

Khủng hoảng Biển Đỏ chứng minh Trung Quốc đã đi trước thế giới

Nguồn: Parag Khanna, "[The Red Sea Crisis Proves China Was Ahead of the Curve](#)," *Foreign Policy*, 20/01/2024

Parag Khanna là nhà sáng lập và giám đốc điều hành của Climate Alpha, đồng thời là tác giả của nhiều cuốn sách, mà gần đây nhất là "MOVE: Where People are Going for a Better Future."

Biên dịch: Nguyễn Thị Kim Phụng

30/01/2024



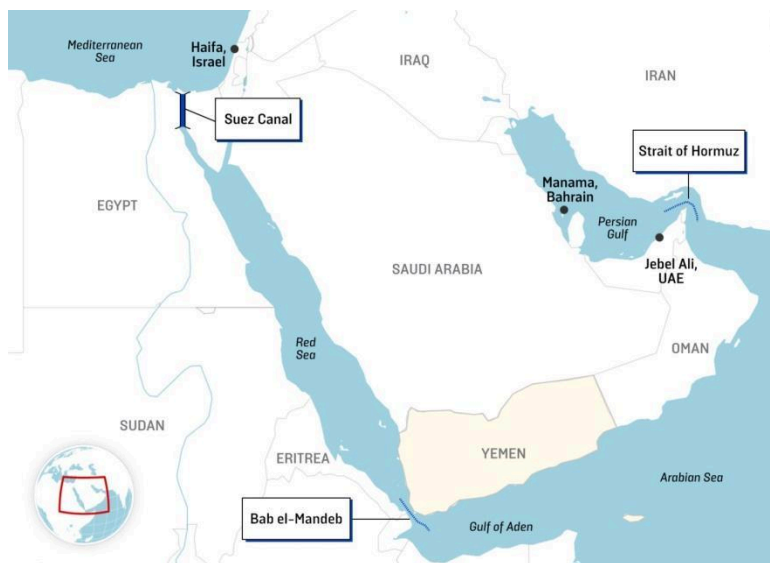
Sáng kiến Vành đai và Con đường không phải là một âm mưu nham hiểm, mà là bản kế hoạch chi tiết về những gì mọi quốc gia cần trong thời đại của bất ổn và gián đoạn.

Suốt hai tháng qua, sự gia tăng đột ngột các cuộc tấn công của phiến quân Houthi ở Eo biển Bab el-Mandeb, vị trí chiến lược nối Biển Đỏ với Biển Ả Rập, đã khiến các hãng vận tải biển lớn nhất thế giới phải tạm dừng quá cảnh qua Kênh đào Suez trong vài tuần – và thậm chí còn phải điều chỉnh lịch trình nhiều hơn sau khi Mỹ và Anh tiến hành các đợt tấn công vào Yemen, khiến căng thẳng leo thang.

Trong khi những con tàu trú tạm tại Địa Trung Hải hoặc Biển Ả Rập còn đang cân nhắc các lựa chọn của mình, những con tàu khác lại bận rộn đi vòng qua eo biển. Giữa tháng 12, Ả Rập Saudi đã nhanh chóng phê duyệt việc hình thành một “cầu đất liền” từ Biển Ả Rập đến Địa Trung Hải, cho phép hàng hóa đến các cảng Vịnh Ba Tư như Jebel Ali ở Các Tiểu vương quốc Ả

Rập Thống nhất hay Mina Salman ở Bahrain có thể quá cảnh qua lãnh thổ Ả Rập Saudi bằng xe tải để đến Cảng Haifa của Israel.

Chính xác là cuộc tấn công tàn bạo của Hamas vào Israel vào ngày 7/10 đã không làm Hiệp định Abraham thất bại, và dù Ả Rập Saudi và UAE đều ủng hộ mạnh mẽ giải pháp hai nhà nước để giải quyết xung đột ở Gaza, nhưng cả hai nước đều đang tăng cường hợp tác cơ sở hạ tầng với Israel để đối phó với tình trạng gián đoạn hàng hải – và tất nhiên là để thu khoản phí vận chuyển thường chảy vào túi Ai Cập. Tuyệt vời hơn, vận tải đường bộ qua hành lang Vùng Vịnh-Israel đã rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hoá qua Biển Đỏ tận 10 ngày.



Nguồn: Cơ quan Thông tin Năng lượng Mỹ

Những cú sốc địa chính trị từ khủng bố hàng hải ở Biển Đỏ và cuộc chiến Nga-Ukraine đã đẩy chi phí hậu cần và giá lương thực tăng cao trong lúc nền kinh tế thế giới – và đặc biệt là nền kinh tế của các nước đang phát triển – đang phải vật lộn để phục hồi sau những khó khăn tài chính gây ra bởi đại dịch COVID-19. (Chưa kể, một ngọn núi lửa ở Iceland vừa mới phun trào gần đây, làm tăng chi phí vận chuyển hàng không.)

Giải pháp cho sự biến động liên tục hiện nay sẽ không xuất hiện từ các hội nghị thượng đỉnh giữa Bắc Kinh và Washington, hoặc các buổi ‘trị liệu nhóm’ của G-7, hoặc từ các cuộc trò chuyện của Diễn đàn Kinh tế Thế giới hay các hội nghị về khí hậu của Liên Hợp Quốc. Thay vào

đó, giải pháp để một thế giới tràn ngập sự ngờ vực và những cuộc khủng hoảng khó lường có thể thực hiện hành động tập thể vì lợi ích chung toàn cầu chính là xây dựng thêm nhiều con đường vận chuyển để cung có thể gặp cầu. Giải pháp cho những cú sốc về cung là xây dựng nhiều chuỗi cung ứng hơn. Nói cách khác là nhiều vành đai hơn, nhiều con đường hơn.



Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình phát biểu trong lễ khai mạc Diễn đàn Hợp tác Quốc tế Vành đai và Con đường lần thứ ba tại Đại lễ đường Nhân dân ở Bắc Kinh vào ngày 18/10/2023. © Pedro Pardo/AFP qua Getty Images.

Trung Quốc đã nhận ra giải pháp đó – và đã hành động từ nhiều năm trước. Tháng 10 năm ngoái, khi Trung Quốc chào đón các nhà lãnh đạo và đại diện từ hơn 130 quốc gia tại Bắc Kinh để kỷ niệm 10 năm ra mắt Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI), nhiều nhà lãnh đạo phương Tây đã bày tỏ sự không hài lòng – như họ đã làm từ 10 năm trước – rằng đây là một kế hoạch nhằm làm suy yếu trật tự quốc tế do phương Tây dẫn đầu, bằng cách đặt Trung Quốc vào trung tâm của mạng lưới thương mại toàn cầu.

Tuy nhiên, từ góc độ chức năng, BRI đại diện cho điều mà tất cả chúng ta nên làm vì lợi ích quốc gia của mình: xây dựng càng nhiều con đường càng tốt để cung gặp cầu, vừa để phòng bị cho những gián đoạn không lường trước, vừa để tăng cường khả năng kết nối và nâng tầm ảnh hưởng của một quốc gia.

Nhu cầu phòng bị đã trở nên rõ ràng vào năm 2021, khi tàu container khổng lồ *Ever Given* mắc cạn ở Kênh đào Suez, khiến thương mại giữa châu Âu và châu Á bị đóng băng ngay giữa lúc thế giới đang tìm cách phục hồi thương mại trong bối cảnh suy thoái do COVID-19. Dù mọi chuyện đã được giải quyết trong vòng hai tuần, nhưng đó vẫn là một trải nghiệm đáng lo ngại đối với chuỗi cung ứng theo kiểu ‘vừa kịp lúc’ của thế giới, trong đó các nhà sản xuất và nhà bán lẻ duy trì lượng tồn kho linh kiện và hàng hóa ở mức thấp dựa trên giả định thương mại sẽ không bị gián đoạn. Bên cạnh đó còn có mức phí bảo hiểm hàng tuần khổng lồ cho các lô hàng bị trì hoãn.

Dù tính dễ bị tổn thương của các huyết mạch hàng hải có bị phơi bày hay không bởi nhóm khủng bố Houthis ở Biển Đỏ, việc Nga phong tỏa ngũ cốc trên Biển Đen, hạn hán ở Kênh đào Panama, hay một cuộc xung đột tiềm tàng ở Biển Đông gần Eo biển Malacca, thì cũng chẳng có lý do gì để các khu vực lớn của nền kinh tế thế giới – như Bắc Mỹ, châu Âu, và châu Á – phải bị ảnh hưởng bởi những sự kiện lẻ tẻ và không thể kiểm soát được như vậy.

Đúng là tàu thuyền có thể lựa chọn tuyến đường ngay trước khi đến Kênh đào Suez, đi vòng qua Mũi Hảo Vọng của Châu Phi, cộng thêm 10-14 ngày vào thời gian vận chuyển thông thường là 20-30 ngày. Nhưng thay vào đó, Trung Quốc và châu Âu (vốn là đối tác thương mại lớn nhất của nhau) đã có một lựa chọn khôn ngoan hơn: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt xuyên Á-Âu đã tăng gấp đôi lên 1.000 chuyến mỗi tháng vào đầu năm 2021, với độ tin cậy và đúng hạn cao hơn.

Việc xây dựng thêm nhiều đường cao tốc và đường sắt xuyên lục địa Á-Âu, cũng như các cảng dọc Ấn Độ Dương và Bắc Băng Dương, là điều cần thiết để tạo ra sự linh hoạt và các lựa chọn thay thế cho hoạt động vận chuyển hàng hóa toàn cầu vốn là nền tảng cho sự vận hành của nền kinh tế thế giới. Những khoản đầu tư như vậy là biện pháp phòng ngừa hiệu quả trước những cú sốc lạm phát do chủ nghĩa bảo hộ, địa chính trị, và biến đổi khí hậu.

Sẽ rất khó để nói rằng BRI không mang lại thay đổi. Kể từ năm 2013, khoảng 1 nghìn tỷ USD vốn đã chảy vào các quốc gia thành viên BRI trong các dự án xây dựng và đầu tư phi tài chính.

Đặc biệt, đối với các nước đang phát triển với dân số quá đông, cơ sở hạ tầng vững chắc là điều cần thiết để đáp ứng nhu cầu trong nước, tạo ra hiệu ứng cấp số nhân về kinh tế, và xây dựng khả năng kết nối với nền kinh tế thế giới. Ngay cả những quốc gia ở vùng ngoại vi châu Âu như Hungary và Serbia cũng được hưởng lợi từ BRI; tuy nhiên, như các nước Zambia và Sri Lanka, họ cũng phải trả giá bằng nợ nần chồng chất và phải trao cho Trung Quốc một số lợi ích chính trị nhất định.

Tại Tây Âu, Ý đã tham gia BRI vào năm 2019 rồi sau đó rút lui vào cuối năm 2023, qua đó cho thấy châu Âu không hài lòng khi không có được khả năng tiếp cận tương xứng vào thị trường Trung Quốc trong quan hệ thương mại song phương.

Trong khi đó, tại hội nghị thượng đỉnh G-20 hồi tháng 9 năm ngoái ở New Delhi, đề xuất Hành lang Kinh tế Ấn Độ-Trung Đông-châu Âu (IMEC) trị giá 20 tỷ USD đã nhanh chóng được Mỹ ca ngợi là đối thủ của BRI, nhưng thực ra nó chỉ là một phiên bản mang tính địa phương.

Thủ tướng Ấn Độ Narendra Modi cũng đang quảng bá một hành lang thương mại tới Nga thông qua Iran, điều chắc chắn sẽ không làm Washington vui. Tương tự, dù Ả Rập Saudi và UAE cải thiện quan hệ với Mỹ, châu Âu, Nga, Trung Quốc, Ấn Độ, và Nhật Bản, thì các quốc gia Ả Rập Vùng Vịnh đầy tự tin cũng sẽ không đứng về phía nào trong cái gọi là cuộc Chiến tranh Lạnh mới. Thay vào đó, họ đang thực hiện chính sách đa liên kết khéo léo để nâng cao vai trò của mình như một ngã ba địa lý giữa châu Âu, châu Phi, và châu Á.

Sự kết hợp các vùng địa lý này tạo nên thuật ngữ “Á-Âu-Phi” (Afro-Eurasia), được các học giả sử dụng để chỉ những ‘trục’ văn minh và thương mại thời tiền thuộc địa, vốn đã tạo thành thế giới trước khi Tân Thế giới được khám phá.

Ngày nay, Á-Âu-Phi một lần nữa trở thành trung tâm nhân khẩu học, kinh tế, và địa chính trị toàn cầu. Tất cả các quốc gia trong hệ thống Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương này đều muốn toàn cầu hóa nhiều hơn chứ không phải ít hơn. Các quốc gia có nhiều con đường liên kết nhất sẽ giành chiến thắng, bằng cách khiến các quốc gia tham gia giao thương sử dụng con đường của họ, thay vì của các nước khác.

Họ được hưởng lợi từ một thế giới ngày càng hòa nhập và phân tầng, chứ không phải bị chia cắt. Quả thật, để không bị thua kém, cũng tại thượng đỉnh G-20 năm ngoái, Tổng thống Thổ Nhĩ Kỳ Recep Tayyip Erdogan đã đề xuất một hành lang trung chuyển thương mại khác kéo dài từ cảng Basra phía nam Iraq qua Thổ Nhĩ Kỳ tới châu Âu.

Các quốc gia thành viên EU đã liên kết với Mỹ để chống lại ảnh hưởng chiến lược của Trung Quốc ở Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương, và bảo vệ thị trường của họ trước việc Trung Quốc bán phá giá pin mặt trời và xe điện. Tuy nhiên, châu Âu vẫn muốn tăng cường xuất khẩu sang các quốc gia Ả Rập và châu Á, bằng chứng là các chuyến thăm thường xuyên của các nhà lãnh đạo châu Âu tới Ấn Độ, Việt Nam, Indonesia, và Singapore. Bất chấp vụ náo động năm 2016 khi công ty Trung Quốc COSCO mua phần lớn cổ phần tại Cảng Piraeus của Hy Lạp, địa điểm này vẫn được dự kiến là trạm cuối cùng cho tuyến đường đa phương thức IMEC.



Thanh niên Sri Lanka chơi đùa tại Galle Face Green trong khi những tòa nhà chọc trời mới đang được xây dựng ở Colombo, Sri Lanka, vào ngày 10/11/2018. © Paula Bronstein/Getty Images

Các nhà ngoại giao và nhà phân tích phương Tây giờ đây không còn bác bỏ BRI của Trung Quốc nữa, nhưng họ vẫn chưa thực sự hiểu được bối cảnh cơ bản. Thật ra, BRI đã bắt đầu với mục đích phòng thủ hơn là tấn công. Khi ấy, Trung Quốc đã trở thành công xưởng của thế giới, họ cần nhập khẩu một lượng lớn năng lượng và nguyên liệu thô để cung cấp nhiên liệu cho cơ

sở công nghiệp đang phát triển của mình, nhưng vẫn dễ bị tổn thương bởi chính những tuyến đường huyết mạch đang gây khó khăn cho chuỗi cung ứng toàn cầu ngày nay. Đồng thời, Trung Quốc cũng tìm kiếm các thị trường có khả năng hấp thụ lượng thép và hàng hóa thặng dư khổng lồ của họ.

Trong lúc chi tiêu quốc phòng, xuất khẩu vũ khí, và quan hệ chiến lược của Trung Quốc với các chế độ bất hảo cũng như với các đồng minh của Mỹ ngày càng mở rộng, BRI dần được coi là một yếu tố cốt lõi trong đại chiến lược của Trung Quốc, một âm mưu nham hiểm nhằm mở đường vươn ra thế giới. Nhưng địa chính trị không đơn giản chỉ là một đường thẳng. Trung Quốc đã nhanh chóng làm dấy lên nghi ngại sau các cuộc xâm nhập hung hãn qua biên giới Himalaya với Ấn Độ và tại Biển Đông, cũng như với các điều khoản tài chính gắt gao mà một số nhà phê bình gọi là “ngoại giao bẫy nợ.”

Sau đó, các cường quốc phương Tây và đồng minh bắt đầu triển khai các biện pháp đối phó. Trên lĩnh vực quân sự, Bộ tứ (Quad) gồm Australia, Ấn Độ, Nhật Bản, và Mỹ đã đẩy mạnh hợp tác hàng hải ở Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương, tăng cường bán vũ khí cho các quốc gia ven biển ở Biển Đông như Việt Nam, và ủng hộ việc Philippines củng cố các đảo tương tự như khi Trung Quốc tiến hành cải tạo đất.

Trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng và thương mại, Đạo luật Cạnh tranh Chiến lược cùng với Đạo luật CHIPS và Khoa học của Mỹ, Tập đoàn Tài chính Phát triển Quốc tế Mỹ, sáng kiến Cổng Toàn cầu của Liên minh châu Âu, “hành lang kết nối” của Nhật Bản và Ấn Độ, Sáng kiến Phục hồi Chuỗi Cung ứng đa quốc gia, và Sáng kiến Xây dựng lại Thế giới Tốt đẹp hơn của G-7 chỉ là một vài trong vô số những chương trình ra đời nhằm dụ dỗ các quốc gia vay vốn với lãi suất ưu đãi từ các bên cho vay đa phương thay vì từ các nhà cho vay Trung Quốc, hoặc ký hợp đồng với các công ty phương Tây (chẳng hạn như Ericsson của Thụy Điển) thay vì các công ty Trung Quốc (chẳng hạn như Huawei) để lắp đặt mạng 5G hoặc cáp internet.

Phương Tây đang học được rằng họ phải bắt tay vào việc, chứ không thể nói suông. Cuộc chạy đua về cơ sở hạ tầng hiện đang diễn ra tốt đẹp. Trung Quốc cần được ghi nhận vì đã nâng tầm cơ sở hạ tầng trong chương trình nghị sự toàn cầu sau nhiều thập niên bị các cường quốc

phương Tây phớt lờ – nhưng thế giới càng đầu tư chung vào cơ sở hạ tầng quan trọng, thì càng ít khả năng mọi con đường đều dẫn đến Trung Quốc. Phương Tây có thể đã chậm chân trong vòng đấu này, nhưng họ đã thành công trong việc san bằng thế trận.



Bức ảnh chụp từ trên không cho thấy một đoàn tàu chở hàng Trung-Âu với các container chuẩn bị đến Việt Nam rời trung tâm hậu cần ở Hải An, miền đông Trung Quốc, vào ngày 26/05/2020. © Tân Hoa Xã/ Ji Chunpeng qua Getty Images

Dù các sáng kiến do Trung Quốc và phương Tây dẫn đầu thường được mô tả là ‘trò chơi có tổng bằng không,’ nhưng trong hầu hết các trường hợp, cơ sở hạ tầng như cảng biển và lưới điện là không thể loại trừ và không có tính cạnh tranh: chúng luôn mở cửa cho bất kỳ người dùng thương mại nào và cung cấp dịch vụ bình đẳng cho những người dùng đó. Mỗi dự án nhằm ‘ăn miếng trả miếng’ – dù là đường ống, lưới điện, hay cáp internet – đều vô tình thúc đẩy một dự án lớn hơn nhiều, đó là biến thế giới thành một hệ thống các chuỗi cung ứng được kết nối với nhau.

Trong thế giới hỗn loạn ngày nay, không có sự thật nào quan trọng hơn việc chúng ta cần nhiều con đường hơn để cung gặp cầu, để giúp tránh khỏi những cú sốc lạm phát. Chúng ta cần trồng nhiều lương thực hơn, sản xuất nhiều chất bán dẫn hơn, và chế biến nhiều khoáng

sản đất hiếm hơn ở nhiều quốc gia hơn – và đảm bảo không có điểm tắc nghẽn nào trong hành trình của các sản phẩm đó trên toàn cầu.

Khả năng luân chuyển dễ dàng từ Kênh đào Suez sang đường sắt Á-Âu, hoặc thậm chí sang tuyến đường biển Bắc Băng Dương ngắn hơn, chính là cách mà nền kinh tế toàn cầu có thể trở nên bền bỉ hơn trước các cú sốc, thậm chí là “vượt lên nghịch cảnh” (antifragile) như thuật ngữ của Nassim Nicholas Taleb. Chỉ với lý do đó thôi thì một cơ sở hạ tầng thế giới siêu kết nối đã là điều vừa đáng mơ ước, vừa vượt trội so với hệ thống hiện tại của chúng ta. Nó cũng rất cần thiết cho sự tồn vong của nền văn minh nhân loại khi biến đổi khí hậu ngày càng gia tăng.

Căng thẳng về khí hậu có thể sẽ thúc đẩy việc di cư của một tỷ người hoặc hơn trong thế kỷ này, tái định cư từ các vùng ven biển vào đất liền, từ các vùng đất thấp đến các vùng cao hơn, và từ các vùng có khí hậu nóng hơn đến mát hơn. Chúng ta đang chứng kiến những hướng di cư mới với quy mô lớn hơn bao giờ hết, chẳng hạn như người Nam và Đông Nam Á đến châu Âu và Trung Á. Xét đến việc phần lớn dân số loài người sẽ cư trú trên lục địa Á-Âu, điều quan trọng là cần dự đoán sự di chuyển không thể tránh khỏi của con người tới các khu vực địa lý có khả năng chống chịu khí hậu tốt hơn trên khắp Đông Âu và Trung Á, đồng thời xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị cần thiết về nhà ở, giao thông, y tế, và các cơ sở khác.

Vẫn còn quá nhiều cơ sở hạ tầng cũ như đường ống dẫn dầu, và quá ít cơ sở hạ tầng mới như nhà máy khử muối trong nước, trang trại năng lượng mặt trời, nhà ở giá rẻ tiết kiệm năng lượng, và trung tâm thực phẩm thủy canh. Những khoản đầu tư này là một phần của quá trình tái chế toàn cầu nhằm thúc đẩy nền kinh tế thế giới: Cơ sở hạ tầng tạo ra việc làm và tăng năng suất, thúc đẩy tăng trưởng tiêu dùng và thương mại, đồng thời thu hút nhân tài và dòng vốn.

Xây dựng và kết nối các khu định cư đô thị định hình nền văn minh hiện đại là câu chuyện của nhân loại suốt 10.000 năm qua. Các hệ thống cơ sở hạ tầng tích lũy của chúng ta – từ những con đường La Mã, đến đường sắt Anh, đến các căn cứ của Mỹ – là một minh chứng lâu dài cho thực tế rằng dù quyền kiểm soát cơ sở hạ tầng được trao tay từ nước này sang nước khác, nhưng về lâu dài, đây không phải là một trò chơi có tổng bằng không. Câu trả lời cho câu hỏi

về số phận của cơ sở hạ tầng cũng giống như câu hỏi về quá trình toàn cầu hóa mà nó củng cố, đó là: cần nhiều hơn nữa.

<https://nghienquocute.org>