

Chiến lược Con đường tơ lụa mới của Trung Quốc

Trần Ngọc Sơn *

Tóm tắt: Chiến lược Con đường tơ lụa mới của Trung Quốc được bắt nguồn từ lịch sử như là sự tồn tại một con đường tơ lụa trên bộ và một con đường tơ lụa trên biển kết nối Trung Quốc với các nước Châu Á, Châu Phi và Châu Âu. Trong gần bốn thập kỷ cải cách, Trung Quốc đã xây dựng một hệ thống đường cao tốc, đường sắt từ bắc vào nam, từ phía đông sang khu vực kém phát triển phía tây và tây nam. Sau khi thực hiện được điều này, Trung Quốc coi đó là cơ hội để liên kết với các khu vực ở Nam Á, Châu Âu, Châu Phi và thậm chí cả Châu Mỹ.

Từ khóa: Con đường tơ lụa; chiến lược; Trung Quốc.

1. Ý tưởng về một Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa mới

Trong chuyến thăm các nước cộng hòa Trung Á tháng 10/2013, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đã công bố ý tưởng về một Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa mới để kết nối chặt chẽ kinh tế, tăng cường hợp tác và mở rộng phát triển trong khu vực Á - Âu. Điều này sẽ mang lại lợi ích cho tất cả người dân dọc theo tuyến đường. Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa mới sẽ chủ yếu được định hình dọc theo các tuyến đường sắt kết nối nhiều thành phố ở miền Tây Trung Quốc tới Châu Âu qua Trung Á, Iran, Thổ Nhĩ Kỳ, khu vực Balkan và Cápcadơ trên khắp lục địa Á - Âu dài 11.000 km. Chủ tịch Tập Cận Bình đã đề nghị kết nối giao thông cần phải được cải thiện để mở đường cho việc kết nối các khu vực chiến lược từ Thái Bình Dương sang Biển Baltic và dần dần hướng tới việc thiết lập hệ thống giao thông kết nối Đông, Tây và Nam Á. Ông cũng kêu gọi các thành viên trong khu vực thúc đẩy việc thiết lập

hệ thống tài chính nội khối để tăng cường khả năng chống đỡ những rủi ro tài chính và cải thiện năng lực cạnh tranh toàn cầu. Các nhà chức trách Trung Quốc coi cơ sở hạ tầng giao thông này là bước đầu tiên hướng tới việc tạo ra một “hành lang kinh tế” Á - Âu, theo đó cho phép sự phát triển của các nền kinh tế Trung Á không tiếp giáp biển, cũng như sự hội nhập trong tương lai của các nước này với các thị trường Châu Âu và Châu Á. Con đường tơ lụa mới cũng sẽ vươn tới khắp Đông Nam Á và có một thành phố hàng hải mở rộng qua Ấn Độ Dương đến Vịnh Pécxích và Địa Trung Hải.

Giới lãnh đạo Trung Quốc hy vọng rằng tự do hóa thương mại và hợp tác tiền tệ được củng cố giữa các nền kinh tế được kết nối bởi mạng lưới đường sắt, cuối cùng sẽ dẫn đến một hình thức mới của cộng đồng kinh tế khu vực mà theo Chủ tịch Tập Cận

(*) Tiến sĩ, Trường Đại học Đông Á.
ĐT: 0913474023. Email: Sontn@donga.edu.vn.

Bình là sẽ gia tăng “một cảm giác về vận mệnh chung” giữa các nước láng giềng của Trung Quốc.

Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa được các học giả Trung Quốc gọi là “một vành đai, một con đường” bao phủ khu vực có dân số 4,4 tỷ người với tổng sản phẩm quốc nội (GDP) là 21.000 tỷ USD (chiếm khoảng 1/3 GDP toàn cầu). Trung Quốc đã có sự liên kết chặt chẽ với các nước dọc theo tuyến đường này nhờ vào hợp tác kinh tế và thương mại hiện có và hy vọng sẽ tăng cường cơ sở hạ tầng giao thông, tạo ra các trung tâm kết nối khu vực mới cũng như các cụm khu công nghiệp khổng lồ. Mạng lưới cơ sở hạ tầng theo tầm nhìn của Trung Quốc, cuối cùng sẽ liên kết các quốc gia này với ba lục địa bằng hệ thống đường sắt, đường ống và đường bộ, làm sống lại các tuyến đường thương mại trên đất liền và trên biển. Sau cùng, tất cả các tuyến đường đó sẽ dẫn tới Trung Quốc.

Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa mới gồm hai cấu phần là Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa trên bộ và Con đường tơ lụa trên biển. Con đường tơ lụa mới này nhằm nối ba lục địa Á - Âu - Phi với một đầu là trung tâm kinh tế Đông Á, một đầu Châu Âu - cả hai đều rất phát triển, và các quốc gia nằm giữa có tiềm lực phát triển lớn. Vành đai kinh tế trên bộ sẽ giúp nối liền các trọng điểm kinh tế Đông Á, Tây Á và Nam Á.

Tuyến đường Trung Quốc - Pakistan chính là một phần quan trọng trong chiến lược tổng thể này, tạo ra một lối đi tắt vận chuyển hàng hóa từ Châu Âu đến Trung Quốc, tránh phải đi qua vịnh Malacca ở xa hơn về phía đông. Chủ tịch Tập Cận Bình nói muốn tạo ra một mạng lưới các tuyến đường sắt, đường ống dẫn năng lượng, đường cao tốc và cửa khẩu biên giới với sắp

xếp hợp lý, vừa hướng về phía tây qua các nước thuộc Liên Xô cũ với địa hình đồi núi vừa hướng về phía Pakistan, Ấn Độ và các phần còn lại của khu vực Đông Nam Á. Mạng lưới này sẽ giúp mở rộng việc sử dụng đồng nhân dân tệ trong các giao dịch quốc tế, còn cơ sở hạ tầng mới thì có thể phá vỡ thế nút cổ chai trong kết nối Châu Á.

Trung tâm của các dự án là mạng lưới đường sắt và đường bộ do Trung Quốc xây dựng, nối liền Khu tự trị Tân Cương với cảng Gwadar trên biển Ả Rập thuộc Pakistan. Đây là các dự án đầu tiên được phê duyệt của chiến lược Con đường tơ lụa mới.

Con đường tơ lụa trên biển sẽ nối liền hệ thống cảng biển của Trung Quốc và Đông Nam Á, qua Ấn Độ Dương và có thể vươn sang tới Địa Trung Hải. Sáng kiến xây dựng Con đường tơ lụa trên biển nhằm mục đích đưa kết nối về kinh tế và hàng hải đi vào chiều sâu. Con đường tơ lụa trên biển sẽ bắt đầu ở Phúc Châu, tỉnh Phúc Kiến phía đông nam Trung Quốc và các đầu phía nam Trung Quốc với các quốc gia thuộc Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN), qua eo biển Malacca và hướng tới các quốc gia phía tây dọc theo Ấn Độ Dương trước khi gặp Con đường tơ lụa ở Venice qua Biển Đỏ và Địa Trung Hải. Theo phạm vi của Con đường tơ lụa trên biển, Trung Quốc có kế hoạch xây dựng các cơ sở hạ tầng “cứng” và “mềm” từ Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương đến Châu Phi, bao gồm vận tải, năng lượng, quản lý nước, thông tin liên lạc, cơ sở hạ tầng kinh tế và xã hội.

Trung Quốc muốn thiết lập 2 tuyến giao thương lớn. Một tuyến trên bộ trải dài từ Trung Quốc qua Trung Á để tới Châu Âu. Tuyến còn lại trên biển để nối các hải cảng ở phía đông Trung Quốc, qua Biển Đông, Ấn Độ Dương, Địa Trung Hải để đến các

trung tâm thương mại ở Châu Phi và Trung Đông. Dự án Con đường tơ lụa trên biển bắt đầu được triển khai thực hiện xây dựng hạ tầng cơ sở các hải cảng từ Biển Đông, qua Ấn Độ Dương, thông qua Biển Đỏ, kênh đào Suez, vào Địa Trung Hải để tiếp cận các hải cảng của các nước Châu Âu.

Tại Diễn đàn Kinh tế Châu Á Bắc Ngao ngày 28 tháng 3 năm 2015, Bắc Kinh cho rằng một khi đi vào hoạt động thì giá trị thương mại giữa Trung Quốc và các nước nằm trên 2 tuyến đường này có thể lên tới 2.500 tỉ USD trong vòng một thập kỷ. Dự án của Trung Quốc nhiều khả năng đem lại ảnh hưởng quan trọng cho cấu trúc kinh tế khu vực, về cả thương mại, đầu tư lẫn phát triển hạ tầng.

2. Những nhân tố thúc đẩy Trung Quốc xây dựng Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa mới

Thứ nhất, trong bối cảnh nền kinh tế Trung Quốc đang chịu nhiều tầng áp lực, nhu cầu trong nước thiếu động lực và nhu cầu quốc tế suy giảm, Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa mới giải quyết nhu cầu xuất khẩu của nền công nghiệp Trung Quốc. Con đường tơ lụa mới là một công cụ để thúc đẩy phát triển kinh tế quốc gia bằng cách đẩy mạnh xuất khẩu, tăng cường tiếp cận các nguồn tài nguyên thiên nhiên, đồng thời cung cấp hỗ trợ cho các ngành công nghiệp nội địa quan trọng.

Thứ hai, tăng cường ràng buộc lợi ích với các nước Châu Á, từ đó cạnh tranh với Mỹ, nâng tầm ảnh hưởng của mình trong khu vực.

Thứ ba, các tính toán về an ninh nội địa cũng là một động lực cho việc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải khu vực. Năm 2000, ông Hồ Cẩm Đào, người sau đó làm Tổng Bí thư Đảng Cộng sản Trung Quốc,

đã quyết định rằng Khu tự trị Duy Ngô Nhĩ ở Tân Cương - một khu vực thường xuyên rung chuyển bởi bạo lực sắc tộc và bị ảnh hưởng bởi chủ nghĩa cấp tiến tôn giáo của một bộ phận dân cư, cần phải gắn kết chặt chẽ hơn với phần còn lại của Trung Quốc. Quyết định này đã dẫn tới việc triển khai một chương trình lớn nhằm xây dựng cơ sở hạ tầng đường bộ và đường sắt kết nối các khu vực xa xôi và nghèo nàn với các khu vực năng động hơn của miền đông Trung Quốc. Trung Quốc tin tưởng chắc chắn rằng những căng thẳng chính trị và sắc tộc ở Tân Cương có thể giảm bớt nếu có sự phát triển kinh tế. Vì vậy, Trung Quốc đã và đang đầu tư ồ ạt vào nền kinh tế và cơ sở hạ tầng địa phương. Mười lăm năm sau đó, một logic tương tự hiện đang được áp dụng đối với “vùng lân bang” của Trung Quốc. Trung Quốc hiện hướng tới mục tiêu xây dựng các tuyến đường sắt, theo đó sẽ kết nối khu vực Tân Cương với các nước láng giềng Kazakhstan và Kyrgyzstan, và tiếp đó là hướng về phía tây đến Trung Đông và Châu Âu với hy vọng rằng phát triển kinh tế do xây dựng cơ sở hạ tầng mang lại sẽ tăng cường ổn định chính trị tại các khu vực này.

Thứ tư, Trung Quốc thực hiện chính sách ngoại giao cơ sở hạ tầng nhằm tăng cường các mối quan hệ dọc theo vùng ngoại vi đất liền của nước này ở vào thời điểm mà các tranh chấp lãnh thổ đã gây căng thẳng quan hệ với các nước láng giềng có biển. Phát triển mối quan hệ tốt với các nước láng giềng một lần nữa lại được đặt vào vị trí trung tâm trong chính sách ngoại giao của Trung Quốc kể từ khi Chủ tịch Tập Cận Bình xác định nó là một ưu tiên vào tháng 10/2013. Trong bối cảnh các mối quan hệ bên sườn hàng hải phía đông của mình xấu đi, Trung Quốc hiện muốn xây dựng các

quan hệ hợp tác và ổn định bên sườn đất liền phía tây. Đây là khu vực mà sự hiện diện của Mỹ không được mạnh mẽ như ở vùng biển Đông Á, nơi Mỹ đang theo đuổi chính sách “tái cân bằng”, theo đó chủ yếu dựa vào các đồng minh truyền thống của mình (phần lớn là các cường quốc biển như Nhật Bản, Hàn Quốc, Philippines, Thái Lan và Australia), đồng thời tìm cách phát triển các mối quan hệ đối tác mới với các nước Đông Nam Á như Việt Nam và Myanmar. Khi Mỹ giảm sự hiện diện của mình ở Afghanistan, Trung Quốc đang cân nhắc can dự kinh tế, tương tự như điều mà nước này đã làm ở Trung Á trong hơn một thập kỷ, trong đó có xây dựng và nâng cấp cơ sở hạ tầng về đường ống, khai thác khoáng sản, giao thông và thông tin liên lạc. Trung Quốc hy vọng sẽ giữ sân sau của mình ổn định nhất có thể và tiếp tục dựa vào sự ổn định của các chế độ chuyên quyền thế tục ở Trung Á, nguồn dầu mỏ và khí đốt phong phú, để bảo đảm một phần cho nguồn cung năng lượng của Trung Quốc và ngăn chặn chủ nghĩa cấp tiến trong bộ phận dân cư Hồi giáo của mình.

Rõ ràng, khi Trung Quốc tập trung hơn vào Trung Á, nước này sẽ phải đối mặt với sự hiện diện và ảnh hưởng của Nga. Tuy nhiên, thay vì cọ xát, Con đường tơ lụa mới được đề xuất có mục đích nhằm tạo ra sự hợp tác lớn hơn giữa Trung Quốc và Nga, thậm chí lớn hơn nữa khi mối quan hệ giữa Nga và Châu Âu ngày càng trở nên căng thẳng, đẩy Tổng thống Vladimir Putin không có nhiều lựa chọn về sự hậu thuẫn và các đối tác. Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa được đề xuất có mục đích hội nhập các nước láng giềng của Trung Quốc vào gần hơn nền kinh tế của nước này, nắm giữ chúng trong một mạng lưới các quan hệ

thương mại, liên kết giao thông cũng như các thể chế khu vực đa phương, theo đó sẽ đặt Trung Quốc ở vị trí trung tâm, gia tăng ảnh hưởng của Trung Quốc đối với các nước yếu và nghèo hơn xung quanh. Ngân hàng đầu tư cơ sở hạ tầng Châu Á (AIIB) được thành lập tháng 10 năm 2014 ở Bắc Kinh là một thể chế như vậy. AIIB sẽ trợ giúp một số dự án là một phần của Con đường tơ lụa mới.

Chính sách ngoại giao cơ sở hạ tầng được Trung Quốc khởi xướng còn có một động cơ chiến lược quan trọng. Trong hơn một thập kỷ, các nhà chức trách Trung Quốc đã cố tìm cách phá vỡ thế “tiền thoái lưỡng nan Malacca” bằng việc tìm kiếm các cách thức nhằm giảm bớt sự phụ thuộc vào eo biển Đông Nam Á này, nơi hiện có 80% nguồn cung năng lượng của Trung Quốc từ Trung Đông và Tây Phi được vận chuyển qua Malacca. Cơ sở hạ tầng theo kế hoạch, trong đó có hệ thống đường ống, đường bộ và đường sắt, sẽ cải thiện năng lực của Trung Quốc trong việc vận chuyển các nguồn năng lượng tối cần thiết từ các nhà cung cấp ở Trung Á và Trung Đông. Nỗi lo sợ về một sự phong tỏa hàng hải do Mỹ tiến hành khi xảy ra một cuộc xung đột ở Đông Á, đã làm các nhà chiến lược của Trung Quốc tìm kiếm các con đường nhằm tránh các tuyến đường biển do hải quân Mỹ thống trị.

Thứ năm, Con đường tơ lụa mới được Trung Quốc chủ trương thực hiện không chỉ là một mạng lưới đường sắt mở rộng trên khắp lục địa Á - Âu mà còn mở ra một loạt các cơ hội kinh tế và chiến lược mới. Chính phủ Trung Quốc hy vọng cuối cùng nó sẽ dẫn tới một tình huống mà Châu Âu trở thành một bán đảo thuần túy tại điểm kết thúc của Châu Á, lục địa đã hội nhập kinh

tế và phụ thuộc vào đầu máy kinh tế Trung Quốc, trong khi Mỹ tụt xuống vị trí là một hòn đảo xa xôi, trôi nổi giữa Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Sự ra đời của một hành lang kinh tế xuyên lục địa theo tầm nhìn của Chính phủ Trung Quốc, có thể thay đổi bối cảnh toàn cầu, chuyển dịch trọng tâm của chiến lược và thương mại tới vùng đất liền rộng lớn Á - Âu từ các vùng biển bao quanh Trung Quốc, đồng thời giảm tầm quan trọng của ưu thế vượt trội về hải quân của Mỹ. Hành lang này có thể tăng cường hơn nữa sự phân tán trong nội bộ Châu Âu về chính sách Châu Á, gây ra sự khác biệt sâu sắc giữa Mỹ và các đồng minh Châu Âu của mình, đồng thời làm nổi bật sự cạnh tranh về thương mại. Nếu Châu Âu ngày càng quay về Châu Á thay vì nhìn qua Đại Tây Dương, và nếu Trung Quốc thành công trong việc kết nối nước này gần hơn với Nga, Trung Á, Đông Âu và Trung Đông, thì khi đó các nhà hoạch định chính sách của Mỹ có thể buộc phải thay đổi hoàn toàn cách tiếp cận truyền thống của họ đối với các khu vực này và thực sự là đối với cả thế giới.

“Giấc mộng Trung Hoa” về “sự phục hưng vĩ đại của dân tộc Trung Hoa” đã trở thành điểm nổi bật trong nhiệm kỳ Chủ tịch Tập Cận Bình kể từ khi ông trở thành Tổng Bí thư Đảng Cộng sản Trung Quốc vào cuối năm 2012. Ý tưởng chính của Chủ tịch Tập Cận Bình là khôi phục sự vĩ đại và ảnh hưởng của Trung Quốc trước thế kỷ XIX nhằm biến nước này trở thành một “quốc gia thịnh vượng, hùng mạnh, văn hóa tiên tiến và hài hòa”. Đề xuất làm hồi sinh một tuyến đường thương mại vĩ đại mà hai nghìn năm trước đây là cầu nối các nền văn hóa Đông - Tây trên khắp lục địa Á - Âu có thể giúp thực hiện mục tiêu này.

Đối với các công dân toàn cầu của thế kỷ XXI, việc xây dựng đường sắt xuyên lục địa có vẻ đã lỗi thời, cách xa kỷ nguyên mạng hiện nay, và thay vào đó làm người ta gợi nhớ về các dự án đường sắt xuyên Siberia hay xuyên Mỹ vào giữa thế kỷ XIX. Tuy nhiên, việc phát triển nhanh các tuyến đường sắt vẫn là một động lực quan trọng cho sự thay đổi. Các tuyến đường sắt được xây dựng trên lãnh thổ Mỹ trong thời kỳ vàng son đã biến một quốc gia nông thôn trở thành một đất nước công nghiệp hùng cường. Xe lửa và đường sắt đã chuyển đổi các vùng lãnh thổ hoang vu, chấp vã thành một quốc gia thống nhất. Khi chi phí vận chuyển giảm, các sản phẩm chế tạo mới tràn về vùng sâu vùng xa, cơ hội khai thác các nguồn tài nguyên thiên nhiên được tạo ra, nhiều cải tiến kỹ thuật được thực hiện, đồng thời các phương pháp quản lý hiện đại phát triển. Một mô hình phát triển tương tự có thể sẽ diễn ra ở sân sau của Trung Quốc khi Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa mới được hoàn thành. Như sự thật 150 năm về trước, sự kết nối xuyên lục địa lớn hơn qua hệ thống đường sắt đã có thể thúc đẩy thương mại, kích thích phát triển công nghệ và làm thay đổi bối cảnh chiến lược.

Các động thái tích cực của Chính phủ Trung Quốc trong việc thúc đẩy chiến lược Con đường tơ lụa cho thấy sức ảnh hưởng ngày càng tăng của Trung Quốc trong khu vực Châu Á, đồng thời phản ánh xu hướng dịch chuyển quyền lực giữa nước này và Mỹ.

3. Đầu tư xây dựng Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa

Để thích ứng với mở rộng giao thương hàng hải, Trung Quốc sẽ đầu tư phát triển cảng ở khắp Ấn Độ Dương, Bangladesh, Sri Lanka, Maldives và Pakistan.

Năm 2014, Chủ tịch Tập Cận Bình ký kết các thỏa thuận của Trung Quốc với Kazakhstan trị giá 30 tỷ USD, với Uzbekistan là 15 tỷ USD, và 3 tỷ USD với Kyrgyzstan. Trung Quốc cũng chi 1,4 tỷ USD giúp cải tạo cảng Colombo, Sri Lanka. Tháng 11/2014, Trung Quốc tuyên bố thành lập Quỹ Con đường tơ lụa trị giá 40 tỷ USD. Trong chuyến công du Pakistan, Chủ tịch Trung Quốc đồng ý đầu tư 46 tỷ USD vào các dự án năng lượng và cơ sở hạ tầng tại quốc gia Nam Á này.

Chính phủ Trung Quốc đã cam kết cung cấp tới 1.000 tỷ USD cho các khoản đầu tư cơ sở hạ tầng, trong đó một phần được thực hiện tại các tỉnh miền trung và miền tây, nơi sẽ trở thành cửa ngõ dẫn vào Con đường tơ lụa. Ngoài ra, Thủ tướng Lý Khắc Cường đã thực hiện một “chuyến công du ngoại giao đường sắt” quốc tế trong năm 2014. Ông đã tuyên bố thành lập một quỹ đầu tư 3 tỷ USD cho các nước Trung Âu và Đông Âu nhằm đẩy mạnh hơn nữa hợp tác, trong đó có các kế hoạch xây dựng “một hành lang kết nối mới”. Các hợp đồng và trợ cấp cho nhà sản xuất ô tô ray quốc gia của Trung Quốc sẽ gia tăng vị thế của hãng trong mối quan hệ với đối thủ cạnh tranh nước ngoài, đồng thời giúp nó có được lợi thế trên thị trường quốc tế. Trung Quốc sẽ cung cấp hỗ trợ tài chính cho các nước có tuyến đường sắt này đi qua và phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, thông tin liên lạc cho họ, mà trong nhiều trường hợp việc trả nợ được thực hiện theo hình thức qua các nguồn tài nguyên của địa phương

Năm 2015, Trung Quốc đã thành lập Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng Châu Á (AIIB), với 57 nước thành viên sáng lập. Trong số các nước tham gia có 4 nước thường trực Hội đồng Bảo an Liên Hợp

Quốc và 13 nước trong nhóm G20, với mục tiêu 100 tỷ USD vốn ban đầu bất chấp sự phản đối từ phía Mỹ.

4. Thách thức của Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa

Hiện nay, giới học giả và hoạch định chính sách Trung Quốc đã nhận thấy nhiệm vụ nặng nề trong việc lên kế hoạch và thực thi các chính sách của Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa. Những cuộc tranh luận nội bộ ở Trung Quốc về Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa cũng cho thấy Trung Quốc đang phải đối mặt với 8 thách thức sau đây trong việc hình thành và thực thi những chính sách hiệu quả cho đại dự án này.

Thứ nhất, sẽ mất ít nhất một thập kỷ để các nước trong khu vực tham gia và đàm phán về các điều khoản hợp tác liên quan đến Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa. Thậm chí sẽ còn mất nhiều thời gian hơn nữa để chính sách thực sự được triển khai. Trong khi đó, Trung Quốc hoạch định và thực hiện chiến lược theo các Kế hoạch 5 năm. Đây là vấn đề khó cho Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa sẽ được thực thi trong Kế hoạch 5 năm tới.

Thứ hai, một số học giả Trung Quốc đang cảnh báo Trung Quốc không nên quá kỳ vọng hay hạ thấp tác động chiến lược của đường lối ngoại giao Con đường tơ lụa, đặc biệt là của Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa ở Đông Nam Á. Họ cho rằng Trung Quốc đang quá tự tin về con bài kinh tế của mình và các nước trong khu vực đang thận trọng trong việc làm sâu sắc hơn quan hệ kinh tế với Trung Quốc do những quan ngại về lợi ích chiến lược của mình khi Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa sẽ đi qua khu vực Biển Đông tranh chấp. Thay vì tạo thuận lợi cho Trung Quốc, Con đường tơ lụa trên biển có thể đẩy các nước trong khu vực đến

bờ vực chống đối Trung Quốc hơn nữa cùng với Mỹ và các cường quốc khác.

Thứ ba, nhiều học giả Trung Quốc khác cho rằng, việc Trung Quốc tiếp tục duy trì chính sách ngoại giao không can thiệp lâu nay với Con đường tơ lụa trên biển trong bối cảnh sự can dự thương mại sâu sắc hơn sẽ khiến Trung Quốc phải đối mặt với nhiều nguy cơ hơn. Họ hối thúc Trung Quốc tiến hành các nghiên cứu chiều sâu về nhu cầu phát triển hạ tầng khu vực và việc phân tích rủi ro chính trị và kinh tế toàn diện cần phải thực hiện trước khi tiến hành các dự án quy mô lớn ở nước ngoài. Họ tranh luận rằng một tỷ lệ tương đối lớn của đầu tư cơ sở hạ tầng ngoài nước của Trung Quốc đang bị thiệt hại do thiếu dự trù kỹ lưỡng từ trước. Điều này không chỉ khiến các nguồn lực của Trung Quốc bị lãng phí mà nó còn tạo ra rủi ro đối với tính mạng công dân Trung Quốc làm việc ở các nước sở tại.

Thứ tư, theo truyền thông Trung Quốc, ít nhất 20 tỉnh đã đưa ra đề xuất cho Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa. Tuy nhiên, giới học giả Trung Quốc đã chỉ ra rằng những tỉnh đó đều không được trang bị đủ để trở thành những điểm xuất phát hiệu quả cho Con đường tơ lụa trên biển. Họ có những nhu cầu phát triển khác nhau mà có thể ngôn một lượng vốn lớn từ cả AIIB và Quỹ Con đường tơ lụa. Điều này đặt ra những câu hỏi mới liên quan đến vấn đề phân bổ nguồn lực và hệ quả kèm theo là sự cạnh tranh trong và ngoài nước đối với nguồn lực hạn chế này. Chỉ riêng Con đường tơ lụa trên biển, các tỉnh như Vân Nam, Quảng Tây, Hải Nam, Quảng Đông, Phúc Kiến, Chiết Giang và Giang Tô đang cạnh tranh với nhau để giành phần chia trong miếng bánh kinh tế ASEAN. Quá trình công nghiệp hóa và sự can dự vào mạng lưới sản

xuất khu vực của tỉnh Quảng Đông hiện thành công hơn so với các tỉnh Quảng Tây và Vân Nam. Tuy nhiên, Quảng Tây lại có nhiều kinh nghiệm hơn vì sự hiểu biết và có quan hệ với ASEAN khi là tỉnh đăng cai chính thức Hội chợ Trung Quốc - ASEAN thường niên kể từ năm 2004 đến nay. Trong khi đó, tỉnh Vân Nam là một phần trong kế hoạch phát triển tiểu vùng sông Mê Kông vốn nằm trong Kế hoạch tổng thể về kết nối của ASEAN.

Tuy nhiên, trong khi Trung Quốc có thể làm rõ động cơ hồi sinh các tuyến đường tơ lụa cổ xưa, vẫn còn đó nhiều câu hỏi về khả năng thực hiện đang chờ được giải đáp. Câu hỏi bức thiết nhất và cũng là cơ bản nhất là liệu tham vọng của Trung Quốc nhằm giành lại sự thống trị toàn cầu có vượt quá khả năng của chính họ trong việc hiện thực hóa các ý tưởng lớn đó hay không.

Ban đầu, giới phân tích Trung Quốc tính đến sự bền vững của đường lối ngoại giao Con đường tơ lụa của Trung Quốc. Mặc dù sự hồi sinh Con đường tơ lụa là đứa con tinh thần của Chủ tịch Tập Cận Bình, song ông rất khó có thể đạt được thành tựu to lớn trong những năm tại vị còn lại. Giới hoạch định chính sách Trung Quốc thừa nhận Con đường tơ lụa không thể được xây chỉ trong một sớm một chiều.

Thứ năm, tham vọng của Trung Quốc đã vấp phải sự chống đối của nhiều nước. Tại Myanmar, áp lực hiện nay là việc đình trệ trong xây dựng tuyến đường sắt dự kiến khoảng 20 tỷ USD nối thành phố Kyaukpyu, Myanmar và Côn Minh, Trung Quốc. Chính phủ mới được bầu ở Sri Lanka đang lệ thuộc vào những giao dịch đầu tư của chính quyền trước đây với Trung Quốc.

Các dự án cơ sở hạ tầng Trung Á do Mỹ và Trung Quốc thực hiện cũng đối mặt với

những khó khăn do địa hình đồi núi khắc nghiệt, và các mối đe dọa từ những chiến binh có vũ trang.

Các cuộc tấn công ly khai ở tỉnh Balochistan, Pakistan và Tân Cương, Trung Quốc cũng như một nhóm Taliban đang trở dậy ở Afghanistan là những lo lắng thường trực. Đặc biệt, Afghanistan đã trải qua nhiều thập kỷ nội chiến và sự can thiệp của nước ngoài. Khả năng của nước này chuyển đổi từ một nền tảng chiến tranh sang nắm lấy các dự án thương mại đầy tham vọng được cho là trung tâm của sự thành công hay thất bại trong chiến lược của Mỹ đối với Con đường tơ lụa mới ở Trung Á.

Thứ sáu, ngoài ra còn có những thử thách từ các quy tắc pháp luật trong thực hiện đầu tư. Các đường ống TAPI thì do Turkmenistan nắm giữ, lưới điện năng lượng CASA-1000 đã làm Tổng thống Uzbekistan tức giận vì lo ngại nó sẽ làm gián đoạn nguồn cấp nước của đất nước và phải đối mặt với một tương lai không chắc chắn.

Thứ bảy, người ta chưa hình dung được tham vọng của Nga tại khu vực Trung Á sẽ “giao cắt” với nỗ lực của Mỹ và Trung Quốc như thế nào. Với tình hình quan hệ Mỹ - Nga đang xấu nhất kể từ khi kết thúc Chiến tranh Lạnh, Nga đã theo đuổi nỗ lực hội nhập khu vực riêng của mình thông qua Liên minh kinh tế Á - Âu, trong đó hợp nhất các nền kinh tế của Nga, Kazakhstan, Belarus và Armenia. Trung Quốc cũng đang cạnh tranh với Nga bằng kế hoạch thay thế quan hệ đầu tư và năng lượng của Nga tại Turkmenistan, Uzbekistan, Kazakhstan. Điều này có thể làm dấy lên những căng thẳng giữa Trung Quốc và Nga trong những năm tới.

Thứ tám, tính chất của trật tự thế giới hiện nay quyết định phản ứng của các nước với chiến lược Con đường tơ lụa của Trung Quốc.

Theo đó, các nước nắm quyền chủ đạo như Mỹ và Nhật Bản sẽ phản đối, các nước đang phát triển có nhu cầu vốn lớn sẽ ủng hộ, còn các lực lượng trung gian khác giữ thái độ thận trọng hoặc là chịu sức ép từ Mỹ.

Đây cũng là lý do chiến lược Con đường tơ lụa được coi là nhằm đối trọng với chiến lược Tái cân bằng Châu Á - Thái Bình Dương của Mỹ. Vì vậy, Mỹ nỗ lực thuyết phục các nước đồng minh không tham gia AIIB, bởi lo ngại ngân hàng này, cùng với “một vành đai và một con đường” sẽ thách thức địa vị chủ đạo của Washington trong trật tự kinh tế thế giới.

Tài liệu tham khảo

1. Bảo tàng Quảng Đông (2010), *Tuyển tập ảnh hiện vật từ con đường tơ lụa trên biển*, Nxb Quảng Đông.
2. (2012), *Nghiên cứu lý luận về các cảng khởi phát của Con đường tơ lụa trên biển tại Hợp Phố - Bắc Hải - Trung Quốc*, Nxb Khoa học, Bắc Kinh.
3. Bộ Giáo dục và đào tạo (2014), *Tổ chức lãnh thổ công nghiệp Việt Nam*, Nxb Giáo dục.
4. Vũ Linh (2003), “Con đường tơ lụa trên biển và vị trí của Việt Nam”, *Tạp chí Xưa và Nay*, số 131, tr.19 - 20.
5. Từ điển Bách Khoa toàn thư mở tại trang http://vi.wikipedia.org/wiki/con_đường_tơ_lụa.
6. <http://vnexpress.net/tin-tuc/the-gioi/phan-tich/toan-tinh-cua-trung-quoc-tren-con-duong-to-lua-moi-3199388.html>.
7. <http://www.nbr.org/research/activity.aspx?id=531>, China's New Silk Road, Nadège Rolland, February 12, 2015.
8. <http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/03/CO15053>, Irene Chan (2013), China's Maritime Silk Road: Emerging Domestic Debates, S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University in Singapore.

