

QUAN HỆ THƯƠNG MẠI VIỆT - TRUNG TRONG KHUÔN KHỔ LÝ THUYẾT HỢP TÁC QUỐC TẾ KIỂU MỚI

Lê Thị Ngọc Anh⁽¹⁾, Vũ Thanh Hương⁽²⁾

⁽¹⁾Trường Đại học Ngoại Ngữ Thượng Hải (SISU), ⁽²⁾Trường Đại học Thủ Đô Hà Nội

Tóm tắt: Trong bối cảnh toàn cầu hóa đã trở thành một thực tế không thể đảo ngược, và ngày càng xuất hiện nhiều các vấn đề mang tính toàn cầu mà một quốc gia không thể giải quyết được, thì vấn đề hợp tác quốc tế càng trở nên quan trọng và trở thành một sự lựa chọn tất yếu. Hơn bao giờ hết, các quốc gia và dân tộc cần đạt tới ý thức hợp tác, cùng nhau ứng phó vì lợi ích chung và những nguy cơ chung, lấy đó làm cơ sở để giải quyết các vấn đề, công việc riêng và các xung đột lợi ích khác. Sáng kiến “Vành đai và Con đường” do Trung Quốc đề xuất được kì vọng trở thành một mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới cho tất cả các quốc gia trên thế giới. Bài viết thông qua việc phân tích sự phát triển của các lý thuyết hợp tác quốc tế truyền thống để làm rõ tính tất yếu ra đời của một mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới, từ đó đi sâu phân tích cơ hội và thách thức của sáng kiến “Vành đai và Con đường” đối với quan hệ hợp tác thương mại của hai nước Việt – Trung.

Từ khoá: Hợp tác quốc tế, Vành đai và Con đường, quan hệ kinh tế, Việt – Trung

Nhận bài ngày 25.9.2021; gửi phản biện, chỉnh sửa, duyệt đăng ngày 22.11.2021

Liên hệ tác giả: Lê Thị Ngọc Anh; Email: ngocanh92.hgi@gmail.com

1. MỞ ĐẦU

Trong lịch sử cận đại, lý thuyết hợp tác quốc tế xuất hiện tương đối sớm, theo đà phát triển không ngừng của kinh tế - chính trị thế giới, các nghiên cứu về lý thuyết hợp tác quốc tế cũng không ngừng được đẩy mạnh và phát triển. Tuy nhiên, các trường phái nghiên cứu khác nhau đưa ra cách lý giải về hợp tác quốc tế cũng khác nhau. Từ những năm 40 của thế kỷ XX đến nay, trong các nghiên cứu về lý thuyết quan hệ quốc tế của một số trường phái chính như: Chủ nghĩa hiện thực, chủ nghĩa tân tự do, chủ nghĩa kiến tạo... đều có liên quan đến các vấn đề hợp tác quốc tế. Trong đó chủ nghĩa hiện thực phổ biến là giữ thái độ bị quan về hợp tác quốc tế. Còn chủ nghĩa tân tự do thì dốc sức cho việc xây dựng các lý thuyết hợp tác quốc tế bị chủ nghĩa hiện thực xem nhẹ hoặc coi thường. Theo đà phát triển của nền kinh tế, chính trị thế giới, các mô hình hợp tác quốc tế truyền thống dần trở nên lạc hậu và không còn phù hợp để giải quyết các vấn đề mang tính toàn cầu, thì một nhu cầu cấp thiết là thế giới cần tìm kiếm một mô hình hợp tác quốc tế mới. Sáng kiến “Vành đai và Con đường

(BRI)” (tên ban đầu được gọi là “Một vành đai, một con đường (OBOR) ” được Trung Quốc đưa ra như là một mô hình lí thuyết mới về hợp tác quốc tế. Sau khi được đưa ra, sáng kiến này nhanh chóng trở thành nền tảng và cơ chế quan trọng nhất để Trung Quốc tăng cường hợp tác với các nước trên thế giới, và dần trở thành diễn ngôn tiêu biểu của nước này.

Xét từ bình diện kinh tế - chính trị - ngoại giao, sáng kiến “Vành đai và Con đường” do Trung Quốc đề xuất được kì vọng trở thành một mô hình hợp tác quốc tế mới cho tất cả các quốc gia trên thế giới. Sau khi Trung Quốc hiện thực hoá mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới này, Trung Quốc và Việt Nam trên quan hệ đối tác láng giềng dọc tuyến đã đạt được những bước tiến đáng kể trên mọi phương diện hợp tác, đặc biệt là quan hệ hợp tác thương mại, hai nước đã có những dấu mốc, cơ hội và thách thức mới.

2. NỘI DUNG

2.1. Sự phát triển của các lí thuyết hợp tác quốc tế

Trong lịch sử cận đại, lí thuyết hợp tác quốc tế xuất hiện tương đối sớm, theo đà phát triển không ngừng của kinh tế - chính trị thế giới, các nghiên cứu về lí thuyết hợp tác quốc tế cũng không ngừng được đẩy mạnh và phát triển. Tuy nhiên, các trường phái nghiên cứu khác nhau đưa ra cách lí giải về hợp tác quốc tế cũng khác nhau. Xuất phát từ logic phát triển của lí thuyết hợp tác quốc tế thì lí thuyết hợp tác quốc tế không phải là một lí thuyết đơn lẻ, mà là một loạt các mô hình liên quan chặt chẽ với nhau. Từ rất sớm khoảng hơn hai nghìn năm trước, trước cả khi Thucydides thảo luận về ngoại giao, hiệp ước và liên minh, các quốc gia đã bắt đầu tiến hành hợp tác quốc tế. Tuy nhiên, giai đoạn này những nghiên cứu về hợp tác quốc tế còn non trẻ một cách đáng ngạc nhiên. Từ những năm 40 của thế kỉ XX đến nay, trong các nghiên cứu về lí thuyết quan hệ quốc tế của một số trường phái chính như: Chủ nghĩa hiện thực, chủ nghĩa tân tự do, chủ nghĩa kiến tạo... đều có liên quan đến các vấn đề hợp tác quốc tế. Trong đó chủ nghĩa hiện thực phổ biến là giữ thái độ bi quan về hợp tác quốc tế. Còn chủ nghĩa tân tự do thì dốc sức cho việc xây dựng các lí thuyết hợp tác quốc tế bị chủ nghĩa hiện thực xem nhẹ.

Khái niệm hợp tác, như chúng ta đang hiểu hiện nay, được kết tinh vào đầu những năm 1980 (Axelrod, 1984), nó được thể hiện như là hành vi điều phối của các chủ thể hành động độc lập và có thể ích kỉ, để mang lại lợi ích cho tất cả họ. Khi lợi ích của một người được quyết định bởi sự phụ thuộc lẫn nhau trong hành động của những người khác, thì tính ích kỉ của cá nhân không nhất định sẽ cản trở sự hợp tác; hợp tác không đòi hỏi lòng vị tha hay chính phủ (cả hai chủ thể này thường thiếu hụt ở cấp độ quốc tế). Chủ nghĩa hiện thực thường cho rằng khi một bá quyền cung cấp về an ninh, trật tự và các loại hàng hoá công cộng, hoặc quốc gia đang theo đuổi sự cân bằng quyền lực, thì các quốc gia có thể hợp tác. Chủ nghĩa hiện thực nhấn mạnh rằng hợp tác quốc tế thường bị chi phối bởi bá quyền và các cường quốc, còn các quốc gia khác tham gia một cách thụ động, và đặc điểm nổi bật là mang tính cưỡng chế. Các cường quốc sử dụng lợi thế của mình để chủ động xây dựng các cơ chế và tổ chức quốc tế, nhấn mạnh vai trò chức năng của hệ thống quốc tế, đồng thời giám sát và thực hiện các quy tắc quốc tế để duy trì vị thế là một cường quốc. Tiêu biểu là mô hình hợp

tác bá quyền, người ta tin rằng quốc gia bá quyền đã tạo ra một cơ chế quốc tế để thu được lợi ích từ việc duy trì sự ổn định của hệ thống và hình thành một kiểu hợp tác bá quyền có thiện chí. Các quốc gia khác tiến hành hợp tác dưới cơ chế và sự điều phối của bá quyền để thu được một số lượng lớn các hàng hóa công cộng (Kindleberger, 1981). Một số phân tích của các nhà hiện thực tiêu biểu như phân tích của Charles P. Kindleberger về cuộc đại suy thoái thêm một bước nữa thúc đẩy sự phát triển của hợp tác quốc tế. Phân tích của ông nhấn mạnh sự cần thiết của một bá quyền để giải quyết vấn đề hàng hóa công cộng toàn cầu. Ông cho rằng hàng hóa công cộng khó có được nhờ hành động tập thể, nên chúng cần được cung cấp bởi một quốc gia bá quyền có năng lực tài chính và sự sẵn lòng (Kindleberger, 1973). Hay Robert Gilpin lại cho rằng hợp tác do quốc gia bá quyền dẫn đầu là thực hiện các quy tắc có lợi cho bản thân, đồng thời để duy trì cơ chế bá quyền của riêng mình, buộc các nước nhỏ tham gia hợp tác phải trả một cái giá nhất định (Gilpin, 1981). Ngoài ra, Stephen D. Krasner cho rằng mô hình hợp tác do bá quyền lãnh đạo là mô hình hợp tác bá quyền độc hại với mục đích tăng lợi ích của chính mình. Do sức mạnh và sự uy hiếp của bá quyền, mà các quốc gia khác không thể không tham gia vào một cơ chế bất bình đẳng và hợp tác trong khuôn khổ của nó (Krasner, 1976).

Các sự kiện trong thế giới thực và sự phát triển của tri thức cũng đã góp phần nhào nặn nên sự xuất hiện của hợp tác quốc tế. Năm 1977, các học giả người Mỹ Robert O. Keohane và Joseph S. Nye đã xuất bản cuốn “Quyền lực và sự phụ thuộc lẫn nhau”, trong đó thông qua việc chứng minh ba mệnh đề bao gồm: Sự phụ thuộc lẫn nhau, những đổi thay trong hệ thống quốc tế và quản trị toàn cầu, họ đã làm rõ một thực tế là xung đột quốc tế ngày càng bị hạn chế và hợp tác quốc tế ngày càng trở nên nổi trội. Họ cho rằng chiến tranh giữa các nước phương Tây dường như ngày càng xa, mối quan hệ phụ thuộc lẫn nhau đang tăng mạnh và hệ thống Bretton Woods đã được chứng minh là một thỏa thuận hợp tác khá ổn định, ngay cả trong cuộc khủng hoảng của những năm 1970 (O.Keohane, S.Nye, 1977). Sự phụ thuộc lẫn nhau được coi là đặc điểm cơ bản của chính trị quốc tế và là nền tảng cho sự phát triển của hợp tác quốc tế. Quan điểm này tin rằng thông qua một chế độ mang tính hợp tác, các quốc gia có thể hình thành lợi ích chung và giải quyết các vấn đề chung, đồng thời hệ thống quốc tế có thể giúp giảm thiểu sự lừa dối trong quá trình tương tác và làm cho kết quả hợp tác dễ đoán hơn. Do trường phái chủ nghĩa tân tự do chủ yếu nghiên cứu về hợp tác quốc tế và đã đạt được những kết quả nổi bật, nên nó chiếm vị trí chủ đạo trong việc nghiên cứu lý thuyết hợp tác quốc tế. Năm 1984, tác phẩm “Sau bá quyền: Hợp tác và xung đột trong nền kinh tế chính trị thế giới” của Robert O. Keohane coi xung đột và hợp tác giống như hai mặt của một đồng tiền trong nền kinh tế chính trị quốc tế, và tập trung vào luận điểm sự hợp tác sau bá quyền không chỉ là có thể, mà còn tồn tại thực tế (O. Keohane, 1984).

Cũng trong năm 1984, cuốn sách “Sự tiến hoá của hợp tác” do Robert Axelrod viết cũng được xuất bản. Cuốn sách đứng trên góc độ của lý thuyết trò chơi chứng minh rằng ngay cả trong tình trạng thế giới “vô chính phủ” của Hobbes, sự hợp tác giữa các chủ thể hành động duy lý là có thể xảy ra; nói cách khác là thực tế của xã hội quốc tế không hoàn toàn nằm trong học thuyết “Trạng thái tự nhiên” của Hobbes, vì vậy sự xuất hiện của hợp tác dễ dàng hơn

nhieu (Axelrod, 1984). Giải thích về chiến tranh theo chủ nghĩa duy lý của James D. Fearon đã trình bày rõ hơn quan điểm này: Bởi vì cái giá của chiến tranh là đắt đỏ, cho dù là kẻ thù không đội trời chung thì cũng có chung lợi ích để ngăn ngừa chiến tranh (Fearon, 1995). Do đó, Fearon giải thích chiến tranh là sự thất bại của hai bên trong việc dùng phương án giải quyết hoà bình để tiến hành hợp tác.

Vào những năm 80 của thế kỉ XX, gần cuối thời kì Chiến tranh Lạnh, phạm vi và mức độ của các cuộc xung đột quốc tế đã được xoa dịu. Trong xu thế chung của hòa bình và phát triển quốc tế, giới học giả quan hệ quốc tế ngày càng chú trọng nghiên cứu về hợp tác. Tháng 10 năm 1985, tờ “Chính trị thế giới” (*World Politics*) của Mỹ đăng một loạt bài về các vấn đề hợp tác, tạo nên một cao trào nhỏ trong nghiên cứu lí luận hợp tác quốc tế. Năm sau, Kenneth A. Oye đã thu thập và biên soạn tất cả các bài báo nói trên hợp thành quyển, và thêm lời tựa “Giải thích trạng thái vô chính phủ của hợp tác: Giả thuyết và Chiến lược” được viết một cách xuất sắc, sau đó xuất bản thành sách, cuốn “Hợp tác trong trạng thái vô chính phủ”, đã trở thành một bộ sưu tập nghiên cứu về hợp tác (Kenneth A. Oye, 1986). Cao trào nghiên cứu lí thuyết về hợp tác quốc tế kéo dài đến những năm 90 của thế kỉ XX. Năm 1990, Arthur A. Stein xuất bản cuốn “Tại sao các quốc gia lại hợp tác: Môi trường và sự lựa chọn trong quan hệ quốc tế” (Arthur A. Stein, 1990). Ngoài ra, vào năm 1999, nhà chủ nghĩa kiến tạo tiêu biểu là Alexander Wendt đã xuất bản cuốn “Lí thuyết xã hội của chính trị quốc tế” và đề xuất khuôn mẫu về “văn hóa hợp tác”. Hiện nay, toàn cầu hóa đã trở thành một thực tế không thể đảo ngược. Để giúp phối hợp và thúc đẩy hợp tác giữa các quốc gia, các tổ chức quốc tế, hệ thống pháp lí và đặc biệt là các mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới đã được ra đời, một trong số đó phải kể đến sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc.

2.2. Sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc và mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới

Cuộc khủng hoảng tài chính giai đoạn 2007-2008 bắt nguồn từ sự sụp đổ của các khoản thế chấp dưới chuẩn ở Mỹ đã không còn là bí mật. Điều này là do các công cụ tài chính chất lượng thấp (các sản phẩm phái sinh) đã thổi bùng bong bóng tài chính, khiến giá trị thực tế của hàng hóa bị đánh giá quá cao. Cuộc khủng hoảng tài chính năm 2008 đã dẫn đến sự sụt giảm đáng kể mức đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng. Một mặt, chính phủ đã giảm đầu tư vào cơ sở hạ tầng dài hạn. Mặt khác, các nhà đầu tư tư nhân cũng đã chuyển từ các dự án cơ sở hạ tầng sang các tài sản có tính thanh khoản cao hơn và các dự án thu hồi vốn nhanh. Trên thực tế, nền kinh tế thế giới đã được “tài chính hóa”, tức là khu vực tài chính ngày càng lấn át khu vực thực thể. Sự mất cân bằng không kiểm soát này cuối cùng đã dẫn đến một cuộc khủng hoảng tài chính và sau đó là một cuộc khủng hoảng mang tính hệ thống toàn cầu. Lúc này, thế giới cần tìm kiếm một mô hình hợp tác quốc tế mới, để giải quyết những vấn đề mang tính toàn cầu.

Trong bối cảnh bất ổn toàn cầu dâng cao đó, nhiều quốc gia đã đưa ra các dự án phát triển quốc tế của riêng mình, chẳng hạn như “Con đường tơ lụa” (Nurly Zhol) của Kazakhstan, sáng kiến “Hành lang Giữa” (Trans-Caspian East-West-Middle Corridor) của

Thổ Nhĩ Kỳ, “Con đường phát triển” (Road to Development) của Mông Cổ, “Con đường hổ phách” (The Amber Road) của Ba Lan, chiến lược “Hai hành lang một vành đai kinh tế” của Việt Nam và sáng kiến “Vành đai và Con đường” (The Belt and Road Initiative) của Trung Quốc,... Thực tế đã chứng minh, sáng kiến “Vành đai và Con đường” được Trung Quốc đưa ra là có tầm ảnh hưởng lớn nhất trong số đó. Tuy nhiên, điều này không có nghĩa là sáng kiến “Vành đai và Con đường” sẽ chi phối hoặc thay thế các kế hoạch phát triển hiện có, mà ngược lại, nó đóng vai trò quan trọng đối với việc thiết lập quan hệ đối tác cùng có lợi giữa các bên trong chuỗi mắt xích các chiến lược hợp tác quốc tế hiện nay.

Trong những năm gần đây, các tư tưởng ngoại giao của Trung Quốc liên tục được đổi mới, rất nhiều các ý tưởng, đề xuất và chính sách mới đã được đưa ra. Sáng kiến “Vành đai và Con đường” là một ví dụ điển hình về mô hình lý thuyết hợp tác quốc tế mới được Trung Quốc đưa ra. Sau khi được đưa ra, sáng kiến này nhanh chóng trở thành nền tảng và cơ chế quan trọng nhất để Trung Quốc tăng cường hợp tác với các nước trên thế giới, và dần trở thành diễn ngôn tiêu biểu của nước này. Ở cấp độ toàn cầu, sáng kiến “Vành đai và Con đường” đã kết nối hiệu quả với Chương trình nghị sự 2030 vì sự phát triển bền vững của Liên hợp quốc, tạo thành sự hiệp lực về chính sách thúc đẩy sự phát triển chung toàn cầu; Ở cấp khu vực, sáng kiến “Vành đai và Con đường” kết nối hiệu quả với các kế hoạch phát triển khu vực và các sáng kiến hợp tác như: Kế hoạch tổng thể kết nối ASEAN, Chương trình nghị sự 2063 của Liên minh châu Phi, Liên minh kinh tế Á-Âu, Chiến lược kết nối châu Âu với châu Á của EU để tạo điều kiện kết nối và hỗ trợ tiến trình nhất thể hoá khu vực; Ở cấp quốc gia, sáng kiến “Vành đai và Con đường” đã có kết nối tích cực với các sáng kiến như: sáng kiến “Hành lang Giữa” (Trans-Caspian East-West-Middle Corridor) của Thổ Nhĩ Kỳ, sáng kiến “Con đường phát triển” (Road to Development) của Mông Cổ, chiến lược “Hai hành lang một vành đai kinh tế” của Việt Nam và “Tầm nhìn 2030” của Ả Rập Xê Út...

Trong một nghiên cứu mới của mình, tác giả người Trung Quốc Tôn Cát Thắng cho rằng mô hình hợp tác quốc tế mới “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc không chỉ tuân theo một số quy luật cơ bản của hợp tác quốc tế, mà còn thể hiện rất nhiều quan niệm mới về “hợp tác”, phương thức hợp tác độc đáo và đặc điểm thực tiễn của Trung Quốc, đồng thời cũng phản ánh tư duy và phương thức hành vi của người Trung Quốc, mà nhiều lý thuyết quan hệ quốc tế truyền thống của phương Tây bỏ qua hoặc không thể giải thích một cách đầy đủ. Tại Diễn đàn Think Tank Hải ngoại được tổ chức bởi mạng lưới hải ngoại của Nhật báo Nhân Dân, Phó Giám đốc Sở Ngoại thương thuộc Viện Hợp tác Kinh tế và Thương mại Quốc tế của Bộ Thương vụ Trung Quốc Trúc Thái Hoa, đã chỉ ra rằng: Sáng kiến “Vành đai và Con đường” là một mô hình toàn cầu hóa khác với mô hình của các nước phương Tây trước đây, mô hình toàn cầu hóa mới này đã bù đắp những “kẽ hở” trong xây dựng cơ sở hạ tầng của các mô hình trước đây. Việc xây dựng “Vành đai và Con đường” đã trở thành một trong những cách hiệu quả để loại bỏ thâm hụt về cơ sở hạ tầng ở các quốc gia thúc đẩy tính bao trùm và tăng trưởng mạnh mẽ của nền kinh tế thế giới. Nó thể hiện cốt lõi của “Tinh thần Con đường Tơ lụa” bao gồm: Hợp tác hòa bình, cởi mở bao trùm, học hỏi lẫn nhau, đôi bên cùng có lợi và cùng thắng.

Có thể thấy, kể từ khi sáng kiến “Vành đai và Con đường” được đưa ra, nó đã được nhiều chính khách, học giả và những người có hiểu biết sâu sắc trên thế giới tán thưởng và đánh giá cao. Brian Lantz, đại diện của Viện Schiller, một tổ chức tư vấn nổi tiếng quốc tế ở Houston, Hoa Kỳ cho rằng quan niệm sáng kiến “Vành đai và Con đường” tạo ra một tương lai tốt đẹp hơn đã gửi một thông điệp tích cực đến thế giới. Từ những nỗ lực hợp tác phát triển kinh tế của cộng đồng quốc tế, nó đang cung cấp cho thế giới một mô hình hợp tác và phát triển, giúp tìm ra lối thoát để giải quyết khủng hoảng và đưa ra giải pháp cho những thách thức, đặc biệt với các nước đang phát triển.

Vladimir Yakunin, cựu chủ tịch Tổng công ty Đường sắt Nga cho rằng quan niệm cốt lõi của sáng kiến “Vành đai và Con đường” là “Bình đẳng và hợp tác cùng có lợi, không áp đặt bất kỳ điều kiện chính trị nào”. Ông cho rằng các lý thuyết địa chính trị luôn được biểu đạt thông qua góc nhìn của xung đột, phân chia thế giới thành “chúng tôi” và “bọn họ”, mà sáng kiến mới có thể thay đổi tư duy Chiến tranh Lạnh của quá khứ, từ đó thay đổi bản chất của địa chính trị và địa kinh tế. Do đó, sáng kiến “Vành đai và Con đường” có thể là nguồn gốc của mô hình phát triển đoàn kết. Tổng thư ký Liên hợp quốc Guterres cũng đưa ra ý kiến cho rằng: Sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc đã xây dựng một nền tảng quan trọng để thúc đẩy hợp tác quốc tế, đưa ra những ý tưởng mới và phát huy vai trò dẫn dắt. Sáng kiến này thể hiện tầm nhìn xa và sự hiểu biết rộng, không chỉ tạo điều kiện hiện thực hóa kết nối giữa các quốc gia, mà còn kết nối người dân của tất cả các quốc gia để tạo thành một cộng đồng cùng chung vận mệnh, cùng nhau đối mặt và nỗ lực giải quyết các thách thức mang tính toàn cầu và cung cấp cho thế giới “giải pháp của Trung Quốc”.

Nói chung, logic của những mô hình hợp tác quốc tế cũ không còn phù hợp để giải quyết các vấn đề đương đại, và cần có những ý tưởng mới. Sáng kiến “Vành đai và Con đường” được đưa ra bởi Trung Quốc là một khám phá hữu ích về một mô hình toàn cầu hóa và hợp tác quốc tế mới, đồng thời cũng đóng góp quan trọng cho chủ nghĩa đa phương và hợp tác quốc tế, là sáng kiến này góp phần làm đa dạng hơn lựa chọn đối với chủ nghĩa bảo hộ thương mại và chủ nghĩa đơn phương ngày càng gia tăng. Tuy nhiên, đây dù sao vẫn là mô hình hợp tác quốc tế mới còn non trẻ, chưa được kiểm chứng về tính hiệu quả và khả thi, nên khó tránh khỏi những bất cập và thiếu sót, cần sự nỗ lực của quốc gia đề xướng là Trung Quốc và sự ủng hộ của cộng đồng quốc tế để phát triển phù hợp với xu hướng chung của thế giới và mang lại lợi ích quốc tế theo đúng “Tinh thần Con đường Tơ lụa”.

2.3. Mối quan hệ thương mại Việt Trung trong khuôn khổ mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới

2.3.1. Tình hình hợp tác thương mại Việt – Trung trong bối cảnh hợp tác quốc tế hiện nay

Trong thời đại công nghiệp hóa, toàn cầu hóa và các vấn đề toàn cầu ngày càng trở nên bức thiết hơn. Thế giới đang đứng trước những thách thức về các vấn đề như biến đổi khí hậu, đại dịch COVID-19, chiến tranh hay xung đột sắc tộc,... Hơn bao giờ hết, các quốc gia và dân tộc cần đạt tới ý thức hợp tác, cùng nhau ứng phó vì lợi ích chung và những nguy cơ chung, và lấy đó làm cơ sở để giải quyết các vấn đề, công việc riêng và các xung đột lợi ích khác.

Theo Lê Hồng Hiệp (Vn Express), trong bối cảnh Trật tự và hệ thống quốc tế hiện nay

được cho là đang làm suy giảm lợi ích và ưu thế vốn có của các nước phát triển, đồng thời còn là “cái áo quá chật” đối với các nước phát triển, nhất là các nước cường quốc đang lên, dẫn đến cạnh tranh giữa các cường quốc để tranh giành lợi ích và vị thế của mình ngày càng trở nên gay gắt. Diễn hình là cuộc chạy đua tranh giành sức ảnh hưởng và vị thế quốc tế của hai siêu cường lớn là Trung Quốc và Mỹ. Cuộc chạy đua tranh giành vị thế này được cho là trở nên khốc liệt hơn kể từ khi Trung Quốc đề xướng sáng kiến “Vành đai và Con đường” và dưới thời tổng thống Donald Trump. Để khẳng định tầm ảnh hưởng và sức mạnh của mình hai siêu cường này đã phát động một cuộc chiến tranh thương mại gây ra nhiều hệ lụy tiêu cực cho chính bản thân và quốc tế, gây trở ngại cho tiến trình hợp tác quốc tế. Sự cấm vận và trừng phạt trong chiến tranh thương mại Trung Mỹ đã làm ảnh hưởng tiêu cực đến các nước trên thế giới, ảnh hưởng lớn tới chuỗi cung ứng toàn cầu. Các công ty đa quốc gia (MNC) có xu hướng cơ cấu lại chuỗi cung ứng của họ, áp dụng mạng lưới cung ứng linh hoạt hơn và giảm sự phụ thuộc vào Trung Quốc khiến cho các doanh nghiệp của Trung Quốc đứng trước bối cảnh chịu sự ảnh hưởng tiêu cực từ trừng phạt thương mại của Mỹ, sáng kiến “Vành đai và Con đường” theo đó cũng bắt đầu dần có những dịch chuyển trong đầu tư. Trong bối cảnh đó, Việt Nam nổi lên như một nước hưởng lợi lớn từ sự phá vỡ chuỗi cung ứng tập trung quá nhiều vào Trung Quốc như hiện nay và sự dịch chuyển đầu tư của các doanh nghiệp Trung Quốc.

Sau khi Trung Quốc hiện thực hoá mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới, đưa ra sáng kiến “Vành đai và Con đường” vào năm 2013, Trung Quốc và Việt Nam đã đạt được những bước tiến đáng kể trên mọi phương diện hợp tác, đặc biệt là trong quan hệ hợp tác kinh tế thương mại, đây cũng là kết quả của nỗ lực hợp tác chung giữa Chính phủ hai nước. Có thể thấy rằng, giữa bối cảnh thương mại toàn cầu suy giảm, tổng kim ngạch thương mại giữa hai nước vẫn liên tục tăng cao, trao đổi thương mại song phương tiếp tục đi vào chiều sâu. Xét từ khía cạnh khối lượng đầu tư và kim ngạch thương mại song phương, việc thường xuyên trao đổi kinh tế và thương mại giữa Trung Quốc và Việt Nam đã tạo nền tảng kinh tế tốt cho việc xây dựng chiến lược phát triển giữa hai nước. Sau khi Trung Quốc thúc đẩy sáng kiến “Vành đai và Con đường”, xu hướng phát triển của xuất nhập khẩu thương mại Việt Trung đã có nhiều thay đổi so với giai đoạn trước. Theo số liệu từ Tổng cục thống kê Việt Nam, từ năm 2013 đến nay tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam – Trung Quốc đều giữ vững ở mức tốt, từ 50,064 tỷ USD năm 2013 tăng lên 133,091 tỷ USD năm 2020, tăng xấp xỉ 166% trong vòng 7 năm. Trong đó kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc tăng từ 13,177 tỷ USD năm 2013 lên 48,905 Tỷ USD năm 2020, như vậy chỉ trong vòng 7 năm kim ngạch xuất khẩu của hai nước đã tăng 35,727 tỷ USD, tăng trưởng 271.1%. Tổng nhập khẩu của Việt Nam từ Trung Quốc tăng từ 36,887 tỷ USD năm 2013 lên 84,186 tỷ USD năm 2020, trong 7 năm tăng 47,2996 tỷ USD, tăng trưởng 128.2%. Cũng theo Tổng cục thống kê Việt Nam, trong năm 2020, với tình hình dịch bệnh ảnh hưởng nghiêm trọng đến hợp tác kinh tế toàn cầu, kim ngạch thương mại song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc vẫn duy trì xu hướng phát triển tốt đạt 133,091 tỷ USD, tăng 13,9% so với cùng kỳ năm 2019. Điều này cho thấy kể từ khi Trung Quốc đề xuất và thực hiện sáng kiến “Vành đai và Con đường”,

tổng kim ngạch thương mại giữa hai nước liên tục tăng cao, trao đổi thương mại song phương tiếp tục đi vào chiều sâu, không chỉ gia tăng về tổng kim ngạch nhập khẩu hàng hoá Trung Quốc của Việt Nam, mà tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc cũng tiếp tục tăng trưởng, đồng thời cán cân thương mại giữa hai nước được cải thiện đáng kể trong giai đoạn 2016 - 2018. Cụ thể, cán cân thương mại giữa hai nước vào năm 2015 là -32,980 tỷ USD, giảm xuống còn -28,068 tỷ USD vào năm 2016, -23,138 tỷ USD vào năm 2017 và -24,207 tỷ USD vào năm 2018. Đây là một tín hiệu vô cùng tích cực và chứng tỏ chính phủ hai nước đang không ngừng cùng nhau giải quyết các vấn đề thương mại. Tuy nhiên, năm 2019 và 2020 lại tiếp tục xuất hiện sự mất cân đối thương mại nghiêm trọng trong kim ngạch thương mại hai nước, nguyên nhân là do tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc không theo kịp tổng kim ngạch nhập khẩu từ Trung Quốc, ngoài ra, do tình hình đại dịch COVID-19 đã gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến hợp tác kinh tế của các nước trên thế giới, Trung Quốc và Việt Nam cũng Không ngoại lệ.

2.3.2. Cơ hội và thách thức của mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới đối với quan hệ hợp tác hai nước Việt – Trung

a. Cơ hội

Việt Nam là nước láng giềng gần gũi của Trung Quốc, đồng thời chiến lược “Hai hành lang, Một vành đai kinh tế” mà Việt Nam đưa ra cũng phù hợp với sáng kiến “Vành đai và Con đường” do Trung Quốc chủ trương. Trong bối cảnh đó, điều kiện để Trung Quốc và Việt Nam tiến hành hợp tác song phương là vô cùng thuận lợi.

Tiến sĩ Phạm Sĩ Thành, Giám đốc Viện Kinh tế và Chính sách (VEPR), thuộc Đại học Quốc gia Hà Nội cho biết: sáng kiến “Vành đai và Con đường” đã huy động vốn từ bốn cơ chế tài chính khác nhau để thực hiện các dự án khác nhau, cung cấp hàng trăm hàng tỷ USD mỗi năm. Khi đó, Việt Nam sẽ có cơ hội được tài trợ cho phát triển cơ sở hạ tầng và giao thông, tăng cơ hội hội nhập, trao đổi thương mại và đầu tư với các nước Đông Nam Á, tăng tiềm năng du lịch giữa Việt Nam và Trung Quốc, duy trì các ưu và lợi thế của Việt Nam như một cầu nối giao thương trong khu vực Châu Á và hỗ trợ sự phát triển theo chiều ngang của nền kinh tế (theo hướng đông tây). Kim ngạch thương mại hàng năm giữa hai nước sẽ không chỉ ở mức 120 tỷ USD mà còn tăng theo cấp số nhân. Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Việt - Trung mà hai bên đang đàm phán cũng sẽ nhận được nhiều ưu tiên để giúp cư dân biên giới hai nước có cơ hội làm giàu (Phạm Sĩ Thành, 2017).

Do Việt Nam đang thúc đẩy thương mại tự do với Liên minh Á-Âu và Liên minh châu Âu, việc tham gia hợp tác “Vành đai và Con đường” sẽ giúp hàng hóa Việt Nam tiếp cận thị trường trong Liên minh Á-Âu và châu Âu một cách dễ dàng hơn, đồng thời cũng có thể mang lại tiềm năng du lịch lớn hơn cho Việt Nam và Trung Quốc. Một ví dụ điển hình là việc xây dựng tuyến du lịch “Vành đai và Con đường” đầu tiên qua sáu quốc gia Đông Nam Á tại tỉnh Phúc Kiến vào năm 2016, sẽ giúp kết nối các thành phố du lịch ở Trung Quốc và các nước Đông Nam Á. Nếu các thành phố du lịch có cảng biển Việt Nam cũng tham gia sẽ tạo động lực mới cho sự phát triển của ngành du lịch Việt Nam. Không chỉ thúc đẩy phát triển

kinh tế, du lịch, sáng kiến “Vành đai và Con đường” còn mang đến các cơ hội hợp tác, phát triển chính trị, xã hội giữa hai bên. Trên cơ sở thúc đẩy sáng kiến “Vành đai và Con đường”, tôn trọng lợi ích hợp pháp của nhau và tuân thủ luật pháp quốc tế, đảng và lãnh đạo cấp cao hai nước đã nhiều lần thảo luận và đạt được những nhất trí quan trọng về việc giải quyết hợp lý những khác biệt và tranh chấp hàng hải trên Biển Đông. Hai bên nhất trí cho rằng, tình hữu nghị Việt - Trung là của cải quý báu của hai Đảng, hai dân tộc và cần được duy trì, phát huy và tiếp tục phát triển. Trong bối cảnh tình hình quốc tế và khu vực có những chuyển biến sâu sắc và phức tạp, hai bên phải tôn trọng lẫn nhau, duy trì bàn bạc chiến lược, nâng cao sự tin cậy lẫn nhau về chính trị, không ngừng làm sâu sắc hơn nữa quan hệ hợp tác cùng có lợi, xử lý và giải quyết đúng đắn các vấn đề còn tồn tại và khác biệt, thúc đẩy việc tiếp tục quan hệ đối tác chiến lược toàn diện Việt Nam - Trung Quốc. Việc phát triển lành mạnh và ổn định sẽ mang lại lợi ích thiết thực cho nhân dân hai nước và đóng góp tích cực vào việc thúc đẩy hòa bình, ổn định và thịnh vượng trong khu vực.

Sáng kiến “Vành đai và Con đường” không chỉ phản ánh các quy luật chung của hợp tác quốc tế, mà còn phản ánh một số quan niệm, mô hình và con đường hợp tác mới, đồng thời cung cấp rất nhiều quan niệm mới, nền tảng hợp tác mới cho nghiên cứu lí luận quốc tế, thúc đẩy hợp tác quốc tế trong khu vực và liên khu vực, để các quốc gia có thể cùng nhau phát triển, đóng vai trò trong khái niệm về mạng lưới hợp tác và tổ chức. Ngoài ra, “Vành đai và Con đường” cũng nhấn mạnh sự hợp tác bình đẳng, các quốc gia dù có nhu cầu khác nhau nhưng đều có thể tham gia bình đẳng, không phân biệt nước lớn, nước nhỏ, nước giàu hay nước nghèo. Hơn nữa, Việt Nam và Trung Quốc cũng đều đang trong thời kỳ phát triển kinh tế, xã hội quan trọng, đứng trước nhiều các cơ hội hợp tác mới. Việc thực hiện sáng kiến này sẽ làm sâu sắc hơn nữa quan hệ hợp tác cùng có lợi, thúc đẩy sự phát triển liên tục, lành mạnh và ổn định lâu dài của quan hệ đối tác chiến lược toàn diện Việt Nam - Trung Quốc, mang lại nhiều lợi ích thiết thực cho nhân dân hai nước và thúc đẩy hòa bình, ổn định ở các nước ASEAN, khu vực và thế giới.

b. Thách thức

Bên cạnh những cơ hội mà sáng kiến “Vành đai và Con đường” mang lại, chúng ta cũng không thể không nhắc đến những thách thức mà hai nước phải đối mặt trong tiến trình hợp tác. Trước nhất phải kể đến là vấn đề mất cân bằng thương mại giữa hai nước trong thời gian dài. Với việc kết nối sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc và chiến lược “Hai hành lang, Một vành đai kinh tế” của Việt Nam đưa thương mại hai nước ngày càng đi vào chiều sâu. Tuy nhiên do trình độ phát triển kinh tế trong nước của Việt Nam thấp, cơ sở hạ tầng còn hạn chế,... đã dẫn đến sự không cân bằng thương mại giữa hai nước. Hàng hóa xuất khẩu của Trung Quốc sang Việt Nam chủ yếu là các sản phẩm điện tử, đồ gia dụng, ô tô và các sản phẩm khác có giá trị lớn hơn hẳn so với hàng nhập khẩu của Trung Quốc từ Việt Nam như trái cây, bông dệt may, nông sản và tài nguyên thiên nhiên chưa qua chế biến, điều này cũng đã làm cho Việt Nam thâm hụt thương mại trong thời gian dài với Trung Quốc.

Một số học giả Việt Nam đã trình bày về những ý kiến còn khác nhau về sáng kiến BRI:

Thứ nhất là vấn đề tâm lý, PGS.TS Đặng Hoàng Linh - phó trưởng khoa kinh tế, Học viện Ngoại giao phát biểu trong buổi toạ đàm “Sáng kiến Vành đai và Con đường: Cơ hội mới cho hợp tác Việt-Trung” cho rằng: tham gia sáng kiến Vành đai con đường, thách thức đối với Việt Nam sẽ có thể có rủi ro về nợ công. Ngoài ra, những vấn đề như nhân công Trung Quốc sang lao động tại thị trường Việt Nam, hay chất lượng các dự án do nhà thầu Trung Quốc thực hiện như dự án đường sắt trên cao Cát Linh - Hà Đông cũng là vấn đề đáng quan tâm. PGS.TS Phùng Thị Huệ - Viện nghiên cứu Trung Quốc thuộc Viện hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam cho rằng phần đông các quốc gia dọc tuyến đường Vành đai con đường đều còn tồn tại tâm lý e dè trên một số phương diện như: an toàn môi trường, chất lượng hạ tầng, độ minh bạch trong đầu tư thương mại,... *Thứ hai* là lo ngại về “các tác động vượt ra ngoài lĩnh vực kinh tế” của “Vành đai và Con đường”. là vấn đề vay vốn cho các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng ở Việt Nam từ Trung quốc cũng là điểm được các học giả lưu tâm. Thêm nữa là sự hiểu biết về sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc ở Việt Nam vẫn còn nhiều hạn chế, ngoài chính phủ và giới học thuật thì các tầng lớp nhân dân của Việt Nam về cơ bản rất ít biết đến sáng kiến này, các doanh nghiệp là đối tượng chịu tác động trực tiếp nếu sáng kiến này được triển khai ở Việt Nam, thì ngoại trừ những doanh nghiệp 100% vốn đầu tư từ Trung Quốc ra là được tiếp cận các thông tin từ phía Trung Quốc triển khai, còn lại không mấy doanh nghiệp quan tâm tìm hiểu về sáng kiến này.

3. KẾT LUẬN

Mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới như sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc được đưa ra với kì vọng sẽ giúp bù đắp những “kẽ hở” trong xây dựng cơ sở hạ tầng của các mô hình trước đây, giúp các quốc gia loại bỏ thâm hụt về cơ sở hạ tầng và tìm ra lối thoát để giải quyết khủng hoảng hiện nay. Sáng kiến “Vành đai và Con đường” có thể được cho là nguồn gốc của mô hình phát triển đoàn kết toàn cầu trong tương lai và nó có thể sẽ trở thành một mô hình hợp tác quốc tế mới cho tất cả các quốc gia trên thế giới. Nó không chỉ tạo điều kiện hiện thực hóa kết nối giữa các quốc gia, mà còn kết nối người dân của tất cả các quốc gia để tạo thành một cộng đồng cùng chung vận mệnh, cùng nhau đối mặt và nỗ lực giải quyết các thách thức mang tính toàn cầu và cung cấp cho thế giới “giải pháp của Trung Quốc”. Hợp tác thương mại Việt – Trung dưới tác động của mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới như sáng kiến “Vành đai và Con đường” có cả cơ hội lẫn thách thức. Đây là vấn đề mà bất kể một mô hình hợp tác quốc tế mới nào cũng phải đối mặt khi mới bắt đầu triển khai, không chỉ ở Việt Nam mà còn là tất cả các quốc gia trên dọc tuyến đường. Bởi vậy Trung Quốc cần nỗ lực hơn trong chiến lược ngoại giao của mình để xây dựng được lòng tin chính trị từ quốc tế, đây là điều kiện quan trọng quyết định việc Trung Quốc có thành công xây dựng một mô hình hợp tác quốc tế kiểu mới theo đúng tinh thần đã đưa ra và được quốc tế ủng hộ chấp nhận.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Tổng cục Thống kê Việt Nam (2017), “Trị giá xuất nhập khẩu hàng hoá phân theo khối nước, phân theo nước và vùng lãnh thổ”, *Trang thông tin điện tử Tổng cục Thống kê Việt Nam*:1/3/2017.

2. Huyền Chi (2017), “Việt Nam với sáng kiến ‘Vành đai và Con đường’”, *Báo Công an nhân dân*: 28/08/2017.
3. Doãn Hải Hồng (2018), “Nhiều cơ hội hợp tác với ‘Vành đai và Con đường’”, *Tạp chí kinh tế Việt Nam*: 01-04-2018.
4. Phạm Sỹ Thành (2017), *Một vành đai một con đường (OBOR) Chiến lược của Trung Quốc và hàm ý chính sách đối với Việt Nam*, Nxb. Thế Giới.
5. Robert Axelrod (1984), *The Evolution of Cooperation*, New York: Basic Books.
6. Charles P. Kindleberger (1973), *The World in Depression 1929–1939*, Berkeley: University of California Press.
7. Charles P. Kindleberger (1981), “Dominance and Leadership in the International Economy: Exploitation, Public Goods, and Free Rides,” *International Studies Quarterly*, Vol.25, No.2, January, pp.242- 254.
8. Robert Gilpin (1981), *War and Change in World Politics*, Cambridge: Cambridge University Press.
9. Stephen D. Krasner (1976), “State Power and the Structure of International Trade,” *World Politics*, Vol.28, No.3, pp.317-347.
10. Robert O. Keohane & Joseph S. Nye (1977), *Power and interdependence: World politics in transition*, Boston, Little, Brown and Company.
11. Robert O. Keohane (1984), *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*, New Jersey: Princeton University Press, pp. 51-52.
12. James D. Fearon (1995), “Rationalist Explanations for War”, *International Organization*, Vol 49, No. 3, pp. 379–414.

VIETNAM-CHINA ECONOMIC COOPERATION RELATIONS UNDER THE FRAMEWORK OF NEW INTERNATIONAL COOPERATION THEORY

Abstract: Globalization has become an irreversible fact. Nowadays, there are more and more global problems that cannot be solved by a single country, making issues of international cooperation increasingly relevant and an inevitable choice. Therefore, nations and citizens need to develop a sense of cooperation to exploit common interests and face common threats together and use that as the basis for solving their problems, affairs and other conflicts of interest. The "Belt and Road" initiative proposed by China is expected to become a new model of international cooperation for all the countries in the world. The author analyzes the development of traditional international cooperation theories to clarify the necessity of the birth of a new model of international cooperation. Afterwards, the author analyzes the opportunities and challenges of the "Belt and Road" initiative for bilateral cooperation between Vietnam and China.

Keywords: International cooperation, Belt and Road, economic relations, Vietnam - China