

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

Nguyễn Đình Tuấn

NỀN TẢNG CHÍNH TRỊ SÁNG KIẾN
VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG CỦA TRUNG QUỐC

LUẬN ÁN TIẾN SĨ CHÍNH TRỊ HỌC

Hà Nội - 2026

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

Nguyễn Đình Tuấn

NỀN TẢNG CHÍNH TRỊ SÁNG KIẾN
VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG CỦA TRUNG QUỐC

Ngành: Chính trị học

Mã số: 9310201

LUẬN ÁN TIẾN SĨ: CHÍNH TRỊ HỌC

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

- PGS.TS. Bùi Thành Nam
- TS. Trịnh Văn Định

Hà Nội - 2026

LỜI CAM ĐOAN

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

Tác giả luận án

Nguyễn Đình Tuấn

LỜI CẢM ƠN

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

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

Tôi xin trân trọng cảm ơn Phòng Đào tạo, thầy cô làm công tác hỗ trợ người học, Thư viện Đại học Quốc gia Hà Nội và các cơ quan có liên quan đã giúp đỡ về mặt thủ tục, tư liệu trong quá trình học tập và hoàn thành luận án.

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

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

Tác giả luận án

Nguyễn Đình Tuấn

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN

LỜI CẢM ƠN

MỤC LỤC	1
DANH MỤC BẢNG	8
MỞ ĐẦU	9
1. Lý do chọn đề tài.....	9
2. Mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu.....	11
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	12
4. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu.....	13
5. Đóng góp mới của luận án	15
6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn của luận án	16
7. Kết cấu luận án.	17
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU	18
1.1. Các vấn đề nghiên cứu liên quan đến luận án	18
1.1.1. Các nghiên cứu BRI như sáng kiến kết nối - phát triển	18
1.1.2. Các nghiên cứu tiếp cận BRI như công cụ quyền lực và cạnh tranh chiến lược.....	25
1.1.3. Các nghiên cứu BRI từ nền tảng chính trị - tư tưởng và cơ chế hoạch định chiến lược của Trung Quốc.....	31
1.2. Nhận xét kết quả nghiên cứu đã công bố và những vấn đề luận án tiếp tục giải quyết	43
1.2.1. Nhận xét các kết quả nghiên cứu đã công bố.....	43
1.2.2. Những vấn đề luận án kế thừa và những khoảng trống cần bổ sung	47
Tiểu kết Chương 1	51
CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KHUNG PHÂN TÍCH VỀ NỀN TẢNG CHÍNH TRỊ CỦA SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG	53
2.1. Một số khái niệm cơ bản	53
2.1.1. Khái niệm nền tảng, nền tảng chính trị	53
2.1.2. Sáng kiến, Vành đai và Con đường.....	56

2.2. Khung lý thuyết và cách vận dụng vào phân tích nền tảng chính trị của BRI	60
2.2.1. Chủ nghĩa Mác	60
2.2.2. Chủ nghĩa hiện thực	63
2.2.3. Chủ nghĩa tự do	68
2.2.4. Lý thuyết cân bằng quyền lực	72
2.2.5. Tiếp cận thể chế lịch sử và mô hình Đảng - Nhà nước Trung Quốc	75
2.3. Khung phân tích nền tảng chính trị của Sáng kiến Vành đai và Con đường	77
Tiểu kết chương 2	81
CHƯƠNG 3. CÁC NỀN TẢNG CHÍNH TRỊ HÌNH THÀNH VÀ ĐỊNH HƯỚNG SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG	83
3.1. Nền tảng lịch sử - văn hóa và địa chính trị được chính trị hóa trong BRI	83
3.1.1. Cơ sở lịch sử của tư duy kết nối và mở rộng không gian phát triển	83
3.1.2. Cơ sở nền tảng văn hóa chính trị.....	92
3.1.3. Cơ sở nền tảng địa chính trị	98
3.2. Nền tảng chính trị - tư tưởng và diễn ngôn lãnh đạo của Trung Quốc ...	101
3.2.1. Tư duy mở đường và ý thức trung tâm trong lịch sử chính trị Trung Quốc ...	101
3.2.2. Biểu hiện trong tư tưởng tự chủ, độc lập và an ninh cách mạng thời Mao Trạch Đông	104
3.2.3. Biểu hiện trong tư tưởng cải cách, mở cửa và hội nhập có kiểm soát thời Đặng Tiểu Bình.....	107
3.2.4. Biểu hiện trong tư tưởng phục hưng dân tộc và chủ động kiến tạo trật tự thời Chủ tịch Tập Cận Bình.....	109
3.3. Nền tảng thực tiễn chính trị hình thành Sáng kiến Vành đai và Con đường.	115
3.3.1. Nền tảng chính sách - pháp lý và quá trình thể chế hóa BRI.....	115
3.3.2. Kinh nghiệm quản trị và năng lực lãnh đạo trong quá trình hình thành BRI	122
3.4. Sự mở rộng công cụ và không gian triển khai của BRI dưới tác động của logic chính trị	124
Tiểu kết chương 3	129

CHƯƠNG 4. TÁC ĐỘNG, HIỆU QUẢ VÀ XU HƯỚNG ĐIỀU CHỈNH CỦA BRI TỪ NỀN TẢNG CHÍNH TRỊ.....	131
4.1. Tác động của BRI nhìn từ logic nền tảng chính trị.....	131
4.1.1. Tác động địa chính trị - an ninh từ logic mở rộng không gian chiến lược ...	131
4.1.2. Tác động kinh tế - xã hội từ logic kết nối phát triển và phụ thuộc lẫn nhau	135
4.1.3. Tác động đến Đông Nam Á và Việt Nam từ sự đan xen giữa lợi ích phát triển và nền tảng chính trị	138
4.2. Hiệu quả triển khai và xu hướng điều chỉnh BRI trong logic nền tảng chính trị	148
4.2.1. Tính hiệu quả trong triển khai BRI theo các tiêu chí chính trị - phát triển...	148
4.2.2. Dự báo xu hướng điều chỉnh BRI gắn với nền tảng chính trị của Trung Quốc...	157
4.2.3. Một số khuyến nghị với Việt Nam.....	167
Tiểu kết chương 4.....	170
KẾT LUẬN	172
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN	178
TÀI LIỆU THAM KHẢO	180

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

VIẾT TẮT	NGHĨA TIẾNG ANH	NGHĨA TIẾNG VIỆT
ADB	Asian Development Bank	Ngân hàng Phát triển Châu Á
AEC	ASEAN Economic Community	Cộng đồng Kinh tế ASEAN
AI	Artificial Intelligence	Trí tuệ nhân tạo
AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank	Ngân hàng Đầu tư Hạ tầng Châu Á
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
ASR	Air Silk Road	Con đường tơ lụa trên không
ASRIF	ASEAN Sustainable Recovery Investment Facility	Cơ chế Đầu tư Phục hồi Bền vững ASEAN
BRI	Belt and Road Initiative	Vành đai và Con đường
BRICS	Brazil, Russia, India, China, and South Africa	Nhóm các nền kinh tế mới nổi gồm Brazil, Nga, Ấn Độ, Trung Quốc và Nam Phi
CAFTA	China–ASEAN Free Trade Area	Khu vực Mậu dịch Tự do Trung Quốc – ASEAN
CASS	Chinese Academy of Social Sciences	Viện Hàn lâm Khoa học Xã hội Trung Quốc
CCTV	China Central Television	Đài Truyền hình Trung ương Trung Quốc
CGDEV	Center for Global Development	Trung tâm Phát triển Toàn cầu
CGTN	China Global Television Network	Mạng lưới Truyền hình Toàn cầu Trung Quốc

CICIR	China Institutes of Contemporary International Relations	Viện Nghiên cứu Quan hệ Quốc tế Đương đại Trung Quốc
COVID-19	Coronavirus Disease 2019	Dịch bệnh viêm đường hô hấp cấp do chủng mới của virus Corona
CPEC	China–Pakistan Economic Corridor	Hành lang Kinh tế Trung Quốc – Pakistan
CYL	Communist Youth League of China	Đoàn Thanh niên Cộng sản Trung Quốc
DSR	Digital Silk Road	Con đường tơ lụa kỹ thuật số
EPC	Engineering – Procurement – Construction	Thiết kế – Mua sắm – Xây dựng
ESG	Environmental - Social - Governance	Môi trường, Xã hội và Quản trị doanh nghiệp
EU	European Union	Liên minh châu Âu
FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FTA	Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do
GCI	Global Civilization Initiative	Sáng kiến Văn minh Toàn cầu
GDI	Global Development Initiative	Sáng kiến Phát triển Toàn cầu
GGGI	Global Green Growth Institute	Viện Tăng trưởng Xanh Toàn cầu
GSI	Global Security Initiative	Sáng kiến An ninh Toàn cầu
HSBC	Hongkong and Shanghai Banking Corporation	Ngân hàng Hồng Kông và Thượng Hải
IMF	International Monetary Fund	Quỹ Tiền tệ Quốc tế
MOU	Memorandum of Understanding	Bản ghi nhớ hợp tác

MSR	21st Century Maritime Silk Road	Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI
NDB	New Development Bank	Ngân hàng Phát triển Mới
NDRC	National Development and Reform Commission	Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia Trung Quốc
OBOR	One Belt One Road	Một vành đai, Một con đường
ODA	Official Development Assistance	Hỗ trợ phát triển chính thức
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development	Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế
PEACE	Pakistan and East Africa Connecting Europe	Pakistan và Đông Phi kết nối với châu Âu
PLA	People's Liberation Army	Quân Giải phóng Nhân dân Trung Quốc
PPP	Public–Private Partnership	Đôi tác công tư
SCIO	State Council Information Office	Văn phòng Thông tin Quốc vụ viện
SPC	Supreme People's Court of the People's Republic of China	Tòa án Nhân dân Tối cao nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa
SREB	Silk Road Economic Belt	Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa
TCN		Trước Công nguyên
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization	Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên Hợp Quốc
USD	United States Dollar	Đô la Mỹ

WB	World Bank	Ngân hàng Thế giới
WWF	World Wide Fund for Nature	Quỹ Quốc tế Bảo vệ Thiên nhiên

DANH MỤC BẢNG

Bảng 2.2. Các thành phần và chỉ báo của khung phân tích.....	77
--	----

MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Sáng kiến Vành đai và Con đường (Belt and Road Initiative - BRI) do Trung Quốc khởi xướng năm 2013 đã nhanh chóng trở thành một chương trình hợp tác, kết nối có quy mô lớn và sức ảnh hưởng sâu rộng trong đời sống quốc tế đương đại. Với hai cấu phần “Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa” trên bộ và “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, BRI được thiết kế như một mạng lưới hành lang, tuyến vận tải, cảng biển, trung tâm logistics, cơ chế tài chính và khuôn khổ hợp tác đa lĩnh vực, vươn tới châu Á, châu Âu, châu Phi và mở rộng sang nhiều không gian khác. Tuy nhiên, xét về bản chất, BRI không chỉ là một tập hợp dự án hạ tầng hay một gói chương trình thúc đẩy thương mại đầu tư, mà là một lựa chọn chiến lược mang tính chính trị sâu sắc, phản ánh cách Trung Quốc tổ chức quyền lực, huy động nguồn lực và định hình môi trường phát triển bên ngoài trong bối cảnh cạnh tranh trật tự quốc tế gia tăng.

Từ góc nhìn lịch sử - tư tưởng, BRI có thể được xem như sự hiện đại hóa một logic “mở rộng không gian phát triển” vốn từng xuất hiện trong nhiều giai đoạn của lịch sử Trung Quốc, tiêu biểu là các hình thái “Con đường Tơ lụa” trên bộ và trên biển. Dù bối cảnh hiện đại khác biệt căn bản so với thời cổ trung đại, sự lựa chọn biểu tượng Vành đai - Con đường, cùng phương thức tổ chức hành lang và điểm nút kết nối, cho thấy BRI không hình thành như một phản ứng tình thế, mà được nuôi dưỡng bởi chiều sâu tư duy chiến lược về kết nối, định vị vai trò trung tâm và quản trị các không gian ngoại biên. Khi đặt trong điều kiện toàn cầu hóa, cách mạng khoa học, công nghệ và biến động quyền lực giữa các cường quốc, BRI trở thành công cụ để Trung Quốc vừa mở rộng biên độ phát triển, vừa tái cấu trúc môi trường quốc tế theo hướng có lợi cho mục tiêu phục hưng quốc gia.

Tính cấp thiết của đề tài càng rõ trong bối cảnh BRI đã bước sang giai đoạn điều chỉnh sau mười năm triển khai. Sáng kiến này không còn vận động chủ yếu theo logic mở rộng quy mô dự án hạ tầng, mà chuyển dần sang nhấn mạnh chất lượng cao, kiểm soát rủi ro nợ, kết nối số, phát triển xanh, tiêu chuẩn hóa và khả năng chấp nhận

xã hội tại nước tiếp nhận. Đồng thời, cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn, xu hướng tái cấu trúc chuỗi cung ứng, các nghi ngại về an ninh dữ liệu, công nghệ, tài chính và môi trường đã làm cho BRI trở thành một vấn đề chính trị - chiến lược phức tạp hơn nhiều so với cách nhìn thuần túy kinh tế. Vì vậy, nếu chỉ phân tích BRI từ các chỉ báo dự án, vốn đầu tư hoặc hiệu quả thương mại, sẽ khó lý giải vì sao Trung Quốc tiếp tục duy trì, điều chỉnh và mở rộng sáng kiến này trong những điều kiện quốc tế ngày càng nhiều lực cản.

Về phương diện lý luận, điểm cần được làm rõ là “nền tảng chính trị” không chỉ là một cụm từ mô tả bối cảnh chung, mà phải được sử dụng như một công cụ phân tích để nhận diện các lớp nhân tố chi phối sự hình thành và vận hành của BRI. Trong luận án này, nền tảng chính trị của BRI được hiểu là tổng hợp các tiền đề tư tưởng, ký ức lịch sử - văn hóa, điều kiện địa chính trị, mô hình Đảng - Nhà nước, nhu cầu chính danh, lợi ích phát triển và logic quyền lực đã định hướng cách Trung Quốc lựa chọn mục tiêu, thiết kế công cụ và điều chỉnh phương thức triển khai sáng kiến. Cách tiếp cận này giúp chuyển trọng tâm nghiên cứu từ câu hỏi “BRI tác động ra sao” sang câu hỏi sâu hơn, “BRI được tạo ra, duy trì và điều chỉnh bởi logic chính trị nào”.

Về phương diện thực tiễn, BRI đã tạo ra những biến đổi đáng kể đối với cấu trúc liên kết khu vực và toàn cầu thông qua các dự án hạ tầng, mạng logistics, cơ chế tài chính và chuẩn mực hợp tác mới. Quá trình đó mở ra cơ hội phát triển cho nhiều quốc gia tiếp nhận, song đồng thời đặt ra các thách thức về rủi ro nợ, hiệu quả kinh tế dài hạn, tác động môi trường - xã hội, cũng như các hàm ý địa chính trị và an ninh phi truyền thống. Sự đan xen giữa lợi ích và rủi ro khiến BRI trở thành một hiện tượng vừa mang tính phát triển vừa mang tính chiến lược, đòi hỏi cách tiếp cận vượt lên trên phân tích dự án đơn lẻ để nhìn thấy logic cấu trúc trong cách Trung Quốc định hình mạng kết nối và xây dựng đòn bẩy ảnh hưởng.

Đối với Việt Nam, BRI là một thực thể chiến lược quan trọng trong môi trường khu vực. Với vị trí địa kinh tế nằm trên các tuyến kết nối lục địa - biển, đồng thời có quan hệ lịch sử và lợi ích đan xen phức tạp với Trung Quốc, Việt Nam chịu tác động trực tiếp từ cách thức BRI được thiết kế và triển khai. Nếu chỉ tiếp cận BRI như một

tập hợp dự án kỹ thuật, việc đánh giá dễ thiên về ngắn hạn và phản ứng, trong khi điều cần thiết là một cách nhìn có chiều sâu về nền tảng chính trị hình thành sáng kiến để dự báo logic vận động, nhận diện mục tiêu chiến lược và từ đó xây dựng phương án ứng xử chủ động, cân bằng giữa hợp tác phát triển và bảo vệ lợi ích quốc gia. Vì vậy, nghiên cứu BRI từ góc độ nền tảng chính trị không chỉ có ý nghĩa học thuật mà còn có giá trị thực tiễn đối với việc góp phần hoạch định chính sách đối ngoại, kinh tế đối ngoại và bảo đảm an ninh quốc gia trong bối cảnh cạnh tranh chiến lược đan xen, đồng thời mức độ hợp tác và liên kết quốc tế ngày càng được mở rộng và đi vào chiều sâu.

Xuất phát từ những lý do nêu trên, nghiên cứu sinh lựa chọn đề tài ***“Nền tảng chính trị Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc”*** làm luận án tiến sĩ chuyên ngành Chính trị học. Nghiên cứu này nhằm làm rõ các điều kiện lịch sử, tư tưởng và chính trị chi phối sự ra đời của BRI; lý giải bản chất chính trị và logic quyền lực định hướng sáng kiến; qua đó cung cấp cơ sở khoa học cho việc đánh giá tác động và đề xuất các hàm ý chính sách phù hợp cho Việt Nam trong bối cảnh khu vực và quốc tế tiếp tục biến động phức tạp.

2. Mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu

2.1. Mục tiêu nghiên cứu

Luận án làm sáng tỏ các mục tiêu chính sau:

(1) Làm rõ các nền tảng lịch sử - văn hóa, chính trị - tư tưởng, địa chính trị, thể chế Đảng - Nhà nước và chính sách - pháp lý góp phần hình thành và định hướng Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc.

(2) Làm rõ logic chính trị và cơ chế chuyển hóa các nền tảng đó thành mục tiêu, ưu tiên, công cụ và phương thức triển khai BRI; qua đó lý giải quá trình duy trì và điều chỉnh sáng kiến trong thực tiễn.

(3) Phân tích tác động, đánh giá hiệu quả và dự báo xu hướng điều chỉnh của BRI, chú trọng Đông Nam Á và Việt Nam; trên cơ sở đó đề xuất một số hàm ý chính sách phù hợp với lợi ích và yêu cầu phát triển của Việt Nam.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Trên cơ sở mục tiêu nghiên cứu, nhiệm vụ nghiên cứu của luận án tập trung vào giải quyết các vấn đề sau:

- Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài nghiên cứu.
- Hệ thống hóa cơ sở lý luận, khung phân tích nhận diện các nhóm nhân tố cấu thành nền tảng chính trị của BRI.
- Phân tích các yếu tố lịch sử, địa lý và tự nhiên - xã hội tạo tiền đề hình thành BRI; làm rõ cách các điều kiện này được chuyển hóa thành nhu cầu chính trị chiến lược.
- Làm rõ nền tảng chính trị - tư tưởng và logic quyền lực của Trung Quốc trong quá trình hình thành và định hướng triển khai BRI.
- Đánh giá tác động chủ yếu của BRI đối với các quốc gia và khu vực, đặc biệt đối với Đông Nam Á và Việt Nam.
- Đánh giá tính hiệu quả triển khai BRI từ thực tiễn và dự báo xu hướng điều chỉnh; trên cơ sở đó đề xuất hàm ý khuyến nghị chính sách cho Việt Nam.

2.3. Câu hỏi nghiên cứu

Luận án tập trung trả lời các câu hỏi nghiên cứu sau: (1) Những điều kiện lịch sử, tư tưởng, địa chính trị và thể chế nào cấu thành nền tảng chính trị hình thành BRI? (2) Các nền tảng đó được chuyển hóa như thế nào thành mục tiêu, công cụ và phương thức triển khai BRI của Trung Quốc? (3) Tác động và hiệu quả triển khai BRI có thể được lý giải ra sao từ các nền tảng chính trị đã phân tích, đặc biệt trong trường hợp Đông Nam Á và Việt Nam? (4) Từ logic vận động đó, Việt Nam cần tiếp cận, lựa chọn và kiểm soát hợp tác liên quan BRI theo những định hướng nào để bảo đảm lợi ích quốc gia?

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Luận án nghiên cứu nền tảng chính trị hình thành, định hướng và tác động đến quá trình điều chỉnh Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

- Phạm vi về không gian: Luận án xem xét BRI như một chiến lược kết nối xuyên khu vực của Trung Quốc, triển khai trên các không gian trọng yếu của mạng lưới Á - Âu và mở rộng ra ngoài khu vực. Luận án phân tích BRI chủ yếu trong các không gian có ý nghĩa chiến lược trực tiếp gồm Trung Á, Nam Á, Đông Nam Á và trục Á - Âu; đồng thời tham chiếu một số điểm nút liên kết quan trọng ở châu Phi và châu Âu thông qua cảng biển, hành lang logistics và tuyến vận tải nhằm làm rõ tính chất mạng lưới của BRI. Trong đó, luận án tập trung trọng tâm vào Đông Nam Á và Việt Nam như một trường hợp điển hình phản ánh rõ cả tính kết nối phát triển lẫn hàm ý địa chính trị - an ninh, có tác động trực tiếp tới môi trường chiến lược và lợi ích quốc gia của Việt Nam.

- Phạm vi thời gian: Luận án tập trung phân tích giai đoạn từ năm 2013 đến nay tương ứng với quá trình hình thành, triển khai và điều chỉnh BRI qua các bước chuyển từ mở rộng theo quy mô sang nhấn mạnh chất lượng cao. Trên cơ sở đó, luận án xem xét xu thế và triển vọng vận động của BRI trong giai đoạn tiếp theo nhằm phục vụ nội dung dự báo và hàm ý chính sách.

- Phạm vi nội dung: Luận án tập trung vào ba nhóm nội dung có quan hệ trực tiếp với tên đề tài. Thứ nhất, luận án làm rõ khái niệm và khung phân tích “nền tảng chính trị” của BRI, bao gồm tiền đề lịch sử - văn hóa, nền tảng tư tưởng - chính trị, điều kiện địa chính trị, mô hình thể chế Đảng - Nhà nước và các cơ sở pháp lý - chính sách chi phối sự hình thành sáng kiến. Thứ hai, luận án phân tích cách các nền tảng đó được chuyển hóa thành mục tiêu, công cụ, diễn ngôn chính danh và phương thức triển khai của BRI. Thứ ba, luận án đánh giá tác động, hiệu quả và xu hướng điều chỉnh của BRI không được xem như một mảng nghiên cứu tách rời, mà như hệ quả và biểu hiện của các nền tảng chính trị đã được phân tích; từ đó rút ra hàm ý chính sách đối với Việt Nam.

4. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu

4.1. Cơ sở lý luận

Luận án được triển khai trên cơ sở các tiếp cận của chính trị học và quan hệ

quốc tế nhằm lý giải BRI như một hiện tượng chính trị - chiến lược tổng hợp. Khung lý luận của luận án kết hợp chủ nghĩa Mác về vai trò của nhà nước, động lực phát triển và quan hệ giữa kinh tế với chính trị; chủ nghĩa hiện thực về lợi ích quốc gia, quyền lực, an ninh và cạnh tranh chiến lược; chủ nghĩa tự do về hợp tác, thể chế và phụ thuộc lẫn nhau; lý thuyết cân bằng quyền lực về sự điều chỉnh tương quan trong trật tự quốc tế; đồng thời bổ sung tiếp cận thể chế lịch sử và mô hình Đảng - Nhà nước để lý giải tính “đặc thù Trung Quốc” trong quá trình ra quyết định, huy động nguồn lực và duy trì tính được thừa nhận của BRI.

4.2. Phương pháp nghiên cứu

Để thực hiện đề tài “Nền tảng chính trị Sáng kiến Vành đai và Con đường”, luận án sử dụng các phương pháp nghiên cứu sau:

- *Phương pháp luận duy vật biện chứng và duy vật lịch sử*: Tiếp cận BRI như một quá trình chính trị - chính sách vận động trong mối liên hệ giữa điều kiện phát triển trong nước, cấu trúc quyền lực, mục tiêu chiến lược của Trung Quốc và biến động của môi trường quốc tế. Phương pháp luận này giúp luận án nhận diện sự tác động qua lại giữa tư tưởng, lợi ích, thể chế và hành động chính sách, đồng thời tránh cách giải thích giản đơn coi BRI chỉ là kết quả của ý chí lãnh đạo hoặc chỉ là phản ứng kinh tế trước dư thừa công suất.

- *Phương pháp tổng hợp, đánh giá và dự báo*: Trên cơ sở các kết quả phân tích lý luận và thực tiễn, luận án tổng hợp các nhóm nền tảng chính trị, đánh giá tác động và hiệu quả triển khai BRI theo các tiêu chí về hiệu quả kết nối – hiệu quả chiến lược – hiệu quả phát triển – hiệu quả bền vững; từ đó dự báo xu hướng điều chỉnh của BRI và đề xuất hàm ý chính sách cho Việt Nam.

- *Phương pháp lịch sử - logic*: Tái hiện tiến trình hình thành và điều chỉnh của BRI theo trật tự lịch sử, đồng thời rút ra logic nội tại chi phối quá trình đó; làm rõ sự nối tiếp giữa tiền đề lịch sử - tư tưởng với lựa chọn chiến lược và phương thức triển khai của Trung Quốc trong bối cảnh mới.

- *Phương pháp phân tích chính sách*: Phân tích các văn kiện, chương trình hành động, cơ chế hợp tác và lựa chọn công cụ chính sách để nhận diện mục tiêu, ưu tiên, cách thức huy động nguồn lực và cơ chế triển khai BRI trong hệ thống chính trị Trung Quốc.

- *Phương pháp phân tích diễn ngôn*: Phân tích các phát biểu, văn kiện và cách Trung Quốc đóng khung BRI bằng các diễn ngôn như “cùng bàn bạc, cùng xây dựng, cùng chia sẻ”, “cộng đồng cùng chung vận mệnh” và “phát triển chất lượng cao”; qua đó làm rõ chức năng chính danh hóa và những hàm ý chính trị, quyền lực được thể hiện qua các diễn ngôn hợp tác.

- *Phương pháp so sánh*: So sánh BRI qua các giai đoạn triển khai, giữa các hợp phần và theo các không gian khu vực để nhận diện sự khác biệt về mục tiêu, công cụ, mức độ tiếp nhận và phản ứng chính sách; từ đó làm rõ tính ổn định và tính điều chỉnh trong tư duy triển khai của Trung Quốc.

- Các thao tác thu thập, phân loại và đối chiếu tài liệu được sử dụng như quy trình kỹ thuật phục vụ các phương pháp trên. Nguồn tư liệu gồm văn kiện chính thức, công trình nghiên cứu trong và ngoài nước, báo cáo quốc tế, số liệu dự án và dữ liệu liên quan; các nguồn này được kiểm tra về xuất xứ, thời điểm công bố và mức độ phù hợp trước khi sử dụng trong lập luận.

5. Đóng góp mới của luận án

- Giá trị khoa học

Một là, luận án khái niệm hóa “nền tảng chính trị của BRI” như một công cụ phân tích, không chỉ như cách gọi mô tả bối cảnh. Trên cơ sở đó, luận án xác định các nhóm cấu thành chủ yếu gồm tư tưởng lãnh đạo, ký ức lịch sử - văn hóa, điều kiện địa chính trị, mô hình Đảng - Nhà nước, nhu cầu phát triển, yêu cầu an ninh và logic quyền lực trong quá trình Trung Quốc hình thành BRI.

Hai là, luận án hệ thống hóa và kết nối các nhân tố vốn thường được nghiên cứu rời rạc trong các công trình trước, qua đó làm rõ cách các tiền đề chính trị được chuyển hóa thành mục tiêu, công cụ, diễn ngôn chính danh và phương thức triển khai của BRI. Đóng góp này nằm ở nỗ lực liên kết và phân tích hệ thống, không tuyệt đối hóa tính hoàn toàn mới của hướng tiếp cận.

Ba là, luận án bổ sung góc nhìn chính trị học vào nghiên cứu về BRI bằng cách nối phân tích nguồn gốc hình thành với đánh giá tác động, hiệu quả và xu hướng điều chỉnh của sáng kiến. Nhờ đó, các nội dung về Đông Nam Á và Việt Nam được đặt

trong mạch giải thích từ nền tảng chính trị của BRI, thay vì chỉ là phần mô tả hệ quả bên ngoài.

- **Giá trị thực tiễn**

Về thực tiễn, luận án cung cấp cơ sở tham khảo để đánh giá BRI không chỉ theo quy mô dự án hoặc lợi ích kinh tế trước mắt, mà theo các tiêu chí rộng hơn như chất lượng kết nối, minh bạch tài chính, khả năng chuyển hóa nguồn lực thành phát triển thực chất, mức độ phụ thuộc chiến lược, tác động xã hội - môi trường và mức độ phù hợp với lợi ích quốc gia của nước tiếp nhận.

Đối với Việt Nam, luận án gợi mở cách tiếp cận chủ động, chọn lọc và có điều kiện đối với các hợp phần liên quan BRI; nhấn mạnh yêu cầu đa phương hóa nguồn lực, nâng cao năng lực thẩm định, kiểm soát rủi ro nợ, công nghệ, môi trường, lao động và bảo đảm độc lập, tự chủ trong hoạch định chính sách.

Là tài liệu tham khảo phục vụ nghiên cứu, giảng dạy và học tập về quan hệ quốc tế, chính trị đối ngoại của Trung Quốc và các vấn đề an ninh phát triển ở khu vực Đông Nam Á.

6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn của luận án

6.1. Về mặt lý luận

Luận án góp phần làm rõ nền tảng chính trị và nguồn gốc hình thành Sáng kiến Vành đai và Con đường như một sản phẩm của tư duy chiến lược, logic quyền lực và cơ chế hoạch định chính sách của Trung Quốc, qua đó lý giải vì sao BRI được lựa chọn, thiết kế và triển khai theo cách thức hiện nay. Trên cơ sở đó, nghiên cứu hệ thống hóa và phân tích các nhân tố khách quan và chủ quan chi phối quá trình hình thành BRI, từ bối cảnh quốc tế, nhu cầu phát triển trong nước đến cấu trúc quyền lực và mục tiêu chính trị của Trung Quốc. Luận án cũng chỉ ra tính kế thừa và điều chỉnh của BRI qua các giai đoạn, gắn với vai trò định hướng của lãnh đạo Trung Quốc trong việc chuyển hóa mục tiêu chính trị thành chương trình hành động đối ngoại. Từ cách tiếp cận này, luận án bổ sung một góc nhìn chính trị học có hệ thống về BRI, tạo cơ sở để tiếp tục nghiên cứu và thảo luận học thuật về chiến lược đối ngoại của Trung Quốc trong trật tự quốc tế đang biến đổi.

6.2. Về mặt thực tiễn

Từ các phân tích dựa trên thực tiễn triển khai, luận án làm rõ các điều kiện và cơ chế vận hành của BRI, qua đó giúp nhận diện đầy đủ hơn những động lực, mục tiêu và giới hạn của sáng kiến trong bối cảnh hợp tác, cạnh tranh chiến lược. Nghiên cứu đồng thời phân tích các tác động đa chiều của BRI đối với quốc gia và khu vực, nhất là các hàm ý địa chính trị - an ninh và kinh tế - xã hội, từ đó rút ra những bài học có giá trị cho việc đánh giá và dự báo xu hướng điều chỉnh của BRI. Trên cơ sở đó, luận án cung cấp luận cứ tham khảo nhằm hỗ trợ Việt Nam xây dựng cách tiếp cận chủ động, chọn lọc và cân bằng lợi ích và rủi ro, góp phần bảo vệ độc lập, tự chủ và lợi ích quốc gia trong quá trình hợp tác liên quan BRI.

7. Kết cấu luận án.

Ngoài phần mở đầu và kết luận, tài liệu tham khảo, luận án được chia làm 4 chương:

Chương 1: Tổng quan vấn đề nghiên cứu.

Chương 2: Cơ sở lý luận và khung phân tích về nền tảng chính trị của Sáng kiến Vành đai và Con đường.

Chương 3: Các nền tảng chính trị hình thành và định hướng Sáng kiến Vành đai và Con đường.

Chương 4: Tác động, hiệu quả và xu hướng điều chỉnh của BRI từ nền tảng chính trị.

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU

1.1. Các vấn đề nghiên cứu liên quan đến luận án

Liên quan đến nội dung nghiên cứu của luận án có nhiều công trình nghiên cứu trong và ngoài nước nghiên cứu về Sáng kiến Vành đai và Con đường, đặc biệt là các cách tiếp cận về động lực hình thành, mục tiêu chính trị và tác động của BRI. Trên cơ sở phân loại các hướng nghiên cứu, chương này đánh giá những kết quả đã đạt được, chỉ ra những vấn đề còn tranh luận và khoảng trống khoa học nhất là khoảng trống về phân tích nền tảng chính trị của BRI một cách toàn diện. Từ đó, chương 1 xác lập vấn đề nghiên cứu trọng tâm, định hướng tiếp cận và luận điểm nền cho các chương tiếp theo của luận án.

Các công trình nghiên cứu về BRI có thể hệ thống hóa theo ba hướng tiếp cận chính, tương ứng với ba cấp độ giải thích: (i) cấp độ vận hành - phát triển kết nối, hạ tầng, thương mại, tài chính; (ii) cấp độ quyền lực - cạnh tranh chiến lược địa chính trị, an ninh, chuỗi cung ứng; và (iii) cấp độ nền tảng chính trị - tư tưởng và cơ chế hoạch định chiến lược. Việc chia các nghiên cứu thành ba cấp độ giúp giải quyết được các câu hỏi trong phân tích, BRI vận hành bằng công cụ kết nối và phát triển nào; BRI tạo ra hoặc chuyển hóa quyền lực, cạnh tranh chiến lược ra sao; và BRI được hình thành từ những nền tảng chính trị - tư tưởng, thể chế, lịch sử nào. Cách phân loại này còn giúp chương tổng quan không chỉ liệt kê tài liệu, mà còn xác định rõ vị trí khoảng trống nghiên cứu mà luận án tiếp tục giải quyết.

1.1.1. Các nghiên cứu BRI như sáng kiến kết nối - phát triển

Trong hệ thống nghiên cứu về Sáng kiến Vành đai và Con đường, hướng tiếp cận kết nối và phát triển tập trung làm rõ cơ chế mà qua đó đầu tư hạ tầng và các hành lang xuyên biên giới có thể tác động đến thời gian vận chuyển, chi phí thương mại, khả năng tiếp cận thị trường và triển vọng phát triển của các nền kinh tế tham gia. Giá trị của hướng nghiên cứu này không chỉ nằm ở việc lượng hóa lợi ích kinh tế tiềm năng của BRI, mà còn ở chỗ chuyển trọng tâm từ mô tả quy mô dự án sang phân tích cơ chế truyền dẫn của kết nối. Qua đó, BRI được nhận diện không đơn thuần là tập

hợp các công trình giao thông, mà là một khuôn khổ liên kết trong đó hiệu quả kinh tế phụ thuộc đồng thời vào chất lượng hạ tầng, vị trí của từng chủ thể trong mạng lưới và các điều kiện thể chế đi kèm.

Công trình có tính hệ thống nổi bật theo hướng này là báo cáo “*Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*” (tạm dịch, Kinh tế Vành đai và Con đường: Cơ hội và rủi ro của các hành lang giao thông) của World Bank năm 2019. Trong phạm vi nghiên cứu, báo cáo tập trung vào các hành lang vận tải và tác động kinh tế của việc cải thiện kết nối, qua đó đưa BRI vào một cấu trúc phân tích có thể đo lường bằng thời gian vận chuyển, chi phí thương mại, thương mại, đầu tư và thu nhập [83]. Cách tiếp cận này tạo cơ sở thực chứng để xem xét liệu các dự án hạ tầng thuộc BRI có thể chuyển hóa thành lợi ích phát triển hay không, đồng thời giúp phân biệt giữa quy mô đầu tư với hiệu quả thực tế của kết nối.

Dựa trên kịch bản các dự án hạ tầng vận tải BRI được thực hiện đầy đủ, World Bank ước tính thời gian vận chuyển trung bình giữa các nền kinh tế hành lang với thế giới có thể giảm khoảng 3,2%, trong khi mức giảm giữa các nền kinh tế hành lang với nhau đạt khoảng 4%. Trên từng hành lang cụ thể, thời gian vận chuyển giảm trung bình 8,5% và có thể đạt gần 12%. Chi phí thương mại giữa các nền kinh tế hành lang với thế giới theo đó có thể giảm 2,8%, giữa các nền kinh tế hành lang với nhau giảm 3,5%; riêng Hành lang Trung Quốc - Trung Á - Tây Á, mức giảm được ước tính khoảng 10% [83, pp. 48-49]. Những kết quả này cho thấy một cơ chế truyền dẫn quan trọng của BRI, hạ tầng chỉ tạo ra ý nghĩa phát triển khi thực sự rút ngắn thời gian, giảm chi phí lưu thông và mở rộng khả năng tiếp cận thị trường. Tuy nhiên, đây là kết quả mô phỏng trong những điều kiện giả định nhất định, không phải bằng chứng cho thấy mọi dự án BRI đã hoặc sẽ tạo ra hiệu quả tương ứng.

Đóng góp đáng chú ý khác của báo cáo là chỉ ra khoảng cách giữa kết quả thực tế và tiềm năng phát triển của các nền kinh tế nằm trên các hành lang. Theo ước tính của World Bank, thương mại của nhóm nền kinh tế này thấp hơn tiềm năng khoảng 30%, còn dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thấp hơn khoảng 70% [83, p. 22]. Khoảng cách đó không chỉ bắt nguồn từ sự thiếu hụt hạ tầng, mà còn liên quan đến

những rào cản về chính sách thương mại, đầu tư và mức độ hạn chế của môi trường thể chế so với các nước OECD có thu nhập cao [83, p. 35]. BRI, theo cách tiếp cận này, có thể tạo điều kiện khai thông những tiềm năng kết nối đang bị kìm hãm, nhưng bản thân việc xây dựng một tuyến đường, cảng biển hoặc hành lang kinh tế chưa đủ để bảo đảm thương mại, đầu tư và phát triển sẽ tự động gia tăng.

Chính ở điểm này, nghiên cứu của World Bank đã vượt khỏi cách giải thích thuần túy về hạ tầng. Báo cáo nhấn mạnh rằng lợi ích của các hành lang chỉ có thể được mở rộng khi đi cùng với giảm chậm trễ tại biên giới, cải thiện quản trị hành lang, tăng cường minh bạch nợ, bảo đảm cạnh tranh trong đấu thầu và kiểm soát các rủi ro xã hội, môi trường và tham nhũng [83, pp. 4, 6-9]. Như vậy, tác động phát triển của BRI phụ thuộc vào sự tương tác giữa kết nối vật chất và chất lượng quản trị. Đây là đóng góp quan trọng của công trình, bởi nó giúp khắc phục nhận định một chiều rằng đầu tư hạ tầng tất yếu dẫn đến tăng trưởng. Đồng thời, giới hạn của báo cáo cũng thể hiện khá rõ, thể chế chủ yếu được xem như điều kiện bảo đảm hiệu quả của hành lang, trong khi nguồn gốc chính trị của các ưu tiên kết nối, cơ chế lựa chọn công cụ và quá trình thể chế hóa BRI chưa phải là đối tượng phân tích trực tiếp.

Cùng hướng lượng hóa tác động của kết nối, François de Soyres và cộng sự trong nghiên cứu “*How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?*” (tạm dịch, Sáng kiến Vành đai và Con đường sẽ giúp giảm chi phí thương mại ở mức độ nào?) tập trung phân tích mối quan hệ giữa hạ tầng vận tải, thời gian giao hàng và chi phí thương mại. Trên cơ sở dữ liệu mạng lưới vận tải và hệ thống thông tin địa lý, các tác giả xây dựng những kịch bản có và không có các dự án BRI để ước tính mức độ thay đổi của thời gian vận chuyển và chi phí giao dịch [57, pp. 2-4]. Kết quả cho thấy, nếu các dự án được triển khai như giả định, thời gian vận chuyển trên phạm vi toàn cầu có thể giảm khoảng 1,2-2,5%, còn chi phí thương mại giảm khoảng 1,1-2,2%. Đối với các nền kinh tế tham gia BRI, mức giảm tương ứng được ước tính khoảng 1,7-3,2% về thời gian và 1,5-2,8% về chi phí thương mại; tại một số hành lang cụ thể, mức giảm có thể lớn hơn đáng kể [57, p. 3].

Giá trị của nghiên cứu không chỉ nằm ở các con số ước tính, mà ở việc làm rõ kết nối như một cơ chế kinh tế. Hạ tầng không tạo ra lợi ích chỉ nhờ sự hiện diện vật chất của nó; tác động phát triển xuất hiện thông qua khả năng rút ngắn thời gian, giảm chi phí và cải thiện tiếp cận thị trường. Cách tiếp cận này giúp đưa nghiên cứu BRI ra khỏi những kỳ vọng phát triển chung chung, nhưng cũng đặt ra một giới hạn cần lưu ý, mô hình có thể ước tính lợi ích tiềm năng của mạng lưới vận tải, song không tự giải thích vì sao Trung Quốc lựa chọn những hành lang, khu vực và công cụ kết nối nhất định, cũng như những mục tiêu chính trị nào tham gia định hình các lựa chọn đó. Hơn nữa, nghiên cứu của de Soyres và cộng sự là một trong những cơ sở phân tích được World Bank kế thừa, nên hai công trình không nên được sử dụng như hai bằng chứng thực nghiệm hoàn toàn độc lập.

Nếu World Bank và de Soyres cùng cộng sự tập trung vào khả năng giảm thời gian và chi phí thương mại, trong một nghiên cứu của Derudder, Liu và Kunaka mở rộng phân tích sang vị trí của từng quốc gia và đô thị trong mạng lưới các hành lang trên bộ. Trong “*Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*” (tạm dịch, Tính kết nối dọc theo các hành lang đường bộ thuộc Sáng kiến Vành đai và Con đường), các tác giả cho thấy khả năng hưởng lợi không chỉ phụ thuộc việc một địa điểm có nằm trên hành lang hay không, mà còn phụ thuộc vị trí nút mạng, mức độ liên kết với các trung tâm khác và khả năng khắc phục những “mắt xích yếu” trong toàn bộ cấu trúc kết nối. Những trung tâm giữ vai trò trung gian hoặc cửa ngõ có thể tiếp nhận nhiều cơ hội hơn, trong khi các địa điểm kết nối yếu chưa chắc thu được lợi ích đáng kể dù nằm gần tuyến hành lang [59, pp. 3-5, 7].

Công trình này bổ sung một chiều cạnh quan trọng cho nghiên cứu BRI, kết nối không tạo ra tác động đồng đều về mặt không gian. Hiệu quả của hành lang phụ thuộc vào vị trí tương đối của từng chủ thể trong mạng lưới và mức độ gắn kết giữa tuyến xuyên biên giới với hệ thống giao thông nội địa. Tuy nhiên, nghiên cứu chủ yếu đo lường cấu trúc mạng lưới và vị trí trung tâm, chưa đủ để khẳng định rằng mọi hành lang BRI tất yếu dẫn đến hình thành các cực tăng trưởng hoặc tái cấu trúc toàn bộ không gian kinh tế khu vực. Giá trị trực tiếp của công trình nằm ở việc chỉ ra tính

không đồng đều của khả năng kết nối, qua đó cảnh báo rằng sự hiện diện của hạ tầng không đồng nghĩa với sự phân bố đồng đều của lợi ích.

Từ các nghiên cứu trên có thể nhận diện hai tầng tác động gắn bó với nhau. Ở tầng vận hành, kết nối có thể rút ngắn thời gian và giảm chi phí thương mại; ở tầng mạng lưới, mức độ hưởng lợi phụ thuộc vị trí và năng lực kết nối của từng quốc gia, đô thị và khu vực. Sự kết hợp này giúp khắc phục cách nhìn giản đơn rằng càng nhiều hạ tầng thì càng có nhiều phát triển. Trên thực tế, hiệu quả của BRI còn bị quy định bởi chất lượng dự án, sự thông suốt của các thủ tục xuyên biên giới, năng lực quản trị và khả năng của nước tiếp nhận trong việc gắn hành lang quốc tế với nhu cầu phát triển nội tại. Dù vậy, các công trình vẫn chủ yếu xem việc hình thành hành lang và lựa chọn cấu trúc kết nối như những tiền đề có sẵn, thay vì giải thích quá trình chính trị tạo ra các ưu tiên đó.

Ở cấp độ khu vực, Rana và Ji mở rộng nghiên cứu từ tác động của từng dự án và hành lang sang ảnh hưởng của BRI đối với các nền kinh tế châu Á. Nghiên cứu *“China’s Belt and Road Initiative: Impacts on Asia and Policy Agenda”* (tạm dịch, Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc: Tác động đối với châu Á và Chương trình nghị sự chính sách) phân tích tác động kinh tế tiềm năng của sáng kiến, sau đó đối chiếu với các trường hợp tại Đông Nam Á, Nam Á và Trung Á, trước khi thảo luận những yêu cầu điều chỉnh chính sách [76]. Cách tổ chức này cho thấy kết nối khu vực không phải một quá trình đồng nhất cơ hội và rủi ro của BRI thay đổi theo cấu trúc kinh tế, vị trí địa lý, năng lực quản trị và chiến lược phát triển của từng quốc gia. Vì vậy, tác động của sáng kiến không thể chỉ được đánh giá từ tổng vốn đầu tư hoặc số lượng công trình, mà cần đặt trong quan hệ giữa năng lực kết nối do BRI tạo ra với khả năng lựa chọn, tiếp nhận và điều chỉnh chính sách của nước tham gia.

Đóng góp của Rana và Ji nằm ở việc chuyển trọng tâm từ câu hỏi BRI có tạo ra lợi ích hay không sang câu hỏi những điều kiện nào quyết định khả năng chuyển hóa kết nối thành kết quả phát triển ở từng khu vực. Tuy nhiên, công trình chủ yếu tiếp cận từ tác động và chương trình nghị sự chính sách của các nước châu Á, nên chưa đi sâu vào tiến trình các nhu cầu phát triển, lợi ích chiến lược và cấu trúc quyền

lực trong nước của Trung Quốc được chuyển hóa thành thiết kế tổng thể của BRI. Do đó, nghiên cứu có giá trị làm rõ môi trường tiếp nhận và sự khác biệt về tác động, nhưng chưa trực tiếp giải quyết vấn đề nền tảng chính trị hình thành sáng kiến.

Trong nhóm công trình có tính hệ thống hóa, nghiên cứu “*The Routledge Handbook of the Belt and Road*” (tạm dịch, Cẩm nang Routledge về Sáng kiến Vành đai và Con đường) do Cai Fang, Peter Nolan và Wang Linggui chủ biên cung cấp một cấu trúc tham khảo rộng, bao quát lịch sử hình thành, diễn ngôn, cơ chế hợp tác, hành lang kinh tế, tài chính, quản trị và những vấn đề xã hội - môi trường của BRI [54]. Giá trị của công trình nằm ở khả năng tập hợp nhiều chủ đề và quan điểm vào một chỉnh thể, qua đó phản ánh tính đa chiều của sáng kiến. Tuy nhiên, đây là sách chuyên khảo tập thể chứ không phải một nghiên cứu thống nhất về phương pháp và lập luận. Vì vậy, công trình phù hợp để hệ thống hóa trường nghiên cứu và nhận diện các chủ đề lớn hơn là được sử dụng như bằng chứng duy nhất cho một luận điểm chuyên biệt. Đồng thời, do nhiều nội dung phản ánh cách tiếp cận từ các học giả và cơ sở nghiên cứu Trung Quốc, công trình có giá trị đặc biệt trong việc nhận diện cách BRI được lý giải từ bên trong Trung Quốc, nhưng vẫn cần được đối chiếu với các nghiên cứu độc lập khác.

Nghiên cứu trong nước, tác giả Hoàng Huệ Anh tiếp cận BRI từ quá trình triển khai mười năm đầu và những vấn đề đặt ra đối với Việt Nam đăng trên Tạp chí Cộng sản điện tử ngày 26 tháng 1 năm 2024: “*Mười năm Sáng kiến “Vành đai, Con đường”: Thực trạng và triển vọng*”. Tác giả ghi nhận sự mở rộng của mạng lưới hợp tác BRI, đồng thời chỉ ra những khó khăn liên quan đến tính trọng điểm của dự án, nguồn lực tài chính và sự cạnh tranh từ các sáng kiến kết nối khác. Trên cơ sở đó, bài viết nhận diện xu hướng Trung Quốc điều chỉnh BRI theo hướng coi trọng chất lượng và tính bền vững hơn, đồng thời khuyến nghị Việt Nam khai thác cơ hội trên cơ sở giữ vững độc lập, tự chủ, hài hòa lợi ích và kiểm soát rủi ro [95]. Công trình bổ sung góc nhìn chính sách gần với bối cảnh Việt Nam, nhưng chủ yếu mang tính bình luận và tổng kết thực tiễn; vì vậy, giá trị của nó nằm ở nhận diện vấn đề và gợi mở chính sách hơn là kiểm định quan hệ nhân quả về tác động của BRI.

Trong cùng hướng nghiên cứu, bài viết “*Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc - một thập kỷ phát triển và một số chỉ dấu chính sách đối với Việt Nam*” của Nguyên Long (2023) trên cộng đồng nghiên cứu chiến lược và các vấn đề quốc tế đã cung cấp một cái nhìn tương đối tổng quát về quá trình phát triển BRI sau mười năm triển khai. Nghiên cứu nhấn mạnh quy mô toàn cầu của sáng kiến này, xem BRI như dự án cơ sở hạ tầng xuyên khu vực lớn nhất của Trung Quốc nhằm tăng cường kết nối kinh tế và chính trị [100]. Tác giả chỉ ra rằng BRI đã mở rộng tới hơn 150 quốc gia, góp phần thúc đẩy thương mại và đầu tư, nhưng đồng thời cũng làm nảy sinh những vấn đề về nợ công, môi trường và cạnh tranh chiến lược. Công trình này có ý nghĩa ở chỗ nó không chỉ mô tả diễn biến phát triển của BRI mà còn bước đầu chỉ ra các chỉ dấu chính sách đối với Việt Nam, qua đó nêu hướng tiếp cận kết nối, phát triển với nhu cầu điều chỉnh chiến lược tiếp nhận ở cấp quốc gia.

Nhìn tổng thể, hướng nghiên cứu BRI như một sáng kiến kết nối và phát triển đã làm rõ ba vấn đề cơ bản. Trước hết, kết nối hạ tầng có thể tạo ra lợi ích thông qua rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm chi phí thương mại và mở rộng khả năng tiếp cận thị trường. Tiếp đó, lợi ích này không phân bố đồng đều mà phụ thuộc vị trí của từng chủ thể trong mạng lưới, mức độ liên kết với không gian nội địa và năng lực hấp thụ của nước tiếp nhận. Cuối cùng, hạ tầng chỉ có thể chuyển hóa thành kết quả phát triển khi được hỗ trợ bởi cải cách chính sách, chất lượng quản trị, minh bạch tài chính và các cơ chế kiểm soát rủi ro xã hội, môi trường. Những kết quả đó tạo nền tảng quan trọng để nhận diện phương diện vật chất và vận hành của BRI, đồng thời bác bỏ cách nhìn coi đầu tư hạ tầng tự thân là bảo đảm của phát triển.

Tuy nhiên, giới hạn chung của hướng nghiên cứu này là các yếu tố chính trị thường chỉ được xem như bối cảnh, điều kiện thực hiện hoặc nguồn rủi ro, chưa trở thành đối tượng giải thích trung tâm. Các công trình chưa làm rõ một cách hệ thống vì sao kết nối được Trung Quốc nâng thành một sáng kiến đối ngoại quy mô lớn; những tiền đề lịch sử - văn hóa, chính trị - tư tưởng và lợi ích địa chính trị nào tham gia định hình mục tiêu của BRI; cũng như bằng cách nào mô hình Đảng - Nhà nước và hệ thống chính sách - pháp lý chuyển hóa các định hướng đó thành ưu tiên không

gian, công cụ tài chính, hành lang hợp tác và phương thức triển khai. Đồng thời, sự tác động trở lại của kết quả dự án, phản ứng của nước tiếp nhận và cạnh tranh quốc tế đối với quá trình điều chỉnh BRI cũng chưa được đặt trong một chuỗi phân tích thống nhất. Đây chính là khoảng trống để luận án tiếp tục nghiên cứu nền tảng chính trị của BRI, không nhằm phủ nhận giá trị phát triển của kết nối, mà để giải thích sâu hơn những cơ sở chính trị đã tham gia hình thành, thể chế hóa, triển khai và điều chỉnh sáng kiến.

1.1.2. Các nghiên cứu tiếp cận BRI như công cụ quyền lực và cạnh tranh chiến lược

Nếu hướng nghiên cứu thứ nhất chủ yếu xem BRI như một sáng kiến kết nối và phát triển, tập trung vào tác động đối với hạ tầng, thương mại, đầu tư và tăng trưởng, thì một hướng tiếp cận khác đặt sáng kiến này trong quan hệ với quyền lực, ảnh hưởng và cạnh tranh chiến lược. Theo hướng nghiên cứu này, BRI không chỉ là khuôn khổ hợp tác kinh tế hay tập hợp các dự án hạ tầng xuyên quốc gia, mà còn có thể trở thành phương tiện để Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng, tổ chức lại không gian chiến lược và tham gia định hình trật tự khu vực, quốc tế theo hướng thuận lợi hơn cho mình. Sự chuyển dịch từ logic kết nối để phát triển sang cách tiếp cận kết nối như quyền lực đã hình thành một nhánh nghiên cứu quan trọng, góp phần nhận diện rõ hơn những hàm ý chính trị của BRI.

Trong hướng tiếp cận này, công trình của Nadège Rolland (2017), *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative* (tạm dịch, Thế kỷ Á – Âu của Trung Quốc? Hàm ý chính trị và chiến lược của Sáng kiến Vành đai và Con đường), là một nghiên cứu tiêu biểu. Rolland đặt BRI trong khung phân tích về một đại chiến lược mà Trung Quốc triển khai tại không gian Á - Âu [78]. Khác với các công trình chủ yếu đánh giá hiệu quả thương mại, đầu tư hoặc phát triển, tác giả tập trung vào hệ quả chính trị và chiến lược của chính quá trình kết nối. Theo đó, BRI không chỉ thúc đẩy lưu chuyển hàng hóa, vốn và hạ tầng, mà còn phản ánh nỗ lực của Trung Quốc nhằm tạo dựng một môi trường khu vực phù hợp hơn với lợi ích và ưu tiên chiến lược của mình. Công trình vì vậy đã chuyển trọng

tâm nghiên cứu từ câu hỏi BRI tạo ra lợi ích kinh tế gì sang BRI tác động như thế nào đến cấu trúc quyền lực và trật tự khu vực [78, pp. 93-120].

Giá trị học thuật của nghiên cứu nằm ở việc Rolland không tách rời các chiều cạnh kinh tế, địa chính trị và chiến lược, mà đặt chúng trong một chỉnh thể thống nhất. Các hành lang hạ tầng, mạng lưới thương mại, kênh đầu tư và nguồn lực tài chính vừa phục vụ phát triển, vừa có khả năng mở rộng ảnh hưởng chính trị và dự địa chiến lược của Trung Quốc. Tuy nhiên, đây là cách giải thích của Rolland, không phải kết luận đương nhiên đối với mọi dự án BRI. Ý nghĩa quan trọng của công trình là chỉ ra rằng kết nối kinh tế có thể tạo ra các quan hệ bất cân xứng, những kênh ảnh hưởng mới và điều kiện thuận lợi hơn để Trung Quốc gia tăng vị thế tại không gian Á - Âu.

Tác giả Rolland đồng thời đặt BRI trong mối liên hệ giữa mục tiêu đối nội và đối ngoại, giữa yêu cầu phát triển của Trung Quốc với nỗ lực chủ động định hình môi trường địa chiến lược xung quanh. Cách đặt vấn đề này giúp công trình vượt khỏi phạm vi mô tả chính sách đối ngoại và trở thành một tài liệu nền tảng cho hướng nghiên cứu xem BRI như biểu hiện của tư duy đại chiến lược dưới thời Chủ tịch Tập Cận Bình. Từ đó, nghiên cứu gợi mở rằng việc lý giải BRI không thể chỉ dừng ở tác động kinh tế hoặc cơ chế hợp tác, mà cần làm rõ những cơ sở chính trị, chiến lược và tư tưởng tham gia định hình quá trình hình thành, triển khai và mở rộng sáng kiến.

Cùng hướng tiếp cận đó, Tom Miller (2017), nghiên cứu “*China’s Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*” (tạm dịch, Giác mơ châu Á của Trung Quốc: Kiến tạo ảnh hưởng dọc Con đường tơ lụa mới), đặt BRI trong tầm nhìn phục hưng vị thế Trung Quốc và xu hướng mở rộng hiện diện ra bên ngoài [72]. Khác với các nghiên cứu định lượng hoặc phân tích chuyên biệt từng cơ chế của sáng kiến, tác giả Miller kết nối BRI với mục tiêu khôi phục vị thế lịch sử của Trung Quốc ở châu Á. Theo tác giả, việc sử dụng nguồn lực kinh tế, các định chế tài chính và hạ tầng kết nối có thể giúp Trung Quốc gia tăng đòn bẩy đối với các quốc gia láng giềng, đồng thời bổ sung và từng bước định hình lại một số cấu trúc khu vực hiện có.

Đóng góp đáng chú ý của Miller là làm rõ khả năng chuyển hóa tiềm lực kinh tế thành ảnh hưởng địa chính trị. Theo mạch lập luận này, mạng lưới hạ tầng, thương mại và đầu tư của BRI không chỉ phục vụ lợi ích kinh tế trước mắt, mà còn có thể mở rộng không gian ảnh hưởng và củng cố vị thế của Trung Quốc trong quan hệ với các nước xung quanh [72, pp. 11-18]. Công trình không đi sâu vào nền tảng chính trị nội tại hoặc cơ chế hoạch định BRI, nhưng cung cấp một cách đọc có giá trị về bối cảnh chiến lược và mục tiêu phục hưng vị thế gắn với sáng kiến.

Trong khi Rolland và Miller đặt BRI trong tầm nhìn Á – Âu và quá trình mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc, công trình do Nicholas Szechenyi chủ biên (2018), *“China’s Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region”* (tạm dịch, Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc: Ý nghĩa chiến lược và kinh tế đối với khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương), chuyển trọng tâm sang không gian Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương. Công trình xem xét cách các dự án cảng biển và hành lang vận tải vừa đáp ứng nhu cầu kết nối, vừa có thể tạo thêm khả năng tiếp cận và ảnh hưởng cho Trung Quốc. Trong đó Michael J. Green cho rằng Con đường tơ lụa trên biển cùng với Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa tạo thành khuôn khổ BRI nhằm tăng cường ảnh hưởng của Trung Quốc tại châu Á. Tuy nhiên, kết luận của công trình khá cân bằng các dự án này không thuần túy thương mại, nhưng cũng không thể mặc nhiên coi là công cụ quân sự, bởi mục tiêu và công năng của chúng có thể đan xen và tiếp tục biến đổi trong quá trình triển khai [81, pp. 1-3].

Giá trị nổi bật của nghiên cứu nằm ở việc làm rõ những điều kiện chuyển hóa kết nối kinh tế thành ảnh hưởng chiến lược. Nghiên cứu cho rằng ý nghĩa của một dự án cảng biển phải được đánh giá từ vị trí đối với các tuyến hàng hải, quan hệ với hệ thống cảng hiện có và khả năng kết nối với không gian kinh tế nội địa. Theo đó, nguồn vốn Trung Quốc hoặc vị trí địa lý của dự án chưa đủ để chứng minh động cơ chiến lược; ngược lại, một dự án có chức năng thương mại vẫn có thể tạo ra giá trị chiến lược. Hiệu quả và sức ảnh hưởng của hạ tầng còn phụ thuộc vào chất lượng kết nối, các dịch vụ hỗ trợ, động cơ chính trị trong nước và chiến lược phát triển của quốc gia

tiếp nhận [81, pp. 20-24]. Ở phương diện an ninh, nghiên cứu cũng chỉ ra tính hai mặt của quá trình này, sự hiện diện của Trung Quốc tại Ấn Độ Dương có thể mở rộng ảnh hưởng trong thời bình, nhưng đồng thời tạo thêm những tuyến vận tải, cơ sở và lực lượng dễ bị tổn thương khi xảy ra xung đột.

Công trình còn cho thấy BRI tác động đến trật tự khu vực không chỉ thông qua hành động của Trung Quốc, mà còn qua phản ứng của các chủ thể khác. Sự phát triển của chiến lược biển Trung Quốc góp phần thúc đẩy hợp tác giữa Hoa Kỳ, Nhật Bản, Ấn Độ và Australia, song khác biệt về lợi ích, địa lý chiến lược và nhận thức đe dọa khiến phản ứng của các nước không hoàn toàn đồng nhất [81, pp. 30-33]. Như vậy, đóng góp của công trình là nối kết ba phương diện kinh tế, an ninh và phản ứng khu vực, qua đó lý giải BRI như một nhân tố có thể làm thay đổi môi trường chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. Dù vậy, nghiên cứu chủ yếu tập trung vào hệ quả của Con đường tơ lụa trên biển, chưa đi sâu vào những nền tảng chính trị và cơ chế quyền lực nội tại dẫn đến sự hình thành BRI. Đây cũng là điểm luận án kế thừa và phát triển, từ phân tích tác động chiến lược của kết nối, tiếp tục truy nguyên những cơ sở chính trị đã định hướng và duy trì sáng kiến này.

Một số nghiên cứu khác tiếp tục mở rộng nhánh tiếp cận này. Shirley Yu (2019), nghiên cứu *“The Belt and Road Initiative: Modernity, Geopolitics, and the Developing Global Order”* (tạm dịch, Sáng kiến Vành đai và Con đường: Hiện đại hóa, Địa chính trị và Trật tự toàn cầu đang phát triển), đặt BRI trong quan hệ giữa hiện đại hóa, địa chính trị và trật tự toàn cầu đang hình thành [87]. Công trình do Maria Adele Carrai, Jean-Christophe Defraigne và Jan Wouters chủ biên (2020), *“The Belt and Road Initiative and Global Governance”* (tạm dịch, Sáng kiến Vành đai và Con đường và Quản trị Toàn cầu), tập trung đánh giá sự tương tác giữa BRI với trật tự kinh tế quốc tế, quản trị toàn cầu và kết quả phát triển tại các nước tiếp nhận [56]. Đặt cạnh nhau, các nghiên cứu này cho thấy “kết nối” có thể trở thành một dạng sức mạnh cấu trúc chủ thể giữ vai trò quan trọng trong cung cấp vốn, xây dựng và vận hành các hành lang, điểm nút hoặc tiêu chuẩn hợp tác có thể gia tăng khả năng ảnh hưởng đến lựa chọn của các chủ thể khác. Tuy nhiên, mức độ chuyên hóa kết nối

thành ảnh hưởng chính trị vẫn phụ thuộc vào cấu trúc của từng dự án và năng lực tự chủ của nước tiếp nhận.

Trong nhánh nghiên cứu này, tác phẩm *“Mối thách thức Trung Quốc: Định hình những lựa chọn của một siêu cường mới nổi”* (2016) của Thomas J. Christensen do Nguyễn Hải Anh và nhóm cộng sự (dịch), cũng là một tài liệu có giá trị tham khảo quan trọng, mặc dù đây không phải là công trình chuyên biệt về BRI. Trọng tâm của cuốn sách là phân tích sự trỗi dậy của Trung Quốc trong tương quan với chính sách của Hoa Kỳ và trật tự khu vực, đồng thời đặt câu hỏi làm thế nào để ứng xử với một Trung Quốc đang mạnh lên nhưng chưa phải là đối thủ ngang hàng toàn diện của Mỹ [6]. Giá trị của công trình đối với nghiên cứu về BRI nằm ở chỗ nghiên cứu không nhìn sự trỗi dậy của Trung Quốc theo lối cường điệu hóa đơn giản, mà cho rằng thách thức thực sự không phải ở việc Trung Quốc sắp vượt Hoa Kỳ trên mọi phương diện, mà ở khả năng nước này đủ mạnh để gây sức ép lên môi trường an ninh Đông Á và mở rộng ảnh hưởng kinh tế, chính trị ở phạm vi rộng hơn. Cách lập luận này giúp đặt BRI vào đúng bối cảnh chiến lược của nó sáng kiến không chỉ là chương trình hợp tác hạ tầng hay thương mại, mà còn là phương tiện để Trung Quốc tận dụng sức mạnh đang gia tăng nhằm định hình môi trường khu vực theo hướng có lợi hơn cho mình, ngay cả khi nước này vẫn còn nhiều hạn chế về năng lực tổng hợp [6, tr. 13-37].

Từ góc độ tổng quan, nghiên cứu có thể được sử dụng để bổ sung cho nhánh tiếp cận BRI như một công cụ quyền lực ở ba điểm. Thứ nhất, nó giúp làm rõ bối cảnh rộng hơn của cạnh tranh Mỹ - Trung, trong đó các sáng kiến như BRI cần được hiểu như một phần của quá trình Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng chứ không chỉ như một chính sách phát triển đơn lẻ. Thứ hai, nghiên cứu nhấn mạnh tầm quan trọng của việc định hình lựa chọn của Trung Quốc, tức là xem hành vi của Trung Quốc không hoàn toàn cố định hay tất yếu, mà phụ thuộc vào cách các chủ thể khác phản ứng, điều chỉnh và tạo ra môi trường chiến lược xung quanh nước này. Điều này rất có ý nghĩa khi phân tích BRI, bởi nó gợi mở rằng tác động của sáng kiến không chỉ do thiết kế từ phía Trung Quốc quyết định, mà còn do cách các nước tiếp nhận, các cường quốc khác và các thể chế khu vực phản ứng. Thứ ba, cuốn sách góp phần giải thích vì sao sự trỗi dậy của Trung Quốc, dù chưa đạt tới vị thế thống trị tuyệt đối, vẫn đủ

để tạo ra những thay đổi sâu sắc trong trật tự khu vực và trong tính toán chiến lược của các nước liên quan. Dù vậy, cũng cần xác định rõ giới hạn của công trình, giá trị chính của nó nằm ở việc cung cấp một khung chiến lược tổng quát để đọc BRI như công cụ mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc trong bối cảnh cạnh tranh quyền lực, hơn là một nguồn chuyên sâu về chính sách kiến này.

Ở Đông Nam Á, bài viết “*Belt and Road Initiative: Southeast Asia’s Boon or Bane?*” (tạm dịch, Sáng kiến Vành đai và Con đường: Lợi hay hại đối với Đông Nam Á?) của Lê Hồng Hiệp đăng trên trang bình luận và phân tích của Viện Chính sách Chiến lược Úc (ASPI) ngày 6 tháng 6 năm 2017, đây là một nghiên cứu có hướng tiếp cận lưỡng diện. Tác giả xem BRI là một phương tiện để Trung Quốc theo đuổi vị thế quốc tế và mở rộng ảnh hưởng, nhưng đồng thời ghi nhận những lợi ích phát triển mà sáng kiến có thể mang lại cho Đông Nam Á [99]. Các quốc gia ASEAN kỳ vọng nguồn vốn BRI giúp khắc phục thiếu hụt hạ tầng, thúc đẩy thương mại và tăng cường kết nối; song sáng kiến cũng làm nảy sinh những quan ngại về chất lượng dự án, việc sử dụng nhà thầu và lao động Trung Quốc, khả năng suy giảm đoàn kết ASEAN và những hạn chế đối với phản ứng chung trước các hành động của Trung Quốc trên Biển Đông.

Giá trị của bài viết nằm ở việc đặt lợi ích phát triển và hàm ý quyền lực trong cùng một không gian tiếp nhận. Qua trường hợp Đông Nam Á, tác giả cho thấy BRI không được tiếp nhận như một lợi ích phát triển thuần túy, mà trong trạng thái vừa kỳ vọng vừa thận trọng. Công trình vì vậy tạo cầu nối giữa những nghiên cứu về quyền lực ở cấp độ cấu trúc với thực tiễn chính sách của các quốc gia nằm gần Trung Quốc và chịu tác động trực tiếp từ sự gia tăng ảnh hưởng của nước này.

Ở phương diện Việt Nam, công trình “*Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và đối sách của Việt Nam*” do Nguyễn Vũ Tùng chủ biên phân tích nội dung, mục tiêu và ý đồ chiến lược của Con đường tơ lụa trên biển; quá trình triển khai và phản ứng của các nước; đồng thời đánh giá những tác động kinh tế, chính trị và quân sự đối với Việt Nam [45]. Giá trị nổi bật của công trình là chuyển các vấn đề chiến lược ở cấp khu vực thành những câu hỏi chính sách cụ thể đối với Việt Nam. Qua đó, Con đường tơ lụa trên biển được xem xét không chỉ từ cơ hội kết

nổi và phát triển, mà còn từ yêu cầu bảo đảm tự chủ, lợi ích quốc gia và khả năng ứng phó trước những biến đổi của môi trường khu vực.

Cùng hướng tiếp cận này, một số công trình tiếng Việt khác cung cấp bối cảnh tham chiếu cho việc nghiên cứu BRI trong quan hệ với cạnh tranh Mỹ - Trung và tư duy an ninh, đối ngoại của Trung Quốc, tiêu biểu như nghiên cứu “*Quan hệ Mỹ – Trung Quốc qua cách tiếp cận của các chủ thể chịu ảnh hưởng trong những năm đầu thế kỷ XXI*” do An Văn Quân và Trần Ngọc Hưng đồng chủ biên [36], và nghiên cứu “*Chiến lược an ninh đối ngoại mới của Trung Quốc: Sự lựa chọn cho vị trí siêu cường*” do Hoàng Huệ Anh chủ biên [2]. Các công trình này không trực tiếp giải thích toàn bộ BRI, nhưng giúp làm rõ môi trường quyền lực, cạnh tranh chiến lược và những vấn đề chính sách trong đó sáng kiến được hình thành và tiếp nhận.

Nhìn chung, hướng nghiên cứu tiếp cận BRI từ phương diện quyền lực và cạnh tranh chiến lược đã làm rõ một lớp nghĩa quan trọng của sáng kiến: kết nối kinh tế, hạ tầng và thể chế có thể được chuyển hóa thành ảnh hưởng chính trị, đòn bẩy chiến lược và năng lực định hình trật tự. Các công trình trên đã tạo thành nền tảng học thuật để xem xét BRI như một biến số quyền lực trong môi trường cạnh tranh ngày càng gia tăng. Tuy nhiên, phần lớn các nghiên cứu này tập trung vào cách BRI vận hành và những hệ quả chiến lược mà nó tạo ra, hơn là lý giải có hệ thống các nền tảng chính trị, tư tưởng và cơ chế quyền lực đã dẫn đến sự hình thành sáng kiến. Nói cách khác, các nghiên cứu đã làm rõ BRI có thể được sử dụng để làm gì, nhưng chưa giải thích đầy đủ BRI được hình thành như thế nào trong logic chính trị của Trung Quốc. Đây chính là khoảng trống để luận án đi sâu phân tích nền tảng chính trị của BRI, qua đó nối kết nguồn gốc chiến lược với quá trình triển khai và hệ quả chiến lược của sáng kiến.

1.1.3. Các nghiên cứu BRI từ nền tảng chính trị - tư tưởng và cơ chế hoạch định chiến lược của Trung Quốc

1.1.3.1. Các nghiên cứu từ khía cạnh: Chính trị đối nội – tư tưởng lãnh đạo – cơ chế hình thành chiến lược

Nếu các hướng nghiên cứu trước chủ yếu xem xét BRI từ phương diện kết nối kinh tế, phát triển hạ tầng hoặc những hệ quả địa chính trị do sáng kiến tạo ra, thì một

nhánh nghiên cứu khác đi sâu hơn vào các cơ sở nằm phía sau quá trình hình thành chính sách. Trọng tâm của hướng tiếp cận này không chỉ là BRI tạo ra những tác động gì, mà còn là những nhận thức chính trị, tư tưởng lãnh đạo, tính toán chiến lược và đặc điểm của hệ thống chính trị Trung Quốc đã tham gia vào quá trình định hình sáng kiến như thế nào. Đây là nhóm nghiên cứu có quan hệ trực tiếp với vấn đề của luận án, bởi nó đưa việc giải thích BRI từ biểu hiện bên ngoài trở về hình thành chính sách, nơi các yêu cầu phát triển trong nước, an ninh, vị thế quốc gia, nhận thức của giới lãnh đạo và phương thức tổ chức quyền lực có sự tác động qua lại.

Trong số các công trình theo hướng này, báo cáo “*Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications*” (tạm dịch Góc nhìn Trung Quốc về BRI: cơ sở lý giải chiến lược, rủi ro và hàm ý) của Joel Wuthnow (2017) có giá trị đáng chú ý bởi tác giả chủ yếu khảo sát cách giới nghiên cứu và cộng đồng chiến lược Trung Quốc nhìn nhận BRI. Một điểm quan trọng trong nghiên cứu là Wuthnow không coi toàn bộ nội dung của BRI bắt đầu từ con số không vào năm 2013. Ông chỉ ra rằng chương trình của nhà lãnh đạo Tập Cận Bình kế thừa một số hoạt động phát triển hạ tầng đối ngoại mà Trung Quốc đã tiến hành trong nhiều năm trước đó, trong đó có những tuyến vận tải và hành lang kinh tế sau này được đặt vào khuôn khổ BRI [84, p. 4]. Từ nền tảng này, nghiên cứu đi sâu vào những lợi ích chiến lược mà giới nghiên cứu Trung Quốc kỳ vọng ở sáng kiến, nổi bật là tạo môi trường ổn định hơn ở khu vực ngoại vi, cải thiện an ninh năng lượng và mở rộng không gian ảnh hưởng tại lục địa Á - Âu trong khi hạn chế nguy cơ đối đầu trực tiếp với Hoa Kỳ [84, pp. 8-13]. Các lập luận này cho thấy trong cách nhìn của nhiều nhà phân tích Trung Quốc, phát triển kinh tế, kết nối khu vực và an ninh không hoàn toàn tách biệt, mà có thể hỗ trợ lẫn nhau trong một cấu trúc lợi ích rộng hơn.

Điểm đáng chú ý khác của Wuthnow là ông không dừng lại ở việc nhận diện những lợi ích mà còn dành một phần riêng để khảo sát các rủi ro và thách thức đối với BRI. Những vấn đề được giới nghiên cứu Trung Quốc quan tâm bao gồm bất ổn tại các khu vực dự án đi qua, xung đột khu vực, chủ nghĩa khủng bố, an toàn của công dân và tài sản Trung Quốc ở nước ngoài, cũng như khả năng các cường quốc khác phản ứng

trước sự mở rộng hiện diện của Trung Quốc. Cách tiếp cận này làm cho nghiên cứu có giá trị hơn một cách giải thích đơn lẻ về BRI, sáng kiến vừa được nhìn nhận như phương tiện phục vụ những lợi ích chiến lược, vừa đặt ra các chi phí và ràng buộc mà Trung Quốc phải tính đến trong quá trình thực hiện. Đối với luận án, đóng góp quan trọng của Wuthnow nằm ở việc mở ra một góc nhìn để quan sát cách chính giới nghiên cứu chiến lược Trung Quốc nhận thức mối quan hệ giữa phát triển, an ninh và vị thế quốc gia, từ đó giúp nhận diện một lớp cơ sở chính trị, chiến lược nằm phía sau diễn ngôn chính thức về hợp tác và cùng có lợi.

Nếu Wuthnow tiếp cận BRI chủ yếu từ những tính toán lợi ích và rủi ro được thảo luận trong giới chiến lược Trung Quốc, thì Giovanni B. Andornino (2017), trong nghiên cứu *“The Belt and Road Initiative in China’s Emerging Grand Strategy of Connective Leadership”* (tạm dịch Sáng kiến Vành đai và Con đường trong đại chiến lược mới nổi của Trung Quốc về lãnh đạo kết nối), lại đặt sáng kiến trong một khung phân tích rộng hơn về lãnh đạo thông qua kết nối. Andornino gắn BRI với yêu cầu duy trì môi trường bên ngoài thuận lợi cho phát triển, mục tiêu phục hưng quốc gia và sự điều chỉnh vai trò của Trung Quốc trong trật tự quốc tế. Theo tác giả, thông qua BRI, Trung Quốc không chỉ tìm kiếm thêm các tuyến giao thương hay cơ hội đầu tư, mà còn đưa kết nối xuyên khu vực vào chiến lược phát triển quốc gia và sử dụng mạng lưới quan hệ được tạo ra để xác lập một vị thế quốc tế phù hợp hơn với sự gia tăng sức mạnh của mình [48, pp. 7-9]. Trong cách nhìn này, kết nối không đơn thuần là kết quả vật chất của chính sách mà trở thành một phương thức để tổ chức quan hệ và tạo ảnh hưởng.

Phân tích của Andornino trở nên rõ hơn khi tác giả xem BRI là một biểu hiện nổi bật của chiến lược lãnh đạo thông qua kết nối. Việc mở rộng phối hợp chính sách, liên thông hạ tầng, thương mại, tài chính và giao lưu xã hội có thể tạo ra những mạng lưới tương tác ngày càng dày đặc giữa Trung Quốc với các quốc gia tham gia. Tuy nhiên, tác giả không mô tả quá trình này đơn giản như sự áp đặt quyền lực một chiều; các nước đối tác vẫn có không gian đàm phán và tham gia vào quá trình triển khai. Vì vậy, đóng góp đáng chú ý của Andornino là chỉ ra một dạng quyền lực mang tính quan hệ ảnh hưởng của Trung Quốc có thể được tạo lập thông qua vị trí của nước này trong

những mạng lưới kết nối mà BRI thúc đẩy, thay vì chỉ dựa vào các công cụ sức mạnh truyền thống [48, pp. 14-16]. Cách tiếp cận này có ý nghĩa đối với luận án bởi nó gợi mở cơ chế chuyển hóa từ năng lực vật chất và định hướng chính trị thành ảnh hưởng thông qua kết nối, đồng thời giúp tránh cách hiểu giản đơn rằng BRI hoặc chỉ là một chương trình kinh tế, hoặc thuần túy là một công cụ địa chính trị.

Ở một nghiên cứu khác, nghiên cứu *“Belt and Road Initiative and China’s Strategic Culture”* (tạm dịch Sáng kiến Vành đai và Con đường và văn hóa chiến lược của Trung Quốc) của Ume Farwa (2018) đặt trọng tâm vào văn hóa chiến lược. Tác giả cho rằng việc lý giải chính sách của một quốc gia không thể chỉ dựa vào những lợi ích vật chất trước mắt mà cần xem xét cả bản sắc, hệ giá trị, nhận thức về môi trường an ninh và cách giới lãnh đạo hình dung về vai trò của quốc gia. Trên cơ sở đó, Farwa đặt BRI trong sự vận động của văn hóa chiến lược Trung Quốc và nhấn mạnh rằng kinh tế và an ninh được nhìn nhận trong quan hệ gắn bó hơn là hai lĩnh vực hoàn toàn tách biệt. Khi áp dụng cách tiếp cận này vào BRI, tác giả liên hệ sáng kiến với nhu cầu cải thiện môi trường an ninh khu vực, bảo đảm an ninh năng lượng, mở rộng vị thế của Trung Quốc tại Á - Âu, đồng thời xử lý những sức ép phát triển và an ninh xuất hiện cả từ bên trong lẫn bên ngoài [61, pp. 43-45, 48-52].

Giá trị của công trình Farwa nằm ở việc bổ sung yếu tố nhận thức và văn hóa cho những cách giải thích thiên về lợi ích hoặc cấu trúc quyền lực. BRI, theo hướng tiếp cận này, không chỉ phản ánh nhu cầu kinh tế, mà còn gắn với cách Trung Quốc nhận thức về an ninh, phát triển, thống nhất quốc gia và vị trí của mình trong môi trường quốc tế. Tác giả cũng đặt BRI trong mối liên hệ với Giác mơ Trung Quốc và mục tiêu phục hưng dân tộc, qua đó cho thấy chính sách đối ngoại có thể được nâng đỡ bởi các giá trị rộng hơn về phát triển và vị thế quốc gia. Tuy vậy, giá trị của công trình chủ yếu nằm ở tầng giải thích nhận thức văn hóa; việc chuyển từ những đặc điểm của văn hóa chiến lược sang quyết định chính sách cụ thể vẫn cần được kiểm chứng bằng các cơ chế thể chế và bằng chứng hoạch định chính sách rõ hơn. Đây cũng là điểm mà luận án có thể tiếp tục phát triển thay vì tiếp nhận trực tiếp toàn bộ kết luận của tác giả.

Bên cạnh các công trình quốc tế trực tiếp nghiên cứu BRI, một số nghiên cứu của học giả Việt Nam cung cấp thêm chiều sâu lịch sử và văn hóa cho việc nhận diện các nền tảng lâu dài của tư duy chiến lược Trung Quốc. Nghiên cứu “*Lịch sử văn minh & Các triều đại Trung Quốc*” của Dương Ngọc Dũng và Lê Anh Minh [11], dù không nghiên cứu trực tiếp BRI, có giá trị như một nguồn tham khảo về tiến trình phát triển của nhà nước và văn minh Trung Hoa qua các thời kỳ. Đặt trong tổng thể nghiên cứu của luận án, giá trị của công trình không phải ở việc chứng minh một quan hệ nhân quả trực tiếp giữa lịch sử cổ đại và BRI hiện nay, mà ở việc cung cấp bối cảnh để xem xét những biểu tượng, ký ức lịch sử và kinh nghiệm giao lưu với bên ngoài được tái sử dụng như thế nào trong diễn ngôn chính trị hiện đại. Cách sử dụng như vậy thận trọng hơn so với việc đồng nhất BRI với một sự lặp lại của Con đường Tơ lụa cổ, đồng thời vẫn cho phép nhận diện chiều sâu lịch sử, văn hóa trong quá trình hình thành ý tưởng kết nối của Trung Quốc.

Trực tiếp hơn, nghiên cứu của Trịnh Văn Định (2016), “*Tính quy luật trong tiến trình “mở đường” của Trung Quốc (trường hợp Nhất đới Nhất lộ)*” đăng trên Tạp chí Khoa học Xã hội và Nhân văn, đặt hệ thống Con đường Tơ lụa hiện đại trong mối quan hệ với những tuyến giao thông và kinh nghiệm tổ chức không gian của Trung Quốc trong lịch sử. Ngay từ phần mở đầu, tác giả nhấn mạnh rằng Con đường Tơ lụa cổ, Đại Vận Hà và các tuyến Con đường Tơ lụa thế kỷ XXI đều cần được xem xét không chỉ như những công trình giao thông, mà còn trong mối liên hệ với những mục tiêu chính trị của từng thời kỳ [9, tr. 454-455]. Đây là một gợi ý đáng chú ý đối với luận án, bởi nó đưa yếu tố lịch sử ra khỏi vai trò minh họa đơn thuần và đặt câu hỏi về tính kế thừa của tư duy tổ chức không gian thông qua kết nối. Tuy nhiên, do một số kết luận của tác giả mang tính diễn giải mạnh về ý đồ chính trị của Trung Quốc, công trình phù hợp hơn với vai trò nguồn gợi mở và đối chiếu, thay vì được sử dụng như bằng chứng duy nhất để xác định bản chất hoặc mục tiêu của BRI.

Một nhóm tài liệu khác cần được đặt đúng vị trí trong tổng quan là các tài liệu chính thống về tư tưởng Tập Cận Bình, trong đó có nghiên cứu “*Một số vấn đề cơ bản của tư tưởng Tập Cận Bình về chủ nghĩa xã hội đặc sắc Trung Quốc thời đại mới*” của

Trường Đảng Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc (Học viện Hành chính Quốc gia, bản dịch tiếng Việt) xuất bản lần thứ hai năm 2023 [41]. Khác với các nghiên cứu học thuật độc lập, nhóm tài liệu này phản ánh cách hệ thống lý luận chính thống của Trung Quốc diễn giải quan hệ giữa sự lãnh đạo của Đảng, phát triển đất nước, phục hưng dân tộc và vai trò quốc tế của Trung Quốc. Vì vậy, giá trị chủ yếu của nguồn này là giúp nhận diện ngôn ngữ chính trị, hệ tư tưởng và cách thức được thừa nhận hóa chính sách từ phía Trung Quốc, chứ không phải cung cấp một khung lý giải độc lập về nguyên nhân hình thành BRI. Việc sử dụng tài liệu chính thống song song với các nghiên cứu của Wuthnow, Andornino hay Farwa cho phép phân biệt tương đối rõ giữa cách Trung Quốc tự trình bày mục tiêu của mình với cách giới nghiên cứu bên ngoài phân tích những động lực nằm phía sau sáng kiến.

Bổ sung cho hướng tiếp cận trên, nghiên cứu “*Quan hệ Mỹ - Trung Quốc: Thăng trầm theo dòng lịch sử, văn hóa*” do tác giả Nguyễn Thái Yên Hương chủ biên [20] đặt hành vi đối ngoại của Trung Quốc trong chiều dài tương tác giữa lịch sử, văn hóa và quan hệ nước lớn. Tuy không lấy BRI làm đối tượng trung tâm, công trình có ích trong việc nhận diện môi trường chiến lược mà Trung Quốc phải xử lý, đặc biệt là sự đan xen giữa hợp tác và cạnh tranh trong quan hệ với Hoa Kỳ. Đây là lớp bối cảnh cần thiết khi đối chiếu với những phân tích của Wuthnow và Farwa về việc Trung Quốc vừa tìm cách mở rộng không gian chiến lược, vừa tránh để cạnh tranh bên ngoài gây tổn hại đến môi trường phát triển. Tương tự, nghiên cứu “*Bí mật thần kỳ mang tên Trung Quốc*” của Vương Tương Huệ [47] cung cấp thêm chất liệu về quá trình phát triển, phương thức tổ chức và những đặc điểm chính trị - xã hội của mô hình Trung Quốc. Giá trị của hai công trình này trong tổng quan chủ yếu mang tính bổ trợ, giúp đặt BRI vào môi trường lịch sử, chính trị rộng hơn, thay vì coi sáng kiến như một chính sách đối ngoại biệt lập.

Nhìn tổng thể, nhóm nghiên cứu về chính trị đối nội, tư tưởng lãnh đạo và cơ chế hình thành chiến lược đã góp phần đưa việc nghiên cứu BRI từ tầng biểu hiện trở về những cơ sở sâu hơn của quá trình hoạch định chính sách. Wuthnow làm rõ cách giới nghiên cứu chiến lược Trung Quốc nhận thức lợi ích, rủi ro và sự gắn kết

giữa phát triển với an ninh; Andornino cho thấy kết nối có thể trở thành một phương thức tổ chức quan hệ và xây dựng vai trò quốc tế; Farwa bổ sung chiều sâu về nhận thức và văn hóa chiến lược. Các nghiên cứu của tác giả Dương Ngọc Dũng; Lê Anh Minh và Trịnh Văn Định giúp mở rộng chiều lịch sử, văn hóa, trong khi tài liệu chính thống về tư tưởng Tập Cận Bình cùng các công trình của tác giả Nguyễn Thái Yên Hương và Vương Tương Huệ bổ sung các yếu tố tư tưởng, bối cảnh chính trị - xã hội và môi trường quan hệ nước lớn. Nhờ đó, BRI ngày càng được nhìn nhận không phải như một sáng kiến chỉ có thể giải thích bằng nhu cầu xây dựng hạ tầng, mà như một chính sách hình thành trong sự giao thoa của phát triển, an ninh, tư tưởng, vị thế quốc gia và nhận thức chiến lược.

Tuy nhiên, chính sự đa dạng của các cách tiếp cận trên cũng cho thấy một khoảng trống cần tiếp tục xử lý. Các công trình hiện có thường làm rõ từng bộ phận của vấn đề, có nghiên cứu mạnh về động lực chiến lược và an ninh, có nghiên cứu tập trung vào hình thức lãnh đạo thông qua kết nối, có nghiên cứu đi sâu vào văn hóa chiến lược hoặc chiều sâu lịch sử, trong khi các tài liệu chính thống phản ánh tương đối rõ hệ thống diễn ngôn và mục tiêu được Trung Quốc công bố. Song những yếu tố này chưa phải lúc nào cũng được kết nối trong một khung phân tích thống nhất để giải thích từ đâu các nền tảng chính trị của BRI được hình thành, bằng cơ chế nào chúng được chuyển hóa thành lựa chọn chính sách, và sau đó được thể chế hóa, huy động nguồn lực và điều chỉnh trong quá trình thực hiện. Vì vậy, khoảng trống của nhánh nghiên cứu này không đơn thuần là thiếu thêm một cách giải thích về mục tiêu của BRI, mà nằm ở sự thiếu vắng một cách tiếp cận tổng hợp có khả năng nối lịch sử, văn hóa, tư tưởng lãnh đạo, lợi ích địa chính trị, cấu trúc Đảng, Nhà nước và quá trình thể chế hóa chính sách thành một chỉnh thể. Đây chính là vấn đề mà luận án tiếp tục kế thừa, bổ sung và phát triển.

1.1.3.2. Tác động khu vực, trọng tâm Đông Nam Á & Việt Nam

Bên cạnh hướng nghiên cứu tập trung vào quá trình hình thành BRI và những động lực từ phía Trung Quốc, một hướng nghiên cứu khác chú ý nhiều hơn đến cách sáng kiến này được triển khai và tạo ra tác động tại các khu vực, quốc gia tiếp nhận.

Điểm gặp nhau của nhiều công trình là tác động của BRI không diễn ra đồng đều. Cùng một mô hình kết nối hạ tầng, thương mại hay đầu tư nhưng kết quả có thể khác nhau đáng kể tùy thuộc vào vị trí địa lý, cơ cấu kinh tế, năng lực quản trị và cách thức mỗi quốc gia lựa chọn, điều chỉnh quan hệ hợp tác. Vì vậy, nghiên cứu BRI ở cấp độ khu vực không chỉ nhằm xác định sáng kiến mang lại cơ hội hay thách thức gì, mà còn cần làm rõ những điều kiện khiến các tác động đó được tiếp nhận và chuyển hóa khác nhau. Trong mạch này, Đông Nam Á có ý nghĩa đặc biệt bởi vừa nằm trên các tuyến kết nối lục địa và hàng hải quan trọng, vừa có quan hệ kinh tế sâu rộng với Trung Quốc; Việt Nam lại là một trường hợp đáng chú ý khi đồng thời có nhu cầu phát triển, mở rộng kết nối và yêu cầu duy trì tính chủ động trong lựa chọn chính sách.

Công trình do Marlene Laruelle chủ biên, nghiên cứu “*China’s Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia*” (2018) (Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc và tác động tại Trung Á) [68], mặc dù tập trung vào Trung Á, vẫn có giá trị so sánh đối với việc nghiên cứu tác động khu vực của BRI. Các nghiên cứu trong sách cho thấy Trung Á có vai trò như một không gian kết nối quan trọng trên các tuyến hướng Tây của Trung Quốc, trong đó hạ tầng giao thông, năng lượng và thương mại vừa phục vụ mục tiêu liên thông, vừa gắn với những yêu cầu phát triển của từng quốc gia. Trong nghiên cứu của tác giả Sarah Lain đặc biệt nhấn mạnh rằng “kết nối” trong BRI không chỉ giới hạn ở đường bộ, đường sắt hay năng lượng, mà còn bao gồm thương mại qua biên giới, thủ tục hải quan, phối hợp tài chính và các điều kiện để dòng hàng hóa, vốn và đầu tư vận hành thuận lợi [68, pp. 1-3].

Giá trị đáng chú ý hơn của công trình này nằm ở việc đặt lợi ích kết nối bên cạnh những điều kiện quyết định hiệu quả thực tế. Sarah Lain chỉ ra rằng hạ tầng và đầu tư tự thân chưa đủ để tạo ra phát triển; hiệu quả còn phụ thuộc vào khả năng quản lý, năng lực sản xuất trong nước, chất lượng lao động, mức độ đa dạng hóa kinh tế và khả năng của quốc gia tiếp nhận trong việc sử dụng dòng vốn bên ngoài phục vụ chiến lược phát triển của mình. Những rủi ro về tập trung thị trường, nợ, tính khả thi thương mại, quản trị dự án hay mức độ sử dụng lao động địa phương vì thế cần được xem xét cùng với lợi ích từ kết nối. Đáng chú ý, kết luận của chương nhấn mạnh rằng các

quốc gia Trung Á không hoàn toàn ở vị thế thụ động mà có thể tác động tới kết quả hợp tác bằng cách chủ động điều chỉnh chính sách, lựa chọn dự án và phối hợp đầu tư với chiến lược quốc gia [68, pp. 6-10]. Cách tiếp cận này có ý nghĩa đối với luận án ở chỗ nó cho thấy tác động của BRI cần được đặt trong sự tương tác giữa nguồn lực từ Trung Quốc và năng lực tiếp nhận của từng quốc gia, thay vì được giải thích như một quá trình một chiều.

Ở phạm vi rộng hơn, nghiên cứu “*The Belt and Road Initiative in Asia, Africa, and Europe*” (BRI ở châu Á, châu Phi và châu Âu) do David M. Arase và Pedro Miguel Amakasu Raposo de Medeiros Carvalho chủ biên [49] cung cấp một bức tranh so sánh về BRI tại nhiều tiểu vùng ở châu Á, châu Phi và châu Âu. Điểm mạnh của công trình là không giả định BRI tạo ra một kiểu tác động thống nhất, mà đặt từng trường hợp trong môi trường kinh tế, chính trị và xã hội riêng. Phần tổng luận của Arase cho thấy mức độ tiếp nhận BRI ở các khu vực có sự khác biệt rõ rệt; lợi ích của kết nối thường đi kèm với những vấn đề về năng lực thực hiện, kỳ vọng của cộng đồng sở tại và cách thức điều chỉnh hợp tác giữa các bên. Tác giả đặc biệt lưu ý rằng phản ứng của các nước tham gia có thể có ảnh hưởng đáng kể tới triển vọng lâu dài của BRI [49, p. 14].

Đối với Đông Nam Á, công trình này có giá trị trực tiếp hơn khi dành riêng các chương phân tích ASEAN và quan hệ giữa Trung Quốc với khu vực. Qua trường hợp Đông Nam Á, các tác giả cho thấy sự gia tăng thương mại, đầu tư và liên kết chuỗi cung ứng không dẫn đến kết quả giống nhau giữa các nước. Một số quốc gia có mức vay và tiếp nhận dự án lớn hơn nên phải chú ý nhiều hơn tới sức ép tài chính, trong khi những nước lựa chọn hợp tác thận trọng hơn có điều kiện kiểm soát tốt hơn các rủi ro đi kèm. Việt Nam được đặt trong nhóm trường hợp có cách tiếp cận tương đối thận trọng đối với tài chính BRI [49, p. 15]. Ở phần tổng kết, cuốn sách tiếp tục khẳng định các khu vực tạo ra những phản ứng khác nhau đối với BRI, trong đó Đông Nam Á thể hiện sự đan xen giữa kết quả tích cực và những vấn đề còn cần điều chỉnh [49, p. 23]. Vì vậy, giá trị nổi bật của công trình đối với luận án không nằm ở một kết

luận đơn nhất về BRI, mà ở việc cung cấp cơ sở để xem xét tác động theo từng bối cảnh và coi năng lực lựa chọn của nước tiếp nhận là một biến số quan trọng.

Ở phương diện quốc gia, nghiên cứu “*Một vành đai, một con đường (OBOR) – Chiến lược của Trung Quốc và hàm ý chính sách đối với Việt Nam*” của tác giả Phạm Sỹ Thành [39] là một công trình có ý nghĩa trực tiếp đối với việc nghiên cứu Việt Nam. Tác giả đặt OBOR/BRI trong sự gắn kết giữa mục tiêu phát triển kinh tế và những điều chỉnh rộng hơn trong quan hệ đối ngoại của Trung Quốc, từ đó xem xét cả cơ hội và những vấn đề đặt ra đối với Việt Nam. Giá trị của công trình nằm ở việc đưa một vấn đề có phạm vi khu vực và quốc tế về thành những câu hỏi chính sách cụ thể, Việt Nam có thể tận dụng những cơ hội về thương mại, đầu tư, logistics và kết nối hạ tầng đến mức nào; những điều kiện nào cần được bảo đảm trong lựa chọn và thực hiện dự án; và làm thế nào để hợp tác kinh tế vẫn phù hợp với lợi ích phát triển dài hạn của đất nước.

Điểm đáng chú ý của công trình Phạm Sỹ Thành là không tách cơ hội kinh tế khỏi yêu cầu bảo đảm dư địa chính sách. Cách tiếp cận đó giúp tránh hai xu hướng dễ gặp khi nghiên cứu BRI đối với Việt Nam: hoặc nhấn mạnh quá mức những lợi ích của kết nối, hoặc nhìn sáng kiến chủ yếu từ các lo ngại chiến lược. Thay vào đó, vấn đề được đặt trong mối quan hệ giữa nhu cầu hợp tác và năng lực tự chủ trong lựa chọn chính sách. Đây là đóng góp phù hợp với hướng nghiên cứu của luận án, bởi nó cho phép xem Việt Nam là một chủ thể có khả năng lựa chọn và điều chỉnh mức độ hợp tác theo lợi ích của mình, thay vì chỉ là đối tượng tiếp nhận tác động từ bên ngoài.

Bài viết của Phạm Thanh Hằng, bài viết “*Sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc và cơ hội, thách thức đối với Việt Nam*” [15] trên Tạp chí Lý luận chính trị số 6 năm 2021, tiếp tục làm rõ tính hai mặt của BRI khi đặt trong bối cảnh Việt Nam. Tác giả đề cập những khả năng hợp tác trong đầu tư, kết nối hạ tầng, giao thông logistics, thương mại, du lịch và giao lưu giữa hai nước; đồng thời lưu ý rằng quá trình tham gia cũng đặt ra những vấn đề cần được xem xét thận trọng về hiệu quả kinh tế, tài chính, môi trường và bảo đảm lợi ích quốc gia [15, tr. 109-111]. Nhìn từ hướng này, ý nghĩa của BRI đối với Việt Nam không chỉ phụ thuộc vào quy mô các

nguồn lực được huy động, mà còn ở khả năng lựa chọn lĩnh vực hợp tác phù hợp với nhu cầu phát triển và chất lượng quản lý trong quá trình thực hiện.

Trên cơ sở đánh giá đồng thời cơ hội và thách thức, Phạm Thanh Hằng nhấn mạnh yêu cầu phát huy tính chủ động, lựa chọn những nội dung hợp tác phù hợp, nâng cao hiệu quả quản lý và chú trọng bảo đảm lợi ích của Việt Nam trong quá trình tham gia [15, tr. 112-114]. Giá trị của bài viết đối với tổng quan nghiên cứu vì thế nằm ở việc khẳng định một cách tiếp cận cân bằng: BRI không nên được đánh giá đơn giản theo hướng thuận lợi hay bất lợi, mà cần xem xét trong những điều kiện cụ thể và gắn với năng lực ứng xử của Việt Nam. Đây cũng là điểm giúp công trình trở thành cầu nối giữa nghiên cứu về tác động của BRI và việc hình thành các gợi ý chính sách cho Việt Nam.

Từ góc độ rộng hơn của quan hệ Việt Nam – Trung Quốc, nghiên cứu do Đặng Thị Thúy Hà chủ biên, “*Quan hệ Việt Nam - Trung Quốc giai đoạn 2017-2022: Những điều chỉnh chính sách của Trung Quốc và hàm ý đối với Việt Nam*” [13], cung cấp thêm bối cảnh để xem xét BRI trong tổng thể quan hệ song phương. Giá trị của tài liệu này không nhất thiết nằm ở việc nghiên cứu riêng BRI, mà ở việc giúp nhận diện sự vận động của chính sách Trung Quốc và những vấn đề đặt ra đối với Việt Nam trong một giai đoạn có nhiều thay đổi. Qua đó, BRI có thể được đặt đúng vị trí như một bộ phận của môi trường hợp tác rộng hơn giữa hai nước, cùng với thương mại, đầu tư, kết nối và các cơ chế hợp tác song phương khác. Cách đặt BRI trong tổng thể quan hệ Việt Nam – Trung Quốc giúp tránh việc tách riêng sáng kiến khỏi các điều kiện chính trị và kinh tế đang chi phối quan hệ hai nước.

Trong khi đó, công trình do Đàm Huy Hoàng chủ biên nghiên cứu “*30 năm quan hệ ASEAN - Trung Quốc*” [17], mở rộng phạm vi từ quan hệ song phương sang cấp độ khu vực. Từ góc nhìn này, BRI cần được xem trong tiến trình phát triển lâu dài của quan hệ ASEAN – Trung Quốc, nơi hợp tác kinh tế, thương mại, đầu tư và kết nối ngày càng sâu nhưng đồng thời lợi ích và lựa chọn của các quốc gia thành viên vẫn có sự khác biệt. Giá trị của công trình đối với luận án nằm ở việc cung cấp bối cảnh để lý giải vì sao cùng một sáng kiến của Trung Quốc nhưng mức độ tham

gia và cách thức ứng xử của các nước ASEAN không giống nhau. Điều đó cũng cho thấy Đông Nam Á không phải một chủ thể đồng nhất khi tiếp nhận BRI, mà là một tập hợp các quốc gia có lợi ích, năng lực và ưu tiên riêng.

Bổ sung cho chiều cạnh này, nghiên cứu *“Thích ứng của các quốc gia Đông Nam Á hải đảo trước sự gia tăng ảnh hưởng của Trung Quốc từ sau Đại hội XIX Đảng Cộng sản Trung Quốc”* của Dương Văn Huy [21] có ý nghĩa trong việc làm rõ khả năng phản ứng và lựa chọn của các quốc gia Đông Nam Á. Mặc dù BRI không phải đối tượng duy nhất của công trình, cách tiếp cận từ “thích ứng” giúp chuyển trọng tâm nghiên cứu từ sức mạnh và ảnh hưởng của Trung Quốc sang hành vi của các nước tiếp nhận ở Đông Nam Á [21, tr. 154-264]. Các quốc gia không chỉ phản ứng trước tác động từ bên ngoài mà còn có thể điều chỉnh quan hệ, lựa chọn lĩnh vực hợp tác và kết hợp nhiều công cụ nhằm bảo đảm lợi ích riêng. Đây là gợi ý quan trọng đối với luận án, bởi nó bổ sung một tầng trung gian giữa nền tảng chính trị của BRI và kết quả cuối cùng: đó là năng lực chủ thể của quốc gia tiếp nhận.

Nhóm nghiên cứu về tác động khu vực, Đông Nam Á và Việt Nam đã tạo ra một nền tảng quan trọng để nhận diện tính đa dạng của BRI trong thực tiễn. Các công trình cho thấy kết nối có thể mở ra cơ hội về thương mại, đầu tư, hạ tầng và phát triển, nhưng kết quả không tự động giống nhau ở mọi quốc gia. Chất lượng thể chế, khả năng quản trị dự án, mức độ chủ động trong đàm phán và năng lực gắn nguồn lực bên ngoài với nhu cầu phát triển trong nước có ảnh hưởng đáng kể tới hiệu quả cuối cùng. Vì vậy, một đóng góp chung của nhóm tài liệu này là từng bước đưa nước tiếp nhận trở lại vị trí của một chủ thể có khả năng lựa chọn, thích ứng và điều chỉnh quan hệ hợp tác, thay vì chỉ xem tác động của BRI như hệ quả trực tiếp từ nguồn lực và mục tiêu của Trung Quốc.

Tuy nhiên, phần lớn các công trình trong nhóm này vẫn chủ yếu bắt đầu từ những biểu hiện đã quan sát được của BRI để đánh giá cơ hội, thách thức và đề xuất cách ứng xử. Mối liên hệ giữa các tác động đó với những nền tảng chính trị đã góp phần hình thành và định hướng BRI từ phía Trung Quốc chưa được giải thích một cách đầy đủ và có hệ thống. Chẳng hạn, sự mở rộng kết nối, gia tăng quan hệ kinh tế

hay những điều chỉnh trong cách thức triển khai BRI thường được nghiên cứu ở cấp độ kết quả, trong khi quan hệ của chúng với tư tưởng lãnh đạo, nhu cầu phát triển, tính toán địa chính trị, cơ chế Đảng - Nhà nước và quá trình thể chế hóa chính sách chưa được nổi thành một chuỗi phân tích hoàn chỉnh. Đây là khoảng trống mà luận án có thể tiếp tục bổ sung: không chỉ trả lời BRI tác động như thế nào tới khu vực và Việt Nam, mà còn làm rõ những tác động ấy được hình thành từ nền tảng chính trị nào, được chuyển hóa qua những công cụ nào và thay đổi ra sao khi tương tác với lợi ích, thể chế và lựa chọn của quốc gia tiếp nhận. Cách tiếp cận đó giúp phân đánh giá tác động và khuyến nghị đối với Việt Nam có cơ sở sâu hơn, đồng thời tránh nhìn BRI theo logic một chiều.

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

1.2.1. Nhận xét các kết quả nghiên cứu đã công bố

Từ tổng quan các công trình nghiên cứu đã công bố có thể thấy rằng, nghiên cứu về BRI của Trung Quốc đã hình thành một hệ thống học thuật tương đối phong phú, đa dạng về cách tiếp cận và ngày càng đi vào chiều sâu. Nhìn chung, các công trình có thể quy về ba hướng lớn, tiếp cận BRI như một sáng kiến kết nối - phát triển; tiếp cận BRI như một công cụ quyền lực và cạnh tranh chiến lược; và tiếp cận BRI từ nền tảng chính trị - tư tưởng và cơ chế hoạch định chiến lược của Trung Quốc. Sự phát triển của ba hướng nghiên cứu này cho thấy BRI không còn được nhìn nhận như một khẩu hiệu đối ngoại hay một tập hợp dự án hạ tầng chưa kết nối, mà đã được nhận diện như một hiện tượng chính trị - kinh tế - chiến lược có quy mô toàn cầu, gắn với quá trình chuyển biến vị thế và tư duy phát triển của Trung Quốc trong thế kỷ XXI.

Trước hết, các nghiên cứu theo hướng kết nối - phát triển đã đóng góp quan trọng trong việc lượng hóa và thực chứng hóa BRI. Những công trình trong hướng tiếp cận thứ nhất đã giúp làm rõ rằng BRI có thể được nghiên cứu như một cơ chế cải thiện kết nối hạ tầng, giảm thời gian vận tải, hạ chi phí thương mại, mở rộng lưu thông hàng hóa và thúc đẩy liên kết kinh tế khu vực. Điểm mạnh của nhánh nghiên cứu này là đưa BRI ra khỏi các mô tả chính trị thuần túy để đặt nó trong các biến số

có thể phân tích và kiểm chứng, nhờ đó làm rõ được hiệu quả kỹ thuật, hiệu quả logistics và hiệu quả không gian của các hành lang kết nối. Đồng thời, các nghiên cứu này cũng cho thấy hiệu quả phát triển của BRI không tự động xuất hiện, mà phụ thuộc vào chất lượng thể chế, mức độ phối hợp chính sách, quản trị hành lang, minh bạch tài chính và năng lực hấp thụ của từng quốc gia.

Tuy nhiên, giới hạn cơ bản của hướng nghiên cứu này là phần lớn các công trình mới dừng lại ở việc giải thích BRI có thể tạo ra hiệu quả phát triển như thế nào, chứ chưa đi sâu làm rõ vì sao Trung Quốc lại lựa chọn mô hình kết nối đó, bằng cơ chế chính trị nào, và dựa trên nền tảng quyền lực nào để hình thành nên các cấu trúc hành lang, phân bổ nguồn lực và thứ tự ưu tiên chiến lược. Nói cách khác, các nghiên cứu kết nối - phát triển giúp nhận diện tốt hiệu quả và điều kiện vận hành của BRI, nhưng chưa trả lời đầy đủ câu hỏi về nền tảng chính trị chi phối cấu trúc kết nối ấy.

Thứ hai, các nghiên cứu tiếp cận BRI như một công cụ quyền lực và cạnh tranh chiến lược đã tạo ra một bước chuyển quan trọng trong nhận thức học thuật. Những công trình của Rolland, Miller, Christensen, cùng với các nghiên cứu về quản trị toàn cầu, trật tự khu vực và phản ứng của các nước tiếp nhận, đã cho thấy BRI không chỉ là một dự án phát triển hạ tầng, mà còn là một phương tiện để Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng, tổ chức lại không gian chiến lược, gia tăng khả năng thiết lập chuẩn mực và từng bước tham gia định hình trật tự khu vực và quốc tế. Đóng góp nổi bật của nhóm nghiên cứu này là làm rõ mối liên hệ giữa kết nối kinh tế và quyền lực chính trị, giữa hành lang hạ tầng và không gian ảnh hưởng, giữa hợp tác phát triển và cạnh tranh chiến lược. Nhờ đó, BRI được nhận diện không chỉ như một công cụ của phát triển, mà còn như một phương thức chuyển hóa tiềm lực kinh tế thành lợi thế cấu trúc trong quan hệ quốc tế.

Dẫu vậy, hạn chế của hướng tiếp cận này là phần lớn các công trình vẫn thiên về cách đọc BRI từ hệ quả chiến lược bên ngoài hơn là tìm ra nguồn gốc chính trị bên trong. Các nghiên cứu đã cho thấy BRI được dùng để mở rộng ảnh hưởng, tạo phụ thuộc và gia tăng vị thế như thế nào, nhưng chưa luôn làm rõ bằng một khung phân tích hệ thống rằng sáng kiến này được hình thành từ tổ hợp nào của chính trị đối nội,

tư tưởng lãnh đạo, an ninh và ổn định của hệ thống chính trị, nhu cầu tái cấu trúc phát triển và logic vận hành quyền lực của hệ thống chính trị Trung Quốc. Vì vậy, nhánh nghiên cứu này rất mạnh trong việc trả lời câu hỏi “BRI được dùng để làm gì”, nhưng chưa thực sự khép kín câu hỏi “BRI được hình thành từ đâu” trong chiều sâu chính trị nội tại của Trung Quốc.

Thứ ba, nhánh nghiên cứu tiếp cận BRI từ nền tảng chính trị - tư tưởng và cơ chế hoạch định chiến lược của Trung Quốc là hướng có quan hệ gần nhất với vấn đề mà luận án đặt ra. Những công trình của Wuthnow, Andornino, Farwa, cùng với một số nghiên cứu bổ trợ của học giả Việt Nam về lịch sử, văn minh và quy luật “mở đường” của Trung Quốc, đã góp phần quan trọng trong việc đưa nghiên cứu BRI từ tầng hiện tượng trở về tầng cấu trúc. Các công trình này cho thấy BRI không thể được hiểu đầy đủ nếu tách rời khỏi định hướng nhà nước huy động, khỏi quá trình tích lũy chính sách từ Đại khai phá miền Tây, “Go Global” đến BRI, khỏi tư duy chiến lược của giới hoạch định Trung Quốc, cũng như khỏi chiều sâu lịch sử, văn hóa và diễn ngôn tính thừa nhận được sử dụng để nâng đỡ sáng kiến. Điểm mạnh của hướng tiếp cận này là đã từng bước làm rõ rằng BRI không phải một sáng kiến ngẫu nhiên, mà là kết quả của sự kết hợp giữa nhu cầu phát triển, an ninh, vị thế quốc gia và tư tưởng lãnh đạo trong bối cảnh Trung Quốc bước vào giai đoạn mới của phục hưng dân tộc.

Mặc dù vậy, ngay trong nhánh nghiên cứu gần nhất với vấn đề luận án, vẫn tồn tại những khoảng trống quan trọng. Một số công trình mạnh ở việc lý giải BRI như sự tiếp nối của định hướng nhà nước huy động, nhưng chưa phân tích đầy đủ tầng tư tưởng lãnh đạo và an ninh và ổn định của hệ thống chính trị. Một số công trình khác hữu ích trong việc làm rõ lý do chiến lược hoặc văn hóa chiến lược, song lại chưa nối chặt các yếu tố đó với cơ chế hoạch định chính sách cụ thể trong hệ thống quyền lực Trung Quốc. Cũng có công trình nhấn mạnh vai trò của “kết nối” như một hình thức lãnh đạo mới, nhưng chưa làm rõ đầy đủ quan hệ giữa tư tưởng lãnh đạo, nhu cầu tái cơ cấu phát triển trong nước, quản trị quyền lực nội bộ và tham vọng định hình môi trường quốc tế. Trong khi đó, các nghiên cứu lịch sử, văn hóa giúp bổ sung chiều sâu nền tảng, nhưng thường mới dừng ở mức gợi mở tính kế thừa, chưa trực

tiếp chỉ ra cơ chế mà qua đó các lớp trầm tích lịch sử ấy được chuyển hóa thành lựa chọn chính sách đương đại.

Đối với các nghiên cứu về tác động khu vực, đặc biệt ở Đông Nam Á và Việt Nam, có thể thấy đây là một mảng tương đối phong phú và có giá trị thực tiễn cao. Các công trình của Laruelle, Arase và cộng sự, cùng với các nghiên cứu trong nước của Phạm Sỹ Thành, Nguyễn Vũ Tùng, Phạm Thanh Hằng, Lê Hồng Hiệp... đã giúp làm rõ rằng tác động của BRI luôn mang tính hai mặt vừa mở ra cơ hội về kết nối, đầu tư, thương mại và phát triển hạ tầng, vừa đặt ra rủi ro về nợ, lệ thuộc, suy giảm dư địa chính sách, cạnh tranh chiến lược và sức ép an ninh chủ quyền. Điểm nổi bật của nhóm nghiên cứu này là đã chuyển hóa được những vấn đề ở cấp độ đại chiến lược thành câu hỏi chính sách cụ thể cho khu vực và cho Việt Nam, qua đó tạo cơ sở quan trọng cho việc xây dựng các khuyến nghị ứng xử.

Tuy nhiên, phần lớn các nghiên cứu về tác động vẫn chủ yếu xuất phát từ biểu hiện thực tiễn của BRI để rút ra nhận định và hàm ý chính sách, trong khi chưa tìm ra một cách đầy đủ từ nền tảng chính trị của Trung Quốc để lý giải vì sao các tác động ấy lại xuất hiện theo những cấu trúc và logic như vậy. Do đó, các nghiên cứu hiện có mạnh ở việc nhận diện hệ quả, nhưng chưa thật sự kết nối chặt chẽ hệ quả ấy với nguồn gốc chính trị của sáng kiến. Đây chính là điểm mà luận án có thể tạo ra sự bổ sung cần thiết, không chỉ mô tả BRI tác động như thế nào đến khu vực và Việt Nam, mà còn giải thích những tác động ấy từ nền tảng chính trị đã làm nảy sinh, định hướng và giới hạn sáng kiến ngay từ đầu.

Từ những nhận xét trên, có thể khái quát rằng các kết quả nghiên cứu đã công bố đã tạo dựng được một nền tảng học thuật quan trọng cho việc nhận thức BRI ở nhiều chiều cạnh. Các công trình đã làm rõ được nội hàm kết nối - phát triển của sáng kiến, chỉ ra được vai trò của BRI trong cấu trúc quyền lực và cạnh tranh chiến lược, đồng thời bước đầu tiếp cận được chiều sâu chính trị - tư tưởng và cơ chế hình thành chiến lược của Trung Quốc. Tuy vậy, bức tranh nghiên cứu hiện nay vẫn còn phân tán giữa ba hướng tiếp cận lớn; chưa nhiều công trình nối kết được một cách hệ thống lịch sử - tư tưởng - quyền lực - phát triển - an ninh - chính danh trong cùng một khung

phân tích về nền tảng chính trị hình thành BRI. Khoảng trống đó cho thấy vấn đề luận án lựa chọn không trùng lặp với các công trình đã có, mà có cơ sở khoa học rõ ràng luận án không chỉ kế thừa các kết quả nghiên cứu trước, mà còn hướng tới việc tổng hợp và phát triển chúng theo một hướng tiếp cận sâu hơn, coi BRI là sản phẩm của một nền tảng chính trị tổng hợp trong đó các yếu tố đối nội và đối ngoại, lịch sử và hiện đại, phát triển và an ninh, quyền lực và chính danh gắn bó chặt chẽ với nhau. Chính điều này giúp luận án vừa có khả năng giải quyết khoảng trống học thuật, vừa tạo nền tảng lý luận vững chắc cho việc đánh giá tác động và đề xuất khuyến nghị chính sách đối với Việt Nam.

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

Trên cơ sở kế thừa các kết quả nghiên cứu đã công bố, có thể thấy rằng mặc dù vấn đề Vành đai và Con đường đã được tiếp cận từ nhiều góc độ khác nhau, song vẫn còn một số nội dung quan trọng chưa được làm sáng tỏ đầy đủ, nhất là từ góc nhìn chính trị học và trong mối liên hệ trực tiếp với mục tiêu nghiên cứu của luận án.

Thứ nhất, phần lớn các công trình hiện có mới tập trung làm rõ BRI là gì, vận hành ra sao và tạo ra những tác động nào, nhưng chưa lý giải một cách hệ thống vì sao Trung Quốc lại lựa chọn BRI như một chiến lược lớn trong giai đoạn hiện nay. Nói cách khác, các nghiên cứu đã phân tích khá nhiều về biểu hiện và hệ quả của sáng kiến, song chưa tìm ra đầy đủ những điều kiện lịch sử, chính trị, kinh tế, địa lý và tự nhiên, xã hội đã tạo nên nhu cầu hình thành BRI. Trong khi đó, đối với một đề tài nghiên cứu về “nền tảng chính trị”, việc nhận diện các tiền đề hình thành có ý nghĩa rất quan trọng, bởi đây là cơ sở để giải thích BRI không phải như một hiện tượng chính sách ngẫu nhiên, mà như kết quả của một quá trình tích lũy lâu dài trong tư duy phát triển, tư duy an ninh và tư duy đối ngoại của Trung Quốc.

Thứ hai, một khoảng trống nổi bật của các nghiên cứu đã công bố là chưa làm rõ đầy đủ mối quan hệ giữa chính trị đối nội và chiến lược đối ngoại trong quá trình hình thành BRI. Nhiều công trình đã chỉ ra rằng sáng kiến này có liên quan đến tái cơ cấu kinh tế, xử lý dư thừa công suất, phát triển miền Tây, mở rộng thị trường hay gia tăng ảnh hưởng quốc tế. Tuy nhiên, các yếu tố đó thường được trình bày rời rạc, chưa

được đặt trong một chỉnh thể phân tích thống nhất để cho thấy bằng cơ chế nào các nhu cầu đối nội được chuyển hóa thành một đại chiến lược hướng ngoại. Vì vậy, luận án cần tiếp tục làm rõ cách thức mà nhu cầu phát triển, yêu cầu ổn định xã hội, bảo đảm an ninh và ổn định của hệ thống chính trị, củng cố tính thừa nhận của Đảng Cộng sản Trung Quốc và mục tiêu nâng cao vị thế quốc gia đã kết hợp với nhau để hình thành nên BRI.

Thứ ba, các nghiên cứu hiện nay chưa đi sâu tương xứng vào vai trò của tư tưởng lãnh đạo và logic quyền lực của lãnh đạo Trung Quốc trong việc định hình BRI. Nhiều công trình đã đề cập đến “Giấc mơ Trung Quốc”, “Cộng đồng chung vận mệnh nhân loại”, “lãnh đạo bằng kết nối”, hay văn hóa chiến lược Trung Hoa, nhưng phần lớn mới dừng ở mức mô tả hoặc tách riêng từng chiều cạnh. Điều còn thiếu là một sự phân tích tổng hợp để chỉ ra rằng BRI được hình thành không chỉ từ nhu cầu phát triển vật chất, mà còn từ một hệ tư tưởng chính trị và một logic quyền lực cụ thể, trong đó phục hưng dân tộc, an ninh và ổn định của hệ thống chính trị, phát triển quốc gia và tái định vị vai trò quốc tế của Trung Quốc được liên kết chặt chẽ với nhau. Đây là vấn đề cốt lõi mà luận án cần tiếp tục làm rõ, bởi nếu không giải quyết được tầng tư tưởng và logic quyền lực này thì rất khó hiểu đầy đủ bản chất chính trị của sáng kiến.

Thứ tư, tuy đã có một số nghiên cứu phân tích BRI từ góc độ nhà nước huy động, đại chiến lược hay văn hóa chiến lược, nhưng vẫn còn thiếu một khung tiếp cận có khả năng nối kết các yếu tố lịch sử, tư tưởng, thể chế, quyền lực và phát triển trong cùng một chỉnh thể. Điều đó dẫn đến tình trạng mỗi công trình chỉ làm nổi bật một lát cắt của vấn đề, trong khi đề tài luận án lại đòi hỏi phải nhìn BRI như một sản phẩm của nền tảng chính trị tổng hợp. Vì vậy, luận án cần tiếp tục xây dựng và vận dụng một khung phân tích đủ khả năng kết nối các nhóm nhân tố điều kiện lịch sử - địa lý - tự nhiên xã hội; yêu cầu phát triển và tái cấu trúc trong nước; tư tưởng lãnh đạo và định hướng chiến lược của giới cầm quyền; cùng với bối cảnh cạnh tranh quyền lực và biến đổi của trật tự quốc tế. Chỉ trên cơ sở đó

mới có thể giải thích được BRI như một sáng kiến vừa có tính phát triển, vừa có tính quyền lực, vừa có tính được thừa nhận.

Thứ năm, đối với các nghiên cứu về tác động của BRI, tuy đã có nhiều công trình bàn về cơ hội và thách thức đối với khu vực và Việt Nam, song phần lớn vẫn tiếp cận từ bề mặt hiện tượng, tức là từ những biểu hiện kinh tế, địa chính trị, nợ công, kết nối hạ tầng hay cạnh tranh ảnh hưởng. Điều mà các nghiên cứu này chưa làm rõ đầy đủ là mối liên hệ giữa nền tảng chính trị hình thành BRI với cấu trúc tác động của nó. Nói cách khác, các công trình hiện có cho biết BRI ảnh hưởng như thế nào, nhưng chưa trả lời triệt để vì sao các tác động ấy lại mang hình thức, mức độ và logic như vậy. Đây là lý do khiến luận án không chỉ dừng lại ở việc đánh giá tác động, mà còn cần xuất phát từ nền tảng chính trị của sáng kiến để giải thích bản chất và xu hướng tác động của nó đối với khu vực, đặc biệt là Đông Nam Á và Việt Nam.

Từ những khoảng trống đó, luận án xác định hướng giải quyết vấn đề theo các trục chính sau:

Một là, luận án sẽ hệ thống hóa cơ sở lý luận, khung phân tích và các khái niệm công cụ phục vụ nghiên cứu nền tảng chính trị hình thành BRI, qua đó xác định rõ nội hàm của các khái niệm như “nền tảng”, “nền tảng chính trị”, “sáng kiến”. Đây là bước cần thiết để tạo ra một cơ sở phương pháp luận nhất quán cho toàn bộ nghiên cứu.

Hai là, luận án sẽ phân tích các điều kiện lịch sử, địa lý và tự nhiên - xã hội như những tiền đề khách quan của quá trình hình thành BRI. Nội dung này nhằm làm rõ rằng sáng kiến không chỉ là sản phẩm của bối cảnh đương đại, mà còn được nâng đỡ bởi những lớp trầm tích lịch sử lâu dài trong tư duy mở đường, tư duy trung tâm, kinh nghiệm giao thương và định hướng mở rộng không gian phát triển của Trung Quốc.

Ba là, luận án sẽ đi sâu làm rõ nền tảng chính trị - tư tưởng và logic quyền lực của các nhà lãnh đạo Trung Quốc trong quá trình hình thành và triển khai BRI. Trọng tâm của phần này là lý giải mối quan hệ giữa tư tưởng lãnh đạo, nhu cầu tái cấu trúc phát triển trong nước, yêu cầu củng cố an ninh và ổn định của hệ thống chính trị, tăng cường tính thừa nhận chính trị và mục tiêu nâng cao vị thế quốc tế của Trung Quốc.

Đây là phần trung tâm để luận án chứng minh rằng BRI là sản phẩm của một cấu trúc chính trị tổng hợp, chứ không chỉ là sáng kiến hợp tác kinh tế.

Bốn là, trên cơ sở làm rõ nền tảng chính trị hình thành BRI, luận án sẽ đánh giá các tác động chủ yếu của sáng kiến đối với các quốc gia và khu vực, đặc biệt là Đông Nam Á và Việt Nam dựa trên những nền tảng chính trị của BRI. Điểm khác biệt ở đây là việc đánh giá tác động sẽ không dừng ở mô tả kết quả, mà được đặt trong mối liên hệ với chính nền tảng đã sản sinh ra sáng kiến, từ đó cho phép dự báo về bản chất, xu hướng và giới hạn của những tác động này gắn liền với nền tảng chính trị sáng kiến.

Năm là, từ kết quả nghiên cứu trên, luận án sẽ đề xuất hàm ý, khuyến nghị một phần chính sách cho Việt Nam theo hướng chủ động, chọn lọc, cân bằng giữa hợp tác phát triển và bảo đảm lợi ích quốc gia. Các khuyến nghị sẽ không chỉ dựa trên hiện tượng thực tiễn trước mắt, mà được xây dựng trên cơ sở hiểu đúng logic chính trị của BRI, qua đó góp phần nâng cao tính chiến lược, tính dự báo và tính khả thi của các đề xuất chính sách.

Tiểu kết Chương 1

Tổng quan tình hình nghiên cứu cho thấy Sáng kiến Vành đai và Con đường đã được tiếp cận từ nhiều góc độ, nhưng có thể quy tụ chủ yếu vào ba hướng nghiên cứu lớn: tiếp cận BRI như một sáng kiến kết nối và phát triển; tiếp cận BRI từ phương diện quyền lực và cạnh tranh chiến lược; và tiếp cận BRI từ nền tảng chính trị - tư tưởng cùng cơ chế hoạch định chiến lược của Trung Quốc. Những nghiên cứu này đã tạo dựng một nền tảng học thuật tương đối phong phú, góp phần làm rõ nội hàm, cấu trúc, phương thức vận hành, phạm vi tác động và ý nghĩa chiến lược của BRI. Qua đó, BRI ngày càng được nhận diện không chỉ như một chương trình hợp tác về hạ tầng, thương mại và đầu tư, mà còn như một hiện tượng chính trị, chiến lược nhiều chiều, gắn với quá trình điều chỉnh mô hình phát triển, mở rộng quan hệ đối ngoại và gia tăng vai trò của Trung Quốc trong khu vực và trên thế giới.

Tuy nhiên, kết quả tổng quan cũng cho thấy một khoảng trống đáng chú ý. Phần lớn các công trình hiện có vẫn tập trung nhiều hơn vào hiệu quả kết nối, tác động kinh tế, hệ quả địa chính trị hoặc phản ứng của các quốc gia tiếp nhận, trong khi những cơ sở chính trị sâu xa góp phần hình thành, định hướng và duy trì BRI chưa được xem xét đầy đủ trong một chỉnh thể thống nhất. Đặc biệt, mối liên hệ giữa các tiền đề lịch sử - văn hóa, điều kiện địa chính trị, nhu cầu phát triển trong nước với tư tưởng lãnh đạo, logic quyền lực, yêu cầu an ninh, ổn định của hệ thống chính trị và cơ chế thể chế hóa chính sách của Trung Quốc còn được phân tích tương đối phân tán. Vì vậy, vấn đề cần tiếp tục làm rõ không chỉ là BRI vận hành và tạo ra tác động như thế nào, mà sâu hơn là những nền tảng nào đã làm nảy sinh sáng kiến, bằng cơ chế nào các nền tảng đó được chuyển hóa thành mục tiêu, công cụ và phương thức triển khai, đồng thời chúng tác động ra sao đến quá trình điều chỉnh BRI trong thực tiễn.

Trên cơ sở kế thừa có chọn lọc những kết quả nghiên cứu đã công bố, luận án xác định trọng tâm là làm rõ nền tảng chính trị của BRI trong mối quan hệ giữa lịch sử, tư tưởng, địa chính trị, thể chế và quá trình hoạch định chính sách của Trung Quốc. Từ đó, luận án hướng tới lý giải sâu hơn động lực hình thành, logic vận hành,

cấu trúc tác động và xu hướng điều chỉnh của sáng kiến, đồng thời tạo cơ sở cho việc đánh giá tác động đối với Đông Nam Á và Việt Nam, cũng như đề xuất một số hàm ý chính sách phù hợp. Theo nghĩa đó, Chương 1 không chỉ thực hiện chức năng hệ thống hóa và đánh giá tình hình nghiên cứu, mà còn xác lập khoảng trống khoa học, định vị hướng tiếp cận và tạo tiền đề trực tiếp cho việc xây dựng cơ sở lý luận, khung phân tích và triển khai các nội dung nghiên cứu ở những chương tiếp theo.

CHƯƠNG 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KHUNG PHÂN TÍCH VỀ NỀN TẢNG CHÍNH TRỊ CỦA SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG

2.1. Một số khái niệm cơ bản

2.1.1. *Khái niệm nền tảng, nền tảng chính trị*

2.1.1.1. *Khái niệm nền tảng*

Từ điển tiếng Anh, định nghĩa “nền tảng” thuật ngữ tương ứng là “foundation”. Các định nghĩa từ điển lớn đều thống nhất rằng foundation là “Cơ sở hoặc phần thấp nhất của một cấu trúc; nền móng; những nguyên lý hoặc nguồn gốc của một sự vật” [77, p. 354]. Ở mức khái quát cao nhất foundation được xem là căn bản gồm những nguyên lý hoặc tiên đề nguồn gốc làm bệ đỡ cho một hệ thống.

Trong từ điển tiếng Việt, “nền tảng” trước hết được hiểu theo nghĩa từ điển là phần, “bộ phận vững chắc làm chỗ dựa, nhờ đó các bộ phận hoặc yếu tố khác có thể tồn tại và phát triển” [35, tr. 665]. Hay được hiểu đơn giản từ nghĩa đó “nền tảng” được dùng để chỉ cái cốt lõi, bền vững, đóng vai trò điểm tựa cho sự hình thành và phát triển của cái khác.

Từ quan điểm trên, luận án xác định rằng: nền tảng được hiểu như một hệ yếu tố cốt lõi mang tính định hình, không chỉ là điều kiện xuất hiện của một cấu trúc hay hiện tượng mà còn là tiên đề tạo ra sự đứng vững, quy định logic vận hành và hướng phát triển của cấu trúc đó. Vì vậy, một yếu tố chỉ thực sự có thể gọi là nền tảng khi nó có tính căn bản, tương đối ổn định, tồn tại như một chỉnh thể có cấu trúc nội tại và có thể chuyển hóa thành khung phân tích để nhận diện và giải thích trong nghiên cứu chính trị học.

Với quan điểm đó, có thể khái quát khái niệm nền tảng có một số đặc điểm như sau:

Thứ nhất, nền tảng mang tính nâng đỡ: nó luôn biểu đạt quan hệ dựa vào, được nâng đỡ, tức cái gì đóng vai trò điểm tựa để một cấu trúc, hiện tượng có thể hình thành và tồn tại. Nền tảng có tính căn bản, cốt lõi, thuộc tầng gốc rễ chi phối các yếu tố phía trên, khác với các yếu tố phụ trợ.

Thứ hai, nền tảng có tính tương đối ổn định và bền vững, vì là ‘móng’ nên thường bền hơn các tác nhân tình thế; sự thay đổi ở tầng nền tảng thường kéo theo thay đổi đáng kể ở tầng cấu trúc. Nền tảng thể hiện tính hệ thống, thường là một hệ gồm nhiều thành tố (tiền đề, điều kiện cốt lõi) có quan hệ với nhau, chứ không phải một yếu tố đơn lẻ.

Thứ ba, nền tảng có tính định hướng, định hình không chỉ nâng đỡ mà còn góp phần quy định cách vận hành và quỹ đạo phát triển của cái được xây dựng trên nó. Trong nghiên cứu khoa học, nền tảng có tính khả dụng phân tích, nghĩa là có thể chuyển hóa thành khung phân tích với các thành tố cấu thành, quan hệ tác động và các tiêu chí nhận diện trong thực tiễn.

Như vậy, có thể hiểu “nền tảng” là tổng thể những yếu tố căn bản, có tính hệ thống, giữ vai trò cơ sở cấu thành và quy định hướng vận động của một cấu trúc hay một vấn đề nhất định. Trên cơ sở đó, trong phạm vi luận án, nghiên cứu tiếp cận khái niệm nền tảng theo nghĩa “nền móng” cái vững chắc được xây dựng nên để dựa vào cái đó xây dựng và phát triển cái khác [35, tr. 665], ở phương diện nghiên cứu của luận án đó là phạm vi tiếp cận mang tính cấu trúc một hệ nhiều lớp cơ sở tạo điều kiện, định hướng và hợp thức hóa quá trình hình thành chiến lược sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc.

2.1.1.2. Khái niệm nền tảng chính trị

Nền tảng chính trị là khái niệm rất ít khi sử dụng theo hình thức cụm từ đi liền với nhau. Trong từ điển tiếng Anh “*nền tảng*” được hiểu “*foundation*” là một cấu trúc; nền móng; những nguyên lý hoặc nguồn gốc để một cái gì đó hình thành và phát triển [77, p. 354]. Thuật ngữ “*political*” được giải thích là “thuộc hoặc liên quan đến nhà nước, chính phủ, công việc công” [77, p. 615]. Từ đó, theo cách cấu tạo thuật ngữ, có thể hiểu “*political foundation*” là hệ các cơ sở, nguyên tắc hoặc tiền đề thuộc lĩnh vực nhà nước, quyền lực công việc công, làm điểm tựa để một trật tự hệ thống chính trị được thiết lập, vận hành và phát triển.

Trong từ điển tiếng Việt khái niệm được hiểu: “nền tảng” là “bộ phận vững chắc dựa trên đó các bộ phận khác tồn tại và phát triển”; đồng nghĩa “nền móng” [35,

tr. 665]. Khái niệm “chính trị” được hiểu: “Tổng thể những hoạt động liên quan đến quan hệ giữa các giai cấp, dân tộc và tầng lớp xã hội; cốt lõi là giành, duy trì và sử dụng quyền lực nhà nước, tham gia công việc nhà nước và xác định tổ chức, nhiệm vụ, nội dung hoạt động của nhà nước. Chính trị thuộc kiến trúc thượng tầng, có quan hệ chặt chẽ nhưng cũng có tính độc lập tương đối đối với kinh tế” [44, tr. 478-479] hay được hiểu ngắn gọn hơn là những vấn đề về tổ chức và điều khiển bộ máy nhà nước trong nội bộ một nước và quan hệ giữa các nước. Suy ra ta có thể hiểu, nền tảng chính trị của một sáng kiến là tổng thể những cơ sở và điều kiện chính trị tương đối ổn định, được hình thành từ tư tưởng, lợi ích, quan hệ quyền lực, cấu trúc thể chế, chủ thể lãnh đạo và cơ chế ra quyết định, làm chỗ dựa cho sáng kiến được hình thành, xác lập mục tiêu, chính danh hóa và tổ chức thực hiện.

Như vậy, có thể thấy một số đặc điểm nổi bật của khái niệm như sau:

Thứ nhất, tính nâng đỡ và bảo đảm trật tự, ổn định chính trị, nền tảng chính trị là tầng yếu tố căn bản làm điểm tựa cho sự thiết lập và duy trì một trật tự, hệ thống quyền lực, bảo đảm khả năng vận hành của chế độ, thiết chế và quá trình ra quyết định; vì vậy nó gắn trực tiếp với việc “đỡ” sự tồn tại của hệ thống chính trị và năng lực quản trị.

Thứ hai, tính thừa nhận và định hướng hành động chính trị, nền tảng chính trị chứa hệ giá trị, mục tiêu, nguyên tắc và lập luận biện minh cho quyền lực, qua đó tạo cơ sở thừa nhận, đồng thời định hình cách xác định lợi ích, lựa chọn ưu tiên, thiết kế và triển khai chính sách.

Thứ ba, tính hệ thống và khả dụng phân tích, nền tảng chính trị tồn tại như một hệ cấu trúc gồm tư tưởng, giá trị thiết chế, nguồn lực và được thể chế hóa trong văn kiện, luật lệ, cơ chế vận hành; vì vậy có thể chuyển hóa thành khung phân tích với các thành tố, quan hệ, cơ chế tác động và tiêu chí nhận diện trong thực tiễn.

Trên cơ sở đối chiếu nghĩa từ điển và cách tiếp cận nghiên cứu, luận án xác lập rằng “nền tảng chính trị” không được hiểu như một tập hợp yếu tố bối cảnh rời rạc, mà là một hệ cấu trúc cốt lõi gồm các tiền đề, nguyên tắc và giá trị chính trị được thể chế hóa, có chức năng nâng đỡ sự hình thành và vận hành của một trật tự, thiết

chế, đồng thời tạo cơ sở thừa nhận và định hướng cho lựa chọn mục tiêu, ưu tiên và chính sách. Với cách hiểu này, “nền tảng chính trị” được sử dụng như một khái niệm công cụ trung tâm trong toàn bộ luận án nó cho phép chuyển từ mô tả hiện tượng sang giải thích cơ chế bằng việc truy tìm, các thành tố cấu thành nền tảng, quan hệ và cơ chế tác động giữa chúng và các biểu hiện thực tiễn cho thấy nền tảng ấy được tái sản xuất trong quá trình hình thành và triển khai BRI.

Trong luận án, khái niệm này được thao tác hóa thành năm nhóm chỉ báo phân tích: (i) nền tảng lịch sử - văn hóa, gồm ký ức Con đường tơ lụa, tư duy trung tâm và kinh nghiệm mở rộng không gian kết nối; (ii) nền tảng chính trị - tư tưởng, gồm tư tưởng lãnh đạo, phục hưng dân tộc, an ninh và ổn định của hệ thống chính trị; (iii) nền tảng địa chính trị, gồm vị trí, hành lang, điểm nút và nhu cầu bảo đảm không gian chiến lược; (iv) nền tảng thể chế Đảng - Nhà nước, gồm cơ chế ra quyết định tập trung, năng lực huy động nguồn lực và liên kết giữa trung ương, địa phương, doanh nghiệp nhà nước, ngân hàng chính sách; và (v) nền tảng pháp lý - chính sách, gồm văn kiện, hiến định hóa, cơ chế hợp tác và các thiết chế tài chính phục vụ triển khai BRI. Các nhóm chỉ báo này là cơ sở trực tiếp để chương 3 giải thích vì sao luận án lựa chọn các nội dung lịch sử, văn hóa, địa chính trị, chính trị - tư tưởng và thực tiễn chính trị khi phân tích nền tảng hình thành BRI.

2.1.2. Sáng kiến, Vành đai và Con đường

Từ điển tiếng Anh, thuật ngữ thường tương ứng với “*sáng kiến*” là initiative. Theo cách hiểu phổ biến, initiative trước hết được dùng để chỉ “*Bước mở đầu hoặc bước đi đầu tiên; khả năng, quyền khởi xướng, đặc biệt đối với đề xuất lập pháp*” [77, p. 458]. Khái niệm nhấn mạnh với nghĩa năng lực hay động lực hành động, như bước đi đầu tiên hoặc tinh thần chủ động khởi xướng điều gì đó, nhấn mạnh vai trò của chủ thể trong việc bắt đầu và dẫn dắt hành động. Từ các cách hiểu này, có thể khái quát “sáng kiến” theo nghĩa quốc tế như một hành động khởi xướng hoặc một chương trình hoặc một kế hoạch mới có mục tiêu rõ ràng, được đề xuất để giải quyết vấn đề và có khả năng triển khai trong thực tiễn.

Trong từ điển tiếng Việt, “*sáng kiến*” trước hết được hiểu theo nghĩa từ điển là “*ý kiến mới, có tác dụng giúp công việc tiến hành tốt hơn hoặc thuận lợi hơn*” [35,

tr. 846-847]. Ở phương diện chuẩn hóa trong văn bản pháp luật Việt Nam, “*sáng kiến*” được xác định: theo hướng giải pháp là giải pháp kỹ thuật, giải pháp quản lý, giải pháp tác nghiệp, hoặc giải pháp ứng dụng tiến bộ kỹ thuật, và chỉ được công nhận khi đáp ứng các điều kiện về tính mới trong phạm vi cơ sở, đã được áp dụng hoặc áp dụng thử, và có khả năng mang lại lợi ích thiết thực [5, tr. 3]. Từ các cách tiếp cận trên, trong luận án có thể hiểu “*sáng kiến*” theo nghĩa khái niệm làm việc là một ý tưởng, giải pháp mới có khả năng áp dụng trong thực tiễn và tạo ra hiệu quả hoặc lợi ích rõ rệt, vừa phản ánh tính mới của tư duy, vừa nhấn mạnh khả năng triển khai và giá trị mang lại của giải pháp.

Khi xem xét khái niệm “*Vành đai và Con đường*” trong từ điển tiếng Việt thường được xác lập rõ hơn như một sáng kiến kết nối phát triển do Trung Quốc khởi xướng. Chẳng hạn, một bài viết trên Tạp chí Lý luận chính trị mô tả BRI là “*sáng kiến*” kết nối cơ sở hạ tầng (đường bộ, đường biển và đường không) giữa Trung Quốc với thế giới, đồng thời nhấn mạnh việc nhiều vấn đề rất cơ bản như khái niệm, cấu trúc, mục tiêu vẫn cần tiếp tục làm rõ trong nghiên cứu [101]. Ở hướng tiếp cận cấu trúc, cũng nhấn mạnh BRI hình thành từ cách gọi ban đầu “*Một Vành đai - Một Con đường*” (Nhất đới nhất lộ/One Belt One Road), sau đó được chuẩn hóa thành “*Belt and Road Initiative (BRI)*” và trở thành tên gọi chính thức. Cũng trong một số tổng thuật nghiên cứu tiếng Việt, BRI được mô tả có “*cơ cấu*” gồm các thành tố hợp phần, điển hình là Vành đai kinh tế *Con đường tơ lụa trên đất liền (SREB)* và *Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (MSR)*, thậm chí có nguồn còn bổ sung “*Con đường tơ lụa kỹ thuật số (DSR)*” như một nhánh cấu phần trong tiến trình mở rộng nội dung kết nối [110].

Trong nghiên cứu quốc tế và văn bản chính thức của Trung Quốc, khái niệm “*Vành đai và Con đường*” là cách gọi rút gọn của hai cấu phần “*Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa*” và “*Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI*”, tương ứng với tên tiếng Anh “*the Silk Road Economic Belt and the 21st-Century Maritime Silk Road*”. Trong giai đoạn đầu, sáng kiến còn thường được nhắc đến bằng tên gọi “*One Belt, One Road*” (OBOR) [55, tr. 1-2]. Tuy nhiên, theo quy định chuẩn hóa thuật ngữ do

Ủy ban Phát triển và Cải cách Quốc gia Trung Quốc phối hợp với Bộ Ngoại giao và Bộ Thương mại ban hành ngày 21/9/2015, tên gọi rút gọn được chuẩn hóa là “*the Belt and Road*” (B&R); khi đề cập đến toàn bộ sáng kiến, có thể sử dụng “*the Belt and Road Initiative*” (BRI). Đáng chú ý, văn bản này quy định “*sáng kiến*” phải được dịch là “*initiative*”, ở dạng số ít, và không nên thay thế bằng các từ “*strategy*”, “*project*”, “*program*” hoặc “*agenda*” [111]. Quy định đó cho thấy BRI cần được định danh trước hết là một sáng kiến hay một khuôn khổ hợp tác, chứ không phải một chiến lược hoặc dự án đơn lẻ. Về nội hàm, văn kiện “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*” (Tầm nhìn và Hành động cùng xây dựng Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ 21), xác định đây là một khuôn khổ có tính hệ thống, hướng tới tăng cường kết nối giữa châu Á, châu Âu và châu Phi cùng các vùng biển lân cận, phát triển quan hệ đối tác và hình thành mạng lưới kết nối đa tầng. Vì vậy, “Vành đai và Con đường” có thể được hiểu là một sáng kiến hợp tác phát triển liên khu vực do Trung Quốc đề xuất, lấy “*kết nối*” và “*hợp tác kinh tế*” làm hai trục trung tâm, được triển khai thông qua nhiều hành lang, cơ chế và dự án khác nhau, chứ không đồng nhất với một tuyến đường hoặc một công trình riêng lẻ [103].

Đối chiếu với các tài liệu của Trung Quốc khi nói về khái niệm sáng kiến Vành đai và Con đường. Trong các văn bản chính thức của Trung Quốc, “Vành đai và Con đường” thường được xác lập như một sáng kiến hợp tác có tính khung, nhấn mạnh logic, cùng tham gia, cùng triển khai, cùng hưởng lợi, hơn là được hiểu như một dự án đơn lẻ; theo đó, BRI được mô tả nhằm thúc đẩy kết nối giữa các không gian Á - Âu - Phi và các vùng biển liên kề để mở rộng không gian hợp tác phát triển.

Cần lưu ý rằng trong tiếng Trung Quốc, thuật ngữ thường được dùng là “倡议” (xướng nghị), hàm nghĩa một đề xuất có tính khởi xướng, kêu gọi và định hướng hợp tác, khác với “计划” (kế hoạch) vốn thường gắn với chương trình có mục tiêu, chỉ tiêu và cơ chế thực thi chặt chẽ hơn. Việc Trung Quốc dùng “倡议” cho BRI vì vậy có hàm ý chính trị - ngoại giao rõ rệt, sáng kiến được trình bày như một lời mời hợp tác mở, mềm dẻo và bao trùm, qua đó giảm cảm giác áp đặt của một đại chiến

lược do Trung Quốc dẫn dắt, đồng thời vẫn cho phép Trung Quốc giữ vai trò chủ thể khởi xướng, định hướng và điều phối.

Tài liệu Sách trắng The Belt and Road Initiative: Progress, Contributions and Prospects (2019), cách định nghĩa theo hướng “*kết nối và hợp tác phát triển*” tiếp tục được nhấn mạnh, đồng thời tái khẳng định nguyên tắc tham vấn rộng rãi, đóng góp chung và lợi ích chung và duy trì trực triển khai xoay quanh đúng 5 trọng tâm nêu trên, qua đó củng cố cách hiểu BRI như một khuôn khổ hợp tác phát triển - kết nối được Trung Quốc diễn đạt nhất quán trong hệ thống tài liệu chính thức [107].

Qua các phương diện ở trên, từ các khái niệm đã phân tích, luận án rút ra một số nội dung chính trong nội hàm Sáng kiến, Vành đai và Con đường:

Thứ nhất, khởi xướng có chủ đích và định hướng mục tiêu. BRI mang đặc trưng nền tảng của một “sáng kiến” không phải hiện tượng tự phát hay một tập hợp dự án rời rạc, mà là một định hướng hành động được chủ thể khởi xướng xác lập có chủ đích, gắn với các mục tiêu trung tâm như mở rộng hợp tác phát triển, tăng cường liên thông và tối ưu hóa lợi ích kinh tế, đối ngoại. Đặc điểm này cho thấy BRI cần được phân tích như một thiết kế chính sách với mục tiêu, ưu tiên, lộ trình và ngôn ngữ chính sách tương đối rõ, thay vì chỉ nhìn như kết quả tổng hợp của các hoạt động kinh tế đơn lẻ.

Thứ hai, khung hợp tác rộng hơn một dự án, vận hành theo logic đa lĩnh vực, đa chủ thể. Là một sáng kiến ở cấp độ khu vực, BRI được trình bày như một khuôn khổ hợp tác có khả năng bao trùm nhiều lĩnh vực và huy động nhiều chủ thể tham gia. “Sáng kiến” ở đây không đồng nhất với một dự án hạ tầng riêng lẻ, mà là một cơ chế phối hợp có thể mở rộng theo không gian và theo nội dung từ phối hợp chính sách, kết nối hạ tầng, thương mại, tài chính đến giao lưu nhân dân; đồng thời tạo điều kiện để nhà nước, doanh nghiệp, định chế tài chính, chính quyền địa phương và các đối tác nước ngoài cùng tham gia. Chính tính khung này giải thích vì sao BRI vừa có thể được diễn đạt ở tầm chiến lược, vừa có thể chuyển hóa thành các hình thức hợp tác cụ thể.

Thứ ba, kết nối làm trực tổ chức và là phương thức triển khai chủ đạo. Trong các cách diễn giải phổ biến, kết nối không chỉ là khẩu hiệu mà là trực tổ chức của BRI kết nối không gian, kết nối thị trường, kết nối dòng vốn và kết nối xã hội. Vì vậy, kết nối vừa là mục tiêu, vừa là phương thức để mở rộng hợp tác. Đặc điểm này khiến BRI khác với các chương trình viện trợ truyền thống nó đặt trọng tâm vào việc tạo ra hệ thống liên thông nhằm làm thay đổi điều kiện vận động của thương mại, đầu tư và tương tác khu vực.

Thứ tư, cấu trúc hóa và khả năng công cụ hóa thành ưu tiên, cơ chế và danh mục hành động. BRI có đặc điểm quan trọng là được cấu trúc hóa để có thể triển khai tối thiểu được diễn đạt bằng hai hợp phần, đồng thời được vận hành hóa bằng các nhóm ưu tiên, hướng hợp tác. Nhờ cấu trúc này, sáng kiến có thể chuyển từ ý tưởng định hướng sang hành động chính sách thông qua các cơ chế hợp tác, thỏa thuận, định chế, nguồn lực và danh mục dự án cụ thể. Nói cách khác, BRI vừa mang tính định hướng chiến lược, vừa có tính kỹ thuật tổ chức đủ để tạo ra dấu hiệu thực chứng phục vụ phân tích khoa học.

Như vậy, từ khái niệm “sáng kiến” và “Vành đai và Con đường” có thể xác lập trực tiếp vấn đề nghiên cứu của luận án. BRI là một khung hợp tác và kết nối quy mô lớn, có mục tiêu, cấu trúc và cơ chế triển khai tương đối rõ; vì thế, không thể chỉ được giải thích như tập hợp các dự án kinh tế. Tính chất “sáng kiến” của BRI đòi hỏi phải làm rõ những tiền đề, giá trị, ý thức hệ và mục tiêu chính trị định hướng sáng kiến; các thiết chế, cơ chế ra quyết định và công cụ chuyên hóa định hướng đó thành hành động; cùng cơ sở thừa nhận và khả năng huy động sự tham gia. Theo đó, nền tảng chính trị không chỉ là bối cảnh, mà là hệ yếu tố cốt lõi định hình mục tiêu, cấu trúc và phương thức triển khai BRI.

2.2. Khung lý thuyết và cách vận dụng vào phân tích nền tảng chính trị của BRI

2.2.1. Chủ nghĩa Mác

Chủ nghĩa Mác được xác định là nền tảng phương pháp luận quan trọng để nhận thức và phân tích quá trình hình thành BRI của Trung Quốc. Trên cơ sở đó, luận

án vận dụng các nguyên lý của chủ nghĩa duy vật biện chứng và duy vật lịch sử nhằm xem xét BRI không phải như một hiện tượng biệt lập hay một quyết sách đơn lẻ, mà như kết quả của sự tác động qua lại giữa nhiều nhân tố, điều kiện lịch sử, yêu cầu phát triển kinh tế, cấu trúc quyền lực chính trị, nhu cầu bảo đảm ổn định xã hội và sự biến đổi của môi trường quốc tế. Nói cách khác, BRI được đặt trong chỉnh thể vận động của các mối quan hệ khách quan, nơi các yếu tố bên trong và bên ngoài Trung Quốc luôn ràng buộc, thúc đẩy và chuyển hóa lẫn nhau.

Từ góc nhìn chủ nghĩa Mác, mọi chính sách lớn của nhà nước đều nảy sinh từ những điều kiện vật chất - lịch sử cụ thể chứ không chỉ từ ý chí chủ quan của giới lãnh đạo. BRI vì thế cần được hiểu là sản phẩm của một giai đoạn phát triển mới của Trung Quốc, khi mô hình tăng trưởng truyền thống bộc lộ những giới hạn ngày càng rõ, áp lực dư thừa công suất, nhu cầu mở rộng thị trường, yêu cầu tìm kiếm không gian phát triển mới cho vốn, công nghệ và hạ tầng, đồng thời phải xử lý bài toán duy trì tăng trưởng và củng cố tính thừa nhận của nhà nước. Chính trong bối cảnh đó, BRI xuất hiện như một phương thức tổ chức lại không gian phát triển, đưa nhu cầu tái cơ cấu bên trong gắn với quá trình mở rộng hợp tác và ảnh hưởng ra bên ngoài. Ở đây, quan hệ giữa đối nội và đối ngoại không tồn tại tách rời, mà là một chỉnh thể thống nhất trong chiến lược phát triển quốc gia của Trung Quốc.

Vận dụng phép biện chứng duy vật, có thể thấy sự ra đời và triển khai BRI phản ánh rõ mối quan hệ giữa nguyên nhân bên trong và điều kiện bên ngoài. Về bên trong, đó là nhu cầu tiếp tục duy trì đà phát triển kinh tế, tái phân bổ nguồn lực, thúc đẩy các địa phương nội địa, giải quyết chênh lệch vùng miền và tìm đầu ra cho năng lực sản xuất, tài chính, xây dựng cơ sở hạ tầng. Về bên ngoài, đó là bối cảnh toàn cầu hóa chuyển sang giai đoạn cạnh tranh gay gắt hơn, trật tự kinh tế - chính trị quốc tế có dấu hiệu dịch chuyển, các thiết chế hiện hữu chưa phản ánh đầy đủ vai trò đang lên của Trung Quốc. BRI vì vậy không chỉ là một chương trình hợp tác kinh tế xuyên quốc gia, mà còn là sự kết hợp giữa nhu cầu phát triển lực lượng sản xuất trong nước với tham vọng định hình môi trường quốc tế thuận lợi hơn cho sự trỗi dậy của Trung Quốc.

Trên phương diện lý luận, chủ nghĩa Mác cho phép luận án nhìn nhận BRI như một quá trình vận động chứa đựng những mâu thuẫn nội tại. Một mặt, sáng kiến này được Trung Quốc trình bày như cơ chế tăng cường kết nối, mở rộng hợp tác, thúc đẩy phát triển cùng có lợi và tạo thêm động lực cho các quốc gia tham gia. Mặt khác, đằng sau diễn ngôn hợp tác ấy là logic lợi ích quốc gia, nhu cầu tái cấu trúc không gian kinh tế, chính trị khu vực và quốc tế theo hướng có lợi hơn cho Trung Quốc. Chính sự thống nhất nhưng không đồng nhất giữa hợp tác và cạnh tranh, giữa phát triển và ảnh hưởng, giữa diễn ngôn cùng thắng và mục tiêu quyền lực đã tạo nên tính phức hợp của BRI. Theo nghĩa đó, BRI không thể được giải thích chỉ bằng ngôn ngữ kinh tế đơn thuần, mà cần được phân tích như một hiện tượng chính trị, chiến lược mang tính lịch sử cụ thể.

Từ lập trường duy vật lịch sử, BRI còn phản ánh cách Trung Quốc điều chỉnh quan hệ giữa cơ sở kinh tế và kiến trúc thượng tầng trong điều kiện mới. Sự mở rộng đầu tư, thương mại, tài chính, logistics và kết nối hạ tầng không chỉ phục vụ mục tiêu tăng trưởng, mà còn kéo theo việc mở rộng ảnh hưởng thể chế, chuẩn mực hợp tác, diễn ngôn phát triển và vị thế quốc tế của Trung Quốc. Nói cách khác, khi cơ sở kinh tế được mở rộng ra ngoài biên giới quốc gia, nhu cầu tương ứng về bảo đảm chính trị, pháp lý, ngoại giao và hình ảnh quốc gia cũng phát triển theo. Vì vậy, BRI đồng thời là công cụ kinh tế, cơ chế chiến lược và phương tiện chuyển tải tư duy chính trị đối ngoại của Trung Quốc trong thời kỳ mới.

Tiếp cận theo chủ nghĩa Mác cũng đòi hỏi phải nhận diện đầy đủ mặt mâu thuẫn và giới hạn của quá trình này. BRI không vận động theo một đường thẳng thuận chiều, mà luôn chịu sự chi phối của các xung đột lợi ích, khác biệt thể chế, sức ép địa chính trị, rủi ro tài chính, phản ứng xã hội và những tiêu chuẩn ngày càng cao về môi trường, lao động, quản trị và phát triển bền vững. Những khó khăn đó cho thấy một quy luật có tính biện chứng càng mở rộng phạm vi ảnh hưởng, Trung Quốc càng phải đối mặt với nhiều lực cản mới; càng muốn chuyển hóa tiềm lực kinh tế thành ảnh hưởng chính trị, nước này càng phải xử lý tinh tế hơn mối quan hệ giữa lợi ích của mình và mức độ chấp nhận của các quốc gia đối tác. Do đó, BRI vừa là biểu hiện của

năng lực huy động nguồn lực và tổ chức chiến lược của Trung Quốc, vừa là phép thử đối với khả năng điều hòa mâu thuẫn trong tiến trình vươn ra toàn cầu.

Từ những phân tích trên, có thể khẳng định rằng việc vận dụng chủ nghĩa Mác trong nghiên cứu BRI không nhằm đồng nhất sáng kiến này với một mô hình ý thức hệ thuần túy, mà trước hết để cung cấp một khung phân tích khoa học về bản chất, động lực và chiều hướng vận động của nó. Trên cơ sở phép biện chứng duy vật, BRI hiện ra như sản phẩm của sự tương tác giữa yêu cầu phát triển trong nước, tư duy chiến lược của giới lãnh đạo, cấu trúc quyền lực của nhà nước Trung Quốc và sự chuyển dịch của trật tự quốc tế đương đại. Đây cũng chính là cơ sở quan trọng để luận án tiếp tục làm rõ nền tảng chính trị hình thành BRI ở các phương diện tư tưởng, lịch sử, văn hóa, địa chính trị và thực tiễn quyền lực của Trung Quốc trong các phần tiếp theo.

2.2.2. Chủ nghĩa hiện thực

Chủ nghĩa hiện thực là một trong những trụ cột lý thuyết được luận án sử dụng để giải thích nền tảng chính trị của Sáng kiến Vành đai và Con đường. Giá trị của lý thuyết này không nằm ở việc quy giản BRI thành công cụ tranh giành quyền lực, mà ở khả năng làm rõ logic lợi ích quốc gia, an ninh, quyền lực và vị thế chiến lược ẩn sau quá trình hình thành, triển khai và điều chỉnh sáng kiến. Theo đó, bên cạnh mục tiêu phát triển và hợp tác được tuyên bố chính thức, BRI còn cần được đặt trong môi trường quốc tế mà Trung Quốc phải xử lý những sức ép về an ninh, sự phụ thuộc, cạnh tranh chiến lược và biến động của tương quan lực lượng.

Tiền đề xuất phát của chủ nghĩa hiện thực là hệ thống quốc tế vận hành trong trạng thái vô chính phủ, tức không có một quyền lực tối cao đứng trên các quốc gia và đủ khả năng bảo đảm tuyệt đối an ninh cho mọi chủ thể. Waltz cho rằng trạng thái này không có nghĩa chiến tranh diễn ra thường xuyên, nhưng luôn tồn tại khả năng: “*war may at any time break out*” (Chiến tranh có thể nổ ra bất cứ lúc nào) [82, p. 102]. Chính sự hiện hữu thường trực của rủi ro và tính không chắc chắn về ý định của các quốc gia khác khiến mỗi quốc gia phải tự chịu trách nhiệm cuối cùng đối với sự tồn tại và an ninh của mình. Vì vậy, Waltz khẳng định: “*Self-help is necessarily the*

principle of action in an anarchic order” (Tự lực cánh sinh tất yếu là nguyên tắc hành động trong một trật tự vô chính phủ) [82, p. 111]. Tự lực ở đây không đồng nghĩa với biệt lập hay từ chối hợp tác, mà có nghĩa quốc gia không thể phó thác hoàn toàn an ninh của mình cho cam kết hoặc thiện chí của chủ thể khác.

Từ tiền đề đó, chủ nghĩa hiện thực đặt an ninh và sinh tồn ở vị trí ưu tiên. Waltz nhấn mạnh: *“In anarchy, security is the highest end”* (Trong tình trạng vô chính phủ, an ninh là mục tiêu cao nhất) [82, p. 126]. Điều này có ý nghĩa phương pháp luận quan trọng đối với luận án, quyền lực không nhất thiết là mục đích cuối cùng, mà trước hết là phương tiện để quốc gia duy trì khả năng tự chủ, bảo vệ lợi ích và tránh rơi vào tình trạng dễ bị tổn thương. Vì thế, khi phân tích BRI, luận án không chỉ đặt câu hỏi sáng kiến tạo ra bao nhiêu lợi ích kinh tế, mà còn xem xét những lợi ích đó có góp phần củng cố an ninh, năng lực tự chủ và vị thế của Trung Quốc hay không. Một dự án kết nối có thể tạo ra lợi ích thương mại, nhưng từ góc nhìn hiện thực, ý nghĩa chính trị của nó còn phụ thuộc vào khả năng giảm thiểu những khó khăn gặp phải, phân tán rủi ro hoặc mở rộng dư địa chiến lược cho quốc gia đề xuất.

Luận án không đi sâu trình bày lịch sử phát triển hoặc so sánh toàn bộ các nhánh của chủ nghĩa hiện thực, bởi điều đó dễ dẫn đến lặp lại kiến thức lý thuyết mà không trực tiếp phục vụ đối tượng nghiên cứu. Thay vào đó, luận án ưu tiên cách tiếp cận hiện thực cấu trúc, trong đó hành vi của quốc gia được giải thích chủ yếu từ những sức ép của môi trường quốc tế, sự phân bố năng lực và trạng thái không chắc chắn giữa các chủ thể. Trọng tâm vì vậy không phải là quy mọi quyết định của BRI về đặc điểm cá nhân của nhà lãnh đạo, mà là làm rõ cách Trung Quốc nhận diện môi trường chiến lược, xác định những điểm dễ tổn thương và lựa chọn công cụ để bảo vệ lợi ích lâu dài.

Bổ sung cho cách tiếp cận cấu trúc, lý luận về biến đổi chính trị quốc tế của Gilpin giúp giải thích điều kiện khiến một quốc gia tìm cách điều chỉnh môi trường bên ngoài. Nghiên cứu của Gilpin nêu rõ: *“A state will attempt to change the international system if the expected benefits exceed the expected costs”* (Một quốc gia sẽ tìm cách thay đổi hệ thống quốc tế nếu lợi ích dự kiến vượt quá chi phí dự kiến)

[62, p. 50]. Theo đó quan điểm chỉ rõ, quốc gia tính toán lợi ích và chi phí khi hoạch định chính sách đối ngoại; việc tìm cách thay đổi một bộ phận của hệ thống nhằm làm cho lợi ích, quyền lực và an ninh của quốc gia được bảo đảm tốt hơn. Luận điểm này không chứng minh trực tiếp động cơ của BRI, bởi tác phẩm của Gilpin xuất bản trước khi sáng kiến ra đời, nhưng cung cấp cơ sở lý luận để xem xét mối liên hệ giữa sự gia tăng năng lực của Trung Quốc với nhu cầu chủ động định hình môi trường phát triển và an ninh.

Từ góc nhìn đó, BRI có thể được phân tích như một lựa chọn chiến lược xuất hiện khi Trung Quốc đã tích lũy được năng lực kinh tế, tài chính, công nghệ và tổ chức đủ lớn, đồng thời nhận thấy những giới hạn của không gian phát triển hiện có. Sáng kiến cho phép Trung Quốc sử dụng các nguồn lực đã tích lũy để mở rộng mạng lưới kết nối, đa dạng hóa thị trường, bảo đảm các tuyến lưu thông và nâng cao khả năng tiếp cận những khu vực có ý nghĩa chiến lược. Cách tiếp cận hiện thực giúp lý giải vì sao một chương trình được triển khai chủ yếu bằng hạ tầng, thương mại và đầu tư vẫn có thể mang hàm ý chính trị, những công cụ kinh tế này góp phần xử lý các điểm dễ tổn thương và cải thiện năng lực hành động của Trung Quốc trong môi trường cạnh tranh.

Nhận định trên có cơ sở trực tiếp từ nghiên cứu của Zhang và James. Các tác giả xác định BRI đã trở thành “*the cornerstone of foreign policy*” (nền tảng của chính sách đối ngoại) của Trung Quốc dưới thời Tập Cận Bình, qua đó nhấn mạnh vai trò trung tâm của sáng kiến này trong cấu trúc hoạch định và triển khai chính sách đối ngoại của Trung Quốc [88, p. 2]. Nhận định này cho thấy BRI không còn là tập hợp rời rạc các dự án phát triển, mà giữ vai trò trung tâm trong việc kết nối nguồn lực trong nước với mục tiêu đối ngoại. Ở phần phân tích tiếp theo, Zhang và James gọi BRI là “*a grand strategy that should enhance the position of China over time*” (một chiến lược lớn nhằm củng cố vị thế của Trung Quốc theo thời gian) [88, p. 3]. Nội dung này trực tiếp củng cố cho việc sử dụng chủ nghĩa hiện thực trong luận án BRI vừa phục vụ kết nối và phát triển, vừa có khả năng cải thiện vị thế của Trung Quốc thông qua sự kết hợp giữa chính sách đối ngoại, thương mại, đầu tư và an ninh.

Trên cơ sở đó, phương diện đầu tiên mà chủ nghĩa hiện thực giúp luận án làm rõ là mối quan hệ giữa BRI với yêu cầu giảm thiểu những điểm dễ tổn thương chiến lược. Nền kinh tế Trung Quốc phụ thuộc lớn vào thương mại quốc tế, nhập khẩu năng lượng và các chuỗi cung ứng xuyên biên giới. Sự phụ thuộc quá mức vào một số tuyến hàng hải, thị trường hoặc trung tâm tài chính có thể làm gia tăng rủi ro khi môi trường quốc tế biến động. Vì vậy, việc xây dựng các hành lang kinh tế lục địa, tuyến đường sắt xuyên biên giới, đường ống năng lượng, cảng biển và mạng lưới logistics có thể được xem như nỗ lực đa dạng hóa phương thức kết nối và phân tán rủi ro. Chủ nghĩa hiện thực không khẳng định các công trình này chỉ phục vụ mục tiêu an ninh, nhưng yêu cầu luận án đánh giá cả giá trị kinh tế lẫn chức năng chiến lược của chúng.

Phương diện thứ hai là khả năng chuyển hóa kết nối kinh tế thành năng lực và ảnh hưởng chính trị. Trong cách tiếp cận hiện thực, quyền lực không chỉ thể hiện bằng sức mạnh quân sự mà còn thông qua khả năng kiểm soát hoặc tác động đến những nguồn lực thiết yếu. Khi một quốc gia giữ vai trò quan trọng trong cấp vốn, xây dựng, vận hành hoặc thiết lập tiêu chuẩn cho các tuyến giao thông, cảng biển, hệ thống năng lượng và hạ tầng số, quốc gia đó có thể gia tăng năng lực tự chủ và vị thế trong quan hệ với các đối tác. Do đó, các dự án BRI cần được xem xét không chỉ ở quy mô vốn hoặc hiệu quả thương mại, mà còn ở khả năng tạo ra quyền tiếp cận, năng lực định hình tiêu chuẩn và lợi thế trong thương lượng.

Tuy nhiên, luận án không mặc định rằng mọi quan hệ kết nối do BRI tạo ra đều chuyển thành sự phụ thuộc chính trị. Việc chuyển hóa năng lực kinh tế thành ảnh hưởng chính trị còn phụ thuộc vào cấu trúc dự án, năng lực thể chế của nước tiếp nhận, nguồn vốn thay thế, mức độ phụ thuộc của các bên và phản ứng của xã hội sở tại. Một dự án được Trung Quốc tài trợ chưa đương nhiên trở thành công cụ cưỡng ép; ngược lại, một mạng lưới hạ tầng có thể tạo ảnh hưởng chiến lược ngay cả khi Trung Quốc không trực tiếp áp đặt điều kiện chính trị. Vì vậy, chủ nghĩa hiện thực được sử dụng như một khung đặt câu hỏi và kiểm chứng, không phải như kết luận có sẵn về động cơ hoặc hệ quả của tất cả các dự án BRI.

Phương diện thứ ba là tác động của BRI đối với vị thế tương đối của Trung Quốc. Sự phát triển của các hành lang kinh tế, mạng lưới tài chính, logistics và tiêu chuẩn kỹ thuật có thể giúp Trung Quốc mở rộng không gian hoạt động và giảm phụ thuộc vào những cấu trúc do các cường quốc khác chi phối. Từ góc nhìn hiện thực, ý nghĩa chiến lược của BRI không nhất thiết nằm ở việc thay thế ngay lập tức trật tự hiện hành, mà ở khả năng từng bước tạo thêm lựa chọn cho Trung Quốc và gia tăng chi phí đối với những hành động nhằm cô lập hoặc kiềm chế nước này. BRI vì vậy có thể được xem như một phương thức mở rộng dư địa chiến lược bằng các công cụ kinh tế, tài chính và hạ tầng thay cho đối đầu quân sự trực tiếp.

Cách tiếp cận hiện thực cũng giúp giải thích quá trình điều chỉnh BRI. Khi kết quả triển khai không đáp ứng lợi ích dự kiến, chi phí tài chính gia tăng hoặc phản ứng của các nước đối tác và các cường quốc khác trở nên bất lợi, Trung Quốc phải tính toán lại quy mô, lĩnh vực và phương thức thực hiện sáng kiến. Đây chính là biểu hiện của logic lợi ích, chi phí mà các nghiên cứu khác cũng đã đề cập. Sự chuyển dịch từ nhấn mạnh quy mô sang phát triển chất lượng cao, tăng cường quản trị rủi ro, mở rộng sang các lĩnh vực số và xanh có thể được xem xét như quá trình thích ứng nhằm duy trì lợi ích chiến lược trong điều kiện môi trường thay đổi. Tuy nhiên, việc đánh giá cụ thể các điều chỉnh này phải dựa trên bằng chứng thực tiễn ở những chương sau, không thể suy ra chỉ từ lý thuyết.

Chủ nghĩa hiện thực trả lời câu hỏi vì sao lợi ích, an ninh, khả năng tự chủ và vị thế quốc gia có ý nghĩa đối với BRI. Lý thuyết cân bằng quyền lực được sử dụng ở mục riêng để phân tích sự thay đổi của tương quan lực lượng, phản ứng của các cường quốc và các hành vi cân bằng hoặc kiềm chế. Chủ nghĩa tự do làm rõ vai trò của hợp tác, thể chế và phụ thuộc lẫn nhau. Chủ nghĩa Mác tập trung vào mối quan hệ giữa điều kiện vật chất, lợi ích kinh tế, chính trị và vai trò tổ chức của nhà nước. Tiếp cận thể chế lịch sử và mô hình Đảng - Nhà nước Trung Quốc giải thích cơ chế ra quyết định, huy động nguồn lực, thể chế hóa và duy trì chính sách. Sự phân định này giúp mỗi lý thuyết đảm nhiệm một chức năng riêng nhưng vẫn bổ sung cho nhau trong khung phân tích chung.

Về phương pháp vận dụng, chủ nghĩa hiện thực định hướng luận án trả lời bốn câu hỏi. Thứ nhất, Trung Quốc nhận diện những lợi ích và điểm dễ tổn thương chiến lược nào trước khi hình thành BRI? Thứ hai, các lợi ích đó được chuyển hóa thành mục tiêu, không gian và lĩnh vực ưu tiên của sáng kiến như thế nào? Thứ ba, những công cụ kinh tế, tài chính và hạ tầng của BRI làm thay đổi năng lực tự chủ và vị thế của Trung Quốc đến mức nào? Thứ tư, phản ứng của các quốc gia khác và chi phí phát sinh trong quá trình triển khai tác động ra sao đến việc điều chỉnh BRI? Bốn câu hỏi này tạo cầu nối giữa lý thuyết với các nội dung thực chứng của luận án.

Trên cơ sở đó, lý thuyết chủ nghĩa hiện thực tạo cơ sở lý luận để luận án nhận diện BRI như một lựa chọn chiến lược hình thành trong sự tương tác giữa nhu cầu phát triển, yêu cầu bảo đảm an ninh và mục tiêu nâng cao vị thế của Trung Quốc. Lý thuyết này không phủ nhận tính hợp tác của sáng kiến, cũng không mặc định mọi hoạt động kinh tế đều nhằm cưỡng ép chính trị. Giá trị cốt lõi của nó là giúp luận án làm rõ cách các lợi ích phát triển được đặt trong tính toán an ninh, cách nguồn lực kinh tế được chuyển hóa thành năng lực chiến lược, và cách Trung Quốc điều chỉnh BRI trước những biến đổi của môi trường quốc tế.

2.2.3. Chủ nghĩa tự do

Chủ nghĩa tự do được luận án sử dụng để giải thích khả năng hình thành và duy trì hợp tác giữa các quốc gia có lợi ích khác nhau. Nếu chủ nghĩa hiện thực làm rõ yêu cầu an ninh, năng lực tự chủ và vị thế chiến lược của Trung Quốc, thì chủ nghĩa tự do tập trung trả lời câu hỏi, BRI dựa trên những lợi ích tương hợp nào, các lợi ích đó được điều phối bằng cơ chế nào và sự kết nối do sáng kiến tạo ra tác động ra sao đến lựa chọn chính sách của các bên tham gia. Vì vậy, lý thuyết này không phủ nhận cạnh tranh hay tính toán lợi ích quốc gia, mà làm rõ những điều kiện khiến hợp tác trở thành lựa chọn khả thi.

Trong phạm vi luận án, chủ nghĩa tự do được vận dụng qua hai hướng có liên hệ nhưng không đồng nhất. Chủ nghĩa tự do thể chế, đại diện bởi Keohane, giải thích chức năng của thể chế đối với hợp tác quốc tế; trong khi lý thuyết tự do của Moravcsik làm rõ nguồn gốc xã hội của lợi ích quốc gia và sự tương tác giữa các ưu tiên chính

sách. Sự phân biệt này cần được duy trì bởi Moravcsik cũng tách lý thuyết tự do về sự hình thành lợi ích quốc gia khỏi lý thuyết chức năng về thể chế quốc tế [73, pp. 535-537]. Kết hợp hai hướng tiếp cận giúp luận án phân tích cả cơ sở lợi ích lẫn cơ chế duy trì hợp tác của BRI mà không quy toàn bộ sáng kiến về quyền lực hoặc thể chế.

Trước hết, hợp tác không phải trạng thái hài hòa tự nhiên, cũng không đòi hỏi các quốc gia từ bỏ lợi ích riêng, “*Cooperation occurs when actors adjust their behavior to the actual or anticipated preferences of others*” (Sự hợp tác xảy ra khi các cá nhân điều chỉnh hành vi của mình cho phù hợp với sở thích thực tế hoặc dự kiến của người khác) [66, p. 51]. Theo đó, hợp tác chỉ xuất hiện khi các chủ thể điều chỉnh hành vi thông qua phối hợp chính sách để làm cho lựa chọn của mình tương thích hơn với mục tiêu của đối tác. Luận điểm này cung cấp một tiêu chí quan trọng khi nghiên cứu BRI, sự tồn tại của dự án chung hoặc tuyên bố về cùng có lợi chưa đủ chứng minh có hợp tác thực chất; cần xem xét các bên có tham gia xác định lợi ích, điều chỉnh chính sách và đạt được những mục tiêu mà họ theo đuổi hay không.

Thể chế có vai trò tạo điều kiện cho quá trình điều chỉnh đó. Các khuôn khổ thể chế giúp hình thành kỳ vọng tương đối ổn định về hành vi, cung cấp thông tin, tạo cơ sở đánh giá uy tín, giảm chi phí đàm phán và làm tăng chi phí của việc từ bỏ cam kết [66, pp. 88-94]. Thể chế không loại bỏ hoàn toàn bất đồng và cũng không phải một chính quyền đứng trên quốc gia; giá trị của nó nằm ở khả năng tổ chức những tương tác lặp lại, giảm bớt sự bất định và tạo thuận lợi cho các thỏa thuận cùng có lợi.

Vận dụng vào BRI, cách tiếp cận này định hướng luận án xem xét các diễn đàn hợp tác, thỏa thuận liên chính phủ, cơ chế tài chính, quy trình tham vấn và tiêu chuẩn kỹ thuật gắn với sáng kiến có thực hiện được những chức năng trên hay không. Ý nghĩa chính trị của quá trình thể chế hóa BRI vì vậy không chỉ nằm ở số lượng cơ chế được thành lập, mà ở khả năng những cơ chế đó làm rõ trách nhiệm, cung cấp thông tin, xử lý bất đồng và duy trì cam kết giữa các bên. Nếu những điều kiện này không được bảo đảm, hợp tác có thể bị suy yếu ngay cả khi các bên cùng có nhu cầu phát triển.

Hướng tiếp cận của Moravcsik bổ sung một vấn đề mà chủ nghĩa hiện thực và chủ nghĩa tự do thể chế thường giả định trước, đó là lợi ích quốc gia được hình thành từ đâu. Moravcsik nêu tiền đề: “*The fundamental actors in international politics are individuals and private groups*” (Các chủ thể cơ bản trong chính trị quốc tế là các cá nhân và các nhóm tư nhân) [73, p. 516]. Nhà nước đại diện cho một bộ phận của xã hội, còn các thiết chế và thực tiễn đại diện đóng vai trò chuyển tải lợi ích của các cá nhân, nhóm xã hội và liên minh trong nước thành ưu tiên của nhà nước [73, p. 518]. Vì thế, lợi ích quốc gia không nên được xem là một đại lượng cố định, đồng nhất hoặc chỉ được quyết định bởi sức ép bên ngoài.

Luận điểm này giúp phân tích BRI từ cả phía Trung Quốc và các nước đối tác. Việc hình thành và triển khai sáng kiến có thể gắn với nhu cầu phát triển, kết nối, thị trường và đầu tư của Trung Quốc; nhưng quyết định tham gia của các quốc gia khác còn phụ thuộc vào ưu tiên phát triển, lợi ích của các nhóm trong nước, khả năng tài chính và sự phân bổ chi phí, lợi ích tại từng quốc gia. Do đó, sự tham gia BRI không thể mặc nhiên được giải thích như kết quả của sức ép từ Trung Quốc, cũng không đương nhiên thể hiện sự đồng thuận lâu dài với toàn bộ mục tiêu của sáng kiến. Một quốc gia có thể ủng hộ một hành lang kinh tế nhưng thận trọng với cơ chế tài chính; chấp nhận một dự án hạ tầng nhưng yêu cầu điều chỉnh quy mô, điều kiện vay hoặc tiêu chuẩn thực hiện.

Trên phương diện quốc tế, Moravcsik cho rằng hành vi của quốc gia phụ thuộc vào cấu hình những lợi ích có “quan hệ phụ thuộc lẫn nhau” [73, p. 520]. Phụ thuộc lẫn nhau ở đây không đơn thuần là mức độ thương mại cao, mà là những chi phí và lợi ích mà việc thực hiện chính sách của một quốc gia tạo ra đối với xã hội của quốc gia khác. Khi lợi ích căn bản tương hợp, khả năng hợp tác được mở rộng; khi lợi ích vừa tương hợp vừa xung đột, các bên có động lực thương lượng và phối hợp chính sách; còn khi việc thực hiện mục tiêu của một bên gây ra chi phí lớn cho bên kia, phản ứng phản đối hoặc điều chỉnh chính sách dễ xuất hiện. Cách hiểu này phù hợp hơn với đặc điểm của BRI so với nhận định giản đơn rằng kết nối kinh tế tất yếu dẫn đến hòa bình. Hạ tầng giao thông, tài chính, năng lượng, logistics và kết nối số có thể

làm gia tăng lợi ích chung, nhưng cũng tạo ra các ngoại ứng về nợ, môi trường, phân bổ nguồn lực, tiêu chuẩn kỹ thuật hoặc mức độ phụ thuộc. Kết quả triển khai vì vậy có thể tác động ngược trở lại lợi ích và lựa chọn chính trị của các bên. Khi lợi ích được phân bổ tương đối phù hợp, BRI có thể củng cố nhóm ủng hộ hợp tác và tạo động lực duy trì chính sách. Ngược lại, chi phí gia tăng hoặc lợi ích phân bổ không cân xứng có thể làm thay đổi liên minh lợi ích trong nước, qua đó dẫn đến quyết định đàm phán lại, thu hẹp, trì hoãn hoặc điều chỉnh dự án. Tuy nhiên, sự phụ thuộc kinh tế không tự động chuyển thành liên kết chính trị; mức độ chuyên hóa phải được kiểm chứng bằng từng trường hợp cụ thể.

Một hướng khác của chủ nghĩa tự do là luận điểm về “*a separate peace exists among them*” (nền hòa bình riêng biệt) giữa các quốc gia tự do. Các quốc gia tự do có xu hướng kiềm chế việc sử dụng vũ lực trong quan hệ với nhau, nhưng sự kiềm chế này chủ yếu giới hạn trong quan hệ giữa các quốc gia tự do; họ vẫn có thể xung đột với các quốc gia phi tự do [60, p. 1156]. Vì vậy, khi vận dụng vào BRI, luận điểm này chỉ nên được sử dụng ở mức tham chiếu: hợp tác kinh tế có thể tạo động lực cho kiềm chế và điều chỉnh lợi ích, nhưng không đồng nghĩa với việc loại bỏ xung đột hay hình thành một cộng đồng chính trị đồng nhất giữa các quốc gia tham gia.

Chủ nghĩa tự do vì vậy không được sử dụng để lý tưởng hóa BRI như một chương trình hợp tác thuần túy. Lý thuyết này định hướng luận án đánh giá bốn vấn đề là lợi ích phát triển của Trung Quốc và các nước đối tác tương hợp đến mức nào; các cơ chế BRI có thực sự giảm bất định và chi phí phối hợp hay không; lợi ích và rủi ro được phân bổ giữa các bên ra sao; và kết quả hợp tác tác động thế nào đến những quyết định chính sách tiếp theo. Những câu hỏi này cho phép phân biệt giữa hợp tác được tuyên bố với hợp tác thực chất, đồng thời nhận diện cả khả năng duy trì lẫn những giới hạn của BRI. Đóng góp riêng của chủ nghĩa tự do đối với luận án nằm ở việc giải thích 3 vấn đề, cơ sở lợi ích tạo ra nhu cầu hợp tác, thể chế chuyên nhu cầu đó thành phối hợp tương đối ổn định, và sự phụ thuộc lẫn nhau làm thay đổi chi phí, lợi ích cũng như lựa chọn chính sách của các chủ thể. Cách tiếp cận này bổ sung cho chủ nghĩa hiện thực nhưng không lặp lại logic quyền lực, an ninh và vị thế; đồng

thời không thay thế tiếp cận thể chế lịch sử và mô hình Đảng - Nhà nước trong việc giải thích cơ chế hoạch định, huy động nguồn lực và tổ chức thực hiện BRI.

2.2.4. Lý thuyết cân bằng quyền lực

Lý thuyết cân bằng quyền lực làm sáng tỏ quan hệ tác động, phản ứng nảy sinh khi tương quan lực lượng quốc tế thay đổi. Nếu chủ nghĩa hiện thực giải thích vì sao Trung Quốc theo đuổi an ninh, khả năng tự chủ và vị thế quốc gia, thì lý thuyết cân bằng quyền lực tập trung vào vấn đề cụ thể hơn, sự gia tăng năng lực của Trung Quốc thông qua BRI tạo ra những phản ứng nào từ các cường quốc, các nước đối tác và chính những phản ứng đó tác động ngược ra sao đến quá trình triển khai sáng kiến. Giá trị riêng của lý thuyết vì vậy nằm ở việc đặt BRI trong một quan hệ động, thay vì chỉ xem xét mục tiêu của Trung Quốc một cách biệt lập.

Chính trị cân bằng quyền lực xuất hiện khi trật tự mang tính vô chính phủ và được cấu thành bởi các đơn vị có nhu cầu tồn tại: *“that the order be anarchic and that it be populated by units wishing to survive”* (trật tự đó phải mang tính vô chính phủ và được cấu thành bởi các đơn vị mong muốn tồn tại) [82, p. 121]. Trong điều kiện đó, các quốc gia phải theo dõi sự thay đổi năng lực tương đối và điều chỉnh hành vi để tránh rơi vào thế bất lợi. Sự điều chỉnh có thể được thực hiện bằng nỗ lực bên trong, như tăng cường năng lực kinh tế, quân sự và chiến lược; hoặc nỗ lực bên ngoài, như củng cố liên minh, mở rộng quan hệ liên kết hay làm suy yếu khả năng tập hợp lực lượng của đối thủ [82, p. 118].

Điểm quan trọng trong lập luận là thế cân bằng có thể hình thành từ kết quả tương tác giữa các quốc gia mà không nhất thiết phản ánh ý định ban đầu của từng chủ thể. Lý thuyết giải thích xu hướng hình thành cân bằng ở cấp độ hệ thống, chứ không tự nó chứng minh động cơ của một quyết định đối ngoại cụ thể. Vì vậy, không nên mặc định BRI là một chiến lược cân bằng quyền lực đã được Trung Quốc thiết kế hoàn chỉnh ngay từ đầu. Vấn đề cần kiểm chứng là sáng kiến có làm thay đổi năng lực tương đối, mở rộng lựa chọn chiến lược của Trung Quốc và thúc đẩy hành vi đối trọng từ các chủ thể khác hay không.

Cách nhận diện hành vi cân bằng khi phân biệt cân bằng với đầy trách nhiệm. Cân bằng và đầy trách nhiệm là hai lựa chọn chủ yếu của cường quốc khi đối diện một đối thủ có khả năng làm thay đổi phân bố quyền lực. Trong hành vi cân bằng, “*the threatened state accepts the burden of deterring its adversary*” (quốc gia bị đe dọa chấp nhận gánh nặng răn đe đối thủ của mình); trái lại, đầy trách nhiệm là tìm cách để một quốc gia khác gánh vác nhiệm vụ kiểm chế chủ thể đang lên [71, p. 13]. Sự phân biệt này giúp luận án không quy mọi phản ứng trước BRI thành cân bằng quyền lực, chỉ những biện pháp trực tiếp tăng cường năng lực, tập hợp lực lượng hoặc hạn chế lợi thế tương đối của Trung Quốc mới thể hiện rõ chức năng cân bằng.

Từ cơ sở đó, BRI trước hết cần được xem xét như một nhân tố có khả năng tác động đến phân bố năng lực và lựa chọn chiến lược. Các hành lang kinh tế, mạng lưới giao thông, năng lượng, tài chính và công nghệ có thể giúp Trung Quốc chuyển hóa nguồn lực kinh tế thành khả năng tiếp cận thị trường, tuyến vận tải và không gian hợp tác mới. Tuy nhiên, ý nghĩa của những kết nối này đối với cân bằng quyền lực không nằm đơn thuần ở số vốn đầu tư hoặc số dự án được xây dựng, mà ở việc chúng có giúp Trung Quốc giảm bớt những ràng buộc từ bên ngoài, gia tăng khả năng lựa chọn và duy trì hoạt động khi môi trường chiến lược biến động hay không.

Cùng với đó, mạng lưới đối tác hình thành trong BRI không đương nhiên tạo thành liên minh cân bằng. Phần lớn quan hệ trong sáng kiến được xây dựng trên cơ sở hợp tác kinh tế, không đi kèm nghĩa vụ phòng thủ hoặc cam kết chính trị thống nhất. Chỉ khi những quan hệ đó giúp Trung Quốc huy động sự ủng hộ, mở rộng khả năng phối hợp hoặc giảm hiệu lực của các biện pháp kiểm chế từ bên ngoài thì chúng mới có thể thực hiện một phần chức năng cân bằng. Cách tiếp cận này giúp tránh đánh đồng kết nối kinh tế với liên kết chiến lược.

Nhận định của Rolland cung cấp một cơ sở thực chứng đáng chú ý. Theo tác giả, Trung Quốc đang đồng thời thúc đẩy ba công cụ gồm BRI, mạng lưới quan hệ đối tác và việc mở rộng ảnh hưởng trong các thể chế quốc tế; trong đó BRI được xem như cơ sở vật chất quan trọng của một trật tự mà Trung Quốc mong muốn định hình [79, p. 40]. Sự mở rộng của sáng kiến không chỉ tạo ra kết nối hạ tầng, mà còn kéo

theo các thỏa thuận thương mại, tài chính, tiêu chuẩn kỹ thuật và những hình thức hợp tác khác, qua đó làm sâu sắc thêm mạng lưới quan hệ giữa Trung Quốc với các nước tham gia.

Lý thuyết chuyển dịch quyền lực có thể bổ sung cho cách tiếp cận trên nhưng không đồng nhất với cân bằng quyền lực. Cân bằng quyền lực giải thích những phản ứng nhằm ngăn ngừa sự tập trung sức mạnh quá mức; trong khi lý thuyết chuyển dịch quyền lực tập trung vào quan hệ giữa cường quốc giữ vị trí chi phối và cường quốc đang thu hẹp khoảng cách. Trong các nghiên cứu đã xác định BRI “*not a cause of power transition*” (không phải là nguyên nhân của sự chuyển giao quyền lực) [88, p. 40], bởi sự trỗi dậy của Trung Quốc đã bắt đầu trước khi sáng kiến hình thành; tuy nhiên, BRI đã thúc đẩy việc mở rộng kết nối và hiện diện kinh tế của Trung Quốc trong quá trình cạnh tranh vị thế với Hoa Kỳ. Điều đáng chú ý là tác động chiến lược của BRI không chỉ phụ thuộc vào những gì Trung Quốc đạt được mà còn phụ thuộc vào cách các quốc gia khác nhìn nhận những kết quả đó. Lợi ích tiềm năng của Trung Quốc thông qua BRI ngày càng có xu hướng bị Hoa Kỳ nhìn nhận như tổn thất tương đối đối với vị thế của mình [88, pp. 40-41]. Khi lợi ích của một bên bị diễn giải là sự suy giảm vị thế của bên kia, ngay cả những công cụ kinh tế và hạ tầng cũng có thể kích hoạt phản ứng cân bằng.

Phản ứng đó có thể biểu hiện qua việc tăng cường năng lực trong nước, củng cố liên kết chiến lược, xây dựng khuôn khổ kết nối thay thế, đa dạng hóa chuỗi cung ứng hoặc thiết lập các tiêu chuẩn cạnh tranh. Những biện pháp này không nhất thiết phủ nhận toàn bộ hợp tác với Trung Quốc; một quốc gia có thể vừa tham gia một số dự án BRI, vừa phát triển quan hệ với các đối tác khác để hạn chế rủi ro phụ thuộc. Vì vậy, tham gia có chọn lọc, đa dạng hóa nguồn vốn và đàm phán lại điều kiện dự án cần được xem như những hình thức điều chỉnh trước sự thay đổi tương quan lực lượng, thay vì đơn giản phân loại các quốc gia thành ủng hộ hoặc phản đối BRI.

Lý thuyết cân bằng quyền lực còn giúp làm rõ cơ chế phản hồi đối với chính BRI. Khi sự mở rộng của sáng kiến làm gia tăng lo ngại chiến lược, các phản ứng đối trọng có thể làm tăng chi phí, thu hẹp không gian triển khai hoặc làm giảm mức độ

chấp nhận đối với dự án. Trung Quốc khi đó phải điều chỉnh quy mô, lĩnh vực, tiêu chuẩn và phương thức hợp tác để duy trì khả năng tiếp cận. Theo nghĩa này, BRI vừa góp phần làm thay đổi tương quan lực lượng, vừa chịu sự định hình của những phản ứng mà chính quá trình mở rộng sáng kiến tạo ra. Lý thuyết không trực tiếp giải thích lợi ích, an ninh và điểm dễ tổn thương của Trung Quốc, bởi đây là chức năng của chủ nghĩa hiện thực; không giải thích hợp tác và chức năng của thể chế, vốn thuộc chủ nghĩa tự do; cũng không giải thích ký ức Con đường tơ lụa, phục hưng dân tộc, diễn ngôn chính trị hoặc cơ chế ra quyết định của mô hình Đảng - Nhà nước. Đóng góp riêng của lý thuyết là làm rõ sự tương tác giữa thay đổi năng lực, phản ứng đối trọng và điều chỉnh chính sách.

Như vậy, lý thuyết cân bằng quyền lực giúp nhận diện BRI như một nhân tố nằm trong quá trình điều chỉnh tương quan lực lượng, chứ không phải bằng chứng tự thân về một chiến lược đối đầu. Điểm cốt lõi không chỉ là BRI mang lại cho Trung Quốc những nguồn lực gì, mà còn là những nguồn lực đó làm thay đổi khả năng lựa chọn của Trung Quốc và buộc các chủ thể khác điều chỉnh đến đâu. Chính chuỗi tác động, phản ứng, điều chỉnh này tạo nên chiều tác động cân bằng quyền lực của BRI.

2.2.5. Tiếp cận thể chế lịch sử và mô hình Đảng - Nhà nước Trung Quốc

Tiếp cận thể chế lịch sử và mô hình Đảng - Nhà nước Trung Quốc được luận án sử dụng để trả lời hai câu hỏi có quan hệ chặt chẽ với nhau: BRI được hình thành trên quỹ đạo chính sách nào và những định hướng chính trị của Trung Quốc được chuyển hóa thành chính sách, nguồn lực và hoạt động triển khai bằng cơ chế nào. Nếu các lý thuyết quan hệ quốc tế chủ yếu giải thích lợi ích, hợp tác và phản ứng quyền lực ở cấp độ hệ thống, thì tiếp cận này tập trung vào thời gian và cơ chế chính trị nội sinh của Trung Quốc.

Theo thể chế lịch sử, thể chế bao gồm những quy tắc, thủ tục, thông lệ và chuẩn mực chính thức hoặc phi chính thức được duy trì trong cấu trúc chính trị. Những yếu tố này không chỉ giới hạn lựa chọn của chủ thể mà còn phân bổ không đồng đều quyền tiếp cận quá trình ra quyết định. Đặc biệt, các di sản thể chế và chính sách đã hình thành trong quá khứ có thể định hướng cách một quốc gia phản ứng

trước thách thức mới, tạo nên sự phụ thuộc vào quỹ đạo; trong khi những thời điểm biến động lớn có thể trở thành “bước ngoặt thể chế”, mở ra hướng phát triển mới [63, pp. 938-942].

Mô hình Đảng - Nhà nước Trung Quốc giúp làm rõ cơ chế chuyên hóa quỹ đạo đó thành hành động. Trong cơ chế này, Đảng Cộng sản Trung Quốc giữ vai trò xác lập định hướng chính trị, lựa chọn ưu tiên chiến lược và tạo cơ sở thống nhất trong toàn hệ thống; bộ máy nhà nước cụ thể hóa định hướng bằng văn kiện, quy hoạch, chính sách, ngoại giao và cơ chế điều phối; ngân hàng chính sách, doanh nghiệp nhà nước, chính quyền địa phương cùng các tổ chức liên quan đảm nhiệm việc phân bổ vốn, xây dựng dự án và triển khai trên thực tế. Giá trị phân tích của mô hình vì vậy không chỉ nằm ở việc xác định chủ thể nào tham gia BRI, mà quan trọng hơn là chỉ ra quá trình định hướng, thể chế hóa, huy động nguồn lực và tổ chức thực hiện.

Tuy nhiên, mô hình Đảng - Nhà nước không đồng nghĩa với một cơ chế vận hành hoàn toàn nhất quán và đơn tuyến. Định hướng chính trị ở trung ương thường có tính bao quát nhằm tập hợp nhiều cơ quan và lợi ích khác nhau; khi đi vào triển khai, các bộ ngành, địa phương, ngân hàng và doanh nghiệp có thể diễn giải hoặc lựa chọn dự án theo chức năng và lợi ích riêng. Khái quát cơ chế này là sự kết hợp giữa *“top-down political mobilization and bottom-up market implementation”* (huy động chính trị từ trên xuống và thực hiện theo động lực thị trường từ dưới lên) [85, p. 27]. Bởi vậy, cần phân biệt giữa mục tiêu được tuyên bố, quá trình thể chế hóa và kết quả triển khai thực tế; không mặc định mọi dự án gắn nhãn BRI đều phản ánh đầy đủ một ý đồ thống nhất từ trung ương.

Sự phân biệt trên cũng cho phép giải thích quá trình điều chỉnh BRI. Khi việc triển khai làm phát sinh chi phí tài chính, chòng chéo chính sách, phản ứng từ nước tiếp nhận hoặc khoảng cách giữa mục tiêu trung ương và lợi ích của chủ thể thực hiện, các kết quả đó có thể tạo thành dòng phản hồi đối với quá trình ra quyết định. Trung Quốc vì thế có thể điều chỉnh lĩnh vực ưu tiên, tiêu chuẩn dự án, phương thức cấp vốn và cơ chế giám sát. Nhìn từ thể chế lịch sử, điều chỉnh không nhất thiết là sự phủ

định quỹ đạo cũ, mà thường diễn ra bằng cách sửa đổi, bổ sung hoặc tái sắp xếp những thiết chế và công cụ đã có.

Trên cơ sở đó, luận án vận dụng tiếp cận này theo ba nhóm nội dung. Thứ nhất, xác định những di sản chính sách, năng lực tổ chức và thời điểm chuyển đổi đã tạo điều kiện cho BRI hình thành; thứ hai, phân tích cách định hướng chính trị được thể chế hóa thành văn kiện, cơ chế điều phối, nguồn lực tài chính và mạng lưới chủ thể triển khai; thứ ba, xem xét khoảng cách giữa chủ trương và thực hiện, cũng như cách kết quả triển khai phản hồi trở lại quá trình điều chỉnh sáng kiến. Ba nội dung này tạo cầu nối trực tiếp với Chương 3, nhất là phần nền tảng chính sách - pháp lý, quá trình thể chế hóa và năng lực lãnh đạo, quản trị BRI; đồng thời hỗ trợ Chương 4 giải thích sự điều chỉnh của sáng kiến theo thời gian.

2.3. Khung phân tích nền tảng chính trị của Sáng kiến Vành đai và Con đường

Trên cơ sở các khái niệm và lý thuyết đã trình bày, luận án xây dựng khung phân tích nhằm nhận diện các cấu phần của nền tảng chính trị và cơ chế chuyển hóa chúng thành mục tiêu, công cụ và phương thức triển khai BRI. Từ đó, luận án xác định năm cấu phần của nền tảng chính trị BRI:

Bảng 2.2. Các thành phần và chỉ báo của khung phân tích

Thành phần	Nội dung trọng tâm	Chỉ báo nhận diện và chức năng phân tích
Lịch sử - văn hóa	Ký ức Con đường tơ lụa; tư duy trung tâm; truyền thống kết nối và mở rộng không gian; khát vọng phục hưng; bản sắc và văn hóa chiến lược Trung Quốc.	Nhận diện qua biểu tượng Con đường tơ lụa, diễn ngôn lịch sử - văn minh, phục hưng dân tộc và cộng đồng chung vận mệnh. Cấu phần này giải thích nguồn gốc nhận thức và cơ sở thừa nhận lịch sử - văn hóa của BRI.

Thành phần	Nội dung trọng tâm	Chỉ báo nhận diện và chức năng phân tích
Chính trị - tư tưởng	Chủ nghĩa Mác và chủ nghĩa xã hội đặc sắc Trung Quốc; tư tưởng các thế hệ lãnh đạo; phục hưng dân tộc; an ninh và ổn định của hệ thống chính trị	Nhận diện qua văn kiện của Đảng, phát biểu lãnh đạo và diễn ngôn về phát triển, tự chủ, an ninh, phục hưng và vị thế quốc gia. Cấu phần này định hướng hệ giá trị, mục tiêu và ưu tiên của BRI.
Địa chính trị	Không gian chiến lược; hành lang và điểm nút; bảo đảm năng lượng, thương mại, chuỗi cung ứng; giảm phụ thuộc; cạnh tranh ảnh hưởng và điều chỉnh tương quan quyền lực.	Nhận diện qua lựa chọn tuyến, hành lang, cảng, điểm nút, lĩnh vực và đối tác. Cấu phần này giải thích sự kết hợp giữa nhu cầu phát triển, an ninh và mở rộng vị thế quốc tế.
Thế chế Đảng - Nhà nước	Vai trò lãnh đạo của Đảng; cơ chế ra quyết định tập trung; quan hệ trung ương - địa phương; vai trò của Chính phủ, doanh nghiệp nhà nước, ngân hàng chính sách và đội ngũ lãnh đạo.	Nhận diện qua cơ cấu quyết định, phân công cơ quan, phối hợp trung ương - địa phương và khả năng huy động vốn, doanh nghiệp, nhân lực. Cấu phần này giải thích chủ thể và năng lực tổ chức thực hiện BRI.

Thành phần	Nội dung trọng tâm	Chỉ báo nhận diện và chức năng phân tích
Chính sách - pháp lý	Quá trình đưa BRI vào văn kiện của Đảng và Nhà nước; chiến lược, quy hoạch, chính sách, cơ chế hợp tác, công cụ pháp lý, thiết chế tài chính, tiêu chuẩn và quản trị rủi ro.	Nhận diện qua điều lệ, văn kiện, quy hoạch, sách trắng, biên bản ghi nhớ, điều ước, hướng dẫn tư pháp, cơ chế tài chính và tiêu chuẩn. Cấu phần này giải thích quá trình thể chế hóa và duy trì BRI.

Sự tương tác giữa các cấu phần được xem xét thông qua bốn cơ chế chủ yếu.

Thứ nhất, cơ chế kiến tạo nhận thức và thừa nhận chuyển hóa ký ức lịch sử, bản sắc văn hóa và tư tưởng chính trị thành cách lý giải về sự cần thiết, mục tiêu và ý nghĩa của BRI. Thông qua cơ chế này, các nhu cầu phát triển, an ninh và vị thế được đặt trong những diễn ngôn rộng hơn như phục hưng dân tộc, kết nối Á – Âu, hợp tác cùng phát triển và xây dựng cộng đồng chung vận mệnh.

Thứ hai, cơ chế lựa chọn lợi ích và xác lập ưu tiên chiến lược chuyển các điều kiện phát triển trong nước và biến động của môi trường quốc tế thành những mục tiêu cụ thể. Cơ chế này giúp giải thích sự lựa chọn các hành lang, điểm nút, đối tác và lĩnh vực ưu tiên, cũng như sự kết hợp giữa động lực kinh tế, yêu cầu an ninh và mục tiêu mở rộng ảnh hưởng.

Thứ ba, cơ chế thể chế hóa và huy động nguồn lực chuyển định hướng của Đảng và lãnh đạo Trung Quốc thành chiến lược, chính sách và chương trình hành động. Vai trò lãnh đạo của Đảng, bộ máy nhà nước, chính quyền địa phương, doanh nghiệp nhà nước, ngân hàng chính sách và các thiết chế tài chính tạo ra khả năng phối hợp, phân bổ nguồn lực và triển khai BRI trên nhiều lĩnh vực và không gian khác nhau.

Thứ tư, cơ chế phản hồi và điều chỉnh thể hiện khả năng thích ứng của BRI trước kết quả triển khai, phản ứng của các quốc gia tham gia, cạnh tranh giữa các nước lớn và những rủi ro về tài chính, nợ, môi trường, xã hội và an ninh. Những phản

hội này không làm thay đổi hoàn toàn nền tảng chính trị ban đầu, nhưng có thể dẫn đến sự điều chỉnh về quy mô, lĩnh vực, tiêu chuẩn, phương thức tài trợ và mức độ địa phương hóa của sáng kiến.

Khung phân tích được triển khai theo cả chiều lịch sử và chiều hiện tại. Theo chiều lịch sử, luận án truy tìm sự hình thành, kế thừa và tái diễn giải các tư tưởng, biểu tượng, lợi ích và lựa chọn thể chế qua các giai đoạn phát triển của Trung Quốc. Theo chiều hiện tại, luận án xem xét sự tương tác giữa năm cấu phần trong bối cảnh BRI được hình thành, triển khai và điều chỉnh từ năm 2013. Cách tiếp cận này giúp phân biệt những nền tảng có tính lâu dài với những công cụ hoặc biểu hiện chính sách được hình thành trong từng giai đoạn.

Tiểu kết chương 2

Chương 2 đã xây dựng cơ sở lý luận và khung phân tích cho toàn bộ luận án trên cơ sở làm rõ các khái niệm trung tâm gồm “nền tảng”, “nền tảng chính trị”, “sáng kiến”, “Vành đai” và “Con đường”. Việc xác định nội hàm các khái niệm này không chỉ nhằm định danh đối tượng nghiên cứu, mà quan trọng hơn là tạo cơ sở xác lập phạm vi và logic phân tích của đề tài. Theo đó, “nền tảng chính trị của BRI” được tiếp cận như một tổ hợp các tiền đề và điều kiện chính trị có quan hệ tương tác, bao gồm lịch sử - văn hóa, chính trị - tư tưởng, địa chính trị, thể chế Đảng - Nhà nước và quá trình thể chế hóa bằng chính sách - pháp lý. Cách tiếp cận này cho phép nhìn nhận BRI không đơn thuần như một chương trình kết nối hạ tầng, thương mại và đầu tư, mà như một sáng kiến có cấu trúc nhiều góc độ, trong đó nhu cầu phát triển trong nước, yêu cầu bảo đảm an ninh và ổn định, mục tiêu nâng cao vị thế quốc gia và năng lực tổ chức nguồn lực của Trung Quốc được kết nối với nhau trong quá trình hình thành, triển khai và điều chỉnh sáng kiến.

Trên phương diện lý thuyết, Chương 2 xác định chức năng phân tích tương đối rõ cho từng cách tiếp cận, qua đó hạn chế sự chồng lấn và tránh quy BRI về một nguyên nhân đơn nhất. Chủ nghĩa Mác cung cấp cơ sở để xem xét mối quan hệ giữa điều kiện vật chất, lợi ích kinh tế - chính trị, vai trò của nhà nước và quá trình chuyển hóa nhu cầu phát triển thành hành động chính sách. Chủ nghĩa hiện thực làm rõ các vấn đề về lợi ích quốc gia, an ninh, khả năng tự chủ và vị thế của Trung Quốc; lý thuyết cân bằng quyền lực bổ sung cách giải thích về sự thay đổi tương quan lực lượng, phản ứng của các chủ thể khác và tác động ngược trở lại đối với BRI. Chủ nghĩa tự do giúp nhận diện cơ sở của hợp tác, vai trò của thể chế và quan hệ phụ thuộc lẫn nhau giữa Trung Quốc với các quốc gia tham gia. Trong khi đó, tiếp cận thể chế lịch sử và mô hình Đảng - Nhà nước Trung Quốc làm rõ quỹ đạo chính sách, cơ chế ra quyết định, quá trình huy động nguồn lực, thể chế hóa và điều chỉnh sáng kiến. Sự kết hợp này tạo ra một hệ quy chiếu đa chiều, trong đó mỗi lý thuyết giải thích một lớp vấn đề riêng nhưng cùng hướng tới việc làm rõ logic chính trị của BRI.

Trên nền tảng đó, Chương 2 xác lập khung phân tích gồm năm cấu phần: lịch sử - văn hóa; chính trị - tư tưởng; địa chính trị; thể chế Đảng - Nhà nước; và chính sách - pháp lý. Các cấu phần này không tồn tại biệt lập mà được kết nối thông qua bốn cơ chế chủ yếu: kiến tạo nhận thức và thừa nhận; lựa chọn lợi ích và xác lập ưu tiên chiến lược; thể chế hóa và huy động nguồn lực; phản hồi và điều chỉnh. Khung phân tích vì vậy cho phép theo dõi một chuỗi logic tương đối hoàn chỉnh, từ những tiền đề có tính lâu dài đến quá trình chuyển hóa chúng thành mục tiêu, công cụ, không gian và phương thức triển khai cụ thể của BRI, đồng thời xem xét sự tác động ngược của kết quả thực tiễn đối với quá trình điều chỉnh sáng kiến. Đây là cơ sở trực tiếp để Chương 3 phân tích các nền tảng chính trị cụ thể hình thành và định hướng BRI, đồng thời tạo tiền đề cho Chương 4 đánh giá tác động, hiệu quả và xu hướng điều chỉnh của sáng kiến trong mối liên hệ với chính những nền tảng đã được xác lập.

CHƯƠNG 3

CÁC NỀN TẢNG CHÍNH TRỊ HÌNH THÀNH VÀ ĐỊNH HƯỚNG SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG

3.1. Nền tảng lịch sử - văn hóa và địa chính trị được chính trị hóa trong BRI

3.1.1. Cơ sở lịch sử của tư duy kết nối và mở rộng không gian phát triển

3.1.1.1. Con đường tơ lụa trên bộ sơ khai

Con đường Tơ lụa trên bộ sơ khai thường được xem là hình thành rõ nét từ khoảng thế kỷ II TCN, đặc biệt dưới thời nhà Hán, khi Trung Quốc từng bước mở rộng liên hệ với Trung Á và xa hơn về phía Tây, tạo nên một hành lang giao thương nối Trung Quốc với Trung Á, Tây Á và châu Âu. Tuy nhiên, về mặt lịch sử, sự ra đời của tuyến giao thương này không phải là một hiện tượng đột ngột. Trước khi được định hình thành một mạng lưới thương mại có quy mô, giữa các khu vực Á - Âu đã sớm tồn tại những tuyến trao đổi sơ khai từ thời đại đồ đồng, thông qua đó hàng hóa, kỹ thuật và các yếu tố văn hóa được truyền dẫn giữa các trung tâm văn minh khác nhau. Trong tiến trình đó, Trung Á giữ vai trò đặc biệt quan trọng như một không gian trung chuyển, nơi các thương nhân từ phương Đông và phương Tây gặp gỡ, trao đổi và kết nối các luồng lưu thông hàng hóa trên quy mô liên khu vực.

Cùng với sự củng cố quyền lực của nhà Hán và việc kiểm soát tốt hơn các vùng biên cương phía Tây, những tuyến giao thương rời rạc trước đó dần được kết nối thành một mạng lưới ổn định hơn, tạo điều kiện cho sự hình thành của Con đường Tơ lụa trên bộ với tư cách một hệ thống giao lưu Á - Âu tương đối rõ nét. Thuật ngữ “Con đường Tơ lụa” không phải là tên gọi xuất hiện ngay trong thời cổ đại, mà do học giả người Đức Ferdinand von Richthofen đưa ra vào thế kỷ XIX nhằm nhấn mạnh vai trò nổi bật của tơ lụa Trung Quốc trong thương mại liên lục địa. Trên thực tế, đây không phải là một con đường duy nhất, mà là một mạng lưới gồm nhiều tuyến nhánh trên bộ, kéo dài từ Trung Quốc qua Trung Á, Tây Á đến Địa Trung Hải, kết nối các trung tâm lớn của Trung Hoa, Ba Tư, Ấn Độ, Hy Lạp và La Mã [30, tr. 311-313].

Thông qua mạng lưới này Con đường Tơ lụa các sản phẩm như tơ lụa, gốm sứ, giấy và nhiều mặt hàng quý khác được lưu chuyển giữa Đông và Tây, đồng thời

kéo theo sự lan tỏa của kỹ thuật, tri thức và mô hình tổ chức xã hội giữa các nền văn minh. Quan trọng hơn, Con đường Tơ lụa còn là kênh giao lưu văn hóa và tôn giáo có ảnh hưởng sâu rộng. Phật giáo từ Ấn Độ đã theo các tuyến thương mại này truyền vào Trung Quốc; đồng thời, các đô thị nằm dọc tuyến đường như Dunhuang hay Kashgar trở thành những không gian giao thoa văn hóa, nơi hội tụ và pha trộn nhiều yếu tố nghệ thuật, tín ngưỡng và phong cách sống khác nhau.

Quá trình phát triển của Con đường Tơ lụa đạt tới đỉnh cao đặc biệt dưới thời Đường, khi Trung Quốc giữ vai trò trung tâm quan trọng trong mạng lưới giao thương Á - Âu. Sự ổn định tương đối của trật tự khu vực, cùng với khả năng kiểm soát và bảo vệ các tuyến liên lạc, đã tạo điều kiện thuận lợi cho lưu thông hàng hóa, con người và ý tưởng trên quy mô rộng lớn hơn trước. Tuy vậy, sự hưng thịnh đó không kéo dài vĩnh viễn. Những biến động chính trị ở Trung Quốc và Trung Á, cùng với sự phát triển ngày càng mạnh của các tuyến thương mại đường biển từ thời Tống và đặc biệt về sau, đã khiến vai trò của Con đường Tơ lụa trên bộ suy giảm dần.

Ý nghĩa lịch sử của Con đường Tơ lụa trên bộ không chỉ nằm ở chức năng thương mại, mà còn ở chỗ nó đã mở ra một trong những không gian kết nối Đông - Tây sớm nhất và có ảnh hưởng sâu rộng nhất trong lịch sử nhân loại. Chính ký ức lịch sử về một mạng lưới giao lưu rộng lớn như vậy đã trở thành chất liệu quan trọng để Trung Quốc đương đại khơi lại trong diễn ngôn về Vành đai và Con đường. Vì thế, khi viện dẫn biểu tượng Con đường Tơ lụa, Trung Quốc không chỉ nhấn mạnh chiều sâu lịch sử của hoạt động kết nối Á - Âu, mà còn tìm cách tạo dựng tính thừa nhận lịch sử cho một sáng kiến mang tham vọng khu vực và toàn cầu trong bối cảnh hiện nay.

3.1.1.2. Con đường tơ lụa trên biển

Nếu Con đường Tơ lụa trên bộ phản ánh một mạng lưới giao thương xuyên lục địa, thì Con đường Tơ lụa trên biển thể hiện một không gian kết nối đại dương hình thành và phát triển theo logic riêng của thương mại hàng hải Á - Âu. Trong lịch sử, các tuyến giao thương trên biển giữa Trung Quốc và các khu vực Đông Nam Á, Nam Á, Tây Á và Đông Phi đã tồn tại từ rất sớm; tuy nhiên, quá trình định hình một

hệ thống giao thương biển mang tính ổn định và quy mô lớn gắn chặt với sự phát triển của kỹ thuật đóng tàu, hàng hải, cùng sự mở rộng của các trung tâm cảng thị và mạng lưới thương nhân quốc tế ở châu Á. Ở nghĩa đó, “Con đường Tơ lụa trên biển” không phải là một tuyến đường duy nhất, mà là một tổ hợp các hành lang hàng hải nối các cảng thị, eo biển, điểm trung chuyển và khu vực sản xuất, tiêu thụ trong một mạng lưới tương tác rộng lớn.

Từ khoảng thời Đường, Tống trở đi, thương mại biển của Trung Quốc có sự mở rộng đáng kể, phản ánh quá trình chuyển dịch trọng tâm từ các tuyến đường bộ có rủi ro cao sang các tuyến vận tải biển có năng lực chuyên chở lớn và linh hoạt hơn. Sự phát triển của các cảng thị, đặc biệt là các trung tâm ven biển như Quảng Châu và về sau là Tuyền Châu, cho thấy Trung Quốc đã từng bước hội nhập sâu hơn vào các mạng lưới thương mại Ấn Độ Dương, nơi thương nhân Ả Rập, Ba Tư, Ấn Độ và Đông Nam Á đóng vai trò quan trọng trong việc tổ chức luồng lưu thông hàng hóa, tín dụng và bảo hiểm thương mại. Ở phương diện sâu hơn, thương mại biển không chỉ là hoạt động kinh tế thuần túy, mà còn kéo theo dịch chuyển dân cư, truyền bá tôn giáo và lan tỏa các thực hành văn hóa, góp phần tạo nên những “cộng đồng cảng thị” đa sắc tộc, đa tôn giáo ở nhiều điểm nút của Đông Nam Á và duyên hải Trung Quốc [30, tr. 322-323].

Về cấu trúc tuyến di chuyển, Con đường Tơ lụa trên biển gắn với các trục vận tải quan trọng từ các cảng ven biển Trung Quốc đi xuống Đông Nam Á qua Biển Đông; tiếp nối qua các điểm trung chuyển tại eo Malacca; rồi mở rộng sang Ấn Độ Dương, kết nối Nam Á, vùng Vịnh, Biển Đỏ và xa hơn tới bờ biển Đông Phi. Trong cấu trúc đó, Đông Nam Á giữ vai trò như cầu nối nối chiến lược của thương mại khu vực, không chỉ vì vị trí địa lý nằm trên tuyến giao cắt của các luồng hàng hải, mà còn vì sự hình thành các cảng trung chuyển và hệ thống vương quốc đô thị cảng có khả năng cung cấp dịch vụ hậu cần, thương mại và bảo trợ an ninh cho thương nhân quốc tế. Đây là lý do tại sao các eo biển và cảng trung chuyển trong nhiều thời kỳ trở thành điểm then chốt của quyền lực thương mại và ảnh hưởng chính trị trong toàn bộ không gian Ấn Độ Dương.

Đỉnh cao biểu tượng của Con đường Tơ lụa trên biển thường được nhắc tới trong bối cảnh các chuyến hải hành của Trịnh Hòa thời Minh. Dù còn có tranh luận về mức độ và mục đích của các chuyến đi này nhưng nhìn từ lịch sử kết nối biển, các hải trình lớn dưới triều Minh đã thể hiện năng lực tổ chức hàng hải quy mô lớn và khả năng hiện diện xa bờ của Trung Quốc trong mạng lưới Ấn Độ Dương, đồng thời củng cố vai trò của các tuyến biển như kênh truyền tải hàng hóa, nghi lễ ngoại giao và biểu tượng quyền lực [30, tr. 324-325]. Từ góc độ giao lưu, các tuyến hàng hải cũng tạo điều kiện cho sự lan tỏa của kỹ thuật, tri thức định vị, bản đồ, cùng các dòng chảy văn hóa tôn giáo giữa Trung Quốc, Đông Nam Á, Nam Á và Tây Á trong nhiều thế kỷ.

Tuy nhiên, giống như Con đường Tơ lụa trên bộ, Con đường Tơ lụa trên biển không vận động theo một quỹ đạo cố định, mà chịu tác động mạnh từ biến động chính trị, chính sách đối ngoại và các điều kiện kinh tế, an ninh của từng giai đoạn. Các chính sách kiểm soát biển, hạn chế ngoại thương hay thay đổi ưu tiên chiến lược của triều đình trong một số thời kỳ đã làm cho mức độ mở cửa hàng hải thay đổi đáng kể. Đồng thời, sự trỗi dậy của các cường quốc hàng hải châu Âu từ thế kỷ XVI trở đi đã làm thay đổi sâu sắc cấu trúc thương mại biển toàn cầu, tái cấu trúc các tuyến vận tải và tạo ra những hình thức quyền lực mới dựa trên kiểm soát tuyến đường biển và cảng chiến lược. Vì vậy, “Con đường Tơ lụa trên biển” nên được hiểu như một mạng lưới lịch sử có tính mở, liên tục điều chỉnh theo biến động quyền lực, công nghệ và thương mại quốc tế.

Giá trị quan trọng của việc khảo cứu Con đường Tơ lụa trên biển không chỉ nằm ở việc phục dựng một hiện tượng lịch sử, mà còn ở việc nhận diện tài nguyên biểu tượng mà Trung Quốc đương đại khai thác khi diễn giải BRI. Khi Trung Quốc đề xuất “Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, yếu tố lịch sử không đơn thuần được sử dụng để mô tả quá khứ, mà còn nhằm tạo dựng tính liên tục và sự hiện diện cho một chiến lược kết nối mới có sự “sáng tạo” của Chủ tịch Tập Cận Bình từ Đại hội XVIII Đảng Cộng sản Trung Quốc [41, tr. 761]. Trong mạch diễn ngôn đó, “tinh thần Con đường Tơ lụa” được gắn với các giá trị như giao thương hòa bình, hợp tác

cùng có lợi và giao lưu văn minh; đồng thời, không gian biển được xác định như trục kết nối chiến lược để thúc đẩy hạ tầng cảng biển, logistics, thương mại, đầu tư và liên kết chuỗi cung ứng trong bối cảnh toàn cầu hóa đương đại. Chính vì vậy, việc phân tích Con đường Tơ lụa trên biển trong chương này tạo nền tảng để chuyển sang phần sau, giải thích vì sao Trung Quốc lựa chọn mô-típ lịch sử kết nối biển như một thành tố quan trọng của nền tảng chính trị diễn ngôn trong BRI, đặc biệt khi không gian Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương ngày càng trở thành tâm điểm cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn.

3.1.1.3. Vành đai kinh tế con đường tơ lụa trên bộ và con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI.

Năm 2013, Chủ tịch Tập Cận Bình lần lượt đề xuất Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, từ đó hình thành hai trụ cột cơ bản của Sáng kiến Vành đai và Con đường. Nếu Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa hướng tới việc mở rộng các hành lang kết nối trên bộ giữa Trung Quốc với Trung Á, Nga, châu Âu và Nam Á thông qua hệ thống đường sắt, đường bộ, trung tâm logistics và các hành lang kinh tế, thì Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI tập trung vào việc tăng cường liên kết hàng hải giữa Trung Quốc với Đông Nam Á, Nam Á, Trung Đông, châu Phi và châu Âu thông qua mạng lưới cảng biển, tuyến vận tải và hạ tầng hậu cần [16, tr. 68-69], [42, tr. 361]. Trên thực tế, hai hợp phần này không tồn tại tách biệt, mà bổ sung cho nhau trong việc mở rộng không gian kết nối xuyên lục địa của Trung Quốc, qua đó tạo nên một cấu trúc chiến lược vừa mang tính kinh tế, vừa mang hàm ý địa chính trị rõ nét.

Về phương diện triển khai, Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa được cụ thể hóa qua nhiều dự án kết nối trên bộ như các tuyến đường sắt Trung Quốc - châu Âu, các trung tâm trung chuyển biên giới và các hành lang kinh tế có ý nghĩa chiến lược, trong đó Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Pakistan là một ví dụ tiêu biểu. Trong khi đó, hợp phần trên biển được thúc đẩy thông qua việc mở rộng hiện diện của Trung Quốc tại các điểm nút hàng hải quan trọng, gắn với các cảng và cơ sở hậu cần tại Pakistan, Sri Lanka, Djibouti và nhiều địa bàn khác [41, tr. 765]. Chính sự kết hợp

giữa hành lang lục địa và mạng lưới hàng hải đã giúp BRI vượt ra ngoài khuôn khổ của một chương trình hợp tác hạ tầng thông thường, trở thành một phương thức tổ chức lại không gian lưu thông hàng hóa, vốn, năng lượng và ảnh hưởng chính trị trên quy mô rộng lớn hơn. Theo đó, BRI không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại quốc tế, mà còn góp phần củng cố vị thế của Trung Quốc trong hệ thống kinh tế toàn cầu và trong các khu vực có tầm quan trọng chiến lược.

Trên phương diện kinh tế, BRI đáp ứng nhiều nhu cầu phát triển đồng thời của Trung Quốc. Một mặt, sáng kiến này tạo thêm đầu ra cho năng lực sản xuất, xây dựng và đầu tư của Trung Quốc trong bối cảnh trong nước xuất hiện tình trạng dư thừa công suất ở một số ngành công nghiệp nặng và hạ tầng. Mặt khác, BRI mở rộng thị trường xuất khẩu, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp Trung Quốc vươn ra bên ngoài, đồng thời thúc đẩy việc sử dụng đồng Nhân dân tệ trong các quan hệ thương mại và tài chính xuyên biên giới [86, pp. 353-362]. Qua đó có thể thấy quan trọng nhất là các tuyến đường sắt xuyên lục địa trong khuôn khổ BRI đã mở ra thêm lựa chọn vận tải giữa Trung Quốc và châu Âu, giúp rút ngắn thời gian vận chuyển so với nhiều tuyến biển truyền thống, từ đó làm gia tăng tính linh hoạt của chuỗi logistics và giảm mức độ lệ thuộc tuyệt đối vào vận tải đường biển.

Đối với phương diện hàng hải, Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI không chỉ nhằm mở rộng giao thương với châu Á, châu Phi và Trung Đông, mà còn góp phần hình thành mạng lưới cảng biển và điểm trung chuyển gần ngày càng chặt với thương mại, đầu tư và chuỗi cung ứng của Trung Quốc. Việc Trung Quốc tham gia phát triển các cảng như Gwadar, Hambantota hay Djibouti cho thấy các điểm nút này trước hết phục vụ kết nối kinh tế, nhưng đồng thời cũng có thể mở rộng khả năng tiếp cận các tuyến hàng hải chiến lược. Điều này phù hợp với diễn ngôn xây dựng Trung Quốc thành “cường quốc biển”, trong đó Các cảng và điểm trung chuyển trước hết phục vụ kết nối kinh tế, nhưng trong một số trường hợp cũng có thể tạo thêm giá trị chiến lược về khả năng tiếp cận, hậu cần và bảo vệ các lợi ích hàng hải của Trung Quốc [40, tr. 13-14]. Theo nghĩa đó, tuyến biển của BRI vừa là công cụ mở rộng

thương mại, vừa góp phần gia tăng chiều sâu chiến lược của Trung Quốc trong không gian Ấn Độ Dương và các khu vực liên quan.

Từ góc nhìn rộng hơn, BRI còn phản ánh rõ nỗ lực của Trung Quốc trong việc kết hợp mục tiêu phát triển kinh tế với yêu cầu mở rộng ảnh hưởng quốc tế. Thông qua đầu tư hạ tầng, cấp vốn và tăng cường kết nối với các nước đối tác, Trung Quốc không chỉ thúc đẩy quan hệ kinh tế song phương, mà còn tạo ra những ràng buộc lợi ích lâu dài với các quốc gia tham gia. Điều này giúp Trung Quốc từng bước gia tăng ảnh hưởng ở Trung Á, Nam Á, Đông Nam Á, châu Phi và một số khu vực khác, đặc biệt trong bối cảnh cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn ngày càng gia tăng. Vì vậy, BRI cần được nhìn nhận như một công cụ tổng hợp, trong đó mục tiêu thương mại, đầu tư, kết nối hạ tầng và mục tiêu gia tăng ảnh hưởng chính trị được triển khai đồng thời và hỗ trợ lẫn nhau.

Tuy nhiên, cùng với những lợi ích đáng kể, BRI cũng bộc lộ nhiều vấn đề và thách thức. Một trong những nội dung gây tranh luận nhiều nhất là rủi ro nợ công và khả năng trả nợ của các nước tiếp nhận vốn. Trong một số trường hợp, các quốc gia tham gia BRI phải vay lượng vốn lớn để triển khai các dự án hạ tầng quy mô lớn, trong khi hiệu quả kinh tế hoặc khả năng hoàn vốn lại không đạt như kỳ vọng. Điều đó làm dấy lên các lo ngại về tính bền vững tài chính, mức độ lệ thuộc và tác động lâu dài đối với chủ quyền kinh tế của các nước tiếp nhận [65, pp. 19-20]. Trường hợp Sri Lanka thường được viện dẫn như một ví dụ điển hình trong các tranh luận này, trong khi Pakistan cũng là trường hợp cho thấy những sức ép tài chính đáng kể có thể nảy sinh khi triển khai các dự án quy mô lớn trong khuôn khổ BRI.

Bên cạnh vấn đề nợ công, một thách thức khác là mức độ minh bạch, hiệu quả đầu tư và tác động môi trường của các dự án. Một số nghiên cứu và đánh giá quốc tế cho rằng, dù BRI có tiềm năng đóng góp cho tăng trưởng và cải thiện kết nối, không ít dự án vẫn đặt ra câu hỏi về quy trình đấu thầu, điều khoản hợp đồng, chi phí đội vốn, cơ chế giám sát và các hệ lụy xã hội, môi trường tại địa bàn tiếp nhận. Chính những vấn đề này làm cho BRI, thay vì chỉ được nhìn nhận như một sáng kiến phát

triển, còn trở thành đối tượng của những tranh luận lớn về quản trị, tính bền vững và động cơ chiến lược đằng sau các dự án.

Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI là hai trụ cột cơ bản của BRI, qua đó Trung Quốc kiến tạo một Con đường Tơ lụa mới, kết nối không gian lục địa và biển trên quy mô liên khu vực. Các tuyến kết nối này không chỉ phục vụ thương mại, đầu tư và phát triển hạ tầng, mà còn mở rộng không gian chiến lược, gia tăng ảnh hưởng và nâng cao vị thế quốc tế của Trung Quốc. Dù quá trình triển khai còn đối mặt với những vấn đề về nợ công, minh bạch, hiệu quả dự án, môi trường và phản ứng từ các quốc gia khác, BRI vẫn cho thấy ý nghĩa vượt ra ngoài một chương trình hợp tác kinh tế. Việc khôi phục hình tượng Con đường Tơ lụa trong điều kiện hiện đại còn phản ánh khát vọng nối lại vị thế lịch sử, thúc đẩy phục hưng dân tộc và khẳng định vai trò trung tâm của Trung Quốc trong trật tự khu vực và thế giới. Từ đó, cần tiếp tục làm rõ những khát vọng được hình thành từ lịch sử dân tộc và cách chúng được chuyển hóa thành động lực chính trị của BRI.

3.1.1.4. Những khát vọng từ yếu tố lịch sử dân tộc

Một trong những tầng sâu của nền tảng chính trị hình thành BRI là ký ức lịch sử về giai đoạn Trung Quốc suy yếu trong thời cận đại và nỗ lực vượt qua cảm thức bất an chiến lược kéo dài từ thời kỳ đó. Trong diễn ngôn chính trị và học thuật Trung Quốc, giai đoạn từ giữa thế kỷ XIX đến nửa đầu thế kỷ XX thường được mô tả như một thời kỳ khủng hoảng quốc gia sâu sắc, khi Trung Quốc liên tiếp đối mặt với chiến tranh, can thiệp từ bên ngoài, bất ổn trong nước và sự suy giảm đáng kể về năng lực tự chủ quốc gia. Cuộc Chiến tranh Nha phiến lần thứ nhất và Hiệp ước Nam Kinh năm 1842 thường được xem là một bước ngoặt mở đầu cho quá trình này, bởi từ đây nhà Thanh không chỉ chịu tổn thất về lãnh thổ và thương mại, mà còn từng bước bị đặt vào một trật tự đối ngoại bất lợi hơn so với trước [43, tr. 14,20].

Trong nửa sau thế kỷ XIX, Trung Quốc liên tiếp chịu sức ép từ chiến tranh, các điều ước bất bình đẳng và sự can dự của các cường quốc bên ngoài. Những biến động này làm suy giảm đáng kể năng lực quản lý của triều đình nhà Thanh đối với lãnh thổ, kinh tế và quan hệ đối ngoại, đồng thời thúc đẩy giới tinh hoa Trung Quốc

nhìn nhận rõ hơn những hạn chế của mô hình chính trị truyền thống trước sự thay đổi nhanh chóng của môi trường quốc tế. Thất bại trong Chiến tranh Thanh - Nhật năm 1894 - 1895 và việc ký Hiệp ước Shimonoseki càng làm sâu sắc nhận thức về nguy cơ tụt hậu và suy giảm vị thế quốc gia. Từ thực tiễn đó, yêu cầu bảo vệ chủ quyền, canh tân đất nước và phục hồi sức mạnh dân tộc dần trở thành dòng tư tưởng quan trọng, chi phối các phong trào cải cách và định hình khát vọng chấn hưng Trung Quốc từ cuối thế kỷ XIX sang đầu thế kỷ XX.

Nhìn từ góc độ lịch sử tư tưởng chính trị, điều đáng chú ý là các biến cố cận đại không chỉ được ghi nhớ như những sự kiện quá khứ, mà còn được chuyển hóa thành nguồn lực diễn ngôn cho mục tiêu phục hưng quốc gia. Trong nhiều nghiên cứu của học giả Trung Quốc, quá trình hiện đại hóa và phát triển của đất nước thường được đặt trong mạch khắc phục tình trạng suy yếu lịch sử, từng bước tái lập năng lực phát triển độc lập, chủ động và có vị thế cao hơn trong hệ thống quốc tế [10, tr. 69]. Vì vậy, phục hưng dân tộc không chỉ là một khẩu hiệu chính trị, mà còn là sự kết tinh của một quá trình tự nhận thức lịch sử, trong đó quá khứ được sử dụng như điểm tựa để xác lập mục tiêu phát triển dài hạn cho hiện tại và tương lai.

Sau năm 1949, khi nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa được thành lập, yếu tố phục hồi vị thế quốc gia tiếp tục trở thành một nội dung quan trọng trong diễn ngôn chính trị chính thức. Tuyên bố của Chủ tịch Mao Trạch Đông rằng Nhân dân Trung Quốc từ nay đã đứng lên, lời kêu gọi đó được xem như một dấu mốc mang tính biểu tượng, thể hiện mong muốn chấm dứt tình trạng suy yếu và mở ra một giai đoạn mới của xây dựng nhà nước và phát triển quốc gia [70, pp. 17-18]. Dù cách diễn đạt và ưu tiên chính sách thay đổi qua từng thời kỳ, khát vọng phục hưng và đưa Trung Quốc trở thành quốc gia giàu mạnh vẫn là một trục xuyên suốt. Với nhà lãnh đạo Đặng Tiểu Bình, khát vọng ấy được chuyển hóa thành cải cách, mở cửa và hiện đại hóa nhằm làm cho “Trung Quốc phải mạnh lên” [29, tr. 11-12, 332-334]. Đến thời nhà lãnh đạo Tập Cận Bình, tư tưởng này tiếp tục được đặt trong một tầm nhìn lịch sử dài hạn: hơn 5.000 năm văn minh, hơn 100 năm thăng trầm và hơn 40 năm cải cách được xem như những “tọa độ lịch sử” để xác định phương hướng phát triển tương lai của Trung

Quốc [34, tr. 241]. Trên nền tảng đó, “Giấc mơ Trung Hoa” và BRI có thể được xem là những biểu hiện tiếp nối của khát vọng phục hưng dân tộc trong bối cảnh mới.

“Vành đai và Con đường” có thể được xem là một biểu hiện nổi bật của khát vọng phục hưng dân tộc được khơi nguồn từ chiều sâu lịch sử Trung Quốc. Việc lựa chọn biểu tượng “Con đường Tơ lụa” không chỉ nhằm gợi lại quá khứ giao thương rộng mở, mà còn thể hiện mong muốn kết nối ký ức về một thời kỳ Trung Quốc giữ vai trò nổi bật trong các mạng lưới giao lưu Á - Âu với mục tiêu nâng cao vị thế quốc gia trong thế kỷ XXI. Bằng cách tái hiện tinh thần kết nối của Con đường Tơ lụa cổ đại trong điều kiện toàn cầu hóa, BRI vừa tạo dựng tính liên tục lịch sử, vừa phản ánh khát vọng mở rộng không gian phát triển, tăng cường liên kết khu vực và khẳng định vai trò quốc tế của Trung Quốc. Như vậy, lịch sử dân tộc không chỉ cung cấp biểu tượng và cơ sở thừa nhận cho BRI, mà còn nuôi dưỡng khát vọng phục hưng và chủ động kiến tạo một không gian phát triển rộng mở, an toàn hơn; tuy nhiên, những yếu tố này chỉ thực sự trở thành nền tảng chính trị của BRI khi được chuyển hóa thành tư duy chiến lược, diễn ngôn lãnh đạo và định hướng chính sách cụ thể.

3.1.2. Cơ sở nền tảng văn hóa chính trị

3.1.2.1. Tính tất yếu giao thương kinh tế

Giao thương kinh tế không chỉ là hoạt động trao đổi hàng hóa thuần túy mà, trong kinh nghiệm lịch sử của Trung Quốc, luôn gắn với năng lực tổ chức quyền lực, mở rộng không gian chiến lược và duy trì hiện diện của nhà nước. Từ thời cổ đại, nhu cầu mở rộng thị trường tiêu thụ, tiếp cận nguồn nguyên liệu và bảo đảm dòng lưu chuyển hàng hóa đã thúc đẩy sự hình thành các tuyến kết nối xuyên lục địa, trong đó Con đường Tơ lụa là ví dụ điển hình về “mạng lưới thương mại, chính trị, văn minh” do Trung Quốc tham gia kiến tạo [89]. Trên tuyến đường bộ, các mặt hàng thế mạnh của Trung Quốc như tơ lụa, gốm sứ, trà, giấy được đưa ra bên ngoài, đồng thời các nguồn lực và sản phẩm từ khu vực Tây Á - Địa Trung Hải (vàng, bạc, thủy tinh, gia vị...) đi ngược vào nội địa, đáp ứng nhu cầu nguyên liệu và hàng hóa của một nền kinh tế đang mở rộng. Tính “tất yếu” của giao thương vì thế bắt nguồn từ yêu cầu phát triển kinh tế, nhưng ý nghĩa chính trị của nó thể hiện ở chỗ duy trì thông thương

cũng đồng nghĩa với duy trì ổn định biên cương, mở rộng ảnh hưởng và thiết lập các quan hệ đối ngoại theo hướng có lợi cho trật tự mà Trung Quốc mong muốn.

Trong cấu trúc đó, các trung tâm thương mại và điều kiện địa, tự nhiên không chỉ tạo thuận lợi kinh tế mà còn định hình phương thức quản trị không gian kết nối. Những địa danh như Trường An giữ vai trò trạm trung chuyển của dòng hàng hóa và thông tin, giúp mạng lưới thương mại vận hành ổn định trong một không gian rộng lớn. Đồng thời, các hành lang tự nhiên, ốc đảo và tuyến vượt núi, vượt sa mạc (Gobi, Taklamakan, hành lang Hexi, các dãy Thiên Sơn, Côn Lôn...) buộc nhà nước phải tổ chức bảo hộ, kiểm soát và quản trị an ninh tuyến đường. Nói cách khác, tính tất yếu giao thương vừa là động lực kinh tế, vừa là nhân tố thúc đẩy năng lực nhà nước trong quản trị lãnh thổ và biên giới một khía cạnh cốt lõi của nền tảng chính trị.

Bên cạnh tuyến bộ, sự chuyển dịch sang tuyến biển cho thấy tính tất yếu của giao thương luôn đi kèm logic tối ưu hóa tuyến đường và giảm rủi ro chiến lược. Khi tuyến bộ bộc lộ hạn chế về thời gian, chi phí và an ninh, thương mại hàng hải trở thành lựa chọn phát triển tự nhiên. Việc mở rộng các hải trình (đặc biệt gắn với các thương cảng lớn và những chuyến đi xa) phản ánh nhu cầu tiếp cận trực tiếp thị trường và nguồn cung, đồng thời tạo ra không gian ngoại giao mới để thiết lập mạng lưới quan hệ với các đối tác ven biển. Dưới góc nhìn nền tảng chính trị, điểm quan trọng không nằm ở việc “kê lại” lịch sử hàng hải, mà ở logic mở tuyến biển là cách nhà nước tái cấu trúc không gian giao thương nhằm vừa bảo đảm lợi ích kinh tế, vừa gia tăng ảnh hưởng và năng lực kiểm soát các điểm nút vận tải tức gắn chặt kinh tế với mục tiêu quyền lực.

Trong bối cảnh toàn cầu hóa hiện đại, tính tất yếu giao thương được tái hiện ở quy mô và công cụ mới thông qua BRI. Là nền kinh tế lớn, Trung Quốc đối diện đồng thời các yêu cầu mở rộng thị trường tiêu thụ, bảo đảm nguồn nguyên liệu, duy trì tăng trưởng và xử lý các “nút thắt” kết nối. Vì vậy, BRI được triển khai như một chiến lược kết nối hạ tầng và logistics xuyên khu vực (đường sắt, đường bộ, cảng biển, trung tâm trung chuyển), tạo điều kiện giảm chi phí vận tải và tăng tốc lưu chuyển hàng hóa [78, pp. 96-97]. Tuy nhiên, nếu chỉ nhìn BRI như giải pháp kinh tế, sẽ bỏ qua phần cốt lõi

của nền tảng chính trị thông thương ở đây là phương tiện để nhà nước xử lý bài toán an ninh tuyến đường và tính dễ bị tổn thương của chuỗi cung ứng, trong đó nổi bật là mục tiêu đa dạng hóa tuyến vận tải và giảm phụ thuộc vào những điểm nghẽn hàng hải. Các hành lang kết nối và tuyến vận tải mới vì thế không chỉ nhằm tăng thương mại, mà còn nhằm giảm rủi ro chiến lược, mở rộng không gian ảnh hưởng và tạo thêm lựa chọn khi môi trường cạnh tranh quốc tế gia tăng.

Với một mô hình phát triển đặt nặng thành tích tăng trưởng và năng lực quản trị, việc duy trì không gian mở cho thương mại và đầu tư trở thành điều kiện quan trọng để củng cố đồng thuận xã hội và tính chính đáng của nhà nước. Đồng thời, việc tài trợ kết nối hạ tầng và thúc đẩy mạng lưới thương mại giúp Trung Quốc gia tăng hiện diện ở các khu vực đang phát triển, qua đó mở rộng dư địa ảnh hưởng chính trị và định vị vai trò trong quản trị kinh tế khu vực, quốc tế. Chính trong mối liên hệ ấy, BRI thể hiện như một công cụ địa, kinh tế phục vụ mục tiêu chính trị, nơi các gói kết nối, đầu tư và tài chính vừa đóng vai trò kích hoạt thương mại, vừa tạo nền tảng cho quan hệ đối tác và ảnh hưởng dài hạn.

Dù khác biệt về bối cảnh, Con đường tơ lụa lịch sử và BRI hiện đại có điểm chung là đều xuất phát từ đòi hỏi tất yếu của một trung tâm sản xuất trao đổi lớn mở rộng thị trường, bảo đảm nguồn cung và tổ chức tuyến kết nối. Tuy vậy, trong điều kiện hiện đại, BRI đối mặt nhiều sức ép và phản ứng tranh luận về rủi ro nợ, cạnh tranh chiến lược, bất ổn địa chính trị tại một số khu vực, buộc Trung Quốc phải điều chỉnh cách thức triển khai để cân bằng giữa lợi ích kinh tế và yêu cầu ổn định chính trị. Từ góc nhìn luận án, có thể khái quát, tính tất yếu giao thương kinh tế là động lực nền tảng chính trị quyết định cách Trung Quốc chuyển động lực ấy thành chiến lược từ việc lựa chọn biểu tượng, thiết kế tuyến kết nối, đến mục tiêu an ninh, tính thừa nhận và vị thế quốc tế và đó chính là logic hình thành BRI.

3.1.2.2. Nhu cầu kết nối văn hóa

Xét từ chiều dài lịch sử đến bối cảnh đương đại, kết nối văn hóa luôn là một phương diện quan trọng trong quan hệ đối ngoại của Trung Quốc. Từ Đại hội XVII Đảng Cộng sản Trung Quốc năm 2007, khái niệm sức mạnh mềm văn hóa đã được

chính thức đưa vào văn kiện Đại hội, cho thấy văn hóa được nhìn nhận ngày càng rõ như một bộ phận của sức mạnh tổng hợp quốc gia. Đến Đại hội XIX năm 2017, yêu cầu củng cố tự tin văn hóa tiếp tục được nhấn mạnh, gắn với mục tiêu làm cho văn hóa và hệ giá trị Trung Quốc được nhận biết và tôn trọng rộng rãi hơn trên thế giới [28, tr. 78]. Vì vậy, kết nối văn hóa không chỉ nhằm thúc đẩy giao lưu nhân văn, mà còn góp phần gia tăng sức hấp dẫn, tạo nền tảng xã hội cho hợp tác lâu dài và mở rộng ảnh hưởng quốc tế của Trung Quốc.

Trong lịch sử, Con đường tơ lụa không chỉ là con đường thương mại mà còn là kênh lan tỏa và tiếp nhận văn hóa. Thông qua các mạng lưới thương nhân và tăng lữ, nhiều dòng chảy tư tưởng, tôn giáo đã đi vào Trung Quốc, tiêu biểu là quá trình truyền bá Phật giáo từ Ấn Độ, gắn với vai trò của các nhà sư và các chuyến hành hương dịch thuật [80, pp. 6-7]. Sự tiếp nhận ấy không làm mất bản sắc, mà trái lại góp phần làm giàu nội sinh văn hóa, tạo khả năng thích nghi và dung hợp trong một môi trường giao lưu rộng mở. Các di sản như Đôn Hoàng hay Long Môn thường được nhìn như dấu vết của giao thoa văn minh, nơi hình thái nghệ thuật bản địa hấp thụ và biến đổi các yếu tố bên ngoài thành những biểu đạt mới, qua đó phản ánh một truyền thống kết nối để chuyển hóa. Từ góc nhìn nền tảng chính trị, điểm đáng chú ý là kết nối văn hóa vừa phục vụ sự cởi mở đối ngoại, vừa giúp củng cố tính hiện diện và sức hấp dẫn của trung tâm văn minh, tạo ra niềm tin rằng Trung Quốc có năng lực “hội tụ” và “dẫn dắt” trong những không gian giao lưu lớn.

Bước sang thời hiện đại, nhu cầu kết nối văn hóa được diễn giải rõ hơn như một nguồn lực quyền lực mềm và thậm chí gắn với khát vọng vai trò “trung tâm văn minh”. Trong tài liệu “Giác mộng Trung Hoa”, lập luận về “thế kỷ 21” như một thời đại mà văn hóa phương Đông, văn hóa Trung Quốc giữ vai trò dẫn dắt được nêu như một định hướng tư tưởng đáng chú ý, nhấn mạnh sự chuyển dịch vị thế văn hóa và phương thức tư duy từ “phân tích” sang “tổng hợp” của phương Đông [25, tr. 149-159]. Dù có thể còn tranh luận về mức độ hiện thực, cách lập luận này cho thấy một logic chính trị, kết nối văn hóa không chỉ để giao lưu, mà để kiến tạo tính chính đáng cho vai trò lớn, góp phần tạo tính hợp thức trong diễn ngôn giúp các chiến lược kết nối khác (kinh tế, hạ tầng, thể chế) trở nên dễ chấp nhận hơn trên phương diện quốc tế.

Trong bối cảnh BRI, nhu cầu kết nối văn hóa được thể chế hóa và triển khai bằng hệ công cụ hiện đại. Nếu Con đường tơ lụa cổ đại chủ yếu dựa vào các dòng di chuyển tự nhiên thương nhân, hành hương, cộng đồng, thì ngày nay Trung Quốc chủ động sử dụng giáo dục, truyền thông, công nghệ số và giao lưu nhân dân để mở rộng không gian ảnh hưởng. Việc phát triển các cơ chế như Viện Khổng Tử với chức năng dạy tiếng, giới thiệu văn hóa và triết học là một ví dụ điển hình cho cách Trung Quốc “định chế hóa” kết nối văn hóa ở tầm toàn cầu [43, tr. 113]. Song song, học bổng, trao đổi sinh viên, hợp tác nghiên cứu, các hoạt động giao lưu nghệ thuật, du lịch, tạo nên một tầng liên kết xã hội bền hơn, từ đó hỗ trợ mục tiêu lâu dài tạo thiện cảm, giảm chi phí nghi kỵ, và hình thành mạng lưới nhóm tinh hoa có trải nghiệm, hiểu biết về Trung Quốc.

Có thể nói, “nhu cầu kết nối văn hóa” là một mạch liên tục từ lịch sử đến hiện đại, nhưng trong BRI nó mang ý nghĩa chiến lược rõ rệt hơn vừa kế thừa ký ức “tơ lụa” như một biểu tượng giao lưu, vừa sử dụng văn hóa như bộ đỡ chính trị để mở rộng ảnh hưởng và củng cố hình ảnh một chủ thể có khả năng đóng góp “giá trị” cho trật tự khu vực và toàn cầu. Theo logic này, văn hóa không đứng ngoài BRI, mà là một thành tố quan trọng giúp Trung Quốc gia tăng tính chính đáng, mở rộng mạng lưới quan hệ và từng bước định vị vai trò của mình trong thế kỷ XXI.

3.1.2.3. Nhu cầu nâng cao vị thế và vai trò quốc tế của Trung Quốc

Trong chính sách đối ngoại đương đại, một mục tiêu chiến lược xuyên suốt của Trung Quốc là tái định vị vai trò trung tâm trong hệ thống quốc tế. Mục tiêu này không phát sinh ngẫu nhiên mà được nuôi dưỡng bởi nền tảng tư tưởng – lịch sử và được chuyển hóa thành động lực chính trị trong điều kiện cạnh tranh quyền lực thế kỷ XXI. Ở tầng sâu văn hóa, chính trị, quan niệm “Thiên hạ” (天下) định hình một tương tượng trật tự, trong đó “Trung Quốc” được nhìn như trung tâm của văn minh và là điểm tựa ổn định cho các vùng ngoại biên. Dù bối cảnh hiện đại không thể sao chép trật tự cổ điển, song tinh thần “trung tâm” vẫn trở thành một nguồn lực diễn ngôn để hợp thức hóa khát vọng phục hưng và định vị vai trò và ảnh hưởng lớn hơn trong quản trị khu vực và toàn cầu [42, tr. 178].

Trên nền tảng đó, “Giấc mơ Trung Hoa” (中国梦) được triển khai như một chương trình chính trị nhằm khẳng định sự tương xứng giữa năng lực quốc gia với vị thế quốc tế, nghĩa là một Trung Quốc phải có vai trò tương ứng trong quản trị khu vực và toàn cầu [41, tr. 137]. Trong lịch sử, khát vọng nâng cao vị thế và tái định vị vai trò quốc tế đã từng được thể hiện qua việc hình thành và duy trì các mạng lưới kết nối như Con đường tơ lụa. Tuy không nên diễn giải Con đường tơ lụa cổ đại như một kế hoạch toàn cầu theo nghĩa hiện đại, nhưng có thể thấy rõ rằng việc kiểm soát các tuyến giao thương và duy trì các điểm nút trao đổi đã giúp Trung Quốc vừa mở rộng trao đổi kinh tế, tri thức, vừa củng cố vị thế như một trung tâm hội tụ của các dòng hàng hóa, ý tưởng và giao lưu Đông - Tây. Ở đây, kinh tế không tách rời chính trị năng lực bảo đảm an ninh tuyến đường, thiết lập quan hệ đối ngoại và tổ chức không gian giao thương là những biểu hiện của quyền lực nhà nước.

Chính vì vậy, bước sang thế kỷ XXI, BRI có thể được xem là một phương thức hiện đại hóa tư duy mở rộng không gian phát triển thông qua kết nối. Thay vì chỉ dựa vào các tuyến giao thương đã có, Trung Quốc thúc đẩy đồng thời những tuyến hàng hải mới trên Ấn Độ Dương và các hành lang trên bộ nối khu vực nội địa Á – Âu với biển. Ý nghĩa chiến lược của quá trình này không chỉ nằm ở sự gia tăng hiện diện hàng hải, mà đặc biệt ở khả năng các tuyến kết nối mới làm thay đổi những giới hạn địa lý vốn lâu nay chi phối khả năng tiếp cận Ấn Độ Dương của các cường quốc lục địa [53, pp. 270-271]. Theo logic đó, giá trị địa chính trị của BRI không chỉ được thể hiện ở số lượng công trình, mà ở khả năng tạo thêm các tuyến tiếp cận, kết nối nội địa với biển và nâng vị trí của Trung Quốc trong những mạng lưới vận tải có ý nghĩa chiến lược. Khi các kết nối này được hình thành, lợi thế không còn chỉ thuộc về việc sở hữu hạ tầng riêng lẻ, mà nằm ở khả năng tham gia sâu hơn vào cấu trúc các tuyến và điểm nút của mạng lưới khu vực.

Bên cạnh hạ tầng và vận tải, Trung Quốc còn theo đuổi địa vị trung tâm thông qua công cụ tài chính và thiết chế. Các cơ chế như AIIB, Quỹ Con đường Tơ lụa, giúp Trung Quốc gia tăng vai trò trong tài trợ phát triển hạ tầng, qua đó nâng cao ảnh hưởng trong các quyết định phát triển của nhiều quốc gia đối tác. Ở góc độ nền tảng

chính trị, điều quan trọng không chỉ là “cho vay hay đầu tư”, mà là việc tạo dựng mạng lưới phụ thuộc lẫn nhau có thể mang tính bất cân xứng, hợp tác đủ để chuyển hóa nguồn lực kinh tế thành ảnh hưởng chính trị và vị thế thể chế. Cùng lúc, Trung Quốc thúc đẩy tham vọng trung tâm trong lĩnh vực công nghệ thông qua các chương trình tăng cường năng lực nội sinh, hướng đến giảm lệ thuộc và cạnh tranh vị trí dẫn dắt trong các ngành công nghệ chiến lược. Sự kết hợp giữa hạ tầng, tài chính, công nghệ cho thấy BRI không phải một gói dự án rời rạc, mà là một thiết kế chiến lược toàn diện có khả năng góp phần nâng cao vị thế và khả năng định hình môi trường bên ngoài.

Nhu cầu nâng cao vị thế của Trung Quốc có thể được xem xét trong mối liên hệ giữa sự gia tăng năng lực quốc gia và những diễn giải lịch sử về vị thế, phát triển và phục hưng dân tộc. Từ khía cạnh văn hóa chính trị là nền tảng chuyển hóa cho chính trị, ta có thể nhìn nhận: “Chủ nghĩa dân tộc Trung Quốc là di sản lịch sử của quá khứ thiên triều huy hoàng hàng nghìn năm”, đồng thời gắn với khát vọng được nhìn nhận như “một quốc gia dân tộc, một cường quốc” [27, tr. 54]. Khát vọng ấy, cùng ký ức về thời kỳ lịch sử bị lệ thuộc bên ngoài, tạo động lực chính trị thúc đẩy Trung Quốc phục hưng vị thế. Theo đó, BRI vừa giúp mở rộng ảnh hưởng kinh tế, đối ngoại, giảm phụ thuộc vào các cấu trúc do các nước bên ngoài chi phối, vừa thể hiện vai trò chủ động của nhà nước trong đưa nhu cầu phát triển trong nước ra không gian quốc tế. Thông qua hạ tầng, tài chính, chuỗi cung ứng và công nghệ, Trung Quốc từng bước gia tăng quyền lực cấu trúc và vai trò dẫn dắt. Tuy nhiên, mục tiêu này cũng làm dấy lên nghi ngại về khả năng BRI được sử dụng để tái định hình trật tự theo hướng có lợi cho Trung Quốc, buộc nước này phải điều chỉnh cách thức triển khai nhằm dung hòa giữa khát vọng vị thế, lợi ích kinh tế và yêu cầu ổn định đối ngoại.

3.1.3. Cơ sở nền tảng địa chính trị

Địa chính trị là một tầng nền quan trọng hình thành BRI, bởi vị trí vừa hướng ra lục địa vừa tiếp giáp các không gian biển đặt Trung Quốc trước hai yêu cầu song hành, mở rộng không gian phát triển và giảm tính dễ tổn thương trước những điểm nghẽn của mạng lưới thương mại, năng lượng và công nghệ. Trong bối cảnh trật tự

quốc tế biến đổi sau Chiến tranh Lạnh, sự gia tăng tiềm lực kinh tế đã thúc đẩy Trung Quốc chuyển dần từ thích nghi với trật tự hiện hữu sang chủ động tổ chức lại các tuyến kết nối và không gian hợp tác theo hướng có lợi hơn. Quá trình này diễn ra qua ba cấp độ: ứng phó, thích ứng chủ động và kiến tạo. BRI là kết quả tập trung của sự chuyển dịch đó, khi hạ tầng, tài chính, thể chế và diễn ngôn được tích hợp thành một kiến trúc chiến lược, giúp Trung Quốc từng bước tham gia điều chỉnh và định hình luật chơi [19, tr. 127].

Trong giai đoạn đầu, đặc biệt từ thập niên 1980 đến đầu những năm 2000, Trung Quốc ưu tiên duy trì ổn định, thu hút vốn, công nghệ và hội nhập vào hệ thống kinh tế quốc tế. Khi đó, việc tiếp nhận và thích nghi với các chuẩn mực bên ngoài là lựa chọn phù hợp với vị thế của một quốc gia đi sau. Sau khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2008, Trung Quốc chuyển mạnh sang thích ứng chủ động thông qua thử nghiệm chính sách, phát triển các công cụ tài chính riêng và tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm vận hành của các định chế quốc tế. Thay vì tuân thủ một cách thụ động, Trung Quốc điều chỉnh nhịp độ, công cụ và phương thức hội nhập dựa trên lợi thế về quy mô thị trường, năng lực xây dựng hạ tầng và hệ sinh thái công nghiệp.

Khi những năng lực này đạt tới ngưỡng đủ lớn, Trung Quốc bắt đầu can dự sâu hơn vào cấu trúc của hệ thống, từ chuỗi cung ứng, chuẩn kỹ thuật, hạ tầng số đến mạng lưới tài chính. Trọng tâm không còn chỉ là thích nghi với các quy tắc có sẵn, mà từng bước định hình chuẩn mực trong logistics, vận tải, thương mại điện tử, tài chính phát triển và quản trị dữ liệu. Việc gia tăng hiện diện tại các điểm nhấn như lược như cảng biển, đường sắt xuyên biên giới, cửa khẩu, trung tâm logistics và nền tảng số giúp Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng thông qua khả năng tổ chức và điều phối các dòng dịch chuyển, thay vì phải dựa chủ yếu vào áp đặt trực tiếp.

Trên phương diện không gian, BRI được cấu trúc theo cả hướng lục địa và hướng biển, qua đó mở rộng đồng thời khả năng tiếp cận thị trường, tổ chức mạng lưới vận tải và phân bổ các tuyến kết nối chiến lược của Trung Quốc. Các hành lang xuyên Á – Âu tạo thêm cửa ngõ phát triển cho những khu vực nội địa, trong khi hệ thống cảng biển và tuyến hàng hải tăng cường liên kết với Đông Nam Á, Nam Á,

châu Phi và châu Âu. Sự kết hợp này góp phần đa dạng hóa đường vận chuyển, hạn chế mức độ lệ thuộc vào một số điểm nghẽn và mở rộng chiều sâu chiến lược của Trung Quốc trong không gian khu vực và toàn cầu. Từ góc nhìn thể chế, Steve Chan nhận định: “Trung Quốc không thể duy trì sự tăng trưởng kinh tế nếu không thiết lập được các thể chế kinh tế và chính trị mang tính bao trùm” [4, tr. 305]. Nhận định đó gợi mở rằng việc duy trì động lực phát triển không chỉ phụ thuộc vào mở rộng hạ tầng, mà còn đòi hỏi những cơ chế đủ khả năng tổ chức, điều phối và gắn kết các không gian kinh tế khác nhau. Theo nghĩa này, BRI vừa là công cụ mở rộng hiện diện địa chính trị, vừa là phương thức tái tổ chức không gian địa kinh tế thông qua việc liên kết các hành lang, điểm nút và dòng lưu chuyển thành một mạng lưới liên vùng, trong đó Trung Quốc ngày càng giữ vai trò quan trọng về kết nối và điều phối.

Ảnh hưởng địa chính trị của BRI còn được củng cố bằng các công cụ thể chế và tiêu chuẩn. Trung Quốc không chỉ tham gia các cơ chế hiện có mà còn thúc đẩy những quy tắc về công nhận lẫn nhau, hải quan điện tử, dữ liệu, công nghệ số và phát triển xanh. Khi các quốc gia đối tác cùng sử dụng hạ tầng, quy trình và tiêu chuẩn tương thích, mức độ liên kết được duy trì lâu dài hơn, đồng thời chi phí chuyển sang một hệ thống khác cũng tăng lên. Qua đó, ảnh hưởng của Trung Quốc được hình thành theo hướng cấu trúc, nhưng không nhất thiết đối đầu trực tiếp với các chuẩn mực quốc tế hiện hành [67, p. 5]. Cùng với hạ tầng và tiêu chuẩn, tài chính phát triển là công cụ chuyển hóa tầm nhìn địa chính trị thành các dự án cụ thể. BRI kết hợp vốn chính sách, quỹ hợp tác, đồng tài trợ, trái phiếu hạ tầng và các cơ chế phân bổ rủi ro nhằm triển khai những dự án có quy mô lớn và thời gian thu hồi vốn dài. Cách thiết kế tài chính gắn với dòng tiền khai thác cảng biển, đường sắt và dịch vụ logistics giúp phân bổ trách nhiệm giữa các chủ thể, đồng thời gắn lợi ích của chính quyền và doanh nghiệp sở tại với quá trình vận hành dự án. Mỗi hành lang vì thế vừa là không gian kết nối, vừa là nơi Trung Quốc điều chỉnh sự kết hợp giữa hạ tầng, tài chính và thể chế theo điều kiện địa kinh tế, chính trị của từng khu vực.

Từ góc độ an ninh kinh tế, BRI còn nhằm giảm mức độ dễ tổn thương của Trung Quốc trước sự thay đổi địa chính trị. Việc mở thêm tuyến đường bộ, đường sắt

và cảng biển, kết hợp với chuẩn hóa thủ tục và số hóa logistics, giúp chuyển một phần rủi ro bên ngoài thành những vấn đề có thể quản trị thông qua công nghệ, hợp đồng và cơ chế tài chính. Cách tiếp cận này cũng thể hiện trong quản trị nợ, khi rủi ro được phân bổ theo khả năng hấp thụ của các chủ thể tham gia [96]. Định hướng BRI xanh tiếp tục mở rộng logic thích ứng đó khi các yêu cầu về khí hậu, năng lượng và quản trị môi trường được đưa vào lựa chọn công nghệ, tiêu chuẩn vận hành và thiết kế dự án, qua đó nâng khả năng tiếp cận nguồn vốn bền vững và tăng mức độ chấp nhận tại nước sở tại.

Như vậy, nền tảng địa chính trị của BRI không chỉ nằm ở vị trí địa lý của Trung Quốc, mà quan trọng hơn là cách các điều kiện địa lý được chuyển hóa thành nhu cầu chính trị và lựa chọn chiến lược. Cấu trúc lục địa - biển, sự phụ thuộc vào các tuyến vận tải, yêu cầu bảo đảm chuỗi cung ứng và nhu cầu mở rộng không gian phát triển đã thúc đẩy Trung Quốc xây dựng một mạng lưới kết nối xuyên khu vực. Thông qua sự kết hợp giữa hạ tầng, tiêu chuẩn, công nghệ, tài chính và diễn ngôn phát triển, BRI trở thành công cụ giúp Trung Quốc vừa xử lý những điểm dễ tổn thương, vừa gia tăng khả năng định hình môi trường bên ngoài. Đây là nội dung cốt lõi cho thấy địa chính trị không chỉ là bối cảnh của BRI, mà là một nền tảng trực tiếp chi phối mục tiêu, cấu trúc và phương thức triển khai sáng kiến. Trong tiến trình đó, BRI được coi là công cụ “sức mạnh mềm”, thông qua việc quảng bá hình ảnh Trung Quốc, lan tỏa diễn ngôn hợp tác, mở rộng mạng lưới đối tác và từng bước phổ biến các chuẩn mực, mô hình phát triển do Trung Quốc đề xuất [28, tr. 12].

Tuy nhiên, các điều kiện địa chính trị chỉ trở thành động lực hành động khi được chuyển hóa thành tư tưởng lãnh đạo, diễn ngôn tính thừa nhận và quyết sách đối ngoại. Vì vậy, trên cơ sở làm rõ tầng nền lịch sử, văn hóa và địa chính trị, phần tiếp theo phân tích nền tảng chính trị - tư tưởng trực tiếp định hướng mục tiêu và phương thức triển khai BRI.

3.2. Nền tảng chính trị - tư tưởng và diễn ngôn lãnh đạo của Trung Quốc

3.2.1. Tư duy mở đường và ý thức trung tâm trong lịch sử chính trị Trung Quốc

Trong lịch sử tư tưởng chính trị Trung Quốc, nhận thức về việc mở rộng không gian quốc gia và nâng cao vị thế đất nước luôn gắn với vai trò của giới lãnh đạo trong

việc chuyển hóa ý thức về vị trí của Trung Hoa thành cách nhìn nhận và tổ chức quan hệ với thế giới bên ngoài. Một biểu hiện sâu sắc của nhận thức đó là tư tưởng “Dĩ Hoa vi trung”, tức lấy Trung Hoa làm điểm quy chiếu khi xác định trật tự không gian, quan hệ chính trị và sự giao lưu văn hóa giữa trung tâm với các khu vực xung quanh. Tư tưởng này liên hệ chặt chẽ với quan niệm “Thiên hạ” [42, tr. 428], trong đó thế giới được hình dung như một chỉnh thể có liên hệ, còn vị trí trung tâm không chỉ biểu thị địa vị của quốc gia mà còn gắn với năng lực duy trì trật tự, mở mang giao thông, thúc đẩy giao thương và kết nối các không gian khác nhau. Bởi vậy, ý thức trung tâm trong tư duy Trung Quốc không hoàn toàn đồng nhất với sự mở rộng lãnh thổ, mà còn thể hiện ở mong muốn trở thành đầu mối tập hợp các dòng hàng hóa, con người, tri thức và quan hệ chính trị. Giá trị của “Dĩ Hoa vi trung” đối với việc lý giải BRI vì thế không nằm ở giả định Trung Quốc đang phục dựng nguyên trạng trật tự cổ đại, mà ở khả năng chỉ ra một dòng nhận thức có tính lịch sử, vị thế quốc gia được củng cố thông qua năng lực mở đường, tổ chức kết nối và tạo dựng những quan hệ ổn định với bên ngoài.

Tư duy về mở đường sớm xuất hiện trong các thời kỳ lịch sử Trung Quốc. Từ thời cổ đại, Hán Vũ Đế (156-87 TCN), một trong những hoàng đế nổi bật nhất của triều đại nhà Hán, đã thể hiện rõ vai trò lãnh đạo mang tính chiến lược trong việc hình thành các tuyến thương mại ban đầu giữa Đông và Tây. Việc cử sứ giả Trương Khiên sang Tây vực vào năm 138 TCN không chỉ đơn thuần là một hành trình ngoại giao, mà là một quyết sách chiến lược đầy táo bạo nhằm thiết lập sự kết nối về kinh tế và văn hóa với các vùng đất xa xôi như Trung Á, Ba Tư và các vùng phía tây [30, tr.311]. Hành động này trực tiếp tạo ra một cơ sở đầu tiên cho sự phát triển lâu dài của con đường thương mại huyền thoại này.

Thời kỳ nhà Đường được xem là giai đoạn hoàng kim của “Con đường tơ lụa” dưới sự lãnh đạo tài ba của Đường Thái Tông (598 - 649) và Đường Cao Tông (628 - 683). Những nhà lãnh đạo này tiếp tục phát huy mạnh mẽ nền tảng thương mại quốc tế, với việc không chỉ củng cố và bảo vệ an ninh cho con đường trên bộ mà còn mở rộng các tuyến đường biển nhằm tạo điều kiện giao thương thuận lợi hơn với Đông

Nam Á, Ấn Độ và Trung Đông. Đường Thái Tông nổi tiếng với chính sách ngoại giao cởi mở, hòa bình và khoan dung về văn hóa, nhờ vậy, Trung Quốc thời Đường trở thành một trung tâm quốc tế về thương mại và văn hóa, đón nhận thương nhân, nhà sư, và du khách từ khắp các vùng miền Á-Âu. Đây là minh chứng rõ nét cho tầm nhìn lãnh đạo chiến lược, mở rộng và củng cố vị thế của Trung Quốc trên trường quốc tế.

Tiếp bước cho sự phát triển, nhà Nguyên dưới sự lãnh đạo của Nguyên Thế Tổ Hốt Tất Liệt (1215–1294) đã thúc đẩy mạnh mẽ hơn nữa sự kết nối giao thương Á-Âu bằng cả đường trên bộ lẫn trên biển. Việc khuyến khích các nhà thám hiểm, thương nhân như Marco Polo tiếp cận Trung Quốc đã giúp tạo nên một giai đoạn mở rộng về nhận thức và kết nối văn hóa giữa phương Đông và phương Tây [3, tr. 696-697]. Chính nhờ chính sách lãnh đạo quốc tế chủ động này, “Con đường tơ lụa” bước vào một thời kỳ phát triển rộng lớn chưa từng có, tạo nền móng vững chắc về thương mại, văn hóa và giao lưu quốc tế.

Dưới thời nhà Minh, đặc biệt dưới triều đại Minh Thành Tổ Chu Đệ (1360 - 1424), vai trò lãnh đạo chiến lược của Trung Quốc tiếp tục thể hiện rõ nét qua các chuyến thám hiểm quy mô lớn của đô đốc Trịnh Hòa vào đầu thế kỷ XV. Những chuyến đi này không chỉ nhằm mục đích thương mại mà còn là cách thức Trung Quốc xác lập và mở rộng ảnh hưởng quốc tế, thể hiện uy quyền và vai trò lãnh đạo trong khu vực từ Đông Nam Á, Nam Á cho đến vùng duyên hải Đông Phi [42, tr. 197, 350]. Những hành trình này là minh chứng rõ ràng về khả năng lãnh đạo tầm cỡ quốc tế, khẳng định uy tín và sức mạnh mềm của Trung Quốc trong lịch sử.

Đến thời hiện đại, ý thức về vai trò trung tâm và vị thế lịch sử của Trung Quốc tiếp tục được kế thừa và chuyển hóa trong tư duy của giới lãnh đạo, đặc biệt dưới thời nhà lãnh đạo Tập Cận Bình. Trong cách nhìn truyền thống, Trung Quốc từng tự xem mình là “Trung tâm của vũ trụ” [1, tr. 174]. Trong bối cảnh mới, tư duy về phục hưng dân tộc và khôi phục vị thế cường quốc được nhà lãnh đạo Tập Cận Bình phát triển thành những mục tiêu chính trị, chiến lược cụ thể, trong đó BRI có thể được xem là một trong những công cụ quan trọng của Trung Quốc. Trung Quốc đã chủ động gắn sáng kiến hiện đại này với di sản “Con đường tơ lụa” cổ đại nhằm tận dụng sức mạnh

của lịch sử trong việc nâng cao uy tín và vị thế quốc tế. Đồng thời, lãnh đạo Trung Quốc hiện đại xem sáng kiến này như một cơ hội để tái khẳng định vai trò lãnh đạo toàn cầu thông qua việc tạo dựng một mạng lưới hợp tác kinh tế, văn hóa, hạ tầng rộng lớn nối liền châu Á, châu Âu và châu Phi. Tính logic lịch sử này thể hiện sự kế thừa và phát triển những kết quả từ cổ đại đến hiện đại, qua các nhà lãnh đạo cụ thể như Hán Vũ Đế, Đường Thái Tông, Hốt Tất Liệt, Chu Đế, nhiều nhà lãnh đạo tiền nhiệm và hiện nay là Chủ tịch Tập Cận Bình. Việc kế thừa, tái hiện và phát triển các giá trị lãnh đạo lịch sử này không chỉ làm tăng tính thuyết phục của sáng kiến BRI mà còn góp phần củng cố lòng tự hào dân tộc và uy tín quốc tế của Trung Quốc ngày nay.

3.2.2. Biểu hiện trong tư tưởng tự chủ, độc lập và an ninh cách mạng thời Mao Trạch Đông

Tư tưởng chính trị của nhà lãnh đạo Mao Trạch Đông được hình thành trong bối cảnh Trung Quốc vừa giành được chính quyền, nền kinh tế còn lạc hậu, năng lực công nghiệp hạn chế và vị thế quốc tế chưa tương xứng với quy mô đất nước. Vì vậy, tự chủ và độc lập không chỉ được hiểu là bảo vệ chủ quyền quốc gia, mà còn là khả năng tự quyết định con đường phát triển, xây dựng thực lực, tiềm lực quốc gia dân tộc cho dài lâu. Trong cách nhìn đó, một quốc gia chỉ có thể giữ vững độc lập khi sở hữu nền tảng vật chất đủ mạnh để không bị lệ thuộc và có khả năng chủ động ứng phó với những biến động từ bên ngoài.

Khát vọng đưa Trung Quốc thoát khỏi tình trạng nghèo yếu được thể hiện rõ trong mục tiêu “vượt Anh, đuổi kịp Mỹ”. Từ giữa thập niên 1950, nhà lãnh đạo Mao Trạch Đông nhiều lần nhấn mạnh rằng một đất nước có lãnh thổ rộng, dân số đông, tài nguyên phong phú và lịch sử lâu đời phải tạo ra những đóng góp tương xứng đối với nhân loại. Theo ông, nếu Trung Quốc không thu hẹp được khoảng cách với các cường quốc công nghiệp thì không chỉ khó khẳng định vị thế, mà còn chưa chuyển hóa được những tiềm năng của đất nước thành sức mạnh hiện thực. Bởi vậy, phát triển kinh tế không đơn thuần là nhiệm vụ sản xuất, mà mang ý nghĩa chính trị sâu sắc, khắc phục tình trạng bị xem nhẹ, củng cố niềm tin dân tộc và tạo cơ sở vật chất cho một quốc gia độc lập, có tiếng nói trong đời sống quốc tế [31, tr. 17-20].

Trong tư tưởng Mao Trạch Đông, sự phát triển của Trung Quốc được đặt trong một quá trình cải biến xã hội sâu rộng. Trong *Bàn về thực tiễn*, ông nhấn mạnh yêu cầu nhận thức đúng và cải tạo thể giới, đồng thời hình dung quá trình ấy ở Trung Quốc như sự chuyển biến hướng tới một trạng thái mới, “rạng rỡ từ trước đến nay chưa từng có” [32, tr. 27]. Vì vậy, phát triển phải dựa trước hết vào khả năng huy động nội lực, sự tổ chức tập trung của Nhà nước và ý chí vươn lên của toàn xã hội. Những mục tiêu lớn về thép, cơ khí, năng lượng và công nghiệp nặng phản ánh khát vọng rút ngắn khoảng cách với các cường quốc, chuyển một đất nước đông dân nhưng còn lạc hậu thành quốc gia có nền tảng vật chất đủ mạnh để tự đứng vững. “Đại nhảy vọt” là biểu hiện tập trung của tư duy tạo ra bước chuyển lớn bằng huy động chính trị và tổ chức nguồn lực trên quy mô toàn quốc [31, tr. 21]. Xét ở phương diện tư tưởng, điều cốt lõi không nằm ở từng chỉ tiêu cụ thể, mà ở quan niệm rằng Trung Quốc phải chủ động lựa chọn con đường phát triển, phá vỡ trạng thái tụt hậu và biến tiềm năng dân số, lãnh thổ cùng nguồn lực quốc gia thành sức mạnh hiện thực.

Điểm đáng chú ý là sau những khó khăn của “Đại nhảy vọt”, nhận thức của nhà lãnh đạo Mao Trạch Đông về tiến trình phát triển đã có sự điều chỉnh. Năm 1961, ông lưu ý rằng xây dựng chủ nghĩa xã hội không thể nóng vội, càng thúc ép thì càng khó đạt kết quả, mà cần kết hợp giữa tiến lên và điều chỉnh. Đến năm 1962, ông cho rằng việc xây dựng một nền kinh tế lớn mạnh ở Trung Quốc có thể cần từ 50 đến 100 năm hoặc lâu hơn; đồng thời nhấn mạnh phải nhìn nhận đầy đủ khó khăn và rút kinh nghiệm từ những thất bại trong thực tiễn [31, tr. 23]. Sự điều chỉnh này cho thấy mục tiêu phát triển và nâng cao vị thế không thay đổi, nhưng nhận thức về thời gian, điều kiện và phương thức thực hiện đã trở nên thận trọng hơn.

Tư tưởng tự chủ còn thể hiện ở yêu cầu Trung Quốc phải tìm được con đường phát triển phù hợp với hoàn cảnh của mình. Trong nhận xét năm 1964, nhà lãnh đạo Mao Trạch Đông cho rằng Trung Quốc không thể chỉ lặp lại con đường kỹ thuật của các nước đi trước, mà phải tận dụng thành tựu tiên tiến để rút ngắn quá trình hiện đại hóa. Việc nhắc đến những thành tựu về cách mạng, xây dựng xã hội mới và thử nghiệm thành công bom nguyên tử được dùng để khẳng định rằng Trung Quốc có

khả năng vượt qua tình trạng lạc hậu nếu biết phát huy nội lực và lựa chọn phương thức thích hợp [25, tr. 23-24]. Ở đây, khoa học - công nghệ và năng lực quốc phòng không chỉ là thành quả phát triển, mà còn là cơ sở bảo đảm an ninh và quyền tự quyết của quốc gia

Nhìn rộng hơn, tư tưởng của nhà lãnh đạo Mao Trạch Đông đã đặt mối quan hệ chặt chẽ giữa sức mạnh trong nước và vị thế bên ngoài. Một Trung Quốc yếu về kinh tế và công nghệ khó có thể duy trì đầy đủ quyền tự chủ; ngược lại, khi có nền công nghiệp, khoa học và quốc phòng đủ mạnh, đất nước sẽ có điều kiện bảo vệ lợi ích, giảm sự phụ thuộc và chủ động hơn trong quan hệ quốc tế. Từ đó có thể nhận diện ba nội dung xuyên suốt, độc lập chính trị phải được bảo đảm bằng thực lực quốc gia; phát triển cần dựa trước hết vào năng lực huy động bên trong; và an ninh không chỉ là bảo vệ lãnh thổ, mà còn là khả năng kiểm soát con đường phát triển và môi trường chiến lược của đất nước.

Những tư tưởng của nhà lãnh đạo Mao Trạch Đông không phải là cơ sở trực tiếp tạo ra BRI, càng không có nghĩa BRI tiếp tục các chính sách cụ thể của thời của ông. Hai thời kỳ khác nhau căn bản về bối cảnh, mục tiêu trước mắt và công cụ thực hiện. Tuy nhiên, ở tầng sâu của nền tảng chính trị, có thể nhận thấy một số định hướng được kế thừa và chuyển hóa, đề cao quyền tự quyết về con đường phát triển; coi sức mạnh kinh tế, khoa học và công nghệ là cơ sở của an ninh; nhấn mạnh vai trò tổ chức và huy động nguồn lực của Nhà nước; hướng tới vị thế quốc tế tương xứng với quy mô và tiềm lực của Trung Quốc. Nếu dưới thời nhà lãnh đạo Mao Trạch Đông, các định hướng ấy chủ yếu được biểu đạt bằng ngôn ngữ tự lực, huy động và rút ngắn khoảng cách phát triển, thì trong BRI, chúng được chuyển hóa thành chính sách kết nối hạ tầng, mở rộng thương mại, đầu tư, tài chính và xây dựng các mạng lưới hợp tác xuyên khu vực. Theo nghĩa đó, tư tưởng thời Chủ tịch Mao Trạch Đông là một điều kiện tiền đề lịch sử - chính trị, được các thế hệ lãnh đạo sau tiếp nhận có chọn lọc và điều chỉnh để phù hợp với điều kiện phát triển mới.

3.2.3. Biểu hiện trong tư tưởng cải cách, mở cửa và hội nhập có kiểm soát thời Đặng Tiểu Bình

Tư tưởng của nhà lãnh đạo Đặng Tiểu Bình đánh dấu một bước ngoặt mang tính nền tảng trong tiến trình hiện đại hóa và hội nhập quốc tế của Trung Quốc, qua đó đặt nền móng tư tưởng chiến lược cho sự ra đời của BRI sau này. Khác với lập trường cách mạng toàn diện và đấu tranh giai cấp của Mao Trạch Đông, Đặng Tiểu Bình chuyển trọng tâm sang tư duy cải cách thực dụng, đề cao hiệu quả và sự phát triển kinh tế như phương tiện củng cố quyền lực quốc gia và chính danh lãnh đạo. Quan điểm nổi tiếng của ông rằng “Dù là mèo trắng hay mèo đen, biết bắt chuột đều là mèo tốt” [29, tr. 407] phản ánh rõ tinh thần vượt lên trên giáo điều hệ tư tưởng, ưu tiên kết quả phát triển hơn là hình thức tư tưởng.

Dưới sự lãnh đạo của Đặng Tiểu Bình, Trung Quốc từng bước chuyển đổi từ một nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung sang mô hình “kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa” [29, tr. 276]. Trong mô hình này, Nhà nước tiếp tục giữ vai trò chủ đạo trong chiến lược phát triển, nhưng mở rộng không gian cho kinh tế tư nhân và dòng vốn quốc tế, đồng thời khuyến khích thương mại và đầu tư xuyên biên giới. Sự chuyển mình này không chỉ giúp Trung Quốc vươn lên trở thành một trong những nền kinh tế lớn nhất thế giới, mà còn khởi động một quá trình chuyển đổi tư duy đối ngoại từ biệt lập sang hội nhập, với kết nối toàn cầu đóng vai trò trung tâm.

Tư tưởng mở cửa của Đặng Tiểu Bình không chỉ xuất phát từ yêu cầu khắc phục tình trạng trì trệ của nền kinh tế, mà còn được hình thành từ sự tổng kết lịch sử về quan hệ giữa mức độ mở cửa và vị thế quốc gia của Trung Quốc. Trong cách nhìn của ông, sự hưng thịnh hay suy yếu của đất nước không thể tách rời khả năng tiếp xúc với thế giới, tiếp nhận thành tựu bên ngoài và tham gia vào các dòng vận động của kinh tế quốc tế. Việc Trung Quốc từng phát triển mạnh các hoạt động hàng hải dưới thời Minh, tiêu biểu là những chuyến đi của Trịnh Hòa, nhưng sau đó chuyển sang khép kín, được Đặng Tiểu Bình xem như một bài học về hậu quả của việc tự tách mình khỏi tiến trình phát triển chung của thế giới. Ông chỉ rõ: Kinh nghiệm lịch sử cho thấy, nếu không mở cửa với bên ngoài, Trung Quốc khó đạt được những bước

tiền đáng kể; nếu tiếp tục tự cô lập và đóng cửa, nước này không thể tiến gần trình độ của các quốc gia phát triển [58, pp. 96-97]. Quan điểm này không chỉ gọi lại truyền thống kết nối trong lịch sử Trung Quốc, mà còn xác lập một nhận thức chiến lược phát triển quốc gia phải gắn với khả năng mở rộng liên kết ra bên ngoài. Dù chưa trực tiếp dẫn tới sự ra đời của BRI, tư tưởng mở cửa của Đặng Tiểu Bình đã tạo nên một nền móng chính trị quan trọng, theo đó Trung Quốc chủ động khai thác nguồn lực quốc tế nhưng vẫn giữ quyền tự quyết về mục tiêu và con đường phát triển. Trên cơ sở đó, các thể hệ lãnh đạo sau đã từng bước chuyển hội nhập có chọn lọc thành chiến lược xây dựng các mạng lưới thương mại, đầu tư, tài chính và hạ tầng xuyên khu vực, qua đó chuẩn bị cả về tư tưởng lẫn thực tiễn cho sự hình thành BRI.

Một trong những tư tưởng chiến lược nổi bật của Đặng Tiểu Bình là phương châm “giấu mình chờ thời” (韬光养晦), được đặt trong hệ thống chỉ dẫn gồm: thận trọng quan sát, củng cố vị trí, bình tĩnh ứng phó với khó khăn, che giấu năng lực và không tự đặt Trung Quốc vào vị trí lãnh đạo khi điều kiện chưa chín muồi. Cốt lõi của tư tưởng này không phải là thu mình hay từ bỏ vai trò quốc tế, mà là tránh phô bày sức mạnh quá sớm, hạn chế nguy cơ gây lo ngại và kích thích phản ứng kiềm chế từ bên ngoài, qua đó tạo thêm không gian và thời gian để Trung Quốc tiếp tục cải cách, tích lũy thực lực và chuẩn bị cho tương lai [24, tr. 478-479]. Chính quá trình tích lũy thực lực trong điều kiện đối ngoại tương đối thận trọng ấy đã tạo tiền đề vật chất và chiến lược cho sự điều chỉnh tư thế đối ngoại của Trung Quốc ở giai đoạn sau. Đến thời Chủ tịch Tập Cận Bình, trọng tâm không còn chỉ là tạo môi trường quốc tế thuận lợi để phát triển trong nước, mà từng bước chuyển sang sử dụng năng lực kinh tế, tài chính, công nghệ và xây dựng hạ tầng đã tích lũy để mở rộng kết nối và ảnh hưởng ra bên ngoài. BRI có thể được xem là một biểu hiện tập trung của sự chuyển đổi đó thông qua các hành lang kinh tế xuyên lục địa, mạng lưới đường sắt, cảng biển, logistics và những định chế tài chính như AIIB, Trung Quốc không chỉ tìm kiếm thị trường và không gian phát triển mới mà còn mở rộng sự hiện diện trong các mạng lưới kinh tế khu vực và toàn cầu. Vì vậy, mối quan hệ giữa tư tưởng Đặng Tiểu Bình và chiến lược BRI không nên được hiểu như sự kế thừa trực tiếp, cơ học, mà là

một tiến trình chuyển hóa từ tích lũy sức mạnh trong nước sang vận dụng sức mạnh tích lũy để gia tăng khả năng định hình môi trường bên ngoài. Nếu cải cách và mở cửa thời Đặng Tiểu Bình tạo lập nền tảng kinh tế cho sự trỗi dậy của Trung Quốc, thì dưới thời lãnh đạo Tập Cận Bình, BRI trở thành một trong những công cụ quan trọng để chuyển hóa nền tảng đó thành năng lực kết nối, ảnh hưởng và định hình các quan hệ kinh tế quốc tế.

3.2.4. Biểu hiện trong tư tưởng phục hưng dân tộc và chủ động kiến tạo trật tự thời Chủ tịch Tập Cận Bình

Nếu các thế hệ lãnh đạo trước đã tạo dựng những tiền đề về độc lập, tự chủ, cải cách, mở cửa và hội nhập quốc tế, thì dưới thời Chủ tịch Tập Cận Bình, các tiền đề đó được tập hợp thành một hệ tư tưởng và chương trình hành động có tính tổng thể hơn. Ở giai đoạn này, yếu tố lãnh đạo trở thành tầng trực tiếp chuyển hóa mục tiêu phục hưng dân tộc, yêu cầu phát triển trong nước và nhu cầu mở rộng quan hệ quốc tế thành những chính sách quy mô lớn. BRI vì thế không chỉ xuất phát từ các điều kiện kinh tế hoặc địa chính trị, mà còn phản ánh rõ cách các nhà lãnh đạo Trung Quốc xác định mục tiêu, tổ chức nguồn lực và kiến tạo môi trường bên ngoài phục vụ phát triển quốc gia.

Từ Đại hội XVIII Đảng Cộng sản Trung Quốc, mục tiêu phục hưng vĩ đại dân tộc Trung Hoa được đặt ở vị trí trung tâm trong tư tưởng lãnh đạo thời kỳ mới. Đến Đại hội XIX, định hướng này tiếp tục được khẳng định: “Thực hiện phục hưng vĩ đại dân tộc Trung Hoa là giấc mơ vĩ đại nhất của dân tộc Trung Hoa từ thời cận đại trở lại đây” [7, tr. 181]. Trong cách diễn giải của Chủ tịch Tập Cận Bình, Giấc mơ Trung Hoa không chỉ hướng đến sự gia tăng sức mạnh quốc gia, mà còn bao hàm mục tiêu xây dựng đất nước giàu mạnh, dân tộc chấn hưng và nhân dân hạnh phúc. Qua đó, phục hưng dân tộc trở thành trục tư tưởng liên kết phát triển trong nước với việc nâng cao năng lực quốc gia và mở rộng vai trò của Trung Quốc trong đời sống quốc tế. Trong mạch tư tưởng ấy, BRI có thể được xem là một phương thức quan trọng để chuyển hóa khát vọng phục hưng thành các mạng lưới kết nối hạ tầng, thương mại, đầu tư, tài chính và hợp tác xuyên khu vực.

Điều đáng chú ý là tư tưởng phục hưng không dừng ở một mục tiêu biểu tượng, mà được đặt trong một hệ thống quan điểm và định hướng hành động tương đối cụ thể. Đại hội XIX đã sử dụng tám điều xác định rõ và mười bốn điều kiên trì để khái quát nội dung cốt lõi của chủ nghĩa xã hội đặc sắc Trung Quốc trong thời đại mới. Trong hệ thống đó, phát triển tiếp tục được coi là nền tảng để giải quyết những vấn đề của Trung Quốc; cải cách, mở cửa là động lực; còn đổi mới, hài hòa, xanh, mở cửa và cùng chia sẻ trở thành những định hướng quan trọng của mô hình phát triển mới. Trường Đảng Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc cho rằng tám điều xác định rõ cung cấp phương hướng cơ bản, còn mười bốn điều kiên trì tạo nên cương lĩnh hành động cho quá trình phát triển trong thời đại mới. Cách tiếp cận này cho thấy tư tưởng lãnh đạo Chủ tịch Tập Cận Bình không chỉ xác lập mục tiêu dài hạn, mà còn định hướng cách tổ chức nguồn lực, điều chỉnh mô hình phát triển và kết nối các nhiệm vụ đối nội với đối ngoại.

Trong đó, cải cách và mở cửa tiếp tục giữ vai trò quan trọng, nhưng được đặt trong một tầm nhìn rộng hơn so với giai đoạn đầu của công cuộc hiện đại hóa. Chủ tịch Tập Cận Bình nhấn mạnh: “Cải cách mở cửa là biện pháp then chốt, là động lực mạnh mẽ thúc đẩy thực hiện mục tiêu hai Một trăm năm và phục hưng vĩ đại dân tộc Trung Hoa” [38, tr. 103]. Quan điểm này kế thừa tư tưởng mở cửa của nhà lãnh đạo Đặng Tiểu Bình, đồng thời phát triển theo hướng chủ động hơn. Trung Quốc không chỉ tiếp nhận vốn, công nghệ và kinh nghiệm từ bên ngoài, mà còn tìm cách mở rộng các tuyến kết nối, xây dựng những không gian hợp tác mới và nâng cao khả năng tham gia định hình các cơ chế phát triển quốc tế. Trong logic đó, BRI đưa cải cách, mở cửa từ phạm vi chính sách quốc gia sang cấp độ liên khu vực, kết nối các địa phương, ngành sản xuất và thị trường của Trung Quốc với các hành lang giao thông, logistics, thương mại và tài chính bên ngoài.

Vai trò của yếu tố lãnh đạo trong sự hình thành BRI còn thể hiện qua nguồn gốc chính trị và quá trình tiếp nhận truyền thống lịch sử của nhà lãnh đạo Tập Cận Bình. Việc trưởng thành trong một gia đình có truyền thống cách mạng đã tạo cho ông sự gắn kết sớm với lịch sử, hệ giá trị và ý thức trách nhiệm của Đảng Cộng sản

Trung Quốc. Là con của nhà lãnh đạo Tập Trọng Huân, một cán bộ lãnh đạo từng tham gia cách mạng và xây dựng nhà nước, Chủ tịch Tập Cận Bình tiếp nhận không chỉ những kinh nghiệm chính trị của gia đình, mà còn quan niệm về sự kế tục, củng cố sức mạnh quốc gia và duy trì tính liên tục trong đường hướng phát triển. Nền tảng đó không trực tiếp tạo ra BRI, nhưng góp phần hình thành cách nhìn coi các chiến lược lớn phải gắn với sứ mệnh lịch sử và vị thế lâu dài của đất nước. Trong tư duy của ông cũng có thể nhận thấy sự tiếp thu có chọn lọc di sản của các thế hệ trước, từ tinh thần độc lập, tự chủ và năng lực huy động quốc gia thời Mao Trạch Đông đến cải cách, mở cửa và kết nối với thế giới thời Đặng Tiểu Bình [41, tr. 110-111]. BRI vì thế là sự chuyển hóa những dòng tư tưởng này trong điều kiện mới, khi năng lực tổ chức của Đảng - Nhà nước, nguồn lực kinh tế và mục tiêu nâng cao vai trò quốc tế được kết hợp trong một chiến lược liên kết xuyên khu vực.

Khi liên hệ từ yếu tố lịch sử mối liên hệ giữa nhận thức lịch sử của nhà lãnh đạo Tập Cận Bình với quê hương Thiểm Tây, vùng đất gắn với Trường An và điểm khởi đầu phía Đông của Con đường Tơ lụa cổ đại. Trong bài phát biểu tại Đại học Nazarbayev tháng 9/2013, sau khi nhắc đến hành trình đi Tây Vực của Trương Khiên, ông nói: Quê hương tôi là Thiểm Tây, nằm tại điểm khởi đầu của Con đường Tơ lụa cổ đại. Đứng tại đây và ngoảnh nhìn lịch sử, tôi dường như nghe thấy tiếng chuông lạc đà vang vọng giữa núi non và nhìn thấy làn khói cô độc bay lên trên sa mạc. Tất cả những điều đó khiến tôi cảm thấy vô cùng thân thiết [92]. Sự gợi nhắc quê hương ở đây không chỉ tạo màu sắc cá nhân cho bài phát biểu, mà còn cho thấy cách người lãnh đạo lựa chọn và chuyển hóa ký ức lịch sử thành một nguồn lực chính trị - văn hóa. Từ Thiểm Tây, Trường An và hành trình của Trương Khiên, một câu chuyện mang tính địa phương được mở rộng thành ký ức chung về quá trình giao lưu giữa Trung Quốc với Trung Á và không gian Á - Âu. Quá khứ vì thế không được tái hiện như một biểu tượng đơn thuần, mà được sử dụng để tạo chiều sâu lịch sử cho một đề xuất hợp tác hiện đại. Cách Tập Cận Bình nối kết quê hương, lịch sử dân tộc với tầm nhìn quốc tế cho thấy dấu ấn cá nhân khá rõ trong việc lựa chọn Con đường Tơ lụa làm biểu tượng khởi đầu cho BRI. Tuy nhiên, yếu tố quê hương không nên được xem

là nguyên nhân trực tiếp của sáng kiến, mà chủ yếu cung cấp một nguồn biểu tượng lịch sử giúp gắn mục tiêu hiện đại hóa và phục hưng với truyền thống giao lưu lâu đời của Trung Quốc. Theo Alison Kaufman, cách Tập Cận Bình diễn giải lịch sử là sự kết hợp giữa các khung Mác - Lênin, truyền thống Trung Quốc, chủ nghĩa dân tộc và tầm nhìn toàn cầu, qua đó vừa củng cố tính chính đáng trong nước, vừa tạo cơ sở cho khát vọng về một vai trò quốc tế lớn hơn của Trung Quốc [22, tr. 2, 6]. Trong mạch đó, ký ức Con đường Tơ lụa trở thành cầu nối giữa phục hưng quốc gia và mở rộng hợp tác đối ngoại, giúp BRI được trình bày không chỉ như một chương trình phát triển đương đại mà còn như sự tiếp nối của tinh thần giao thương, kết nối và trao đổi văn minh. Đây cũng là biểu hiện của vai trò lãnh đạo trong nền tảng chính trị BRI: không chỉ xác định mục tiêu và huy động nguồn lực, mà còn kiến tạo một câu chuyện lịch sử có khả năng liên kết các lợi ích khác nhau trong một tầm nhìn chung.

Sự chuyển hóa từ tư tưởng thành chính sách được thể hiện rõ trong hai bài phát biểu của Chủ tịch Tập Cận Bình năm 2013. Tháng 9/2013, tại Kazakhstan, ông đề xuất xây dựng Vành đai kinh tế Con đường Tơ lụa, nhấn mạnh kết nối giao thông, thuận lợi hóa thương mại, lưu thông tiền tệ và tăng cường giao lưu giữa các dân tộc. Một tháng sau, trước Quốc hội Indonesia, ông tiếp tục đưa ra định hướng xây dựng Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, mở rộng hợp tác sang lĩnh vực hàng hải, thương mại, khoa học và phát triển bền vững. Hai đề xuất này tạo nên cấu trúc kết nối đồng thời trên lục địa và trên biển, qua đó liên kết các khu vực nội địa của Trung Quốc với Trung Á, Đông Nam Á và những không gian kinh tế rộng lớn hơn. Việc lựa chọn Kazakhstan và Indonesia để công bố hai hợp phần ban đầu của BRI cho thấy tầm nhìn kết hợp giữa lịch sử, địa lý và chiến lược phát triển. Hướng lục địa gợi lại tuyến giao lưu từ Trường An qua Trung Á, đồng thời đáp ứng nhu cầu mở rộng không gian phát triển về phía Tây, kết nối các địa phương nội địa và đa dạng hóa tuyến vận tải. Hướng biển vừa kế thừa ký ức về giao thương hàng hải, vừa góp phần củng cố quan hệ với Đông Nam Á và mở rộng khả năng tiếp cận Ấn Độ Dương, Thái Bình Dương. Như vậy, dưới sự định hướng của nhà lãnh đạo Tập Cận Bình, BRI không

phải là tập hợp rời rạc của các dự án, mà là sự tổ chức lại các nhu cầu phát triển, an ninh kinh tế và hợp tác quốc tế trong một cấu trúc kết nối tương đối thống nhất.

Một đặc điểm nổi bật trong tư tưởng lãnh đạo thời kỳ này là sự kết hợp giữa mục tiêu phát triển của Trung Quốc với ngôn ngữ hợp tác và lợi ích chung. Thay vì nhấn mạnh trực tiếp mục tiêu gia tăng sức mạnh, BRI được đặt trong các nguyên tắc mở cửa, cùng bàn bạc, cùng xây dựng và cùng hưởng lợi, qua đó gắn nhu cầu phát triển của Trung Quốc với lợi ích của các quốc gia tham gia. Ngoại giao Trung Quốc dưới thời nhà lãnh đạo Tập Cận Bình ngày càng gắn chặt với yêu cầu phát triển trong nước và nhiệm vụ tạo lập môi trường bên ngoài thuận lợi cho phục hưng dân tộc; trong đó Vành đai kinh tế Con đường Tơ lụa, Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, Quỹ Con đường Tơ lụa và AIIB là những công cụ cụ thể hóa định hướng này [12, tr. 3, 12]. Vì vậy, BRI có thể được xem là sự kết hợp có chủ ý giữa nhu cầu phát triển nội bộ, mục tiêu đối ngoại và phương thức hợp tác mềm dẻo, qua đó giúp Trung Quốc mở rộng không gian phát triển và ảnh hưởng, đồng thời tạo cơ sở để các đối tác tham gia trên nền tảng lợi ích chung.

So với các thế hệ lãnh đạo trước, điểm mới trong tư tưởng của Chủ tịch Tập Cận Bình không nằm ở sự phủ định đường lối cải cách, mở cửa, mà ở việc nâng quá trình này từ hội nhập với trật tự hiện có lên chủ động xây dựng không gian hợp tác mới. Với tư tưởng nhà lãnh đạo Mao Trạch Đông đặt nền móng cho độc lập, tự chủ và năng lực tổ chức quốc gia; Đặng Tiểu Bình mở đường cho cải cách, mở cửa và tham gia thị trường quốc tế; tư tưởng của các nhà chính trị như Giang Trạch Dân và Hồ Cẩm Đào tiếp tục mở rộng hội nhập, thúc đẩy chiến lược đi ra ngoài, phát triển miền Tây và tăng cường liên kết kinh tế. Trên nền tích lũy đó, nhà lãnh đạo Tập Cận Bình tập hợp các mục tiêu, nguồn lực và công cụ đã hình thành thành một sáng kiến xuyên khu vực có quy mô và nội dung rộng hơn. Do đó, BRI không phải là kết quả của một tư tưởng riêng lẻ, cũng không phải sự tiếp nối cơ học chính sách của các giai đoạn trước. Sáng kiến này là sản phẩm của quá trình kế thừa có chọn lọc và điều chỉnh theo điều kiện mới. Tinh thần tự chủ được kết hợp với mở cửa; mục tiêu phát triển trong nước được nối với mạng lưới quốc tế; khát vọng phục hưng được cụ thể

hóa thành chương trình hợp tác hạ tầng, thương mại, đầu tư, tài chính và giao lưu xã hội. Vai trò của Chủ tịch Tập Cận Bình thể hiện ở việc tập hợp các dòng tư tưởng và kinh nghiệm đó trong một tầm nhìn thống nhất, đồng thời đưa BRI trở thành một bộ phận quan trọng trong chiến lược phát triển và đối ngoại của Trung Quốc [10, tr. 24-25];

Nhìn tổng thể, tư tưởng lãnh đạo thời Chủ tịch Tập Cận Bình tạo nên định hướng chính trị trực tiếp cho BRI, trong đó mục tiêu phục hưng dân tộc được đặt trong mối quan hệ hữu cơ với yêu cầu phát triển đất nước và những biến đổi của môi trường quốc tế. Giác mơ Trung Hoa xác lập đích đến chính trị; quan điểm phát triển mới cùng việc tiếp tục cải cách, mở cửa tạo động lực phát triển; ký ức lịch sử về Con đường Tơ lụa cung cấp chiều sâu biểu tượng; còn các diễn ngôn về kết nối, hợp tác và cùng phát triển tạo phương thức chuyển tải những mục tiêu đó ra bên ngoài. Đáng chú ý, thuật ngữ “phục hưng vĩ đại dân tộc Trung Hoa” ghi nhận xuất hiện tới 452 lần trong các tác phẩm tư tưởng của Tập Cận Bình, với tần suất nổi bật so với các nhà lãnh đạo tiền nhiệm; điều này cho thấy phục hưng không phải một khẩu hiệu xuất hiện nhất thời, mà giữ vị trí xuyên suốt trong cách ông xác lập mục tiêu và tổ chức diễn ngôn chính trị. Cùng với đó, trong Diễn văn kỷ niệm 100 năm thành lập Đảng Cộng sản Trung Quốc ngày 01/7/2021, Tập Cận Bình yêu cầu phải “phối hợp triển khai chiến lược tổng thể về phục hưng vĩ đại dân tộc Trung Hoa” với việc ứng phó những biến động sâu sắc của thế giới, đồng thời nhấn mạnh yêu cầu “đám đấu tranh, giới đấu tranh” trước những mâu thuẫn và thách thức mới của môi trường quốc tế [37, tr. 408, 423]. Đặt hai phương diện này trong cùng một mạch tư tưởng cho thấy, phục hưng dân tộc dưới thời Tập Cận Bình không được quan niệm như một mục tiêu đối nội biệt lập, mà gắn sự phát triển và gia tăng năng lực quốc gia với khả năng thích ứng, xử lý và từng bước chủ động kiến tạo những điều kiện bên ngoài thuận lợi hơn cho Trung Quốc.

Từ logic đó, BRI có thể được xem là một trong những phương thức quan trọng chuyển hóa định hướng phục hưng thành hành động đối ngoại. Thông qua mở rộng kết nối, thị trường, đầu tư và các khuôn khổ hợp tác xuyên khu vực, BRI vừa tạo thêm

không gian cho phát triển trong nước, vừa mở rộng khả năng hiện diện và tham gia định hình môi trường quốc tế của Trung Quốc. Vì vậy, ý nghĩa sâu hơn của tư tưởng Tập Cận Bình đối với BRI không phải ở chỗ tư tưởng phục hưng tự nó sản sinh ra sáng kiến, mà ở việc phục hưng dân tộc trở thành mục tiêu chính trị bao trùm, qua đó định hướng cách các nhu cầu phát triển, lợi ích quốc gia và vai trò quốc tế được kết nối trong một chương trình hành động đối ngoại có tính dài hạn. Đây cũng là bước chuyển đáng chú ý từ tư duy thích ứng với môi trường quốc tế sang tư duy chủ động hơn trong việc tạo lập những điều kiện quốc tế phục vụ phát triển và nâng cao vị thế của Trung Quốc.

Tuy nhiên, định hướng tư tưởng mới xác lập mục tiêu và phương hướng hành động. Để những định hướng đó được chuyển hóa thành BRI trên thực tế, chúng còn phải được thể chế hóa thành văn kiện, cơ chế điều phối, nguồn lực tài chính và hoạt động của các chủ thể trong hệ thống chính trị. Vì vậy, từ nền tảng chính trị - tư tưởng và diễn ngôn lãnh đạo, phân tích cần tiếp tục chuyển sang nền tảng thực tiễn chính trị, nơi có thể làm rõ bằng cách nào hệ thống Đảng – Nhà nước Trung Quốc biến định hướng chiến lược thành năng lực tổ chức và triển khai BRI.

3.3. Nền tảng thực tiễn chính trị hình thành Sáng kiến Vành đai và Con đường

3.3.1. Nền tảng chính sách - pháp lý và quá trình thể chế hóa BRI

Trong hệ thống chính trị pháp lý Trung Quốc, nền tảng chính sách, cơ sở pháp lý của BRI không được kiến tạo theo mô hình một đạo luật bao trùm như thường gặp ở một số nước, mà vận hành như một cấu trúc thể chế nhiều tầng. Cấu trúc này bắt đầu từ định hướng và ràng buộc chính trị ở cấp Đảng; được cụ thể hóa bằng các văn bản chương trình, kế hoạch và cơ chế phối hợp của Nhà nước; được chuẩn hóa diễn giải bằng Sách trắng do Văn phòng Thông tin Quốc vụ viện ban hành; được bảo đảm thực thi bằng cơ chế tư pháp phục vụ chiến lược quốc gia; và cuối cùng là được quốc tế hóa bằng mạng lưới công cụ pháp lý đối ngoại điều ước, thỏa thuận, MOU, cơ chế hợp tác chuyên ngành.

3.3.1.1. Thể chế hóa định hướng BRI trong Điều lệ Đảng

Điểm đặc sắc của BRI với tư cách một sáng kiến chiến lược là việc nó được đặt vào vị trí “định hướng dài hạn” thông qua Điều lệ Đảng Cộng sản Trung Quốc.

Tại Đại hội XIX, Đảng Cộng sản Trung Quốc (ĐCSTQ) thông qua Nghị quyết sửa đổi Điều lệ, trong đó nội dung “*pursue the Belt and Road Initiative*” (thúc đẩy sáng kiến BRI) được ghi nhận như một phương châm trong phần định hướng đối ngoại và đường lối hành động [98]. Việc đưa BRI vào Điều lệ Đảng không chỉ xác nhận vị trí chiến lược của sáng kiến, mà còn tạo cơ sở thống nhất giữa tư tưởng lãnh đạo, định hướng mở cửa và hoạt động triển khai trong toàn hệ thống. Từ Đại hội XVIII, những tư tưởng của Chủ tịch Tập Cận Bình đã đặt sự phát triển của Trung Quốc trong mối liên hệ với sự phát triển chung của thế giới, kế thừa giá trị lịch sử của Con đường Tơ lụa để đề xuất Vành đai kinh tế Con đường Tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI; qua đó góp phần hình thành cục diện mở cửa đối ngoại mới, thúc đẩy quan niệm hợp tác cùng có lợi và mở rộng mô hình hợp tác quốc tế. Việc tổ chức các Diễn đàn cấp cao BRI vào năm 2017 và 2019, cùng quá trình chuyển từ thiết kế tổng thể sang dự án cụ thể, từ quy hoạch sang kết quả thực tế, cho thấy sáng kiến từng bước được chuyển hóa thành chương trình hành động lâu dài [41, tr. 761]. Trong tiến trình đó, Điều lệ Đảng giữ vai trò là điểm tựa định hướng, bảo đảm tính liên tục của BRI và tạo cơ sở để các mục tiêu chiến lược được cụ thể hóa thành chính sách, cơ chế phối hợp và hoạt động thực tiễn.

Sự hiến định hóa BRI ở cấp Đảng tạo ra ít nhất ba hệ quả quan trọng đối với cơ sở pháp lý của sáng kiến. Biến BRI thành một cam kết chính trị có tính liên tục, giúp giảm khả năng đứt gãy chính sách theo chu kỳ điều chỉnh ngắn hạn. Hợp thức hóa việc huy động nguồn lực nhà nước, thị trường, địa phương, doanh nghiệp nhà nước cho các chương trình liên quan BRI, bởi sáng kiến đã được đặt trong hệ mục tiêu chiến lược của Đảng. Tạo ra khung diễn ngôn chính thống để Trung Quốc trình bày BRI như một bộ phận của định hướng đối ngoại rộng hơn, từ đó làm nền cho các văn bản Nhà nước và Sách trắng thống nhất cách giải thích, nhất quán về nguyên tắc và mục tiêu.

Nhìn tổng thể, việc đưa BRI vào Điều lệ Đảng cho thấy đường lối của Đảng Cộng sản Trung Quốc giữ vai trò định hướng quyết định đối với vị trí, mục tiêu và tính liên tục của sáng kiến. Vai trò ấy phù hợp với quan niệm cho rằng quá trình phát

triển phải được đặt trong một bối cảnh tổng thể, trên cơ sở xem xét đồng thời tình hình thế giới, đất nước, Đảng và nhân dân, đồng thời phối hợp chặt chẽ giữa các phương diện kinh tế, chính trị, văn hóa, xã hội và sinh thái. Tài liệu của Trường Đảng Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc nhấn mạnh: Là người lãnh đạo xây dựng chủ nghĩa xã hội đặc sắc Trung Quốc, Đảng Cộng sản Trung Quốc cần luôn đồng cam cộng khổ, cùng chung hoạn nạn với nhân dân, gắn kết chặt chẽ sự nghiệp vĩ đại chủ nghĩa xã hội đặc sắc Trung Quốc với lợi ích tổng thể của dân tộc quốc gia, với lợi ích cụ thể của mỗi người dân Trung Quốc [8, tr. 720]. Đặt trong logic đó, BRI không tồn tại như một chương trình đối ngoại biệt lập, mà được gắn với mục tiêu cải cách, mở cửa, thu hẹp chênh lệch phát triển và nâng cao năng lực quốc gia. Vì vậy, trong cơ chế chính trị Trung Quốc, nền tảng pháp lý, thể chế của BRI được hình thành theo một trình tự rõ ràng, cơ sở cao nhất là đường lối của Đảng xác lập mục tiêu và phương hướng xong mới tới các hành lang triển khai. Điều đó cho thấy địa vị của BRI trong Điều lệ Đảng không thay thế các công cụ pháp luật của Nhà nước, nhưng tạo ra cơ sở chính trị cao nhất để huy động nguồn lực, duy trì sự phối hợp và bảo đảm việc triển khai sáng kiến theo một định hướng lâu dài.

3.3.1.2. Văn bản chương trình và cơ chế điều phối của Nhà nước

Trên nền tảng định hướng đã được xác lập trong Điều lệ và các nghị quyết của Đảng, Nhà nước Trung Quốc chuyển hóa BRI từ chủ trương chính trị thành chương trình hành động thông qua hệ thống văn bản định hướng và cơ chế điều phối hành chính. Văn kiện có vai trò trụ cột là *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* (tạm dịch *Tầm nhìn và Hành động về việc cùng xây dựng Vành đai kinh tế Con đường Tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI*), do Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia phối hợp với Bộ Ngoại giao và Bộ Thương mại công bố. Văn kiện xác định mục tiêu, nguyên tắc, các lĩnh vực ưu tiên và phương thức triển khai BRI; đồng thời nhấn mạnh nguyên tắc “cùng xây dựng thông qua tham vấn”, “cùng tồn tại hòa bình, bình đẳng, cùng có lợi”, đặt việc thực hiện sáng kiến trong mối quan hệ với nhu cầu và lợi ích của các bên tham gia [46, tr. 3]. Bản công bố chính thức trên nền tảng đối ngoại của BRI tiếp

tục khẳng định vị trí của “Tầm nhìn và Hành động” như khuôn khổ định hướng chung, giúp thống nhất cách hiểu và phương hướng triển khai giữa các cơ quan nhà nước.

Xét về tính chất pháp lý, văn kiện “Tầm nhìn và Hành động” không phải là đạo luật theo nghĩa hình thức và cũng không trực tiếp xác lập quyền, nghĩa vụ như một văn bản quy phạm pháp luật. Tuy nhiên, giá trị của văn kiện nằm ở chức năng định hướng và tổ chức chính sách. Nó tạo ra một khung hành động chung, trong đó mục tiêu chiến lược được chuyển thành các lĩnh vực hợp tác, hành lang ưu tiên, phương thức huy động nguồn lực và nguyên tắc phối hợp. Trong phương thức quản trị của Trung Quốc, loại văn bản chương trình này giữ vị trí trung gian giữa định hướng chính trị và hoạt động hành chính, phía trên là mục tiêu do Đảng xác lập; phía dưới là quy hoạch, hướng dẫn chuyên ngành, quy trình dự án, cơ chế tài chính và kế hoạch thực hiện của các bộ, địa phương và doanh nghiệp nhà nước. Nhờ đó, một sáng kiến có phạm vi rộng và nội dung tương đối mở được chuyển thành hệ thống nhiệm vụ mà các chủ thể trong bộ máy có thể nhận diện, phân công và triển khai.

Ý nghĩa sâu hơn của văn kiện không chỉ nằm ở việc liệt kê nội dung hợp tác, mà ở khả năng thiết lập một ngôn ngữ chính sách thống nhất cho toàn bộ hệ thống. Những khái niệm như kết nối chính sách, liên thông cơ sở hạ tầng, thuận lợi hóa thương mại, hợp tác tài chính và giao lưu nhân dân vừa xác định các trụ cột của BRI, vừa tạo điểm tựa để các cơ quan khác nhau xây dựng kế hoạch theo chức năng của mình. Trên cơ sở đó, chính quyền địa phương có thể gắn chiến lược phát triển địa bàn với các hành lang kết nối; doanh nghiệp nhà nước có căn cứ xây dựng dự án và huy động vốn; các cơ quan ngoại giao, thương mại và tài chính có thể phối hợp trong đàm phán, ký kết và tổ chức thực hiện. Đồng thời, văn kiện phân công vai trò cụ thể cho các khu vực trong nước: Tân Cương và các tỉnh Tây Bắc hướng sang Trung Á - Tây Á; Quảng Tây và Vân Nam hướng về ASEAN, Nam Á và tiểu vùng Mekong; các tỉnh ven biển giữ vai trò chủ lực của Con đường Tơ lụa trên biển; còn các đô thị nội địa phát triển cảng cạn, đường sắt và thương mại điện tử xuyên biên giới. Điều đó cho thấy BRI không chỉ tổ chức hợp tác đối ngoại mà còn tái cấu trúc không gian mở cửa trong nước của Trung Quốc [46, tr. 12-14].

Từ góc độ nền tảng chính trị, văn bản chương trình và cơ chế điều phối chính là mắt xích chuyển tiếp giữa ý chí lãnh đạo và năng lực thực thi. Nếu việc ghi BRI vào Điều lệ Đảng xác lập vị trí lâu dài của sáng kiến, thì *Tầm nhìn và Hành động* cùng hệ thống phối hợp hành chính làm rõ BRI được thực hiện bằng mục tiêu nào, thông qua chủ thể nào và theo phương thức nào. Nhờ đó, BRI không dừng lại ở một tuyên bố đối ngoại, mà trở thành chương trình có khả năng huy động nguồn lực, phối hợp nhiều cấp và duy trì triển khai trong thời gian dài. Chính khả năng chuyển hóa định hướng chính trị thành quy trình hành động có tổ chức tạo nên cơ sở thể chế quan trọng cho tính khả thi, tính liên tục và khả năng thích ứng của BRI.

3.3.1.3. *Sách trắng về chuẩn hóa diễn giải chính thức*

Một câu phân không thể thiếu trong cơ sở pháp lý BRI là Sách trắng do Văn phòng Thông tin Quốc vụ viện (SCIO) công bố. Khác với văn bản kỹ thuật, Sách trắng vừa mang tính tổng kết chính sách, vừa mang chức năng chuẩn hóa diễn giải chính thống về mục tiêu, nguyên tắc và ý nghĩa của sáng kiến. Năm 2023, SCIO công bố Sách trắng “*The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future*” (tạm dịch Sáng kiến Vành đai và Con đường: Trụ cột then chốt của Cộng đồng chung tương lai toàn cầu), xác định BRI như một “trụ cột quan trọng” của “cộng đồng chung vận mệnh” [106].

Về phương diện pháp lý, chính trị, Sách trắng đóng vai trò như tuyên bố nguyên tắc và nguồn diễn giải chính thức để các cơ quan nhà nước, doanh nghiệp và đối tác nước ngoài tham chiếu. Sách trắng nhấn mạnh các giá trị và nguyên tắc như hợp tác, đối thoại, bao trùm, học hỏi giữa các nền văn minh, qua đó định vị BRI là một khuôn khổ hợp tác rộng mở, hướng tới lợi ích chung. Dưới góc nhìn nghiên cứu nền tảng chính trị, đây là điểm then chốt Trung Quốc dùng Sách trắng để làm mềm hóa nhận thức quốc tế về BRI, giảm thiểu cách diễn giải BRI như công cụ quyền lực cứng, đồng thời tạo tính hiện diện cho sáng kiến.

Sách trắng còn góp phần hình thành cơ sở pháp lý theo nghĩa kỹ thuật diễn ngôn. Với một sáng kiến bị quan sát và tranh luận rộng rãi, nếu không có cơ chế diễn giải thống nhất, các chủ thể trong hệ thống sẽ truyền tải thông điệp không đồng nhất, làm

tăng chi phí nghi kỵ và rủi ro chính trị. Vì vậy, Sách trắng thực hiện chức năng xác lập ngôn ngữ chính thức về BRI; định nghĩa những nguyên tắc được phép viện dẫn khi ký kết hợp tác; tạo nền để đối tác nước ngoài đọc hiểu BRI theo khuôn khổ Trung Quốc mong muốn. Có thể coi đây là cơ sở pháp lý mềm, bởi tuy không có hiệu lực cưỡng hành như luật, nhưng có tác dụng định hướng, chuẩn hóa và hợp thức hóa.

3.3.1.4. Tư pháp cơ chế bảo đảm an toàn pháp lý cho BRI

Một trụ cột quan trọng khác của cơ sở pháp lý BRI là hệ thống bảo đảm tư pháp. Trong bối cảnh dự án xuyên biên giới gia tăng, tranh chấp hợp đồng, đầu tư, vận tải, hàng hải, tài chính, công nhận và thi hành phán quyết, trở thành rủi ro hiện hữu. Nhận thức rõ điều này, Tòa án Nhân dân Tối cao Trung Quốc (SPC) ban hành các văn bản định hướng nhằm tăng cường “*judicial services and guarantees*” (tạm dịch vụ tư pháp và bảo đảm tư pháp) cho BRI. Năm 2021, SPC ban hành “*Opinions... on Further Providing Judicial Services and Guarantees for the Belt and Road Initiative*”, nhấn mạnh nhiệm vụ của tòa án trong việc phục vụ và bảo đảm pháp lý cho BRI, đồng thời đặt dưới định hướng tư tưởng và nghị quyết trung ương [109].

Cần phân tích sâu hơn ý nghĩa cơ sở pháp lý trong logic Trung Quốc. Thông thường, với các sáng kiến hợp tác quốc tế, vấn đề pháp lý không chỉ nằm ở có luật hay không, mà là mức độ dự báo được và tính hiệu quả của cơ chế giải quyết tranh chấp. BRI, với quy mô dự án lớn và đa dạng đối tác, cần một môi trường pháp lý an toàn để dòng vốn và hợp đồng vận hành. Vì vậy, việc SPC ban hành các văn bản hướng dẫn có tác dụng thống nhất tiêu chuẩn xét xử và thực tiễn tư pháp trong các vụ việc liên quan BRI; tăng năng lực giải quyết tranh chấp thương mại, đầu tư yếu tố nước ngoài; hỗ trợ công nhận, thi hành, tương thích hơn với thông lệ quốc tế trong một số lĩnh vực; và phát tín hiệu rằng nhà nước Trung Quốc sẵn sàng dùng tư pháp để bảo đảm niềm tin pháp lý cho hợp tác. Tính đến cuối năm 2025: Tòa Thương mại quốc tế thứ nhất tại Thâm Quyển và Tòa Thương mại quốc tế thứ hai tại Tây An, trực thuộc Tòa án Nhân dân Tối cao Trung Quốc (SPC), đã thụ lý 46 vụ tranh chấp thương mại quốc tế và giải quyết 37 vụ, liên quan đến các chủ thể đến từ 21 quốc gia và vùng lãnh thổ, với tổng giá trị tranh chấp vượt 13,79 tỷ nhân dân tệ [112].

Đáng chú ý, các văn bản dịch vụ tư pháp và bảo đảm tư pháp cũng phản ánh mô hình tư pháp phục vụ chiến lược quốc gia tòa án không chỉ xét xử thụ động, mà còn được định hướng chủ động tham gia kiến tạo môi trường thể chế cho các ưu tiên lớn của quốc gia. Ở cấp độ nền tảng chính trị, điều này cho thấy BRI được cố định giữ không chỉ bằng ngoại giao và tài chính, mà bằng năng lực thể chế hóa của Nhà nước, trong đó tư pháp là công cụ để kiểm soát rủi ro, nâng độ tin cậy và ổn định kỳ vọng.

3.3.1.5. Phương diện pháp lý đối ngoại

Nếu phương diện Đảng cung cấp định hướng chuẩn quy tắc, tầng Nhà nước cung cấp khung chương trình, tầng Sách trắng cung cấp diễn giải chính thức, tầng tư pháp cung cấp bảo đảm thực thi, thì tầng pháp lý đối ngoại là nơi BRI đi vào thể giới bằng các công cụ pháp lý cụ thể. Trên thực tế, BRI không vận hành chủ yếu bằng một hiệp ước đa phương duy nhất, mà bằng mạng lưới công cụ linh hoạt MOU, tuyên bố chung, thỏa thuận hợp tác theo lĩnh vực, hiệp định thương mại, đầu tư, hợp tác hải quan, vận tải, tiêu chuẩn kỹ thuật, tài chính. Điều này phù hợp với tính chất khung mở của BRI nó cho phép Trung Quốc và đối tác lựa chọn mức độ cam kết phù hợp, giảm chi phí đàm phán, và thúc đẩy triển khai theo dự án, hành lang cụ thể.

Sách trắng 2023 cũng nhấn mạnh việc BRI được triển khai thông qua nhiều cơ chế hợp tác, đối thoại và nền tảng phối hợp đa phương, qua đó hình thành hạ tầng thể chế hỗ trợ hợp tác dài hạn [106]. Về pháp lý, cách tiếp cận này tạo ra hai hiệu ứng tăng tính linh hoạt và khả năng mở rộng; nhưng đồng thời làm cho hệ thống quy tắc trở nên mảnh ghép và phụ thuộc nhiều vào năng lực phối hợp, minh bạch dự án và quản trị rủi ro. Với tư cách nhà nghiên cứu, khi phân tích cơ sở pháp lý đối ngoại của BRI, cần đặt nó trong logic nền tảng chính trị Trung Quốc ưu tiên mô hình điều phối và đồng kiến tạo theo dự án, hơn là ràng buộc pháp lý cứng đồng loạt, nhằm tối đa hóa quyền chủ động chiến lược và thích ứng theo biến động môi trường quốc tế.

Từ quan điểm chính thống của Đảng Cộng sản Trung Quốc và Nhà nước Trung Quốc, cơ sở pháp lý của BRI là một hệ sinh thái pháp lý, thể chế nhiều tầng, trong đó pháp luật và chính sách không tách khỏi nền tảng chính trị. BRI được cố định ở cấp cao nhất bằng Điều lệ Đảng, được kỹ thuật hóa bằng văn bản chương trình và cơ chế

điều phối của Nhà nước, được chuẩn hóa về nguyên tắc và tính thừa nhận bằng Sách trắng, được bảo đảm bằng tư pháp thông qua hệ thống pháp lý, và được quốc tế hóa bằng mạng lưới công cụ pháp lý đối ngoại linh hoạt. Chính cấu trúc này giúp Trung Quốc vừa duy trì tính liên tục của sáng kiến, vừa tạo dựng môi trường pháp lý dự báo được cho hợp tác, đồng thời mở rộng khả năng định hình không gian kết nối theo các ưu tiên chiến lược.

3.3.2. Kinh nghiệm quản trị và năng lực lãnh đạo trong quá trình hình thành BRI

Trong hệ thống chính trị Trung Quốc, đội ngũ lãnh đạo thường được hình thành qua một quá trình rèn luyện tương đối dài, từ giáo dục chính trị, công tác cơ sở đến luân chuyển qua nhiều địa phương và cấp quản lý. Xuất thân và môi trường gia đình có thể tạo những ảnh hưởng ban đầu về hệ giá trị và ý thức trách nhiệm, nhưng không trực tiếp quyết định năng lực hay lựa chọn chính sách của người lãnh đạo. Yếu tố quan trọng hơn là quá trình những nhận thức ban đầu đó được kiểm nghiệm và phát triển qua thực tiễn quản trị. Việc công tác tại nhiều địa bàn khác nhau giúp cán bộ tích lũy kinh nghiệm xử lý các vấn đề về nông nghiệp, giảm nghèo, phát triển vùng, đô thị hóa, cải cách kinh tế và mở cửa đối ngoại, qua đó hình thành khả năng kết nối mục tiêu chiến lược dài hạn với điều kiện thực hiện cụ thể. Trong trường hợp xem xét yếu tố khai mở BRI, kinh nghiệm quản trị của Chủ tịch Tập Cận Bình có thể được coi là một trường hợp đại diện để làm rõ cách những trải nghiệm quản lý qua nhiều cấp và địa phương được chuyển hóa thành tư duy kết nối phát triển ở quy mô rộng hơn. Vì vậy, xét từ nền tảng chính trị của BRI, kinh nghiệm và năng lực lãnh đạo không chỉ thể hiện ở việc đề xuất chủ trương, mà còn ở khả năng chuyển mục tiêu chiến lược thành chương trình có thể huy động nguồn lực, phối hợp nhiều cấp, nhiều chủ thể và thích ứng với điều kiện khác nhau của từng địa bàn.

Trường hợp nhà lãnh đạo Tập Cận Bình thể hiện tương đối rõ sự kết hợp giữa nền tảng gia đình và quá trình rèn luyện thực tiễn. Là con của nhà lãnh đạo Tập Trọng Huân, ông sớm trưởng thành trong môi trường gắn với truyền thống cách mạng và hoạt động xây dựng đất nước. Tuy nhiên, ảnh hưởng của xuất thân gia đình không nên được hiểu như một lợi thế quyết định sẵn con đường lãnh đạo, bởi quá trình

trưởng thành của ông còn gắn với những biến động của gia đình và thời gian dài lao động ở nông thôn phía Bắc tỉnh Thiểm Tây. Theo tài liệu của Trường Đảng Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc, bảy năm sống và làm việc tại đây đã giúp ông nhận thức sâu hơn “thực tế nghĩa là gì, thực sự cầu thị nghĩa là gì và quần chúng nghĩa là gì” [41, tr. 52-53]. Trải nghiệm này tạo nên điểm xuất phát thực tiễn cho quá trình hình thành phong cách làm việc coi trọng cơ sở, điều kiện địa phương và khả năng đưa chủ trương vào đời sống.

Kinh nghiệm đó tiếp tục được mở rộng qua quá trình công tác tại Hà Bắc, Phúc Kiến, Chiết Giang và Thượng Hải. Ở Chính Định, ông trực tiếp tiếp cận những vấn đề của một huyện nông nghiệp; tại Phúc Kiến, thời gian công tác kéo dài hơn mười bảy năm giúp tích lũy kinh nghiệm về giảm nghèo, cải cách doanh nghiệp, phát triển vùng ven biển, bảo vệ sinh thái và ứng dụng công nghệ; tại Chiết Giang, ông tham gia định hướng phát triển tổng thể của một tỉnh có mức độ hội nhập cao; còn giai đoạn ở Thượng Hải bổ sung kinh nghiệm quản trị tại một trung tâm kinh tế, tài chính và giao thương quốc tế. Những địa bàn ấy tạo nên một chuỗi trải nghiệm tương đối toàn diện, từ nông thôn đến đô thị, từ khu vực còn nhiều khó khăn đến các trung tâm phát triển, từ quản trị cơ sở đến điều hành cấp tỉnh. Đây là điểm cần nhấn mạnh khi nghiên cứu BRI, năng lực hoạch định một chương trình kết nối rộng lớn không chỉ hình thành từ tư tưởng chiến lược, mà còn dựa trên hiểu biết thực tế về phát triển vùng, hạ tầng, thị trường, sinh thái, công nghệ và phối hợp hành chính.

Tuy nhiên, việc phân tích trường hợp Tập Cận Bình không nhằm cá nhân hóa sự hình thành BRI. Trong cách diễn giải chính thức của Trung Quốc, tư tưởng và đường lối lãnh đạo được nhìn nhận là kết quả của quá trình tổng kết thực tiễn tập thể. Điều lệ Đảng sửa đổi của Đại hội XIX và Đại hội đại biểu nhân dân toàn quốc khóa XII đã xác định tư tưởng Tập Cận Bình là sự “kết tinh trí tuệ và kinh nghiệm thực tế của toàn Đảng, toàn dân” [27, tr. 91]. Nhận định này cho thấy kinh nghiệm của người lãnh đạo chỉ phát huy ý nghĩa khi được đặt trong sự tích lũy chung của tổ chức, bộ máy và xã hội. Theo đó, quá trình hình thành BRI không thể chỉ được giải thích từ trải nghiệm cá nhân của Chủ tịch Tập Cận Bình, mà phải được đặt trong tổng thể kinh

nghiệm cải cách, phát triển vùng, mở cửa và hội nhập mà Trung Quốc đã tích lũy qua nhiều thập niên.

Từ góc độ nền tảng chính trị, xuất thân và kinh nghiệm quản trị của đội ngũ lãnh đạo góp phần tạo nên ba điều kiện quan trọng cho BRI. Trước hết, quá trình xã hội hóa chính trị và rèn luyện lâu dài tạo ra ý thức về tính liên tục của các mục tiêu phát triển quốc gia. Tiếp đó, kinh nghiệm công tác qua nhiều cấp và địa bàn giúp hình thành năng lực kết nối giữa yêu cầu của trung ương với điều kiện thực tế của địa phương. Cuối cùng, sự tích lũy kinh nghiệm về giảm nghèo, phát triển vùng, mở cửa, sinh thái và công nghệ cung cấp cơ sở thực tiễn để tổ chức một chương trình có tính liên ngành và xuyên khu vực. Theo nghĩa đó, yếu tố xuất thân không trực tiếp sản sinh ra BRI, còn kinh nghiệm cá nhân cũng không thay thế vai trò của thể chế; nhưng sự kết hợp giữa xã hội hóa chính trị, rèn luyện thực tiễn và kinh nghiệm quản trị đã góp phần tạo nên năng lực lãnh đạo cần thiết để BRI được hoạch định, phối hợp và duy trì như một chương trình kết nối dài hạn.

3.4. Sự mở rộng công cụ và không gian triển khai của BRI dưới tác động của logic chính trị

Trên nền tảng chính trị đã hình thành, BRI từng bước vượt khỏi phạm vi kết nối hạ tầng truyền thống để mở rộng sang các không gian công nghệ, hàng không, tri thức và xã hội. Đây không phải sự mở rộng cơ học, mà là quá trình chuyển hóa mục tiêu phục hưng dân tộc, yêu cầu phát triển - an ninh và năng lực huy động của mô hình Đảng - Nhà nước thành những công cụ phù hợp với điều kiện mới. Sự chuyển dịch này diễn ra trong bối cảnh cạnh tranh quốc gia ngày càng vượt khỏi biên giới và không gian quản lý truyền thống. Trong sự phát triển đất nước: “bất kể được tổ chức theo chủ nghĩa tự do hay chủ nghĩa xã hội, một quốc gia muốn duy trì năng lực cạnh tranh phải chủ động tham gia không gian mạng xuyên quốc gia, tiếp nhận và nuôi dưỡng công nghệ, sáng kiến cùng các chủ thể sáng tạo có ảnh hưởng; nếu không, quốc gia đó có nguy cơ bị “đè bẹp” trong cuộc cạnh tranh mới” [14, tr. 180]. Đặt trong bối cảnh ấy, Con đường tơ lụa kỹ thuật số, Con đường tơ lụa trên không và hợp

tác văn hóa, giáo dục chính là những biểu hiện tiêu biểu của quá trình BRI chuyển từ kết nối vật chất sang liên kết nhiều tầng.

Phương diện triển khai Con đường tơ lụa kỹ thuật số, Báo cáo Đại hội XX Đảng Cộng sản Trung Quốc đặt mục tiêu xây dựng: cường quốc hiện đại xã hội chủ nghĩa trong một chính thể gồm cường quốc khoa học - công nghệ, hàng không vũ trụ, mạng, giao thông, thương mại, giáo dục, văn hóa và nhân tài [41, tr. 321]. Cách tiếp cận này cho thấy sức mạnh quốc gia không còn được xác định chủ yếu bằng quy mô kinh tế, lãnh thổ hoặc năng lực quân sự, mà ngày càng phụ thuộc vào khả năng làm chủ công nghệ, tổ chức các dòng lưu chuyển, định hình tiêu chuẩn và tạo lập ảnh hưởng xã hội. Vì vậy, việc BRI mở rộng sang không gian số, hàng không, văn hóa và giáo dục không phải là sự bổ sung ngẫu nhiên, mà là biểu hiện của quá trình điều chỉnh công cụ nhằm phục vụ đồng thời các mục tiêu phát triển, an ninh và nâng cao vị thế quốc gia.

Trong không gian số, Con đường tơ lụa kỹ thuật số là kết quả trực tiếp của việc BRI chuyển từ kết nối địa lý sang kết nối dữ liệu, thị trường và hệ sinh thái công nghệ. Văn kiện *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* năm 2015 đã đặt nền móng cho việc xây dựng “Con đường tơ lụa thông tin” thông qua cáp quang xuyên biên giới, mạng viễn thông và kết nối thông tin quốc tế. Đến Diễn đàn cấp cao hợp tác quốc tế Vành đai và Con đường năm 2017, định hướng này được mở rộng sang kinh tế số, trí tuệ nhân tạo, điện toán đám mây, dữ liệu lớn và thành phố thông minh [74, tr. 7]. Sự tham gia của Huawei, ZTE, Alibaba và Tencent tiếp tục đưa công nghệ, nền tảng và tiêu chuẩn của Trung Quốc vào các thị trường đối tác [64, p. 1]. Qua đó, DSR vừa mở rộng không gian phát triển cho doanh nghiệp Trung Quốc, vừa góp phần nâng cao năng lực tự chủ công nghệ và ảnh hưởng của Trung Quốc trong cấu trúc kinh tế số toàn cầu.

Tuy nhiên, DSR không chỉ chịu sự chi phối một chiều của nền tảng chính trị BRI. Thực tiễn triển khai làm xuất hiện những vấn đề mới về dữ liệu, an ninh mạng, quyền riêng tư, tiêu chuẩn công nghệ, chủ quyền số và quản trị internet. Các vấn đề này từng bước vượt ra ngoài phạm vi kỹ thuật, trở thành nội dung của an ninh quốc

gia và cạnh tranh quyền lực trong không gian số. Chính những lợi ích, rủi ro và phản ứng phát sinh đã tạo ra cơ chế phản hồi, góp phần thúc đẩy Trung Quốc cụ thể hóa các quan niệm về chủ quyền mạng, an ninh dữ liệu và “cộng đồng chung vận mệnh trong không gian mạng” [108]. Không thể cho rằng thực tiễn DSR tự nó tạo ra những tư tưởng chính trị này; chính xác hơn, DSR cung cấp điều kiện và vấn đề thực tiễn để các tư tưởng đã có được mở rộng nội hàm, thể chế hóa và chuyển thành những ưu tiên chính sách cụ thể hơn.

Phương diện triển khai Con đường tơ lụa trên không, thể hiện sự kết hợp giữa định hướng từ trung ương với sáng kiến và nhu cầu phát triển của địa phương. Nghiên cứu của Rabe và Kostka cho thấy tuyến Trịnh Châu - Luxembourg bắt nguồn từ quá trình tỉnh Hà Nam phát triển kinh tế sân bay và trung tâm logistics, sau đó được trung ương lựa chọn, nâng cấp và tích hợp vào khuôn khổ BRI. Sự ủng hộ của lãnh đạo trung ương năm 2017 đã tạo động lực chính trị quan trọng để sáng kiến địa phương trở thành một bộ phận của chiến lược kết nối quốc gia [75, pp. 165-167]. Trường hợp này cho thấy BRI không chỉ vận hành theo chiều từ trên xuống, mà còn có khả năng hấp thụ những thực tiễn địa phương phù hợp với mục tiêu phát triển và mở rộng không gian chiến lược của Trung Quốc.

Quá trình thể chế hóa được thể hiện trong *Quy hoạch phát triển hàng không dân dụng thời kỳ “14-5”*, trong đó Con đường tơ lụa trên không được đặt trong bối cảnh mở rộng mạng lưới hàng không quốc tế, tăng cường kết nối với các quốc gia cùng xây dựng BRI và nâng cao vai trò của trung tâm hàng hóa hàng không quốc tế Trịnh Châu [93, pp. 34-35, 62]. Trong giai đoạn 2017-2024, Trung Quốc và các quốc gia tham gia BRI đã thực hiện 1,392 triệu chuyến bay, vận chuyển 180 triệu lượt hành khách và 5,237 triệu tấn hàng hóa; riêng mạng Trịnh Châu – Luxembourg đã kết nối hơn 200 thành phố thuộc 24 quốc gia châu Âu [94, p. 2, 4]. Những kết quả này cho thấy Con đường tơ lụa trên không đã vượt ra ngoài ý nghĩa của một tuyến vận tải song phương, trở thành công cụ kết nối các trung tâm sản xuất, logistics và thị trường xuyên khu vực.

Thực tiễn hàng không đồng thời đặt ra các yêu cầu mới về an toàn, hiệu quả, khả năng chống chịu của chuỗi cung ứng, phối hợp quốc tế và phát triển xanh. Những yêu cầu này tạo thông tin và sức ép phản hồi đối với quá trình hoạch định chính sách, góp phần thúc đẩy BRI chuyển trọng tâm từ mở rộng quy mô sang nâng cao chất lượng kết nối. Việc xây dựng Con đường tơ lụa trên không được đưa vào các hành động hỗ trợ hợp tác BRI chất lượng cao tại Diễn đàn lần thứ ba năm 2023; báo cáo phát triển năm 2025 tiếp tục nhấn mạnh các định hướng mở cửa, kết nối, đổi mới và phát triển xanh [94, pp. i-ii, 30-32]. Như vậy, thực tiễn địa phương và kết quả triển khai không thay thế vai trò quyết định của trung ương, nhưng góp phần làm thay đổi cách xác định ưu tiên và lựa chọn công cụ chính sách.

Phương diện triển khai Con đường tơ lụa văn hóa - giáo dục, sự mở rộng của BRI cho thấy kết nối vật chất khó có thể duy trì bền vững nếu thiếu nguồn nhân lực, hiểu biết xã hội và sự chấp nhận của cộng đồng. Định hướng này gắn với việc Trung Quốc ngày càng coi văn hóa là nguồn lực củng cố sức hấp dẫn và vị thế quốc tế. Tư tưởng của Chủ tịch Tập Cận Bình nhấn mạnh, việc phát huy văn hóa truyền thống Trung Hoa và kết hợp với những thành tựu tư tưởng hiện đại nhằm tạo nên nguồn “sức mạnh mềm văn hóa sâu đậm nhất” [37, tr. 180]. Trên cơ sở đó, hợp tác văn hóa - giáo dục trong khuôn khổ BRI không chỉ phục vụ đào tạo nhân lực và giao lưu học thuật, mà còn góp phần quảng bá ngôn ngữ, tăng cường hiểu biết lẫn nhau và xây dựng nền tảng xã hội cho các quan hệ kết nối lâu dài.

Sự chuyển hóa này được thể chế hóa trong văn kiện *Thúc đẩy hành động giáo dục trong cùng xây dựng “Vành đai và Con đường”* do Bộ Giáo dục Trung Quốc ban hành năm 2016. Văn kiện xác định giáo dục giữ vai trò nền tảng và tiên phong, đồng thời phải phục vụ “dân tâm tương thông”, đào tạo nguồn nhân lực và hỗ trợ kết nối chính sách, hạ tầng, thương mại và tài chính [90]. Các chương trình học bổng Con đường tơ lụa, hợp tác sau đại học, nghiên cứu, xuất bản và thư viện tiếp tục được mở rộng tại Diễn đàn lần thứ hai năm 2019 [91, p. 69]. Đến Diễn đàn lần thứ ba năm 2023, Trung Quốc tiếp tục triển khai các dự án sinh kế quy mô nhỏ, duy trì Chương

trình Học bổng Chính phủ Con đường tơ lụa và phát triển các liên minh thư viện, bảo tàng, nghệ thuật và du lịch trong khuôn khổ BRI [102].

Tương tự không gian số và hàng không, thực tiễn hợp tác văn hóa - giáo dục cũng tạo ra phản hồi đối với định hướng chính trị của BRI. Khi các dự án hạ tầng và đầu tư gặp phải khác biệt về văn hóa, nhận thức hoặc mức độ chấp nhận xã hội, yêu cầu tăng cường “dân tâm tương thông”, giao lưu văn minh và lợi ích cộng đồng trở nên rõ nét hơn. Điều đó góp phần thúc đẩy Trung Quốc bổ sung các chương trình sinh kế, đào tạo nghề, giáo dục và giao lưu nhân văn vào định hướng BRI chất lượng cao. Văn hóa - giáo dục vì vậy không chỉ là công cụ truyền bá hình ảnh, mà còn trở thành kênh tiếp nhận phản hồi xã hội và điều chỉnh cách thức triển khai sáng kiến.

Nhìn tổng thể, sự mở rộng BRI sang không gian số, hàng không, văn hóa và giáo dục thể hiện một chu trình chính trị tương đối rõ, nền tảng chính trị xác lập mục tiêu và định hướng; mô hình Đảng - Nhà nước chuyển hóa các định hướng đó thành chính sách và công cụ triển khai; thực tiễn triển khai tạo ra kết quả, rủi ro và yêu cầu quản trị mới; các phản hồi này tiếp tục được chính trị hóa, thể chế hóa và góp phần điều chỉnh quyết định trong giai đoạn tiếp theo. Đây không phải là quan hệ nhân quả đảo chiều hoàn toàn, bởi các công cụ triển khai không tự quyết định nền tảng chính trị của BRI. Tuy nhiên, thông qua cơ chế phản hồi, chúng góp phần bổ sung nội dung, làm thay đổi thứ tự ưu tiên và thúc đẩy BRI điều chỉnh từ mở rộng quy mô sang chú trọng hơn đến chất lượng, an toàn, công nghệ, phát triển xanh và tính bền vững xã hội.

Tiểu kết chương 3

Chương 3 đã phân tích và làm rõ các nền tảng chính trị chủ yếu hình thành và định hướng Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc, gồm nền tảng lịch sử - văn hóa, chính trị - tư tưởng, địa chính trị, thể chế Đảng - Nhà nước và chính sách - pháp lý. Các nền tảng này không tồn tại tách biệt, mà có sự đan xen và tác động lẫn nhau trong quá trình xác lập mục tiêu, lựa chọn ưu tiên, huy động nguồn lực và tổ chức triển khai BRI. Trong đó, ký ức về Con đường tơ lụa và tư duy kết nối tạo nên nguồn tham chiếu lịch sử - văn hóa; tư tưởng của các thể hệ lãnh đạo và diễn ngôn phục hưng dân tộc góp phần định hình hệ giá trị và định hướng chính trị; điều kiện địa chính trị đặt ra những yêu cầu về không gian phát triển, an ninh và vị thế; còn mô hình Đảng - Nhà nước cùng hệ thống chính sách - pháp lý tạo khả năng chuyển hóa các định hướng đó thành chương trình, cơ chế và công cụ triển khai cụ thể. Qua đó, BRI được nhận diện như một sáng kiến có cấu trúc nhiều góc độ, trong đó mục tiêu phát triển, yêu cầu an ninh, vị thế quốc gia và năng lực tổ chức nguồn lực được kết nối trong cùng một quá trình chính sách.

Kết quả phân tích đồng thời cho thấy sự ra đời của BRI năm 2013 không nên được xem như một quyết định tách rời khỏi tiến trình phát triển trước đó của Trung Quốc. Sáng kiến này được hình thành trên cơ sở tích lũy và hợp nhiều khía cạnh tư duy và kinh nghiệm, từ truyền thống kết nối và mở rộng không gian phát triển, yêu cầu độc lập và tự chủ, quá trình cải cách, mở cửa và hội nhập, đến mục tiêu phục hưng dân tộc và chủ động định hình môi trường bên ngoài. Điều đáng chú ý không phải là sự kế thừa tuyến tính giữa các thời kỳ, mà là cách những yếu tố lịch sử, tư tưởng, địa chính trị và thể chế được lựa chọn, diễn giải lại và chuyển hóa thành các ưu tiên chính sách trong điều kiện mới. Thông qua cơ chế ra quyết định, thể chế hóa và huy động nguồn lực của hệ thống Đảng - Nhà nước, những định hướng ở cấp độ tư tưởng và chiến lược được cụ thể hóa thành hành lang kết nối, cơ chế tài chính, khuôn khổ hợp tác và các lĩnh vực triển khai khác nhau. Đây cũng là cơ sở giải thích vì sao BRI vừa thể hiện tính liên tục về định hướng dài hạn, vừa có khả năng điều chỉnh trọng tâm và công cụ trước những thay đổi của môi trường trong nước và quốc tế.

Sự mở rộng của BRI từ kết nối hạ tầng truyền thống sang Con đường tơ lụa kỹ thuật số, Con đường tơ lụa trên không, hợp tác văn hóa - giáo dục và các lĩnh vực gắn với phát triển chất lượng cao tiếp tục cho thấy tính mở của quá trình này. Không gian triển khai của BRI vì thế ngày càng bao gồm cả công nghệ, dữ liệu, tiêu chuẩn, nguồn nhân lực, tri thức và giao lưu xã hội, bên cạnh giao thông, thương mại và đầu tư. Quan trọng hơn, thực tiễn triển khai cũng tạo ra các phản hồi về hiệu quả, rủi ro tài chính, an toàn, môi trường, mức độ chấp nhận xã hội và yêu cầu quản trị; những phản hồi đó tiếp tục tác động đến việc xác định lại ưu tiên và lựa chọn công cụ trong các giai đoạn tiếp theo. Vì vậy, Chương 3 không chỉ chỉ ra các nền tảng hình thành BRI mà còn làm rõ cơ chế chuyển hóa và điều chỉnh của chúng trong thực tiễn. Đây là cơ sở trực tiếp để Chương 4 tiếp tục xem xét tác động, hiệu quả và xu hướng điều chỉnh của BRI, đồng thời đánh giá cách các nền tảng chính trị được biểu hiện và biến đổi thông qua quá trình triển khai sáng kiến.

CHƯƠNG 4

TÁC ĐỘNG, HIỆU QUẢ VÀ XU HƯỚNG ĐIỀU CHỈNH CỦA BRI TỪ NỀN TẢNG CHÍNH TRỊ

4.1. Tác động của BRI nhìn từ logic nền tảng chính trị

4.1.1. Tác động địa chính trị - an ninh từ logic mở rộng không gian chiến lược

Tác động địa chính trị - an ninh của BRI trước hết bắt nguồn từ tư tưởng phục hưng dân tộc và yêu cầu nâng cao vị thế quốc tế của Trung Quốc. Những nền tảng này không trực tiếp quyết định kết quả của từng dự án, nhưng định hướng cách Trung Quốc lựa chọn không gian, huy động nguồn lực và kết hợp các công cụ phát triển với mục tiêu chiến lược. Theo đó, BRI trở thành phương thức chuyển hóa khát vọng phục hưng và nhu cầu tái định vị vai trò trung tâm thành một mạng lưới kết nối có phạm vi liên khu vực. Rolland cho rằng BRI được hình thành trong bối cảnh các nhà lãnh đạo Trung Quốc đồng thời nhận thấy những sức ép về phát triển kinh tế và môi trường an ninh, từ đó tìm kiếm một phương thức tạo lập các điều kiện thuận lợi hơn cho sự trỗi dậy của đất nước [78, p. 94]. Tác động địa chính trị của BRI không nằm bên ngoài mục tiêu phát triển, mà hình thành ngay trong quá trình các công cụ phát triển được sử dụng để mở rộng không gian hoạt động và nâng cao vai trò của Trung Quốc. Sự chuyển hóa đó thể hiện rõ qua việc các nền tảng địa chính trị được vật chất hóa thành những hành lang trên bộ và mạng lưới kết nối trên biển. Kết nối trên lục địa, đường sắt, đường bộ, đường ống và các trung tâm logistics mở thêm tuyến lưu chuyển giữa Trung Quốc với Trung Á, Nam Á, Trung Đông và châu Âu. Kết nối trên biển, hệ thống cảng và tuyến vận tải giúp tăng cường kết nối từ Đông Á qua Ấn Độ Dương đến châu Phi và Địa Trung Hải. Hai không gian này không tồn tại tách biệt, mà bổ sung cho nhau trong việc mở rộng thị trường, bảo đảm chuỗi cung ứng và giảm mức độ dễ tổn thương trước sự phụ thuộc vào một số tuyến vận tải truyền thống.

Ở phương diện kết nối kinh tế, các hành lang vận tải có thể rút ngắn thời gian lưu chuyển, giảm chi phí thương mại và cải thiện khả năng tiếp cận thị trường. Tuy nhiên, ý nghĩa địa chính trị của những thay đổi này nằm ở chỗ chúng đồng thời tái định vị các quốc gia trong mạng lưới khu vực. Một nước trước đây ở vị trí ngoại vi

có thể trở thành điểm trung chuyển; một vùng nội địa có thể được kết nối trực tiếp với thị trường quốc tế; trong khi một tuyến vận tải mới có thể làm giảm vai trò của tuyến cũ. Ngân hàng Thế giới đánh giá rằng các hành lang BRI có khả năng thúc đẩy thương mại, đầu tư và thu nhập, nhưng hiệu quả phụ thuộc vào chất lượng thể chế, cải cách chính sách, thuận lợi hóa thương mại và sự phối hợp xuyên biên giới [83, pp. 4, 6-9]. Như vậy, tác động của BRI không chỉ là tăng thêm hạ tầng, mà còn là tái cấu trúc quan hệ không gian và làm thay đổi mức độ gắn kết của các nước tiếp nhận với mạng lưới kinh tế có Trung Quốc giữ vai trò ngày càng quan trọng. Từ đó hình thành một dạng quyền lực mạng lưới, Trung Quốc không nhất thiết phải kiểm soát trực tiếp toàn bộ hành lang hay điểm kết nối, nhưng việc tham gia sâu vào hoạt động tài trợ, xây dựng, cung cấp thiết bị và vận hành có thể giúp nước này gia tăng khả năng tiếp cận, duy trì hiện diện và tác động tới hướng vận động của các dòng lưu chuyển. Đối với cảng biển, ý nghĩa chiến lược không nên chỉ hiểu rằng mọi dự án đều hướng tới mục tiêu quân sự. Chính xác hơn, các cảng và cơ sở hậu cần trước hết phục vụ thương mại, nhưng sự hiện diện lâu dài tại các địa điểm quan trọng có thể tạo thêm khả năng bảo đảm hậu cần, hỗ trợ hoạt động hàng hải và bảo vệ lợi ích ở xa. Vì vậy, cần phân biệt giữa chức năng thương mại, khả năng lưỡng dụng và sự chuyển đổi thành cơ sở quân sự; song ngay cả khi chưa diễn ra sự chuyển đổi đó, mạng lưới cảng vẫn có thể làm gia tăng chiều sâu chiến lược của Trung Quốc.

Nếu tư tưởng phục hưng và nền tảng địa chính trị giải thích hướng mở rộng không gian, thì mô hình Đảng - Nhà nước giải thích khả năng biến định hướng ấy thành ảnh hưởng thực tế. BRI được triển khai thông qua sự phối hợp giữa ngoại giao cấp cao, ngân hàng chính sách, doanh nghiệp nhà nước, cơ quan trung ương và chính quyền địa phương. Nhờ đó, Trung Quốc có thể cung cấp các gói hợp tác tương đối đồng bộ, bao gồm vốn, thiết kế, xây dựng, thiết bị và vận hành. Nghiên cứu của Nouwens cho thấy các dự án BRI nhận được nguồn lực đáng kể từ các định chế tài chính do Nhà nước hậu thuẫn, trong khi doanh nghiệp nhà nước giữ vai trò nổi bật trong hoạt động triển khai; sự kết hợp giữa mục tiêu kinh tế và chính trị được thể hiện qua quan niệm dùng kinh tế để thúc đẩy quan hệ chính trị [74, p. 8]. Đây chính là quá

trình nền tảng thể chế, chính trị được chuyển hóa thành năng lực tổ chức và mở rộng ảnh hưởng ra bên ngoài.

Đối với các nước thiếu vốn và hạ tầng, năng lực huy động đó tạo thêm cơ hội phát triển. Tuy nhiên, khi một bên đồng thời giữ vai trò cung cấp vốn, công nghệ, nhà thầu và thiết bị, quan hệ hợp tác có thể xuất hiện sự bất cân xứng. Tác động chính trị không nhất thiết biểu hiện dưới hình thức ép buộc trực tiếp, mà có thể hình thành thông qua sự phụ thuộc vào nguồn tài chính, năng lực kỹ thuật, phụ tùng, tiêu chuẩn vận hành hoặc khả năng tái cấp vốn. Khi chi phí thay đổi đối tác trở nên lớn, khả năng lựa chọn của nước tiếp nhận có thể bị thu hẹp, qua đó làm gia tăng đòn bẩy thương lượng của bên cung cấp. Vấn đề nợ cần được đặt trong mối quan hệ bất cân xứng này, nhưng không nên đồng nhất mọi rủi ro tài chính với một chiến lược “bẫy nợ” có chủ ý. Các nghiên cứu đã nhận diện một số quốc gia có mức độ đáng lo ngại đặc biệt khi tính đến quy mô các khoản vay và dự án BRI dự kiến, gồm Djibouti, Kyrgyzstan, Lào, Maldives, Mông Cổ, Montenegro, Pakistan và Tajikistan [65, pp. 11-12]. Kết quả này cho thấy các dự án quy mô lớn có thể làm gia tăng áp lực nợ ở những nền kinh tế có năng lực tài chính hạn chế. Tuy nhiên, bản thân nguy cơ mất bền vững tài chính chưa đủ để chứng minh mọi khoản vay đều được thiết kế nhằm kiểm soát tài sản. Mối quan hệ nợ đặt trong khả năng sự bất cân xứng tài chính làm suy giảm quyền tự chủ, ảnh hưởng tới lựa chọn chính sách hoặc tạo thêm lợi thế thương lượng cho chủ nợ.

Sự mở rộng không gian chiến lược của BRI đồng thời làm thay đổi nhận thức và hành vi của các chủ thể bên ngoài. Một dự án được Trung Quốc nhìn nhận như công cụ kết nối và phát triển có thể được quốc gia khác diễn giải như sự gia tăng hiện diện tại khu vực có ý nghĩa chiến lược. Khi hành lang đi qua địa bàn tranh chấp, căng biên nằm gần tuyến hàng hải quan trọng hoặc hạ tầng có khả năng lưỡng dụng, tác động của dự án vượt khỏi phạm vi kinh tế và trở thành vấn đề an ninh. Chính sự khác biệt trong cách diễn giải đó đã thúc đẩy các nước tăng cường phòng ngừa, đa dạng hóa đối tác, xây dựng những sáng kiến kết nối thay thế và siết chặt cơ chế kiểm soát đầu tư. Theo nghĩa này, phản ứng cân bằng không phải là tác động tách rời BRI, mà

là hệ quả của việc nền tảng mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc được hiện thực hóa trong những không gian vốn đã tồn tại cạnh tranh quyền lực.

Các nhánh mới của BRI tiếp tục mở rộng logic không gian chiến lược từ lãnh thổ vật chất sang không gian công nghệ và dữ liệu. Con đường tơ lụa kỹ thuật số bao gồm mạng viễn thông, cáp quang, trung tâm dữ liệu, hệ thống vệ tinh, đô thị thông minh, nền tảng thương mại điện tử và các dịch vụ quản trị số [74, pp. 7-8]. Khi những hệ thống này được tích hợp vào hạ tầng quốc gia, tác động không chỉ nằm ở khả năng cải thiện kết nối, mà còn liên quan đến dữ liệu, tiêu chuẩn kỹ thuật, an ninh thông tin và mức độ phụ thuộc vào nhà cung cấp. Như vậy, nền tảng địa chính trị của BRI không mất đi khi sáng kiến chuyển sang lĩnh vực số, mà được tái tạo dưới một hình thức mới cạnh tranh về không gian lãnh thổ được bổ sung bằng cạnh tranh về hệ sinh thái công nghệ, tiêu chuẩn và quyền kiểm soát dữ liệu.

Tác động an ninh trên cơ sở nền tảng chính trị của BRI còn biểu hiện trong nội bộ các quốc gia tiếp nhận. Nền tảng diễn ngôn của sáng kiến nhấn mạnh hợp tác cùng phát triển theo tinh thần “dân tâm tương thông”, qua đó tạo sự chấp nhận chính trị - xã hội đối với các dự án. Tuy nhiên, nếu quá trình triển khai thiếu minh bạch, làm gia tăng nợ, ảnh hưởng đến đất đai, môi trường hoặc phân phối lợi ích không đồng đều, chính cơ sở hiện diện đó có thể bị suy giảm. Ngân hàng Thế giới nhấn mạnh rằng lợi ích của các hành lang BRI chỉ có thể được phát huy đầy đủ khi đi cùng minh bạch, bền vững nợ, quản trị tốt và kiểm soát rủi ro môi trường, xã hội, tham nhũng [83, p. 4]. Vì vậy, tranh chấp xã hội, phản đối của cộng đồng hay bất ổn chính trị xung quanh dự án không phải là những hệ quả hoàn toàn bên ngoài BRI, mà phản ánh khoảng cách giữa diễn ngôn chính trị của sáng kiến và kết quả thực tế tại địa phương.

Có thể nhìn nhận, tác động địa chính trị - an ninh của BRI là kết quả của quá trình các nền tảng chính trị được chuyển hóa thành không gian, công cụ và quan hệ cụ thể. Tư tưởng phục hưng và nhu cầu tái định vị vai trò quốc tế tạo ra mục tiêu mở rộng; nền tảng địa chính trị định hướng hành lang và các điểm chiến lược; mô hình Đảng - Nhà nước tạo năng lực huy động; còn diễn ngôn phát triển cung cấp cơ sở hiện diện. Khi được triển khai ra bên ngoài, những yếu tố này vừa mở rộng cơ hội kết

nổi, vừa làm thay đổi tương quan quyền lực, quan hệ phụ thuộc và môi trường an ninh. Đồng thời, phản ứng cân bằng từ các nước lớn, rủi ro nợ, tranh luận về tính lưỡng dụng, an ninh dữ liệu và mức độ chấp nhận xã hội lại trở thành những phản hồi thực tiễn, buộc Trung Quốc phải điều chỉnh cách thức triển khai BRI.

4.1.2. Tác động kinh tế - xã hội từ logic kết nối phát triển và phụ thuộc lẫn nhau

Những tác động nhìn từ nền tảng chính trị BRI với kinh tế - xã hội thể hiện trực tiếp trong năng lực sản xuất, khả năng tiếp cận thị trường, cơ cấu việc làm và đời sống của cộng đồng tại các nước tiếp nhận. Sự kết nối đó trước hết mở ra những cơ hội phát triển thực tế. Việc xây dựng các hành lang giao thông có thể rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm chi phí giao dịch, mở rộng thị trường và cải thiện khả năng thu hút đầu tư. Ngân hàng Thế giới ước tính rằng, nếu được triển khai đầy đủ, các dự án giao thông BRI có thể làm giảm thời gian vận chuyển tại các nền kinh tế dọc hành lang tới 12%, làm thương mại tăng từ 2,8% đến 9,7% và làm dòng vốn FDI vào nhóm nền kinh tế thu nhập thấp tăng khoảng 7,6% [83, p. 5]. Các dự án cũng có khả năng cải thiện thu nhập và góp phần giảm nghèo, nhưng mức hưởng lợi không đồng đều; tại một số quốc gia, chi phí đầu tư hạ tầng có thể lớn hơn lợi ích hội nhập thu được. Điều đó cho thấy kết nối chỉ tạo ra điều kiện phát triển, chứ không tự động bảo đảm kết quả phát triển. Nhìn từ logic nền tảng chính trị, ý nghĩa của BRI không chỉ nằm ở việc bổ sung đường sá, cảng biển hay khu công nghiệp, mà ở khả năng tổ chức lại mối liên hệ giữa hạ tầng, sản xuất và thị trường. Một tuyến giao thông mới có thể mở rộng không gian hoạt động của doanh nghiệp, tạo thêm các trung tâm logistics và thu hút đầu tư vào những khu vực trước đây khó tiếp cận. Tuy nhiên, tác động thực chất phụ thuộc vào mức độ hành lang xuyên biên giới được kết nối với mạng lưới nội địa, doanh nghiệp bản địa và chiến lược phát triển của nước tiếp nhận. Nếu công trình chỉ phục vụ hoạt động trung chuyển hoặc vận hành như một mắt xích tương đối khép kín, lợi ích có thể tập trung vào một số chủ thể mà không chuyển hóa đầy đủ thành năng lực sản xuất trong nước.

Dưới tác động nền tảng chính trị BRI đến từ dấu ấn của mô hình Đảng - Nhà nước trong tác động kinh tế. Sự phối hợp giữa ngân hàng, doanh nghiệp nhà nước, cơ

quan quản lý và các công cụ ngoại giao cho phép Trung Quốc cung cấp những gói hợp tác tương đối đồng bộ, từ tài chính, thiết kế đến xây dựng và vận hành. Theo dữ liệu được Ngân hàng Thế giới tổng hợp từ một mẫu dự án, hơn 60% hợp đồng thuộc các dự án sử dụng nguồn tài chính Trung Quốc được trao cho doanh nghiệp Trung Quốc; khoảng một nửa nguồn vốn được cung cấp bởi bốn ngân hàng thương mại nhà nước lớn, trong khi phần đáng kể còn lại đến từ Ngân hàng Phát triển Trung Quốc, Ngân hàng Xuất nhập khẩu Trung Quốc và Quỹ Con đường tơ lụa [83, p. 105]. Cơ chế này giúp giảm chi phí phối hợp và đẩy nhanh tiến độ, nhưng đồng thời có thể hạn chế sự tham gia của nhà thầu và doanh nghiệp địa phương, qua đó làm giảm hiệu ứng lan tỏa của đầu tư.

Từ đây hình thành quan hệ phụ thuộc lẫn nhau giữa Trung Quốc và các nước đối tác. Trung Quốc cần thị trường, hợp đồng, nguồn cung và không gian hoạt động cho doanh nghiệp; các nước tiếp nhận cần vốn, công nghệ và năng lực xây dựng của Trung Quốc. Tuy nhiên, sự phụ thuộc đó không phải lúc nào cũng cân xứng. Khi nguồn vốn, thiết bị, công nghệ, chuyên gia và dịch vụ bảo trì cùng tập trung vào một phía, nước tiếp nhận có thể gặp khó khăn trong việc thay đổi nhà cung cấp, nội địa hóa công nghệ hoặc tự vận hành công trình. Vì vậy, vấn đề không nằm ở bản thân sự phụ thuộc, vốn là hệ quả thông thường của hợp tác kinh tế, mà ở mức độ bất cân xứng và khả năng của nước tiếp nhận trong việc chuyển hóa nguồn lực bên ngoài thành năng lực phát triển nội sinh.

Một khía cạnh khác của tác động phát triển nằm ở khả năng chuyển hóa nguồn vốn đầu tư thành năng lực tạo thu nhập và nguồn thu bền vững. Vốn vay cho hạ tầng có thể tạo động lực tăng trưởng nếu dự án nâng cao năng suất, mở rộng hoạt động kinh tế và tạo đủ nguồn lực để thực hiện nghĩa vụ tài chính. Ngược lại, khi hiệu quả dự án thấp hơn kỳ vọng, nghĩa vụ trả nợ có thể thu hẹp dư địa tài khóa và làm giảm nguồn lực dành cho đầu tư công cũng như các dịch vụ xã hội. Các nghiên cứu đã chỉ ra rằng khi vay nợ không đi kèm mức tăng trưởng và nguồn thu đủ để trả nợ, chỉ tiêu trong nước cho hạ tầng và dịch vụ xã hội có thể phải nhường chỗ cho nghĩa vụ trả nợ [65, p. 3]. Ngân hàng Thế giới cũng lưu ý rằng lợi ích của các hành lang BRI phụ

thuộc vào khả năng bảo đảm bền vững nợ và hiệu quả đầu tư; ở một số trường hợp, chi phí xây dựng hạ tầng thậm chí có thể vượt quá lợi ích kinh tế thu được. Vì vậy, xét từ tác động kinh tế - xã hội, vấn đề cốt lõi không phải là vay từ Trung Quốc nhiều hay ít, mà là nguồn vốn kết nối có được chuyển hóa thành năng lực phát triển đủ để tự duy trì hay không.

Tác động đối với việc làm cũng phản ánh sự khác biệt giữa tăng trưởng về lượng và phát triển về chất. Đến tháng 9 năm 2016, 56 khu hợp tác kinh tế, thương mại tại các nền kinh tế dọc hành lang đã thu hút khoảng 18,6 tỷ USD đầu tư, tạo ra 50,7 tỷ USD sản lượng, khoảng 177.000 việc làm và 1,1 tỷ USD thuế cho các nước sở tại. Tuy nhiên, hiệu quả của các khu này không đồng đều mà phụ thuộc vào chất lượng hạ tầng, môi trường kinh doanh, kỹ năng lao động và mô hình vận hành [83, p. 87]. Đồng thời, sự thay đổi của thương mại và cơ cấu sản xuất có thể khiến gần 12 triệu lao động tại các nền kinh tế dọc hành lang phải điều chỉnh hoặc dịch chuyển việc làm đến năm 2030, đặt ra yêu cầu về đào tạo lại, bảo trợ xã hội và nâng cao khả năng dịch chuyển lao động.

Vì vậy, số lượng việc làm được tạo ra chưa đủ để phản ánh đầy đủ giá trị xã hội của BRI. Những tiêu chí quan trọng hơn là tính ổn định của việc làm, mức thu nhập, khả năng nâng cao kỹ năng, chuyển giao công nghệ và mức độ tham gia của doanh nghiệp bản địa. Nghiên cứu tại Malaysia cho thấy Khu công nghiệp Malaysia – Trung Quốc Kuantan tạo thêm việc làm và kích thích hoạt động kinh tế địa phương, nhưng lao động Malaysia chủ yếu tập trung ở các vị trí kỹ năng thấp và trung bình, trong khi nhiều vị trí quản lý cấp cao do nhân sự Trung Quốc đảm nhiệm. Cộng đồng địa phương cũng phản ánh các vấn đề về điều kiện lao động, an toàn, ngôn ngữ, tham vấn và minh bạch [51, pp. 31-33]. Trường hợp này cho thấy kết nối có thể tạo ra tăng trưởng trước mắt nhưng chưa chắc dẫn đến chuyển giao năng lực nếu lao động và doanh nghiệp địa phương chỉ tham gia ở những khâu có giá trị gia tăng thấp.

Bên cạnh lợi ích kinh tế, việc tổ chức lại không gian phát triển còn làm thay đổi cách phân bổ chi phí xã hội và môi trường. Các dự án giao thông có thể gây ô nhiễm, xói mòn, biến đổi thủy văn, sạt lở và phân mảnh sinh cảnh; việc mở rộng khả

năng tiếp cận cũng có thể thúc đẩy khai thác tài nguyên, thay đổi địa điểm sản xuất và dịch chuyển dân cư [83, pp. 111-112]. Quá trình thu hồi đất, hạn chế quyền sử dụng tài nguyên và dòng lao động từ bên ngoài đổ vào khu vực dự án còn có thể gây áp lực lên nhà ở, dịch vụ công, giá cả và quan hệ cộng đồng. Những tác động này không chỉ là chi phí kỹ thuật của xây dựng hạ tầng, mà phản ánh cách quyền quyết định, lợi ích kinh tế và gánh nặng phát triển được phân bổ giữa nhà đầu tư, chính quyền và người dân.

Chính tại phương diện phân phối lợi ích, tác động kinh tế - xã hội liên hệ trực tiếp với nền tảng diễn ngôn và tính thừa nhận của BRI. Các nguyên tắc cùng bàn bạc, cùng xây dựng, cùng chia sẻ hay hợp tác cùng thắng tạo cơ sở để Trung Quốc trình bày BRI như một khuôn khổ phát triển chung. Tuy nhiên, khả năng duy trì sự chấp nhận không phụ thuộc chủ yếu vào sức hấp dẫn của diễn ngôn, mà vào việc lợi ích của dự án có được chuyển hóa thành việc làm có chất lượng, năng lực sản xuất, cơ hội kinh doanh và điều kiện sống tốt hơn hay không. Nếu lợi ích tập trung vào nhà đầu tư và một số nhóm trung gian, trong khi cộng đồng phải gánh chịu chi phí nợ, đất đai và môi trường, khoảng cách giữa cam kết chính trị với trải nghiệm xã hội sẽ gia tăng.

Những tác động kinh tế - xã hội nổi bật của BRI nằm ở chất lượng của quan hệ phụ thuộc lẫn nhau, chứ không chỉ ở quy mô vốn hoặc số lượng công trình. Quan hệ này có thể trở thành động lực phát triển khi nước tiếp nhận duy trì được khả năng lựa chọn, gắn kết dự án với nền kinh tế nội địa, phát triển doanh nghiệp, nâng cao kỹ năng lao động và kiểm soát các chi phí xã hội. Ngược lại, kết nối có thể trở thành ràng buộc lâu dài nếu nguồn vốn, công nghệ và vận hành tiếp tục tập trung vào bên cung cấp, trong khi khả năng hấp thụ và quyền chủ động của nước tiếp nhận không được nâng cao. Vì thế, tiêu chí cơ bản để đánh giá tác động của BRI không phải chỉ là mức gia tăng thương mại hay đầu tư, mà là khả năng chuyển hóa kết nối bên ngoài thành năng lực phát triển tự chủ, bao trùm và được xã hội chấp nhận.

4.1.3. Tác động đến Đông Nam Á và Việt Nam từ sự đan xen giữa lợi ích phát triển và nền tảng chính trị

Đông Nam Á là một trong những không gian thể hiện rõ nhất tác động của nền tảng chính trị BRI khi được chuyển hóa ra bên ngoài. Những nền tảng chính trị đã

phân tích ở Chương 3 từ mục tiêu phục hưng và mở rộng không gian phát triển, nhận thức địa chính trị, tư duy kết nối, đến năng lực huy động của mô hình Đảng - Nhà nước và diễn ngôn hợp tác cùng phát triển không tác động trực tiếp đến các quốc gia dưới dạng những quan niệm chính trị trừu tượng. Chúng được chuyển hóa thành vốn, hành lang kinh tế, đường sắt, cảng biển, logistics, công nghệ, tiêu chuẩn và các cơ chế hợp tác. Chính thông qua những công cụ này, nền tảng chính trị của BRI đi vào không gian phát triển của các nước Đông Nam Á và tạo ra những thay đổi về kết nối, cấu trúc lợi ích và lựa chọn chính sách.

Tuy nhiên, tác động của BRI không diễn ra theo một chiều từ Trung Quốc tới nước tiếp nhận. Kết nối kinh tế có thể làm sâu sắc quan hệ phụ thuộc lẫn nhau, nhưng lợi ích và chi phí không nhất thiết được phân bổ đồng đều; vì vậy, các quốc gia tiếp nhận vẫn có khả năng lựa chọn, điều chỉnh và giới hạn hợp tác theo lợi ích và năng lực của mình. Giữa nền tảng chính trị của BRI và kết quả thực tế vì thế tồn tại một phương diện trung gian quan trọng là năng lực chủ thể của nước tiếp nhận, thể hiện ở khả năng lựa chọn dự án, đàm phán điều kiện, kiểm soát rủi ro và gắn kết dự án với nhu cầu phát triển trong nước. Đồng thời, ngay từ phía Trung Quốc, BRI cũng không chỉ vận hành bằng mệnh lệnh từ trung ương. Sáng kiến BRI mở rộng không gian hoạt động cho doanh nghiệp và chính quyền địa phương, tạo cơ hội cho sáng kiến và cạnh tranh giữa các chủ thể, đồng thời trở thành một “vườn ươm” cho những đổi mới thể chế và cách tiếp cận mới, với khả năng huy động nguồn lực vượt ra ngoài khuôn khổ ngoại giao thông thường (26, tr. 10-11). Do đó, mức độ và chiều hướng tác động của BRI là kết quả của sự tương tác giữa định hướng chính trị của Trung Quốc, các chủ thể triển khai và năng lực lựa chọn của nước tiếp nhận, chứ không chỉ do sức mạnh của riêng Trung Quốc quyết định.

Trước hết, nền tảng chính trị - tư tưởng gắn với phục hưng dân tộc và phát triển đã tác động tới Đông Nam Á thông qua việc mở rộng không gian phát triển của Trung Quốc ra bên ngoài. Ở cấp độ trong nước, mục tiêu phục hưng đòi hỏi duy trì năng lực phát triển, mở rộng thị trường, tăng khả năng tiếp cận nguồn lực và nâng cao vị thế quốc tế. BRI đã chuyển những yêu cầu đó thành một chương trình kết nối

xuyên biên giới. Điều này lý giải tại sao kết nối hạ tầng không nên được xem chỉ là mục tiêu kinh tế của sáng kiến, đường sắt, đường bộ, cảng biển và logistics đồng thời tạo điều kiện để không gian sản xuất, thương mại và phát triển của Trung Quốc được nổi sâu hơn với các khu vực bên ngoài.

Đông Nam Á là địa bàn đặc biệt thuận lợi cho quá trình chuyển hóa này. Về địa lý, khu vực tiếp giáp trực tiếp với phía nam Trung Quốc, nằm trên các trục kết nối giữa Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương và giữ vị trí quan trọng trên tuyến hàng hải qua Biển Đông. Khu vực Biển Đông và Đông Nam Á là một “mắt xích tất yếu” của Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ XXI; đồng thời ghi nhận Trung Quốc đã triển khai nhiều hình thức kết nối hạ tầng với cả mười nước Đông Nam Á [42, tr. 366]. Nhưng về kinh tế, khu vực cũng có nhu cầu rất lớn đối với chính loại nguồn lực mà BRI có khả năng cung cấp. ADB ước tính Đông Nam Á cần khoảng 2.759 tỷ USD đầu tư hạ tầng trong giai đoạn 2016-2030 theo kịch bản cơ sở và khoảng 3.147 tỷ USD nếu tính các yêu cầu khí hậu, tương ứng khoảng 5,0% và 5,7% GDP [52, p. 6]. Điều này tạo nên một điểm gặp giữa hai logic phát triển. Trung Quốc cần mở rộng không gian phát triển; các nước Đông Nam Á lại cần vốn, công nghệ và hạ tầng. BRI có sức hấp dẫn chính vì mục tiêu xuất phát từ nền tảng chính trị, phát triển của Trung Quốc có thể được chuyển hóa thành nguồn lực phục vụ những mục tiêu phát triển của nước sở tại. Do đó, việc các quốc gia Đông Nam Á tiếp nhận BRI không nên được giải thích đơn giản như kết quả của sức ép từ một nước lớn. Trong nhiều trường hợp, chính nhu cầu của nước tiếp nhận tạo ra cửa vào cho ảnh hưởng của BRI.

Nhưng cũng chính từ điểm gặp đó, tác động bắt đầu vượt ra ngoài lĩnh vực hạ tầng. Khi đường sá và logistics làm giảm chi phí giao dịch, chúng thúc đẩy thương mại, đầu tư và sự tái tổ chức của chuỗi cung ứng. Ngân hàng Thế giới ước tính, nếu được triển khai đầy đủ, hạ tầng giao thông BRI có thể làm thời gian vận chuyển tại các nền kinh tế hành lang giảm tới 12% và thương mại của các nền kinh tế này tăng khoảng 2,8-9,7% [83, p. 5]. Xét từ nền tảng chính trị, ý nghĩa của kết quả này không chỉ nằm ở tăng trưởng thương mại. Quan trọng hơn, nó làm cho các nền kinh tế ngày càng gắn lợi ích phát triển của mình với việc duy trì các mạng lưới kết nối mà Trung

Quốc giữ vai trò ngày càng đáng kể. Theo nghĩa đó, nền tảng phát triển của BRI có khả năng chuyển hóa kết nối vật chất thành quan hệ phụ thuộc lẫn nhau.

Tuy nhiên, đây không phải phụ thuộc một chiều. Khả năng sử dụng sức ép kinh tế của Trung Quốc đối với các nước láng giềng cũng bị giới hạn bởi sự phụ thuộc của chính nền kinh tế Trung Quốc vào mạng lưới sản xuất ở châu Á; chi phí của các biện pháp gây sức ép vì vậy có thể quay trở lại tác động tới Trung Quốc [19, tr. 180]. Nhận định này rất phù hợp với khung phụ thuộc lẫn nhau ở trong quan hệ Trung Quốc với các nước khi kết nối mở rộng ra bên ngoài. Kết nối vừa mở rộng khả năng ảnh hưởng của Trung Quốc, vừa tạo thêm những lợi ích mà bản thân Trung Quốc cần duy trì.

Ở đây, nền tảng địa chính trị của BRI tạo ra một khía cạnh tác động sâu hơn. Việc lựa chọn hành lang, cảng biển và tuyến đường không đơn thuần về không gian. Các dự án có xu hướng kết nối những điểm có giá trị đối với việc tiếp cận thị trường, bảo đảm chuỗi cung ứng và mở rộng phạm vi hoạt động kinh tế của Trung Quốc. Nhưng khi các tuyến mới được hình thành, chúng đồng thời thay đổi giá trị địa kinh tế và địa chiến lược của chính các nước tiếp nhận. Do đó, tác động địa chính trị của nền tảng BRI không nhất thiết thể hiện ở việc Trung Quốc trực tiếp buộc một nước thay đổi lập trường đối ngoại; nó có thể diễn ra tinh tế hơn thông qua việc làm thay đổi cấu trúc lợi ích và chi phí mà trong đó quốc gia ấy đưa ra lựa chọn. Với Malaysia cho thấy khá rõ cơ chế này, Trung Quốc quan tâm tới Malaysia không chỉ vì quy mô kinh tế mà còn vì vị trí địa chiến lược; tuyến đường sắt Bờ Đông Malaysia (ECRL) tạo một trục kết nối giữa hai phía bán đảo và có ý nghĩa đối với việc giảm mức độ lệ thuộc vào tuyến Malacca [42, tr. 366]. Chính phủ Malaysia sau này mô tả tuyến điều chỉnh như một “land bridge” trực tiếp giữa cảng Kuantan và Port Klang, tức là kết nối hai bờ bán đảo bằng đường bộ, đường sắt. Như vậy, ở đây có sự trùng khớp giữa nhu cầu phát triển giao thông của Malaysia với logic kết nối địa chiến lược rộng hơn của BRI.

Nhưng Malaysia đồng thời chứng minh rằng có khả năng tác động không có nghĩa có quyền quyết định kết quả tác động. Sau thay đổi chính quyền, Chính phủ Malaysia tiến hành xem xét lại ECRL. Điều đáng chú ý là Malaysia không phủ nhận

lợi ích của tuyến đường mà đặt lại câu hỏi về giá, phương thức ký kết và lợi ích quốc gia. Tuyên bố chính thức của Thủ tướng Malaysia ngày 15/4/2019 nêu rõ phản đối của chính phủ mới tập trung vào chi phí cao, sự thiếu rõ ràng về kỹ thuật, giá cả và cơ sở kinh tế của thỏa thuận ban đầu; Malaysia lựa chọn đàm phán lại thay vì chịu chi phí chấm dứt hợp đồng. Sau đàm phán, chi phí xây dựng giai đoạn 1 và 2 giảm từ 65,5 tỷ RM xuống 44 tỷ RM, tức giảm 32,8%; tỷ lệ tham gia của doanh nghiệp địa phương trong phần xây dựng dân dụng tăng từ 30% lên 40% [69, pp. 1-3]. Chính trường hợp này làm rõ nội hàm của năng lực chủ thể. Nó không đồng nghĩa với từ chối nguồn lực từ Trung Quốc, mà trước hết là khả năng định hình điều kiện mà nguồn lực đó được tiếp nhận.

Quốc gia Lào cho thấy khá rõ sự tương tác giữa logic địa chính trị - phát triển của BRI với chiến lược của nước tiếp nhận. Tuyến đường sắt Trung Quốc - Lào dài 422,4 km trên lãnh thổ Lào, đưa vào vận hành cuối năm 2021, vừa mở rộng trục kết nối từ Tây Nam Trung Quốc xuống bán đảo Đông Dương, vừa phục vụ mục tiêu của Lào chuyển từ một quốc gia không giáp biển thành quốc gia kết nối lục địa. Ngay từ giai đoạn chuẩn bị dự án, kế hoạch tuyến đường sắt qua Lào hướng tới kết nối Côn Minh với Bangkok và xa hơn là Singapore; riêng đoạn dự kiến tại Lào dài 417 km, gồm 154 cầu và 76 đường hầm. Sau khi dự án được thông qua năm 2015, khoảng 70% vốn đầu tư dự kiến đến từ Trung Quốc, phần lớn tài trợ bởi Ngân hàng Xuất nhập khẩu Trung Quốc; trong khi Chính phủ Lào kỳ vọng tăng trưởng tương lai gắn với việc trở thành một trung tâm trung chuyển của khu vực Mekong [33, tr. 108-110]. Điều đó cho thấy hai chiến lược khác nhau nhưng có điểm hội tụ, Trung Quốc mở rộng mạng lưới kết nối về phía Nam, còn Lào tìm cách khắc phục bất lợi địa lý và mở rộng không gian phát triển. Tuy nhiên, các nghiên cứu cũng lưu ý rằng hạ tầng tự nó chưa bảo đảm giao thương nếu thiếu đơn giản hóa thủ tục hải quan và thống nhất các tiêu chuẩn logistics; đồng thời, ngay tại Lào từng xuất hiện lo ngại về chi phí trả nợ và sự phụ thuộc tài chính kéo dài. Vì vậy, tác động sâu hơn của BRI không chỉ là thay đổi vị trí của Lào trên bản đồ giao thông, mà là khả năng chuyển vị trí mới đó thành năng lực phát triển. Nền tảng địa chính trị của BRI có thể làm tăng giá trị của

không gian, nhưng năng lực quản trị, sản xuất và thương lượng của Lào mới quyết định phần giá trị được giữ lại và mức độ bất cân xứng trong quan hệ với Trung Quốc.

Indonesia và Philippines tiếp tục cho thấy BRI không thể vận hành như một khuôn mẫu áp vào mọi quốc gia. Ghi nhận Indonesia từng đề xuất hơn 60 dự án với tổng giá trị khoảng 91,1 tỷ USD nhưng nhiều dự án gặp kéo dài tiến độ và đội vốn; trong khi Philippines thời Tổng thống Duterte ký nhiều bản ghi nhớ và nhận các cam kết lớn từ Trung Quốc nhưng mức thực hiện thực tế thấp hơn đáng kể [42, tr. 367-368]. Những trường hợp này nhắc lại một giới hạn quan trọng nguồn lực chính trị, tài chính có thể tạo ra cam kết, nhưng không bảo đảm cam kết sẽ tự động chuyển thành năng lực thực thi. Khoảng cách giữa tuyên bố, thỏa thuận và triển khai phụ thuộc vào khả năng chuẩn bị dự án, thể chế, tài khóa và sự thay đổi ưu tiên chính trị của nước sở tại.

Trung Quốc tìm cách thúc đẩy kết nối BRI với chiến lược phát triển của các nước, qua đó gia tăng mức độ hội nhập và vai trò của Trung Quốc trong cấu trúc khu vực; song việc “tập hợp lực lượng” thông qua BRI vẫn tương đối lỏng lẻo, mức cam kết không đồng đều và các nước tiếp nhận không coi BRI là một “bữa trưa miễn phí” [27, tr. 229-230]. Đáng chú ý hơn, khi bàn đến giai đoạn tiếp theo, công trình nhấn mạnh các quốc gia nhận đầu tư cần đàm phán tính toán kỹ lưỡng hơn và có thể tham khảo kinh nghiệm từ Nhật Bản, EU và các đối tác khác để tạo số đông cần thiết trong cơ chế hợp tác. Đây thực chất là một cách diễn đạt khác của năng lực chủ thể nước tiếp nhận, càng có thông tin, kinh nghiệm, lựa chọn thay thế và năng lực phối hợp, một nước càng có khả năng biến quan hệ bất cân xứng thành quan hệ có thương lượng.

Từ đây có thể thấy tác động của nền tảng chính trị BRI đối với Đông Nam Á vận động đồng thời trên hai chiều. Một mặt, nền tảng phục hưng, phát triển, địa chính trị và năng lực Đảng - Nhà nước làm tăng khả năng của Trung Quốc trong việc tạo ra những mạng lưới kết nối mới, qua đó mở rộng sự hiện diện và khiến lợi ích của các nước gắn chặt hơn với Trung Quốc. Mặt khác, chính việc BRI cần sự chấp thuận, đồng tài trợ, đất đai, thị trường và hợp tác chính trị của nước sở tại lại tạo ra không

gian để các quốc gia Đông Nam Á tác động ngược trở lại. Điều này đặc biệt rõ trong phản ứng phổ biến của Đông Nam Á, không lựa chọn giữa hợp tác với Trung Quốc hoặc không hợp tác với Trung Quốc, mà tìm cách vừa sử dụng nguồn lực Trung Quốc vừa duy trì những phương án thay thế. Trung Quốc tích cực tham gia các cơ chế ASEAN như ARF, ASEAN+3, EAS, ADMM+ và đồng thời phát triển những cơ chế khác nhằm mở rộng vai trò trong cấu trúc khu vực [27, tr. 229-230]. Tuy nhiên, ASEAN cũng có chương trình kết nối riêng. Kế hoạch tổng thể về Kết nối ASEAN 2025 lưu ý sự phù hợp của hạ tầng với các ưu tiên quốc gia trong bối cảnh những quan ngại địa chiến lược tác động đến kết nối [50, p. 35]. Từ đó, có thể nhận định rằng việc triển khai BRI tại Đông Nam Á cần được xem xét trong mối tương tác với các định hướng kết nối của ASEAN và ưu tiên phát triển của từng nước.

Đối với Việt Nam: Nếu Đông Nam Á cho thấy sự đa dạng của năng lực tiếp nhận, Việt Nam là trường hợp đặc biệt quan trọng bởi vị trí địa lý và tính chất quan hệ với Trung Quốc khiến nhiều nền tảng chính trị của BRI đồng thời tác động. Việt Nam tiếp giáp trực tiếp với Trung Quốc trên bộ, có vị trí trọng yếu trên Biển Đông, đồng thời tham gia sâu vào các chuỗi sản xuất Đông Á. Vì vậy, nền tảng địa chính trị của BRI tác động tới Việt Nam không chỉ thông qua những dự án được triển khai trên lãnh thổ Việt Nam, mà còn thông qua sự thay đổi của toàn bộ không gian kết nối xung quanh Việt Nam.

Việc Trung Quốc - Lào hình thành tuyến đường sắt mới, các mạng giao thông xuyên bán đảo Đông Dương được mở rộng, các cửa khẩu và logistics phía nam Trung Quốc được nâng cấp có thể làm thay đổi hướng vận chuyển, thời gian lưu thông và vị trí tương đối của các hành lang Việt Nam. Do đó, BRI tạo ra đối với Việt Nam một dạng tác động quan trọng là sức ép thích ứng về không gian. Việt Nam không chỉ phải tính toán liệu một dự án cụ thể có lợi hay không, mà phải bảo đảm hệ thống giao thông và logistics của mình không mất lợi thế tương đối khi mạng lưới xung quanh thay đổi. Do vậy, nền tảng địa chính trị BRI ảnh hưởng tới lựa chọn phát triển của Việt Nam mà không cần chuyển thành sức ép trực tiếp.

Song Việt Nam không tiếp nhận sự thay đổi này một cách thụ động. Cách hai nước kết nối BRI với khuôn khổ “Hai hành lang, Một vành đai” thể hiện khá rõ vai trò chủ thể của Việt Nam. Tuyên bố chung năm 2017 không chỉ ghi nhận Việt Nam ủng hộ việc triển khai BRI nhằm thúc đẩy hợp tác cùng có lợi và kết nối khu vực, mà còn xác định các lĩnh vực, phương hướng và dự án cụ thể phải “phù hợp với lợi ích, khả năng và điều kiện của mỗi nước” [113]. Cụm từ này rất quan trọng về phương diện phân tích, Việt Nam không tiếp nhận BRI như một gói chiến lược nguyên vẹn; việc kết nối phải đi qua một quá trình lựa chọn dựa trên lợi ích và điều kiện quốc gia.

Xu hướng này tiếp tục được thể chế hóa rõ hơn. Tuyên bố chung tháng 10/2024 xác nhận hai bên thực hiện Kế hoạch hợp tác kết nối “Hai hành lang, Một vành đai” với BRI, đồng thời thúc đẩy ba tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, Đồng Đăng - Hà Nội và Móng Cái - Hạ Long - Hải Phòng, cùng các nội dung về cửa khẩu thông minh và chuỗi cung ứng [97]. Đến năm 2025, Quốc hội Việt Nam thông qua chủ trương đầu tư tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Điều đáng chú ý là Nghị quyết của Việt Nam xác định mục tiêu của dự án không chỉ nhằm liên vận với Trung Quốc mà còn phải phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, mạng lưới đường sắt trong nước, bảo đảm quốc phòng, an ninh, hội nhập quốc tế và bảo vệ môi trường [104]. Tác động kết nối của BRI đối với Việt Nam không chỉ nằm ở các hành lang trên bộ mà còn ở khả năng nối không gian lục địa với biển. Vịnh Bắc Bộ và dải duyên hải Việt Nam từ lâu đã giữ vai trò kết nối các dòng giao thương Đông - Tây, trong đó Việt Nam từ trong lịch sử từng là một mắt xích quan trọng giữa Đông Nam Á và Trung Quốc (23, tr. 48). Từ nền tảng đó, sự kết hợp giữa các tuyến xuyên biên giới và cửa ngõ biển hiện nay tiếp tục làm nổi bật vị trí của Việt Nam như một điểm nối giữa lục địa và hàng hải Đông Nam Á; đồng thời cho thấy Việt Nam không tiếp nhận BRI một cách thụ động, mà đặt các kết nối này trong tổng thể lợi ích phát triển, an ninh và chủ quyền quốc gia.

Tương tự, nền tảng thể chế Đảng - Nhà nước của Trung Quốc tạo ra tác động đối với Việt Nam thông qua khả năng đưa ra các gói nguồn lực tương đối đồng bộ từ hợp tác chính sách, vốn, công nghệ, doanh nghiệp đến xây dựng. Nhưng ưu thế tổ chức của một đối tác càng lớn thì yêu cầu đối với năng lực thẩm định của nước tiếp

nhận càng cao. Nếu Việt Nam đủ khả năng đánh giá độc lập công nghệ, tài chính, tiêu chuẩn, khả năng tương thích của mạng lưới và hiệu quả vòng đời dự án, nguồn lực bên ngoài có thể được chuyển hóa thành năng lực phát triển bên trong. Ngược lại, nếu năng lực tiếp nhận thấp hơn tốc độ kết nối, lợi ích ngắn hạn về hạ tầng có thể đi cùng những ràng buộc dài hạn về công nghệ, vận hành hoặc nguồn cung. Vì vậy, vấn đề không phải nguồn lực Trung Quốc mạnh đến đâu mà Việt Nam làm chủ quá trình tiếp nhận đến mức nào.

Tác động từ nền tảng phát triển của BRI cũng đặt Việt Nam trước một bài toán tương tự. Kết nối sâu hơn với Trung Quốc có thể giảm chi phí logistics, mở rộng thị trường và tăng tính liên thông chuỗi cung ứng; nhưng nó đồng thời làm tăng độ nhạy cảm của nền kinh tế đối với những biến động từ một đối tác có quy mô lớn hơn nhiều. Sự phụ thuộc của chính Trung Quốc vào mạng lưới sản xuất châu Á cho thấy không nên nhìn quan hệ này theo mô hình “Trung Quốc phụ thuộc hóa các nước khác” một cách giản đơn [19, tr. 180]. Đúng hơn, BRI góp phần tạo ra phụ thuộc lẫn nhau nhưng không hoàn toàn cân xứng. Trong cấu trúc như vậy, năng lực của Việt Nam nằm ở việc tăng lợi ích từ kết nối nhưng đồng thời duy trì các lựa chọn khác về thị trường, nguồn vốn, công nghệ và tuyến vận tải. Đa dạng hóa đối tác vì thế không đối lập với hợp tác BRI; nó là điều kiện để quan hệ phụ thuộc lẫn nhau không chuyển thành phụ thuộc một chiều.

Nền tảng thừa nhận và diễn ngôn của BRI cũng chịu sự kiểm nghiệm trực tiếp tại Đông Nam Á và Việt Nam. Các khái niệm “cùng phát triển”, “cùng hưởng lợi”, “dân tâm tương thông”, BRI xanh hay BRI chất lượng cao tạo ra một khuôn khổ mà Trung Quốc sử dụng để giải thích và hiện thực sáng kiến. Nhưng khi đi vào nước tiếp nhận, tính thuyết phục của diễn ngôn không còn phụ thuộc vào việc nó được tuyên bố như thế nào mà vào việc lợi ích thực tế được phân bổ ra sao. Nghiên cứu của The Asia Foundation tại Malaysia cho thấy các dự án được khảo sát có tác động tích cực về việc làm và kích thích kinh tế địa phương, nhưng đồng thời xuất hiện vấn đề về tham nhũng, minh bạch, lao động, ngôn ngữ và khả năng nâng cấp kỹ năng của người địa phương [51, pp. 4-5]. Điều đó cho thấy năng lực tiếp nhận không chỉ là năng lực

của chính phủ, mà còn là khả năng doanh nghiệp, chính quyền địa phương và xã hội hấp thụ lợi ích từ kết nối.

Từ góc độ này, khoảng cách giữa diễn ngôn BRI và kết quả thực tế có tác động trực tiếp đến nền tảng chính trị của sáng kiến. Nếu dự án tạo ra lợi ích được cảm nhận rõ ràng, cùng có lợi chuyển từ diễn ngôn thành nguồn thừa nhận. Nếu lợi ích tập trung trong khi chi phí tài chính, môi trường hay xã hội được chuyển cho nước sở tại, chính diễn ngôn ấy trở thành tiêu chuẩn để cộng đồng chất vấn BRI. Do đó, phản ứng của các nước Đông Nam Á không chỉ là kết quả cuối cùng của tác động mà còn là phản hồi làm thay đổi cách Trung Quốc triển khai sáng kiến. Sách trắng BRI năm 2023 đã nhấn mạnh phối hợp BRI với Kế hoạch tổng thể về Kết nối ASEAN 2025 và với các chiến lược phát triển quốc gia, trong đó trực tiếp nêu “Hai hành lang, Một vành đai” của Việt Nam [106]. Đây là biểu hiện đáng chú ý của xu hướng chuyển từ một logic chủ yếu dựa trên mở rộng mạng lưới sang nhấn mạnh hơn vào tương thích với chiến lược của nước đối tác.

Như vậy, tác động của nền tảng chính trị BRI đối với Đông Nam Á và Việt Nam không thể giản lược thành hai mặt “cơ hội và thách thức”. Điều sâu hơn mà BRI làm thay đổi là điều kiện trong đó các quốc gia xác định và thực hiện lựa chọn phát triển của mình. Nền tảng phục hưng phát triển tạo ra sức đẩy mở rộng kết nối; nền tảng địa chính trị làm thay đổi giá trị của các hành lang và điểm nút; mô hình Đảng - Nhà nước tạo năng lực huy động vốn và tổ chức dự án; còn nền tảng thừa nhận làm gia tăng khả năng chấp nhận xã hội. Nhưng tất cả những khả năng đó chỉ trở thành ảnh hưởng thực tế sau khi đi qua các nước tiếp nhận. Sự khác biệt giữa Lào, Malaysia và Việt Nam vì thế không phải những ngoại lệ làm suy yếu luận điểm về nền tảng chính trị BRI. Ngược lại, chính sự khác biệt ấy là bằng chứng cho cơ chế tác động của nền tảng chính trị. Lào cho thấy nền tảng địa chính trị của BRI có thể làm thay đổi vị trí kết nối của một nước, nhưng hiệu quả phát triển phụ thuộc vào khả năng khai thác vị trí mới. Malaysia cho thấy năng lực huy động mạnh của Trung Quốc có thể bị tái điều chỉnh khi gặp một chủ thể có năng lực thể chế và thương lượng lớn. Việt Nam lại thể hiện một dạng tiếp nhận chọn lọc hơn chấp nhận và ngày càng thể

chế hóa kết nối, nhưng đặt nó trong quan hệ với chiến lược phát triển, an ninh và các khuôn khổ do Việt Nam xác định.

4.2. Hiệu quả triển khai và xu hướng điều chỉnh BRI trong logic nền tảng chính trị

4.2.1. Tính hiệu quả trong triển khai BRI theo các tiêu chí chính trị - phát triển

4.2.1.1. Hiệu quả kết nối

Xét từ nền tảng chính trị của BRI, hiệu quả kết nối phản ánh mức độ mà tư duy mở rộng không gian phát triển và tổ chức các hành lang liên khu vực của Trung Quốc được chuyển hóa thành một mạng lưới vận hành thực tế, trên một số phương diện như các dự án có làm giảm thời gian vận chuyển, hạ chi phí logistics và tái tổ chức mạng lưới kết nối theo hướng hình thành các trục thương mại mới. Theo logic phát triển hạ tầng, “kết nối” chỉ trở thành hiệu quả khi nó tạo ra giảm chi phí biên đưa hàng hóa ra thị trường, nhờ đó tăng khả năng tham gia chuỗi cung ứng, mở rộng thị trường và kích hoạt đầu tư sản xuất, dịch vụ tại các không gian được kết nối. Với BRI, cơ chế trọng tâm không nằm ở một công trình đơn lẻ mà ở việc kết hợp hạ tầng cứng (đường bộ, đường sắt, cảng biển, kho vận) với tổ chức hành lang để bảo đảm tính liên tục của dòng chảy hàng hóa trên toàn tuyến, từ nội địa ra cửa khẩu và ra cảng.

Về mặt định lượng, các mô hình của ngân hàng Thế giới cho thấy BRI có tiềm năng giảm thời gian biến số lỗi của logistics. Báo cáo “Belt and Road Economics” ước tính rằng nếu hạ tầng vận tải liên quan BRI được triển khai đầy đủ, thời gian di chuyển dọc các hành lang có thể giảm tới khoảng 12% đối với các nền kinh tế nằm trên hành lang, trong khi thương mại của các nền kinh tế hành lang có thể tăng 2,8-9,7% [83, p. 5]. Ý nghĩa của kết quả này nằm ở chỗ trong thương mại quốc tế, thời gian vận chuyển được quy đổi thành chi phí thương mại, vì thời gian dài làm tăng chi phí lưu kho, chi phí vốn, rủi ro giao hàng và giảm sức cạnh tranh của hàng hóa. Bên cạnh đó, trong các nghiên cứu đã chỉ ra rằng sử dụng cách tiếp cận “giá trị của thời gian” để chuyển thay đổi thời gian vận chuyển thành mức giảm chi phí thương mại dưới dạng thuế suất tương đương. Kết quả mô phỏng cho thấy BRI có thể làm giảm thời gian vận chuyển bình quân toàn cầu khoảng 1,2-2,5%, kéo theo giảm tổng chi phí thương mại toàn cầu khoảng 1,1-2,2%; với các nền kinh tế thuộc BRI, mức giảm

có thể lớn hơn (thời gian 1,7-3,2%; chi phí 1,5-2,8%) [57, p. 3]. Dù đây là ước tính dựa trên giả định và phụ thuộc chất lượng triển khai, kết quả vẫn cung cấp một luận điểm có giá trị cho vấn đề nghiên cứu cho thấy BRI có khả năng tạo hiệu quả kết nối ở quy mô mạng lưới, tức giảm chi phí logistics, thương mại không chỉ tại một dự án, mà qua hiệu ứng liên thông của cả hành lang.

Tuy nhiên, hiệu quả kết nối của BRI không chỉ đo bằng “giảm chi phí” mà còn phải xét đến khả năng tạo trực thương mại tức tạo ra những tuyến kết nối làm thay đổi cách các trung tâm sản xuất, tiêu dùng được liên kết và cách hàng hóa được trung chuyển. Ở đây cần phân biệt hiệu quả kỹ thuật và hiệu quả không gian. Nghiên cứu về bản đồ kết nối dọc các hành lang trên bộ nhấn mạnh rằng lợi ích kết nối phụ thuộc lớn vào vị trí của các quốc gia, thành phố trong mạng lưới hành lang, bởi kết nối sẽ thay đổi mức độ liên kết giữa các “nút” kinh tế năng suất cao [59, p. 5]. Nói cách khác, BRI có thể tạo trực thương mại bền khi đồng thời hội đủ, hành lang đi qua hoặc kết nối được các trung tâm công nghiệp đô thị; có các điểm gom đủ năng lực; và có kết nối điểm cuối vào mạng nội địa để hàng hóa đi hết tuyến chứ không chỉ đi qua.

Từ tiềm năng đến hiệu quả thực tế, có bốn điều kiện quyết định kết nối có hiệu quả hay không, đồng thời giải thích vì sao BRI thường cho kết quả phân hóa giữa các quốc gia và dự án.

Thứ nhất là tính đồng bộ của hành lang: đường - cảng - đường sắt chỉ tạo hiệu quả mạnh khi vận hành như một chuỗi liên tục; chỉ cần còn một đoạn nghẽn thì phần lớn lợi ích giảm thời gian có thể bị triệt tiêu, và chính ngân hàng Thế giới cũng lưu ý rằng việc lượng hóa tác động của BRI gặp khó vì độ phức tạp và khác biệt triển khai giữa dự án, hành lang.

Thứ hai là hiệu quả thể chế logistics (kết nối mềm): thủ tục biên giới, hải quan, tiêu chuẩn kỹ thuật liên thông quyết định lớn đến thời gian giao hàng; do đó, kết nối cứng nếu không đi kèm cải cách thuận lợi hóa thương mại thì khó chuyển hóa thành giảm chi phí logistics bền vững.

Thứ ba là năng lực vận hành, bảo trì và tài chính: nếu dự án đội vốn, chậm tiến độ hoặc thiếu ngân sách duy tu, hiệu quả kết nối sẽ suy giảm nhanh theo thời gian, làm chi phí logistics tăng trở lại.

Thứ tư là khả năng kết nối vào kinh tế nội địa: kết nối chỉ tạo trục thương mại bền khi thúc đẩy được sản xuất, dịch vụ logistics và năng lực xuất nhập khẩu của doanh nghiệp sở tại; nếu lợi ích chủ yếu dừng ở khâu xây dựng hoặc trung chuyển mà không hình thành cụm kinh tế dọc tuyến, hiệu quả sẽ nông và dễ phát sinh phản ứng xã hội do lợi ích không lan tỏa.

Xét theo tiêu chí kết nối, BRI có cơ sở để được đánh giá là một sáng kiến có tiềm năng hiệu quả cao, các ước tính của ngân hàng Thế giới cho thấy khả năng rút ngắn thời gian vận tải và giảm chi phí thương mại, qua đó cải thiện điều kiện logistics và liên thông ở quy mô mạng lưới. Đồng thời, ở phương diện không gian, BRI có thể tạo các trục thương mại mới khi tái cấu trúc mạng hành lang và các điểm nút logistics. Tuy nhiên, hiệu quả hiện thực mang tính điều kiện và phân hóa, phụ thuộc vào mức độ đồng bộ hành lang, cải cách logistics “mềm”, năng lực quản trị dự án và khả năng gắn kết kết nối với phát triển sản xuất nội địa. Vì vậy, trong khung đánh giá tổng thể, “hiệu quả kết nối” nên được xem như tiêu chí nền nó là tiền đề để tạo hiệu quả phát triển và hiệu quả chiến lược, nhưng chỉ bền vững khi được nâng đỡ bởi quản trị tốt và liên thông thể chế.

4.2.1.2. Hiệu quả chiến lược

Hiệu quả chiến lược của BRI cần được hiểu như hiệu quả định hình không gian, tức là khả năng dùng kết nối hạ tầng, logistics và các ràng buộc kinh tế đi kèm để tạo lợi thế vị trí, gia tăng ảnh hưởng và điều chỉnh mức độ dễ tổn thương của Trung Quốc trước biến động địa chính trị. Theo cách tiếp cận này, một sáng kiến kết nối quy mô liên khu vực trở thành hiệu quả chiến lược khi nó giúp Trung Quốc đồng thời: (i) mở rộng không gian ảnh hưởng thông qua hệ thống điểm nút và hành lang; (ii) tăng đòn bẩy chuỗi cung ứng bằng các ràng buộc tài trợ, vận hành, tiêu chuẩn; và (iii) giảm điểm nghẽn theo nghĩa tăng lựa chọn và độ đàn hồi tuyến đường, nguồn cung trong bối cảnh rủi ro tăng. Tuy nhiên, hiệu quả chiến lược của BRI luôn mang tính

hai mặt và có điều kiện, bởi càng mở rộng ảnh hưởng càng dễ kích hoạt phản ứng cân bằng, khiến chi phí chiến lược gia tăng.

BRI tạo hiệu quả chiến lược bằng việc hình thành mạng lưới điểm nút hạ tầng, logistics và hành lang kinh tế kết nối các không gian trọng yếu. Ở tầng chiến lược, điểm nút không chỉ là tài sản kinh tế mà còn là đòn bẩy vị trí khi Trung Quốc đầu tư, tham gia vận hành hoặc trở thành tác nhân quan trọng trong hệ sinh thái cảng, logistics, họ có điều kiện tác động gián tiếp lên các dòng chảy hàng hóa, dịch vụ, năng lượng, qua đó tăng sức nặng trong quan hệ với nước tiếp nhận và trong cạnh tranh ảnh hưởng khu vực. Cách nhìn này cũng phù hợp với một số tổng hợp về lập luận chiến lược từ góc nhìn Trung Quốc, trong đó BRI được gắn với mục tiêu mở rộng ảnh hưởng tại không gian Á-Âu, tăng an ninh năng lượng và tạo các lợi ích chiến lược dài hạn, dù diễn ngôn chính thức thường nhấn mạnh hợp tác phát triển. Nói cách khác, mở không gian ảnh hưởng ở đây là mở theo kiểu tích lũy vị trí nhiều điểm nút nhỏ, nếu vận hành ổn định và được duy trì lâu dài, sẽ cộng hưởng thành năng lực hiện diện và ảnh hưởng có tính cấu trúc. Tuy nhiên, hiệu quả này chỉ bền khi các điểm nút được chấp nhận chính trị - xã hội ở nước sở tại; nếu dự án gặp phản đối, bị soi xét an ninh, hoặc đảo chiều do thay đổi chính phủ, điểm nút có thể trở thành gánh nặng chính trị và làm giảm hiệu quả chiến lược.

BRI gia tăng hiệu quả chiến lược thông qua đòn bẩy chuỗi cung ứng bằng một hệ ràng buộc đi kèm kết nối vật chất tài trợ, nhà thầu, công nghệ, vận hành, bảo trì, tiêu chuẩn kỹ thuật và chuỗi cung ứng dịch vụ. Khi một quốc gia tiếp nhận dự án phụ thuộc đáng kể vào nguồn vốn, năng lực thi công và vận hành của phía Trung Quốc, quan hệ hợp tác có thể chuyển hóa thành phụ thuộc chức năng muốn duy trì hạ tầng và dòng thương mại, họ phải duy trì điều kiện hợp tác và chấp nhận chi phí thay thế cao. Trên phương diện thực tiễn, quy mô tín dụng và mạng lưới cho vay liên quan BRI là nền tảng vật chất quan trọng của dạng ràng buộc này; theo truyền thông Reuters dẫn CCTV cho biết Ngân hàng Exim Trung Quốc có hơn 2 nghìn tỷ nhân dân tệ (khoảng 289 tỷ USD) dư nợ các khoản vay BRI tính đến cuối tháng 1/2026, trải trên hơn 130 quốc gia [105]. Dù quy mô cho vay không tự động đồng nghĩa đòn

bắt chính trị trong mọi trường hợp, nó cho thấy khả năng duy trì hiện diện và ảnh hưởng của Trung Quốc thông qua quan hệ tài chính, hạ tầng. Tuy nhiên, đòn bẩy chỉ thực sự mạnh khi đồng thời hội đủ ba điều kiện, dự án tạo nghĩa vụ tài chính, điều kiện vận hành đáng kể; nước tiếp nhận thiếu lựa chọn thay thế tương đương; và môi trường chính trị cho phép chuyển lợi ích kinh tế thành lợi ích chiến lược. Nếu đối tác đa dạng hóa nguồn vốn, nhà thầu hoặc nâng minh bạch và chuẩn mực quản trị, chi phí thay thế giảm và đòn bẩy cũng suy giảm.

BRI góp phần giảm “điểm nghẽn” theo nghĩa thực tế hơn, tăng lựa chọn tuyến đường, điểm trung chuyển và hành lang thay thế, từ đó nâng độ đàn hồi của chuỗi cung ứng khi rủi ro địa chính trị tăng. Ở đây, hiệu quả chiến lược không đồng nhất với an toàn tuyệt đối, mà là khả năng phân tán rủi ro và tăng phương án dự phòng. Tuy nhiên, hiệu quả giảm nghẽn chỉ bền khi đi kèm quản trị rủi ro nhiều hành lang vẫn đi qua các khu vực bất ổn; các tuyến biển vẫn chịu tác động mạnh của cạnh tranh cường quốc; và nếu dự án phát sinh rủi ro nợ, môi trường, xã hội hay thiếu minh bạch, lợi ích chiến lược sẽ bị triệt tiêu bởi phản ứng chính trị trong và ngoài nước tiếp nhận. Ngân hàng Thế giới, khi đánh giá cơ hội và rủi ro của các hành lang vận tải BRI, cũng nhấn mạnh rằng để tối đa hóa lợi ích kết nối và hạn chế hệ quả tiêu cực, cần cải thiện minh bạch, bền vững nợ và quản trị rủi ro môi trường, xã hội điều này đồng thời là điều kiện để hiệu quả chiến lược không bị “phản tác dụng” vì chi phí đối kháng gia tăng.

Từ các khía cạnh trên, có thể kết luận BRI có hiệu quả chiến lược đáng kể trong việc mở rộng không gian ảnh hưởng và tạo đòn bẩy chuỗi cung ứng, đồng thời tăng lựa chọn để giảm tính dễ tổn thương tương đối trước các điểm nghẽn đặc biệt thông qua mạng lưới điểm nút và hành lang kết nối. Tuy nhiên, hiệu quả đó không miễn phí và không tuyến tính càng mở rộng ảnh hưởng càng kích hoạt phản ứng cân bằng và đòi hỏi tiêu chuẩn minh bạch, bền vững nợ, quản trị xã hội, môi trường cao hơn; nếu không đáp ứng được các điều kiện này, chi phí đối kháng và rủi ro nội bộ tại nước tiếp nhận có thể làm suy giảm hoặc đảo chiều lợi ích chiến lược mà BRI hướng tới.

4.2.1.3. Hiệu quả phát triển

Hiệu quả phát triển của BRI cần được hiểu theo một chuỗi logic rõ ràng, hạ tầng kết nối tốt hơn phải dẫn đến chi phí thương mại giảm và thị trường mở rộng, từ đó kích hoạt đầu tư và tái phân bổ nguồn lực, cuối cùng mới tạo ra tăng trưởng, việc làm và nâng năng lực nội sinh. Vì vậy, đánh giá hiệu quả phát triển không dừng ở việc có bao nhiêu công trình được xây, mà nằm ở việc các công trình đó có chuyển hóa thành động lực tăng trưởng thực và lợi ích xã hội bền vững hay không.

Về mặt tăng trưởng, các nghiên cứu mô phỏng của ngân hàng Thế giới cho rằng các hành lang vận tải BRI có tiềm năng làm tăng thương mại và thu hút đầu tư, qua đó cải thiện thu nhập thực và giảm nghèo ở một số nền kinh tế tham gia, nhưng mức tác động phân hóa mạnh theo quốc gia và phụ thuộc cải cách đi kèm. Báo cáo *Belt and Road Economics* nhấn mạnh các hành lang vận tải có thể cải thiện thương mại, đầu tư và điều kiện sống, song chỉ đạt được kết quả đáng kể nếu các nền kinh tế tham gia và Trung Quốc thực hiện các cải cách nhằm tăng minh bạch, thúc đẩy thương mại, bảo đảm bền vững nợ và giảm rủi ro môi trường, xã hội. Nói cách khác, hạ tầng tạo điều kiện cần cho tăng trưởng, nhưng điều kiện đủ nằm ở chất lượng thể chế và khả năng hấp thụ của nền kinh tế tiếp nhận, thủ tục biên giới, năng lực logistics, môi trường đầu tư, năng lực vận hành, bảo trì và khả năng liên kết hạ tầng mới với các cụm sản xuất, dịch vụ trong nước [83, p. 67, 73]. Nếu thiếu các điều kiện này, dự án có thể nâng năng lực kết nối trên giấy tờ nhưng không tạo ra mức tăng năng suất tương ứng, thậm chí làm gia tăng gánh nặng tài khóa.

Về việc làm, hiệu quả của BRI thường mạnh nhất ở giai đoạn xây dựng, còn hiệu quả việc làm dài hạn chỉ xuất hiện khi hạ tầng mới kéo được hoạt động sản xuất, logistics, dịch vụ bám vào hành lang và tạo cụm kinh tế mới. Do đó, hiệu quả việc làm của BRI có xu hướng không tuyến tính có thể tạo nhiều việc làm ngắn hạn nhưng không bảo đảm việc làm chất lượng và bền vững nếu nền kinh tế sở tại không hình thành được chuỗi giá trị nội địa đi kèm. Một số nghiên cứu thực chứng gần đây về châu Phi nêu hiện tượng tăng trưởng không tạo ra việc làm và cho thấy tác động của BRI đối với việc làm không phải lúc nào cũng trực tiếp hay tương xứng, hàm ý rằng

tăng trưởng có thể không chuyển ngay thành tăng việc làm nếu cấu trúc dự án thiên về vốn lớn, công nghệ cao, hoặc thiếu cơ chế nội địa hóa và lan tỏa sang doanh nghiệp bản địa. Từ góc nhìn đánh giá hiệu quả, điều này dẫn đến một yêu cầu quan trọng nếu muốn BRI tạo hiệu quả phát triển thực chất, các nước tiếp nhận cần đặt điều kiện rõ về tỷ lệ lao động địa phương, đào tạo kỹ năng và liên kết nhà thầu, doanh nghiệp trong nước, để biến dự án hạ tầng thành kênh tạo việc làm và nâng tay nghề, thay vì chỉ tạo lợi ích ở khâu xây dựng.

Về chuyển giao năng lực, đây là thước đo chất lượng cao của hiệu quả phát triển vì nó quyết định liệu nước tiếp nhận có tăng được năng lực nội sinh hay chỉ nhận công trình. Trên lý thuyết, đầu tư trực tiếp nước ngoài và các dự án hạ tầng có thể tạo chuyển giao công nghệ và nâng năng lực quản trị thông qua liên kết nhà cung ứng, học hỏi vận hành, tiêu chuẩn hóa kỹ thuật, và dịch chuyển lao động kỹ năng. Trong phạm vi BRI, nghiên cứu của ngân hàng Thế giới về FDI khi xem xét các định hướng đầu tư và vai trò tiềm năng của BRI đối với dòng FDI, qua đó gợi mở rằng hiệu quả phát triển phụ thuộc vào việc dòng vốn và dự án có tạo ra liên kết sản xuất, công nghệ tại nước tiếp nhận hay không, tức phụ thuộc vào năng lực hấp thụ và khuôn khổ chính sách của quốc gia sở tại. Vì vậy, chuyển giao năng lực không nên được hiểu là tự nhiên xảy ra khi có dự án, mà là kết quả của thiết kế chính sách điều khoản chuyển giao, yêu cầu đào tạo, đồng chuẩn kỹ thuật, mức tham gia của doanh nghiệp nội địa, và cơ chế giám sát thực thi.

Dựa vào ba khía cạnh trên, có thể kết luận rằng BRI có tiềm năng tạo hiệu quả phát triển nhờ nâng cấp kết nối và tạo điều kiện mở rộng thương mại, đầu tư, nhưng hiệu quả đó chỉ trở thành thực chất khi đáp ứng đồng thời ba điều kiện: (i) dự án gắn đúng nhu cầu phát triển và tạo liên kết với nền kinh tế nội địa; (ii) có cơ chế nội địa hóa đủ mạnh; và (iii) có thiết kế thể chế, chính sách thúc đẩy liên kết và học hỏi. Nếu thiếu các điều kiện này, lợi ích tăng trưởng có thể không lan tỏa thành việc làm chất lượng và năng lực dài hạn, thậm chí bị triệt tiêu bởi các chi phí xã hội, tài khóa phát sinh trong quá trình triển khai, đúng như cảnh báo của ngân hàng Thế giới về yêu cầu cải cách đi kèm để biến tiềm năng kết nối thành cải thiện phúc lợi bền vững.

4.2.1.4. Hiệu quả bền vững

Hiệu quả bền vững của BRI cần được đánh giá như khả năng duy trì lợi ích kết nối và phát triển trong dài hạn mà không tạo ra rủi ro tích lũy vượt ngưỡng chịu đựng của quốc gia tiếp nhận. Theo nghĩa đó, một dự án BRI chỉ thực sự hiệu quả khi nó không chuyển hóa thành gánh nặng tài khóa, không làm suy giảm môi trường, sinh kế, không bị bào mòn bởi thiếu minh bạch và chi phí lợi ích nhóm, đồng thời không gây khủng hoảng đồng thuận xã hội khiến dự án đình trệ hoặc bị đảo chiều chính sách. Xét trên phương diện này, BRI bộc lộ rõ tính hai mặt trong khi diễn ngôn và một phần thực hành đã chuyển dần sang nhấn mạnh chất lượng, bền vững, thì các rủi ro cấu trúc về nợ, chuẩn mực môi trường, xã hội và quản trị vẫn là điểm nghẽn có thể làm suy giảm hiệu quả dài hạn.

Thứ nhất, về bền vững nợ, hiệu quả bền vững của BRI mang tính phân hóa và phụ thuộc mạnh vào cấu trúc tài trợ cũng như năng lực quản trị nợ của nước tiếp nhận. Bản chất rủi ro nằm ở đặc trưng của dự án hạ tầng vòng đời dài, dòng tiền thu hồi vốn đến chậm, trong khi nghĩa vụ trả nợ lại xuất hiện sớm; chỉ cần dự án không đạt lưu lượng, hiệu quả hoặc nền kinh tế gặp cú sốc, áp lực nợ sẽ tăng nhanh. Trong đánh giá của ngân hàng Thế giới, hạ tầng là lĩnh vực rủi ro cao và để hạn chế rủi ro cần cải thiện đáng kể minh bạch nợ và mua sắm công, vì đây là cơ chế giảm đội vốn, giảm “nợ xấu dự án” và tăng chất lượng thẩm định. Ở hướng cảnh báo, Trung tâm Phát triển Toàn cầu (CGDEV) chỉ ra một nhóm quốc gia có nguy cơ cao rơi vào căng thẳng nợ trong bối cảnh dòng cho vay hạ tầng liên quan BRI tăng, đồng thời nhấn mạnh hệ quả chính sách đối với cấu trúc cho vay và xử lý nợ [65, pp. 30-33]. Điểm bổ sung quan trọng là vấn đề nợ ẩn, dựa trên bộ dữ liệu quy mô lớn về tài chính phát triển của Trung Quốc, lập luận rằng một phần nghĩa vụ nợ liên quan Trung Quốc, BRI có thể bị báo cáo thiếu trong thống kê chính thức do người vay không chỉ là chính phủ trung ương mà còn là doanh nghiệp nhà nước hoặc pháp nhân đặc thù, làm tăng rủi ro tài khóa tiềm ẩn [69, 9]. Hàm ý đánh giá rất rõ nếu thiếu cơ chế ghi nhận và công bố đầy đủ nghĩa vụ nợ, hiệu quả kết nối ngắn hạn có thể bị đánh đổi bằng rủi ro mất ổn định tài chính trong dài hạn, khiến hiệu quả bền vững suy giảm.

Thứ hai, về bền vững môi trường – xã hội, hiệu quả của BRI không chỉ được đánh giá ở mức độ hoàn thành công trình hay khả năng tạo kết nối, mà còn ở cách dự án được quản trị trong suốt vòng đời thực hiện. Trọng tâm vì thế không nằm ở việc một dự án được gắn nhãn “xanh” hay “không xanh”, mà ở chất lượng của quá trình lựa chọn địa điểm, đánh giá tác động, tham vấn cộng đồng, bồi thường và tái định cư, bảo vệ hệ sinh thái, kiểm soát phát thải và xử lý các hệ quả xã hội phát sinh. Khoảng cách giữa mục tiêu xanh hóa và thực tiễn triển khai cho thấy các cam kết chỉ thực sự có ý nghĩa khi được chuyển hóa thành tiêu chuẩn vận hành rõ ràng, cơ chế giám sát hiệu quả và trách nhiệm giải trình cụ thể đối với doanh nghiệp và các chủ thể tham gia dự án. Theo logic đó, một dự án dù tạo ra lợi ích kết nối đáng kể vẫn có thể bị xem là kém hiệu quả nếu chi phí môi trường và xã hội quá lớn, làm gia tăng phản ứng của cộng đồng, kéo dài tranh chấp hoặc buộc dự án phải điều chỉnh, đình hoãn. Khi đó, lợi ích kinh tế ban đầu có thể bị suy giảm bởi chi phí khắc phục, chi phí quản trị và những hệ quả chính trị - xã hội phát sinh. Vì vậy, bền vững môi trường, xã hội cần được xem là một bộ phận cấu thành của hiệu quả BRI, chứ không phải yêu cầu bổ sung sau khi dự án đã được triển khai.

Thứ ba, về minh bạch và quản trị, đây là điều kiện nền tảng để chuyển tiềm năng kết nối thành hiệu quả bền vững. Minh bạch cần được hiểu theo nghĩa rộng minh bạch lựa chọn dự án, mua sắm, điều khoản vay, chủ thể vay - trả, cơ chế bảo lãnh và công bố nợ. Ngân hàng Thế giới nhấn mạnh rằng để tối đa hóa lợi ích BRI, các cải cách sâu về minh bạch và quản trị là cần thiết từ lập kế hoạch, ngân sách đến mua sắm công và công bố nợ. Minh bạch không chỉ nhằm đẹp hồ sơ, mà trực tiếp làm giảm rủi ro đội vốn, tham nhũng và lợi ích nhóm, đồng thời nâng chất lượng thẩm định dự án.

Thứ tư, về đồng thuận xã hội, đây là bộ lọc cuối cùng quyết định dự án có vận hành được hay không. Đồng thuận xã hội không phải cảm tính, mà là tổng hòa của (i) công bằng phân phối lợi ích, (ii) tính hợp pháp của quy trình, và (iii) mức độ tin cậy vào chủ thể triển khai. Khi dự án tạo cảm nhận bất công, phản ứng xã hội sẽ làm tăng chi phí trì hoãn, tái đàm phán, thậm chí hủy bỏ; lúc đó, ngay cả dự án có ý nghĩa

kết nối cao cũng mất hiệu quả vì không vận hành được trong thực tiễn chính trị. Đây cũng là điểm nối trực tiếp sang dự báo để duy trì hiệu quả và giảm chi phí đối kháng, BRI có xu hướng phải dịch chuyển từ logic mở rộng nhanh sang logic “chất lượng cao”, coi đồng thuận xã hội và chuẩn bền vững là điều kiện tồn tại của dự án chứ không phải phần phụ.

Xét theo tiêu chí bền vững, BRI có thể tạo lợi ích phát triển nhưng hiệu quả bền vững chỉ được khẳng định khi đồng thời kiểm soát bốn biến rủi ro nợ, môi trường, xã hội, minh bạch quản trị và đồng thuận xã hội. Các khuyến nghị của ngân hàng Thế giới đặt minh bạch và tiêu chuẩn môi trường - xã hội ở vị trí điều kiện cốt lõi để giảm rủi ro và tăng lợi ích, trong khi các cảnh báo về rủi ro nợ và nợ ẩn cho thấy nếu không cải thiện cơ chế báo cáo và quản trị, “hiệu quả” ngắn hạn của kết nối có thể bị đánh đổi bằng rủi ro dài hạn.

Từ việc đánh giá hiệu quả triển khai có thể thấy, BRI vừa thể hiện năng lực huy động nguồn lực và tổ chức chiến lược của Trung Quốc, vừa bộc lộ những giới hạn trước cạnh tranh quốc tế, rủi ro tài chính, yêu cầu phát triển bền vững và mức độ chấp nhận của các nước tiếp nhận. Những kết quả đó cho thấy việc điều chỉnh BRI không chỉ là nhu cầu kỹ thuật trong quản trị dự án, mà còn là sự thích ứng chính trị của Trung Quốc nhằm duy trì tính thừa nhận, hiệu quả và khả năng ảnh hưởng của sáng kiến. Trên cơ sở đó, phần tiếp theo sẽ dự báo xu hướng điều chỉnh BRI gắn với các nền tảng chính trị đã định hình chiến lược này.

4.2.2. Dự báo xu hướng điều chỉnh BRI gắn với nền tảng chính trị của Trung Quốc

Định hướng phát triển giai đoạn 2026-2030 của Trung Quốc tiếp tục nhấn mạnh phát triển chất lượng cao, đổi mới, xanh hóa, mở cửa ở trình độ cao và thúc đẩy hợp tác Vành đai và Con đường chất lượng cao. Vì vậy, dự báo về BRI trong giai đoạn tới cần được đặt trên ba trục chính, chuyển sang hợp tác chất lượng cao và giảm rủi ro; mở rộng các hợp phần số, xanh và tiêu chuẩn; lựa chọn hành lang, lĩnh vực và khu vực trọng điểm theo hiệu quả chiến lược.

4.2.2.1. Chất lượng cao và giảm rủi ro nợ

Xu hướng chuyển BRI sang phát triển chất lượng cao và kiểm soát rủi ro nợ cần được nhìn trước hết từ chính nền tảng chính trị đã thúc đẩy sáng kiến này. Sau

Đại hội XVIII, việc mở rộng vai trò quốc tế được đặt trong quá trình gia tăng sức mạnh tổng hợp và ảnh hưởng của Trung Quốc; BRI trở thành một trong những sáng kiến tiêu biểu để Trung Quốc mở rộng hợp tác, tham gia sâu hơn vào các cơ chế quốc tế và nâng cao vị thế trong cấu trúc khu vực và toàn cầu. Tư duy “phục hưng vĩ đại dân tộc Trung Hoa” gắn với mục tiêu đưa Trung Quốc trở thành một cường quốc toàn cầu, đồng thời chủ động thúc đẩy các cơ chế, khuôn khổ và quy tắc mới phù hợp hơn với lợi ích và vai trò đang gia tăng của nước này [27, tr. 250]. Chính vì vậy, khi BRI đã đạt được độ phủ lớn, yêu cầu chính trị đặt ra không còn đơn thuần là mở rộng thêm dự án, mà ngày càng chuyển sang bảo đảm rằng những kết nối đã tạo dựng có thể vận hành bền vững và tiếp tục củng cố, thay vì làm suy giảm, hình ảnh và ảnh hưởng quốc tế của Trung Quốc.

Sức ép điều chỉnh này càng rõ khi các lợi ích chiến lược của BRI gắn ngày càng chặt với quan hệ tài chính và phụ thuộc lẫn nhau. Rush Doshi nhận xét rằng BRI có thể làm gia tăng phụ thuộc lẫn nhau bất đối xứng, trong đó kết nối thương mại, đầu tư và cơ sở hạ tầng góp phần đưa Trung Quốc vào vị trí trung tâm hơn trong mạng lưới kinh tế châu Á; BRI đồng thời được gắn với tư tưởng xây dựng “Cộng đồng chung vận mệnh” (10, tr. 496-497). Tuy nhiên, chính cơ chế tạo ảnh hưởng đó cũng chứa đựng giới hạn, nếu kết nối đi kèm nghĩa vụ nợ quá lớn, khả năng hoàn vốn thấp hoặc cảm nhận phụ thuộc gia tăng, lợi thế kinh tế có thể chuyển thành phản ứng chính trị tại nước tiếp nhận. Khi đó, rủi ro nợ không chỉ là vấn đề tài chính của một dự án, mà có thể tác động ngược trở lại tính thừa nhận và sức hấp dẫn của BRI. Vì vậy, từ góc độ nền tảng chính trị, kiểm soát nợ trở thành điều kiện để Trung Quốc bảo vệ chính những lợi ích chiến lược mà BRI đã tạo dựng.

Thực tiễn những năm đầu của BRI đã tạo ra cơ sở cho sự thay đổi này. Không phải đầu tư nào của BRI tất yếu gây ra khủng hoảng nợ trên diện rộng, nhưng các nghiên cứu chỉ ra rằng khoảng 10-15 quốc gia có thể gặp căng thẳng nợ từ các khoản tài trợ BRI, trong đó tám trường hợp được đánh giá đặc biệt đáng quan ngại gồm Djibouti, Kyrgyzstan, Lào, Maldives, Mông Cổ, Montenegro, Pakistan và Tajikistan (65, p. 11). Đáng chú ý hơn, cơ quan quản lý ngân hàng Trung Quốc bắt đầu yêu cầu các ngân hàng chính sách tăng cường kiểm soát rủi ro đối với hoạt động ở nước ngoài;

đồng thời đặt ra yêu cầu tiến gần hơn tới các chuẩn mực về bền vững nợ, minh bạch cho vay và điều kiện tài trợ. Điều này cho thấy quá trình điều chỉnh không phải là phản ứng nhất thời, mà đã xuất hiện từ chính nhu cầu bảo vệ an toàn tài chính và hiệu quả dài hạn của các hoạt động đối ngoại.

Đến cuối năm 2024, hướng điều chỉnh đó được thể hiện rõ hơn ở cấp độ chính trị cao nhất. Tại Hội nghị công tác xây dựng BRI, Chủ tịch Tập Cận Bình xác định BRI đã bước vào giai đoạn phát triển chất lượng cao, với yêu cầu tiêu chuẩn cao hơn, lấy con người làm trung tâm và bảo đảm tính bền vững; đồng thời nhấn mạnh phải xử lý các loại rủi ro, hoàn thiện cơ chế đầu tư - tài chính đa dạng và tăng cường cơ chế phòng ngừa, kiểm soát rủi ro [111]. Đáng chú ý, định hướng mới còn yêu cầu kết hợp các dự án mang tính biểu tượng với những dự án dân sinh quy mô nhỏ nhưng hiện đại, cho thấy tiêu chí thành công đang có xu hướng dịch chuyển từ quy mô và tốc độ mở rộng sang hiệu quả, khả năng duy trì và mức độ chấp nhận của đối tác.

Từ những căn cứ đó, có thể dự báo trong giai đoạn tới, BRI sẽ không thu hẹp về mục tiêu chiến lược mà thay đổi phương thức để bảo toàn và nâng cao những thành quả chính trị đã đạt được. Trung Quốc nhiều khả năng sẽ thận trọng hơn với các dự án có quy mô vượt quá khả năng tài chính của nước tiếp nhận, tăng yêu cầu về khả năng tạo dòng tiền và hiệu quả khai thác, đồng thời đa dạng hóa nguồn vốn, chia sẻ rủi ro và tăng giám sát trong toàn bộ vòng đời dự án. Các dự án quy mô vừa và nhỏ nhưng có hiệu quả rõ, tạo lợi ích trực tiếp và dễ đạt đồng thuận có thể được ưu tiên hơn bên cạnh những công trình chiến lược lớn. Như vậy, BRI chất lượng cao thực chất là sự điều chỉnh phương thức thực hiện của BRI, từ mở rộng ảnh hưởng chủ yếu bằng quy mô kết nối sang củng cố ảnh hưởng bằng chất lượng và tính bền vững của kết nối. Giảm rủi ro nợ, theo nghĩa đó, không chỉ nhằm bảo vệ vốn của Trung Quốc mà còn phục vụ yêu cầu rộng hơn là duy trì sự chấp nhận của các đối tác, bảo vệ uy tín của BRI và củng cố hình ảnh Trung Quốc như một chủ thể có khả năng cung cấp các chương trình hợp tác phát triển lâu dài.

4.2.2.2. Dịch chuyển trọng tâm sang số - xanh - tiêu chuẩn

Xu hướng điều chỉnh thứ hai của BRI có thể được khái quát là mở rộng theo chức năng từ trọng tâm hạ tầng nặng vốn đường, cảng, đường sắt, năng lượng truyền

thống sang các trụ cột mới có khả năng tạo ảnh hưởng cấu trúc với chi phí chính trị thấp hơn, nổi bật là số hóa, xanh và tiêu chuẩn. Động lực của xu hướng này đến từ hai sức ép đồng thời. Một mặt, các dự án hạ tầng truyền thống ngày càng đối diện rủi ro nợ, phản ứng xã hội và ràng buộc môi trường, làm tăng chi phí đối kháng và giảm mức chấp nhận. Mặt khác, cạnh tranh quyền lực trong giai đoạn mới chuyển dần sang năng lực thiết lập tiêu chuẩn, chi phối hạ tầng số, và định hình lộ trình chuyển dịch xanh những lĩnh vực quyết định vị trí quốc gia trong chuỗi cung ứng và kinh tế số. Vì vậy, dịch chuyển sang số - xanh - tiêu chuẩn cho phép Trung Quốc vừa duy trì câu chuyện BRI về phát triển và kết nối, vừa nâng BRI lên thành một công cụ định hình luật chơi và cấu trúc vận hành của hợp tác trong dài hạn.

Thứ nhất, trong định hướng phát triển BRI trong tương lai, Trung Quốc đặt trọng tâm vào yêu cầu xây dựng nền tảng phù hợp với xu thế phát triển toàn cầu, trong đó nhấn mạnh xây dựng “Vành đai và Con đường” thành con đường sáng tạo, chủ động gắn BRI với những thành tựu của Cách mạng công nghiệp lần thứ tư, thúc đẩy số hóa, kết nối mạng và ứng dụng các công nghệ mới như dữ liệu lớn, điện toán đám mây, qua đó phát triển Con đường tơ lụa kỹ thuật số và Con đường tơ lụa sáng tạo trong thế kỷ XXI [41, tr. 775]. Định hướng này cho thấy, trong giai đoạn tiếp theo, BRI không chỉ tiếp tục mở rộng các tuyến kết nối vật chất mà còn có xu hướng chuyển mạnh sang kết nối dựa trên công nghệ, dữ liệu và đổi mới sáng tạo. Đây là sự điều chỉnh phù hợp với sự thay đổi của nền kinh tế thế giới, đồng thời giúp Trung Quốc mở rộng nội hàm BRI từ một chương trình thiên về xây dựng hạ tầng sang một khuôn khổ hợp tác gắn ngày càng chặt với chuyển đổi số và các động lực tăng trưởng mới. Theo đó, năng lực công nghệ và đổi mới sáng tạo có khả năng trở thành một trong những nền tảng quan trọng định hình phương thức phát triển và mở rộng BRI trong tương lai.

Thứ hai, về BRI xanh, xu hướng “xanh hóa” BRI phản ánh sự điều chỉnh của Trung Quốc trước những quan ngại ngày càng lớn về tác động môi trường của các dự án hạ tầng, đồng thời đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về ESG và phát triển bền vững trong hợp tác quốc tế. Báo cáo Đầu tư BRI năm 2025 (BRI Investment Report 2025)

cho thấy hợp tác xanh và phát triển BRI chất lượng cao ngày càng được nhấn mạnh trong những năm gần đây. Đồng thời trong phương diện định hướng lớn phát triển đất nước, Trung Quốc xác định xây dựng “Con đường tơ lụa xanh” như một hướng phát triển quan trọng, gắn BRI khái niệm mới về “phát triển xanh” và yêu cầu bảo đảm sự hài hòa giữa phát triển kinh tế với bảo vệ môi trường, phù hợp với các mục tiêu phát triển đến năm 2030 [41, tr. 776]. Theo đó, xanh hóa BRI không chỉ thể hiện ở việc chuyển dần danh mục đầu tư sang năng lượng sạch và hạ tầng bền vững, mà còn giúp giảm những tranh luận và sức ép xã hội liên quan đến môi trường, nâng cao mức độ chấp nhận của các nước tiếp nhận và tăng khả năng tương thích của BRI với các cam kết phát triển bền vững toàn cầu. Đồng thời, việc mở rộng đầu tư vào các lĩnh vực xanh còn tạo điều kiện để Trung Quốc duy trì vị trí trong những chuỗi cung ứng mới đang định hình, qua đó kết hợp lợi ích kinh tế với khả năng tạo ảnh hưởng cấu trúc trong dài hạn.

Thứ ba, về tiêu chuẩn, đây là yếu tố có ý nghĩa then chốt giúp các trụ cột số và xanh của BRI tạo ra ảnh hưởng ổn định và lâu dài hơn. Nếu chỉ mở rộng dự án mà thiếu sự chuẩn hóa về quy trình, kỹ thuật và quản trị, BRI vẫn có thể đối diện với các rủi ro về nợ, minh bạch và tác động xã hội – môi trường. Ngân hàng Thế giới chỉ ra rằng lợi ích của các hành lang vận tải BRI chỉ được phát huy đầy đủ khi đi kèm với cải cách chính sách, nâng cao tính minh bạch, mở rộng thương mại, bảo đảm bền vững nợ và giảm thiểu các rủi ro môi trường – xã hội [83, p. 4]. Cách tiếp cận này cũng phù hợp với định hướng hợp tác lâu dài của Trung Quốc, khi nước này nhấn mạnh xây dựng BRI theo hướng mở, tạo môi trường hợp tác thuận lợi và thúc đẩy hình thành một hệ thống quy tắc công bằng, hợp lý và minh bạch [41, tr. 774]. Theo đó, tiêu chuẩn có xu hướng trở thành một bộ phận ngày càng quan trọng trong quá trình điều chỉnh BRI, vừa giúp giảm rủi ro triển khai và nâng mức chấp nhận quốc tế, vừa tạo điều kiện để Trung Quốc tham gia sâu hơn vào quá trình định hình các quy tắc và chuẩn mực vận hành trong những lĩnh vực mới. Nói cách khác, sự chuyển dịch sang số - xanh - tiêu chuẩn cho thấy BRI đang từng bước đi từ kết nối chủ yếu bằng

công trình sang kết nối sâu hơn bằng công nghệ, quy tắc và tiêu chuẩn, qua đó tạo ra khả năng ảnh hưởng có tính cấu trúc và dài hạn hơn.

Từ các cơ sở trên, có thể dự báo BRI giai đoạn tới sẽ duy trì có chọn lọc kết nối hạ tầng vật lý, đồng thời đẩy mạnh các trụ cột số, xanh và tiêu chuẩn. Hướng điều chỉnh này vừa giúp Trung Quốc nâng tính thừa nhận, giảm rủi ro và chi phí đối kháng, vừa phát huy lợi thế về công nghệ và năng lực đầu tư. Trong bối cảnh yêu cầu về minh bạch, bền vững nợ và quản trị môi trường, xã hội ngày càng cao, tiêu chuẩn hóa nhiều khả năng sẽ trở thành một trục điều chỉnh quan trọng của BRI trong giai đoạn tiếp theo.

4.2.2.3. Cùng cố hành lang then chốt và tăng tính kết nối BRI

Trong giai đoạn tới, BRI sẽ chuyển từ mở rộng mạng lưới theo chiều rộng sang củng cố các hành lang then chốt và nâng khả năng vận hành của toàn mạng kết nối. Dự báo này trước hết bắt nguồn từ chính nền tảng chính trị của BRI. Trong tư duy mở cửa dưới thời nhà lãnh đạo Tập Cận Bình, BRI được xác định là một biện pháp chiến lược quan trọng để mở rộng không gian đối ngoại của Trung Quốc, đồng thời thúc đẩy đồng bộ kết nối chính sách, cơ sở hạ tầng, thương mại, tài chính và giao lưu nhân dân; đặc biệt nhấn mạnh tăng cường kết nối chiến lược phát triển với các quốc gia dọc tuyến [41, tr. 372-373]. Điều đó cho thấy mục tiêu của BRI ngay từ nền tảng không phải chỉ tạo thêm các công trình riêng lẻ, mà hướng tới hình thành một cấu trúc kết nối có khả năng liên kết các không gian phát triển của Trung Quốc với bên ngoài. Khi mạng lưới này đã được mở rộng đáng kể, yêu cầu tiếp theo hợp lý là củng cố những tuyến có giá trị thực tế và chiến lược cao nhất.

Sự điều chỉnh này càng có ý nghĩa trong bối cảnh cạnh tranh địa chính trị, rủi ro gián đoạn chuỗi cung ứng và bất ổn trên các tuyến vận tải quốc tế gia tăng. Đối với Trung Quốc, củng cố hành lang không đơn thuần nhằm rút ngắn quãng đường vận chuyển, mà còn tạo thêm lựa chọn về tuyến, điểm trung chuyển và phương thức vận tải, qua đó giảm mức độ dễ bị tác động khi một mắt xích gặp sự cố. Vì vậy, trọng tâm tương lai nhiều khả năng không phải là tiếp tục mở thêm thật nhiều tuyến mới, mà là làm cho những hành lang đã hình thành trở nên liên thông và có khả năng thay

thể cho nhau tốt hơn, kết hợp đường sắt, đường bộ, cảng biển, logistics và các cửa khẩu thành những chuỗi vận chuyển tương đối hoàn chỉnh. Đây cũng chính là bước chuyển từ “có kết nối” sang “kết nối có khả năng vận hành ổn định”, qua đó nâng mức độ chủ động của Trung Quốc đối với các dòng thương mại, năng lượng và vật tư chiến lược.

Tuy nhiên, củng cố hành lang không đồng nghĩa với tiếp tục dàn trải đầu tư. Kinh nghiệm triển khai BRI cho thấy một tuyến giao thông chỉ phát huy đầy đủ giá trị khi hạ tầng vật chất được kết nối với thủ tục biên giới, logistics, tiêu chuẩn kỹ thuật và môi trường thể chế phù hợp. Ngân hàng Thế giới nhấn mạnh rằng hiệu quả của các hành lang BRI phụ thuộc đáng kể vào cải cách tạo thuận lợi thương mại, quản lý biên giới, hài hòa tiêu chuẩn hạ tầng và nâng cao chất lượng quản trị [83, p. 9]. Vì vậy, tăng tính kết nối trong giai đoạn mới sẽ ngày càng là bài toán về chất lượng của mạng lưới chứ không chỉ về số lượng công trình.

Từ đó có thể dự báo Trung Quốc sẽ tập trung hơn vào một số hành lang có lợi ích kép về kinh tế và chiến lược, có lưu lượng thương mại thực, kết nối các trung tâm sản xuất lớn, tiếp cận các cửa ngõ biển hoặc thị trường quan trọng, đồng thời có khả năng hỗ trợ đa dạng hóa tuyến vận tải. Các điểm nút logistics, cảng trung chuyển, ga liên vận và cửa khẩu quan trọng vì thế sẽ được chú trọng không chỉ như những công trình riêng biệt mà như những mắt xích của một mạng lưới. Ngược lại, các dự án mang tính biểu tượng nhưng hiệu quả khai thác thấp, thiếu khả năng kết nối với hệ thống xung quanh hoặc tạo chi phí tài chính - xã hội lớn nhiều khả năng sẽ được xem xét thận trọng hơn.

Nếu giai đoạn đầu ưu tiên mở rộng không gian kết nối, thì giai đoạn tới nhiều khả năng tập trung nâng chất lượng, độ liên thông và khả năng duy trì của những không gian đã được xây dựng. Theo hướng đó, BRI sẽ vận hành ngày càng rõ theo nguyên tắc tập trung hơn, liên thông hơn và có khả năng thích ứng cao hơn ưu tiên các hành lang có giá trị thực, tăng kết nối đa phương thức, xử lý các điểm nghẽn thể chế và giảm những dự án dàn trải. Đây cũng là cách Trung Quốc chuyển lợi thế từ việc xây dựng nhiều tuyến kết nối sang khả năng duy trì và tổ chức các dòng lưu

chuyển trong mạng lưới, qua đó tiếp tục phục vụ mục tiêu phát triển, mở rộng không gian đối ngoại và củng cố vị thế của Trung Quốc trong cấu trúc kinh tế khu vực và quốc tế.

4.2.2.4. Địa phương hóa nhằm tăng chấp nhận xã hội

Một ràng buộc ngày càng rõ đối với BRI không chỉ nằm ở vốn hay năng lực thi công, mà còn ở mức độ đồng thuận của cộng đồng và tính thừa nhận của dự án tại nước tiếp nhận. Khi các dự án lớn kéo theo thu hồi đất, tái định cư, tác động môi trường hoặc phân phối lợi ích thiếu cân bằng, phản ứng xã hội có thể chuyển thành áp lực chính trị, dẫn tới đình trệ hoặc tái đàm phán. Vì vậy, BRI trong giai đoạn tới có khả năng được đẩy mạnh theo hướng địa phương hóa, tức chú trọng hơn đến nhu cầu sở tại, tham vấn cộng đồng, lợi ích của doanh nghiệp và lao động địa phương, cũng như chia sẻ lợi ích rõ ràng hơn. Xu hướng này cũng có điểm tương đồng với cách thức ra quyết sách mà Trung Quốc nhấn mạnh trong quá trình cải cách: “mở cửa” để tiếp nhận ý kiến, “dung hòa” lợi ích, thông qua hiệp thương và phối hợp nhiều tầng nấc nhằm “tìm kiếm điểm chung, gác lại bất đồng” và tạo đồng thuận trong quá trình thực thi chính sách (47, tr. 305-307). Theo nghĩa đó, địa phương hóa không chỉ giúp BRI giảm phản ứng từ bên ngoài mà còn góp phần tăng tính bền vững và khả năng chấp nhận của sáng kiến, qua đó hạn chế những tác động ngược trở lại đối với uy tín và tính thừa nhận của chính sách đối ngoại Trung Quốc.

Về mặt cơ chế, địa phương hóa giúp giảm chi phí chính trị theo ba kênh.

Thứ nhất, nó làm tăng tính lan tỏa lợi ích khi doanh nghiệp địa phương tham gia nhiều hơn vào chuỗi cung ứng dự án, khi lao động bản địa được tuyển dụng và đào tạo kỹ năng, lợi ích kinh tế không chỉ tập trung ở khâu xây dựng hoặc ở nhà thầu nước ngoài mà có khả năng lan sang cộng đồng và khu vực.

Thứ hai, địa phương hóa tăng tính hợp pháp của quy trình tham vấn cộng đồng, minh bạch thông tin dự án, cơ chế bồi thường - tái định cư và giám sát tác động môi trường - xã hội làm giảm nghi ngại, từ đó tăng mức chấp nhận.

Thứ ba, địa phương hóa giúp giảm rủi ro đình trệ khi dự án gắn chặt với sinh kế, y tế, giáo dục, việc làm và các nhu cầu thiết thực, khả năng bị phản đối mạnh hoặc

bị chính trị hóa sẽ giảm, làm tăng xác suất dự án vận hành ổn định trong dài hạn. Nói cách khác, địa phương hóa là cách chuyển BRI từ kết nối công trình sang kết nối lợi ích xã hội, qua đó bảo vệ hiệu quả chiến lược và hiệu quả phát triển bằng nền tảng đồng thuận.

Xu hướng địa phương hóa cũng phù hợp với định hướng diễn ngôn đối ngoại gần đây của Trung Quốc khi nhấn mạnh kết hợp các dự án lớn với các chương trình nhỏ và đẹp hướng tới dân sinh, tức giảm nhấn mạnh các dự án quá lớn dễ gây tranh cãi, đồng thời tăng các dự án có tác động xã hội trực tiếp và dễ tạo thiện cảm. Về phía các điều kiện đánh giá thành công, ngân hàng Thế giới cũng chỉ ra rằng để các nước hưởng lợi đầy đủ từ các hành lang BRI, cần cải thiện minh bạch và giảm rủi ro môi trường - xã hội; mà muốn làm được như vậy thường phải tăng tham vấn, tăng giám sát độc lập và cơ chế trách nhiệm giải trình ngay tại địa bàn triển khai. Nói cách khác, địa phương hóa không chỉ là lựa chọn chính trị để tăng chấp nhận, mà còn là điều kiện kỹ trị để nâng chất lượng quản trị dự án và làm giảm các rủi ro khiến dự án mất hiệu quả.

Từ các luận điểm trên có thể rút ra hàm ý dự báo Trung Quốc nhiều khả năng sẽ làm BRI mềm hơn theo hướng chú trọng dự án có đồng thuận xã hội cao, tăng tỷ lệ tham gia của doanh nghiệp và lao động địa phương, gắn dự án với sinh kế và đào tạo kỹ năng, đồng thời cải thiện truyền thông cộng đồng và cơ chế giám sát để giảm nguy cơ đình trệ và tăng tính bền vững chính trị của hợp tác.

4.2.2.5. Phân hóa theo khu vực, trọng tâm ở Đông Nam Á và Việt Nam

Trong giai đoạn tới, BRI nhiều khả năng sẽ tiếp tục vận động theo xu hướng phân hóa theo khu vực, thay vì mở rộng đồng loạt như ở giai đoạn đầu. Điều này xuất phát từ thực tế rằng hiệu quả của BRI hiện nay không còn được quyết định chủ yếu bởi quy mô vốn hay số lượng dự án, mà ngày càng phụ thuộc vào mức độ ổn định chính trị, năng lực hấp thụ của nước tiếp nhận, chất lượng quản trị dự án, khả năng bảo đảm bền vững tài chính, cũng như chi phí xã hội và môi trường phát sinh trong quá trình triển khai. Khi BRI chuyển từ giai đoạn mở rộng nhanh sang giai đoạn nhấn mạnh chất lượng, hiệu quả và khả năng duy trì dài hạn, Trung Quốc có xu hướng điều

chính công cụ và ưu tiên theo đặc điểm từng khu vực ở những nơi có đồng thuận tương đối cao, rủi ro chính trị thấp và nhu cầu kết nối rõ ràng, hợp tác sẽ được củng cố; ngược lại, ở những khu vực nhạy cảm hơn về chiến lược hoặc có năng lực quản trị, tài khóa hạn chế, các dự án có thể được lựa chọn thận trọng hơn, quy mô vừa phải hơn và đi kèm các biện pháp “mềm hóa” nhằm hạn chế phản ứng tiêu cực.

Trong bối cảnh đó, Đông Nam Á nhiều khả năng tiếp tục là một không gian trọng điểm của BRI, vừa là cửa ngõ kết nối Trung Quốc với Ấn Độ Dương và các tuyến hàng hải quốc tế, vừa có ý nghĩa lớn về địa kinh tế, chuỗi cung ứng và cạnh tranh ảnh hưởng. Nhận định này phù hợp với đánh giá cho rằng Trung Quốc đang gia tăng ảnh hưởng tại Đông Nam Á thông qua các sáng kiến kết nối, đầu tư cơ sở hạ tầng, đồng thời khai thác cả các cơ chế đa phương và những khuôn khổ do Trung Quốc giữ vai trò chủ đạo nhằm mở rộng sự hiện diện và định hình môi trường khu vực [27, tr. 250, 264-265]. Vì vậy, BRI tại Đông Nam Á có xu hướng không chỉ tiếp tục các kết nối “cứng” như đường sắt, cảng biển, cửa khẩu, logistics và hạ tầng số, mà còn mở rộng các hợp phần “mềm” như giao lưu nhân dân, văn hóa, giáo dục, du lịch và hợp tác xanh. Sự kết hợp giữa kết nối vật chất và tăng cường mức độ chấp nhận xã hội sẽ giúp BRI thích ứng tốt hơn với đặc điểm từng quốc gia, đồng thời giảm bớt những lo ngại về sự gia tăng ảnh hưởng chiến lược của Trung Quốc trong khu vực.

Riêng với Việt Nam, BRI nhiều khả năng sẽ được Trung Quốc điều chỉnh theo hướng linh hoạt, chọn lọc và chú trọng hiệu quả thực chất hơn, bởi đây vừa là quốc gia láng giềng có vị trí quan trọng trong kết nối Trung Quốc với Đông Nam Á, vừa có yêu cầu cân nhắc chính trị, chiến lược chặt chẽ. Ngay từ chuyến thăm Việt Nam năm 2015, Chủ tịch Tập Cận Bình đã nhấn mạnh “hữu nghị truyền thống”, “tin cậy lẫn nhau” và yêu cầu tăng cường hợp tác kinh tế giữa hai nước. Tuy nhiên, thực tế song hành quan hệ kinh tế Việt Nam - Trung Quốc đã có quan hệ rất gắn bó, trong khi tại Việt Nam vẫn tồn tại những quan ngại về sự phụ thuộc kinh tế và khả năng gia tăng ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực. Chính đặc điểm vừa gắn kết, vừa thận trọng này khiến định hướng BRI đối với Việt Nam có khả năng tập trung nhiều hơn vào những lĩnh vực có lợi ích rõ

và mức độ nhạy cảm thấp như kết nối cửa khẩu, logistics xuyên biên giới, chuỗi cung ứng, thương mại điện tử và một số hạ tầng số phù hợp [33, tr. 108-110]. Vì vậy, hiệu quả hợp tác BRI với Việt Nam sẽ phụ thuộc không chỉ vào mức độ kết nối với sáng kiến, mà quan trọng hơn là khả năng lựa chọn dự án, kiểm soát điều kiện triển khai và bảo đảm lợi ích phát triển của chính Việt Nam.

4.2.3. Một số khuyến nghị với Việt Nam

Từ những xu hướng điều chỉnh của BRI trong thời gian gần đây có thể thấy, hợp tác liên quan đến sáng kiến này tại Việt Nam nhiều khả năng sẽ phát triển theo hướng chủ động, chọn lọc, bảo đảm độc lập, tự chủ và đa dạng hóa nguồn lực, đối tác [18, tr. 32], coi trọng chất lượng và gắn chặt hơn với nhu cầu phát triển trong nước. Đây là cách tiếp cận phù hợp với đặc điểm của Việt Nam là một nền kinh tế có độ mở cao, có nhu cầu lớn về kết nối hạ tầng và thương mại, đồng thời luôn đặt yêu cầu bảo đảm hiệu quả phát triển, ổn định kinh tế vĩ mô và tính chủ động trong quan hệ đối ngoại. Vì vậy, giá trị của hợp tác không nên được đánh giá chủ yếu qua quy mô vốn hay số lượng dự án, mà cần xem xét khả năng tạo ra hiệu quả kinh tế thực chất, đóng góp cho năng lực sản xuất trong nước, mức độ bền vững tài chính, chất lượng công nghệ, tiêu chuẩn môi trường, xã hội và sự phù hợp với các định hướng phát triển dài hạn của Việt Nam.

Theo hướng đó, vấn đề đặt ra đối với Việt Nam không phải là lựa chọn giữa tham gia hay không tham gia BRI theo nghĩa chung, mà là lựa chọn nội dung hợp tác nào, trong điều kiện nào và theo cơ chế quản trị nào. Hiệu quả cuối cùng phụ thuộc đáng kể vào năng lực xác định ưu tiên, thẩm định dự án, đàm phán điều kiện, tổ chức thực hiện và giám sát trong suốt vòng đời đầu tư. Điều này đòi hỏi Việt Nam tiếp cận BRI trên cơ sở chủ động, thực chất và có phân loại, vừa tận dụng những cơ hội phù hợp, vừa bảo đảm các yêu cầu về an toàn tài chính, công nghệ, môi trường và hiệu quả phát triển.

Thứ nhất, Việt Nam cần tiếp tục duy trì cách tiếp cận chủ động và chọn lọc theo lợi ích phát triển quốc gia. Thay vì xem BRI như một gói hợp tác thống nhất, cần đánh giá từng dự án và từng lĩnh vực trên cơ sở quy hoạch, nhu cầu phát triển và

khả năng tạo giá trị gia tăng trong nước. Các dự án nên được ưu tiên khi có hiệu quả kinh tế rõ ràng, có khả năng kết nối với hệ thống hạ tầng hiện có, tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại, logistics, sản xuất và dịch vụ, đồng thời có khả năng lan tỏa sang khu vực doanh nghiệp trong nước. Bên cạnh chi phí đầu tư ban đầu, cần tính đến đầy đủ chi phí vận hành, bảo trì, khả năng khai thác lâu dài và mức độ phù hợp với định hướng phát triển vùng, ngành và địa phương. Như vậy, trọng tâm của chính sách không phải là thu hút nhiều dự án, mà là lựa chọn đúng dự án và nâng cao giá trị sử dụng của dự án sau đầu tư.

Thứ hai, cần tiếp tục hoàn thiện cơ chế thẩm định, minh bạch và quản trị rủi ro đối với các dự án hạ tầng và công nghệ có yếu tố nước ngoài. Việc đánh giá cần được thực hiện trên nhiều phương diện, bao gồm điều kiện tài chính, khả năng hoàn vốn, nghĩa vụ dài hạn, tiêu chuẩn kỹ thuật, tác động môi trường, xã hội và cơ chế xử lý những vấn đề phát sinh trong quá trình thực hiện. Đối với các dự án quy mô lớn, cần tăng cường đánh giá độc lập, nâng chất lượng công khai thông tin theo quy định và duy trì cơ chế giám sát từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư đến vận hành. Cách tiếp cận này không làm giảm khả năng hợp tác, mà trái lại giúp nâng cao độ tin cậy của dự án và tạo nền tảng cho hợp tác ổn định hơn.

Thứ ba, Việt Nam nên ưu tiên các dự án có khả năng nâng cao năng lực nội sinh của nền kinh tế. Một công trình hạ tầng chỉ thực sự có ý nghĩa phát triển khi nó tạo thêm cơ hội cho doanh nghiệp trong nước, cải thiện năng suất, nâng cao chất lượng logistics và giúp mở rộng sự tham gia vào chuỗi cung ứng khu vực. Vì vậy, các dự án kết nối cần được gắn với mục tiêu đào tạo nhân lực, chuyển giao kỹ năng quản lý và kỹ thuật, tăng tỷ lệ tham gia của doanh nghiệp Việt Nam và phát triển các dịch vụ hỗ trợ trong nước. Nếu làm được điều đó, lợi ích của hợp tác sẽ không dừng ở giá trị của công trình vật chất, mà còn được chuyển hóa thành năng lực sản xuất, kinh nghiệm quản trị và khả năng cạnh tranh lâu dài.

Thứ tư, trước xu hướng BRI mở rộng sang các lĩnh vực số, xanh và tiêu chuẩn, Việt Nam cần có cách tiếp cận phân loại theo mức độ phù hợp và yêu cầu quản lý. Những lĩnh vực như logistics thông minh, thương mại điện tử, năng lượng sạch, đào

tạo nhân lực kỹ thuật và ứng dụng số trong hoạt động kinh tế có thể tạo thêm dư địa hợp tác nếu phù hợp với nhu cầu phát triển trong nước. Tuy nhiên, với các lĩnh vực có yêu cầu cao về dữ liệu, công nghệ lõi, hạ tầng thông tin hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật, cần chú trọng hơn đến khả năng kiểm soát hệ thống, tính tương thích công nghệ, an toàn dữ liệu và khả năng làm chủ vận hành. Đối với các dự án xanh, việc đánh giá cũng cần dựa trên tác động thực tế trong toàn bộ vòng đời dự án, thay vì chỉ dựa vào tên gọi hoặc mục tiêu công bố ban đầu.

Thứ năm, Việt Nam cần tiếp tục phát huy chính sách đa phương hóa, đa dạng hóa đối tác và nguồn lực phát triển. Hợp tác với các dự án liên quan đến BRI nên được đặt trong tổng thể chiến lược kết nối rộng hơn của Việt Nam với ASEAN, các đối tác phát triển và các định chế tài chính quốc tế. Việc đa dạng hóa nguồn vốn, công nghệ và mô hình quản trị giúp Việt Nam có thêm phương án lựa chọn, nâng cao chất lượng so sánh dự án và cải thiện khả năng huy động nguồn lực cho phát triển. Đối với những dự án lớn, sự tham gia của nhiều nguồn vốn hoặc đối tác khác nhau cũng có thể góp phần chia sẻ rủi ro, tăng tính minh bạch và nâng cao chất lượng quản trị.

Thứ sáu, cần nâng cao hơn nữa năng lực phối hợp giữa các cơ quan trung ương, địa phương và các chủ thể liên quan. Nhiều dự án kết nối có tính liên ngành, liên vùng và xuyên biên giới, do đó hiệu quả không chỉ phụ thuộc vào chất lượng công trình mà còn vào khả năng phối hợp về quy hoạch, thương mại, tài chính, môi trường, công nghệ và vận hành. Một cơ chế phối hợp rõ ràng, có chia sẻ thông tin và phân định trách nhiệm cụ thể sẽ giúp hạn chế chồng chéo, nâng cao tốc độ xử lý vấn đề và bảo đảm dự án được gắn với mục tiêu phát triển chung.

Cách tiếp cận phù hợp đối với Việt Nam là khai thác cơ hội trên cơ sở nâng cao chất lượng lựa chọn và quản trị hợp tác. Khi mỗi dự án được đặt trong tổng thể quy hoạch phát triển, được thẩm định chặt chẽ, có khả năng tạo liên kết với doanh nghiệp trong nước, bảo đảm yêu cầu tài chính, công nghệ và môi trường, thì các nguồn lực bên ngoài mới có thể chuyển hóa thành động lực phát triển bền vững. Theo nghĩa đó, hiệu quả của hợp tác liên quan đến BRI không chỉ phụ thuộc vào bản thân sáng kiến, mà phụ thuộc đáng kể vào khả năng Việt Nam lựa chọn, tiếp nhận và chuyển hóa các cơ hội kết nối thành năng lực phát triển của chính mình.

Tiểu kết chương 4

Chương 4 đã phân tích tác động, hiệu quả triển khai và xu hướng điều chỉnh của Sáng kiến Vành đai và Con đường trên cơ sở liên hệ với các nền tảng chính trị được xác lập ở những chương trước. Kết quả nghiên cứu cho thấy tác động của BRI không chỉ được tạo ra bởi quy mô vốn, số lượng dự án hay mức độ mở rộng của các hoạt động thương mại và đầu tư, mà còn gắn với quá trình chuyển hóa các định hướng chính trị, lợi ích phát triển, yêu cầu địa chính trị và năng lực huy động nguồn lực thành các hành lang kết nối, cơ chế tài chính, mạng lưới logistics, công nghệ và khuôn khổ hợp tác cụ thể. Tuy nhiên, các nền tảng đó không tự động quyết định kết quả cuối cùng. Tác động thực tế của BRI còn được định hình qua năng lực thể chế, khả năng thương lượng, chiến lược phát triển và mức độ chấp nhận xã hội tại các quốc gia tiếp nhận. Vì vậy, quan hệ giữa nền tảng chính trị và tác động của BRI cần được nhìn nhận như một quá trình có điều kiện và có sự tương tác giữa chủ thể khởi xướng với các đối tác tham gia.

Từ góc độ hiệu quả, Chương 4 cho thấy BRI cần được đánh giá đồng thời trên bốn phương diện, kết nối, chiến lược, phát triển và bền vững. Hiệu quả kết nối là tiền đề nhưng không đồng nghĩa với hiệu quả phát triển; lợi thế về hành lang và những điểm cơ sở cũng chỉ có thể chuyển hóa thành lợi ích chiến lược trong những điều kiện nhất định; còn kết quả phát triển phụ thuộc đáng kể vào khả năng hấp thụ, liên kết với nền kinh tế trong nước và chất lượng quản trị của quốc gia tiếp nhận. Đồng thời, những rủi ro về nợ, môi trường, xã hội, minh bạch và mức độ đồng thuận có thể làm suy giảm, thậm chí triệt tiêu những lợi ích đạt được trong ngắn hạn. Bởi vậy, hiệu quả của BRI mang tính điều kiện và không vận động theo một chiều. Chính những giới hạn và phản hồi từ thực tiễn đang tạo sức ép để sáng kiến điều chỉnh theo hướng chú trọng hơn đến chất lượng dự án, kiểm soát rủi ro, phát triển xanh và số, tiêu chuẩn hóa, tăng tính địa phương hóa, đồng thời lựa chọn có trọng tâm hơn về hành lang, lĩnh vực và khu vực triển khai.

Đối với Đông Nam Á và Việt Nam, kết quả phân tích cho thấy tác động của BRI không thể giản lược thành hai mặt cơ hội và thách thức. Quan trọng hơn, BRI

làm thay đổi những điều kiện trong đó các quốc gia xác định ưu tiên phát triển, lựa chọn nguồn lực và tổ chức quan hệ kết nối với bên ngoài. Những lợi ích về hạ tầng, thương mại, logistics, công nghệ và hợp tác phát triển luôn đi kèm các yêu cầu về bền vững tài chính, năng lực công nghệ, môi trường - xã hội, minh bạch và khả năng duy trì không gian tự chủ chính sách. Trường hợp Việt Nam cho thấy ý nghĩa của cách tiếp cận chủ động và chọn lọc, trong đó việc tham gia các khuôn khổ hợp tác liên quan đến BRI cần được xem xét trên cơ sở mức độ phù hợp với chiến lược phát triển, khả năng kiểm soát rủi ro, năng lực tạo giá trị trong nước và lợi ích quốc gia. Theo đó, Chương 4 không chỉ hoàn tất việc kiểm chứng mối liên hệ giữa nền tảng chính trị với tác động và quá trình điều chỉnh của BRI, mà còn khép lại quá trình phân tích của luận án từ nguồn gốc hình thành, cơ chế chuyển hóa đến biểu hiện thực tiễn và những vấn đề đặt ra đối với Việt Nam.

KẾT LUẬN

Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc, xét trong toàn bộ tiến trình hình thành, triển khai và điều chỉnh, không thể được giải thích đầy đủ nếu chỉ nhìn từ quy mô đầu tư, số lượng công trình hay mức độ mở rộng của các tuyến kết nối. Kết quả nghiên cứu của luận án cho thấy BRI là một sáng kiến có cấu trúc chính trị, chiến lược đa dạng, được hình thành trong sự giao thoa giữa nhu cầu phát triển trong nước, tư duy chính trị của các nhà lãnh đạo Trung Quốc, ký ức lịch sử - văn hóa, điều kiện địa chính trị, cơ chế tổ chức quyền lực và quá trình thể chế hóa chính sách của Trung Quốc. Chính sự kết hợp đó giúp lý giải vì sao một sáng kiến được khởi xướng năm 2013 lại nhanh chóng vượt khỏi phạm vi kết nối hạ tầng để trở thành một khuôn khổ hợp tác rộng, bao trùm thương mại, đầu tư, tài chính, công nghệ, logistics, văn hóa, giáo dục và nhiều không gian kết nối mới.

Xuất phát từ câu hỏi trung tâm về những nền tảng chính trị nào đã hình thành, định hướng và tác động đến quá trình điều chỉnh BRI, luận án xác định năm cấu phần có quan hệ chặt chẽ với nhau. Thứ nhất là nền tảng lịch sử - văn hóa, thể hiện ở ký ức về Con đường tơ lụa, truyền thống kết nối, những lớp nhận thức về vị thế và không gian, cùng việc sử dụng lịch sử như một nguồn tham chiếu cho các diễn ngôn phát triển và phục hưng dân tộc. Thứ hai là nền tảng chính trị - tư tưởng, được biểu hiện qua sự vận động của tư duy phát triển, độc lập, tự chủ, cải cách, mở cửa, an ninh, phục hưng và vị thế quốc gia trong các thời kỳ lãnh đạo khác nhau. Thứ ba là nền tảng địa chính trị, gắn với vị trí, hành lang, chuỗi cung ứng, an ninh năng lượng và nhu cầu mở rộng không gian phát triển trong một môi trường khu vực và quốc tế ngày càng cạnh tranh. Thứ tư là nền tảng thể chế Đảng - Nhà nước, thể hiện ở cơ chế ra quyết định, khả năng điều phối giữa trung ương và địa phương, sự tham gia của doanh nghiệp nhà nước, ngân hàng chính sách và các thiết chế có khả năng huy động nguồn lực lớn. Thứ năm là nền tảng chính sách - pháp lý, thông qua đó những định hướng ở cấp độ tư tưởng và chiến lược được chuyển hóa thành văn kiện, kế hoạch, cơ chế hợp tác, thiết chế tài chính và những công cụ triển khai cụ thể. Năm cấu phần này không tồn tại riêng rẽ mà tương tác, bổ sung và điều chỉnh lẫn nhau trong toàn bộ quá trình vận động của BRI.

Từ đó, luận án cho rằng sự ra đời của BRI năm 2013 không nên được hiểu như một quyết sách xuất hiện đột ngột, cũng không phải là sự tiếp nối trực tiếp của một chính sách nào trong lịch sử Trung Quốc. Điều đáng chú ý hơn là quá trình tích lũy, lựa chọn và tái diễn giải nhiều khía cạnh kinh nghiệm khác nhau. Từ những biểu tượng lịch sử về kết nối Đông - Tây, yêu cầu độc lập và tự chủ trong giai đoạn cách mạng, tư duy lấy phát triển làm trọng tâm và mở cửa có kiểm soát trong thời kỳ cải cách, đến mục tiêu phục hưng dân tộc và chủ động hơn trong định hình môi trường bên ngoài, mỗi giai đoạn đều để lại những yếu tố có khả năng được tái huy động trong điều kiện mới. BRI vì vậy phản ánh cả tính liên tục và tính biến đổi, liên tục ở nhu cầu phát triển, bảo đảm an ninh và nâng cao vị thế quốc gia; nhưng biến đổi về quy mô, công cụ, không gian triển khai và mức độ chủ động trong quan hệ với thế giới bên ngoài.

Trên phương diện lý luận, nghiên cứu cũng cho thấy không một lý thuyết đơn lẻ nào có thể giải thích toàn bộ BRI. Cách tiếp cận chủ nghĩa Mác góp phần làm rõ mối liên hệ giữa điều kiện vật chất, nhu cầu phát triển, lợi ích kinh tế - chính trị và vai trò của nhà nước trong việc tổ chức các nguồn lực phát triển. Chủ nghĩa hiện thực giúp nhận diện các vấn đề về lợi ích quốc gia, an ninh, khả năng tự chủ và vị thế; lý thuyết cân bằng quyền lực bổ sung cách giải thích về phản ứng của các chủ thể khác khi tương quan quyền lực và không gian chiến lược thay đổi. Chủ nghĩa tự do làm rõ vai trò của hợp tác, thể chế, kết nối kinh tế và sự phụ thuộc lẫn nhau, đồng thời cho thấy quan hệ giữa Trung Quốc và các đối tác không đơn thuần vận hành theo logic áp đặt một chiều. Tiếp cận thể chế lịch sử và mô hình Đảng - Nhà nước Trung Quốc giúp giải thích vì sao những định hướng chính trị có thể được duy trì qua thời gian, được thể chế hóa, huy động nguồn lực và điều chỉnh khi gặp những phản hồi mới. Việc kết hợp các cách tiếp cận này cho phép luận án tránh hai cách giải thích giản lược thường gặp hoặc coi BRI chủ yếu là một chương trình kinh tế, hoặc xem toàn bộ sáng kiến như một công cụ địa chính trị có mục tiêu và kết quả định trước.

Một kết quả quan trọng của luận án là làm rõ cơ chế chuyển hóa từ nền tảng chính trị thành hành động thực tiễn. Các nền tảng lịch sử, tư tưởng và địa chính trị

trước hết góp phần tạo nên nhận thức về nhu cầu, mục tiêu và biểu hiện của sáng kiến; từ đó các lợi ích và ưu tiên chiến lược được lựa chọn, thể chế hóa thành chính sách và được hỗ trợ bằng nguồn lực của hệ thống Đảng - Nhà nước. Những định hướng này tiếp tục được cụ thể hóa qua hành lang kinh tế, tuyến đường sắt, cảng biển, mạng lưới logistics, cơ chế tài chính, hợp tác số, hàng không, văn hóa và giáo dục. Tuy nhiên, quá trình đó không kết thúc ở việc ban hành chính sách hay xây dựng công trình. Kết quả triển khai, phản ứng của nước tiếp nhận, cạnh tranh quốc tế, rủi ro nợ, môi trường, xã hội, công nghệ và mức độ chấp nhận của cộng đồng tiếp tục tạo ra những phản hồi, từ đó tác động trở lại việc lựa chọn công cụ và thứ tự ưu tiên của BRI. Đây chính là cơ chế giúp lý giải sự chuyển dịch của sáng kiến từ giai đoạn nhấn mạnh mở rộng quy mô sang chú trọng hơn đến chất lượng, kiểm soát rủi ro, phát triển xanh, số hóa, tiêu chuẩn và tính bền vững.

Sự mở rộng từ kết nối hạ tầng truyền thống sang Con đường tơ lụa kỹ thuật số, Con đường tơ lụa trên không, hợp tác văn hóa - giáo dục và các lĩnh vực phát triển chất lượng cao cho thấy BRI ngày càng vận hành như một mạng lưới kết nối nhiều yếu tố. Trong mạng lưới đó, giao thông và thương mại tạo nên nền tảng vật chất; tài chính hỗ trợ quá trình triển khai; công nghệ và dữ liệu mở rộng phạm vi kết nối; còn văn hóa, giáo dục và giao lưu xã hội góp phần xây dựng những điều kiện xã hội cho hợp tác lâu dài. Tuy nhiên, khả năng tạo ra tác động chiến lược của các công cụ này không phải là kết quả tự động. Một hành lang giao thông, một cảng biển hay một nền tảng số chỉ có thể tạo ra ảnh hưởng đáng kể khi nó được đặt trong những quan hệ kinh tế, thể chế và chính trị cụ thể. Vì vậy, luận án không đồng nhất sự hiện diện kinh tế với ảnh hưởng chính trị, cũng không mặc nhiên xem mọi dự án BRI là biểu hiện của một chiến lược thống nhất theo cùng một mức độ.

Phân tích tác động và hiệu quả của BRI tiếp tục củng cố nhận định đó. Luận án đề xuất xem xét hiệu quả của sáng kiến trên bốn phương diện có quan hệ với nhau: hiệu quả kết nối, hiệu quả chiến lược, hiệu quả phát triển và hiệu quả bền vững. Kết nối có thể làm giảm thời gian vận chuyển, chi phí logistics và mở rộng thị trường, nhưng kết nối tự thân chưa bảo đảm tạo ra phát triển. Lợi thế về hành lang và điểm

kết nối có thể tạo thêm dư địa chiến lược, song mức độ chuyển hóa thành ảnh hưởng còn phụ thuộc vào lựa chọn của các đối tác và những phương án thay thế mà họ có. Tương tự, lợi ích kinh tế chỉ trở thành kết quả phát triển lâu dài khi được liên kết với năng lực sản xuất trong nước, nguồn nhân lực, chất lượng thể chế và khả năng hấp thụ của nền kinh tế. Cuối cùng, mọi kết quả đạt được đều có thể bị suy giảm nếu đi kèm gánh nặng tài chính, hệ quả môi trường - xã hội, thiếu minh bạch hoặc phản ứng chính trị kéo dài. Do đó, hiệu quả của BRI về bản chất là hiệu quả có điều kiện, không đồng đều giữa các khu vực và không vận động theo một đường thẳng.

Đông Nam Á là không gian thể hiện khá rõ tính chất có điều kiện đó. Nhu cầu lớn về hạ tầng, thương mại, logistics và kết nối khiến khu vực có nhiều điểm giao với BRI, nhưng cách thức tiếp nhận và kết quả triển khai khác nhau đáng kể giữa các quốc gia. Các trường hợp được phân tích trong luận án cho thấy nước tiếp nhận không phải là chủ thể thụ động. Năng lực thể chế, khả năng thương lượng, chiến lược phát triển, cấu trúc kinh tế và mức độ đồng thuận trong nước có thể làm thay đổi quy mô, điều kiện và thậm chí phương thức triển khai dự án. Chính vai trò trung gian của nước tiếp nhận giải thích vì sao cùng một nền tảng chính trị và cùng một khuôn khổ BRI nhưng lại tạo ra những kết quả khác nhau tại các quốc gia khác nhau. Đây cũng là điểm cho phép luận án đi xa hơn cách mô tả BRI đơn thuần bằng hai mặt cơ hội và thách thức.

Đối với Việt Nam, nghiên cứu cho thấy BRI cần được đặt trong quan hệ với chính nhu cầu và chiến lược phát triển của Việt Nam, chứ không nên được xem như một khuôn khổ bên ngoài có khả năng tự quyết định lợi ích hay rủi ro. Việt Nam có nhu cầu thực tế về nâng cấp hạ tầng, logistics, kết nối chuỗi cung ứng, chuyển đổi số và mở rộng hợp tác kinh tế, đồng thời cũng phải cân nhắc các yêu cầu về bền vững tài chính, năng lực công nghệ, môi trường - xã hội, an ninh và không gian tự chủ chính sách. Từ kết quả nghiên cứu, luận án xác định giá trị của một dự án hợp tác không nằm ở nhãn BRI hay quy mô vốn, mà ở mức độ phù hợp với quy hoạch và nhu cầu phát triển của Việt Nam, khả năng tạo giá trị trong nước, tính minh bạch, chất lượng thẩm định, khả năng kiểm soát rủi ro và mức độ bảo đảm lợi ích lâu dài. Theo

cách tiếp cận này, vấn đề trọng tâm không phải là lựa chọn giữa tham gia và không tham gia theo nghĩa giản đơn, mà là năng lực của Việt Nam trong việc lựa chọn, thương lượng, giám sát và chuyển hóa nguồn lực bên ngoài thành năng lực phát triển nội sinh.

Từ toàn bộ kết quả nghiên cứu có thể rút ra kết luận trung tâm của luận án, nền tảng chính trị của BRI là một cấu trúc nhiều yếu tố, trong đó lịch sử - văn hóa tạo nên cơ sở nhận thức và nguồn lực biểu tượng; chính trị - tư tưởng định hướng giá trị và mục tiêu; địa chính trị xác lập những yêu cầu về không gian, an ninh và vị thế; mô hình Đảng - Nhà nước tạo năng lực ra quyết định và huy động nguồn lực; còn hệ thống chính sách - pháp lý chuyển hóa các định hướng đó thành chương trình và công cụ thực thi. Chính sự tương tác giữa năm cấu phần này, cùng với cơ chế phản hồi từ thực tiễn, giúp giải thích vì sao BRI được hình thành, vì sao sáng kiến có khả năng mở rộng sang nhiều lĩnh vực, vì sao nó liên tục điều chỉnh và vì sao tác động của BRI vừa mang chiều cạnh phát triển, vừa có thể tạo ra những hệ quả chiến lược. Đây là điểm cốt lõi phân biệt cách tiếp cận của luận án với những nghiên cứu chỉ dừng ở mô tả dự án hoặc đánh giá kết quả kinh tế, địa chính trị riêng lẻ.

Về đóng góp khoa học, luận án trước hết góp phần cụ thể hóa khái niệm “nền tảng chính trị của BRI” thành một công cụ phân tích có các cấu phần, chỉ báo và cơ chế tương đối rõ ràng. Trên cơ sở đó, nghiên cứu kết nối những yếu tố vốn thường được xem xét riêng rẽ lịch sử, văn hóa, tư tưởng lãnh đạo, địa chính trị, thể chế và chính sách trong một chuỗi giải thích thống nhất từ nguồn gốc hình thành đến mục tiêu, công cụ, phương thức triển khai, tác động và điều chỉnh của sáng kiến. Đồng thời, việc đặt Đông Nam Á và Việt Nam vào chuỗi phân tích này cho phép làm rõ thêm vai trò của chủ thể tiếp nhận, qua đó tránh cách nhìn BRI như một quá trình chỉ được quyết định từ phía Trung Quốc. Về phương diện thực tiễn, kết quả nghiên cứu cung cấp thêm một khung tham chiếu để nhận diện cơ hội, rủi ro và các điều kiện chi phối hiệu quả của những hoạt động hợp tác có liên quan đến BRI.

Luận án cũng có những giới hạn nhất định. Với trọng tâm là nền tảng chính trị và cơ chế chuyển hóa của BRI, nghiên cứu chưa có điều kiện đi sâu như nhau vào

từng hành lang, từng quốc gia hay từng dự án cụ thể; việc lượng hóa tác động dài hạn của các hợp phần số, xanh, hàng không, văn hóa và giáo dục cũng còn hạn chế. Đây đồng thời là những hướng nghiên cứu có thể tiếp tục phát triển, đặc biệt là so sánh sâu hơn giữa các mô hình tiếp nhận BRI ở Đông Nam Á; đánh giá quá trình chuyển sang BRI chất lượng cao, xanh, số và địa phương hóa; nghiên cứu tương tác giữa BRI với các khuôn khổ kết nối và cạnh tranh chiến lược khác; cũng như tiếp tục làm rõ điều kiện để các quốc gia tiếp nhận chuyển hóa kết nối bên ngoài thành năng lực phát triển bên trong.

Nhìn từ chiều dài lịch sử đến những điều chỉnh gần đây, BRI cho thấy một đặc điểm xuyên suốt đó là khả năng kết hợp những nguồn lực và biểu tượng đã có với những nhu cầu mới của phát triển và môi trường quốc tế. Chính vì vậy, giá trị của việc nghiên cứu nền tảng chính trị BRI không chỉ nằm ở việc giải thích một sáng kiến của Trung Quốc, mà còn ở việc nhận diện cách tư tưởng, thể chế, lợi ích và năng lực nhà nước có thể được chuyển hóa thành những mạng lưới kết nối xuyên quốc gia, đồng thời chịu tác động ngược trở lại từ các đối tác và môi trường quốc tế. Đối với Việt Nam, hiểu rõ cơ chế đó là một cơ sở quan trọng để nâng cao chất lượng phân tích, dự báo và đánh giá các khuôn khổ hợp tác liên quan đến BRI trong những năm tới.

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

Các công trình công bố trong giai đoạn 2023–2025 phản ánh trực tiếp các hướng nghiên cứu chủ yếu của luận án, gồm truyền thông chính sách về BRI, tác động của BRI đối với Đông Nam Á, hợp phần Con đường tơ lụa trên không, hợp tác giáo dục, kết nối bền vững và tác động địa chính trị. Các công trình này có tính cập nhật tương đối, gắn với tiến trình triển khai BRI sau mười năm và hỗ trợ kiểm chứng từng phần kết quả nghiên cứu của luận án.

1. Nguyễn Đình Tuấn (2023), “Việt Nam ứng xử linh hoạt với Sáng kiến ‘Vành đai và Con đường’: Những khuyến nghị trong truyền thông chính sách”, *Hội thảo Truyền thông chính sách tại Việt Nam trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế*, Khoa Khoa học Chính trị, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, ĐHQGHN.
2. Nguyễn Đình Tuấn (2024), “The Belt and Road Initiative’s influence on Southeast Asian countries’ foreign policy orientation”, *International Workshop: Regional and Sub-regional Cooperation in East and Southeast Asia: Toward a Sustainable and Innovative Future*, Thế Giới Publishers, pp. 74-97.
3. Nguyễn Đình Tuấn (2024), “Aerial Silk Road: The Final Piece of the Belt and Road Initiative”, *Second International Conference on the Issues of Social Sciences and Humanities*, Vietnam National University Press, pp. 260-270.
4. Nguyễn Đình Tuấn (2024), “Sáng kiến Vành đai và Con đường: Những lựa chọn phù hợp cho các quốc gia trong hợp tác giáo dục”, *Hội nghị Các nhà khoa học trẻ trong nghiên cứu và sáng tạo*, Trường Đại học Mở Hà Nội.
5. Nguyễn Đình Tuấn, Võ Thị Linh Trà (2024), “The Impact of the Belt and Road Initiative on the Tourism Potential of Southeast Asia”, *The 2nd International Conference on Economics 2024 (ICE 2024)*, Ho Chi Minh City Publishing House of Economics, pp. 190-200.

6. Nguyễn Đình Tuấn, Võ Thị Linh Trà (2024), “Connecting Southeast Asian Countries’ Education: The Case of the Belt and Road Initiative”, *International Conference on Social, Economic and Environmental Issues in Development (ICSEED 19th)*, Financial Publishing House, pp. 3119-3128.
7. Nguyễn Đình Tuấn (2025), “Belt and Road Initiative Cooperation, Sustainable Connectivity: The Case of Vietnam”, *The Third International Conference on the Issues of Social Sciences and Humanities*, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, ĐHQGHN, pp. 222-231.
8. Nguyễn Đình Tuấn (2025), “China’s Maritime Strategy since the Early 21st Century and Its Geopolitical Impacts on the Indo-Pacific Region”, *Opportunities and Challenges to the Stability and Development of the Indo-Pacific Region*, Thế Giới Publishers, pp. 326-339.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. Graham Allison (2019), *Định mệnh chiến tranh: Mỹ và Trung Quốc có thể thoát khỏi Thucydides?*, Nguyễn Thế Phương dịch, Nxb Hà Nội, Hà Nội.
2. Hoàng Huệ Anh (chủ biên) (2022), *Chiến lược an ninh đối ngoại mới của Trung Quốc: Sự lựa chọn cho vị trí siêu cường*, Nxb Khoa học xã hội.
3. Cát Kiếm Hùng (chủ biên) (2005), *Bước thịnh suy của các triều đại phong kiến Trung Quốc - Nhà Đường, Lương Tống, nhà Nguyên*, Nxb Văn hóa Thông tin, Hà Nội.
4. Steve Chan (2025), *Văn hóa, tăng trưởng kinh tế và dịch chuyển quyền lực giữa các quốc gia: Sự cạnh tranh giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc*, Tô Hoàng Việt Linh và Nguyễn Duy Long dịch, Nguyễn Anh Đức hiệu đính, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
5. Chính phủ (2012), *Điều lệ Sáng kiến ban hành kèm theo Nghị định số 13/2012/NĐ-CP ngày 02 tháng 3 năm 2012*, Điều 3, tr. 3.
6. Thomas J. Christensen (2019), *Mối thách thức Trung Quốc: Định hình những lựa chọn của một siêu cường mới nổi*, Nguyễn Hải An, Vũ Tú Linh, Nguyễn Thế Phương, Nguyễn Kim Phụng dịch, Nxb Hồng Đức, Hà Nội.
7. Đảng Cộng sản Trung Quốc (2018), *Tổng tập Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIX Đảng Cộng sản Trung Quốc*, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
8. Đào Nhật Đào và Lỗ Chí Quốc (đồng chủ biên) (2022), *Đặc khu kinh tế và Con đường Trung Quốc*, Quách Quang Hồng dịch, Nguyễn Dương hiệu đính, xuất bản lần thứ hai, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
9. Trịnh Văn Định (2016), “Tính quy luật trong tiến trình ‘mở đường’ của Trung Quốc (trường hợp Nhất đới nhất lộ)”, *Tạp chí Khoa học Xã hội và Nhân văn* Tập 2 (4), tr. 454-455.
10. Rush Doshi (2022), *Cuộc chiến dài hơi: Đại chiến lược của Trung Quốc nhằm thay đổi trật tự của Mỹ*, Mỹ Châu dịch, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
11. Dương Ngọc Dũng, Lê Anh Minh (2004), *Lịch sử văn minh và các triều đại Trung Quốc*, Nxb Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh, Thành phố Hồ Chí Minh.

12. Dương Khiết Miên (2015), “Ngoại giao mới” của Trung Quốc dưới thời Tập Cận Bình, *Tài liệu dịch TLD-14*, Trần Bảo Anh biên dịch, Đỗ Thiện hiệu đính, Chương trình Nghiên cứu Kinh tế Trung Quốc thuộc VEPR (VCES), Viện Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách (VEPR), Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
13. Đặng Thị Thúy Hà (chủ biên) (2023), *Quan hệ Việt Nam - Trung Quốc giai đoạn 2017 - 2022: Những điều chỉnh chính sách của Trung Quốc và hàm ý đối với Việt Nam*, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
14. Hamada Kazuyuki (2023), *Cường quốc trong tương lai: Vẽ lại bản đồ thế giới năm 2030*, Võ Vương Ngọc Chân dịch, Nxb Thế giới, Hà Nội.
15. Phạm Thanh Hằng (2021), “Sáng kiến ‘Vành đai và Con đường’ của Trung Quốc và cơ hội, thách thức đối với Việt Nam”, *Tạp chí Lý luận chính trị* (6), tr. 109-114.
16. Bùi Thị Thu Hiền (chủ biên) (2023), *Biển Đông trong tầm nhìn chiến lược của Trung Quốc: 10 năm nhìn lại (2012–2022) – Từ chính sách đến thực thi*, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
17. Đàm Huy Hoàng (chủ biên) (2026), *30 năm quan hệ ASEAN - Trung Quốc*, Nxb Khoa học xã hội.
18. Hoàng Minh Hồng (2026), “Trung Quốc triển khai BRI phiên bản 2.0 tại Việt Nam: Thực trạng, động cơ, tác động”, *Tạp chí Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương* 2 (703), tr. 32.
19. Ho-Fung Hung (2021), *Sự bùng nổ của Trung Quốc*, Đỗ Đức Thọ, Nguyễn Thị Lan Anh, Nguyễn Thị Hải Yến, Đỗ Ngọc Khánh, Phạm Khôi Nguyên và Bùi Quỳnh Nga biên dịch và hiệu đính, xuất bản lần thứ hai, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
20. Nguyễn Thái Yên Hương (chủ biên) (2021), *Quan hệ Mỹ - Trung Quốc: Thắng trầm theo dòng lịch sử, văn hóa*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.
21. Dương Văn Huy (2022), *Thích ứng của các quốc gia Đông Nam Á hải đảo trước sự gia tăng ảnh hưởng của Trung Quốc từ sau Đại hội XIX Đảng Cộng sản Trung Quốc*, Nxb Khoa học xã hội.

22. Alison Kaufman (2016), “Nhà sử học Tập Cận Bình với chủ nghĩa Mác, quan điểm sử học Trung Quốc, chủ nghĩa dân tộc và chủ nghĩa toàn cầu”, *Tài liệu dịch TLD-20*, Nguyễn Hương Đạo biên dịch, Nguyễn Thị Thanh Tú hiệu đính, Chương trình Nghiên cứu Kinh tế Trung Quốc thuộc VEPR (VCES), Viện Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách (VEPR), Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
23. Nguyễn Văn Kim (2014), “Vai trò của Việt Nam trong ‘Con đường tơ lụa trên biển’”, *Tạp chí Phát triển Kinh tế – Xã hội Đà Nẵng*, số (59). tr. 48.
24. Kissinger, Henry (2016), *Bàn về Trung Quốc [On China]*, Nguyễn Quang Huy dịch, Đào Tuấn hiệu đính, in lần thứ hai, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
25. Nguyễn Văn Lập (chủ biên) (2010), *Giác mộng Trung Hoa: Tư duy nước lớn và tư thế chiến lược của Trung Quốc trong kỷ nguyên hậu Hoa Kỳ*, Công ty Xuất bản Hữu Nghị Trung Quốc, Bắc Kinh; tài liệu tham khảo đặc biệt của Thông tấn xã Việt Nam.
26. Zhimin Lin (2019), “‘Ngoại giao nước lớn’ thời Tập Cận Bình: Hệ quả từ sức mạnh ngày càng lớn của Trung Quốc”, Đinh Anh dịch, Trần Quang hiệu đính, *Journal of Contemporary China* 28 (115), tr. 10-11.
27. Đinh Thị Hiền Lương (chủ biên) (2019), *Nhận thức của Trung Quốc về sức mạnh quốc gia*, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
28. Đinh Thị Hiền Lương (chủ biên) (2022), *Sức mạnh mềm của Trung Quốc trong cạnh tranh chiến lược với Mỹ ở khu vực Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương: Tác động và hàm ý đối với Việt Nam*, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
29. Lưu Cường Luân, Uông Đại Lý (2011), *Đặng Tiểu Bình – Một trí tuệ siêu việt*, Tạ Ngọc Ái và Nguyễn Viết Chi dịch, Nxb Lao động, Hà Nội.
30. Lưu Đông (chủ biên) (2018), *Văn minh Trung Hoa*, Thúy Lan, Đức Hạnh, Thái Hòa dịch, Nguyễn Văn Đồng hiệu đính, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
31. Lưu Minh Phúc (chủ biên) (2011), *Giấc mơ Trung Quốc: Tư duy nước lớn và định vị chiến lược trong thời đại hậu Mỹ*, Nxb Thời Đại, Hà Nội.
32. Mao Trạch Đông (1966), *Bàn về thực tiễn – Bàn về mâu thuẫn*, Nhà xuất bản Sự thật, Hà Nội.

33. Tom Miller (2018), *Giấc mộng châu Á của Trung Quốc: Công cuộc xây dựng để chế độ theo Con đường Tơ lụa mới*, Đoàn Duy dịch, Phạm Sỹ Thành hiệu đính, Nxb Hội Nhà Văn, Hà Nội.
34. Nhân Dân Nhật Báo Trung Quốc (2020), *Tập Cận Bình kể chuyện*, Văn Tân, Thúy Lan, Thanh Huyền dịch và hiệu đính, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
35. Hoàng Phê (chủ biên) (2003), *Từ điển tiếng Việt*, in lần thứ chín, có sửa chữa, Nxb Đà Nẵng – Trung tâm Từ điển học, Đà Nẵng.
36. An Văn Quân, Trần Ngọc Hưng (đồng chủ biên) và cộng sự (2020), *Quan hệ Mỹ - Trung Quốc qua cách tiếp cận của các chủ thể chịu ảnh hưởng trong những năm đầu thế kỷ XXI*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.
37. Kevin Rudd (2025), *Chủ nghĩa dân tộc Mácxit của Tập Cận Bình đang định hình Trung Quốc và thế giới như thế nào?*, Vũ Lê Thái Hoàng, Vũ Thị Hoài, Chử Hoàng Anh, Nguyễn Thị Nga Phương và Lại Anh Tú dịch, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
38. Tập Cận Bình (2015), *Về quản lý đất nước Trung Quốc*, tập I, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
39. Phạm Sỹ Thành (2017), *Một vành đai, một con đường (OBOR) - Chiến lược của Trung Quốc và hàm ý chính sách đối với Việt Nam*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
40. Liza Tobin (2018), “Đang hình thành: Chiến lược xây dựng Trung Quốc trở thành cường quốc biển của Bắc Kinh”, *Học viện Hải chiến: Vấn đề Xuân 2018*, Lan Hương dịch, Trần Quang hiệu đính, tr. 13-14.
41. Trường Đảng Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc (Học viện Hành chính Quốc gia) (2023), *Một số vấn đề cơ bản của tư tưởng Tập Cận Bình về chủ nghĩa xã hội đặc sắc Trung Quốc thời đại mới*, Thúy Lan, Thanh Huyền, Vũ Thị Tình và Phương Như dịch, xuất bản lần thứ hai, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
42. Nguyễn Ngọc Trường (2023), *Trung Quốc lịch sử kế thừa*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.
43. Trương Thanh Mẫn (2012), *Ngoại giao Trung Quốc*, Nguyễn Thị Thu Hằng dịch, Dương Ngọc Dũng hiệu đính và giới thiệu, Nxb Truyền bá Ngũ Châu và Nxb Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh, Thành phố Hồ Chí Minh.

44. Từ điển Bách khoa Việt Nam (1995), *Từ điển Bách khoa Việt Nam*, tập 1 (A–Đ), Trung tâm Biên soạn Từ điển Bách khoa Việt Nam, Hà Nội.
45. Nguyễn Vũ Tùng (2017), *Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và đối sách của Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.
46. Ủy ban Phát triển và Cải cách Quốc gia, Bộ Ngoại giao, Bộ Công thương (2015), *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*, Tài liệu dịch TLD-11, Phạm Sỹ Thành, Trần Hải Yến biên dịch, Phạm Sỹ Thành hiệu đính, Chương trình Nghiên cứu Kinh tế Trung Quốc thuộc VEPR (VCES), Viện Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách (VEPR), Hà Nội.
47. Vương Tương Huệ (2020), *Bí mật thần kỳ mang tên Trung Quốc*, Thanh Hương dịch, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.

Tiếng Anh

48. Andornino, Giovanni B. (2017), “The Belt and Road Initiative in China’s Emerging Grand Strategy of Connective Leadership”, *China & World Economy* 25(5), pp. 7-9, 14-16.
49. Arase, David M., Carvalho, Pedro Miguel Amakasu Raposo de Medeiros (eds.) (2023), *The Belt and Road Initiative in Asia, Africa, and Europe*, Routledge, London/New York.
50. ASEAN Secretariat (2016), *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*, Jakarta: ASEAN Secretariat.
51. The Asia Foundation (2022), *Social Impact and Community Perception of Belt and Road Initiative Projects in Malaysia*, The Asia Foundation, Kuala Lumpur.
52. Asian Development Bank (2017), *Meeting Asia’s Infrastructure Needs: Highlights*, Asian Development Bank, Mandaluyong City, Philippines.
53. Brewster, D. (2016), “Silk Roads and Strings of Pearls: The strategic geography of China’s new pathways in the Indian Ocean”, *Geopolitics* 22(2), pp. 270-271.

54. Cai, Fang, Nolan, Peter, Wang, Linggui (eds.) (2022), *The Routledge Handbook of the Belt and Road*, 2nd edition, Routledge, New York.
55. Peter Cai (2017), *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Lowy Institute for International Policy, Sydney.
56. Carrai, Maria Adele, Defraigne, Jean-Christophe, Wouters, Jan (eds.) (2020), *The Belt and Road Initiative and Global Governance*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham.
57. François de Soyres, Mulabdic, A., Murray, S., Rocha, N., Ruta, M. (2018), How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?, *Policy Research Working Paper No. 8614*, World Bank, Washington, DC (43), pp. 2-4.
58. Deng Xiaoping (1994), *Selected Works of Deng Xiaoping*, Vol. III (1982–1992), Foreign Languages Press, Beijing.
59. Derudder, B., Liu, X., Kunaka, C. (2018), *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*, MTI Discussion Paper No. 6, World Bank Group, Washington.
60. Doyle, M. W. (1986), "Liberalism and World Politics", *The American Political Science Review* 80(4), p. 1156.
61. Farwa, Ume (2018), "Belt and Road Initiative and China's Strategic Culture", *Strategic Studies* 38(3), pp. 43-45, 48-52.
62. Gilpin, R. (1981), *War and Change in World Politics*, Cambridge University Press, Cambridge.
63. Peter A. Hall, Rosemary C. R. Taylor (1996), "Political Science and the Three New Institutionalisms", *Political Studies* XLIV, pp. 938-942.
64. He, Alex (2022), "The Digital Silk Road and China's Influence on Standard Setting", *CIGI Papers* No. 264, p. 1.
65. Hurley, J., Morris, S., Portelance, G. (2018), "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective", *CGD Policy Paper* No. 121, Center for Global Development, Washington, DC, pp. 3, 11-12, 19-20, 30-33.
66. Keohane, Robert O. (1984), *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*, Princeton University Press, Princeton.

67. Kitchen, Nicholas và Simon Curtis (2025), “‘If You Build It, They Will Come’: Infrastructure, Hegemonic Transition, and Peaceful Change”, *Global Studies Quarterly*, 5(1), ksaf021, p. 5
68. Laruelle, Marlene (ed.) (2018), *China’s Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia*, The George Washington University, Central Asia Program, Washington, D.C.
69. Mahathir bin Mohamad (2019), *Press Statement by YAB Prime Minister Tun Dr. Mahathir bin Mohamad on East Coast Rail Link (ECRL) Project*, Prime Minister’s Office, Putrajaya.
70. Mao Tsetung (1977), *Selected Works of Mao Tsetung*, Vol. V, Foreign Languages Press, Peking.
71. John J. Mearsheimer (2001), *The Tragedy of Great Power Politics*, W. W. Norton & Company, New York and London.
72. Miller, Tom (2017), *China’s Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*, Zed Books, London.
73. Moravcsik, A. (1997), “Taking Preferences Seriously: A Liberal Theory of International Politics”, *International Organization* 51(4), pp. 516, 518, 520, 535–537.
74. Nouwens, Meia (2021), *China’s Digital Silk Road: Integration into National IT Infrastructure and Wider Implications for Western Defence Industries*, IIS.
75. Rabe, Wiebke, Kostka, Genia (2022), “Leaping over the Dragon’s Gate: The ‘Air Silk Road’ between Henan Province and Luxembourg”, *The China Quarterly* 249, pp. 165-167.
76. Rana, Pradumna B., Ji, Xianbai (2020), *China’s Belt and Road Initiative: Impacts on Asia and Policy Agenda*, Palgrave Macmillan, Singapore.
77. Roe, E. T. (1914), *The Premier Dictionary of the English Language*, New York: World Syndicate Company.

78. Rolland, N. (2017), *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*, The National Bureau of Asian Research, Seattle.
79. Rolland, N. (2020), *China's Vision for a New World Order*, The National Bureau of Asian Research
80. Sen, T. (2003), *Buddhism, Diplomacy, and Trade: The Realignment of Sino-Indian Relations, 600–1400*, University of Hawai'i Press, Honolulu.
81. Szechenyi, N. (ed.) (2018), *China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, Center for Strategic and International Studies, Washington, DC
82. Waltz, K. N. (1979), *Theory of International Politics*, Addison-Wesley, Reading, MA.
83. World Bank (2019), *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, Main Report*, World Bank Group, Washington, DC.
84. Wuthnow, Joel (2017), *Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications*, China Strategic Perspectives No. 12, National Defense University Press, Washington, DC.
85. Ye, Min (2020), *The Belt Road and Beyond: State-Mobilized Globalization in China, 1998-2018*, Cambridge University Press, New York.
86. Yu, H. (2017), "Motivation behind China's 'One Belt, One Road' initiatives and establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank", *Journal of Contemporary China* 26(105), pp. 353-362.
87. Yu, Shirley (2019), "The Belt and Road Initiative: Modernity, Geopolitics and the Developing Global Order", *Asian Affairs* 50(2), pp. 187-201.
88. Zhang, E., James, P. (2023), "All Roads Lead to Beijing: Systemism, Power Transition Theory and the Belt and Road Initiative", *Chinese Political Science Review* 8, pp. 2, 3, 40-41.

Tiếng Trung

89. 陈炎 (2002), 《海上丝绸之路与中外文化交流 (增订本)》 [Con đường tơ lụa trên biển và giao lưu văn hóa giữa Trung Quốc với nước ngoài (bản tăng đính)], 第2版, 北京大学出版社, 北京。
90. 教育部 (2016), 《推进共建“一带一路”教育行动》 [Thúc đẩy hành động giáo dục trong cùng xây dựng “Vành đai và Con đường”], 教外 [2016] 46号。
91. 单春艳、杨友露 (2024), 《“一带一路”倡议下我国高等教育国际交流合作十年：行动逻辑》 [“Mười năm hợp tác và giao lưu quốc tế trong giáo dục đại học của Trung Quốc dưới Sáng kiến ‘Vành đai và Con đường’: logic hành động”], 《大学教育科学》, 2024年第6期, p.69.
92. 习近平 (2013), 《弘扬人民友谊 共创美好未来——在纳扎尔巴耶夫大学的演讲》 [“Phát huy tình hữu nghị giữa nhân dân, cùng xây dựng tương lai tốt đẹp – Bài phát biểu tại Đại học Nazarbayev”], Astana, ngày 7/9/2013.
93. 中国民用航空局 (2021), 《“十四五”民用航空发展规划》 [Quy hoạch phát triển hàng không dân dụng thời kỳ “14-5”], pp. 34-35, 62
94. 中国民用航空局国际合作服务中心等 (2025), 《空中丝绸之路建设发展报告》 [Báo cáo phát triển xây dựng Con đường tơ lụa trên không], pp. i-ii, 2, 4, 30-32.

Website

95. Hoàng Huệ Anh (2024), “Mười năm Sáng kiến ‘Vành đai, Con đường’: Thực trạng và triển vọng”, *Tạp chí Công sản điện tử*. Nguồn: https://tapchiconsan.org.vn/tin-binh-luan/-/asset_publisher/DLIYi5AJyFzY/content/muoi-nam-sang-kien-vanh-dai-con-duong-thuc-trang-va-trien-vong, truy cập 12/2024.
96. Ngô Phương Anh (2020), “Sáng kiến ‘Vành đai, con đường’: Trung Quốc cần vượt qua nhiều thách thức”, *Tạp chí Lý luận Chính trị (điện tử)*. Nguồn: <https://lyluanchinhtri.vn/hien-thuc-hoa-sang-kien-vanh-dai-con-duong-trung-quoc-can-vuot-qua-nhieu-thach-thuc-2334.html>, truy cập 15/8/2025.
97. Chính phủ Việt Nam (2024), “Tuyên bố chung giữa nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa”, ngày 14/10/2024, *Cổng Thông tin điện tử Chính phủ*, nguồn: <https://baochinhphu.vn/tuyen-bo-chung-viet-nam-trung-quoc-102241014172145671.htm>, truy cập ngày 15/7/2026.
98. Government of the People’s Republic of China (2017), “Full text of resolution on amendment to CPC Constitution”, *english.www.gov.cn*. Nguồn: https://english.www.gov.cn/news/top_news/2017/10/24/content_281475919837140.htm, truy cập ngày 10/02/2026.
99. Lê Hồng Hiệp (2017), “Belt and Road Initiative: Southeast Asia’s Boon or Bane?”, *The Strategist*. Nguồn: <https://www.aspistrategist.org.au/belt-road-initiative-southeast-asias-boon-bane/>, truy cập 5/2025.
100. Nguyên Long (2023), “Sáng kiến ‘Vành đai, Con đường’ của Trung Quốc - một thập kỷ phát triển và một số chỉ dấu chính sách đối với Việt Nam (Phần I)”, *Cộng đồng nghiên cứu chiến lược và các vấn đề quốc tế*. Nguồn: <https://nghiencuuchienluoc.org/sang-kien-vanh-dai-con-duong-cua-trung-quoc-mot-thap-ky-phat-trien-va-mot-so-chi-dau-chinh-sach-doi-voi-viet-nam-phan-i/>, truy cập 11/10/2024.
101. Lý luận chính trị (2020), “Cấu trúc, cốt lõi, mối quan hệ và mục tiêu của sáng kiến ‘Vành đai và Con đường’ của Trung Quốc”. Nguồn:

- <https://lyluanchinhtri.vn/cau-truc-cot-loi-moi-quan-he-va-muc-tieu-cua-sang-kien-vanh-dai-va-con-duong-cua-trung-quoc-2331.html>, truy cập 12/2024.
102. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2023), "Chair's Statement of the Third Belt and Road Forum for International Cooperation". Link: https://www.mfa.gov.cn/eng/wjb/zzjg_663340/ggjjs_665228/xwlb_665230/202310/t20231020_11164505.html, truy cập 10/2024.
103. National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Commerce of the People's Republic of China (2015), *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, State Council Information Office of the People's Republic of China, 28/3/2015. Link: http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2015-03/28/content_76329478.htm, truy cập ngày 11/8/2026.
104. Quốc hội (2025), "Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025 về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng", *Cổng Thông tin điện tử Chính phủ*, nguồn <https://vanban.chinhphu.vn/?pageid=27160&docid=212951>, truy cập ngày 15/7/2026.
105. Reuters (2026), "China's EXIM Bank has over \$289 billion in outstanding Belt and Road loans, CCTV reports", *Reuters*, 18/02/2026. Link: <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/chinas-exim-bank-has-over-289-billion-outstanding-belt-road-loans-cctv-reports>, truy cập ngày 11/03/2026.
106. State Council Information Office of the People's Republic of China (2023), *The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future*, *The State Council of the People's Republic of China*. Link: https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202310/10/content_WS6524b55fc6d0868f4e8e014c.html, truy cập 10/02/2026.
107. State Council Information Office of the PRC (2019), *The Belt and Road Initiative: Progress, Contributions and Prospects*. Nguồn:

- http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2019-04/22/content_76329624.htm, truy cập 6/2025.
108. The State Council Information Office of the People's Republic of China (2022), *Jointly Build a Community with a Shared Future in Cyberspace*, China SCIO, 7 November. Link: http://english.scio.gov.cn/whitepapers/2022-11/07/content_78505694_3.htm, truy cập 3/2026.
109. Supreme People's Court of the People's Republic of China (2021), "Opinions of the Supreme People's Court on Further Providing Judicial Services and Guarantees by the People's Courts for the Belt and Road Initiative", *english.court.gov.cn*, Nguồn: https://english.court.gov.cn/2021-10/23/c_761783.htm, truy cập ngày 10/02/2026.
110. Viện Nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương (VIOIT) (2024), "Vành đai và Con đường – một thập kỷ nhìn lại", mô tả cấu trúc/hợp phần (SREB, MSR, DSR). Nguồn: <https://vioit.org.vn/vn/chien-luoc-chinh-sach/vanh-dai-va-con-duong---mot-thap-ky-nhi-n-lai-5705.4050.html>, truy cập 5/2025.
111. National Development and Reform Commission of the People's Republic of China (2015), "国家发展改革委等有关部门规范‘一带一路’倡议英文译法" [Ủy ban Phát triển và Cải cách Quốc gia cùng các cơ quan liên quan chuẩn hóa cách dịch tiếng Anh của Sáng kiến "Vành đai và Con đường"], truy cập ngày 10/7/2026.
112. 张昊 (2026), "专访王淑梅: 公正开放包容 中国司法国际影响力持续提升" [Phỏng vấn Vương Thục Mai: Công bằng, cởi mở và bao trùm – ảnh hưởng quốc tế của tư pháp Trung Quốc tiếp tục được nâng cao], 中华人民共和国最高人民法院. Link: <https://www.court.gov.cn/zixun/xiangqing/492171.html?>, truy cập ngày 30/6/2026.
113. 中华人民共和国外交部 (2017), 《中越联合声明》 ["Tuyên bố chung Trung Quốc – Việt Nam"]. Link: https://www.mfa.gov.cn/nanhai/chn/zcfg/201711/t20171113_8523605.htm, truy cập 11/2024.