

TÁC ĐỘNG CỦA SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG” ĐỐI VỚI KHÔNG GIAN AN NINH VÀ PHÁT TRIỂN CỦA VIỆT NAM

Nhận bài:
05 – 03 – 2019

Chấp nhận đăng:
20 – 06 – 2019

<http://jshe.ued.udn.vn/>

Trần Văn Hùng

Tóm tắt: Sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc là một chiến lược lớn nhằm mở rộng không gian an ninh và phát triển (AN&PT), giúp nước này đạt được mục tiêu trở thành siêu cường thế giới. Do đó, sáng kiến này có những tác động to lớn đến không gian AN&PT của Việt Nam. Bài viết này phân tích, đánh giá những tác động tiêu cực của sáng kiến “Vành đai và Con đường” đối với không gian AN&PT của Việt Nam, từ đó rút ra một số kiến nghị chính sách cơ bản nhằm đảm bảo lợi ích quốc gia.

Từ khóa: sáng kiến “Vành đai và Con đường”; Trung Quốc; Việt Nam; không gian AN&PT; tác động; kiến nghị chính sách.

1. Giới thiệu

Để mở rộng không gian an ninh và phát triển (AN&PT), các quốc gia đã đưa ra các chiến lược, chính sách, sáng kiến khác nhau như chiến lược “Ấn Độ - Thái Bình Dương” của Mỹ, chính sách “Hành động phía Đông” của Ấn Độ, sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc,... Những chiến lược, chính sách, sáng kiến của các quốc gia, đặc biệt là của các cường quốc có nhiều tác động lớn đối với Không gian AN&PT của các quốc gia khác. Sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc được xem là một chiến lược lớn nhằm thực hiện tầm nhìn, mục tiêu quốc gia Trung Quốc dưới thời kì lãnh đạo của Chủ tịch Tập Cận Bình có những tác động tiêu cực đến không gian AN&PT của Việt Nam.

2. Nội dung

2.1. Khái niệm Không gian An ninh và Phát triển

An ninh và phát triển là hai vấn đề đã được các tổ chức, nhà nghiên cứu ở trong và ngoài nước tập trung nghiên cứu kể từ khi kết thúc Chiến tranh lạnh. Đến nay, có nhiều định nghĩa và cách hiểu khác nhau về AN&PT, tùy thuộc vào phạm vi và nội dung vấn

đề hay lĩnh vực nghiên cứu. Ở góc độ quốc gia và toàn cầu, phát triển được hiểu một cách chung nhất là tăng trưởng kinh tế và hạnh phúc, và gần đây được mở rộng bao gồm các khả năng, cơ hội và sự lựa chọn; trong khi đó, an ninh đã được diễn giải không chỉ là an ninh quốc gia và những đe dọa quân sự bên ngoài đối với quốc gia mà còn là an ninh con người, an ninh cá nhân,...

Nhiều công trình nghiên cứu, cá nhân nổi tiếng trên thế giới đã kết luận rằng an ninh và phát triển có mối quan hệ chặt chẽ với nhau và đi kèm chung giữa an ninh và phát triển ngày càng lớn, thậm chí khó có thể phân định rõ ràng giữa an ninh và phát triển trong nhiều vấn đề liên quan đến quốc gia hay toàn cầu: an ninh và phát triển có mối quan hệ chặt chẽ với nhau và trở thành đi kèm chung trong hoạch định chính sách quốc gia hay toàn cầu [7], [23], [25], [26]; Tuyên bố Thiên niên kỉ năm 2000 của Liên hợp quốc nhấn mạnh hòa bình và an ninh có được thông qua 8 mục tiêu phát triển [28]; Nguyên Tổng Thư kí Liên hợp quốc Kofi Annan khẳng định rằng nhân loại sẽ không được hưởng sự phát triển nếu không có an ninh và sẽ không được hưởng an ninh nếu không có sự phát triển [29]; còn theo Hội đồng Châu Âu thì không thể có sự phát triển bền vững nếu không có hòa bình và an ninh, và không có sự phát triển và xóa đói giảm nghèo sẽ không có hòa bình bền vững [9].

Mặt khác, quá trình toàn cầu hóa đã làm cho các quốc gia ngày càng phụ thuộc lẫn nhau, hay nói cách

* Tác giả liên hệ

Trần Văn Hùng
Trường Đại học Duy Tân
Email: tranhung2050@gmail.com

khác AN&PT của bất kì quốc gia nào cũng phụ thuộc vào các quốc gia khác, nhất là các quốc gia láng giềng và cường quốc. Chính vì thế, để nâng cao vị thế cạnh tranh, nhiều quốc gia đã đề ra các chiến lược, chính sách, sáng kiến mở rộng không gian AN&PT, nhất là các nước lớn trong cuộc đua bá chủ khu vực và thế giới.

Từ đó, thuật ngữ Không gian AN&PT đã được đề xuất trong một số công trình nghiên cứu hay được nêu ra trong một số phát biểu của các nhà lãnh đạo quốc gia và tổ chức quốc tế trên thế giới. Tuy nhiên, đến nay chưa có một khái niệm nào chung nhất, được sử dụng rộng rãi về không gian AN&PT. Trong phạm vi nghiên cứu này, chúng tôi đề xuất khái niệm như sau để làm cơ sở lí luận:

Không gian AN&PT quốc gia là không gian thuộc phạm vi chủ quyền của quốc gia và không gian bên ngoài quốc gia trong đó diễn ra các hoạt động kinh tế, chính trị, quân sự, văn hóa, giáo dục,...

2.2. Sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc

2.2.1. Quá trình hình thành

Ngày 07/9/2013, trong bài phát biểu tại Đại học Nazarbayev, Kazakhstan, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đã đưa ra ý tưởng “Một vành đai” (One Belt: OB) và trong bài phát biểu tại Quốc hội Indonesia vào ngày 03/10/2013 đã đưa ra ý tưởng “Một con đường” (One Road: OR). Từ đó, ý tưởng “Một vành đai, Một con đường” (OBOR) được đưa vào các nghị quyết, chương trình nghị sự của Đảng Cộng sản Trung Quốc, được các nhà lãnh đạo Trung Quốc phát biểu nhiều lần tại các diễn đàn quốc tế và khu vực [6].

Cuối năm 2016, Cơ quan Dịch thuật và Biên soạn Trung ương Trung Quốc phối hợp với Viện Khoa học xã hội Trung Quốc đề nghị thay đổi OBOR thành BRI (Belt and Road Initiative: Sáng kiến Vành đai và Con đường) để làm rõ hơn nội hàm của sáng kiến, tránh gây hiểu nhầm rằng sáng kiến này chỉ có một vành đai và một con đường [19]. Năm 2017, BRI chính thức được thông qua và được đưa vào Điều lệ Đảng cộng sản Trung Quốc tại Đại hội lần thứ 19 vào tháng 10/2017 [20].

2.2.2. Mục tiêu, cấu trúc và nội dung của BRI

a. Mục tiêu của BRI

Mục tiêu chung của BRI được Trung Quốc gần đây tiếp tục khẳng định là tái lập lại Con đường tơ lụa (CĐTL) cổ đại nhằm tăng cường kết nối và mở rộng

nền kinh tế thế giới trên tinh thần thúc đẩy hòa bình và hợp tác, cởi mở, gắn kết, bình đẳng, học hỏi lẫn nhau và cùng có lợi [4]. Các mục tiêu cụ thể của BRI được điều chỉnh, bổ sung một cách linh hoạt cho phù hợp với các chiến lược, chính sách lớn của Trung Quốc như “Made in China 2025” (khởi xướng vào năm 2015) hay “Kế hoạch 5 năm lần thứ 13” (2016-2020),...

Tuy nhiên, các tổ chức và các chuyên gia nghiên cứu quốc tế có uy tín cho rằng BRI là một Chiến lược lớn (Grand Strategy) hay Chính sách hướng Tây (Go West Policy) nhằm thực hiện Giác mộng Trung Hoa đưa Trung Quốc trở thành cường quốc đứng đầu thế giới vì BRI giúp mở rộng ảnh hưởng chính trị, kinh tế, văn hóa, quân sự và tạo ra môi trường chiến lược có lợi cho Trung Quốc [1], [5], [6], [11], [14], [24], [27]. Cụ thể hơn, BRI giúp Trung Quốc: quốc tế hóa đồng nhân dân tộc; sử dụng có hiệu quả dự trữ ngoại hối; nâng cấp nền công nghiệp và mở rộng thị trường cho các doanh nghiệp Trung Quốc; giải phóng những nguyên liệu dư thừa và công nghệ lạc hậu ra ngoài lãnh thổ Trung Quốc; phát triển các khu vực biên giới, vùng phía Tây còn nghèo của Trung Quốc; nâng cao vai trò chính trị và uy thế quốc tế như một cường quốc; chiếm lĩnh các vị trí chiến lược trên thế giới; tăng cường sự hiện diện quân sự ở khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương; kiểm soát các vùng có nguồn năng lượng, tài nguyên dồi dào; phá vỡ sự bao vây của Mỹ ở Châu Á - Thái Bình Dương; ngăn chặn sự nổi lên của Ấn Độ;...

Như vậy, BRI sẽ giúp Trung Quốc mở rộng Không gian AN&PT ra toàn cầu trong đó Không gian AN&PT nội địa Trung Quốc đóng vai trò trung tâm.

b. Cấu trúc và nội dung của BRI

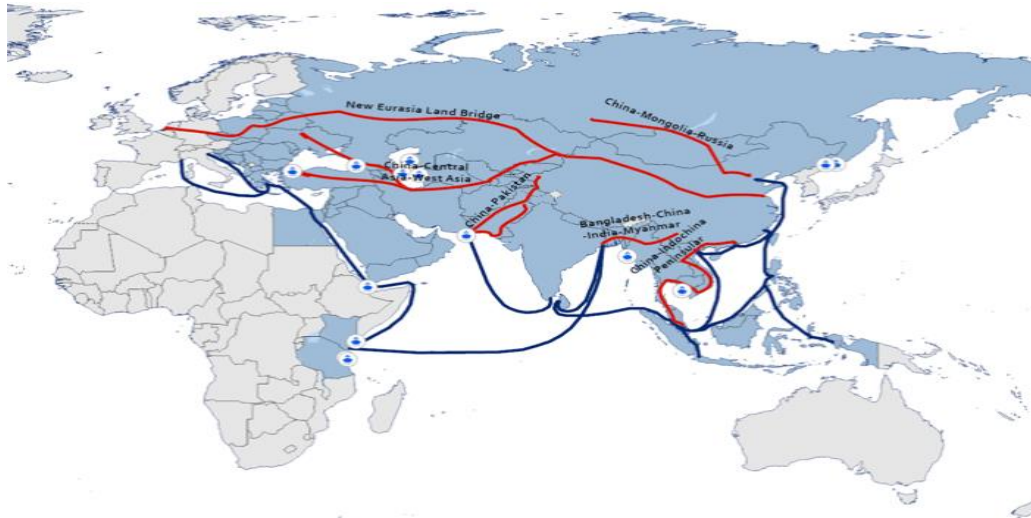
BRI có 2 nhánh chính [32]:

- “**Vành đai**” là gọi tắt của “**Vành đai kinh tế con đường tơ lụa**” (Silk Road Economic Belt), được cấu thành bởi sáu hành lang kinh tế gồm: Hành lang kinh tế Trung Quốc qua Trung Á tới Châu Âu; Hành lang kinh tế Trung Quốc - Mông Cổ - Nga; Hành lang kinh tế Trung Quốc - Trung Á - Tây Á; Hành lang kinh tế Trung Quốc - Bán đảo Đông Dương; Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan; Hành lang kinh tế Trung Quốc - Myanmar - Băng La Đét - Ấn Độ;...

- “**Con đường**” là gọi tắt của “**Con đường tơ lụa trên biển mới**” (New Maritime Silk Road) là tuyến đường biển kết nối Trung Quốc với các nước Đông

Nam Á, Nam Á, Ấn Độ Dương, Vùng Vịnh, Đông và Bắc Phi, qua Địa Trung Hải đến Châu Âu.

Bên cạnh đó, BRI còn có một số hành lang ngắn như từ Trung Quốc qua Biển Đông đến Nam Thái Bình Dương, Nam Ấn Độ - Pakistan,... (Hình 1).



Hình 1. Vành đai và Con đường

(Nguồn: <https://voxeu.org/article/how-belt-and-road-initiative-could-reduce-trade-costs>)

BRI được xem là sáng kiến lớn vì nó kết nối 65 quốc gia Châu Á, Châu Âu và Châu Phi với khoảng 62% dân số, 35% thương mại, 30% GDP và 75% nguồn năng lượng toàn cầu; tổng số vốn đầu tư cho các dự án thuộc BRI ước tính gần 900 tỉ USD [15], [24], [31].

Các khu vực thuộc BRI được kết nối với nhau thông qua mạng lưới cơ sở hạ tầng cứng (đường sắt, đường cao tốc, cảng biển, điện lưới, các khu hợp tác kinh tế và thương mại, các công viên công nghiệp,...), cơ sở hạ tầng mềm (chính sách, thương mại, tài chính tiền tệ, pháp lí), và trao đổi văn hóa, giao lưu nhân dân.

Cơ sở hạ tầng cứng là nền tảng của BRI [4]. Theo đó, hàng loạt các dự án hợp tác khác nhau về xây dựng hạ tầng (hệ thống cung cấp nước, nhà ở, công xưởng, kho bãi, quy hoạch đô thị,...), về giao thông (đường sắt, đường cao tốc, đường không, đường ống dẫn dầu, mạng lưới truyền tải điện và các loại hình giao thông khác), về năng lượng (thăm dò và khai thác dầu, khí, uranium, than đá, tài nguyên rừng, điện...), về hệ thống mạng lưới vô tuyến điện tử [6], [10], [13], [24].

Như vậy, BRI là một sáng kiến chiến lược bao gồm nhiều hành lang trên đất liền và trên biển kết nối Trung Quốc với Đông Nam Á, Nam Thái Bình Dương, Nam

Á, Tây Á, Ấn Độ Dương, Châu Phi và Châu Âu, với nhiều lĩnh vực hợp tác khác nhau.

c. Kết quả triển khai BRI

BRI đã được các nhà lãnh đạo các cấp, các học giả, nhà nghiên cứu, các phương tiện truyền thông của Trung Quốc không ngừng tuyên truyền, được lãnh đạo Trung Quốc chỉ đạo triển khai một cách mạnh mẽ. Tháng 3/2015, Trung Quốc ban hành “Tầm nhìn và hành động thúc đẩy cùng xây dựng Vành đai kinh tế con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỉ 21”; đến nay, hầu hết các tỉnh, thành của Trung Quốc đã xây dựng kế hoạch thực hiện BRI. Vào tháng 5/2017, Trung Quốc tổ chức Diễn đàn cấp cao “Vành đai, Con đường” (BRF) lần thứ nhất với sự tham dự của đại diện 100 nước trong đó có 28 nhà lãnh đạo nhà nước/chính phủ; và vào tháng 4/2019, BRF lần thứ hai được tổ chức có sự tham dự của đại diện 190 nước trong đó có 36 nhà lãnh đạo nhà nước/chính phủ. Về mặt tài chính, Trung Quốc đã thành lập các tổ chức chuyên biệt của BRI như thành lập Quỹ CDTL (SRF) với số vốn ban đầu là 40 tỉ USD, Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng Châu Á (AIIB) với số vốn pháp lí 100 tỉ USD và Ngân hàng phát triển mới (NDB) với số vốn ban đầu là 50 tỉ USD vào năm 2014 [6], [24], [27]. Ngoài ra, để đáp ứng yêu cầu đầu

tur lớn trong BRI, Trung Quốc đã huy động các ngân hàng thương mại Trung Quốc tham gia, hợp tác với Ngân hàng thế giới, Quỹ tiền tệ thế giới (IMF),...

Sau gần 6 năm triển khai BRI, Trung Quốc đã đạt được một số kết quả nổi bật như sau:

Về số lượng quốc gia và tổ chức quốc tế đã kí các thỏa thuận hợp tác BRI với Trung Quốc: 126 quốc gia và 29 tổ chức quốc tế [30].

Về cơ sở hạ tầng cứng và mềm: tổng kim ngạch thương mại giữa Trung Quốc và các nước tham gia BRI đã vượt 6.000 tỉ USD, với hơn 90 tỉ USD đã được Trung Quốc đầu tư vào các nước; 82 khu hợp tác kinh tế và thương mại chung giữa Trung Quốc và các nước đã được xây dựng đã giúp các nước thu về hơn 2 tỉ USD tiền thuế và tạo ra khoảng 300.000 việc làm; một số dự án lớn đã được triển khai như Tuyến đường sắt Trung Quốc - Châu Âu đã mang lại nhiều hiệu quả tích cực, kết nối Trung Quốc với 49 thành phố ở 15 quốc gia Châu Âu; Kazakhstan đã mở được lối vào Thái Bình Dương thông qua cảng Lianyungang ở Trung Quốc; cảng Piraeus ở Hy Lạp đã trở thành một trong những cảng container phát triển nhanh nhất thế giới; đã mở rộng loại hình đầu tư trong BRI như CĐTL Kỹ thuật số (Digital Silk Road), CĐTL trên Băng (Ice Silk Road) giữa Trung Quốc và Phần Lan;... [16].

Về kết nối văn hóa: Trung Quốc đã thành lập 37 trung tâm văn hóa, tổ chức hơn 2000 sự kiện văn hóa ở các nước tham gia BRI [16].

Tuy nhiên, Trung Quốc đã và đang đối mặt với những khó khăn, thách thức và thất bại lớn trong quá trình triển khai BRI. Theo đó, sau hơn 5 năm triển khai, BRI chủ yếu được các nước đang và kém phát triển ở Trung Âu, Đông Âu, Nam Á, Đông Nam Á và Trung Á tham gia, trong khi đó các quốc gia phát triển ở Châu Á, Châu Âu, Trung Đông ít hưởng ứng (Ví dụ, ngay tại BRF lần thứ 2, chỉ có 12/38 lãnh đạo các quốc gia Châu Âu tham dự, không có lãnh đạo Đức, Pháp và Anh; ở Đông Á chỉ có lãnh đạo Mông Cổ tham dự; ở Trung Đông chỉ UAE cử quan chức cấp cao tham dự [4]). Đặc biệt, một số quốc gia đã triển khai các dự án trong khuôn khổ BRI đã và đang rà soát lại, tạm dừng, thậm chí hủy bỏ các dự án đã kí kết trong đó đáng chú ý là các quốc gia thuộc khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương được Trung Quốc đầu tư vào các cảng biển (Trung Quốc đã đầu tư vào 15 cảng biển ở khu vực này trong đó có các cảng biển nằm ở vị trí chiến lược như cảng Gwadar của Pakistan, cảng Hambantota của Srilanka, cảng Koh Kong của Cam-pu-chia,... (Hình 2) [27].



Chinese Port Projects in Relation to Indo-Pacific Sea Lines of Communication, Maritime Chokepoints, and Other Features

Hình 2. Các dự án cảng của Trung Quốc liên quan đến các tuyến hàng hải trên Biển Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, các điểm xung yếu trên biển và các tính năng khác (nguồn: C4ADS)

Có 07 nguyên nhân cơ bản dẫn đến thực trạng trên như sau:

Một là, BRI không được triển khai thực hiện một thiết kế lớn: phân tích thống kê của 173 dự án cơ sở hạ

tăng do Trung Quốc đầu tư ở 45 quốc gia Á - Âu từ năm 2013 đến năm 2017 cho thấy đầu tư của Trung Quốc không hoàn toàn nằm trong các hành lang của BRI [11]. Mặt khác, việc kết nối giữa các quốc gia gặp rất nhiều khó khăn do địa lý và địa hình giữa các quốc gia khác nhau (như giữa quốc gia có địa hình cao và thấp [24]) cũng như sự thiếu đồng bộ về cơ sở hạ tầng cứng giữa các quốc gia BRI [17].

Hai là, cơ chế tài chính của BRI không phải là viện trợ hay hỗ trợ mà là cho vay với lãi suất cao khiến cho một số nước đang và kém phát triển trở nên khó khăn trong trả nợ buộc phải bàn giao các cơ sở hạ tầng (điển hình là cảng Hambantota, Srilanka đã thuộc quyền khai thác của Trung Quốc trong 99 năm). Đến năm 2018, có 23 quốc gia trong số 68 quốc gia BRI dễ bị tổn thương lớn vì nợ trong đó 8 quốc gia có nguy cơ rơi vào khủng hoảng nợ, đặc biệt là Maldives nợ ở mức 109% GDP [12]. Theo một khảo sát của Trung tâm Nghiên cứu ASEAN (Viện ISEAS-Yusof Ishak) cho thấy đa số người được hỏi ở các quốc gia Đông Nam Á bày tỏ mối lo ngại lớn về việc rơi vào quỹ đạo của Trung Quốc và về vấn đề nợ tài chính trong các dự án của BRI [3]. Một vấn đề khác trong cơ chế tài chính trong một số dự án của BRI khiến các quốc gia đón nhận đầu tư từ Trung Quốc lo ngại là các nhà đầu tư Trung Quốc bước đầu chỉ chiếm tỉ lệ cổ phần tương đối nhưng từng bước mua lại cổ phần từ các nhà đầu tư khác để chiếm tỉ lệ cổ phần đa số hoặc hoàn toàn, từ đó giành quyền kiểm soát đối với các dự án [27].

Ba là, các dự án trong khuôn khổ BRI không có tiêu chuẩn kỹ thuật rõ ràng dẫn đến chất lượng kém, gây ô nhiễm môi trường; đồng thời khi triển khai các dự án ở các nước, nhiều điều kiện ràng buộc kèm theo như phải sử dụng nhà thầu, nhân công và trang thiết bị của Trung Quốc dẫn đến những phản đối, xung đột giữa cư dân bản địa và người Trung Quốc. Đáng chú ý, một số hành động kháng cự, tấn công vào các dự án BRI của Trung Quốc ở Pakistan đã xảy ra [21], tương tự ở Myanmar [18].

Bốn là, Trung Quốc đang đối mặt với nhiều thách thức cạnh tranh từ các nước lớn, như Mỹ với chiến lược Ấn Độ - Thái Bình Dương trong đó kế hoạch “Tầm nhìn Kinh tế Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương” được triển khai để đối phó trực tiếp với BRI và cuộc chiến tranh thương mại, công nghệ chưa có tiền lệ do Tổng thống

Mỹ Donald Trump phát động từ tháng 7/2018; Ấn Độ với chiến lược “Hành động phía Đông” hay Nhật Bản với sáng kiến “Quan hệ Đối tác vì Cơ sở hạ tầng chất lượng” trị giá 200 tỉ USD; EU với chiến lược kết nối Á - Âu; Nga với chiến lược kiểm soát vùng ảnh hưởng không gian hậu Xô - Việt;...

Năm là, Trung Quốc còn phải đối mặt với những mối quan ngại, chỉ trích hay phản đối từ một số quốc gia về ý đồ BRI của Trung Quốc như: Pháp và Đức đã xem BRI như là sự cạnh tranh của Trung Quốc đối với EU; vào tháng 4/2018 đại sứ 27/28 nước EU tại Trung Quốc đã kí văn bản phản đối BRI vì cho rằng BRI giúp Trung Quốc theo đuổi các mục tiêu chính trị, phục vụ các lợi ích riêng; những lo ngại của các nước láng giềng về ý đồ chính trị và quân sự của Trung Quốc [2], [27]; chính phủ mới được bầu lên tại Pakistan, Malaysia, Myanmar, Bangladesh, Sierra Leon,... lo ngại về chi phí cao và tác động đến nợ quốc gia từ đó dẫn đến những nguy cơ về chủ quyền nên đã đàm phán lại, tạm ngưng hoặc hủy bỏ các thỏa thuận với Trung Quốc [8];... Nói cách khác, có sự thiếu niềm tin chính trị giữa Trung Quốc và nhiều nước có vị trí quan trọng tham gia BRI [5].

Sáu là, những mâu thuẫn, xung đột nội bộ cũng như giữa các quốc gia tham gia BRI cũng là một thách thức không nhỏ đối với Trung Quốc như Ấn Độ - Pakistan, Nga - Ukraina,...[5], [24].

Bảy là, về mặt chủ quan: tình hình nền kinh tế của Trung Quốc không như thời điểm khởi xướng BRI vì tốc độ tăng trưởng giảm dẫn đến dự trữ ngoại hối thấp hơn mức 4.000 tỉ USD (một số dự báo gần đây về tăng trưởng kinh tế Trung Quốc năm 2019 chỉ đạt mức 6,2% hoặc thấp hơn - mức tăng trưởng thấp nhất trong vòng 30 năm qua); một số ngân hàng của Trung Quốc lo ngại về những rủi ro trong việc cung cấp vốn cho các dự án BRI bên ngoài Trung Quốc [5]; dư luận nội bộ Trung Quốc bắt đầu chỉ trích BRI vì cho rằng lãnh đạo Trung Quốc sử dụng các nguồn lực để đầu tư ra bên ngoài không hiệu quả trong khi đó nền kinh tế Trung Quốc đang gặp nhiều khó khăn [22].

2.3. Tác động của BRI đối với không gian an ninh và phát triển của Việt Nam

Trung Quốc là nước láng giềng, là nhà đầu tư và đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam đồng thời là nước có tranh chấp ở Biển Đông. Do đó, từ mục tiêu, bản chất và những tác động của BRI như đã nêu

trên có thể khẳng định rằng BRI có những tác động rất lớn đến Không gian AN&PT của Việt Nam, cụ thể như sau:

2.3.1. Tác động tích cực

BRI nếu được triển khai đúng theo mục tiêu như Trung Quốc công bố từ đầu và cam kết của Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình tại BRF lần thứ 2 sẽ mở ra không gian mới cho tăng trưởng kinh tế toàn cầu, tạo ra những nền tảng mới cho thương mại và đầu tư quốc tế và đưa ra những cách thức mới để cải thiện quản trị kinh tế toàn cầu, trong đó có Việt Nam. Theo đó, ông Tập Cận Bình cam kết về một loạt cải tổ mới có quy mô lớn trong triển khai BRI sẽ được tạo ra như coi trọng chất lượng, sự tham vấn mở rộng, sự chia sẻ lợi ích của các bên, các tiêu chuẩn kỹ thuật, đặt con người ở vị trí trung tâm và phát triển bền vững,... trong các dự án hợp tác. Sự ổn định và phát triển của Trung Quốc và các quốc gia tham gia BRI, nhất là các quốc gia láng giềng của Việt Nam có tác động tích cực đối với không gian AN&PT của Việt Nam. Đến nay, Việt Nam chưa tiếp nhận và triển khai các dự án trong khuôn khổ BRI nhưng BRI cũng đã tạo một số cơ hội cho Việt Nam, đặc biệt là trong việc kết nối với các quốc gia thông qua hệ thống cơ sở hạ tầng đã được xây dựng.

Tuy nhiên, các dự án trong khuôn khổ BRI khó có thể được triển khai một cách đầy đủ cam kết của lãnh đạo Trung Quốc vì nếu thực thi đúng thì Trung Quốc sẽ không đạt được mục tiêu mở rộng Không gian AN&PT thông qua BRI như đã phân tích.

2.3.2. Tác động tiêu cực

Trong bối cảnh quan hệ quốc tế nói chung và quan hệ Việt - Trung nói riêng, Việt Nam không thể không tham gia các dự án, chương trình, hoạt động trong khuôn khổ BRI. Tuy nhiên, nếu không giải pháp phù hợp, Việt Nam sẽ rơi vào nhiều cái “bẫy” do Trung Quốc đặt ra trong khuôn khổ BRI qua đó tác động tiêu cực đến Không gian AN&PT của Việt Nam.

a. Về chủ quyền lãnh thổ

Một trong bốn trụ cột của việc xây dựng Trung Quốc trở thành Cường quốc biển là “bảo vệ các quyền và lợi ích của Trung Quốc về các tuyên bố chủ quyền lãnh thổ và tiếp cận các tuyến đường hàng hải chiến

lược” [27]. Biển Đông được Trung Quốc xác định là nhân tố quan trọng hàng đầu trong ý đồ trở thành Cường quốc biển.

“Con đường tơ lụa mới”, tên gọi khác là “Con đường tơ lụa trên biển thế kỉ 21” buộc phải đi qua Biển Đông. Nếu Việt Nam tham gia các chương trình, dự án, hoạt động trong khuôn khổ tuyến đường này sẽ rơi vào “bẫy chủ quyền” của Trung Quốc vì nước này đặt ra đường yêu sách chín đoạn hay còn gọi là Đường lưỡi bò phi lí chiếm đến 90% diện tích Biển Đông.

Mặt khác, việc Trung Quốc hợp tác với các nước có tranh chấp ở Biển Đông trong các dự án, chương trình hợp tác về dầu khí, an ninh - quốc phòng, đánh bắt hải sản,... đều tác động tiêu cực đến lợi ích quốc gia của Việt Nam trên Biển Đông. Đồng thời, các khoản đầu tư, viện trợ của Trung Quốc vào các nước láng giềng của Việt Nam buộc các nước này bị ảnh hưởng chính trị lớn từ Trung Quốc từ đó ủng hộ Trung Quốc trong vấn đề chủ quyền lãnh thổ cũng như các hoạt động của Trung Quốc ở Biển Đông cũng gây bất lợi cho Việt Nam.

Đối với Hành lang kinh tế Trung Quốc - Bán đảo Đông Dương: các dự án đường bộ, đường sắt, khu thương mại,... do Trung Quốc đầu tư tại Lào và Campuchia sát với biên giới Việt Nam đang tiềm ẩn nhiều thách thức về chủ quyền lãnh thổ của Việt Nam.

b. Về an ninh, quốc phòng

Trên biển, triển khai thực hiện “Con đường tơ lụa trên biển thế kỉ 21”, Trung Quốc đã kiểm soát Bãi cạn Scarborough, mở rộng và quân sự hóa trên các đảo thuộc Quần đảo Hoàng Sa của Việt Nam, bồi lấp xây dựng 07 đảo nhân tạo thuộc Quần đảo Trường Sa của Việt Nam và đang đẩy nhanh tiến độ quân sự hóa trên các đảo nhân tạo, tăng cường các hành vi kiểm soát gây rối ở BD cả trên biển và trên không.... Bên cạnh đó, Trung Quốc đầu tư vào hàng loạt các cảng biển chiến lược ở khu vực Ấn Độ - Thái Bình Dương, đặc biệt là các cảng biển ở khu vực Đông Nam Á giúp Quân đội Trung Quốc mở rộng phạm vi hoạt động và kiểm soát các vùng biển quan trọng và các tuyến hàng hải huyết mạch. Tất cả những hoạt động này của Trung Quốc đã tạo ra những thách thức, nguy cơ rất lớn về an ninh, QP đối với Việt Nam.

Trên đất liền, triển khai thực hiện Hành lang kinh tế Trung Quốc - Bán đảo Đông Dương, Trung Quốc đã

triển khai nhiều dự án trên lãnh thổ Lào và Campuchia sát với biên giới Việt Nam cũng đang tiềm ẩn nhiều thách thức, nguy cơ về an ninh, quốc phòng đối với khu vực biên giới phía Tây của Việt Nam.

c. Về tài chính, tiền tệ quốc gia

Nhiều quốc gia rơi vào “bẫy nợ” từ các dự án BRI do Trung Quốc đầu tư cũng như tình trạng đội vốn ở một số dự án do Trung Quốc đầu tư tại Việt Nam là bài học đắt giá cho Việt Nam. Các dự án thuộc BRI có đặc thù là nguồn vốn lớn, lãi suất cao, thời gian trả vay ngắn, đội vốn lớn nên Việt Nam dễ rơi vào “bẫy nợ” khi tiếp nhận các dự án BRI. Rơi vào “bẫy nợ” của Trung Quốc, Việt Nam sẽ chịu sự ảnh hưởng, tác động của Trung Quốc về mọi mặt. Theo đó, Trung Quốc sẽ có điều kiện để tác động lên các đường lối và chính sách về chính trị, ngoại giao, an ninh, kinh tế, văn hóa,... của Việt Nam theo hướng có lợi cho Trung Quốc hoặc buộc Việt Nam phải trả nợ bằng cách cho Trung Quốc khai thác tài nguyên. Hiện nợ công của Việt Nam mặc dù ở mức an toàn nhưng cũng khá cao (gần 60%), nếu nợ công tiếp tục tăng sẽ gây ra nhiều tác động về mặt xã hội trong đó có sự phản ứng của nhân dân.

d. Về văn hóa và xã hội

Các dự án, chương trình, hoạt động văn hóa trong khuôn khổ BRI là một hình thức xâm lấn văn hóa vì chúng giúp Trung Quốc đẩy mạnh việc truyền bá hệ tư tưởng, các giá trị văn hóa Trung Quốc trong lãnh thổ Việt Nam qua đó làm mờ hệ tư tưởng và các giá trị văn hóa Việt. Về mặt xã hội, các dự án do Trung Quốc đầu tư có tính chất hỗ trợ hay viện trợ trong hoặc ngoài khuôn khổ BRI đã gây ra những hậu quả xấu cho các quốc gia tiếp nhận như đã phân tích trên đây. Đặc biệt, một dấu hiệu đáng báo động là ngày càng có nhiều phần tử tội phạm được tuyển dụng vào các dự án bên ngoài lãnh thổ Trung Quốc như là giải pháp đẩy lùi tình trạng bất ổn về an ninh nội địa của Trung Quốc. Bên cạnh đó, do thiếu tính minh bạch nên các dự án của BRI kéo theo tình trạng tham nhũng phức tạp, gây cản trở cuộc đấu tranh phòng chống tham nhũng mà Đảng ta đang quyết liệt hành động.

e. Về môi trường sinh thái

Các dự án thuộc BRI là những dự án có quy mô lớn nên phải giải phóng mặt bằng (đất, biển, rừng,...) với diện tích lớn, từ đó làm biến đổi môi trường sinh thái tại nơi thực hiện dự án. Mặt khác, Trung Quốc chủ trương

để các nhà thầu, nhà đầu tư Trung Quốc sử dụng công nghệ lạc hậu tại các dự án BRI sẽ biến Việt Nam thành “bãi rác công nghệ”, tạo ra hệ lụy lớn về môi trường sinh thái.

Không gian AN&PT của Việt Nam còn phụ thuộc vào các quốc gia láng giềng, các quốc gia trong khu vực và thế giới. Do đó, những tiêu cực do BRI tạo ra về mặt an ninh, chính trị, tiền tệ, xã hội, môi trường,... tại bất kỳ quốc gia nào cũng ảnh hưởng đến Không gian AN&PT của Việt Nam.

2.4. Kiến nghị chính sách

BRI tuy có tạo ra cơ hội cho Việt Nam trong việc tiếp cận các nguồn vốn, các dự án đầu tư của Trung Quốc để thực hiện tầm nhìn và mục tiêu phát triển quốc gia, tạo thuận lợi cho sự kết nối, giao thương giữa Việt Nam với các nước trong các hành lang của BRI qua đó giúp Việt Nam duy trì và mở rộng Không gian AN&PT. Tuy nhiên, bản chất của BRI là một chiến lược mở rộng Không gian AN&PT để thực hiện ý đồ đưa Trung Quốc trở thành cường quốc đứng đầu thế giới. Do đó, để tận dụng cơ hội, giảm thiểu rủi ro khi tham gia BRI, Việt Nam cần phải: i) Không tiếp nhận các dự án đe dọa đến an ninh - quốc phòng và chủ quyền lãnh thổ có liên quan đến Trung Quốc, đặc biệt là các dự án đầu tư nâng cấp và xây dựng mới cảng biển, dù là viện trợ hay cho vay ưu đãi; ii) Chi tiếp nhận các dự án từ các nhà đầu tư Trung Quốc nếu đáp ứng được các yêu cầu về tiêu chuẩn chất lượng, về tiến độ, về môi trường tự nhiên và xã hội, không đội vốn, không sử dụng lao động Trung Quốc; iii) Thiết lập cơ chế giải quyết tranh chấp có hiệu quả hoặc kí kết với các tổ chức trọng tài quốc tế về giải quyết tranh chấp trong tất cả các dự án, chương trình hợp tác với Trung Quốc.

3. Kết luận

BRI là một chiến lược lớn của Trung Quốc, thể hiện rõ nét tư tưởng của Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình. Qua thực tiễn triển khai ở nhiều nước cho thấy BRI mang lại nhiều lợi thế về Không gian AN&PT của Trung Quốc, mang lại một số lợi ích cho các quốc gia tham gia, bên cạnh đó BRI cũng tạo ra nhiều tác động tiêu cực cho chính Trung Quốc và các quốc gia tham gia. Đến nay, Việt Nam chưa tham gia các dự án trong khuôn khổ BRI, tuy nhiên nhiều dự án lớn do Trung Quốc triển khai tại Việt Nam đã để lại nhiều hệ lụy về

an ninh, kinh tế, tài chính, xã hội, môi trường,... Do đó, cần thiết phải có nhiều giải pháp đồng bộ để đảm bảo Không gian AN&PT của Việt Nam khi tham gia BRI.

Tài liệu tham khảo

- [1] Anand, B. V. (2017). *The Impact of China's "One Belt, One Road" Strategy on Political, Military and Economic Situations in the Asia Pacific Region*. New Delhi: Vivekananda International Foundation.
- [2] Aris, S. (2016). One Belt, One Road: China's Vision of "Connectivity". *CSS Analyses in Security Policy*, 195, 1-4.
- [3] ASEAN Studies Centre (2019). *The State of Southeast Asia: 2019 Survey Report*. Singapore: ISEAS-Yusof Ishak Institute.
- [4] BRF (2019). *Joint Communique of the Leaders' Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation*. <http://www.brforum2019.cn/en/>.
- [5] Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Sydney: Lowy Institute for International Policy.
- [6] Chaisse, J. and Matsushita, M. (2018). China's "Belt and Road" Initiative: Mapping the World's Normative and Strategic Implications. *Journal of World Trade*, 52, 1, 163-186.
- [7] Chandle, D. (2007). The security–development nexus and the rise of 'anti-foreign policy'. *Journal of International Relations and Development*, 10, 4, 362-386.
- [8] Chandran, N. (2019). *Fears of excessive debt drive more countries to cut down their Belt and Road investments*. <https://www.cnbc.com/2019/01/18/countries-are-reducing-belt-and-road-investments-over-financing-fears.html>.
- [9] Council of the European Union (2009). *European Security Strategy - A secure Europe in a better world*. Brussels.
- [10] Das, K. (2017). The Making of One Belt, One Road and Dilemmas in South Asia. *China Report*, 53, 2, 125-42.
- [11] Hillman, J. (2018). *China's Belt and Road Is Full Of Holes*. Washington, D.C: Center for Strategic and International Studies.
- [12] Hurley, J., Morris, S. and Portelance, G. (2018). *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. Washington DC: Center for Global Development.
- [13] Imomnazar, I. (2018). Impact of "One Belt, One Road" initiatives to the economy of Central Asian countries. *International Journal of Business and Economic Development*, 6, 2, 29-36.
- [14] Laruelle, M. (2018). *China's Belt and Road Initiative and Its impact in Central Asia*. Washington, D.C: The George Washington University, Central Asia Program.
- [15] LehmanBrown (2018). *The Belt and Road Initiative*. <https://www.lehmanbrown.com/insights-newsletter/belt-road-initiative/>.
- [16] Li, C. (2019). *Belt and Road: Shaping a Brighter Shared Future*. <https://gbtimes.com/belt-and-road-shaping-a-brighter-shared-future>.
- [17] Lu, H., Rohr, C., Hafner, M., Knack, A. (2018). *China Belt and Road Initiative: Measuring the impact of improving transportation connectivity on trade in the region*. UK: RAND Corporation.
- [18] Lwin, N. (2019). *China Condemns Myanmar's Ethnic Rebels for Shan State Fighting*. <https://www.irrawaddy.com/news/burma/china-condemns-myanmars-ethnic-rebels-shan-state-fighting.html>.
- [19] Mukut, S. M. (2017). *Bangladesh and China's Ambitious One-Belt, One-Road (OBOR) Initiative*. Department of International Relations, University of Dhaka.
- [20] Panda, A. (2019). *How Old Is China's Belt and Road Initiative Exactly?*. <https://thediplomat.com/2019/02/how-old-is-chinas-belt-and-road-initiative-exactly/>.
- [21] Pantucci, R. (2018). *The lesson of the Pakistan suicide attack: China will have to pay a high price for its infrastructure plan*. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2160918/lesson-pakistan-suicide-attack-china-will-have-pay-high>.
- [22] Pei, M. (2019). *Will China let Belt and Road die quietly?*. <https://asia.nikkei.com/Opinion/Will-China-let-Belt-and-Road-die-quietly>.
- [23] Reid-Henry, S. (2011). Spaces of security and development: An alternative mapping of the security–development nexus. *Security Dialogue*, 42, 1, 97-104.
- [24] Sarker, N. I., Hossin, A., Yin, X. and Sarkar, K. (2018). One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. *Modern Economy*, 9, 623-638.
- [25] SIPRI (2015). *Yearbook 2015*. Oxford University Press.
- [26] Stern, M. and Öjendal, J. (2010). Mapping the Security–Development Nexus: Conflict, Complexity, Cacophony, Convergence?. *Security Dialogue*, 41, 1, 5-30.
- [27] Thorne, D. and Spevack, B. (2017). *Harbored ambitions*. C4ADS.
- [28] UN (2000). *United Nations Millennium Declaration*. <https://www.un.org/press/en/2000/20000908.ga9758.doc.html>.

- [29] UN General Assembly (2005). *In larger freedom: towards development, security and human rights for all*. New York.
- [30] Xinhuanet (2019). *Xi's keynote speech at the opening ceremony of the second Belt and Road Forum for International Cooperation*. http://www.Xinhuanet.com/english/2019-04/26/c_138008377.html.
- [31] Wolff, P. (2016). *China's "Belt and Road" Initiative - Challenges and Opportunities*. Bonn: German Development Institute.
- [32] World Bank Group (2019). *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. Washington, D.C: World Bank Publications.

THE IMPACT OF “BELT AND ROAD INITIATIVE” ON VIETNAM'S SECURITY AND DEVELOPMENT SPACE

Abstract: “Belt and Road Initiative” (BRI) , a China's grand strategy, to expand the security and development space, helping it achieve its goal of becoming a superpower in the world. Therefore, BRI has great impacts on Vietnam's (territory) security and development space. This article analyzes and evaluates the negative impacts of BRI on the security and development space of Vietnam, thereby petitioning a policy to ensure national interests.

Key words: “Belt and Road Initiative”; China; Vietnam; security and development space; impacts; policy recommendations.