân Hoa, ngày 15/10/2016.
21. Thông tấn xã Việt Nam (2020), “Đề xướng Vành đai, Con đường và hợp tác sản xuất công nghiệp quốc tế đạt được tiến triển mới”, *Tài liệu đặc biệt* dịch từ bài viết đăng trên “Báo Cải cách Trung Quốc”, ngày 19/10/2016.
 22. Thông tấn xã Việt Nam (2020), “Tập Cận Bình: Đề quan hệ hợp tác Trung Quốc và Bangladesh thu hoạch quả vàng”, *Tài liệu đặc biệt* dịch từ bài viết đăng trên mạng Tân Hoa, ngày 14/10/2016.
 23. Thông tấn xã Việt Nam (2020), “Hạng mục cho vay của Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á sẽ mang lại lợi ích cho hàng chục triệu người Bangladesh”, *Tài liệu tham khảo đặc biệt* dịch từ mạng Tân Hoa Xã, ngày 27/6/2016.
 24. Thông tấn xã Việt Nam (2020), *Tài liệu tham khảo đặc biệt*, ngày 20/12/2019.
 25. Thông tấn xã Việt Nam, (2020), *Tài liệu tham khảo đặc biệt* dịch từ nguồn báo “Tin tức” của Pakistan, ngày 27/8/2015.
 26. Thông tấn xã Việt Nam (2019), *Tài liệu tham khảo đặc biệt*. tr. 18-22.
 27. Thông tấn xã Việt Nam (2019), *Tài liệu tham khảo đặc biệt*. tr. 20-24.
 28. Thông tấn xã Việt Nam (2020), *Tài liệu tham khảo đặc biệt*. tr. 25-33.
 29. Thông tấn xã Việt Nam, (2015), “Tình hình môi trường sinh thái của Vành đai, Con đường: Hành lang kinh tế Bangladesh – Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar”, *Tài liệu tham khảo đặc biệt*.
 30. Thông tấn xã Việt Nam (2015), “Hành lang kinh tế Bangladesh – Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar và xây dựng “Một vành đai một con đường”, *Tài liệu tham khảo đặc biệt* dịch từ nghiên cứu của Trần Lợi Quân”, đăng trên tạp chí “Nghiên cứu Đông Nam Á và Nam Á”, (4).
 31. Thông tấn xã Việt Nam (2015), “Khu vực đông bắc Ấn Độ và hành lang kinh tế Bangladesh – Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar”, *Tài liệu tham khảo đặc biệt* dịch từ nghiên cứu của Lâm Diên Minh đăng trên tạp chí “Nghiên cứu

- Đông Nam Á và Nam Á”, (3).
32. Thông tấn xã Việt Nam (2016), “Chiến lược Nam Á của Ấn Độ nhìn từ Hội nghị thượng đỉnh Goa của các nước BRICS”, *Tài liệu tham khảo đặc biệt* dịch từ nghiên cứu của Phạm Tư Thông đăng trên mạng tiếng Trung của “Thời báo Tài chính”, ngày 25 tháng 10 năm 2016.
33. Thông tấn xã Việt Nam (2016), *Tài liệu tham khảo đặc biệt*, tr. 5-9.
34. Nguyễn Thành Trung, Nguyễn Ngọc Vĩnh Phúc (2022), “Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc: Hàm ý về an ninh hàng hải ở khu vực Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương”, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc*, (4) (248)/2022, tr. 37- 46.
35. Ủy ban phát triển và cải cách quốc gia, Bộ Ngoại giao và Bộ Thương mại Trung Quốc (2015), Văn kiện “Tầm nhìn và hành động Vành đai Kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ 21”, tr.136-145
36. Ủy ban phát triển và cải cách quốc gia, Bộ Ngoại giao và Bộ Thương mại Trung Quốc (2015), Văn kiện “Tầm nhìn và hành động Vành đai Kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ 21”, tr.112-119

Tiếng Anh

37. Abijit Singh (2015), “A Plan for Chinese maritime base in the Indian Ocean”, Pacific Forum, CSIS.
38. Andrea Ghiselli (2015), “The Belt, Road and PLA”, China’s brief, *Jametown Foundation*, Vol. 15(20), p.14
39. Annie Cowan (2018) “Afghanistan Reconnected: Challenges and Opportunities in the Context of China’s Belt and Road Initiative”, *East-West Institute*, Policy Brief.
40. “Beijing Holds Security Cooperation Dialogue on Belt and Road Initiative,” (2017), *China Strategic Perspectives*, (12).
41. Council on Foreign Relations (2021), “China’s Belt and Road: Implications for the United States”, *Independent Task Force Report*, (79).
42. Datta, Sreeradha (2021), “Bangladesh and Belt Road Initiative: Unfolding

- Possibilities”, *National Security*, New Delhi Vol. 4(3), pp. 277-295.
43. Dhaka Tribune (2017), “Foreign Secretary in New Delhi: Bangladesh supports China’s BRI”.
 44. Erickson and Bagriel B. Collins (2010), “China’s oil security pipe dream: the reality and strategic consequence of seaborne imports”, *US Naval College Review*.
 45. Hu, S. (2010), “Role of SAARC observers: A Chinese perspective. In S. D. Muni (Ed.), *The emerging dimensions of SAARC*”, *New Delhi: Foundation Books*, pp. 277–306.
 46. Ganeshan Wignaraja, Dinusha Panditaratne, Pabasara Kannangara and Divya Hundlani (2020), “Chinese Investment and the BRI in Sri Lanka”, *The Royal Institute of International Affairs Chatham House*. Pp. 1-37
 47. Golley, J. (2007), “The dynamics of Chinese regional development: Market nature, state nurture”, Cheltenham, UK: Edward Elgar.
 48. Haider, I., & Haider, M. (2017), “Economic corridor in focus as Pakistan”, China sign 51 MoUs. Dawn.
 49. Jabin T. Jacob (2020), “China’s Belt and Road Initiative in South Asia”, Routledge.
 50. James Schwenlein (2019), “Strategic Implications of China-Pakistan Economic Corridor”, United States of Peace.
 51. Jingdong Yuan (2019), “China’s Belt and Road Initiative in South Asia and the Indian Response”, *Research Gate*.
 52. Johnson Christopher K. (2014), “Decoding China’s Emergence “Great Power” Strategy in Asia”, *Report of CSIS Freeman Chair China Studies*.
 53. Lan, J. (2014), “Developments in South Asia in 2013: Accelerated transformation and overlying risks”. In *The CIIS blue book on international situation and China’s foreign affairs*. Beijing: *CIIS/World Affairs Press*. (pp. 143–164).
 54. Lisa Curtis (2023), “China’s South Asia Strategy”, Testimony Before the

- U.S.-China Economic and Security Commission Hearing on China's Pursuit of Defense Technologies: Implications for U.S. and Multilateral.
55. Lou Chunhao (2019), "India's BRI rejection means lost opportunities", *Global Times*.
 56. Pradumna B. Rana (2020), "BRI and South Asia", Palgrave Macmillan, Singapore.
 57. Prakash Panneerselvam (2017), "Maritime Component of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): India-China Competition in the Arabian Sea". *Maritime Affairs, Journal of the National Maritime Foundation of India*, Vol. 13 (2), pp. 37-49.
 58. Rauf, A. (2019), "Pakistan-China Optical Fiber Cable Project: Opportunities and challenges", *Pivot*, (1), 26-28.
 59. Richard Ghiassy (2020), "The Belt and Road Initiative in South Asia: Regional Implications and the Evolution of Perceptions and Policy Responses", *Amsterdam University Press*.
 60. Richard Ghiassy (2021), "Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency through Regional Connectivity". *The Belt and Road Initiative in South Asia: Regional Impact and the Evolution of Perceptions and Policy Responses*. pp. 265-290.
 61. Sanjeev Kumar (2019), "China's South Asia Policy in the New Era", *India Quarterly, International Affairs*, Vol. 75(2).
 62. Sachin Parashar (2014), "Narendra Modi's Mausam' Maneuver to Check China's Maritime Might", *Times of India*.
 63. Shahar Hameiri (2020), "Debunking the Myth of "Debt-trap Diplomacy". *The Interpreter*.
 64. Sugreev (2018), "The Belt and Road Initiative of China: Security implications for India and Indo Pacific Region and Response Strategies", *United Service of India*.
 65. Surendra Kumar (2019), "China's Belt and Road Initiative (BRI): India's

- Concerns”, Responses and Strategies, *International Journal of China Studies*, Research Gate.
66. Taneja, S. (2019), “A complete assessment of the Cross-Border Optical Fibre Cable project under CPEC”, China-Pakistan Economic Corridor.
 67. Jeff M. Smith (2016), “China-India relations in the Modi-Xi”.
 68. The Diplomat (2019), “China’s Vision for the Belt and Road in South Asia”.
 69. Wang Hai-yun (2016), “Geostrategic Thinking of Belt and Road Initiative,” *International Strategic Studies*, (3), pp. 65-76.
 70. Wang Hai-yun (2015), “Geostrategic Thinking of Belt and Road Initiative,” *International Strategic Studies*, (3), pp. 89-98.
 71. Zhaoli Wu (2016), “South Asia and the Belt and Road Initiative: Opportunities”, Challenges and Prospect, *World Scientific*, Vol. 3(2), pp. 112-125.
 72. Zhen Wang, Feng Ye (2019), “China–Sri Lanka Relations in the Context of the 21st-Century Maritime Silk Road: Motives, Challenges, and Prospects, Asian Perspective”, *Johns Hopkins University Press*, Vol.43(3), pp. 481-503.
 73. Wang Yiwei (2015), “Challenges and Opportunities of ‘One Belt, One Road,’ *Renmin University Press*.
 74. World Scientific (2016), “China’s Belt and Road Initiative and its neighboring diplomacy”.

Tiếng Trung

75. Chen Xiangyang (2014), “A Snapshot of External Security Risks of Building ‘One Belt, One Road’ [绸缪 “一带一路建设外部安全风险],” *Liaowang* [瞭望].
76. Dong Ruifeng (2013), “Create a Peaceful and Secure External Environment [营造即和平又安全的外部环境],” *Liaowang* [瞭望].
77. Huang Xiaoyong (2015), “Promote Collective Asian Energy Security Through One Belt, One Road [以 ‘一带一路’促进亚洲共同能源安全],” *Foreign Affairs Observer* [外交观察].
78. Li Gang (2016), “Exploration of New Type Great Power Relations under ‘One Belt, One Road’ [‘一带一路’视野下的新型大国关系考察],” *Western Journal* [西部学刊], (8). pp. 55-62.
79. Lin Limin (2016), “Advancing ‘One Belt, One Road,’ Highlight the Focus [推进‘一带一路’, 要突出重点],” *World Affairs* [世界知识], (21), pp. 77-86.
80. Li Yonghui (2015) “Thoughts on the Strategic Meaning and Promotion of the China-Russia-Mongolia Economic Corridor [中俄蒙经济走廊的战略内涵和推进思路],” *Journal of Northeast Asian Studies* [东北亚学刊], (4).
81. Liang Fang (2015), “The Risks of the ‘Maritime Silk Road’ Are Great [今日‘海上丝绸之路’通道风险有多大],” *National Defense Reference* [国防参考], pp. 112-123.
82. Liu Qun (2017), “Innovating Overseas Military Activity Models to Protect ‘One Belt, One Road’ Security [创新海外军事行动模式维护 ‘一带一路’安全],” in PLA NDU National Security Engineering Laboratory and National Defense Economics Research Center, ‘One Belt, One Road’ Security

- Support Research Seminar [‘一带一路’安全保障研讨会辑要], *World Affairs* [世界知识], (10), pp. 100-112.
83. 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动·2015年3月, 人民出版社, 2015年
84. “一带一路”国际合作高峰论坛重要文献(2017年5月, 北京, 人民出版社, 第10页.
85. 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动·人民出版社·2015年3月, 第9页
86. 茲比格涅夫·布熱津斯基(美國), 中國國際問題研究部《大棋盤—美國最重要的地位及其地緣戰略》, 上海人民出版社, 1998年, 第11頁。55.
87. Peng Bo (2015), “Analysis of the ‘One Belt, One Road’ Strategy [‘一带一路’战略探析],” *International Studies Reference* [国际研究参考], (9), pp. 77-89.
88. Qiao Liang (2015), “The U.S. Strategic Eastward Shift and China’s Strategic March West [美国的战略东移与中国的战略西进],” *High End Talk* [高瑞话题], (5). pp. 77-89, pp.112-120
89. Sun Xianpu (2016), “‘One Belt, One Road’ and Remodeling the Pattern of Great Peripheral Diplomacy [‘一带一路’与大周边外交格局的重塑],” *Yunnan Social Sciences* [云南社会科学], (3).
90. 習近平：讓中孟合作結出金色果實》，新華社, 14/10/2016.
91. Wang Jisi (2012), “March West,’ China’s Geostrategic Rebalance” [‘西进,’

中国地缘战略的再平衡],” *Global Times* [环球时报].

92. Wang Weixing (2015), “One Belt, One Road’ Under Global Vision: Risks and Challenges [全球视野下的‘一带一路’: 风险与挑战],” *Frontiers* [学术前沿], (5). pp. 55-62.
93. Wang Weixing (2015), “Research on the Risks and Challenges Facing the ‘One Belt, One Road’ Strategy and Responses [‘一带一路’战略面临的风险挑战及对策研究],” *China Leadership Science* [中国领导科学], (8). pp.80-91.
94. Zhang Jie (2017), “Regional Security Issues in Constructing ‘One Belt, One Road [‘一带一路’建设中的周边安全问题],” *World Affairs* [世界知识], (10), pp.

Website

95. An ninh Thủ đô, Việt Nam hợp tác vì thịnh vượng và hòa bình, <https://anninhthudo.vn>.
96. Ananth Krishnan (2017). “India next big thing for Chinese companies, says ecommerce firm Alibaba,” *India Today*. <https://www.indiatoday.in/world/story/india-china-start-up-tech-alliance-beijing-startup-india-association-alibaba-1084146-2017-11-11>, truy cập ngày 17/02/2019
97. ANI (2021), Chinese investments across South Asia continue face significant resistance, <https://www.aninews.in/news/world/asia/chinese-investments-across-south-asia-continue-to-face-significant-resistance20210527163739/>, truy cập ngày 27/12/2021.
98. Ashok Sajjanhar (2016). “Understanding the BCIM Economic Corridor and India’s Response”, *ORF Issue Brief*, https://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2016/06/ORF_IssueBrief_147.pdf, truy cập ngày 03/7/2021.

99. Báo Đất Việt (2015), “Tham vọng vàng che đậy đích Con đường Tơ lụa trên Biển”, <https://baodatviet.vn/the-gioi/tin-tuc-24h/tham-vong-vang-che-day-dich-con-duong-to-lua-tren-bien-3269679/>, truy cập ngày 30/05/2020.
100. Báo Lao động (2020). “Trung Quốc giúp Pakistan xây dựng đập thủy điện khổng lồ để “thay đổi vận mệnh”, <https://laodong.vn/the-gioi/trung-quoc-giup-pakistan-xay-dap-khong-lo-de-thay-doi-van-menh-820852.ldo>
101. Báo Điện tử Đài Tiếng nói Việt Nam (2021), Giải mã “bẫy nợ” trong Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc, <https://vov.vn/the-gioi/ho-so/giai-ma-bay-no-trong-sang-kien-vanh-dai-va-con-duong-cua-trung-quoc-885396.vov>, truy cập ngày 22/12/2021.
102. Báo Tin tức (2014). “Tập Cận Bình thăm chính thức Maldives”, <https://baotintuc.vn/the-gioi/chu-tich-trung-quoc-tham-chinh-thuc-maldives-20140915095402657.htm>, truy cập ngày 20/11/2020.
103. Báo Quốc tế (2017), “Hành lang kinh tế Trung Quốc-Pakistan: Thách thức và triển vọng”, <https://baoquocte.vn/hanh-lang-kinh-te-trung-quoc-pakistan-thach-thuc-va-trien-vong-45555.html>, truy cập ngày 03/7/2021.
104. BeiDou (2018) Beijing, China: China Satellite Navigation Office, <http://www.beidou.gov.cn/xt/gfxz/201812/P020181227583462913294.pdf>, truy cập ngày 11/12/2022.
105. Huy Bình (2016), “ADB hỗ trợ 1,5 tỷ USD xây dựng tuyến đường sắt nối Bangladesh và Myanmar”, <https://bnews.vn/adb-ho-tro-1-5-ty-usd-xay-dung-tuyen-duong-sat-noi-bangladesh-va-myanmar/9853.html>, truy cập ngày 04/01/2021.
106. Phạm Thị Thanh Bình (2017), <https://dangcongsan.vn/kinh-te-va-hoi-nhap/cac-giai-phap-bao-dam-an-ninh-nang-luong-cua-trung-quoc-455325.html>, truy cập ngày 2/12/2021.
107. Business Today (2018), “Telecom export body seeks ban on Chinese equipment from Huawei, ZTE”, <https://www.businesstoday.in/latest/story/telecom-export-body-seeks-ban->

- [on-chinese-equipment-from-huawei-zte-121725-2018-12-18](#), truy cập ngày 17/02/2019.
108. Business Today (2018), “Chinese smartphone maker Vivo’s new plant in Greater Noida to create over 5,000 jobs”, <https://www.businesstoday.in/current/corporate/make-in-india-vivo-new-plantin-greater-noida-to-generate-over-5000-jobs/story/296139.html>, truy cập ngày 21/02/2019.
109. Business Standard (2021), “Xi speaks to Maldives Prez Solih offers to push forward BRI cooperation”, https://www.business-standard.com/article/pti-stories/xi-speaks-to-maldives-prez-solih-offers-to-push-forward-bri-cooperation-121071601594_1.html.
110. Business Standard (2019), “India won’t join BRI, its concept won’t apply to us Jaishankar”, https://www.business-standard.com/article/news-ani/india-won-t-join-bri-its-concept-won-t-apply-to-us-jaishankar-119100400767_1.html, truy cập ngày 15/11/2021.
111. Châu Thị Hải, “Vai trò cầu nối của người Hoa ở Đông Nam Á trong quá trình thu hút vốn đầu tư của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa”, www.webhanu.vn/cn/file.php/data/forum/41/3044/chauthihai.
112. CSIS: The China-Pakistan Economic Corridor at Five, <https://www.csis.org/analysis/china-pakistan-economic-corridor-five>, truy cập ngày 02/04/2020.
113. Chris Dovonshire-Ellis (2020), “India becomes transportation hub of China’s BRI as co-investment increase”, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2020/06/25/india-becomes-transportation-hub-chinas-belt-road-initiative-co-investments-increase/>, truy cập ngày 01/12/2021.
114. David H. Shinn (2021), “China’s Maritime Silk Road and Security in the Red Sea Region”, <https://www.mei.edu/publications/chinas-maritime-silk-road-and-security-red-sea-region>, truy cập ngày 12/10/2021.

115. Dawn-Hiscox, T. (2018), “Huawei Marine Networks to initiate PEACE submarine cable survey”. London, UK: Data Centre Dynamics, <https://www.datacenterdynamics.com/en/news/huawei-marine-networks-toinitiate-peace-submarine-cable-survey/>, truy cập ngày 11/12/2021.
116. Danish Khan (2018), ‘China’s Huawei gets DoT support to conduct 5G field trials with Indian telcos, state governments’, *Economic Times (ET) Telecom*, <https://telecom.economictimes.indiatimes.com/news/chinashuawei-gets-dot-support-to-conduct-5g-field-trials-with-indian-telcos-stategovernments/66084881>, truy cập ngày 17/02/2019.
117. Danish Khan (2018), ‘COAI defends Huawei in India; urges TEPC to not make any security submission to NSA’, *Economic Times (ET) Telecom*, <https://telecom.economictimes.indiatimes.com/news/coaidefends-huawei-in-india-urges-tepc-to-not-make-any-security-submission-tonsa/67133546>, truy cập ngày 17/02/2019.
118. “Pakistan adopts Chinese GPS satellite system” (2013), *Dawn*, <https://www.dawn.com/news/1012104/pakistan-adopts-chinese-gps-satellite-system>. Truy cập ngày 11/2/2021.
119. Dân trí (2019), “Nhà đầu tư Trung Quốc: Cảng “bẫy nợ” tại Sri Lanka đang phát triển mạnh mẽ”, <https://dantri.com.vn/kinh-doanh/nha-dau-tu-trung-quoc-cang-bay-no-tai-sri-lanka-dang-phat-trien-manh-me-20191102164906036.htm>, truy cập ngày 01/12/2021.
120. Debarshi Dasgupta (2019), ‘Huawei and the 5G revolution: India gears up for widespread use amid security concerns’, *The Straits Times*, <https://www.straitstimes.com/asia/south-asia/india-gears-up-for-widespreaduse-amid-security-concerns>, truy cập ngày 17/02/2019.
121. Dr. Nihar R Nayak (2019), “Bhutan says no to BRI”, IDSA, <http://airworldservice.org/ourblog/2019/04/20/bhutan-says-no-to-bri/>, truy cập ngày 20/04/2019
122. Dr. Gulbin Sultana (2020), “China-Maldives relations under President

- Solih”, *NIICE*, <https://niice.org.np/archives/5535>, truy cập ngày 09/02/2021.
123. James F. (2016), “Bower Group Asia Testimony before the U.S.-China Economic and Security Review Commission Hearing on China and South Asia”. https://www.uscc.gov/sites/default/files/MORIARTY_Remarks%20031016.pdf, truy cập ngày 10/6/2021.
124. Giri, Chaitanya (2018), “Version 2: Mapping China’s Global Telecom Empire.” *Gateway House*, <https://www.gatewayhouse.in/china-global-telecom-tentacles/>, truy cập ngày 23/01/2021.
125. International the news (2019), “Work on 13 energy projects under CPEC in full swing”, <https://www.thenews.com.pk/print/546010-work-on-13-energy-projects-under-cpec-in-full-swing>, truy cập ngày 22/1/2021.
126. Investopedia (2023), “10 countries with biggest forex reserves”, <https://www.investopedia.com/articles/investing/033115/10-countries-biggest-forex-reserves.asp>, truy cập ngày 07/4/2023.
127. James F. (2016), “Bower Group Asia Testimony before the U.S.-China Economic and Security Review Commission Hearing on China and South Asia”. https://www.uscc.gov/sites/default/files/MORIARTY_Remarks%20031016.pdf, truy cập ngày 10/6/2021.
128. Lin Minwang (2017), “New Trends and Challenges in China-India Relations”, *China international Studies*, <https://www.pressreader.com/china/china-international-studies-english/20170920/281522226267244>, truy cập ngày 12/10/2020.
129. Laura He (2021), “China’s economy grows by a record 18.3% in the first quarter”, <https://edition.cnn.com/2021/04/15/economy/china-q1-gdp-record-intl-hnk/index.html>, truy cập ngày 07/12/2021.
130. Mahendra Subedi, Rastriya Samachar (2019), “BRI is an opportunity for Nepal to materialize its urge for development”, *Nepalese News Agency*,

<http://en.people.cn/n3/2019/0712/c90000-9596683.html>, truy cập ngày 12/02/2021.

131. Mairiam Safi and Bismillah Alizada (2018) “Integrating Afghanistan into the BRI: Review, Analysis và Prospect”, <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kabul/15587.pdf>, Friedrich Ebert Stiftung, pp. 45-46.
132. Mint (2021), “Bangladesh resists “debt-trap” of China, avoids Belt and Road Initiative heavy-handedness”, <https://www.livemint.com/news/world/bangladesh-resists-debt-trap-of-china-avoids-belt-and-road-initiative-heavyhandedness-11625962332098.html>, truy cập ngày 17/7/2021
133. Mint (2021), “China’s growing control over Sri Lanka infrastructure projects sparks concerns”, <https://www.livemint.com/news/world/chinas-growing-control-over-sri-lanka-infrastructure-projects-sparks-concerns-11625200508136.html>, truy cập ngày 21/10/2021.
134. Monitoring Report (2018), “Pak-China fiber optic cable set for opening today”, *Profit*, <https://profit.pakistantoday.com.pk/2018/07/13/pak-chinafibre-optic-cable-set-for-opening-today/>, truy cập ngày 06/11/2021.
135. Mcdonald-Laurier Institute (2020), “Why it matters that China’s Belt and Road Initiative is faltering in South Asia”, <https://thehub.ca/in-the-know/2021-07-08/why-it-matters-that-chinas-belt-and-road-initiative-is-faltering-in-south-asia-mli/>, truy cập ngày 18/7/2021.
136. Nicolas David. P (2015), “Chinese infrastructure in South Asia: a realist and liberal perspective”, <https://core.ac.uk/download/pdf/36739904.pdf>, truy cập ngày 10/6/2021.
137. N. Sathiya Moorthy (2019), “ORF: Maldives: India catching up on tourism, China will still remain a monumental development partner”, <https://www.orfonline.org/expert-speak/maldives-india-catching-tourism-china-will-still-remain-monumental-development-partner-53341/>, truy cập ngày 08/11/2021.

138. PEACE (2018), “Hengtong Group and PCCW Global committed to enhancing connectivity diversity between Asia, Europe and Africa”, <http://www.peacecable.net/News/Detail/16601>, truy cập ngày 06/11/2021.
139. PEACE (2020), “Wet plant manufacture & integration of PEACE cable system delivering in advanced stages”. <http://www.peacecable.net/News/Detail/16621>. Truy cập ngày 11/12/2021.
140. ‘India Joins Race in 5G Ecosystem, Constitutes High Level Forum on 5G India 2020’ (2017), *Press Information Bureau*, Government of India, Ministry of Communications <http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=171113>, truy cập ngày 17/02/2019.
141. Qiu Yong, Shi Yigong (2015), Address by Prime Minister at Tshinghua University Beijing, <https://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/25242>, truy cập ngày 21/01/2021.
142. Reuters (2014), ‘India investigates report of Huawei hacking state carrier network’, <https://www.reuters.com/article/us-india-huaweihacking/india-investigates-report-of-huawei-hacking-state-carrier-networkidUSBREA150QK20140206>, truy cập ngày 17/02/2019.
143. Reuters (2018), ‘China’s Xiaomi says parts supplier Holitech Technology to invest \$200 million in India’, <https://www.reuters.com/article/usxiaomi-india-holitech/chinas-xiaomi-says-parts-supplier-holitech-technology-toinvest-200-million-in-india-idUSKBN1KR19P>, truy cập ngày 17/02/2019.
144. Saloni Murarka (2021), “China’s BRI important to Nepal but less implementation of projects”, <https://www.dnaindia.com/world/report-chinas-belt-and-road-initiative-bri-important-to-nepal-but-less-implementation-of-projects-2897552>, truy cập ngày 02/10/2021.
145. Simon Sharwood (2013), ‘India joins list of nations vetting Huawei, ZTE’,

https://www.theregister.co.uk/2013/05/10/india_to_test_huawei_and_zte_kit,
truy cập ngày 17/02/2019..

146. Sheridan Prasso (2020), “One of China’s most ambitious projects becomes a corridor to nowhere”, https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/one-of-chinas-most-ambitious-projects-becomes-a-corridor-to-nowhere/articleshow/74452242.cms?utm_source=contentofinterest&utm_medium=text&utm_campaign=cppst, truy cập ngày 20/5/2021
147. Shyam Saran (2011), “Mapping the Indo – Pacific- India and the strategic inter-linkage between the Indian and Pacific Oceans”, <https://indianexpress.com/article/opinion/columns/mapping-the-indopacific/>, truy cập ngày 20/10/2021
148. Sanjeev Kumar (2019), “China’s South Asia Policy in the New Era”, <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0974928419841769>, truy cập ngày 20/10/2021.
149. Statcounter, “Search engine market share Pakistan”. <https://gs.statcounter.com/search-engine-market-share/all/pakistan>, truy cập ngày 23/01/2021.
150. South Asia Voice (2019), “How South Asia plays the BRI balancing game”, <https://southasianvoices.org/how-south-asia-plays-bri-balancing-game/>, truy cập ngày 22/12/2020.
151. Kim Thu (2018), “Nhiều nước vương hệ lụy vì nợ Trung Quốc”, Báo Công an Nhân dân <https://cand.com.vn/Ho-so-interpol-cstc/Nhieu-nuoc-vuong-he-luy-vi-no-Trung-Quoc-i478152/>, truy cập ngày 4/12/2022.
152. Hà Thu (2022), “Sri Lanka chính thức vỡ nợ”, Báo VnExpress, <https://vnexpress.net/sri-lanka-chinh-thuc-vo-no-4465476.html>, truy cập ngày 04/12/2022.
153. The Belt and Road Initiative: Maldives provides all their support to the Belt and Road Initiative (2017).

154. T.V. Paul (2019), “Why balancing toward China is not effective: understanding BRI’s strategic role”, <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2019/03/CO19049.pdf>, truy cập ngày 20/10/2021.
155. Thomas Daniel (2015), “Project Mausam — A Preliminary Assessment of India’s Grand Maritime Strategy from a Southeast Asian Perspective”, *National Maritime Foundation*, pp. 1-9. https://isis.org.my/wp-content/uploads/2015/07/attachments_commentaries_2015_TD_NMF_21Jul_2015.pdf.
156. Phạm Thủy Tiên (2015), “Chủ nghĩa kiến tạo (Constructivism)”, <https://nghienquocdocte.org/2015/03/01/chu-nghia-kien-tao/>, truy cập ngày 20/12/2021.
157. Tribune (2019), “CPEC to create 700,000 more jobs in Pakistan”, <https://tribune.com.pk/story/1884057/1/?fbclid=IwAR0onHkRPiZirhiEqULefKkHfno7JfrzXkkDxv11279JukFTKAx7Erb3Av0>, truy cập ngày 09/07/2020.
158. Tribune (2021), “Iran expresses desire to join CPEC”, <https://tribune.com.pk/story/1910782/iran-expresses-desire-join-cpec>, truy cập ngày 04/01/2021.
159. Tribune (2020), “Pakistan ‘key partner’ of China’s satellite programme”, <https://tribune.com.pk/story/2247760/1-pakistan-key-partner-chinas-satellite-programme>. Truy cập ngày 11/11/2021.
160. “The Key project of BRI has made great progress” (2018), *People.Cn*. <http://tc.people.com.cn/n1/2018/0716/c183008-30148606.html>. Truy cập ngày 11/12/2021.
161. Tạp chí điện tử Viettimes (2019), “Liệu Sri Lanka có đòi lại được cảng chiến lược Hambantota đã trót cho Trung Quốc thuê 99 năm để gán nợ?”, <https://viettimes.vn/lieu-sri-lanka-co-doi-lai-duoc-cang-chien-luoc-hambantota-da-trot-cho-trung-quoc-thue-99-nam-de-gan-no-post119793.html>, 21/12/2021.

162. Times Of India (2020), <https://timesofindia.indiatimes.com/world/china/majority-of-chinas-bri-projects-abroad-adversely-affected-by-covid-19-pandemic-official/articleshow/76673273.cms?>, truy cập ngày 20/10/2021.
163. Báo Vinh (2015), “Nhật thắng Trung Quốc về dự án xây cảng tại Bangladesh”, <https://thanhnien.vn/nhat-thang-trung-quoc-ve-du-an-xay-cang-tai-bangladesh-185483631.htm>, truy cập ngày 15/9/2021.
164. Vietnamplus (2019), “Trung Quốc-Nepal nâng cấp quan hệ lên đối tác hợp tác chiến lược”, <https://www.vietnamplus.vn/trung-quocnepal-nang-cap-quan-he-len-doi-tac-hop-tac-chien-luoc/600365.vnp>, truy cập ngày 01/01/2021.
165. Viola Zhou (2016), “China wins US\$3 billion bid to build rail line in Bangladesh.” <https://www.scmp.com/business/companies/article/2001471/china-wins-us3-billion-bid-build-rail-line-bangladesh>, truy cập ngày 11/12/2021.
166. Warda Imran (2021), “China: COVID aid for influence in Sri Lanka?”, <https://www.dw.com/en/china-sri-lanka-coronavirus-vaccines/a-57136001>, truy cập ngày 22/3/2022.
167. Writankar Mukherjee (2018), “Indians spent over Rs 50k crore on Chinese phones in FY18,” *The Economic Times*, <https://economictimes.indiatimes.com/tech/hardware/indians-spent-over-rs-50k-crore-on-chinese-phones-in-fy18/articleshow/66408152.cms?from=mdr>, truy cập ngày 21/02/2019.
168. Worldometers (2020), Southern Asia Population, <http://worldometers.infor/world-population/southern-asian-population/>, truy cập ngày 20/05/2020.
169. Woo, R., & Gao, L. (2020), “China set to complete Beidou network rivalling GPS in global navigation”, *Reuters*, <https://www.reuters.com/article/usSPACE-exploration-china-satellite/china->

set-to-complete-beidou-network-rivallinggps-in-global-navigation-idUSKBN23J0I9. Truy cập ngày 11/12/2021.

170. Yasir Habib Khan (2018), “BRI: Empowering South Asia”, http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/ttxw/201809/t20180928_800142776.html, truy cập ngày 22/11/2021.
171. “IISS Fullerton Lecture-India, the United States and China”, <https://www.youtube.com/watch?v=et2ihww8jHaY>, truy cập ngày 21/2/2021.
172. “双循环”相互促进，高质量发展可

[,http://theory.people.com.cn/n1/2020/0709/c40531-31776604.html](http://theory.people.com.cn/n1/2020/0709/c40531-31776604.html), truy cập ngày 24-10-2021
173. 习近平：决胜全面建成小康社会夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利（在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告2017年10月18日）

) http://www.xinhuanet.com//politics/19cpcnc/2017-10/27/c_1121867529.htm (truy cập 8/5/2020)
174. Zafar Bhuta (2020), “Pakistan plans second phase of Pak-China Fibre Optic cable”, <https://tribune.com.pk/story/2160351/pakistan-plans-second-phase-pak-china-fibre-optic-cable>, truy cập ngày 20/04/2021.