BÀN VỀ SỨC MẠNH BIỂN VIỆT NAM TRONG BỐI CẢNH MỚI*

TRẦN KHÁNH**
LÊ THỊ HẰNG NGA***

Tóm tắt: *Việt Nam có lợi thế về sức mạnh tiềm năng biển, trước hết là Biển Đông, bởi vùng biển này không chỉ nằm ở vị trí địa lý chiến lược trong thương mại hàng hải và phòng thủ quốc tế mà còn có nguồn tài nguyên thiên nhiên phong phú cho phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Sức mạnh biển Việt Nam được tăng lên khá nhanh trong những thập niên gần đây bởi chính sách thúc đẩy hội nhập quốc tế, coi kinh tế biển, an ninh biển là một quốc sách hàng đầu. Tuy nhiên, sự gia tăng cạnh tranh địa chính trị của các nước lớn, nhất là tham vọng độc chiếm Biển Đông của Trung Quốc cũng như sự thiếu đồng bộ, chưa hoàn thiện của cơ sở hạ tầng đang tạo ra thách thức không nhỏ đối với sức mạnh biển của Việt Nam.*

Từ khóa: *Việt Nam, sức mạnh biển.*

Mở đầu

Việt Nam là một quốc gia ven biển, có bờ biển dài hướng ra Biển Đông, nhiều cảng nước sâu, nơi có hai quần đảo là Hoàng Sa và Trường Sa, nằm trên những trục chính của hàng hải quốc tế, lại giàu có về tài nguyên thiên nhiên, trong đó có dầu khí. Đây là một một "sức mạnh tiềm năng", "sức mạnh hữu hình", một lợi thế cho phát triển kinh tế - xã hội và mở rộng hợp tác quốc tế. Trong bối cảnh Việt Nam tăng cường đầu tư cơ sở hạ tầng biển, coi kinh tế biển, an ninh biển là một quốc sách hàng đầu trong chiến lược phát triển quốc gia cũng như sự gia tăng can dự, cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn tại vùng biển, vùng biển Việt Nam trở nên quan trọng hơn trong bàn cờ địa chính trị, địa kinh tế khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. Tuy nhiên, sự gia tăng cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn, nhất là tham vọng độc chiếm biển Đông của Trung Quốc cũng như sự thiếu đồng bộ, chưa hoàn

* Bài viết là kết quả nghiên cứu đề tài khoa học cấp bộ "Cục diện Biển Đông đến năm 2030, tầm nhìn đến giữa thế kỷ 21, tác động đối với cục diện Châu Á và Việt Nam" do PGS. TS. Võ Xuân Vinh làm chủ nhiệm.

** PGS. TSKH. Trần Khánh, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á, Viện Hàn Lâm KHXH Việt Nam.
*** TS. Lê Thị Hằng Nga, Viện Nghiên cứu Ấn Độ và Tây Nam Á, Viện Hàn Lâm KHXH Việt Nam

thiện của cơ sở hạ tầng cho khai thác và bảo vệ tiềm năng biển của Việt Nam đang tạo ra thách thức không nhỏ đối với việc duy trì và mở rộng không gian chiến lược biển của nước nhà. Đây là một vấn đề rất lớn đối với nghiên cứu và thực tiễn chính sách. Dựa trên cơ sở lý luận về địa chính trị, địa chiến lược, nhất là về địa chiến lược biển cũng như những đổi mới về nhận thức và hành động địa chiến lược biển của Việt Nam dưới thời Đổi mới và bối cảnh khu vực đang chuyển đổi, bài viết chỉ tập trung đánh giá những cơ hội và thách thức mới đối với sức mạnh biển của Việt Nam, từ đó bước đầu đưa ra một vài gợi ý chính sách.

1. Cách tiếp cận về sức mạnh biển

Biển là một bộ phận của không gian địa - vật lý, một "sức mạnh tiềm năng", "sức mạnh hữu hình", một hằng số trong mọi tính toán chiến lược của mỗi quốc gia có biển, bởi nó là nơi chứa đựng cơ sở vật chất ban đầu cấu thành chính sách và quyền lực của nhà nước[1]. Biển không chỉ có khả năng cung cấp một nguồn tài nguyên thiên nhiên dồi dào như các loại hải sản, khoáng sản, tạo ra những khu nghỉ dưỡng hấp dẫn, mà quan trọng hơn là có một vai trò đặc biệt trong phát triển vận chuyển hàng hải, mở rộng không gian chiến lược của một đất nước có biển. Không phải ngẫu nhiên các nhà tư tưởng và hành động địa chiến lược đã từ lâu chỉ ra rằng, biển là "đại lộ", "không gian rộng chung" của các nền văn minh. Một quốc gia muốn có sức mạnh biển thì cần tập trung phát triển lực lượng hải quân và kinh tế biển[2]. Một đất nước muốn có sức mạnh cần kết hợp giữa yếu tố đất liền và biển để phát triển hải quân[3] và sự cần thiết đối với mỗi cường quốc là phải phát triển sức mạnh quân sự biển không chỉ để bảo vệ mình mà còn là công cụ mở rộng bành trướng toàn cầu[4].

Điều quan trọng hơn là các nhà lý luận về sức mạnh biển đã chỉ ra rằng, một quốc gia có sức mạnh biển không chỉ là nước có vị trí thuận lợi qua biển đi ra nước ngoài, có địa hình thuận lợi như có nhiều cảng biển và các con sông chảy qua vùng đất màu mỡ thông ra biển, có diện tích lãnh thổ lớn, có dân cư lớn sống dọc theo bờ biển, mà quan trọng không kém là dân cư có truyền thống đi biển, khai thác tài nguyên biển và một chính phủ có khát vọng vươn lên làm giàu từ biển, coi biển là không gian sinh tồn cho an ninh và phát triển. Họ còn nhấn mạnh rằng, nếu như các yếu tố địa lý tự nhiên và nhân văn được nhìn nhận đúng mức, khai thác, sử dụng một cách hợp lý, phù hợp với thời cuộc, xu thế phát triển của thời đại sẽ làm cho vị thế, tầm chiến lược của biển sẽ tăng lên. Ngoài yếu tố khách quan như điều kiện kinh tế, kỹ thuật, tri thức của một quốc gia thì yếu tố chủ quan là cần có một tâm thức bám biển của người dân và ý chí, tham vọng của chính phủ để củng cố và duy trì quyền lực, dù quyền lực đó đến từ lục địa hay biển cả[5]. Điều này được thể hiện khá rõ trong lịch sử. Ví dụ như người Anh và Hà Lan thành công hơn người Pháp, Tây Ban Nha, Bồ Đào Nha trong phát triển thương mại quốc tế ở thế kỷ XVII - XIX một phần là do họ đề cao thương mại tự do, coi trọng quyền lực biển hơn là đất liền[6]. Hay người Hán[7] trước đây họ xem đất đai là vốn quý nhất, đề cao vai trò của lục địa và biên giới đất liền hơn

biển, coi các nước ngoài khơi như là những "tảng băng", không thể sánh vai với đất liền. Chính tâm thức trên cũng góp phần làm cho Trung Quốc trong lịch sử - một nước lớn nằm phía Đông của lục địa Á - Âu, quay mặt ra Tây Thái Bình Dương với vùng duyên hải, bờ biển dài gần 15.000 km với nhiều hải cảng tự nhiên, phần lớn không đóng băng và có lục địa ăn sâu trên đất liền tới tận vùng Trung Á, một lợi thế lớn nhưng đã không trở thành một cường quốc có sức mạnh về biển. Ngày nay, Trung Quốc học theo cách tiếp cận Âu - Mỹ, chú trọng phát triển sức mạnh biển, trong đó không chỉ phát triển kinh tế ven biển, nhất là các thành phố, khu chế xuất dọc theo bờ biển, mà quan trọng không kém là phát triển lực lượng hải quân để chinh phục "hải dương xanh"[8]. Điều này không chỉ làm cho Trung Quốc tăng nhanh sức mạnh biển và tiến gần đến cường quốc biển toàn cầu, mà còn làm cho các vùng biển liên kề với Trung Quốc, đặc biệt khu vực Biển Đông trở nên chiến lược hơn.

Cùng với trên, các nhà địa chiến lược biển còn đưa ra các cách thức để kiểm soát biển và phát triển lực lượng hải quân, trong đó nhấn mạnh rằng, nếu thiếu hải quân, nhất là các hạm đội tàu mạnh trên biển thì quyền lực biển của một quốc gia bị đe dọa, cho dù quốc gia đó đã sở hữu vùng biển đó[9] và rằng, trong chiến tranh trên biển, các chiếm hạm đóng vai trò quyết định, nhưng phải có sự hỗ trợ của lực lượng trên đất liền[10]. Hơn nữa, họ cũng cho rằng, không một quốc gia nào có đủ nguồn lực để một mình đảm bảo được sự an toàn cho lĩnh vực hàng hải của toàn thế giới[11].

Như vậy, sức mạnh biển không chỉ được cấu thành bởi yếu tố tự nhiên thuận lợi như nằm trên trục đường giao lưu thương mại quốc tế, có nhiều cảng nước sâu, tài nguyên biển phong phú, mà quan trọng không kém là có thị trường nội địa phát triển, đất liền rộng lớn, kinh tế biển, ngoại thương khởi sắc và có những đội tàu biển và lực lượng hải quân mạnh cũng như có khát vọng làm giàu từ biển. Cũng giống như không gian chiến lược của một quốc gia[12], sức mạnh biển quốc gia luôn biến động do tác động của con người và sự biến đổi của thời gian, bối cảnh lịch sử. Chính vì vậy, sức mạnh biển, tầm quan trọng của nó đối với an ninh và phát triển của một quốc gia không chỉ phụ thuộc vào sức mạnh tiềm năng, tự nhiên của biển, mà quan trọng hơn là tác động từ tư duy và hành động chiến lược của chính phủ phù hợp với xu hướng phát triển của thời đại.

2. Thời cơ và thách thức phía trước

2.1. Cơ hội đang mở ra

Việt Nam có bờ biển dài 3260 km (đứng thứ 27 trong số 157 quốc gia ven biển, các quốc đảo trên thế giới, chiếm tỷ lệ khoảng 100 km2 đất liền/1km bờ biển (mức trung bình trên thế giới là 600km^2 đất liền/1 km bờ biển) nằm trên bờ Biển Đông (với diện tích nội thủy, tiếp giáp nội thủy và vùng đặc quyền kinh tế là khoảng 1.000.000 km^2, chiếm hơn 28% diện tích Biển Đông và lớn gấp khoảng 3 lần diện tích đất liền của Việt Nam). Bên cạnh đó, vùng biển Việt Nam có khoảng 4.000 hòn đảo lớn nhỏ với khoảng 2800 đảo ven bờ. Đặc biệt, Việt Nam có hai quần đảo là Hoàng Sa và Trường Sa, nằm trên những trục chính của hàng hải quốc tế, nơi giàu có về tài nguyên

thiên nhiên[13]. Xét về khía cạnh kinh tế và an ninh chiến lược, Biển Đông có khả năng tạo ra điều kiện tốt để Việt Nam phát triển những ngành kinh tế mũi nhọn như thủy sản, dầu khí, giao thông hàng hải, đóng tàu, du lịch. Xét về mặt an ninh quốc phòng, Biển Đông đóng vai trò quan trọng là tuyến phòng thủ phía Đông của đất nước, cửa ngõ thông ra thế giới bằng đường biển. Các đảo và quần đảo trên Biển Đông, nhất là quần đảo Trường Sa, đảo Thổ Chu, Phú Quốc, Côn Đảo v.v., các cảng biển nước sâu phân bố khá đều ở mọi miền đất, trong đó có những cảng biển nổi tiếng như Đà Nẵng, Cam Ranh và Vũng Áng, hệ thống các bãi cát vàng trải dài từ Bắc vào Nam không chỉ có ý nghĩa cho phát triển kinh tế - xã hội, mà quan trọng không kém cho an ninh - quốc phòng và hội nhập quốc tế.

Trong khu vực Biển Đông thì quần đảo Trường Sa của Việt Nam trải rộng trên vùng biển khoảng 180.000 km^2, chứa đựng nhiều nguồn tài nguyên thiên nhiên, đặc biệt là dầu khí[14], là nơi có vị trí chiến lược về giao thông hàng hải và phòng thủ chiến lược. Nếu quần đảo này có căn cứ quân sự hiện đại thì có thể kiểm soát được một địa bàn rộng lớn khu vực các nước ven bờ phía bở Tây Thái Bình Dương. Việc Trung Quốc theo đuổi Sáng kiến Vành Đai - Con đường (BRI), trong đó có dự án Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (21st Century MSR) và việc Mỹ triển khai Chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương tự do và mở (POIP), đặc biệt lập Khuôn khổ kinh tế Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương (IPEF) cũng như sự gia tăng can dự, cạnh tranh chiến lược của các nước, thực thể khác như Nhật Bản, Ấn Độ, Australia, Anh, Pháp, Đức, Nga v.v. vào khu vực này... cũng làm tăng vị thế địa chiến lược của Biển Đông. Chưa bao giờ trong lịch sử có nhiều nước tham gia vào cuộc chiến công hàm bác bỏ yêu sách của Trung Quốc và tham gia tập trận chung bảo vệ tự do hàng hải ở Biển Đông như hiện nay[15]. Chính sự gia tăng can dự trên đang tạo thêm cơ hội cho Việt Nam trong việc tận dụng lợi thế về biển và bối cảnh quốc tế mang lại để tiếp tục thực hiện đa phương hóa, đa dạng hóa các hình thức đấu tranh bảo vệ chủ quyền biển đảo và mở rộng hợp tác quốc tế.

Cùng với trên, ở phía Tây Nam của Việt Nam có biển tiếp giáp với Campuchia, Malaysia và Thái Lan. Vùng biển này nằm trên vịnh Thái Lan, thông ra Biển Đông. Từ năm 2017, Thái Lan đưa ra và triển khai khá mạnh dự án Hành lang kinh tế phía Đông ở 3 tỉnh ven biển phía Đông và Đông Nam giáp gần với Bangkok với mục tiêu biến nơi đây thành một trung tâm của các ngành công nghệ cao và logistics cũng như là cửa ngõ về thương mại và đầu tư của khu vực. Đồng thời, Thái Lan đang xem xét lại dự án kênh đào Kra nối vịnh Thái Lan với biển Adaman thuộc Ấn Độ Dương. Từ năm 2020, nước này triển khai xây dựng cầu vượt cho đường sắt và đường bộ nối cảng Chunphon (nằm ở vịnh Thái Lan) với cảng Ranong (ở phía Tây Thái Lan nằm ở Ấn Độ Dương). Theo kế hoạch, dự án cầu giao thông của Thái Lan trên đất liền này đến năm 2026 sẽ hoàn thành. Nếu như các dự án này đi vào hoạt động thì lợi thế chiến lược của đảo Phú Quốc, đảo Thổ Chu và cảng Hòn Khoai của Việt Nam trong thương mại và hàng hải quốc tế có thể sẽ tăng lên nếu như cơ sở hạ tầng

kỹ thuật và xã hội các đảo trên của Việt Nam được cải thiện nhanh.

Hơn nữa, Việt Nam đang nỗ lực gia tăng sức mạnh biển. Ngoài việc tạo dựng và củng cố các cơ sở pháp lý cho việc đảm bảo chủ quyền lãnh hải và thúc đẩy hợp tác về biển với các nước và thực thể liên quan[16], Việt Nam từ những năm 90 của thế kỷ XX đã coi kinh tế biển là một mũi nhọn trong chiến lược phát triển kinh tế và đảm bảo an ninh quốc gia[17]. Điểm đáng chú ý là trong "Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020" đưa ra từ năm 2007, trong "Luật biển Việt Nam" thông qua năm 2012 và nhất là trong "Chiến lược phát triển kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030 và tầm nhìn 2045" đưa ra năm 2018 đã nhấn mạnh rằng, Việt Nam "phải trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu từ biển....", rằng Việt Nam "kiên quyết, kiên trì đấu tranh bảo vệ chủ quyền và các lợi ích hợp pháp, chính đáng của quốc gia trên biển, đồng thời chủ động, tích cực giải quyết, xử lý các tranh chấp, bất đồng trên biển bằng biện pháp hòa bình trên cơ sở luật pháp quốc tế, nhất là Công ước của Liên Hợp quốc về Luật Biển 1982, giữ vững môi trường hòa bình, ổn định và hợp tác để phát triển'[18].

Để triển khai chiến lược biển, trước hết là bảo vệ chủ quyền, an ninh biển, Việt Nam đang từng bước hiện đại hóa Hải quân[19], lực lượng Cảnh sát biển[20], Dân quân biển và Kiểm ngư biển. Theo đánh giá của Global Firepower thì sức mạnh hải quân của Việt Nam hiện nay đứng ở vị trí thứ 38 trên toàn cầu và thứ 5 ở khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, trên thực tế, sức mạnh hải quân của Việt Nam về tổng thể có ưu thế và cao hơn đánh giá trên. Việt Nam tuy có số tàu chiến trên mặt nước ít hơn nhiều nước trong khu vực, nhưng Việt Nam đã có Binh chủng Tàu ngầm, có Lữ đoàn không quân Hải quân 954, có hệ thống Pháo binh - tên lửa bờ biển, có Binh chủng Hai quân Đánh bộ, có Binh chủng đặc công biển cũng như có thế trận quốc phòng toàn dân. So với các nước trong khu vực, Việt Nam có ưu thế hơn cả Indonesia về lực lượng pháo binh - tên lửa bờ và hơn Thái Lan lực lượng tàu ngầm[21]. Điều đáng chú ý là thập niên gần đây, Việt Nam đã chú trọng phát triển hạm đội tàu mặt nước hiện đại khá đa năng, có trang bị tên lửa chống hạm và tấn công nhanh, cũng như thiết lập binh chủng tàu ngầm tấn công để bảo vệ biển đảo v.v[22].

Cùng với trên, Việt Nam đang chú trọng phát triển cơ sở hạ tầng hàng hải và kinh tế - xã hội vùng duyên hải và biển đảo bằng việc đưa ra và khẩn trương thực hiện các quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển, vận tải biển, khu kinh tế ven biển cho từng giai đoạn khác nhau, trong đó có đề án "Quy hoạch phát triển các Khu kinh tế ven biển của Việt Nam đến năm 2020" (phê duyệt năm 2008), "Đề án Điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030" (phê duyệt năm 2014) và đặc biệt là "Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2045" ban hành ngày 22/09/2021[23]. Tính đến năm 2020, cả nước có tới 19 khu kinh tế được thành lập[24]. Đồng thời, Việt Nam cũng chú trọng phát triển hệ thống đường cao tốc ven biển với độ dài 3.041 km, đi qua 28

tỉnh, thành phố ven biển. Từ năm 2010, khi có Quyết định về Quy hoạch chi tiết đường bộ ven biển[25], hệ thống đường bộ này được đẩy mạnh xây dựng khá nhanh và chúng được kết nối với quốc lộ đường 1, đường bộ cao tốc Bắc Nam, đường Hồ Chí Minh và trục đường sắt xuyên Việt. Điều này đã và đang làm tăng sự kết nối giữa biển và đất liền, làm cho lợi thế của biển tăng lên, góp phần giảm thiểu sự bất lợi độ hẹp chiều ngang của đất nước.

Điều đáng chú ý là sự phát triển của ngành dầu khí ngoài khơi của Việt Nam không chỉ thúc đẩy nhanh tốc độ tăng trưởng kinh tế, mà còn góp phần quan trọng duy trì, củng cố an ninh, chủ quyền an ninh trên biển, làm cho Việt Nam có vị thế của một quốc gia có ngành khai thác và chế biến dầu khí ở Đông Nam Á và là nơi thu hút sự quan tâm về địa kinh tế, địa chính trị của các thực thể trên thế giới. Cùng với đó, ngành kinh tế du lịch biển cũng được chú trọng phát triển. Những nỗ lực mới của Việt Nam đang làm tăng lợi thế của một quốc gia có bờ biển dài, không gian biển rộng lớn, giàu nguồn tài nguyên thiên nhiên, nằm ở vị trí chiến lược hàng hải và quân sự ở khu vực Tây Thái Bình Dương.

2.2. Thách thức đang đối diện

Một trong những thách thức lớn, hiện diện và lâu dài đối với sức mạnh tiềm năng của biển Việt Nam là sự gia tăng tranh chấp chủ quyền và cạnh tranh địa chính trị tại Biển Đông. Việc Trung Quốc gia tăng quân sự hóa các đảo nhân tạo mà họ chiếm đóng, nhất là ở quần đảo Trường Sa, thực hiện chiến lược "vùng xám", đưa ra các luật lệ ngăn cản các hoạt động bình thường của người Việt Nam trên biển, gây sức ép ngoại giao đối với nhiều nước, đầu tư xây dựng các cơ sở hậu cần cả về quân sự ở một số nước xung quanh Biển Đông v.v[26] đang tạo ra thách thức lớn đối với an ninh và phát triển của Việt Nam. Hơn nữa, sự gia tăng tập trận quân sự của Trung Quốc ở Biển Đông và quanh eo biển Đài Loan cùng với sự gia tăng can dự, tập trận của Mỹ ở hai vùng biển này cũng như sự hình thành cơ chế hợp tác an ninh - quân sự mới (AUKUS) giữa Mỹ, Anh và Australia[27] cũng tạo nên những điều khó xử cho Việt Nam.

Ngoài ra, bước lùi của toàn cầu hóa (một phần do Đại dịch Covid-19 tác động, phần quan trọng hơn là do gia tăng cạnh tranh chiến lược Mỹ - Trung, leo thang xung đột Nga - Ukraine và mới đây là cuộc bùng nổ chiến tranh giữa Hamas và Israel từ 7 tháng 10/2023 cũng góp phần tạo ra khó khăn cho Việt Nam trong mở rộng hợp tác về biển. Cuộc chiến tranh thương mại và công nghệ Mỹ - Trung và các lệnh trừng phạt mà Mỹ và phương Tây áp đặt đối với Nga trên hầu hết các lĩnh vực đang làm khó dễ cho Việt Nam trong tiếp cận và khai thác các nguồn lực từ bên ngoài, nhất là từ Nga. Hơn nữa, sự nổi lên của các vấn đề an ninh phi truyền thống như dịch bệnh, thảm họa thiên tai, an ninh mạng đang và sẽ tiếp tục tạo ra thách thức không nhỏ. Việt Nam là nước đang phát triển, còn hạn chế các nguồn lực, sẽ gặp khó khăn nhiều hơn trong ứng phó với các thách thức trên, nhất là duy trì, mở rộng hợp tác an ninh trên biển.

Những thách thức từ nội tại của Việt Nam cũng không nhỏ. Việt Nam có vị trí địa lý tốt và tài nguyên biển dồi dào,

nhưng địa hình khá phức tạp, hình thể khá "siêu mỏng", hình chữ S, hai đầu phình to, ở giữa co thắt lại. Khu vực miền Trung có nhiều cảng biển tốt, nhưng lại thiếu không gian lục địa, cơ sở hạ tầng còn hạn chế và kinh tế phát triển chưa cao. Trên thực tế, Việt Nam chưa tạo dựng được những đội tàu biển lớn, có khả năng tự chủ trong chuyên chở hàng hóa trên biển. Hệ thống cảng biển của Việt Nam đã được nâng cấp, phát triển cả về số lượng và chất lượng, nhưng chưa tạo ra một hệ thống logicstic đồng bộ và hiện đại. Cùng với đó, hệ thống đường sắt chất lượng cao, đường bộ cao tốc chạy dài theo đất nước, đi đến các cảng biển, khu chế xuất, kinh tế ven biển còn khá lạc hậu. Những điều này làm hạn chế sự phát huy lợi thế của biển và giảm thiểu bất lợi về diện tích nhỏ hẹp chiều ngang của lãnh thổ đất liền.

3. Những vấn đề đặt ra

Vậy câu hỏi lớn là làm cách nào để khai thác lợi thế và giảm thiểu bất lợi, làm tăng sức mạnh biển đảo Việt Nam trong bối cảnh mới?

Thứ nhất, *cần triển khai nhanh, quyết liệt các quy hoạch, dự án về phát triển cơ sở hạ tầng biển.* Cụ thể: Việt Nam cần hành động nhanh chóng trong việc xây dựng *một hệ thống cảng biển hiện đại, có sự kết nối giao thông cả trong nước và quốc tế (cả trên biển, trên bộ và trên không) cùng với lực lượng mạnh về đội tàu biển và hải quân, cũng như có một lực lượng dân cư phù hợp làm kinh tế biển.* Việc này sẽ làm tăng lợi thế chiều dài của bờ biển, hạn chế sự "hở sườn" trong an ninh - phòng thủ biển, phát huy được lợi thế cửa ngõ hướng ra Biển Đông. Cùng với đó, trong quy hoạch và triển khai chính sách biển thì cần có sự kết nối chặt chẽ hơn với biên giới đất liền, nhất là phát triển hệ thống giao thông với các nước láng giềng, nhất là với nước Lào, với vùng Đông Bắc của Campuchia, vùng Tây Nam của Trung Quốc.

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam chưa phát triển cao, còn thiếu vốn, tình hình quốc tế khá phức tạp, nên chăng chỉ tập trung vào hiện đại hóa một số cảng trọng yếu. Ngoài 2 cảng đặc biệt là cảng Hải Phòng và cảng Ba Rịa - Vũng Tàu, nên tập trung nâng cấp cảng Đà Nẵng, Nha Trang và Vũng Áng vì các cảng này nằm ở các vị trí chiến lược cả về kinh tế và an ninh, hướng ra Biển Đông, tiếp cận gần với các dòng chảy thương mại quốc tế và kết nối dễ dàng với hệ thống giao thông cả đường bộ, đường sắt và đường hàng không của Việt Nam. Để cho vận tải biển hoạt động có hiệu quả hơn, Việt Nam cần tạo dựng những *đội tàu container biển* có công suất lớn, trong đó nên có một cơ chế khuyến khích để thu hút đầu tư cả trong và ngoài nước phát triển đội tàu biển.

Việc liên quan đến thành lập, phát triển các *khu kinh tế ven biển* thì Việt Nam đã có bài học từ năm 2008 khi đưa ra "Quy hoạch phát triển các Khu kinh tế ven biển của Việt Nam đến năm 2020". Sự thành công của quy hoạch trên là quá kiêm tốn bởi sự dàn trải với số lượng khá nhiều, tỉnh nào cũng muốn làm cảng, làm khu công nghiệp ven biển, trong khi nguồn vốn còn rất hạn chế. Sau hơn một thập niên đưa ra quy hoạch trên, tỷ lệ dự án lấp đầy các khu kinh tế ven biển chỉ chiếm 10%[28].

Chính vì vậy, nên xây dựng hệ thống cảng biển với khu kinh tế ven biển và cũng nên lựa chọn ưu tiên từ 5-7 khu kinh tế ven biển, nơi có lợi thế trên các mặt, nhất là có cảng biển tốt, mặt bằng rộng và nơi được hưởng chế độ ưu đãi trong thu hút đầu tư và ít nhạy cảm về an ninh.

Việc liên quan đến dự án xây dựng 3 *Đặc khu hành chính - kinh tế ở Vân Đồn, Văn Phong và Phú Quốc* mà Việt Nam bàn luận sôi nổi trong năm 2018 giờ đây cần xác định rõ. Xét cả từ ba khía cạnh là "thiên thời", "địa lợi" và "nhân hòa" thì hiện nay và ít nhất trong thập niên tới, 3 dự án này là ít có tính khả thi và ít đem lại lợi ích cao. *Thứ nhất*, Việt Nam trên thực tế đã hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới, tham gia hầu hết các hiệp định thương mại tự do song phương và đa phương, kể cả FTA thế hệ mới như Hiệp định Đối tác toàn diện và tiến bộ xuyên Thái Bình Dương, Hiệp định Đối tác Kinh tế toàn diện Khu vực và Hiệp định thương mại tự do với EU - Việt Nam. Việt Nam đã đạt mức gần như là một nền kinh tế thị trường[29]. Chính phủ Việt Nam những năm gần đây đã phân quyền nhiều hơn cho các tỉnh trong thu hút đầu tư nước ngoài. Hiện nay, vấn đề thể chế liên quan đến thu hút đầu tư không phải là vấn đề lớn như cách đây 10 - 15 năm trước. Nếu như khoảng 20 - 30 năm về trước, khi Việt Nam mới hội nhập kinh tế thì các đặc khu hành chính - kinh tế ra đời có lẽ hợp lý hơn. *Thứ hai*, trong bối cảnh Cách mạng công nghiệp 4.0 đang bùng nổ, nền kinh tế thế giới và Việt Nam đang chuyển mạnh sang kinh tế số thì ưu thế về vị trí địa lý cũng bị suy giảm tương đối. *Thứ ba*, trong bối cảnh khu vực Biển Đông đang diễn ra tranh chấp chủ quyền và là một trong những tâm điểm cạnh tranh địa chính trị của các nước lớn, nhất là tham vọng độc chiếm Biển Đông của Trung Quốc chưa dừng lại thì 3 địa điểm trên trở nên nhạy cảm hơn về an ninh - quốc phòng đối với Việt Nam. Chính vì những lý do trên, vấn đề xây dựng đặc khu hành chính - kinh tế ở Vân Đồn, Văn Phong và Phú Quốc không nên đặt ra, mà nên chuyển chúng thành các Khu kinh tế, Dịch vụ du lịch với một số ưu đãi nhất định.

Cùng với việc tiếp tục hiện đại hóa *hải quân* và hợp tác với quân binh chủng cũng như tiếp cận, củng cố và kiểm soát các điểm tiền tiêu chiến lược trên biển, Việt Nam cần tăng cường hơn nữa hợp tác quâ sự với các nước có chia sẻ lợi ích an ninh Biển Đông với Việt Nam.

Thứ hai, ngoài việc *tiếp tục chủ động cùng với các bên liên quan đàm phán, ký kết các hiệp định song phương và đa phương về phân định quyền chủ quyền, quyền tài phán và các quyền khác trên biển và lòng đại dương, Việt Nam cần tăng cường hợp tác quốc tế về biển trên tất cả các phương diện, từ giải quyết xung đột ở Biển Đông đến đảm bảo an ninh, an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường và phát triển kinh tế biển.* Ngoài việc tiếp tục thúc đẩy đàm phán, ký kết với các nước liên quan như Trung Quốc, Campuchia, Philippines, Malaysia về phân định chủ quyền trên biển, Việt Nam kiên định lập trường của mình trong đàm phán COC, chủ động đưa ra sáng kiến mới như lập một "Ủy hội hợp tác phát triển bền vững ở Biển Đông" giống như "Ủy hội sông Mekong", đề xuất

thành lập cơ chế "Cảnh sát Biển chung của các nước ASEAN có yêu sách đòi chủ quyền ở Biển Đông", sau đó là "Cảnh sát biển ASEAN", và tiếp đến là "Cảnh sát Biển ASEAN - Trung Quốc" trên Biển Đông. Hơn nữa, Việt Nam cũng nên mạnh dạn đề xuất thiết lập một "Hiệp ước Hàng hải Đông Nam Á" với sự tham gia của các nước trong và ngoài khu vực. Đồng thời, Việt Nam nên xem xét lại toàn bộ việc xác định các đường biên giới lãnh thổ trên biển của mình có phù hợp với thông lệ quốc tế, nhất là với Công ước LHQ về Luật Biển 1982 không, sau đó chủ động mời các nước ASEAN có tranh chấp, tìm kiếm điểm tương đồng, đi đến thống nhất lập trường chung và vận động các nước ASEAN khác cùng hành động vì một COC có thực chất. Thêm vào đó, Việt Nam nên đề xuất thành lập "Phân Viện Hòa giải tranh chấp biển Đông Nam Á" thuộc "Viện Hòa bình và Hòa giải Cộng đồng ASEAN" mà ASEAN đã lập nên từ năm 2012. Ngoài ra, Việt Nam nên khuyến khích và có ưu đãi nhiều hơn đối với các tập đoàn kinh tế lớn của Mỹ, Ấn Độ, Nga, Canada, Australia, Nhật Bản, Hàn Quốc, v v... khai thác dầu khí, mở các dịch vụ biển, kể cả cho phép họ đưa lực lượng bảo vệ của họ đến Biển Đông. Cùng với đó, cũng nên ủng hộ các sáng kiến về hợp tác an ninh và phát triển trên biển như chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình dương tự do và mở (POIP), Khuôn khổ Kinh tế Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương (IPEF), tăng cường hợp tác an ninh - quốc phòng với các bên liên quan có chia sẻ lợi ích và lập trường với Việt Nam về vấn đề Biển Đông như với Mỹ, Nhật Bản, Australia, Ấn Độ, Nga, Anh, Pháp, Đức v.v.. Ngoài ra, Việt Nam cần chuẩn bị các điều kiện cần thiết để có thể đưa vấn đề Biển Đông ra tòa án quốc tế.

Kết luận

Việt Nam có lợi thế về sức mạnh tiềm năng của biển, trước hết là ở Biển Đông bởi vùng biển này không chỉ nằm ở vị trí địa lý chiến lược trong giao thương hàng hải và phòng thủ quốc tế mà còn có nguồn tài nguyên thiên nhiên phong phú cho phát triển kinh tế - xã hội. Sức mạnh biển Việt Nam được tăng lên khá nhanh trong những thập niên gần đây bởi chính sách hội nhập quốc tế, coi kinh tế biển, an ninh biển là một quốc sách hàng đầu trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh - quốc phòng của Việt Nam. Chính lợi thế và sức mạnh của Biển Đông đang gia tăng làm cho vùng biển Việt Nam trở nên quan trọng hơn bàn cờ địa chính trị, địa kinh tế khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. Tuy nhiên, sự gia tăng cạnh tranh địa chính trị của các nước lớn, nhất là tham vọng độc chiếm biển Đông của Trung Quốc cũng như sự thiếu đồng bộ, chưa hoàn thiện của cơ sở hạ tầng cho khai thác và bảo vệ tiềm năng biển của Việt Nam đang tạo ra thách thức không nhỏ đối với việc duy trì và mở rộng không gian chiến lược biển của nước nhà. Chính vì vậy, Việt Nam hơn lúc nào hết cần quyết liệt hơn trong phát triển, kết nối hạ tầng biển, phát huy nội lực, tranh thủ tối đa ngoại lực của hợp tác, cạnh tranh quốc tế mang lại để làm tăng sức mạnh biển của Việt Nam. Bên cạnh đó, Việt Nam cũng cần mở rộng hợp tác nghiên cứu giữa các ngành, các cấp cả trong và ngoài nước về vấn đề biển của Việt Nam và Đông Nam Á, cũng như tăng cường công tác

tuyên truyền về biển đảo để người dân trong nước và thế giới hiểu rõ hơn lập trường, chính sách và lợi ích của Việt Nam ở Biển Đông./.

CHÚ THÍCH VÀ TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Mazur E. and Urbanek J. (1983), "Space in geography" (Tạm dịch: "Không gian trong địa lý"), *GeoJournal*, 1983, Vo. 7, No. 2, tr. 139 - 143.
2. Alfred Thayer Mahan (1900), *The Problem of Asia: Its Effect upon International Politics*, Little Brown and Company, ISBN 0-7658-0524-3; Trần Khánh (2019), « Bàn về các luận thuyết liên quan đến địa chiến lược », *Tạp chí Khoa học xã hội Việt Nam*, Số 7, tr. 8-10.
3. Robert D. Kaplan (2017), *Sự minh định của Địa lý* , Nxb Hội nhà văn, tr.139.
4. Tikhonravov UI. V (1998), *Địa chính trị*, Matxcơva, ZAO, tr. 84 (tiếng Nga).
5. Alfred Thayer Mahan (2012), *Ảnh hưởng của sức mạnh trên biển đối với lịch sử*, Hà Nội: Nxb. Tri Thức, tr. 65-136.
6. Alfred Thayer Mahan (2012), tlđd, tr. 91-100.
7. Người Hán là nhóm tộc người trước đây chủ yếu sống ở vùng Trung Nguyên, nằm giữa hai con sông là Hoàng Hà và Trường Giang của Trung Quốc.
8. Trần Khánh (2014), "Tư duy và quan niệm truyền thống của Trung Quốc về quan hệ đối ngoại trong lịch sử cổ trung đại", *Nghiên cứu Trung Quốc*, Số 3, tr. 66-71.; Trần Khánh (2020), "Bàn về hành động địa chiến lược của Trung Quốc từ khi thực hiện cải cách mở cửa", *Khoa học xã hội Việt Nam*, Số 10, tr.3-20.
9. Ví dụ như ngài Philip Howard Colomb - Phó Đô đốc Hải quân Hoàng gia Anh từ cuối thế kỷ XIX đã đưa ra 3 cấp độ kiểm soát không gian biển: 1) Kiểm soát ở những vùng biển vô chủ hay ít được chú ý. Ở những nơi này lực lượng hải quân thường thờ ơ ; 2) Kiểm soát trong điều kiện vùng biển đó đang tranh chấp. Quyền lực biển hay sức mạnh hải quân của một quốc gia khó có sự đảm bảo sức mạnh vượt trội trước các đối thủ đang tranh giành ; 3) Kiểm soát trong điều kiện vùng biển đã được chiếm hữu, quyền lực được đảm bảo (xem thêm: Rjeltov V.V. Rjeltov M.V. (2009), *Địa chính trị: Lịch sử và Lý thuyết*, Matxcơva,VU, tr. 151).
10. Julian Stafford Corbett - nhà chiến lược quân sự Anh ở đầu thế kỷ XX đã đưa ra khái niệm "hạm đội tiềm năng" và cho rằng đây là một mạng lưới tàu chiến được sắp xếp sao cho khi cần có thể nhanh chóng tập hợp lại thành một hạm đội. Hạm đội này có thể sẽ không cần phải thống trị hoặc đánh chìm những hạm đội khác, mà có thể chỉ cần chiếm được các căn cứ của chúng và không chế được các đoạn đường dễ tắc nghẹn. Nếu mạng lưới này được tổ chức nghiêm ngặt, chính xác và chặt chẽ, có thể bảo vệ hoàn hảo một không gian biển bằng nguồn lực hạn chế (xem : Robert D. Kaplan (2017), *Sự minh định của địa lý*,, Hà Nội: Nxb Hội Nhà văn, tr.173).
11. Robert D. Kaplan (2017), tlđd, tr.174.
12. Không gian chiến lược (strategic space) là môi trường mà trong đó con người, xã hội được cung cấp hay được bảo đảm an ninh; có cơ hội để phát triển và ngày càng làm chủ vận mệnh của mình; có vị thế lớn hơn trong cộng đồng quốc tế thông qua các chiến lược, sách lược của mình (thường là của quốc gia) về phát triển không gian đối nội và đối ngoại (xem thêm: Trần Khánh (2022). "Không gian chiến lược của Việt Nam trong bối cảnh mới", *Tạp chí Cộng sản*, Số 993 (7-2022), tr. 104-106)..
13. Trong số 10 tuyến đường hàng hải chính trên thế giới thì 5 tuyến đi qua khu vực Biển Đông Thập niên gần đây, hơn 90% thương mại quốc tế được vận chuyển bằng đường biển, trong đó 45% đi qua Biển Đông. Chỉ tính riêng khối lượng dầu thô chuyển qua Biển Đông hàng năm lớn gấp 6 lần so với qua kênh đào Suez và 17 lần so với kênh đào Panama. Có khoảng 70% lượng dầu thô nhập khẩu của Trung Quốc Đại lục, 60% của Nhật Bản, 60% của Đài Loan và khoảng 66% của Hàn Quốc đi qua Biển Đông; Có tới 60% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Trung Quốc, 42% hàng xuất khẩu của Nhật Bản, 55% hàng xuất khẩu của các nước Đông Nam Á và 40% hàng của Australia cũng đi qua vùng biển này. Đối với Việt Nam, hơn 95% hàng xuất khẩu thông qua đường biển. Có thể nói, Biển Đông đã trở thành "van điều tiết" dòng chảy thương mại, đặc biệt là vận chuyển dầu hỏa từ khu vực Trung Đông-Bắc Phi đến Đông Á. Chính có những lợi thế trên, Biển Đông thường được ví như "Địa Trung Hải châu Á". Hơn nữa, khu vực Biển Đông còn có trữ lượng lớn về dầu mỏ, khí đốt. Sản lượng đánh bắt cá tại vùng biển này thập niên gần đây chiếm khoảng 7-8% của cả thế giới.
14. Xem : *Vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của quần đảo Trường Sa*, http://tapchiqptd.vn/vi/bien-dao-viet-nam/vi-tri-dia-ly-va-dieu-kien-tu-

nhien-cua-quan-dao-truong-sa/8320.html, truy cập ngày 25/1/2024.

15. Anh, Pháp và Đức từ tháng 9/2020 đã gửi công hàm lên Liên Hợp Quốc phản đối yêu sách của Trung Quốc ở Biển Đông. Còn Nhật Bản vào tháng 1/2021 cũng gửi Công hàm lên Liên Hợp Quốc, trong đó tuyên bố rằng, Trung Quốc vẽ đường cơ sở phân chia lãnh hải trên các đảo và đá ở Biển Đông không đáp ứng những điều kiện được quy định trong Công ước Liên Hợp Quốc về Luật biển năm 1982.
16. Cụ thể: Năm 1994, Việt Nam phê chuẩn Công ước về luật biển năm 1982 (UNCLOS -1982), cùng với các bên liên quan đàm phán, ký các hiệp định về biên giới trên biển như ký Thỏa thuận khai thác chung trên biển Đông với Malaysia (1992); Hiệp định phân giới biển với Thái Lan (1997); Hiệp định phân định Vịnh Bắc Bộ và Hiệp định Hợp tác nghề cá với Trung Quốc (2000); Hiệp định phân định thềm lục địa với Indonesia (2003), Luật Biển Việt Nam (2012), Luật cảnh sát biển Việt Nam (2018) v.v. Bên cạnh đó, Việt Nam cùng với nước ASEAN và Trung Quốc đưa ra Tuyên bố ứng xử các bên về Biển Đông (DOC) năm 2002, Bản Hướng dẫn thực hiện DOC năm 2011, Tài liệu Quan điểm của ASEAN về các thành tố cần có của Bộ Quy tắc ứng xử ở Biển Đông (COC) năm 2012 v.v. .
17. Điều này được thể hiện khá rõ nét trong văn kiện đại hội Đảng lần thứ VII (1991) và trong Nghị quyết số 03-NQ/TW ngày 26/5/1993 về Một số nhiệm vụ phát triển kinh tế biển trong những năm sắp tới, Việt Nam "gắn liền với chiến lược khai thác và bảo vệ vùng biển của đất nước" Từ Đại hội VIII, văn kiện nhấn mạnh đến việc khai thác tối đa tiềm năng và lợi thế của vùng biển, phát triển và liên kết các ngành kinh tế và hình thành các trung tâm kinh tế, đô thị biển lớn, phát triển kinh tế hải đảo, làm chủ lãnh hải và thềm lục địa, thực hiện chủ quyền đối với vùng đặc quyền kinh tế (Đảng Cộng sản Việt Nam (2010), *Văn kiện Đại hội đại biểu Toàn quốc thời kỳ đổi mới* (Khóa VI, VII, VIII, IX, X), Phần I, Nxb Chính trị Quốc gia, tr. 329, 775-777.
18. Toàn văn Nghị quyết Hội nghị Trung Ương 8 khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, *Báo Lao Động* ngày 24/10/2018.
19. Ngay sau 1975, nước Việt Nam thống nhất đã thành lập 5 vùng duyên hải, sau đó đổi thành 5 vùng hải quân. Ngày 26/10/1975, Bộ Quốc phòng ra Quyết định số 141?QĐ-QP thành lập 5 vùng duyên hải thuộc Bộ Tư lệnh Hải Quân. Đến năm 1978 giải thể vùng 2 và đổi tên vùng duyên hải thành vùng hải quân. Ngày 14/01/2011, Bộ Quốc phòng ra Quyết định nâng cấp Bộ chỉ huy Vùng hải quân thành Bộ Tư lệnh Vùng Hải quân. Đến nay có 5 vùng Hải quân bao gồm: 1) Vùng 1 (hay gọi là Vùng A) hoạt động từ Quảng Ninh đến Hà Tĩnh và các đảo trong Vịnh Bắc Bộ; 2) Vùng 3 (hay Vùng C) phụ trách từ tỉnh Quảng Bình đến Bình Định, trong đó bao gồm cả quần đảo Hoàng Sa, đảo Cồn Cỏ, Lý Sơn; 3) Vùng 4 (Vùng D) phụ trách khu vực từ tỉnh Phú Yên đến Bình Thuận, gồm cả đảo Phú Quý và quần đảo Trường Sa; 4) Vùng 2 phụ trách từ nam Bình Thuận đến tỉnh Bạc Liêu và thềm lục địa phía Nam bao gồm cả vùng biển Côn Đảo; và Vùng 5 (Vùng E) phụ trách vùng biển các tỉnh Tây Nam Bộ, bao gồm cả đảo Phú Quốc, Thổ Chu.
20. Từ năm 1998, Việt Nam lập nên lực lượng Cảnh sát biển.
21. Xem "Sức mạnh đáng nể của Hải quân Việt Nam", VTC News ngày 21/6/2021.
22. Theo dự liệu của Global Firepower năm 2021 thì Việt Nam có trong biên chế 65 tàu chiến các loại, trong đó có 4 tàu hộ vệ tên lửa, 7 tàu hộ vệ săn ngầm, 13 tàu tên lửa tấm công nhanh, 8 tàu tên lửa, 12 tàu pháo, 5 tàu phóng ngư lôi và một số tàu chiến khác.
23. Quyết định 1579/QĐ-TTg phê duyệt "Quy hoạch tổng thể phát triển cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045".
24. Ngày 24/9/2020, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1453/QĐ-TTg điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển các khu kinh tế biển Việt Nam đến năm 2020, theo đó Thủ tướng Chính phủ bổ sung thêm 04 khu kinh tế ven biển vào hệ thống 15 khu kinh tế ven biển đã được thành lập trước đây, nâng tổng số khu kinh tế ven biển của cả nước lên 19 khu.
25. Quyết định về phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường bộ ven biển Việt Nam được ký ngày 18/01/2010 theo Quyết định số 129/2010/QĐ-TTg.
26. Ví dụ như Trung Quốc đầu tư lớn nâng cấp quân cảng Ream thuộc tỉnh Sihanoukville và cảng biển lượng dụng và sân bay tại tỉnh Koh Kong của Campuchia.
27. Ngày 15/9/2021, Mỹ, Anh và Australia tuyên bố một Thỏa thuận chung về hợp tác an ninh - quân sự với tên gọi tóm tắt là AUBUS, trong đó có việc Mỹ và Anh hộ trợ Australai phát triển tàu ngầm hạt nhân.
28. https://vietnamnet.vn/vn/chu-quyen-hoang-sa-truong-sa/nhin-lai-cac-khu-kinh-te-ven-bien-420237.html, truy cập ngày 12/12/2023.
29. Tính đến năm 2021, Việt Nam đã được 80 quốc gia trên thế giới công nhận là nền kinh tế thị trường.