

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

Nguyễn Thu Hà

SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG”
CỦA TRUNG QUỐC Ở ĐÔNG NAM Á (2013 - 2023)

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

SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG”
CỦA TRUNG QUỐC Ở ĐÔNG NAM Á (2013 - 2023)

Chuyên ngành : Quan hệ quốc tế

Mã số : 9310601.01

LUẬN ÁN TIẾN SĨ QUỐC TẾ HỌC

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

PGS.TS. Phạm Quốc Thành

Hà Nội - 2024

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi được thực hiện dưới sự hướng dẫn khoa học của PGS.TS. Phạm Quốc Thành. Các số liệu và những trích dẫn trong Luận án đảm bảo tính trung thực, chính xác, có nguồn gốc rõ ràng. Nội dung, kết quả nghiên cứu trong luận án chưa được công bố trong bất kỳ công trình nghiên cứu độc lập nào.

Tác giả luận án

Nguyễn Thu Hà

LỜI CẢM ƠN

Để thực hiện và hoàn thành Luận án này, tôi đã nhận được sự hỗ trợ, giúp đỡ và tạo điều kiện từ nhiều cơ quan, tổ chức và cá nhân. Luận án cũng được hoàn thành dựa trên sự tham khảo, học tập kinh nghiệm từ các kết quả nghiên cứu liên quan ở trong và ngoài nước. Đặc biệt là sự hợp tác của cán bộ giáo viên Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội, đồng thời là sự giúp đỡ, tạo điều kiện về vật chất và tinh thần từ phía gia đình, bạn bè và các đồng nghiệp.

Trước hết, tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến Phó giáo sư, Tiến sĩ Phạm Quốc Thành - Người hướng dẫn khoa học đã trực tiếp dành nhiều thời gian, công sức hướng dẫn tôi trong quá trình thực hiện nghiên cứu và hoàn thành Luận án.

Tôi xin trân trọng cảm ơn Ban giám hiệu Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Khoa Quốc tế học, đặc biệt là Giáo sư, Tiến sĩ Hoàng Khắc Nam và Phó Giáo Sư, Tiến Sĩ Trần Thiện Thanh cùng toàn thể các thầy cô giáo đã tận tình truyền đạt những kiến thức quý báu, truyền động lực, cảm hứng, giúp đỡ tôi trong quá trình học tập và nghiên cứu.

Tôi xin gửi lời cảm ơn chân thành nhất đến Ban lãnh đạo Viện Quan hệ quốc tế, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh và các đồng nghiệp trong Viện đã tạo điều kiện về thời gian cũng như những trợ giúp thiết thực trong quá trình thu thập, sưu tầm tài liệu để tôi có thể hoàn thành Luận án này.

Cuối cùng, tôi xin dành kết quả nghiên cứu này cho gia đình thân yêu, cùng ông bà nội, ngoại hai bên, những người đã bên tôi những lúc tôi khó khăn nhất, giúp tôi vượt qua thử thách của quá trình vừa làm việc vừa nghiên cứu.

Tuy có nhiều cố gắng, nhưng trong Luận án này không tránh khỏi những thiếu sót, hạn chế. Tôi kính mong Quý thầy cô, các chuyên gia, những người quan tâm đến đề tài, đồng nghiệp, gia đình và bạn bè tiếp tục có những ý kiến đóng góp, giúp đỡ để đề tài được hoàn thiện hơn.

Một lần nữa xin chân thành cảm ơn!

MỤC LỤC

	<i>Trang</i>
Lời cam đoan	
Lời cảm ơn	
Mục lục	1
Danh mục các từ viết tắt	4
Danh mục các bảng	6
Danh mục các biểu đồ	7
Danh mục các hình, sơ đồ	7
MỞ ĐẦU	8
Chương 1: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU	16
1.1. Những công trình nghiên cứu	16
<i>1.1.1. Các công trình nghiên cứu về Sáng kiến “Vành đai, Con đường” nói chung</i>	<i>16</i>
<i>1.1.2. Các công trình nghiên cứu Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á</i>	<i>30</i>
1.2. Kết quả tình hình nghiên cứu và những vấn đề luận án tập trung nghiên cứu	35
<i>1.2.1. Kết quả tình hình nghiên cứu</i>	<i>35</i>
<i>1.2.2. Những vấn đề luận án tập trung nghiên cứu</i>	<i>37</i>
Chương 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ NHỮNG NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG TỚI SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG” Ở ĐÔNG NAM Á	39
2.1. Cơ sở lý luận của việc hình thành Sáng kiến “Vành đai, Con đường”	39
<i>2.1.1. Chủ nghĩa hiện thực (Realism)</i>	<i>39</i>
<i>2.1.2. Chủ nghĩa tự do (Liberalism)</i>	<i>41</i>
<i>2.1.3. Chủ nghĩa Mác - xít mới (Neo-Marxism)</i>	<i>42</i>
<i>2.1.4. Chủ nghĩa kiến tạo (Constructivism)</i>	<i>44</i>
2.2. Khung lý thuyết	45

2.3. Những nhân tố tác động	54
2.3.1. <i>Bối cảnh quốc tế và khu vực</i>	54
2.3.2. <i>Tình hình trong nước của Trung Quốc sau Đại hội XVIII</i>	59
2.3.3. <i>Phong cách lãnh đạo và tâm nhìn cá nhân của chủ tịch Tập Cận Bình</i>	64
2.3.4. <i>Vị trí, vai trò của khu vực Đông Nam Á trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc</i>	67
Tiểu kết chương 2	72
Chương 3: THỰC TIỄN TRIỂN KHAI SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG” VÀ TÁC ĐỘNG CỦA SÁNG KIẾN Ở KHU VỰC ĐÔNG NAM Á (2013-2023)	74
3.1. Mục tiêu, nội dung của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”	74
3.1.1. <i>Mục tiêu của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”</i>	75
3.1.2. <i>Nội dung của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”</i>	80
3.2. Thực tiễn triển khai Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á (2013 - 2023)	82
3.2.1. <i>Kết nối chính sách</i>	84
3.2.2. <i>Kết nối kết cấu hạ tầng</i>	88
3.2.3. <i>Kết nối tiền tệ</i>	104
3.2.4. <i>Kết nối thương mại</i>	108
3.2.5. <i>Kết nối nhân dân</i>	111
3.3. Tác động của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á	119
3.3.1. <i>Trên phương diện kinh tế</i>	119
3.3.2. <i>Trên phương diện an ninh</i>	127
3.3.3. <i>Trên phương diện văn hóa, xã hội</i>	129
3.3.4. <i>Đối với liên kết, hợp tác ASEAN</i>	133
3.4. Phản ứng của quốc tế và các quốc gia Đông Nam Á đối với BRI	138
3.4.1. <i>Phản ứng của quốc tế</i>	138
3.4.2. <i>Phản ứng của các quốc gia Đông Nam Á</i>	140
Tiểu kết chương 3	149

Chương 4: DỰ BÁO SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG” Ở ĐÔNG NAM Á VÀ KHUYẾN NGHỊ CHÍNH SÁCH CHO VIỆT NAM.....	151
4.1. Đánh giá Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á.....	151
4.2. Dự báo Sáng kiến “Vành đai, Con đường” tại Đông Nam Á thời gian 10 năm tới	157
4.2.1. Cơ sở dự báo.....	157
4.2.2. Những kịch bản.....	168
4.3. Một số khuyến nghị chính sách đối với Việt Nam	175
4.3.1. Vị trí của Việt Nam trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường”	175
4.3.2. Thực trạng triển khai BRI ở Việt Nam	176
4.3.3. Tác động đến Việt Nam	179
4.3.4. Khuyến nghị chính sách cho Việt Nam	189
Tiểu kết chương 4	196
KẾT LUẬN	198
DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN.....	201
TÀI LIỆU THAM KHẢO	202
PHỤ LỤC	

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

Tiếng Việt

STT	Từ viết tắt	Cụm từ đầy đủ
1.	CA - TBD	Châu Á - Thái Bình Dương
2.	ĐNA	Đông Nam Á
3.	HLKT	Hành lang kinh tế
4.	KCHT	Kết cấu hạ tầng
5.	NDT	Nhân dân tộc
6.	VKT	Viện Không tử

Tiếng Anh

TT	Từ viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
1.	ADB	Asian Development Bank	Ngân hàng phát triển châu Á
2.	AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank	Ngân hàng đầu tư Kết cấu hạ tầng châu Á
3.	ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
4.	BRI	Belt and Road Initiative	Sáng kiến “Vành đai, Con đường”
5.	CBEZ	Cross-Border Economic Cooperation Zone	Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới
6.	COC	Certificate of Conformity	Giấy chứng nhận hợp quy
7.	CPEC	China-Pakistan Economic Corridor	Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Pakistan
8.	CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership	Hiệp định Đối tác toàn diện và Tiến bộ Xuyên Thái Bình Dương
9.	CHEXIM	Export-Import Bank of China	Ngân hàng xuất nhập khẩu Trung Quốc

10.	DSR	Digital Silk Road	Con đường Tơ lụa kỹ thuật số
11.	EU	European Union	Liên minh Châu Âu
12.	FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
13.	FOIPS	Free and Open Indo-Pacific Strategy	Chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương tự do và rộng mở
14.	FTA	Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do
15.	HSR	Health Silk Road	Con đường tơ lụa y tế
16.	LMC	Lancang -Mekong	Hợp tác Lan Thương - Mekong
17.	MDB	Multilateral Development Bank	Ngân hàng phát triển đa phương
18.	MDGs	Millennium Development Goals	Mục tiêu Phát triển Thiên niên kỷ
19.	MOU	A memorandum of understanding	Biên bản ghi nhớ
20.	MSR	Maritime Silk Road	“Con đường Tơ lụa trên biển” thế kỷ 21
21.	OBOR	One belt, One road	Một vành đai, Một con đường
22.	ODA	Official Development Assistance	Hỗ trợ phát triển chính thức
23.	PBoC	People's Bank of China	Ngân hàng Trung ương Trung Quốc
24.	RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership	Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện khu vực
25.	RMB	Reminbi	Nhân dân tệ
26.	SREB	Silk Road Economic Belt	Vành đai kinh tế “Con đường Tơ lụa”
27.	SRILT	Silk Road International League of Theatres	Liên đoàn Nhà hát Quốc tế “Con đường Tơ lụa”
28.	WB	World Bank	Ngân hàng thế giới

DANH MỤC CÁC BẢNG

Trang

Bảng 2.1: Bảng tổng hợp và so sánh quan điểm của từng trường phái	47
Bảng 2.2: Khung lý thuyết để phân tích và tìm hiểu Sáng kiến “Vành đai, Con đường” “của Trung Quốc	50
Bảng 3.1. Mức độ tham gia vào BRI của các quốc gia Đông Nam Á	83
Bảng 3.2: Các dự án đầu tư đường sắt nổi bật ở Đông Nam Á của BRI tính đến năm 2023	90
Bảng 3.3: Các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng đường bộ nổi bật tại Đông Nam Á của BRI tính đến năm 2023	94
Bảng 3.4: Các dự án đầu tư sân bay nổi bật tại Đông Nam Á của BRI tính đến năm 2023	95
Bảng 3.5: Các dự án đầu tư Cảng biển nổi bật ở Đông Nam Á của BRI tính đến năm 2023	99
Bảng 3.6: Số lượng Học viện Khổng tử tại khu vực Đông Nam Á tính đến hết năm 2023	112
Bảng 3.7: Số lượng vắc - xin được viện trợ và phân phối thương mại giữa Trung Quốc cùng các nước thành viên ở khu vực Đông Nam Á đến tháng 2 năm 2022.....	115
Bảng 3.8: Nhu cầu đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng khu vực Châu Á - Thái Bình Dương giai đoạn 2016-2030	120
Bảng 3.9: Một số dự án đầu tư của BRI bị từ chối/ trì hoãn.....	126
Bảng 3.10: Danh mục những cảng/ vùng ở Đông Nam Á đang cho Trung Quốc thuê trong thời gian dài đến năm 2023.....	128
Bảng 3.11: Hai nhóm nước ASEAN tham gia BRI có mức độ hợp tác và cạnh tranh khác nhau trong quan hệ với Trung Quốc.....	135
Bảng 4.1: Các Sáng kiến của Trung Quốc và Phương Tây từ năm 2013-2023	166

DANH MỤC CÁC BIỂU ĐỒ

Trang

Biểu đồ 2.1: Biểu đồ tốc độ tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc từ năm 1980 đến tháng 3 năm 2024.....	61
Biểu đồ 3.1: Các nhóm định chế huy động vốn cho BRI	106
Biểu đồ 3.2: Đầu tư của BRI vào ASEAN từ năm 2014 đến năm 2022.....	108
Biểu đồ 3.3: Biểu đồ phân bổ nguồn đầu tư của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” tới các khu vực trên thế giới năm 2020	109
Biểu đồ 3.4: Số lượng dự án BRI ở khu vực Đông Nam Á đến hết năm 2023	110
Biểu đồ 4.1: Nhu cầu về hạ tầng cơ sở của Việt Nam giai đoạn 2016 - 2040	181

DANH MỤC CÁC HÌNH, SƠ ĐỒ

Trang

Hình 3.1: Sáng kiến “Vành đai kinh tế Con đường Tơ lụa mới” và “Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” của Trung Quốc.....	75
Hình 3.2: Một nhánh của tuyến đường sắt nối Trung Quốc với các quốc gia ASEAN	89
Hình 3.3: Tuyến đường sắt Trung Quốc - Lào	92
Sơ đồ 3.1: Sơ đồ thể hiện phản ứng của các quốc gia Đông Nam Á với BRI	141

MỞ ĐẦU

1. Lí do chọn đề tài

Sáng kiến “Vành đai và Con đường” (Belt and Road Initiative - BRI) là Sáng kiến xuất phát từ mong muốn tăng cường kết nối giữa Trung Quốc và nhiều quốc gia khác trên tuyến đường từ châu Á sang châu Âu của Chủ tịch Tập Cận Bình, được đưa ra lần đầu tiên vào tháng 9 năm 2013. Sáng kiến này ban đầu được lấy tên là “Một vành đai, Một con đường” (One Belt, One Road- OBOR), đến năm 2016 đã được đổi tên thành “Vành đai, Con đường”. Sáng kiến tìm cách thúc đẩy và hỗ trợ phát triển giao thông, năng lượng, thương mại và hạ tầng truyền thông cùng với những lĩnh vực khác.

BRI của Trung Quốc bao gồm ba thành phần chính: “Vành đai kinh tế Con đường Tơ lụa” trên đất liền, “Con đường Tơ lụa trên biển” Thế kỷ 21 qua biển, và một phần quan trọng nhưng ít được nhắc đến là “Con đường Tơ lụa Kỹ thuật số”. Ba con đường trên bộ, trên biển và trên không gian giúp Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng, tiếp cận thị trường mới, tăng cường quyền lực kinh tế và chính trị, và từng bước thiết lập một trật tự thế giới mới dưới sự lãnh đạo của mình.

Sau một thập kỷ thực hiện (2013-2023), BRI đã có những thành tựu đáng chú ý trong tất cả các lĩnh vực. Tính đến tháng 12 năm 2023, Sáng kiến “Vành đai, Con đường” (BRI), Trung Quốc đã tạo ra hơn 3000 dự án hợp tác với số tiền lũy kế mà BRI đưa đến các quốc gia là 1,016 nghìn tỷ USD, với khoảng 596 tỉ USD trong các hợp đồng xây dựng và 420 tỉ USD trong các khoản đầu tư phi tài chính [111]. Kể từ khi thành lập, BRI đã tăng số lượng viện trợ, khoản vay và đầu tư dành cho các nước đang phát triển. Trung Quốc đã kết nối đường sắt với 108 thành phố của 16 quốc gia; xây dựng các cảng biển chiến lược trên biển, hình thành một chuỗi các cảng biển có vị trí địa chiến lược tại các khu vực lân cận. Tuy nhiên, Trung Quốc cũng phải gặp phải các thách thức như: (i) thách thức đến từ vấn đề cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn, (ii) thách thức từ tâm thế nghi ngại của nhóm các nước lớn đối với BRI, (iii) nỗi lo vỡ nợ từ nhóm các nước nghèo trước các dự án đầu tư của Trung Quốc dọc theo tuyến BRI, (iv) nỗi lo vi phạm chủ quyền từ các quốc gia láng

giềng, có mâu thuẫn, tranh chấp lãnh thổ với Trung Quốc, (v) tâm thế nghi ngại do các dự án chưa có quản trị tốt, thiếu tính minh bạch và chưa đáp ứng được các tiêu chuẩn về môi trường, xã hội, (vi) lo ngại về ảnh hưởng lâu dài tới an ninh môi trường và xã hội; (vii) dịch bệnh COVID-19.

Đối với khu vực Đông Nam Á (ĐNA), đây được coi là trọng tâm then chốt của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, nhằm kết nối bờ biển Trung Quốc với khu vực Nam Á, Trung Đông và châu Âu thông qua Biển Đông và Ấn Độ Dương. Các khoản đầu tư BRI vào khu vực Đông Nam Á được cho là sẽ ngày càng tăng thêm; vì một lẽ khu vực đang phát triển nhanh chóng này đang có nhu cầu rất lớn về kết cấu hạ tầng. Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) ước tính các nước thuộc Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) sẽ cần từ 2.800 tỷ USD đến 3,100 tỷ USD chi tiêu cho kết cấu hạ tầng từ năm 2016 đến năm 2030 [72]. Sau mười năm thực hiện, các nước khu vực Đông Nam Á đã được hưởng lợi từ Sáng kiến, thông qua các dòng vốn đầu tư của Trung Quốc để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, các cảng biển kết nối khu vực với thế giới, phát triển thủy điện, đường ống dẫn dầu và các khu công nghiệp. Điều đó giúp cho giao thương giữa các nước Đông Nam Á thuận tiện hơn, tạo động lực để thúc đẩy trao đổi thương mại, đầu tư, giúp tăng sức cạnh tranh của từng nước với các nước trong và ngoài khu vực. Tuy nhiên, quá trình thực hiện cũng đã cho thấy diện mạo đầy đủ, bản chất của BRI tại khu vực Đông Nam Á khi Sáng kiến này đã có những tác động tiêu cực đến khu vực trên tất cả các lĩnh vực như kinh tế, chính trị, văn hoá, xã hội và liên kết, hợp tác ASEAN.

Nằm ở vị trí trung tâm khu vực Đông Nam Á và có liên quan tới những biến động địa - chính trị khu vực, nhất là những động thái chính sách của các nước lớn, an ninh và phát triển của Việt Nam chịu tác động mạnh mẽ bởi bất cứ điều chỉnh nào trong chiến lược của Trung Quốc. Với lịch sử quan hệ láng giềng nhiều năm, Việt Nam hiện là đối tác quan trọng hàng đầu của Trung Quốc trong ASEAN, đồng thời được coi là một mắt xích quan trọng trong chiến lược “Con đường Tơ lụa thế kỉ XXI” với vị trí trọng yếu tại Biển Đông. Sẽ không quá khi nhận định, quan hệ Việt

Nam - Trung Quốc đang là mối quan hệ quan trọng hàng đầu của Việt Nam hiện nay, xét trên cả ba khía cạnh đối ngoại, kinh tế, an ninh và chiến lược. Tham gia vào BRI của Trung Quốc, Việt Nam đứng trước nhiều thuận lợi nhưng cũng phải đối diện với nguy cơ và thách thức không nhỏ, đặc biệt là trong nhiệm vụ bảo vệ an ninh, an toàn lãnh thổ. Thêm vào đó, việc cần phải tiếp tục nhận diện đầy đủ bản chất của BRI và tác động của nó có ý nghĩa đặc biệt đến chiến lược phát triển quốc gia, từ đó giúp Việt Nam đưa ra những đối sách kịp thời.

Với những phân tích nêu trên, tác giả nhận thấy có nhận diện được đầy đủ, kịp thời, chính xác được những tác động của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” đến khu vực Đông Nam Á mới có thể có những đối sách thích ứng nhanh nhất và phù hợp nhất. Đó là lí do khoa học và thực tiễn thôi thúc tôi lựa chọn đề tài: **“Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc ở Đông Nam Á (2013 - 2023)”** làm đề tài luận án của mình.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Luận án nghiên cứu Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc ở Đông Nam Á, thực tiễn triển khai và những tác động đến khu vực, đồng thời đưa ra một số đề xuất, khuyến nghị đối với Việt Nam.

3. Nhiệm vụ nghiên cứu

Nhiệm vụ nghiên cứu sẽ đặt trọng tâm vào các vấn đề chính:

- Phân tích cơ sở lí luận và những nhân tố tác động đến Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc tại Đông Nam Á.

- Phân tích, đánh giá vị trí, tầm quan trọng của Đông Nam Á trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc; thực tiễn triển khai Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của tại khu vực Đông Nam Á từ năm 2013 đến nay; phân tích những tác động lớn của “Vành đai, Con đường” trên các lĩnh vực kinh tế, chính trị, văn hoá - xã hội và liên kết ASEAN.

- Dự báo triển vọng triển khai “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc trong mười năm tới.

- Làm rõ sự tham gia của Việt Nam đối với “Vành đai, Con đường”; những tác động từ Sáng kiến “Vành đai, Con đường” đến Việt Nam, từ đó đề xuất khuyến nghị đối sách cho Việt Nam.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng: Đối tượng nghiên cứu của Luận án là Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc ở Đông Nam Á.

Phạm vi:

Về mặt thời gian, luận án xác định khoảng thời gian từ khi Trung Quốc bắt đầu đề xuất Sáng kiến năm 2013 đến năm 2023 (thời điểm Sáng kiến “Vành đai, Con đường” triển khai được 10 năm và cũng là thời điểm hoàn thành luận án).

Về mặt không gian, nghiên cứu là toàn bộ phạm vi của “Vành đai, Con đường”, trọng tâm đánh giá tác động của Sáng kiến đến khu vực Đông Nam Á.

Phạm vi nội dung: Tác giả luận án đặt trọng tâm nghiên cứu thực trạng triển khai BRI ở Đông Nam Á trên 5 mục tiêu (về kết nối chính sách, kết nối kết cấu hạ tầng, kết nối tiền tệ, kết nối thương mại và kết nối nhân dân), và tác động của BRI ở Đông Nam Á trên các lĩnh vực kinh tế, chính trị, văn hoá - xã hội và liên kết hợp tác ASEAN.

5. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp luận: Luận án tiếp cận vấn đề trên cơ sở sử dụng phương pháp luận của chủ nghĩa Mác - Lênin, trong đó lấy phương pháp luận duy vật biện chứng và duy vật lịch sử làm cơ sở. Bên cạnh đó, luận án sử dụng tư tưởng Hồ Chí Minh về quan hệ quốc tế; chủ trương, quan điểm, chỉ đạo của Đảng và Nhà nước về đối ngoại của Việt Nam trong thời kỳ đổi mới làm nền tảng lý luận cơ bản.

Cơ sở lý luận: Luận án sử dụng 4 lý thuyết chính là chủ nghĩa hiện thực, chủ nghĩa tự do, chủ nghĩa Mác-xít mới và chủ nghĩa kiến tạo. Chủ nghĩa hiện thực coi BRI như công cụ chiến lược mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc; chủ nghĩa tự do nhấn mạnh vào BRI như cơ hội hợp tác kinh tế quốc tế và hội nhập toàn cầu; trong khi chủ nghĩa Mác-xít mới tập trung vào tác động của BRI đến cấu trúc quyền lực kinh tế toàn cầu và bất bình đẳng, thì chủ nghĩa kiến tạo lại tập trung vào việc BRI định hình và tái định hình các chuẩn mực, giá trị và nhận thức trong quan hệ quốc tế. Chủ nghĩa kiến tạo cho rằng BRI không chỉ là một dự án kinh tế hay chiến lược, mà còn là công cụ để Trung Quốc thể hiện quyền lực mềm, tạo ra các liên kết văn hóa và chính trị, và xây dựng hình ảnh quốc gia trên trường quốc tế. Sự kết hợp của

các lý thuyết này cung cấp một cái nhìn toàn diện và phức tạp về BRI trong bối cảnh chính sách quốc tế hiện đại.

Phương pháp nghiên cứu:

- *Phương pháp phân tích - tổng hợp:* Để phân tích và định hình tầm nhìn cũng như các nét đặc trưng của Sáng kiến này cho phép tác giả hiểu sâu hơn về lý luận, cơ sở thực tiễn, nội dung, bản chất, và những mục tiêu mà BRI hướng tới. Bằng việc tổng hợp các tư liệu và thông tin, luận án không chỉ làm sáng tỏ những thành tựu đã đạt được mà còn chỉ ra những hạn chế và thách thức trong quá trình triển khai Sáng kiến, từ đó đề xuất những giải pháp có tính khả thi cao và mang tính thuyết phục trong bối cảnh quốc tế đầy biến động.

- *Phương pháp phân tích chính sách:* Tác giả dựa vào phương pháp này để phân tích chính sách của BRI đối với khu vực Đông Nam Á, từ đó tìm hiểu sâu về nội dung và quá trình triển khai chính sách này từ 2013-2023.

- *Phương pháp lịch sử và logic:* Phương pháp này được sử dụng để nắm bắt nguồn gốc, quá trình hình thành và các giai đoạn triển khai của BRI. Phương pháp này giúp theo dõi sự tiến triển của BRI qua các năm, từ đó nhận diện được các yếu tố xúc tác và rào cản, cũng như những bài học kinh nghiệm có giá trị.

- *Phương pháp so sánh:* Đối với việc phân tích, đánh giá tác động đối với khu vực Đông Nam Á, ngoài các phương pháp trên, luận án sử dụng thêm phương pháp so sánh để thấy được sự khác biệt hay những điểm tương đồng trong phương án, mục tiêu triển khai Sáng kiến giữa Đông Nam Á với các khu vực khác. Qua đó, luận án có thể phân tích những khác biệt chiến lược, mục tiêu và phương pháp triển khai giữa các khu vực, giúp đánh giá BRI một cách khách quan và toàn diện.

- *Phương pháp dự báo:* Để dự đoán những diễn biến tiềm tàng và xu hướng vận động của BRI trong 10 năm tới, phương pháp dự báo được áp dụng. Điều này giúp tác giả nhìn nhận các xu hướng có thể xảy ra và đặt ra các kịch bản cho tương lai, từ đó chuẩn bị sẵn sàng các chiến lược đáp ứng.

Sự kết hợp của các phương pháp trên không chỉ đảm bảo tính chính xác và độ tin cậy của luận án, mà còn giúp định hình một bức tranh toàn cảnh về BRI - một

Sáng kiến mang tính chất lịch sử và có tiềm năng thay đổi cục diện kinh tế - chính trị khu vực và toàn cầu.

6. Nguồn tài liệu

Nguồn tư liệu của luận án được sử dụng trong luận án bao gồm tư liệu gốc và tư liệu thứ cấp

Tư liệu gốc trong luận án là các văn kiện của Đảng Cộng sản Trung Quốc; hoặc các tài liệu công bố của các cơ quan chính phủ, các bài phát biểu, các bài viết từ năm 2013 - thời điểm Sáng kiến được đưa ra lần đầu tiên. Đặc biệt, Văn kiện Đại hội XVIII, XIX, XX của Đảng Cộng sản Trung Quốc, Tầm nhìn và hành động Thúc đẩy cùng xây dựng “Vành đai Kinh tế Con đường tơ lụa” và “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, các báo cáo, bài phát biểu, bài viết do Chủ tịch Tập Cận Bình trình bày, là những văn kiện thể hiện trực tiếp, rõ nét những hướng đi của Sáng kiến. Đây là nguồn tài liệu quan trọng, cung cấp những thông tin cơ bản và chính thức nhất về Sáng kiến và là nguồn thông tin có độ tin cậy cao.

Tư liệu thứ cấp là các sách chuyên khảo, bài viết, công trình nghiên cứu khoa học của các học giả, chính khách nước ngoài (chủ yếu là tiếng Anh và một vài tài liệu tiếng Trung) và Việt Nam liên quan tới Sáng kiến “Vành đai, Con đường” nói chung và tác động đến khu vực Đông Nam Á nói riêng. Những nguồn tài liệu ở nhóm thứ hai cung cấp các cách tiếp cận, cái nhìn đa chiều về Sáng kiến từ các nước phương Tây, nhiều vấn đề chính trị được tiếp cận, bàn thảo với các góc cạnh khác nhau, qua đó cũng tạo ra nhiều tranh luận khoa học của giới học giả quốc tế. Đồng thời nguồn tài liệu này cũng cung cấp các số liệu thống kê và nhiều luận giải giúp áp dụng và bổ sung vào nội dung của luận án.

Tiếp đến là các nguồn tài liệu tham khảo trên mạng Internet, những trang chính thống về “Vành đai, Con đường” cũng như các báo cáo hàng tuần/hai tuần của các dự án BRI được đăng trên Cổng “Vành đai, Con đường” (Beltandroadportal). Nguồn thứ hai là các trang web của các công ty Trung Quốc thực hiện các dự án BRI, trong đó cũng bao gồm một số dự án không được liệt kê trên Cổng “Vành đai, Con đường”. Nguồn thứ ba là các báo cáo truyền thông từ các nền tảng bao gồm Tân Hoa Xã, The Strait Times, The Khmer Times, The

Phnom Penh Post, The Jakarta Post, The Laotian Times, Reuters, cung cấp thêm thông tin chi tiết về các dự án được liệt kê trong bộ dữ liệu. Tập dữ liệu này không phải là danh sách đầy đủ tất cả các dự án BRI do Trung Quốc tài trợ ở Đông Nam và chỉ bao gồm các nguồn có thể xác minh được. Đây là các tài liệu cung cấp các thông tin, sự kiện chính thống cập nhật liên quan đến Sáng kiến “Vành đai, Con đường”.

7. Những đóng góp của luận án

Luận án ý nghĩa khoa học thể hiện ở hai khía cạnh: *Thứ nhất*, đây là công trình đầu tiên nghiên cứu chuyên sâu, cập nhật, có hệ thống từ góc nhìn của nhà nghiên cứu Việt Nam với Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc ở Đông Nam Á sau 10 năm thực hiện (2013-2023). *Thứ hai*, công trình đã chỉ ra tác động của BRI sau 10 năm (2013-2023) đến khu vực Đông Nam Á trên tất cả lĩnh vực kinh tế, an ninh, văn hoá - xã hội, và đến liên kết, hợp tác ASEAN cũng như những tác động đến Việt Nam.

Ý nghĩa thực tiễn của luận án thể hiện ở ba góc độ, gồm: *Thứ nhất*, luận án góp phần làm phong phú hơn những hiểu biết về Trung Quốc, đặc biệt là về việc triển khai Sáng kiến “Vành đai, Con đường” đối với khu vực Đông Nam Á. *Thứ hai*, luận án có thể sử dụng làm tài liệu tham khảo cho việc nghiên cứu và giảng dạy chuyên ngành quan hệ quốc tế, chuyên ngành quan hệ chính trị quốc tế, các bộ môn khoa học xã hội và nhân văn có liên quan. *Thứ ba*, kết quả nghiên cứu của luận án sẽ là một kênh cung cấp những luận cứ khoa học giúp các nhà hoạch định chính sách của Việt Nam đề ra các chiến lược ngoại giao hợp lý nhằm tăng cường mối quan hệ hợp tác hữu nghị với Trung Quốc, ở cả khía cạnh song phương, đa phương trong các tổ chức quốc tế và khu vực mà hai nước cùng tham gia.

8. Kết cấu của luận án

Luận án dự kiến các phần mở đầu, kết luận, tài liệu tham khảo và nội dung luận án gồm 04 chương với những nội dung chính sau:

Chương 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu

Chương này sẽ tập trung nghiên cứu, làm rõ các công trình nghiên cứu liên quan đến Sáng kiến “Vành đai, Con đường” từ năm 2013 đến năm 2023. Trong đó,

tập trung vào các tài liệu của các chuyên gia, học giả trong và ngoài nước. Thông qua việc tìm hiểu tài liệu, luận án sẽ đưa ra những nhận xét đánh giá, chỉ ra những khoảng trống cần làm rõ và nghiên cứu thêm để phát triển và hoàn thiện.

Chương 2: Cơ sở lý luận và các nhân tố hình thành Sáng kiến “Vành đai, Con đường”

Cơ sở lý luận đề cập đến các quan điểm lý thuyết quan hệ quốc tế, tập trung vào các lý thuyết có liên quan đến luận án, gồm chủ nghĩa hiện thực, chủ nghĩa tự do và chủ nghĩa Mác-xít mới và chủ nghĩa kiến tạo. *Các nhân tố tác động* bao gồm bối cảnh quốc tế và khu vực, tình hình trong nước của Trung Quốc, phong cách lãnh đạo của Chủ tịch Tập Cận Bình, cùng với vai trò và tầm quan trọng của Đông Nam Á trong BRI.

Chương 3: Thực tiễn triển khai Sáng kiến “Vành đai, Con đường” và tác động của Sáng kiến ở khu vực Đông Nam Á (2013-2023)

Chương này sẽ tập trung làm rõ các nội dung lớn: (1) Nội dung và mục tiêu của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, (2) Thực tiễn triển khai Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á (2013 -2023), (3) Tác động của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” đến khu vực Đông Nam Á qua các lĩnh vực, (4) Phản ứng của các quốc gia Đông Nam Á.

Chương 4: Dự báo Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á trong thời gian tới và khuyến nghị chính sách cho Việt Nam

Chương này sẽ làm rõ các nội dung lớn (1) Đánh giá việc thực hiện Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, (2) Dự báo Sáng kiến “Vành đai, Con đường” trong thời gian tới thông qua các kịch bản, (3) Thực trạng thực hiện Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Việt Nam và tác động tiêu cực cũng như tác động tiêu cực đến Việt Nam, (4) Một số đề xuất khuyến nghị chính sách cho Việt Nam.

Chương 1

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU

1.1. Những công trình nghiên cứu

Đề cập đến Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, có nhiều công trình tiếp cận ở những góc độ khác nhau.

1.1.1. Các công trình nghiên cứu về Sáng kiến “Vành đai, Con đường” nói chung

Cuốn sách “*China’s Belt and Road Initiative*” của Lim Tai Wei, Chan Hing Lee, Katherine Tseng Hui -Và Lim Wen Xim của nhà xuất bản Science Publisher, 2017) [144] đã nêu rõ được nguồn gốc hình thành “Con đường Tơ lụa” cổ theo chiều dài lịch sử từ hơn 2000 năm trước. Cuốn sách cũng nghiên cứu các sự kiện lịch sử liên quan đến “Con đường Tơ lụa”, sự cân bằng giữa các tuyến đường thương mại đường bộ và hàng hải của Sáng kiến. Đồng thời, nhóm tác giả đã nghiên cứu kỹ tuyến đường bộ của Sáng kiến và lịch sử phát triển công nghệ đường sắt tốc độ cao của Trung Quốc, từ đó xác định các tiêu chí kinh tế và kỹ thuật, công nghệ thích hợp cho các tuyến đường nhất định. Về mặt nghiên cứu thể chế, các chương liên quan đến Ngân hàng Đầu tư Kết cấu hạ tầng Châu Á (AIIB) sẽ xem xét các vấn đề mà Ngân hàng đang đối mặt trong nhiệm vụ hình thành một nền tảng thể giới mới cho tài trợ phát triển đa phương. Đồng thời cuốn sách cũng phân tích các dự án kết cấu hạ tầng mà Trung Quốc đầu tư ở các nước cũng như các hành lang kinh tế nổi bật của Sáng kiến.

Bài viết “*Sáng kiến “Vành đai, Con đường” dưới góc nhìn của chủ nghĩa hiện thực*” của tác giả Nghiêm Tuấn Hùng đăng trên tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc năm 2018 [24] đã dựa vào những luận điểm của chủ Chủ nghĩa hiện thực cùng các biến thể, trường phái bên trong lý thuyết này, phân tích những khía cạnh như lợi ích kinh tế và an ninh, quyền lực, sự cạnh tranh quyền lực giữa các bên liên quan. Bằng cách này, bài viết phân tích BRI không chỉ như một kế hoạch phát triển kinh tế, mà còn như một công cụ chính sách đối ngoại, qua đó Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng của mình cả về mặt kinh tế và chính trị. Bài viết cũng xem xét cả những

lợi ích và rủi ro mà BRI mang lại cho các quốc gia tham gia. Thêm vào đó, tác giả không chỉ dừng lại ở việc phân tích mặt trái của Sáng kiến, mà còn đề cập đến cách các quốc gia có thể tận dụng cơ hội từ BRI để thúc đẩy phát triển kinh tế và cải thiện kết cấu hạ tầng. Qua đó, tác phẩm cung cấp một cái nhìn đa chiều, giúp người đọc hiểu rõ hơn về các yếu tố địa - chính trị và kinh tế liên quan đến BRI.

Báo cáo “*Cracks in the Liberal International Order*” của Balsillie School of International Affairs” năm 2018 [73] đã tiếp cận BRI dưới góc độ địa chiến lược. Báo cáo cho rằng BRI đang định hình lại địa - chính trị, cho phép Trung Quốc nổi lên làm bá chủ khu vực dựa trên các nhân tố: (i) Chiến lược hàng hải về cơ bản bao vây Ấn Độ; (ii) BRI cho Trung Quốc tiếp cận các nguồn năng lượng quan trọng ở Trung Á; (iii) BRI làm tăng ảnh hưởng của Trung Quốc tại các quốc gia, chủ yếu ở châu Âu. Tuy nhiên BRI cũng đối mặt với thách thức từ vấn đề (i) Tham nhũng của các công ty Trung Quốc; (ii) Nhiều dự án Trung Quốc đối mặt với sự bất mãn từ người dân địa phương do đầu tư thiếu sự tham vấn về môi trường, xã hội.

Bài viết “*China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later*” của Học giả Jonathan Hillman năm 2018 [114] đã đánh giá BRI là chiến lược mang tầm nhìn địa kinh tế có tham vọng nhất trong lịch sử gần đây. Phạm vi của Sáng kiến trên trải rộng khoảng 70 quốc gia, có thể chiếm hơn hai phần ba dân số thế giới. Các triển khai chính của Sáng kiến là tăng cường kết nối kết cấu hạ tầng cứng với hệ thống đường bộ và đường sắt mới, các thỏa thuận thương mại và giao thông, cũng như thúc đẩy quan hệ văn hóa thông qua các hình thức trao học bổng đại học. Bài viết cũng cho rằng quá trình triển khai Sáng kiến trên của Trung Quốc đối mặt với những thách thức lớn như phải cạnh tranh với các nước và tổ chức khu vực. Tại khu vực Đông Nam Á, Nhật Bản có ảnh hưởng hơn Trung Quốc ở một số nước. Ở khu vực Đông và Trung Âu, Trung Quốc vẫn chưa phải là đối tác quan trọng nhất ở đây. Các nhà tài trợ châu Âu vẫn chiếm ưu thế ở nhiều quốc gia. Bên cạnh đó, đi kèm với các dự án Trung Quốc là các doanh nghiệp Trung Quốc, ít mở cửa cho các doanh nghiệp địa phương tham gia, trong khi các dự án của Trung Quốc ít tính minh bạch. Cách thức thực hiện của Trung Quốc linh hoạt trên các khía cạnh, Trung

Quốc sẵn sàng làm việc với bất kỳ chính quyền nào. Các khoản vay kết cấu hạ tầng của Trung Quốc đã giúp thuyết phục một số quốc gia, kể cả Philippines và Campuchia. Trung Quốc cũng đang thúc đẩy quan hệ với các nước xa hơn về phía Tây, đặc biệt là các nước ở miền Trung và Đông Âu, hình thành khuôn khổ hợp tác “16 + 1”, nhằm hướng tới tập hợp các quốc gia trong khu vực. Còn học giả Marlene Laruelle, tác giả của bài viết *China’s Belt and Road Initiative and Its Impact in Central ASIA* đã đặt ra nhiều câu hỏi về tính bền vững của BRI và thành công kinh tế của Sáng kiến này nhìn từ góc độ khu vực Trung Á. Tác giả cho rằng (i) cơ chế tài chính BRI kém tích hợp với các cơ chế của các tổ chức tài chính đa phương khác; (ii) là sự thiếu minh bạch trong quá trình cấp viện trợ; (iii) Chính phủ cung cấp các khoản vay để đổi lấy quyền được khai thác tài nguyên khoáng sản. Các khoản vay từ ngân hàng Trung Quốc cho một chính phủ Trung Á sẽ được các công ty Trung Quốc cung cấp trang thiết bị Trung Quốc và lực lượng lao động Trung Quốc đến Trung Á để thực hiện.

Công trình nghiên cứu *“Bàn về chiến lược “Con đường Tơ lụa trên biển” thế kỷ XXI của Trung Quốc”* của Đức Cẩn, Phương Nguyễn đăng trên Tạp chí nghiên cứu Trung Quốc số 5, tháng 5/2015 [10] đã nhận định để thực hiện giấc mơ siêu cường của mình, Trung Quốc đưa ra chiến lược “Vành đai kinh tế “Con đường Tơ lụa”, “Con đường Tơ lụa trên biển” thế kỷ XXI” - một chiến lược mới nhằm kết nối Trung Quốc với các nước trong khu vực và trên thế giới (đầu tiên là các nước Châu Á) nhằm mở rộng sức ảnh hưởng về chính trị, an ninh, kinh tế, văn hóa... tới khu vực và thế giới. Với chiến lược này Trung Quốc đã triển khai đồng loạt các hoạt động đối ngoại, tận dụng mọi diễn đàn đa phương để tuyên truyền và tranh thủ các cuộc tiếp xúc song phương vận động các nước Đông Nam Á. Chiến lược này dùng kinh tế làm lĩnh vực trọng tâm để mở rộng ngoại giao với các nước khác mà đặc biệt là các nước ở khu vực Đông Nam Á. Việc xây dựng “Con đường Tơ lụa trên biển” sẽ mở ra không gian phát triển mới, tạo động lực tăng trưởng mới cho kinh tế Trung Quốc - nếu chiến lược này thành công sẽ là một bước chuyển mình vô cùng quan trọng trong chính sách phát triển đất nước của Trung Quốc. Tuy nhiên, chiến lược này được xem là một chiến lược dài hạn, nó mang lại nhiều khó khăn cho

chính sách phát triển của Trung Quốc, đồng thời gặp phải nhiều sự cản trở của các cường quốc lớn khác.

Bài viết “*Chiến lược “Con đường Tơ lụa” mới của Trung Quốc*” của tác giả Trần Ngọc Sơn trên Tạp chí khoa học xã hội Việt Nam số 10 tháng 9/2015 [47] đã bước đầu mô tả, làm rõ nội hàm của Sáng kiến, được Trung Quốc gọi là “ngũ thông”, gồm thông thoáng về chính sách, liên thông kết nối về hạ tầng, thông suốt về thương mại, lưu thông về tiền tệ và thông tỏ lòng dân. Nội hàm này được Trung Quốc coi là 5 hướng triển khai hợp tác chính với bên ngoài kể từ khi thực hiện Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, cũng được Quốc vụ viện Trung Quốc đưa vào trong Văn kiện chính thức đầu tiên của Trung Quốc về “Một vành đai, Một con đường”: “Tầm nhìn và hành động” tháng 3/2015. Công trình cũng phân tích khía cạnh về lòng tin của các quốc gia khu vực ĐNA đối với chính sách của khu vực, đặc biệt trong vấn đề Biển Đông. Đây được coi là một trong những trở ngại đối với triển khai Sáng kiến của Trung Quốc trong thời gian qua. Tuy nhiên, các bài viết này của các tác giả còn chủ yếu là tổng hợp thông tin, ít có những phân tích sâu, làm rõ hơn cơ sở nội hàm của Sáng kiến.

Bài viết “*Hiện trạng Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở khu vực Mekong*” của tác giả Lê Hồng Hiệp (Nghiên cứu quốc tế, 2020) đã đánh giá thực trạng thực hiện Sáng kiến tại khu vực sông Mekong [22], chỉ ra được rằng mặc dù cả năm quốc gia đã chính thức ủng hộ BRI nhưng quan điểm thực tế của họ đối với Sáng kiến này là khác nhau. Trong khi Lào và Campuchia nhiệt tình đón nhận các dự án BRI, Việt Nam lại tỏ ra thận trọng với Sáng kiến này. Trong khi đó, mặc dù Thái Lan và Myanmar đang triển khai một số dự án lớn của BRI, nhưng việc triển khai thực tế đã gặp phải những trở ngại và chậm trễ. Ngoài những cân nhắc mâu thuẫn khác nhau về kinh tế và chính trị xuất phát từ hoàn cảnh trong nước của mỗi quốc gia, các yếu tố bên ngoài - bao gồm tính toán địa chiến lược của Trung Quốc và sự cạnh tranh Mỹ - Trung ngày càng sâu sắc - đang khiến các quốc gia trong khu vực ngày càng khó cân bằng giữa việc thực hiện mong muốn phát triển kết cấu hạ tầng và duy trì quyền tự chủ chiến lược của mình.

Bài viết “*Đằng sau cái gọi là “Một vành đai, Một con đường”*” của tác giả Nguyễn Thị Việt Nga trong Tạp chí Lý luận chính trị và truyền thông tháng 7/2016 [38] đã đề cập những nét chính của Sáng kiến, quá trình triển khai và đánh giá vai trò của Trung Quốc. “Một vành đai, Một con đường” thể hiện tham vọng lớn của chủ tịch Tập Cận Bình và Trung Quốc. Để thuận lợi cho việc xây dựng chiến lược này, Trung Quốc đã thành lập Ngân hàng đầu tư cơ sở hạ tầng Châu Á (AIIB), năm 2014, Bắc Kinh thành lập quỹ “Con đường Tơ lụa” với số vốn đầu tư là 40 tỷ USD. “Một vành đai, Một con đường” dù được đầu tư lớn nhưng vẫn gặp phải những khó khăn như sự cạnh tranh của các nước lớn và chưa tìm được đối tác tin cậy do những quan ngại của các nước về mục đích thật sự của chiến lược này.

Bài viết “*Những thách thức trong quá trình triển khai vành đai kinh tế và “Con đường Tơ lụa trên biển” trong thế kỷ XXI của Trung Quốc*” của Nguyễn Tăng Nghị, ở tạp chí nghiên cứu Ấn Độ và Châu Á- số 1/2016) [39] đã giới thiệu về sự ra đời cũng như ý nghĩa của dự án “Một vành đai, Một con đường” và các khu vực nằm trong nội dung dự án. Những thành tựu về hợp tác với các khu vực ở các tuyến đường Đông Nam Á, Nam Á- Vịnh Ba Tư, bờ Tây Ấn Độ Dương. Ngoài những thành tựu đã đạt được, Trung Quốc cũng vấp phải những thách thức trong quá trình triển khai dự án này đó là sự quan ngại của các quốc gia có tranh chấp chủ quyền lãnh hải với Trung Quốc. Trung Quốc cũng phải chịu sự cạnh tranh với các cường quốc như Mỹ, Nga, Ấn Độ, EU. Muốn thực hiện thành công dự án này Trung Quốc cần từng bước hóa giải những khó khăn, thách thức cản trở.

Bài viết “*China’s New Silk Road*” của tác giả tác giả Nadege Rolland (The National Bureau of ASEAN research, 2015) [161] đã nhận định rằng, tham vọng của Trung Quốc thông qua chiến lược này là xây dựng châu Á thành một lục địa hội nhập và phụ thuộc vào đầu máy kinh tế Trung Quốc, đồng thời, nước này cũng muốn làm suy yếu vai trò kinh tế và quân sự của Mỹ ở khu vực. Rolland phân tích BRI không chỉ là một dự án giao thông mà còn là một chiến lược kinh tế, địa - chính trị, nhằm mở rộng ảnh hưởng và tăng cường quan hệ với các quốc gia láng giềng. Đồng thời, nó cũng giúp Trung Quốc giảm sự phụ thuộc vào các tuyến

đường biển dễ bị kiểm soát và tăng cường ảnh hưởng kinh tế toàn cầu. Mục tiêu của BRI là phục hồi ảnh hưởng và vị thế của Trung Quốc, tạo ra một hành lang kinh tế xuyên Á - Âu. Đây cũng là cách để Trung Quốc giải quyết “dilemma Malacca”¹ và mở rộng ảnh hưởng kinh tế, đồng thời giảm thiểu nguy cơ bị chặn trên biển. Sáng kiến này cũng nhấn mạnh vào việc phát triển kinh tế khu vực và hợp tác với Nga, tăng cường ổn định chính trị và an ninh.

Bài viết “*Understanding China’s Belt and Road Initiative*” của tác giả Peter Cai (Lowy Institute for International Policy, 2017) [166] nhận định chủ tịch Tập Cận Bình coi kinh tế như là công cụ quan trọng trong nỗ lực để duy trì ổn định khu vực và khẳng định vai trò lãnh đạo của Trung Quốc đối với khu vực xung quanh. Chính sách đối ngoại mới tích cực hơn này đã củng cố ấn tượng rằng “Vành đai, Con đường” chủ yếu được thúc đẩy bởi các mục tiêu địa lý rộng lớn hơn. Ở cấp độ chiến lược rộng hơn, các nhà phân tích cũng cho rằng “Vành đai, Con đường” có thể được sử dụng như một công cụ chiến lược để chống lại chính quyền Mỹ.

Cuốn sách “*Sáng kiến “Vành đai và Con đường” - Lựa chọn nào của Đông Nam Á*” của Phạm Sỹ Thành (Nhà xuất bản thế giới, 2019) [49], đã đưa ra những kiến giải chi tiết về vai trò của Đông Nam Á trong chiến lược “Vành đai, Con đường” từ cách nhìn của nội bộ Trung Quốc cũng như quan điểm địa - chính trị - kinh tế tổng quát, cập nhật những phát triển mới nhất, đồng thời cảnh báo những khả năng có thể xảy ra khi thực hiện Sáng kiến. Thêm vào đó, tác giả đã đi sâu phân tích thực tiễn triển khai BRI ở Đông Nam Á trong các lĩnh vực cụ thể là về kết nối thể chế; về kết nối kết cấu hạ tầng; về kết nối thương mại, đầu tư và tài chính; về kết nối nhân dân; tác động đối với Đông Nam Á và Trung Quốc khi triển khai BRI, sự tham gia của Việt Nam vào BRI. Trong đó, tác giả tập trung phân tích các chính sách kinh tế của Trung Quốc với Việt Nam liên quan đến BRI; quan điểm chính thức của Việt Nam về BRI; thực tiễn triển khai BRI ở Việt Nam và những tác động đối với Việt Nam.

¹ “Dilemma Malacca” mô tả sự phụ thuộc lớn của Trung Quốc vào eo biển Malacca cho vận chuyển năng lượng và hàng hóa, tạo ra rủi ro an ninh do eo biển hẹp và quan trọng này có thể dễ dàng bị cản trở. Để giảm bớt rủi ro, Trung Quốc đang tìm cách đa dạng hóa tuyến đường và nguồn cung cấp năng lượng, bao gồm phát triển các dự án như BRI.

Bài viết “*Những nhân tố tác động đến sự ra đời Sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc*” của hai tác giả Trần Đức Thắng, Mai Thị Kiều Phương đăng trên Tạp chí Khoa học Xã hội, Nhân văn và Giáo dục năm 2022 [51] đã phân tích Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc, dưới sự lãnh đạo của Chủ tịch Tập Cận Bình, với mục đích tăng cường vị thế quốc tế và thực hiện hai mục tiêu 100 năm: Xây dựng xã hội khá giả vào năm 2021 và phát triển toàn diện vào năm 2049. BRI không chỉ nhằm cải thiện an ninh, phát triển và thịnh vượng của Trung Quốc, mà còn giúp họ khẳng định vị thế khu vực và toàn cầu. Bài viết đã nêu rất rõ bối cảnh ra đời của Sáng kiến với những diễn biến quốc tế và trong nước phức tạp, với sự cạnh tranh từ các cường quốc như Mỹ và các thách thức như bất bình đẳng, ô nhiễm môi trường, và cần tái cơ cấu kinh tế. BRI không chỉ là một công cụ kinh tế mà còn là phương tiện ngoại giao và chính trị để củng cố vị thế quốc tế của Trung Quốc. Tuy nhiên, BRI cũng phải đối mặt với nhiều thách thức như sự phản đối từ các nước khác, khủng hoảng đại dịch COVID-19, và các thách thức kinh tế toàn cầu. Điều này đòi hỏi sự nghiên cứu và đánh giá sâu rộng hơn để hiểu rõ về bản chất, ý nghĩa và tác động của BRI trong tương lai. BRI không chỉ góp phần vào sự phát triển kinh tế của Trung Quốc, mà còn là một phần trong chiến lược lớn để định hình lại trật tự kinh tế và chính trị khu vực và toàn cầu.

Bài viết “*The New Silk Road: China’s Energy Strategy in the Greater Middle East*” của tác giả Christina Lin (Policy Focus, 2015) [93] đã phân tích vai trò quan trọng của chính sách năng lượng trong việc hoạch định “Con đường Tơ lụa” mới của Trung Quốc. Christina Lin đã chỉ ra rằng, thông qua việc phát triển cơ sở hạ tầng và đầu tư vào các dự án năng lượng, Trung Quốc đang tìm cách đảm bảo nguồn cung cấp năng lượng ổn định cho nền kinh tế đang trên đà phát triển nhanh chóng của mình. Điều này bao gồm việc xây dựng các tuyến đường ống dẫn dầu và khí đốt cũng như tham gia vào các dự án khai thác dầu mỏ và khí đốt. Bài viết cũng đề cập đến những thách thức mà Trung Quốc có thể gặp phải, bao gồm sự cạnh tranh từ các cường quốc khác như Mỹ và Nga, cũng như các vấn đề an ninh và chính trị phức tạp ở Trung Đông. Những điểm này đòi hỏi Trung Quốc phải điều chỉnh chiến lược của mình một cách linh hoạt để phù hợp với bối cảnh thay đổi.

Về khó khăn của Sáng kiến sau đại dịch COVID-19, bài viết “*The Belt and Road After COVID-19*” của tác giả Plamen Tonchev (The diplomat, 2020) [168], đã nhận định trong ngắn hạn, BRI sẽ gặp khó khăn. Đặc biệt, năm 2021 có thể là thời kỳ ngủ đông của một số dự án BRI. Sự bùng phát đại dịch đã khiến việc nhập khẩu thiết bị và cung cấp lao động của Trung Quốc dọc theo các tuyến đường BRI giảm xuống mức nhỏ giọt. Trong năm 2020, các dự án kết cấu hạ tầng lớn ở khu vực Đông Nam Á đang bị đình trệ, tuy nhiên tác giả nhận định điều này chỉ là một sự biến động ngắn hạn. Về trung và dài hạn, các dự án BRI đang thực hiện sẽ bắt đầu trở lại, với một diện mạo mới.

Những báo cáo “*China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report*” của Christoph Nedopil Wang năm 2023 [94] đã cập nhật về những số liệu về đầu tư hàng quý của BRI, cho những số liệu cụ thể về đầu tư, như số liệu về đầu tư hàng quý, số liệu đầu tư lũy kế, những dự án năng lượng xanh, quy mô giao dịch trung bình với các dự án xây dựng, mô tả những lí do của sự tăng giảm số liệu. Đồng thời những báo cáo này cũng đưa ra được một vài biểu đồ cụ thể để cho thấy được đầu tư của Trung Quốc. Đây là một chuỗi báo cáo rất có giá trị, tuy nhiên tác giả chỉ tham khảo được số liệu chung, không có số liệu của từng khu vực nói chung cũng như Đông Nam Á nói riêng.

Bài nghiên cứu “*China’s Belt and Road A decade on*” của tác giả Meia Nouwen năm 2023 [152] đã đưa ra cái nhìn tổng thể về Sáng kiến sau một thập kỉ với những 4 nội dung chính về BRI Ở Châu Á-Thái Bình Dương và trọng tâm phát triển, thực tiễn triển khai BRI, sự cản trở BRI của các nước lớn, và tương lai của BRI trong thời gian tới. Với những nội dung trên, tác giả đã phân tích BRI đã ngày một tập trung theo lợi ích chiến lược của Trung Quốc, với hầu hết đầu tư hướng về Đông Nam Á và Nam Á. BRI cũng đã chuyển hướng từ dự án kết cấu hạ tầng truyền thống sang kết cấu hạ tầng số. Các Sáng kiến ngoại giao mới dựa trên đầu tư hạ tầng và kết nối của Trung Quốc để thúc đẩy các quan điểm và chuẩn mực của mình. Về việc triển khai BRI, Trung Quốc tuyên bố rằng đây là dự án nhằm tăng cường kết nối và kết cấu hạ tầng. Tuy nhiên, phía phương Tây lo ngại về ý định thực sự của Trung Quốc và khả năng áp dụng chiến lược “bẫy nợ”. Trung Quốc

cũng có thể đối mặt với "bẫy nợ" do chính mình tạo ra sau những năm đầu đầu tư không kiểm soát và khó khăn kinh tế của các nước nhận đầu tư. Phản ứng với BRI, các cường quốc phương Tây đã cố gắng đưa ra các lựa chọn thay thế cho dự án hạ tầng của BRI. Mặc dù số vốn đầu tư cho những dự án của phương Tây không nhiều bằng Trung Quốc nhưng sẽ là lựa chọn tốt cho các quốc gia nếu không Trung Quốc giảm đầu tư ở BRI. Về tương lai của BRI và an ninh Châu Á - Thái Bình Dương, Trung Quốc muốn xây dựng các Sáng kiến mới trên nền tảng BRI để thúc đẩy quan điểm về an ninh của Trung Quốc. Do đó, khu vực Châu Á - Thái Bình Dương sẽ trở thành chiến trường cạnh tranh về các chuẩn mực và giá trị có liên quan đến tương lai của trật tự quốc tế. Quan sát mức độ và cách thức Trung Quốc sử dụng đầu tư BRI và số hóa để chuyển đổi thành ảnh hưởng hữu ích sẽ rất quan trọng.

Bài viết "*China's Belt and Road Initiative: Ten years on*" của Pippa Ebel đăng trên tạp chí Council on Gestrategy năm 2023 [167] đã tập trung phân tích vào sự tiến triển của các dự án kết cấu hạ tầng do BRI tài trợ, và những khó khăn của Sáng kiến như bất ổn dân sự, vấn đề chính trị phức tạp, lo ngại về môi trường và các thách thức trong kế hoạch chiến lược. Ngoài ra, bài viết cũng đánh giá tác động của BRI đối với quan hệ quốc tế và địa - chính trị, phản ánh phạm vi rộng lớn và tham vọng toàn cầu của Trung Quốc thông qua sáng kiến này.

Bài nghiên cứu “**粤开策略深度】中特估助力，“一带一路”迎来多重催化**” - (Chiến lược Sâu rộng của Quảng Đông Khai - Sự hỗ trợ ước lượng đặc biệt, “Một Vành Đai, Một Con Đường” đón nhận nhiều yếu tố thúc đẩy) của tác giả Chen Meng năm 2023 [213], đã phân tích thành tựu BRI trong một thập kỷ qua, Sáng kiến này đã mở rộng mạng lưới đối tác quốc tế, sâu sắc hóa hợp tác và tăng cường ảnh hưởng toàn cầu, với sự tăng trưởng đầu tư đáng kể trong các ngành sản xuất, vận tải, năng lượng và thông tin. Các dự án trọng điểm như Tàu cao tốc Trung Quốc - Âu Châu đã góp phần vào nền kinh tế địa phương. Bài viết dự đoán Diễn đàn “Vành đai, Con đường” lần thứ ba sẽ đánh dấu sự chuyển hướng của Sáng kiến về hợp tác thực tiễn với trọng tâm là kinh tế số, được kỳ vọng là điểm nhấn của hợp tác trong tương lai. Chiến lược đầu tư cho năm 2023 được hướng dẫn bởi hai chủ đề

chính, nhấn mạnh vào việc tiếp cận thị trường một cách cẩn thận và tập trung vào đầu tư kết cấu hạ tầng mới và truyền thông, cùng với xuất khẩu thương mại và các ngành liên quan.

Cuốn sách “*Vành đai, Con đường*”: *Sáng kiến của Trung Quốc và hàm ý chính sách đối với Việt Nam*” của Phạm Sỹ Thành (Nhà xuất bản thế giới, 2018) [48] đã đánh giá rất chi tiết và khách quan thành tựu, thực tiễn triển khai của Sáng kiến và khuyến nghị đến Việt Nam. Cuốn sách đã làm bật lên được những thách thức của Sáng kiến tại khu vực Đông Nam Á như (i) Sáng kiến này liên quan đến nhiều nước, cần lượng vốn khổng lồ; (ii) Tính gắn kết, liên thông về cảng biển, đường quốc lộ và đường sắt của các nước trên trục BRI là tương đối yếu; (iii) Sự phát triển kinh tế, chính trị của các nước không đồng đều, giới hạn khu vực không rõ ràng, sự đồng cảm khu vực thấp, (iv) Những hành động cứng rắn của Trung Quốc ở Biển Đông khiến nhiều quốc gia lo ngại, không tin tưởng và mất đi động lực tham dự. Tác giả cũng đã tập trung phân tích rất rõ tác động của Sáng kiến BRI đối với các quốc gia từ các góc độ kinh tế như về kết cấu hạ tầng, đầu tư, thương mại, về quan hệ quốc tế như mối quan hệ với các nước lớn, mối quan hệ của Trung Quốc với các nước thực hiện Sáng kiến và an ninh như an ninh quốc gia, an ninh biển, an ninh môi trường. Cuốn sách cũng đã đưa ra một số gợi ý bước đầu về việc Việt Nam nên hay không nên tham gia vào Sáng kiến trên. Tác giả nhận định rằng, Việt Nam sẽ phải trả giá trước bấy đòn bấy kết cấu hạ tầng nếu không tham gia vào “Vành đai, Con đường”. Các liên kết hành lang kinh tế của khu vực xuất phát từ Trung Quốc đi qua nhiều nước ASEAN sẽ giúp định hình hỗ trợ sự phát triển của các quốc gia trong khối, ngược lại có thể làm giảm vai trò đầu cầu của Việt Nam nếu như ta không tham gia vào được kết nối với hệ thống hạ tầng giao thông của khu vực. Nhưng nếu tham gia, Việt Nam sẽ chịu những tác động bất lợi trên nhiều phương diện như tăng thêm gánh nặng nợ công, công trình của Trung Quốc thiếu tính minh bạch dẫn tới nhiều hệ lụy khi triển khai tại nước ta. Tác giả bước đầu đưa ra một số kiến nghị chính sách cho Việt Nam: Phát triển hành lang kinh tế đồng thời với hành lang giao thông, khai thác lợi thế cảng biển, thúc đẩy kết nối hành lang Đông - Tây.

Bên cạnh đó, một số tác giả khác tập trung phân tích tiền đề và cơ sở hoạch định Sáng kiến “Vành đai, Con đường”. Có thể kể đến các bài viết như: “*Con đường tơ lụa qua Đông Nam Á và Nam Á so sánh cục diện khu vực thông qua hệ thống cảng biển do Trung quốc đầu tư*” của tác giả Nguyễn Đình Liêm (tạp chí nghiên cứu Trung Quốc, 2015) [30]. Bài viết của tác giả Nguyễn Đình Liêm so sánh sự thay đổi trong cục diện khu vực của Đông Nam Á và Nam Á thông qua việc Trung Quốc đầu tư vào hệ thống cảng biển, trong bối cảnh so sánh với “Con đường Tơ lụa” cổ điển. Tác giả bắt đầu bằng việc nhấn mạnh sự quan trọng của hệ thống cảng biển trong việc kết nối các quốc gia và thúc đẩy thương mại. Đặc biệt, tác giả đề cập đến sự đầu tư mạnh mẽ của Trung Quốc vào các cảng biển trong khu vực Đông Nam Á và Nam Á thông qua dự BRI. Những dự án này bao gồm việc xây dựng và nâng cấp cảng biển để tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hàng hóa và thúc đẩy thương mại quốc tế. Bài viết tiếp tục so sánh việc đầu tư vào hệ thống cảng biển này với “Con đường Tơ lụa” cổ điển, trong đó “Con đường Tơ lụa” đã tạo ra một mạng lưới thương mại và kết nối vùng lớn qua đường bộ và đường biển vào thời kỳ cổ đại. Tác giả lý luận về cách mà sự đầu tư của Trung Quốc vào hệ thống cảng biển đã thay đổi cục diện khu vực, tạo ra cơ hội mới cho sự phát triển kinh tế và thương mại trong khu vực Đông Nam Á và Nam Á. Tuy nhiên, bài viết cũng đề cập đến các thách thức và rủi ro có thể đối diện khi một quốc gia đầu tư quá mạnh vào kết cấu hạ tầng của quốc gia khác và tạo ra sự phụ thuộc.

Bài viết “*Xây dựng chủ nghĩa xã hội đặc sắc Trung Quốc: Lý luận, thực tiễn và kinh nghiệm*” của tác giả Hoài Nam (Tạp chí nghiên cứu Trung Quốc, 2015) [32]; “*Một số nhân tố bên trong tác động đến quá trình hoạch định chính sách đối ngoại của Trung Quốc hiện nay*” của Trần Thọ Quang (Tạp chí nghiên cứu Đông Bắc Á, 2016) [46]; “*Chiến lược đối ngoại của Trung Quốc dưới thời Tập Cận Bình*” của Trương Xuân Định (*Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á, 2015*) [20].

Về nội dung và các tác động của “Vành đai, Con đường” đến Việt Nam, bài viết trong Hội thảo “*Con đường Tơ lụa*” song trực mới của Trung Quốc: *Ba cách tiếp cận, Một góc nhìn*” (VEPR, 2015) [63] của Trương Minh Huy Vũ đặt trong lăng kính từ góc độ các nước ASEAN để nhìn sự chuyển động của Sáng kiến. Tác

giả cho rằng Sáng kiến trên được đưa ra có cả mặt tích cực và tiêu cực: về mặt tích cực, tác giả cho rằng Sáng kiến trên sẽ mang lại cho ta: (i) Nhiều lựa chọn hơn; (ii) Ta trở thành đầu cầu về kinh tế trong quan hệ Trung Quốc - ASEAN; (iii) Làm dịu đi tranh chấp chủ quyền trên biển. Tuy nhiên, Sáng kiến trên cũng mang lại những tác động tiêu cực tới ta: (i) Cạnh tranh nước lớn; (ii) Gia tăng sự phụ thuộc và Trung Quốc; (iii) Luật chơi mới xuất hiện tạo ra nhiều sự chông chéo nhau; (iv) đòn bẫy kinh tế cho các vấn đề chủ quyền.

Bài viết “*Sáng kiến hợp tác Một vành đai, một con đường và tác động đối với kinh tế, chính trị thế giới*” của tác giả Nguyễn Việt Thảo (Tạp chí Lý luận chính trị, 2015) [50], đã đánh giá Sáng kiến này như một sản phẩm của một thế giới toàn cầu hóa mạnh mẽ hiện nay và của một hệ thống kinh tế, chính trị quốc tế đang được cấu trúc lại. Tác động đến không gian an ninh và phát triển của Việt Nam được phân tích kỹ lưỡng trong bài viết này. Tác giả lưu ý rằng, Sáng kiến “Một vành đai, Một con đường” không chỉ mang lại những cơ hội kinh tế mà còn có những tác động đa chiều đối với an ninh và chính sách phát triển của Việt Nam trong bối cảnh quốc tế hiện nay. BRI được xem là một phần trong chiến lược của Trung Quốc nhằm xây dựng ảnh hưởng kinh tế và chính trị rộng lớn, thông qua việc tạo dựng các mối quan hệ hợp tác và đầu tư trong khu vực và trên thế giới. Điều này mở ra cơ hội để Việt Nam kết nối và hợp tác với các quốc gia khác trong việc phát triển cơ sở hạ tầng và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Tuy nhiên, tác giả cũng chỉ ra rằng, Việt Nam cần phải cân nhắc các rủi ro và thách thức liên quan, bao gồm vấn đề nợ nần, sự phụ thuộc kinh tế, và những ảnh hưởng tiềm tàng đối với chủ quyền và an ninh quốc gia. Tác giả cũng nhấn mạnh rằng Việt Nam cần phát triển một chiến lược toàn diện để tận dụng những cơ hội từ BRI, đồng thời giảm thiểu rủi ro. Điều này đòi hỏi sự cân nhắc và điều chỉnh trong chính sách đối ngoại và kinh tế, cũng như xây dựng và củng cố các mối quan hệ đa phương, nhằm duy trì sự cân bằng và độc lập trong quan hệ quốc tế. Bài viết của tác giả Nguyễn Việt Thảo đã mở ra một cái nhìn sâu sắc và phức tạp về tác động của BRI đối với Việt Nam, cho thấy cần có sự đánh giá và tiếp cận cẩn trọng để đảm bảo rằng Việt Nam có thể tận dụng lợi ích mà BRI mang lại, trong khi vẫn bảo vệ lợi ích quốc gia và độc lập chính trị.

Về các cơ hội, thách thức về an ninh chủ quyền của Việt Nam, Cuốn sách “Con đường Tơ lụa trên biển” cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và đối sách của Việt Nam - Nội dung và ý đồ chiến lược của “Con đường Tơ lụa trên biển” cho thế kỷ XXI của Trung Quốc” của tác giả Nguyễn Vũ Tùng (Nhà xuất bản Chính trị quốc gia Hà Nội, 2017) [59] đã chỉ ra các cơ hội cho phát triển như kết cấu hạ tầng cảng biển để phục vụ cho kết nối khu vực và thế giới và các thách thức về mặt an ninh chính trị như sự phụ thuộc về kinh tế dẫn đến phụ thuộc về chính sách đối ngoại, bị “ép” về các vấn đề yêu sách chủ quyền trên biển, điều kiện xây dựng kết cấu hạ tầng kèm theo với các điều kiện khác về trang thiết bị xây dựng hoặc điều kiện bảo đảm an ninh có thể bất lợi cho Việt Nam. Đồng thời, tác giả cũng đã đưa ra những đánh giá phản ứng của các nước liên quan đối với BRI. Từ khi Trung Quốc đưa ra BRI và thực hiện triển khai đến nay tại khắp các khu vực từ Á sang Âu trên các lĩnh vực từ xây dựng kế hoạch, lập quỹ tài chính, xây dựng kết cấu hạ tầng và quảng bá cho Sáng kiến, các nước liên quan đã phản ứng như thế nào, ủng hộ hay phản đối, tích cực hợp tác hay hợp tác một cách thận trọng chờ tiếp thông tin, các lý do đằng sau liên quan để từ đó rút ra kinh nghiệm cho Việt Nam.

Thêm vào đó, quan điểm và cách đánh giá của nhiều chuyên gia học giả quốc tế về Sáng kiến “Vành đai, Con đường” được nêu lên trong nhiều bài viết trên các tạp chí nghiên cứu chính sách và hàng đầu như Diplomat, China Focus, Asia Policy, The National Interest, Eurasia Review,... Bài viết “*China’s Belt and Road Initiative and its implications for Southeast Asia*” của Hong Yu (Asean Policy, 2017) [117], đã phân tích những cơ hội và thách thức của Đông Nam Á khi tham gia BRI và các khía cạnh kết cấu hạ tầng, công nghệ và phân tích nhóm các nước có ảnh hưởng đến BRI. Bài viết “*Belt and Road tactics for Southeast Asia*” của Chis Leung (trung tâm nghiên cứu DBS, 2018) [92], đánh giá chiến lược của BRI tới Đông Nam Á dưới góc nhìn của Trung Quốc, phân tích các tuyến đường sắt chính đi qua Đông Nam Á. Đồng thời bài viết cũng phân tích cho thấy được sự thành công của BRI không chỉ nằm trên các quỹ đầu tư của Trung Quốc mà còn là sự hợp tác và tin tưởng.

Đánh giá về tác động của Sáng kiến đối với Việt Nam, bài viết “*The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects*” của tác giả Lê Hồng Hiệp

(Yusof Ishak Institute, 2018) [142] đã đánh giá về cơ hội và thách thức của Việt Nam trong việc tham gia BRI của Trung Quốc. Tác giả nhấn mạnh rằng Việt Nam cần đầu tư kết cấu hạ tầng để kích thích tăng trưởng kinh tế, nhưng cũng thận trọng về hậu quả kinh tế, chính trị và chiến lược của BRI, đặc biệt trong bối cảnh tranh chấp Biển Đông. Bài viết cũng chỉ ra rằng, mặc dù Việt Nam chính thức hỗ trợ BRI, quá trình triển khai Sáng kiến này tại Việt Nam có thể sẽ diễn ra chậm rãi. Tác giả đề xuất Việt Nam cần thận trọng về việc xin vay tiền từ Trung Quốc. Thái độ này có thể được giải thích do: (i) Sự nghi ngờ và những lo ngại về các tác động chiến lược của Sáng kiến trong bối cảnh tranh chấp Biển Đông; (ii) Các điều khoản và điều kiện thương mại không hấp dẫn của các khoản vay Trung Quốc; (iii) Việt Nam có các cách tiếp cận, lựa chọn khác...

Về tác động của Sáng kiến đến thế giới cũng như các khu vực, tại Trung Quốc đã cho ra ấn phẩm “*China’s Belt and Road and Its Neighboring Diplomacy*” của tác giả Zhang Jie (China Social Science Publishing House, 2017) [203] đã phân tích các tác động của Sáng kiến đến các nước lớn như Nga, Ấn Độ, Nhật Bản và phân tích các tác động lên các khu vực cụ thể là Đông Bắc Á, Đông Nam Á, Nam Á và Trung Á. Cuốn sách này so sánh bốn cặp quan hệ quyền lực lớn đồng thời cho thấy những xu hướng mới trong vấn đề Biển Đông. Bên cạnh đó, cuốn sách tóm tắt các tình huống hiện tại để thúc đẩy Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, phản ứng của các cường quốc và các khu vực đối với Sáng kiến này, các chiến lược và những thách thức chính trong tương lai gần. Cuốn sách cũng đề cập đến các vấn đề nóng hiện nay như an ninh phi truyền thống, tranh chấp Biển Đông và phân tích những mạo hiểm về cải tạo môi trường đầu tư.

Bài viết “*Tác động của Sáng kiến “Vành đai và Con đường” đối với không gian an ninh và phát triển của Việt Nam*” của tác giả Trần Văn Hùng (Tạp chí Khoa học xã hội, nhân văn và giáo dục, 2019) [22], Sáng kiến sẽ mở ra không gian mới cho tăng trưởng kinh tế toàn cầu, tạo ra những nền tảng mới cho thương mại và đầu tư quốc tế và đưa ra những cách thức mới để cải thiện quản trị kinh tế toàn cầu, trong đó có Việt Nam. BRI có thể tạo một số cơ hội cho Việt Nam kết nối với các quốc gia thông qua hệ thống kết cấu hạ tầng đã được xây dựng. Tuy nhiên Sáng

kiến sẽ tác động tiêu cực đến Việt Nam bao gồm tác động về (i) Chủ quyền lãnh thổ; (ii) An ninh quốc phòng; (iii) Tài chính, tiền tệ quốc gia; (iv) Văn hoá xã hội

Cuốn sách “一帶一路”倡议与全球能源互联“(Sáng kiến “Vành đai, Con đường” và kết nối năng lượng thế giới) của Lư Cường và Cộng sự năm 2021 [214] đã phân tích BRI như một bước tiến quan trọng trong việc xây dựng và mở rộng mạng lưới năng lượng toàn cầu. BRI không chỉ là một kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng mà còn là một nỗ lực nhằm kết nối các quốc gia trên khắp thế giới thông qua mạng lưới năng lượng, thúc đẩy hợp tác kinh tế và phát triển bền vững. Tác giả cũng đã mô tả việc BRI hỗ trợ các khu vực khác nhau trong việc phát triển kinh tế - xã hội bằng cách cung cấp năng lượng sạch, ổn định và giá cả phải chăng, đồng thời tạo ra các cơ hội hợp tác và phát triển mới giữa các quốc gia.

1.1.2. Các công trình nghiên cứu Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á

Bài viết “*Con đường Tơ lụa trên biển” trong lịch sử và sự hội nhập của Đông Nam Á*” của tác giả Dương Văn Huy, tạp chí nghiên cứu Đông Nam Á, số 10/2016 [26] đã cung cấp những cơ sở lịch sử hình thành “Con đường Tơ lụa trên biển” thời cổ đại, đánh dấu sự kết nối giao lưu về kinh tế, văn hóa giữa Đông và Tây trong lịch sử. Trong khi Trung Quốc ban hành các lệnh “hải cấm” thì vai trò của người Phương Tây trong sự hưng thịnh của “Con đường Tơ lụa trên biển” là rất lớn. Các cuộc phát kiến địa lý diễn ra khiến cho hoạt động thương mại phát triển. Bài viết cũng trình bày sự hội nhập của Đông Nam Á thông qua “Con đường Tơ lụa trên biển”. Sự phát triển của con đường này đã góp phần làm bùng nổ thời đại thương mại ở khu vực Đông Nam Á và thúc đẩy kinh tế hàng hóa ở khu vực.

Bài viết “*The roles and strategies of ASEAN in the Belt and Road Initiative*” của tác giả Sang Chul Park (Tạp chí Cuadernos europeos de Deusto, 2021) [176] tập trung vào việc nghiên cứu cụ thể về vai trò và chiến lược của ASEAN đối với BRI. Bài viết tách biệt chi tiết rằng ASEAN đã đóng một vai trò quan trọng trong việc triển khai BRI tại khu vực Đông Nam Á. Sự hợp tác chặt chẽ giữa ASEAN và Trung Quốc trong khuôn khổ của BRI đã dẫn đến việc đầu tư ngày càng nhiều vào

các dự án hạ tầng quan trọng tại khu vực này. Điều này đã tạo ra cơ hội cho việc cải thiện hạ tầng và kết nối giao thông trong ASEAN, tạo điều kiện thuận lợi cho tăng cường thương mại và phát triển kinh tế. Bài viết tiếp tục phân tích các chiến lược cụ thể mà ASEAN đã áp dụng để tận dụng lợi ích từ BRI trong khi đảm bảo bảo vệ lợi ích của chính họ và chủ quyền của các thành viên. Điều này bao gồm việc thúc đẩy mô hình hợp tác trong BRI để đảm bảo tính minh bạch, bền vững và cân nhắc về môi trường của các dự án hạ tầng. ASEAN cũng đã đề xuất các quy định và tiêu chuẩn chung để đảm bảo rằng các dự án BRI đáp ứng các tiêu chí này. Tác giả cũng đặc biệt chú ý đến tầm quan trọng của ngoại giao và hợp tác khu vực trong bối cảnh của BRI. ASEAN đã sử dụng vai trò của mình như một nền tảng để đối thoại và hợp tác giữa các quốc gia tham gia vào Sáng kiến này. Điều này đã giúp thúc đẩy sự hiểu biết và thỏa thuận chung về các vấn đề quan trọng liên quan đến BRI. Cuối cùng, bài viết đề cập đến các vấn đề liên quan đến phát triển bền vững và môi trường trong BRI. ASEAN đang làm việc chặt chẽ để đảm bảo rằng các dự án hạ tầng này không chỉ đem lại lợi ích ngắn hạn mà còn duy trì được sự bền vững và bảo vệ môi trường trong dài hạn.

Bài viết “*The Impact of the BRI on Trade and Investment in ASEAN*” của tác giả Sufian Jusoh (ASEAN Research Institute, 2018) [186] đã đánh giá về kinh tế và thương mại của BRI tới khu vực Đông Nam Á. Tác giả đã nhận định các khoản đầu tư của Trung Quốc vào các dự án BRI giúp cho ASEAN và các nước thành viên khắc phục vấn đề kết cấu hạ tầng không đầy đủ - vốn là trở ngại lớn cho tăng trưởng kinh tế khu vực cả ngắn hạn và dài hạn. Các dự án BRI, cùng với nguồn tài chính quốc tế, bao gồm cả từ Trung Quốc, giúp tăng mức đầu tư cần thiết vào các dự án kết cấu hạ tầng ở Đông Nam Á. Các dự án BRI cũng sẽ hỗ trợ và thu hút đầu tư vào các lĩnh vực như sản xuất, năng lượng và dịch vụ. Tuy nhiên, các dự án BRI cũng có thể góp phần vào sự mất cân bằng thương mại giữa ASEAN và Trung Quốc. Thương mại hàng hóa và dịch vụ giữa ASEAN và Trung Quốc sẽ tiếp tục có lợi cho Trung Quốc. Việc nhập khẩu hàng hóa phục vụ cho việc xây dựng các dự án BRI sẽ tiếp tục góp phần gây ra sự mất cân bằng có lợi cho Trung Quốc, ít nhất là cho đến khi hoàn thành các dự án BRI.

Bài viết “*Prospect of China's Energy Investment in Southeast Asia under the Belt and Road Initiative: A Sense of Ownership Perspective*” của tác giả XunpengShi (Energy Strategy Reviews, 2019) [206], đã đánh giá về đầu tư năng lượng, về thương mại và dịch vụ điển hình như: Về đánh giá khả năng đầu tư năng lượng tại khu vực Đông Nam Á. Tác giả đã xem xét hiện trạng đầu tư của Trung Quốc vào lĩnh vực năng lượng của ASEAN. Bài viết cũng thảo luận về các vấn đề đầu tư của Trung Quốc vào lĩnh vực năng lượng ở ASEAN với hai trường hợp đầu tư ở Myanmar. Các dự án năng lượng, đặc biệt là các dự án thủy điện, thường có tác động sâu sắc đến kinh tế và môi trường và do đó thường có xu hướng gây tranh cãi. Ngoài ra, dựa trên nghiên cứu về đầu tư ra nước ngoài của Trung Quốc trong lĩnh vực năng lượng của ASEAN, tác giả đã rút ra hàm ý chính sách cho Trung Quốc.

Cuốn sách “*Under Beijing's Shadow: Southeast Asia's China Challenge*” (Nhà xuất bản Rowman & Littlefield, 2020), được viết bởi Murray Hiebert [160], một chuyên gia về Đông Nam Á. Cuốn sách này đã mang đến một cái nhìn sâu sắc và chi tiết về ảnh hưởng ngày càng tăng của Trung Quốc trong khu vực Đông Nam Á. Cuốn sách không chỉ phân tích về chiến lược mà còn đánh giá về cách các quốc gia trong khu vực phản ứng với sự lớn mạnh của Trung Quốc, từ các khía cạnh kinh tế, chính trị, đến an ninh. Nội dung chính của cuốn sách bao gồm việc mô tả chi tiết về cách thức Trung Quốc sử dụng sức mạnh kinh tế và ngoại giao để mở rộng ảnh hưởng tại các quốc gia Đông Nam Á. Tác phẩm cũng chú trọng đến phản ứng của các quốc gia trong khu vực như Việt Nam, Philippines, và Malaysia, những nước đang cố gắng cân bằng giữa việc hợp tác và giữ vững chủ quyền trước sức ép từ Trung Quốc. Đặc biệt, cuốn sách còn phân tích ảnh hưởng của BRI đối với cân bằng quyền lực và an ninh trong khu vực Đông Nam Á. Sự thâm nhập của Trung Quốc không chỉ gây ra những thách thức về an ninh mà còn đặt ra những câu hỏi về tương lai của quan hệ quốc tế và hợp tác đa phương trong khu vực. Ngoài ra, cuốn sách cũng đề cập đến vai trò của các cường quốc khác, đặc biệt là Mỹ, trong việc duy trì cân bằng quyền lực và ổn định khu vực. Cuối cùng, cuốn sách thảo luận về các thách thức và cơ hội đối với các quốc gia Đông Nam Á trong việc đối mặt và

tương tác với Trung Quốc, cung cấp một cái nhìn toàn diện về quan hệ quốc tế phức tạp và đầy thách thức ở khu vực này.

Về khó khăn khi thực hiện Sáng kiến tại khu vực Đông Nam Á, Bài viết “*China’s Belt and Road Finds Southeast Asia a Tough Slog*” tác giả Murray Hiebert (Viện nghiên cứu Iseas Yusof Ishak Institute số 95, 2020) [159], cho thấy Trung Quốc đã phải đối mặt với những thách thức to lớn trong việc thực hiện các dự án ở những quốc gia cần đầu tư nhất ở khu vực Đông Nam Á. Những khó khăn đó liên quan đến lãi suất cho các khoản vay, việc tiếp cận đất đai, đáp ứng các yêu cầu của luật đầu tư trong nước và giải quyết những lo ngại về suy thoái môi trường. Trung Quốc dường như đã nghe thấy một số chỉ trích từ các quốc gia Đông Nam Á và Chủ tịch Tập Cận Bình đã cam kết kiểm soát tham nhũng và tăng cường tính minh bạch của Sáng kiến trong bài phát biểu của mình tại hội nghị BRI ở Trung Quốc vào năm 2019. Mức tài trợ của Trung Quốc cho các dự án BRI ở Đông Nam Á dường như đã bắt đầu giảm kể từ năm 2015 và dự kiến sẽ giảm hơn nữa khi Trung Quốc tìm cách thúc đẩy phục hồi kinh tế trong nước sau đại dịch COVID-19.

Bài viết “*The Digital Silk Road and China’s Technology Influence in Southeast Asia*” của tác giả Dai Mochinaga (Council on Foreign Relations, 2021) [95], đã đánh giá về “Con đường Tơ lụa kỹ thuật số” của Sáng kiến tác động đến khu vực Đông Nam Á. Tác giả đã nhận định rằng Trung Quốc rõ ràng mong muốn mở rộng ảnh hưởng của mình đối với sự phát triển công nghệ của Đông Nam Á thông qua “Con đường Tơ lụa kỹ thuật số” (DRS). DSR cũng là một phần trong chiến lược của Trung Quốc nhằm biến các công ty công nghệ của họ trong các lĩnh vực như trí tuệ nhân tạo, viễn thông thế hệ thứ năm (5G) và các dự án thành phố thông minh, trở thành những người chơi cạnh tranh toàn cầu và thuyết phục các khu vực khác trên thế giới áp dụng các tiêu chuẩn công nghệ của Trung Quốc.

Cuốn sách “*China - ASEAN Information Harbor: The Digital Silk Road from Guaxing to Southeast Asia*” năm 2021 [86] đã nhận định rằng “Con đường Tơ lụa kỹ thuật số” của Trung Quốc là một phần quan trọng của BRI, nhằm thúc đẩy kết nối kỹ thuật số chiến lược khắp khu vực Châu Á - Thái Bình Dương trong bối cảnh cạnh tranh địa - chính trị. Sáng kiến này làm nổi bật vai trò của Trung Quốc trong

lĩnh vực công nghệ thông tin và giao tiếp, cũng như sự hợp tác với các công ty internet nội địa như Alibaba và Tencent để tạo dựng hệ thống kỹ thuật số riêng tại Đông Nam Á. Các công ty công nghệ Trung Quốc đang tích cực đầu tư vào hạ tầng kỹ thuật số và thị trường kỹ thuật số ở Đông Nam Á, như thanh toán điện tử và thương mại điện tử, với Alibaba và Tencent đã đầu tư hơn 12 tỷ USD từ năm 2015, gây ảnh hưởng lớn tới kinh tế internet khu vực. Họ cũng dẫn đầu trong phát triển mạng 5G và điện toán đám mây, với Huawei triển khai thử nghiệm 5G đầu tiên ở Thái Lan và Alibaba Cloud mở trung tâm dữ liệu tại Indonesia. Tuy nhiên, việc kiểm soát dữ liệu lớn bởi các công ty Trung Quốc đặt ra rủi ro chiến lược về việc chia sẻ dữ liệu cá nhân, chính phủ và tài chính với chính phủ Trung Quốc. Các quốc gia Đông Nam Á ngày càng ý thức về nguy cơ liên quan đến an ninh và sự riêng tư của dữ liệu từ việc đầu tư vào hạ tầng kỹ thuật số của Trung Quốc. Nhìn chung, cuốn sách này có thể cung cấp thông tin chi tiết và sâu sắc về cách Trung Quốc đang sử dụng công nghệ và kỹ thuật số để mở rộng ảnh hưởng của mình trong khu vực Đông Nam Á thông qua “Con đường Tơ lụa” kỹ thuật số”.

Luận văn *“Tác động của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á: Trường hợp của Lào, Myanmar và Campuchia”* của tác giả Sau Ying Ho năm 2022 [116], tác giả đã cung cấp bức tranh toàn diện về ảnh hưởng của BRI đối với Lào, Myanmar và Campuchia, ba quốc gia Đông Nam Á có vị trí chiến lược, giáp với Trung Quốc. BRI, một kế hoạch phát triển quy mô lớn và mạng lưới hạ tầng, đã được liên kết với sự tăng trưởng kinh tế và những hậu quả tiêu cực như khủng hoảng nợ quốc gia và nạn buôn người. Bằng cách sử dụng phương pháp nghiên cứu trường hợp so sánh, luận án đã điều tra về hậu quả kinh tế, xã hội và môi trường của BRI tại những quốc gia này, sử dụng lý thuyết phụ thuộc làm khung. Luận văn tiến hành các nghiên cứu trường hợp về Đường sắt Trung Quốc - Lào (Lào), Dự án Thủy điện Liên hoàn sông Nam Ou (Lào), Dự án Đường ống Dầu khí (Myanmar), Đập Myitsone (Myanmar) và các Khu Kinh tế Đặc biệt (SEZs) tại những quốc gia này, điều tra về ảnh hưởng của BRI đến sự phụ thuộc kinh tế của họ vào Trung Quốc và mối liên hệ với nạn buôn người trong khu vực.

Bài viết “*China’s Belt and Road Initiative with ASEAN Countries: Examining the Trade Cooperation and Impact of Coronavirus*” của hai tác giả Mohd Haniff Jedin và Meng Di Zhang năm 2022 (International Journal on Belt and Road Initiative China and the World Ancient and Modern Silk Road, Vol. 04, No. 04) [156] đã đánh giá tác động đại dịch COVID 19 đến các quốc gia Đông Nam Á. Bài viết phân tích ảnh hưởng của đại dịch coronavirus đối với các dự án BRI ở các nước ASEAN. Đại dịch gây ra sự chậm trễ trong nhiều dự án BRI do các lệnh phong tỏa và hạn chế đi lại, ảnh hưởng đến tiến độ và phát triển kết cấu hạ tầng. Điều này tác động đáng kể đến hợp tác thương mại và kinh tế giữa Trung Quốc và các nước ASEAN. Bài viết cũng cung cấp số liệu cụ thể về ảnh hưởng của đại dịch lên thương mại: năm 2020, dù gặp thách thức từ đại dịch, tổng giá trị nhập khẩu và xuất khẩu giữa Trung Quốc và ASEAN đã tăng đáng kể, đạt 684.60 tỷ USD, tăng 6.7% so với năm trước, thể hiện sự phục hồi và tăng trưởng trong hợp tác thương mại giữa hai bên trong bối cảnh kinh tế toàn cầu gặp khó khăn do đại dịch.

1.2. Kết quả tình hình nghiên cứu và những vấn đề luận án tập trung nghiên cứu

1.2.1. Kết quả tình hình nghiên cứu

1.2.1.1. Thành tựu nghiên cứu đã đạt được

Qua tổng quan bước đầu tình hình nghiên cứu, tác giả nhận thấy các công trình liên quan đến chủ đề nghiên cứu của luận án đem đến một kho tài liệu phong phú và đa dạng, chứng tỏ sự quan tâm rất lớn của cộng đồng nghiên cứu đối với chủ đề này. Việc tổng quan bước đầu về tình hình nghiên cứu đã giúp tác giả nhận thấy rằng nhiều vấn đề liên quan đến chủ đề đã được tiếp cận, đề cập, và giải quyết ở những mức độ khác nhau.

Về nguồn tư liệu, các nghiên cứu về Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, cả trong và ngoài nước, đã tạo ra một kho tài liệu phong phú và đa dạng. Các nguồn tài liệu bao gồm sách, đề tài khoa học ở các cấp độ khác nhau, các sách tham khảo và chuyên khảo, các bài báo khoa học được đăng trên các tạp chí chuyên ngành và tạp chí điện tử. Kết quả nghiên cứu từ các công trình này cung cấp cho nghiên cứu sinh

những tư liệu khoa học sâu rộng về BRI để nghiên cứu sinh có thể sử dụng và kế thừa trong việc xây dựng luận án.

Về cách tiếp cận và phương pháp nghiên cứu, các nghiên cứu về BRI đã được tiếp cận từ nhiều góc độ khác nhau, cho thấy sự đa dạng trong việc nghiên cứu về BRI. Các công trình đã sử dụng nhiều phương pháp như phương pháp lịch sử, logic, phân tích, tổng hợp, tổng kết thực tiễn, và điều tra xã hội học. Điều này đã cho nghiên cứu sinh cơ hội để nghiên cứu BRI từ nhiều khía cạnh khác nhau, đảm bảo tính toàn diện và khoa học của nghiên cứu.

Về nội dung, các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước liên quan đến chủ đề nghiên cứu hết sức phong phú, điều đó chứng tỏ sự quan tâm rất lớn của chủ đề mà luận án lựa chọn.

Thứ nhất, có nhiều nghiên cứu đã tập trung nghiên cứu cơ sở hình thành của Sáng kiến, bao gồm việc xem xét nguồn gốc, lý do ra đời, và quá trình phát triển của BRI. Những công trình này đã giúp tạo nên một cơ sở quan trọng cho luận án, cung cấp thông tin đáng tin cậy về bối cảnh ra đời BRI.

Thứ hai, trong quá trình tổng quan, tác giả đã xác định một số công trình nghiên cứu trực tiếp liên quan đến Sáng kiến. Những công trình này đã tiếp cận và phân tích một loạt các nhân tố tác động đến BRI, bao gồm cả mục tiêu, nội dung chính sách, và các hoạt động triển khai của BRI cũng như những tác động đến khu vực. Những tài liệu này đã cung cấp thông tin cụ thể và chi tiết về các khía cạnh quan trọng của luận án, là nguồn tài liệu đáng tin cậy và rất hữu ích cho nghiên cứu sinh trong việc xây dựng nội dung của luận án.

Thứ ba, các công trình nghiên cứu này cũng đem lại nhiều luận điểm và ý kiến khác nhau của BRI. Có những quan điểm trái chiều về cách tiếp cận, và tiềm năng phát triển của Sáng kiến. Việc tiếp thu những ý kiến đa dạng này giúp nghiên cứu sinh có cái nhìn đa chiều và phong phú hơn về BRI, từ đó có thể đưa ra được các ý kiến tổng hợp, khách quan, và có chọn lọc của riêng mình.

Tóm lại, tình hình nghiên cứu về chủ đề của luận án đã được tổng quan một cách cẩn thận. Các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước đã đóng góp một lượng lớn thông tin và kiến thức quý báu, từ đó giúp nghiên cứu sinh xây dựng nền

tảng cơ bản cho luận án. Sự đa dạng trong quan điểm và ý kiến cũng đã thúc đẩy quá trình nghiên cứu trở nên phong phú và sâu sắc hơn đến chủ đề nghiên cứu, giúp luận án được tiếp cận, đề cập, giải quyết ở những mức độ khác nhau.

1.2.1.2. Khoảng trống nghiên cứu của các công trình đã công bố

Tổng quan về tình hình nghiên cứu đã cho thấy rằng, mặc dù đã có nhiều nghiên cứu và đánh giá từ nhiều góc độ khác nhau liên quan đến Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, nhưng vẫn còn nhiều khía cạnh cần tiếp tục nghiên cứu và cập nhật để hiểu rõ hơn về tác động và ảnh hưởng của BRI đến các khu vực trên thế giới nói chung và Đông Nam Á nói riêng.

Thứ nhất, mặc dù đã có nghiên cứu đánh giá tác động của BRI đến khu vực Đông Nam Á, nhưng chưa một tài liệu phân tích và đánh giá tổng thể sau 10 năm thực hiện Sáng kiến. Đặc biệt, cần xem xét cách BRI ảnh hưởng đến tất cả các lĩnh vực như kinh tế, văn hoá, chính trị, xã hội và với liên kết hợp tác ASEAN.

Thứ hai, việc cập nhật thông tin về những khó khăn gặp phải trong quá trình thực hiện Sáng kiến là rất quan trọng. Sự xuất hiện của các chiến lược đối trọng từ Châu Âu và Mỹ, cũng như các biến động địa - chính trị hiện nay như xung đột Nga - Ukraina, cạnh tranh Mỹ - Trung, và vấn đề Đài Loan có thể ảnh hưởng đến tiến trình thực hiện Sáng kiến “Vành đai, Con đường”. Điều này đòi hỏi sự đánh giá liên tục và cập nhật về tình hình toàn cầu để hiểu rõ hơn về tác động của những biến đổi này đối với BRI.

Thứ ba, cần thực hiện các nghiên cứu dự báo và xây dựng các kịch bản về tương lai của “Vành đai, Con đường”. Việc này sẽ giúp dự đoán các cơ hội phát triển tiềm năng, những thách thức mà Sáng kiến có thể gặp phải, và cách để ứng phó với chúng trong thời gian tới. Điều này có thể giúp các quốc gia tham gia và đặc biệt là Việt Nam chuẩn bị kế hoạch và chủ động ứng phó với các tình huống có thể xảy ra.

1.2.2. Những vấn đề luận án tập trung nghiên cứu

Trên cơ sở kế thừa những giá trị của các công trình đã công bố, khoảng trống nghiên cứu của vấn đề nghiên cứu, luận án tập trung nghiên cứu các nội dung sau:

- Phân tích có hệ thống “Vành đai, Con đường” sau 10 năm triển khai: nội dung, mục tiêu, bản chất, phương án triển khai. Bên cạnh đó, làm rõ quá trình triển khai của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” từ năm 2013 đến 2023 một cách tổng thể, toàn diện trên 5 khía cạnh chính về kết nối chính sách, kết nối kết cấu hạ tầng, kết nối tiền tệ, kết nối thương mại và kết nối nhân dân.

- Nhận diện toàn diện, sâu sắc, có tính hệ thống quá trình Trung Quốc triển khai “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á từ năm 2013 đến 2023; nêu rõ những tác động tích cực và tiêu cực đến khu vực Đông Nam Á sau 10 năm triển khai tại khu vực trên tất cả các lĩnh vực từ an ninh, chính trị, văn hoá - xã hội và đối với liên kết hợp tác ASEAN.

- Chỉ ra những thuận lợi và khó khăn của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” hiện nay. Từ đó đưa ra những kịch bản, dự báo xu hướng vận động của Sáng kiến trong thời gian tới.

- Làm rõ quá trình Việt Nam tham gia vào “Vành đai, Con đường” từ năm 2013 đến 2023; luận giải cập nhật, có tính hệ thống ứng phó chính sách của Việt Nam khi tham gia vào “Vành đai, Con đường”; đánh giá những tác động của “Vành đai, Con đường” đối với Việt Nam; đề xuất khuyến nghị chính sách đối với Việt Nam khi tham gia “Vành đai, Con đường” nói riêng, quan hệ toàn diện với Trung Quốc nói chung.

Chương 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ NHỮNG NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG TỚI SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG” Ở ĐÔNG NAM Á

2.1. Cơ sở lý luận của việc hình thành Sáng kiến “Vành đai, Con đường”

2.1.1. Chủ nghĩa hiện thực (Realism)

Chủ nghĩa hiện thực là một trong những trường phái lý thuyết quan trọng trong quan hệ quốc tế, được hình thành từ lâu đời và có ảnh hưởng mạnh mẽ đối với tư duy hoạch định chính sách đối ngoại của các quốc gia. Mặc dù có nhiều phân nhánh khác nhau, nhìn chung các nhà hiện thực chia sẻ các giả định chủ yếu sau:

Chủ thể chính 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. Về bản chất, hệ thống quan hệ quốc tế là một hệ thống vô chính phủ, không tồn tại một quyền lực đứng trên các quốc gia nhằm điều chỉnh và quản lý mối quan hệ lẫn nhau. Chính vì vậy, theo Jill Steans và Lloyd Pettiford mục tiêu của các quốc gia là tìm cách nâng cao quyền lực nhằm tự đảm bảo an ninh và sự tồn tại của mình trong hệ thống thông qua việc cố gắng giành được càng nhiều nguồn lực càng tốt [132]. Điều này dẫn tới việc các quốc gia luôn ở trong thế cạnh tranh và đối đầu lẫn nhau (trong nhiều trường hợp dưới hình thức chiến tranh, xung đột vũ trang) nhằm theo đuổi lợi ích quốc gia dưới dạng quyền lực, khiến cho các quốc gia không thể duy trì việc hợp tác một cách lâu dài. Lợi ích quốc gia trở thành định hướng và ưu tiên cho mọi chính sách đối ngoại [37, tr.25].

Quan điểm đề cao quyền lực như một mục đích mà mọi quốc gia muốn đạt đến không mới. Những luận điểm tương tự đã được thể hiện trong các tác phẩm nổi tiếng của các học giả từ Châu Âu sang Châu Á, bao gồm Thucydides, Machiavelli, Thomas Hobbes, và Hàn Phi Tử. Tuy nhiên, chủ nghĩa hiện thực trở thành một lý thuyết được đặc biệt quan tâm trong giới học giả là hệ quả của hai cuộc chiến tranh thế giới diễn ra cách nhau chưa đến 25 năm trong nửa đầu thế kỷ 20. Hai cuộc chiến này đã làm phá sản kỳ vọng tiến tới một thể chế chính phủ toàn cầu và một nền

“hòa bình vĩnh cửu” mà các nhà lý tưởng mong muốn. Trong góc nhìn của chủ nghĩa hiện thực, quyền lực không chỉ là phương tiện để các quốc gia đạt đến các mục tiêu của mình mà tự nó cũng chính là một mục tiêu.

Thứ nhất, quyền lực là động lực cho các chính sách đối ngoại của mỗi quốc gia. Hans Morgenthau, một trong những học giả điển hình của tư tưởng hiện thực, đã khẳng định rằng “Chính trị thế giới, giống như tất cả hình thái chính trị khác, là cuộc chiến để đạt quyền lực. Mục đích cuối cùng của chính trị quốc tế, dù nằm ở đâu cũng là quyền lực” [158]. *Thứ hai*, theo nhà lý luận Mearsheimer, quyền lực được định nghĩa là khả năng ảnh hưởng và thay đổi hành vi của các quốc gia hay tổ chức khác theo lợi ích của mình. Trong một thế giới vô chính phủ, các quốc gia cố gắng tích lũy quyền lực để đảm bảo an ninh và sinh tồn của mình, dẫn đến “thế lưỡng nan về an ninh” [151].

Chủ nghĩa hiện thực cổ điển nhấn mạnh bản chất ích kỷ và ham muốn quyền lực của con người là nguyên nhân chính khiến các quốc gia theo đuổi quyền lực và chiến tranh [158]. Ngược lại, chủ nghĩa tân hiện thực (structural realism) tập trung vào cấu trúc của hệ thống quốc tế, cho rằng sự phân bố quyền lực giữa các quốc gia là yếu tố then chốt đối với an ninh quốc gia [197].

Stephen Walt lập luận rằng chính sách cân bằng quyền lực thật ra bắt nguồn từ sự sợ hãi đối với các mối đe dọa, hơn là sức mạnh tuyệt đối của một quốc gia [196]. Randall Schweller thì cho rằng các quốc gia nhỏ thường theo đuổi chính sách phù thịnh (bandwagoning) thay vì cân bằng quyền lực [178]. Mặc dù quá trình toàn cầu hóa và sự gia tăng hợp tác quốc tế đang làm thay đổi cảnh quan chính trị quốc tế, chủ nghĩa hiện thực vẫn giữ được sức sống của mình nhờ khả năng tự điều chỉnh và bổ sung các lý thuyết mới như chủ nghĩa tân hiện thực.

Tham chiếu vào BRI ta có thể thấy mục tiêu của Sáng kiến này:

(1) *Mở rộng ảnh hưởng quốc tế*: Qua việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng quốc tế, Trung Quốc tăng cường sự hiện diện và ảnh hưởng của mình tại các quốc gia thuộc BRI, từ đó thúc đẩy lợi ích kinh tế và chiến lược.

(2) *Tăng cường quyền lực mềm*: BRI không chỉ là một sáng kiến kinh tế mà còn là phương tiện để Trung Quốc tăng cường quyền lực mềm, qua việc phát triển

quan hệ đối tác, tăng cường giao lưu văn hóa và giáo dục, và thúc đẩy hình ảnh của Trung Quốc như một quốc gia có trách nhiệm và hợp tác.

(3) *Đảm bảo an ninh năng lượng và nguyên liệu*: Việc xây dựng các tuyến đường mới và cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông giúp Trung Quốc đa dạng hóa nguồn cung cấp năng lượng và nguyên liệu thô, giảm sự phụ thuộc vào các tuyến đường biển và điểm nghẽn chiến lược như eo biển Malacca.

(4) *Tạo đối trọng chiến lược*: BRI cũng được xem như một phần của nỗ lực tạo đối trọng với ảnh hưởng của các cường quốc khác, đặc biệt là Mỹ và các đối tác của họ, qua việc tăng cường quan hệ với các quốc gia ở Trung Á, Đông Nam Á, châu Phi và châu Âu.

2.1.2. Chủ nghĩa tự do (Liberalism)

Chủ nghĩa tự do (liberalism) hay cách “tiếp cận tự do” là một trong những trường phái quan trọng trong lý thuyết quan hệ quốc tế. Xuất hiện từ thời kỳ cải cách tôn giáo thế kỷ 16 ở Châu Âu, chủ nghĩa tự do đã phát triển thành một trường phái gồm nhiều nhánh tư tưởng khác nhau mặc dù cùng chung những giả định cơ bản. Chủ nghĩa tự do đề cao vai trò của các cá nhân, hạn chế vai trò của nhà nước, nhấn mạnh nguyên tắc thượng tôn pháp luật đồng thời bảo vệ các quyền tự do dân sự cá nhân, quyền sở hữu tư nhân... Theo đó, đối với chính trị trong nước, chủ nghĩa tự do cho rằng các chính thể cần tôn trọng và bảo vệ quyền tự do của các cá nhân, đặc biệt là các quyền tự do dân sự, đồng thời hạn chế sự can thiệp của nhà nước vào các hoạt động của nền kinh tế.

Trong chính trị quốc tế, chủ nghĩa tự do đề cao khả năng hợp tác giữa các quốc gia để đạt được lợi ích chung, trái ngược với chủ nghĩa hiện thực, vốn nhấn mạnh bản chất cạnh tranh và xung đột. Các nhà tư tưởng tự do như Immanuel Kant đã lập luận rằng các nền dân chủ tự do có xu hướng ít xảy ra chiến tranh với nhau, từ đó hình thành lý thuyết hòa bình dân chủ. Kant tin rằng một trật tự quốc tế dựa trên các nguyên tắc tự do và pháp quyền sẽ tạo điều kiện cho một nền hòa bình bền vững [135].

Andrew Moravcsik [157] trong công trình của mình (*The Choice for Europe: Social Purpose and State Power from Messina to Maastricht*) đã chỉ ra rằng các yếu

tổ chính trị đối nội có tác động lớn đến chính sách đối ngoại. Ông cho rằng nhà nước không phải là một thực thể đơn nhất mà là một “hộp đen” phức tạp, nơi các quyết định chính sách được hình thành thông qua sự tương tác giữa nhiều chủ thể khác nhau trong xã hội. Quan điểm này được ủng hộ bởi các lý thuyết như “trò chơi hai tầng nấc” của Robert Putnam, nhấn mạnh rằng các nhà lãnh đạo phải đàm phán cả ở cấp độ quốc tế và trong nước để đạt được thỏa thuận có lợi [171].

Stefan Schirm cũng nhấn mạnh vai trò của các nhóm lợi ích và yếu tố xã hội trong việc hình thành chính sách đối ngoại. Theo ông, sự tương tác giữa các nhóm lợi ích trong nước và chính quyền sẽ ảnh hưởng đáng kể đến cách mà quốc gia đó hành xử trên trường quốc tế [177]. Điều này phản ánh một khía cạnh quan trọng của chủ nghĩa tự do: các quốc gia có thể hợp tác và điều chỉnh hành vi để đạt được các mục tiêu chung thông qua các thể chế quốc tế và sự tham gia của các tổ chức phi chính phủ.

Chủ nghĩa tự do, với sự nhấn mạnh vào hợp tác và tiến bộ, cung cấp một cách tiếp cận lạc quan hơn về quan hệ quốc tế so với chủ nghĩa hiện thực. Mặc dù quá trình toàn cầu hóa và sự gia tăng của các thể chế quốc tế đã củng cố nhiều nguyên lý của chủ nghĩa tự do, vẫn còn nhiều tranh luận về việc liệu lý thuyết này có thể giải thích đầy đủ các hiện tượng chính trị quốc tế hiện đại hay không.

Nhìn vào BRI, có thể thấy BRI như một cơ hội để tăng cường hợp tác quốc tế thông qua việc xây dựng cơ sở hạ tầng và kết nối kinh tế giữa Trung Quốc và các quốc gia đối tác. Sáng kiến này được coi là một cách thức để thúc đẩy sự phát triển kinh tế chung và tăng cường mối quan hệ hòa bình thông qua tăng trưởng kinh tế. BRI được xem là một bước đi nhằm mở rộng tự do thương mại và đầu tư, với việc xây dựng hạ tầng giao thông, logistics và kết nối kinh tế, giúp giảm chi phí giao dịch và thúc đẩy trao đổi thương mại giữa các quốc gia.

2.1.3. Chủ nghĩa Mác - xít mới (Neo-Marxism)

Các quan điểm của Marx và Lenin đã được vận dụng và phát triển trong Lý thuyết Phụ thuộc, Chủ nghĩa Cấu trúc và các quan điểm của Immanuel Wallerstein về Hệ thống Thế giới, thường được gọi chung là Chủ nghĩa Mác-xít mới. Sự hình thành và phát triển của Lý thuyết Phụ thuộc xuất hiện tương đối muộn, bắt đầu nổi

lên và mạnh nhất trong những thập niên 1950-1960. Theo lý thuyết này, xu hướng phân hóa giàu nghèo quy định địa vị khác nhau giữa các quốc gia và dẫn đến sự phân tầng trong hệ thống thế giới. Trong hệ thống thế giới, các nước phát triển đóng vai trò chi phối, còn các nước đang phát triển đóng vai trò phụ thuộc. Sự phân tầng này được các học giả lý thuyết phụ thuộc mô tả bằng nhiều hình thức khác nhau như trung tâm và ngoại vi, quốc gia chi phối và phụ thuộc, trung tâm và vệ tinh. Học giả Paul Baran, chịu ảnh hưởng của Lenin về Chủ nghĩa đế quốc, đã coi đây là hệ thống đế quốc, trong đó các nước giàu nô dịch và bóc lột các nước nghèo [74]. Các nước phát triển cố gắng duy trì hệ thống phân tầng này bởi vì nó có lợi cho họ [107].

Cấu trúc phân tầng này tạo thành một trật tự chi phối quan hệ giữa các quốc gia, buộc các quan hệ liên quốc gia đi vào quỹ đạo và trật tự của hệ thống, tức là theo ý chí và lợi ích của các nước phát triển ở tầng trên. Điều này cho phép sự chi phối và thống trị của các nước phát triển đối với các nước đang phát triển. Hình thức thống trị này trong thời hiện đại còn được gọi là chủ nghĩa đế quốc mới hay chủ nghĩa thực dân mới, trong đó sự yếu kém về kinh tế dẫn đến địa vị thấp kém về chính trị. Immanuel Wallerstein trong tác phẩm “The Modern World-System” phân tích cách các nước trung tâm chi phối và khai thác các nước ngoại vi, nhấn mạnh vào sự bất bình đẳng và phụ thuộc kinh tế giữa các quốc gia [195]. Samir Amin cũng phát triển thêm ý tưởng về sự phụ thuộc và bất bình đẳng toàn cầu, nhấn mạnh vào các quá trình tích lũy vốn ở các nước phát triển dựa trên sự bóc lột các nước đang phát triển [66].

Những lý thuyết này cung cấp góc nhìn sâu sắc về mối quan hệ phức tạp giữa các quốc gia trong hệ thống thế giới hiện đại và cách thức mà sự bất bình đẳng kinh tế toàn cầu được duy trì và tái sản xuất.

Trên thực tế, BRI như một công cụ mà Trung Quốc sử dụng để tăng cường ảnh hưởng kinh tế và chính trị của mình đối với các quốc gia đang phát triển. Lý thuyết này nhấn mạnh mối quan hệ không cân bằng giữa các quốc gia phát triển và đang phát triển, với việc các quốc gia đang phát triển trở nên phụ thuộc vào công nghệ, vốn, và thị trường của các quốc gia phát triển. Trong bối cảnh BRI, điều này có thể dẫn đến tình trạng các quốc gia tham gia dự án trở nên phụ thuộc vào Trung

Quốc về cả kinh tế lẫn chính trị, từ đó ảnh hưởng đến tự chủ và quyết định chính sách quốc gia của họ.

2.1.4. Chủ nghĩa kiến tạo (Constructivism)

Chủ nghĩa kiến tạo, phát triển mạnh mẽ sau Chiến tranh Lạnh, được định hình bởi các học giả như Alexander Wendt, Peter Katzenstein và Friedrich Kratochwil, đưa ra quan điểm rằng thực tại trong quan hệ quốc tế được xây dựng thông qua quá trình xã hội hóa. Lý thuyết này nhấn mạnh vai trò của ý thức, bản sắc, và các khái niệm xã hội trong việc hình thành và duy trì quan hệ giữa các quốc gia. Theo đó, nhận thức của con người đóng vai trò quan trọng trong việc biến đổi thực tiễn quan hệ quốc tế, khi sự khác biệt trong nhận thức có thể dẫn đến các cách tiếp cận và hành động khác nhau. Alexander Wendt, trong tác phẩm “Social Theory of International Politics”, lập luận rằng “vô chính phủ là do các quốc gia tạo ra”, cho thấy các cấu trúc quyền lực và an ninh là sản phẩm của nhận thức và hành động con người [198].

Peter Katzenstein, trong tác phẩm “The Culture of National Security” phân tích cách mà bản sắc và chuẩn mực văn hóa ảnh hưởng đến chính sách an ninh quốc gia. Katzenstein lập luận rằng an ninh quốc gia không chỉ được định hình bởi các yếu tố vật chất như sức mạnh quân sự hay kinh tế mà còn bởi những yếu tố phi vật chất như bản sắc văn hóa và các chuẩn mực xã hội. Ông chỉ ra rằng các quốc gia có bản sắc và chuẩn mực văn hóa khác nhau sẽ có cách tiếp cận và phản ứng khác nhau trước các mối đe dọa an ninh. Ví dụ, các quốc gia có truyền thống tự do và dân chủ có thể ưu tiên các biện pháp an ninh dựa trên pháp quyền và hợp tác quốc tế, trong khi những quốc gia có bản sắc tập trung vào chủ quyền và quyền lực nhà nước có thể nhấn mạnh các biện pháp an ninh cứng rắn hơn [136].

Friedrich Kratochwil, với “Rules, Norms, and Decisions”, nhấn mạnh vai trò của quy tắc và chuẩn mực trong việc định hình hành vi quốc tế. Kratochwil cho rằng các quy tắc không chỉ là những ràng buộc bên ngoài mà còn là các yếu tố nội tại ảnh hưởng đến cách mà các quốc gia hiểu và tương tác với thế giới xung quanh. Ông lập luận rằng các quyết định chính sách không chỉ dựa trên các lợi ích vật chất

mà còn bị ảnh hưởng bởi các quy tắc và chuẩn mực xã hội được chia sẻ bởi cộng đồng quốc tế [138].

Chủ nghĩa Kiến tạo khác biệt với các lý thuyết như Chủ nghĩa Hiện thực và Chủ nghĩa Tự do, vốn nhấn mạnh ảnh hưởng của hoàn cảnh vật chất. Chủ nghĩa kiến tạo mang tính chủ quan hơn, đề cao vai trò của ý thức trong việc định hình thực tiễn. Trong quan hệ quốc tế, chủ thể không chỉ giới hạn ở quốc gia mà còn mở rộng ra cá nhân, giới tinh hoa và các phong trào xã hội, những người này phổ biến các ý tưởng, giá trị và chuẩn mực ra ngoài xã hội và đấu trường quốc tế. Các yếu tố này không chỉ hình thành thực tiễn xã hội mà còn ảnh hưởng ngược lại, định hình hành vi của các quốc gia trong môi trường quốc tế.

(1) Trong bối cảnh BRI của Trung Quốc, chủ nghĩa kiến tạo có thể giúp giải thích vì sao các quốc gia tham gia hoặc ủng hộ sáng kiến này không chỉ dựa trên lợi ích kinh tế mà còn dựa trên việc nhận diện và xác định lại mối quan hệ với Trung Quốc. Qua đó, BRI không chỉ là một dự án phát triển kinh tế mà còn là công cụ để Trung Quốc và các quốc gia đối tác tạo dựng và củng cố bản sắc chính trị và văn hóa của mình.

(2) Chủ nghĩa kiến tạo cũng nhấn mạnh tới việc các quốc gia xây dựng quan hệ dựa trên các chuẩn mực, giá trị chung, và sự hiểu biết lẫn nhau. Điều này giúp lý giải tại sao một số quốc gia có thể chấp nhận hoặc thậm chí chủ động tham gia vào các dự án dưới BRI không chỉ vì lợi ích kinh tế trực tiếp mà còn vì muốn được nhìn nhận là một phần của một trật tự thế giới mới đang được hình thành, nơi mà Trung Quốc đóng vai trò trung tâm.

(3) Qua chủ nghĩa kiến tạo, việc phân tích BRI không chỉ giới hạn ở việc đánh giá tác động kinh tế mà còn mở rộng sang việc hiểu sâu hơn về cách thức mà BRI tác động đến bản sắc quốc gia, quan hệ quốc tế, và cấu trúc quyền lực toàn cầu từ một góc độ xã hội và văn hóa.

2.2. Khung lý thuyết

Chủ nghĩa hiện thực, chủ nghĩa tự do, chủ nghĩa Mác - xít mới, và chủ nghĩa kiến tạo có thể được áp dụng vào Sáng kiến “Vành đai, Con đường” nhằm hiểu rõ

hơn về cách thức và mục tiêu và tác động của BRI, cũng như cách các quốc gia và tổ chức quốc tế có thể tương tác với BRI.

Chủ nghĩa hiện thực nhấn mạnh vào quyền lực và lợi ích quốc gia, coi trọng việc tăng cường vị thế và an ninh. Áp dụng vào BRI, chủ nghĩa hiện thực nhìn nhận Sáng kiến này như một công cụ để Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng và quyền lực địa - chính trị, cũng như đảm bảo lợi ích kinh tế và an ninh. Chủ nghĩa tự do tập trung vào hợp tác quốc tế, tự do hóa thương mại và lợi ích chung. Trong bối cảnh BRI, chủ nghĩa tự do có thể xem BRI như một cơ hội để tăng cường hợp tác khu vực và toàn cầu, thúc đẩy phát triển kinh tế và kết nối giữa các quốc gia trên con đường “Vành đai, Con đường”. Chủ nghĩa Mác-xít mới thường liên quan đến việc phân tích cấu trúc quyền lực trong xã hội và kinh tế, cũng như vai trò của nhà nước trong việc điều chỉnh và hướng dẫn sự phát triển. Áp dụng vào BRI, nó có thể được sử dụng để phân tích cách Trung Quốc sử dụng Sáng kiến này như một phương tiện để tăng cường quyền lực kinh tế và chính trị, đồng thời thúc đẩy một trật tự thế giới mới mà Trung Quốc có vai trò lãnh đạo hơn. Chủ nghĩa kiến tạo chú trọng vào vai trò của ý thức và bản sắc trong quan hệ quốc tế, cũng như cách các quốc gia tạo dựng và duy trì mối quan hệ của mình. Qua góc độ này, BRI có thể được xem xét như một cách mà Trung Quốc tạo ra và củng cố bản sắc của mình như một cường quốc toàn cầu, đồng thời tạo dựng mối quan hệ với các quốc gia khác thông qua hợp tác kinh tế và phát triển cơ sở hạ tầng. Mỗi quan điểm này đều cung cấp một khuôn khổ độc đáo để phân tích và hiểu sâu hơn về mục tiêu và ảnh hưởng của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, cũng như cách các quốc gia có thể tương tác với nó để thúc đẩy lợi ích của mình. Do đó, có thể nhận thấy rằng, không một lý thuyết quan hệ quốc tế độc lập nào có thể lý giải BRI ở Đông Nam Á, nhưng mỗi lý thuyết đã đưa ra những luận điểm thuyết phục làm căn cứ cho từng khía cạnh cụ thể.

Phân tích dưới góc độ của các trường phái lý thuyết quan hệ quốc tế như Chủ nghĩa Hiện thực, Chủ nghĩa tự do, Mác-xít mới và Chủ nghĩa kiến tạo, mỗi trường phái cung cấp một cách nhìn khác nhau về mục tiêu, quyền lực, tác động và chiến lược đối ngoại liên quan đến BRI. Bảng dưới đây tác giả tổng hợp và so sánh quan

điểm của từng trường phái về các khía cạnh trên, giúp hiểu rõ hơn về ảnh hưởng và ý nghĩa của BRI trong khu vực và toàn cầu.

Bảng 2.1: Bảng tổng hợp và so sánh quan điểm của từng trường phái

Tiêu chí / Trường phái	Chủ nghĩa Hiện thực	Chủ nghĩa Tự do	Chủ nghĩa Mác - xít mới	Chủ nghĩa Kiến tạo
Quan điểm về Quyền lực	Quyền lực là trung tâm, các quốc gia hành xử theo lợi ích quốc gia và sức mạnh quân sự.	Quyền lực được phân bổ qua các cơ chế quốc tế và các tổ chức đa phương.	Quyền lực nằm ở sự phụ thuộc kinh tế, với các quốc gia phát triển khai thác quốc gia đang phát triển.	Quyền lực được xây dựng qua các quá trình xã hội và ý thức về bản sắc.
Mục tiêu của BRI	Mở rộng ảnh hưởng và sức mạnh chiến lược của Trung Quốc thông qua cơ sở hạ tầng và liên kết kinh tế.	Tăng cường hợp tác quốc tế, kết nối kinh tế và tăng trưởng thông qua hợp tác đa phương và xây dựng cơ sở hạ tầng.	Mở rộng ảnh hưởng kinh tế của Trung Quốc và tạo ra một hệ thống phụ thuộc, trong đó các quốc gia Đông Nam Á phụ thuộc vào vốn và công nghệ Trung Quốc.	Tạo dựng và củng cố mối quan hệ mới dựa trên sự hiểu biết và tôn trọng lẫn nhau giữa Trung Quốc và các quốc gia Đông Nam Á.
Thực tiễn triển khai	Triển khai các dự án hạ tầng lớn tại các vị trí chiến lược để đảm bảo lợi ích an ninh và gia tăng ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực.	Thực hiện các dự án cơ sở hạ tầng kết nối khu vực nhằm thúc đẩy thương mại, đầu tư và hợp tác đa phương, với sự tham gia của các tổ chức quốc tế.	Cung cấp các khoản vay và đầu tư có điều kiện, tạo ra sự phụ thuộc tài chính, qua đó duy trì sự kiểm soát kinh tế và chính trị đối với các quốc gia tham gia.	Tổ chức các chương trình trao đổi văn hóa và giáo dục, sử dụng BRI như một công cụ ngoại giao mềm để xây dựng lòng tin và thúc đẩy hợp tác lâu

Tiêu chí / Trường phái	Chủ nghĩa Hiện thực	Chủ nghĩa Tự do	Chủ nghĩa Mác - xít mới	Chủ nghĩa Kiến tạo
				dài, củng cố hình ảnh quốc tế tích cực của Trung Quốc
Đánh giá thực hiện BRI	Việc thực hiện BRI cho thấy Trung Quốc đã thành công trong việc mở rộng ảnh hưởng và củng cố vị thế địa chính trị, nhưng cũng gây ra lo ngại về chủ quyền và an ninh quốc gia của các nước Đông Nam Á.	Việc thực hiện BRI giúp cải thiện kết nối kinh tế và phát triển cơ sở hạ tầng trong khu vực, nhưng cần sự giám sát chặt chẽ để tránh các vấn đề liên quan đến minh bạch và công bằng trong hợp tác.	Việc thực hiện BRI dẫn đến tình trạng các nước Đông Nam Á bị ràng buộc bởi các khoản nợ và phụ thuộc kinh tế, có thể dẫn đến mất kiểm soát tài nguyên và làm suy yếu sự độc lập kinh tế và chính trị.	BRI đã giúp Trung Quốc xây dựng hình ảnh một đối tác phát triển có trách nhiệm, nhưng các chương trình hợp tác cần phải duy trì tính minh bạch và tôn trọng lợi ích của các nước đối tác để duy trì lòng tin và sự hợp tác lâu dài.
Tác động đối với Đông Nam Á	Các quốc gia Đông Nam Á phải đối mặt với áp lực chiến lược và quyết định giữa việc duy trì độc lập hoặc sâu sắc hơn vào quan hệ với Trung Quốc.	Cơ hội cho sự phát triển kinh tế và hội nhập khu vực thông qua dự án BRI, mặc dù cũng có thách thức về sự cân bằng quyền lực trong khu vực.	Sự phụ thuộc ngày càng tăng vào Trung Quốc có thể hạn chế khả năng tự quyết kinh tế và chính trị, tăng bất bình đẳng và tác động tiêu cực đến tự chủ.	Sự thay đổi trong bản sắc quốc gia và khu vực qua tương tác, có thể dẫn đến việc định hình lại các quan điểm về an ninh và hợp tác kinh tế.

Tiêu chí / Trường phái	Chủ nghĩa Hiện thực	Chủ nghĩa Tự do	Chủ nghĩa Mác - xít mới	Chủ nghĩa Kiến tạo
Cách tiếp cận với Xung đột	Xem xung đột là không thể tránh khỏi do đấu tranh cho quyền lực.	Tìm cách giải quyết xung đột thông qua đối thoại và hợp tác.	Xem xung đột qua lăng kính của sự mất cân bằng quyền lực kinh tế và sự phụ thuộc.	Xem xung đột qua lăng kính của sự hiểu lầm và thiếu giao tiếp giữa các bản sắc và ý thức.
Vai trò của Tổ chức Quốc tế	Tổ chức quốc tế là công cụ cho các quốc gia mạnh.	Tổ chức quốc tế có thể làm trung gian và hỗ trợ hợp tác.	Tổ chức quốc tế có thể là công cụ duy trì và củng cố sự phụ thuộc kinh tế.	Tổ chức quốc tế là diễn đàn cho việc xây dựng bản sắc và chuẩn mực qua tương tác.
Chiến lược đối ngoại của các quốc gia Đông Nam Á	Cân nhắc giữa quyền lực, an ninh và sự tự chủ.	Tìm kiếm sự hợp tác khu vực và đa phương để tăng cường ổn định và phát triển.	Đẩy mạnh các chính sách giảm thiểu sự phụ thuộc và khai thác các mối quan hệ đối tác đa dạng để cải thiện tự chủ kinh tế.	Phát triển chiến lược dựa trên sự hiểu biết chung và xây dựng mối quan hệ dựa trên bản sắc và giá trị chia sẻ.

Nguồn: Tác giả tổng hợp và so sánh

Dựa trên các quan điểm từ nhiều lý thuyết quan hệ quốc tế, bảng sau đây cung cấp một khung phân tích toàn diện.

**Bảng 2.2: Khung lý thuyết để phân tích và tìm hiểu Sáng kiến
“Vành đai, Con đường” “của Trung Quốc**

Chủ nghĩa hiện thực	
Luận điểm chính	Áp dụng vào phân tích
<p>- Tập trung vào quyền lực, an ninh quốc gia và lợi ích tự thân của mỗi quốc gia. Dưới góc độ Chủ nghĩa Hiện thực, quan hệ quốc tế được coi là một trường đấu tranh cho quyền lực và an ninh, nơi các quốc gia luôn tìm cách tối đa hóa quyền lực của mình để đảm bảo sự tồn vong và lợi ích quốc gia trong một thế giới coi là hỗn loạn và không có chính phủ trung ương.</p>	<p><i>(1) BRI như phương tiện mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc:</i> Từ góc độ của chủ nghĩa hiện thực, BRI có thể được hiểu là một chiến lược đa chiều nhằm mở rộng quyền lực và ảnh hưởng của Trung Quốc trên phạm vi toàn cầu. Sáng kiến này không chỉ dừng lại ở việc tăng cường sức mạnh kinh tế thông qua đầu tư vào các dự án hạ tầng quy mô lớn, mà còn bao gồm việc mở rộng ảnh hưởng chính trị và ngoại giao. BRI, với các dự án cơ sở hạ tầng lớn như đường sắt, cảng biển, và đường cao tốc trải dài từ châu Á đến châu Âu và châu Phi, không chỉ là phương tiện để Trung Quốc tăng cường kết nối thương mại mà còn là công cụ để thúc đẩy sự hiện diện chiến lược của mình trên bản đồ thế giới. Qua đó, Trung Quốc không chỉ tạo ra những kênh thương mại và đầu tư mới, mà còn xây dựng và củng cố các mối quan hệ ngoại giao với nhiều quốc gia, từ đó tăng cường sức ảnh hưởng chính trị và kinh tế. việc đầu tư vào các quốc gia khác nhau.</p> <p><i>(2) BRI giúp trung Quốc đảm bảo an ninh năng lượng và nguyên liệu:</i> Bằng việc xây dựng các tuyến đường mới và cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông, Trung Quốc đa dạng hóa nguồn cung cấp năng lượng và nguyên liệu thô, giảm sự phụ thuộc vào các tuyến đường biển và điểm nghẽn chiến lược như eo biển Malacca. BRI cung cấp các tuyến thay thế để nhập khẩu năng lượng và nguyên liệu thô, giúp giảm thiểu rủi ro gián đoạn cung cấp và tăng cường an ninh năng lượng của Trung Quốc</p> <p><i>(3) Tạo đối trọng chiến lược:</i> BRI cũng là một phần của nỗ lực tạo đối trọng với ảnh hưởng của các cường quốc khác, đặc biệt là Mỹ. Bằng việc tăng cường quan hệ với các quốc gia ở Trung Á, Đông Nam Á, châu Phi và châu Âu, Trung Quốc xây dựng</p>

	<p>một mạng lưới đối tác hỗ trợ các tham vọng địa chính trị của mình. Những dự án ở Đông Nam Á thể hiện nỗ lực của Trung Quốc trong việc tạo ra các hành lang kinh tế, củng cố quan hệ với các quốc gia Đông Nam Á, và thiết lập sự hiện diện chiến lược trong khu vực, đối trọng với ảnh hưởng của các cường quốc phương Tây</p> <p>(4) <i>Cân nhắc chiến lược của các quốc gia tham gia:</i> Đối với các quốc gia tham gia, việc tham gia vào BRI đòi hỏi phải có sự cân nhắc chiến lược sâu sắc. Các quốc gia này cần đánh giá lợi ích kinh tế ngắn hạn và lâu dài so với những rủi ro về an ninh và chủ quyền. Việc này yêu cầu sự hiểu biết về cách thức quyền lực hoạt động trong quan hệ quốc tế và khả năng ứng phó với các thách thức liên quan đến quyền lực mềm và cứng mà Trung Quốc triển khai thông qua BRI. Nhiều quốc gia trong khu vực, như Việt Nam, Indonesia, và Malaysia, đã phải cân nhắc giữa việc hợp tác kinh tế với Trung Quốc và việc bảo vệ lợi ích quốc gia và chủ quyền lãnh thổ, đồng thời duy trì quan hệ cân bằng với các cường quốc khác như Mỹ và Nhật Bản.</p>
Chủ nghĩa tự do	
Luận điểm chính	Áp dụng vào phân tích
<p>Chủ nghĩa tự do nhấn mạnh khả năng tiến bộ của con người và cho rằng các quốc gia thay vì cạnh tranh</p>	<p>(1) <i>BRI tăng cường hợp tác kinh tế và phát triển cơ sở hạ tầng tại Đông Nam Á.</i> Trong toàn văn “<i>Tầm nhìn và hành động thúc đẩy cùng xây dựng “Vành đai kinh tế con đường tơ lụa” và “Con đường Tơ lụa trên biển thế kỉ XXI”</i>” của Trung Quốc vào ngày 28 tháng 3 năm 2015 đã chỉ rõ: “Việc cùng xây dựng “Vành đai, Con đường” nhằm thúc đẩy kinh tế lưu thông tự do, phân bổ hiệu quả tài nguyên, hội nhập sâu thị trường và phối hợp chính sách kinh tế giữa các quốc gia dọc tuyến đường. Mục tiêu là thiết lập một khuôn khổ hợp tác kinh tế khu vực mở, bao dung và cân bằng, phù hợp với lợi ích của cộng đồng quốc tế. Đây là một mô hình hợp tác quốc tế mới, góp phần vào hòa bình và</p>

<p>có thể hợp tác với nhau để cùng đạt được lợi ích chung, đặc biệt là thông qua các thể chế quốc tế.</p>	<p>phát triển toàn cầu, kết nối châu Á, châu Âu, châu Phi và các vùng biển lân cận. Các dự án sẽ thúc đẩy đầu tư, tạo việc làm, giao lưu văn hóa và sự hiểu biết lẫn nhau giữa các dân tộc, hướng tới phát triển bền vững và bình đẳng” [108]. BRI đã đóng góp vào sự tăng cường hợp tác kinh tế và phát triển cơ sở hạ tầng tại Đông Nam Á, phù hợp với nguyên tắc hợp tác quốc tế của chủ nghĩa tự do. Ví dụ, tại Malaysia, dự án Đường sắt Đông Bán đảo (ECRL) trị giá khoảng 11 tỷ USD đã kết nối các khu vực phía Đông và Tây của Malaysia, cải thiện kết nối nội địa và thúc đẩy phát triển kinh tế vùng. Dự án này minh chứng cho việc hợp tác kinh tế có thể mang lại lợi ích chung cho cả hai bên tham gia. Tương tự, tại Indonesia, dự án Đường sắt Cao tốc Jakarta-Bandung trị giá 6 tỷ USD đã giúp giảm thời gian di chuyển giữa hai thành phố lớn và tạo động lực cho phát triển kinh tế.</p> <p><i>(2) Tăng cường kết nối kinh tế và thương mại:</i> BRI thúc đẩy sự kết nối kinh tế và thương mại giữa Trung Quốc và các quốc gia Đông Nam Á. Sự đầu tư vào cơ sở hạ tầng giúp giảm chi phí vận chuyển, tăng cường hiệu quả thương mại và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp địa phương tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Điều này không chỉ tăng cường sự phụ thuộc lẫn nhau mà còn thúc đẩy hợp tác khu vực, giúp các quốc gia tham gia phát triển bền vững và thịnh vượng hơn.</p>
Chủ nghĩa Mác - xít mới	
Luận điểm chính	Áp dụng vào phân tích
<p>Xu hướng phân hóa giàu nghèo quy định địa vị khác nhau giữa các quốc gia và dẫn đến sự</p>	<p><i>(1) Tạo ra mối quan hệ phụ thuộc khi đầu tư:</i> Các quốc gia Đông Nam Á, với nhu cầu lớn về kết cấu hạ tầng nhưng hạn chế về nguồn lực, trở nên ngày càng phụ thuộc vào sự hỗ trợ của Trung Quốc. Sự phụ thuộc này không chỉ về mặt tài chính mà còn về mặt kỹ thuật và quản lý, làm tăng sự ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực. Trong số các nước Đông Nam Á, một quốc gia</p>

<p>phân tầng (Stratification) trong hệ thống thế giới. Trong hệ thống thế giới, các nước phát triển đóng vai trò chi phối, còn các nước đang phát triển đóng vai trò phụ thuộc</p>	<p>nhỏ bé như Lào đang trở thành một trong những quốc gia nhận viện trợ chính từ Trung Quốc. Đổi lại, Lào phải chấp nhận ba yêu cầu cơ bản của Trung Quốc, bao gồm ủng hộ chính sách của Trung Quốc về các vấn đề tại Đài Loan và Tây Tạng; các công ty Trung Quốc được phép khai thác tài nguyên tại Lào, đồng thời xây dựng các tuyến đường xuyên suốt từ Lào đến Thái Lan.</p> <p><i>(2) Các nước bị rơi vào ngoại giao bẫy nợ và hậu quả chính trị:</i> "Ngoại giao bẫy nợ" xuất hiện khi các quốc gia không thể trả nợ cho Trung Quốc. Điều này không chỉ gây ra áp lực kinh tế mà còn có thể dẫn đến sự nhượng bộ chính trị hoặc chiến lược, như việc cho phép Trung Quốc có quyền kiểm soát kết cấu hạ tầng chiến lược hoặc tài sản quốc gia.</p> <p><i>(3) Các hệ quả xã hội và kinh tế:</i> Các dự án BRI thường được chỉ trích vì thiếu sự tham gia của cộng đồng địa phương và công ty địa phương, dẫn đến việc các lợi ích kinh tế không phân phối rộng rãi trong xã hội. Điều này cũng có thể tạo ra một hình thức "chủ nghĩa thực dân mới", nơi các quốc gia Đông Nam Á phụ thuộc vào Trung Quốc cho sự phát triển kinh tế và hạ tầng của họ. Trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, Trung Quốc đã thực hiện Chính sách ngoại giao bẫy nợ. Đây là chiến lược của Trung Quốc khi cho các quốc gia trong Sáng kiến vay những khoản tiền lớn và vượt ngoài sức chi trả của họ, sau đó dùng chính những món nợ này để giành thế chủ động trong tình hình chính trị và quân sự khu vực.</p>
Chủ nghĩa kiến tạo	
Luận điểm chính	Áp dụng vào phân tích
<p>Quan điểm rằng thực tại trong quan hệ quốc tế không</p>	<p><i>(1) Xây dựng hình ảnh của Trung Quốc:</i> Thông qua BRI cũng giúp Trung Quốc tạo dựng một hình ảnh quốc gia có trách nhiệm và sẵn lòng hỗ trợ phát triển kinh tế toàn cầu. Điều này không chỉ tăng cường quyền lực mềm của Trung Quốc mà còn</p>

<p>tự nhiên mà được xây dựng thông qua quá trình xã hội hóa mà nhấn mạnh vào vai trò của ý thức, bản sắc, và các khái niệm xã hội trong hình thành và duy trì quan hệ giữa các quốc gia</p>	<p>mở rộng ảnh hưởng địa - chính trị của quốc gia này. Qua việc đầu tư vào các dự án BRI, Trung Quốc không chỉ nhằm đến lợi ích kinh tế trực tiếp mà còn hướng đến việc tạo ra một môi trường địa - chính trị thuận lợi hơn cho sự mở rộng và phát triển của mình.</p> <p><i>(2) Xây dựng bản sắc “Cộng đồng chia sẻ tương lai chung”:</i> Trung Quốc đã tích cực quảng bá ý tưởng về việc xây dựng “cộng đồng vận mệnh chung” của nhân loại thông qua BRI. Ý tưởng này nhấn mạnh tới sự liên kết và phụ thuộc lẫn nhau giữa các quốc gia trong thế giới toàn cầu hóa, và đề xuất một mô hình hợp tác mới mà trong đó các quốc gia cùng nhau giải quyết thách thức toàn cầu, thúc đẩy phát triển bền vững và tạo lợi ích chung. Điều này phản ánh quan điểm kiến tạo rằng bản sắc và ý tưởng chính trị có thể định hình và thay đổi hành vi quốc tế, thúc đẩy sự hợp tác thay vì xung đột.</p> <p><i>(3) Tăng cường hợp tác văn hóa và giáo dục với các quốc gia đối tác:</i> Thông qua việc xây dựng các trung tâm văn hóa, tổ chức các chương trình trao đổi sinh viên và học giả, và khuyến khích học tập tiếng Trung, Trung Quốc không chỉ nhằm mở rộng ảnh hưởng văn hóa mà còn tạo dựng sự hiểu biết và tôn trọng lẫn nhau giữa người dân của các quốc gia tham gia BRI. Việc tăng cường giao lưu văn hóa và giáo dục giúp thúc đẩy sự hiểu biết lẫn nhau, giảm thiểu những hiểu lầm và tăng cường lòng tin giữa Trung Quốc và các quốc gia đối tác.</p>
---	--

2.3. Những nhân tố tác động

2.3.1. Bối cảnh quốc tế và khu vực

Nhân tố quốc tế có ý nghĩa quan trọng trong việc định hình chính sách của Trung Quốc, hoạch định những chiến lược mang tầm quốc tế để thích ứng cũng như đối đầu với dòng chảy chính trị thế giới. Bởi những chuyển động không ngừng của tình hình đó, đã tác động cho việc hình thành BRI, cụ thể bởi ba lý do sau:

Thứ nhất, cuộc khủng hoảng tài chính 2008 đã đẩy nền kinh tế toàn cầu trở nên khó khăn hơn bao giờ hết

Những ngày cuối tháng 8, đầu tháng 9 năm 2008, cuộc khủng hoảng kinh tế tồi tệ nhất kể từ sau Chiến tranh Thế giới thứ II bắt đầu lan rộng. Khởi nguồn từ sự suy thoái của thị trường nhà đất Mỹ, cuộc khủng hoảng nhanh chóng lan sang thị trường tài chính và nền kinh tế toàn cầu. Năm 2013, năm năm sau cuộc đại khủng hoảng, thế giới chứng kiến một nước Mỹ tuy tạm thời thoát khỏi tình trạng khó khăn nhưng vẫn chưa phục hồi ổn định, một châu Âu ì ạch gánh nợ công, một Nhật Bản chật vật với bài toán tiêu dùng và suy thoái kinh tế. Sau tuyên bố thoát khỏi suy thoái cuối năm 2009, các nước châu Âu lại gần như sa lầy vào cuộc khủng hoảng nợ công, thâm hụt ngân sách trầm trọng trong khối Eurozone. Hy Lạp, Tây Ban Nha, Bồ Đào Nha, Ireland và Đảo Síp đã phải xin trợ cấp quốc tế để tránh tình trạng vỡ nợ. Như vậy, kể từ sau năm 2008, châu Âu rơi vào vòng xoáy của những khó khăn chồng chất: Đồng Euro mất giá, tỷ lệ thất nghiệp tại châu Âu tăng cao chưa từng có trong lịch sử, khủng hoảng chính trị nội khối, khủng hoảng dòng người nhập cư và ảnh hưởng từ sự trỗi dậy của phong trào chống toàn cầu hóa, chủ nghĩa dân túy.

Cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2008 đã tạo ra nhiều thay đổi lớn trong bối cảnh kinh tế và chính trị toàn cầu đã ảnh hưởng đáng kể đến việc ra đời của BRI. Trong bối cảnh các nền kinh tế phương Tây chịu ảnh hưởng nặng nề từ khủng hoảng, Trung Quốc không bị ảnh hưởng nặng nề như nhiều quốc gia phương Tây, Trung Quốc với lượng dự trữ ngoại hối lớn và nền kinh tế ổn định, đã tìm cách mở rộng ảnh hưởng kinh tế và chính trị của mình bằng cách đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng lớn ở nước ngoài thông qua BRI. Điều này không chỉ tạo ra cơ hội cho các doanh nghiệp Trung Quốc mà còn giúp giảm phụ thuộc vào thị trường Mỹ và châu Âu. Hơn nữa, nhu cầu về đầu tư vào cơ sở hạ tầng sau khủng hoảng đã tăng cao, và BRI cung cấp một kênh để Trung Quốc đẩy mạnh đầu tư ra nước ngoài, duy trì đà tăng trưởng trong nước. Đồng thời, khủng hoảng tài chính cũng làm suy yếu vai trò lãnh đạo kinh tế của các cường quốc phương Tây, tạo cơ hội cho Trung Quốc thúc đẩy vai trò của mình như một cường quốc kinh tế toàn cầu thông qua BRI, mở rộng ảnh hưởng đến các khu vực chiến lược trên khắp Á, Âu, và Châu Phi.

Thứ hai, sự trỗi dậy của chủ nghĩa dân túy trở thành nguyên nhân lớn dẫn đến sự bất ổn của nhiều nền chính trị trên thế giới

Chủ nghĩa dân túy xuất phát từ sự bất bình đẳng do toàn cầu hóa, khi mà các tập đoàn tài chính và công ty đa quốc gia giàu lên nhanh chóng trong khi nhiều người lao động bị thua thiệt và bần cùng hóa. Các cuộc khủng hoảng kinh tế và xã hội, chẳng hạn như cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2008, đã làm suy yếu lòng tin vào các thể chế chính trị và kinh tế truyền thống. Sự thất bại của các chính sách kinh tế và chính trị trong việc đáp ứng nhu cầu của người dân đã thúc đẩy sự bất mãn và tìm kiếm sự thay đổi. Đây là cơ sở kinh tế và xã hội cho sự phát triển mạnh mẽ của phong trào dân túy, thường được mô tả như một cuộc chiến giai cấp mới giữa những người hưởng lợi từ toàn cầu hóa và những người cảm thấy "bị bỏ lại phía sau". Chủ nghĩa dân túy không chỉ ảnh hưởng đến kết quả của nhiều cuộc bầu cử và trưng cầu dân ý, mà còn làm đảo ngược một số xu hướng tích cực như sự ổn định xã hội, bình đẳng giới, tự do thương mại, tự do tôn giáo và hợp tác quốc tế. Ở châu Âu và ở Mỹ với các khẩu hiệu “nước Mỹ trên hết”, “nước Pháp trên hết”, “giành lại độc lập, chủ quyền quốc gia”, “Liên minh châu Âu là xiềng xích đối với quốc gia” và sự kiện Brexit của nước Anh ngày 23 tháng 06 năm 2016 là biểu hiện rõ nhất của xu thế này. Châu Âu chông chát khó khăn về chính trị, kinh tế, xã hội, vừa đấu tranh để liên minh không tan rã, vừa căng thẳng để đối phó với hoạt động khủng bố.

Trung Quốc nhận thấy rằng, khi các quốc gia phương Tây đang quay về với chính sách bảo hộ và chủ nghĩa dân túy, họ có thể tận dụng cơ hội này để lấp đầy khoảng trống lãnh đạo toàn cầu và mở rộng ảnh hưởng. Chủ nghĩa dân túy đã làm suy yếu các liên minh quốc tế và tạo ra sự chia rẽ trong chính sách kinh tế toàn cầu, đặc biệt là việc Mỹ rút khỏi các hiệp định thương mại quan trọng như Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP), xem xét lại Hiệp định tự do thương mại Bắc Mỹ (NAFTA), trì hoãn đến kí kết Hiệp định Đầu tư và thương mại xuyên Đại Tây Dương (TTIP) với châu Âu và đặc biệt là rút khỏi Hiệp định Paris về chống biến đổi khí hậu. Những động thái này của Mỹ đã tạo ra một khoảng trống mà Trung Quốc có thể nhanh chóng lấp đầy bằng cách thúc đẩy thực hiện BRI.

Thứ ba, khu vực Châu Á - Thái Bình Dương đang diễn ra quá trình hội nhập quốc tế mạnh mẽ và cạnh tranh ảnh hưởng của các nước lớn, đặc biệt là cặp quan hệ Mỹ - Trung Quốc

Cùng với những đổi thay của tình hình thế giới, khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương lại đang trên đà tăng trưởng mạnh mẽ, trọng tâm kinh tế toàn cầu đang dịch chuyển sang hướng Đông, liên kết đại lục Á - Âu đang ngày càng được tăng cường. Năm 2012, khu vực Châu Á - Thái Bình Dương đã chứng kiến sự tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ với GDP của khu vực đạt 7,8%, duy trì vị thế là một trong những động lực chính của nền kinh tế toàn cầu. Theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới, khu vực này đóng góp gần 40% vào tăng trưởng toàn cầu trong năm 2012. Sự tăng trưởng mạnh mẽ của Châu Á - Thái Bình Dương đặc biệt nổi bật khi so sánh với các khu vực khác trên thế giới, khi nền kinh tế phát triển như Mỹ và châu Âu chỉ đạt mức tăng trưởng khiêm tốn do khủng hoảng tài chính kéo dài và các biện pháp thắt lưng buộc bụng [71]. Đại dịch COVID-19 vào năm 2020 đã làm gián đoạn sự phát triển, với nhiều nền kinh tế trong khu vực bị suy giảm mạnh. Tuy nhiên, khu vực Châu Á - Thái Bình Dương đã phục hồi nhanh chóng nhờ vào các biện pháp kiểm soát dịch bệnh hiệu quả và chương trình tiêm chủng rộng rãi. Năm 2023, Châu Á - Thái Bình Dương đạt mức tăng trưởng kinh tế cao so với thế giới, đạt 4,6% trong năm 2023 so với mức trung bình 2,2% toàn cầu theo số liệu của Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF), đóng góp gần 70% giá trị tăng trưởng toàn cầu [203]. Trong khi các khu vực khác như châu Âu và Bắc Mỹ chỉ đạt mức tăng trưởng khiêm tốn hơn nhiều. Cụ thể, Mỹ và châu Âu chỉ đạt mức tăng trưởng lần lượt là 1,2% và 1% [126].

Với sự phát triển mạnh mẽ, vị trí địa chiến lược quan trọng và tài nguyên thiên nhiên phong phú, khu vực này trở thành trọng tâm của các chiến lược quốc gia lớn nhằm đạt được lợi ích và gia tăng ảnh hưởng. Mỹ thực hiện chiến lược “Xoay trục Châu Á”, hay còn gọi là “Chiến lược Ấn Độ - Thái Bình Dương” [66]. Nga triển khai chiến lược “Hướng Đông” để tăng cường quan hệ kinh tế và quân sự với các quốc gia Châu Á - Thái Bình Dương, tập trung vào các dự án năng lượng và cơ sở hạ tầng. Ấn Độ thực hiện chính sách “Hướng Đông”, mở rộng ảnh hưởng và củng cố vị thế trong khu vực.

Việc triển khai BRI sẽ phải đối mặt với nhiều thách thức do sự cạnh tranh chiến lược từ các cường quốc khác, đặc biệt là Mỹ, Nhật Bản, Ấn Độ. Những quốc gia này xem BRI không chỉ đơn thuần là một sáng kiến kinh tế, mà còn là một công cụ chiến lược để Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng địa chính trị và kinh tế trên toàn cầu. Để đối phó với BRI, Mỹ đã thúc đẩy Chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương nhằm duy trì một khu vực “tự do và rộng mở”, đồng thời kiềm chế sự gia tăng ảnh hưởng của Trung Quốc bằng cách củng cố các liên minh chiến lược với Nhật Bản, Ấn Độ, và Úc trong khuôn khổ Nhóm Bộ Tứ (QUAD). Nhật Bản, với Quỹ Đối tác Cơ sở hạ tầng Chất lượng (PQI), cung cấp các khoản vay ưu đãi và đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng ở Đông Nam Á, nhằm cung cấp một lựa chọn thay thế cho BRI và giảm sự phụ thuộc của khu vực vào Trung Quốc. Vào ngày 16 tháng 3 năm 2021, Thủ tướng Anh Boris Johnson đã công bố chiến lược “ngiên” về khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương (“tilt” towards the Indo-Pacific) trong bản Đánh giá Tích hợp về chính sách quốc phòng, an ninh, phát triển và ngoại giao của Vương quốc Anh. Anh đã hợp tác chặt chẽ với các đồng minh như Mỹ và Úc, tăng cường hiện diện quân sự và hợp tác quốc phòng nhằm cân bằng sức mạnh của Trung Quốc. Việc thành lập liên minh AUKUS và triển khai tàu sân bay HMS Queen Elizabeth tới khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương là những bước đi cụ thể trong chiến lược này. Tương tự, Ấn Độ coi BRI là một mối đe dọa chiến lược, đặc biệt là khi một số dự án BRI đi qua các khu vực tranh chấp giữa Ấn Độ và Pakistan. Để đối phó với Trung Quốc, Ấn Độ tăng cường liên minh chiến lược, hiện đại hóa quân sự, áp dụng biện pháp kinh tế chống Trung Quốc, và thúc đẩy ngoại giao để giảm ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực.

Ngoài ra, cuộc cạnh tranh Mỹ - Trung với tiềm lực về chính trị, kinh tế, an ninh quốc phòng, khoa học - kỹ thuật, Mỹ vẫn đang là cường quốc số 1 thế giới và duy trì ảnh hưởng đến phần lớn tổ chức quốc tế và khu vực trên thế giới. Tuy nhiên điều này cũng khiến sức mạnh của Mỹ bị dàn trải, làm tiêu hao sức mạnh của Mỹ. Trong khi đó, Trung Quốc tiếp tục đấu tranh cho một trật tự thế giới đa cực, đẩy mạnh tập hợp lực lượng và mở rộng ảnh hưởng ở châu Á, châu Phi và Mỹ - Latinh. Đặc biệt Trung Quốc chú trọng phát huy sức mạnh mềm, xây dựng hình ảnh nước

lớn có trách nhiệm, tích cực tham gia chống khủng bố. Do Mỹ vẫn theo đuổi mục tiêu giữ vững vị trí siêu cường, không muốn bị các nước khác thách thức, trong khi Trung Quốc đang tỏ ra quyết đoán trong các biện pháp, chính sách mở rộng và khẳng định vùng ảnh hưởng trong khu vực. Điều này dẫn đến sự cạnh tranh ảnh hưởng giữa Mỹ và Trung Quốc và đưa tới những căng thẳng mới trong quan hệ của Trung Quốc với Mỹ.

Trong bối cảnh các cường quốc khác đẩy mạnh chiến lược, Trung Quốc triển khai BRI nhằm xây dựng mạng lưới cơ sở hạ tầng và kinh tế kết nối các quốc gia trong khu vực với Trung Quốc. BRI không chỉ giúp Trung Quốc đối phó với sự cạnh tranh từ Mỹ và các cường quốc khác mà còn củng cố vị thế trong việc định hình lại trật tự thế giới trong thế kỷ XXI [102].

2.3.2. Tình hình trong nước của Trung Quốc sau Đại hội XVIII

Bên cạnh nhân tố quốc tế, nhân tố trong nước cũng đã hối thúc Trung Quốc hành động để giải quyết những vấn đề nội tại tồn tại lâu nay. Song song đó cũng củng cố và tăng cường quyền lực của thể hệ lãnh đạo thứ năm trước những thách thức trong nước, bao gồm ba nhân tố, cụ thể như sau:

Thứ nhất, sự điều chỉnh chiến lược và phương thức phát triển mới của Trung Quốc từ sau Đại hội Đảng Cộng sản Trung Quốc lần thứ XVIII

Sự ra đời và triển khai Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc là kết quả của những điều chỉnh chiến lược quan trọng tại các kỳ Đại hội Đảng Cộng sản Trung Quốc lần thứ XVIII, XIX và XX. Vào ngày 29 tháng 11 năm 2012, ngay sau khi được bầu làm Tổng bí thư Đảng Cộng sản Trung Quốc, ông Tập Cận Bình đã giới thiệu khái niệm "Giấc mộng Trung Hoa", nhằm tái thiết và phục hồi vinh quang cho dân tộc Trung Hoa. Khái niệm này liên quan đến hai mục tiêu trăm năm: xây dựng một xã hội khá giả toàn diện vào năm 2021 và đạt được sự hiện đại hóa toàn diện vào năm 2049. Tầm nhìn này đã khuyến khích lãnh đạo Trung Quốc thực hiện những cải cách toàn diện và đặt ra các hướng phát triển mới nhằm đạt được những mục tiêu đã đề ra.

Sau Đại hội Đảng lần thứ XIX vào tháng 10 năm 2017, Trung Quốc đã thực hiện những điều chỉnh mới trong chính sách đối ngoại. Các chính sách này, với ưu tiên hàng đầu là ngoại giao với các cường quốc và các quốc gia láng giềng, đã tạo ra

một môi trường quốc tế thuận lợi cho việc thực hiện "Giấc mộng Trung Hoa". Các sáng kiến đối ngoại mới của Trung Quốc như BRI không chỉ nhằm thúc đẩy hợp tác quốc tế mà còn hỗ trợ trong việc thực hiện tham vọng của Trung Quốc.

Tại Đại hội Đảng lần thứ XX vào tháng 10 năm 2022, Trung Quốc đã tái khẳng định tầm quan trọng của BRI trong chiến lược phát triển quốc gia. Ông Tập Cận Bình nhấn mạnh rằng Trung Quốc sẽ tiếp tục mở rộng và củng cố sáng kiến này, nhằm thúc đẩy sự phát triển bền vững và tạo ra một mạng lưới hợp tác quốc tế rộng lớn hơn. Đại hội XX cũng đặt ra những mục tiêu dài hạn và cam kết tiếp tục đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng quan trọng, nhằm thúc đẩy kết nối kinh tế và củng cố vị thế của Trung Quốc trên trường quốc tế.

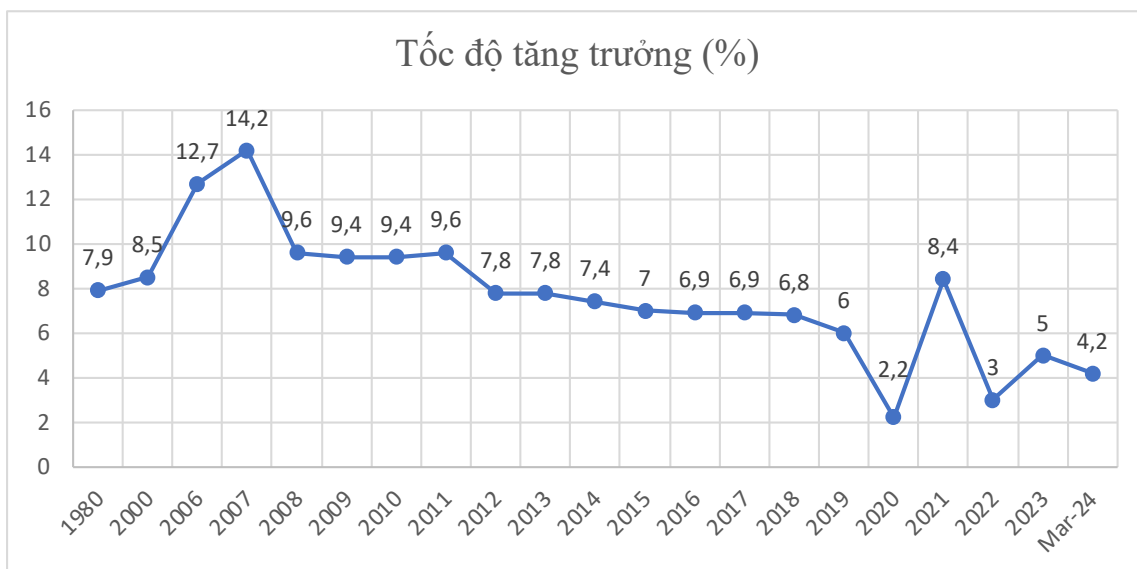
Những kỳ đại hội này đã định hình tầm nhìn dài hạn và chính sách đối ngoại của Trung Quốc, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện BRI nhằm đạt được các mục tiêu phát triển và củng cố vị thế quốc tế của Trung Quốc.

Thứ hai, sự trỗi dậy mạnh mẽ của Trung Quốc và những hệ lụy của việc tăng trưởng nóng

Sau 40 năm thực hiện đường lối cải cách và mở cửa (do lãnh đạo Đặng Tiểu Bình khởi xướng và lãnh đạo từ tháng 12/1978), Trung Quốc đã đạt được những thành tựu khiến cả thế giới phải kinh ngạc về tất cả các lĩnh vực đặc biệt là về kinh tế, khoa học công nghệ và sức mạnh quốc phòng.

Về kinh tế, đến năm 2010 Trung Quốc đã vượt Nhật Bản, trở thành nền kinh tế có tổng lượng lớn thứ hai thế giới sau Mỹ. Từ 2012 đến nay kinh tế Trung Quốc đạt được nhiều thành tựu. Tốc độ phát triển cả giai đoạn đạt tăng trưởng cao giao động từ 6,5 - 9%. Theo đó GDP (theo số liệu của IMF) từ 8000 tỷ USD (2011) tăng lên 17.520 tỷ USD (2023). Nhất là giai đoạn 2013 - 2018, tốc độ tăng trưởng bình quân GDP của Trung Quốc là 7,1%, trong khi mức tăng trưởng trung bình của toàn cầu là 2,6% và của các nền kinh tế đang phát triển là 4%. Trong giai đoạn 2013-2021, Trung Quốc đã đóng góp trung bình trên 30% vào tăng trưởng kinh tế toàn cầu, đứng đầu thế giới, lớn nhất trong tất cả các quốc gia và cao hơn cả mức đóng góp của Mỹ, EU và Nhật Bản [162]. GDP của Trung Quốc năm 2016 đã đạt 10.730 tỷ USD, hoàn thành sớm hơn 4 năm mục tiêu GDP năm 2020, tăng gấp 4 lần năm

2000. Do đó thời kỳ im lặng chờ thời, trỗi dậy hòa bình do Đặng Tiểu Bình đề ra từ thập kỷ 1990 đã kết thúc, và hiện nay, Trung Quốc đã chuyển sang giai đoạn mới thực hiện ngoại giao nước lớn, chủ động đề xuất sáng kiến mới, nhằm mở rộng tầm ảnh hưởng của mình đến khu vực và thế giới.



Biểu đồ 2.1: Biểu đồ tốc độ tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc từ năm 1980 đến tháng 3 năm 2024

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp theo số liệu của IMF [125]

Tuy nhiên, sự tăng trưởng phi mã đó đã tạo ra hàng loạt vấn đề lớn cho Trung Quốc từ chính trị, kinh tế đến xã hội và môi trường sống. Đến năm 2012, nền kinh tế Trung Quốc đã bắt đầu bộc lộ nhiều bất cập, yếu kém: năng suất lao động thấp, đầu tư tràn lan không hiệu quả, GDP tăng cao liên tục trong hơn 30 năm chủ yếu do tăng đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng và xuất khẩu; nợ công lớn (nợ của Chính phủ, nợ của chính quyền địa phương, nợ của doanh nghiệp) lên đến 28.000 tỷ USD [19] và trở thành quốc gia có tỉ lệ nợ công lớn nhất thế giới); bong bóng bất động sản, kinh tế nhà nước kém hiệu quả, thị trường chứng khoán giảm sút, sản xuất trong nước dư thừa, tốc độ tăng trưởng GDP hàng năm của Trung Quốc đang từ 9-11%/ năm giai đoạn trước năm 2011 thì đến năm 2015 tăng trưởng GDP của Trung Quốc chỉ còn khoảng 7%/năm [125]. Các bất cập của nền kinh tế Trung Quốc là hậu quả có tính tất yếu sau hơn 30 năm liên tục đạt tốc độ tăng trưởng phi mã.

Từ năm 2012, kinh tế Trung Quốc bắt đầu chững lại, thời kỳ phát triển vượt bậc với tốc độ tăng trưởng 9-10%/năm không còn nữa. Nếu nền kinh tế những năm tiếp theo chỉ phát triển 4%/năm hoặc thấp hơn 4%/năm thì Trung Quốc khó tránh khỏi việc dẫn đến mất ổn định chính trị - xã hội và vai trò lãnh đạo của Đảng Cộng sản Trung Quốc sẽ trong tình thế bị thách thức nghiêm trọng.

Trung Quốc sẽ phải bằng mọi cách phải duy trì nền kinh tế tăng trưởng tối thiểu 5 - 6%/năm, và nó đã trở thành yêu cầu khách quan và cấp bách đối với Chủ tịch Tập Cận Bình và thể hệ lãnh đạo thứ 5 ở Trung Quốc. Có hai cách để đưa nền kinh tế của Trung Quốc thoát ra khỏi thời điểm tăng trưởng chậm này là: (1) Chuyển đổi mô hình phát triển từ coi trọng số lượng sang coi trọng chất lượng tăng trưởng (phát triển theo chiều sâu thông qua nâng cao hàm lượng chất xám trong hàng hóa, dịch vụ và kích thích nhu cầu trong nước); (2) Đem nền sản xuất dư thừa ra nước ngoài. Tìm chỗ để đưa những hàng hoá dư thừa và công nghệ lạc hậu ra nước ngoài; tìm thị trường để tiêu thụ hàng chục tỷ hàng hóa tồn đọng trong kho; từng bước giải bài toán nhân khẩu học; tìm cách tăng thêm dầu mỏ, khí đốt và nguồn nguyên liệu quý hiếm cho nền công nghệ cao trong nước. Do đó, Sáng kiến “Vành đai, Con đường” được đưa ra nhằm đáp ứng nhu cầu kinh tế trên của Trung Quốc.

Trung Quốc tiếp tục công cuộc cải cách mở cửa, trong đó chú trọng hiện đại hóa kinh tế và an ninh quốc phòng nhằm biến thế kỷ XXI thành thế kỷ người Trung Quốc. Nền quốc phòng Trung Quốc ngày càng lớn mạnh. Trung Quốc cũng tăng cường đầu tư cho quốc phòng trở thành cường quốc quân sự khu vực. Hiện nay, về sức mạnh quân sự, Trung Quốc được đánh giá là một trong số quốc gia hàng đầu trên thế giới. Quân giải phóng nhân dân Trung Quốc đang phấn đấu trở thành lực lượng thống trị khu vực Châu Á - Thái Bình Dương bằng cách tăng cường sự kiểm soát của Trung Quốc đối với Đài Loan và các tranh chấp quốc tế ở Biển Đông. Trung Quốc hiện có hàng trăm vũ khí hạt nhân và tên lửa đạn đạo liên lục địa, quân đội Trung Quốc được trang bị tên lửa diệt tàu sân bay DF-21D, giải quyết thành công việc tiếp dầu trên không. Lực lượng quân sự của Trung Quốc mạnh đến mức có thể đủ sức răn đe Mỹ với tàu ngầm được trang bị vũ khí hạt nhân, tàu ngầm tấn

công thông thường, tàu khu trục lớn, tàu khu trục nhỏ, tàu hộ tống và máy bay tấn công [16]. Tập Cận Bình đã tập trung thực hiện những thay đổi lớn về mặt cơ cấu. Những cải cách quan trọng nhất của ông bao gồm việc sáp nhập các vùng tác chiến, cắt giảm mạnh về nhân sự và cải thiện hợp tác dân sự - quân sự. Với sự đầu tư ngân sách quốc phòng lớn, ngân sách liên tục tăng do sự bùng nổ về kinh tế.

Trung Quốc ngày càng thể hiện vai trò cường quốc trong khu vực và trên thế giới, mong muốn tăng cường tầm ảnh hưởng ra bên ngoài. Nhân tố này được coi là mấu chốt, cực kỳ quan trọng trong phương hướng đổi mới và điều chỉnh chiến lược của Trung Quốc nhằm đạt được mục tiêu cốt lõi của nước này là trở thành cường quốc trong khu vực và trên thế giới. Trung Quốc muốn mở rộng không gian chiến lược, kiểm soát lục địa Á - Âu - Phi, chi phối khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, mở rộng và phát huy sức mạnh mềm của mình ở khu vực và thế giới.

Thứ ba, các nhân tố bất ổn trong nội tại Trung Quốc như sự bất bình đẳng, mâu thuẫn xã hội, ảnh hưởng của các nhóm lợi ích

Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc ra đời từ nhiều yếu tố nội tại phức tạp và các thách thức mà nước này phải đối mặt. Những bất ổn nội tại đã thúc đẩy Trung Quốc tìm kiếm các giải pháp phát triển kinh tế và củng cố vị thế chính trị, trong đó BRI đóng vai trò quan trọng.

Phong trào dân chủ hóa và sự bất bình đẳng: Phong trào dân chủ hóa đã ngày càng phát triển tại Trung Quốc, đặc biệt ở các khu tự trị như Tân Cương, Nội Mông và các vùng khác, nơi chính quyền cho rằng có sự hậu thuẫn của nước ngoài. Mức độ bất bình đẳng cao giữa các vùng miền, cùng với những hoạt động chống đối, đã làm dấy lên lo ngại về ổn định xã hội. Điều này buộc Trung Quốc phải tìm kiếm các biện pháp hữu hiệu để giải quyết trào lưu dân chủ hóa và giữ vững vai trò lãnh đạo của Đảng Cộng sản. Một trong những giải pháp được đề xuất tại Đại hội XVIII là thúc đẩy phát triển kinh tế thông qua BRI, nhằm mang lại cơ hội phát triển cho các vùng xa xôi và hẻo lánh, giảm thiểu bất bình đẳng kinh tế.

Mâu thuẫn xã hội và phát triển không đồng đều: Trung Quốc cũng phải đối mặt với nhiều mâu thuẫn xã hội như chênh lệch giữa nông thôn và thành thị, giữa các vùng ven biển phát triển và vùng nội địa kém phát triển. Sự phân hóa giàu

nghèo, vấn đề việc làm - thất nghiệp, và ô nhiễm môi trường cũng là những thách thức lớn. Những mâu thuẫn này làm gia tăng áp lực lên chính quyền trong việc đảm bảo phát triển bền vững và công bằng. Đại hội XVIII và XIX đã nhấn mạnh tầm quan trọng của BRI như một giải pháp nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế toàn diện và kết nối các khu vực trong nước và quốc tế.

Ảnh hưởng của các nhóm lợi ích và cải cách chính trị: Sự đổi mới và cải cách chính trị tại Trung Quốc đã và đang diễn ra mạnh mẽ, với ảnh hưởng lớn từ các nhóm lợi ích, đặc biệt là các công ty và doanh nhân lớn. Các nhóm này đóng vai trò quan trọng trong việc định hình chính sách đối ngoại và kinh tế của Trung Quốc, thúc đẩy quá trình bành trướng ra nước ngoài. Điều này tạo điều kiện cho Trung Quốc tăng cường hợp tác quốc tế và cải thiện hạ tầng kinh tế thông qua BRI, đồng thời giảm thiểu xung đột lợi ích nội bộ.

Các vấn đề nổi cộm khác: Trung Quốc cũng phải đối mặt với các vấn đề như chủ nghĩa cực đoan tôn giáo, khủng bố và ly khai dân tộc. Những thách thức này thường bắt nguồn từ sự phát triển thiếu công bằng và không hài hòa. Để giải quyết các vấn đề này, chính phủ Trung Quốc đã đề ra các cải cách toàn diện tại các kỳ Đại hội Đảng, nhấn mạnh sự cần thiết của BRI trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế bền vững và tạo ra môi trường ổn định cho các khu vực bị ảnh hưởng.

2.3.3. Phong cách lãnh đạo và tầm nhìn cá nhân của chủ tịch Tập Cận Bình

Chủ tịch Tập Cận Bình có một lịch sử cá nhân và gia đình đặc biệt, đóng vai trò quan trọng trong việc hình thành nhân cách và phong cách lãnh đạo của Ông.

Sinh năm 1953, Ông Tập Cận Bình là con trai cựu phó thủ tướng Tập Trọng Huân, người được cho là "công thần" của nhà nước Trung Quốc thời kỳ đầu (một bậc thầy góp phần kiến tạo nên đặc khu kinh tế đầu tiên những năm 1980 - đặc khu Thâm Quyển). Sự nghiệp chính trị của cha đã tạo cho Tập Cận Bình một nền tảng vững chắc trong giới lãnh đạo Trung Quốc từ sớm, nhưng đồng thời cũng đưa ông vào những thách thức đặc biệt khi gia đình bị trừng phạt trong thời kỳ Cách mạng Văn hóa. Trong giai đoạn này, Tập Cận Bình bị buộc phải lao động ở vùng nông thôn, trải qua những khó khăn và khổ cực mà sau này đã định hình rõ rệt quan điểm

lãnh đạo của ông, đặc biệt là sự thấu hiểu và cảm thông với hoàn cảnh của người dân bình thường. Sau khi Cách mạng Văn hóa kết thúc, Tập Cận Bình tiếp tục theo đuổi con đường học vấn tại Đại học Thanh Hoa, nơi ông không chỉ được đào tạo chuyên môn mà còn phát triển tư duy chiến lược và khả năng phân tích. Ông bắt đầu sự nghiệp chính trị từ những vị trí thấp nhất và dần leo lên các cấp bậc cao hơn, tích lũy kiến thức và kinh nghiệm quản lý phong phú trong nhiều lĩnh vực. Những năm tháng làm việc từ cơ sở này đã giúp ông xây dựng một phong cách lãnh đạo đặc trưng, kết hợp giữa sự kiên quyết, khả năng chịu đựng áp lực, và tầm nhìn xa về các vấn đề xã hội và kinh tế. Phong cách lãnh đạo của Tập Cận Bình không chỉ phản ánh quá khứ cá nhân mà còn định hình cách tiếp cận của ông trong việc điều hành Trung Quốc, một quốc gia với quy mô và tầm ảnh hưởng lớn trên thế giới.

Khi lên nắm quyền năm 2013, Tập Cận Bình đã đưa ra Quan điểm về chiến lược quốc tế, tập trung vào việc xây dựng "mối quan hệ quốc tế kiểu mới." Quan điểm này không chỉ là một tuyên bố chính trị mà còn thể hiện tầm nhìn chiến lược của Trung Quốc trong việc định hình lại trật tự quốc tế. "Mối quan hệ quốc tế kiểu mới" bao gồm năm nội dung chính: tôn trọng lẫn nhau, nguyên tắc công bằng, hợp tác cùng có lợi, xây dựng quan hệ để thay đổi cán cân quyền lực, và thích ứng với hoàn cảnh quốc tế mới. Trung Quốc nhấn mạnh tôn trọng chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của tất cả các quốc gia, đồng thời khẳng định sự bình đẳng và quyền tham gia bình đẳng của các nước đang phát triển trong các vấn đề toàn cầu. Thông qua nguyên tắc hợp tác cùng có lợi, Trung Quốc mong muốn thiết lập các mối quan hệ dựa trên lợi ích chung, như được thể hiện rõ trong BRI. Trung Quốc hình dung một trật tự quốc tế mới, đa cực, nơi nước này giữ vai trò chủ đạo và các quốc gia cùng tồn tại trên cơ sở tôn trọng lẫn nhau, hợp tác có đi có lại, và điều chỉnh lại sự phân bổ quyền lực toàn cầu. BRI chính là cách để Trung Quốc cụ thể hóa chiến lược này, thông qua việc đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng quan trọng và thiết lập quan hệ kinh tế mạnh mẽ với nhiều quốc gia khác. Sáng kiến này không chỉ nhằm tăng cường kết nối kinh tế mà còn tạo ra mạng lưới các đối tác chiến lược phụ thuộc lẫn nhau, giúp Trung Quốc củng cố ảnh hưởng toàn cầu và định hình lại các mối quan hệ quốc tế theo hướng có lợi cho mình. Bằng cách thực hiện các dự án BRI, Trung

Quốc cũng muốn chứng minh khả năng lãnh đạo toàn cầu trong phát triển kinh tế và hợp tác quốc tế, đặc biệt trong bối cảnh nhiều quốc gia đang tìm kiếm các mô hình phát triển mới ngoài phạm vi ảnh hưởng của phương Tây.

Kể từ khi trở thành thể hệ lãnh đạo thứ năm của Trung Quốc, Chủ tịch Tập Cận Bình cũng đã nhanh chóng củng cố vai trò lãnh đạo của mình trong toàn bộ các quyết sách của quốc gia trên mọi lĩnh vực. Được đánh giá là một chính trị gia đầy quyết đoán, nhiều quyết sách và chiến lược của Trung Quốc thời gian qua mang đậm dấu ấn cá nhân của Chủ tịch Tập Cận Bình. Sáu nguyên tắc ưu tiên chính trị trong chiến lược lãnh đạo của Chủ tịch Tập thể hiện rõ: (1) Hồi sinh, mở rộng, truyền bá, thúc đẩy văn hóa truyền thống Trung Hoa (đặc biệt là tư tưởng Khổng giáo); (2) Tiếp tục nhấn mạnh chủ nghĩa Mác và ý thức hệ nền tảng của hệ thống chính trị Trung Quốc; (3) Thực hiện chiến dịch chống tham nhũng, làm trong sạch đội ngũ cán bộ “Đả hổ, diệt ruồi, săn cáo”; (4) Thắt chặt kiểm soát đối với nhà nước và xã hội; (5) Cổ vũ tinh thần chủ nghĩa dân tộc và (6) Xây dựng hình ảnh một chính quyền lãnh đạo giản dị, gần gũi với nhân dân.

Đầu năm 2015, học thuyết “Bốn toàn diện” của Tập Cận Bình được công bố, bao gồm “xây dựng xã hội giàu mạnh toàn diện, cải cách sâu sắc toàn diện, quản lý đất nước theo luật pháp toàn diện và quản lý Đảng nghiêm khắc toàn diện”. Đặc biệt, tháng 3-2017, Hội nghị Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc (ĐCSTQ) chính thức ghi nhận ảnh hưởng của Chủ tịch Tập đối với cải cách nền kinh tế đất nước. Tháng 10-2017, tại Đại hội toàn quốc lần thứ XIX, ĐCSTQ đưa vào Điều lệ Đảng học thuyết chính trị mới - “Tư tưởng Tập Cận Bình về Chủ nghĩa xã hội mang đặc sắc Trung Quốc trong kỷ nguyên mới”, đánh dấu sự kiện chưa từng có tiền lệ trong lịch sử khi tư tưởng của một nhà lãnh đạo đang tại nhiệm được đưa vào Điều lệ Đảng. Sự kiện này mang đến cho Tập Cận Bình địa vị ngang hàng so với các lãnh tụ tiền bối của Trung Quốc là Mao Trạch Đông (thống nhất Hoa lục) và Đặng Tiểu Bình (canh tân quốc gia). Thêm vào đó, việc Đại hội Đại biểu Nhân dân toàn quốc (Quốc hội Trung Quốc) bãi bỏ giới hạn nhiệm kỳ của chủ tịch nước cũng đồng nghĩa với việc Chủ tịch Tập Cận Bình sẽ là nhà lãnh đạo quyền lực nhất sau thời cổ Chủ tịch Mao của Trung Quốc. Với khả năng nắm giữ vị trí Chủ tịch thêm 20 năm

nữa, những chủ trương, quan điểm, học thuyết mà ông Tập công bố, trong đó có Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, sẽ được định hình, triển khai một cách liên tục, thể hiện quyết tâm nâng tầm vị thế của Trung Quốc trên trường quốc tế, hiện thực hóa “Giấc mộng Trung Quốc vĩ đại”.

Dưới sự lãnh đạo của Tập Cận Bình, BRI đã phát triển thành một trong những dự án quốc tế lớn nhất và tham vọng nhất. Tập Cận Bình đã áp dụng một phong cách lãnh đạo kết hợp giữa tầm nhìn chiến lược, chủ nghĩa quốc gia và sự quyết đoán, đưa BRI trở thành công cụ chính trong việc mở rộng ảnh hưởng kinh tế và chính trị toàn cầu của Trung Quốc. Ông nhìn thấy BRI không chỉ là một dự án đầu tư kết cấu hạ tầng mà còn là phương tiện để tăng cường quyền lực kinh tế và độc lập của quốc gia. Thông qua việc triển khai nhanh chóng và quyết đoán các dự án trọng điểm, Tập Cận Bình đã chứng minh khả năng của mình trong việc biến ý tưởng lớn thành hành động cụ thể. Đồng thời, ông cũng thể hiện sự linh hoạt và khéo léo trong việc đối phó với những thách thức quốc tế, từ việc điều chỉnh chính sách đến việc xây dựng đối thoại với các quốc gia khác, nhằm đảm bảo sự thành công và chấp nhận rộng rãi của BRI. Sự phát triển của BRI không chỉ là một bước tiến trong chính sách đối ngoại của Trung Quốc mà còn phản ánh rõ nét phong cách lãnh đạo đặc trưng của Ông Tập Cận Bình.

2.3.4. Vị trí, vai trò của khu vực Đông Nam Á trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc

Đông Nam Á có vị trí địa lý chiến lược khi nằm giữa Trung Quốc, Ấn Độ, Úc và Thái Bình Dương, đóng vai trò quan trọng trong mạng lưới kinh tế và chính trị toàn cầu. Khu vực Đông Nam Á bao gồm 11 quốc gia với sự đa dạng văn hóa, tôn giáo và lịch sử. Đông Nam Á không chỉ là trung tâm kinh tế năng động mà còn là điểm giao thoa quan trọng trong các tuyến đường giao thông và thương mại quốc tế. Sự tham gia của Đông Nam Á trong BRI của Trung Quốc là một phần không thể tách rời trong chiến lược hội nhập kinh tế và mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc. Đông Nam Á lục địa, như một phần của sáu hành lang kinh tế của BRI, đóng vai trò cốt lõi trong việc kết nối khu vực với thị trường lớn như Châu Âu và Châu Phi. Mặt khác, Đông Nam Á ven biển nằm ở vị trí chiến lược tại ngã tư giữa Ấn Độ Dương

và Thái Bình Dương, kiểm soát các tuyến đường biển thiết yếu cho thông tin liên lạc, thương mại, năng lượng và nguồn tài nguyên.

Trung Quốc thông qua BRI đã và đang tìm cách đảm bảo kết nối toàn cầu và hội nhập thị trường thông qua việc phát triển kết cấu hạ tầng mạnh mẽ. Các dự án đường sắt, đường bộ và cảng biển trong khu vực Đông Nam Á không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho Trung Quốc tiếp cận các thị trường mới mà còn giúp quốc gia này đảm bảo các tuyến đường vận chuyển hàng hải chính, đặc biệt khi xem xét rằng hơn 90% thương mại thế giới được thực hiện thông qua biển. Khu vực Đông Nam Á, đặc biệt là các tuyến đường biển, trở thành tâm điểm trong chiến lược của BRI, nhằm kết nối vùng kinh tế Đông Nam Á với thế giới. Đông Nam Á chiếm vị trí trung tâm trên bản đồ BRI của Trung Quốc. Do đó, Đông Nam Á là “yết hầu chiến lược” của Trung Quốc và rất quan trọng đối với sự phát triển sức mạnh Trung Quốc.

Chiến lược "Đông ôn, Bắc mạnh, Nam tiến, Tây tiến" của Trung Quốc, dưới thời lãnh đạo của Ông Tập Cận Bình, là một phần của kế hoạch dài hạn nhằm mở rộng ảnh hưởng của nước này ra khỏi biên giới. Chiến lược này tập trung vào việc tạo ra một "vùng đệm" an toàn quanh Trung Quốc, trong đó phần "Nam tiến" nhằm củng cố và thắt chặt quan hệ kinh tế với các nước ASEAN ở phía Nam. Điều này giúp Trung Quốc hội nhập sâu hơn vào thị trường khu vực này. Đặc biệt, khu vực sông Mekong, nơi có các nước láng giềng nhỏ hơn và yếu hơn, được xem là khu vực Trung Quốc có thể dễ dàng gia tăng ảnh hưởng và đã duy trì mối quan hệ tốt đẹp từ lâu [85].

Trung Quốc cũng đang tập trung vào việc biến khu vực Đông Nam Á, đặc biệt là các nước thuộc khu vực sông Mekong, thành điểm trung tâm trong chiến lược “Cộng đồng chia sẻ tương lai chung”. Trung Quốc đánh giá LCM không chỉ là một mô hình hợp tác khu vực mới, sáng tạo mà còn là một phần của chiến lược “Vành đai, Con đường”, nhằm xây dựng quan hệ quốc tế mới và thúc đẩy sự hợp tác chia sẻ nguồn nước và vận mệnh chung. LCM được coi là bổ sung cho các cơ chế hợp tác quốc tế hiện tại và là một phần quan trọng trong chiến lược ngoại giao láng giềng của Trung Quốc.

Chủ tịch Tập Cận Bình đã từng nhận định khu vực Đông Nam Á trong chuyến thăm Indonesia thuộc khuôn khổ Hội nghị thượng đỉnh APEC vào tháng 10 năm 2013 như sau:

Khu vực Đông Nam Á xưa nay có thể nói là sợi dây quan trọng bậc nhất của “Con đường Tơ lụa trên biển. Chính phủ Trung Quốc muốn tăng cường hợp tác trên biển với các quốc gia ASEAN đồng thời sẽ sử dụng hiệu quả nguồn vốn hợp tác trên biển giữa Trung Quốc và ASEAN mà chính phủ Trung Quốc đã đầu tư xây dựng. Hai bên cùng nhau tăng cường hơn nữa quan hệ đối tác hợp tác nhiều mặt, chung tay xây dựng “Con đường Tơ lụa trên biển” thế kỷ XXI [97].

Đông Nam Á là khu vực quan trọng trong BRI bởi những lí do sau:

Thứ nhất, Đông Nam Á là điểm khởi đầu của “Con đường Tơ lụa trên biển” nên có vị trí chiến lược như một điểm kết nối trọng điểm.

Trong khuôn khổ của BRI, “Con đường Tơ lụa trên biển” thế kỷ XXI nổi bật với vai trò là trục đường biển chính. Nếu Trung Quốc không khai thác tuyến đường qua Bắc Băng Dương, thì đây chính là tuyến hải trình chủ lực của BRI. Sự kết nối của các quốc gia Đông Nam Á qua mạng lưới cảng biển vừa hỗ trợ phát triển hạ tầng cảng ở những nơi còn thiếu thốn, vừa tăng cường khả năng kết nối cho các quốc gia có cảng biển đã phát triển. Điều này không chỉ giúp nâng cao năng lực thương mại biển mà còn tạo điều kiện cho các quốc gia không giáp biển tiếp cận thị trường quốc tế một cách hiệu quả. Tại Đông Nam Á, để hiện thực hóa BRI, Trung Quốc không chỉ đầu tư vào các nước có cảng biển kém phát triển để cải thiện năng lực cảng (như Campuchia, Myanmar), đầu tư vào các nước cảng biển phát triển (Thái Lan, Malaysia) mà còn đầu tư và kết nối những nước không có cảng để giúp vươn ra biển (như trường hợp Lào thông qua các cảng của Việt Nam tại Vũng Áng). Ngoài ra, Trung Quốc còn vận động thành lập liên minh cảng biển - trường hợp ba cảng Quảng Tây với mười cảng của Malaysia.

Thứ hai, Đông Nam Á có ý nghĩa chiến lược và quân sự cho Sáng kiến “Vành đai, Con đường”

BRI cũng được coi là phiên bản thu nhỏ trong chiến lược cường quốc hải dương của Trung Quốc. Do đó, việc kết nối chính sách, xây dựng cơ sở hạ tầng biển

và mạng lưới kết cấu hạ tầng trên bộ có ý nghĩa chiến lược lâu dài với Trung Quốc ở Châu Á - Thái Bình Dương. Chiến lược cường quốc Hải Dương do Trung Quốc đề ra với 03 giai đoạn, trong đó, giai đoạn đầu từ năm 2013 -2021 là giai đoạn gia cố các CSHT biển tại những nơi Trung Quốc đã giành quyền kiểm soát. Trung Quốc sẽ hoàn thiện xây dựng thể chế, cơ chế hải dương, tạo điều kiện thuận lợi để quản lí vùng biển trong nước, bảo vệ môi trường biển, và thực hiện ý đồ chiếm lại hòn đảo và đảo san hô.

BRI cũng tập trung vào việc xây dựng một hệ thống cơ sở hạ tầng biển nhằm phục vụ cả nhu cầu thương mại và quân sự của Trung Quốc ở nước ngoài. Hải quân Trung Quốc, sau khi thiết lập các căn cứ quân sự tại các điểm như Pakistan và Djibuti, sẽ chịu trách nhiệm tác chiến biển xa, bảo vệ tàu chở hàng, tàu dầu và tài sản của Trung Quốc tại các khu vực hải ngoại, bao gồm cả các dự án đầu tư và công dân Trung Quốc. BRI đã triển khai các dự án tại các điểm hải ngoại với các khoản vay từ Trung Quốc, thường do các ngân hàng lớn của nước này chi phối. Điều này khiến các dự án cảng biển tại Đông Nam Á có tiềm năng phục vụ cả mục đích thương mại và quân sự. Ví dụ, cảng Kato Kinabalu ở đảo Borneo đã được Malaysia và Trung Quốc đồng ý sử dụng cho Hải quân Trung Quốc từ năm 2015. Dự án “Cửa ngõ Malacca” ở bang Malacca của Malaysia, với vốn đầu tư từ Trung Quốc, cũng có khả năng hỗ trợ cho hoạt động quân sự.

Thứ ba, Đông Nam Á có ý nghĩa trọng yếu trong việc hoàn thiện chính sách ngoại giao láng giềng của Trung Quốc

BRI được coi là một công cụ quan trọng trong chiến lược ngoại giao láng giềng của Trung Quốc, với mục tiêu là tăng cường quan hệ với các quốc gia láng giềng. Trong khu vực Đông Nam Á, Trung Quốc áp dụng BRI như một công cụ để nâng cao mối quan hệ, thúc đẩy hợp tác kinh tế và ảnh hưởng chính trị. Các dự án dưới sự kiện BRI không chỉ tập trung vào phát triển kinh tế mà còn phản ánh cam kết của Trung Quốc trong việc xây dựng mối quan hệ ổn định và tích cực với các nước trong khu vực. BRI dự kiến sẽ giúp Trung Quốc thúc đẩy hợp tác đa phương và song phương trên toàn châu Á, từ đó củng cố vị thế lãnh đạo của Trung Quốc trong khu vực và tạo ra sự liên kết chặt chẽ giữa các nỗ lực liên tục của Trung Quốc. BRI đặc biệt chú trọng vào các nguyên tắc như thảo luận chung, xây dựng,

chia sẻ và sự mở cửa. Để thực hiện mục tiêu này, BRI dự kiến sẽ khuyến khích hoạt động thương mại và đầu tư trên sáu hành lang kinh tế trải dài trên ba châu lục. Điều này rõ ràng qua việc thiết lập các hành lang kinh tế lang “Hành lang Hợp tác sản xuất và Thiết bị quốc tế” (CIPEC), kết nối vùng đồng bằng Chu Giang của Trung Quốc với các quốc gia Đông Nam Á. Sáng kiến khu vực này phù hợp với các mục tiêu Vùng Đồng Bằng Sông Mekong (GMS), một khu vực kinh tế được hình thành bởi ADB, vốn đóng vai trò là nền tảng hợp tác công nghiệp và cùng xây dựng mạng lưới giao thông dọc sông Mekong. Ngoài hành lang này, Đường hành chính kinh tế Trung Quốc - Myanmar (CMEC) cũng được Trung Quốc và Myanmar triển khai từ cuối năm 2018, bao gồm việc xây dựng và nâng cấp đường sắt, đường bộ, cũng như phát triển các khu công nghiệp và cảng biển. CMEC không chỉ góp phần vào sự phát triển kinh tế của Myanmar mà còn tạo điều kiện cho Trung Quốc tiếp cận tốt hơn tới Ấn Độ Dương và thị trường Đông Nam Á.

Thứ tư, Đông Nam Á là nơi thuận lợi để Trung Quốc thúc đẩy quốc tế hoá đồng Nhân dân tệ (NDT)

Việc thúc đẩy quốc tế hoá đồng Nhân dân tệ (NDT) tại khu vực Đông Nam Á có nhiều thuận lợi hơn so với các khu vực khác trên thế giới. Đầu tiên, quan hệ thương mại và đầu tư giữa ASEAN và Trung Quốc rất mạnh mẽ, điều này tạo ra nhu cầu sử dụng NDT trong thanh toán trực tiếp để giảm phụ thuộc vào đồng Đô la Mỹ (USD). Thứ hai, Đông Nam Á là khu vực có nhiều quốc gia chung biên giới với Trung Quốc, nơi mà Trung Quốc đã thúc đẩy việc sử dụng NDT thông qua các khu hợp tác kinh tế và giao dịch biên giới. Ví dụ, ở Biên giới Hà Khẩu - Lào Cai, giao dịch bằng NDT đã được thúc đẩy, góp phần tăng cường hợp tác kinh tế. Cuối cùng, sau khi NDT được thêm vào danh mục đồng tiền trong Giỏ SDR (Special Drawing Rights - Quyền rút vốn đặc biệt)² của Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) vào năm 2016, nhiều nước ASEAN đã tăng cường dự trữ NDT và sử dụng NDT trong thanh toán quốc tế. Dung lượng thanh toán Nhân dân tệ giữa Trung Quốc và ASEAN đã tăng mạnh, và các thỏa

² Giỏ SDR (Quyền Rút Vốn Đặc Biệt) là một loại tiền tệ quốc tế do Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) tạo ra nhằm bổ sung cho các dự trữ chính thức của các quốc gia thành viên. SDR không phải là tiền tệ hay tài sản được lưu hành, mà là một quyền có thể được quy đổi thành các loại tiền tệ tự do sử dụng của các quốc gia thành viên IMF. Giá trị của SDR được xác định dựa trên một giỏ gồm năm loại tiền tệ chính là Đô la Mỹ (USD), Euro (EUR), Nhân dân tệ Trung Quốc (CNY), Yên Nhật (JPY), và Bảng Anh (GBP).

thuận thanh toán và trao đổi tiền tệ giữa Trung Quốc và nhiều quốc gia ASEAN cũng đã được ký kết.

Thứ năm, Đông Nam Á là khu vực thuận lợi cho kết nối nhân dân

Với cộng đồng người Hoa và nhiều nước có văn hóa tương đồng, du lịch phát triển, Đông Nam Á là nơi thuận lợi cho Trung Quốc thúc đẩy BRI ở khía cạnh kết nối nhân dân, ít chịu tác động tiêu cực của chủ nghĩa tôn giáo cực đoan như Trung Á và Nam Á. Kết nối nhân dân tại Đông Nam Á sẽ chủ yếu thông qua ba kênh chính: (i) người Hoa ở Đông Nam Á; (ii) các Học viện Khổng Tử (CI) và (iii) các Sáng kiến về hợp tác giáo dục giữa Trung Quốc với ASEAN (học bổng; think-tank).

Thêm vào đó, Đông Nam Á là nơi tập trung số lượng người Hoa di cư lớn nhất từ trong lịch sử. Khu vực này hiện nay chiếm 78% số người Hoa trên toàn thế giới [48]. Đây là lực lượng chính yếu nắm giữ các hoạt động kinh tế công thương nghiệp và dịch vụ ở khu vực. Cùng với sự trỗi dậy và gia tăng ảnh hưởng mạnh mẽ của Trung Quốc đối với khu vực thì vai trò của người Hoa được gia tăng một cách mạnh mẽ, không chỉ trong lĩnh vực kinh tế mà còn trong các lĩnh vực khác như chính trị và văn hoá. Đồng thời, lực lượng người Hoa di cư mới tới Đông Nam Á cũng ngày càng gia tăng, đây là lực lượng mới bổ sung cho lực lượng người Hoa cũ ở khu vực. Người Hoa từ sớm, trong nhiều trường hợp, cũng đã trở thành “vấn đề” của một số quốc gia Đông Nam Á. Cho nên, trong quá trình phát triển lịch sử các nước Đông Nam Á, người Hoa luôn là vấn đề dành được sự quan tâm chú ý của chính quyền các quốc gia trong khu vực. Hiện nay, mặc dù ở một số quốc gia ở khu vực, người Hoa vẫn là một trong “trở ngại” đối với chính sách dân tộc của quốc gia, song nhìn về đại thể thì các nước có xu hướng tìm cách để người Hoa hội nhập một cách tích cực, hiệu quả và thực chất hơn đối với xã hội sở tại.

Tiểu kết chương 2

Trong chương này, luận án đã đề cập đến cơ sở lý luận và những nhân tố tác động đến sự hình thành của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”.

Về cơ sở lý luận, sự đa dạng trong cách tiếp cận của các lý thuyết quan hệ quốc tế đã đưa đến nhiều góc nhìn về BRI. Chủ nghĩa hiện thực, tự do, chủ nghĩa Mác xít mới đã được đưa ra để phân tích về chủ đề này. Việc tiếp cận lý thuyết trong việc

phân tích BRI của Trung Quốc mở ra các góc nhìn đa dạng: Chủ nghĩa hiện thực coi BRI như công cụ chiến lược mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc; chủ nghĩa tự do nhấn mạnh vào BRI như cơ hội hợp tác kinh tế quốc tế và hội nhập toàn cầu; trong khi chủ nghĩa Mác - xít mới tập trung vào tác động của BRI đến cấu trúc quyền lực kinh tế toàn cầu và bất bình đẳng thì chủ nghĩa kiến tạo chú trọng vào vai trò của ý thức và bản sắc trong quan hệ quốc tế, cũng như cách các quốc gia tạo dựng và duy trì mối quan hệ của mình. Sự kết hợp của các lý thuyết này cung cấp một cái nhìn toàn diện và phức tạp về BRI trong bối cảnh chính sách quốc tế hiện đại.

Về các nhân tố tác động, không chỉ bối cảnh thế giới và khu vực Châu Á - Thái Bình Dương có nhiều biến đổi, thế kỷ XXI đồng thời cũng chứng kiến một Trung Quốc đã và đang vươn lên, không ngừng khẳng định vị thế mới, trên vai trò của một cường quốc có trách nhiệm. Không còn “giấu mình chờ thời” như trước, Trung Quốc dưới sự lãnh đạo của “hạt nhân thế hệ thứ năm” - Chủ tịch Tập Cận Bình, đang chủ động “đề ra luật chơi”, tích cực thiết lập, đề xuất các chiến lược, định hình nhiều cơ chế hợp tác mà quốc gia này đóng vai trò chi phối. Để tiếp tục duy trì vị thế kinh tế, chính trị của một “cường quốc hàng đầu thế giới”, Trung Quốc sẽ phải tăng cường can dự, duy trì ảnh hưởng của quốc gia này không chỉ tại khu vực Châu Á - Thái Bình Dương mà trên cả nhiều châu lục quan trọng khác. BRI sẽ là “công cụ chiến lược”, phản ánh tham vọng “Phục hưng” trên nền “Giấc mơ Trung Quốc” của Chính phủ Tập Cận Bình.

Khu vực Đông Nam Á đóng vai trò chiến lược trong Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI) của Trung Quốc nhờ vị trí địa lý quan trọng giữa các khu vực kinh tế lớn. Đông Nam Á, với 11 quốc gia đa dạng về văn hóa và lịch sử, là trung tâm kinh tế năng động và điểm giao thoa quan trọng trong các tuyến đường giao thông và thương mại quốc tế. Sự tham gia của Đông Nam Á trong BRI là chìa khóa cho chiến lược hội nhập kinh tế và mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc. Các dự án cơ sở hạ tầng như đường sắt, đường bộ và cảng biển giúp Trung Quốc tiếp cận thị trường mới và đảm bảo các tuyến đường vận chuyển hàng hải chính.

Chương 3

THỰC TIỄN TRIỂN KHAI SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG” VÀ TÁC ĐỘNG CỦA SÁNG KIẾN Ở KHU VỰC ĐÔNG NAM Á (2013-2023)

3.1. Mục tiêu, nội dung của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”

Vào tháng 9 năm 2013, trong bài phát biểu tại chuyến thăm chính thức Kazakhstan, chủ tịch Tập Cận Bình đã lần đầu tiên tuyên bố: “Để kết nối kinh tế chặt chẽ, hợp tác sâu rộng và mở rộng phát triển trong khu vực Á - Âu, chúng ta cần cùng nhau xây dựng một “Vành đai kinh tế theo Con đường Tơ lụa” và dần dần hình thành hợp tác trên toàn khu vực” [154]. Ngay sau đó, vào tháng 11 năm 2014, trong Hội nghị thượng đỉnh lần thứ 22 Diễn đàn Hợp tác Kinh tế châu Á - Thái Bình Dương (APEC) tổ chức tại Bắc Kinh, Sáng kiến “Một vành đai, Một con đường” chính thức được đưa ra với Quỹ “Con đường Tơ lụa” lên đến 40 triệu đô la Mỹ [133]. Tuy nhiên, vào năm 2016, tên gọi Sáng kiến “Một vành đai, Một con đường” (One Belt, One Road - OBOR) được các cơ quan ngôn luận của Trung Quốc thống nhất chuyển thành Sáng kiến “Vành đai, Con đường” (Belt Road Initiative - BRI) với mục đích cho thấy sự cởi mở của chiến lược này và tránh lầm tưởng rằng chiến lược chỉ có một vành đai và một con đường. Theo đó, chương trình BRI gồm hai phần. “Vành đai” là “Vành đai kinh tế Con đường Tơ lụa”, với mục đích tạo ra một vành đai kinh tế mới, đẩy mạnh chính sách, cải thiện đường bộ, thúc đẩy thương mại, tăng cường lưu thông tiền tệ và hiểu biết lẫn nhau giữa Trung Quốc và các nước Trung Á. “Con đường” là “Con đường Tơ lụa trên biển” mới dựa trên ý tưởng “Con đường Tơ lụa” trong lịch sử, với mục đích tăng cường hợp tác trên biển với các quốc gia trong ASEAN. Trên thực chất, ngoài hai con đường chính vừa nêu trên, Trung Quốc còn những con đường tơ lụa “mềm” như: “Con đường Tơ lụa kỹ thuật số”, “Con đường tơ lụa y tế”.

Cụ thể, theo tuyên bố của chính quyền Trung Quốc, “Vành đai, Con đường” sẽ đi qua ba châu lục: Á - Âu - Phi, để kết nối các vòng tròn kinh tế sôi động, nhất là với các nền kinh tế phát triển ở châu Âu. Phần “Vành đai” sẽ tập trung kết nối theo các hướng: giữa Trung Quốc với Trung Á, Nga và châu Âu (vùng Ban-tích);

19 Đảng Cộng sản Trung Quốc họp vào tháng 10/2017, có một số bổ sung quan trọng vào Điều lệ Đảng của Trung Quốc, trong đó quan trọng nhất là bổ sung “tư tưởng Tập Cận Bình và Sáng kiến “Vành đai, Con đường” [48].

3.1.1.1. Mục tiêu kinh tế

Thứ nhất, giải quyết vấn đề năng lực sản xuất dư thừa của Trung Quốc

Năng lực sản xuất dư thừa là vấn đề rất lớn đối với nền kinh tế Trung Quốc sau giai đoạn phát triển nóng. Năm 2015, theo báo cáo của ngân hàng phát triển Châu Á (ADB), có tới 6/9 ngành sản xuất quan trọng của Trung Quốc dư thừa sản lượng. Cụ thể, sản lượng thép của Trung Quốc cao hơn so với tổng sản lượng của các nước Nhật Bản, Mỹ, Ấn và Nga gộp lại, và cao hơn 21% so với nhu cầu trong nước trong năm 2016. Và từ năm 2011 đến năm 2012, sản lượng xi măng của Trung Quốc nhiều hơn của Mỹ trong suốt cả thế kỷ XX [192]. Do đó, BRI giúp Trung Quốc khai thác những thị trường mới cho hàng hoá, sản phẩm của Trung Quốc. Từ đó sẽ thúc đẩy các kết nối thương mại, cung ứng chặt chẽ hơn với Đông Nam Á, Nam Á, Ấn Độ Dương và Đông Phi để đưa hàng hoá, đầu tư, dịch vụ ra ngoài, giảm thiểu áp lực thị trường, giảm sức mua bên trong, khi nền kinh tế Trung Quốc đang bộc lộ các dấu hiệu phát triển chậm lại.

Thứ hai, tăng cường khả năng tiếp cận tài nguyên từ các quốc gia, khu vực dọc BRI

Kinh tế Trung Quốc phụ thuộc rất nhiều vào tài nguyên nhập từ nước ngoài. Những nguồn tài nguyên này chủ yếu thông qua đường biển để vào Trung Quốc. Do vậy, các kênh vận chuyển tương đối đơn nhất. Hợp tác giữa Trung Quốc và các quốc gia xuất khẩu tài nguyên chủ yếu vẫn chưa sâu sắc và ổn định. BRI sẽ tăng mạnh các kênh vận chuyển tài nguyên, năng lượng trên đường bộ và đường biển một cách hiệu quả, giúp Trung Quốc đảm bảo được nguồn cung của sản xuất trong nước thông qua nhiều kênh vận chuyển hơn.

Thứ ba, khai thác chiều sâu chiến lược khai phá miền Tây và tăng an ninh quốc gia

Đầu vào nguồn tài nguyên của Trung Quốc vẫn chủ yếu thông qua đường biển, trong khi đó đường biển phải chịu nhiều nguy cơ đe dọa và rủi ro từ bên

ngoài, nhất là trong tình huống chiến tranh. Các công trình công nghiệp và cơ sở hạ tầng của Trung Quốc phần lớn lại tập trung ở các vùng duyên hải. Các khu vực miền Trung và nhất là miền Tây của Trung Quốc, có chiều sâu chiến lược nhưng dân cư thưa thớt, công nghiệp ít phát triển và do đó tiềm lực phát triển công nghiệp và cơ sở hạ tầng rất lớn và khi có xung đột, chiến tranh thì sẽ ít gặp rủi ro hơn. Do vậy, BRI nhằm đẩy mạnh việc khai thác, phát triển vùng phía Tây, có lợi cho khai thác chiều sâu chiến lược và tăng cường an ninh quốc gia của Trung Quốc.

Thứ tư, tăng cường ảnh hưởng trong lĩnh vực tài chính toàn cầu

Với vai trò dẫn dắt và quy mô của nền kinh tế cũng như nguồn vốn đầu tư, các ngân hàng thương mại và các định chế tài chính của Trung Quốc sẽ đóng vai trò chủ đạo trong thanh toán cũng như nguồn vốn đầu tư trong khu vực. Ngoài ra, một trong hai bộ phận hợp thành Sáng kiến “Vành đai, Con đường” là “Vành đai kinh tế Con đường Tơ lụa” nối các tỉnh phía Tây và Tây Nam của Trung Quốc với Đông Nam Á, Nam Á và Trung Á, không chỉ nhằm mục đích kết nối khu vực, hình thành khu vực thương mại tự do mà nó còn đóng vai trò như là động lực cho kế hoạch phát triển phía Tây của Trung Quốc. BRI không những giúp Trung Quốc tranh giành ảnh hưởng với Mỹ mà còn giúp Trung Quốc tăng khả năng chi phối việc hình thành các quy định mới trong thương mại khu vực và toàn cầu. Thông qua các hệ thống cơ sở hạ tầng, trên bộ và trên biển, các hiệp định thương mại tự do khác nhau và các thiết chế tài chính do Trung Quốc chi phối, Trung Quốc sẽ nắm trong tay quyền điều động kinh tế, tài chính, mậu dịch quốc tế, quyền chủ đạo các trung tâm vận chuyển hàng hải, cũng như thương mại quốc tế, quyền định giá, cũng như quyền phân phối tài nguyên.

3.1.1.2. Mục tiêu ngoại giao

BRI thể hiện rất rõ quan điểm về ngoại giao dưới thời chủ tịch Tập Cận Bình - “chủ động nước lớn”. Kể từ thời Chủ tịch Đặng Tiểu Bình, Trung Quốc đã phát triển dưới định hướng ngoại giao “giấu mình chờ thời”. Tuy nhiên, đến thời điểm hiện tại, khi tiềm lực kinh tế của Trung Quốc trở nên mạnh mẽ, đường lối ngoại giao này không còn phù hợp, đặc biệt trong bối cảnh cuộc cạnh tranh Mỹ - Trung

ngày càng sâu sắc hơn, Trung Quốc cần có một đường lối ngoại giao mới để khẳng định vị thế của mình và tranh thủ các cơ hội trong bối cảnh quốc tế mới. “Chủ động nước lớn” là đường lối ngoại giao mới được ông Tập Cận Bình đề cập trong cuộc gặp với Tổng thống Obama vào tháng 6/2013 nhằm định hình lại quan hệ hợp tác Mỹ - Trung theo hướng bình đẳng và cùng có lợi hơn với các giá trị cốt lõi: Tôn trọng lẫn nhau trong giải quyết các vấn đề song phương, củng cố niềm tin chiến lược, mở rộng hợp tác, cùng đối phó với các vấn đề toàn cầu, kiểm soát bất đồng theo hướng xây dựng. Mặc dù Mỹ không ủng hộ mỗi quan hệ nước lớn kiểu mới mà Trung Quốc đề xuất nhưng việc thay đổi đường lối ngoại giao cho thấy Trung Quốc đang có những bước chuyển mình rõ rệt nhằm khẳng định tiếng nói và vị thế trên thế giới. Trung Quốc muốn tái định hình lại các mối quan hệ quốc tế theo hướng Trung Quốc là trung tâm và có sức ảnh hưởng mạnh mẽ với các quốc gia trong khu vực dựa vào sức mạnh kinh tế hiện có. Với quy mô kết nối rộng lớn, BRI vừa là một phần trong đường lối ngoại giao mới “chủ động nước lớn” vừa được gửi gắm mục tiêu truyền tải những giá trị cốt lõi của đường lối ngoại giao này đến các quốc gia và khu vực thuộc Sáng kiến. Bên cạnh đó, các tuyến hành lang kinh tế là chủ thể để BRI thúc đẩy hợp tác với các quốc gia thuộc BRI, từ đó củng cố sức ảnh hưởng về mặt kinh tế cũng như vị thế dẫn dắt của Trung Quốc tại châu Á. Mỗi quốc gia sẽ là một mắt xích quan trọng trong việc hình thành nên mạng lưới đối tác kinh tế toàn cầu của Trung Quốc.

3.1.1.3. Mục tiêu an ninh chiến lược

Tiềm lực quân sự của Trung Quốc hiện có chưa tương xứng với tiềm lực kinh tế. Mặc dù là nền kinh tế lớn thứ hai thế giới khi chiếm 18.67% toàn cầu năm 2021, khoảng 11% xuất khẩu và 30% tổng lượng dự trữ ngoại tệ năm 2019 nhưng trước năm 2017 Trung Quốc lại không có bất cứ căn cứ quân sự ở nước ngoài nào [27]. Trong khi đó, với xu hướng phát triển của thế giới, Trung Quốc cần có các đồng minh hoặc cơ sở quân sự để đảm bảo an toàn cho tài sản của Trung Quốc tại nước ngoài và hoạt động giao thương, đặc biệt là giao thương trên biển cũng như ứng phó với các tình huống đe dọa an ninh khẩn cấp. Ngoài ra, do trọng tâm của BRI là xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng nên bản thân BRI cũng bao hàm các mục

tiêu an ninh chiến lược như phát triển một số căn cứ quân sự hải ngoại của Trung Quốc. Việc xây dựng căn cứ quân sự ở hải ngoại giúp Trung Quốc có thể đảm bảo tốt hơn vai trò trong nhiệm vụ bảo vệ hòa bình và ổn định chung trên các vùng biển quốc tế có hoạt động giao thương sôi nổi cũng như ứng phó kịp thời với các sự cố nhân đạo cần cứu trợ...

3.1.1.4. Mục tiêu của BRI ở khu vực Đông Nam Á

Mục tiêu kinh tế: Mục tiêu kinh tế của Trung Quốc ở Đông Nam Á thông qua BRI là đầu tư mạnh mẽ vào khu vực này với mục đích không chỉ thúc đẩy tăng trưởng kinh tế mà còn tạo ra sự lệ thuộc lâu dài của các quốc gia trong khu vực vào Trung Quốc. Chiến lược này bao gồm việc rót hàng tỷ đô la vào các dự án cơ sở hạ tầng như đường sắt, đường bộ, và cảng biển. Ví dụ điển hình là dự án đường sắt cao tốc Jakarta-Bandung ở Indonesia và dự án cảng Kyaukpyu ở Myanmar. Những dự án này không chỉ cải thiện kết nối và thúc đẩy thương mại mà còn khiến các quốc gia này phụ thuộc vào tài chính và kinh tế Trung Quốc, qua các khoản vay lớn và điều kiện tài chính nặng nề. Sự phụ thuộc này không chỉ dừng lại ở mặt tài chính mà còn ảnh hưởng đến khả năng tự chủ chính sách của các quốc gia, làm giảm khả năng họ thực hiện các quyết định độc lập, đồng thời hạn chế khả năng phát triển đa dạng kinh tế hoặc tăng cường quan hệ với các cường quốc khác. Hơn nữa, sự phụ thuộc về kinh tế còn có thể chuyển hoá thành ảnh hưởng chính trị, khi Trung Quốc có thể sử dụng sức mạnh kinh tế để tác động đến các quyết định chính trị và chính sách ngoại giao của các nước trong khu vực, đặc biệt trong các vấn đề nhạy cảm như tranh chấp lãnh thổ trên Biển Đông.

Mục tiêu chính trị: Trung Quốc sử dụng BRI nhằm tăng cường ảnh hưởng chính trị ở khu vực và phân hoá nội bộ ASEAN. Trung Quốc tham gia các cơ chế đa phương như ASEAN để thúc đẩy sự hiện diện và ảnh hưởng chính trị của mình trong các vấn đề khu vực. Trung Quốc cũng đã sử dụng các lợi ích kinh tế như công cụ để làm sâu sắc hơn sự phụ thuộc của một số quốc gia ASEAN vào Trung Quốc. Bằng cách cung cấp viện trợ tài chính và đầu tư vào cơ sở hạ tầng, Trung Quốc đã thắt chặt mối quan hệ với các quốc gia như Lào và Campuchia, đồng thời sử dụng các khoản viện trợ này như một phương tiện để tăng cường ảnh hưởng chính trị của

mình trong khu vực. Một số quốc gia đã trở thành đối tác chủ chốt của Trung Quốc trong khi những quốc gia khác thì có quan điểm hoài nghi hơn đối với chính sách của Trung Quốc, dẫn đến sự chia rẽ trong khối.

Về mục tiêu an ninh chiến lược: Trung Quốc coi Đông Nam Á như một bàn cờ đối ngoại để tính toán lợi ích cốt lõi trên biển Đông trong hợp tác “Con đường tơ lụa trên biển”. Biển Đông, nằm ở vị trí chiến lược kết nối Đông Bắc Á và Đông Nam Á, cũng như Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, đóng vai trò thiết yếu trong vận chuyển năng lượng, khi hơn 60% lượng dầu mỏ và khí đốt của Trung Quốc được vận chuyển qua đây. Việc xây dựng các cảng biển sâu tại các quốc gia Đông Nam Á nằm trong chiến lược này. Cảng Kyaukpyu ở Myanmar giúp Trung Quốc giảm phụ thuộc vào eo biển Malacca và cung cấp tuyến đường vận chuyển năng lượng thay thế. Đồng thời, cảng này có thể trở thành căn cứ hải quân, tăng cường hiện diện quân sự của Trung Quốc tại Ấn Độ Dương.

3.1.2. Nội dung của Sáng kiến “Vành đai, Con đường”

Các nội dung chính thể hiện tầm nhìn, nguyên tắc và các trọng điểm hợp tác trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc được công bố chính thức lần đầu tiên trong Văn kiện “Tầm nhìn và Hành động thúc đẩy cùng xây dựng “Vành đai kinh tế Con đường Tơ lụa” (SREB) và “Con đường Tơ lụa trên biển” thế kỷ XXI (MSR)”, ban hành ngày 28-3-2015, do ba cơ quan Trung ương gồm Ủy ban Cải cách và Phát triển quốc gia (NDRC), Bộ Ngoại giao và Bộ Thương mại cùng đứng tên, dưới sự cho phép của Hội đồng quốc gia Trung Quốc [48]. Văn kiện quy định cụ thể những nguyên tắc chính cùng xây dựng trong các cơ chế hợp tác của BRI:

Trước hết, nguyên tắc quan trọng hàng đầu mà các quốc gia thành viên BRI cùng tuân thủ, đó là các tôn chỉ và 5 nguyên tắc chung sống hòa bình đã được thừa nhận rộng rãi trong Hiến chương Liên Hợp Quốc: Tôn trọng chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của các quốc gia; không xâm lược lẫn nhau; không can thiệp vào công việc nội bộ của nhau; bình đẳng cùng có lợi và cùng chung sống hòa bình.

Nguyên tắc mở cửa và hợp tác: Không phân biệt thể chế chính trị, không giới hạn phạm vi, tất cả các quốc gia, các tổ chức quốc tế và khu vực trên thế giới đều được khuyến khích tham gia BRI.

Nguyên tắc hòa hợp và bao dung: Đề cao sự đa dạng văn hóa, tăng cường đối thoại, giao lưu, tìm kiếm điểm chung, bảo toàn khác biệt, đề cao văn hóa khoan dung là các yếu tố của “tinh thần “Con đường Tơ lụa”.

Nguyên tắc quy luật thị trường: BRI tuân theo quy luật thị trường và thông lệ quốc tế, nhấn mạnh tầm quan trọng của quy trình mua sắm công cởi mở, minh bạch, không phân biệt đối xử.

Nguyên tắc cùng nhau phát triển, cùng chung lợi ích: Lợi ích là mối quan tâm chung của tất cả các bên, BRI tìm kiếm điểm đồng lợi ích như nền tảng của sự hợp tác, đồng thời vẫn tính đến các quan điểm khác nhau của các bên liên quan.

Nguyên tắc cân bằng và bền vững: BRI nhấn mạnh phải đảm bảo tính bền vững về kinh tế, xã hội, tài khóa, tài chính và môi trường; thúc đẩy các tiêu chuẩn cao về bảo vệ môi trường, đảm bảo cân bằng giữa tăng trưởng kinh tế và tiến bộ xã hội.

Trên cơ sở các nguyên tắc đề ra, Văn kiện cũng công bố 5 trọng điểm nội dung trong hợp tác xây dựng BRI, hay còn được biết dưới mô hình “ngũ thông”, cụ thể là [155]:

Một là, kết nối chính sách: Kết nối chính sách, tăng cường chia sẻ thông tin đến các bên liên quan là yêu cầu quan trọng bậc nhất trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường”

Hai là, kết nối kết cấu hạ tầng: Tăng cường hợp tác, kết nối về cơ sở hạ tầng, bao gồm các tuyến đường an ninh quốc gia và sắt, đường bộ, đường biển, đường hàng không liên châu lục là lĩnh vực ưu tiên hàng đầu trong BRI.

Ba là, kết nối tiền tệ: Thuận lợi hóa đầu tư, xóa bỏ rào cản, xây dựng các khu thương mại tự do, tạo lập thị trường kinh doanh lành mạnh, là yếu tố quan trọng để BRI đi vào hoạt động có hiệu quả. Bên cạnh đó, BRI chú trọng đẩy nhanh xây dựng chế độ “một cửa” ở các cửa khẩu vùng biên, giảm chi phí, tăng cường quản lý, giám sát hải quan điện tử.

Bốn là, kết nối thương mại: Tạo lập các định chế tài chính mới, trong đó Trung Quốc đóng vai trò trung tâm điều phối "luật chơi", như Ngân hàng AIIB,

Ngân hàng Khai thác Phát triển các nước BRICS, Quỹ “Con đường Tơ lụa”... là cách thức giúp BRI xây dựng các trụ cột liên kết về tài chính.

Năm là, kết nối nhân dân: Khuyến khích giao lưu văn hóa, thể thao, du lịch, y tế, giáo dục, giao lưu thanh thiếu niên, hội phụ nữ, các hoạt động tình nguyện... đã và đang là cách thức hữu hiệu giúp dự án BRI tạo dựng được niềm tin và sự hiểu biết giữa nhân dân Trung Quốc và nhân dân các quốc gia tham dự.

3.2. Thực tiễn triển khai Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á (2013 - 2023)

Tính đến tháng 12 năm 2023, số quốc gia tham gia Sáng kiến “Vành đai, Con đường” bằng cách ký Biên bản ghi nhớ (A memorandum of understanding - MOU) với Trung Quốc là 151 quốc gia bao gồm 44 quốc gia ở châu Phi cận Sahara, 34 quốc gia BRI ở Châu Âu và Trung Á, 25 quốc gia BRI ở Đông Á và Thái Bình Dương (bao gồm cả Trung Quốc), 22 quốc gia BRI ở Mỹ Latinh và Caribe, 19 quốc gia BRI ở Trung Đông và Bắc Phi và 6 quốc gia ở Nam Á. BRI cũng hợp tác với 17 quốc gia thuộc Liên minh Châu Âu (EU) và 8 quốc gia thuộc G20 [110]. Kể từ khi được triển khai, phạm vi của BRI của Trung Quốc đã trải qua một sự mở rộng địa lý và lĩnh vực đáng kể. Ban đầu BRI chỉ tập trung vào khu vực lân cận như Trung Á và Đông Nam Á, sau này dần mở rộng tầm ảnh hưởng về phía Tây, kết nối Trung Quốc với châu Phi, Nam Á và châu Âu. Sự mở rộng này tiếp tục vươn tới Mỹ Latinh và Nam Thái Bình Dương từ năm 2018, hướng đến các quốc gia đang phát triển. Đến năm 2023, tất cả 11 quốc gia ở khu vực Đông Nam Á đã tham gia vào Sáng kiến “Vành đai, Con đường”.

Tuy nhiên từ tháng 11 năm 2023, Phillipnes đã chính thức rút khỏi “Vành đai, Con đường” [101]. Một trong những lý do chính là lo ngại về sự phụ thuộc quá mức vào Trung Quốc, gây rủi ro cho chủ quyền kinh tế và chính trị của quốc gia. Phillipines dưới thời tổng thống Ferdinand Marcos cũng nhận thấy nhiều dự án BRI gây ra gánh nặng nợ nần lớn và gặp phải các vấn đề về tiến độ và chất lượng. Sự thiếu minh bạch và tham nhũng trong quá trình triển khai các dự án làm giảm niềm tin của người dân và chính phủ. Ngoài ra, căng thẳng về tranh chấp lãnh thổ

trên Biển Đông giữa Philippines và Trung Quốc đã làm xấu đi mối quan hệ song phương. Philippines muốn tìm kiếm các đối tác đầu tư khác để đa dạng hóa nguồn vốn và giảm sự lệ thuộc vào một quốc gia duy nhất. Đồng thời, việc tham gia Tam giác ba bên với Mỹ và Nhật Bản giúp Philippines củng cố vị thế địa chính trị và nhận được hỗ trợ về kinh tế, an ninh từ các đồng minh [83].

Các nước Đông Nam Á tham gia vào BRI với các mức độ và lĩnh vực khác nhau, tùy thuộc vào lợi ích quốc gia và chiến lược phát triển của từng nước. Sự tham gia tập trung nhiều vào các dự án hạ tầng (đường sắt, cảng biển) và năng lượng (nhà máy điện, năng lượng tái tạo), nhằm cải thiện kết nối khu vực và thúc đẩy phát triển kinh tế. Tuy nhiên, các quốc gia đều cân nhắc các yếu tố về nợ công, an ninh quốc gia, và sự phụ thuộc vào Trung Quốc khi tham gia vào BRI.

Bảng 3.1. Mức độ tham gia vào BRI của các quốc gia Đông Nam Á

STT	Quốc gia	Mức độ tham gia
1	Lào	Lào xem BRI như một cơ hội để phát triển cơ sở hạ tầng và kết nối giao thông với các nước láng giềng và Trung Quốc. Lào tham gia vào hầu hết các dự án lớn trong BRI.
2	Campuchia	Tập trung vào các dự án hạ tầng (đường bộ, cầu) và phát triển khu kinh tế đặc biệt, hưởng lợi từ đầu tư của Trung Quốc trong các lĩnh vực công nghiệp và nông nghiệp.
3	Indonesia	Indonesia tập trung mạnh vào các dự án hạ tầng trong khuôn khổ BRI, đặc biệt là các dự án đường sắt cao tốc và cảng biển.
4	Myanmar	Tham gia mạnh vào các dự án cảng biển chiến lược và thủy điện, quan trọng đối với hành lang kinh tế Trung Quốc-Myanmar.
5	Malaysia	Tham gia mạnh vào các dự án hạ tầng (đường sắt, cầu đường như Dự án East Coast Rail Link) và năng lượng (nhà máy điện).
6	Philippines	Tham gia năng lượng tái tạo và cơ sở hạ tầng giao thông, bao gồm cầu và đường bộ, nhằm cải thiện mạng lưới giao thông và điện lực trong nước
7	Thái Lan	Tham gia vào các dự án hạ tầng lớn như đường sắt cao tốc Trung Quốc-Thái Lan, phát triển hành lang kinh tế Đông-Tây nhằm thúc đẩy thương mại và kết nối khu vực.

STT	Quốc gia	Mức độ tham gia
8	Singapore	Singapore có cách tiếp cận khác khi tập trung vào hợp tác ở BRI trong các lĩnh vực công nghệ cao và tài chính. Singapore đóng vai trò quan trọng như một trung tâm tài chính và logistics trong BRI, nhưng ít tham gia vào các dự án hạ tầng cụ thể. Ngoài ra, Singapore còn là một điểm kết nối tài chính và tiền tệ quan trọng trong khu vực, hỗ trợ các giao dịch tài chính liên quan đến BRI thông qua hệ thống ngân hàng phát triển và các trung tâm trao đổi tiền tệ.
9	Brunei	Tham gia ở mức độ thấp hơn vào BRI, chủ yếu tập trung vào các dự án năng lượng và phát triển công nghiệp dầu khí. Brunei tìm kiếm đầu tư từ Trung Quốc để đa dạng hóa nền kinh tế và phát triển các ngành công nghiệp phi dầu khí.
10	Việt Nam	Tham gia rất hạn chế vào BRI. Việt Nam luôn cân nhắc về an ninh quốc gia và sự phụ thuộc vào Trung Quốc trước khi tham gia vào các sáng kiến BRI
11	Timor - Leste	Các dự án chính bao gồm Lưới điện quốc gia, đường cao tốc Suai-Beaco và Cảng Vịnh Tibar.

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp

3.2.1. Kết nối chính sách

3.2.1.1. Các thể chế đa phương

*** Hợp tác Lan Thương - Mekong**

Mặc dù chưa có sự biểu đạt trực tiếp, nhưng Trung Quốc luôn muốn gắn cơ chế LMC vào trong khung khổ của BRI. Cho đến nay, LMC là cơ chế hợp tác quốc tế duy nhất mà Trung Quốc đưa được khẩu hiệu “cộng đồng chia sẻ tương lai chung” vào trong khuôn khổ hợp tác.

Hợp tác Lan Thương - Mekong (tập trung vào việc tăng cường hợp tác giữa các quốc gia nằm dọc sông Mekong: Trung Quốc, Myanmar, Lào, Thái Lan, Campuchia và Việt Nam. Đến năm 2023, LCM đã chứng minh vai trò thiết yếu trong việc thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng và kết nối khu vực. Các dự án lớn như

tuyến đường sắt Trung Quốc - Lào dài 414 km, khai trương vào tháng 12 năm 2021 với chi phí 5.9 tỷ USD, đã cải thiện đáng kể khả năng giao thương và vận tải giữa các quốc gia. Bên cạnh đó, LCM đã đầu tư mạnh vào các dự án nông nghiệp, công nghiệp và du lịch, giúp giảm nghèo và tạo ra hàng ngàn cơ hội việc làm cho người dân địa phương. Đặc biệt, các dự án hợp tác về quản lý và sử dụng bền vững nguồn nước sông Mekong đã được triển khai nhằm giảm thiểu tác động của biến đổi khí hậu và đảm bảo nguồn nước cho hàng triệu người dân. Về mặt chính trị và ngoại giao, LCM đã củng cố mối quan hệ giữa Trung Quốc và các nước ven sông Mekong, tạo dựng niềm tin và sự ủng hộ thông qua các dự án hợp tác. Đến năm 2023, tổng vốn đầu tư của Trung Quốc vào các dự án trong khuôn khổ LCM đã vượt qua con số 20 tỷ USD, khẳng định cam kết mạnh mẽ của Trung Quốc trong việc phát triển bền vững và hội nhập khu vực.

** Tham gia vào các diễn đàn khu vực như Hội nghị cấp cao Đông Á hay diễn đàn kinh tế ASEAN*

Hội nghị Cấp cao Đông Á (EAS) là một diễn đàn khu vực quan trọng, bao gồm 18 quốc gia tham gia, trong đó có 10 quốc gia ASEAN cùng với Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ, Australia, New Zealand, Hoa Kỳ, và Nga. Đây là nền tảng chính để thảo luận các vấn đề liên quan đến an ninh, kinh tế, và hợp tác khu vực. Trung Quốc đã tích cực tham gia vào các hội nghị EAS nhằm thúc đẩy hợp tác khu vực và tìm kiếm sự ủng hộ cho các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI). Thông qua các hội nghị này, Trung Quốc có cơ hội trình bày về những lợi ích kinh tế của BRI và đối thoại để giải quyết các quan ngại của các nước thành viên khác liên quan đến vấn đề chủ quyền và sự phụ thuộc kinh tế. Nhiều dự án quan trọng trong khuôn khổ BRI đã được thảo luận tại các kỳ họp của EAS, như dự án Đường sắt cao tốc Trung Quốc-Lào và Cảng nước sâu Kuantan ở Malaysia.

Diễn đàn Kinh tế ASEAN cung cấp một nền tảng để thảo luận về hợp tác kinh tế khu vực, nơi mà các quốc gia thành viên ASEAN và Trung Quốc có thể thảo luận chi tiết về các dự án thuộc BRI, xác định các cơ hội đầu tư và xây dựng lòng tin lẫn

nhau. BRI tham gia vào Diễn đàn Kinh tế ASEAN còn giúp Trung Quốc xây dựng các thỏa thuận song phương và đa phương để thực hiện các dự án lớn này, đồng thời thiết lập các cơ chế tài trợ hỗn hợp với các ngân hàng Trung Quốc và các tổ chức tài chính quốc tế khác như Ngân hàng Đầu tư Cơ sở Hạ tầng Châu Á (AIIB). Điều này không chỉ giúp thúc đẩy phát triển kinh tế bền vững mà còn cải thiện khả năng tài chính và quản lý rủi ro của các quốc gia ASEAN khi thực hiện các dự án BRI. Các cuộc thảo luận tại diễn đàn giúp xác định cơ hội đầu tư, xây dựng lòng tin và thiết lập các thỏa thuận tài chính nhằm đảm bảo tính bền vững và hiệu quả kinh tế cho các dự án BRI, đồng thời tăng cường kết nối và hợp tác kinh tế giữa ASEAN và Trung Quốc.

** Diễn đàn “Vành đai, Con đường”*

Diễn Đàn Vành Đai và Con Đường (Belt and Road Forum, BRF) được tổ chức với nhiều mục tiêu quan trọng nhằm thúc đẩy BRI và tạo điều kiện cho các quốc gia tham gia hợp tác phát triển. Trước hết, BRF nhằm thúc đẩy hợp tác kinh tế và đầu tư giữa Trung Quốc và các quốc gia tham gia BRI. Diễn đàn này tạo cơ hội cho các bên thảo luận và ký kết các thỏa thuận về đầu tư, phát triển cơ sở hạ tầng và tăng cường thương mại quốc tế, với các dự án lớn như đường sắt, cảng biển và đường cao tốc thường được đề cập, nhằm cải thiện kết nối khu vực và toàn cầu. Thứ hai, BRF tập trung vào các giải pháp phát triển bền vững và bảo vệ môi trường. Diễn đàn khuyến khích các quốc gia tham gia áp dụng công nghệ xanh và thân thiện với môi trường, đồng thời tìm kiếm các phương án hợp tác để đối phó với biến đổi khí hậu và giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường. Cuối cùng, BRF còn thúc đẩy giao lưu văn hóa và giáo dục giữa các quốc gia tham gia. Các chương trình giao lưu văn hóa và giáo dục nhằm tăng cường hiểu biết lẫn nhau, xây dựng lòng tin và mối quan hệ hợp tác lâu dài, với các hoạt động như trao đổi sinh viên và học bổng cũng là một phần quan trọng của diễn đàn. Bằng cách đạt được những mục tiêu này, BRF không chỉ giúp tăng cường sự liên kết kinh tế và chính trị mà còn xây dựng một nền tảng hợp tác bền vững và toàn diện giữa các quốc gia tham gia BRI.

Các quốc gia Đông Nam Á đã tham gia rất tích cực trong các Diễn đàn Vành đai, Con đường. Trong ba diễn đàn đã tổ chức (2017, 2019, 2023), hầu hết các quốc gia trong khu vực này đã tham dự và nhiều trong số đó đã đưa ra các cam kết hợp tác đáng kể. Điển hình như Indonesia và Malaysia đã ký kết các thỏa thuận quan trọng về cơ sở hạ tầng và hợp tác kinh tế. Singapore, với vai trò là trung tâm tài chính, đã thúc đẩy hợp tác trong lĩnh vực tài chính và hòa giải quốc tế. Mỗi quốc gia đã tham gia với các mục tiêu và kỳ vọng khác nhau, nhưng chung quy lại là để thúc đẩy phát triển kinh tế thông qua cơ sở hạ tầng tốt hơn và kết nối kinh tế mở rộng. Các dự án không chỉ giới hạn trong xây dựng đường sắt, cảng biển mà còn bao gồm cải thiện các dịch vụ kỹ thuật số và hợp tác công nghệ cao.

3.2.1.2. Các thể chế song phương

Cách thức làm việc thường thấy của Trung Quốc đối với các sáng kiến hoặc giải quyết mâu thuẫn là làm việc theo cơ chế song phương. Ngoài SCO, Trung Quốc chưa có nhiều kinh nghiệm điều phối các vấn đề đa phương và các vấn đề mang tính khu vực, cách thức Trung Quốc triển khai các sáng kiến hợp tác - kể cả trong trường hợp AIIB - cũng là làm việc với từng quốc gia. Thêm vào đó, trong quá trình triển khai công việc, Trung Quốc cũng thường quen với việc đưa ra các tuyên bố ở tầm ý tưởng mà thiếu các cơ chế triển khai cụ thể đi kèm. Do đó, hoạt động tuyên truyền và trao đổi về BRI thường được lồng ghép vào nội dung làm việc của các cuộc gặp cấp cao giữa nguyên thủ các nước ASEAN và Trung Quốc.

Trong quá trình thúc đẩy BRI ở Đông Nam Á, Trung Quốc đã thúc đẩy sự liên kết BRI với chiến lược phát triển quốc gia của các nước trong khu vực, như chiến lược “Tứ giác” của Campuchia, sáng kiến “Trục hàng hải” của Indonesia, “Hai hành lang, một vành đai kinh tế” của VN, chiến lược “Tầm nhìn Brunei 2035”, “Tầm nhìn Philippines 2040”, “Quy hoạch hợp tác kinh tế thương mại Trung Quốc - Malaysia”, “Chiến lược đưa Lào thành quốc gia nối ra biển”, “Sáng kiến kết nối Chiến lược Singapore - Trung Quốc”, “Chiến lược 4.0” của Thái Lan,... nên BRI dễ dàng được các nước ASEAN tiếp nhận hơn.

3.2.2. Kết nối kết cấu hạ tầng

3.2.2.1. Xây dựng “Vành đai kinh tế Con đường Tơ lụa” trên bộ

*** Dự án đường sắt**

Tuyến đường sắt của BRI ở Đông Nam Á đã đóng góp một cách đáng kể vào sự phát triển của khu vực, mang lại làn gió mới cho sự phát triển kinh tế và hợp tác khu vực. Qua việc nối kết các quốc gia bằng mạng lưới giao thông vận tải hiện đại, BRI không những thúc đẩy giao thương mà còn tạo ra cơ hội mới cho ngành công nghiệp và du lịch, qua đó nâng cao chất lượng cuộc sống và mở rộng quan hệ đối tác giữa các quốc gia. Sự thành công của những dự án đường sắt không chỉ thông qua việc nâng cao chất lượng hạ tầng mà còn qua việc thúc đẩy mở rộng quan hệ khu vực.

Dự án đường sắt nổi trội nhất tại khu vực là dự án Đường sắt Côn Minh - Singapore, (đường sắt xuyên Á) kết nối thành phố phía Nam của Trung Quốc tới các thành phố lớn nhất của phần Đông Nam Á lục địa. Dự án được chia thành ba tuyến chính, bao gồm:

Tuyến Trung tâm (màu xanh dương): Bắt đầu từ Côn Minh (Trung Quốc), rồi tới Viêng Chăn (Lào), Bangkok (Thái Lan), Kuala Lumpur (Malaysia) và kết thúc tại Singapore. Tuyến này kết nối trực tiếp Trung Quốc với Đông Nam Á và châu Á nhằm thúc đẩy thương mại và du lịch. Tại tuyến này, Lào đã chứng kiến sự phát triển đáng kể với việc hoàn thành tuyến đường sắt cao tốc Trung Quốc-Lào vào cuối năm 2021, đánh dấu một bước tiến quan trọng trong việc cải thiện kết nối giữa Côn Minh và Viêng Chăn. Đây là một phần cốt lõi của tuyến đường sắt, mở rộng khả năng kết nối về phía nam đến Thái Lan và cuối cùng là Singapore, làm nổi bật vai trò trung tâm của Lào trong mạng lưới này.



Hình 3.2: Một nhánh của tuyến đường sắt nối Trung Quốc với các quốc gia ASEAN

Nguồn: [153]

Tuyến Đông (màu cam): Xuất phát từ Côn Minh, qua Hà Khẩu, tiếp tục đến Hà Nội, Hồ Chí Minh, Phnom Penh (Campuchia), Bangkok (Thái Lan), cuối cùng là Singapore. Tuyến này đi qua các trung tâm kinh tế chính của Việt Nam, thể hiện vai trò của Việt Nam như một cầu nối quan trọng trong khu vực. Tại Việt Nam, tuyến này không có sự phát triển đáng kể các dự án đường sắt mới dành riêng cho Mạng lưới Đường sắt Xuyên Á. Thay vào đó, Việt Nam đã tập trung vào việc cải thiện và mở rộng hệ thống đường sắt hiện có. Sự tập trung này phản ánh chiến lược cân nhắc giữa việc nâng cấp cơ sở hạ tầng sẵn có và khả năng tài chính cho các dự án mới.

Tuyến Tây (màu đỏ): Khởi đầu từ Côn Minh, qua Đại Lý và Bảo Sơn, rồi tới Thủy Lệ và Dương Côn, tiếp đó đến Bangkok (Thái Lan), Kuala Lumpur (Malaysia), và kết thúc tại Singapore. Tuyến này kết nối vùng Tây Nam Trung Quốc với Myanmar và các nước Đông Nam Á khác. Ở Myanmar, tiến độ phát triển các dự án đường sắt đã chậm lại do bất ổn chính trị và các thách thức kinh tế. Sự chậm trễ này cản trở khả năng hoàn thành mạng lưới đường sắt liên quốc gia, mặc dù các cuộc thảo luận và lập kế hoạch vẫn đang tiếp tục, mở ra cơ hội phát triển trong tương lai.

**Bảng 3.2: Các dự án đầu tư đường sắt nổi bật ở Đông Nam Á của BRI
tính đến năm 2023**

STT	Thời gian	Quốc gia	Dự án	Quy mô	Chiều dài	Hiện trạng
1	2017	Lào	Viêng Chăn - Boten	6 tỷ USD Kết nối thủ đô Viêng Chăn của Lào với Boten, biên giới Lào-Trung	414 km	Khánh thành 3/12/2021
2	2015	Indonesia	Jakarta - Bandung	7,3 tỷ USD Rút ngắn thời gian di chuyển giữa Jakarta và Bandung từ 3 giờ xuống 40 phút.	142 km	Khánh thành tháng 10/2023
3	2016	Malaysia	Tuyến Đường sắt Bờ Đông (ECRL)	11 tỷ USD Nối bờ biển phía Đông Malaysia, kết nối các khu vực kinh tế quan trọng với các cảng chính	640 km	Ngừng 2018 Tiếp tục 2019, Dự kiến hoàn thiện 2027
4	2019	Thái Lan, Singapore	Tuyến đường sắt Bắc Kinh - Bangkok - Singapore,	Ước tính 30-50 tỷ USD Kết nối Bắc Kinh với Bangkok và Singapore, tạo hành lang kinh tế chiến lược khu vực Đông Nam Á.	>3,000 km	Đang thực hiện. Dự kiến hoàn thành 2028
5	2016	Malaysia	Gemas - Johor Bahru	Dự kiến 1,8 tỷ USD Kết nối khu vực Gemas với Johor Bahru, giúp tăng cường kết nối giữa Malaysia và Singapore.	192 km	Dự kiến hoàn thành 2027
6	2017	Thái Lan	Tuyến Bangkok - Ratchasima dài 256 km	Dự kiến 5,2 tỷ USD Nối Bangkok với Ratchasima, là một phần của dự án đường sắt cao tốc Trung Quốc - Thái Lan.	256 km	Đúng tiến độ, GĐ1 dự kiến xong 2026
7	2017	Myanmar	Đường sắt Đại Lý - Thủy Lệ	Dự kiến 2,5 tỷ USD Nối Đại Lý (TQ) với Thủy Lệ (Myanmar), tăng cường giao thương giữa TQ và Myanmar.	200 km	Đoạn đầu từ Đại Lý đến Bảo Sơn được khánh thành ngày 22 tháng 7 năm 2022
8	2018	Myanmar	Đường sắt cao tốc Kyaukyu - Côn Minh	Dự kiến 8,9 tỷ USD Nối Kyaukyu (Myanmar) với Côn Minh (Trung Quốc)	1,200 km	Dự kiến hoàn thiện 2026

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp qua các nguồn [48][124]

Tuyến đường sắt Jakarta - Bandung (Indonesia) - Tuyến đường sắt có tàu cao tốc với tốc độ nhanh nhất ở Đông Nam Á: Được khánh thành vào tháng 11 năm 2023, tuyến đường sắt Jakarta - Bandung dài 138km với 13 đường hầm và 4 nhà ga, nối thủ đô Jakarta và thành phố Bandung, thủ phủ tỉnh Tây Java. Với tốc độ đạt 350km/h - đây là tuyến đường sắt có tốc độ nhanh nhất Đông Nam Á [45]. Tuyến đường sắt này đã giúp giảm thời gian di chuyển giữa hai thành phố từ ba tiếng đồng hồ xuống chỉ còn khoảng 40 phút. Dự án đường sắt cao tốc Jakarta - Bandung được chính phủ Trung Quốc và tập đoàn liên doanh Indonesia - Trung Quốc PT Kereta Cepat (PT KCIC) tài trợ và hỗ trợ thi công. Tổng sức chứa của tàu cao tốc lên tới 601 hành khách, có phòng đặc biệt dành cho người khuyết tật, bảng hướng dẫn bằng chữ nổi Braille dành cho người khiếm thị... Đường ray được trang bị cảm biến thông minh, hệ thống giám sát động đất và cảnh báo sớm. Để cải thiện khả năng kết nối, tuyến đường cũng sẽ được kết nối với các phương tiện giao thông công cộng khác.

Tuyến đường sắt Viêng Chăn - Boten (Lào) - Tuyến đường sắt xuyên quốc gia đầu tiên tại khu vực, nối liền Trung Quốc - Lào: Vào tháng 12-2021, tuyến đường sắt bán cao tốc có sức chứa 720 người với tốc độ tối đa 160 km/h Viêng Chăn - Lào đã được khánh thành. Tuyến Đường sắt này dài hơn 400 km, qua 70 đường hầm xuyên núi tổng cộng 200 km và 150 cây cầu. Nếu như trước đây người dân Lào phải mất hơn 18 tiếng để lưu thông bằng đường bộ từ Viêng Chăn đến Boten thì hiện nay nhờ có tàu cao tốc, thời gian di chuyển đã rút ngắn chỉ còn chưa đầy 4 tiếng [81].

Tại Boten, nó sẽ kết nối với tuyến đường sắt dài 595 km tới thành phố Côn Minh ở tỉnh Vân Nam, Trung Quốc. Tuyến này dài tới 1.035km, trị giá 6 tỉ USD, được tài trợ chủ yếu bởi Trung Quốc, đi qua vùng núi non ở Lào, kết nối thành phố Côn Minh, thủ phủ tỉnh Vân Nam phía đông nam Trung gồm 45 nhà ga dọc tuyến, với khoảng 20 ga có dịch vụ hành khách. Ngày 13/4/2023, chuyến tàu chở khách quốc tế đầu tiên trên tuyến đường sắt Trung - Lào đã khởi hành từ Côn Minh, Trung Quốc, đánh dấu việc người dân 2 nước đã có thể đến quốc gia của nhau ngay trong ngày bằng đường sắt [52].

Theo ước tính của Ngân hàng Thế giới (WB), tuyến đường sắt này có thể giúp giảm 40-50% chi phí vận chuyển từ thủ đô Viêng Chăn đến Côn Minh, giảm 20-40% chi phí vận tải nội địa, đồng thời giúp tăng lưu lượng mậu dịch giữa Trung Quốc và Lào từ 1,2 triệu tấn vào năm 2016 lên 3,7 triệu tấn vào năm 2030 [54]. Đến hết tháng 10 năm 2023, tuyến đường sắt đã ghi nhận 20,79 triệu lượt hành khách và vận chuyển hơn 26,8 triệu tấn hàng hóa của tất cả các quốc gia trong khu vực [15].



Hình 3.3: Tuyến đường sắt Trung Quốc - Lào

Nguồn: [56]

Thái Lan là quốc gia tận dụng lợi thế tuyến đường sắt Trung - Lào hiệu quả nhất. Kim ngạch xuất khẩu trái cây của Thái Lan sang Trung Quốc đã tăng mạnh kể từ khi tuyến đường sắt Lào - Trung Quốc đi vào hoạt động. Hàng hóa của nước này xuất sang Trung Quốc qua hệ thống đường sắt Lào - Trung Quốc đạt 55 triệu USD trong năm 2022, tăng hơn 21 lần so với 2021 [52]. Xuất khẩu trái cây của Thái Lan sang Trung Quốc đã tăng 365% trong 5 tháng đầu năm 2023 so với cùng kỳ năm 2022 [7]. Trước đây Thái Lan xuất khẩu trái cây bằng cách nhập vào Việt Nam qua công ty đại diện, hoặc nhờ các công ty Việt Nam nhập từ Thái, rồi xuất sang Trung Quốc. Nhưng từ năm 2021, Thái Lan chủ yếu xuất khẩu qua đường cao tốc Trung - Lào vì tuyến đường sắt này giảm thời gian vận chuyển từ 2 ngày xuống còn 15 tiếng

[52]. Việc xuất khẩu qua Lào được lợi cả về thời gian, cước phí và tỷ lệ hao hụt thấp. Hiện Thái Lan đang xuất sang Trung Quốc 5 nhóm trái cây chính gồm chuối, dứa, sầu riêng, thanh long và nhãn.

Nếu đúng tiến độ theo kế hoạch, thì đến 2028, tuyến đường sắt từ Lào đến Thái Lan sẽ hoàn thiện, sẽ nối thẳng từ Trung Quốc đến Thái Lan và Singapore. Đây là dự án quan trọng nhằm mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc tới khu vực Đông Nam Á trong thập kỉ tới.

Một tuyến đường sắt trọng điểm nữa là Tuyến Đường sắt Gemas - Johor Bharu Bờ Đông (ECRL - Malaysia) - Dự án lớn nhất của BRI: Tuyến đường sắt bờ biển phía đông (ECRL) dài 665km nối cảng Klang ở eo biển Malacca với Kota Bharu, sẽ nối liền hai bờ duyên hải đông bắc bán đảo Malaysia. Đây là một trong những dự án lớn nhất thuộc BRI, được ký giữa Chính phủ Malaysia với Tập đoàn Xây dựng viễn thông Trung Quốc (CCCC), dự toán chi phí ban đầu khoảng 20 tỉ USD, nhưng sau đó giảm còn 12,1 tỉ USD. Dự án chủ yếu được tài trợ bởi khoản vay từ Ngân hàng Xuất nhập khẩu Trung Quốc (EXIM) và dự kiến đưa vào hoạt động năm 2027 [147].

** Dự án kết cấu hạ tầng đường bộ*

Những con đường và hệ thống đường cao tốc mới đã tạo ra một môi trường vận chuyển hiệu quả, giúp tăng cường khả năng giao thương trong khu vực. Điều này đã góp phần cải thiện sự liên kết giữa các quốc gia và khu vực, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa và hành khách trên cả đường bộ lẫn đường biển. Các dự án này không chỉ cải thiện tính khả thi và tốc độ của việc vận chuyển, mà còn đảm bảo tính an toàn và bền vững của hạ tầng giao thông.

Tính đến tháng 12 năm 2023, Campuchia hiện đang có nhiều dự án về đường cao tốc nhất khu vực Đông Nam Á với 13 dự án, Indonesia 5 dự án, Timor - Leste 2 dự án, Phillipnes 1 dự án [124].

**Bảng 3.3: Các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng đường bộ nổi bật
tại Đông Nam Á của BRI tính đến năm 2023**

STT	Thời gian	Quốc gia	Dự án	Quy mô dự án	Hiện trạng (2023)
1	2013	Cam-puchia	Quốc lộ 6A	(~70 triệu USD) ĐQL dài 40,5 km cải thiện khả năng kết nối giao thông và thương mại	Hoàn thành
2	2013		Quốc lộ 6	~ 200 triệu USD Đường quốc lộ dài 251 km kết nối Siem Reap-Kampong Cham	Hoàn thành
3	2019		Cao tốc Sihanoukville-Phnom Penh	~2 tỷ USD Kết nối Phnom Penh với TP cảng Preah Sihanouk	Hoàn thành 10/2022
4	2020		Quốc lộ 10	Dự kiến 400 triệu USD ĐQL dài 193 km sẽ kết nối tỉnh Banteay Meanchey ở phía bắc trực tiếp với tỉnh Koh Kong ở phía nam.	Đang tiến hành
5	2013	Indonesia	Cao tốc Manado - Bitung	~ 300 triệu USD Giảm thời gian từ Manado đến Bitung xuống còn 30-35 phút so với trước đây là 1.5-2 giờ	Hoàn thành 2022
6	2014		Cao tốc Medan Kualanamu	~ 450 triệu USD Một phần của chương trình xây dựng đường cao tốc Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	Đã hoàn thành

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp theo các nguồn[76][124]

Dự án đường cao tốc Cao tốc Phnom Penh - Sihanoukville - tuyến đường cao tốc đầu tiên của Campuchia, kết nối thủ đô Phnom Penh với thành phố cảng Sihanoukville, khởi công năm 2019 và đã chính thức được đưa vào sử dụng vào tháng 3 năm 2023 [173]. Tuyến đường này dài 187 km, có 4 làn xe và được xây dựng với chi phí đầu tư lên tới 2 tỷ USD. Công ty Cầu đường Trung Quốc đã đầu tư dự án này theo hình thức xây dựng - vận hành - chuyển giao (BOT) với thời gian khai thác dự kiến là 50 năm. Dự án giúp rút ngắn đáng kể thời gian đi lại từ Phnom

Penh đến Cảng Sihanoukville, từ 5 giờ xuống chỉ còn khoảng 2 giờ, đồng thời tạo ra nhiều cơ hội phát triển kinh tế và du lịch cho Campuchia [173]. Được biết, tốc độ tối đa cho phép chạy trên cao tốc này là 120 km/giờ. Trong năm đầu tiên hoạt động, phí sử dụng dành cho xe gia đình được ấn định là 12 USD mỗi lượt, và mức phí sẽ được điều chỉnh theo thỏa thuận nhượng quyền trong những năm tiếp theo [61].

Dự án đường cao tốc Manado - Bitung ở Indonesia: Dự án Cao tốc Manado-Bitung ở Indonesia là một ví dụ điển hình về cách các dự án hạ tầng trong khuôn khổ BRI đang thúc đẩy phát triển kinh tế và kết nối vùng lãnh thổ. Cao tốc này có tổng chiều dài 39 km, kết nối hai thành phố lớn nhất tại Bắc Sulawesi là Manado và Bitung. Dự án này được chia làm hai giai đoạn: Giai đoạn 1 từ Manado đến Airmadidi hoàn thành năm 2020 và Giai đoạn 2 từ Airmadidi đến Bitung và đã được khánh thành vào ngày 25 tháng 2 năm 2022. Việc hoàn thành cao tốc Manado-Bitung đã tạo ra các điểm tăng trưởng kinh tế mới tại Bắc Sulawesi, Indonesia. Tuyến cao tốc này giảm đáng kể thời gian di chuyển giữa hai thành phố, từ 1,5-2 giờ xuống còn khoảng 30-35 phút [182]. Điều này đã đẩy nhanh việc vận chuyển hậu cần, tăng cường di chuyển người và hàng hóa từ Manado đến Cảng quốc tế Bitung và ngược lại. Đáng chú ý, cao tốc này còn hỗ trợ truy cập đến điểm đến du lịch Likupang tại Bắc Sulawesi, góp phần vào tăng trưởng kinh tế địa phương.

** Các dự án sân bay*

Bảng 3.4: Các dự án đầu tư sân bay nổi bật tại Đông Nam Á của BRI tính đến năm 2023

STT	Thời gian	Quốc gia	Dự án	Quy mô dự án	Hiện trạng
1	2020	Campuchia	Xây mới sân bay quốc tế Techo	Dự kiến 1,5 tỉ USD	Dự kiến hoàn thành 2025
2	2018		Xây mới Sân bay Quốc tế Siem Reap	880 triệu USD	Hoàn thành tháng 11/ 2023
4	2017	Philippines	Mở rộng và nâng cấp nhà ga Sân bay Quốc tế Clark	250 triệu USD	Hoàn thành 2020

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp theo các nguồn [76][124]

Dự án xây mới Sân bay quốc tế Siem Reap, Campuchia - Sân bay lớn nhất của Campuchia năm 2023: Khánh thành tháng 11 năm 2023, đây là dự án sân bay lớn nhất Campuchia tính đến năm 2023. Dự án nhằm mở ra cửa ngõ mới dẫn đến điểm du lịch hàng đầu Campuchia là đền Angkor Wat. Các hạng mục chính của dự án bao gồm nhà ga mới với diện tích rộng lớn và trang thiết bị hiện đại, đường băng mới được xây dựng theo tiêu chuẩn quốc tế, các tiện ích phục vụ hành khách như khu vực mua sắm, ăn uống, giải trí và các dịch vụ hỗ trợ khác, cũng như hệ thống điều hành được trang bị các công nghệ tiên tiến để đảm bảo hiệu quả và an toàn trong quản lý và vận hành sân bay. Việc hoàn thành sân bay mới không chỉ giúp tăng cường khả năng phục vụ du khách mà còn góp phần quan trọng vào việc phát triển kinh tế và du lịch của Campuchia. Sân bay này được kỳ vọng sẽ trở thành một trung tâm hàng không quan trọng, kết nối Campuchia với các quốc gia khác và thúc đẩy sự phát triển bền vững của ngành du lịch địa phương [181].

Dự án Xây mới sân bay quốc tế Techo dự kiến hoàn thành năm 2025 tại Campuchia là sân bay cấp 4F, cấp cao nhất thế giới và sẽ là sân bay lớn thứ chín trên thế giới: Sân bay đã xây dựng được 76,6 % vào tháng 6 năm 2024. Sau khi hoàn thành, sân bay này sẽ thay sân bay Siem Reap thành sân bay lớn nhất Campuchia và lớn thứ chín trên thế giới. Sân bay này có thể tiếp nhận các chuyến bay xuyên lục địa đường dài, cho phép đón máy bay khổng lồ như Airbus A380-800 và Boeing 747-800. Techo có khả năng phục vụ 13 triệu hành khách mỗi năm trong giai đoạn đầu, 30 triệu hành khách trong giai đoạn thứ hai sau năm 2030 và lên tới 50 triệu hành khách trong giai đoạn thứ ba vào năm 2050. Theo Tân Hoa Xã, siêu sân bay Techo là minh chứng rõ rệt nhất cho sự hợp tác bền chặt giữa Trung Quốc và Campuchia trong khuôn khổ BRI [165].

** Thúc đẩy các dự án năng lượng*

Trung Quốc đang chuyển hướng sang đầu tư vào các dự án năng lượng xanh trên toàn cầu và cả khu vực Đông Nam Á. Sự tham gia của Trung Quốc vào ngành năng lượng nói chung đang có xu hướng giảm trên toàn cầu và đang ở mức thấp nhất từ năm 2013 đến nay, tuy nhiên số lượng các dự án năng lượng sạch (thủy điện, điện khí, điện mặt trời và gió) lại có chiều hướng tăng. Tổng vốn đầu tư BRI

vào các loại năng lượng xanh trên toàn cầu đã tăng từ 43% (năm 2013) lên mức xấp xỉ 80% (năm 2022) [7].

Theo dữ liệu vào năm 2019, BRI đang chú trọng đầu tư nhất vào các dự án về năng lượng tại Đông Nam Á, ở mức 37% so với 24% của cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. Ở hơn một nửa quốc gia tại Đông Nam Á, thậm chí tỷ lệ đầu tư BRI vào năng lượng còn quá bán, như Brunei (87%), Indonesia (51%), Lào (60%), Myanmar (54%), Philippines (65%) và Việt Nam (75%) [9]. Trung Quốc hiện hạn chế tối đa và đang tiến tới loại bỏ dần các dự án mới liên quan tới nhiên liệu hóa thạch, mặc dù vẫn còn tồn tại một vài dự án mới như nhiệt điện than ở Indonesia (năm 2022). Ngoài ra, Trung Quốc cũng đã đầu tư vào một số dự án năng lượng tái tạo lớn ở Philippines và Việt Nam, trong khi Malaysia và Thái Lan cũng nhận được đầu tư vào việc sản xuất các tấm pin mặt trời [10].

Một số dự án năng lượng nổi bật của BRI ở Đông Nam Á có thể kể đến như:

Đập thủy điện Nam Ou ở Lào: Dự án này là một phần của kế hoạch xây dựng 7 đập trên sông Nam Ou. Với tổng vốn đầu tư lên đến khoảng 2 tỷ USD, đây là một trong những dự án năng lượng thủy điện lớn nhất ở Lào. Dự án được tài trợ chính bởi Tập đoàn Điện lực Trung Quốc (China Power Investment Corporation).

Dự án Thủy điện Lower Sesan 2, Campuchia: Đây là một trong những dự án thủy điện lớn nhất ở Campuchia với công suất 400 MW. Dự án này giúp tăng cường khả năng sản xuất điện của quốc gia nhưng cũng gây tranh cãi về tác động môi trường và xã hội.

Dự án Đường ống dẫn khí Myanmar - Trung Quốc: Dự án này bao gồm đường ống dẫn khí tự nhiên và dầu thô từ Myanmar đến tỉnh Vân Nam, Trung Quốc. Dự án này không chỉ cung cấp nguồn năng lượng cho Trung Quốc mà còn giúp Myanmar phát triển cơ sở hạ tầng và thu hút đầu tư nước ngoài.

3.2.2.2. Xây dựng “Con đường Tơ lụa trên biển”

Là khu vực đầu tiên mà con đường tơ lụa trên biển đi qua, Đông Nam Á là một phần không thể thiếu của BRI. Việc Trung Quốc đầu tư các cảng tại khu vực Đông Nam Á đã dần định hình một hệ thống giao thương đường biển mới với đầu

mới xuất phát tại Trung Quốc. Các cảng biển đã tạo ra sự gia tăng đáng kể trong giao thương quốc tế, cải thiện khả năng vận chuyển hàng hóa và hành khách, cũng như tạo cơ hội cho sự phát triển kinh tế của nhiều quốc gia trong khu vực. Sự phát triển của các cảng biển đã đi kèm với việc cải thiện hạ tầng giao thông, từ đường bộ đến đường sắt và đường biển, tạo nên một mạng lưới vận chuyển đa dạng và hiệu quả. Điều này đã giúp kích thích tăng trưởng kinh tế và hội nhập khu vực, tạo điều kiện thuận lợi cho hợp tác kinh tế quốc tế và hòa nhập toàn cầu. Hơn nữa, sự phát triển của các cảng biển đã cung cấp việc làm và cải thiện điều kiện sống cho người dân trong khu vực. Ngành công nghiệp du lịch cũng được thúc đẩy thông qua việc kết nối các cảng với các điểm du lịch quan trọng. Một số dự án cảng nổi bật có thể kể đến như:

Cảng COSCO của Singapore - cảng hiện đại nhất khu vực Đông Nam Á:
Cảng COSCO (COSCO SHIPPING Ports Limited) tại Singapore đóng vai trò quan trọng trong hệ thống giao thông và thương mại của khu vực. Cảng này bắt đầu hoạt động với ba bến cảng mới tại khu vực mở rộng Pasir Panjang từ năm 2017. Các bến cảng mới này được trang bị công nghệ tự động và thông minh, nhằm tăng cường năng lực xử lý và hiệu quả hoạt động. Với vị trí chiến lược tại Cảng Pasir Panjang, phía tây nam của Singapore, cảng này có khả năng tiếp nhận các tàu trọng tải lớn có trọng tải lên đến 100.000 tấn. Điều này làm cho nó trở thành một trong những cảng lớn và hiện đại nhất tại khu vực này. Cảng COSCO tại Singapore được trang bị cơ cấu hạ tầng đi kèm và nhiều bãi container để xử lý hàng hóa và container một cách hiệu quả. Với vai trò là một phần quan trọng của hệ thống cảng của Singapore, đã giúp kết nối đất nước này với thế giới và đóng góp vào hoạt động thương mại quốc tế và vận chuyển hàng hóa. Đất nước Singapore luôn đặt mục tiêu duy trì vị thế của mình như một trung tâm giao thông và thương mại quốc tế, và phát triển và mở rộng các cảng, trong đó có cảng COSCO, là một phần quan trọng của chiến lược này. Cảng này do COSCO SHIPPING Ports Limited quản lý và thuộc sở hữu của Tổng công ty COSCO Shipping Corporation, một trong những tập đoàn hàng hải lớn nhất thế giới [170].

**Bảng 3.5: Các dự án đầu tư Cảng biển nổi bật ở Đông Nam Á
của BRI tính đến năm 2023**

STT	Thời gian	Quốc gia	Dự án	Quy mô dự án	Hiện trạng (2023)
1	2013	Singapore	COSCO	~ 1 tỷ USD Mở rộng bến cảng COSCO để tăng khả năng xử lý hàng hóa và nâng cao năng lực cạnh tranh của cảng Singapore.	Mở rộng từ năm 2017. 15/2/2023 tiếp tục vận hành 2 bến mới
2	2013	Indonesia	Tanjung Priok	2,5 tỷ USD Nâng cấp và mở rộng cảng Tanjung Priok, cảng lớn nhất Indonesia, nhằm tăng khả năng xử lý container và hàng hóa tổng hợp.	Hoàn thành năm 2023
3	2015-2018	Malaysia	Kuantan Port Consortium	1,1 tỷ USD Nâng cấp và mở rộng cảng Kuantan nhằm tăng cường khả năng tiếp nhận tàu lớn và trở thành cửa ngõ thương mại quan trọng tại Đông Malaysia	Hoàn thành 2018
4	2014-2019		Cảng Malacca	14 tỷ USD Xây dựng cảng nước sâu Malacca để trở thành trung tâm vận chuyển hàng hóa quốc tế, với mục tiêu trở thành cảng lớn nhất Đông Nam Á.	Hoàn thành 2019
5	2016-2036	Campuchia	Cảng quốc tế Sihanoukville	600 triệu USD Xây dựng cảng mới và khu phức hợp nghỉ	TQ thuê 99 năm
6	2015-2040	Myanmar	Cảng quốc tế Kyaukpyu	1,3 tỷ USD Xây dựng cảng quốc tế Kyaukpyu để tăng cường kết nối thương mại giữa Myanmar và Trung Quốc, phục vụ cho xuất khẩu dầu khí và hàng hóa.	TQ thuê 99 năm

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp thông qua các nguồn [76] [48] [124]

Cảng nước sâu Kyaukpyu của Myanmar - Cảng quan trọng đối với Trung Quốc, cung cấp một lộ trình trực tiếp đến Ấn Độ Dương, cho phép Trung Quốc tránh qua eo biển Malacca: Cảng nước sâu mà khi hoàn thành sẽ giúp khu vực Tây Nam của Trung Quốc có được một hành lang thương mại trực tiếp nối với Ấn Độ Dương qua Myanmar, theo đó cho phép các công ty hàng hải tránh eo biển Malacca trong trường hợp cần thiết. Cảng này kết nối với các đường ống dẫn dầu và khí đốt từ

Myanmar đến tỉnh Vân Nam của Trung Quốc, giúp Trung Quốc có một tuyến đường vận chuyển năng lượng thay thế. Bến số 5 và 6 tại khu Shihu của cảng Tuyên Châu do Cảng CSP Tuyên Châu thi công, bao gồm 2 bến container có thể tiếp nhận tàu trọng tải đến 100.000 tấn và kết cấu hạ tầng đi kèm như bãi container, là dự án xây dựng quan trọng của Phúc Kiến. Các khái niệm về “Cảng thông minh” và “Phát triển xanh và ít carbon” đã được tích hợp vào quá trình thiết kế và xây dựng. Tại lễ khai mạc, 5 xe tải tự động không người lái đã tham gia bốc dỡ tàu. Xe tải tự động dựa trên công nghệ tự lái độc quyền và có thể liên lạc tức thời cũng như kết nối liền mạch với trung tâm điều khiển của nhà ga, cho phép thực hiện các hoạt động tự động hoàn toàn không có người lái trong mọi thời gian trong khu vực cảng. Các bến mới cũng được trang bị hệ thống điện trên bờ vốn đã có sẵn tại tất cả các bến trong khu vực [202].

Dự án Cảng Kuantan Port Consortium - Cảng lớn nhất của Malaysia: Dự án Cảng Kuantan, Malaysia đã trở thành một trung tâm thương mại quan trọng nhờ vào sự phát triển của Bản Tuyên bố “Vành đai, Con đường” [143]. Cảng này hiện là cảng lớn nhất của Malaysia về khả năng xử lý hàng hóa, với khả năng xử lý hàng hóa hàng năm là 52 triệu tấn, gấp đôi so với mức 10 năm trước. Với sự hỗ trợ của BRI, cảng Kuantan đã nhận đầu tư chiến lược từ Trung Quốc, và đã mở rộng khả năng tiếp nhận tàu lớn hơn và tăng cường kết nối với các cảng ở Trung Quốc, ASEAN và Nhật Bản. Sự phát triển của cảng đã thúc đẩy ngành công nghiệp và hậu cần của khu vực, cũng như tạo ra cơ hội xuất khẩu và nhập khẩu mới cho Malaysia.

Dự án Cảng New Priok, cảng bận rộn nhất ở Indonesia: hay còn gọi là Cảng Kalibaru, tại Jakarta, Indonesia, là một phần của dự án mở rộng Cảng Tanjung Priok, cảng bận rộn nhất ở Indonesia. Mục tiêu của dự án là nâng cao chuỗi logistics và cập nhật cơ sở hạ tầng cảng để đạt tầm cỡ quốc tế. Giai đoạn đầu tiên của dự án bao gồm việc xây dựng cơ sở hạ tầng bến container và một bến sản phẩm dầu mới trên diện tích 195 héc ta, với tổng chi phí ước tính khoảng 2.47 tỷ đô la Mỹ cho giai đoạn này. Khi hoàn thành, dự kiến vào năm 2024, cảng sẽ có khả năng xử lý tới 18 triệu TEU (đơn vị tương đương hai mươi chân container) mỗi năm, gấp ba lần công suất hiện tại. Trong năm 2023, Cảng Tanjung Priok đã chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ trong lưu lượng container quốc tế, với các nhà khai thác chính tại cảng ghi nhận tỷ lệ tăng trưởng từ 2% đến 6% [120].

3.2.2.3. Xây dựng “Con đường Tơ lụa kỹ thuật số”

Với “Con đường Tơ lụa kỹ thuật số” (Digital Silk Road - DSR) được đưa ra vào năm 2015, BRI đã tập trung phát triển cơ sở hạ tầng thông tin gồm xây dựng mạng viễn thông và thành phố thông minh, cáp quang trên biển và đất liền, thương mại điện tử, công nghệ nano, điện toán lượng tử và một hệ thống vệ tinh đa chức năng toàn diện. Tính đến quý I năm 2023, Trung Quốc đã ký các biên bản ghi nhớ về hợp tác “Con đường Tơ lụa kỹ thuật số” với 17 quốc gia, thiết lập cơ chế hợp tác song phương về thương mại điện tử “Con đường Tơ lụa” với 23 quốc gia, xây dựng các tuyến cáp đất liền xuyên biên giới và nhiều tuyến cáp ngầm quốc tế với các nước láng giềng [82]. Hợp tác kinh tế kỹ thuật số với các quốc gia và khu vực dọc theo “Vành đai, Con đường” không ngừng sâu sắc.

Đông Nam Á có vị trí rất quan trọng đối với cơ sở hạ tầng kỹ thuật số của Trung Quốc. DSR kết nối các quốc gia bằng cách hỗ trợ các mạng cáp quang trên mặt đất và cáp quang biển. Các tuyến cáp này sẽ đi qua khu vực Nam Á, Đông Nam Á, Thái Bình Dương, sau đó là kết nối với châu Phi. Tại Đông Nam Á, cơ sở hạ tầng viễn thông do Trung Quốc xây dựng nhằm mục đích kéo dài các tuyến cáp ngầm kết nối khu vực với các điểm hạ cánh trên đường bờ biển của Trung Quốc, sau đó kết nối với các tuyến cáp ở khu vực phía tây của đất nước này. Tính đến đầu năm 2020, đã có khoảng 406 tuyến cáp ngầm đang được sử dụng trên khắp thế giới, hầu hết trong số đó đã được cộng đồng xuyên Đại Tây Dương và qua Bắc Thái Bình Dương nối Đông và Đông Nam Á với Bắc Mỹ. Công ty China Unicom của Trung Quốc đã hoàn thiện xây dựng những dự án cáp quang biển hiện là tuyến cáp ngắn nhất giữa châu Á và châu Âu. Nổi bật là tuyến cáp quang biển Á-Phi-Âu 1 (AAE-1) với chiều dài 25.000 km từ Đông Nam Á đến châu Âu qua Ai Cập, kết nối Hồng Kông, Việt Nam, Campuchia, Malaysia, Singapore, Thái Lan, Ấn Độ, Pakistan, Oman, UAE, Qatar, Yemen, Djibouti, Ả Rập Saudi, Ai Cập, Hy Lạp, Ý và Pháp được hoàn thành năm 2017 [184]. Tại khu vực Đông Nam Á, Hệ thống cáp quang biển Malaysia - Campuchia - Thái Lan xây dựng từ năm 2015, đã chính thức đi vào hoạt động vào tháng 3 năm 2017 do Telcotech triển khai [184]. Vào năm 2019, Kênh kết nối dữ liệu Trung Quốc (Trùng Khánh) - Singapore đã đi vào hoạt động. Kênh dữ liệu này được thiết lập với tổng dung lượng dữ liệu 260 Gbps, cung cấp

một kênh dữ liệu dành riêng giữa Singapore và Trung Khánh, mang lại trải nghiệm mạng tốt hơn như độ trễ thấp, mất gói dữ liệu ít và độ tin cậy mạng cao cho người dùng tại cả hai quốc gia. Cơ quan tiền tệ của Singapore đã báo cáo rằng bất chấp những thách thức về tài chính và chính trị toàn cầu, vào năm 2022, Sáng kiến kết nối Trung Khánh - Singapore đã thực hiện được khoảng 6 tỷ USD giao dịch tài chính xuyên biên giới, nâng tổng giá trị của các giao dịch lên hơn 29 tỷ USD kể từ khi thành lập [207]. Trung Quốc cũng đang gấp rút xây dựng các tuyến cáp trên mặt đất để mở rộng các liên kết cáp quang giữa Trung Quốc và nhiều khu vực của Âu - Á. Việc thiết lập nhiều mạng lưới cáp quang khiến cho các nước trong khu vực có nhiều lựa chọn hơn khi những đường truyền bị lỗi nhưng cũng khiến các quốc gia phải phụ thuộc vào Trung Quốc nhiều hơn.

Đông Nam Á cũng là khu vực có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao và là một thị trường tiềm năng đáng kể cho các công ty Trung Quốc trong lĩnh vực công nghệ thông tin và dịch vụ kỹ thuật số. Xét về tiềm năng kinh tế, các dịch vụ hỗ trợ kỹ thuật số thương mại ở thị trường Đông Nam Á gần như tăng gấp đôi từ năm 2011 đến năm 2019 [95]. Trong năm 2020, DNA đã chào đón thêm 40 triệu khách hàng trực tuyến mới, nâng tổng số người dùng internet lên tới 400 triệu người và trở thành khu vực có số lượng người dùng internet lớn thứ ba thế giới. Những ứng dụng nhắn tin, nền tảng thương mại điện tử và công ty thanh toán của Trung Quốc đều đang được mở rộng nhanh chóng ở Đông Nam Á và cũng đầu tư mạnh vào các công ty khu vực này. Các nền tảng thanh toán số do doanh nghiệp Trung Quốc đầu tư đã bao trùm những thị trường Đông Nam Á hàng đầu là Indonesia, Malaysia, Myanmar, Thái Lan, Philippines và Việt Nam, trong đó 11 phương tiện đã phục vụ hơn 150 triệu người năm 2020 [1]. Về nội dung số, các nền tảng dịch vụ nội dung số của doanh nghiệp Trung Quốc đã được thực hiện ở nhiều quốc gia và vùng lãnh thổ như Thái Lan, Indonesia, Singapore, Việt Nam, Malaysia. Các nhà đầu tư Trung Quốc bao gồm Alibaba, JD.com và Didi Chuxing đều đã đầu tư lớn vào các công ty Đông Nam Á như các công ty nền tảng thương mại điện tử Lazada, Tiki và công ty đặt xe Grab. Năm 2020, lần lượt các công ty của Trung Quốc là Alibaba, ByteDance, Tencent tuyên bố đặt trụ sở khu vực ở Singapore; tháng 9 năm 2020, công ty Huawei đầu tư xây dựng trung tâm sáng tạo 5G ở Thái Lan; tháng 4 năm

2021, công ty Tencent Cloud tuyên bố chính thức khai trương trung tâm dữ liệu điện toán đám mây đầu tiên ở Indonesia.

Đại dịch COVID-19 bùng phát đã tạo môi trường thuận lợi cho Trung Quốc thực hiện DSR. Các nước đang phát triển cần nâng cấp hệ thống công nghệ thông tin và truyền thông (ICT) để ngăn ngừa dịch bệnh, truy tìm dấu vết tiếp xúc hàng loạt và phúc lợi công cộng. Đại dịch COVID-19 đã làm nổi bật vai trò quan trọng của cơ sở hạ tầng số trong chương trình BRI theo hai cách. *Thứ nhất*, tăng cường ngoại giao “Con đường tơ lụa y tế” và “Con đường tơ lụa kỹ thuật số” của Trung Quốc bằng cách cung cấp các công nghệ thông tin để các quốc gia tham gia BRI có thể chiến đấu chống lại đại dịch, như hệ thống theo dõi tiếp xúc hàng loạt, hệ thống hội nghị truyền hình, giao hàng không tiếp xúc 5G, v.v. *Thứ hai*, cho phép Trung Quốc vượt qua các rào cản vật lý được gia tăng bởi các biện pháp phong tỏa và giãn cách xã hội, giảm thiểu thiệt hại cho các dự án BRI do đại dịch gây ra.

Việc ra mắt Bệnh viện Thông minh 5G của Huawei tại Thái Lan năm 2021 đánh dấu một xu hướng khác - sự số hóa của BRI trong khu vực. Các công ty Trung Quốc đã đạt được tiến bộ đáng kể trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật số trong khu vực. Họ đã sử dụng các giải pháp trí tuệ nhân tạo và công nghệ 5G để hỗ trợ các bệnh viện, chính phủ ở Thái Lan và Indonesia trong cuộc chiến chống lại đại dịch. Ngoài ra, Huawei đã thiết lập Trung tâm Đổi mới giải pháp khách hàng tại Malaysia, nhằm hỗ trợ quốc gia này trở thành trung tâm kỹ thuật số của ASEAN. Họ cũng hợp tác với Trung tâm phân tích kinh doanh của Đại học Quốc gia Singapore để giảm thiểu khoảng cách về nhân tài trong lĩnh vực công nghệ của thành phố. Bên cạnh Huawei, ZTE cũng là một nhà cung cấp dịch vụ mạng 5G lớn tại Indonesia, Malaysia và Philippines. Nghiên cứu cũng cho thấy rằng trong khi các công ty công nghệ tư nhân vẫn chủ động trong “Con đường tơ lụa kỹ thuật số” ở Đông Nam Á, các công ty nhà nước cũng đóng vai trò quan trọng trong hệ thống này.

Ngoài ra, Hợp tác “Vành đai, Con đường” về khoa học và công nghệ cũng có sự phát triển nhanh chóng. Trung Quốc đã phát động hợp tác chặt chẽ với các quốc gia BRI về trao đổi văn hóa và khoa học công nghệ, xây dựng các phòng thí nghiệm chung, khu công nghệ khoa học và chuyển giao công nghệ kể từ khi Kế hoạch hành động hợp tác khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo “Vành đai, Con đường”

được triển khai vào năm 2017. Tính đến cuối năm 2021, Trung Quốc đã triển khai hợp tác khoa học công nghệ với 84 quốc gia, hỗ trợ 1.118 dự án nghiên cứu chung với tổng vốn đầu tư 2,99 tỷ NDT (418,92 triệu USD) [179]. Ngày mùng 6 tháng 11 năm 2023, Hội nghị “Vành đai, Con đường” về Trao đổi Khoa học và Công nghệ lần đầu tiên đã diễn ra tại Trùng Khánh, Trung Quốc. Hội nghị này đánh dấu bước tiến quan trọng trong hợp tác đổi mới công nghệ của BRI với sự tham gia của hơn 80 đối tác BRI, thiết lập hơn 1.000 dự án nghiên cứu chung và 53 phòng thí nghiệm BRI trong các lĩnh vực khác nhau [91].

3.2.3. Kết nối tiền tệ

Để thuận lợi hơn cho việc sử dụng đồng NDT trong thanh toán thương mại qua biên giới và đầu tư, Trung Quốc đã ký hiệp định hoán đổi tiền tệ với nhiều nước BRI ở Đông Nam Á như Thái Lan, Malaysia và Singapore. Ngân hàng nhân dân Trung Quốc cũng lựa chọn nhiều ngân hàng thanh toán đồng NDT tại các quốc gia Thái Lan, Malaysia và Campuchia. Một số ngân hàng trong nhóm bốn NHTM lớn như ngân hàng Công thương Trung Quốc đã thành lập ngân hàng thanh toán đồng NDT tại Lào.

Thứ nhất, thiết lập các thoả thuận hoán đổi tiền tệ và sử dụng đồng Nhân dân tệ trong thương mại và đầu tư

Một trong những chiến lược quan trọng của Trung Quốc trong việc thực hiện BRI ở Đông Nam Á là thúc đẩy việc sử dụng NDT trong các giao dịch thương mại và đầu tư.

Campuchia là một trong những quốc gia đầu tiên ở Đông Nam Á thúc đẩy việc sử dụng NDT trong các giao dịch thương mại với Trung Quốc. Kể từ năm 2018, theo báo cáo của Ngân hàng Quốc gia Campuchia, tỷ lệ sử dụng NDT trong thương mại song phương với Trung Quốc đã tăng lên đáng kể, chiếm hơn 15% tổng giá trị giao dịch giữa hai nước. Việc chấp nhận thanh toán bằng NDT giúp các doanh nghiệp Campuchia giảm chi phí chuyển đổi ngoại tệ và rủi ro tỷ giá, đồng thời đơn giản hóa quy trình giao dịch thương mại. Năm 2019, Ngân hàng Trung ương Trung Quốc đã thiết lập các kênh thanh toán NDT tại Campuchia thông qua việc hỗ trợ các ngân hàng thương mại địa phương [148].

Lào cũng đã tích cực tham gia vào chiến lược này thông qua việc ký kết thỏa thuận hoán đổi tiền tệ với Trung Quốc. Năm 2015, Ngân hàng Trung ương Lào đã đạt được một thỏa thuận hoán đổi tiền tệ với Ngân hàng Trung ương Trung Quốc (PBoC) với giá trị lên tới 5 tỷ NDT (khoảng 780 triệu USD). Thỏa thuận này cho phép Lào sử dụng NDT trong các giao dịch thương mại và đầu tư với Trung Quốc, giúp cải thiện thanh khoản và ổn định tài chính quốc gia, đặc biệt là trong các tình huống khủng hoảng tài chính hoặc biến động thị trường. Dự án Đường sắt Trung Quốc-Lào trị giá 6 tỷ USD, trong đó phần lớn vốn được tài trợ bằng NDT. Việc sử dụng NDT cho phép dự án giảm thiểu chi phí tài chính và tránh rủi ro từ sự biến động tỷ giá USD [65].

Cả Thái Lan và Malaysia cũng đã thiết lập các thỏa thuận hoán đổi tiền tệ với Trung Quốc nhằm tăng cường việc sử dụng NDT trong thương mại song phương và đầu tư. Thỏa thuận hoán đổi tiền tệ giữa Thái Lan và Trung Quốc được ký kết năm 2014 với giá trị 70 tỷ NDT (khoảng 11 tỷ USD), giúp đảm bảo thanh khoản và ổn định tài chính trong bối cảnh thị trường toàn cầu biến động. Tương tự, thỏa thuận với Malaysia được gia hạn nhiều lần và hiện có giá trị lên tới 180 tỷ NDT (khoảng 27,5 tỷ USD). Các thỏa thuận này không chỉ hỗ trợ các doanh nghiệp địa phương có thêm lựa chọn trong giao dịch ngoại thương mà còn khuyến khích việc sử dụng NDT, giảm phụ thuộc vào USD và hỗ trợ ổn định kinh tế vĩ mô.

Thứ hai, phát triển các trung tâm tài chính quốc tế và khu vực

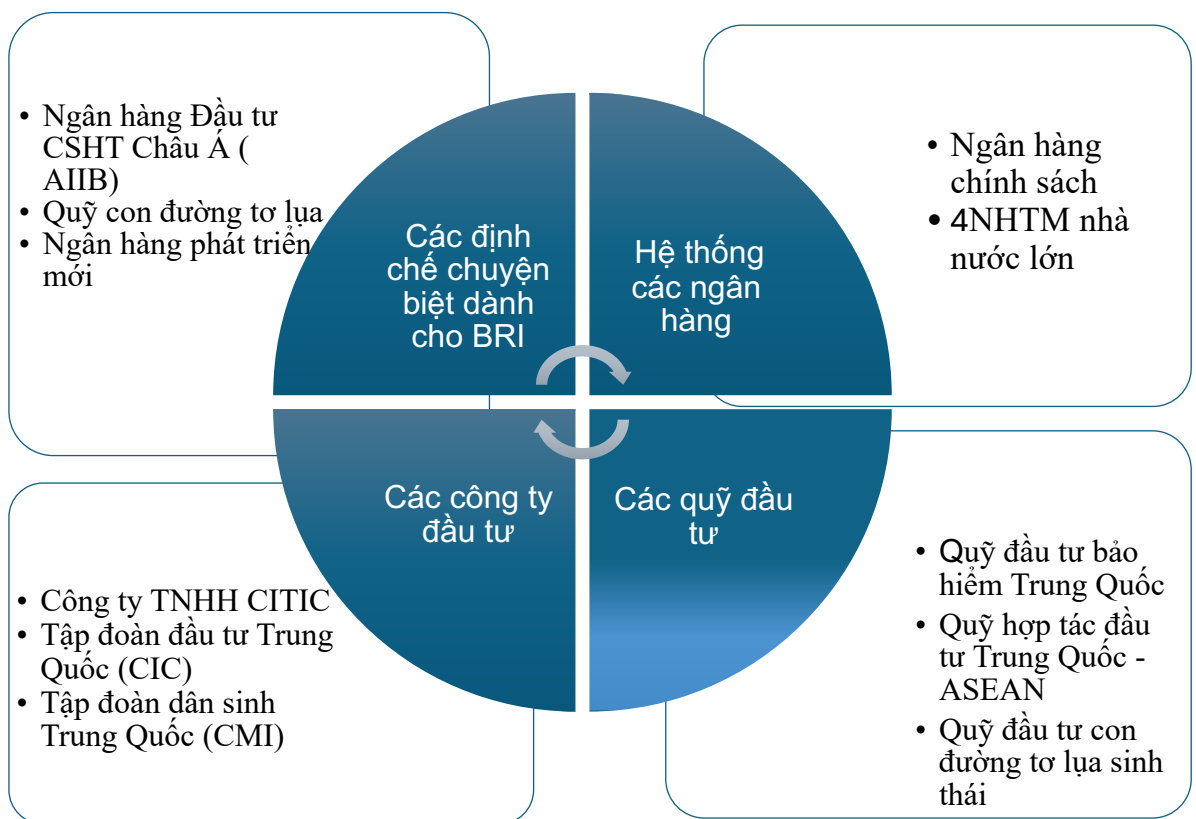
BRI đã thúc đẩy việc phát triển các trung tâm tài chính quốc tế và khu vực ở Đông Nam Á, như Singapore và Hồng Kông, để hỗ trợ các hoạt động đầu tư và tài chính liên quan đến BRI. Singapore, với vị trí chiến lược và hệ thống tài chính phát triển, đã trở thành một trung tâm quan trọng cho các giao dịch liên quan đến BRI, đặc biệt trong các lĩnh vực tài chính, ngân hàng, bảo hiểm, và quỹ đầu tư. Các trung tâm tài chính này đóng vai trò trung gian, cung cấp các dịch vụ tài chính cần thiết cho các dự án BRI và giúp tăng cường kết nối tài chính giữa Trung Quốc và Đông Nam Á.

Thứ ba, hỗ trợ tài chính từ các ngân hàng Trung Quốc

Các ngân hàng lớn của Trung Quốc, như Ngân hàng Phát triển Trung Quốc (CDB), Ngân hàng Xuất nhập khẩu Trung Quốc (Exim Bank), và Ngân hàng Công

Thương Trung Quốc (ICBC), đã tích cực tham gia vào việc cung cấp vốn và hỗ trợ tài chính cho các dự án BRI ở Đông Nam Á. Các khoản vay và hỗ trợ tài chính từ các ngân hàng này không chỉ giúp thúc đẩy các dự án cơ sở hạ tầng lớn trong khu vực mà còn tạo điều kiện cho việc sử dụng RMB và tăng cường kết nối tài chính giữa các nước tham gia BRI. BRI đã thúc đẩy hợp tác tài chính và đầu tư giữa Trung Quốc và các quốc gia Đông Nam Á thông qua việc thành lập các quỹ đầu tư chung và các tổ chức tài chính khu vực. Ví dụ, Trung Quốc đã thành lập Quỹ Con đường Tơ lụa (Silk Road Fund) để hỗ trợ các dự án đầu tư trong khuôn khổ BRI. Các tổ chức tài chính khu vực như Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng Châu Á (AIIB) cũng đóng vai trò quan trọng trong việc cung cấp tài chính cho các dự án BRI ở Đông Nam Á. Những nỗ lực này giúp tăng cường kết nối tài chính, thúc đẩy dòng vốn đầu tư và tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển kinh tế bền vững trong khu vực.

** Xây dựng định chế tài chính chuyên biệt*



Biểu đồ 3.1: Các nhóm định chế huy động vốn cho BRI

Nguồn: [48]

Ngay khi Sáng kiến được đề xuất bởi chủ tịch Tập Cận Bình, Trung Quốc đã xây dựng và định hình các cách thức để huy động tài chính cho các dự án CSHT. Và để huy động tài chính cho các dự án BRI, Trung Quốc cùng lúc đã hình thành bốn kênh tài chính quan trọng; trong đó, Trung Quốc đã thành lập nên định chế chuyên biệt cung cấp tài chính cho BRI. (Biểu đồ 3.1).

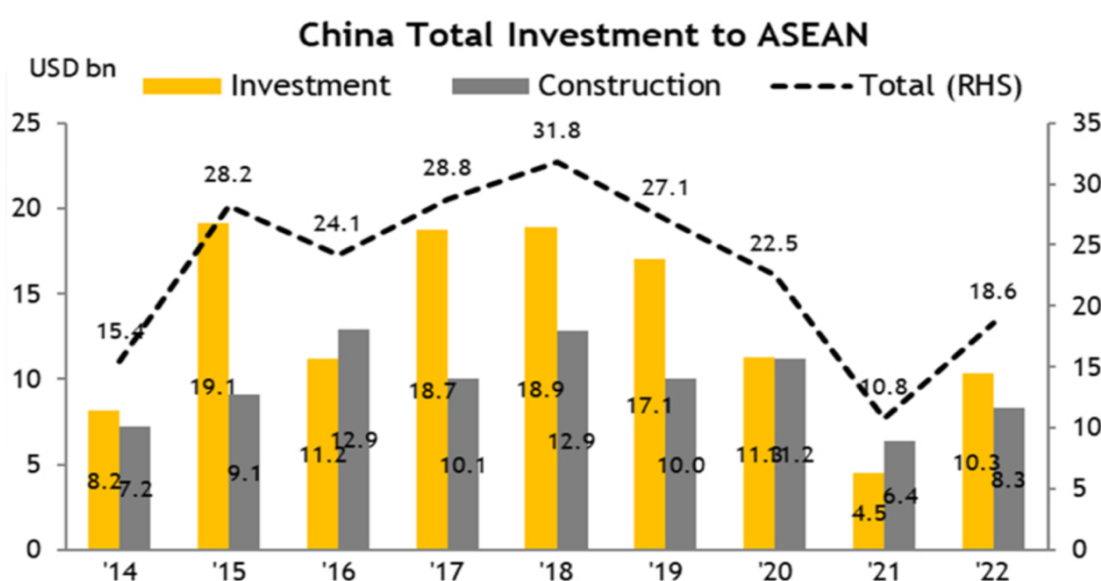
Tại Đông Nam Á, Trung Quốc đã xây dựng định chế tài chính gồm Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng Châu Á (AIIB) và Quỹ hợp tác đầu tư Trung Quốc - ASEAN. Cả mười nước ASEAN đều là quốc gia sáng lập của AIIB ngay trong đợt đầu. Trong những năm 2015-2017, AIIB đã cung cấp vốn cho các dự án ở Indonesia và Myanmar, bao gồm tổng cộng 441,5 triệu USD cho ba dự án ở Indonesia và 20 triệu USD cho một dự án ở Myanmar. Về tổng thể, AIIB đã cam kết đầu tư lớn vào khu vực Đông Nam Á. Đến năm 2023, AIIB đã phê duyệt nhiều khoản đầu tư nhằm hỗ trợ quá trình chuyển đổi năng lượng xanh và phát triển hạ tầng kỹ thuật số. AIIB đã đầu tư lên tới 120 triệu USD vào Quỹ Chuyển đổi Năng lượng và Hạ tầng Kỹ thuật số Đông Nam Á, nhằm hỗ trợ các dự án năng lượng tái tạo và cơ sở hạ tầng kỹ thuật số trong khu vực [189].

Quỹ Hợp tác Đầu tư Trung Quốc - ASEAN: Được nhà nước phê chuẩn vào năm 2013 và hoạt động dưới sự chỉ đạo của Quốc vụ viện Trung Quốc¹. Mục tiêu của quỹ là tối đa hóa nguồn thu cho nhà đầu tư và tăng cường hợp tác giữa ASEAN và Trung Quốc để phát triển cùng có lợi. Các lĩnh vực trọng tâm của quỹ gồm: (1) CSHT (gồm đường, đường sắt, viễn thông, dầu khí và đường dẫn khí đốt); năng lượng thông thường và năng lượng (2) Năng lượng (gồm tái tạo) và; (3) Tài nguyên thiên nhiên (gồm kim loại công nghiệp, kim loại quý và nông-công nghiệp).

Ban đầu, quỹ được thành lập với số vốn 1 tỷ USD và có kế hoạch tăng lên 10 tỷ USD, với China Exim Bank (CHEXIM) dẫn dắt và đóng góp 300 triệu USD trong giai đoạn đầu. Tập đoàn Tài chính Quốc tế của Ngân hàng Thế giới cũng tham gia đầu tư. Tính đến năm 2023, quỹ đã đầu tư vào nhiều dự án quan trọng tại khu vực ASEAN, bao gồm viễn thông ở Campuchia, đầu cảng ở Thái Lan, khai thác mỏ Potash ở Lào, khai thác mỏ sắt ở Malaysia, giao thông ở Philippines và luyện kim ở Indonesia.

3.2.4. Kết nối thương mại

Trung Quốc đã đầu tư lớn vào các nước ĐNA thông qua BRI, các dự án BRI có rất nhiều trên khắp khu vực ĐNA. Các dự án bao gồm việc xây dựng đường sắt, đường cao tốc, cảng, và các cơ sở hạ tầng khác như vệ tinh và sân bay quốc tế. Mỗi quốc gia ASEAN như Lào, Campuchia, Timor - Leste, Indonesia, Việt Nam và Myanmar đều nhận được sự hỗ trợ khác nhau phù hợp với nhu cầu và kế hoạch phát triển riêng. Singapore cũng tham gia tích cực trong BRI và là thành viên sáng lập Ngân hàng Châu Á (AIIB). Các dự án BRI được xem là cơ hội phát triển kinh tế và cơ sở hạ tầng cho các nước trong khu vực.



Biểu đồ 3.2: Đầu tư của BRI vào ASEAN từ năm 2014 đến năm 2022

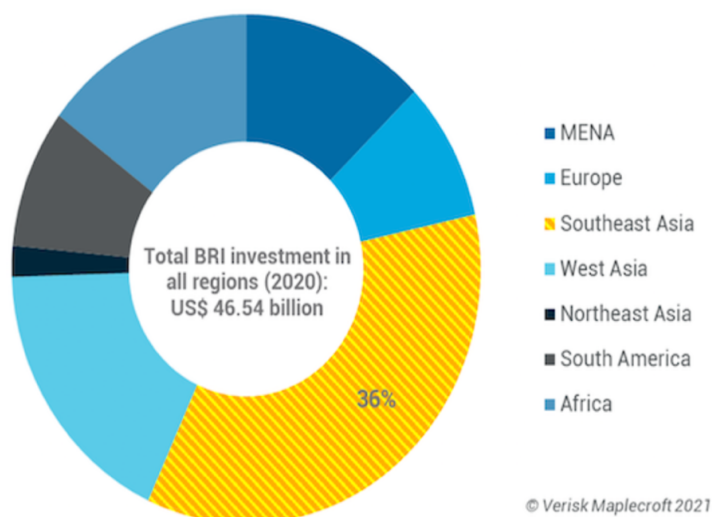
Nguồn: [147]

Từ năm 2013 đến 2015, hầu hết các dự án BRI chủ yếu liên quan đến kết cấu hạ tầng giao thông và năng lượng. Kể từ năm 2016, Trung Quốc đã mở rộng BRI, bao gồm cả việc thiết lập các khu kinh tế đặc biệt và ký kết các hiệp định thương mại với các nước nhận viện trợ, nhằm không chỉ xây dựng cơ sở hạ tầng mà còn tăng cường quan hệ kinh tế và thương mại với các đối tác. Đến năm 2020, hạng mục đầu tư lớn nhất của BRI ở Đông Nam Á tập trung vào các dự án “Con đường tơ lụa y tế”, bao gồm quyên góp và bán thiết bị bảo hộ và vắc-xin Trung Quốc và khẩu trang, cũng như kết nối giữa người với người thông qua các chuyến thăm và trao đổi của chuyên gia y tế. Ngoài các khoản đầu tư vào kết cấu hạ tầng vật chất, Đông

Nam Á còn là thị trường tăng trưởng cho các nền tảng và dịch vụ kỹ thuật số của Trung Quốc do dân số lớn, ngày càng tăng và “am hiểu công nghệ” [152]. ĐNA là một điểm đến chính cho các khoản đầu tư “Con đường Tơ lụa kỹ thuật số” (DSR), với các công ty Trung Quốc đóng vai trò chủ đạo trong việc cung cấp kết cấu hạ tầng viễn thông ở các nước nghèo hơn, bao gồm Campuchia, Lào và Myanmar. Ở những thị trường phức tạp hơn - Indonesia, Malaysia, Philippines và Singapore - Vai trò của Trung Quốc đã không còn đặc biệt nổi bật như trước [127].

Trước đại dịch, các nước ASEAN được hưởng lợi đáng kể từ các khoản đầu tư ra nước ngoài của Trung Quốc theo BRI. Các hợp đồng đầu tư và xây dựng từ Trung Quốc đạt trung bình khoảng 27,9 tỷ USD từ năm 2015 đến năm 2019, trước khi giảm xuống chỉ còn 10,8 tỷ USD vào năm 2021. Năm 2022, giá trị này tăng trở lại 72% lên 18,6 tỷ USD, chủ yếu nhờ sự phục hồi mạnh mẽ hơn trong các thương vụ đầu tư và xây dựng. Sự phục hồi mạnh mẽ của ASEAN vào năm 2022 trái ngược với sự sụt giảm trong tổng đầu tư BRI toàn cầu, giảm xuống mức trung bình 65 tỷ USD trong giai đoạn 2020-2022, từ mức trung bình 114 tỷ USD trong giai đoạn 2017-2019 [150].

Chart 3: BRI investment distribution in 2020



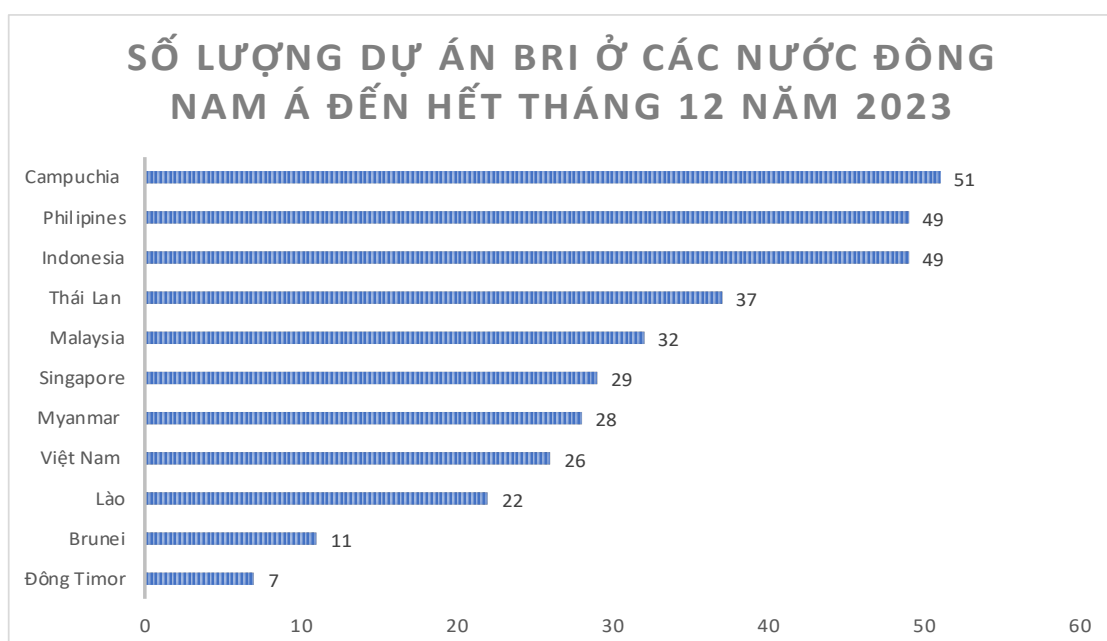
Source: AEI 2021

Biểu đồ 3.3: Biểu đồ phân bổ nguồn đầu tư của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” tới các khu vực trên thế giới năm 2020

Nguồn: [127]

Biểu đồ này phản ánh xu hướng đầu tư chiến lược của Trung Quốc thông qua BRI trong năm 2020. Sự ưu tiên cho Đông Nam Á, chiếm 36% tổng đầu tư, có thể phản ánh vị trí địa lý chiến lược và tiềm năng kinh tế nổi bật của khu vực. Các khu vực khác Trung Đông, Bắc Phi và Châu Âu cũng nhận được sự chú ý đáng kể, trong khi đầu tư vào Tây Á, Đông Bắc Á, Nam Mỹ và Châu Phi dường như thấp hơn, có thể do các yếu tố như ổn định chính trị, nhu cầu phát triển cơ sở hạ tầng và mức độ hợp tác kinh tế hiện tại.

Theo trang IISS China Connects, từ năm 2013 đến 2021, Đông Nam Á đã là nơi diễn ra 340 dự án BRI, nhiều nhất trong khu vực châu Á-Thái Bình Dương [152].



Biểu đồ 3.4: Số lượng dự án BRI ở khu vực Đông Nam Á đến hết năm 2023

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp theo nguồn [124]

Ở Đông Nam Á, các dự án BRI chính thức tập trung chủ yếu vào các quốc gia là: Singapore, Philippines, Indonesia, Malaysia, Việt Nam, Lào, Thái Lan, Myanmar và Campuchia [127]. Tại các nước Đông Nam Á, Campuchia đã tiến hành 51 dự án, đứng đầu danh sách. Các dự án này trải rộng trên nhiều lĩnh vực, bao gồm năng lượng, giao thông, xây dựng, hóa chất, kim loại, cùng nhiều lĩnh vực khác. Tiếp sau đây là Philippines và Indonesia với số lượng là 49 dự án phản ánh vai trò trung tâm của hai quốc gia này trong chiến lược mở rộng của Trung Quốc trong khu vực [124].

Hai quốc gia này phụ thuộc rất lớn vào kinh tế vào Trung Quốc và đều là đối tác chủ chốt trong việc thực hiện BRI. Thái Lan và Malaysia, cả hai quốc gia đều có số lượng dự án đáng kể, 16 và 7 tương ứng, chỉ ra rằng BRI đang là một phần của quan hệ kinh tế ngoại giao giữa Trung Quốc và các quốc gia này. Brunei và Timor - Leste: Số lượng dự án ít hơn (lần lượt là 11 và 7), phản ánh kích thước kinh tế nhỏ hơn hoặc mức độ ưu tiên chiến lược khác nhau của Trung Quốc trong khu vực.

BRI của Trung Quốc đã mang lại những thành tựu đáng kể trong kết cấu hạ tầng tại Đông Nam Á. BRI đã tài trợ cho nhiều dự án lớn, mở rộng cơ hội thương mại và kết nối khu vực với thế giới, đóng góp vào sự phát triển kinh tế và tạo ra việc làm. Nhờ BRI, kết nối khu vực đã được cải thiện, giảm bớt khoảng cách phát triển giữa các quốc gia Đông Nam Á. Mạng lưới giao thông vận tải mới giúp thúc đẩy giao thương và du lịch xuyên quốc gia, tạo ra cơ hội mới cho tăng trưởng kinh tế và hợp tác khu vực.

3.2.5. Kết nối nhân dân

Kết nối nhân dân là một phần quan trọng của BRI ở Đông Nam Á. BRI không chỉ tập trung vào cơ sở hạ tầng và kinh tế mà còn nhấn mạnh việc tăng cường mối quan hệ và hiểu biết giữa người dân các quốc gia tham gia thông qua việc thúc đẩy giao lưu văn hóa, giáo dục, và các chương trình trao đổi nhân sự. Các Sáng kiến như hợp tác giáo dục, lễ hội văn hóa, và các dự án trao đổi nhân sự nhằm mục đích tạo ra mối liên kết sâu sắc hơn giữa các cộng đồng và thúc đẩy sự hiểu biết lẫn nhau.

3.2.5.1. Xây dựng Học viện Khổng tử

Hợp tác giáo dục là một phần quan trọng trong BRI. Đến tháng 12 năm 2023, Trung Quốc đã thành lập 35 Học viện Khổng Tử ở các nước ASEAN [100]. Học viện Khổng Tử” là hệ thống học viện công phi lợi nhuận, thành lập với mục tiêu quảng bá tiếng Hoa và văn hóa Trung Quốc, giảng dạy tiếng Trung Quốc cho mọi đối tượng, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi giao lưu văn hóa và truyền bá tư tưởng cũng như văn hóa Nho Giáo ra toàn thế giới. Các Học viện Khổng Tử đã trở thành một phần không thể thiếu trong chiến lược mở rộng ảnh hưởng mềm của Trung Quốc ở Đông Nam Á, thể hiện vai trò là cầu nối văn hóa và giáo dục giữa Trung

Quốc và khu vực. Thông qua việc dạy tiếng Hoa và các hoạt động văn hóa, các học viện này không chỉ cung cấp kỹ năng ngôn ngữ quan trọng cho học viên mà còn góp phần tăng cường hiểu biết và gắn kết văn hóa giữa các dân tộc.

Bảng 3.6: Số lượng Học viện Khổng tử tại khu vực Đông Nam Á tính đến hết năm 2023

STT	Quốc gia	Số lượng HVKT
1	Việt Nam	1
2	Thái Lan	16
3	Lào	2
4	Campuchia	2
5	Indonesia	8
6	Singapore	1
7	Malaysia	5
Tổng		35

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp theo nguồn [100] [Phụ lục 2].

Đặc biệt, sự phân bố rộng khắp của các Học viện Khổng Tử tại những địa điểm chiến lược như Thái Lan phản ánh mục tiêu kép của Trung Quốc. Một mặt, đây là nỗ lực nhằm nâng cao trình độ và năng lực sử dụng tiếng Hoa trong khu vực, mặt khác, thông qua các hoạt động giáo dục và văn hóa, Trung Quốc mong muốn tạo dựng một hình ảnh quốc gia thân thiện và hợp tác. Việc này không chỉ giúp thúc đẩy mối quan hệ thương mại và đầu tư mà còn củng cố vị thế chính trị và sự hiện diện của Trung Quốc tại các quốc gia Đông Nam Á. Ở Việt Nam và Singapore, sự hiện diện của chỉ 1 VKT có thể phản ánh một chính sách cẩn trọng của hai quốc gia trong việc cân nhắc ảnh hưởng văn hóa từ nước ngoài.

Tuy nhiên, cách nhìn về các Học viện Khổng Tử không hoàn toàn nhất quán. Mặc dù nhiều người công nhận giá trị giáo dục và văn hóa mà các học viện mang lại, sự thận trọng cũng tồn tại bởi mối lo ngại về các mục tiêu kép, bao gồm cả những mục đích chính trị tiềm ẩn. Do đó, cách tiếp cận này của Trung Quốc trong việc sử dụng giáo dục và văn hóa như công cụ chính sách đối ngoại đòi hỏi sự cân

nhất kỹ lưỡng từ phía các quốc gia và tổ chức quốc tế để đảm bảo rằng lợi ích văn hóa và giáo dục không bị lu mờ bởi các mục tiêu chính trị.

3.2.5.2. Học bổng “Vành đai, Con đường”

Học bổng “Vành đai, Con đường” là một chương trình học bổng toàn diện do chính phủ Trung Quốc cung cấp với tiêu chí chính là người nộp đơn phải đến từ các quốc gia nằm trong BRI. Học bổng này dành cho chương trình đào tạo cử nhân, thạc sĩ hoặc tiến sĩ tại Trung Quốc, bao gồm học phí, chỗ ở và trợ cấp hàng sinh hoạt phí hàng tháng. Các trường đại học tham gia là một số trường hàng đầu tại Trung Quốc, bao gồm Đại học Thanh Hoa, Đại học Bắc Kinh, Đại học Phúc Đán và nhiều trường khác, cung cấp nhiều chương trình học với các lĩnh vực đa dạng. Để nộp đơn cho học bổng BRI, sinh viên cần chọn một trường đại học và chương trình học phù hợp tại Trung Quốc, sau đó nộp đơn xin nhập học tại trường và đồng thời nộp đơn xin học bổng thông qua hệ thống ứng dụng trực tuyến của Hội đồng Học bổng Trung Quốc (CSC). Quá trình lựa chọn dựa trên thành tích học tập xuất sắc, tiềm năng nghiên cứu và khả năng ngôn ngữ. Quyết định cuối cùng sẽ do CSC và trường đại học lựa chọn đưa ra. Theo số liệu từ Hội đồng Học bổng Trung Quốc (CSC), hàng năm có khoảng 10,000 sinh viên quốc tế nhận được học bổng toàn phần từ chương trình này bắt đầu từ năm 2015. Tính đến năm 2022, đã có hơn 60,000 sinh viên từ các nước BRI theo học tại các trường đại học hàng đầu ở Trung Quốc như Đại học Thanh Hoa, Đại học Bắc Kinh và Đại học Phúc Đán [169]. Một báo cáo của Bộ Giáo dục Trung Quốc cho biết, trong giai đoạn 2016-2020, Trung Quốc đã đầu tư hơn 1 tỷ USD vào các chương trình học bổng và hỗ trợ giáo dục cho sinh viên quốc tế từ các nước BRI [169].

Trung Quốc đã tái khẳng định cam kết tăng cường hợp tác với các quốc gia ASEAN trong nhiều lĩnh vực, bao gồm giáo dục nghề nghiệp và công nhận lẫn nhau về bằng cấp. Ngoài ra, Trung Quốc cũng tăng số lượng người nhận Học bổng Lãnh đạo trẻ Trung Quốc - ASEAN và tổ chức các sự kiện dành cho giới trẻ, như trại hè dành cho thanh niên. Mục tiêu của những sáng kiến này là tăng cường sự hiểu biết

và giao lưu giữa người dân Trung Quốc và ASEAN, đồng thời thúc đẩy sự hợp tác và phát triển chung trong khu vực [11].

3.2.5.3. *Thực hiện “Con đường tơ lụa y tế” trong đại dịch COVID -19*

Đầu năm 2015, các cơ quan y tế của Trung Quốc đã đưa ra các đề xuất chính sách nhằm tăng cường hợp tác y tế quốc tế trong khuôn khổ trao đổi “kết nối con người” của BRI. Khái niệm “Con đường tơ lụa y tế” (Health Silk Road) lần đầu tiên được chủ tịch Tập Cận Bình nhắc đến trong bài phát biểu năm 2016, và được đề xuất với tổ chức Y tế Thế giới (WHO) vào năm 2017, tuy nhiên phải đến khi đại dịch COVID-19 bùng phát vào đầu năm 2020 “Con đường tơ lụa y tế” mới thật sự phát triển [164]. Đại dịch COVID -19 diễn ra đã làm thay đổi căn bản nền chính trị toàn cầu và các ưu tiên chính sách đối ngoại của nhiều quốc gia. Do đó, Trung Quốc đã chuyển hướng HRS thành trụ cột chính của BRI trong thời kì đại dịch, nhấn mạnh vào nền tảng cơ sở hạ tầng chăm sóc sức khỏe của các quốc gia BRI.

Sau khi dịch COVID-19 bùng phát ở Trung Quốc và đại dịch đã gây thiệt hại cho chuỗi cung ứng và giá trị toàn cầu, hệ thống y tế của nhiều quốc gia đã đến bờ vực sụp đổ và nguồn cung y tế cũng không đủ. Trong tình hình này, Trung Quốc đã nhanh chóng mở rộng “Con đường tơ lụa y tế” thông qua “Ngoại giao khẩu trang” và “Ngoại giao vắc - xin”. Theo Bộ Ngoại giao Trung Quốc, trong đại dịch, hàng tỷ chiếc khẩu trang, hàng trăm triệu liều vắc-xin COVID-19 của Trung Quốc đã được phân phối tới 120 quốc gia, vùng lãnh thổ trong BRI [141]. Trung Quốc nổi lên như một cường quốc đầy trách nhiệm trong việc chống lại đại dịch này. Trung Quốc đã tích cực phân phối - và một phần quyên góp - các vật tư y tế như khẩu trang và vắc-xin cho Đông Nam Á để hỗ trợ các quốc gia khu vực chiến đấu chống lại đại dịch và hỗ trợ 5 triệu USD cho Quỹ Ứng phó COVID-19 của ASEAN. Các vật tư y tế Trung Quốc “đi” dọc các quốc gia BRI, một nhánh xuống Đông Nam Á với lô hàng trăm triệu liều; nhánh còn lại tiến về phía Tây, từ Mông Cổ, Pakistan, đến toàn vùng Nam Á, qua Trung và Đông Âu. Kế hoạch của Trung Quốc còn mở rộng sang Mỹ Latinh và Châu Phi. Theo báo cáo của Think Global Health được công bố vào tháng 4 năm 2021, trong số 56 quốc gia mà Trung Quốc cam kết cung cấp vắc-xin, chỉ có

một nước không là thành viên BRI- cho thấy tham gia BRI là một điều kiện tiên quyết để nhận vắc-xin từ Trung Quốc.

Các quốc gia này có thể được phân biệt trong chương trình nghị sự BRI của Trung Quốc vì nằm dọc theo các hành lang quan trọng hoặc là các quốc gia trọng điểm trong BRI. Trung Quốc đã cấp quyền tiếp cận ưu đãi vắc-xin cho tất cả các quốc gia khu vực Đông Nam Á [141].

Bảng 3.7: Số lượng vắc - xin được viện trợ và phân phối thương mại giữa Trung Quốc cùng các nước thành viên ở khu vực Đông Nam Á đến tháng 2 năm 2022

Đơn vị tính: triệu liều

STT	Tổng số lượng thương mại		Tổng số lượng viện trợ		Tổng số lượng đã phân phối	
	Quốc gia	Số lượng đã ký	Số lượng đã phân phối	Số lượng đã cam kết	Đã phân phối từ cam kết	Tổng số lượng đã phân phối
1	Indonesia	252.279	252.279	3	3	255.279
2	Campuchia	34,5	28,5	16.303	8.303	36.803
3	Lào	0	0	9.102	9.102	9.102
4	Philippines	55	55	5	5	60
5	Myanmar	34,7	33,7	10,64	11,9	44,34
6	Việt Nam	36,2	36,2	7,3	1,8	38
7	Thái Lan	26,5	45,6	3,4	3,4	29,9
8	Malaysia	19,5	8,4	2,5	2,5	10,9
9	Singapore	0,5326	0,3326	0	0	0,3326
10	Brunei	0	0	0,152	0,152	0,152
11	Timor-Leste	0	0	0,1	0,1	0,1
Tổng		459.21	460.01	57.497	45.257	484.91

Nguồn: [79]

Trung Quốc đã phân phối hơn 484 triệu liều vắc - xin tại khu vực Đông Nam Á (chiếm 27,1% tổng số lượng vắc - xin mà Trung Quốc đã cam kết trên thế giới) (Bảng 3.7). Trong đó, Indonesia là đối tác thương mại quan trọng nhất với thoả

thuận số lượng hơn 252 triệu liều, vượt xa số lượng được kí kết với các quốc gia khác trong khu vực, cụ thể là Philippines (55 triệu liều), Việt Nam (36,2 triệu liều), Myanmar và Campuchia (hơn 34 triệu liều), Thái Lan (26,5 triệu liều) và Malaysia (19,5 triệu liều).

Theo thống kê của Bridge Consulting, Trung Quốc đã viện trợ hơn 197 triệu liều vắc - xin COVID-19 trên toàn thế giới, trong đó có hơn 57 triệu liều vắc - xin được chính phủ Trung Quốc cam kết viện trợ cho các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á (Bảng 3.7). Cũng theo số liệu thống kê tại Bảng 3.7, Campuchia, Myanmar và Lào là 3 quốc gia có số lượng vắc - xin COVID- 19 được Trung Quốc viện trợ nhiều nhất. Trong khi đó, Singapore là nước duy nhất trong khu vực không nhận bất kì nguồn viện trợ vắc - xin nào từ Trung Quốc và chỉ kí kết một hợp đồng thương mại nhỏ giọt hơn 500.000 liều. Điều ngạc nhiên nhất là Indonesia, đối tác thương mại nổi bật nhất của Trung Quốc tại khu vực lại nhận được một nguồn viện trợ vắc - xin ít ỏi so với những thỏa thuận mua bán không lồ giữa hai quốc gia, chỉ có 3 triệu liều.

Giá cả là một trong những lí do khiến một số các quốc gia ở khu vực Đông Nam Á, đặc biệt các quốc gia có nguồn thu nhập thấp như Indonesia, Philippines và Campuchia, lựa chọn kí kết thương mại với Trung Quốc. Theo Jakarta Post, thì giá vắc - xin Sinovac được bán cho Indonesia ở mức 13,60 USD/liều, trong khi Pfizer và Moderna được dự tính với giá cao hơn lần lượt là 15-20 USD và 15-18 USD cho một liều. Thế nhưng, điều đáng lưu ý là giá cả được Trung Quốc kí kết thương mại với các quốc gia là rất khác nhau và phải cam kết bí mật. Theo Bangkok post thì giá vắc xin ở Thái Lan là 5 USD, còn theo India Today thì giá vắc-xin ở Ấn Độ là 14 USD/liều [141].

“Con đường tơ lụa y tế” của Trung Quốc đã phản ánh xu hướng rộng lớn hơn trong chính sách đối ngoại của Trung Quốc, trong đó Trung Quốc tìm cách sử dụng ảnh hưởng “mềm” để thúc đẩy mục tiêu chính trị và chính sách đối ngoại của mình. Bằng cách này, Trung Quốc không chỉ cố gắng giải quyết một cuộc khủng hoảng y tế toàn cầu mà còn tìm cách tăng cường hình ảnh của mình trên trường quốc tế.

3.2.5.4. Xây dựng mạng lưới liên minh “Con đường Tơ lụa”

Ngày nay, Liên đoàn Nhà hát Quốc tế “Con đường Tơ lụa”, Liên minh Quốc tế các Bảo tàng “Con đường Tơ lụa”, Mạng lưới Lễ hội Nghệ thuật “Con đường Tơ lụa”, Liên minh Thư viện Quốc tế “Con đường Tơ lụa” và Liên minh Bảo tàng Nghệ thuật Quốc tế “Con đường Tơ lụa” có tổng cộng hơn 500 các thành viên. Bên cạnh đó, Trung Quốc đã xây dựng trên 10 thương hiệu hợp tác văn hóa, giáo dục, trong đó có Hội thảo Luban nhằm thúc đẩy trao đổi, hợp tác giáo dục nghề nghiệp giữa Trung Quốc với các quốc gia và khu vực khác.

Liên đoàn Nhà hát Quốc tế “Con đường Tơ lụa” (SRILT), được thành lập vào năm 2016, là một phần quan trọng về mặt văn hóa của BRI. Tổ chức này do China Arts and Entertainment Group khởi xướng nhằm mục đích tăng cường giao lưu văn hóa và cải thiện hợp tác nghệ thuật trên phạm vi quốc tế. SRILT phục vụ như một nền tảng đa quốc gia cho nghệ thuật biểu diễn, kiên trì với nguyên tắc "thương lượng, hợp tác và chia sẻ" và chủ động phối hợp các chiến lược phát triển văn hóa và nghệ thuật của các quốc gia dọc theo “Con đường Tơ lụa”. Liên đoàn đến năm 2022 đã có 130 đơn vị thành viên từ 2 tổ chức quốc tế và 42 quốc gia và khu vực trên toàn thế giới [87]. Sự liên kết này tạo điều kiện cho một loạt các hoạt động giao lưu văn hóa và hợp tác nghệ thuật, nhấn mạnh tầm quan trọng của BRI trong việc kết nối các nền văn hóa và cộng đồng thông qua các nỗ lực chia sẻ văn hóa và nghệ thuật [104]. Ngoài ra, các hoạt động của SRILT bao gồm biểu diễn tương hỗ, trao đổi nhân sự, sản xuất nội dung và phát triển tài năng. Những nỗ lực này đã dẫn đến các buổi biểu diễn và hợp tác nổi bật trên toàn cầu, trình bày các sản phẩm nghệ thuật Trung Quốc ở thị trường quốc tế và giới thiệu các vở kịch xuất sắc từ nước ngoài tới Trung Quốc. Tại Đông Nam Á, Thái Lan, Phillipines, Indonesia, Malaysia là những quốc gia đang tham gia vào SRILT [87].

Mạng lưới Lễ hội Nghệ thuật “Con đường Tơ lụa” được khởi xướng tại Thượng Hải vào tháng 10 năm 2017 nhằm mục đích tái sinh các mối liên kết văn hóa và kinh tế giữa phương Đông và phương Tây, dựa trên hình ảnh của mạng lưới “Con đường Tơ lụa” cổ xưa. Mạng lưới này tạo điều kiện cho giao tiếp và hợp tác giữa các lễ hội nghệ thuật khác nhau, tạo ra nhiều kết nối, cơ hội và tăng cường sự

hiểu biết lẫn nhau. Tính đến tháng 3 năm 2022 [88], mạng lưới đã mở rộng với 166 tổ chức thành viên đến từ 44 quốc gia và khu vực. Mạng lưới này không giới hạn chỉ cho các tổ chức địa lý nằm trên “Con đường Tơ lụa” mà mở cửa cho bất kỳ lễ hội nghệ thuật và tổ chức nào mong muốn tham gia. Các hoạt động của mạng lưới tập trung vào việc thúc đẩy giao lưu văn hóa và đối thoại, cũng như thúc đẩy các dự án hợp tác trong lĩnh vực nghệ thuật và văn hóa. Đại diện từ các tổ chức thành viên của mạng lưới này đã tích cực tham gia vào việc thúc đẩy đối thoại liên văn hóa, với mục tiêu không chỉ dừng lại ở kỹ năng nghệ thuật bề ngoài mà còn đi sâu vào ý nghĩa văn hóa, từ đó tạo ra sự hiểu biết và tôn trọng lẫn nhau giữa các nền văn minh. Cách tiếp cận này phù hợp với mục tiêu rộng lớn hơn của BRI, nhằm mang lại lợi ích và truyền cảm hứng cho thế giới thông qua giao lưu văn hóa và nuôi dưỡng tài năng sáng tạo trẻ.

Liên minh Bảo tàng Nghệ thuật Quốc tế “Con đường Tơ lụa” đã được thành lập vào ngày 18 tháng 5 năm 2017 nhằm thúc đẩy sự giao lưu văn hóa và nghệ thuật quốc tế. Liên minh này hoạt động như một cơ chế hợp tác quốc tế không chính phủ, phi lợi nhuận và mở cửa, tập trung vào lĩnh vực bảo tàng dành cho các quốc gia và khu vực dọc theo “Con đường Tơ lụa”. Đến tháng 11 năm 2023, Liên minh có 172 đơn vị thành viên, bao gồm 57 tổ chức quốc tế và 115 tổ chức Trung Quốc [121]. Liên minh cam kết thúc đẩy các cuộc triển lãm chủ đề, chia sẻ thông tin, nghiên cứu chung, trao đổi chuyên nghiệp và đào tạo nhân sự trong lĩnh vực di sản văn hóa ở các quốc gia và khu vực dọc theo “Con đường Tơ lụa”, nhằm thúc đẩy hợp tác quốc tế giữa các bảo tàng ở các quốc gia và khu vực này và tăng cường liên hệ và hợp tác với các tổ chức và tổ chức quốc tế liên quan đến các bảo tàng này. Ngoài ra, Liên minh cũng tập trung vào việc cải thiện sự chú ý và tham gia của xã hội trong giao lưu và hợp tác văn hóa xuyên văn hóa, từ đó xây dựng một mối quan hệ hữu nghị cho tất cả mọi người trên “Con đường Tơ lụa”. Hoạt động của Hội đồng Quản trị Liên minh bao gồm Chủ tịch, Tổng thư ký và các Phó Chủ tịch, với Bảo tàng Quốc gia Trung Quốc là đơn vị Chủ tịch [122]. Tại Đông Nam Á, hiện có Lào và Campuchia đang là thành viên của Liên minh [123].

Ngoài ra, vào ngày 1 tháng 9 năm 2023, *Liên minh Du lịch Quốc tế các Thành phố “Con đường Tơ lụa”* đã được khởi xướng tại Cảnh Đức Trấn, tỉnh Giang Tây, Trung Quốc với sự tham gia của 58 thành phố từ 26 quốc gia trên khắp Á, Âu, Phi và Mỹ. Liên minh này do Mạng lưới Các Thực thể Văn hóa Quốc tế (h) và các thành phố du lịch nổi tiếng trong và ngoài nước đồng sáng lập, nhằm tiếp tục tinh thần “Con đường Tơ lụa” của “Hòa bình và hợp tác, Mở cửa và bao dung, Học hỏi lẫn nhau và cùng có lợi”. Liên minh tạo cầu nối cho các thành phố thành viên để sâu sắc hóa giao lưu hữu nghị và hợp tác thực tiễn trong lĩnh vực du lịch, cung cấp bảo đảm thể chế cho việc tăng cường sự đồng bộ, hiệu quả và bền vững của hợp tác liên quan.

3.3. Tác động của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á

3.3.1. Trên phương diện kinh tế

Năm 2021 đánh dấu kỷ niệm 30 năm thiết lập quan hệ đối thoại giữa ASEAN và Trung Quốc, một mốc quan trọng phản ánh sự phát triển mạnh mẽ và toàn diện trong quan hệ giữa hai bên. Từ một bước khởi đầu vào năm 1991, quan hệ này đã được nâng cấp lên thành Đối tác chiến lược toàn diện vào tháng 7-2021, thông qua các Kế hoạch hành động và được định hướng bởi Tầm nhìn quan hệ đối tác chiến lược đến năm 2030 [44]. Quan hệ kinh tế giữa hai bên cũng phát triển mạnh mẽ hơn cho dù quan hệ này liên tiếp bị gián đoạn bởi đại dịch COVID-19 và tình trạng căng thẳng ở biển Đông không ngừng gia tăng. Tính đến nửa đầu năm 2023, Trung Quốc đã đầu tư khoảng 24,1 tỷ USD vào các dự án không tài chính³ tại các quốc gia BRI [94]. Theo báo cáo khảo sát “Hiện trạng Đông Nam Á năm 2022” phản ánh tác động ngày càng lớn của Trung Quốc đối với kinh tế Đông Nam Á. Theo báo cáo này, hơn 76% người được phỏng vấn công nhận Trung Quốc là cường quốc kinh tế có ảnh hưởng nhất ở Đông Nam Á, trong khi 64,4% bày tỏ lo ngại về mức độ ảnh

³ Các dự án không tài chính (non-financial projects) thường bao gồm các dự án trong các lĩnh vực như xây dựng, giao thông, năng lượng, cơ sở hạ tầng, công nghiệp, và dịch vụ. Đây là những dự án không liên quan trực tiếp đến lĩnh vực tài chính như ngân hàng, bảo hiểm, hoặc đầu tư tài chính mà tập trung vào việc xây dựng cơ sở hạ tầng và phát triển kinh tế.

hưởng của Trung Quốc trong lĩnh vực kinh tế [128]. Những tác động của BRI đến Đông Nam Á trên phương diện kinh tế có thể kể đến như:

BRI giúp hỗ trợ nguồn vốn xây dựng kết cấu hạ tầng, thúc đẩy kết nối giao thông, giúp các nước ASEAN đẩy mạnh kết nối hạ tầng, thu hẹp khoảng cách phát triển thông qua triển khai Kế hoạch hành động kết nối ASEAN đến năm 2025

Thông qua những đóng góp trong việc phát triển và hiện đại hóa mạng lưới hạ tầng giao thông tại các nước ASEAN, BRI góp phần rút ngắn khoảng cách chênh lệch về trình độ phát triển của các nước kém hơn, nhất là về phát triển hạ tầng.

Nguồn vốn thông qua các dự án phát triển hạ tầng của Trung Quốc dành cho một số nước ASEAN cũng góp phần đáng kể giúp các nước trong khu vực giải quyết tình trạng thiếu vốn phát triển hạ tầng trong giai đoạn vừa qua cũng như những năm tới. Theo ước tính của Ngân hàng HSBC năm 2019, thì 6 nền kinh tế năng động hàng đầu ASEAN, bao gồm Việt Nam, Thái Lan, Phillipines, Malaysia, Indonesia, Singapore cần khoảng 2.100 tỉ USD để đầu tư kết cấu hạ tầng đến năm 2030. Theo HSBC, với xu hướng chi tiêu hiện tại, nếu giữ ổn định trong thời gian tới, sẽ chỉ đáp ứng được 910 tỉ USD, nghĩa là vẫn còn thiếu tới 1.190 tỉ USD. Trong khi đó, Ngân hàng Phát triển châu Á ước tính rằng các nền kinh tế Đông Nam Á sẽ cần 210 tỷ USD mỗi năm cho phát triển hạ tầng từ năm 2016 tới năm 2030 để theo kịp đà tăng trưởng kinh tế.

**Bảng 3.8: Nhu cầu đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng khu vực
Châu Á-Thái Bình Dương giai đoạn 2016-2030**

STT	Lĩnh vực	Kịch bản cơ sở			Kịch bản bao gồm cả giảm thiểu Biến đổi khí hậu		
		Tổng nhu cầu (tỷ USD)	Bình quân năm (tỷ USD/năm)	Tỷ lệ(%)	Tổng nhu cầu (tỷ USD)	Bình quân năm USD/	Tỷ lệ (%)
1	Năng lượng	11.689	779	51,8	14.731	982	56,3
2	Vận tải	7.796	520	34,6	8.353	557	31,9
3	Viễn thông	2.279	152	10,1	2.279	152	8,7

4	Nước và vệ sinh	787	52	3,5	802	53	3,1
5	Tổng cộng	22.551	1.503	100,0	26.166	1.744	100,0

Nguồn: [72]

Như vậy, để thực hiện Kế hoạch hành động kết nối ASEAN đến năm 2025, hướng tới xây dựng cộng đồng chung, phát triển hạ tầng đang là nhiệm vụ cấp bách và nặng nề với các nước thành viên ASEAN, bởi đa số các quốc gia trong khu vực đều thiếu vốn cho lĩnh vực này. Trong bối cảnh đó, vốn vay từ Trung Quốc thông qua BRI đang được nhiều nước ASEAN xem như là một giải pháp cho nguồn vốn phát triển hạ tầng. Tính đến cuối năm 2016, riêng Ngân hàng Eximbank của Trung Quốc đã hỗ trợ tài chính cho 24 dự án đường cao tốc, 3 dự án đường sắt, 1 dự án cảng biển, 3 dự án cảng hàng không, 9 dự án cầu tại ASEAN, đặc biệt là khu vực tiểu vùng sông Mekong. Số liệu thống kê của Fitch (2019) cho biết, số vốn đầu tư vào phát triển hạ tầng của Trung Quốc vào Đông Nam Á chỉ tính riêng các dự án đang chờ xử lý (các dự án đang trong giai đoạn lập kế hoạch, nghiên cứu tính khả thi, đấu thầu và đang trong quá trình xây dựng), tính đến tháng 2/2018 là 155 tỷ USD.

BRI đã giảm tình trạng nghèo, tạo công ăn việc làm cho người lao động

BRI đã tạo ra khoảng 420.000 việc làm ở các quốc gia dọc theo các tuyến đường và giúp đưa gần 40 triệu người thoát nghèo. Trên toàn cầu, liên quan đến BRI các khoản đầu tư có thể giúp 7,6 triệu người thoát khỏi cảnh nghèo cùng cực và 32 triệu người thoát khỏi nghèo vừa phải [204]. Thêm vào đó, BRI đã giúp tạo công ăn việc làm cho người dân sở tại. Tuyến đường sắt Trung- Lào đã giúp Lào chuyển mình từ một quốc gia nội lục thành một trung tâm liên kết đất liền. Tuyến đường sắt đã đóng một vai trò quan trọng trong việc tạo ra việc làm tại địa phương. Để hoàn thành đường sắt Trung Quốc - Lào, BRI đã tạo công ăn việc làm cho 28,234 lao động, trong đó có đến 4,763 lao động địa phương [204]. Đồng thời, BRI cũng đã giúp Lào thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp xây dựng (tăng 0,4 - 0,9%/năm). Điều đó dẫn đến giảm chi phí thương mại, giúp thúc đẩy du lịch, thương mại, đầu tư, giảm các vấn đề xã hội như buôn người, buôn bán ma túy. Dự án đường sắt này thân thiện với môi trường do sử dụng điện. BRI sẽ giúp ích nhiều cho Lào do Lào

có năng lực sản xuất yếu, nguồn vốn tài chính và con người hạn hẹp, khó thực hiện các dự án cơ sở hạ tầng lớn.

Theo CDC, dự án đường cao tốc Phnom Penh - Sihanoukville đã tạo ra 9,515 việc làm cho người lao động Campuchia [48]. Khi xây dựng xong, tuyến đường cao tốc sẽ bổ sung vào vận chuyển và hậu cần hiện có, tăng thêm các hoạt động kinh tế, đầu tư và du lịch cũng như tạo thu nhập cho cư dân của cả bốn tỉnh mà đường cao tốc chạy qua. Theo đó, một loạt các nhà máy sản xuất do Trung Quốc đầu tư hiện đang sử dụng 22.495 lao động, với lao động nữ chiếm gần 62%. Nếu theo đúng kế hoạch, Sihanoukville SEZ sẽ trở thành một khu công nghiệp mô hình sinh thái được tạo điều kiện tốt, đầy đủ chức năng, có thể chứa tới 300 doanh nghiệp tạo ra 100.000 việc làm [48].

Tuy nhiên, BRI làm gia tăng sự lệ thuộc kinh tế của các nước trong khu vực vào Trung Quốc

Việc Trung Quốc gia tăng ảnh hưởng đối với các nước ASEAN thông qua BRI bên cạnh việc mang lại lợi ích kinh tế cho khối ASEAN, sẽ khiến kinh tế ASEAN trở nên lệ thuộc nhiều hơn vào “quỹ đạo” Trung Quốc. Trên thực tế, trong mười năm qua, mức độ phụ thuộc về thương mại, đầu tư của các nước ASEAN nói trên vào Trung Quốc ngày càng lớn. Theo thống kê từ phía Trung Quốc, kim ngạch thương mại hai chiều giữa Trung Quốc và ASEAN đến năm 2021 đã đạt 789,53 tỷ USD [9]. Trung Quốc vẫn là đối tác thương mại lớn nhất của ASEAN kể từ năm 2009 và ASEAN là đối tác thương mại hàng đầu của Trung Quốc kể từ năm 2020. Ngoài ra, BRI đã nâng tỷ trọng tương đối của FDI Trung Quốc vào khu vực. Mặc dù Nhật Bản cho đến nay vẫn là nguồn FDI hàng đầu của Đông Nam Á, nhưng FDI của Trung Quốc đang nhanh chóng đổ vào các nền kinh tế kém phát triển hơn của ASEAN. Tính đến 10 tháng đầu năm 2023, tổng khối lượng thương mại giữa Trung Quốc và các quốc gia ASEAN đã đạt 5,23 nghìn tỷ Nhân dân tệ (khoảng 731,9 tỷ USD). Con số này chiếm khoảng 15,2% tổng kim ngạch thương mại nước ngoài của Trung Quốc [112]. Sự tăng trưởng này phản ánh mối quan hệ kinh tế và thương mại mạnh mẽ giữa Trung Quốc và ASEAN, cũng như vai trò quan trọng của Trung Quốc trong khu vực. Trung Quốc đã trở thành nhà đầu tư

lớn nhất tại Lào, Campuchia, Myanmar trong những năm gần đây. Nói cách khác, Trung Quốc có ưu thế và khả năng chi phối kinh tế ASEAN. Ngay cả quốc gia ASEAN có trình độ phát triển cao hơn Trung Quốc và không cần vay vốn của Trung Quốc là Singapore cũng có nguy cơ lệ thuộc nhiều hơn vào kinh tế Trung Quốc sau khi tuyến vận tải hướng Nam Trùng Khánh - Singapore vận hành và Trung Quốc có ảnh hưởng lớn với cảng biển Malaca có thể cạnh tranh với Singapore.

Việc gia tăng sử dụng đồng nhân dân tệ (NDT) trong giao dịch thương mại và tài chính cũng khiến các quốc gia Đông Nam Á ngày càng lệ thuộc vào nền kinh tế Trung Quốc.

Một minh chứng cho rủi ro này là vào tháng 8 năm 2015, khi Trung Quốc bất ngờ phá giá liên tục đồng NDT 3 ngày liên tiếp (từ 11 đến 13/8) gần 4,6% so với đô la Mỹ (USD), gây ra mức giảm giá lớn nhất trong hơn 20 năm [28]. Việc Trung Quốc phá giá đồng NDT đã gây chấn động thị trường tiền tệ toàn cầu và buộc hầu hết quốc gia, nhất là các nước châu Á, châu Phi, Mỹ Latinh phải điều chỉnh đồng nội tệ của mình với đồng USD để giảm bớt thiệt hại. Theo các chuyên gia tài chính, tác động của động thái này thậm chí còn lớn hơn cả cuộc khủng hoảng tại Hy Lạp hay việc Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (FED) tăng lãi suất, bởi nó diễn ra đồng thời với sự sụt giảm giá hàng hóa và sự mất giá của các đồng tiền mới nổi. Điều này đã tạo ra những lo ngại sâu sắc trên thị trường tài chính quốc tế, gây bất ổn toàn cầu và làm giảm giá trị dự trữ ngoại hối bằng NDT của nhiều quốc gia, trong đó ở khu vực Đông Nam Á có Malaysia và Thái Lan, Singapore, Indonesia [28]. Theo Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF), dự trữ ngoại hối của Đồng đô la Singapore (SGD), đồng ringgit của Malaysia, đồng tiền Thái Lan, Indonesia, Việt Nam,... đồng loạt mất giá trị từ 1 đến 2% so với đô la Mỹ ngay sau khi Trung Quốc phá giá đồng NDT [28].

Thêm vào đó, Trung Quốc duy trì sự kiểm soát chặt chẽ đối với NDT thông qua Ngân hàng Nhân dân Trung Quốc (PBoC), và các thay đổi trong chính sách tiền tệ của Trung Quốc có thể gây ra những rủi ro đáng kể cho các quốc gia dự trữ NDT. Trung Quốc thường xuyên điều chỉnh tỷ giá hối đoái để phản ứng

với các thay đổi về kinh tế và địa chính trị. Ví dụ năm 2019, PBoC đã phá giá NDT xuống dưới mức 7 NDT/USD để đối phó với căng thẳng thương mại với Mỹ. Động thái này đã làm giảm giá trị dự trữ ngoại hối của các quốc gia nắm giữ nhiều NDT, gây ra áp lực đối với các ngân hàng trung ương trong việc duy trì ổn định tài chính. Ngoài ra, chính sách tiền tệ của Trung Quốc, bao gồm thay đổi lãi suất và cung tiền, cũng có thể tác động lớn đến giá trị NDT. Năm 2020, để kích thích tăng trưởng kinh tế sau đại dịch COVID-19, PBoC đã giảm lãi suất, dẫn đến sự suy giảm giá trị NDT và tác động tiêu cực đến các quốc gia dự trữ lớn bằng đồng tiền này. Những điều chỉnh đột ngột này không chỉ tạo ra sự bất ổn cho thị trường nội địa Trung Quốc mà còn ảnh hưởng đến các quốc gia phụ thuộc vào NDT như một phần quan trọng của dự trữ ngoại hối.

BRI khiến các nước trong khu vực rơi vào khủng hoảng nợ với Trung Quốc

Theo Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF), BRI đã gây ra những gánh nặng nợ tại một số nước có nền kinh tế non yếu, dễ đổ vỡ ở châu Á và châu Phi như Pakistan, Djibouti, Malpes, Lào và Campuchia. Theo Trung tâm Phát triển Toàn cầu (CGD) tại Mỹ năm 2023, 23 quốc gia tham gia BRI đã phải đối mặt với khủng hoảng phá sản do gánh nặng trả nợ lãi suất cao đối với Trung Quốc [131].

Các quốc gia ban đầu rất hào hứng với BRI vì việc vay vốn của BRI rất dễ dàng, không cần nhiều thủ tục hay nhiều điều khoản ràng buộc như những tổ chức tài chính khác như Worldbank hay ADB, họ coi BRI như món “quà tặng” của Trung Quốc dành cho nước sở tại, nhưng sau đó, đến kì đáo hạn, các quốc gia đã phải khó khăn để xử lý mức lãi suất và chi phí liên quan đến các khoản đầu tư này, dẫn đến khủng hoảng tài chính. Trung Quốc áp dụng lãi suất khoảng 2% đối với số tiền mà nước này giải ngân theo BRI, thấp hơn lãi suất của Quỹ Tiền tệ Quốc tế IMF (2,3%), tuy nhiên các quốc gia vay nợ phải chịu rất nhiều các khoản phí bên ngoài như phí quản lí, phí nhân công, v.v khiến khoản tiền vay đội lên nhiều lần. Đến kì đáo hạn, thay vì sử dụng các cơ chế đa phương là giữa Trung Quốc, quốc gia cho vay và tổ chức tài chính thì Trung Quốc lại thường sử dụng cơ chế song phương, thoả thuận giữa Trung Quốc và quốc gia cho vay, đã dẫn đến tình trạng các quốc gia này thường trả nợ bằng cách cho Trung Quốc sử dụng đất, tài nguyên

trong thời gian rất dài. Điển hình ở các khu vực khác như Sri Lanka đã phải cho Trung Quốc sử dụng cảng Hambantota trong 99 năm, Pakistan cho phép Trung Quốc quản lý độc quyền cảng Gwadar trong 40 năm, Tajikistan đã nhượng 1.158 km² vùng núi Pamir cho Trung Quốc, đồng thời cấp quyền cho các công ty Trung Quốc khai thác vàng, bạc và các quặng khoáng sản khác. Tại Đông Nam Á, Lào đã phải nhượng quyền cho một công ty China Southern Power Grid Company của Trung Quốc xây dựng vào quản lý lưới điện quốc gia trong vòng 25 năm để đổi lấy việc xóa nợ, Campuchia cho Trung Quốc thuê Cảng Koh Kong trong 99 năm.

Các quốc gia muốn “thoát” khỏi bẫy nợ này cũng không dễ. Trung Quốc lâu nay nhìn chung thường hay gây “khó dễ” cho nỗ lực tái cơ cấu nợ của các nước. Một ví dụ điển hình ở khu vực khác là khi Zambia đối mặt với tình trạng vỡ nợ vào mùa thu năm 2020, Trung Quốc đã cố gắng cung cấp cho Zambia nguồn tài chính mới để nước này có thể thanh toán các khoản vay phát triển cơ sở hạ tầng. Song song với đó, các công ty Trung Quốc liên tục gây áp lực lên Bộ Tài chính Zambia để đòi nước này phải trả nợ cũ, đồng thời yêu cầu Chính phủ Zambia phải đưa các tài sản thế chấp mới. Và cuối cùng Trung Quốc cũng đã được quyền kiểm soát thêm các khu mỏ của Konkola Copper, công ty con của công ty khai thác Vedanta Resources (Anh) và Zambia phải cơ cấu một số khoản nợ theo hướng chấp nhận thế chấp các nguồn tài nguyên khoáng sản.

Tại Đông Nam Á, một vài quốc gia đang trong tình trạng lo ngại khả năng chi trả được khoản vay của Trung Quốc. Myanmar đã lún sâu vào nợ nước ngoài, trong đó nợ Trung Quốc chiếm 40% tổng số nợ. Mặc dù Thủ tướng Lào tuyên bố không lo ngại về nợ với Trung Quốc, nhưng nợ vay của Lào với Trung Quốc được ước tính khoảng 12,2 tỷ USD tương đương 64,8% GDP Lào vào năm 2021. Riêng dự án đường sắt Boten - Viêng Chăn có chi phí 6,9 tỷ USD, trong đó Exim Bank cho vay 60%, Chính phủ Trung Quốc và Chính phủ Lào lần lượt góp khoảng 30% và 10% [9]. Tuy nhiên, trong số 10% này, tương đương 730 triệu USD, Lào chỉ góp được 250 triệu USD và phải vay thêm của Exim Bank 480 triệu USD. Lào đã phải cam kết lấy thu nhập từ một mỏ bauxite và ba mỏ kali làm tài sản thế chấp cho khoản vay [9]. Lào là một trong 05 nước có tỷ lệ nợ cao nhất với Trung Quốc trong

số 150 nước trong BRI, theo báo cáo của Trung tâm Phát triển Toàn cầu của Mỹ. IMF cảnh báo dự án này đe dọa khả năng trả nợ của Lào. Do lo ngại phụ thuộc quá mức vào Trung Quốc về kinh tế, các nước như Malaysia, Thái Lan cố gắng đa dạng hóa quan hệ ngoại giao, đa dạng hóa, cân bằng nguồn tài chính để khắc phục việc quá phụ thuộc vào nguồn tài chính từ Trung Quốc, về mặt chiến lược, thông qua mạng lưới cơ sở hạ tầng này, các nước Đông Nam Á có thể bị rơi vào vòng ảnh hưởng của Trung Quốc, giảm quan hệ với các nước khác, ví dụ Singapore có thể giảm quan hệ an ninh với Mỹ.

Trong một số trường hợp, cùng với các khoản vốn vay, viện trợ, Lào và Campuchia đã dành cho Trung Quốc các hợp đồng thuê đất lớn, thời hạn 99 năm, với giá rẻ. Các dự án này tiềm ẩn hai nguy cơ về môi trường sinh thái. Một là, việc thi công, vận hành dự án dẫn đến tàn phá môi trường; hai là, nước tiếp nhận vốn phải tiếp nhận công nghệ lạc hậu, gây ô nhiễm môi trường từ Trung Quốc. Ngoài ra, việc Trung Quốc triển khai các dự án trong khuôn khổ BRI ở các nước ASEAN cũng làm gia tăng nguy cơ gây ra các mâu thuẫn trong nội bộ các nước nói trên. Cụ thể là mâu thuẫn giữa người dân và chính quyền và mâu thuẫn giữa đảng cầm quyền với các đảng đối lập liên quan tới các dự án Trung Quốc triển khai ở nước sở tại.

Sự chậm trễ, đội vốn, thiếu tính minh bạch của các dự án BRI và những tác động không mong muốn đã dẫn đến việc một vài quốc gia Đông Nam Á từ chối, trì hoãn các dự án BRI.

Các dự án BRI thường xuyên gặp phải sự chậm trễ do nhiều nguyên nhân khác nhau. Một ví dụ điển hình là dự án đường sắt cao tốc Jakarta-Bandung ở Indonesia, dự kiến hoàn thành vào năm 2019 nhưng đã bị đẩy lùi đến năm 2023. Nguyên nhân chính của sự chậm trễ này bao gồm vấn đề thu hồi đất và những khó khăn trong quá trình xây dựng do điều kiện địa chất phức tạp và tác động của đại dịch COVID-19. Chi phí dự án tăng cao cũng là một vấn đề nghiêm trọng trong các dự án BRI. Dự án đường sắt cao tốc Jakarta-Bandung ban đầu có kinh phí dự kiến là 5.5 tỷ USD nhưng sau đó đã tăng lên đến 7.36 tỷ USD. Sự gia tăng chi phí này chủ yếu do tăng giá nguyên vật liệu, trễ hạn thu hồi đất, và các biện pháp khắc phục điều kiện đất yếu không được dự báo trước [145].

Bảng 3.9: Một số dự án đầu tư của BRI bị từ chối/ trì hoãn

Quốc gia	Dự án, năm, Quy mô	Lí do xét lại
Myanmar	Hoãn dự án đập Myanmar	Tác động đến môi trường và xã hội
	Mỏ đồng Letpadaung	Tác động đến môi trường và xã hội
	Đường sắt Vân Nam - Rakhine	Tác động đến môi trường và an ninh quốc gia
Campuchia	Đập thủy điện Stung Cheay Areng	Tác động đến môi trường và an ninh quốc gia
Philippines	Mạng lưới điện quốc gia	An ninh quốc gia

Nguồn: [48]

Vấn đề về minh bạch cũng là một điểm nóng trong các dự án BRI. Thông tin thiếu minh bạch về các điều khoản hợp đồng, chi phí và tác động môi trường của các dự án đã gây ra sự phản đối từ cộng đồng địa phương và các nhóm quan tâm. Chẳng hạn, tại Malaysia, các dự án như ECRL và MPP đã gặp phải cáo buộc tham nhũng và quản lý tài chính kém, khiến cho chính phủ phải đình chỉ và tái đàm phán các điều khoản.

3.3.2. Trên phương diện an ninh

Việc Trung Quốc được khai thác các cảng biển, vùng đất chiến lược, tài nguyên thiên nhiên trong thời gian dài đã gây lo ngại rằng Trung Quốc đang tận dụng các vùng địa chiến lược đó để xây dựng các căn cứ quân sự ở hải ngoại. Một ví dụ điển hình là sau khi Trung Quốc giành quyền kiểm soát cảng ở Djibouti - một quốc gia nhỏ bé tại Châu Phi bằng thỏa thuận xóa nợ, thì đến năm 2017, Trung Quốc đã công khai Djibouti là căn cứ quân sự của mình. Cho đến nay, hải quân Trung Quốc đã sử dụng các cảng Gwadar ở Pakistan và Hambantota ở Sri Lanka, và Mỹ đã đưa ra rất nhiều bằng chứng để chỉ ra rằng Trung Quốc đang xây dựng một cơ sở hải quân tại Căn cứ Hải quân Ream ở Campuchia [156]. Bộ Quốc phòng Mỹ đã gợi ý rằng ở Châu Á - Thái Bình Dương, Trung Quốc “có thể đã coi” Campuchia, Indonesia, Myanmar, Pakistan, Singapore, Sri Lanka và Thái Lan là những địa điểm tiềm năng cho các cơ sở quân sự - hậu cần. Mặc dù hiện tại Quân đội Giải phóng Nhân dân (PLA) chỉ có một căn cứ quân sự chính thức ở nước ngoài (tại Djibouti), nhưng có lý khi cho

rằng PLA có thể xem xét mở rộng quyền tiếp cận và quyền sở hữu tiềm năng đối với các căn cứ quân sự trên khắp châu Á - Thái Bình Dương trong tương lai nhằm cung cấp hỗ trợ hậu cần có thể cho phép tốt hơn việc triển khai sức mạnh quân sự ra quốc tế. Chuyên gia Sascha-Dominik Dov Bachmann từ Đại học Canberra (Úc) nhận định rằng “Không cần thiết phải có quân đội thường trực; chỉ cần các chiến hạm của Trung Quốc có thể tiếp cận các cơ sở hậu cần ở Đông Nam Á cũng đã là một mối lo ngại cho an ninh khu vực, đặc biệt khi Trung Quốc đang đẩy mạnh quân sự hóa ở Biển Đông”.

Xét về khả năng thiết lập hiện diện quân sự ở Đông Nam Á, Trung Quốc đã đạt được nhiều ảnh hưởng nhất ở Campuchia. Chuyên gia Jeffrey Becker, Giám đốc Chương trình Nghiên cứu về an ninh Châu Á - Thái Bình Dương tại Trung tâm phân tích hải quân Mỹ đã nhận định: “Trong vòng một thập niên qua, chúng ta đã chứng kiến Trung Quốc ồ ạt đầu tư vào các dự án kết cấu hạ tầng ở Campuchia. Cùng lúc, hai bên tăng cường hợp tác quân sự, bao gồm tập trận chung, hỗ trợ tài chính, kỹ thuật và mua bán vũ khí”.

Bảng 3.10: Danh mục những cảng/ vùng ở Đông Nam Á đang cho Trung Quốc thuê trong thời gian dài đến năm 2023

Quốc gia	Vị trí	Thực tế
Campuchia	Cảng nước sâu Koh Kong	Gán nợ cho TQ thuê trong 99 năm
Campuchia	Ream bên bờ Vịnh Thái Lan	Gán nợ cho TQ thuê trong 99 năm
Myanmar	Đảo Coco của Myanmar	Gán nợ cho TQ thuê trong 99 năm
Lào	Boten	Gán nợ cho TQ thuê trong 99 năm

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp theo nguồn [160]

Thêm vào đó, thông qua việc đầu tư vào “Con đường Tơ lụa kỹ thuật số”, các quốc gia tham gia Sáng kiến đã gặp khó khăn trong việc quản trị không gian mạng toàn cầu, bảo mật dữ liệu và thông tin người dùng cũng như gặp các nguy cơ về an ninh quốc gia. Nhiều quốc gia đang phát triển chưa có luật và chính sách về quyền riêng tư, an ninh mạng hoặc bảo vệ dữ liệu toàn diện, và do đó các nước này đặc biệt lo ngại rằng đầu tư của Trung Quốc có thể ảnh hưởng đến quyền riêng tư và bảo mật dữ liệu của quốc gia đó. Điển hình như việc Huawei đã cung cấp nền

tầng Công nghệ thông tin và hệ thống quản lý cho đường cao tốc thông minh tích hợp với cơ sở hạ tầng truyền thông di động 5G của đường cao tốc Trung Quốc - Lào, điều đó giúp cho Lào thuận tiện trong việc quản lý người dân nhưng với quốc gia an ninh mạng chưa chặt chẽ thì việc rò rỉ thông tin là hoàn toàn có thể xảy ra. Một số quốc gia coi cách tiếp cận của Trung Quốc đối với không gian mạng như một mối đe dọa cho việc kiểm soát mạng nội địa của họ. Hơn nữa, Trung Quốc đã đề xuất các chuẩn mực mới về quản trị không gian mạng toàn cầu và bảo mật dữ liệu để có thể thúc đẩy các quốc gia phụ thuộc vào BRI và DSR tham gia các quy chuẩn của Trung Quốc về quản trị không gian mạng và bảo mật dữ liệu. Về mặt an ninh, ảnh hưởng của DSR đối với chủ quyền quốc gia, ổn định xã hội và an ninh mạng ngày càng sâu sắc hơn. Một số dự án liên quan đến hợp tác quan trọng giữa các nước trong các lĩnh vực như năng lượng, giao thông, thủy lợi, hàng không dân dụng..., đều gắn chặt với chính sách chính trị, kinh tế và ngoại giao của nhà nước, do đó chứa nhiều thông tin nhạy cảm, cùng với hệ thống thông tin và số liệu thống kê ngày càng công khai và mở trên mạng Internet, biện pháp phòng ngừa an ninh mạng Internet ban đầu đang gặp rất nhiều thách thức.

3.3.3. Trên phương diện văn hóa, xã hội

Không thể phủ định tác động tích cực của BRI đối với Đông Nam Á có thể kể đến như việc thúc đẩy trao đổi và hiểu biết văn hóa, đến việc khuyến khích du lịch và hợp tác giáo dục. Sự tăng cường các mối quan hệ này không chỉ giúp mở rộng hiểu biết giữa các quốc gia mà còn tạo điều kiện cho người dân trải nghiệm và đánh giá cao đa dạng văn hóa trong khu vực. BRI cũng góp phần vào việc bảo tồn và quảng bá văn hóa địa phương thông qua các dự án hạ tầng được thiết kế để tôn vinh phong cách kiến trúc và di sản văn hóa. Ngoài ra, sự phát triển kinh tế mà BRI mang lại còn giúp các cộng đồng có thêm nguồn lực để đầu tư vào các hoạt động văn hóa, lễ hội, và nghệ thuật, làm phong phú thêm đời sống văn hóa. Cuối cùng, việc cải thiện mạng lưới truyền thông dưới BRI cũng tạo điều kiện thuận lợi cho sự lan tỏa của các sản phẩm văn hóa, từ phim ảnh đến âm nhạc và nghệ thuật, góp phần vào sự trao đổi văn hóa sôi động giữa các quốc gia.

Tuy nhiên, những hệ quả tiêu cực có thể kể đến như:

Thứ nhất, những tác động của việc truyền bá tư tưởng của Trung Quốc thông qua văn hoá và giáo dục

Trung Quốc đã đầu tư những khoản tiền khổng lồ vào mạng lưới truyền thông ở nước ngoài, trong đó có cả ở Đông Nam Á để tác động đến cách nhìn nhận về Trung Quốc và nâng cao hình ảnh của nước này. Tại Singapore, hai hãng truyền hình cáp lớn nhất đều có khoảng chục kênh tin tức và tài liệu tiếng Trung từ Hồng Kông và Đài Loan, một trong số đó nhận tài trợ từ Trung Quốc và tích cực truyền bá quan điểm của Trung Quốc. Trung Quốc đang biến văn hóa thành một thứ quyền lực khi gắn chặt nó với lợi ích kinh tế để định hình nên “hình ảnh Trung Quốc thân thiện”, “trách nhiệm” tại Đông Nam Á.

Học viện Khổng Tử sau một thời gian mở rộng quy mô, đã gặp phải chỉ trích nặng nề về những tác hại tiềm tàng. Một trong những lo ngại chính là việc các Học viện này có thể hạn chế tự do học thuật. Bằng cách kiểm soát nội dung giảng dạy, Học viện Khổng Tử thường xuyên tránh các chủ đề nhạy cảm về chính trị hoặc xã hội Trung Quốc, từ đó tạo ra một hình ảnh thiên vị và không toàn diện. Ngoài ra, có cáo buộc rằng các học viện này được sử dụng như công cụ tuyên truyền chính trị, nhằm phổ biến quan điểm của Đảng Cộng sản Trung Quốc, gây ảnh hưởng đến suy nghĩ độc lập và đa dạng quan điểm trong cộng đồng học thuật. Điều này không chỉ gây ra sự thiên lệch trong thông tin mà còn ảnh hưởng đến chủ quyền giáo dục của các quốc gia nơi các học viện này đặt trụ sở. Những tác động này đặt ra một thách thức lớn về việc duy trì một môi trường học thuật tự do và khách quan, đồng thời cũng làm dấy lên mối quan ngại về sự lan rộng ảnh hưởng chính trị của Trung Quốc qua mặt trận giáo dục và văn hóa.

Thứ hai, nạn tham nhũng ở các dự án “Vành đai, Con đường”

Trên thực tế, tình trạng tham nhũng liên quan đến BRI đã xuất hiện. Báo chí nước ngoài đưa tin, ở Kyrgyzstan, việc một nhà máy điện do Trung Quốc xây dựng không hoạt động được đã dẫn tới việc bắt giữ 2 cựu thủ tướng bị buộc tội nhận tiền “lại quả” từ các công ty xây dựng Trung Quốc. Tại Malaysia, vụ bê bối tại quốc gia này đã khiến 2 dự án đường ống lớn liên quan đến BRI bị hủy bỏ, sau khi xuất hiện thông tin rằng một công ty có liên hệ với cựu Thủ tướng Najib Razak đã bòn rút khoản

tài trợ do Ngân hàng xuất nhập khẩu Trung Quốc cung cấp. Trung Quốc thường giao phần lớn trách nhiệm giám sát và quản lý các dự án BRI cho các nước chủ nhà. Cách tiếp cận này là một phần trong sức hấp dẫn của BRI đối với các chính phủ sở tại, đặc biệt khi trái ngược với các điều khoản và điều kiện mang tính quy định hơn về tài trợ dự án từ các chính phủ phương Tây và các cơ quan quốc tế. Tuy nhiên, cách tiếp cận của Trung Quốc có thể góp phần gây ra vấn đề ở những quốc gia nơi nạn tham nhũng tràn lan và các hành vi kém cỏi phổ biến. Phía Mỹ nhìn nhận BRI này với thái độ hoài nghi do hệ quả của cả những thành công lẫn những thất bại. Đặc biệt, sự thiếu minh bạch và tình trạng tham nhũng xoay quanh Sáng kiến này là một trong những nguyên nhân lớn nhất khiến Mỹ phản đối việc thực hiện BRI.

Thứ ba, BRI gây ra hậu quả môi trường ở một số nước trong khu vực

Các dự án vay vốn của Trung Quốc không kèm theo các điều kiện khắt khe về môi trường (như dự án của ADB, WB...) đã dẫn đến các hậu quả lớn về môi trường đối với các nước nhận vốn vay. Mặc dù các tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường ở Trung Quốc rất cao đối với các dự án trong nước, nhưng lại không áp dụng ở nước ngoài. Một là, việc thi công, vận hành dự án dẫn đến tàn phá môi trường; Hai là, nước tiếp nhận vốn phải tiếp nhận công nghệ lạc hậu, gây ô nhiễm môi trường từ Trung Quốc. Điển hình là các dự án thủy điện do Trung Quốc hậu thuẫn dọc theo sông Mekong, trải dài từ Campuchia, Lào, Myanmar, Thái Lan và Việt Nam, đã làm thay đổi dòng chảy, ngăn chặn di cư theo đàn của cá, khiến các cộng đồng ven sông bị mất sinh kế. Với đường sắt Trung - Lào, Lào đã phải phá nhiều rừng, gây mất đa dạng sinh học. Theo báo cáo của Nhóm Liên minh Hành động Thủy sản (FACT), số lượng cá đã giảm nhiều trong những năm gần đây do các đập thủy điện được xây dựng ở thượng nguồn Campuchia và các nước láng giềng. Ngoài hệ thực vật và động vật bị tổn hại, nạn phá rừng ở các khu vực, như Xa lộ Pan Borneo, kéo dài qua Malaysia, Indonesia và Brunei, cũng gây ra lở đất, lũ lụt và các vấn đề thiên tai khác. WWF đã liệt kê hơn 1.700 điểm đa dạng sinh học quan trọng và 265 loài có thể bị ảnh hưởng xấu bởi BRI [29].

Tại Myanmar, hàng loạt các cuộc biểu tình phản đối các dự án do Trung Quốc đầu tư gây ra tác động về môi trường không nhỏ đối với địa phương như: Dự án khai thác đồng tại mỏ Letpadaung, ở trung tâm thị trấn Monywa, thuộc vùng

Sagaing, dự án đặc khu kinh tế Kyauk Pyu tại bang Rakhine (Myanmar). Tại Indonesia, chính phủ Indonesia đã tạm ngừng cấp phép khai thác mỏ cho công ty PT Dairi Prima Mineral (DPM) để điều tra các thiệt hại môi trường mà công ty đã gây ra. Tại Thái Lan, việc xây dựng đường sắt cao tốc, đặc biệt là gần thành phố cổ Ayutthaya, đã làm dấy lên mối lo ngại về khả năng gây thiệt hại vật chất và hình ảnh đối với các di tích lịch sử. Nhiều người lo lắng rằng việc xây dựng đường ray và nhà ga trên cao gần một số địa điểm cổ xưa có thể khiến UNESCO loại Ayutthaya khỏi danh sách Di sản Thế giới [80].

Thứ tư, BRI gây ra các vấn đề xã hội của các quốc gia Đông Nam Á như người lao động Trung Quốc tràn lan, di dân bản địa, mâu thuẫn người dân với chính quyền

Với việc triển khai BRI thông qua hàng loạt các dự án quy mô lớn đã đem lại những vấn đề xã hội không nhỏ đối với các quốc gia Đông Nam Á như tình trạng người lao động Trung Quốc tràn lan, khó quản lý, kiểm soát ở miền Trung Việt Nam, Lào, các vấn đề môi trường từ các dự án do nước này đầu tư ở Myanma, Campuchia, Thái Lan... Với quy mô dân số nhỏ bé, Lào là quốc gia cảm nhận rõ nét nhất những tác động xã hội của các dự án BRI. Với việc triển khai hàng loạt các dự án như xây dựng đập thủy điện, khai thác quặng và đặc khu kinh tế Boten Denkham Tam Giác Vàng ở huyện Tonphong, dự án Đầm ThatLuang ở thủ đô Viêng Chăn “được mọi người xem là thành phố mới của Trung Quốc” đã tạo cho Lào một gánh nặng xã hội nhất định. Đặc biệt, theo chia sẻ của Nguyên Đại sứ Việt Nam tại Lào thì “dự án đường sắt Trung - Lào, đã có lúc số người Trung Quốc tại Lào lên tới 700.000 người” so với quy mô dân số gần 7 triệu người của Lào đã khiến cho có sự xung đột văn hóa cũng như tạo ra những vấn đề xã hội giữa người bản địa với người lao động Trung Quốc. Tập đoàn nhà nước Trung Quốc CITIC, chịu trách nhiệm chính dự án Kyauk Pyu, tuyên bố sẽ tạo ra 100.000 việc làm cho người dân ở bang Rakhine, một trong số những khu vực nghèo nhất Myanmar. Tuy nhiên, nhiều người dân địa phương bức xúc vì buộc phải di dời, bị cấm đánh bắt và không hề có cơ hội việc làm”.

Tại Campuchia, Sihanoukville ban đầu là một nơi biển yên bình, mà mọi người Campuchia và cả du khách quốc tế đều yêu thích. Nhưng từ khi Trung Quốc bắt đầu đầu tư vào dự án BRI tại đây từ năm 2015, Sihanoukville đã trở thành một điểm nóng của sự phát triển, nhưng cũng đầy rủi ro và biến đổi. Sau khi Hoa Kỳ ồ ạt đổ về, hoạt động đánh bạc đã được chấp nhận tại thành phố này. Các công ty Trung Quốc đã đổ về khu vực này và kèm theo đó là hàng chục nghìn công nhân xây dựng, nhà đầu tư và du khách Trung Quốc với sự kiểm soát không chặt chẽ đã dẫn đến việc xâm phạm môi trường sống của người dân địa phương và tăng cường hoạt động tội phạm, bao gồm cả xã hội đen và các vụ sát hại.

Ngoài ra, việc Trung Quốc triển khai các dự án trong khuôn khổ BRI ở các nước ASEAN cũng làm gia tăng nguy cơ gây ra các mâu thuẫn trong nội bộ các nước nói trên. Cụ thể là mâu thuẫn giữa người dân và chính quyền và mâu thuẫn giữa đảng cầm quyền với các đảng đối lập liên quan tới các dự án Trung Quốc triển khai ở nước sở tại.

3.3.4. Đối với liên kết, hợp tác ASEAN

BRI giúp nâng cao vị thế của ASEAN

Việc Trung Quốc triển khai BRI đã làm gia tăng cạnh tranh ảnh hưởng của các nước lớn như Mỹ, Nhật Bản, Ấn Độ tại Đông Nam Á. Điều này dẫn đến hai tác động tích cực đối với các quốc gia ASEAN. *Một là*, nâng cao vị thế địa - chính trị của ASEAN. Hiện nay, cạnh tranh nước lớn đang rất gay gắt tại khu vực Đông Nam Á, đặc biệt là cạnh tranh Mỹ - Trung Quốc. Hoạt động cạnh tranh của hai cường quốc vô hình trung làm cuộc cạnh tranh tại khu vực Đông Nam Á ngày càng tăng, mỗi nước lại cần lôi kéo ASEAN trở thành đồng minh của mình. Vì thế, vai trò của ASEAN càng thêm nổi bật vì Mỹ vẫn thừa nhận vai trò trung tâm và quan trọng của ASEAN trong các cấu trúc khu vực, trong đó có chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. *Hai là*, BRI giúp ASEAN có cơ hội tốt hơn trong việc thu hút và lựa chọn và đàm phán vay vốn cho các dự án đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng. Sách trắng về viện trợ phát triển chính thức (ODA) của Nhật Bản đã xác định ODA là công cụ và là phương thức chính để thúc đẩy “Chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương tự do và rộng mở”, thông qua mạng lưới cơ sở hạ tầng chất lượng cao. Động thái này được cho là nhằm cạnh tranh với BRI của Trung Quốc. Việc Nhật Bản và

Trung Quốc cạnh tranh mạnh mẽ trong các dự án phát triển đường sắt ở Indonexia, Thái Lan đã tạo vị thế tốt hơn cho hai nước nói trên trong đàm phán với nhà đầu tư Nhật Bản và Trung Quốc.

Tuy nhiên, BRI có thể dẫn đến phân hoá nội bộ các nước trong ASEAN và làm giảm vai trò trung tâm của ASEAN

Hơn 30 năm hữu nghị và hợp tác và ngay cả khi năm 2021 trở thành Đối tác chiến lược toàn diện với Trung Quốc, thì ASEAN luôn đứng trước thách thức là làm thế nào tham gia hợp tác và ứng xử hợp lý với một quốc gia đang trỗi dậy mạnh mẽ như Trung Quốc, mà vẫn bảo đảm được chiến lược gắn kết và thịnh vượng chung của khối và khả năng đáp trả sự quyết đoán trên biển của Trung Quốc. Ví dụ, khi các quốc gia trong khu vực cạnh tranh với nhau để có các khoản vay BRI, họ có thể phải tham gia vào các thỏa thuận song phương với Trung Quốc mà bỏ qua các cơ chế của ASEAN. Trong số các nước Đông Nam Á, một quốc gia nhỏ bé như Lào đang trở thành một trong những quốc gia nhận viện trợ chính từ Trung Quốc. Đổi lại, Lào phải chấp nhận ba yêu cầu cơ bản của Trung Quốc, bao gồm ủng hộ chính sách của Trung Quốc về các vấn đề tại Đài Loan và Tây Tạng; các công ty Trung Quốc được phép khai thác tài nguyên tại Lào, đồng thời xây dựng các tuyến đường xuyên suốt từ Lào đến Thái Lan. Cách làm như vậy, nếu lặp lại, có thể làm suy yếu vai trò của ASEAN đối với các thành viên cũng như các vấn đề khu vực. Trong bối cảnh Trung Quốc đẩy mạnh triển khai BRI, thách thức này càng lớn hơn. Thực tế cho thấy BRI đang trở thành một kênh để Trung Quốc đẩy mạnh đầu tư, cấp vốn vay cho một số nước ASEAN. Đây là nhân tố khiến nội bộ các nước ASEAN bị phân hóa nghiêm trọng hơn do lợi ích của từng nước trong quan hệ với Trung Quốc rất khác nhau. Khi Trung Quốc trở thành nhà đầu tư, viện trợ số 1 ở Campuchia, lập trường của nước này về vấn đề Biển Đông đã ngã theo Trung Quốc. Các quốc gia khác như Lào, Thái Lan cũng không thể hiện lập trường phản đối Trung Quốc và đứng về phía các nước ASEAN có tranh chấp Biển Đông với Trung Quốc. Thực tế đã cho thấy rằng năm 2012 và năm 2016 ASEAN đã không đưa ra được tuyên bố chung về biển Đông do sự phản đối của Lào và Campuchia. Đây là lần đầu tiên trong lịch sử 45 năm của ASEAN, một hội nghị cấp bộ trưởng kết thúc mà không đưa ra được tuyên bố chung.

Bên cạnh đó, việc các nước ASEAN tham gia “cộng đồng chung vận mệnh” với Trung Quốc (như cách nói của lãnh đạo Trung Quốc) cùng với các Sáng kiến do Trung Quốc dẫn dắt, tính thống nhất của ASEAN sẽ bị đe dọa. Các nước ASEAN có nguy cơ đánh mất vai trò “trung tâm” của mình. Với những tác động nêu trên, BRI có nguy cơ cản trở tiến trình và những mục tiêu của Cộng đồng ASEAN.

Tại một số quốc gia ASEAN khác, các chính phủ đã bị Trung Quốc dùng những khoản nợ để đổi lấy sự ủng hộ trong tranh chấp lãnh thổ tại biển Đông. Trong bối cảnh cạnh tranh giữa Mỹ và Trung Quốc có xu hướng quyết liệt hơn, khả năng một số nước thành viên ASEAN đi theo hướng riêng theo trục quan hệ của mình với các nước lớn có xu hướng gia tăng, từ đó khiến việc giữ vững đoàn kết và nhất trí trong ASEAN trở nên khó khăn hơn. Đáng chú ý là khả năng kết hợp của các yếu tố đối nội và đối ngoại dưới tác động của cạnh tranh nước lớn. Một số nhà phân tích cho rằng, vấn đề nội bộ của từng nước ASEAN ngày càng tác động đến quan hệ giữa các nước thành viên, theo đó một số nước sẽ thiên về phát triển quan hệ với Mỹ và các đồng minh, những nước khác sẽ thiên về phát triển quan hệ với Trung Quốc.

Bảng 3.11: Hai nhóm nước ASEAN tham gia BRI có mức độ hợp tác và cạnh tranh khác nhau trong quan hệ với Trung Quốc

Nhóm nước chủ yếu hợp tác với Trung Quốc		Nhóm nước vừa hợp tác vừa cạnh tranh	
Tên nước	Lợi ích	Tên nước	Lợi ích/mâu thuẫn
Campuchia	-Thu hút đầu tư, viện trợ, nâng cao vị thế quốc tế; ủng hộ quan điểm của Trung Quốc về Biển Đông (giải quyết tranh chấp song phương)	Indonesia	-Thu hút đầu tư phát triển hạ tầng; đẩy mạnh xuất khẩu (tổ chức Diễn đàn BRI song phương). -Vấn đề người Hoa; quan ngại Trung Quốc thiết lập Vùng nhận dạng phòng không bao trùm một phần lãnh hải Indonesia
Brunei	Hợp tác trên nhiều mặt, nhất là cảng biển, không có mâu thuẫn lớn	Malaysia	-Đối tác đầu tư, thương mại, thị trường xuất khẩu lớn -Có tranh chấp Biển Đông, nhưng vẫn đẩy mạnh hợp tác

Nhóm nước chủ yếu hợp tác với Trung Quốc		Nhóm nước vừa hợp tác vừa cạnh tranh	
			đầu tư, thương mại, cảng biển với Trung Quốc
Lào	-Thu hút mạnh đầu tư, viện trợ từ Trung Quốc, phát triển hạ tầng, các đặc khu kinh tế... -Ủng hộ Cộng đồng chung vận mệnh; dựa vào Trung Quốc để thành “quốc gia kết nối lục địa”	Phillippines	-Thị trường xuất khẩu, nhà đầu tư lớn -Xung đột gay gắt về chủ quyền Biển Đông; tăng cường hợp tác với Trung Quốc từ cuối năm 2016
Thái Lan	- Thu hút đầu tư từ Trung Quốc để phát triển hạ tầng; đẩy mạnh hợp tác thương mại, du lịch -Dựa vào BRI để thực hiện chiến lược “thành trung tâm kết nối khu vực”	Singapore	-Đối tác hợp tác tài chính, đầu tư, thương mại lớn -Quan tâm khai thác lợi ích từ BRI thông qua Tuyên vận tải hướng nam (Trùng Khánh-Singapore) -Chú trọng cân bằng quan hệ Mỹ-Trung
Myanmar	-Thu hút mạnh đầu tư từ Trung Quốc để phát triển hạ tầng.	Việt Nam	-Trung Quốc là đối tác thương mại lớn nhất; hợp tác đầu tư đang gia tăng. -Có cơ hội hưởng lợi, nhưng cũng chịu nhiều tác động xấu từ BRI (bao gồm chủ quyền Biển Đông).

Nguồn:[48]

Do khả năng chịu ảnh hưởng bởi sự chi phối của các vấn đề nội bộ, sự đoàn kết trong ASEAN có thể bị lung lay và trở nên suy giảm. Cựu Chủ tịch Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc Kishore Mahbubani từng cảnh báo:

Những cú sốc địa - chính trị thường đem lại các hậu quả bất ngờ, trong đó sự phân tuyến, chia rẽ về văn hóa - xã hội, chính trị - ngoại giao trong

từng nước và giữa các nước vốn tiềm ẩn sẽ lại nổi lên mạnh mẽ mà ASEAN chưa có kế hoạch đối phó [146].

Sự phân tuyến có thể trở nên mạnh hơn giữa các nước lục địa và hải đảo, giữa các nước phát triển và chậm phát triển hơn, giữa các nước theo các mô hình chính trị, văn hóa - xã hội khác nhau ở Đông Nam Á.

Các nhà phân tích cho rằng, nếu nội bộ của ASEAN thiếu thống nhất sẽ khiến Hiệp hội khó đạt được lập trường chung giữa các nước thành viên về các vấn đề an ninh khu vực liên quan đến nước lớn. *Điều này đưa đến hệ quả là vai trò của ASEAN trong chiến lược của các nước lớn có khả năng suy giảm.* Thực tế cho thấy, cả Mỹ và Trung Quốc đều tiếp tục triển khai các chiến lược lớn, bao gồm FOIPS và BRI; đồng thời, tăng cường hoạt động của các cơ chế nhằm khẳng định vị trí dẫn dắt của mình, như Hội nghị về phối hợp hành động và các biện pháp xây dựng lòng tin ở châu Á (CICA), Diễn đàn châu Á Bắc Ngao, Hội nghị hợp tác Mekong - Lan Thương (LMC), Sáng kiến Hạ nguồn sông Mekong (LMI) và mới đây là Hội nghị Bộ trưởng quan hệ đối tác Mekong - Mỹ (MUSP), Nhóm “Bộ tứ” (QUAD), Thỏa thuận quốc phòng ba bên giữa Australia, Anh và Mỹ (AUKUS). Vai trò trung tâm của ASEAN tuy được các nước lớn tuyên bố công nhận và ủng hộ, nhưng thực chất ASEAN có nguy cơ trở thành diễn đàn để các nước lớn tranh thủ, lôi kéo phục vụ mục tiêu tập hợp lực lượng, từ đó làm suy giảm vai trò trung tâm của ASEAN.

ASEAN cần nỗ lực củng cố vai trò tạo dựng “luật chơi”, cung cấp cơ chế để các nước lớn tham gia. Đối với các nước Đông Nam Á, việc các nước lớn tham gia các khuôn khổ do ASEAN làm nòng cốt và tuân thủ các luật lệ và chuẩn mực do ASEAN xây dựng vẫn được xem là “kịch bản” có lợi nhất. Trong 5 - 10 năm tới, khó có cơ chế đa phương khu vực nào có thể thay thế ASEAN trong vai trò nòng cốt thúc đẩy đối thoại và hợp tác ở khu vực thông qua các cơ chế do ASEAN làm trung tâm với sự tham gia của tất cả các nước lớn. Lý do là ít khả năng có một nước lớn nào có đủ sự tin cậy và ủng hộ để đóng vai trò dẫn dắt. Các sáng kiến mới có tính cạnh tranh và loại trừ nhau. Trong khi đó, các nước vừa và nhỏ vẫn tiếp tục ủng hộ

hộ vai trò và vị thế của ASEAN trong việc tăng cường các biện pháp quản lý khủng hoảng, xây dựng lòng tin, hợp tác ứng phó với các thách thức an ninh phi truyền thống. ASEAN với cách tiếp cận tiệm tiến, dung nạp và “phù hợp với tất cả các bên” vẫn có giá trị để phát huy.

3.4. Phản ứng của quốc tế và các quốc gia Đông Nam Á đối với BRI

3.4.1. Phản ứng của quốc tế

Phản ứng của quốc tế đối với BRI rất đa dạng và phức tạp, phản ánh những quan tâm chiến lược, kinh tế, và địa chính trị riêng của từng quốc gia. Mỗi quốc gia có cách tiếp cận khác nhau với BRI, tùy thuộc vào lợi ích tiềm năng mà quốc gia đó nhìn thấy, cũng như các rủi ro liên quan đến sự phụ thuộc vào Trung Quốc. Nhiều quốc gia đang phát triển và các nền kinh tế mới nổi đã thể hiện sự ủng hộ mạnh mẽ đối với BRI, chủ yếu vì những lợi ích mà BRI mang lại trong việc cải thiện cơ sở hạ tầng và thúc đẩy thương mại. Ở Nam Á, Pakistan đã tham gia tích cực vào BRI thông qua CPEC. Các dự án trong khuôn khổ CPEC, bao gồm điện, đường bộ, và cảng biển, đã giúp Pakistan cải thiện đáng kể hạ tầng cơ sở và tạo ra nhiều việc làm mới. Tương tự, ở châu Phi, các quốc gia như Ethiopia và Kenya đã hoan nghênh các khoản đầu tư từ BRI như một cơ hội để phát triển kinh tế và nâng cấp hệ thống giao thông của nước này. Những khoản đầu tư này không chỉ giúp xây dựng các cơ sở hạ tầng cần thiết mà còn giúp tăng cường kết nối kinh tế với các thị trường toàn cầu. Tuy nhiên, các nước lớn, đặc biệt là Mỹ và các tổ chức quốc tế lại tỏ rõ thái độ lo ngại, phản đối, thậm chí là có những chiến lược đối trọng lại BRI.

Phản ứng của Mỹ: Đến năm 2023, Mỹ tiếp tục duy trì lập trường phản đối mạnh mẽ đối với BRI. Cả chính quyền của cựu Tổng thống Donald Trump và Tổng thống Joe Biden đều đã lên tiếng chỉ trích BRI, coi đó là một chiến lược của Trung Quốc nhằm mở rộng ảnh hưởng kinh tế và chính trị trên toàn cầu. Mỹ quan ngại rằng BRI sẽ làm suy yếu tầm ảnh hưởng toàn cầu của nước này, đồng thời mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc thông qua các dự án hạ tầng và đầu tư lớn, khiến nhiều quốc gia trở nên phụ thuộc về kinh tế vào Trung Quốc. Điều này tạo ra thách thức cho vai trò lãnh đạo và làm giảm khả năng điều tiết trật tự quốc tế của Mỹ, đặc biệt

tại các khu vực chiến lược. Chiến lược an ninh quốc gia Mỹ năm 2017 xác định Trung Quốc là “đối thủ cạnh tranh chiến lược”; là “thách thức lâu dài, nghiêm trọng nhất” đối với an ninh và lợi ích sống còn của Mỹ trên phạm vi toàn cầu, nhất là tại khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. Để đối phó với Trung Quốc, Mỹ đã đưa ra một loạt Sáng kiến đối trọng lại BRI như “Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương tự do và rộng mở”, “Đối tác cho Cơ sở hạ tầng và Đầu tư Toàn cầu” (Partnership for Global Infrastructure and Investment - PGII), ...cùng với đó Quỹ phát triển tài chính quốc tế Mỹ (DFC) cũng đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ phát triển cơ sở hạ tầng ở các quốc gia đang phát triển mà không cần dựa vào vốn của Trung Quốc.

Phản ứng của Ấn Độ: Đến năm 2023, Ấn Độ vẫn duy trì quan điểm tiêu cực rõ ràng đối với BRI. Ấn Độ lo ngại sâu sắc về việc BRI xâm phạm chủ quyền, đặc biệt là liên quan đến Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan (CPEC), chạy qua khu vực Kashmir tranh chấp. Ấn Độ đã từ chối tham gia BRI và tiếp tục thúc đẩy các sáng kiến thay thế như "Sáng kiến Hợp tác Kết nối" với Nhật Bản và các sáng kiến kết nối khu vực với ASEAN và Trung Á để giảm bớt sự phụ thuộc vào Trung Quốc. Ấn Độ cũng đã tăng cường hợp tác với Mỹ, Nhật Bản và Australia trong khuôn khổ "QUAD" để đối trọng với ảnh hưởng của Trung Quốc ở khu vực Ấn Độ - Thái Bình Dương.

Phản ứng của Nga: Nga tiếp tục có phản ứng tích cực đối với BRI và coi đây là cơ hội để củng cố quan hệ đối tác chiến lược với Trung Quốc, đặc biệt trong bối cảnh căng thẳng với phương Tây gia tăng sau cuộc xung đột ở Ukraine. Nga đã tham gia tích cực vào các dự án cơ sở hạ tầng và năng lượng trong khuôn khổ BRI và xem đây như một phần trong chiến lược lớn hơn để thúc đẩy kết nối khu vực Á-Âu. Tuy nhiên, Nga cũng thận trọng về sự phụ thuộc quá mức vào Trung Quốc và đang nỗ lực đa dạng hóa quan hệ kinh tế của mình với các quốc gia khác.

Phản ứng của Liên minh châu Âu (EU): EU tiếp tục có phản ứng thận trọng và phân hóa đối với BRI. Trong khi khối EU chưa có lập trường chung hoàn toàn về BRI, một số quốc gia thành viên vẫn duy trì hợp tác với Trung Quốc trong các dự

án cơ sở hạ tầng. Italy, quốc gia G7 đầu tiên tham gia BRI vào năm 2019, nhưng đến tháng 12 năm 2023 đã chính thức tuyên bố rút khỏi BRI trong bối cảnh các lo ngại về nợ nần và sự ảnh hưởng của Trung Quốc gia tăng. Nhiều quốc gia châu Âu khác, bao gồm Đức và Pháp, đã kêu gọi sự thận trọng trong việc tham gia BRI và nhấn mạnh sự cần thiết phải duy trì tiêu chuẩn cao về bền vững và minh bạch trong các dự án đầu tư. EU cũng đã khởi xướng chiến lược “Global Gateway” vào năm 2021 để cung cấp một lựa chọn thay thế cho BRI, nhấn mạnh các dự án cơ sở hạ tầng bền vững và minh bạch.

Phản ứng từ các tổ chức quốc tế: Các tổ chức quốc tế như Ngân hàng Thế giới (World Bank) và Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) cũng đã lên tiếng về BRI. Họ thừa nhận tiềm năng phát triển kinh tế mà các dự án BRI mang lại, nhưng cũng cảnh báo về rủi ro tài chính và nợ công cho các quốc gia tham gia. Ngân hàng Thế giới đã khuyến nghị các nước tham gia BRI cần thực hiện các biện pháp thận trọng để đảm bảo tính minh bạch và bền vững tài chính trong việc tiếp nhận các khoản vay và đầu tư từ Trung Quốc.

3.4.2. Phản ứng của các quốc gia Đông Nam Á

Nhìn chung các quốc gia Đông Nam Á tham gia MSR và SREB có thái độ và lập trường khác nhau từ mức độ, biểu hiện cho đến mối quan tâm thực chất. Về mặt ngoại giao, các nước bày tỏ ủng hộ ở mức nhất định với BRI, song đều giữ thái độ thận trọng với BRI. Trong đó, một số nước ưu tiên làm rõ vị trí và tầm quan trọng của mình trong Sáng kiến. Một số nước nằm ở vị trí không quá quan trọng của hệ thống tỏ ra hoài nghi BRI trước các nguy cơ, hệ lụy. Trong khi số khác đánh giá được vị trí, vai trò của mình để từ đó vạch ra chiến lược thu lợi từ “cuộc chơi” BRI và nhiệt tình đón nhận các cơ hội từ Sáng kiến này. Theo quan sát của tác giả, sau 10 năm “trải nghiệm” BRI, các nước trong khu vực Đông Nam Á có năm nhóm quan điểm chính đối với BRI:

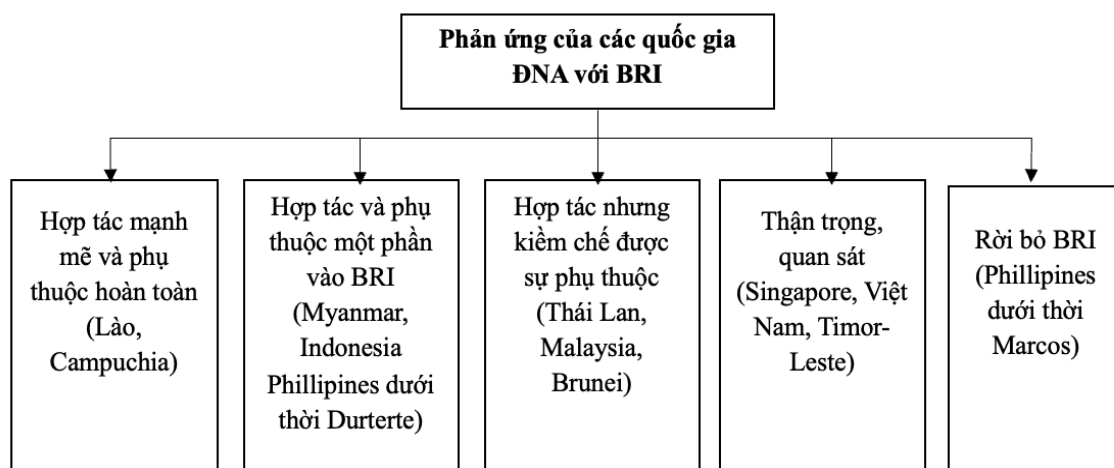
(i) Hợp tác mạnh mẽ và phụ thuộc hoàn toàn vào BRI: Các quốc gia này tích cực tham gia và phụ thuộc hoàn toàn vào các khoản đầu tư và dự án của BRI (Lào, Campuchia).

(ii) *Hợp tác nhưng vẫn chịu phụ thuộc một phần*: Các quốc gia này tham gia vào các dự án của BRI nhưng vẫn có mức độ phụ thuộc nhất định vào Trung Quốc (Myanmar, Indonesia, Phillipines dưới thời Duterte).

(iii) *Hợp tác mạnh mẽ nhưng vẫn kiểm soát được sự phụ thuộc*: Các quốc gia này hợp tác chặt chẽ với BRI nhưng có các biện pháp để giảm thiểu sự phụ thuộc hoàn toàn vào Trung Quốc (Thái Lan, Malaysia, Brunei).

(iv) *Thận trọng và quan sát*: Các quốc gia này có thái độ cẩn trọng, chủ yếu quan sát và đánh giá tác động của BRI trước khi tham gia sâu rộng (Việt Nam, Singapore).

(v) *Rời bỏ BRI*: Phillipines dưới thời tổng thống Marcos.



Sơ đồ 3.1: Sơ đồ thể hiện phản ứng của các quốc gia Đông Nam Á với BRI

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp

Quan điểm của Lào và Campuchia: Campuchia và Lào là hai quốc gia tỏ rõ thái độ ủng hộ BRI ngay từ khi ý tưởng được đưa ra. Đây là điều rất dễ lý giải, vì hai nước này, nhất Campuchia, vốn được hưởng chính sách ưu ái đặc biệt của Trung Quốc trong nhiều năm qua, và tương lai sẽ thụ hưởng nhiều cơ hội và mối lợi lớn hơn từ BRI để phát triển. Trong thập kỷ qua, BRI đã trở thành một yếu tố quan trọng trong chiến lược phát triển của 2 quốc gia này. Sự phụ thuộc lớn của Lào và Campuchia vào Trung Quốc không chỉ là biểu hiện của hợp tác kinh tế mà còn phản ánh những thách thức và cơ hội trong việc quản lý sự phát triển kinh tế và chính trị.

Lào, từ một quốc gia không có lối ra biển, đã nhận được sự hỗ trợ to lớn từ Trung Quốc trong việc phát triển cơ sở hạ tầng. Việc Lào chấp nhận các khoản đầu tư khổng lồ từ Trung Quốc, như dự án đường sắt Trung - Lào, đã đẩy quốc gia này vào tình thế phải điều chỉnh chính sách kinh tế và tài chính để đáp ứng các điều kiện vay vốn khắt khe. Tỷ lệ nợ công của Lào tăng vọt, trong đó phần lớn là nợ từ Trung Quốc, đã làm suy giảm nghiêm trọng khả năng tự chủ tài chính của quốc gia này và tạo ra sự phụ thuộc ngày càng lớn vào Bắc Kinh.

Tương tự, Campuchia cũng phải điều chỉnh các quyết sách phát triển hạ tầng và kinh tế để phù hợp với lợi ích của nhà đầu tư Trung Quốc trong các dự án như sân bay quốc tế Dara Sakor và đường cao tốc Phnom Penh-Sihanoukville. Các chính sách về quy hoạch đất đai và quản lý môi trường thường xuyên phải thay đổi, đôi khi gây ra sự di dời của hàng nghìn người dân địa phương mà không có đủ sự tham gia của cộng đồng hay đánh giá tác động môi trường chặt chẽ. Sự phụ thuộc này không chỉ giới hạn ở kinh tế mà còn lan rộng sang lĩnh vực chính trị, khi Campuchia thường xuyên ủng hộ các quan điểm của Trung Quốc trong các diễn đàn quốc tế, như vấn đề Biển Đông, để đảm bảo dòng vốn đầu tư không bị gián đoạn.

Hậu quả của sự phụ thuộc này là sự suy giảm uy tín của Campuchia trong ASEAN và cộng đồng quốc tế, tạo ra các căng thẳng ngoại giao với các nước láng giềng và đối tác truyền thống. Để giảm thiểu rủi ro, Lào và Campuchia cần đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư, tìm kiếm các đối tác khác ngoài Trung Quốc và tăng cường năng lực quản lý tài chính công. Cải thiện tính minh bạch, trách nhiệm giải trình và sự tham gia của cộng đồng trong quá trình ra quyết định cũng là những yếu tố quan trọng để đảm bảo các dự án BRI thực sự mang lại lợi ích bền vững cho quốc gia.

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và sự cạnh tranh giữa các cường quốc, Lào và Campuchia cần phải cân nhắc kỹ lưỡng giữa lợi ích ngắn hạn của việc nhận vốn đầu tư từ Trung Quốc và các rủi ro dài hạn về chủ quyền và ổn định kinh tế. Chỉ khi đó, 2 quốc gia này mới có thể tận dụng tối đa lợi ích của BRI mà không phải đánh đổi sự tự chủ và phát triển bền vững của mình. Sự phụ thuộc này, nếu không được quản lý khéo léo, có thể biến Lào và Campuchia trở thành những quân cờ trong bàn cờ địa chính trị khu vực, làm suy yếu vai trò trung tâm của ASEAN và đe dọa sự ổn định, phồn vinh lâu dài của khu vực.

Quan điểm của Philippines: Các dự án BRI tại Philippines phụ thuộc nhiều vào tính toán chính trị của chính quyền cầm quyền. Dưới thời Tổng thống Benigno Aquino III, Philippines chính thức tham gia BRI nhưng không triển khai các dự án lớn nào mà chỉ tập trung vào các hợp đồng kỹ thuật và xây dựng giữa các công ty Trung Quốc và tập đoàn Philippines. Aquino III ưu tiên giao dự án cho các tài phiệt địa phương để tránh sự cạnh tranh từ các công ty Trung Quốc.

Ngược lại, dưới thời Tổng thống Rodrigo Duterte, các dự án BRI quy mô lớn đã được thúc đẩy và triển khai mạnh mẽ. Các dự án như Tưới tiêu Bom sông Chico, Đập Thế kỷ Mới, và liên doanh giữa Ant Financial và Globe Telecom để thành lập Mynt, cùng với hợp tác của Công ty Điện thoại Hời giá Mindanao với China Telecommunications để ra mắt Dito Telecommunity, đã mang lại nguồn tài chính phát triển đáng kể. Duterte đã tận dụng các dự án này để củng cố mạng lưới tinh hoa chính trị của mình. Nhìn chung, trong giai đoạn này, dù cho các dự án BRI mang lại một số lợi ích kinh tế ngắn hạn, Philippines vẫn gặp khó khăn trong việc kiểm soát sự phụ thuộc vào Trung Quốc và đảm bảo rằng các dự án này mang lại lợi ích bền vững và minh bạch cho quốc gia. Mặc dù các dự án BRI mang lại lợi ích kinh tế cho Philippines thông qua hoạt động xây dựng và tạo việc làm, tuy nhiên BRI chưa thay đổi mạnh mẽ cơ cấu kinh tế của Philippines. Các doanh nghiệp trung bình của Trung Quốc trong lĩnh vực dịch vụ hưởng lợi nhiều nhất, nhưng dịch vụ vốn đã là lĩnh vực mạnh ở Philippines, do đó, tác động tăng trưởng từ BRI không đáng kể.

Từ khi Marcos lên nắm quyền, nhiều công ty này đã rời đi, nhưng một số vẫn còn hoạt động ngầm. Việc hủy bỏ các dự án này được coi là một dấu hiệu cho thấy chính sách của Marcos có sự thay đổi so với người tiền nhiệm. Marcos được biết đến là người có quan điểm thân Mỹ và có xu hướng giảm bớt sự phụ thuộc vào Trung Quốc. Ông đã bày tỏ mong muốn tăng cường quan hệ với các quốc gia phương Tây và thúc đẩy các dự án phát triển bền vững hơn, không chỉ dựa vào các khoản vay và đầu tư từ Trung Quốc. Trong thời gian gần đây, chính quyền Marcos đã tập trung vào việc củng cố quan hệ với Mỹ và các đồng minh khác, trong đó có việc tham gia các cuộc tập trận quân sự chung và hợp tác kinh tế. Và vào tháng 11 năm 2023, ông Marcos đã chính thức rút Philippines khỏi BRI.

Quan điểm của Indonesia: Trong thập kỷ qua, Trung Quốc đã thực hiện các khoản đầu tư lớn vào Indonesia thông qua BRI, trải rộng trên nhiều lĩnh vực như cơ sở hạ tầng và khai thác mỏ. BRI đã củng cố vị thế của Trung Quốc như một trong những đối tác thương mại lớn nhất của Indonesia. Đánh giá xem liệu BRI có đáp ứng được kỳ vọng tại Indonesia hay không bao gồm hai góc nhìn.

Thứ nhất, từ góc độ kinh tế, các khoản đầu tư của Trung Quốc có tiềm năng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của Indonesia, đặc biệt khi hướng đến phát triển cơ sở hạ tầng. Chính phủ Indonesia ưu tiên kết nối Đảo Java với các khu vực phía đông, điều này có thể cải thiện đáng kể tăng trưởng kinh tế và kết nối khu vực. Tuy nhiên, sự phụ thuộc ngày càng tăng của Indonesia vào đầu tư Trung Quốc có thể gây rủi ro cho nền kinh tế của nước này, vì đầu tư gia tăng từ Trung Quốc có thể dẫn đến nợ ngày càng tăng. Hiện tại, có 71 chương trình liên quan đến BRI với tổng giá trị là 20,3 tỷ USD, và chính phủ Indonesia nên thận trọng để tránh rơi vào bẫy nợ, giống như Sri Lanka [80].

Thứ hai, các vấn đề xã hội đang cản trở việc thực hiện BRI. Một số dự án BRI, như Công viên Công nghiệp Morowali (IMIP) ở Trung Sulawesi, đặt ra những lo ngại về an toàn lao động. IMIP trải rộng trên một diện tích 3.200 ha và sản xuất 3 triệu tấn thép không gỉ, đã gặp phải các vấn đề với thông tin sai lệch về dòng chảy công nhân Trung Quốc. Điều này đã dẫn đến căng thẳng giữa công nhân Indonesia và Trung Quốc, với những căng thẳng chủng tộc gần đây leo thang. Những vấn đề như vậy nhấn mạnh sự cần thiết của cả hai chính phủ để giám sát chặt chẽ các dự án này và tạo ra một bầu không khí ưu tiên sự an toàn và phúc lợi của công nhân để ngăn chặn các sự cố trong tương lai.

Hiện tại, chính phủ Indonesia đang mong đợi đầu tư Trung Quốc tiếp tục vào thủ đô mới của Indonesia, tên là Nusantara (IKN), với hợp đồng trị giá 32 tỷ USD, cũng như dự án thành phố sinh thái Đảo Rempang trị giá 11,5 tỷ USD. Cả hai khoản đầu tư này đều có mặt lợi và mặt hại. Trong khi IKN rất quan trọng đối với sự phát triển của Indonesia, nó cũng đặt ra lo ngại về sự phụ thuộc quá mức vào đầu tư từ Trung Quốc và tiềm ẩn sự phản đối chống Trung Quốc ở Indonesia. Đối với dự án Đảo Rempang, mặc dù hứa hẹn tạo ra 35.000 việc làm, nó yêu cầu di dời 7.500 người dân bản địa. Tình huống này đã dẫn đến xung đột giữa dân địa phương và chính phủ Indonesia [80].

Một thập kỷ các dự án BRI tại Indonesia đã mang lại những tác động tích cực, nhưng có một số lĩnh vực cần cải thiện, bao gồm tính minh bạch, trách nhiệm giải trình và quản lý rủi ro. Ba khía cạnh này rất quan trọng để đảm bảo rằng các khoản đầu tư mang lại lợi ích cho cả chính phủ và người dân. Các khoản đầu tư đã mở rộng ra ngoài các dự án đường cao tốc, đường sắt cao tốc và khai thác mỏ, với chính phủ Indonesia hiện nay đang mong đợi các khoản đầu tư của Trung Quốc vào phát triển đô thị. Điều này phù hợp với tham vọng của Tổng thống Joko Widodo để tăng tốc phát triển cơ sở hạ tầng của đất nước. Tuy nhiên, cần thừa nhận rằng các khoản đầu tư lớn của Trung Quốc mang theo những rủi ro tiềm ẩn có thể ảnh hưởng đến nền kinh tế và sự phụ thuộc của Indonesia trong tương lai. Hơn nữa, phúc lợi xã hội của người dân Indonesia phải luôn được đặt lên hàng đầu trong các dự án lớn này, vì đó là nhiệm vụ của nhà nước để bảo vệ và đảm bảo an toàn cho công dân của mình.

Quan điểm của Myanmar: Kể từ khi BRI ra mắt, vị trí của Myanmar đã trải qua nhiều thay đổi đáng kể. Từ năm 2012 đến 2016, dưới thời chính quyền Đảng Phát triển và Liên minh Đoàn kết (USDP) được quân đội hậu thuẫn, Myanmar đã nỗ lực đa dạng hóa các mối quan hệ phụ thuộc. Tuy nhiên, từ năm 2016 đến 2021, dưới sự lãnh đạo của chính phủ Liên đoàn Quốc gia vì Dân chủ (NLD), Myanmar chuyển sang ủng hộ sáng kiến BRI một cách thận trọng nhưng tích cực hơn. Sau cuộc đảo chính vào tháng 2 năm 2021, chính quyền quân sự Hội đồng Hành chính Nhà nước (SAC) đã tích cực đón nhận BRI, tìm cách khởi động lại hoặc đẩy nhanh các dự án bị đình trệ hoặc trì hoãn trong nhiệm kỳ của NLD. Vào tháng 8, chủ tịch SAC đã nhấn mạnh việc triển khai dự án cảng nước sâu Kyaukphyu, một trong những yếu tố quan trọng trong các khoản đầu tư cơ sở hạ tầng của Trung Quốc tại Myanmar ngay cả trước khi BRI được khởi xướng.

Các dự án BRI của Trung Quốc tại Myanmar chủ yếu tập trung vào thủy điện, các khu công nghiệp xuyên biên giới và kết nối hạ tầng như mạng lưới đường sắt cao tốc và cảng nước sâu Kyaukphyu. Tuy nhiên, hầu hết các dự án này đều gặp phải sự chậm trễ, ngoại trừ đường ống dẫn dầu và khí đốt Myanmar-Trung Quốc đã bắt đầu hoạt động vào năm 2013. Nguyên nhân chính của sự chậm trễ là do lo ngại về nợ từ Trung Quốc và đại dịch COVID-19 đã làm tình hình trở nên nghiêm trọng hơn, mặc dù Trung Quốc đã nỗ lực khởi động lại một số dự án quan trọng. Dưới thời chính phủ Đảng Phát triển và Liên minh Đoàn kết (USDP), Myanmar không từ chối sáng kiến BRI, nhưng quá

trình triển khai bị ảnh hưởng bởi quyết định đình chỉ dự án đập Myitsone trị giá hàng tỷ đô la vào năm 2011, đồng thời Myanmar cố gắng đa dạng hóa quan hệ kinh tế quốc tế. Chính phủ Liên đoàn Quốc gia vì Dân chủ (NLD) sau đó đã cởi mở hơn với BRI, khánh thành Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Myanmar vào năm 2017 và ký 33 biên bản ghi nhớ trong chuyến thăm của Tập Cận Bình vào năm 2019. Chính phủ NLD cũng đã đàm phán lại một số dự án để giảm thiểu rủi ro nợ nước ngoài quá mức. Công chúng Myanmar có những lo ngại về thiệt hại môi trường, chiếm dụng đất và di dời cưỡng bức, cùng với thiếu sự tham vấn công khai. Tuy nhiên, lời hứa về việc làm và tiếp cận thị trường quốc tế vẫn hấp dẫn, đặc biệt là sau cuộc đảo chính năm 2021, khi chính quyền quân sự tìm cách khởi động lại hoặc tăng tốc các dự án BRI.

Trong thời kỳ chính phủ Liên đoàn Quốc gia vì Dân chủ, giới tinh hoa Myanmar có cái nhìn chủ yếu tích cực về BRI của Trung Quốc, với hy vọng rằng các dự án này sẽ thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng và cải thiện quan hệ với Trung Quốc. Tuy nhiên, họ cũng lo ngại về bẫy nợ và yêu cầu sự thận trọng trong việc triển khai các dự án này.

Sau cuộc đảo chính vào tháng 2 năm 2021, niềm tin vào tính công bằng của các thỏa thuận BRI giảm mạnh. Từ năm 2021 đến 2023, người dân Myanmar ngày càng lo ngại về sự thống trị kinh tế và ảnh hưởng chính trị của Trung Quốc. Chính trị nội bộ của Myanmar đóng vai trò quan trọng trong việc định hình thái độ của quốc gia này đối với Trung Quốc và BRI. Cuộc xung đột bùng phát sau cuộc đảo chính đã làm gián đoạn các lợi ích tiềm năng từ các khoản đầu tư cơ sở hạ tầng của Trung Quốc và làm gia tăng tâm lý tiêu cực của công chúng đối với Trung Quốc.

Tính khả thi của BRI tại Myanmar hiện đang gặp nhiều rủi ro, khi các lực lượng quân sự SAC và các lực lượng chống đối chính quyền thường xuyên đụng độ gần các địa điểm dự án BRI. Trong khi Trung Quốc cố gắng bảo vệ các khoản đầu tư và lợi ích dài hạn của mình, sự hợp tác với chính quyền quân sự SAC có thể phải trả giá cao và mang lại ít lợi ích.

Quan điểm của Thái Lan: Trong thập kỷ qua, Thái Lan đã là một trong những nước ủng hộ chủ chốt BRI của Trung Quốc. Sự ủng hộ này một phần do mối quan hệ thân thiết hơn giữa Thái Lan và Trung Quốc sau cuộc đảo chính quân sự năm 2014, khi nguyên tắc không can thiệp của Trung Quốc trở thành một sự ủng hộ chính trị ngầm cho chế độ quân sự Thái Lan. Phạm vi của các dự án BRI tại Thái Lan rất rộng lớn, bao gồm

phát triển cơ sở hạ tầng, các khu kinh tế đặc biệt và thúc đẩy các hoạt động văn hóa. Tuy nhiên, một số dự án gặp phải lo ngại về tính khả thi tài chính và nguy cơ "bẫy nợ". Những vấn đề này đã dẫn đến các cuộc đàm phán kéo dài giữa Thái Lan và Trung Quốc về dự án đường sắt cao tốc trước khi Thái Lan quyết định sử dụng quỹ nội địa để tài trợ cho dự án, đồng thời Trung Quốc được cấp quyền xây dựng và vận hành. Các dự án BRI tại Thái Lan cũng gặp phải các vấn đề môi trường, đặc biệt là ở các khu vực nhạy cảm. Việc xây dựng đường sắt cao tốc gần thành phố cổ Ayutthaya đã dấy lên lo ngại về nguy cơ UNESCO gỡ bỏ Ayutthaya khỏi danh sách Di sản Thế giới do tác động sinh thái.

Mặc dù các dự án BRI đã mang lại cơ hội và thách thức đáng kể, Thái Lan vẫn thận trọng trong việc kiểm soát ảnh hưởng của Trung Quốc. Dù sự hợp tác kinh tế giữa Thái Lan và Trung Quốc đã thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và củng cố vai trò của Thái Lan như một trung tâm khu vực, nhưng các vấn đề như thâm hụt thương mại, tác động môi trường và ảnh hưởng đến cộng đồng vẫn là những mối quan tâm lớn. Khi Trung Quốc đối mặt với suy thoái kinh tế, sự nổi bật của BRI có thể giảm, và Sáng kiến Phát triển Toàn cầu (GDI) của Trung Quốc có khả năng trở thành trọng tâm mới trong hợp tác Thái - Trung. GDI phù hợp với nỗ lực nâng cấp kinh tế của Thái Lan, đặc biệt trong các ngành công nghệ cao, kỹ thuật số và xanh.

Tóm lại, Thái Lan hoan nghênh vai trò kinh tế của Trung Quốc, nhưng vẫn giữ thái độ thận trọng trong việc kiểm soát ảnh hưởng và đảm bảo lợi ích quốc gia trong bối cảnh hợp tác này.

Quan điểm của Malaysia: Malaysia có quan điểm tích cực nhưng thận trọng đối với BRI của Trung Quốc. Trong suốt mười bốn năm liên tiếp, Trung Quốc đã là đối tác thương mại lớn nhất của Malaysia, và tầm quan trọng của Trung Quốc như một đối tác đầu tư chỉ thực sự nổi bật sau khi BRI ra mắt vào năm 2013. Tỷ trọng vốn FDI từ Trung Quốc vào Malaysia đã tăng đáng kể từ 0,8% vào năm 2013 lên đỉnh điểm 27% vào năm 2019, mặc dù sau đó giảm xuống 4,9% vào năm 2022 do sự phục hồi của FDI từ các quốc gia khác. Các dự án BRI tại Malaysia, như Khu công nghiệp Kuantan Malaysia-Trung Quốc (MCKIP) và Trung tâm sản xuất xe lửa của CRCC ở Batu Gajah, Perak, đã đóng góp quan trọng vào việc tạo việc làm và kích thích kinh tế địa phương [80]. Một cuộc khảo sát gần đây về tác động xã hội của hai dự án BRI này cho thấy chúng được đánh giá tích cực về việc tạo việc làm và kích thích kinh tế địa phương. Tuy nhiên, cũng

có những lo ngại về quyền sử dụng đất, khung pháp lý, quyền lao động, thực tiễn lao động, minh bạch và tham vấn công chúng.

Trong tương lai, Malaysia mong muốn sự chuyển đổi đầu tư từ các dự án hạ tầng lớn sang các dự án "nhỏ nhưng đẹp," đặc biệt là các dự án xanh và kỹ thuật số phù hợp với các ưu tiên hiện tại của Malaysia. Thủ tướng Dato' Seri Anwar Ibrahim đã bày tỏ sự ủng hộ đối với FDI từ Trung Quốc trong các lĩnh vực này trong cuộc gặp với Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình. Malaysia tiếp tục hoan nghênh FDI từ Trung Quốc, nhưng nhấn mạnh sự tuân thủ các tiêu chuẩn về môi trường, xã hội và quản trị (ESG). Các tiêu chuẩn này sẽ ngày càng trở nên quan trọng khi Malaysia ưu tiên các mối quan tâm về bền vững cho tất cả các dự án FDI trong nước, bất kể nguồn đầu tư.

Nhìn chung, Malaysia coi BRI là cơ hội quan trọng để thúc đẩy phát triển kinh tế và tăng cường hợp tác khu vực, nhưng đồng thời duy trì sự thận trọng trong việc quản lý các dự án này. Malaysia hoan nghênh đầu tư từ Trung Quốc, đặc biệt trong các lĩnh vực xanh và kỹ thuật số, nhưng yêu cầu các nhà đầu tư tuân thủ nghiêm ngặt các tiêu chuẩn về môi trường, xã hội và quản trị để đảm bảo lợi ích lâu dài cho cả hai bên.

Quan điểm của Brunei: Brunei tiếp cận BRI với chiến lược cân trọng, cân nhắc giữa lợi ích kinh tế và lợi ích quốc gia. Đối với kinh tế, Brunei nhìn nhận BRI là cơ hội lớn để phát triển hạ tầng, điển hình là dự án xây dựng Cầu Temburong nhằm cải thiện kết nối nội địa và thúc đẩy các hoạt động kinh tế. BRI cũng hỗ trợ Brunei trong việc đa dạng hóa nền kinh tế khỏi sự phụ thuộc vào dầu mỏ và khí đốt, mở ra các lĩnh vực mới như du lịch và dịch vụ phù hợp với Tầm nhìn 2035 của quốc gia này.

Về mặt chiến lược và ngoại giao, Brunei duy trì cách tiếp cận cân bằng bằng cách hợp tác với Trung Quốc qua BRI nhưng đồng thời giữ vững quan hệ với các cường quốc khác như Mỹ và các nước ASEAN, nhằm tránh sự phụ thuộc quá mức vào một quốc gia duy nhất. Chính phủ Brunei cũng luôn chú trọng bảo vệ chủ quyền và đảm bảo rằng các dự án đầu tư nước ngoài không gây tổn hại đến an ninh quốc gia và tài chính. Ngoài ra, Brunei nhấn mạnh phát triển bền vững trong các dự án BRI, yêu cầu các dự án tuân thủ quy định về môi trường và đóng góp tích cực cho cộng đồng địa phương. Chính phủ đặc biệt chú trọng đến việc các dự án phải mang lại lợi ích lâu dài và không làm tổn hại đến môi trường và xã hội. Tóm lại, Brunei tiếp cận BRI một cách thận trọng và có chiến lược

rõ ràng, khai thác lợi ích kinh tế trong khi bảo vệ chủ quyền quốc gia và đảm bảo phát triển bền vững.

Quan điểm của Singapore: Singapore có quan điểm tích cực nhưng thận trọng đối với BRI của Trung Quốc. Là một trung tâm tài chính quan trọng trong khu vực, Singapore đã hợp tác với Trung Quốc để thúc đẩy các dự án BRI, đặc biệt trong lĩnh vực tài chính và hạ tầng. Các ngân hàng và tổ chức tài chính của Singapore đóng vai trò quan trọng trong việc cung cấp vốn và dịch vụ tài chính cho các dự án này. Singapore cũng tham gia vào nhiều dự án hạ tầng trong khuôn khổ BRI, chẳng hạn như phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển và các tuyến vận tải biển.

Về mặt chiến lược và ngoại giao, Singapore duy trì một chiến lược ngoại giao cân bằng bằng cách không chỉ hợp tác với Trung Quốc mà còn duy trì quan hệ mạnh mẽ với Mỹ và các quốc gia khác trong khu vực. Điều này giúp Singapore giữ vững lập trường trung lập và không phụ thuộc vào một quốc gia duy nhất. Singapore nhìn nhận BRI như một cơ hội để thúc đẩy phát triển khu vực và tăng cường hợp tác kinh tế giữa các quốc gia Đông Nam Á, nhưng cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của phát triển bền vững và bảo vệ môi trường. Singapore rất cẩn trọng về các vấn đề liên quan đến nợ công và khuyến nghị các quốc gia nên thận trọng và có kế hoạch tài chính rõ ràng khi tham gia vào các dự án BRI. Quốc gia này kêu gọi các đối tác Trung Quốc và quốc tế chú trọng đến các yếu tố môi trường và xã hội khi phát triển các dự án hạ tầng lớn, đảm bảo rằng các dự án này mang lại lợi ích thực sự và bền vững cho tất cả các bên tham gia.

Tiểu kết chương 3

Sau một thập kỉ thực hiện, BRI không chỉ tập trung vào phát triển cơ sở hạ tầng mà còn bao gồm các mục tiêu kinh tế, chính trị và an ninh chiến lược. Từ việc xây dựng các tuyến đường sắt, đường bộ, cảng biển, sân bay cho đến các dự án năng lượng và kỹ thuật số, kết nối nhân dân, BRI đã thúc đẩy sự phát triển và kết nối giữa các quốc gia trong khu vực. Tuy nhiên, sự phụ thuộc vào Trung Quốc cũng đặt ra những thách thức về chủ quyền kinh tế và chính trị cho các quốc gia Đông Nam Á. Việc Philippines rút khỏi BRI vào cuối năm 2023 là một minh chứng cho những lo ngại này. Các nước trong khu vực cần cân nhắc kỹ lưỡng về lợi ích và rủi ro khi tham gia BRI, nhằm đảm bảo sự phát triển bền vững và tự chủ trong tương lai.

Trung Quốc đã tạo ra những ảnh hưởng sâu rộng và đa dạng đối với các quốc gia Đông Nam Á trong thập kỷ qua. Trên phương diện kinh tế, BRI đã hỗ trợ đáng kể trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng, thúc đẩy kết nối giao thông, và giúp các nước ASEAN thu hẹp khoảng cách phát triển. Các dự án lớn như đường sắt cao tốc và cảng biển đã được triển khai, góp phần cải thiện hạ tầng và tạo việc làm cho người dân địa phương. Tuy nhiên, sự phụ thuộc ngày càng tăng vào các khoản vay từ Trung Quốc cũng đặt ra những lo ngại về khả năng quản lý nợ và sự lệ thuộc kinh tế. Các quốc gia như Lào và Campuchia đã phải đối mặt với nguy cơ khủng hoảng nợ nghiêm trọng do các khoản vay lãi suất cao và chi phí kèm theo, làm giảm khả năng tự chủ tài chính và chính trị của họ. Trên phương diện an ninh, việc Trung Quốc đầu tư và kiểm soát các cảng biển và vùng đất chiến lược đã gây ra những lo ngại về sự hiện diện quân sự của Trung Quốc trong khu vực. Điều này không chỉ đe dọa an ninh quốc gia của các nước ASEAN mà còn làm gia tăng mâu thuẫn nội bộ và làm suy yếu vai trò trung tâm của ASEAN trong cấu trúc an ninh khu vực. Về văn hóa xã hội, BRI đã thúc đẩy trao đổi văn hóa và tạo ra nhiều cơ hội việc làm, nhưng cũng đã kéo theo những vấn đề như tham nhũng, tác động tiêu cực đến môi trường và các vấn đề xã hội khác. Các dự án như đường sắt Trung - Lào và đường cao tốc Phnom Penh-Sihanoukville đã tạo ra việc làm cho hàng nghìn người dân địa phương nhưng cũng làm gia tăng sự hiện diện của lao động Trung Quốc và các vấn đề môi trường nghiêm trọng.

Các quốc gia trong khu vực có phản ứng khác nhau đối với BRI, phản ánh sự đa dạng trong mức độ phụ thuộc và lợi ích kinh tế, cũng như các lo ngại về chủ quyền và tự chủ. Các nước như Lào và Campuchia đã rất tích cực và phụ thuộc nhiều vào BRI, trong khi Myanmar, Indonesia và Philippines (dưới thời Duterte) tham gia với sự cân bằng nhất định để tránh vấn đề nợ nần. Thái Lan, Malaysia và Brunei, mặc dù hợp tác chặt chẽ, đã áp dụng các biện pháp kiểm soát để không quá phụ thuộc vào Trung Quốc. Việt Nam và Singapore tiếp cận BRI một cách thận trọng, còn Philippines dưới thời Tổng thống Marcos đã quyết định rút lui khỏi Sáng kiến này. Mỗi quốc gia đều phải cân nhắc giữa việc khai thác lợi ích kinh tế và bảo vệ chủ quyền quốc gia trong quan hệ với Trung Quốc qua BRI.

Chương 4

DỰ BÁO SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG” Ở ĐÔNG NAM Á VÀ KHUYẾN NGHỊ CHÍNH SÁCH CHO VIỆT NAM

4.1. Đánh giá Sáng kiến “Vành đai, Con đường” ở Đông Nam Á

Trước những diễn biến phức tạp của tình hình thế giới, kể từ sau Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XVIII của Đảng Cộng sản Trung Quốc, Trung Quốc đã tích cực thúc đẩy việc xây dựng cộng đồng chung vận mệnh nhân loại, thúc đẩy việc xây dựng BRI. Bằng việc triển khai quy mô lớn Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, thực tế Trung Quốc đã đóng góp đáng kể vào việc giải quyết tình trạng thâm hụt gia tăng trên thế giới và thúc đẩy sự phát triển đồng đều trên toàn cầu. Sau hơn 10 năm triển khai, Sáng kiến “Vành đai, Con đường” đã chuyển từ tầm nhìn sang hành động, từ đặt nền móng và thiết lập khuôn khổ sang triển khai sâu rộng, đi sâu phát triển, hình thành hiệu ứng tổng hợp của việc dẫn dắt xây dựng cơ sở hạ tầng, tập trung vào các ngành nghề, phát triển kinh tế và cải thiện đời sống của người dân ở các quốc gia mà Trung Quốc triển khai sáng kiến, trong đó có khu vực Đông Nam Á. Nhìn nhận thách thức, hạn chế sau một giai đoạn triển khai, trong những năm gần đây, Trung Quốc thúc đẩy BRI hướng đến chất lượng cao, bền vững, để củng cố lại và gia tăng uy tín quốc tế của Trung Quốc. Trong đó, từ chỉ đạo thống nhất của cá nhân Tập Cận Bình, sáng kiến “Vành đai, Con đường” trước hết phải kiên trì mục tiêu tiến tới tiêu chuẩn cao và bền vững, mang lại sinh kế cho người dân các nước. Bên cạnh đó, BRI cũng củng cố cơ sở hợp tác kết nối, mở rộng không gian mới cho hợp tác quốc tế, nỗ lực nâng cao mức độ hợp tác, hiệu quả đầu tư, chất lượng cung ứng, từ đó trở thành nền tảng hợp tác quốc tế có quy mô lớn nhất thế giới và là sản phẩm công cộng toàn cầu được các nước đón nhận, có những đóng góp quan trọng vào sự phát triển đồng đều trên toàn cầu.

Đông Nam Á là nơi đầu tiên mà Trung Quốc triển khai “Vành đai, Con đường”, vì hợp tác với các nước khu vực được đánh giá là một trong những “Vành đai sinh trưởng” của thế giới (tức còn không gian và điều kiện phát triển) là ưu tiên

hàng đầu và đem lại Trung Quốc nhiều lợi ích quan trọng. Thứ nhất, khu vực này có tiềm năng lớn nhất trong việc kết hợp xây dựng “Vành đai, Con đường” so với các khu vực khác và là tuyến đầu trong việc giải quyết vấn đề thông thương của Trung Quốc. Với các nước Đông Nam Á, nhằm tiếp cận Ấn Độ Dương mà không phải đi qua eo biển Malacca vốn hay tắc nghẽn và Biển Đông luôn phức tạp nhiều năm qua, Trung Quốc muốn đưa ra một sự lựa chọn khác, đó là xây dựng tuyến đường trên đất liền, trong tổng thể kế hoạch xây dựng cơ sở hạ tầng, gồm đường, đường sắt, cảng, đường thủy, khu chế xuất, hậu cần và kho bãi cho doanh nghiệp Trung Quốc. Ngoài ra, khu Tây Nam của Trung Quốc sẽ hưởng lợi rất lớn từ các dự án kết nối với Đông Nam Á. Về chiến lược, “Vành đai, Con đường” cũng là phản ứng khẳng định thái độ của Trung Quốc với chính sách tái cân bằng châu Á của Mỹ. Đây cũng là nỗ lực Trung Quốc đang tìm cách thay đổi trật tự khu vực.

Vì thế, Trung Quốc khi triển khai “Vành đai, Con đường”, Đông Nam Á đóng vai trò cốt lõi ngay từ đầu và xuyên suốt. Trung Quốc đã đề xuất xây dựng một cộng đồng vì tương lai chung với ASEAN và Đông Nam Á là ưu tiên trong hợp tác đối ngoại của Trung Quốc một phần do mười nước ASEAN đã thiết lập nhiều cơ chế đa phương với các nước khác như ASEAN+3, Thượng đỉnh Đông Á và Diễn đàn khu vực Đông Nam Á (ARF+). Kết nối giữa hai bên giúp tăng trưởng kinh tế nhanh, chia sẻ thịnh vượng, giúp giảm khoảng cách phát triển, tăng xuất khẩu sang Trung Quốc, cân bằng thương mại, tăng du lịch, công nghiệp, thương mại và thương mại điện tử.

Sau hơn 10 năm triển khai, Trung Quốc đã có những bước tiến đáng kể trong việc thực hiện các mục tiêu thông qua BRI, nhưng khi đánh giá từ góc độ vĩ mô và chiến lược dài hạn, các kết quả đạt được vẫn mang tính chất không đồng đều và chưa hoàn toàn như kỳ vọng. Từ ba mục tiêu cốt lõi là kinh tế, chính trị và an ninh, Trung Quốc đã thể hiện rõ tham vọng mở rộng ảnh hưởng khu vực, nhưng cũng đối mặt với những phản kháng từ chính các nước Đông Nam Á và sự can thiệp của các cường quốc khác.

Về kinh tế, việc thúc đẩy các dự án hạ tầng lớn đã giúp Trung Quốc xây dựng mạng lưới kinh tế rộng khắp, đảm bảo dòng chảy thương mại và năng lượng qua các tuyến đường trọng yếu. Đông Nam Á là một mắt xích quan trọng trong chiến lược toàn cầu của Trung Quốc, với nhiều dự án hạ tầng quy mô, từ đường sắt đến cảng biển, giúp củng cố vị thế của Trung Quốc trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Tuy nhiên, các khoản vay lớn đã khiến nhiều quốc gia nhỏ trong khu vực, như Lào và Campuchia, rơi vào tình thế phụ thuộc tài chính, tạo ra những lo ngại về gánh nặng nợ công.

Chính vì thế, *ảnh hưởng chính trị* của Trung Quốc tại Đông Nam Á, thông qua BRI, cũng trở nên mạnh mẽ hơn khi các quốc gia nhận nguồn viện trợ lớn từ Trung Quốc trở nên dễ dàng bị chi phối. Tuy nhiên, ảnh hưởng này không phải là tuyệt đối. Trong khi một vài quốc gia đã ngả hơn về phía Trung Quốc và ủng hộ lập trường của Trung Quốc, thì nhiều quốc gia khác như Indonesia và Philippines đã thể hiện sự cảnh giác cao độ trước sức ép này. Những quốc gia này đã chủ động tìm kiếm đối tác khác ngoài khu vực như Mỹ, Nhật Bản, để giữ vững độc lập chính trị, đồng thời duy trì lập trường đối trọng trong các vấn đề nhạy cảm như Biển Đông. Sự phân hóa trong ASEAN thể hiện các giới hạn trong chiến lược của Trung Quốc khi các nước trong khu vực tiếp tục bảo vệ lợi ích quốc gia của mình.

Mục tiêu an ninh chiến lược của Trung Quốc trong BRI đã gặp phải những trở ngại đáng kể. Việc thiết lập các cơ sở hạ tầng và cảng biển chiến lược không chỉ phục vụ cho dòng chảy thương mại và năng lượng mà còn có tiềm năng giúp Trung Quốc tăng cường hiện diện quân sự tại các khu vực trọng yếu. Điều này đã khiến các quốc gia như Indonesia và Malaysia lo ngại, đặc biệt trước viễn cảnh Trung Quốc lợi dụng các dự án này để mở rộng ảnh hưởng quân sự, đe dọa cân bằng an ninh khu vực. Kết quả là, một số dự án ở Malaysia, Indonesia,.. được xem có nguy cơ tác động đến an ninh đã bị đình chỉ hoặc trì hoãn. Phản ứng mạnh mẽ từ các quốc gia Đông Nam Á đã làm giảm hiệu quả của BRI như một công cụ để đạt được

các mục tiêu chiến lược dài hạn, đặc biệt khi những lo ngại về an ninh của các nước trong khu vực ngày càng trở nên rõ rệt.

Nhìn rộng ra ngoài các khu vực khác, việc thực hiện BRI của Trung Quốc đã tạo ra những tác động khác nhau tùy theo bối cảnh và ưu tiên của từng khu vực chủ chốt như Nam Á, Châu Phi, Châu Âu, Mỹ - Latinh.

Tại Nam Á, BRI được triển khai với trọng tâm chiến lược mở rộng hàng hải và địa chiến lược rõ rệt, đặc biệt là thông qua Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC). Dự án CPEC tạo ra một hành lang kinh tế kết nối Tân Cương của Trung Quốc với Biển Ả Rập, giúp giảm sự phụ thuộc vào tuyến đường vận chuyển qua eo biển Malacca. Mục tiêu của Trung Quốc ở đây không chỉ là thúc đẩy tăng trưởng kinh tế mà còn là mở rộng ảnh hưởng chiến lược ở một khu vực có tầm quan trọng địa chính trị cao. Tuy nhiên, sự hiện diện ngày càng gia tăng của Trung Quốc thông qua các dự án BRI đã làm dấy lên lo ngại từ Ấn Độ, một đối thủ chiến lược lớn của Trung Quốc. Ấn Độ coi BRI, đặc biệt là CPEC, như một mối đe dọa trực tiếp đến an ninh và chủ quyền quốc gia của mình, dẫn đến căng thẳng gia tăng trong quan hệ Trung - Ấn. Ngoài ra, các quốc gia như Pakistan và Sri Lanka cũng phải đối mặt với những vấn đề nợ công lớn và sự phụ thuộc tài chính vào Trung Quốc, khiến các quốc gia này khó khăn trong việc duy trì tính tự chủ trong chính sách đối ngoại. So với Đông Nam Á, việc thực hiện BRI ở Nam Á có tính chiến lược cao hơn nhưng lại đối mặt với nhiều thách thức địa chính trị và an ninh phức tạp hơn, do sự hiện diện của các cường quốc khu vực như Ấn Độ.

Ở Châu Phi, BRI chủ yếu tập trung vào việc phát triển cơ sở hạ tầng cơ bản như đường bộ, đường sắt, và cảng biển, cũng như khai thác tài nguyên thiên nhiên, một yếu tố quan trọng trong chiến lược kinh tế của Trung Quốc. Các dự án BRI cũng đã mang lại những lợi ích kinh tế ngắn hạn, bao gồm cải thiện đáng kể cơ sở hạ tầng yếu kém và tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại và đầu tư. Tuy nhiên, các quốc gia châu Phi cũng phải đối mặt với những thách thức nghiêm trọng liên quan đến nợ công và sự phụ thuộc tài chính vào Trung Quốc. Khả năng quản lý và đàm phán các khoản vay của nhiều quốc gia châu Phi còn hạn chế, dẫn đến lo ngại

về "bẫy nợ" và mất chủ quyền tài chính. Bên cạnh đó, mặc dù BRI đã giúp Trung Quốc củng cố quan hệ đối tác chiến lược với nhiều quốc gia châu Phi, sự hiện diện ngày càng tăng của Trung Quốc cũng gây ra lo ngại về khả năng can thiệp chính trị và mở rộng ảnh hưởng quân sự của Trung Quốc trên lục địa này. So với Đông Nam Á, Châu Phi nhận được nhiều đầu tư hơn vào hạ tầng cơ bản, nhưng cũng phải đối mặt với nguy cơ "bẫy nợ" cao hơn và sự phụ thuộc tài chính nghiêm trọng hơn do khả năng quản lý nợ và năng lực đàm phán còn yếu.

Tại Châu Âu, BRI chủ yếu nhắm vào các quốc gia Đông và Trung Âu như Hungary, Serbia, và Hy Lạp, tập trung dự án hạ tầng giao thông và năng lượng để mở rộng ảnh hưởng kinh tế và chiến lược. Mục tiêu của Trung Quốc tại Châu Âu là tạo dựng các cầu nối kinh tế và mở rộng thị trường cho các công ty Trung Quốc, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho việc thâm nhập sâu hơn vào thị trường châu Âu. Tuy nhiên, khác với các khu vực khác, các quốc gia Châu Âu tham gia BRI đã thể hiện sự thận trọng và có sự kiểm soát chặt chẽ hơn từ các chính phủ và Liên minh châu Âu (EU). Việc tham gia BRI của các quốc gia Đông và Trung Âu đã gây ra sự chia rẽ trong nội bộ EU, với những lo ngại về ảnh hưởng kinh tế và chính trị của Trung Quốc, đặc biệt trong bối cảnh cạnh tranh chiến lược với Mỹ và vấn đề bảo vệ các giá trị dân chủ. Về mặt an ninh, BRI tại Châu Âu ít tập trung vào mục tiêu quân sự trực tiếp, nhưng lại gây ra lo ngại về an ninh mạng, bảo vệ dữ liệu, và kiểm soát hạ tầng chiến lược, dẫn đến các biện pháp đối phó từ EU và NATO. So với Đông Nam Á, việc thực hiện BRI ở Châu Âu thận trọng hơn và gặp nhiều hạn chế hơn do sự phản ứng mạnh mẽ từ các thể chế khu vực và lo ngại về an ninh và ảnh hưởng chiến lược.

Tại khu vực Mỹ Latinh, đây không phải là khu vực chiến lược ban đầu trong kế hoạch BRI, nhưng Trung Quốc đã dần mở rộng ảnh hưởng tại đây từ năm 2018, chủ yếu nhằm tiếp cận tài nguyên thiên nhiên và mở rộng thị trường xuất khẩu. Việc thực hiện BRI ở Mỹ Latinh tập trung nhiều vào các dự án năng lượng và hạ tầng giao thông, nhằm phục vụ lợi ích thương mại và chiến lược dài hạn. Các quốc gia như Brazil, Argentina và Ecuador đã nhận được những khoản đầu tư lớn từ BRI.

Mặc dù khu vực Mỹ-Latinh không có tầm quan trọng chiến lược về địa chính trị như Nam Á hay Đông Nam Á, Trung Quốc vẫn xem đây là một khu vực quan trọng để tăng cường sức mạnh kinh tế và ảnh hưởng ngoại giao. Các dự án BRI đã góp phần cải thiện cơ sở hạ tầng tại khu vực, đặc biệt là trong việc phát triển năng lượng sạch và mạng lưới giao thông. Tuy nhiên, tương tự như ở Châu Phi, các quốc gia Mỹ- Latinh cũng phải đối mặt với vấn đề nợ công lớn và sự phụ thuộc tài chính, khiến họ trở nên dễ tổn thương trước các áp lực chính trị từ Trung Quốc. Việc thực hiện BRI tại Mỹ Latinh cũng gây ra phản ứng từ Mỹ, khi Mỹ coi sự gia tăng hiện diện của Trung Quốc tại khu vực này là một thách thức đối với khu vực ảnh hưởng truyền thống của mình. Điều này đã dẫn đến căng thẳng trong quan hệ Mỹ - Trung và làm phức tạp thêm bối cảnh địa chính trị khu vực. Nhìn chung, ở Mỹ Latinh, BRI chủ yếu được xem là một sáng kiến kinh tế và ít bị ảnh hưởng bởi các yếu tố địa chính trị, và sự cạnh tranh với Mỹ vẫn sẽ là một yếu tố ảnh hưởng đến thành công lâu dài của Trung Quốc tại khu vực này.

Từ việc thực hiện BRI tại các khu vực Đông Nam Á, Nam Á, Châu Phi, và Châu Âu, khu vực Mỹ - Latinh cho thấy những chiến lược và ưu tiên khác nhau của Trung Quốc, cũng như các phản ứng đa dạng từ các quốc gia tham gia.

Từ góc nhìn của các quốc gia, khu vực Đông Nam Á được coi là thành công hơn trong việc tham gia của các quốc gia vào BRI so với các khu vực khác như Nam Á, Châu Phi và Châu Âu hay khu vực Mỹ-Latinh, nhờ khả năng cân bằng giữa lợi ích kinh tế và những thách thức chiến lược. Các quốc gia Đông Nam Á đã tận dụng BRI để phát triển cơ sở hạ tầng và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, đồng thời duy trì sự độc lập trong các quyết định chiến lược (trừ Lào và Campuchia). Các quốc gia Đông Nam Á cũng thể hiện sự chủ động trong việc đa dạng hóa quan hệ đối ngoại, không chỉ dựa vào Trung Quốc mà còn duy trì quan hệ hợp tác với các đối tác quốc tế khác như Nhật Bản, Mỹ, và EU, từ đó giảm bớt sự phụ thuộc vào một nguồn duy nhất. Đồng thời, các quốc gia tại Đông Nam Á đã nhanh chóng phản ứng với những thách thức chiến lược do sự gia tăng ảnh hưởng của Trung Quốc, bằng cách đẩy mạnh hợp tác nội khối ASEAN và tăng

cường các biện pháp an ninh khu vực để đảm bảo ổn định và hòa bình. Nhìn chung, các quốc gia Đông Nam Á đã thành công trong việc cân bằng giữa lợi ích kinh tế từ BRI và bảo vệ chủ quyền, ổn định tài chính, cho thấy khả năng điều phối và quản lý tốt hơn so với các khu vực khác trong việc đối phó với các tác động của BRI.

Từ góc nhìn của Trung Quốc, việc triển khai BRI tại Châu Phi được coi là thành công hơn do một số yếu tố chiến lược quan trọng. Trung Quốc đã mở rộng sự hiện diện kinh tế và chiến lược tại Châu Phi thông qua các khoản đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng, tạo điều kiện thuận lợi cho việc tiếp cận các nguồn tài nguyên thiên nhiên như dầu mỏ, khí đốt, và khoáng sản. Tuy nhiên, các quốc gia Châu Phi không đủ khả năng phản ứng hoặc đưa ra các biện pháp hiệu quả để đối phó với những tác động kinh tế và chính trị khiến Trung Quốc ngày càng gia tăng ảnh hưởng của mình. Thêm vào đó, Châu Phi còn mang lại cho Trung Quốc cơ hội kiểm soát các tuyến đường vận tải chiến lược, như các tuyến hàng hải qua Biển Đỏ và khu vực Sừng Châu Phi, nơi Trung Quốc đã thiết lập căn cứ quân sự tại Djibouti để củng cố an ninh và ảnh hưởng quân sự. Vì vậy, từ góc nhìn của Trung Quốc, BRI tại Châu Phi mang lại nhiều lợi thế chiến lược và kinh tế hơn.

4.2. Dự báo Sáng kiến “Vành đai, Con đường” tại Đông Nam Á thời gian 10 năm tới

4.2.1. Cơ sở dự báo

4.2.1.1. Những thuận lợi

Thứ nhất, từ nhân tố Trung Quốc

(1) Tiềm năng tài chính và dự trữ ngoại tệ của Trung Quốc ở thời điểm hiện tại (2023) khá dồi dào: Trung Quốc tiếp tục duy trì vị thế là quốc gia có lượng dự trữ ngoại tệ lớn nhất thế giới, với tổng số dự trữ ngoại tệ đạt 3.22 nghìn tỷ USD vào tháng 1 năm 2024, sau khi đã tăng từ 3.17 nghìn tỷ USD vào tháng 11 năm 2023 lên 3.24 nghìn tỷ USD vào tháng 12 năm 2023. Mặc dù Cơ quan Quản lý Ngoại tệ Nhà nước Trung Quốc (SAFE) không công bố chi tiết về việc đầu tư dự trữ ngoại tệ của mình, dữ liệu từ Bộ Tài chính Mỹ cho thấy Trung Quốc là một trong những quốc gia giữ nợ nước ngoài lớn nhất của Mỹ, với việc nắm giữ trái

phiếu kho bạc Mỹ đạt 782 tỷ USD vào tháng 11 năm 2023. Ngoài ra, các nhà đầu tư Trung Quốc cũng đã mua ròng trái phiếu doanh nghiệp Mỹ và cổ phiếu Mỹ, với tổng giá trị đầu tư lên đến 1.04 nghìn tỷ USD vào cuối tháng 11 năm 2023 [183]. Điều này cho thấy khả năng của Trung Quốc trong việc điều chỉnh và quản lý dự trữ của mình để đối phó với các thách thức kinh tế và tài chính cũng như để bảo vệ giá trị của đồng NDT. Thêm vào đó, hệ thống ngân hàng và các dòng tài chính quốc tế của Trung Quốc tiếp tục do nhà nước kiểm soát và tỷ lệ tiết kiệm quốc gia chiếm khoảng 40%. Trung Quốc có thặng dư tài khoản vãng lai khoảng 2% GDP; dự trữ ngoại tệ tăng đến mức 3.900 tỷ USD. Trung Quốc đang cân nhắc đầu tư tối đa 800 tỷ USD trong 10 năm tới cho hai “Con đường Tơ lụa” và điều này dường như là khả thi [172].

Một ví dụ minh họa cụ thể cho tiềm năng tài chính này có thể thấy qua Quỹ “Con đường Tơ lụa” và Ngân hàng Đầu tư Hạ tầng Châu Á (AIIB). Quỹ “Con đường Tơ lụa” (Trung Quốc hoàn toàn tự chủ) hỗ trợ tài chính cho các dự án cơ sở hạ tầng trong khuôn khổ BRI. Trong khi đó, AIIB, hoạt động theo các tiêu chí của một tổ chức ngân hàng thế giới, nhưng Trung Quốc là cổ đông chi phối sẽ cung cấp nguồn vốn đầu tư cho các dự án hạ tầng trên khắp khu vực. Cả hai tổ chức này đều là những nguồn tài chính quan trọng và linh hoạt cho BRI, cho phép Trung Quốc thực hiện các dự án lớn và phức tạp trên phạm vi toàn cầu.

(2) *Vị thế quốc tế của Trung Quốc*: Vị thế quốc tế của Trung Quốc hiện nay cũng là yếu tố thuận lợi cho việc hiện thực hóa BRI, được thể hiện rõ nét qua sự phát triển mạnh mẽ trong nhiều lĩnh vực, từ kinh tế, chính trị, đến quân sự và công nghệ. Kinh tế Trung Quốc, với vị trí là nền kinh tế lớn thứ hai thế giới, đã góp phần lớn vào sự thay đổi cục diện kinh tế toàn cầu. Điều này được minh chứng rõ ràng qua sự tham gia của hơn 151 quốc gia và hơn 30 tổ chức quốc tế, làm tăng cường kết nối kinh tế và cơ sở hạ tầng trên phạm vi toàn cầu [110].

Về chính trị và ngoại giao, với tư cách thành viên thường trực của Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc cho phép Trung Quốc có tiếng nói quan trọng trong các vấn đề an ninh và chính trị toàn cầu. Vị trí này không chỉ tăng cường ảnh hưởng của

Trung Quốc trong các quyết định an ninh quốc tế mà còn phản ánh sự thừa nhận vai trò của họ như một cường quốc trên trường quốc tế, có vai trò quyết định trong nhiều vấn đề an ninh quan trọng của thế giới, như: hạt nhân I-ran, bán đảo Triều Tiên,... Bên cạnh đó, Trung Quốc cũng tham gia tích cực trong các tổ chức khu vực và toàn cầu khác như Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) và Diễn đàn Hợp tác Kinh tế châu Á - Thái Bình Dương (APEC) hay vai trò dẫn dắt trong Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP). Sự tham gia này không chỉ thúc đẩy lợi ích kinh tế của Trung Quốc mà còn mở rộng ảnh hưởng chính trị của Trung Quốc trong khu vực và toàn cầu, cho phép quốc gia này tác động đến quy tắc và tiêu chuẩn thương mại quốc tế.

Về quân sự, Trung Quốc có một trong những lực lượng quân đội lớn nhất và mạnh mẽ nhất thế giới. Chi tiêu cho quốc phòng của Trung Quốc lớn thứ hai trên thế giới, chỉ sau Mỹ. Vào năm 2023, Trung Quốc đã dành khoảng 296 USD cho quốc phòng và Mỹ chỉ cho 916 tỷ USD [182]. Vị thế này còn được củng cố qua sự phát triển trong lĩnh vực công nghệ và đổi mới, với những công ty công nghệ lớn như Huawei và Alibaba, làm cho Trung Quốc trở thành một trung tâm toàn cầu về đổi mới công nghệ.

Nhìn chung, BRI của Trung Quốc nhận được sự ủng hộ rộng rãi của nhiều quốc gia, nhất là các nước đang phát triển, kết cấu hạ tầng yếu kém. Trong bối cảnh hiện tại, khi các cường quốc đang phải đối mặt với các thách thức nội bộ sâu sắc và bất ổn chính trị sẽ dẫn đến ít sử dụng các nguồn lực của mình, là thuận lợi cơ bản để Trung Quốc dần hiện thực hóa tham vọng của mình.

(3) *Kinh nghiệm thực hiện phát triển kết cấu hạ tầng*: Trung Quốc có kinh nghiệm rất phong phú trong việc phát triển kết cấu hạ tầng quy mô lớn, và đã nhanh chóng trở thành một trong những cường quốc hàng đầu thế giới về xây dựng và kỹ thuật. Từ những tòa nhà chọc trời ấn tượng đến những dự án giao thông công cộng rộng lớn như đường sắt tốc độ cao, Trung Quốc đã chứng minh khả năng thực thi các dự án hạ tầng với tốc độ và quy mô đáng kinh ngạc. Tại Trung Quốc, cầu Hồng Kông - Chu Hải - Ma Cao, là cây cầu vượt biển dài nhất thế giới, sân bay quốc tế

Đại Hưng Bắc Kinh là sân bay lớn nhất thế giới, và hiện nay Trung Quốc đang thực hiện kế hoạch mở rộng đường sắt cao tốc dài nhất thế giới lên đến 50,000 km vào năm 2025, bằng tổng chiều dài mạng lưới đường sắt cao tốc của 5 quốc gia lớn nhất tiếp theo cộng lại [34].

Điều này không chỉ giúp tạo ra lợi thế cạnh tranh trong nước mà còn là bàn đạp quan trọng cho BRI. Những thành tựu trong lĩnh vực xây dựng và kỹ thuật của Trung Quốc đã tạo ra một nền tảng vững chắc cho việc triển khai BRI. Các dự án BRI thường đòi hỏi phải hoàn thành trong thời gian ngắn, với chi phí thấp nhưng chất lượng cao. Năng lực xây dựng và quản lý dự án của Trung Quốc, cùng với nguồn lực tài chính dồi dào và khả năng huy động lao động, giúp đáp ứng được những yêu cầu khắt khe này. Hơn nữa, việc sở hữu công nghệ tiên tiến và cơ chế quản lý hiện đại giúp Trung Quốc tiếp tục dẫn đầu trong cuộc đua phát triển hạ tầng toàn cầu.

Thứ hai, từ nhân tố bên ngoài

(1) Kết nối hạ tầng giao thông là một trọng tâm, trở thành một xu hướng lớn của các quốc gia trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương, đặc biệt là Đông Nam Á: Kết nối hạ tầng giao thông và kết nối kinh tế đang trở thành trọng tâm và xu hướng lớn tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương, đặc biệt là Đông Nam Á. Sự tập trung này phản ánh nhu cầu mở rộng và hiện đại hóa mạng lưới giao thông, nhằm thúc đẩy thương mại và tăng cường tính kết nối khu vực. Điều này cũng phù hợp với mục tiêu của Diễn đàn hợp tác kinh tế châu Á - Thái Bình Dương (APEC) và Kế hoạch tổng thể kết nối ASEAN đến năm 2025, trong đó đề cập đến ba lĩnh vực trọng tâm: kết nối thể chế, kết nối vật chất (bao gồm hạ tầng) và kết nối nhân dân.

Trong khu vực, việc thành lập Cộng đồng ASEAN (AC) vào cuối năm 2015 đã mở ra cơ hội mới cho việc kết nối khu vực, với sự tham gia của các nước trong việc thực hiện Kế hoạch tổng thể kết nối ASEAN. Sự hợp tác này không chỉ giới hạn ở mức độ khu vực mà còn mở rộng ra quốc tế, thông qua các Sáng kiến như “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc, cũng như các sáng kiến hợp tác tiểu vùng

khác. Các dự án và sáng kiến này không chỉ nhấn mạnh việc xây dựng và cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông, mà còn tập trung vào việc tăng cường kết nối thể chế và con người. Điều này bao gồm việc xây dựng các cơ sở hạ tầng chất lượng cao, đáp ứng nhu cầu vận tải và thương mại, cũng như thúc đẩy trao đổi văn hóa và giáo dục, tạo điều kiện cho sự hợp tác và hiểu biết lẫn nhau giữa các quốc gia và khu vực. Sự phối hợp và hợp tác trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông và kết nối kinh tế là một yếu tố quan trọng không chỉ trong việc tăng cường tính kết nối khu vực, mà còn trong việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế bền vững, mở rộng cơ hội thương mại và tăng cường hợp tác khu vực và quốc tế.

(2) *BRI phù hợp với tranh thủ được xu thế hòa bình hợp tác, liên kết phát triển trong khu vực và trên thế giới.* Với bối cảnh hiện nay, hòa bình và phát triển vẫn là chủ đề chính và khả năng xảy ra chiến tranh thế giới mới trong tương lai gần là rất thấp. Điều này tạo điều kiện thuận lợi để các quốc gia tập trung vào phát triển kinh tế và thúc đẩy hợp tác quốc tế. Khu vực châu Á - Thái Bình Dương tiếp tục dẫn đầu về tốc độ tăng trưởng, sự năng động, và mức độ hội nhập kinh tế. Trong bối cảnh đó, BRI của Trung Quốc nhấn mạnh việc liên kết hạ tầng và phối hợp chính sách, với mục tiêu tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại và hợp tác quốc tế. Sáng kiến này đáp ứng nhu cầu phát triển và hợp tác của nhiều quốc gia, do đó có sức hấp dẫn mạnh mẽ, giúp tăng cường kết nối kinh tế và thúc đẩy phát triển bền vững.

(3) *Các đối thủ cạnh tranh của Trung Quốc (Mỹ, Nhật Bản, và châu Âu) đang gặp khó khăn và suy yếu giúp Trung Quốc có được thuận lợi để dẫn dắt, thúc đẩy chính sách.* Trong bối cảnh các đối thủ cạnh tranh lớn của Trung Quốc như Mỹ, Nhật Bản và châu Âu đang gặp nhiều khó khăn, Trung Quốc đã tận dụng cơ hội này để thúc đẩy BRI. Sau cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2008 và đại dịch COVID-19, các nền kinh tế lớn này đều phải đối mặt với nhiều thách thức nghiêm trọng về kinh tế và chính trị. Mỹ trải qua suy thoái kinh tế kéo dài và sự phân cực chính trị gia tăng, làm giảm khả năng hành động hiệu quả trong chính sách đối ngoại. Nhật Bản phải đối mặt với giảm phát và tăng trưởng kinh tế chậm, cùng với

các thiên tai như thảm họa hạt nhân Fukushima năm 2011, ảnh hưởng đến sự ổn định kinh tế và chính trị. Châu Âu cũng đối diện với khủng hoảng nợ công và bất ổn chính trị từ khủng hoảng di cư và Brexit. Trong khi đó, Trung Quốc đã duy trì tăng trưởng kinh tế ổn định, cung cấp nguồn lực tài chính dồi dào để đầu tư vào các dự án hạ tầng lớn tại các quốc gia khác, đồng thời áp dụng chính sách đối ngoại chủ động thông qua BRI.

4.2.1.2. Những thách thức

Thứ nhất, từ nhân tố Trung Quốc

(1) Sự thắt chặt đầu tư ra nước ngoài của Trung Quốc sau đại dịch COVID: Nền kinh tế Trung Quốc đang trải qua tình trạng suy thoái trong những năm gần đây, với tốc độ tăng trưởng giảm và mức nợ ngày càng cao, điều này đặt ra câu hỏi về tính bền vững của BRI và khả năng Trung Quốc tiếp tục đầu tư vào các dự án kết cấu hạ tầng quy mô lớn. Sau ba năm thực hiện chính sách Zero COVID, Trung Quốc đang khắc phục tình trạng bất ổn kinh tế của mình, vì GDP của nước này chỉ tăng 2,7% vào năm 2020 (xem lại biểu đồ 2.1), đánh dấu mức tăng trưởng thấp nhất kể từ năm 1978. Giờ đây, sau khi đột ngột thoát khỏi Zero COVID, theo hội nghị công tác kinh tế trung ương năm 2022, các ưu tiên của Trung Quốc là tăng tốc tăng trưởng kinh tế chất lượng trong nước, khôi phục niềm tin của nhà đầu tư, ổn định thị trường bất động sản đang ảm yếu, vực dậy lĩnh vực công nghệ cao, đồng thời giải quyết khủng hoảng nợ tiềm tàng cho chính quyền địa phương. Kết quả là, túi tiền dồi dào dành cho chi tiêu ở nước ngoài của Trung Quốc có thể bị hạn chế bởi sự chuyển hướng sang phục hồi kinh tế trong nước.

Ngoài ra, do các doanh nghiệp nhà nước Trung Quốc có xu hướng hướng nội, lợi ích của họ đối với các khoản đầu tư ở nước ngoài bị gạt sang một bên khi họ được giao nhiệm vụ cấp bách hơn trong nước. Như cạnh tranh Mỹ - Trung ngày càng gay gắt trong những năm gần đây, áp lực tách rời của Mỹ đã buộc các doanh nghiệp nhà nước Trung Quốc phải tự chủ hơn. Các doanh nghiệp nhà nước phải giúp duy trì sự an toàn và ổn định của chuỗi công nghiệp và chuỗi cung ứng bằng cách đầu tư nhiều hơn vào các lĩnh vực quan trọng trong nước, bí

thư đảng ủy Ủy ban Giám sát và Quản lý Tài sản Nhà nước của Hội đồng Nhà nước (SASAC) lưu ý trong cơ quan ngôn luận chính thức. Trong bối cảnh đó, nhiệm vụ xây dựng các công nghệ tự trị trong các lĩnh vực then chốt đã trở thành ưu tiên hàng đầu trong chương trình nghị sự trong nước của Trung Quốc. Như đã vạch ra trong Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 (2021-2025), chính phủ đặt mục tiêu chiếm ưu thế trong việc phát triển các công nghệ mới và do đó, các công ty nhà nước sẽ được định hướng và khuyến khích đầu tư vào thị trường nội địa. Do đó, do căng thẳng về tài trợ công và sự tập trung mới vào lưu thông trong nước, việc hạn chế phân phát tiền mặt quy mô lớn cho các công ty nhà nước cho BRI là điều không thể bàn cãi.

(2) Sự phát triển chênh lệch vùng miền và các vấn đề an ninh chính trị, dân tộc tôn giáo: Sự phát triển không đồng đều giữa các vùng miền và những vấn đề an ninh chính trị, dân tộc tôn giáo tại các khu vực như Tân Cương và Tây Tạng có thể gây ra những tác động tiêu cực đến quy hoạch chung của BRI. Những thách thức này không thể được giải quyết ngay lập tức mà đòi hỏi thời gian và nỗ lực lớn. Tình hình ly khai và các hoạt động khủng bố tại Tây Tạng, Tân Cương, và Nội Mông đang là mối đe dọa nghiêm trọng đối với an ninh và ổn định xã hội của Trung Quốc, gây ra những thiệt hại về người và tài sản, và làm gián đoạn cuộc sống hàng ngày. Bên cạnh đó, các hoạt động “đòi dân chủ” như biểu tình ở Hồng Kông và tình trạng tham nhũng đã làm phân tán nguồn lực và làm giảm hiệu quả triển khai các dự án BRI. Những thách thức này không chỉ ảnh hưởng đến tiến độ các dự án mà còn làm suy giảm uy tín chính trị của Đảng Cộng sản Trung Quốc, gây nghi ngại về khả năng lãnh đạo và quản lý của chính quyền. Từ đó, các vấn đề nội bộ này đã cản trở Trung Quốc tập trung nguồn lực và sự chú ý vào việc thực hiện sáng kiến BRI một cách hiệu quả, dẫn đến chậm tiến độ và không đạt được kết quả như mong đợi.

(3) Cạnh tranh giữa các địa phương của Trung Quốc phức tạp: Mặc dù Trung Quốc đã triển khai BRI một cách toàn diện và rộng khắp các tỉnh thành, mức độ ưu tiên dành cho từng địa phương lại khác nhau, dẫn đến sự cạnh tranh

phức tạp giữa các khu vực. Sự cạnh tranh này xuất phát từ lợi ích cục bộ của từng địa phương, khiến cho việc triển khai sáng kiến gặp nhiều khó khăn và trở ngại. Một số địa phương cố gắng lợi dụng BRI để “đòi chính sách, tranh dự án, giành đầu tư”, dẫn đến hiện tượng định vị trùng lặp và đầu tư chồng chéo trong nhiều dự án hợp tác. Điều này không chỉ làm tăng chi phí và giảm hiệu quả đầu tư mà còn gây ra sự xáo trộn và bất đồng trong việc phân bổ nguồn lực, làm chậm tiến độ thực hiện các dự án trong khuôn khổ BRI.

Thứ hai, thách thức từ bên ngoài

(1) Sự biến động của quốc tế và khu vực: Suy thoái kinh tế đã dẫn đến việc tăng cường giám sát các khoản đầu tư ở nước ngoài của Trung Quốc, bao gồm cả các khoản đầu tư cho BRI, điều này đã ảnh hưởng đến tốc độ của các dự án BRI. Một số dự án đã bị trì hoãn hoặc đình chỉ, và Trung Quốc trở nên thận trọng hơn trong việc tiếp nhận các khoản đầu tư mới. Các chuyên gia đã đưa ra quan ngại về không chỉ tính bền vững về tài chính của các dự án mà còn về tác động xã hội và môi trường của các dự án kết cấu hạ tầng. Điều này khiến Trung Quốc gặp nhiều khó khăn hơn trong việc giành được sự ủng hộ và hợp tác của các nước sở tại, vốn rất quan trọng cho sự thành công của BRI.

Xung đột Nga - Ukraine và cạnh tranh Trung - Mỹ, tiềm tàng về vấn đề Đài Loan cũng đã nhắc nhở các quốc gia đang phụ thuộc vào chuỗi cung ứng của Trung Quốc rằng sự phụ thuộc của họ có thể gây ra những hậu quả nghiêm trọng cho nền kinh tế của quốc gia. Hơn nữa, sự phụ thuộc nặng nề vào thị trường Trung Quốc có thể làm tăng tính dễ bị tổn thương của họ trước sức ép kinh tế của Trung Quốc. Do đó, các đối tác của Trung Quốc, như các nước Đông Nam Á, có khả năng trở thành những người tham gia BRI thận trọng hơn.

Mối quan hệ đang đi xuống với Mỹ đã cản trở việc triển khai BRI đối với các doanh nghiệp nhà nước Trung Quốc. Vào tháng 12 năm 2021, Mỹ đã áp đặt các biện pháp trừng phạt liên quan đến an ninh đối với hàng trăm công ty nhà nước của Trung Quốc, nhiều công ty trong số đó đã tham gia tích cực vào các dự án BRI. Những biện pháp trừng phạt của Mỹ đối với các công ty Trung Quốc tham gia sâu

vào BRI sẽ khiến các bên thứ ba xem xét lại những rủi ro khi hợp tác với Trung Quốc. Trung Quốc đã và đang kêu gọi sự hợp tác thị trường của bên thứ ba để giảm chi phí tài trợ cho BRI như thực hiện một số nỗ lực hợp tác với Pháp, Ý và Singapore. Nhưng giờ đây, các quốc gia đang có xu hướng muốn rời khỏi việc tham gia Sáng kiến, có thể kể đến gần đây nhất là nước Ý đã cân nhắc muốn ra khỏi “Vành đai, Con đường”. Các bên thứ ba mong muốn hợp tác với các công ty nhà nước Trung Quốc cần xem xét tác động địa - chính trị tiềm ẩn đối với hoạt động, công nghệ và danh tiếng của họ.

(2) *Sự cạnh tranh chiến lược của các nước lớn*: Sau khi BRI đi vào hoạt động được một thời gian thì các cường quốc và các tổ chức đã lần lượt đưa ra các Sáng kiến mới nhằm kiềm chế ảnh hưởng của Trung Quốc ở các nước tham gia Sáng kiến, đặc biệt là khu vực Đông Nam Á. Trước sự mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc qua BRI, các cường quốc toàn cầu như Mỹ cùng các đồng minh như Nhật Bản và Úc đã triển khai các chiến lược đối trọng lại BRI. Sự phát triển của các sáng kiến này không chỉ là phản ứng trực tiếp với BRI mà còn phản ánh nỗ lực của các cường quốc trong việc duy trì và củng cố vị thế của mình.

Đáng chú ý nhất là “Chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương Tự do và Mở” (Free and Open Indo-Pacific Strategy - FOIPS), được Mỹ khởi xướng vào năm 2017. Mục tiêu của chiến lược này là tăng cường an ninh và tự do hàng hải trong khu vực, đồng thời là một nỗ lực nhằm ngăn chặn sự thống trị của Trung Quốc, đặc biệt trên các tuyến đường biển quan trọng. Qua việc hợp tác quân sự và an ninh, các nước này tìm cách đảm bảo rằng không có quốc gia nào có thể thống trị hoàn toàn khu vực, từ đó bảo vệ lợi ích của mình và duy trì một trật tự đa phương. Chiến lược này cũng nhấn mạnh vào việc tạo điều kiện cho thương mại tự do và an toàn, là một đối trọng rõ ràng đối với sự mở rộng ảnh hưởng kinh tế và chính trị của Trung Quốc thông qua các sáng kiến như BRI.

Trong thời gian tới, chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương sẽ tập trung vào việc đối phó với sự trỗi dậy của Trung Quốc và bảo vệ lợi ích an ninh của các quốc gia trong khu vực. Mỹ sẽ tiếp tục dẫn đầu với chiến lược Ấn Độ Dương -

Thái Bình Dương Tự do và Rộng mở, tăng cường quan hệ với các đồng minh như Nhật Bản, Ấn Độ, và Úc, đồng thời gia tăng hiện diện quân sự để răn đe Trung Quốc. Trung Quốc sẽ mở rộng ảnh hưởng thông qua BRI và tăng cường hiện diện quân sự tại các điểm chiến lược. Nhật Bản và Ấn Độ sẽ củng cố khả năng phòng thủ và tăng cường hợp tác trong QUAD để đối phó với Trung Quốc.

Bảng 4.1: Các Sáng kiến của Trung Quốc và Phương Tây từ năm 2013-2023

Năm	Sáng kiến	Quốc gia
2013	Sáng kiến “Vành đai, Con đường”	Trung Quốc
2015	“Con đường Tơ lụa kỹ thuật số”	Trung Quốc
2017	Chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương tự do và rộng mở	Mỹ, Ấn Độ, Nhật Bản, Úc
2018	Chiến lược kết nối Châu Âu và Châu Á	Liên minh Châu Âu
2018	Mạng chấm xanh	Mỹ Nhật Úc
2020	Sáng kiến an ninh dữ liệu toàn cầu	Trung Quốc
2021	Xây dựng thế giới tốt đẹp hơn	G7 + EU
2022	ĐỐI TÁC KẾT CẤU HẠ TẦNG VÀ ĐẦU TƯ TOÀN CẦU	G7 (Bao gồm cả EU)
2022	Sáng kiến “Cửa ngõ toàn cầu”	Liên minh châu Âu
2022	Khuôn khổ kinh tế Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương	Mỹ và 13 quốc gia Châu Á
2022	Tuyên bố chung các nhà lãnh đạo QUAD về Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương	Ấn Độ, Nhật Bản, Úc, Mỹ
2022	Sáng kiến phát triển toàn cầu	Trung Quốc
2022	Sáng kiến An ninh toàn cầu	Trung Quốc
2023	Sáng kiến văn minh toàn cầu	Trung Quốc
2023	Hành lang kinh tế Ấn Độ - Trung Đông Âu	Ấn Độ, Ả Rập Saudi, UAE, một số nước Châu Âu và Mỹ

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp theo nguồn [152][175]

Sáng kiến “Mạng chấm xanh” (Blue Dot Network), được công bố vào năm 2018, nhằm cung cấp một phương pháp đánh giá và chứng nhận các dự án hạ tầng quốc tế dựa trên tiêu chí chất lượng cao, minh bạch và bền vững. Sáng kiến này được xem như một phần của nỗ lực của Mỹ và các đồng minh trong việc cung cấp

một lựa chọn thay thế cho BRI, với mục tiêu thúc đẩy sự phát triển cơ sở hạ tầng bền vững và minh bạch trên toàn cầu.

Liên minh Châu Âu (EU) cũng đã phát triển Sáng kiến “Cửa ngõ Toàn cầu” vào năm 2021, với mục tiêu tạo ra kết nối với các quốc gia trên toàn thế giới thông qua đầu tư vào cơ sở hạ tầng, công nghệ số, và các dự án xanh. Sáng kiến này nhằm mục đích thúc đẩy kết nối bền vững và mở rộng ảnh hưởng của Châu Âu.

Tuy nhiên, theo nhận định của một số chuyên gia phân tích, các sáng kiến này hiện nay đều chưa đủ khả năng cạnh tranh với BRI, bởi chưa có sáng kiến nào có thỏa thuận khung với các nước nhận đầu tư, cũng như chưa có khả năng kết hợp tài trợ với triển khai dự án mang lại hiệu quả như Trung Quốc [3].

Cuộc cạnh tranh này không chỉ giới hạn ở việc cung cấp tài chính và hỗ trợ kỹ thuật cho các dự án cơ sở hạ tầng, mà còn phản ánh một cuộc đua lớn hơn về ảnh hưởng địa - chính trị và kinh tế toàn cầu. Mỗi bên đều cố gắng thúc đẩy ảnh hưởng và lợi ích của mình, đồng thời giữ vững vị thế trong cân bằng quyền lực khu vực và toàn cầu. Trong bối cảnh này, các quốc gia nhỏ hơn và đang phát triển có thể thấy mình ở vị thế phải lựa chọn giữa các sáng kiến và đối tác khác nhau. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến các quyết định về phát triển kinh tế, mà còn có tác động sâu rộng đến các quyết định chính trị và an ninh. Mỗi sáng kiến, từ BRI của Trung Quốc đến các sáng kiến của Mỹ, Nhật Bản, Úc, và Liên minh Châu Âu, đều mang một thông điệp chính trị và một tầm nhìn chiến lược riêng, tạo nên một mô hình cạnh tranh đa phương trên trường quốc tế.

(3) Các quốc gia tham gia Sáng kiến nhận diện được tác động tiêu cực mà huỷ bỏ dự án hoặc tìm các nguồn tài trợ thay thế: Một số dự án BRI trong thời gian triển khai đã và đang bị đình trệ do vấp phải sự phản đối từ các Đảng phái và nhân dân sở tại của các quốc gia dọc tuyến đường.

Các quốc gia mắc nợ Trung Quốc nhiều nhất ở Đông Nam Á là Campuchia, Lào và Myanmar, là ba trong số năm quốc gia hàng đầu nhận được nhiều tài trợ nhất từ BRI. Một số quốc gia ở Đông Nam Á, bao gồm Thái Lan, Myanmar và Việt Nam, đã tìm kiếm nguồn đầu tư thay thế cho BRI. Thái Lan đã khởi xướng quỹ

Chiến lược Hợp tác Kinh tế Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong (ACMECS) với cam kết 200 triệu USD và mục tiêu ban đầu là 500 triệu USD. Quỹ này được hỗ trợ bởi các quốc gia đối tác bao gồm Úc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Mỹ, đều đóng góp thêm 200 triệu USD và hỗ trợ kỹ thuật. Sáng kiến này thể hiện nỗ lực của Thái Lan trong việc tăng cường ảnh hưởng khu vực và cung cấp một lựa chọn thay thế cho các dự án do Trung Quốc tài trợ [113]. Ở Việt Nam, sáng kiến Global Gateway của EU đang tài trợ cho các dự án như trang trại điện gió gần Trà Vinh. Myanmar cũng đã hợp tác với Ấn Độ trong các dự án cơ sở hạ tầng như Dự án Phát triển Khu vực Biên giới Ấn Độ - Myanmar, bao gồm việc xây dựng đường sá, cầu và trường học.

Tuy nhiên, những sáng kiến này gặp khó khăn trong việc cạnh tranh với quy mô và ảnh hưởng của BRI. Ví dụ, quỹ ACMECS tiến triển chậm so với Quỹ Hợp tác Mekong - Lan Thương của Trung Quốc và có nguồn tài trợ lớn hơn nhiều so với quỹ ACMECS. Những sáng kiến thay thế này thể hiện mong muốn của khu vực về sự đa dạng hóa trong đầu tư và phát triển, nhưng cũng làm nổi bật sự thống trị của đầu tư Trung Quốc trong khu vực và thách thức mà các quốc gia khác gặp phải trong việc cạnh tranh về quy mô và phạm vi.

4.2.2. Những kịch bản

Để dự báo tương lai của BRI tại Đông Nam Á trong 10 năm tới, cần phải phân tích một loạt các yếu tố đa dạng, bao gồm chính trị, kinh tế, xã hội, và môi trường. Có một số kịch bản khả dĩ được đặt ra cho tương lai của BRI ở Đông Nam Á phản ánh các động thái chiến lược, thách thức phát triển, và cơ hội hợp tác trong một môi trường địa - chính trị và kinh tế toàn cầu đang không ngừng biến động. Các kịch bản này không chỉ giúp hiểu rõ hơn về tiềm năng và rủi ro của BRI ở Đông Nam Á, mà còn gợi mở những hướng điều chỉnh chiến lược cần thiết cho các bên liên quan.

Kịch bản 1: BRI thành công và tăng trưởng

Kịch bản "Thành công và tăng trưởng" của BRI tại Đông Nam Á đề cập đến một tương lai mà trong đó BRI trở thành động lực chính cho sự phát triển kết cấu hạ tầng, kết nối khu vực và thúc đẩy thương mại và đầu tư. Dưới đây là phân tích về lý do tại sao kịch bản này có thể xảy ra:

Thứ nhất, nhu cầu cao về kết cấu hạ tầng trong các quốc gia Đông Nam Á là một trong những yếu tố chính thúc đẩy sự thành công của BRI. Như đã phân tích ở trên, Đông Nam Á, với tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh chóng và dân số đông đảo, đang đối mặt với những thách thức lớn về phát triển và hiện đại hóa kết cấu hạ tầng. Bằng cách đầu tư vào kết cấu hạ tầng, BRI không chỉ giúp giải quyết các hạn chế về vật chất mà còn góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, tạo việc làm và cải thiện chất lượng sống cho người dân trong khu vực. Như vậy, nhu cầu kết cấu hạ tầng cao chính là cơ hội để BRI phát huy tác động tích cực tại Đông Nam Á, đồng thời củng cố mối quan hệ giữa Trung Quốc và các quốc gia trong khu vực thông qua các dự án hợp tác phát triển. Bất chấp những tác động tiêu cực có thể xảy đến, các quốc gia Đông Nam Á vẫn tiếp tục đón nhận BRI như một nguồn cung cấp vốn cho quốc gia của mình. Trong trường hợp này, các quốc gia tham gia sẽ rút kinh nghiệm từ những bài học trước đây mà phát huy tối đa lợi ích và giảm thiểu rủi ro.

Thứ hai, dù cho nền kinh tế có khó khăn, Trung Quốc có thể giảm đầu tư ở các khu vực khác chứ sẽ không bỏ qua Đông Nam Á. Vị trí địa lý của Đông Nam Á, nằm ở trung tâm các tuyến đường thương mại quốc tế và cận kề với Trung Quốc, là yếu tố then chốt khiến Trung Quốc sẵn lòng đầu tư vào khu vực này bất chấp những khó khăn và thách thức. Khu vực này không chỉ là cầu nối quan trọng giữa các thị trường lớn như Ấn Độ và Trung Quốc, mà còn là trung tâm giao thương sôi động giữa châu Á và châu Úc. Sự phát triển kết cấu hạ tầng và kết nối thông qua các dự án BRI tại Đông Nam Á không chỉ mở ra cánh cửa thương mại mới và tăng cường quan hệ kinh tế với Trung Quốc, mà còn giúp Trung Quốc củng cố vị thế và ảnh hưởng khu vực của mình. Mặc dù có những thách thức về tài chính, chính trị và an ninh, Trung Quốc vẫn xem việc đầu tư vào Đông Nam Á như một phần không thể tách rời của chiến lược lớn hơn nhằm mở rộng sức ảnh hưởng và tăng cường quyền lực mềm qua các dự án hợp tác kinh tế và kết cấu hạ tầng.

Thứ ba, sự hỗ trợ từ chính phủ đóng vai trò thiết yếu trong thành công của BRI tại Đông Nam Á. Chính phủ các quốc gia trong khu vực cùng với Trung Quốc có khả năng thúc đẩy mạnh mẽ các dự án BRI, không chỉ qua việc cung cấp tài

chính, mà còn bằng cách đưa ra các chính sách hỗ trợ, tạo điều kiện thuận lợi cho việc triển khai và quản lý dự án. Sự hỗ trợ này giúp vượt qua các rào cản chính trị, pháp lý và cả các thách thức về chủ quyền, đồng thời tạo môi trường đầu tư thuận lợi cho các bên liên quan. Hơn nữa, sự phát triển kết cấu hạ tầng và kết nối khu vực do BRI mang lại có tác động tích cực đến tăng trưởng kinh tế và phát triển xã hội. Các dự án như xây dựng đường sắt, cải thiện mạng lưới đường bộ và phát triển cảng biển không chỉ kích thích tăng trưởng kinh tế thông qua thúc đẩy thương mại và đầu tư, mà còn tạo ra nhiều việc làm, cải thiện chất lượng cuộc sống và dịch vụ cơ bản cho người dân. Điều này, theo thời gian, góp phần vào sự phát triển xã hội toàn diện, nâng cao mức độ giáo dục và sức khỏe cho cộng đồng, đồng thời củng cố quan hệ đối tác khu vực giữa các quốc gia và Trung Quốc.

Kịch bản về sự thành công và tăng trưởng của BRI rất có tiềm năng, tuy nhiên không thể được kỳ vọng sẽ diễn ra ngay lập tức mà có thể phải mất thêm một thập kỉ nữa để trở thành hiện thực. Hiện tại, Trung Quốc đang đối mặt với nhiều thách thức, cả từ bên trong lẫn từ quốc tế. Trước hết, Trung Quốc cần có thời gian để ổn định và củng cố nền kinh tế trong nước, đặc biệt trong bối cảnh kinh tế toàn cầu biến động và những thách thức do đại dịch COVID-19 gây ra. Bên cạnh việc cải thiện tình hình kinh tế nội địa, Trung Quốc cũng cần phải làm việc để lấy lại và củng cố hình ảnh của mình tại các quốc gia Đông Nam Á. Điều này đòi hỏi việc xây dựng lòng tin và hợp tác chặt chẽ hơn với các quốc gia trong khu vực, thông qua việc chia sẻ lợi ích kinh tế, tôn trọng chủ quyền và thực hiện các dự án một cách minh bạch và công bằng. Đồng thời, việc xây dựng các quan hệ đối tác vững chắc với các quốc gia Đông Nam Á không chỉ cần dựa trên cơ sở hợp tác kinh tế mà còn cần chú trọng đến vấn đề phát triển bền vững, hợp tác văn hóa và giáo dục, cũng như việc thực hiện các biện pháp để đảm bảo rằng các dự án BRI mang lại lợi ích thực sự cho người dân địa phương. Bằng cách này, Trung Quốc có thể thúc đẩy một mô hình hợp tác cùng có lợi, góp phần vào sự phát triển kinh tế và xã hội bền vững của cả khu vực. Như vậy, mặc dù kịch bản thành công và tăng trưởng của BRI là khả thi, quá trình để đạt được mục tiêu này đòi hỏi sự kiên nhẫn, chiến lược đúng đắn và sự hợp tác chân thành từ phía Trung Quốc cùng các quốc gia Đông Nam Á.

Kịch bản 2: BRI gặp nhiều thách thức và căng thẳng chính trị

Trong kịch bản “Thách thức và căng thẳng chính trị”, BRI phải đối mặt với sự phản đối từ một số quốc gia trong khu vực, chủ yếu do lo ngại về sự xâm phạm chủ quyền và ảnh hưởng chính trị của Trung Quốc. Các vấn đề như tranh chấp lãnh thổ, đặc biệt là ở Biển Đông, cùng với sự can thiệp của các cường quốc như Mỹ, làm tăng thêm căng thẳng và tạo ra những thách thức đối với việc triển khai các dự án BRI. Sự quan ngại này không chỉ giới hạn ở các quốc gia có tranh chấp trực tiếp mà còn lan tỏa sang các quốc gia khác trong khu vực, lo sợ về sự phụ thuộc quá mức vào Trung Quốc và những hậu quả về chủ quyền và độc lập chính trị.

Ngoài ra, sự can thiệp của các nước lớn cũng làm tăng thêm mức độ phức tạp của tình hình. Các nước lớn thông qua các sáng kiến tìm cách cân bằng lại ảnh hưởng ngày càng tăng của Trung Quốc trong khu vực. Điều này có thể thúc đẩy các quốc gia Đông Nam Á cân nhắc kỹ lưỡng trước khi tham gia vào các dự án BRI hoặc tìm kiếm các đối tác phát triển khác. Hậu quả của những căng thẳng này là việc triển khai BRI có thể chậm lại hoặc gặp trở ngại nghiêm trọng, do sự phản đối từ các quốc gia trong khu vực và sự can dự của các cường quốc. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến tiến độ của các dự án cụ thể mà còn làm suy giảm niềm tin và hợp tác khu vực với Trung Quốc, làm phức tạp thêm môi trường địa - chính trị ở Đông Nam Á. Thực tế, những lo ngại này đã được thể hiện qua sự chần chừ hoặc từ chối của một số quốc gia trong việc tham gia vào các dự án BRI, chẳng hạn như trường hợp của Malaysia, nơi đã xem xét lại một số dự án BRI dưới chính quyền mới vì lo ngại về nợ nần và chủ quyền.

Kịch bản này phản ánh sự cần thiết cho Trung Quốc trong việc xây dựng lòng tin và đảm bảo rằng các dự án BRI không chỉ mang lại lợi ích kinh tế mà còn tôn trọng chủ quyền và độc lập chính trị của các quốc gia Đông Nam Á.

Kịch bản này khả năng xảy ra rất cao nếu tổng thống Donald Trump tái đắc cử Tổng thống vào năm 2024. Chính sách đối ngoại cứng rắn của ông Donald Trump, đặc biệt trong quan hệ với Trung Quốc, có thể gia tăng sự căng thẳng và tạo áp lực chính trị lên các quốc gia trong khu vực, buộc các quốc gia phải cân nhắc kỹ lưỡng giữa việc hợp tác với Trung Quốc qua BRI và mối quan hệ với

Mỹ. Sự tái xuất của ông Donald Trump có thể dẫn đến việc Mỹ tăng cường các biện pháp ngoại giao và an ninh nhằm hạn chế sự ảnh hưởng ngày càng tăng của Trung Quốc trong khu vực. Điều này không chỉ làm phức tạp thêm môi trường địa - chính trị ở Đông Nam Á mà còn có thể gây trở ngại đáng kể cho tiến độ và hiệu quả của các dự án BRI. Sự cạnh tranh chiến lược giữa hai cường quốc này có thể tạo ra một môi trường đa cực, trong đó các quốc gia Đông Nam Á phải đối mặt với những lựa chọn khó khăn về hợp tác kinh tế và chính sách đối ngoại. Ngoài ra, sự trở lại của chính sách “Nước Mỹ trước tiên” dưới thời ông Donald Trump có thể dẫn đến việc Mỹ áp đặt các chính sách giao thương và đầu tư nghiêm ngặt hơn đối với các quốc gia tham gia vào BRI, gây ra những thách thức mới trong quan hệ quốc tế và kinh tế toàn cầu. Do đó, sự tái đắc cử của ông Trump có thể không chỉ ảnh hưởng đến BRI mà còn định hình lại cục diện địa - chính trị và kinh tế của khu vực Đông Nam Á.

Nếu ông Donald Trump không tái đắc cử làm Tổng thống Mỹ vào năm 2024, căng thẳng có thể giảm nhiệt, tuy nhiên khu vực Đông Nam Á có thể vẫn phải đối mặt với những thách thức đáng kể. Dù không có sự lãnh đạo cứng rắn của ông Trump, các vấn đề như cạnh tranh quyền lực giữa Mỹ và Trung Quốc, ảnh hưởng của BRI và các xung đột địa - chính trị khu vực có thể vẫn tiếp tục gây căng thẳng. Dưới một chính quyền Mỹ khác, chính sách đối ngoại có thể chuyển hướng sang tiếp cận ngoại giao nhiều hơn, nhưng điều này không đảm bảo giảm bớt đối đầu chiến lược với Trung Quốc, đặc biệt trong các vấn đề như thương mại và an ninh khu vực. Các quốc gia Đông Nam Á có thể tiếp tục cảm thấy áp lực trong việc duy trì cân bằng giữa hợp tác với cả hai cường quốc. Thêm vào đó, môi trường kinh tế toàn cầu vốn đã phức tạp và thay đổi nhanh chóng có thể tiếp tục gây khó khăn cho các quốc gia trong khu vực này trong việc phát triển kinh tế và hội nhập quốc tế. Các thách thức như biến đổi khí hậu, an ninh mạng và các vấn đề nhân quyền cũng sẽ tiếp tục là những điểm nóng cần được giải quyết.

Trong thời gian tới, cạnh tranh giữa Mỹ và Trung Quốc sẽ tiếp tục gia tăng và trở nên quyết liệt hơn trên nhiều lĩnh vực. Về kinh tế, Mỹ sẽ tiếp tục đẩy mạnh các biện pháp nhằm giảm sự phụ thuộc vào Trung Quốc, bao gồm tái cấu trúc chuỗi

cung ứng và áp đặt các biện pháp trừng phạt thương mại. Trung Quốc, ngược lại, sẽ tập trung vào phát triển thị trường nội địa và nâng cao tự chủ công nghệ để đối phó với sức ép từ Mỹ. Trong lĩnh vực công nghệ, cả hai quốc gia đều đặt mục tiêu dẫn đầu trong các công nghệ tiên tiến như AI, 5G, và điện toán lượng tử, với Mỹ nỗ lực ngăn chặn sự phát triển của Trung Quốc bằng các lệnh cấm và hạn chế xuất khẩu công nghệ. Về địa chính trị, Mỹ sẽ tăng cường hợp tác với các đồng minh trong khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương và đẩy mạnh các hoạt động quân sự để đối phó với sự mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc, đặc biệt ở Biển Đông và eo biển Đài Loan. Cạnh tranh này không chỉ giới hạn trong các lĩnh vực truyền thống mà còn mở rộng sang an ninh mạng, biến đổi khí hậu và thiết lập các chuẩn mực quốc tế mới. Kết quả là, quan hệ Mỹ-Trung sẽ tiếp tục đối đầu, định hình lại trật tự quốc tế và gia tăng căng thẳng toàn cầu

Để ngăn chặn sự thoái trào của BRI, Trung Quốc cần thực hiện các biện pháp sau: tăng cường minh bạch, thực hiện các dự án bền vững về môi trường và xã hội, đa dạng hóa đối tác và hợp tác đa phương, tăng cường đối thoại và giải quyết xung đột một cách hòa bình, và chú trọng đến hiệu quả và lợi ích địa phương trong các dự án. Các bước này sẽ không chỉ cải thiện chất lượng và hiệu quả của BRI mà còn giúp Trung Quốc xây dựng mối quan hệ hợp tác lâu dài và bền vững với các quốc gia tham gia.

Kịch bản 3: BRI Phát triển theo cách khác, theo hướng bền vững và chú trọng phát triển xanh

Trong kịch bản này BRI chuyển hướng tập trung vào phát triển bền vững, thể hiện qua việc thực hiện các dự án hạ tầng thân thiện với môi trường và tăng cường sử dụng năng lượng tái tạo. Sự chuyển hướng này không chỉ đáp ứng áp lực quốc tế và nội bộ về bảo vệ môi trường mà còn phản ánh nhu cầu tăng cao về năng lượng bền vững. Áp lực quốc tế và nội bộ đối với bảo vệ môi trường đang ngày càng trở nên quan trọng trong chính sách phát triển toàn cầu. Điều này được thể hiện qua các hiệp định quốc tế và các mục tiêu phát triển bền vững của Liên Hợp Quốc. Trong bối cảnh này, việc BRI tập trung vào phát triển bền vững không chỉ là một bước đi

chiến lược để đáp ứng những yêu cầu này mà còn giúp Trung Quốc xây dựng hình ảnh tích cực trên trường quốc tế.

Về mặt tác động, sự chuyển hướng này của BRI mang lại nhiều lợi ích. Tăng cường bảo vệ môi trường và giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường là kết quả rõ ràng, đặc biệt khi các dự án kết cấu hạ tầng lớn thường được chỉ trích vì tác động môi trường của chúng. Việc xây dựng các kết cấu hạ tầng sử dụng năng lượng tái tạo cũng thể hiện cam kết đối với mục tiêu giảm phát thải carbon và chống biến đổi khí hậu. Hơn nữa, kịch bản này còn giúp nâng cao nhận thức về phát triển bền vững, không chỉ ở cấp độ quốc gia mà còn ở cấp độ khu vực và toàn cầu.

Tuy nhiên, việc thực hiện kịch bản này không phải không có thách thức. Chi phí cao cho các công nghệ thân thiện môi trường, cần thiết để phát triển hạ tầng bền vững, có thể là một rào cản, đặc biệt đối với các quốc gia có nguồn lực hạn chế. Ngoài ra, việc chuyển đổi từ các nguồn năng lượng truyền thống sang tái tạo đòi hỏi sự thay đổi lớn về cơ cấu năng lượng và cách tiếp cận trong quản lý dự án.

Đây là kịch bản tác giả cho rằng là khả thi nhất, vì không dễ dàng gì mà Trung Quốc từ bỏ BRI, nhất là khi Trung Quốc đã bắt đầu thực hiện những thay đổi quan trọng sau một loạt chỉ trích. Đáng chú ý, trong Diễn đàn “Vành đai, Con đường” lần thứ hai năm 2019, phản hồi trước những chỉ trích về môi trường, Trung Quốc đã kêu gọi “xanh hóa” BRI. Đến tháng 8 năm 2023, Trung Quốc đã ký khoảng 50 văn kiện với các bên liên quan trong khuôn khổ BRI và cùng khởi động quan hệ đối tác BRI về phát triển xanh với 31 quốc gia [210]. Trung Quốc đã hợp tác với hơn 100 quốc gia và khu vực trong các dự án năng lượng xanh, đồng thời đầu tư vào năng lượng xanh và năng lượng carbon thấp ở các quốc gia dọc tuyến đường. Điều này được củng cố bởi tuyên bố của Bộ trưởng Ngoại giao Trung Quốc Vương Nghị vào ngày 01/09/2023 về việc xây dựng BRI chất lượng cao từ một điểm khởi đầu mới. Thêm vào đó, tại Diễn đàn “Vành đai, Con đường” lần thứ ba vào ngày 18/10/2023 và lễ kỷ niệm 10 năm BRI, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đã công bố 03 nguyên tắc và 08 bước chính để tăng cường hợp tác

BRI chất lượng cao, bao gồm cải thiện khả năng kết nối, phát triển xanh, và kinh tế kỹ thuật số.

Những năm tới có khả năng sẽ chứng kiến sự phát triển không ngừng của BRI, khi những bài học quý giá trong 10 năm qua được củng cố và chiến lược được điều chỉnh để phù hợp với bối cảnh địa - chính trị hiện tại. Trung Quốc sẽ thay đổi mô hình của mình, đặc biệt trong bối cảnh hậu COVID-19, để đáp ứng với những thách thức và cơ hội mới. Để đạt được sự thành công này, Trung Quốc cần tập trung vào việc tối ưu hóa lợi ích kinh tế của các dự án đầu tư nước ngoài, lắng nghe và tôn trọng tiếng nói của cộng đồng địa phương, và đảm bảo tính bền vững môi trường. Sự cân bằng này sẽ không chỉ củng cố vị thế của BRI trên trường quốc tế mà còn đảm bảo các tình huống đôi bên cùng có lợi, góp phần vào sự phát triển bền vững của khu vực Đông Nam Á và quan hệ hợp tác toàn cầu.

4.3. Một số khuyến nghị chính sách đối với Việt Nam

4.3.1. Vị trí của Việt Nam trong Sáng kiến “Vành đai, Con đường”

Ngay từ thời điểm BRI được công bố, Việt Nam đã được liệt kê trong danh sách các quốc gia có các tuyến đường của BRI đi qua. Việt Nam có vai trò đặc biệt quan trọng trên các khía cạnh: Vị trí địa chiến lược, nền tảng kết nối kết cấu hạ tầng cũng như sự gia tăng ảnh hưởng, tiếng nói (sức mạnh mềm) của Việt Nam trên trường quốc tế.

Việt Nam là quốc gia có vị trí quan trọng trong tổng thể chính sách của Trung Quốc. Là quốc gia láng giềng với Trung Quốc cả trên bộ và trên đất liền, có nhiều điểm tương đồng về thể chế chính trị và văn hoá. Quan hệ hai nước thăng trầm qua nhiều giai đoạn khác nhau. Với đường bờ biển dài hơn 3000 km trên biển Đông, Việt Nam là quốc gia có vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng. Biển Đông nằm trên tuyến đường giao thông biển huyết mạch nối liền Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, Châu Âu và Châu Á, Trung Đông và Châu Á cũng như Trung Quốc và các nước Đông Nam Á. Vận tải đường biển chiếm khối lượng vận tải trên thế giới, và 45% trong số đó phải đi qua Biển Đông, do đó các quốc gia nằm trên khu vực này, trong đó có Việt Nam giữ vai trò đặc biệt quan trọng trên tuyến đường hàng hải Trung Quốc - Đông Nam Á. Việt Nam trở thành cầu nối giữa Trung Quốc và Đông

Nam Á. Nếu như không có sự tham gia của Việt Nam trong sự mở rộng BRI tại Đông Nam Á, Trung Quốc vẫn có thể thúc đẩy sáng kiến tại các quốc gia khác nhưng chi phí cho việc này sẽ cao hơn rất nhiều lần so với việc có sự tham gia của Việt Nam như cầu nối. Bên cạnh tuyến vận tải đường biển, Việt Nam cũng sở hữu hạ tầng có sẵn kết nối hiệu quả với Lào, Campuchia và Myanmar thông qua đường bộ, do đó Việt Nam cũng trở thành một trong số các cửa ngõ nếu Trung Quốc muốn thúc đẩy BRI tại các quốc gia không có nhiều thuận lợi về vận tải hàng hải này.

Ngoài ra, với 17 hiệp định FTA đã kí, Việt Nam là một trong những quốc gia hội nhập nhanh và sâu rộng nhất vào Kinh tế toàn cầu. Năm 2020, Việt Nam đảm nhận vai trò Ủy viên Không thường trực Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc, các sự kiện này là minh chứng cho sức mạnh mềm của Việt Nam đang được củng cố. Việt Nam cũng duy trì quan hệ tốt với Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ, Châu Âu - những đối thủ thương mại của Trung Quốc, do đó một mối quan hệ song phương tốt đối với Việt Nam sẽ có lợi cho Trung Quốc. Mặc dù Việt Nam và Trung Quốc có những có những tranh chấp về chủ quyền nhưng vẫn hợp tác hiệu quả trên nhiều phương diện nên Trung Quốc cần có sự tham gia của Việt Nam trong BRI như một minh chứng cho khía cạnh hợp tác, kết nối cùng phát triển như mục tiêu BRI đã nêu trước đó.

4.3.2. Thực trạng triển khai BRI ở Việt Nam

Hai nước đã có những hợp tác, thỏa thuận liên quan tới BRI như Ký MOU về hợp tác năng lực sản xuất: Theo đề xuất của phía Trung Quốc, ngày 05/11/2015, Bộ Công thương nước CHXHCN Việt Nam và Ủy ban Cải cách Phát triển Quốc gia nước CHND Trung Hoa đã ký Bản ghi nhớ về Thúc đẩy Hợp tác năng lực sản xuất, với thời gian hiệu lực trong 05 năm (bắt đầu từ ngày ký). Theo đó, bước đầu xác định các lĩnh vực trọng điểm trong hợp tác năng lực sản xuất như sau: (i) Hợp tác năng lực sản xuất trong một số ngành cơ bản như công nghiệp than, hóa chất, luyện kim, điện lực, năng lượng tái tạo; (ii) Hợp tác năng lực sản xuất trong các ngành dệt may, da giày, ô tô, máy móc thiết bị và vật liệu xây dựng; (iii) Hợp tác hỗ trợ doanh nghiệp bản địa tham gia vào chuỗi giá trị ngành chế tạo; Hợp tác trong lĩnh vực chế biến nâng cao giá trị gia tăng các mặt hàng nông, lâm, thủy sản.

Vào tháng 5 năm 2017, Chủ tịch nước Việt Nam, Trần Đại Quang, đã tham dự Diễn đàn hợp tác quốc tế về Sáng kiến “Vành đai, Con đường” (BRI) và đã thể hiện quan điểm ủng hộ của Việt Nam đối với sáng kiến này. Trong khuôn khổ sự kiện này, Việt Nam đã thể hiện sự hoan nghênh đối với các sáng kiến thúc đẩy kết nối và hợp tác kinh tế khu vực, trong đó bao gồm BRI. Mục tiêu của Việt Nam là tận dụng các cơ hội hợp tác quốc tế và khu vực, phù hợp với chiến lược phát triển bền vững và đường lối đối ngoại của đất nước.

Tháng 11/2017, trong chuyến thăm chính thức cấp Nhà nước của Tổng Bí thư, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình tới Việt Nam, hai nước đã ký Bản ghi nhớ cấp Chính phủ về thúc đẩy kết nối khuôn khổ “Hai hành lang, Một vành đai” với BRI của Trung Quốc. Việc này nhằm mục đích tăng cường liên kết kinh tế và kết nối khu vực, với hy vọng sẽ đem lại lợi ích cho cả hai bên. Điều này phản ánh rõ sự cam kết của Việt Nam trong việc thúc đẩy hợp tác cùng có lợi và phục vụ công cuộc xây dựng và phát triển đất nước. Bộ Kế hoạch và Đầu tư đang tích cực trao đổi với Ủy ban Phát triển và Cải cách quốc gia Trung Quốc (NDRC) để có thể hoàn thiện, ký kết dự thảo Kế hoạch này trong năm 2024 [19].

Theo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, tính đến tháng 8 - 2023, các nhà đầu tư Trung Quốc đầu tư gần 4.000 dự án vào Việt Nam, với tổng vốn đăng ký đạt 26 tỉ USD, đứng thứ 6 trong tổng số 143 quốc gia và vùng lãnh thổ đầu tư tại Việt Nam. Riêng trong 8 tháng đầu năm 2023, Trung Quốc là nhà đầu tư lớn thứ 2 tại Việt Nam, với tổng số vốn đăng ký mới gần 2,7 tỉ USD.

Đến năm 2023, Việt Nam vẫn luôn thể hiện quan điểm Việt Nam ủng hộ Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc và các lãnh đạo Việt Nam thường xuyên tham dự các diễn đàn “Vành đai, Con đường” do Trung Quốc tổ chức. Tuy nhiên Việt Nam vẫn thận trọng khi tham gia vào các dự án trong khuôn khổ BRI hay tiếp nhận các khoản đầu tư trong khuôn khổ Sáng kiến. Về mặt thực chất hợp tác, chưa có dự án cơ sở hạ tầng mới nào ở Việt Nam được chính thức công nhận là do BRI tài trợ, ngoại trừ khoản vay bổ sung 250 triệu USD cho tuyến tàu điện Cát Linh - Hà Đông tại Hà Nội đã được hai bên lặng lẽ và không chính thức coi là thuộc BRI [76].

Giống nhiều quốc gia khác, một trong những đặc điểm quan trọng của những dự án BRI đã triển khai ở Việt Nam đều là các dự án “đã được đặt tên lại” (rebranded), hàm ý rằng các dự án này đã kí kết hợp triển khai từ trước năm 2013-2014 và sử dụng nguồn vốn từ Trung Quốc được gọi là một phần của BRI. Ở Việt Nam, dự án Cát Linh - Hà Đông, các dự án thuộc Sáng kiến “Hai hành lang, Một vành đai”, dự án nhà máy nhiệt điện Vĩnh Tân đều mang tính chất này.

Những dự án BRI được xác định theo những phương pháp như:

(i) Tuyên bố chung cấp cao giữa hai nước sau các chuyến thăm cấp cao chính thức (tính từ chuyến thăm cấp thủ tướng trở lên).

(ii) Những thông tin về dự án BRI ở Việt Nam được đăng tải trên các trang báo, tin tức chính thức của Việt Nam và Trung Quốc.

(iii) Những dự án được đăng tải chính thức trên Cổng “Vành đai, Con đường” (Beltandroadportal), website chính thức của BRI.

(iv) Những nghiên cứu của các Ngân hàng phát triển đa phương (MDB) (ví dụ WB, ADB).

(v) Những dự án được công khai trên trang Chinaconnects.

Theo cách xác định như trên, tính đến hết năm 2023, tác giả đã tổng hợp được 26 dự án BRI tại 11 khu vực của Việt Nam bao gồm liên kết đường sắt, ngân hàng, các khoản vay, nhà máy điện, công nghệ, thương mại điện tử, năng lượng, y tế khu kinh tế xuyên biên giới, sử dụng Nhân dân tệ (RMB) trong thương mại biên giới [Phụ lục 3].

Các dự án tài trợ của Trung Quốc tại Việt Nam trong khuôn khổ BRI trước đây chủ yếu tập trung vào các lĩnh vực như tài chính và thực hiện chuyển đổi tiền, còn từ năm 2015 trở đi, sau khi công bố “Con đường tơ lụa kỹ thuật số” thì các dự án chủ chốt tập trung vào công nghệ, viễn thông, thương mại điện tử, và năng lượng. Sự tập trung này không chỉ phản ánh chiến lược đầu tư của Trung Quốc tại Việt Nam mà còn cho thấy sự nỗ lực trong việc cải thiện cơ sở hạ tầng và tăng cường hợp tác kỹ thuật số. Ví dụ, dự án “Dự án cổng thông tin Bằng Tường với China Unicom” và “Dự án Cổng Thông Tin Đông Hưng và Việt

Nam” nhấn mạnh vào việc cải thiện kết nối mạng và hợp tác viễn thông, góp phần quan trọng vào việc hiện đại hóa hạ tầng công nghệ thông tin. Trong khi đó, sự tham gia của Alibaba và JD.com trong thị trường thương mại điện tử Việt Nam cho thấy sự quan tâm đến việc mở rộng thị trường và tạo cơ hội mới cho ngành công nghiệp địa phương.

Trong lĩnh vực năng lượng và cơ sở hạ tầng, các dự án như “Nhà máy nhiệt điện Thăng Long” và “Đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông” chứng minh sự cam kết vào việc nâng cấp và phát triển hạ tầng. Điều này không chỉ cải thiện năng lực sản xuất và giao thông vận tải mà còn hỗ trợ Việt Nam trong việc chuyển đổi năng lượng và cải thiện môi trường đô thị.

Tuy nhiên, mức đầu tư lớn từ Trung Quốc cũng đặt ra các thách thức về quản lý nguồn vốn và sự phụ thuộc kinh tế. Điều này đòi hỏi Việt Nam cần phải cân nhắc kỹ lưỡng trong việc quản lý nguồn vốn đầu tư để đảm bảo sự phát triển bền vững và độc lập, tránh rơi vào tình trạng phụ thuộc quá mức vào nguồn vốn nước ngoài.

Nhìn chung, các dự án này không chỉ làm sâu sắc thêm mối quan hệ Việt - Trung mà còn góp phần vào sự phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam, đồng thời tạo điều kiện cho Việt Nam hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế khu vực và toàn cầu. Tuy nhiên, cần có sự cân nhắc kỹ lưỡng để đảm bảo rằng các dự án không làm gia tăng rủi ro tài chính, mất cân đối thương mại, nguy hại đến an ninh quốc gia và tác động tiêu cực đến môi trường và xã hội.

4.3.3. Tác động đến Việt Nam

4.3.3.1. Tác động tích cực

Về tổng thể, điều chỉnh chiến lược quốc tế, nhất là trên lĩnh vực đối ngoại vừa mang lại cơ hội hợp tác, phát triển, vừa tạo ra thách thức đối với Việt Nam; trong đó, thách thức lớn hơn cơ hội. Lợi ích lớn nhất của Việt Nam là việc Trung Quốc triển khai BRI sẽ giúp Việt Nam kết nối giao thông tốt hơn với Trung Quốc và các nước ASEAN thông qua Tuyến vận tải hướng Nam Trung Quốc - Singapore được triển khai từ cuối năm 2017, gồm vận tải biển kết hợp đường sắt, đường bộ theo tuyến Trùng Khánh - Quý Châu - Nam Ninh - Hà Nội - các nước ASEAN

(Xem lại hình 3.2). Theo đó, Việt Nam có thể gia tăng hợp tác du lịch, xuất khẩu vào Trung Quốc và một số nước Trung Á. Điều này không chỉ tăng cường giao thương và sự hợp tác kinh tế với các nước trong khu vực, mà còn mở ra các cơ hội mới cho các doanh nghiệp Việt Nam trong việc tiếp cận các thị trường mới và mở rộng hoạt động kinh doanh. Những tác động có thể kể đến như:

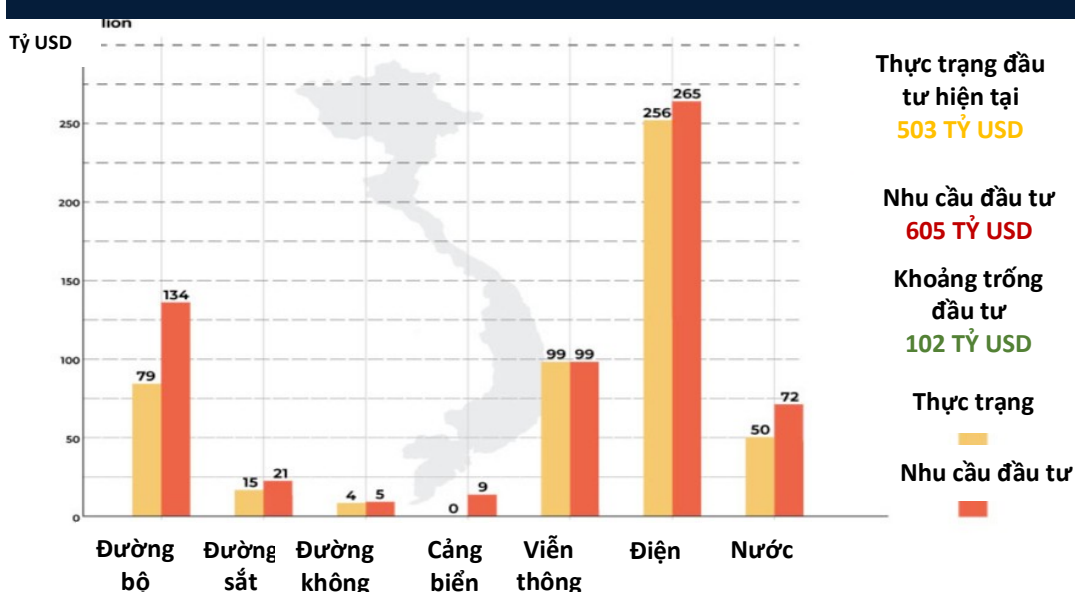
Thứ nhất, BRI làm sâu sắc thêm quan hệ Việt Nam - Trung Quốc

BRI đã và sẽ tạo cơ hội để các quan chức Nhà nước, Chính phủ, chính quyền địa phương và giới chuyên gia, học giả của hai bên tăng cường giao lưu, hợp tác, hiểu biết lẫn nhau, qua đó, tìm giải pháp thúc đẩy kết nối khuôn khổ “Hai hành lang, Một vành đai” với Sáng kiến “Vành đai, Con đường” nói riêng, hợp tác Việt Nam - Trung Quốc nói chung. Lãnh đạo Nhà nước, Chính phủ Việt Nam đã thăm Trung Quốc và dự tất cả các Diễn đàn cấp cao hợp tác quốc tế “Vành đai, Con đường” vào các năm 2017, 2019, 2023. Các nội dung kết nối thuộc BRI đã thường xuyên được thảo luận và đề cập trong Tuyên bố chung, Thông cáo chung nhân các chuyến thăm viếng lẫn nhau của lãnh đạo cấp cao hai nước. Trong giai đoạn 2014 - 2023, giới chuyên gia của hai nước đã cùng tham gia nhiều cuộc tọa đàm, hội thảo liên quan đến BRI ở trong và ngoài Trung Quốc. Trung Quốc đang tích cực phát triển mạng lưới think tank khu vực và toàn cầu trong khuôn khổ BRI, trong đó có sự tham gia của các cơ quan phía Việt Nam.

Thứ hai, Việt Nam có cơ hội tranh thủ nguồn vốn từ các định chế tài chính chuyên biệt Trung Quốc lập ra để cung cấp tài chính cho BRI

BRI gia tăng cơ hội vay vốn phát triển hạ tầng cho Việt Nam. Về lý thuyết, Việt Nam có cơ hội tranh thủ nguồn vốn từ AIIB, Quỹ “Con đường Tơ lụa trên biển” và nguồn vốn từ các ngân hàng khác như Ngân hàng Xuất nhập khẩu Trung Quốc, Ngân hàng Phát triển Trung Quốc... cho các dự án phát triển hạ tầng, nhất là các dự án đường sắt, đường bộ trong phạm vi “Hai hành lang, Một vành đai”. Trong các chuyến thăm cấp cao của lãnh đạo Việt Nam, phía Trung Quốc đã cam kết quan tâm, tạo điều kiện cung ứng nguồn vốn phát triển hạ tầng cho Việt Nam.

DỰ BÁO ĐẦU TƯ CƠ SỞ HẠ TẦNG TẠI VIỆT NAM (GIAI ĐOẠN 2016 - 2040)



Biểu đồ 4.1: Nhu cầu về hạ tầng cơ sở của Việt Nam giai đoạn 2016 - 2040

Nguồn: [147]

Theo tính toán của The Global Infrastructure Outlook 2017, Việt Nam cần tổng cộng 605 tỷ USD cho việc đầu tư vào kết cấu hạ tầng, nhưng chỉ có 503 tỷ USD, tạo ra khoảng cách là 102 tỷ USD [149]. Báo cáo cũng chỉ ra rằng Việt Nam cần phải tìm kiếm các biện pháp chủ động để bù đắp khoảng cách này và BRI là một nguồn tài trợ quan trọng mà Việt Nam có thể khai thác. Tuy nhiên, trên thực tế ngoại trừ nguồn vốn từ AIIB (với tư cách là một định chế tài chính đa phương) Việt Nam có thể xem xét sử dụng, các nguồn vốn vay khác của Chính phủ Trung Quốc (không phải ODA) cũng như vốn từ các ngân hàng Trung Quốc theo điều kiện ưu đãi bên mua, tín dụng xuất khẩu.

Bên cạnh đó, BRI cũng thúc đẩy hợp tác Việt - Trung Quốc trong một số lĩnh vực tài chính - ngân hàng cụ thể như nghiên cứu việc ký Hiệp định hoán đổi tiền tệ song phương; mở chi nhánh ngân hàng ở hai nước (đến cuối năm 2017), Việt Nam và Trung Quốc đã cơ bản thống nhất việc mở chi nhánh ngân hàng Nông nghiệp Trung Quốc tại Hà Nội). Ngoài ra, BRI cũng làm gia tăng xu hướng cạnh tranh đầu tư phát triển hạ tầng ở Đông Nam Á giữa Trung Quốc với Nhật Bản.

Theo đó, có lợi cho Việt Nam và các nước trong khu vực trong việc lựa chọn nguồn vốn vay, nhà thầu nước ngoài cho các dự án phát triển hạ tầng giao thông. Nhật Bản đang tăng cường hợp tác với các nước khác, đặc biệt là Ấn Độ, để triển khai một kế hoạch xây dựng kết cấu hạ tầng trị giá lên tới 200 tỉ USD, được cho là nhằm cạnh tranh với BRI.

Thứ ba, BRI tạo cơ hội cho Việt Nam hoàn thiện kết cấu hạ tầng cơ sở, phục vụ cho quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước

Về đường sắt: BRI với việc đẩy nhanh phát triển Hành lang kinh tế Trung Quốc - Bán đảo Đông Dương, trong đó có tuyến vận tải hướng Nam Trùng Khánh - Singapore, đã tác động tích cực đến phát triển, kết nối hạ tầng giao thông của Việt Nam trên hai khía cạnh. *Một là*, làm gia tăng hiệu quả khai thác các tuyến đường sắt của Việt Nam, nhất là các tuyến thuộc “Hai hành lang, Một vành đai”; theo đó, gia tăng sức hấp dẫn đầu tư đối với các dự án phát triển đường sắt nói trên. Trong khuôn khổ hợp tác BRI, Trung Quốc và Việt Nam đã triển khai các tuyến vận tải liên vận quốc tế từ Trùng Khánh đến Hà Nội và từ Giang Tây đến Yên Viên. Trong đó, tuyến Trùng Khánh - Bằng Tường - Hà Nội (1.400 km) tần suất 2-3 chuyến/tuần. Hàng hóa sau khi đến Hà Nội được tiếp tục vận chuyển đến TP Hồ Chí Minh và Bangkok (Thái Lan) tùy theo nhu cầu của doanh nghiệp; chi phí khoảng 25.000 NDT/01 container 40 feet đến Hà Nội, 37.000 NDT đến TP Hồ Chí Minh, chỉ bằng 1/10 chi phí vận tải bằng đường hàng không [6]. *Hai là*, BRI tạo ra sức ép cạnh tranh buộc Việt Nam phải tăng tốc cải thiện hệ thống đường sắt để tránh tụt hậu so với các nước trong khu vực kể cả Lào và Campuchia. Tốc độ chạy tàu trung bình của Việt Nam hiện vào khoảng 50km/h, tương đương của Lào, Campuchia trước đây, tuy nhiên khi Lào và Indonesia hoàn thành tuyến đường sắt với tốc độ lên đến 120km/h và 350 km/h, đã khiến cho đường sắt Việt Nam lạc hậu hơn các quốc gia khác trong khu vực Đông Nam Á.

Về đường bộ: BRI sẽ có tác động tích cực đối với kết nối, nâng cao hiệu quả kinh tế của các tuyến đường bộ của Việt Nam, nhất là các tuyến trong khu vực “Hai hành lang, Một vành đai”. Mạng lưới đường cao tốc của Việt Nam, đặc biệt là các

tuyến trong khu vực “Hai hành lang, Một vành đai” đã và đang nhanh chóng được xúc tiến thực hiện. Hiện tại tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng đã hoàn thành quy hoạch chi tiết [4]; các tuyến Hà Nội - Bắc Cạn - Cao Bằng và Đồng Đăng (Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng) đã được đưa vào quy hoạch xây dựng mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 [5]. Lưu lượng vận chuyển người và hàng hóa trên các tuyến đường nói trên có triển vọng sẽ gia tăng mạnh khi hai nước tăng cường kết nối giao thông đường bộ và Trung Quốc đã mở ba tuyến vận tải từ Trùng Khánh vào ASEAN, trong đó có tuyến Trùng Khánh - Quý Châu - Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội (cũng thuộc tuyến vận tải hướng nam).

Về cảng biển: BRI tạo cơ hội tăng cường hợp tác giữa Việt Nam và Trung Quốc trong các lĩnh vực dịch vụ hậu cần, vận tải biển, quản lý cảng biển... Hiện tại, trong khuôn khổ BRI, Trung Quốc đã xây dựng mạng lưới các thành phố cảng biển, liên minh các biển (Trung Quốc đã thành lập Liên minh cảng biển với Malaysia). Trung Quốc cũng là quốc gia có trình độ cao về dịch vụ và quản lý cảng biển. Trong xếp hạng cảng biển thế giới năm 2023, Trung Quốc hiện có khoảng 7/10 cảng container lớn nhất thế giới [69]. Do vậy, trong hợp tác BRI, các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam có cơ hội tìm những đối tác uy tín từ Trung Quốc.

Về hàng không: Trong hợp tác hàng không với phía Trung Quốc, trước kia Việt Nam gặp một số khó khăn như: xin giờ hạ, cất cánh (slot) tại các sân bay lớn, cấp phép bay với các đường bay mới (thường chỉ được cấp sát ngày chuyên mùa); phải bay với các đường bay không lưu (ATS route) dài hơn so với các đường bay phía Việt Nam đề nghị... Trong bối cảnh Việt Nam và Trung Quốc đã ký MOU về hợp tác BRI và tăng cường hợp tác kinh tế, kết nối con người, BRI sẽ tạo tác động tích cực giúp hàng không Việt Nam giải quyết các khó khăn nêu trên và mở thêm các đường bay mới, tăng lượng vận tải khách và hàng hóa từ Trung Quốc.

Thứ tư, Việt Nam có cơ hội gia tăng thương mại và tiềm năng du lịch trong nước

Về hợp tác thương mại: Các lĩnh vực kết nối trong khung khổ BRI được đẩy mạnh góp phần làm gia tăng đáng kể lượng hàng hóa giữa hai bên. Tính đến cuối tháng 8 năm 2023, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Trung Quốc đã đạt 105.45 tỷ USD. Trong đó, Việt Nam xuất khẩu sang Trung Quốc với giá trị

36.61 tỷ USD, tăng 2.35% so với cùng kỳ năm 2022. Trung Quốc tiếp tục là thị trường xuất khẩu lớn thứ hai của Việt Nam, chiếm 16% tổng kim ngạch xuất khẩu của đất nước [84]. Các nhóm hàng xuất khẩu lớn nhất sang thị trường Trung Quốc bao gồm điện thoại di động và linh kiện, máy tính, sản phẩm điện tử và linh kiện, cũng như hoa quả. Đặc biệt, xuất khẩu hoa quả sang Trung Quốc đã tăng khoảng 113% so với cùng kỳ năm trước. Ngược lại, nhập khẩu từ Trung Quốc vào Việt Nam trong 8 tháng đầu năm 2023 đạt 68.84 tỷ USD, giảm 13 tỷ USD so với cùng kỳ năm 2022, nhưng Trung Quốc vẫn là thị trường nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam, chiếm 33% tổng kim ngạch nhập khẩu [84]. Theo Tổng cục Thống kê, tính đến tháng 9 năm 2023, Việt Nam đã chào đón khoảng 12.6 triệu du khách quốc tế, trong đó du khách đến từ Trung Quốc là khoảng 1,1 triệu lượt xếp thứ hai sau Hàn Quốc (khoảng 2,5 triệu lượt khách) [4].

Bên cạnh đó, vào ngày 5 tháng 11 năm 2018, Việt Nam đã mở văn phòng xúc tiến thương mại thứ hai tại Trung Quốc ở thành phố Hàng Châu, tỉnh Chiết Giang. Việc mở văn phòng này là một phần của nỗ lực nhằm tăng cường quan hệ thương mại và hợp tác kinh tế giữa Việt Nam và Trung Quốc. Văn phòng này giúp doanh nghiệp hai nước hiểu rõ hơn về cơ hội nhập khẩu và xuất khẩu, đặc biệt là các sản phẩm nông lâm thủy sản của Việt Nam, được ưa chuộng tại Trung Quốc. Sự kiện này là bước tiến quan trọng trong việc thúc đẩy giao thương giữa hai nước [194]. BRI cũng tạo cơ hội hình thành các tuyến hành lang kinh tế mới kết nối Trung Quốc với Việt Nam, chẳng hạn Trùng Khánh- Quý Châu- Bách Sắc- Cao Bằng- Lạng Sơn- Hà Nội; Trung Quốc - các nước ASEAN lục địa (Nam Ninh - Hà Nội - Vinh - Lào - Thái Lan - Malaysia - Singapore). Với việc kết nối giao thông được đẩy mạnh, các khu kinh tế cửa khẩu, khu kinh tế biên giới, khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới (CBEZ) trên tuyến biên giới Việt - Trung cũng có cơ hội phát triển mạnh mẽ.

Trong khuôn khổ hợp tác BRI, các biện pháp thuận lợi hóa thương mại cũng sẽ được đẩy nhanh, giúp rút ngắn thời gian thông quan tại các cửa khẩu. Cùng với đề xuất xây dựng hành lang kinh tế mới nêu trên, Trung Quốc cũng đang đề nghị Việt Nam xem xét cùng xây dựng mô hình “một cửa, một lần dừng”, trong đó Việt Nam có toàn quyền kiểm tra hàng hóa Trung Quốc sang Việt Nam và ngược lại.

Một tác động tích cực nữa với thương mại, du lịch Việt Nam từ BRI là Việt Nam có thể tận dụng hệ thống đường bộ, đường sắt đã hoàn thiện của Trung Quốc dọc theo tuyến vận tải hướng Nam cũng như tranh thủ cơ chế hợp tác công nhận lẫn nhau về vận tải hàng hóa mà Trung Quốc đã ký với 05 quốc gia Trung Á, châu Âu, để tăng cường xuất khẩu hàng hóa Việt Nam vào Trung Á và châu Âu. Điều này có ý nghĩa quan trọng gia tăng lợi ích của Việt Nam trong FTA với Liên minh thuế quan đã chính thức có hiệu lực. Trên thực tế, thương mại song phương Việt Nam - Kazakhstan năm 2017 đã tăng đáng kể nhờ tác động tích cực từ FTA nói trên và BRI.

4.3.3.2. Tác động tiêu cực

Thứ nhất, Việt Nam đứng trước thách thức lớn trong việc bảo vệ chủ quyền lãnh thổ ở Biển Đông

Ngay sau khi công bố BRI, từ năm 2014, Trung Quốc đã đề nghị UNESCO công nhận "Con đường tơ lụa trên biển" là di sản văn hóa thế giới, đồng thời lên kế hoạch khai quật khảo cổ tại vùng quần đảo Hoàng Sa, từ Bắc Hải, Khâm Châu, Phòng Thành Cảng (thuộc tỉnh Quảng Tây); Trạm Giang (Quảng Đông); đến tỉnh Hải Nam (bao gồm cả quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa, thậm chí có thể kéo dài đến một hoặc một số nước ASEAN đang có tranh chấp trên Biển Đông. Mục tiêu là thông qua UNESCO để xác nhận chủ quyền của Trung Quốc với Biển Đông, hay ít nhất là chấp nhận đề nghị về việc tiến hành khảo sát và bảo vệ 136 địa điểm khảo cổ dưới nước ở Biển Đông mà Trung Quốc đã xác định từ năm 1990 [119]. Đây cũng là một hành động gián tiếp khẳng định chủ quyền của Trung Quốc. Mặt khác, việc Trung Quốc tổ chức một số tour du lịch Hoàng Sa và các đảo đá mà Trung Quốc chiếm đóng trái phép ở Biển Đông với danh nghĩa BRI cũng là hình thức khẳng định chủ quyền của nước này. Các hoạt động nêu trên tạo ra thách thức chủ quyền Biển Đông với Việt Nam. Bên cạnh đó, việc Trung Quốc thành nhà đầu tư số 1 tại các nước láng giềng của Việt Nam như: Lào, Campuchia; nhà đầu tư Trung Quốc thuê dài hạn nhiều khu đất có vị trí chiến lược quan trọng của Lào, Campuchia sát biên giới Việt Nam, cũng đặt ra những nguy cơ lớn với an ninh quốc gia của Việt Nam.

Thứ hai, BRI làm giảm ưu thế cạnh tranh của Việt Nam, nhất là vị thế “cầu nối” Trung Quốc - ASEAN

Trong bối cảnh Trung Quốc đẩy mạnh triển khai BRI, kết nối đường sắt đến Singapore chủ yếu qua tuyến Côn Minh - Viên Chăn; kết nối đường biển theo tuyến vận tải hướng Nam Trùng Khánh - Singapore với cảng đầu mối ở Vịnh Bắc Bộ là Khâm Châu, Việt Nam đang dần mất đi vị thế chiến lược là “cầu nối” Trung Quốc - ASEAN. Các cảng Hải Phòng, Lạch Huyện của Việt Nam mất đi vai trò “cửa ngõ” ra Biển Đông của khu vực Tây Nam Trung Quốc. Hợp tác “Hai hành lang, Một vành đai” giữa Trung Quốc với Việt Nam không còn nhiều ý nghĩa với Trung Quốc như trước đây. Mặt khác, các dự án nâng cấp, xây mới cảng biển ở Campuchia như cảng nước sâu Sihanoukville, sân bay Phnom Penh, sân bay Siem Riep cũng có nguy cơ tạo ra sức ép cạnh tranh và tác động tiêu cực đến các lĩnh vực vận tải biển, hàng không, du lịch của Việt Nam.

Thứ ba, BRI làm gia tăng nguy cơ phụ thuộc kinh tế của Việt Nam với Trung Quốc

Các đề xuất hợp tác mà Trung Quốc đưa ra như: Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới, ký Hiệp định hoán đổi tiền tệ song phương, kết nối giao thông Việt - Trung trong tuyến vận tải hướng nam,... cũng tiềm ẩn trong đó các rủi ro về an ninh biên giới, an ninh kinh tế với Việt Nam. Việc các thành phố của Trung Quốc sát biên giới Việt Nam phát triển mạnh đang đặt ra nhiều vấn đề về an ninh biên giới với Việt Nam (VD tình trạng người dân Cao Bằng sang lao động bất hợp pháp tại Sùng Tả gia tăng mạnh những năm gần đây). Một vấn đề nữa cần lưu ý là khi tranh chấp Biển Đông gay gắt, quan hệ hai nước xấu đi. Trung Quốc có thể cùng lúc sử dụng mức độ ảnh hưởng của mình trên nhiều lĩnh vực như kinh tế, đối ngoại, an ninh để gây sức ép với Việt Nam.

Thứ tư, vấn đề chất lượng các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng của Trung Quốc tại Việt Nam

Nhiều dự án được cấp vốn từ khoản vay của các ngân hàng Trung Quốc thông qua BRI, được thực hiện bởi các nhà thầu Trung Quốc, đã mang tiếng xấu do

chậm tiến độ, đội chi phí, chất lượng kém, hàng hóa dư thừa, công nghệ lạc hậu. Một số trường hợp điển hình như nhà máy nhiệt điện Ninh Thuận hay tuyến đường sắt trên cao Hà Đông - Cát Linh. Nếu không cẩn thận, chúng ta có nguy cơ rơi vào “bẫy gia công lắp ráp” hoặc trở thành bãi rác thải công nghệ lạc hậu của Trung Quốc. Ngoài ra, việc hơn 70% nhà thầu Trung Quốc sau khi trúng thầu không sử dụng lao động tại chỗ của Việt Nam mà đưa lao động người Trung Quốc sang làm việc, sẽ tạo ra một làn sóng người Hoa kiều mới. Với dòng chảy lao động Trung Quốc như hiện tại, tương lai sẽ không chỉ mọc lên các xóm, các phố mà là cả khu người Hoa trên khắp ngõ ngách Việt Nam. Khi mà tỷ lệ lao động phổ thông thất nghiệp trong nước còn cao, điều này sẽ khiến sự cạnh tranh việc làm càng trở nên khốc liệt, tạo ra những tiền lệ xấu trong tương lai.

Cùng với các dự án đầu tư thông qua BRI, Trung Quốc cũng đang tận dụng sản lượng sắt, thép, xi măng đang “khủng hoảng thừa” trong nước để xuất khẩu sang các dự án cơ sở hạ tầng tại các nước dọc BRI, điều này sẽ khiến một số ngành kinh tế của Việt Nam gặp khó khăn khi phải cạnh tranh trực tiếp với Trung Quốc. Mặt khác các nhóm tài nguyên và nguyên liệu thô (như dầu thô, cao su, quặng sắt, v.v.) của Việt Nam sẽ chịu tác động mạnh do Trung Quốc có nền kinh tế "thâm dụng" tài nguyên thiên nhiên.

Thứ năm, BRI khiến Việt Nam gặp khó khăn trong việc đảm bảo môi trường bền vững

Thông qua các dự án “hợp tác năng lực sản xuất” trong khuôn khổ Sáng kiến “Vành đai, Con đường”, Trung Quốc có thể đưa vào Việt Nam các dự án xây dựng, sản xuất với tiêu chuẩn chất lượng thấp, công nghệ lạc hậu. Điều này sẽ gây ra những tác động tiêu cực về môi trường và xã hội. Trên thực tế trong danh mục 36 dự án hợp tác năng lực sản xuất mà Trung Quốc ký kết với phía Việt Nam hầu như không có các dự án công nghệ cao, tiết kiệm tài nguyên thuộc lĩnh vực mà Việt Nam ưu tiên thu hút đầu tư. Một vấn đề đáng lưu ý nữa là các dự án mà Trung Quốc triển khai tại Lào, Campuchia ở lưu vực sông có nguy cơ gây tác hại tiêu cực về môi trường cho Việt Nam. Một số dự án gây quan ngại cho Việt Nam như thủy điện

Sombo ở tỉnh Kratie của Campuchia; thủy điện Huội-pa-lải ở tỉnh Champasak của Lào; Đề án quản lý hồ chứa nước Trung Quốc - Lào.

Trong trường hợp Việt Nam không tham gia sâu vào BRI, có thể Trung Quốc sẽ tìm cách tác động đến Việt Nam

Trong bối cảnh quốc tế hiện nay, việc Việt Nam lựa chọn không tham gia BRI của Trung Quốc có thể mở ra một vài hệ quả. Một mặt, việc này có thể ảnh hưởng tiêu cực đến quan hệ Việt - Trung, đặc biệt khi xét đến thực tế rằng hầu hết các quốc gia ASEAN đều đang tích cực tham gia vào BRI. Việt Nam có nguy cơ bị Trung Quốc xem là một quốc gia nghiêng về các nước phản đối BRI như Mỹ, Nhật Bản, và Ấn Độ, hoặc coi như một đối trọng đối với Sáng kiến này. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến quan hệ chính trị song phương mà còn có thể dẫn đến việc Trung Quốc tăng cường sức ép và gây khó khăn trong hợp tác kinh tế, đặc biệt là trên các vấn đề như Biển Đông và nguồn nước sông Mekong.

Về mặt hội nhập khu vực và kết nối quốc tế, không tham gia BRI cũng có thể khiến Việt Nam gặp những khó khăn nhất định. Trung Quốc, với sức ảnh hưởng và khả năng chi phối lớn trong khu vực, có thể tạo ra các rào cản đối với Việt Nam trong việc hợp tác và phát triển hạ tầng với các nước láng giềng. Mối quan hệ của Việt Nam với các quốc gia như Lào và Campuchia cũng có thể bị ảnh hưởng, nhất là khi Trung Quốc tìm cách củng cố quan hệ với các nước này.

Tuy nhiên, việc đứng ngoài BRI cũng mang lại một số lợi ích chiến lược cho Việt Nam. Điều này có thể thu hút sự quan tâm và hỗ trợ từ các quốc gia trong nhóm “tứ giác kim cương” gồm Mỹ, Nhật Bản, Ấn Độ và Australia, đặc biệt khi mà năm 2023 và tháng 3 năm 2024 Việt Nam đã nâng cấp quan hệ lên đối tác “Đối tác chiến lược Toàn diện” với Mỹ và Nhật Bản và Australia. Điều này đồng nghĩa với việc Việt Nam là đối tác chiến lược toàn diện với cả 4 nước trong Bộ tứ. Mối quan hệ chiến lược toàn diện này mở ra cánh cửa cho Việt Nam để thu hút đầu tư, công nghệ và hỗ trợ phát triển từ các nước Bộ Tứ, nhất là trong các dự án cơ sở hạ tầng và công nghệ cao, cũng như trong các khu vực cần đến công nghệ tiên tiến và vốn lớn. Trên phương diện an ninh, Việt Nam có thể tăng cường khả năng phòng vệ và đối phó với các thách thức an ninh khu vực thông qua sự hợp tác quân sự và

an ninh mạnh mẽ hơn. Các quốc gia này đều có quan điểm cảnh giác với sự mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc qua BRI, và luôn coi Việt Nam như một đối tác chiến lược quan trọng trong khu vực. Điều này không chỉ giúp cân bằng ảnh hưởng của Trung Quốc mà còn mở ra cơ hội hợp tác mới và sâu rộng hơn với những nước này, từ đó nâng cao vị thế và sức ảnh hưởng của Việt Nam trong khu vực cũng như trên trường quốc tế.

4.3.4. Khuyến nghị chính sách cho Việt Nam

Thứ nhất, Việt Nam cần xác định nguyên tắc và chủ trương tham gia BRI để đảm bảo lợi ích quốc gia

(1) Hợp tác, kết nối trên cơ sở nguyên tắc bảo đảm độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, tuân thủ luật pháp và điều ước quốc tế mà mỗi nước là thành viên. Hợp tác trên cơ sở bình đẳng, cùng có lợi, phù hợp với nhu cầu, trình độ và chiến lược phát triển đất nước của mỗi bên.

(2) Thận trọng trước các đề xuất hợp tác của Trung Quốc. Chủ động phân loại, chọn lọc, thúc đẩy và tham gia những nội dung hợp tác phù hợp với lợi ích quốc gia, dân tộc, phù hợp với chiến lược phát triển bền vững và đường lối đối ngoại của ta; không tham gia hoặc kiên quyết phản đối những nội dung hợp tác đi ngược lại với lợi ích, chủ trương của ta.

(3) Ưu tiên triển khai các nội dung hợp tác, kết nối từ dễ đến khó. Những lĩnh vực hợp tác, kết nối ít nhạy cảm, có thể sớm mang lại lợi ích cho cả hai bên như trao đổi chính sách, hợp tác du lịch, thương mại... có thể thúc đẩy hợp tác ngay. Những lĩnh vực, nội dung hợp tác đang gặp khó khăn như kết nối đường sắt, cảng biển, xây dựng Khu hợp tác kinh tế qua biên giới... thì tiếp tục đàm phán, thảo luận để hợp tác theo một lộ trình phù hợp.

(4) Kiên định các nguyên tắc, nhưng thực hiện cách tiếp cận khéo léo, linh hoạt để Việt Nam có tiếng nói, vai trò trong hợp tác “Vành đai, Con đường”; thể hiện thiện chí hợp tác của ta với Sáng kiến “Vành đai, Con đường” do Trung Quốc đề xuất, góp phần tăng cường tin cậy, thúc đẩy phát triển quan hệ hợp tác Việt - Trung ổn định, lâu dài.

Thứ hai, về chính trị - đối ngoại, an ninh - quốc phòng, Việt Nam cần có chính sách đối ngoại hợp lý, cụ thể với từng nhóm đối tượng trong khuôn khổ BRI

(1) *Đối với Trung Quốc:* Việt Nam cần có thái độ cởi mở, sẵn sàng hợp tác thúc đẩy các dự án trong khuôn khổ BRI trên tinh thần hòa bình, hợp tác, minh bạch, bình đẳng, cùng chia sẻ lợi ích và tôn trọng lẫn nhau. Bên cạnh đó, cần xem xét, nghiên cứu kỹ lưỡng từng dự án, trên cơ sở tham vấn rộng rãi và thượng tôn pháp luật, tránh những dự án "nhạy cảm" liên quan đến vấn đề an ninh biển đảo và ảnh hưởng lớn đến tính bền vững của môi trường. Qua các dự án ký kết, tranh thủ hợp tác trong BRI để phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng trong nước, xây dựng hệ thống đường sắt, đường bộ, đường biển, đường hàng không và kết nối giữa các tỉnh thành để hiện đại hóa đất nước. Với các dự án phù hợp với lợi ích quốc gia, Việt Nam nên tích cực ủng hộ và thúc đẩy triển khai.

Nếu Việt Nam quyết định tham gia BRI, cần cân nhắc kỹ lưỡng về các lĩnh vực, loại dự án và mức độ tham gia để đảm bảo lợi ích quốc gia và tránh các rủi ro tiềm ẩn. Việt Nam nên tập trung vào các dự án phát triển hạ tầng giao thông, năng lượng tái tạo, và công nghệ cao, vì những lĩnh vực này có thể mang lại lợi ích kinh tế rõ rệt và hỗ trợ mục tiêu phát triển bền vững. Các dự án nên có tính khả thi cao, quy mô hợp lý để tránh gánh nặng nợ công và nên có sự hợp tác đa phương để tăng cường tính minh bạch và giảm rủi ro phụ thuộc vào Trung Quốc. Việt Nam cũng cần tham gia có chọn lọc và đàm phán chặt chẽ để đảm bảo các điều khoản có lợi nhất, đồng thời thiết lập cơ chế đánh giá và quản lý rủi ro hiệu quả để bảo vệ lợi ích quốc gia và duy trì sự ổn định tài chính dài hạn. Việc này sẽ giúp Việt Nam tận dụng được các cơ hội từ BRI trong khi vẫn đảm bảo an toàn và phát triển bền vững.

Với các dự án có khả năng ảnh hưởng đến chủ quyền, hoặc gây tranh chấp trên biển như những dự án cảng biển thì tuyệt đối tránh, kiên quyết đấu tranh không tham gia, trao đổi thẳng thắn nhưng phải có cách thức xử lý khéo léo, tránh gây mâu thuẫn. Đối với các dự án đang tiếp tục thực hiện, nhưng trong quá trình nghiên cứu thấy có ảnh hưởng lợi ích quốc gia thì cố gắng điều chỉnh tốt nhất có thể, tránh những tác động tiêu cực, trong trường hợp xấu nhất có thể dừng triển khai. Mặc dù cân nhắc những rủi ro nhất định, do nội dung của các

hợp tác trong BRI có nhiều lĩnh vực tương đối nhạy cảm như khai thác nguồn lợi thủy hải sản, khai thác dầu khí, xây dựng cảng biển... song với tính chất toàn cầu của BRI, nếu Việt Nam không tham gia thì có thể sẽ “đứng ngoài cuộc chơi” và bỏ lỡ cơ hội để phục vụ mục tiêu phát triển đất nước. Do đó, công tác chủ động theo dõi dự báo, đánh giá sát diễn biến tình hình và nội dung hợp tác giữa Việt Nam và Trung Quốc trong các dự án thuộc phạm vi triển khai BRI, từ đó xây dựng các biện pháp ứng phó thích hợp, là việc làm hết sức cần thiết.

(2) *Đối với ASEAN*: Việt Nam cần tăng cường phối hợp chặt chẽ hơn với các nước trong khối, thúc đẩy đàm phán, phát huy vai trò "nhóm nước chủ chốt" (Việt Nam, Thái Lan, Indonesia, Singapore và Malaysia) của mình trong ASEAN để tiếp tục xây dựng, thúc đẩy hiệu quả quan hệ ASEAN - Trung Quốc trong thời gian tới. Ngoài ra, một trong những lợi ích lớn nhất Việt Nam cần hướng tới khi tham gia ASEAN chính là vấn đề an ninh. Là thành viên của ASEAN, Việt Nam cơ bản đã ngăn ngừa được các âm mưu đột nhập, chống phá qua biên giới, phân định biên giới trên bộ với Lào, Campuchia và các vùng chống lan trên biển với Thái Lan, Malaysia, Indonesia. Năm 2020 là năm Việt Nam đảm nhận “trọng trách kép”, vừa là chủ tịch ASEAN, vừa là thành viên không thường trực Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc. Đây là thách thức nhưng đồng thời cũng là thời cơ để Việt Nam khẳng định vai trò, vị thế trong các vấn đề khu vực và quốc tế. Trong thời gian tới, Việt Nam cần kết hợp với các nước ASEAN, cùng Trung Quốc hướng tới xây dựng COC về vấn đề Biển Đông. Với vai trò chủ tịch ASEAN, Việt Nam cùng các nước thành viên ASEAN thúc đẩy triển khai BRI, đưa các nội dung hợp tác trong BRI vào các diễn đàn mà ASEAN đóng vai trò chủ đạo, như các cơ chế ASEAN+, để có được sự đồng thuận về mặt nguyên tắc, luật lệ, từ đó tạo nền tảng cần thiết cho nền hòa bình, an ninh của toàn Đông Á.

(3) *Đối với các nước lớn*: Việt Nam tham gia vào BRI cùng Trung Quốc một cách chủ động, cởi mở và đảm bảo tốt lợi ích thiết thực đối với đất nước, bên cạnh đó vẫn song song thúc đẩy hợp tác với các cường quốc khác trong và ngoài khu vực như Mỹ, Nhật, EU, Nga, Ấn Độ, Australia... Trên thực tế, những cường quốc này tương đối bất an về chiều hướng chính sách và sự “trỗi dậy không hòa bình” của

Trung Quốc, mà theo dự đoán là đang ẩn sau các dự án và cách thức triển khai BRI. Từ đó, các quốc gia này có nhu cầu phối hợp với nhau nhằm ứng phó với Trung Quốc và thúc đẩy hợp tác cùng các nước vừa và nhỏ khác trong khu vực, trong đó có Việt Nam. Trong bối cảnh đó, Việt Nam cần ủng hộ, tận dụng hợp lý các chính sách khu vực của mỗi nước, như chiến lược “Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương: Tự do và rộng mở” của Mỹ, “Hành động Hướng Đông” của Ấn Độ, “Tứ giác kim cương” của Thủ tướng Abe Shinzo, chính sách “Châu Á mới” của Australia...từ đó tìm ra cách thức tham gia phù hợp, vừa mang lại lợi ích kinh tế tối đa, vừa đảm bảo ổn định chủ quyền lãnh thổ.

Thứ ba, về kinh tế, Việt Nam cần sử dụng hiệu quả vốn vay của Trung Quốc

Trong bối cảnh những hậu quả tiêu cực từ việc sử dụng vốn vay Trung Quốc đối với các dự án phát triển hạ tầng ở Việt Nam ngày càng trở nên rõ ràng, việc thực hiện các biện pháp cần thiết để ngăn chặn tình trạng này trở thành một ưu tiên quan trọng. Một trong những biện pháp chính là không sử dụng nguồn vốn vay từ Trung Quốc cho các dự án lớn, bởi lãi suất và thời hạn vay không phù hợp, điều này cần được thực hiện cẩn thận và hiệu quả. Ngoài ra, việc siết chặt các quy định pháp lý cũng là một phần không thể thiếu, bao gồm việc xây dựng một khung điều kiện rõ ràng cho việc tiếp nhận và sử dụng vốn vay của Trung Quốc, dựa trên kinh nghiệm từ các dự án không hiệu quả và thành công trước đây. Đồng thời, cần tăng cường áp dụng các quy định về năng lực và kinh nghiệm cho các nhà thầu, cũng như xem xét việc loại bỏ những nhà thầu không đáng tin cậy từ quá trình đánh giá năng lực và kinh nghiệm.

Việc đề xuất và sử dụng vốn vay cần phải dựa trên các báo cáo nghiên cứu khả thi có tính khoa học và thực tiễn, đặc biệt là đối với các dự án có ảnh hưởng lớn đến kinh tế, an ninh, và quốc phòng. Trong quá trình này, sự tham gia của các cơ quan tư vấn quốc tế có uy tín là không thể thiếu. Về hình thức đầu tư, cần xem xét áp dụng các hình thức như BOT để đảm bảo sự đa dạng trong nguồn vốn và hàng hóa, thiết bị từ nhiều nguồn khác nhau, giảm thiểu thua thiệt kinh tế cho Việt Nam. Điều này là cần thiết để hạn chế tình trạng một chiều trong quan hệ đầu tư và phát triển hạ tầng.

Thứ tư, tận dụng BRI để tối ưu hoá lợi ích về thương mại

Việc kết nối thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc đang đi qua một giai đoạn quan trọng, đòi hỏi sự triển khai các giải pháp đồng bộ và hiệu quả để tối ưu hóa lợi ích từ mối quan hệ này. Để thúc đẩy xuất khẩu các mặt hàng nông sản chủ lực của Việt Nam vào thị trường Trung Quốc một cách bền vững, hai bên cần chuyển mạnh từ thương mại tiểu ngạch sang thương mại chính ngạch, đồng thời nâng cao chất lượng hàng hóa theo tiêu chuẩn quốc tế. Điều này không chỉ đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường Trung Quốc mà còn giúp bảo vệ và xây dựng thương hiệu cho hàng Việt Nam.

Việt Nam có thể cân nhắc tham gia vào tuyến vận tải hướng Nam, đặc biệt là qua vận tải đường sắt từ Hải Phòng đến Trùng Khánh, sẽ mở rộng cơ hội kết nối thương mại của Việt Nam không chỉ với Trung Quốc mà còn với các nước Trung Á và châu Âu, qua đó tận dụng tối đa lợi ích từ Hiệp định Thương mại Tự do (VCUFTA) với Liên minh thuế quan bao gồm Nga, Belarus và Kazakstan. Ngoài ra, việc xây dựng Trà Lĩnh thành trung tâm trung chuyển xuất khẩu nông sản là một bước đi quan trọng. Kết hợp với việc phát triển vùng nông nghiệp chất lượng cao xung quanh và tận dụng hợp tác thương mại điện tử, Việt Nam có thể mở rộng thị trường, tăng cường khả năng cạnh tranh của sản phẩm nông sản.

Hợp tác kinh tế xuyên biên giới và điều chỉnh dự án hợp tác năng lực sản xuất cũng là những yếu tố then chốt. Việc khảo sát và đánh giá lại các Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới (CBEZ) và chọn lọc, điều chỉnh các dự án phù hợp với nhu cầu thực tế sẽ đảm bảo sự phát triển bền vững và lâu dài cho mối quan hệ thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc. Bên cạnh đó, việc cùng nghiên cứu và đề xuất các giải pháp, sáng kiến thúc đẩy hợp tác trong khung khổ các thỏa thuận hợp tác khu vực và quốc tế như Hợp tác Mekong - Lan Thương, Hiệp định tự do thương mại ASEAN - Trung Quốc (ACFTA), và Hiệp định đối tác toàn diện khu vực (RCEP) sẽ mở ra cơ hội mới cho sự phát triển kinh tế của cả hai quốc gia. Đồng thời, phối hợp nghiên cứu và trao đổi kinh nghiệm về cải cách cơ cấu, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước và phát triển các mô hình quản lý mới như Ủy ban Cải cách

và Phát triển quốc gia của Trung Quốc sẽ giúp Việt Nam hoàn thiện Bộ Kế hoạch và Đầu tư, đáp ứng yêu cầu phát triển trong giai đoạn mới.

Thứ năm, tăng cường kết nối hạ tầng của Việt Nam và các nước trong khu vực

Việc tăng cường kết nối Việt Nam với các nước ASEAN, đặc biệt là với Lào và Campuchia, đang là một trong những ưu tiên hàng đầu trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam. Sự hợp tác này không chỉ nhằm thúc đẩy sự phát triển của các dự án hạ tầng kết nối quan trọng như các tuyến cao tốc Hà Nội - Yên Bái và TP Hồ Chí Minh - Phnom Penh mà còn tạo điều kiện để Việt Nam tận dụng tốt hơn vai trò cửa ngõ vào ASEAN, cũng như kết nối hiệu quả hơn với Trung Quốc và các nước trong khu vực. Sự phối hợp với Lào và Campuchia không chỉ giới hạn ở việc phát triển các dự án hạ tầng mà còn bao gồm việc tranh thủ nguồn vốn và công nghệ từ các đối tác, đặc biệt là trong khuôn khổ BRI của Trung Quốc. Điều này sẽ góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế, tăng cường kết nối giữa các hành lang kinh tế và cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông trên khắp khu vực.

Trong giai đoạn 2023-2030, Việt Nam đặt mục tiêu tập trung vào việc kết nối và nâng cấp hạ tầng giao thông hiện có, bao gồm đường bộ, cảng biển và sân bay. Các dự án trọng điểm như tuyến đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn, cao tốc Vân Đồn - Móng Cái, và cao tốc Trà Lĩnh - Long Bang đã được khởi động và dự kiến hoàn thành trong các giai đoạn từ 2020 đến 2025, nhằm mục tiêu tăng cường kết nối với Trung Quốc và ASEAN một cách hiệu quả hơn. Đặc biệt, việc khởi công dự án đường sắt cao tốc Bắc - Nam và các tuyến cao tốc kết nối Hà Nội với Yên Bái, TP Hồ Chí Minh với Phnom Penh trong giai đoạn 2020 - 2025 sẽ là bước tiến quan trọng, tăng cường kết nối đất liền giữa Việt Nam và các nước láng giềng. Bên cạnh đó, việc mở rộng kết nối đường hàng không và đường biển, cũng như thiết lập cơ chế hợp tác giữa các cảng biển của Việt Nam và Trung Quốc, sẽ làm tăng cường khả năng trao đổi hàng hóa, dịch vụ, và du lịch giữa các nước.

Để tránh các rủi ro về chất lượng dự án, đội vốn và chậm tiến độ, việc áp dụng cơ chế ba bên, với sự tham gia của một bên thứ ba uy tín như các doanh nghiệp Nhật Bản để giám sát dự án, sẽ góp phần bảo đảm tiêu chuẩn và chất lượng

của các dự án hạ tầng, từ đó góp phần vào sự phát triển bền vững của khu vực và tăng cường vai trò kết nối của Việt Nam trong ASEAN và với các đối tác quốc tế.

Thứ sáu, về kết nối con người, Việt Nam có thể tranh thủ BRI để tăng cường quan hệ hợp tác và hiểu biết lẫn nhau giữa hai quốc gia

Để thúc đẩy giao lưu và đối ngoại nhân dân, việc tổ chức các diễn đàn giao lưu nhân dân ở cấp địa phương đang được hai nước chú trọng, nhằm tạo điều kiện cho người dân, đặc biệt là dân cư biên giới, tham gia rộng rãi hơn. Tuy nhiên, sự tham gia của người dân vẫn còn hạn chế, đòi hỏi cần có những biện pháp cụ thể để khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi hơn cho sự giao lưu này.

Một trong những lĩnh vực hợp tác tiềm năng là giữa các địa phương phía Bắc của Việt Nam với các tỉnh Tây Nam của Trung Quốc, nhất là khi việc kết nối giao thông theo tuyến vận tải hướng Nam đang được đẩy mạnh. Việc mở rộng giao lưu và kết nghĩa giữa các địa phương của Việt Nam với các tỉnh nằm sâu trong nội địa của Trung Quốc như Quý Châu, Trùng Khánh, Tứ Xuyên sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc tăng cường hợp tác và hiểu biết giữa người dân hai nước.

Trong lĩnh vực du lịch, với việc mở rộng kết nối đường không, đường sắt, đường bộ, lượng du khách Trung Quốc đến Việt Nam dự kiến sẽ tăng mạnh. Điều này đòi hỏi Việt Nam cần tăng cường quản lý và phân loại điểm đến để thu hút khách du lịch một cách hợp lý, đảm bảo chất lượng dịch vụ và lợi nhuận bền vững. Trung Quốc, với khoảng 250 triệu người thuộc tầng lớp trung lưu, là thị trường tiềm năng lớn cho ngành du lịch Việt Nam. Việc phối hợp với phía Trung Quốc để triển khai thí điểm các khu hợp tác du lịch qua biên giới và rút kinh nghiệm từ mô hình này sẽ là bước đi quan trọng trong việc thu hút du khách Trung Quốc.

Vấn đề lao động qua biên giới cũng đang là một thách thức cần được giải quyết thông qua hợp tác giữa Việt Nam và Trung Quốc. Với việc ngày càng nhiều cư dân biên giới của Việt Nam tìm việc làm bất hợp pháp tại Trung Quốc, cả hai bên đã ký kết các văn bản thỏa thuận hợp tác giải quyết vấn đề này. Tuy nhiên, để đáp ứng nhu cầu lao động và giá nhân công tăng cao tại Trung Quốc, trong khi Việt Nam đang ở thời kỳ “dân số vàng”, việc hợp tác đào tạo và xuất khẩu lao động cần

được xem xét là một trọng tâm trong lĩnh vực kết nối con người. Điều này không chỉ giúp giải quyết vấn đề lao động bất hợp pháp mà còn tạo cơ hội việc làm, nâng cao trình độ kỹ năng cho người lao động, và thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội bền vững cho cả hai nước.

Thứ bảy, Việt Nam cần phải chú trọng việc mở rộng và tăng cường hoạt động nghiên cứu, đánh giá, và phân tích BRI một cách chính xác

Việt Nam đang đối mặt với một giai đoạn quan trọng, cần phải tập trung vào việc phân tích và đánh giá một cách chính xác các diễn biến trên trường quốc tế và khu vực, cũng như hiểu rõ ảnh hưởng từ sự cạnh tranh giữa các cường quốc, trật tự thế giới hiện nay và dự báo xu hướng phát triển trong tương lai. Điều này đòi hỏi sự cân nhắc chiến lược trong việc thiết lập quan hệ với các quốc gia lớn, khai thác và tối ưu hóa những cơ hội mà Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc mang lại cho sự nghiệp xây dựng và bảo vệ đất nước. Trong bối cảnh này, việc hiểu sâu sắc mục tiêu và bản chất của BRI, cũng như phản ứng của các quốc gia khác và ảnh hưởng của sáng kiến này đối với Việt Nam, trở nên vô cùng cần thiết. Đặc biệt, cần phải nhận diện một cách chính xác mục đích và ý đồ chính trị của Trung Quốc qua chiến lược này, đồng thời đặc biệt lưu ý đến những tác động tiềm ẩn đối với an ninh, quốc phòng của Việt Nam và các vấn đề nhạy cảm liên quan đến chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, nhất là trong vấn đề Biển Đông.

Việc nghiên cứu và học hỏi kinh nghiệm từ các quốc gia tham gia BRI là một bước đi quan trọng, giúp Việt Nam có cái nhìn toàn diện và sâu sắc hơn về sáng kiến này. Từ đó, Việt Nam có thể tổng kết và rút ra bài học quý báu, tìm kiếm mô hình và cách thức hợp tác, kết nối mang lại hiệu quả cao nhất, đồng thời đảm bảo được lợi ích quốc gia trong một trật tự thế giới đang không ngừng biến động.

Tiểu kết chương 4

Trong bối cảnh hiện tại và tương lai gần, BRI ở Đông Nam Á có triển vọng phát triển mạnh mẽ nhưng cũng đối mặt với không ít thách thức. Các quốc gia trong khu vực rất cần nguồn vốn của BRI nhằm cải thiện cơ sở hạ tầng và tăng cường kết

nổi kinh tế. Tuy nhiên, các rủi ro về chính trị và kinh tế từ chính sách thắt chặt đầu tư của Trung Quốc, cùng với những thay đổi trong mối quan hệ quốc tế, có thể ảnh hưởng đến tiến trình triển khai các dự án. Các kịch bản dự báo 10 năm tới cho thấy, mặc dù BRI có thể tiếp tục là một yếu tố thúc đẩy quan trọng cho sự phát triển của Đông Nam Á, nhưng sự thành công của BRI cần sự cân bằng giữa các yếu tố đầu tư, chính trị và môi trường. Việt Nam, với vị thế chiến lược, sẽ tiếp tục là một điểm nổi quan trọng trong kế hoạch của Trung Quốc, nhưng cũng cần phải thận trọng để đảm bảo an ninh quốc gia và độc lập kinh tế.

Trong quá trình hợp tác, Việt Nam cần tiếp tục thực hiện các nguyên tắc đảm bảo sự độc lập và chủ quyền, đồng thời tăng cường hợp tác đa phương để tối đa hóa lợi ích từ BRI mà không làm ảnh hưởng đến an ninh và lợi ích quốc gia. Đồng thời, việc nghiên cứu kỹ lưỡng và đánh giá bài bản về các dự án BRI sẽ là yếu tố then chốt để đảm bảo rằng Việt Nam có thể tận dụng tối đa những lợi ích kinh tế mà dự án này mang lại, trong khi vẫn bảo vệ được lợi ích quốc gia và phát triển bền vững.

Như vậy, mặc dù BRI mang lại nhiều cơ hội, sự tham gia của Việt Nam cần được cân nhắc kỹ lưỡng, đặc biệt trong bối cảnh kinh tế và chính trị toàn cầu hiện nay. Sự linh hoạt và khéo léo trong chính sách đối ngoại sẽ quyết định mức độ thành công mà Việt Nam có thể đạt được thông qua sự hợp tác này.

KẾT LUẬN

Nghiên cứu Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc ở Đông Nam Á (2013-2023) đã cho thấy được nội dung, thực trạng, mục tiêu cũng như tác động của BRI đến khu vực. Luận án được tổng kết thành những kết luận chính như sau:

1. Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc ở Đông Nam Á (2013-2023) được phát triển dựa trên những trường phái lý thuyết điển hình là chủ nghĩa tự do, chủ nghĩa hiện thực, chủ nghĩa Mác-xít mới và Chủ nghĩa Kiến tạo. Theo chủ nghĩa tự do, BRI nhấn mạnh vào sự phụ thuộc lẫn nhau và hợp tác quốc tế, khuyến khích các quốc gia Đông Nam Á tham gia để thúc đẩy thương mại và đầu tư, cùng với sự phát triển kinh tế và cơ sở hạ tầng qua các khoản đầu tư và vay mượn lớn. Từ góc độ của chủ nghĩa hiện thực, BRI được coi là công cụ để Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng và củng cố quyền lực mềm, cạnh tranh với các cường quốc khác trong khu vực và kiểm soát các tuyến đường thương mại quan trọng. Trong khi đó, qua lăng kính của chủ nghĩa Mác-xít mới, BRI được xem như một phương tiện để Trung Quốc xuất khẩu mô hình phát triển của mình, thúc đẩy các mối quan hệ dựa trên nguyên tắc chia sẻ lợi ích và hỗ trợ lẫn nhau. Cuối cùng, theo chủ nghĩa kiến tạo, BRI thể hiện vai trò của đối thoại và hợp tác khu vực, cũng như sự tham gia của các quốc gia trong việc xây dựng và thực hiện các dự án. BRI không chỉ giúp Trung Quốc tăng cường sự hiện diện kinh tế và chiến lược ở Đông Nam Á mà còn hỗ trợ trong việc xây dựng một hệ thống quan hệ quốc tế mới, trong đó các quốc gia ngày càng phụ thuộc hơn vào Trung Quốc thông qua các dự án của Sáng kiến.

2. Đông Nam Á chiếm một vị trí quan trọng trong Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc - khu vực kết nối với các thị trường chính như Châu Âu và Châu Phi thông qua các hành lang kinh tế. Đông Nam Á không chỉ quan trọng trong giao thương quốc tế nhờ vị trí địa lý giữa các cường quốc lớn và các tuyến đường biển thiết yếu mà còn là trọng tâm trong chiến lược "Nam tiến" của Trung Quốc, nhằm củng cố quan hệ kinh tế và tăng cường ảnh hưởng tại ASEAN. Các dự án cơ sở hạ tầng lớn không chỉ hỗ trợ mục tiêu kinh tế mà còn có tiềm năng phục vụ mục đích quân sự, phản ánh tham vọng của Trung Quốc nhằm trở thành cường quốc hải dương. Đông Nam Á cũng đóng vai trò quan trọng trong việc quốc tế hóa đồng Nhân dân tệ, nhờ mối quan hệ thương mại mạnh mẽ và cộng đồng người Hoa đông đảo, ảnh hưởng sâu rộng đến kinh tế và văn hóa khu vực.

3. Mục tiêu của BRI là một chiến lược đa chiều nhằm tăng cường ảnh hưởng và vị thế quốc tế của Trung Quốc thông qua các mục tiêu kinh tế, tài chính, ngoại giao và an ninh. Về kinh tế, BRI giải quyết năng lực sản xuất dư thừa của Trung Quốc bằng cách mở rộng thị trường và tăng cường khả năng tiếp cận nguồn tài nguyên toàn cầu, đồng thời phát triển kinh tế miền Tây Trung Quốc để tăng lợi ích chiến lược. BRI cũng nhằm tăng cường ảnh hưởng của Trung Quốc trong lĩnh vực tài chính toàn cầu, kiểm soát trung tâm vận chuyển và định giá hàng hải. Về ngoại giao, BRI là công cụ để Trung Quốc thực thi chiến lược "chủ động nước lớn", tái định hình mối quan hệ quốc tế và mở rộng hợp tác quốc tế. Về an ninh, BRI bao gồm phát triển căn cứ quân sự ở nước ngoài, đảm bảo an toàn cho tài sản và hoạt động giao thương của Trung Quốc. Tổng thể, BRI không chỉ là một dự án kinh tế mà còn là một phần của chiến lược toàn cầu rộng lớn của Trung Quốc.

4. Qua một thập kỉ thực hiện BRI ở Đông Nam Á (2013-2023), BRI đã đã đạt được nhiều thành tựu đáng kể trong việc phát triển kết cấu hạ tầng và mở rộng mạng lưới kinh tế tại Đông Nam Á. Trong lĩnh vực giao thông vận tải, các dự án đường sắt chính như Côn Minh - Singapore và Jarkarta - Bandung không chỉ cải thiện kết nối khu vực mà còn thúc đẩy giao thương và du lịch. Điển hình, tuyến đường sắt Viêng Chăn - Boten đã giúp rút ngắn đáng kể thời gian di chuyển, tăng cường mậu dịch và phát triển kinh tế tại Lào và Trung Quốc. Các dự án đường bộ như cao tốc Phnom Penh - Sihanoukville và cao tốc Manado - Bitung cũng đóng góp vào việc cải thiện hạ tầng giao thông và an toàn đường bộ, thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương. Ngoài ra, các dự án cảng biển như Tanjung Priok ở Indonesia và Kuantan ở Malaysia đã tăng cường khả năng vận chuyển và thương mại quốc tế, góp phần cải thiện đáng kể điều kiện kinh tế và hội nhập khu vực. BRI cũng không ngừng mở rộng ảnh hưởng trong lĩnh vực công nghệ thông tin với các dự án của "Con đường Tơ lụa kỹ thuật số", thúc đẩy thương mại điện tử và phát triển công nghệ. Đây là những bước tiến vững chắc trong việc hiện thực hóa khát vọng kết nối châu Á với các khu vực khác trên thế giới, thông qua cơ sở hạ tầng hiện đại và công nghệ tiên tiến. BRI còn tạo cơ sở cho sự phát triển trong lĩnh vực năng lượng, với đầu tư mạnh mẽ vào các dự án năng lượng xanh như thủy điện, điện khí, điện mặt trời và gió, đặc biệt là tại Indonesia và Philippines. Về mặt ngoại giao và an ninh, các dự án BRI đã thúc đẩy sự hiện diện chiến lược của Trung Quốc tại Đông Nam Á, củng cố mối quan hệ qua các hoạt động hợp tác kinh tế và văn hóa, đồng thời tăng cường ảnh hưởng chính trị trong khu vực. BRI cũng hướng tới việc xây dựng một mạng lưới quan hệ đa phương, kết nối các

nền văn hóa thông qua giáo dục và giao lưu văn hóa, đặc biệt là qua sự thành lập các Học viện Khổng Tử và tổ chức các lễ hội và sự kiện văn hóa.

5. BRI không chỉ giúp thúc đẩy nguồn vốn xây dựng kết cấu hạ tầng trong khu vực, mà còn cải thiện kết nối giao thông và thu hẹp khoảng cách phát triển giữa các quốc gia ASEAN, cũng như giúp rút ngắn khoảng cách phát triển hạ tầng giữa các nước kém phát triển trong khu vực. Tuy nhiên, mối quan hệ kinh tế gia tăng giữa ASEAN và Trung Quốc qua BRI cũng khiến kinh tế của các nước trong khu vực trở nên phụ thuộc nhiều hơn vào Trung Quốc, đặc biệt là khi xét đến việc Trung Quốc đã trở thành nhà đầu tư lớn tại các quốc gia ASEAN như Lào, Campuchia, và Myanmar. Ngoài ra, mặc dù BRI đã tạo ra khoảng 420,000 việc làm ở các quốc gia dọc theo các tuyến đường và giúp đưa gần 40 triệu người thoát khỏi nghèo, sự phụ thuộc kinh tế càng tăng cũng dẫn đến khủng hoảng nợ và tăng sự lệ thuộc vào các thỏa thuận song phương với Trung Quốc, bỏ qua các cơ chế của ASEAN. Các dự án BRI đã gây ra những gánh nặng nợ tại một số quốc gia có nền kinh tế non yếu ở Đông Nam Á, dẫn đến việc thế chấp khoáng sản và đất để trả nợ. Sự phụ thuộc này không chỉ dừng lại ở mặt kinh tế mà còn ảnh hưởng đến chính sách đối ngoại của các quốc gia ASEAN, trong đó nhiều quốc gia đã không thể đưa ra lập trường thống nhất về các vấn đề nhạy cảm như tranh chấp Biển Đông. Điều này đã làm suy giảm vai trò trung tâm của ASEAN trong khu vực và gây ra sự phân hóa nội bộ sâu sắc hơn giữa các nước thành viên.

6. Việt Nam đóng vai trò quan trọng trong BRI, là cầu nối giữa Trung Quốc và các quốc gia Đông Nam Á. Đồng thời, Việt Nam có khả năng kết nối hạ tầng vượt trội và mối quan hệ thương mại sâu rộng, cùng lợi thế từ các hiệp định thương mại tự do (FTA) và vai trò trên trường quốc tế đã tăng cường giá trị của Việt Nam trong quan hệ với BRI. BRI mang lại cơ hội cải thiện kết nối giao thông, thúc đẩy thương mại và tăng cường hiểu biết lẫn nhau giữa Việt Nam và Trung Quốc cũng như với các nước ASEAN. Tuy nhiên, BRI cũng đặt ra các thách thức về bảo vệ chủ quyền lãnh thổ, tăng nguy cơ phụ thuộc kinh tế vào Trung Quốc và vấn đề chất lượng các dự án cơ sở hạ tầng. Trước những thách thức này, Việt Nam cần tiếp tục áp dụng chính sách đối ngoại khéo léo, thận trọng, hợp tác trên cơ sở độc lập và toàn vẹn lãnh thổ. Việt Nam cũng cần mở rộng hợp tác đa phương và tận dụng lợi ích từ BRI mà không ảnh hưởng tới an ninh quốc gia. Đồng thời, cần có chiến lược tối ưu hóa lợi ích từ vốn đầu tư và kết nối hạ tầng để củng cố vị thế của Việt Nam như một trung tâm kết nối khu vực và toàn cầu.

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

1. Nguyễn Thu Hà (2023), “Belt and Road Initiative and its impact on economy and politics in Southeast Asia”, *ICGD 2023, The International conference on global issue, trends and direction across disciplines*, ISBN: 978-604-73-9869-0, pp.316 - 330.
2. Nguyễn Thu Hà (2023), “The risks and impact of “debt - trap” in China’s Belt and Road Initiative”, *The International conference on global issue, trends and direction across disciplines*, ISBN: 978-604-73-9869-0, pp.305 - 315.
3. Nguyễn Thu Hà (2023), “Great power competition in Southeast”, *2023 international graduate research symposium*, ISBN: 978-604-384-167-1, pp.156- 165.
4. Nguyễn Thu Hà, Nguyễn Thị Thanh Vân (2023), “Key theoretical highlights at the national Congress XX of the communist party of China”, *2023 international graduate research symposium*, ISBN: 978-604-384-167-1, pp.556 - 586.
5. Nguyễn Thị Thanh Vân - Nguyễn Thu Hà (2022), “Con đường Tơ lụa kỹ thuật số” của Trung Quốc và những tác động đến khu vực Đông Nam Á”, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc*, (10), tr.29 - 37.
6. Trần Thọ Quang - Nguyễn Thu Hà (2022), “Hội nghị Trung ương 6 khoá XIX - Dấu mốc quan trọng trong lịch sử Đảng Cộng sản Trung Quốc”, *Tạp chí Cộng sản điện tử*, ngày 16/3/2022.
7. Nguyễn Thu Hà (2023), “Tác động của Sáng kiến “Vành đai, Con đường” đến ASEAN”, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc*, (7), tr.46 - 54.
8. Nguyễn Thu Hà (2023), “Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc”: Một thập kỉ nhìn lại”, *Tạp chí Lí luận chính trị*, (549), tr. 50 - 155.
9. Nguyễn Thu Hà - Đoàn Thị Mai Liên (2023), “Một số vấn đề nổi bật của cục diện thế giới hiện nay”, *Tạp chí Lí luận Chính trị*, (9), tr.151 - 157.
10. Nguyễn Thị Thanh Vân - Nguyễn Thu Hà (2023), “Một số vấn đề lí luận được nhấn mạnh tại Đại hội XX của Đảng Cộng sản Trung Quốc”, *Tạp chí Chính trị và phát triển*, (03), tr.81 - 85.
11. Nguyễn Thu Hà (2024), “Một số điểm nhấn nổi bật của Diễn đàn “Vành đai, Con đường” lần thứ ba và kết quả tham gia của Việt Nam”, *Tạp chí Chính trị và phát triển*, (01), tr.89 - 94.
12. Nguyễn Thị Thanh Vân - Nguyễn Thu Hà (2024), “Nội dung cơ bản và mục tiêu chiến lược của Trung Quốc trong Sáng kiến an ninh toàn cầu”, *Tạp chí Sinh hoạt lý luận chính trị*, (05), tr.97-100.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. Phiên An (2020), *Alibaba, Tencent hậu thuẫn nhiều ví điện tử Đông Nam Á*, <https://vnexpress.net/alibaba-tencent-hau-thuan-nhieu-vi-dien-tu-dong-nam-a-4121571.html>, [truy cập ngày 16/7/2022].
2. Hoàng Huệ Anh (2016), *Một vành đai một con đường - Nấc thang mới trong cạnh tranh chiến lược Trung Mỹ*, Viện Nghiên cứu Trung Quốc, <http://vnics.org.vn/Default.aspx?ctl=Article&aID=597>, [truy cập ngày 25/7/2022].
3. Hoàng Huệ Anh (2024), *Mười năm Sáng kiến “Vành đai, Con đường” : Thực trạng và triển vọng*, https://www.tapchiconsan.org.vn/web/guest/tin-binh-luan/-/asset_publisher/DLIYi5AJyFzY/content/muoi-nam-sang-kien-vanh-dai-con-duong-thuc-trang-va-trien-vong#, [truy cập ngày 20/3/2024].
4. Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam (2015), *Các thông cáo chung giữa nước CHXHCN Việt Nam và nước CHND Trung Hoa*. <http://dangcongsan.vn/tu-lieu-van-kien/tu-lieu-ve-dang/sach-chinh-tri/books-2103201511085546/index-51032015110400464.html>, [truy cập ngày 20/2/2023].
5. Báo Nhân Dân (2023), *Năm 2023, du lịch Việt Nam tăng tốc, đón 12,6 triệu lượt khách quốc tế*, <https://nhandan.vn/nam-2023-du-lich-viet-nam-tang-toc-don-126-trieu-luot-khach-quoc-te-post789860.html>, [truy cập ngày 22/12/2023].
6. Bộ Công thương (2018), *Đẩy mạnh hợp tác Logistics giữa Việt Nam và Trung Quốc*, <https://moit.gov.vn/tin-tuc/hoat-dong/day-manh-hop-tac-logistics-giua-viet-nam-va-trung-khanh-trun2.html>, [truy cập ngày 15/2/2024].
7. Bộ Công Thương (2023), *Xuất khẩu trái cây từ Thái Lan sang Trung Quốc tăng "đáng kinh ngạc" nhờ vận tải đường sắt*, <https://logistics.gov.vn/dich-vu-logistics/van-tai/xuat-khau-trai-cay-tu-thai-lan-sang-trung-quoc-tang-dang-kinh-ngac-nho-van-tai-duong-sat>, [truy cập ngày 16/12/2023].

8. Bộ Giao thông Vận tải (2024), *Bộ GTVT phản hồi đề xuất lập quy hoạch tuyến đường sắt Hạ Long - Móng Cái*, <https://www.baogiaothong.vn/bo-gtvt-phan-hoi-de-xuat-lap-duc-quy-hoach-tuyen-duong-sat-ha-long-mong-cai-192240104160423689.htm>, [truy cập ngày 15/2/2024].
9. Bộ Tài chính (2021), *ASEAN tiếp tục là đối tác thương mại số 1 của Trung Quốc*, Hà Nội.
10. Đức Cẩn, Phương Nguyễn (2015), “Bàn về chiến lược “Con đường Tơ lụa trên biển” thế kỷ XXI của Trung Quốc”, *Nghiên cứu Trung Quốc*, (5), tr.73-80.
11. CCTV (2021), *China, ASEAN form comprehensive strategic partnership as Xi chairs summit*, <https://english.cctv.com/2021/11/23/ARTI17kcUZcLwaEbdVcgjjuu211123.shtml>, [truy cập ngày 13/2/2023].
12. China Daily (2018), *Sáng kiến Vành đai và Con đường sau 5 năm*, <http://www.chinadaily.com.cn/a/201809/05/WS5b8f09bfa310add14f3899b7.html>, [truy cập ngày 25/5/2023].
13. Thành Công, Bùi Thạch Hồng Hưng (2017), *ASEAN và “Con đường Tơ lụa trên biển” của Trung Quốc*, <http://nghiencuubiendong.vn/y-kien-va-binh-luan/5267-asean-va-con-duong-to-lua-tren-bien-cua-trung-quoc>, [truy cập ngày 31/7/2022].
14. Vũ Thành Công (2016), *Các dự án kết cấu hạ tầng ở Pakistan - Lời giải cho thế lưỡng nan Malacca của Trung Quốc*, <http://nghiencuubiendong.vn/nghien-cuu-vietnam/5750-cac-d-an-c-s-h-tng-pakistan-li-gii-cho-th-qlng-nan-malacca-ca-trung-quoc>, [truy cập ngày 20/7/2023].
15. CRI online (2023), *Tuyến đường sắt Trung Quốc-Lào tổng cộng vận chuyển hơn 26,8 triệu tấn hàng hóa sau 22 tháng hoạt động*, <https://vietnamese.cri.cn/2023/10/05/ARTI3ghx9iTWIJGLO85Jieq7231005.shtml>, [truy cập 9/12/2023].
16. Lê Văn Cương (2017), *Vành đai và Con đường: Nhận diện, hiện trạng và ứng xử của Việt Nam*, Tài liệu tham khảo, Viện chiến lược và khoa học Bộ Công an, Hà Nội.

17. Phương Dung (2017), *Việt Nam là đối tác thương mại lớn nhất của Trung Quốc*, <https://dantri.com.vn/kinh-doanh/viet-nam-la-doi-tac-thuong-mai-lon-nhat-cua-trung-quoc-trong-asean-20170929194710014.htm>, [truy cập ngày 18/7/2022].
18. Phúc Duy (2019), *Dự án Trung Quốc gây bức xúc ở Myanmar*, <https://thanhnien.vn/the-gioi/du-an-trung-quoc-gav-buc-xuc-o-myanmar-845860.html>, [truy cập 3/9/2023].
19. Nguyễn Hồng Điệp (2021), *Diễn đàn BRI: Thúc đẩy hợp tác cùng có lợi, vì hòa bình*, <https://www.vietnamplus.vn/dien-dan-bri-thuc-day-hop-tac-cung-co-loi-vi-hoa-binh-post565803.vnp>, [truy cập 15/2/2023].
20. Trương Xuân Định (2015), “Chiến lược đối ngoại của Trung Quốc dưới thời Tập Cận Bình”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á* (9), tr.36-39.
21. Lê Hồng Hiệp (2017), *Nằm cạnh nước lớn: Quan hệ Kinh tế chính trị Việt Nam - Trung Quốc sau đổi mới*, Viện ISEAS-Yusof Ishak.
22. Lê Hồng Hiệp (2020), *Hiện trạng Sáng kiến Vành đai và Con đường ở khu vực Mekong*, <http://nghiencuuquocte.org/2020/12/14/hien-trang-sang-kien-vanh-dai-va-con-duong-o-khu-vuc-mekong/>, [truy cập ngày 28/5/2022].
23. Nguyễn Thị Hồng (2018), *Nhìn lại chặng đường 5 năm Trung Quốc triển khai Sáng kiến “Vành đai, Con đường”*, <http://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-quoc-te/nhan-dinh-du-bao/nhin-lai-chang-duong-5-nam-trung-quoc-trien-khai-sang-kien-vanh-dai-con-duong-146553.html>, [truy cập ngày 20/6/2023].
24. 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.11-15.
25. Trần Văn Hùng (2019), “Tác động của Sáng kiến “Vành đai và Con đường” đối với không gian an ninh và phát triển của Việt Nam”, *Tạp chí Khoa học xã hội, nhân văn và giáo dục* (2), tr.36-44.
26. Dương Văn Huy (2016), “Con đường Tơ lụa trên biển” trong lịch sử và sự hội nhập của Đông Nam Á”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á* (10), tr.25-28.

27. Ngô Thu Hương (2019), *Các tác động an ninh của “Con đường Tơ lụa trên biển: Một góc nhìn từ châu Âu*, <http://nghiencuubiendong.vn/diem-sach-bao/7135-tac-dong-an-ninh-cua-con-duong-to-lua-tren-bien-goc-nhin-cua-tu-chau-au>, [truy cập ngày 11/4/2023].
28. <https://tapchitaichinh.vn/trung-quoc-pha-gia-dong-nhan-dan-te-va-phan-ung-cua-cac-thi-truong-tai-chinh.html>, [truy cập ngày 20/4/2024].
29. Trang Lê (2019), *The Asean Post: Dự án Vành đai Con đường tác động tiêu cực đến môi trường tại Đông Nam Á*, <https://nhipcaudautu.vn/phong-cach-song/the-asean-post-du-an-vanh-dai-con-duong-tac-dong-tieu-cuc-den-moi-truong-tai-dong-nam-a-3332102/>, [truy cập 30/6/2023].
30. Nguyễn Đình Liêm (2015), “Con đường tơ lụa qua Đông Nam Á và Nam Á so sánh cục diện khu vực thông qua hệ thống cảng biển do Trung quốc đầu tư”, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc* (11), tr.31-35.
31. Minh Linh (2017), *Tầm nhìn về hợp tác trên biển trong Sáng kiến Vành đai và Con đường*, <http://nghiencuubiendong.vn/nghien-cuu-trung-quoc/6595-tam-nhin-hop-tac-tren-bien-trong-sang-kien-vanh-dai-con-duong>, [truy cập ngày 15/2/2023].
32. Nguyễn Linh (2016), *Lý do một vành đai một con đường của Trung Quốc chắc chắn thất bại*, <http://soha.vn/ly-do-mot-vanh-dai-mot-con-duong-cua-trung-quoc-chac-chan-that-bai-20160810181415517.htm>, [truy cập ngày 27/10/2023].
33. Bình Minh (2023), *Thông tin mới nhất về dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng*, https://kienthuc.net.vn/xa-hoi/thong-tin-moi-nhat-ve-du-an-duong-sat-lao-cai-ha-noi-hai-phong-1916092.html#google_vignette, [truy cập 22/1/2024].
34. Song Minh (2022), *Đường sắt cao tốc Trung Quốc dài nhất thế giới tiếp tục dài mãi*, <https://laodong.vn/the-gioi/duong-sat-cao-toc-trung-quoc-dai-nhat-the-gioi-tiep-tuc-dai-mai-996885.ldo>, [truy cập ngày 16/5/2023].
35. Hoài Nam (2014), “Xây dựng chủ nghĩa xã hội đặc sắc Trung Quốc: Lý luận, thực tiễn và kinh nghiệm”, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc* (3), tr.41-43.
36. Hoài Nam (2017), *Tổng nợ đạt gần 29.000 tỷ USD, liệu Trung Quốc có thể 'đạp phanh' các khoản nợ?*, <https://vietnamfinance.vn/tong-no-dat-gan-29000-ty-usd-lieu-trung-quoc-co-the-dap-phanh-cac-khoan-no-20170803081232754.htm>, [truy cập 30/10/2022].

37. Hoàng Khắc Nam (2017), *Lý thuyết quan hệ quốc tế*, NXB Thế giới, Hà Nội.
38. Nguyễn Thị Việt Nga (2016), “Đằng sau cái gọi là Một vành đai một con đường”, *Tạp chí Lý luận chính trị và truyền thông* (22), tr.55-58.
39. Nguyễn Tăng Nghị (2016), “Những thách thức trong quá trình triển khai vành đai kinh tế và “Con đường Tơ lụa trên biển” trong thế kỷ XXI của Trung Quốc”, *Tạp chí Nghiên cứu Ấn Độ và Châu Á* (1), tr.21-25.
40. Nghiên cứu Biển Đông (2014), *Con đường Tơ - Công cụ dẫn dắt Giác mộng Trung Hoa*, <http://nghiencuubiendong.vn/nghien-cuu-trung-quoc/4472-con-duong-to-lua-cong-cu-dan-dat-giac-mong-trung-hoa>, [truy cập ngày 15/11/2022].
41. Bảo Ngọc (2023), *Việt Nam là ‘cầu nối’ Trung Quốc với Đông Nam Á trong sáng kiến Vành đai và con đường*, <https://tuoitre.vn/viet-nam-cau-noi-trung-quoc-voi-dong-nam-a-trong-sang-kien-vanh-dai-con-duong-20230914120046518.htm>, [truy cập ngày 11/2/2024].
42. Đỗ Duy Ngọc (2020), Sáng kiến "Một vành đai, Một con đường", <https://www.trinhanmedia.com/2018/11/sang-kien-mot-vanh-ai-mot-con-uong.html>, [truy cập ngày 1/2/2023].
43. Đức Nhân (2023), ‘Vành đai Con đường’ ra sao sau một thập niên?, <https://vietnamusadaily.com/2023/10/vanh-dai-con-duong-ra-sao-sau-mot-thap-nien/>, [truy cập ngày 10/1/2024].
44. Hoàng Thị Tuấn Oanh, Nguyễn Quỳnh Trang (2021), *Quan hệ ASEAN - Trung Quốc: Ba mươi năm nhìn lại và hướng tới*, https://tapchiconsan.org.vn/tin-binh-luan/-/asset_publisher/DLIYi5AJyFzY/content/quan-he-asean-trung-quoc-ba-muoi-nam-nhin-lai-va-huong-toi, [truy cập ngày 23/9/2023].
45. Uyên Phương (2023), *Indonesia khai trương đường sắt cao tốc công nghệ Trung Quốc*, <https://tuoitre.vn/indonesia-khai-truong-duong-sat-cao-toc-cong-nghe-trung-quoc-20231001124735054.htm#:~:text=Tuyến%20đường%20sắt%20cao%20tốc,từ%20ngày%20mai%20%2D10.&text=Tuyến%20đường%20sắt%20Jakarta%20%2D%20Bandung,thủ%20phủ%20tỉnh%20Tây%20Java>, [truy cập ngày 16/12/2023].

46. Trần Thọ Quang (2016), “Một số nhân tố bên trong tác động đến quá trình hoạch định chính sách đối ngoại của Trung Quốc hiện nay”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á* (4), tr.75-78.
47. Trần Ngọc Sơn (2015), “Chiến lược “Con đường Tơ lụa” mới của Trung Quốc”, *Tạp chí Khoa học xã hội Việt Nam* (10), tr.46-50.
48. Phạm Sỹ Thành (2018), *Sáng kiến Vành đai và con đường của Trung Quốc và hàm ý cho Việt Nam*, NXB Thế giới, Hà Nội.
49. Phạm Sỹ Thành (2019), *Sáng kiến “Vành đai và con đường” - Lựa chọn nào của Đông Nam Á*, NXB Thế giới, Hà Nội.
50. Nguyễn Việt Thảo (2015), “Sáng kiến hợp tác “Một vành đai, một con đường” và tác động đối với kinh tế, chính trị thế giới”, *Tạp chí Lý luận Chính trị* (6), tr.26-29.
51. Trần Đức Thắng, Mai Thị Kiều Phương (2022), “Những nhân tố tác động đến sự ra đời Sáng kiến “vành đai và con đường” của Trung Quốc”, *Tạp chí Khoa học Xã hội, Nhân văn và Giáo dục* (1), 169-178.
52. Kim Thoa (2022), *Lợi hại của ngõ ra cho một quốc gia nội lục*, <https://cuoituan.tuoiitre.vn/loi-hai-cua-ngo-ra-cho-mot-quoc-gia-noi-luc-1623705.htm>, [truy cập ngày 16/12/2022].
53. Thông tấn xã Việt Nam (2016), *Trung Quốc và ASEAN đẩy mạnh hợp tác kinh tế*, Tin kinh tế tham khảo ngày 23/7/2016.
54. Thông tấn xã Việt Nam (2023), *Khánh thành tuyến đường sắt cao tốc Lào - Trung*, <https://bnews.vn/khanh-thanh-tuyen-duong-sat-cao-toc-lao-trung/223474.html>, [truy cập ngày 16/10/2023].
55. Thủy Thu (2017), *Vành đai và con đường của Trung Quốc: Miếng bánh của Trung Quốc đâu có ngon thì Kenya vẫn đang mắc nghẹn*, <http://soha.vn/vanh-dai-va-con-duong-mieng-banh-cua-trung-quoc-dau-co-ngon-thi-kenya-van-dang-mac-nghen-2018081820285467.htm>, [truy cập ngày 2/7/2023].
56. Nguyễn Tiên (2021), *Đường sắt cao tốc Lào - Trung có lãi sau 23 năm*, <https://vnexpress.net/duong-sat-cao-toc-lao-trung-co-lai-sau-23-nam-4409225.html>, [truy cập ngày 3/2/2023].

57. Nguyễn Thành Trung, Nguyễn Hồng Tân (2022), “The health Silk Road: China’s vaccine diplomacy in Southeast Asia”, *Tạp chí Phát triển Khoa học và Công nghệ - Khoa học Xã hội và Nhân văn*, 6(3), tr.1658-1670.
58. Nguyễn Thành Trung (2023), *10 năm BRI: Một mạng lưới đã hình thành ở Đông Nam Á*, <https://cuoituan.tuoitre.vn/10-nam-bri-mot-mang-luoi-da-hinh-thanh-o-dong-nam-a-20231013093618381.htm>, [truy cập ngày 22/1/2024].
59. Nguyễn Vũ Tùng (2017), “Con đường Tơ lụa trên biển” cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và đối sách của Việt Nam - Nội dung và ý đồ chiến lược của “Con đường Tơ lụa trên biển” cho thế kỷ XXI của Trung Quốc, NXB Chính trị quốc gia Hà Nội.
60. Trí Văn (2023), *Chính sách của Trung Quốc và “núi nợ” của Sri Lanka*, <https://baocantho.com.vn/chinh-sach-cua-trung-quoc-va-nui-no-cua-sri-lanka-a149100.html>, [truy cập ngày 18/2/2024].
61. Vtv (2022), *Campuchia đưa vào sử dụng đường cao tốc đầu tiên*, <https://vtv.vn/the-gioi/campuchia-dua-va-o-su-dung-duong-cao-toc-dau-tien-2022100416555497.htm>, [truy cập ngày 22/5/2022].
62. Trương Minh Huy Vũ (2015), *Chủ nghĩa hiện thực (Realism)*, <https://nghiencuuquocte.org/2015/02/18/chu-nghia-hien-thuc/>, [truy cập ngày 15/2/2023].
63. Trương Minh Huy Vũ (2017), *Ba cách tiếp cận và một góc nhìn*, Hội thảo về Nghiên cứu Kinh tế và Chiến lược Trung Quốc tại đại học quốc gia Hà Nội.

Tiếng Anh

64. Alexander Smolczyk (2015), *One Port, Two Worlds: China Seeks Dominance in Athens Harbor*, Spiegel Online International.
65. Alice Shen (2024), *PBoC signs currency settlement agreement with Laos*, <https://www.centralbanking.com/foreign-exchange/4650651/pboc-signs-currency-settlement-agreement-with-laos>.
66. Amin, S. (1974), *Accumulation on a World Scale: A Critique of the Theory of Underdevelopment*. New York: Monthly Review Press.

67. Andrew Leung (2016), *Huge potential gains of China's 'One Belt, One Road' are worth the risks*, vSow/A Morning Post.
68. Anh D Chan, Duc B Duong and Hanh T Le (2021), *The role of public debt in the economic development of Viet nam in the next decade*, Boston Conference Series.
69. Aries Jones, Melissa Epifano (2024), *The 10 Top Ports in the World*, <https://www.thomasnet.com/insights/5-largest-ports-in-the-world/>, [truy cập ngày 27/2/2024].
70. Asia Times (2023), *US Indo-Pacific Strategy geared for great power competition*, <https://asiatimes.com/2022/02/us-indo-pacific-strategy-geared-for-great-power-competition/>, [truy cập ngày 10/12/2023].
71. Asian Development Bank (2012), *Key Indicators for Asia and the Pacific 2012*, <https://www.adb.org/publications/key-indicators-asia-and-pacific-2012>, [truy cập ngày 10/5/2023].
72. Asian Development Bank (2017), *Meeting Asia's Infrastructure needs, Special report, Printed in the Philippines*, <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>, [truy cập ngày 10/2/2023].
73. Balsillie School of International Affairs (2018), *Cracks in the Liberal International Order*, <https://beltandroad.hktdc.com/en/insights/cracks-liberal-international-order>, [truy cập ngày 20/5/2023].
74. Baran, P. A. (1957), *The Political Economy of Growth*. New York: Monthly Review Press.
75. Baviera, Ailen S.P. (2016), "OBOR and the Phillipines under Duterte", *ASEAN FocusFocus*, ISEAS", Issue 4/2016, June-July..
76. Belt and Road Portal, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn>, [truy cập ngày 10/8/2023].
77. Benjamin Herscovitch (2015), China's Belt and Road initiative likely to bypass Australia, *The Interpreter*.
78. BNN Breaking (2023), *Philippines to pull out of China's Belt and Road initiative*, <https://www.bnnbreaking.com/news/asia/philippines-to-pull-out-of-chinas-belt-and-road-initiative-62243606>, [truy cập ngày 10/5/2024].

79. Bridge Consulting (2022), *China COVID-19 Vaccine Tracker*, https://bridgebeijing.com/our-publications/our-publications-1/china-covid-19-vaccine-tracker/#Weekly_Tracker_Highlights, [truy cập ngày 20/2/2023].
80. Carnegie Endowment for International Peace (2023), *How has China's Belt and Road Initiative impacted Southeast Asian countries?* <https://carnegieendowment.org/2023/12/05/how-has-china-s-belt-and-road-initiative-impacted-southeast-asian-countries-pub-91170>, [truy cập ngày 10/12/2023].
81. CGTN (2023), *China-Laos Railway: Win-win China-ASEAN green development under BRI*, <https://news.cgtn.com/news/2023-07-06/China-Laos-Railway-Win-win-China-ASEAN-green-development-under-BRI-11dlabnLPj2/index.html>, [truy cập ngày 7/12/2023].
82. Council on Foreign Relations (2023), *China's Digital Silk Road Initiative*, from <https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/>, [truy cập ngày 10/8/2023].
83. CSIS (2023), *Sustaining the U.S.-Philippines-Japan Triad. Center for Strategic and International Studies*, from <https://www.csis.org/analysis/sustaining-us-philippines-japan-triad>, retrieved May 21, [truy cập ngày 10/12/2023].
84. Customsnews (2023), *“China is Vietnam's first trading partner with a trade turnover of 100 billion in 2023”*, <https://english.haiquanonline.com.vn/china-is-vietnams-first-trading-partner-with-a-trade-turnover-of-100-billion-in-2023-27478.html>, [truy cập ngày 10/11/2023].
85. Cheng, J. Y. S. (2014). *Xi Jinping's "Major Country Diplomacy": The Impacts of China's Growing Capacity*. *Journal of Contemporary China*, 23(89), 6-24.
86. China - ASEAN Information Harbor (2021), *The Digital Silk Road from Guaxing to Southeast Asia*, <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/indonesien/18185.pdf>, [truy cập ngày 30/2/2023].
87. China Arts and Entertainment Group (2022), *Silk Road international league of theatres*, <http://en.caeg.cn/caeg/ycyx/201802/7cc81fbaad884c0bb0b66bd25209b228.shtml>, [truy cập ngày 15/8/2023].

88. China Shanghai International Arts Festival (2022), *About The Network of Silk Road Arts Festival*, China Shanghai International Arts Festival, [truy cập ngày 18/5/2023].
89. China-Britain Business Council (2015), *One belt One Road - New Opportunities in China and beyond*, December.
90. Chinadaily (2022), *RMB usage in ASEAN countries continues to grow*, <https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/19/WS6327d641a310fd2b29e786b1.html>, [truy cập ngày 15/5/2023].
91. Chinese Academy of Sciences (2023), *Technology Innovation Yields Fruitful Results Under Belt and Road Cooperation*, https://english.cas.cn/newsroom/cas_media/202311/t20231107_590205.shtml, [truy cập ngày 20/12/2023].
92. Chis Leung (2018), *Belt and Road tactics for Southeast Asia*, DBS research centre.
93. Christina Lin (2015), “The New Silk Road China’s Energy Strategy in the Greater Middle East”, *Policy Focus*, (109).
94. Christoph Nedopil Wang (2023), *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1*, <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023-h1/>, [truy cập ngày 10/11/2023].
95. Dai Mochinaga (2021), *The Digital Silk Road and China’s Technology Influence in Southeast Asia*, Council on Foreign Relation
96. David Dollar (2015), *China's rise as a regional and global power: The AIIB and the “one belt, one road*, <http://vwww.brookings.edu/research/papers/2015/07/china-regional-global-power-dollar>, [truy cập ngày 20/7/2023].
97. David Shambaugh (2015), *China's soft power push*, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-06-16/chinas-soft-power-push>, [truy cập ngày 16/5/2023].
98. Deepak (2014), *One Belt One Road: China at the Centre of the Global Geopolitics and Geo-economics?*, South Asia Analysis Group.

99. Desarnaud, Gabrielle, and John Seaman (2017), *BRI and Energy China's Envolving Internationalization Strategy*, in the Three Yeas of China's New Silk Roads- From Words to (Re)action.
100. DigMaradin. (2023), *Confucius Institutes Around the World - 2023*, <https://www.digmandarin.com/confucius-institutes-around-the-world.html>, [truy cập ngày 20/1/2024].
101. DW (2023), *Philippines withdraws from China's Belt and Road Initiative*. <https://www.dw.com/en/philippines-withdraws-from-chinas-belt-and-road-initiative/a-62243606>, [truy cập ngày 8/1/2024].
102. East Asia Forum (2021), *Great power competition and small state leverage in the Indo-Pacific*, <https://www.eurasiareview.com/17092021-great-power-competition-and-small-state-leverage-in-the-indo-pacific-analysis/>, [truy cập ngày 9/11/2023].
103. Ekman, Alice (2017), *China's New Silk Road: A Flexible Implementation Process*, in *The Years of Chinas New Roads - From Words to (Re) action?* IFRI, February. [[truy cập ngày 10/3/2024].
104. Emilia Romagna Teatro Fondazione (2022), *Silk Road International League of Theatres*, <https://emiliaromagnateatro.com/en/silk-road-international-league-of-theatres/>, [truy cập ngày 10/2/2024].
105. Fajar Hidayat. (2023), *Balancing ASEAN's Internal and External Economic Integration*, <https://thediplomat.com/2023/02/balancing-aseans-internal-and-external-economic-integration/>, [truy cập ngày 25/11/2023].
106. Fardah Assegaf (2022), “*Manado-Bitung toll road to create new point of economic growth: Jokowi*”, <https://en.antaranews.com/news/217197/manado-bitung-toll-road-to-create-new-point-of-economic-growth-jokowi>, [truy cập ngày 10/5/2023].
107. Frank, A. G. (1967). *Capitalism and Underdevelopment in Latin America*. New York: Monthly Review Press.
108. Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative (2015), http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm, [truy cập ngày 10/5/2023].

109. Global Times (2023). *Silk Road International League of Theatres unites global performing artists*. Global Times, from <https://www.globaltimes.cn/page/202309/1298128.shtml>, [truy cập ngày 12/1/2024].
110. Green Findland & Development Center (2023), *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>, [truy cập ngày 31/1/2024].
111. Green Findland & Development Center (2023), *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>, [truy cập ngày 20/12/2023].
112. GTN. (2023), *China-ASEAN ties set example for wider economic cooperation*. CGTN. <https://news.cgtn.com/news/2023-11-22/China-ASEAN-ties-set-example-for-wider-economic-cooperation-1oW4OqxCvuw/index.html>, [truy cập ngày 28/10/2023].
113. Heinrich Böll Foundation (2023), *Rethinking ACMES Regionalism in Southeast Asia.*, <https://th.boell.org/en/2023/05/27/rethinking-acmecs-regionalism-southeast-asia>, [truy cập ngày 15/8/2023].
114. Hillman, J. E, (2018), *China's Belt and Road Initiative: Five Years Later*, <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later>, [truy cập ngày 22/5/2023].
115. Hindustan Times (2023), *Belt and Road Initiative (BRI): Challenges and future prospects*, <https://www.hindustantimes.com/ht-insight/economy/belt-and-road-initiative-bri-challenges-and-future-prospects-101682752056708.html>, [truy cập ngày 10/5/2024].
116. Ho, S. Y. (2022), *The impacts of the Belt and Road Initiative in Southeast Asia: the cases of Laos, Myanmar and Cambodia* (Bachelor's thesis). Department of International and Diplomatic Studies (FMV)
117. Hong Yu (2017), “China’s Belt and Road Initiative and its implications for Southeast Asia”, *Asia policy*.
118. HSBC Malaysia (2019), *HSBC tables recommendations for sustainable infrastructure development in Southeast Asia at ASEAN Finance Ministers’ summit*, <https://www.business.hsbc.com.my/en-gb/insights/raising-finance/hsbc-sustainable-infrastructure-development-asean>, [truy cập ngày 30/5/2023].

119. ICOMOS (2022), The cultural heritages of water in tropical and subtropical Eastern and South-Eastern Asia, [https://openarchive.icomos.org/id/eprint/2571/1/ICOMOS%20Thematic%20Study%20-%20Cultural%20Heritages%20of%20water%20\(eastern%20south%20eastern%20Asia\)%20-%20Final%20version.pdf](https://openarchive.icomos.org/id/eprint/2571/1/ICOMOS%20Thematic%20Study%20-%20Cultural%20Heritages%20of%20water%20(eastern%20south%20eastern%20Asia)%20-%20Final%20version.pdf), [truy cập ngày 10/5/2023].
120. Indonesia Investment (2023), New Priok Port in Jakarta Priok.
121. International Alliance of Museums of the Silk Road (2023), *International Tourism Alliance of Silk Road Cities Established in Jingdezhen, China*, https://www.musesilkroad.com/en/news/news/202309/t20230908_265346.html, [truy cập ngày 22/12/2023].
122. International Alliance of Museums of the Silk Road. (2023), *6th IAMS Executive Council Meeting Convenes*, https://www.musesilkroad.com/en/news/news/202311/t20231116_265462.html, [truy cập ngày 30/10/2023].
123. International Alliance of Silk Road Art Museums (2023), *Members* <https://www.musesilkroad.com/en/members/en/>, [truy cập ngày 18/10/2023].
124. International Institute for Strategic Studies, IISS China Connects, <https://chinaconnects.iiss.org>, [truy cập ngày 27/12/2023].
125. International Military Fund, <https://www.imf.org>, [truy cập ngày 10/12/2023].
126. International Monetary Fund (2023), World Economic Outlook Update, July 2023: Near-Term Resilience, Persistent Challenges, [truy cập ngày 28/11/2023].
127. ISEAS-Yusof Ishak Institute (2022), *Assessing the Belt and Road Initiative in Southeast Asia amid the COVID-19 Pandemic (2021-2022)*, https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2022/05/ISEAS_Perspective_2022_57.pdf, [truy cập ngày 30/5/2023].
128. ISEAS-Yusof Ishak Institute (2022). *The State of Southeast Asia: 2022 Survey Report*, <https://www.iseas.edu.sg/centres/asean-studies-centre/state-of-southeast-asia-survey/the-state-of-southeast-asia-2022-survey-report/>, [truy cập ngày 25/7/2023].

129. James Kynge (2017), *Chris Campell, Amy Kazmin and Farhan Bokhan*, How China rules the waves, Financial Times, January
130. Jamil Anderlini, Henny Sender and Farhan Bokhari (2018), *Pakistan rethinks its role in Xi's Belt and Road plan*, Financial Times.
131. Jeremy Gaines (2023), *Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective*, <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>, [truy cập ngày 29/8/2023].
132. Jill Steans, Lloyd Pettiford (2013), *Gender and International Relations*, Polity Press.
133. John Wong (2015), "China's "One belt, one road" initiative: Economic Diplomacy with Chinese characteristics, *Silk Road Forum*, 2015,8-1
134. Johnson, C.K. (2016), *President Xi Jinping's Belt and Road Initiative: A Practical Assessment Chinese Communist Party's Roadmap for China's Global Resurgence*, CSIS Report, March
135. Kant, I. (1795). *Perpetual Peace: A Philosophical Sketch*.
136. Katzenstein, P. J. (1996), *The Culture of National Security: Norms and Identity in World Politics*, Columbia University Press
137. Kerry Brown - He Jingjing (2016), *Making Sense of China's 'One Belt, One Road': Understanding Chinese Views*, China Briefing.
138. Kratochwil, F. (1989), *Rules, Norms, and Decisions: On the Conditions of Practical and Legal Reasoning in International Relations and Domestic Affairs*, Cambridge University Press.
139. Le Hong Hiep (2018), "The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects", *YUSOF ISHAK Institute*, (18)
140. Lee Beul-chan (2023), *10 Years of China's Belt and Road Initiative Leads to 23 Nations Facing Bankruptcy*, <https://www.chosun.com/english/2023/09/06/ELEZEANXHBDMRL4YIKJ2OP7WEA/#:~:text=C hina%27s%20Foreign%20Minister%20Wang%20Yi,Initiative%20to%20 its%20own%20interests>, [truy cập ngày 28/10/2023].

141. Lee Dong Gyu (2021), *The Belt and Road Initiative after COVID: The Rise of Health and Digital Silk Roads*, <https://en.asaninst.org/contents/the-belt-and-road-initiative-after-covid-the-rise-of-health-and-digital-silk-roads/>, [truy cập ngày 10/7/2023].
142. Lê Hồng Hiệp, 2018, “The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects” *YUSOF ISHAK Institute*
143. Li, X., & Zhao, J. (2023), *BRI fuels infrastructure build-up, propelling trans-border shipment at Malaysia's Kuantan*, <https://www.globaltimes.cn/page/202308/1296897.shtml>, [truy cập ngày 10/12/2023].
144. Lim- Tai Wei (2017), *China's Belt and Road Initiative*, Science Publisher.
145. Lowy Institute (2022), *Mind the gap: Ambition versus delivery in China's BRI megaprojects in Southeast Asia*, <https://interactives.lowyinstitute.org>, [truy cập ngày 20/5/2023].
146. Mahbubani (2022), *Asia's third way: How ASEAN survives and thrives amid great power competition*, <https://mahbubani.net/asias-third-way-how-asean-survives-and-thrives-amid-great-power-competition-foreign-affairs/>, [truy cập ngày 29/7/2023].
147. Malaysia Rail Link (2022), *East Coast Rail Link (ECRL)*, <https://www.railway-technology.com/projects/east-coast-rail-link-ecrl-project/>, [truy cập ngày 30/8/2023].
148. May Kunmakara (2024), *Cambodia looks to join China's CIPS payment system*, <https://www.phnompenhpost.com/business/cambodia-looks-join-chinas-cips-payment-system>, [truy cập ngày 11/4/2024].
149. Maybank Singapore (2023), *The future of the Belt & Road Initiative in ASEAN*, https://www.maybank2u.com.sg/en/im_savvy/Perspectives/belt-and-road-initiatve.html, [truy cập ngày 16/5/2024].
150. Maybank2u (2023), *The future of the Belt & Road Initiative in ASEAN*, <https://www.maybank2u.com.sg/en/imsavvy/Perspectives/belt-and-road-initiatve.html>, [truy cập ngày 20/10/2023].

151. Mearsheimer, J. J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: W.W. Norton & Company.
152. Meia Nouwen (2023), *China's Belt and Road Initiative a decade on*, <https://www.iiss.org/en/publications/strategic-dossiers/asia-pacific-regional-security-assessment-2023/aprsa-chapter-4/>, [truy cập ngày 22/5/2023].
153. Michael C (2022), *The Laos-China Railway*, <https://redworldreview.org/2022/11/the-laos-china-railway/>, [truy cập ngày 10/5/2023].
154. Ministry of Foreign Affairs (2013), *President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries*, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xipfwzysiesgithshzzfh_6656861076334.shtml, [truy cập ngày 11/5/2023].
155. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2015), *China's Initiation of the Belt and Road Initiative*. Retrieved from https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml, [truy cập ngày 19/8/2023].
156. Mohd Haniff Jedin và Meng Di Zhang (2021), “China’s Belt and Road Initiative with ASEAN Countries: Examining the Trade Cooperation and Impact of Coronavirus”, *International Journal on Belt and Road Initiative China and the World Ancient and Modern Silk Road*, Vol. 04, No. 04)
157. Moravcsik, A. (1999). *The Choice for Europe: Social Purpose and State Power from Messina to Maastricht*. Cornell University Press.
158. Morgenthau, H. J. (1948). *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace*. New York: Alfred A. Knopf.
159. Murray Hiebert (2020)“China’s Belt and Road Finds Southeast Asia a Tough Slog” tác giả Murray Hiebert, *ISEAS YUSOF ISHAK Institute*, (95)
160. Murray Hiebert (2021), *Under Beijing's Shadow (2022), Southeast Asia's China Challenge*, publisher Center for Strategic & International Studies, America.

161. Nadesge Rolland (2015), “China’s New Silk Road”, *The National Bureau of ASEAN Research*.
162. National Bureau of Statistics of China (2022), *China contributes over 30% to world economic growth in 2013-2021*. Government of China. https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202209/19/content_WS6327a6dfc6d0a757729e02c0.html, [truy cập ngày 25/5/2023].
163. Nehginpao Kipgen and Megha Gupta (2020). *China’s BRI strategy and Laos: The Statesman contributors*. The Straits Times, JUN 10, 2020. URL: <https://www.straitstimes.com/asia/chinas-bri-strategy-and-laos-the-statesman-contributors>, [truy cập ngày 10/9/2023].
164. Ngeow Chow-Bing (2020), *COVID-19, Belt and Road Initiative and the Health Silk Road*, <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/indonesien/16537.pdf>, [truy cập ngày 27/5/2023].
165. Patrick Mulyungi (2024), *Techo Takhmao International Airport, the next largest airport in Cambodia, taking shape*, <https://constructionreviewonline.com/construction-news/techo-takhmao-international-airport-the-next-largest-airport-in-cambodia-taking-shape/>, [truy cập ngày 11/6/2024].
166. Peter Cai (2017), “Understanding China’s Belt and Road Initiative”, *Lowy Institute for International Policy*.
167. Pippa Ebel (2023), *China’s Belt and Road Initiative: Ten years on*, <https://www.geostrategy.org.uk/research/chinas-belt-and-road-initiative-ten-years-on/>, [truy cập ngày 20/2/2024].
168. Plamen Tonchev (2020), *The Belt and Road After COVID-19*, <https://thediplomat.com/2020/04/the-belt-and-road-after-covid-19/>, [truy cập ngày 28/10/2023].
169. Prashanth Parameswaran (2023), *China’s Belt and Road Initiative in Southeast Asia: The next decade*, <https://thediplomat.com/2023/11/chinas-belt-and-road-initiative-in-southeast-asia-the-next-decade/>, [truy cập ngày 25/5/2024]

170. PSA International. (2019). *COSCO Shipping Ports Limited strengthens partnership in Singapore*. <https://www.globalpsa.com/cosco-shipping-ports-limited-strengthens-partnership-in-singapore/>, [truy cập ngày 28/5/2023].
171. Putnam, R. D. (1988). Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games. *International Organization*, 42(3), 427-460.
172. Reuters. (2023), *China FX reserves rise \$11 bln to \$3.128 trillion in December*, <https://www.reuters.com/markets/currencies/china-fx-reserves-rise-11-bln-3128-trillion-december-2023-01-07>, [truy cập ngày 20/2/2024].
173. Road Traffic Technology (2023), *Phnom Penh-Sihanoukville Expressway, Cambodia* <https://www.roadtraffic-technology.com/projects/phnom-penh-sihanoukville-expressway-cambodia/>, [truy cập ngày 15/12/2023].
174. Ron Corben (2016), *China Silk Road Initiative Seen as Game Changer, Voice of America*, tại trang <http://www.voanews.com/content/china-silk-road-game-changer/3336984.html>, [truy cập ngày 10/5/2023].
175. Ruby Osman (2023), *Bye Bye BRI? Why 3 New Initiatives Will Shape the Next 10 Years of China's Global Outreach*, <https://time.com/6319264/china-belt-and-road-ten-years/>, [truy cập ngày 19/12/2023].
176. Sang Chul Park (2021), The roles and strategies of ASEAN in the Belt and Road Initiative (BRI), *Núm. Especial 03 (Enero 2022)*, Bilbao, page 115-148
177. Schirm, S. A. (2009). Ideas and Interests in Global Financial Governance: Comparing German and US Preference Formation. *Cambridge Review of International Affairs*, 22(3), 501-521.
178. Schweller, R. L. (1994), Bandwagoning for Profit: Bringing the Revisionist State Back In, *International Security*, 19(1), 72-107
179. Seetao (2022), *China and 84 Belt and Road countries carry scientific technological cooperation*, <https://www.seetao.com/details/139323.html>, [truy cập ngày 15/3/2023].

180. Seetao (2023), *The benefits of the Digital Silk Road spread all over the world*, <https://www.seetao.com/details/202768.html>, [truy cập ngày 25/10/2023].
181. Sok Sereyrath (2024), *New International Airport in Siem Reap Officially Inaugurated*, <https://www.cpp.org.kh/en/details/362567>, [truy cập ngày 11/6/2023].
182. South China Morning Post (2022), *East Asia joins global military spending surge over China concerns*, <https://www.scmp.com/news/china/military/article/3259807/east-asia-joins-global-military-spending-surge-over-china-concerns-report>, [truy cập ngày 18/5/2023].
183. South China Morning Post (2024), *What's the state of China's US\$3 trillion forex reserves war chest, and where is it invested?* <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3251483/whats-state-chinas-us3-trillion-forex-reserves-war-chest-and-where-it-invested>, [truy cập ngày 10/6/2024].
184. Submarine Networks (2021), *AAE-1*, <https://www.submarinenetworks.com/en/systems/asia-europe-africa/aae-1>, [truy cập ngày 22/2/2023].
185. Submarine Networks (2022), *Cambodia*, <https://www.submarinenetworks.com/en/stations/asia/cambodia>, [truy cập ngày 10/5/2023].
186. Sufian Jusoh (2018), “The Impact of the BRI on Trade and Investment in ASEAN”, *ASEAN Research Institute*.
187. Team Finland Future Watch Report (1/2016), *One Belt One Road: Insights for Finland*.
188. The ASEAN Post Team (2018), *Challenges for the Belt and Road Initiative in Vietnam*, <https://theaseanpost.com/article/challenges-belt-and-road-initiative-vietnam>, [truy cập ngày 2/2/2023].
189. The Asset (2023), *AIIB backs Southeast Asia green transition fund*, <https://www.theasset.com/article-esg/48875/aiib-backs-southeast-asia-green-transition-fund>, [truy cập ngày 18/12/2023].
190. The Belt and Road Initiative after COVID (2022), *The Rise of Health and Digital Silk Roads*, The Asan Institute for Policy Studies.
191. The Diplomat (2021), *The Jakarta-Bandung High-Speed Railway: Indonesia's Lessons Learned*, <https://thediplomat.com>, [truy cập ngày 10/5/2023].

192. Trefis team (2017), *Sự sản xuất quá nhiều trong ngành công nghiệp thép ở Trung Quốc*, <https://www.forbes.com/sites/greatspeculations/2017/01/09/the-extent-of-overproduction-in-the-chinese-steel-industry/#2d5c31f9446e>, [tuy cập ngày 1/9/2022]
193. Vanxay Sayavong (2022), *Infrastructure Integration, Poverty, and Inequality in Developing Countries: A Case Study of BRI Transport in the Lao PDR*, East Asian Economic Review Vol.26 No.4
194. Vietnamnews (2018), “*Second Việt Nam trade promotion office opens in China*”, <https://vietnamnews.vn/economy/469268/second-viet-nam-trade-promotion-office-opens-in-china.html>, [truy cập ngày 17/2/2023].
195. Wallerstein, I. (1974), *The Modern World-System*. New York: Academic Press.
196. Walt, S. M (1987), *The Origins of Alliances*. Ithaca, Cornell University Press.
197. Waltz, K. N (1979), *Theory of International Politics*, Reading, MA: Addison-Wesley.
198. Wendt, A. (1999), *Social Theory of International Politics*. Cambridge University Press.
199. Wikipedia (2023), “*Manado-Bitung Toll Road*”, https://en.wikipedia.org/wiki/Manado-Bitung_Toll_Road, [truy cập ngày 13/12/2023].
200. Wilson Lee Flore (2023), Belt and Road promoting common development, truy cập tại https://www.chinadaily.com.cn/a/202303/20/WS6417a4f2_a31057c47ebb5532.html, [truy cập ngày 10/2/2024].
201. World Bank (2012), *East Asia and Pacific Economic Update, December 2012 - Remaining Resilient*,
202. World Rainforest Movement (2022), *Destructive investments in Laos and Cambodia*, <https://www.wrm.org.uy>, [truy cập ngày 10/5/2023].
203. WTO Center (2023), “*Asia - Pacific sees bright prospects for economic growth*”, <https://wtocenter.vn/chuyen-de/23150-asia-pacific-sees-bright-prospects-for-economic-growth>, [truy cập ngày 28/12/2023].
204. Xinhua (2023), *10 years on, BRI shares opportunities with world*, <https://english.news.cn/20230329/be17735bf6db43148c487d8024d16e70/c.html>

205. Xue Gong (2023), The Belt and Road Initiative Is Still China’s “Gala” but Without as Much Luster, <https://carnegieendowment.org/2023/03/03/belt-and-road-initiative-is-still-china-s-gala-but-without-as-much-luster-pub-89207>, [truy cập ngày 22/12/2023].
206. XunpengShi (2019), “Prospect of China's Energy Investment in Southeast Asia under the Belt and Road Initiative: A Sense of Ownership Perspective”, *Energy Strategy Reviews*.
207. Yasmine Masi (2023), *Singapore boosts financial connectivity with China*, <https://fst.net.au/asia-financial-services-news/singapore-boosts-financial-connectivity-with-china/>, [truy cập ngày 28/10/2023].
208. Zhang Jie (2017), “China’s Belt and Road and Its Neighboring Diplomacy” *China Social Science Publishing House*.
209. Zhao Minghao (2016), “How United State Should Respond to the “Road and Belt”, *China US Focus*.

Tiếng Trung

210. 2023 年 8 月 31 日外交部发言人汪文斌主持例行记者会, <https://www.mfa.gov.cn/>, [truy cập ngày 10/5/2023].
211. 突破 8000 亿！东盟保持我国第一大货物贸易伙伴, <https://www.imsilkroad.com/news/p/475336.html>, [truy cập ngày 25/5/2023].
212. 中国 — 东盟合作事实与数据：1991—2021, https://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw_673019/202201/t20220105_10479078.shtml, [truy cập ngày 16/12/2023].
213. 陈梦洁 (2023), 【粤开策略深度】中特估助力, “一带一路”迎来多重催化, https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202305091586396498_1.pdf?1683653205000.pdf, [truy cập ngày 20/8/2023].
214. “一带一路”倡议与全球能源互联 (Sáng kiến Vành đai con đường và kết nối năng lượng thế giới) của Lưu Cường và Cộng sự.

PHỤ LỤC

Phụ lục 1

Tầm nhìn và hành động Thúc đẩy cùng xây dựng Vành đai Kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI

Lời tựa

2000 năm trước, những người dân cần cù và dũng cảm trên hai lục địa Á - Âu đã tạo ra rất nhiều con đường giao lưu văn hóa, thương mại và con người xuyên suốt châu Á, châu Âu và châu Phi. Những con đường này về sau được người đời gọi là “con đường tơ lụa”. Sau hàng ngàn năm, tinh thần “hòa bình hợp tác, cởi mở khoan dung, học hỏi lẫn nhau, hợp tác cùng có lợi và cùng thắng” vẫn được truyền bá, thúc đẩy sự tiến bộ của văn minh nhân loại. Đây là một mắt xích quan trọng để thúc đẩy sự thịnh vượng và phát triển của các quốc gia có con đường này đi qua. Đây cũng là biểu tượng trong sự giao lưu hợp tác Đông - Tây, là di tích lịch sử và văn hóa của nhiều nước trên thế giới.

Bước vào thế kỷ XXI, chủ đề của thời đại mới chính là: hòa bình, phát triển, hợp tác cùng thắng. Đối mặt với sự phục hồi chậm chạp của nền kinh tế toàn cầu, sự phức tạp về tình hình quốc tế và khu vực, việc kế thừa và phát huy tinh thần của con đường tơ lụa là vô cùng quan trọng và có giá trị.

Trong tháng 9 và tháng 10 năm 2013, Chủ tịch nước Trung Quốc Tập Cận Bình trong chuyến thăm các nước Trung Á và Đông Nam Á đã có đề xuất quan trọng về xây dựng một "Vành đai kinh tế con đường tơ lụa trên bộ" và "Con đường tơ lụa trên biển trong thế kỷ XXI" (sau đây gọi tắt là "Một vành đai, Một con đường"), đây là một sáng kiến lớn thu hút được sự chú ý của cộng đồng quốc tế. Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường khi tham dự triển lãm Trung Quốc - ASEAN Expo 2013 cũng đã nhấn mạnh tới việc thúc đẩy con đường tơ lụa trên biển tại khu vực Đông Nam Á với mong muốn tạo một điểm tựa chiến lược để thúc đẩy sự phát triển của các vùng nội địa. Việc đẩy nhanh tốc độ xây dựng những con đường này cũng là thúc đẩy sự thịnh vượng kinh tế của các quốc gia cùng với sự hợp tác kinh tế khu vực, tăng cường trao đổi giữa các nền văn hóa và học hỏi lẫn

nhau, thúc đẩy hòa bình và phát triển trên thế giới. Đây là một sự nghiệp vĩ đại vì lợi ích của nhân dân trên toàn thế giới.

Việc xây dựng các con đường tơ lụa là một chương trình mang tính hệ thống, cần tuân thủ các nguyên tắc như cùng thảo luận, cùng xây dựng, cùng hưởng lợi ích, cần gắn với chiến lược phát triển của các quốc gia nằm trong hai con đường này. Để thúc đẩy thực hiện đề xuất có ý nghĩa quan trọng này, hãy để con đường tơ lụa cổ xưa mang một sức sống mới, giúp cho các quốc gia Châu Á, Châu Âu và Châu Phi liên kết với nhau chặt chẽ hơn, hợp tác cùng có lợi với nhau để bước vào một thời kỳ lịch sử mới. Chính vì vậy, Chính phủ Trung Quốc đã soạn thảo và ban hành văn bản: “Tầm nhìn và hành động thúc đẩy cùng xây dựng vành đai kinh tế con đường tơ lụa trên bộ và con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”.

1. Bối cảnh thời đại

Thế giới ngày nay đang trải qua những thay đổi phức tạp và sâu sắc, tác động của cuộc khủng hoảng tài chính tiền tệ thế giới vẫn còn tiếp diễn, sự phục hồi chậm chạp của nền kinh tế thế giới, sự phân hóa phát triển ngày càng gia tăng, tình hình thương mại và đầu tư quốc tế cũng như các quy tắc thương mại và đầu tư đa phương đang chứa đựng những sự thay đổi mạnh mẽ, những vấn đề về phát triển mà các quốc gia cần phải đối mặt vẫn còn nghiêm trọng.

Việc cùng nhau xây dựng “Một vành đai, Một con đường” cần thuận theo trào lưu chung và phù hợp với một thế giới đa cực, với sự toàn cầu hóa về kinh tế, đa dạng hóa về văn hóa và xã hội hóa về thông tin, cần tuân theo tinh thần hợp tác mở cửa trong khu vực, cần phải nỗ lực để bảo vệ các hệ thống thương mại toàn cầu và nền kinh tế thế giới theo mô hình mở cửa. Việc cùng xây dựng “Một vành đai, Một con đường” nhằm thúc đẩy các yếu tố kinh tế luân chuyển tự do (nhưng có trật tự), các nguồn lực được phân bổ hiệu quả và các thị trường hội nhập với nhau sâu rộng hơn. Việc xây dựng “Một vành đai, Một con đường” cũng thúc đẩy các nước nằm dọc hai con đường này thực hiện điều phối chính sách kinh tế, tiến hành hợp tác khu vực ở một phạm vi rộng lớn hơn, với mức độ sâu rộng hơn, để cùng nhau hình thành nên một khung khổ hợp tác kinh tế khu vực mang đặc điểm cởi mở, bao hàm, cân bằng và có lợi cho tất cả các bên. Cùng xây dựng “Một vành đai, Một con đường” phù hợp với lợi ích cơ bản của cộng đồng quốc tế, thể hiện việc theo đuổi

những lý tưởng chung và tốt đẹp của nhân loại, là sự chủ động tìm tòi về một mô hình hợp tác quốc tế và quản trị toàn cầu mới, đóng góp cho một thế giới phát triển hòa bình.

Việc cùng xây dựng “Một vành đai, Một con đường” hướng đến tạo sự kết nối giữa Châu Á, Châu Âu, Châu Phi và các vùng biển lân cận, xây dựng và củng cố mối quan hệ đối tác kết nối các nước nằm dọc hai con đường, xây dựng một mạng lưới kết nối toàn diện, nhiều tầng nấc và phức hợp, từ đó tạo ra sự phát triển đa dạng, tự chủ, cân bằng và bền vững của các quốc gia. Dự án kết nối “Một vành đai, Một con đường” sẽ thúc đẩy sự trao đổi và liên kết về chiến lược phát triển của quốc gia nằm dọc hai con đường, khai thác những tiềm năng trong thị trường khu vực, thúc đẩy đầu tư và tiêu dùng, tạo ra nhu cầu và công ăn việc làm, thúc đẩy giao lưu văn hóa và tìm hiểu văn minh lẫn nhau giữa các dân tộc. Người dân các nước sẽ gặp gỡ và quen biết, tin tưởng và tôn trọng lẫn nhau, cùng chia sẻ một cuộc sống hài hòa, thanh bình, ấm no, hạnh phúc.

Hiện nay, nền kinh tế Trung Quốc có sự gắn kết rất cao với các nền kinh tế thế giới. Trung Quốc sẽ luôn nhất quán trong việc kiên trì quốc sách cơ bản là mở cửa đối ngoại, hướng tới mở cửa toàn diện nền kinh tế, hội nhập ngày càng sâu rộng vào hệ thống kinh tế thế giới. Thúc đẩy xây dựng “Một vành đai, Một con đường” vừa là nhu cầu của Trung Quốc trong việc mở rộng và làm sâu sắc hơn hoạt động mở cửa đối ngoại của mình, vừa là nhu cầu tăng cường hợp tác cùng có lợi giữa Trung Quốc với các quốc gia Á - Âu - Phi và các quốc gia khác trên thế giới. Trung Quốc trong khả năng của mình sẵn sàng đảm nhận nhiều trách nhiệm và nghĩa vụ hơn, nhằm đóng góp lớn hơn cho sự phát triển và hòa bình của nhân loại.

2. Nguyên tắc cùng xây dựng

Tuân thủ các tôn chỉ và nguyên tắc của Hiến chương Liên Hợp Quốc. Tuân thủ 5 nguyên tắc chung sống hoà bình, bao gồm: tôn trọng chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của các quốc gia, không xâm phạm lẫn nhau, không can thiệp vào công việc nội bộ của nhau, cùng tồn tại hòa bình, bình đẳng và cùng có lợi.

Kiên trì mở cửa và hợp tác. Việc xác định quốc gia nào thuộc phạm vi “Một vành đai, Một con đường” dựa trên nhưng không giới hạn bởi phạm vi của con đường tơ lụa thời cổ đại, các nước, các tổ chức quốc tế và khu vực đều có thể tham gia, để những khu vực rộng lớn hơn được hưởng ích lợi từ việc xây dựng “Một vành đai, Một con đường”.

Kiên trì nguyên tắc hòa hợp và bao dung. Đề cao văn hóa khoan dung, tôn trọng sự lựa chọn con đường phát triển và mô hình của mỗi nước, tăng cường đối thoại giữa các nền văn hóa khác biệt, tìm kiếm điểm chung bảo toàn cái khác biệt, cùng tồn tại hòa bình, cùng mưu cầu phần vinh.

Kiên trì nguyên tắc vận hành của thị trường. Tuân theo quy luật thị trường và thông lệ quốc tế, phát huy đầy đủ vai trò mang tính quyết định của thị trường trong việc phân bổ nguồn lực và vai trò chủ thể của các loại hình doanh nghiệp, đồng thời phát huy một cách hiệu quả vai trò của chính phủ.

Kiên trì nguyên tắc cùng có lợi, cùng thắng. Tính tới lợi ích và mối quan tâm của tất cả các bên để tìm kiếm mối quan tâm chung và hợp tác tối đa, thể hiện trí tuệ và sự sáng tạo của các bên, mỗi nước phát huy thế mạnh của mình, tận dụng hết khả năng, nhằm phát huy đầy đủ nhất những ưu thế và tiềm năng của mỗi bên.

3. Các ý tưởng khung

“Một vành đai, Một con đường” là con đường thúc đẩy cùng phát triển, hợp tác cùng thắng để đạt được sự thịnh vượng chung, là con đường hòa bình hữu nghị nhằm tăng cường sự hiểu biết tin tưởng và giao lưu toàn diện trên nhiều lĩnh vực. Sáng kiến của chính phủ Trung Quốc tuân theo nguyên tắc về hợp tác hòa bình, khoan dung cởi mở, học hỏi lẫn nhau, cùng có lợi và cùng thắng, thúc đẩy toàn diện hợp tác thực tế, nhằm hình thành một cộng đồng có chung lợi ích, chung vận mệnh và chung trách nhiệm, đó là cộng đồng có sự tin tưởng lẫn nhau về chính trị, hội nhập về kinh tế, bao dung về văn hóa.

“Một vành đai, Một con đường” trải dài khắp châu Á, châu Âu và châu Phi, một đầu của nó là vòng tròn kinh tế Đông Á đầy năng động, đầu kia là vòng tròn kinh tế châu Âu phát triển, ở giữa hai đầu ấy là các nước giàu tiềm năng kinh tế. Trọng điểm của vành đai kinh tế con đường tơ lụa gồm 3 nhánh là khai thông lộ trình Trung Quốc qua Trung Á và Nga tới châu Âu (vùng Baltic); từ Trung Quốc qua Trung Á, Tây Á đến Vịnh Ba Tư, Địa Trung Hải; từ Trung Quốc đến Đông Nam Á, Nam Á và Ấn Độ Dương. Phương hướng trọng điểm của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI đi từ các cảng ven biển Trung Quốc qua Biển Đông đến các cảng ven biển Ấn Độ Dương, mở rộng sang châu Âu; một nhánh khác là từ các cảng ven biển của Trung Quốc đi qua Biển Đông tới Nam Thái Bình Dương.

Căn cứ theo đường hướng của “Một vành đai, Một con đường”, các bên sẽ cùng nhau hình thành nên các hành lang hợp tác kinh tế quốc tế như “Cầu nối Á - Âu”, hành lang kinh tế Trung Quốc - Nga - Mông Cổ, hành lang kinh tế Trung

Quốc - Trung Á - Tây Á, hành lang kinh tế Trung Quốc - bán đảo Nam Á v.v. Các hành lang kinh tế này được hình thành dựa vào các tuyến đường quốc tế lớn, với điểm tựa là các thành phố trung tâm nằm dọc tuyến đường, với nội dung hợp tác là các cụm liên kết ngành và kinh tế thương mại trọng điểm. Đối với Con đường tơ lụa trên biển lấy các cảng biển quan trọng làm tiếp điểm, cùng xây dựng mạng lưới giao thông vận tải đường biển thông suốt, an toàn và hiệu quả cao. Việc xây dựng hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan, và Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar có quan hệ rất mật thiết với việc hình thành “Một vành đai, Một con đường”, cần tiếp tục thúc đẩy hợp tác hơn nữa trong việc xây dựng hai hành lang kinh tế này, để đạt được nhiều tiến triển hơn nữa.

Xây dựng “Một vành đai, Một con đường” là tầm nhìn kinh tế lớn về mở cửa và hợp tác của các quốc gia nằm dọc hai tuyến đường, các nước cần cùng nhau cố gắng, cùng hành động với mục tiêu chung hướng tới cùng có lợi, và an ninh chung. Nỗ lực hoàn thiện hơn nữa cơ sở hạ tầng khu vực, hình thành cơ bản mạng lưới giao thông trên bộ, trên biển và hàng không an toàn và có hiệu quả cao, mức độ kết nối tăng lên tầm cao mới; mức độ thuận lợi hóa về thương mại và đầu tư cần được nâng cao hơn nữa, mạng lưới các khu thương mại tự do với tiêu chuẩn cao về cơ bản được hình thành, quan hệ kinh tế phải chặt chẽ hơn nữa, lòng tin chính trị sâu sắc hơn nữa; giao lưu văn hóa sâu rộng hơn nữa, các nền văn hóa khác nhau sẽ học hỏi lẫn nhau để đạt tới cùng thịnh vượng, nhân dân các nước ngày càng hiểu biết lẫn nhau, ứng xử hòa bình và hữu nghị.

4. Trọng điểm hợp tác

Các nước nằm dọc hai tuyến đường có nguồn tài nguyên khác nhau, tính bổ sung về kinh tế mạnh, tiềm năng và dư địa hợp tác còn rất lớn. Xây dựng “Một vành đai, Một con đường” có các nội dung chủ yếu là thông hiểu nhau về chính sách, liên thông kết nối cơ sở hạ tầng, thông suốt dòng chảy thương mại (thông thương), hội nhập tài chính, kết nối nhân tâm. Trọng điểm của việc xây dựng này là tăng cường hợp tác ở một số phương diện sau:

Thông chính sách. Tăng cường để các bên thấu hiểu chính sách của nhau là một trong những trọng điểm của việc xây dựng “Một vành đai, Một con đường”. Tăng cường hợp tác giữa chính phủ các nước, tích cực xây dựng một cơ chế trao đổi nhiều cấp liên chính phủ để các bên thông hiểu các chính sách lớn của nhau, gắn kết lợi ích của các bên ngày càng sâu hơn, thúc đẩy sự tin tưởng lẫn nhau về chính trị, đạt được một sự đồng thuận mới về hợp tác. Các nước nằm dọc hai con đường có

thể trao đổi và đối chiếu cùng nhau trong các vấn đề liên quan đến chiến lược và đối sách phát triển kinh tế, cùng nhau soạn thảo các quy hoạch và biện pháp nhằm thúc đẩy hợp tác khu vực, đàm phán để giải quyết các vấn đề gặp phải trong hợp tác, cùng nhau đưa ra các chính sách hỗ trợ cần thiết cho các hoạt động hợp tác thiết thực và các dự án quy mô lớn.

Liên thông (kết nối) cơ sở hạ tầng. Kết nối về cơ sở hạ tầng là một lĩnh vực ưu tiên khi xây dựng “Một vành đai, Một con đường”. Trên cơ sở tôn trọng chủ quyền và an ninh quốc gia, các nước liên quan cần tăng cường đối chiếu các quy hoạch cơ sở hạ tầng, cũng như hệ thống tiêu chuẩn công nghệ của mỗi bên, để cùng nhau thúc đẩy việc xây dựng các cơ sở hạ tầng then chốt quốc tế, dần dần hình thành một mạng lưới liên kết cơ sở hạ tầng giữa các tiểu vùng của châu Á, cũng như kết nối 3 châu lục Á - Âu - Phi. Tăng cường xây dựng và quản lý vận hành một hệ thống cơ sở hạ tầng thân thiện với môi trường, ít cacbon, trong khi xây dựng cần xem xét đầy đủ tác động của biến đổi khí hậu.

Nắm chắc các tuyến đường then chốt, các nút giao thông, các công trình trọng điểm về cơ sở hạ tầng giao thông; ưu tiên việc mở các tuyến đường còn thiếu, xóa bỏ các tuyến đường bị nghẽn ứ, hoàn thiện một cách đồng bộ các công trình an toàn giao thông cùng các phương tiện quản lý giao thông, nâng cao mức độ thông thoáng về đường xá. Xúc tiến thành lập một cơ chế điều phối thống nhất về vận chuyển toàn tuyến để thúc đẩy sự kết nối hữu cơ trong việc thông quan quốc tế, bốc dỡ vận chuyển và liên vận với nhiều hình thức, từ đó dần hình thành một hệ quy tắc giao thông tiêu chuẩn tương thích, thực hiện thuận lợi hóa vận tải quốc tế. Thúc đẩy việc xây dựng cơ sở hạ tầng tại cửa khẩu, khai thông các tuyến liên vận đường bộ và đường thủy, thúc đẩy việc hợp tác xây dựng cảng biển, tăng số tuyến hàng hải và số chuyên vận tải, tăng cường hợp tác thông tin hóa đối với hoạt động logistic trên biển. Phát triển mở rộng các diễn đàn và cơ chế hợp tác hàng không dân dụng, đẩy nhanh việc nâng cấp cơ sở hạ tầng ngành hàng không.

Tăng cường hợp tác liên thông về cơ sở hạ tầng năng lượng, cùng nhau bảo vệ an toàn cho các tuyến đường ống dẫn dầu và dẫn khí, thúc đẩy xây dựng mạng lưới điện và truyền tải điện xuyên quốc gia, tích cực triển khai hợp tác trong việc cải tạo và nâng cấp lưới điện khu vực.

Cùng nhau thúc đẩy xây dựng mạng thông tin chính dựa vào mạng cáp quang xuyên biên giới, nâng cao mức độ kết nối về thông tin quốc tế, khai thông “một con đường tơ lụa về thông tin”. Đẩy nhanh việc xây dựng các tuyến cáp quang xuyên

biên giới, quy hoạch xây dựng các dự án cáp quang biển giữa các châu lục, hoàn thiện các kênh thông tin trên không (qua vệ tinh), mở rộng việc trao đổi và hợp tác về thông tin.

Thông thương. Hợp tác về đầu tư và thương mại là một nội dung trọng tâm trong việc xây dựng “Một vành đai, Một con đường”. Cần dốc sức nghiên cứu để giải quyết vấn đề thuận lợi hóa đầu tư và thương mại, loại bỏ các rào cản đối với thương mại và đầu tư, xây dựng môi trường kinh doanh tốt trong khu vực và tại mỗi nước; các nước và khu vực nằm dọc theo hai con đường cần chủ động bàn bạc nhằm xây dựng khu thương mại tự do, kích hoạt và giải phóng các tiềm năng hợp tác, tạo ra một chiếc bánh hợp tác ngày càng to và hiệu quả hơn.

Các nước cần tăng cường phối hợp hải quan về trao đổi thông tin trong việc công nhận kiểm định của nhau, hỗ trợ trong việc chấp pháp, cũng như hợp tác song phương và đa phương trong các khâu như công tác kiểm tra, kiểm dịch, chứng nhận và công nhận, tiêu chuẩn đo lường, thông tin thống kê v.v. thúc đẩy “Hiệp định thuận lợi hóa thương mại” của tổ chức thương mại thế giới WTO có hiệu lực và được thực thi đầy đủ. Cải thiện điều kiện cơ sở thông quan tại các cửa khẩu, đẩy nhanh xây dựng chế độ “một cửa” tại các cửa khẩu vùng biên, giảm chi phí và nâng cao khả năng thông quan. Tăng cường an ninh của chuỗi cung ứng và tạo thuận lợi cho hợp tác, thúc đẩy điều phối trình tự của việc quản lý giám sát tại vùng biên, thúc đẩy việc kiểm tra xác minh điện tử về chứng nhận kiểm dịch, thực hiện cơ chế “Các nhà điều hành kinh tế được ủy quyền” (Authorized Economic Operation - AEO). Cần giảm các hàng rào phi thuế quan, cùng nâng cao mức độ minh bạch của việc áp dụng các rào cản kỹ thuật thương mại, tăng mức độ tự do hóa và thuận lợi hóa thương mại.

Mở rộng các lĩnh vực thương mại, tối ưu hóa cơ cấu thương mại, khai thác các điểm tăng trưởng mới về thương mại, thúc đẩy cân bằng thương mại. Đổi mới phương thức thương mại, phát triển thương mại điện tử xuyên biên giới và các hoạt động thương mại mới khác. Thiết lập và hoàn thiện hệ thống xúc tiến thương mại dịch vụ, củng cố và mở rộng thương mại truyền thống², gắng sức phát triển mạnh thương mại dịch vụ hiện đại. Kết hợp đầu tư và thương mại một cách nhuần nhuyễn, dựa vào đầu tư để dẫn dắt thương mại phát triển.

Đẩy nhanh quá trình tạo thuận lợi cho đầu tư, loại bỏ các rào cản đối với đầu tư. Tăng cường đàm phán các hiệp định bảo hộ đầu tư hay hiệp định tránh đánh thuế hai lần, nhằm bảo vệ các quyền và lợi ích hợp pháp của nhà đầu tư.

Mở rộng lĩnh vực đầu tư lẫn nhau giữa các quốc gia, triển khai hợp tác sâu hơn nữa trong các lĩnh vực như nông - lâm - ngư nghiệp và chăn nuôi, sản xuất và chế biến nông sản; tích cực thúc đẩy hợp tác trong các lĩnh vực như nuôi trồng thủy sản, đánh bắt xa bờ, chế biến cá, khử mặn, dược phẩm từ sinh vật biển, kỹ thuật hàng hải, bảo vệ môi trường và ngành du lịch biển. Tăng cường hợp tác trong việc thăm dò, khai thác các dạng năng lượng truyền thống như than, dầu và khí đốt, quặng kim loại; tích cực thúc đẩy hợp tác trong lĩnh vực năng lượng sạch và năng lượng có khả năng tái tạo như thủy điện, điện hạt nhân, năng lượng gió, và năng lượng mặt trời. Thúc đẩy hợp tác chế biến và chuyển đổi tại chỗ các nguồn tài nguyên năng lượng để hình thành chuỗi ngành năng lượng trọn vẹn từ các ngành thượng du đến hạ du. Tăng cường hợp tác về công nghệ xử lý tài nguyên năng lượng, thiết bị và dịch vụ công trình.

Thúc đẩy hợp tác trong các ngành mới nổi, thúc đẩy hợp tác sâu rộng hơn nữa giữa các nước nằm dọc hai con đường trong các ngành mới nổi như công nghệ thông tin, công nghệ sinh học, năng lượng mới, vật liệu mới dựa trên nguyên tắc lợi thế bổ sung, cùng có lợi, cùng thắng; thúc đẩy hình thành cơ chế hợp tác để đầu tư khởi nghiệp.

Tối ưu hóa sự phân bổ của chuỗi sản xuất, thúc đẩy sự phát triển hài hòa đồng bộ giữa các ngành thượng-hạ du với các ngành có liên quan; khuyến khích hoạt động nghiên cứu và phát triển, sản xuất và hệ thống tiếp thị; nâng cao năng lực đồng bộ và sức cạnh tranh tổng thể của các ngành trong khu vực. Tăng cường mức độ mở cửa của ngành dịch vụ mỗi nước, đẩy nhanh sự phát triển của ngành dịch vụ trong khu vực. Tìm tòi các mô hình đầu tư mới, khuyến khích cùng hợp tác xây dựng các khu hợp tác kinh tế và thương mại ở nước ngoài, các khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới; thúc đẩy sự phát triển các cụm liên kết ngành (industrial cluster). Cần chú trọng hơn nữa khái niệm văn minh sinh thái trong hoạt động thương mại và đầu tư, tăng cường hợp tác trong lĩnh vực môi trường sinh thái, đa dạng sinh học và ứng phó biến đổi khí hậu, cùng xây dựng Con đường tơ lụa xanh.

Trung Quốc hoan nghênh các doanh nghiệp nước ngoài đầu tư vào Trung Quốc. Khuyến khích các doanh nghiệp trong nước tham gia đầu tư vào lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng và công nghiệp cùng doanh nghiệp các nước nằm dọc theo “Một vành đai, Một con đường”. Thúc đẩy doanh nghiệp quản lý theo nguyên tắc của nước sở tại, tích cực giúp đỡ địa phương phát triển kinh tế, tạo thêm việc làm, cải

thiện cuộc sống của người dân, chủ động gánh vác các trách nhiệm xã hội, bảo vệ nghiêm ngặt sự đa dạng sinh học và môi trường của địa phương.

Liên kết về tài chính - tiền tệ. Liên kết về tài chính - tiền tệ là trụ cột quan trọng trong việc xây dựng “Một vành đai, Một con đường”. Đi sâu hợp tác tài chính tiền tệ, thúc đẩy hệ thống ổn định tiền tệ, hệ thống đầu tư và huy động vốn, và hệ thống tín dụng châu Á. Mở rộng phạm vi và quy mô của việc hoán đổi tiền tệ song phương cũng như kết toán thương mại đối với các quốc gia thuộc “Một vành đai, Một con đường”. Thúc đẩy sự mở cửa và sự phát triển của thị trường trái phiếu châu Á. Cùng nhau thúc đẩy hình thành Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB), Ngân hàng Khai thác Phát triển các nước BRICS; các nước liên quan sẽ cùng thảo luận về việc triển khai một định chế tài chính - tiền tệ của Tổ chức Hợp tác Thương Hải. Đẩy nhanh việc hình thành và vận hành của Quỹ con đường tơ lụa. Tăng cường sự hợp tác thiết thực giữa hệ thống ngân hàng của Trung Quốc với ASEAN, của Trung Quốc với các nước thuộc Tổ chức Hợp tác Thương Hải; triển khai hoạt động hợp tác đa phương thông qua các phương thức như tín dụng ngân hàng, huy động vốn cho dự án, bảo lãnh thương mại v.v. Ủng hộ các quốc gia thuộc “Một vành đai, Một con đường”, các doanh nghiệp có xếp hạng tín nhiệm cao và các tổ chức tài chính - tiền tệ phát hành trái phiếu đồng Nhân dân tệ (NDT) tại nước mình. Các doanh nghiệp và tổ chức tài chính - tiền tệ Trung Quốc đáp ứng đủ điều kiện có thể được phát hành trái phiếu mệnh giá đồng NDT và đồng ngoại tệ tại nước ngoài, khuyến khích các nước thuộc “Một vành đai, Một con đường” sử dụng các khoản vốn đã huy động được từ các nguồn này.

Tăng cường hợp tác quản lý tài chính, thúc đẩy việc ký các biên bản ghi nhớ song phương về hợp tác và quản lý giám sát, từng bước xây dựng cơ chế điều phối quản lý giám sát có hiệu quả cao trong khu vực. Cải thiện việc sắp xếp cơ chế xử lý khủng hoảng và ứng phó với rủi ro, xây dựng một hệ thống cảnh báo rủi ro tài chính tiền tệ trong khu vực, hình thành nên các cơ chế trao đổi và hợp tác nhằm xử lý rủi ro và khủng hoảng liên quốc gia. Tăng cường trao đổi và hợp tác giữa các bộ phận quản lý thu thập thông tin, các tổ chức xếp hạng tín dụng. Phát huy đầy đủ vai trò của Quỹ con đường tơ lụa và các quỹ đầu tư quốc gia; dẫn dắt, kêu gọi các quỹ đầu tư chứng khoán thương mại và nguồn vốn xã hội cùng tham gia vào xây dựng các dự án trọng điểm về “Một vành đai, Một con đường”.

Tạo sự kết nối giữa con người với con người. Sự kết nối giữa con người với nhau chính là nền tảng xã hội cho việc xây dựng “Một vành đai, Một con đường”. Kế thừa và tiếp tục phát huy tinh thần hợp tác hữu nghị của Con đường tơ lụa cổ đại, triển khai rộng rãi các hoạt động như giao lưu văn hóa, trao đổi học thuật, trao đổi cán bộ, hợp tác truyền thông, giao lưu giữa thanh niên và phụ nữ các nước, các hoạt động tình nguyện; nhằm đặt một nền tảng “lòng dân” vững chắc cho việc tăng cường hợp tác song phương và đa phương.

Mở rộng quy mô trao đổi học sinh - sinh viên, triển khai hợp tác mở trường học, Trung Quốc hàng năm sẽ cung cấp 10.000 học bổng chính phủ cho các nước thuộc “Một vành đai, Một con đường”. Các nước thuộc “Một vành đai, Một con đường” cùng nhau tổ chức các hoạt động như năm văn hóa, liên hoan nghệ thuật, tuần lễ phim và hội chợ sách; hợp tác sáng tác và phiên dịch các tác phẩm điện ảnh và phim truyền hình, cùng nhau xin công nhận các di sản văn hóa thế giới; cùng triển khai công tác bảo vệ các di sản văn hóa thế giới. Đi sâu trao đổi và hợp tác nguồn nhân lực chất lượng cao giữa các quốc gia thuộc “Một vành đai, Một con đường”.

Tăng cường hợp tác du lịch và mở rộng quy mô của ngành du lịch, cùng tổ chức các hoạt động như tuần lễ quảng bá hoặc tháng tuyên truyền về du lịch. Cùng xây dựng các tuyến và phát triển các sản phẩm du lịch quốc tế mang đặc sắc con đường tơ lụa, nâng cao mức độ thuận lợi trong việc xin visa du lịch đối với các quốc gia thuộc “Một vành đai, Một con đường”. Thúc đẩy hợp tác du lịch du thuyền trên con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI. Tích cực triển khai hoạt động giao lưu thể thao, ủng hộ các quốc gia thuộc “Một vành đai, Một con đường” đăng cai tổ chức các giải đấu thể thao quốc tế quan trọng.

Tăng cường hợp tác với các quốc gia thuộc “Một vành đai, Một con đường” trong việc trao đổi thông tin liên quan đến các bệnh truyền nhiễm, trao đổi về kỹ thuật phòng và trị bệnh, đào tạo nhân lực trong lĩnh vực chuyên môn; nâng cao khả năng hợp tác trong việc xử lý các vấn đề y tế cộng đồng mang tính đột xuất. Cung cấp viện trợ y tế và cứu trợ y tế khẩn cấp cho các quốc gia có liên quan; tiến hành hợp tác thiết thực trong lĩnh vực liên quan tới sức khỏe của bà mẹ và trẻ em, phục hồi chức năng cho người khuyết tật cũng như các bệnh truyền nhiễm khác như AIDS, lao và sốt rét, mở rộng hợp tác trong lĩnh vực y học cổ truyền.

Tăng cường hợp tác khoa học và công nghệ, có thể cùng nhau xây dựng: phòng thí nghiệm (trung tâm nghiên cứu) chung, trung tâm chuyển giao công nghệ

quốc tế, trung tâm hợp tác hàng hải, nhằm thúc đẩy trao đổi cán bộ khoa học kỹ thuật, hợp tác nghiên cứu các lĩnh vực khoa học và công nghệ quan trọng, cùng nâng cao năng lực đổi mới công nghệ.

Tích hợp các nguồn lực hiện có, chủ động tìm hiểu và thúc đẩy hợp tác thiết thực với các nước thuộc “Một vành đai, Một con đường” trong các lĩnh vực như việc làm của thanh niên, bồi dưỡng kỹ năng khởi nghiệp, phát triển kỹ năng nghề nghiệp, các dịch vụ quản lý an sinh xã hội, quản lý hành chính công v.v.

Phát huy đầy đủ vai trò cầu nối của các đảng phái chính trị và các hoạt động giao lưu, tăng cường sự giao lưu hữu nghị của các cơ quan lập pháp, các đảng phái chính và các tổ chức chính trị giữa các nước thuộc “Một vành đai, Một con đường”. Tiến hành hoạt động giao lưu và hợp tác giữa các thành phố, hoan nghênh các thành phố quan trọng của những nước thuộc “Một vành đai, Một con đường” kết nghĩa với nhau, nêu bật sự hợp tác thiết thực với trọng tâm là giao lưu về con người và văn hóa; từ đó hình thành nên những ví dụ sinh động hơn nữa về hình thức hợp tác. Hoan nghênh đội ngũ tư vấn chính sách (think-tank) của các nước thuộc “Một vành đai, Một con đường” tiến hành các nghiên cứu chung hoặc phối hợp xây dựng các diễn đàn.

Tăng cường sự trao đổi và hợp tác giữa các tổ chức phi chính phủ của các nước thuộc “Một vành đai, Một con đường”, chú trọng hướng tới các tầng lớp nhân dân; mở rộng các hoạt động từ thiện như chăm sóc y tế, xóa đói giảm nghèo, bảo vệ đa dạng sinh học và môi trường; qua đó thúc đẩy việc cải thiện điều kiện sống và sản xuất ở các vùng nghèo dọc theo tuyến đường con đường tơ lụa. Tăng cường trao đổi và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực truyền thông văn hóa; chủ động sử dụng các nền tảng tiện ích của mạng Internet, sử dụng các công cụ truyền thông mới để tạo ra một môi trường văn hóa và công luận hòa hợp và hữu nghị.

5. Cơ chế hợp tác

Hiện nay, quá trình hội nhập của nền kinh tế thế giới đang diễn ra với tốc độ ngày càng nhanh, hợp tác khu vực đang được đẩy mạnh. Các nước cần tích cực tận dụng các cơ chế hợp tác song phương và đa phương hiện có để thúc đẩy xây dựng “Một vành đai, Một con đường”, thúc đẩy sự hợp tác của khu vực phát triển ngày càng mạnh mẽ.

Tăng cường hợp tác song phương, triển khai thảo luận ở nhiều cấp, qua nhiều kênh; thúc đẩy sự phát triển toàn diện của các cặp quan hệ song phương. Thúc đẩy ký kết các biên bản ghi nhớ hợp tác hoặc các kế hoạch hợp tác, xây dựng một loạt

thí nghiệm hợp tác song phương, Xây dựng và hoàn thiện một cơ chế công tác chung song phương, cần thúc đẩy nghiên cứu các lộ trình hành động và phương án thực thi nhằm xây dựng “Một vành đai, Một con đường”. Phát huy đầy đủ vai trò của các cơ chế song phương hiện có như các Ủy ban liên hợp, các Ban chỉ đạo, các Ban điều phối, các Ủy ban chỉ đạo và Ủy ban quản lý nhằm thúc đẩy thực thi các dự án hợp tác.

Tăng cường vai trò của các cơ chế hợp tác đa phương, phát huy vai trò của các cơ chế hợp tác đa phương hiện có như “Tổ chức Hợp tác Thượng Hải (SCO)”, “Trung Quốc - ASEAN ‘10 + 1’”, “Diễn đàn hợp tác kinh tế châu Á - Thái Bình Dương (APEC)”, “Hội nghị Á - Âu (ASEM)”, “Diễn đàn Đối thoại Hợp tác Châu Á (ACD)”, “Hội nghị Xây dựng lòng tin tại Châu Á (CICA)”, “Diễn đàn hợp tác Trung Quốc - các nước Arap (GCC)”, “Đối thoại chiến lược Trung Quốc - Ủy ban hợp tác các quốc gia vùng Vịnh”, “Hợp tác Tiểu vùng Mekong mở rộng (GMS)”, “Hợp tác khu vực kinh tế Trung Á (CAREC)”, các nước có liên quan cần tăng cường trao đổi để ngày càng nhiều quốc gia và vùng lãnh thổ tham gia vào quá trình xây dựng “Một vành đai, Một con đường”.

Tiếp tục phát huy vai trò mang tính xây dựng của các diễn đàn hiện nay như các diễn đàn quốc tế cấp khu vực và cấp tiểu vùng giữa các nước thuộc “Một vành đai, Một con đường”, hội chợ triển lãm và “Diễn đàn Bắc Ngao Châu Á”, “Hội chợ Trung Quốc - ASEAN Expo”, “Hội chợ Á - Âu Trung Quốc”, “Diễn đàn kinh tế Á - Âu”, “Hội chợ quốc tế về đầu tư và thương mại Trung Quốc”, “Triển lãm Trung Quốc - Nam Á”, “Hội chợ Trung Quốc - Nam Á”, “Hội chợ Trung Quốc - Arap”, “Hội chợ quốc tế khu vực phía Tây Trung Quốc”, “Hội chợ Trung - Nga”. Ủng hộ các địa phương và người dân của những nước thuộc “Một vành đai, Một con đường” khai quật các di sản văn hóa lịch sử về “Một vành đai, Một con đường”; cùng tổ chức các hoạt động giao lưu văn hóa, đầu tư và thương mại; tổ chức thành công các hội chợ văn hóa quốc tế về con đường tơ lụa (Hội chợ Đôn Hoàng), các liên hoan phim và triển lãm sách báo quốc tế về con đường tơ lụa. Đề xuất xây dựng diễn đàn thượng đỉnh quốc tế về “Một vành đai, Một con đường”.

6. Tình hình mở cửa của các địa phương của Trung Quốc

Để thúc đẩy việc xây dựng “Một vành đai, Một con đường”, Trung Quốc sẽ phát huy đầy đủ lợi thế so sánh của các địa phương trong nước, thực hiện một chiến lược mở cửa chủ động hơn nữa, tăng cường sự hợp tác thúc đẩy lẫn nhau giữa miền

Đông - miền Tây và khu vực Trung tâm; qua đó nâng cao toàn diện mức độ mở cửa kinh tế của Trung Quốc.

Đối với khu vực Tây Bắc và Đông Bắc. Phát huy ưu thế về vị trí địa lý đặc biệt cũng như vai trò cửa ngõ thông sang phía Tây châu Á của Tân Cương; để đi sâu trao đổi và hợp tác giữa Trung Quốc với các nước Trung Á, Nam Á và Tây Á; từ đó hình thành nên một nút giao thông quan trọng, một trung tâm logistic thương mại và trung tâm văn hóa - khoa học - giáo dục của “vành đai kinh tế con đường tơ lụa”; qua đó xây dựng khu vực trung tâm (vùng lõi) của tuyến “một vành đai”. Phát huy lợi thế kinh tế và văn hóa của khu vực Thiểm Tây, Cam Túc và ưu thế nhân văn của Ninh Hạ, Thanh Hải; góp phần hình thành nên một trọng điểm mới tiến hành cải cách mở cửa theo mô hình giữa Tây An với nội địa; đẩy nhanh việc mở cửa phát triển của Lan Châu, Tây Ninh; thúc đẩy xây dựng khu thí điểm kinh tế theo mô hình mở giữa Thanh Hải và vùng nội địa; hình thành nên các tuyến đường thông sang các quốc gia Trung Á, Nam Á và Tây Á, hình thành các nút logistic thương mại và các cơ sở công nghiệp cũng như giao lưu văn hóa quan trọng. Phát huy lợi thế địa lý tiếp giáp với Nga của Nội Mông, hoàn thiện sự kết nối đường sắt giữa tỉnh Hắc Long Giang với các khu vực của Nga và mạng lưới đường sắt khu vực. Hợp tác liên vận đường bộ và đường thủy giữa Hắc Long Giang, Cát Lâm, Liêu Ninh với vùng viễn Đông của Nga; thúc đẩy việc xây dựng hành lang giao thông vận tải cao tốc Á - Âu nối liền Bắc Kinh và Moscow; xây dựng các cửa ngõ quan trọng mở cửa với phương Bắc.

Khu vực Tây Nam. Phát huy lợi thế độc đáo tiếp giáp trên bộ và trên biển giữa Quảng Tây và các nước ASEAN, đẩy nhanh tốc độ phát triển mở cửa của Khu vực kinh tế vịnh Bắc Bộ và vành đai kinh tế Châu Giang - Tây Giang; xây dựng các tuyến đường quốc tế thông với khu vực Đông Nam Á; hình thành các điểm chiến lược mới phục vụ cho sự phát triển và mở cửa của khu vực Tây Nam và Trung Nam Trung Quốc, tạo ra những cửa ngõ quan trọng cho sự tiếp nối của Trung Quốc với các quốc gia thuộc “Một vành đai, Một con đường”. Phát huy lợi thế về vị trí của Vân Nam, thúc đẩy xây dựng các tuyến giao thông vận tải quốc tế giữa Vân Nam với các quốc gia lân cận; hình thành nên các trọng điểm mới về hợp tác kinh tế của Tiềm vùng sông Mekong mở rộng; đưa Vân Nam trở thành trung tâm lan tỏa hướng sang Nam Á và Đông Nam Á. Thúc đẩy hợp tác thương mại, du lịch và văn hóa giữa Tây Tạng với các quốc gia láng giềng như Nepal.

Khu vực ven biển và Hong Kong, Macao, Đài Loan. Tận dụng ưu thế về mức độ mở cửa cao, thực lực kinh tế mạnh, tác động lan tỏa lớn của các khu vực kinh tế như đồng bằng sông Trường Giang, đồng bằng sông Chu Giang, bờ Tây Đài Loan, vịnh Bột Hải v.v. nhằm đẩy nhanh xây dựng Khu vực thí điểm tự do thương mại Thượng Hải; ủng hộ Phúc Kiến xây dựng khu trung tâm của “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”. Phát huy đầy đủ vai trò mở cửa hợp tác của các địa phương như Tiền Hải (Thâm Quyển), Nam Sa (Quảng Châu), Hoàn Cầm (Chu Hải) Bình Đàm (Phúc Kiến), nhằm tăng cường quan hệ hợp tác với Hong Kong, Macao, Đài Loan, hình thành nên khu vịnh lớn Quảng Đông - Hong Kong - Macao. Thúc đẩy việc xây dựng các khu phát triển kinh tế kinh tế biển kiểu mẫu Chiết Giang khu thí điểm kinh tế biển Phúc Kiến và khu kinh tế mới quần đảo Chu San. Tăng cường mức độ mở cửa và khai thác phát triển của tỉnh đảo du lịch quốc tế Hải Nam. Tăng cường xây dựng các thành phố cảng ven biển như Thượng Hải, Thiên Tân, Ninh Ba - Chu Sơn, Quảng Châu, Thâm Quyển, Trạm Giang, Sán Đầu, Thanh Đảo, Yên Đài, Đại Liên, Phúc Châu, Hạ Môn, Tuyên Châu, Hải Khẩu, Tam Á, nâng cao năng lực của các sân bay trung chuyển quốc tế như Thượng Hải, Quảng Châu. Dựa vào mở cửa để gây áp lực buộc phải cải cách sâu sắc hơn, sáng tạo cơ chế và thể chế kinh tế theo mô hình mở cửa; mở rộng mức độ đổi mới khoa học và công nghệ; hình thành nên lợi thế cạnh tranh mới có thể tham gia và dẫn dắt quá trình hợp tác quốc tế; trở thành đội quân tiên phong và quân chủ lực trong quá trình xây dựng “Một vành đai, Một con đường”, đặc biệt là hình thành “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”. Phát huy vai trò của Hoa kiều và ưu thế độc đáo của hai đặc khu hành chính Hong Kong, Macao; tích cực tham gia và giúp đỡ các nước xây dựng “Một vành đai, Một con đường”. Từ đó tạo ra sự chuẩn bị phù hợp cho Đài Loan trong việc tham gia vào “một vành đai một con đường”.

Khu vực nội địa. Tận dụng các ưu thế sẵn có của khu vực này như đất đai rộng lớn, nguồn nhân lực dồi dào, cơ sở công nghiệp tốt, dựa vào các khu vực trọng điểm như chùm các thành phố thuộc trung du sông Trường Giang, chùm các thành phố Thành Du, chùm các thành phố Trung Nguyên, chùm các thành phố Hồ Bắc Ngạc Du, chùm các thành phố Cáp Trường để thúc đẩy quan hệ hợp tác qua lại và phát triển cụm liên kết ngành; đưa Trùng Khánh trở thành trụ cột quan trọng về mở cửa khai phát miền Tây và xây dựng các khu mở cửa kinh tế mới của nội địa như

Thành Đô, Trịnh Châu, Vũ Hán, Trường Sa, Nam Xương, Hợp Phì. Đẩy nhanh sự hợp tác giữa khu vực trung và thượng du sông Trường Giang với các khu vực ven sông Volga của Nga. Hình thành cơ chế điều phối về vận tải đường sắt và thông quan tại cửa khẩu giữa Trung Quốc và châu Âu; xây dựng thương hiệu “chuyến tàu Trung - Âu”; xây dựng hệ thống giao thông vận tải có thể kết nối trong ngoài, liên kết ba khu vực miền Đông - miền Trung - miền Tây của Trung Quốc. Hỗ trợ các thành phố trong vùng nội địa như Trịnh Châu, Tây An xây dựng sân bay, cảng cạn (land port) quốc tế; tăng cường hợp tác thông quan giữa các cảng nội địa với các cảng ven biển, các cửa khẩu ven biển. Thí điểm dịch vụ thương mại điện tử liên biên giới. Tối ưu hóa việc phân bố các khu vực quản lý giám sát hải quan đặc thù, đổi mới về mô hình thương mại dịch vụ, đi sâu hợp tác về ngành sản xuất với các nước thuộc “Một vành đai, Một con đường”.

7. Trung Quốc tích cực hành động

Trong hơn một năm qua, chính phủ Trung Quốc đang tích cực thúc đẩy việc xây dựng “Một vành đai, Một con đường”, tăng cường giao lưu và bàn bạc với các nước có liên quan, thúc đẩy các hoạt động hợp tác thiết thực, thực thi một loạt các chính sách và biện pháp, cố gắng thu hoạch kết quả ban đầu.

Định hướng và thúc đẩy ở cấp cao. Các nhà lãnh đạo Trung Quốc như Chủ tịch nước Tập Cận Bình, Thủ tướng Lý Khắc Cường đã đến thăm hơn 20 quốc gia, tham dự hội nghị đối thoại tăng cường quan hệ đối tác liên thông, tham dự Hội nghị cấp Bộ trưởng Diễn đàn hợp tác Trung Quốc- Arap lần thứ 6; lãnh đạo Trung Quốc đã tiến hành nhiều cuộc hội đàm với người đứng đầu nhà nước và chính phủ các nước liên quan để thảo luận về quan hệ song phương cũng như vấn đề phát triển của khu vực. Trong các cuộc gặp này lãnh đạo Trung Quốc giải thích cặn kẽ về nội hàm sâu sắc và ý nghĩa tích cực của “Một vành đai, Một con đường”; qua đó đạt được sự đồng thuận rộng rãi về việc xây dựng “Một vành đai, Một con đường”.

Kí kết các khung khổ hợp tác. Trung Quốc đã kí kết bản ghi nhớ hợp tác việc cùng xây dựng “Một vành đai, Một con đường” với một số quốc gia; cũng như đã ký bản ghi nhớ về hợp tác khu vực và hợp tác vùng biên với một số nước láng giềng; đã quy hoạch phát triển trung và dài hạn về hợp tác thương mại với một số nước. Trung Quốc đã nghiên cứu biên soạn quy hoạch tổng thể hợp tác khu vực với một số nước láng giềng.

Thúc đẩy hình thành các dự án. Thúc đẩy việc trao đổi và bàn bạc với các quốc gia có liên quan trong các lĩnh vực như kết nối liên thông về cơ sở hạ tầng, đầu tư công nghiệp, khai thác tài nguyên, hợp tác kinh tế thương mại, hợp tác tài chính - tiền tệ, trao đổi nhân lực, bảo vệ môi trường, hợp tác trên biển; qua đó đã thúc đẩy sự ra đời của một loạt dự án hợp tác trọng điểm có điều kiện chín muồi.

Hoàn thiện các chính sách và giải pháp. Chính phủ Trung Quốc tập trung quy hoạch các nguồn lực trong nước, nâng cao khả năng hỗ trợ chính sách. Thúc đẩy việc góp vốn và hình thành Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á, khởi động Quỹ Con đường tơ lụa, tăng cường chức năng đầu tư của Quỹ hợp tác kinh tế Á - Âu Trung Quốc. Thúc đẩy nghiệp vụ thanh toán bằng thẻ xuyên quốc gia và nghiệp vụ chi trả bằng séc xuyên quốc gia đối với các tổ chức. Tích cực thúc đẩy thuận lợi hóa về đầu tư, thúc đẩy cải cách nhất thể hóa các thủ tục thông quan.

Phát huy tác dụng của sân chơi. Các địa phương Trung Quốc đã tổ chức thành công một loạt hội nghị thượng đỉnh quốc tế, diễn đàn, hội thảo, hội chợ với chủ đề “Một vành đai, Một con đường”; điều này đã phát huy vai trò vô cùng quan trọng trong việc tăng cường hiểu biết, hình thành nhận thức chung và thúc đẩy hợp tác sâu hơn nữa giữa các bên.

8. Cùng xây dựng một tương lai tốt đẹp

Việc cùng nhau xây dựng “Một vành đai, Một con đường” là sáng kiến của Trung Quốc, nhưng cũng là nguyện vọng chung của Trung Quốc và các quốc gia nằm dọc theo hai con đường này. Ở điểm khởi đầu mới này, Trung Quốc sẵn sàng đồng hành cùng với các nước, có liên quan coi việc cùng xây dựng “Một vành đai, Một con đường” là cơ hội chung, thảo luận bình đẳng, có tính đến lợi ích của các bên, phản ánh yêu cầu và nguyện vọng của các bên, bắt tay nhau cùng thúc đẩy mở cửa, giao lưu và hội nhập ở mức độ cao hơn, rộng hơn, và sâu sắc hơn. Việc xây dựng “Một vành đai, Một con đường” hoàn toàn mang tính mở và khoan dung, Trung Quốc chào đón các nước, các tổ chức quốc tế và khu vực tích cực tham gia vào tiến trình này.

Cách thức để cùng xây dựng “Một vành đai, Một con đường” là cùng điều hòa các mục tiêu, và làm cho các bên thấu hiểu chính sách của nhau, không nhất thiết theo đuổi tính đơn nhất, phải có sự linh hoạt cao, phải có độ co giãn lớn; đây phải là một tiến trình hợp tác cởi mở và mang tính đa dạng. Trung Quốc sẵn sàng

hành động cùng với các nước, để liên tục làm phong phú và hoàn thiện nội dung cũng như phương thức hợp tác “Một vành đai, Một con đường”; cùng nhau soạn ra thời gian biểu, lộ trình thực hiện; tích cực đối chiếu với quy hoạch phát triển kinh tế của các quốc gia có liên quan cũng như quy hoạch về hợp tác của khu vực.

Trung Quốc sẵn sàng hành động cùng các nước ở cả hai cơ chế hợp tác song phương hoặc đa phương, và trong khung khổ các cơ chế hợp tác vùng và tiểu vùng hiện có; thúc đẩy các quốc gia liên quan hiểu biết hơn nữa về nội hàm, mục tiêu, nhiệm vụ của “Một vành đai, Một con đường” thông qua nghiên cứu hợp tác, diễn đàn, bồi dưỡng đào tạo nhân lực hay thăm viếng lẫn nhau.

Trung Quốc sẵn sàng hành động cùng các nước, thúc đẩy một cách vững chắc trong việc thực hiện các dự án kiểu mẫu, cùng nhau xác định một loạt dự án có thể cùng lúc đảm bảo lợi ích song phương và đa phương; nắm chắc việc khởi động thực hiện các dự án mà các bên đã hiểu và có điều kiện chín muồi.

“Con đường tơ lụa” là con đường mà các bên tôn trọng tin tưởng lẫn nhau, là con đường hợp tác cùng thắng, là con đường học tập các nền văn minh của nhau. Chỉ cần các quốc gia thuộc “Một vành đai, Một con đường” cùng nhau hướng về một hướng, cùng hành động, thì nhất định có thể viết nên một chương mới trong việc xây dựng “Vành đai kinh tế con đường tơ lụa” và “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, hãy để nhân dân tất cả các quốc gia dọc theo hai tuyến đường này cùng tạo dựng nên thành quả.

Phụ lục 2
Danh sách các Học viện Khổng Tử của Trung Quốc
ở Đông Nam Á tính đến hết năm 2023

STT	Quốc gia	Số lượng HVKT	Trường đại học
1	Việt Nam	1	- Viện Khổng Tử (VKT) tại Đại học Hà Nội
2	Thái Lan	16	- VKT tại Đại học Chulalongkorn - VKT tại Đại học Kasetsart - VKT tại Đại học Khon Kaen - VKT tại Đại học Mae Fah Luang - VKT tại Đại học Chiang Mai - VKT tại Đại học Prince of Songkla - VKT tại Đại học Mahasarakham - VKT tại Đại học Bansomdejchaopraya Rajabhat - VKT của Đại học Suan Dusit Rajabhat ở Suphanburi - VKT tại Phuket, Đại học Hoàng tử Songkla - VKT của thành phố Betong - VKT tại Đại học Burapha - VKT tại Đại học Assumption - VKT “Con đường Tơ lụa” Hàng hải - VKT về Y học cổ truyền Trung Quốc tại Huachiew Chalermprakiet - VKT “Con đường Tơ lụa” Hàng hải tại Đại học Phranakhon Rajabhat
3	Lào	2	- VKT tại Đại học Quốc gia Lào - VKT tại Đại học Souphanouvong
4	Campuchia	2	- VKT thuộc Học viện Hoàng gia Campuchia - VKT tại Đại học Battambang
5	Indonesia	8	- VKT tại Đại học Al Azhar Indonesia Pusat - VKT tại Đại học bang Malang Pusat Bahasa

STT	Quốc gia	Số lượng HVKT	Trường đại học
			<ul style="list-style-type: none"> - VKT tại Đại học Maranatha Christian Pusat - VKT tại Đại học Negeri Surabaya Pusat - VKT tại Đại học Tanjungpura Pusat Bahasa - VKT tại Đại học Hasanuddin - VKT tại Đại học Sebelas Maret - VKT Du lịch tại Đại học Udayana
6	Singapore	1	- Viện Không Tử tại Đại học Công nghệ Nanyang
7	Malaysia	5	<ul style="list-style-type: none"> - Viện giảng dạy tiếng Trung Kong Zi tại Đại học Malaya - VKT tại Đại học SEGI - VKT tại Đại học Malaysia Sabah - VKT tại Đại học Malaysia Pahang - VKT tại Đại học Cao đẳng Công nghệ Sarawak
8	Tổng	35	

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp theo nguồn [100]

Phụ lục 3

Những dự án “được đặt tên lại” của “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc tại Việt Nam tính đến hết năm 2023

STT	Tỉnh/ Thành phố	Lĩnh vực	Tên dự án	Tên công ty tài trợ	Năm	Số vốn (triệu USD)	Tình trạng
1	Hà Nội	Công nghệ	Dự án công thông tin Pingxiang và Myanmar với China Unicom	China Unicom	2022		Đang thực hiện
2		Công nghệ	Dự án Công vào Đông Hùng và Việt Nam với China Unicom	Wuhan Kaidi Electric Power Engineering	2020	1000	Đã hoàn thiện
3		Công nghệ	Tencent và Baidu bắt đầu cung cấp dịch vụ phát video tại Việt Nam	Tencent; Baidu	2019		Đã hoàn thành
4		Thương mại điện tử	Alibaba đầu tư vào Lazada tại Việt Nam		2017		Đã hoàn thành
5		Viễn thông	ZTE đã được Vinaphone trao hợp đồng tái cấu trúc tần số	ZTE	2015		Đã hoàn thành
6		Thương mại điện tử	JD.com trở thành cổ đông lớn nhất trong nền tảng thương mại điện tử Tiki		2018	50	Đã hoàn thành
7		Y tế	Quyên góp Trang thiết bị Y tế. Quỹ Jack Ma và Quỹ Alibaba đã quyên góp khẩu trang, bộ kit xét nghiệm, quần áo bảo hộ và thiết bị y tế để chống dịch COVID-19		2020		Đã hoàn thành
8		Công nghệ tài chính	Ant Financial mua cổ phần tại eMonkey	Ant Financial	2020		Đã hoàn thành
9		Đường sắt	Tuyến đường sắt hàng hóa Nanchang-Hà Nội	Công ty Đường sắt Trung Quốc	2017		Đã hoàn thành

STT	Tỉnh/ Thành phố	Lĩnh vực	Tên dự án	Tên công ty tài trợ	Năm	Số vốn (triệu USD)	Tình trạng
10		Trung tâm Dữ liệu	China Telecom có một Điểm hiện diện tại Việt Nam	China Telecom	2020		Đã hoàn thành
11		Đường sắt	Đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông	Tập đoàn đường sắt số 6 Trung Quốc	2008	868	Đã hoàn thành
12	TP Hồ Chí Minh	Công nghệ	Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa đã tài trợ xây dựng phòng thí nghiệm phân tích số hóa tại Thành phố Hồ Chí Minh	Bộ Công an Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa	2018		Đã hoàn thành
13	Cần Thơ	Phát điện	Nhà máy chuyển đổi năng lượng từ chất thải Cần Thơ	Tập đoàn China Everbright International		47	Đã hoàn thành
14	Hải Phòng	Nhiệt điện	Nhà máy nhiệt điện Thăng Long	Điện lực Điện tử Kaidi Wuhan	2016	1000	Hoàn thành
15	Lạng Sơn	Đường sắt	Cao tốc Quảng Tây-Cửa khẩu hữu nghị				
16	Quảng Ninh		Đường cao tốc Vân Đồn-Móng Cái			382	Đã huỷ
17	Lào Cai	Đường sắt	Đường sắt Lào Cai-Hà Nội-Hải Phòng	Công ty Cơ khí Xây dựng Số 5 của Trung Quốc	2015	430	Đang lên kế hoạch
18	Nam Định	Nhiệt điện	Dự án Điện than Nam Định 1				
19	Ninh Thuận	năng lượng	Nhà máy điện năng lượng mặt trời Hồng Phong 1	Tập đoàn Xây dựng Điện lực Trung Quốc (POWERCHINA)	2018	55	Đã hoàn thành

STT	Tỉnh/ Thành phố	Lĩnh vực	Tên dự án	Tên công ty tài trợ	Năm	Số vốn (triệu USD)	Tình trạng
20		Năng lượng	Nhà máy điện năng lượng mặt trời nổi Dami	Tập đoàn Xây dựng Điện lực Trung Quốc	2017	37	
21	Bình Thuận	Năng lượng	Nhà máy điện than Vĩnh Tân 1	Tổng công ty Điện lực Nam bộ (China Southern Power Grid);	2015	1760	Đã hoàn thành
23		Năng lượng	Nhà máy điện than Vĩnh Tân 3	Tập đoàn Harbin Electric Energy; Tổng công ty Điện lực Quảng Đông	2015	2000	Đang thực hiện
24	Tây Ninh	Năng lượng	Nhà máy điện năng lượng mặt trời Dầu Tiếng 1,	POWERCHI NA Huadong Engineering; SINOHYDR O	2018	171	Đã hoàn thành
25		Năng lượng	Nhà máy điện năng lượng mặt trời Dầu Tiếng 2	POWERCHI NA Huadong Engineering; SINOHYDR O	2018	215	Đã hoàn thành
26		Năng lượng	Nhà máy điện năng lượng mặt trời Dầu Tiếng 3	OWERCHIN A Huadong Engineering; SINOHYDR O	2018	158,5	Đã hoàn thành

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp theo các nguồn [68]; [76];[84]; [124].