

SÁNG KIẾN CON ĐƯỜNG TỜ LỰA TRÊN BIỂN THẾ KỶ 21 VÀ THÁCH THỨC TỪ ĐÔNG NAM Á

NGUYỄN ĐẶNG LAN ANH*

Tóm tắt: Tháng 10 năm 2013, Trung Quốc chính thức đưa ra Sáng kiến Con đường Tờ lựa trên biển thế kỷ 21. Sau 5 năm, một loạt dự án cơ sở hạ tầng, các hiệp định về hợp tác trong khuôn khổ Sáng kiến đã được ký kết giữa Trung Quốc và một số nước Đông Nam Á. Tuy vậy, mức độ tham gia và phản ứng của các nước thành viên ASEAN với Sáng kiến Con đường Tờ lựa trên biển của Trung Quốc rất khác nhau. Hơn nữa, lo ngại về mục tiêu chiến lược đằng sau Sáng kiến, những căng thẳng và tranh chấp trên biển, cũng như tình hình nội bộ của các nước đang là những thách thức đối với việc thực hiện Sáng kiến này ở khu vực. Bài viết khái quát quá trình thực hiện Sáng kiến trong năm năm qua, mức độ tham gia của các nước ASEAN, và tập trung phân tích những thách thức đến từ khu vực đối với việc thực hiện Sáng kiến này của Trung Quốc.

Từ khóa: Đông Nam Á, Trung Quốc, Sáng kiến con đường tờ lựa trên biển, thách thức.

1. Sáng kiến Con đường Tờ lựa trên biển thế kỷ 21 và quá trình triển khai sau 5 năm

Sáng kiến Con đường Tờ lựa (CĐTL) trên biển thế kỷ 21 là một trong hai bộ phận cấu thành của dự án đầy tham vọng mà Trung Quốc chính thức gọi là Sáng kiến Vành đai-Con đường (BRI). Về mặt địa lý, CĐTL trên biển gồm hai nhánh: một nhánh bắt đầu từ bờ biển phía Đông của Trung Quốc đi qua biển Đông, qua Đại Tây Dương, Ấn Độ Dương, và kết thúc tại Địa Trung Hải; nhánh còn lại bắt đầu từ bờ biển Trung Quốc đi xuống phía Nam

qua biển Đông tới châu Đại Dương và Nam Thái Bình Dương⁽¹⁾. Theo Feng Weijian, Sáng kiến Vành đai - Con đường là một kế hoạch dài hạn và có thể được chia thành 3 giai đoạn: Giai đoạn 1 là huy động chiến lược (2014-2016); giai đoạn 2 là lên kế hoạch chiến lược (2016-2021), đây là giai đoạn Trung Quốc đi đầu trong việc thiết lập các nhóm điều phối chính sách, nhóm cơ sở hạ tầng, nhóm về năng lượng và thương mại, và một nhóm về tài chính. Giai đoạn thứ 3 là triển khai chiến lược⁽²⁾.

Ngay sau khi Sáng kiến CĐTL trên biển được tuyên bố ở khu vực, tháng

* ThS. Nguyễn Đặng Lan Anh, Viện Nghiên cứu Trung Quốc

11/2013, Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường, tại Hội nghị Thượng đỉnh Trung Quốc - ASEAN lần thứ 17, đã đưa ra “Khung hợp tác 2+7” để xây dựng cộng đồng chung vận mệnh Trung Quốc - ASEAN mà Sáng kiến CDTL trên biển là một cấu phần. Năm 2015, Ủy ban Phát triển và Cải cách Quốc gia (UBPT&CCQG), Bộ Ngoại giao, và Bộ Công thương Trung Quốc đã chính thức công bố kế hoạch tổng thể cho chiến lược kết nối của Trung Quốc: “Tầm nhìn và Hành động thúc đẩy cùng xây dựng vành đai kinh tế con đường tơ lụa và con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”. Trong đó, liên quan tới ASEAN có hai khía cạnh bao gồm CDTL trên biển và Hành lang kinh tế bán đảo Đông Dương⁽³⁾. Tháng 6/2017, UBPT&CCQG cùng Cục Hải dương Quốc gia Trung Quốc cũng công bố tài liệu “Tầm nhìn về hợp tác trên biển trong Sáng kiến Vành đai con đường” để đồng bộ hoá kế hoạch phát triển và thúc đẩy hành động chung giữa các quốc gia dọc theo CDTL trên biển⁽⁴⁾. Tháng 5/2017, tại Bắc Kinh, Trung Quốc đã tổ chức Diễn đàn Vành đai Con đường vì hợp tác quốc tế. Trong thông cáo chung đưa ra sau khi kết thúc Diễn đàn, có nhấn mạnh đến cơ hội mà CDTL có thể đóng góp vào các sáng kiến khu vực khác của ASEAN như Cộng đồng Kinh tế ASEAN 2025 (AEC 2025) và Kế hoạch tổng thể về Kết nối ASEAN 2025 (MPAC 2025)⁽⁵⁾.

Liên quan đến các quỹ đầu tư, Trung Quốc đi đầu trong thiết lập Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng Châu Á (AIIB) năm 2014. Đến năm 2018, AIIB có 86 thành viên và nguồn vốn pháp định ban đầu là 100 tỷ USD. Bên cạnh AIIB, Trung Quốc còn thành lập Quỹ Cơ sở hạ tầng Con

đường Tơ lụa (SRIF) với 40 tỷ USD. Ngoài việc tận dụng nguồn vốn từ AIIB, SRIF, và quỹ hợp tác đầu tư Trung Quốc - ASEAN (China-ASEAN ICF), Trung Quốc tuyên bố sẽ dành 10 tỷ USD cho giai đoạn 2 cung cấp vốn vay cơ sở hạ tầng đặc biệt Trung Quốc - ASEAN cho các dự án liên quan⁽⁶⁾.

Đồng thời Trung Quốc cũng thông qua các cơ chế như APEC, Hội nghị cấp cao Đông Á, Khuôn khổ hợp tác Trung Quốc - ASEAN nhằm bắt đầu triển khai tham vấn về các vấn đề trên biển, thiết lập các diễn đàn và đối thoại hợp tác như Diễn đàn Kinh tế xanh (kinh tế biển), Trung tâm hợp tác biển Trung Quốc - ASEAN, và Diễn đàn hợp tác đại dương Đông Á.

2. Mức độ tham gia của các quốc gia Đông Nam Á vào Sáng kiến CDTL trên biển thế kỷ 21

Cho đến nay, nhìn chung, các nước Đông Nam Á đều đồng ý về mặt nguyên tắc đối với Sáng kiến CDTL trên biển thế kỷ 21 của Trung Quốc⁽⁷⁾. Cả 10 nước thành viên ASEAN đều là thành viên sáng lập của AIIB. Tuy nhiên, phản ứng của các nước Đông Nam Á đối với Sáng kiến cũng như mức độ tham gia của các nước vào Sáng kiến CDTL trên biển của Trung Quốc cho đến nay rất khác nhau.

Thái Lan ủng hộ và tham gia tích cực vào Sáng kiến Vành đai - Con đường chủ yếu thông qua thúc đẩy hợp tác xây dựng cơ sở hạ tầng với Trung Quốc. Tháng 12/2014, hai nước đã ký 2 bản ghi nhớ về hợp tác đường sắt và hợp tác trong lĩnh vực thương mại đối với nông sản. Bản ghi nhớ về hợp tác đường sắt nằm trong kế hoạch lớn của Trung Quốc về xây dựng CDTL ở Đông Nam Á đại lục⁽⁸⁾. Tháng 7/2017, Thái Lan

đã thông qua giai đoạn 1 của dự án hợp tác xây dựng đường sắt cao tốc nối Vân Nam Trung Quốc và Bangkok. Giai đoạn 1 là tuyến đường Bangkok - Nakhon Ratchasima khởi công vào cuối năm 2017, dự kiến đưa vào hoạt động năm 2021⁽⁹⁾. Đây là một phần trong dự án đường sắt nối giữa Trung Quốc và Singapore.

Malaysia cũng là một trong những nước Đông Nam Á đã nhanh chóng tiếp nhận Sáng kiến CDTL trên biển và dần trở thành trung tâm trong ngoại giao Sáng kiến Vành đai - Con đường của Bắc Kinh⁽¹⁰⁾. Theo một học giả Malaysia, đó là do vị trí chiến lược của Malaysia nằm giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Hơn nữa, bản thân chính phủ của Thủ tướng Najib Razak cũng hoan nghênh đầu tư và vai trò kinh tế lớn hơn của Trung Quốc ở nước này⁽¹¹⁾. Chính phủ Razak thể hiện công khai và nhắc lại sự ủng hộ của nước này đối với sáng kiến Vành đai - Con đường ở nhiều diễn đàn, hội nghị trong nước và quốc tế. Cùng với đó, Malaysia cũng thúc đẩy hợp tác kết nối ở diện rộng với Trung Quốc, bao gồm xây dựng cảng biển, đường ray, và các khu công nghiệp như Khu công nghiệp bờ biển Malacca (Malaysia Malacca Seaside Industrial Park) và khu công nghiệp ở Kuantan. Công ty Trung Quốc Beibu nắm giữ 38% cổ phần để quản lý cảng Kuantan trong vòng 30 năm⁽¹²⁾. Tháng 5/2014, hợp tác để thiết lập CDTL trên biển được đưa vào Tuyên bố chung trong dịp kỷ niệm 40 năm thiết lập quan hệ ngoại giao hai nước⁽¹³⁾. Cuối năm 2015, trong chuyến thăm của Tư lệnh Hải quân Trung Quốc Ngô Thắng Lợi, Malaysia cùng Trung Quốc kí thoả thuận cho phép tàu chiến Trung Quốc được sử dụng cảng Kota Kinabalu như điểm dừng chân để tiếp tế

nhiên liệu⁽¹⁴⁾. Ngoài ra, năm 2016, hai nước còn hình thành liên minh cảng biển, trong đó có sự tham gia của 10 cảng Trung Quốc và 6 cảng biển Malaysia⁽¹⁵⁾. Đầu tư của Trung Quốc vào các dự án cảng biển và đường ray của Malaysia lên đến gần 93 tỉ USD⁽¹⁶⁾. Đáng chú ý có dự án tuyến đường sắt kết nối bờ biển phía Đông (ECRL) trị giá gần 17 USD.

Indonesia là nơi được Chủ tịch Tập Cận Bình chọn để chính thức công bố Sáng kiến CDTL trên biển ở khu vực, điều này cho thấy Indonesia được cho là có vai trò quan trọng trong Sáng kiến CDTL trên biển của Trung Quốc⁽¹⁷⁾. Từ năm 2012, Trung Quốc và Indonesia đã thiết lập Quỹ Hợp tác Biển Trung Quốc - Indonesia⁽¹⁸⁾. Năm 2014, Tổng thống Joko Widodo đã đưa ra tầm nhìn phát triển Indonesia trở thành Trục biển toàn cầu với mục tiêu là Indonesia sẽ đóng vai trò điểm tựa, một trục thúc đẩy kết nối và ổn định trong khu vực Ấn Độ - Thái Bình Dương⁽¹⁹⁾. Do đó, Jokowi cũng tìm cách kết nối giữa tầm nhìn phát triển này với Sáng kiến CDTL trên biển của Trung Quốc⁽²⁰⁾. Năm 2015, trong tuyên bố chung hai nước khi Tổng thống Jokowi sang thăm Trung Quốc, hai nước đã nhất trí cho rằng Sáng kiến CDTL trên biển và tầm nhìn Trục biển toàn cầu cần bổ sung cho nhau, và tìm cách kết hợp những lợi ích biển chung của cả hai bên⁽²¹⁾. Trung Quốc hứa đầu tư 50 tỉ USD vào các dự án cơ sở hạ tầng ở Indonesia⁽²²⁾. Năm 2017, thoả thuận cho vay vốn xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Jakarta-Bandung được ký kết giữa liên doanh nhà thầu Trung Quốc - Indonesia là PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) và Ngân hàng phát triển Trung Quốc (CDB) trị giá 4,5 tỉ USD⁽²³⁾.

Về phía Campuchia, tháng 4/2015, trong cuộc gặp với Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình bên lề Hội nghị thượng đỉnh Á-Phi tại Indonesia, Thủ tướng Hun Sen đã nhất trí thúc đẩy hợp tác song phương và khẳng định sẵn sàng hợp tác với Trung Quốc theo khuôn khổ sáng kiến “Vành đai và Con đường”⁽²⁴⁾. Vào tháng 2/2017, Thủ tướng Hun Sen phát biểu tại Hiệp hội Campuchia-Trung Quốc rằng sự trỗi dậy của Trung Quốc không đe dọa đến các nước và chính sách láng giềng hữu nghị cùng với Sáng kiến Vành đai - Con đường của Trung Quốc sẽ mang lại lợi ích cho các nước đang phát triển ở châu Á, bao gồm cả Campuchia⁽²⁵⁾. Kể từ năm 2015, Trung Quốc đã tập trung đầu tư vào lĩnh vực cảng biển ở Campuchia⁽²⁶⁾. Đây là một điểm đáng chú ý vì trước đó Trung Quốc không có một dự án cảng biển nào được triển khai tại Campuchia⁽²⁷⁾. Tháng 8/2015 và tháng 3/2016, Trung Quốc lần lượt có một dự án cảng nước sâu mới trị giá 3,8 tỷ USD tại tỉnh Koh Kong và một dự án cảng quốc tế mới trị giá 5,7 tỷ USD tại tỉnh Preah Sihanouk. Các dự án này đều là các dự án đầu tư vào cơ sở hạ tầng du lịch kèm cảng biển, và Chính phủ Campuchia đã đồng ý cho Tập đoàn đầu tư của Trung Quốc thuê đất xây dựng đặc khu kinh tế với thời hạn 99 năm⁽²⁸⁾. Ngoài ra, Trung Quốc coi Campuchia là một bộ phận quan trọng trong dự án gồm ba tuyến đường sắt nối Trung Quốc với Đông Nam Á, trong đó có tuyến đường phía đông qua Việt Nam và Campuchia.

—**Tại Myanmar**, tháng 12/2015, Quốc hội Myanmar đã thông qua dự án khu kinh tế đặc biệt Kyaukpyu tại bang Rakhine, miền Tây Myanmar. Đây được coi là một phần quan trọng nằm trong Sáng kiến

Vành đai - Con đường của Trung Quốc. Tập đoàn nhà nước Trung Quốc CITIC Group chịu trách nhiệm chính xây dựng dự án Kyaukpyu, nơi sẽ được đầu tư xây dựng một cảng biển nước sâu và một khu công nghiệp thu hút các công ty trong nhiều lĩnh vực như dệt may và lọc dầu. Ngoài ra, dự án bao gồm cả việc xây dựng đường ống dẫn dầu từ cảng Kyaukpyu đến thành phố Côn Minh, tỉnh Vân Nam, Trung Quốc⁽²⁹⁾.

Singapore có thái độ thực tế đối với Sáng kiến Con đường của Trung Quốc⁽³⁰⁾. Ban đầu, nước này giữ thái độ “chờ đợi và xem xét”, tuy nhiên trong chuyến thăm Trung Quốc tháng 7/2017, Thủ tướng Lý Hiển Long nói sẽ mở rộng sự tham gia của Singapore vào Sáng kiến Vành đai - Con đường và cho rằng Trung Quốc càng có nhiều hoạt động kinh doanh thương mại với các nước trong khu vực thông qua Sáng kiến Vành đai - Con đường, thì càng nhiều cơ hội cần đến Singapore⁽³¹⁾.

Philippines dưới thời của Tổng thống Aquino nghi ngờ Sáng kiến CDTL trên biển của Trung Quốc. Tuy nhiên sau khi đắc cử, Tổng thống Rodrigo Duterte đã có những thay đổi trong chính sách về Biển Đông cũng như nỗ lực cải thiện quan hệ với Trung Quốc. Tại Hội nghị Cấp cao ASEAN lần thứ 30 (tháng 4/2017), Tổng thống Duterte đã phát biểu tại cuộc họp báo rằng Sáng kiến Vành đai - Con đường là rất quan trọng bởi nó bắt đầu từ châu Á, và rằng Sáng kiến rất có lợi cho khu vực Đông Nam Á, nó sẽ giúp các nước láng giềng của Trung Quốc trong đó có Philippines⁽³²⁾. Theo Bộ trưởng Tài chính của Philippines, Sáng kiến sẽ thúc đẩy tự do thương mại và hội nhập kinh tế ở châu Á, và Philippines chắc chắn sẽ được lợi từ việc tham gia vào Sáng kiến này.

Philippines đang xây dựng rất nhiều cơ sở hạ tầng. Với sự giúp đỡ của Trung Quốc trong xây dựng các bến cảng và sân bay, chi phí vận chuyển hàng hoá đến Hong Kong hoặc tới Thượng Hải sẽ giảm đi rất nhiều và mở rộng thị trường cho hàng hoá của Philippines dọc theo hành lang Trung Quốc - Trung Đông và Châu Âu⁽³³⁾. Ưu tiên thúc đẩy cơ sở hạ tầng của Philippines thể hiện trong việc chính phủ nước này chỉ 5,3% GDP năm 2017 cho xây dựng cơ sở hạ tầng, và lên kế hoạch chi khoảng 160-180 tỷ USD trong vòng 6 năm tới. Theo kế hoạch Phát triển 2017-2022, phát triển cơ sở hạ tầng tập trung vào hệ thống giao thông, nước, năng lượng, công nghệ thông tin và cơ sở hạ tầng xã hội⁽³⁴⁾. Philippines tìm kiếm cơ hội nhằm kết hợp những kế hoạch phát triển hạ tầng trong hợp tác giữa Trung Quốc và Philippines.

Việt Nam là một thành viên sáng lập của AIIB và có một số tuyên bố hoan nghênh Sáng kiến Vành đai - Con đường⁽³⁵⁾. Trong chuyến thăm của Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng đến Trung Quốc năm 2015, hai nước đã khẳng định liên kết Sáng kiến Vành đai - Con đường với “Hai hành lang và một vành đai kinh tế” và các bộ ban liên quan sẽ đàm phán cụ thể liên quan đến kết nối này⁽³⁶⁾. Cũng trong chuyến thăm này, Bắc Kinh và Hà Nội đã đồng ý nâng cấp hạ tầng ở cảng Hải Phòng thành cảng đón tàu chuyên chở container, hàng hoá thông qua cảng sẽ được chuyển vào nội địa Trung Quốc⁽³⁷⁾. Tháng 5/2017, Chủ tịch nước Trần Đại Quang cũng tham dự Diễn đàn Vành đai Con đường vì hợp tác quốc tế tổ chức tại Bắc Kinh. Cuối năm 2017, trong chuyến thăm chính thức của Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình sang Việt Nam, hai bên đã chính thức ký kết

Biên bản ghi nhớ về việc triển khai chung Sáng kiến Vành đai - Con đường và “Hai hành lang - Một vành đai kinh tế” sau hai năm đàm phán⁽³⁸⁾. Cho đến nay, chưa có một dự án cơ sở hạ tầng mới nào tại Việt Nam chính thức nằm trong khuôn khổ của Sáng kiến và do Sáng kiến này tài trợ⁽³⁹⁾.

3. Thách thức cho Sáng kiến CDTL trên biển tại Đông Nam Á

Tuy đã tiến hành một số hợp tác với các quốc gia Đông Nam Á, nhưng việc triển khai Sáng kiến CDTL trên biển của Trung Quốc cũng sẽ gặp phải những thách thức không nhỏ từ khu vực.

Chủ nghĩa dân tộc và tình hình chính trị nội bộ của các nước Đông Nam Á

Tình hình chính trị nội bộ của một số nước ASEAN là một nhân tố có thể ảnh hưởng đến việc thực hiện Sáng kiến CDTL trên biển⁽⁴⁰⁾. Trung Quốc coi chủ nghĩa dân túy đi liền với chủ nghĩa dân tộc hiện đang lên cao ở các nước dọc theo tuyến đường, nhất là ở Đông Nam Á, là một thách thức lớn đối với Sáng kiến Vành đai - Con đường trong tương lai⁽⁴¹⁾. Theo Ding Gang, khi kinh tế phát triển, chủ nghĩa dân tộc đi liền với chủ nghĩa dân túy dẫn đến xung đột giữa các nhóm sắc tộc đặc biệt là giữa nhóm đa số và nhóm dân tộc thiểu số. Những dự án cho phát triển có thể sẽ gặp sự phản đối từ các nhóm thiểu số, nhóm tôn giáo hoặc dân cư ở một số vùng nhất định mà dự án đi qua⁽⁴²⁾, từ đó sẽ gây ra những trở ngại đối với việc thực hiện các dự án lớn mà Trung Quốc đầu tư hoặc tham gia. Ví dụ điển hình là dự án đường sắt cao tốc ở Indonesia đã bị hoãn lại bởi những lo ngại về việc giải quyết thu hồi và

mua đất dành cho dự án⁽⁴³⁾. Một ví dụ khác là dự án đường sắt nối từ Côn Minh (Trung Quốc) đến Kyaukpyu (Myanmar) cũng bị dừng lại do người dân phản đối⁽⁴⁴⁾. Cùng với chủ nghĩa dân tộc, tâm lý nghi ngại Trung Quốc cũng tăng cao, người dân Malaysia lo ngại rằng việc đầu tư của các công ty Trung Quốc tương lai sẽ làm ảnh hưởng đến chính sách ưu đãi đảm bảo việc làm và hạn ngạch dự án dành cho người tộc Mã Lai⁽⁴⁵⁾.

Bên cạnh đó, việc thay đổi chính phủ ở các nước sau các cuộc bầu cử cũng mang đến những rủi ro cho Sáng kiến CDTL. Như trong trường hợp của Thái Lan, Trung Quốc và Thái Lan ký kết xây dựng hai đường sắt cao tốc vào năm 2014⁽⁴⁶⁾, nhưng có những lo ngại rằng với chính phủ Thái Lan do quân đội nắm quyền như hiện nay liệu các thoả thuận đã ký kết có lâu dài hay không⁽⁴⁷⁾. Lo ngại của Trung Quốc về sự thay đổi chính quyền ở các nước sẽ dẫn đến sự thay đổi về chính sách không phải là không có cơ sở⁽⁴⁸⁾. Một ví dụ rõ ràng và gần đây nhất là cuộc bầu cử tại Malaysia vào tháng 5/2018 khi liên minh đối lập của cựu Thủ tướng Mahathir Mohamad đã giành chiến thắng trước Thủ tướng Najib Razak, người bị chỉ trích là “bán đất, bán nước” và dính líu vào nhiều vụ bê bối tài chính liên quan tới các dự án đầu tư của Trung Quốc. Các nhà quan sát và cử tri coi cuộc bầu cử này như là một phản ứng dân chủ đối với sự xâm nhập về kinh tế của Trung Quốc⁽⁴⁹⁾ thông qua Sáng kiến Vành đai - Con đường⁽⁵⁰⁾. Trong khi tranh cử, cựu Thủ tướng Mahathir đã nêu lên việc cần phải xem xét lại các dự án đầu tư của Trung Quốc ở Malaysia, bao gồm cả những dự án nằm trong Sáng kiến Vành đai - Con đường. Mặc dù Thủ tướng Mahathir thận

trọng khi không tuyên bố trên báo chí rằng Sáng kiến là một vấn đề⁽⁵¹⁾, song rõ ràng chính phủ Mahathir có nhiều quan ngại về các dự án đầu tư hạ tầng của Trung Quốc và vấn đề nợ công của nước này⁽⁵²⁾. Đầu tháng 7 vừa qua, chính phủ Mahathir đã chính thức đình chỉ dự án đường sắt ECRL, trong lúc tìm cách thương lượng lại các điều khoản với Trung Quốc⁽⁵³⁾. Trong chuyến thăm Trung Quốc từ ngày 17-21/8/2018, ông Mahathir đã nói với các phóng viên Malaysia ngày 21/8 - ngày cuối cùng trong chuyến thăm Bắc Kinh, rằng cả Chủ tịch nước Trung Quốc Tập Cận Bình và Thủ tướng Lý Khắc Cường đều đã thấu hiểu lý do đằng sau việc hủy bỏ những dự án này và “đã chấp nhận các lý do đó”⁽⁵⁴⁾.

Các vấn đề tồn tại trong quan hệ chính trị và kinh tế song phương

Bên cạnh đó, mỗi nước cũng có những lo ngại riêng. Myanmar có những vấn đề trong quan hệ song phương với Trung Quốc, có căn nguyên từ việc Trung Quốc đã từng ủng hộ chế độ quân sự trước đây của Myanmar và hiện nay là vai trò của Trung Quốc trong tiến trình hoà bình và hoà giải sắc tộc tại Myanmar⁽⁵⁵⁾. Trong khi cố gắng duy trì ổn định trong quan hệ với Trung Quốc, Myanmar cũng sẵn sàng đàm phán cứng rắn trong một số vấn đề nhất định⁽⁵⁶⁾. Việt Nam và Philippines cũng đang có các tranh chấp với Trung Quốc ở Biển Đông. Riêng đối với Việt Nam, nhìn chung Việt Nam giữ thái độ thận trọng đối với Sáng kiến Vành đai - Con đường. Ngoài ra, theo một số học giả, Việt Nam thận trọng với việc vay tiền từ Trung Quốc thông qua Sáng kiến bởi thứ nhất là lãi suất cho vay không thấp như mong đợi; và thứ hai, các điều kiện đi kèm với các khoản vay ưu đãi bao gồm việc sử dụng nhà thầu

và công nghệ của Trung Quốc vốn có rất nhiều quan ngại⁽⁵⁷⁾. Bên cạnh Việt Nam, Indonesia và Trung Quốc cũng có tranh chấp với Trung Quốc về quyền đánh bắt cá xung quanh khu vực quần đảo Natuna mà Indonesia tuyên bố chủ quyền⁽⁵⁸⁾. Indonesia mặc dù tuyên bố ủng hộ Sáng kiến và hy vọng thu hút đầu tư của Trung Quốc vào các dự án về cảng và cơ sở hạ tầng, song vẫn thận trọng vì trong quá khứ những dự án này được triển khai ở mức độ rất thấp⁽⁵⁹⁾.

Lo ngại về mục đích chiến lược của Trung Quốc và các tác động địa chính trị của Sáng kiến

Lo ngại của các nước về mục đích chiến lược đối với Trung Quốc sẽ ảnh hưởng đến việc hiện thực hoá toàn bộ Sáng kiến CDTL trên biển⁽⁶⁰⁾. Bản thân sự bất cân xứng giữa quy mô nền kinh tế và sức mạnh đang lên của Trung Quốc với các quốc gia Đông Nam Á cũng đã khiến cho các nước này lo ngại⁽⁶¹⁾. Việc mở rộng các hoạt động kinh tế và sự tham gia sâu rộng của Trung Quốc trong các vấn đề khu vực thông qua việc thực hiện Sáng kiến CDTL trên biển càng làm gia tăng sự hoài nghi của các nước. Trong con mắt của các nước ASEAN, Trung Quốc là một nước lớn⁽⁶²⁾. Điều này có nghĩa là chính phủ các nước ASEAN ở một chừng mực nào đó chưa thực sự tin tưởng chính sách đối ngoại của Trung Quốc đối với sự ổn định của khu vực. Thực tế này sẽ gây trở ngại cho nỗ lực nhằm thuyết phục các nước Đông Nam Á tin vào ý định hợp tác, hoà bình của Trung Quốc⁽⁶³⁾.

Hơn nữa, các nước Đông Nam Á nhận thấy một nguy cơ là những nỗ lực của Trung Quốc - dù có chủ định hay không - cũng sẽ làm gia tăng cạnh tranh địa chiến

lược và ảnh hưởng đến sự cân bằng quyền lực vốn đã rất mong manh ở khu vực⁽⁶⁴⁾. Trong khi các quốc gia Đông Nam Á không muốn bị xem như đang tham gia vào bất cứ nỗ lực nào nhằm bao vây Trung Quốc, vì nó sẽ ảnh hưởng đến quan hệ kinh tế của các nước với Trung Quốc, các nước này cũng không muốn bị coi là đang tạo điều kiện cho nỗ lực của Trung Quốc để kiểm chế đối thủ ở khu vực⁽⁶⁵⁾. Nếu Trung Quốc không thể thuyết phục được các quốc gia Đông Nam Á rằng Sáng kiến này sẽ không phải là một công cụ để Trung Quốc sử dụng trong cạnh tranh địa chính trị với Mỹ, thì các nước sẽ còn ngần ngại tham gia sâu vào Sáng kiến⁽⁶⁶⁾. Một số nước lo ngại rằng Trung Quốc sử dụng Sáng kiến CDTL trên biển, tăng cường tham gia vào việc xây dựng cơ sở hạ tầng nhất là có quyền tiếp cận với hệ thống cảng biển sẽ giúp Trung Quốc tăng cường khả năng triển khai quân sự nhất là hải quân. Việc kiểm soát được các tuyến đường biển chiến lược gắn liền với sự gia tăng kiểm soát chiến lược của Trung Quốc đối với khu vực Đông Nam Á và Ấn Độ Dương⁽⁶⁷⁾. Triển khai Sáng kiến CDTL trên biển, lợi ích của Trung Quốc sẽ mở rộng dọc theo tuyến đường, do đó sẽ đòi hỏi Trung Quốc phải gia tăng khả năng triển khai hải quân để bảo vệ những lợi ích này. Tuy nhiên, khó khăn đối với Trung Quốc là nước này hiện chưa có các căn cứ quân sự ở nước ngoài dọc theo tuyến đường. Hiện nay, Trung Quốc đang trong nỗ lực xây dựng các căn cứ này. Cho đến nay, Trung Quốc đã xây dựng 1 căn cứ quân sự ở Djibouti nối Biển Đỏ và Ấn Độ Dương. Ở Ấn Độ Dương, Trung Quốc đầu tư xây dựng cảng biển cho cả mục đích thương mại và quân sự ở Pakistan và Sri Lanka. Còn ở Biển Đông thì Trung Quốc xây dựng bồi

đắp đảo nhân tạo và biến chúng thành căn cứ quân sự.

Tranh chấp ở Biển Đông

Sự thành công của Sáng kiến CDTL trên biển của Trung Quốc cũng còn phụ thuộc rất lớn vào việc không có những căng thẳng và hành vi chống đối của các nước và khu vực dọc theo tuyến đường này⁽⁶⁸⁾. Do vậy, tranh chấp Biển Đông với một số nước thành viên ASEAN là một thách thức khu vực lớn đối với quá trình thực hiện Sáng kiến CDTL trên biển của Trung Quốc ở Đông Nam Á. Cách hành xử quyết đoán của Trung Quốc trước và sau khi Trung Quốc chính thức đưa ra sáng kiến này làm gia tăng sự mất lòng tin và căng thẳng trong khu vực. Ngay trong nửa đầu năm 2014, Trung Quốc đưa tàu chặn không cho Philippines tiếp tế cho một nhóm lính hải quân đồn trú tại Second Thomas Shoal (Việt Nam gọi là Bãi Cỏ Mây). Tháng 5/2014, Trung Quốc đưa dàn khoan Hải Dương 981 vào vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa của Việt Nam, đồng thời điều động bố trí hơn một trăm tàu hải giám, ngư chính, hải cảnh, tàu cá bọc thép và cả tàu quân sự xung quanh dàn khoan, khiến quan hệ hai nước rơi vào khủng hoảng tồi tệ nhất kể từ năm 1979. Từ cuối năm 2013 đến năm 2015, Trung Quốc cho xây bồi 7 đảo nhân tạo mà Trung Quốc chiếm giữ ở Trường Sa. Và gần đây, Trung Quốc đang tăng cường tiến hành quân sự hoá, đưa các thiết bị quân sự ra các đảo nhân tạo này. Năm 2016, khi Toà trọng tài Thường trực (PCA) đưa ra phán quyết về vụ kiện giữa Philippines và Trung Quốc liên quan đến Biển Đông, Trung Quốc đưa ra Sách trắng bác bỏ phán quyết của Toà. Tuy rằng, Trung Quốc sẽ kiểm soát và không để tranh chấp chủ quyền

trên biển ở Biển Đông đánh dấu chấm hết cho Sáng kiến CDTL trên biển. Song những hành động quyết đoán của Trung Quốc ở Biển Đông càng khiến các nước tin rằng Trung Quốc đơn giản là làm những gì Trung Quốc muốn và phớt lờ lợi ích và quan ngại của các nước nhỏ⁽⁶⁹⁾. Một số học giả Trung Quốc cũng phải thừa nhận rằng, trừ khi Trung Quốc có thể giải quyết một cách hợp lý tranh chấp biển với Việt Nam, Philippines, Malaysia và Brunei, nếu không Trung Quốc khó mà làm giảm bớt được lo ngại của các quốc gia Đông Nam Á⁽⁷⁰⁾ để triển khai thành công Sáng kiến Vành đai - Con đường.

Lo ngại về sự tự chủ của từng nước thành viên và sự thống nhất của ASEAN

Các nước Đông Nam Á lo ngại rằng việc tiếp nhận đầu tư và ngày càng phụ thuộc về kinh tế vào Trung Quốc sẽ khiến các nước mất tự chủ trong một số chính sách ngoại giao. Trung Quốc có thể sử dụng ảnh hưởng về kinh tế để gây áp lực khiến các nước thực thi những chính sách ủng hộ hoặc ít nhất là không chống lại lợi ích của Trung Quốc tại các tổ chức quốc tế hay các vấn đề khu vực bao gồm vấn đề Biển Đông, vấn đề liên quan đến chính trị nội bộ Trung Quốc như Tân Cương, Đài Loan. Năm 2012, các nước Đông Nam Á đã từng chứng kiến việc Trung Quốc sử dụng sức mạnh kinh tế gây áp lực lên Philippines trong tranh chấp tại bãi cạn Scarborough. Trung Quốc với lí do kiểm dịch để ngăn chặn hoa quả của Philippines nhập cảng, ra khuyến cáo người dân không đi du lịch sang Philippines khiến các hãng du lịch hủy bỏ hầu hết chuyến du lịch đã đặt trước đến Philippines và các hãng hàng không vì thế giảm số lượng chuyến bay đến

Manila trong suốt hai tháng căng thẳng tại bãi cạn Scarborough. Đối với các nước Đông Nam Á, không có gì đảm bảo rằng một khi Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng kinh tế và chính trị thông qua Sáng kiến Vành đai con đường, Trung Quốc lại không sử dụng ảnh hưởng để gây sức ép nhằm thay đổi hành vi và chính sách của các nước Đông Nam Á.

Mặc dù ASEAN là một khối nhưng mỗi nước thành viên có lợi ích khác nhau trong quan hệ với Trung Quốc, vị trí và tầm quan trọng của từng nước trong Sáng kiến CĐTL trên biển cũng là khác nhau. Năm 2012, ASEAN đã trải qua sự chia rẽ do sức mạnh kinh tế của Trung Quốc đối với nước thành viên. Lần đầu tiên trong lịch sử, Hội nghị Ngoại trưởng ASEAN đã không thể đưa ra một tuyên bố chung do Campuchia - khi đó là chủ tịch luân phiên của ASEAN và là đối tác tin cậy của Trung Quốc đã không chấp nhận đưa tranh chấp Biển Đông vào tuyên bố chung. Hiện nay, các dự án hợp tác cơ sở hạ tầng chủ yếu là hợp tác trong khuôn khổ song phương. Lo ngại chính là cách tiếp cận song phương này của Trung Quốc với từng nước thành viên ASEAN mang lại lợi thế cấu trúc cho Trung Quốc trong việc định hình tương lai kinh tế, chính trị của một số nước ASEAN⁽⁷¹⁾. Điều này sẽ ảnh hưởng đến sự thống nhất và xói mòn nguyên tắc đồng thuận của ASEAN⁽⁷²⁾.

Kết luận

Những nghi ngại của các quốc gia Đông Nam Á đối với Sáng kiến CĐTL trên biển của Trung Quốc không dễ có thể được xóa bỏ. Các quốc gia Đông Nam Á mặc dù hoan nghênh Sáng kiến CĐTL trên biển thế kỷ

21 do Trung Quốc đề xuất, song mỗi một nước có lợi ích khác nhau và vị trí khác nhau trong Sáng kiến này. Lo ngại của khu vực về Sáng kiến xuất phát từ sự thiếu lòng tin, sức mạnh và ảnh hưởng ngày càng gia tăng của Trung Quốc ở khu vực, cùng với những hành động quyết đoán của Trung Quốc trong các tranh chấp ở biển Đông. Trung Quốc do vậy cũng không dễ thuyết phục các nước láng giềng Đông Nam Á chấp nhận đề xuất đầy tham vọng này nếu mỗi một bước đi đều bị xem xét với sự hoài nghi và sợ hãi⁽⁷³⁾. Nói như vậy không có nghĩa là các nước ASEAN sẽ đứng ngoài Sáng kiến CĐTL trên biển, bởi nhu cầu về vốn cho phát triển hạ tầng ở các quốc gia này là vô cùng lớn. Trong tương lai, một sự minh bạch là cần thiết để làm cơ sở cho hợp tác. Minh bạch trong tuyên bố đòi chủ quyền, làm rõ ý định trong việc xây dựng bồi đắp và đưa các thiết bị quân sự ra các đảo ở Trường Sa, trong tương lai có thể đưa ra một lộ trình giải quyết tranh chấp. Đối với bản thân Sáng kiến CĐTL, cần có một sự minh bạch trong quá trình xây dựng cơ chế, quản trị và triển khai các dự án nằm trong Sáng kiến. Sự minh bạch này sẽ góp phần tạo ra và duy trì lòng tin đối với các quốc gia Đông Nam Á nói riêng và các quốc gia tham gia vào Sáng kiến Vành đai - Con đường nói chung./.

CHÚ THÍCH

1. "China unveils Maritime Silk Road plans", *The Economics Times*, 20.6.2017, tại <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/china-unveils-maritime-silk-road-plans/articleshow/59238384.cms>, truy cập 1.3.2018

2. Feng Weijiang, 2014, "International political and economic analysis of the silk road economic belt strategy", *Contemporary Asia-Pacific*, No. 6. Trích tại: Zhao Hong, 2016, "China's one belt one road: An Overview of the debate", *ISEAS*, No.6, tr.9
3. "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", *Ndrc.gov.cn*, 3.2015, tại http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html, truy cập 2.3.2018.
4. "Tầm nhìn về hợp tác trên biển trong Sáng kiến Vành đai và Con đường", Bản dịch tiếng Việt, *Nghiencuubiendong.vn*, tại <http://nghiencuubiendong.vn/nghien-cuu-trung-quoc/6595-tam-nhin-hop-tac-tren-bien-trong-sang-kien-vanh-dai-con-duong>
5. "Joint Communique of the Leaders Roundtable of the Belt and Road Forum for International Cooperation", Bộ Ngoại giao Trung Quốc, 16.5.2017, tại http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1462012.shtml; Kaewkamol Pitakdumrongkit, "China's Maritime Silk Road: Challenging Test for ASEAN",
6. Phát biểu của Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường tại Hội nghị Thượng đỉnh Trung Quốc - ASEAN lần thứ 18, ngày 22 tháng 11, 2015. Tại http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1317372.shtml
7. Irene Chan, 2016, "Southeast Asian Responses to China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative", trong Vijay Sakhuja và Jane Chan (cb), *China's Maritime Silk Road and Asia*, New Delhi: Vij Books India Pvt.Ltd
8. Như trên
9. "US\$5.2 billion first phase of China-Thailand railway project facing further delays, reports say", *South China Morning Post*, 7.10.2017, tại <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2114359/us52-billion-first-phase-china-thailand-railway-project>, truy cập 2.2.2018; "After delays, ground broken for Thailand-China railway project", *Reuters*, 21.12.2017, tại <https://www.reuters.com/article/us-thailand-china-railway/after-delays-ground-broken-for-thailand-china-railway-project-idUSKBN1EF1E6>, truy cập 2.1.2018
10. "Regional Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Challenges and Opportunities for the Asia-Pacific", *Asian Politics & Policy*, Vol.9, No. 4, tr.652
11. Như trên.
12. Kaewkamol Pitakdumrongkit, "China's Maritime Silk Road: Challenging Test for ASEAN", 23.2.2018, tại <https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/cms/co18030-chinas-maritime-silk-road-challenging-test-for-asean/#.WsS3aq2B28U>, truy cập 2.3.2018
13. Irene Chan, "Southeast Asian Responses to China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative".
14. "Malaysia cho hải quân Trung Quốc sử dụng cảng ngay sát Trường Sa", *giaoduc.net.vn*, 21.11.2015, tại <http://giaoduc.net.vn/Quoc-te/Malaysia-cho-hai-quan-Trung-Quoc-su-dung-cang-ngay-sat-Truong-Sa-post163551.gd>, truy cập 12.2.2018
15. Amy Chen, "China, Malaysia tout new "port alliance" to reduce customs bottlenecks and boost trade", *South China Morning Post*, 9.4.2016, tại <http://www.scmp.com/news/asia/southeast-asia/article/1934839/china-malaysia-tout-new-port-alliance-reduce-customs>, truy cập 2.2.2018
16. Yen Nee Lee, "China's investments into Malaysia may not pay off - at least, not for Malaysia: Citi", *CNBC*, 5.7.2017, tại <https://www.cnb.com/2017/07/05/chinas-investments-into-malaysia-may-not-pay-off-at-least-not-for-malaysia-citi.html>, truy cập 3.5.2018
17. Irene Chan, "Southeast Asian Responses to China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative".
18. "7th Technical Committee Meeting in Maritime Cooperation Between China and Indonesia", Bộ Ngoại giao Indonesia, tại <https://www.kemlu.go.id/en/berita/siaran>

- pers/Pages/7th-Technical-Committee-Meeting-in-Maritime-Cooperation-Between-China-and-Indonesia.aspx
19. Zhao Hong, 2015, "China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia", *ISEAS*, No.3, tr. 18; "Học thuyết biển của Tổng thống Jokowi", bản dịch tiếng Việt của *nghiencuubiendong*, tại <http://nghiencuuquocte.org/forums/topic/hoc-thuyet-bien-cua-tong-thong-jokowi/>, truy cập 2.3.2018
 20. Irene Chan, "Southeast Asian Responses to China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative"
 21. "Joint Statement on Strengthening Comprehensive Strategic Partnership between the People's Republic of China and The Republic of Indonesia", Bộ Ngoại Giao Trung Quốc, tại http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t1249201.shtml
 22. "China to Invest US\$50 billion in Indonesia's Infrastructure Projects", *Globalindonesiavoices.com*, 27.4.2015, tại <http://www.globalindonesianvoices.com/20456/china-to-invest-us50-billion-in-indonesias-infrastructure-projects/>, truy cập 24.1.2018
 23. Siwage Dharma Negara và Leo Suryadinata, 2018, "Jakarta-Bandung High Speed Rail Project: Little Progress, Many Challenges", *ISEAS*, No.2.
 24. "Trung Quốc, Campuchia hợp tác theo sáng kiến "vành đai, con đường", *Vietnamplus*, 24.4.2015, tại <https://www.vietnamplus.vn/tung-quooc-campuchia-hop-tac-theo-sang-kien-vanh-dai-con-duong/319343.vnp>, truy cập 30.7.2018
 25. "Prime Minister Hun Sen's Excerpts at Dinner with Cambodian-Chinese Association", *Freshnewsasia.com*, 4.2.2017, tại <http://en.freshnewsasia.com/index.php/en/3406-prime-minister-hun-sen-s-excerpts-at-dinner-with-cambodian-chinese-association.html>, truy cập 31.7.2018
 26. Vũ Thành Công, "Chiến lược địa-kinh tế của Trung Quốc tại Campuchia (Phần 1)", *Nghiencuubiendong*, 16.6.2017, tại <http://nghiencuubiendong.vn/y-kien-va-binh-luan/6585-chien-luoc-dia-kinh-te-cua-trung-quooc-o-campuchia-phan-1>, truy cập 30.7.2018; Vũ Thành Công, "Con đường Tơ lụa qua Đông Nam Á và Nam Á, so sánh cục diện khu vực thông qua hệ thống cảng biển do Trung Quốc đầu tư", *Nghiencuubiendong*, 13.10.2016, tại <http://nghiencuubiendong.vn/y-kien-va-binh-luan/6162-con-duong-to-lua-tren-bien-qua-dong-nam-a-va-nam-a-mot-he-thong-dang-dinh-hinh>, truy cập 30.7.2018
 27. Như trên
 28. Như trên
 29. "Dự án Trung Quốc gây bức xúc ở Myanmar", *Thanh Niên*, 16.06.2017, tại: <https://thanhnien.vn/the-gioi/du-an-trung-quooc-gay-buc-xuc-o-myanmar-845860.html>, truy cập 31.7.2018.
 30. Irene Chan, "Southeast Asian Responses to China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative"
 31. "Singapore gets on board China's Silk Road push as ties get back on track", *South China Morning Post*, 16.7.2017, tại <http://www.scmp.com/news/asia/article/2102882/singapore-gets-board-chinas-silk-road-push-ties-get-back-track>, truy cập 21.2.2018
 32. "Philippine president says Belt and Road initiative good for region", *Xinhuanet.com*, 29.4.2017, tại http://www.xinhuanet.com/english/2017-04/29/c_136246026.htm, truy cập 21.2.2017
 33. Như trên
 34. "China's Belt and Road Initiative: Implications for the Philippines", 2018, *FSI Insights*, Vol.5, No.3, tại <http://www.fsi.gov.ph/chinas-belt-and-road-initiative-implications-for-the-philippines/>; "Financing the Philippine Golden Age of Infrastructure", *GOVPH*, tại <https://www.dbm.gov.ph/index.php/secretary-s-corner/press-releases/list-of-press-releases/204-financing-the-philippine-golden-age-of-infrastructure>, truy cập 2.4.2018

35. Irene Chan, "Southeast Asian Responses to China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative";
36. Zhang Hui, "The Belt and Road Initiative Promises Huge Cooperation Space for China and Vietnam", *China Today*, 7.2.2018, tại http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/fd/201802/t20180207_800116946.html, truy cập 21.3.2018
37. Tetsuya Abe và Atsushi Tomiyama, "China, Vietnam to cooperate on new trade corridor", *Nikkei Asian Review*, 8.4.2015, tại <https://asia.nikkei.com/Politics/China-Vietnam-to-cooperate-on-new-trade-corridor>, truy cập 20.2.2018
38. Họp báo thường kỳ của Người phát ngôn Bộ Ngoại giao Trung Quốc Cảnh Sảng ngày 14 tháng 11 năm 2017, tại http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/2511_665403/t1510671.shtml, truy cập 3.4.2018
39. Lê Hồng Hiệp, "Potholes lie ahead for China's Belt and Road Initiative in Vietnam", *VnExpress*, 12.4.2018, tại <https://e.vnexpress.net/news/news/perspectives/potholes-lie-ahead-for-china-s-belt-and-road-initiative-in-vietnam-3735310.html>, truy cập 2.5.2018
40. Qingzhen Chen, "Risks to China's Grand Strategy in Southeast Asia", 13.3.2016, tại <https://globalriskinsights.com/2016/03/chinas-grand-strategy-in-southeast-asia/>, truy cập 21.1.2018
41. Ding Gang, "Populism Constitutes Risks to Belt & Road", *Global Times*, 29.3.2017, tại <http://www.globaltimes.cn/content/1040213.shtml>, truy cập 21.1.2018
42. Như trên
43. "Indonesia's Mega Fast-rail Projects Runs into Trouble", *Atimes*, 21.12.2017, tại <http://www.atimes.com/article/indonesias-mega-fast-rail-project-runs-trouble/>, truy cập 30.3.2018.
44. Ding Gang, "Populism Constitutes Risks to Belt & Road"
45. Ngeow Chow Bing, 'The domestic frays in Sino-Malaysian ties', *East Asia Forum*, 26.1.2017, tại <http://www.eastasiaforum.org/2017/01/26/the-domestic-frays-in-sino-malaysian-ties>, truy cập 20.1.2018; Jean-Marc F. Blanchard, 2017, "China's Maritime Silk Road Initiative (MSRI) and Southeast Asia: A Chinese 'pond' not 'lake' in the Works", *Journal of Contemporary China*
46. "China, Thailand sign MoU on railway cooperation", *China Daily*, 19.12.2014, trích tại Zhao Hong, 2015, "China's New Maritime Silk Road", tr.25
47. Zhao Hong, 2015, "China's New Maritime Silk Road", tr.25
48. Qingzhen Chen, "Risks to China's Grand Strategy in Southeast Asia"
49. Adam Minter, "Malaysia is Fed up with Chinese Cash", *Bloomberg*, 7.5.2018, <https://www.bloomberg.com/view/articles/2018-05-07/malaysia-is-fed-up-with-chinese-cash>, truy cập 3.6.2018
50. Nicholas Romero, "China's Brain, Malaysia's Pain", *The Diplomat*, 6.6.2018, tại <https://thediplomat.com/2018/06/chinas-brain-malaysias-pain/>, truy cập 6.6.2018
51. Nicholas Romero, "China's Brain, Malaysia's Pain"; Coco Liu, "134 Billion Reasons for Mahathir not to rethink Chinese Investment", *South China Morning Post*, 14.5.2018, tại <http://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2145797/134-billion-reasons-mahathir-not-rethink-chinese-investment>, truy cập 6.6.2018
52. Nicholas Romero, "China's Brain, Malaysia's Pain"; Tara Francis Chan, "China Seems 'Worried' about Malaysia's New Leadership, and a Suspicious \$2 Billion Deal Could be the First Sign of Trouble", *Business Insider*, 6.6.2018, tại <https://www.businessinsider.de/china-concerns-malaysia-new-government-mahathir-mohamed-2018-6?r=UK&IR=T>, truy cập 8.6.2018
53. "Malaysia suspends construction of East Coast Railway Link", *The Straits Times*, 4.7.2018, tại <https://www.straitstimes.com/>

- asia/se-asia/malaysia-suspends-construction-of-east-coast-railway-link, truy cập 31.7.2018
54. <https://www.vietnamplus.vn/malaysia-huy-bo-cac-du-an-nhieu-ty-usd-do-trung-quoc-tai-tro/520302.vnp>
 55. Yun Sun, 'China and Myanmar's peace process', *United States Institute of Peace Special Report* 401, 3.2017, tại <https://www.usip.org/sites/default/files/SR401-China-and-Myanmar-Peace-Process.pdf>, truy cập 21.1.2018; J. Mohan Malik, 2017, "Myanmar's Role in China's Maritime Silk Road Initiative", *Journal of Contemporary China*.
 56. J. Mohan Malik, 2017, Myanmar's Role in China's Maritime Silk Road Initiative
 57. Lê Hồng Hiệp, "Potholes lie ahead for China's Belt and Road Initiative in Vietnam"
 58. "China demands Indonesia drop new name for Natuna waters", *The Jakarta Post*, 3.9.2017, tại <http://www.thejakartapost.com/news/2017/09/03/china-demands-indonesia-drop-new-name-for-natuna-waters.html>, truy cập 31.7.2018
 59. Irene Chan, "Southeast Asian Responses to China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative".
 60. Jean-Marc F. Blanchard, 2017, "China's Maritime Silk Road Initiative (MSRI) and Southeast Asia" tr.8
 61. Zhao Hong, 2015, "The Maritime Silk Road and China-Southeast Asia Relations - Analysis", tại <https://www.eurasiareview.com/12072015-the-maritime-silk-road-and-china-southeast-asia-relations-analysis/>, truy cập 21.1.2018
 62. Alice D. Ba, 2009, "Who's socializing whom? Complex engagement in Sino-ASEAN relations", trong Amitav Acharya và Richard Stubbs (cb), *Theorizing Southeast Asian Relations*, London: Routledge. Trích tại: Zhao Hong, 2015, "The Maritime Silk Road and China-Southeast Asia Relations - Analysis".
 63. Zhao Hong, 2015, "The Maritime Silk Road and China-Southeast Asia Relations - Analysis".
 64. "Regional Perspectives on China's Belt and Road Initiative", tr.647; Chien-peng Chung và Thomas J. Voon, 2017, "China's Maritime Silk Road Initiative: Political-Economic Calculations of Southeast Asian States", *Asian Survey*, Vol. 57 No. 3, tr.421
 65. Chien-peng Chung và Thomas J. Voon, 2017, "China's Maritime Silk Road Initiative", tr.421
 66. Như trên
 67. William Yale, "China's Maritime Silk Road Gamble", *The Diplomat*, 22.4.2015, tại <https://thediplomat.com/2015/04/chinas-maritime-silk-road-gamble/>, truy cập 2.3.2018; Morgan Clemens, 2015, "The Maritime Silk Road and the PLA: Part One", *China Brief*, Vol. 15, No.6, tại <https://jamestown.org/program/the-maritime-silk-road-and-the-pla-part-one/>, truy cập 2.3.2018; Irene Chan, "Southeast Asian Responses to China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative".
 68. "Regional Perspectives on China's Belt and Road Initiative", tr. 654
 69. Chien-peng Chung và Thomas J. Voon, 2017, "China's Maritime Silk Road Initiative", tr.422
 70. Ma Jiangying, 2015, "The US perception of and response to China's OBOR initiative", *World Economics and Politics*, No. 10. Trích tại: Zhao Hong, 2016, "China's one belt one road", tr.27
 71. Zhao Hong, "How ASEAN's vision can jive with China's Belt and Road Initiative", *The Straits Times*, 30.3.2018, tại <http://www.straitstimes.com/opinion/how-aseans-vision-can-jive-with-chinas-belt-and-road-initiative>, truy cập 3.4.2018
 72. Zhao Hong, "China's Maritime Silk Road faces a wave of challenges", *East Asia Forum*, 16.12.2016, tại <http://www.easiaforum.org/2016/12/16/chinas-maritime-silk-road-faces-a-wave-of-challenges/>, truy cập 3.4.2018.
 73. Zhao Hong, 2016, "China's one belt one road", tr.31.