

SÁNG KIẾN “CON ĐƯỜNG TƠ LỤA TRÊN BIỂN THẾ KỶ XXI” CỦA TRUNG QUỐC VÀ PHẢN ỨNG CỦA AN ĐỘ

Huỳnh Tâm Sáng (*)

1. Khái quát về sáng kiến “con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” của Trung Quốc

Ý tưởng về “con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” (MSRI) lần đầu tiên được giới thiệu bởi Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình trong một bài diễn văn trước Quốc hội Indonesia nhân chuyến thăm chính thức nước này vào tháng 10/2013. Trong bài phát biểu, ông Tập Cận Bình nhấn mạnh “vận mệnh chung” cho Trung Quốc và ASEAN. Trung Quốc sẵn sàng hợp tác với ASEAN trên diện rộng nhằm đáp ứng nhu cầu của nhau và bổ sung thế mạnh cho nhau để cùng nắm bắt cơ hội và đối diện với các thách thức vì lợi ích của phát triển và thịnh vượng chung¹. Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình bày tỏ Trung Quốc sẵn sàng thảo luận với các quốc gia ASEAN về triển vọng ký kết hiệp ước láng giềng tốt, hữu nghị và hợp tác trong một nỗ lực chung để xây dựng quan hệ láng giềng tốt².

Theo giới lãnh đạo Trung Quốc, con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (MSR) bắt đầu từ Tuyền Châu (tỉnh Phúc Kiến) chạy qua Quảng Châu (tỉnh Quảng Đông), Bắc Hải (tỉnh Quảng Tây) và Hải Nam trước khi đi về phía Nam - qua các quốc gia ven Biển Đông hướng đến eo biển Malacca. Đoạn thứ hai xuất phát từ Kuala Lumpur nối với đoạn thứ nhất tại eo Malacca, rồi tiến sang Kolkata (Ấn Độ) vòng quanh Ấn Độ, qua Pakistan, vượt qua phần còn lại của Ấn Độ Dương sang Đông Phi tới Nairobi (Kenya). Từ Nairobi, MSR tiến lên phía bắc qua vùng Sừng châu Phi (Horn of Africa), có đoạn nối với Vịnh Pecxich, từ châu Phi di chuyển qua Biển Đỏ vào Địa Trung Hải, với một chặng dừng tại Athens (Hy Lạp) trước khi gặp con đường tơ lụa trên đất liền ở Venice (Ý)³. Với tính kết nối rộng, MSR đóng vai trò tạo thành một mạng lưới liên kết 3 châu lục Á-Âu-Phi.

Để bổ sung cho MSRI, tại Hội nghị Thượng đỉnh Trung Quốc-ASEAN vào tháng 11/2014, Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường đã giới thiệu “Khuôn khổ Hợp tác 2+7” gồm hai nhận thức chung và bảy kiến nghị. Hai điểm đồng thuận chính trị là xây dựng lòng tin chiến lược và quan hệ láng giềng tốt đẹp dựa trên lợi ích chung. Bảy kiến nghị hợp tác thuộc các lĩnh vực chính trị, kinh tế thương mại, liên kết bên trong, tài chính, hợp tác biển, hợp tác khoa học – công nghệ và

¹ “Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament”, ASEAN – China Centre, 3/10/2013, tại địa chỉ: http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm, truy cập ngày 30/7/2015.

² Wu Jiao - Zhang Yunbi, “Xi in call for building of new 'maritime silk road'”, *China Daily*, 4/10/2014, tại địa chỉ: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm, truy cập ngày 28/7/2015.

³ Zhao Hong, “China’s New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia”, *Institute of Southeast Asian Studies, Trends in Southeast Asia*, No. 3, 2015, p. 2.

(*) Nghiên cứu sinh, ĐH Thủ Dầu Một. Email: huynhtamsang@gmail.com

trao đổi con người⁴. Về cơ bản, các kiến nghị hợp tác khá đa dạng và chú trọng vào hợp tác và trao đổi trong lĩnh vực thương mại, sau đó mới tiếp tục phát triển các nội dung tiếp theo. Theo giới lãnh đạo Trung Quốc, các chương trình này nhằm mang đến một cuộc sống tốt đẹp cho người dân dọc theo bờ biển và mạng lưới liên kết các vùng nội địa cũng như các khu vực ven biển nhằm đạt được thịnh vượng chung⁵.

Vào tháng 3/2015, Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia phối hợp cùng Bộ Ngoại giao và Bộ thương mại Trung Quốc với sự cho phép của Hội đồng Nhà nước đã công bố “Tầm nhìn và hành động cùng nhau xây dựng vành đai kinh tế con đường tơ lụa trên bộ và con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”. Báo cáo đã nêu lên các sáng kiến nhằm tăng cường chính sách phối hợp, kết nối thiết bị, tự do thương mại, hội nhập tài chính và tính kết nối giữa con người với con người. Đặc biệt là tạo ra một nền tảng hợp tác khu vực mới và kết nối các quốc gia cùng thực hiện các kế hoạch tiến đến cùng chia sẻ lợi ích⁶. Đồng thời, Trung Quốc cam kết gánh vác trách nhiệm và nghĩa vụ trong phạm vi và khả năng nhằm đóng góp nhiều hơn cho hòa bình và phát triển của nhân loại⁷.

Có thể khẳng định rằng, MSRI là lựa chọn chiến lược phục vụ cho nhu cầu khách quan lẫn chủ quan của Trung Quốc. Đòi hỏi này xuất phát từ nhu cầu tăng cường khả năng kiểm soát các tuyến đường thương mại biển của Trung Quốc. Làm chủ các tuyến đường biển sẽ giúp Trung Quốc dễ dàng tiếp cận thị trường các quốc gia Tây Á, Trung Đông, châu Phi và châu Âu. Qua đó, Trung Quốc sẽ chủ động đảm bảo nguồn cung về tài nguyên. Đồng thời, một mạng lưới mậu dịch trên biển có thể được hình thành dưới sự “bảo trợ” của Trung Quốc. Bên cạnh những đòi hỏi khách quan của thời đại thì sự vận động chính trị trong nội bộ Trung Quốc cũng là nhân tố thúc đẩy MSRI. Để giữ gìn sự toàn vẹn lãnh thổ, Chính phủ Trung Quốc đã triển khai cuộc chiến chống “ba tệ nạn” là chủ nghĩa cực đoan tôn giáo, chủ nghĩa ly khai và khủng bố⁸. Việc Trung Quốc hướng sự chú ý của người dân ra bên ngoài còn nhằm giảm thiểu những ảnh hưởng tiêu cực từ chủ nghĩa dân tộc đang có nguy cơ đe dọa sự ổn định và tồn vong của chế độ.

Có thể nói, MSRI ra đời trong bối cảnh Trung Quốc đang nỗ lực khẳng định vị thế trên trường quốc tế. Nhận thức về môi trường quốc tế cùng địa vị đang gia tăng của Trung Quốc trong bối cảnh mới là cơ sở quan trọng cho những chính sách mang tầm chiến lược và có tính nhạy cảm⁹. Những thuận lợi này giúp Trung Quốc đẩy mạnh chiến lược định hình lại nhận thức của thế giới

⁴ Justyna Szczudlik-Tatar, “China’s New Silk Diplomacy”, *PISM Policy Paper*, No. 34 (82), 2013, pp. 3-4.

⁵ Yang Jiechi, “Jointly Build the 21st Century Maritime Silk Road By Deepening Mutual Trust and Enhancing Connectivity”, *Ministry of Foreign Affairs, the People’s Republic of China*, 29/3/2015, tại địa chỉ: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249761.shtml, truy cập 10/7/2015.

⁶ Pang Sen, “Silk Road and China-Iran cooperation”, *Islamic Republic News Agency*, 25/4/2015, tại địa chỉ: <http://www.irma.ir/en/News/81583511/>, truy cập ngày 22/9/2015.

⁷ National Development and Reform Commission, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, *Embassy Of The People’s Republic Of China In The Kingdom Of Sweden*, March 2015, tại địa chỉ: <http://www.chinaembassy.se/eng/zgxw/t1249920.htm>, truy cập ngày 10/7/2015.

⁸ Camille Brugier, “China’s way: the new Silk Road”, *EUISS*, No. 14, 2014, p. 2.

⁹ Williamson Murray and Mark Grimsley, “Introduction: On Strategy”, in Williamson Murray, Macgregor Knox and Alvin Bernstein (1999), *The Making of Strategy: Rulers, States, and War*, Cambridge University Press, p. 5.

về quốc gia này. Một trong những phương cách hữu hiệu là chủ động đề xuất các cơ chế hợp tác khu vực/ liên khu vực nhằm tạo sự kết nối và chia sẻ.

2. Phản ứng của Ấn Độ đối với sáng kiến “con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”

Ấn Độ là một trong những quốc gia giữ vai trò then chốt trong chuỗi kết nối chiến lược MSRI. Phản ứng của Ấn Độ đối với MSRI là rất quan trọng. Hiện tồn tại những quan điểm khác nhau (thậm chí là trái chiều) xung quanh MSRI. Cụ thể là, ngày càng nhiều tranh luận tồn tại trong Chính phủ Ấn Độ, các nhà hoạch định chính sách, các nhóm tư duy chiến lược (think tanks) và các phương tiện truyền thông. Hầu hết các tranh luận tập trung định vị những bước đi cụ thể để ứng xử với MSRI. Một số ý kiến ủng hộ Ấn Độ trở thành đối tác tích cực trong MSR trong khi những ý kiến còn lại khá thận trọng. Nhìn chung, quan ngại là phổ biến và nổi trội hơn sự lạc quan. Đáng chú ý là Ấn Độ không phản đối nhưng cũng không ủng hộ tuyệt đối hay tham gia dự án.

Một số nhà phân tích đã kêu gọi Ấn Độ nên xem xét những cơ hội mà MSRI mang lại. Để củng cố và tăng cường vị thế, Ấn Độ cần nhận thức đúng đắn sự chuyển biến căn bản của quan hệ quốc tế. Đó là, nếu tận dụng được các cơ hội khi tham gia vào các thể chế khu vực thì Ấn Độ có thể nhanh chóng thúc đẩy sự phát triển quốc gia¹⁰. Ngoài cơ hội về kinh tế thì Ấn Độ cũng cần tận dụng MSRI để gia tăng vị thế chính trị như là quốc gia đóng góp to lớn vào tiến trình hội nhập ở Nam Á¹¹. Gurpreet S. Khurana, Đại tá hải quân Ấn Độ và đồng thời là giám đốc Quỹ Hàng hải Quốc gia Ấn Độ (NMF) nhận định rằng Ấn Độ có nhiều lợi ích nếu ủng hộ và tham gia MSRI. Về kinh tế, MSRI giúp Ấn Độ thúc đẩy sáng kiến “*Make in India*” và tạo ra nhiều cơ hội việc làm trên cơ sở tận dụng lợi thế chi phí thấp của nguyên liệu và tiền công. Bên cạnh đó, Ấn Độ cũng có thể tăng cường kết nối thương mại hàng hải và hình thành các đặc khu kinh tế. Nếu New Delhi đứng ngoài dự án, tăng trưởng công nghiệp của Ấn Độ sẽ tụt hậu so với các nước láng giềng châu Á - hầu hết trong số đó là các đối tác của Trung Quốc trong MSRI. Về an ninh, việc hai nước phối hợp xây dựng các cảng và cơ sở hạ tầng hàng hải sẽ giúp Ấn Độ tăng cường năng lực quốc phòng và ngăn chặn sự xâm nhập của Trung Quốc vào Ấn Độ Dương. Quá trình can dự tích cực của Ấn Độ sẽ góp phần củng cố trật tự khu vực. Ngược lại thì Ấn Độ có khả năng đứng ngoài cuộc chơi và qua đó Trung Quốc có thể tận dụng cơ hội để thay thế ảnh hưởng của Ấn Độ tại Ấn Độ Dương¹².

Tuy vậy, Chính phủ Ấn Độ vẫn duy trì tâm thế thận trọng và trong nhiều trường hợp là quan ngại về ý đồ chiến lược từ sáng kiến nhiều tham vọng của Trung Quốc. Hầu hết các nguồn tin có thẩm quyền vẫn không bày tỏ sự ủng hộ hay đưa ra các cam kết hợp tác cụ thể. Cũng thuộc về cách

¹⁰ Shiv Shankar Menon, “We Must Now Choose”, *Outlook India*, 23/1/2016, tại địa chỉ: <http://www.outlookindia.com/website/story/we-must-now-choose/296484>, truy cập ngày 28/1/2018.

¹¹ Samir Saran - Ritika Passi, “Seizing the ‘One Belt, One Road’ opportunity”, *The Hindu*, 16/9/2016, tại địa chỉ: <http://www.thehindu.com/opinion/op-ed/Seizing-the-%E2%80%98One-Belt-One-Road%E2%80%99-opportunity/article14054927.ece>, truy cập ngày 28/1/2017.

¹² Gurpreet S Khurana, “India’s Approach to China’s Maritime Silk Road: An Alternative View”, *National Maritime Foundation (NMF)*, 17/2/2015, tại địa chỉ: <http://www.maritimeindia.org/CommentaryView.aspx?NMFCID=8390>, truy cập ngày 29/1/2017.

tiếp cận chung đó, Ngoại trưởng Ấn Độ Sushma Swaraj bày tỏ rằng MSRI phải có tính kết nối và dựa trên sự hợp lực chứ không nên là dự án chỉ mang lại thành công cho một bên¹³. Để làm rõ hơn quan điểm của Chính phủ Ấn Độ, Ngoại trưởng Sushma Swaraj nhấn mạnh rằng an ninh tại Ấn Độ Dương - biên giới hàng hải của Ấn Độ, đang có vai trò quan trọng như một con đường kết nối. Trong bối cảnh Ấn Độ Dương ngày càng có ý nghĩa chiến lược đối với sự phát triển về phía biển của Ấn Độ thì Ấn Độ phải đóng vai trò chủ chốt đảm bảo an ninh cho vùng biển này. Ngoại trưởng Sushma Swaraj khẳng định khả năng kết nối - từng được xem là cơ sở giúp các quốc gia vượt qua các thách thức địa chính trị thì ngày nay đã “nổi lên như một sân khấu địa chính trị”¹⁴.

Bối cảnh thận trọng của Ấn Độ có thể lý giải trên cơ sở những quan ngại của Ấn Độ về (i) sự thiếu vắng các thông tin cần thiết liên quan đến kế hoạch triển khai MSRI; (ii) tính chất mơ hồ trong mối quan hệ kinh tế - an ninh của MSRI; (iii) sự bao vây chiến lược từ “chuỗi ngọc trai” của Trung Quốc và không gian sinh tồn đang bị giới hạn của Ấn Độ; (iv) sự giảm sút niềm tin chiến lược trong quan hệ hai nước; (v) tư duy khác biệt trong chủ nghĩa tượng trưng của hai nước. Các mối quan ngại có thể được khái quát thành ba nhóm: *một là*, bản chất không minh bạch của MSRI; *hai là*, sự trỗi dậy của Trung Quốc; *ba là*, thiếu vắng tính hòa hợp trong nhận thức chung. Trong khi thiếu vắng tính hòa hợp là trở lực căn bản thì sự không minh bạch là quan ngại trực tiếp và sự “trỗi dậy” của Trung Quốc là nhân tố làm trầm trọng hóa mối quan ngại.

Thứ nhất, lý do căn bản nhưng có ý nghĩa tiên quyết cho quan ngại của Ấn Độ là sự thiếu vắng những thông tin cần thiết trong kế hoạch triển khai MSRI. Cho đến nay, Trung Quốc vẫn chưa đưa ra một kế hoạch chi tiết về MSRI. Chủ tịch Tập Cận Bình đã công bố kế hoạch đầy tham vọng này vào cuối năm 2013 nhưng sau hơn ba năm, vẫn chưa có bất kỳ lộ trình chi tiết nào được khởi phác và công bố rộng rãi. Việc Trung Quốc không công bố kế hoạch thực hiện và mốc thời gian cụ thể đã khiến Ấn Độ nghi ngờ về ý đồ chiến lược của Trung Quốc. Chính những hạn chế này đã tác động mạnh mẽ đến niềm tin của Ấn Độ. Thậm chí Ấn Độ cho rằng MSRI thực chất chính là một “trò chơi địa chính trị” của Trung Quốc¹⁵.

Ngoài những thông tin đại thể và có tính cơ bản thì Trung Quốc vẫn chưa nêu được các thông tin cụ thể khả dĩ đáp ứng kỳ vọng của Ấn Độ. Với ý nghĩa đó, MSRI dường như chỉ là một ý tưởng còn trên bản vẽ hơn là một bản thiết kế để vận hành¹⁶. Sự không minh bạch và thiếu vắng các cơ sở dữ liệu cần thiết đã gây khó khăn cho Trung Quốc trong việc truyền tải ý tưởng và kêu gọi sự nhất trí của các đối tác. Thời gian để các quốc gia tham gia và đàm phán về các điều khoản hợp

¹³ Sutirtho Patranobis, “Sushma Swaraj lays silk road for PM Modi’s China visit in May”, *Hindustan Times*, 1/2/2015, tại địa chỉ: <http://www.hindustantimes.com/india/sushma-swaraj-lays-silk-road-for-pm-modi-s-china-visit-in-may/story-QxInDkq8pgZ6m4wsBTETsK.html>, truy cập ngày 27/1/2017.

¹⁴ Tanvi Madan, “What India thinks about China’s One Belt, One Road initiative (but doesn’t explicitly say)”, *Brookings*, 14/3/2016, tại địa chỉ: <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2016/03/14/what-india-thinks-about-chinas-one-belt-one-road-initiative-but-doesnt-explicitly-say/>, truy cập ngày 28/1/2017.

¹⁵ Abhijit Singh, “China’s Maritime Silk Route: Implications for India”, *IDSa*, 16/7/2014, tại địa chỉ: http://www.idsa.in/idsacomments/ChinasMaritimeSilkRoute_AbhijitSingh_160714.html, truy cập 30/7/2015.

¹⁶ Christopher K. Johnson. “President Xi Jinping’s “Belt and Road” Initiative”, *CSIS Report*, 28/3/2016, tại địa chỉ: https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/160328_Johnson_PresidentXiJinping_Web.pdf, truy cập ngày 28/1/2017.

tác và triển khai thực thi các chính sách liên quan đến MSR cũng sẽ mất rất nhiều thời gian¹⁷. Điều này đã khiến Ấn Độ chưa thật sự tin tưởng vào khả năng thành công của MSRI. Thậm chí, các chuyên gia Ấn Độ đã đặt nghi vấn rằng việc thiếu một kế hoạch chi tiết sau hơn ba năm là dấu hiệu của sự không thành thật¹⁸. Với ý nghĩa đó, thái độ dè dặt và thiên về quan sát để nắm bắt đầy đủ hơn về những diễn biến thực tế trước khi đưa ra các quyết định cụ thể của Ấn Độ phần lớn là do sự thiếu vắng các thông tin chính thức và đáng tin cậy từ phía Trung Quốc.

Thứ hai, tính chất mơ hồ trong mối quan hệ giữa kinh tế và an ninh của MSRI khiến Ấn Độ đặc biệt thận trọng trước đề xuất của Trung Quốc. Hiện Ấn Độ vẫn nghi ngờ về cam kết tách bạch lợi ích kinh tế ra khỏi động lực an ninh của Trung Quốc. Đơn cử là cảng container mà Trung Quốc tài trợ xây dựng cho Sri Lanka đã khiến Ấn Độ quan ngại rằng dự án này sẽ được sử dụng cho mục đích quân sự sau khi tàu ngầm của Trung Quốc hoàn thành việc neo đậu ở Colombo. Trước việc Trung Quốc đề xuất tài trợ xây dựng một căn cứ sửa chữa máy bay nhỏ gần cảng Trincomalee, Ấn Độ cũng đã kịch liệt phản đối¹⁹. Về nguyên tắc, kiểm soát các trung tâm kinh tế biển hay các cảng biển là tiền đề quan trọng cho việc tiếp cận và làm chủ các tuyến đường biển và những lối ra chiến lược trên biển. Muốn vậy, nhân tố quân sự phải đi kèm với nhân tố kinh tế.

Theo logic đó, Ấn Độ đã quan ngại về khả năng Trung Quốc có thể mở rộng hoặc biến các cảng kinh tế thành các trạm trung chuyển quân sự. Khi đó, cửa ngõ tiến ra vịnh đại Ấn Độ Dương của Ấn Độ sẽ có nguy cơ bị hải quân và lực lượng chấp pháp biển của Trung Quốc hoặc các “bán đồng minh” của Trung Quốc tại Ấn Độ Dương phong tỏa. Đặc biệt là chiến lược trở thành cường quốc biển đề cập tại Đại hội đảng Cộng sản Trung Quốc lần thứ 18 (2012) đã bao gồm sử dụng ngoại giao hàng hải một cách quyết đoán để gây ảnh hưởng đáng kể lên các quy định và thông lệ hàng hải khu vực và quốc tế²⁰. Nỗ lực kiểm soát các tuyến đường biển của Trung Quốc tại Biển Đông cũng khiến Ấn Độ phải nhiều lần bày tỏ quan ngại về an ninh khu vực. Trong khi kinh tế là nhân tố mang đến sự thịnh vượng thì an ninh trực tiếp quy định sự tồn vong của quốc gia. Vì lẽ đó, dù các cam kết về lợi ích kinh tế có nhiều triển vọng nhưng động lực cho an ninh vẫn là nhân tố không thể không tính đến. Nếu Trung Quốc có thể thật sự tách bạch hai nhân tố kinh tế và an ninh xung quanh MSRI thì khi đó Ấn Độ mới có những động thái tích cực hơn đối với MSRI.

Thứ ba, MSRI có nhiều khả năng gắn bó mật thiết với chiến lược “chuỗi ngọc trai” (*string of pearls*) của Trung Quốc. Các chuyên gia và giới quan chức Ấn Độ quan ngại MSRI có nhiều khả

¹⁷ Irene Chan, “China’s Maritime Silk Road: Emerging Domestic Debates”, *S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS)*, No. 053, 13 March 2015, tại địa chỉ: <http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/03/CO15053.pdf>, truy cập 10/7/2015.

¹⁸ Rajni Bakshi, “Co-designing the new Silk Road”, *Gateway House*, 6/5/2015, tại địa chỉ: <http://www.gatewayhouse.in/new-silk-road-for-a-just-world-order/>, truy cập ngày 28/1/2017.

¹⁹ Irene Chan, “China’s Maritime Silk Road: The Politics of Routes”, *RSIS Commentary*, No. 051, 12/3/2015, tại địa chỉ: <http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/03/CO15051.pdf>, truy cập ngày 27/1/2017.

²⁰ Wang Yizhou, “China’s New Foreign Policy: Transformations and Challenges Reflected in Changing Discourse”, *The Asan Forum*, 21/3/2014, tại địa chỉ: <http://www.theasanforum.org/chinas-new-foreign-policy-transformations-and-challenges-reflected-in-changing-discourse/>, truy cập ngày 30/1/2017.

năng là sự nguy trang kinh tế cho chiến lược “chuỗi ngọc trai”²¹. Định hướng gia tăng ảnh hưởng về Ấn Độ Dương nhằm “đánh lạc hướng” các quốc gia Đông Nam Á về sự “trỗi dậy” của Trung Quốc tại Biển Đông đã khiến Myanmar, Bangladesh và Sri Lanka trở thành những “viên ngọc trai” trong “chuỗi ngọc trai” của Trung Quốc. Các quốc gia láng giềng của Ấn Độ thuộc vành đai Ấn Độ Dương như Bangladesh, Indonesia, Kenya, Maldives, Pakistan và Thái Lan trong nhiều trường hợp đã ủng hộ MSRI. Động lực kinh tế đã khiến nhiều nền kinh tế ở Đông Nam Á và Nam Á có khuynh hướng lệ thuộc vào nguồn tài chính của Trung Quốc. Sáng kiến của Trung Quốc đã tạo nên sự cạnh tranh về địa kinh tế và địa chính trị tại Ấn Độ Dương - vốn thuộc vào phạm vi ảnh hưởng truyền thống của Ấn Độ. Vào tháng 6/2015, Thư ký Ngoại giao Ấn Độ S. Jaishankar đã gọi MSRI là: “một sáng kiến quốc gia của Trung Quốc được thiết kế gắn với các lợi ích quốc gia (của nước này), các quốc gia khác không có nghĩa vụ phải chấp nhận nó”²².

Hiện nay, sự gần gũi trong quan hệ chính trị - ngoại giao lẫn kinh tế của Trung Quốc với các quốc gia Nam Á đang khiến phạm vi ảnh hưởng của Ấn Độ bị thu hẹp. Gần đây, Trung Quốc đã thúc đẩy quá trình phát triển các cảng biển chiến lược tại vành đai Ấn Độ Dương. Trong đó nổi bật là cảng Chittagong ở Bangladesh, Kyaukpyu, Sittwe ở Myanmar, Hambantota ở Sri Lanka, Karachi và Gwadar ở Pakistan²³. Trong tương lai, vẫn không loại trừ khả năng các cảng biển này có thể được xây dựng và cải tạo thành các căn cứ quân sự. Quan ngại của Ấn Độ là hoàn toàn có cơ sở khi hải quân Trung Quốc ngày càng được triển khai bên ngoài các vùng biển gần để ứng phó với các mối đe dọa an ninh phi truyền thống và trong nhiều trường hợp, hải quân Trung Quốc (PLAN) còn phục vụ cho việc triển khai nền ngoại giao quân sự của Trung Quốc²⁴. Mục tiêu mà PLAN tìm cách đạt được dọc theo MSR có thể được rút ra từ tuyên bố của một thủy thủ tàu buôn Trung Quốc: “Không cần biết chúng ta ở đâu, miễn là các chiến hạm của chúng ta ở đó thì chúng ta có cảm giác an toàn!”²⁵. Thật vậy, một số nhà nghiên cứu quân sự Trung Quốc cho đến nay còn gọi MSRI là “định hướng chiến lược cốt yếu cho sự trỗi dậy của Trung Quốc”²⁶.

Thứ tư, sự giảm sút niềm tin chiến lược là đặc điểm khá rõ rệt trong quan hệ Ấn Độ - Trung Quốc. Trong đó, lịch sử và địa chính trị là hai nhân tố khiến quan hệ hai nước vẫn chưa có những đột phá rõ rệt. Lịch sử quan hệ hai nước vốn đã hết sức nhạy cảm. Cuộc chiến chóng vánh năm 1962 đã làm tổn thương sâu sắc hình ảnh và vị thế của Ấn Độ ở khu vực và trên trường quốc tế.

²¹ Geethanjali Nataraj, “Why India Should Join China's New Maritime Silk Road”, *The Diplomat*, 3/7/2015, tại địa chỉ: <http://thediplomat.com/2015/07/why-india-should-join-chinas-new-maritime-silk-road/>, truy cập ngày 27/1/2017.

²² Charu Sudan Kasturi, “India wrinkle on China silk - Jaishankar speaks out on absence of consultations”, *The Telegraph*, tại địa chỉ: https://www.telegraphindia.com/1150721/jsp/frontpage/story_32798.jsp#.WJp8uRuLTIU, truy cập ngày 8/2/2017.

²³ R Sidda Goud and Manisha Mookherjee (2015), *China in Indian Ocean Region*, Allied Publishers Pvt. Ltd. , p. 54.

²⁴ Eric A. McVadon, ‘The PLA Navy as Instrument of Statecraft’, in Philip C. Saunders, Christopher Yung, Michael Swaine and Andrew Nien (2011), *The Chinese Navy: Expanding Capabilities, Evolving Roles*, Washington, DC: National Defense University Press, p. 215.

²⁵ “有祖国的军舰在，我们就有安全感”，*人民海军* [Renmin Haijun], January 7, 2015.

²⁶ 梁芳, “今日“海上丝绸之路”通道风险有多大”, *国防参考*, 11/2/2015, tại địa chỉ: http://www.81.cn/jwgd/2015-02/11/content_6351319.htm, truy cập 9/9/2015.

Hệ quả là Ấn Độ luôn phải duy trì sự thận trọng trước các đề xuất của Trung Quốc. Cho đến thế kỷ XXI, Ấn Độ và Trung Quốc vẫn đang phải đối phó với những di chứng từ cuộc chiến. Mặc dù Trung Quốc đã đạt nhiều thành tựu trong quá trình giải quyết hầu hết các tranh chấp biên giới đất liền với các nước láng giềng là Nga, Pakistan và Afghanistan nhưng Ấn Độ là trường hợp ngoại lệ. Lực cản cho quan hệ hai nước xuất phát từ bản chất là Trung Quốc vẫn chưa bày tỏ thiện chí giải quyết vấn đề tranh chấp lãnh thổ với Ấn Độ²⁷. Bên cạnh đó, vị trí địa chính trị của Ấn Độ ở giữa hai nước láng giềng có vũ khí hạt nhân là Trung Quốc và Pakistan cũng là nhân tố trực tiếp quy định sự cạnh tranh/ đối đầu chiến lược trong quan hệ giữa hai cường quốc. Đáng quan ngại hơn là Trung Quốc và Pakistan lại là những đồng minh thân cận. Ký ức lịch sử cùng sự bao vây địa chính trị khiến Ấn Độ luôn thận trọng trước các nguy cơ có khả năng đe dọa sự toàn vẹn lãnh thổ.

Mặc dù Trung Quốc đã nhiều lần nhấn mạnh đến “hòa bình” và “cùng phát triển” trong các diễn ngôn chính trị nhưng chiến lược “phát triển hòa bình” (*peaceful development*) của quốc gia này lại chưa mang lại sự cải thiện rõ nét cho quan hệ Trung Quốc - Ấn Độ. Hiện nay, Ấn Độ vẫn rất quan ngại về tính chất “hòa bình” trong sự phát triển của Trung Quốc. Những tranh cãi có tính chất giai đoạn giữa hai nước vẫn thường xuyên diễn ra và hiển nhiên tạo thành thách thức cho hình ảnh của Trung Quốc tại khu vực. “*Pew Research*” (2014) tiết lộ mức độ quan ngại của người dân Ấn Độ rằng các tranh chấp lãnh thổ với Trung Quốc sẽ dẫn đến xung đột quân sự là khá cao (72%)²⁸. Trong tư duy của Ấn Độ, niềm tin chiến lược là cơ sở quan trọng cho các triển vọng hợp tác. Và quan hệ Ấn Độ - Trung Quốc lại càng không thể tách rời quỹ đạo này. Nếu ký ức đeo bám dai dẳng từ cuộc chiến năm 1962 và tranh chấp lãnh thổ thuộc về lịch sử thì sự bao vây địa chính trị thuộc về thời đại. Dù là được nhìn nhận từ góc độ nào thì những nhân tố này đều quyết định đến nhu cầu an ninh và phát triển của Ấn Độ.

Thứ năm, quan ngại thuộc về “chủ nghĩa tượng trưng” (*symbolism*) cũng là nguyên nhân khiến Ấn Độ do dự và thận trọng đối với đề xuất của Trung Quốc. MSRI có thể được xem là một trong những minh họa sống động cho triết lý Trung Hoa về quan hệ quốc tế, nơi mà tất cả các nước tham gia đều là những người chiến thắng (win-win). MSRI chính là một dạng thức có tính biểu tượng nhằm quảng bá hình ảnh của Trung Quốc như một “cường quốc ôn hòa” (benign power). Đây là phương cách giúp Trung Quốc trung hòa các ấn tượng tiêu cực do sự trỗi dậy của quốc gia này mang lại²⁹. Về đại thể, Trung Quốc xem biểu tượng là phương tiện giúp truyền tải các thông điệp gọi lên cảm hứng và sự tưởng tượng nhằm đạt được mục đích như Đặng Tiểu Bình từng nhấn mạnh trong “tuyên ngôn” của chủ nghĩa hiện thực: “Mèo trắng hay mèo đen không quan trọng, miễn là nó bắt được chuột”. Trong khi đó, đối với Ấn Độ thì “biểu tượng” bao gồm

²⁷ Peter Cai, “Why India Is Wary of China’s Silk Road Initiative”, *The Huffington Post*, 9/7/2016, tại địa chỉ: http://www.huffingtonpost.com/peter-cai/india-china-silk-road-initiative_b_11894038.html, truy cập ngày 28/1/2017.

²⁸ Pew Research Center, “Global Opposition to U.S. Surveillance and Drones, but Limited Harm to America’s Image: Many in Asia Worry about Conflict with China,” Released July 14, 2014, pp. 8-9.

²⁹ Marcin Kaczmarek, “The New Silk Road: a versatile instrument in China’s policy”, *Ośrodek Studiów Wschodnich*, No. 161, 2015, p. 3.

“tất cả các giá trị đạo đức”, với ý nghĩa là cả “con đường” và “điểm đến”³⁰. Có thể hiểu một cách đơn giản, Ấn Độ quan niệm rằng biểu tượng phải chuyên chở các giá trị có tính nhất quán cả về quá trình và kết quả đạt được. Mặc dù đều tập trung vào sự tưởng tượng và sáng tạo nhưng chủ nghĩa tượng trưng trong tư duy của Trung Quốc và Ấn Độ có sự khác biệt rõ rệt. Với Trung Quốc, chủ nghĩa tượng trưng là công cụ để đạt được các mục tiêu và bao hàm nhiều tính toán chiến lược khó đoán định. Trong khi đó, với Ấn Độ thì chủ nghĩa tượng trưng bao hàm sự nhất quán của các giá trị đạo đức từ diễn ngôn cho đến thực tiễn triển khai. Như vậy, trên cơ sở sự khác biệt đó mà những hứa hẹn của Trung Quốc – vốn được đề xuất dưới dạng các khẩu hiệu đã buộc Ấn Độ phải thận trọng.

Kể từ khi nhậm chức (2014), Thủ tướng Ấn Độ Narendra Modi đã có cách tiếp cận cởi mở hơn trong quan hệ với các nước láng giềng. Những dự án thúc đẩy mạng lưới kết nối hạ tầng với các quốc gia ít có thiện chí với Ấn Độ như Afghanistan, Bangladesh, Pakistan và Sri Lanka cũng đã được mở rộng. Động thái của Chính phủ Ấn Độ trong thập niên thứ hai của thế kỷ XXI là bước đi rất đáng chú ý và mang ý nghĩa thời đại. Tuy nhiên, Thủ tướng Narendra Modi vẫn khá thận trọng đối với MSRI. Thiếu vắng thông tin cần thiết, sự “mập mờ” trong mối quan hệ đan cài hết sức phức tạp giữa kinh tế và chính trị cùng sự mất lòng tin trong nhiều năm qua đã khiến hai cường quốc chưa chủ động gắn kết để triển khai hợp tác. Sự thận trọng của Ấn Độ cũng có thể được lý giải trong bối cảnh sự thiếu vắng các cam kết chiến lược của Trung Quốc đã làm nản lòng các nhà hoạch định chính sách Ấn Độ. Thay vì chấp nhận mạo hiểm thì Ấn Độ đã thận trọng quan sát để có những tính toán phù hợp với tình hình thực tế. Và trên hết là Ấn Độ không đánh cược tương lai của Ấn Độ Dương trong mối quan hệ với Trung Quốc, cả trong quá khứ lẫn hiện tại.

3. Kết luận

Thế và lực của Trung Quốc đang thay đổi. Trước thực tế đó, Trung Quốc có nhu cầu làm tương ứng sức mạnh kinh tế và tầm ảnh hưởng với những giá trị mới do Trung Quốc định hình. Chiến lược của Trung Quốc, vì thế, cần được nhìn nhận một cách nghiêm túc là tham vọng để hiện thực hóa “sự đại phục hưng dân tộc Trung Hoa” trong thế kỷ XXI hay “Giấc mộng Trung Hoa”. Những gì Trung Quốc đã thực hiện đến nay, có thể mang đến hàm ý rằng MSRI “đang mở rộng khả năng tiếp cận về kinh tế và chiến lược của Trung Quốc dọc và xung quanh khu vực Á-Âu. Tác động của nó có thể kéo dài và sẽ ảnh hưởng đến những nỗ lực hiện tại khác trong việc thiết lập một trật tự quốc tế mới”³¹. Điều này buộc các quốc gia trong khu vực phải thật sự hiểu Trung Quốc và tỉnh táo trước những cam kết quá mạnh mẽ của Bắc Kinh.

Thế kỷ XIX và thế kỷ XX vốn đặc trưng bởi ngọn cờ chính trị đi trước còn thương mại theo sau. Nghĩa là, những cuộc chinh phạt về chính trị và quân sự đã mở đường cho thương mại và toàn cầu hóa. Ngày nay, xu thế mới đã cho thấy thương mại tạo điều kiện cho các hoạt động chính trị.

³⁰ Gurpreet S. Khurana, “Why is India So Coy About China’s Maritime Silk Road?”, *The Wire*, 9/6/2015, tại địa chỉ: <https://thewire.in/3522/why-is-india-so-coy-about-chinas-maritime-silk-road/>, truy cập ngày 28/1/2017.

³¹ David Arase, “China’s Two Silk Roads: Implications for Southeast Asia”, (Amended Version), *ISEAS*, Singapore, No. 2, 2015, pp. 1-11.

Hay nói cách khác, các thể chế mới mẻ và đầy tính cạnh tranh đang được thiết lập, bên ngoài là để thúc đẩy thương mại, hợp tác kinh tế và hội nhập nhưng ẩn giấu phía sau là ảnh hưởng chính trị³². Nhà lý luận tiên phong về lý thuyết chiến tranh là Carl von Clausewitz (1780-1831) từng nhận định rằng logic chiến tranh phản ánh bản chất thương mại³³. Sử gia Mỹ và là cha đẻ của các lý thuyết về địa kinh tế Edward Luttwak đã nhận định chi tiết hơn khi cho rằng kinh tế không chỉ là nguyên nhân mà còn là công cụ cho những xung đột³⁴. Đề xuất thúc đẩy hợp tác kinh tế thông qua MSRI là cơ sở quan trọng để Trung Quốc hiện thực hóa những mục tiêu chính trị nhằm phục vụ cho tham vọng củng cố vị thế của một cường quốc kinh tế. Khi đó, những va chạm về lợi ích và vị thế giữa Ấn Độ và Trung Quốc có nhiều khả năng làm dịch chuyển cán cân quyền lực khu vực.

Quan hệ Ấn Độ - Trung Quốc là mối quan hệ giữa hai cường quốc hàng đầu tại châu Á. Đây cũng là mối quan hệ tế nhị và hết sức phức tạp. Nó có tác động đáng kể đến các quan hệ địa chính trị ở châu Á và triển vọng phát triển kinh tế của khu vực³⁵. Kết cấu của quan hệ Ấn Độ - Trung Quốc là nhân tố quyết định đến môi trường địa chính trị, địa kinh tế và an ninh châu Á và đồng thời cũng có tác động mạnh mẽ đối với trật tự toàn cầu. Trong thế kỷ XXI, cả Ấn Độ và Trung Quốc đều nổi lên như là hai nền kinh tế lớn. Điều này dẫn chiếu đến xu hướng mở rộng các lĩnh vực thuộc vào lợi ích chiến lược mà hai quốc gia này quan tâm³⁶. Trong đó, những lợi ích liên quan đến lĩnh vực hàng hải là khá nổi trội. Trong bối cảnh hội tụ những lợi ích hàng hải, quan hệ song phương bao gồm cả cơ hội và thách thức. MSRI sẽ tiếp tục là “phép thử” cho quan hệ Ấn Độ - Trung Quốc. Bởi lẽ, sáng kiến của Trung Quốc đã mang đến đồng thời cả sự hội tụ lẫn sự phân tách khía cạnh lợi ích trong quan hệ hai nước. Khả năng hai cường quốc hợp tác để chuyển hóa các thách thức thành các cơ hội cùng phát triển sẽ quyết định đến triển vọng của quan hệ song phương.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Camille Brugier, “China’s way: the new Silk Road”, *European Union Institute for Security Studies*, No. 14, 2014.
2. David Arase, “China’s Two Silk Roads: Implications for Southeast Asia”, (Amended Version), *ISEAS*, Singapore, No. 2, 2015.

³² George Magnus, “China, the new Silk Road, loud thunder and small raindrops”, 15/5/2015, tại địa chỉ: <http://www.georgemagnus.com/china-the-new-silk-road-loud-thunder-and-small-raindrops/>, truy cập 28/7/2016.

³³ Eric A. Nordlinger (1995), *Isolationism Reconfigured: American Foreign Policy for a New Century*, Princeton University Press, p. 136.

³⁴ Jane Wills, Roger Lee (1997), *Geographies of Economies*, Routledge, p. 126.

³⁵ Zhu Li, “The Maritime Silk Road and India: The Challenge of Overcoming Cognitive Divergence”, *Asia Policy*, No. 22, 2016, p. 10.

³⁶ Gurpreet S. Khurana, “China, India and “Maritime Silk Road”: Seeking a Confluence”, *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, Vol. 11, No. 1, 2015, pp. 19-29.

3. Gurpreet S. Khurana, “China, India and “Maritime Silk Road”: Seeking a Confluence”, *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, Vol. 11, No. 1, 2015.
4. Justyna Szczudlik-Tatar, “China’s New Silk Diplomacy”, *PISM Policy Paper*, No. 34 (82), 2013.
5. Marcin Kaczmarek, “The New Silk Road: a versatile instrument in China’s policy”, *Ośrodek Studiów Wschodnich*, No. 161, 2015.
6. R Sidda Goud and Manisha Mookherjee (2015), *China in Indian Ocean Region*, Allied Publishers Pvt. Ltd.
7. Zhao Hong, “China’s New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia”, *Institute of Southeast Asian Studies*, Trends in Southeast Asia, No. 3, 2015.
8. Zhu Li, “The Maritime Silk Road and India: The Challenge of Overcoming Cognitive Divergence”, *Asia Policy*, No. 22, 2016.