



VNU Journal of Foreign Studies

Journal homepage: <https://jfs.ulis.vnu.edu.vn/>

NAVAL PRESENCE AND STRATEGIC COMPETITION BETWEEN INDIA AND CHINA IN THE INDIAN OCEAN REGION FROM THE EARLY 21ST CENTURY TO THE PRESENT

Vo Minh Tap¹, Nguyen Que Son², Tran Xuan Hiep^{3,*}

¹*Ho Chi Minh City Historical Science Association,*

10-12 Dinh Tien Hoang, Sai Gon ward, Ho Chi Minh city, Vietnam

²*Da Nang City Historical Science Association, 24 Le Duan, Hai Chau ward, Da Nang, Vietnam*

³*University of Science and Education, The University of Danang,
459 Ton Duc Thang, Hoa Khanh ward, Da Nang, Vietnam*

Received 24 February 2025

Revised 06 November 2025; Accepted 19 November 2025

Abstract: The Indian Ocean Region (IOR) plays an increasingly important geopolitical and geostrategic role for the world in the 21st century, especially large countries such as the U.S., India, France, Japan and China. India has maintained a much stronger naval presence than China in the IOR for decades, but the balance is starting to shift. Since 2008, China has significantly increased its naval presence in the IOR, raising Indian concerns about the possibility of military encirclement and raising questions in strategic thinking about China's ultimate goals. The article focuses on analyzing the interests and naval presence of India and China and the naval power competition between the two countries in the IOR, along with the impacts of the above issue on each country and region.

Keywords: Indian Ocean, naval power, China, India

* Corresponding author.

Email address: txhiep@ued.udn.vn

<https://doi.org/10.63023/2525-2445/jfs.ulis.5464>

SỰ HIỆN DIỆN HẢI QUÂN VÀ CẠNH TRANH CHIẾN LƯỢC CỦA ẤN ĐỘ VÀ TRUNG QUỐC Ở ẤN ĐỘ DƯƠNG TỪ ĐẦU THẾ KỶ XXI ĐẾN NAY

Võ Minh Tập¹, Nguyễn Quế Sơn², Trần Xuân Hiệp³

¹Hội Khoa học Lịch sử Thành phố Hồ Chí Minh,

Số 10-12 Đinh Tiên Hoàng, Phường Sài Gòn, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

²Hội Khoa học Lịch sử Thành phố Đà Nẵng, Số 24 Lê Duẩn, Phường Hải Châu, Đà Nẵng, Việt Nam

³Trường Đại học Sư phạm, Đại học Đà Nẵng, Số 459 Tôn Đức Thắng, Phường Hòa Khánh, Đà Nẵng, Việt Nam

Nhận bài ngày 24 tháng 02 năm 2025

Chỉnh sửa ngày 06 tháng 11 năm 2025; Chấp nhận đăng ngày 19 tháng 11 năm 2025

Tóm tắt: Ấn Độ Dương (IOR) ngày càng đóng vai trò địa chính trị và địa chiến lược quan trọng đối với thế giới trong thế kỷ XXI, đặc biệt là các nước lớn như Mỹ, Ấn Độ, Pháp, Nhật Bản và Trung Quốc. Ấn Độ đều duy trì sự hiện diện hải quân mạnh hơn nhiều so với Trung Quốc ở IOR trong nhiều thập kỷ, nhưng cán cân đang bắt đầu thay đổi. Kể từ năm 2008, Trung Quốc đã tăng cường đáng kể sự hiện diện hải quân của mình ở IOR, làm dấy lên mối lo ngại của Ấn Độ về khả năng bị bao vây quân sự và đặt ra câu hỏi trong tư duy chiến lược về các mục tiêu cuối cùng của Trung Quốc. Bài viết tập trung phân tích các lợi ích, sự hiện diện hải quân của Ấn Độ, Trung Quốc và cạnh tranh sức mạnh hải quân giữa hai nước ở IOR, cùng với những tác động của vấn đề trên đối với mỗi nước và khu vực.

Từ khóa: Ấn Độ Dương, sức mạnh hải quân, Trung Quốc, Ấn Độ

1. Mở đầu

IOR có nhiều tiềm năng, thế mạnh to lớn và một số thách thức tiềm ẩn. Khu vực này trải dài từ bờ biển phía đông châu Phi đến bờ biển phía tây Úc, kết nối châu Phi và châu Á bằng các tuyến đường thủy và cảng rộng lớn, hiện có khoảng 100.000 tàu thương mại mỗi năm. Theo các tài liệu, có khoảng 65% trữ lượng dầu mỏ của thế giới thuộc về 10 quốc gia ven biển IOR, 2/3 tổng lượng dầu vận chuyển trên thế giới đi qua khu vực (chiếm 80%) và 9,84 tỷ tấn hàng hóa đi qua mỗi năm (chiếm 40%), lên tới gần 1000 tỷ USD. IOR là nơi sinh sống của 33 quốc gia và 2,9 tỷ người. Khu vực này chiếm 1/3 dân số và 25% diện tích, sở hữu 2/3 trữ lượng dầu, 35% trữ lượng khí đốt của thế giới, 60% uranium, 40% vàng, 80% trữ lượng kim cương và nhiều loại khoáng sản khác. Khoảng 80% nhu cầu dầu của Trung Quốc, Ấn Độ thông qua nhập khẩu từ Trung Đông vận chuyển qua IOR (Nguyễn Lan Hương, 2022, tr. 69; Baruah và cộng sự, 2023; Nawaz, 2023). Do tầm quan trọng của khu vực, nhiều quốc gia trên thế giới hợp tác với các đối tác trong khu vực để duy trì khả năng tiếp cận mở đối với các tuyến đường thủy và tài nguyên thiên nhiên quan trọng của IOR. Tuy nhiên, trong nhiều thập kỷ qua, an ninh hàng hải là mối lo ngại lớn đối với khu vực, do nạn cướp biển, đặc biệt là ngoài khơi Somalia và khủng hoảng Biển Đỏ (Tây Ấn Độ Dương).

Đến nay, IOR ngày càng trở nên sôi động khi lợi ích về kinh tế, quân sự và an ninh của nó đối với các nước trong khu vực nói chung và các cường quốc bên ngoài nói riêng¹. Do có vị trí, lợi ích địa chính trị quan trọng, nên các nước lớn đã gia tăng mở rộng, hiện diện và pho

¹ Ở IOR có sự hiện diện và tham gia của nước truyền thống (Ấn Độ, Mỹ, Pháp, Úc, Anh và Nhật Bản) và mới nổi (Trung Quốc, Ả Rập Saudi, Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất (UAE), Thổ Nhĩ Kỳ và Nga).

trương sức mạnh lực lượng hải quân tại IOR, đặc biệt là giữa Trung Quốc và Ấn Độ. Trong khi Ấn Độ do vị trí địa lý gần gũi đã duy trì sự hiện diện hải quân ở IOR trong nhiều thập kỷ, thậm chí mạnh hơn nhiều so với Trung Quốc, nhưng kể từ năm 2008, cán cân lực lượng giữa hai bên bắt đầu thay đổi, khi Trung Quốc gia tăng sự phô trương sức mạnh của mình ở IOR, đặc biệt là khu vực phía Tây Ấn Độ Dương. Sự hiện diện hải quân của hai bên ở IOR, trong quan điểm, nhận thức chiến lược của Trung Quốc và Ấn Độ rất khác nhau, cả hai đều không hài lòng nhau. Đặc biệt, sự hiện diện nạn cướp biển, khủng bố hàng hải trở thành mối đe dọa tiềm tàng đối với tuyến đường vận chuyển trên biển ở khu vực Tây Ấn Độ Dương đã thúc đẩy các nước gia tăng việc tiến hành hoạt động chống cướp biển, hợp tác quốc tế, duy trì sự hiện diện mang tính răn đe trước các mối đe dọa, nhằm đảm bảo sự ổn định, an ninh và hòa bình trong khu vực. Cả Ấn Độ và Trung Quốc đều gia tăng sự hiện diện và cạnh tranh hải quân ở IOR nhằm bảo vệ lợi ích của mình và cải thiện hình ảnh trên trường quốc tế.

Trung Quốc và Ấn Độ có những lợi ích gì ở IOR, hai bên đã mở rộng sự hiện diện, cạnh tranh hải quân trong khu vực ra sao và có tác động gì đối với mỗi nước nói riêng và trong khu vực nói chung? Bài viết này sẽ tập trung phân tích và làm rõ những vấn đề đó.

2. Lợi ích của Trung Quốc và Ấn Độ ở Ấn Độ Dương

IOR có vị trí đặc địa và thách thức vốn có đã tạo nên những nhân tố thúc đẩy cả Ấn Độ và Trung Quốc gia tăng sự hiện diện và cạnh tranh tại khu vực.

Đối với Ấn Độ, với hơn 7.500 km bờ biển, 14.500 km đường thủy và 212 cảng đang hoạt động, Ấn Độ phụ thuộc rất nhiều vào Ấn Độ Dương về vận chuyển thương mại và phi thương mại, năng lượng, du lịch và đánh bắt cá (Government of India, Ministry of Ports, Shipping & Waterways, 2022). Xét về chiến lược, IOR có 6 điểm nghẽn chính (eo biển Malacca, eo biển Hormuz và eo biển Bab-el-Mandeb, kênh Mozambique,...), hơn 36 triệu thùng dầu, khoảng 40% sản lượng dầu toàn cầu đi qua các điểm tắc nghẽn này mỗi ngày và khoảng 68% lượng dầu của Ấn Độ đi qua đây. Lợi ích lớn nhất của Ấn Độ là nằm ở khu vực trung tâm của IOR và xem đây là “miền hợp pháp”, “vận mệnh hiển nhiên” của Ấn Độ (Nguyễn Xuân Trung, 2022, tr. 138), do đó, hải quân nước này luôn duy trì an ninh trong khu vực (định hình cấu trúc khu vực) để bảo vệ lãnh thổ, quyền kiểm soát đối với các tuyến giao thông huyết mạch trên biển (SLOC) và điểm nghẽn khác nhau tại đây, đặc biệt khu vực Biển Đỏ, khi giá trị thương mại hàng năm của Ấn Độ đi qua khu vực này khoảng 235-240 tỷ USD (Orchard, 2024). Ấn Độ có mối quan hệ đối tác mạnh mẽ với các quốc gia ven biển và các quốc đảo trong khu vực. Ấn Độ tiếp tục mở rộng quan hệ đối tác quân sự với các nước láng giềng trên biển như Maldives (2021) và Sri Lanka (2022). Ấn Độ xuất khẩu sang 18 trong số 33 quốc gia trong khu vực và nhập khẩu từ một số quốc gia khác, bao gồm: Úc, Ả Rập Saudi và UAE.

Hải quân Ấn Độ xác định toàn bộ IOR, trải dài từ bờ biển phía đông châu Phi đến biển Andaman (ở đông nam vịnh Bengal, miền nam Myanmar, miền tây Thái Lan và miền đông quần đảo Andaman) là khu vực ưu tiên của mình và ra sức củng cố vai trò, trị thế chủ chốt của mình ở đây. Do đó, lợi ích quốc gia về chính trị, an ninh và kinh tế không thể tách rời liên kết giữa Ấn Độ và IOR. Đồng thời, khi Ấn Độ đang khát vọng tìm cách trở thành cường quốc thế giới, họ phải đóng vai trò quan trọng hàng đầu nhằm đảm bảo hòa bình và ổn định khu vực. Vị thế hàng hải và đầu tư chiến lược ngày càng tăng của Ấn Độ trên khắp IOR trong hai thập kỷ qua nhấn mạnh cách tiếp cận chiến lược hiện đại của New Delhi đối với lĩnh vực hàng hải và vai trò của nước này trong các cam kết chính sách đối ngoại của Ấn Độ.

Đối với Trung Quốc, động lực chính thúc đẩy nước này gia tăng sự hiện diện ở IOR là lợi ích kinh tế và an ninh. Từ đầu năm 2000, Trung Quốc đã đẩy mạnh chính sách “Tây tiến”

hướng đến châu Phi, kết hợp với Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI) năm 2013 với các sáng kiến mới.

Ở IOR có sự hiện diện và tham gia của nước truyền thống (Ấn Độ, Mỹ, Pháp, Úc, Anh và Nhật Bản) và mới nổi (Trung Quốc, Ả Rập Saudi, Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất (UAE), Thổ Nhĩ Kỳ và Nga). Đối với Trung Quốc, tuyến đường biển ở IOR có ý nghĩa sống còn và là huyết mạch hàng hải quan trọng đối với họ, đặc biệt khi các sáng kiến như Sáng kiến Phát triển toàn cầu (GDI) vào năm 2021 và Sáng kiến An ninh Toàn cầu năm 2022 được đưa ra. Tuyến đường này kết nối Trung Quốc với các thị trường quốc tế và là yếu tố then chốt cho các mục tiêu kinh tế và chiến lược của nước này. Bên cạnh đó, Trung Quốc hiện đứng đầu thế giới về thương mại đối ngoại. Từ năm 2003, Trung Quốc đã vượt qua Nhật Bản trở thành nước nhập khẩu ròng dầu lớn thứ hai thế giới và hiện là nước nhập khẩu dầu lớn nhất thế giới, vượt qua Mỹ từ năm 2017, trong đó, khoảng hơn 50% lượng dầu thô nhập khẩu từ Trung Đông và hơn 20% từ châu Phi (Võ Minh Tập, 2023, tr. 109, 215), khoảng 80% lượng dầu nhập khẩu của Trung Quốc đi qua IOR và eo biển Malacca và 40% đi qua eo biển Hormuz (Brewster 2016). Gần 40% thương mại nước ngoài của Trung Quốc đi qua IOR (Qiyu, 2016, tr. 3). Trung Quốc là đối tác nhập khẩu hàng đầu của 24 quốc gia ở IOR và là đối tác xuất khẩu hàng đầu của 13 quốc gia. 39 quốc gia châu Phi, 25 quốc gia Đông Á, 17 quốc gia Bắc Phi và 6 quốc gia Nam Á là một phần của BRI. Đặc biệt, trong những năm gần đây, nước này đã tăng cường quan hệ quân sự, kinh tế và ngoại giao với Bangladesh, Maldives và Sri Lanka. Trong số tất cả các nước chủ chốt, Trung Quốc có nhiều cơ quan đại diện ngoại giao nhất trong khu vực. Trung Quốc là nhà cung cấp vũ khí hàng đầu cho Ai Cập và Pakistan, đồng thời là một trong những nhà cung cấp vũ khí hàng đầu cho Indonesia, Myanmar, Somalia, Tanzania và Thái Lan. Do đó, chiến lược của Trung Quốc là xây dựng cơ sở hạ tầng tại các địa điểm khác nhau trên tuyến đường biển để giám sát an ninh năng lượng của họ. Trung Quốc đã và đang tiếp cận các quốc gia ở IOR với lý do phát triển và thương mại được cho là nhằm tái tạo Con đường tơ lụa. Sự lo lắng của Trung Quốc về an ninh thương mại là động lực chính để tăng cường ảnh hưởng trong khu vực, nếu thiếu điều này sẽ dẫn đến việc hàng nhập khẩu của nước này bị đe dọa nghiêm trọng trong trường hợp xảy ra tình trạng bế tắc quân sự.

Ngoài ra, Trung Quốc có thêm một lợi ích nữa ở Tây Ấn Độ Dương mà hiếm khi được đề cập đến là triển khai thăm dò sunfua đa kim dưới đáy biển phía nam Madagascar và tài nguyên dưới nước ở IOR (Shinn, 2017). Có thể thấy lợi ích kinh tế của Trung Quốc là đảm bảo khả năng tiếp cận đáng tin cậy cho hoạt động vận chuyển thương mại của Trung Quốc từ IOR và Biển Đỏ đến Biển Địa Trung Hải và trở về các cảng của Trung Quốc, bao gồm việc tiếp cận Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan. Hay nói cách khác, Trung Quốc phụ thuộc rất nhiều vào biển IOR để các tàu thương mại vận chuyển hàng hóa từ châu Á sang châu Âu và ngược lại.

Kể từ sau Chiến tranh lạnh, lợi ích an ninh hàng hải của Trung Quốc dần dần chiếm vị trí trung tâm với sự chuyển đổi đáng kể từ an ninh trên đất liền sang an ninh trên biển. Việc tìm kiếm sức mạnh và quyền lực trên biển đã trở thành sứ mệnh chiến lược hàng hải chính của họ. Khi đòn bẩy chính trị - kinh tế - quân sự hàng hải của Trung Quốc ở khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương gia tăng, tham vọng trở thành cường quốc biển hàng đầu toàn cầu cũng tăng theo. Mục tiêu này đòi hỏi họ phải mở rộng khả năng hàng hải bằng cách phát triển hải quân và chuẩn bị cho cuộc đối đầu vũ trang nếu cần thiết. Vì vậy, Trung Quốc đã thay đổi tư duy chiến lược hàng hải từ các hoạt động phòng thủ bờ biển gần sang phòng thủ xa bờ và cuối cùng là phòng thủ vùng biển xa (Vengalil, 2023). Khát vọng chiến lược này thể hiện rõ ràng trong Sách trắng quốc phòng gần đây của Trung Quốc.

Kể từ năm 2008, lực lượng Hải quân Quân đội Giải phóng Nhân dân (PLAN) liên tục triển khai ở Vịnh Aden, đặc biệt năm 2017, đã thành lập căn cứ quân sự đầu tiên ở nước ngoài

tại Djibouti, cho thấy sự tham gia quân sự rộng rãi hơn của Trung Quốc trong khu vực nhằm thúc đẩy bởi khả năng triển khai sức mạnh, tích lũy kinh nghiệm hoạt động tác chiến trong môi trường thực tế, bảo vệ lợi ích của Trung Quốc ở nước ngoài và cải thiện hình ảnh của Trung Quốc trên trường quốc tế (Võ Minh Tập, 2023, tr. 232). Ngoài ra, lợi ích an ninh chính của Trung Quốc ở IOR là tiếp cận SLOC, quan hệ tốt với hai nước có vũ khí hạt nhân là Ấn Độ và Pakistan để hướng đến sự ổn định chung trong khu vực, bảo vệ lợi ích và công dân Trung Quốc. Việc bảo vệ những lợi ích này đòi hỏi Trung Quốc phải chống lại mối đe dọa cướp biển và khủng bố, tính đến ảnh hưởng của Ấn Độ và Mỹ², đồng thời chuẩn bị cho các mối đe dọa từ các cường quốc khác.

Việc Ấn Độ và Trung Quốc tăng tốc chuyển đổi kinh tế từ đầu thế kỷ XXI đã thúc đẩy sự tăng trưởng mạnh mẽ trong thương mại hàng hải khu vực, góp phần tạo nên một “siêu xa lộ” không thể thiếu để vận chuyển nguyên nhiên liệu nhập khẩu từ châu Phi, Trung Đông và các nước đến các thương cảng ở đất nước mình. Sự gia tăng của giao thương hàng hải ở IOR đã làm tăng sự quan tâm, phô diễn sức mạnh hải quân của hai nước tại đây để đảm bảo các SLOC.

3. Sự hiện diện hải quân của Trung Quốc và Ấn Độ ở Ấn Độ Dương

3.1. Sự hiện diện hải quân của Trung Quốc ở IOR

Đối với Trung Quốc, sau khi mở rộng các yêu sách của mình ở Biển Đông, đặc biệt từ năm 2013, Trung Quốc đã dần dần tăng cường sự hiện diện quân sự trên khắp Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương nhằm bảo vệ các khoản đầu tư kinh tế khổng lồ ở khu vực như một phần của BRI và đảm bảo nguồn cung cấp năng lượng của chính mình, vốn là động lực tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc. Sự phát triển chiến lược quân sự được bắt nguồn từ các sách trắng quốc phòng mà họ đã xuất bản từ năm 1998, mỗi tài liệu đánh dấu một giai đoạn mới trong tham vọng phát triển thành một cường quốc hải quân và vị thế quân sự của Trung Quốc ở nước ngoài (Frederic Grare and Manisha Reuter, 2023).

Hải quân Trung Quốc (PLAN) đã thực hiện chuyến thăm đầu tiên tới Tây Ấn Độ Dương vào năm 2000 với các chuyến ghé thăm các cảng ở Tanzania và Nam Phi. Năm 2002, PLAN thực hiện chuyến đi vòng quanh thế giới với hai tàu đi qua Kênh đào Suez, trong đó có chuyến ghé cảng ở Alexandria (Ai Cập). Sáu năm sau (từ năm 2008), sự bùng nổ của cướp biển Somali ở Vịnh Aden³ và sau đó trên khắp Tây Ấn Độ Dương đã ảnh hưởng đến các tàu và thủy thủ đoàn thuộc sở hữu của Trung Quốc, 25 lực lượng đặc nhiệm của PLAN bao gồm 2 tàu chiến và 1 tàu chở dầu đã tuần tra Vịnh Aden để hỗ trợ nỗ lực chống cướp biển quốc tế (Shinn & Eisenman, 2012, tr. 189; Henry, 2016, tr. 6). Hoạt động này dần mở rộng phạm vi khi Trung Quốc phát triển BRI, qua đó thiết lập các thỏa thuận cơ sở hạ tầng và hỗ trợ hậu cần tại một số quốc gia ven biển ở IOR như: Bangladesh, Sri Lanka và Maldives. Sự hiện diện này phản ánh nỗ lực của Bắc Kinh trong việc bảo vệ tuyến đường năng lượng và thương mại, song cũng được

² Ngoài Trung Quốc và Ấn Độ, Hải quân Mỹ triển khai nhiều sức mạnh ở IOR hơn bất kỳ quốc gia nào khác. Hạm đội 5 có trụ sở tại Bahrain và giám sát Vịnh Ba Tư, Biển Đỏ và Biển Ả Rập. Hạm đội 7 của Mỹ, lực lượng lớn nhất trong Hải quân, có trụ sở tại Nhật Bản và hoạt động trong khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương.

³ Các nhóm cướp biển có trụ sở tại Somalia đã hoành hành trong khoảng thời gian từ năm 2008 đến năm 2018. Tuy nhiên, kể từ năm 2018, hoạt động này đã giảm trong những năm gần đây cho đến cuối năm 2023 sau khi đạt đỉnh điểm vào năm 2011 khi cướp biển Somali tiến hành 212 vụ tấn công. Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc (UNSC) đã thông qua bảy nghị quyết nhắm vào nạn cướp biển Somalia từ tháng 12/2010 đến tháng 3/2022, cho phép lực lượng hải quân và không quân nước ngoài tiến vào và tuần tra vùng biển Somali và ủy quyền cho Lực lượng Hải quân EU thực hiện Chiến dịch Atalanta do Mỹ lãnh đạo.

nhìn nhận với sự thận trọng từ các cường quốc khu vực, đặc biệt là Ấn Độ.

Trong bối cảnh đó, PLAN đã tiến hành các chuyến thăm thường xuyên hơn tới các cảng châu Phi và IOR, thực hiện hơn 60 lượt ghé cảng ở Algeria, Bahrain, Djibouti, Ai Cập, Ấn Độ, Kenya, Kuwait, Maroc, Mozambique, Oman, Qatar, Ả Rập Saudi, Seychelles, Sri Lanka, Tanzania, UAE và Yemen (Erickson & Strange, 2015, tr. 81-82). Trung Quốc cũng đã, đang nỗ lực phát triển lực lượng tàu sân bay và triển khai hoạt động, tàu sân bay đầu tiên bắt đầu chạy thử trên biển vào năm 2011 nhưng phải đến năm 2013 mới đi vào hoạt động. Mặc dù IOR sẽ không phải là ưu tiên hoạt động cao nhất đối với lực lượng đặc nhiệm tàu sân bay Trung Quốc nhưng chắc chắn đây sẽ là một ứng cử viên nặng ký. Cả hải quân Mỹ và Ấn Độ đều đang theo dõi chặt chẽ vấn đề này. Mục tiêu ban đầu của lực lượng đặc nhiệm PLAN là bảo vệ tàu bè Trung Quốc khỏi các cuộc tấn công của cướp biển ở Vịnh Aden. Mặc dù cướp biển có thể trở lại như một mối đe dọa nghiêm trọng đối với lợi ích vận chuyển quốc tế (và của Trung Quốc), nhưng mục tiêu chính của Trung Quốc là cung cấp sự hỗ trợ hải quân cho tất cả các lợi ích an ninh của Trung Quốc trong khu vực. Những hoạt động này bao gồm lực lượng gìn giữ hòa bình, sơ tán công dân khỏi các khu vực xung đột như đã làm ở Yemen, Libya và tích lũy kinh nghiệm cho các nhân viên hải quân ở xa bờ biển Trung Quốc.

Tại vòng cung Trung Đông - Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, Mỹ có căn cứ Diego Garcia (nằm ở giữa Ấn Độ Dương) đóng vai trò quan trọng đối với các hoạt động giám sát và bảo vệ lợi ích chiến lược của hải quân và không quân Mỹ. Mỹ cũng có cơ sở chống khủng bố tại Djibouti với hơn 4.000 quân nhân và nhiều lực lượng trên bộ hoạt động tại các quốc gia vùng Vịnh và đông bắc châu Phi. Pháp có cơ sở hải quân khiêm tốn ở Réunion (tây nam Mauritius), Mayotte (Mozambique), Djibouti và Abu Dhabi. Nhật Bản có lợi ích đáng kể ở IOR và đã thành lập một căn cứ quân sự ở Djibouti vào năm 2011.

Các nhóm cướp biển có trụ sở tại Somalia đã hoành hành trong khoảng thời gian từ năm 2008 đến năm 2018. Tuy nhiên, kể từ năm 2018, hoạt động này đã giảm trong những năm gần đây cho đến cuối năm 2023 sau khi đạt đỉnh điểm vào năm 2011 khi cướp biển Somali tiến hành 212 vụ tấn công. Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc (UNSC) đã thông qua bảy nghị quyết nhắm vào nạn cướp biển Somalia từ tháng 12/2010 đến tháng 3/2022, cho phép lực lượng hải quân và không quân nước ngoài tiến vào và tuần tra vùng biển Somali và ủy quyền cho Lực lượng Hải quân EU thực hiện Chiến dịch Atalanta do Mỹ lãnh đạo.

Trong hơn một thập kỷ qua, các tàu nghiên cứu và tàu theo dõi vệ tinh chiến lược của Trung Quốc đã hoạt động ở khu vực IOR với kế hoạch tạo ra một tuyến đường biển thay thế qua eo biển Lombok, Ombai-Wetar của Indonesia để đến bờ biển phía đông và nam châu Phi. Theo quan điểm của Trung Quốc, trong khi các tàu ngầm phải nổi lên khi tiến vào IOR qua eo biển Malacca và Sunda do vấn đề về độ sâu, thì tàu ngầm hạt nhân của Trung Quốc có thể dễ dàng tiến vào IOR qua eo biển Lombok và Ombai-Wetar và tiến về phía châu Phi hoặc tuần tra trên biển Ấn Độ Dương (Gupta, 2024). Kể từ năm 2013, BRI được triển khai trải dài từ Biển Đông qua Ấn Độ Dương đến phía đông Địa Trung Hải. Sáng kiến này đảm bảo Trung Quốc sẽ tăng cường tham gia kinh tế và quân sự dọc theo các tuyến hàng hải ở IOR. Năm 2014 và 2015, Trung Quốc đã triển khai một tàu ngầm chạy bằng năng lượng hạt nhân cùng lực lượng đặc nhiệm tham gia hoạt động chống cướp biển tại Vịnh Aden. Năm 2014, hai tàu ngầm Trung Quốc cũng đã cập cảng Sri Lanka. Ngày 16/8/2022, tàu nghiên cứu và khảo sát có tên Viễn Vọng 5 (Yuan Wang 5) cũng đã cập cảng Hambantota của nước này. Vào tháng 5/2022, tàu hỗ trợ tình báo (AGI) hiện đại Type 815 lớp Dongdiao mang tên Haiwangxing đã đi gần trạm liên lạc hải quân Harold E. Holt ở phía tây Úc (rìa Ấn Độ Dương), một cơ sở do Úc và Mỹ cùng điều hành. Mặc dù được Chính quyền Bắc Kinh công bố là tàu nghiên cứu khoa học biển, nhưng

với phạm vi hoạt động lớn, không ít quốc gia đã bày tỏ lo ngại về nguy cơ Trung Quốc triển khai hoạt động thu thập dữ liệu phục vụ mục đích quân sự tại vùng biển này. Trong đó, Ấn Độ là một trong những bên có phản ứng gay gắt nhất, bên cạnh một số nước khác như: Mỹ, Bangladesh, Maldives hay Sri Lanka. Sự hiện diện của các tàu cho thấy Trung Quốc sẵn sàng không chỉ nghe lén thông tin liên lạc của đồng minh mà còn đưa hải quân của mình tới các khu vực khác, nơi trước đây họ hiếm khi mạo hiểm. Năm 2017, Trung Quốc cũng đã khánh thành căn cứ quân sự đầu tiên ở nước ngoài tại Djibouti, với hơn 4000 nhân viên làm việc tại đây để hỗ trợ các nỗ lực chống cướp biển, nhân đạo và gìn giữ hòa bình khu vực và Trung Quốc còn có dự kiến, thậm chí đề xây dựng các căn cứ quân sự khác ở một số quốc gia dọc IOR.

Ngoài việc triển khai các nhiệm vụ chống cướp biển, PLAN còn tiến hành các cuộc tập trận và huấn luyện quân sự với một số quốc gia và các đối tác ở phía tây Ấn Độ Dương. Đầu năm 2023, Trung Quốc tổ chức tập trận với Nga và Nam Phi trải dài dọc bờ biển Nam Phi từ Durban đến Vịnh Richards. Trung Quốc là nhà cung cấp vũ khí hàng đầu cho Ai Cập và Pakistan, Indonesia, Myanmar, Somalia, Tanzania và Thái Lan. Việc PLAN tiếp tục tham gia vào hoạt động chống cướp biển sau năm 2008 và việc xây dựng căn cứ quân sự tại Djibouti là những dấu hiệu hữu hình, sự liên kết các mục tiêu kinh tế, chính trị và an ninh đan xen, cho thấy khả năng phô trương sức mạnh của Trung Quốc ở IOR, đồng thời minh chứng cho thấy Trung Quốc đã dần rũ bỏ chính sách không can thiệp và không triển khai hoạt động quân sự ở nước ngoài (Võ Minh Tập, 2023, tr. 236). Ngoài ra, Trung Quốc đã xây dựng các cảng thương mại lớn ở một số quốc gia như: Kyaukpyu (Myanmar), Chittagong (Bangladesh), Gwadar (Pakistan), Hambantota (Sri Lanka), Lamu (Kenya), Tamatave (Madagascar), Dar es Salaam (Tanzania) và Djibouti. Điều này có thể phản ánh Trung Quốc có mục tiêu theo đuổi chiến lược xây dựng các cơ sở cảng thương mại dọc theo vành đai Ấn Độ Dương và sẽ sử dụng nó cho mục đích quân sự trong tương lai.

Trong việc giải quyết khủng hoảng tại Biển Đỏ thời gian gần đây⁴, Trung Quốc có tư duy tính toán về mặt địa chính trị, kinh tế và quân sự có lợi cho họ. Bất chấp sự phụ thuộc kinh tế vào Biển Đỏ, lúc đầu Trung Quốc vẫn đứng bên lề cuộc khủng hoảng, không sẵn lòng hành động mặt ngoại giao, quân sự hoặc kinh tế để thúc đẩy các lợi ích rộng lớn hơn của mình (Alterman, 2024) và cũng không tham gia liên minh do Mỹ dẫn đầu trong chiến dịch “Người bảo vệ Thịnh vượng” (Operation Prosperity Guardian), nhằm tìm cách bảo vệ hoạt động vận chuyển hàng hải ở Biển Đỏ. Sau đó, Trung Quốc đã thực hiện một số động thái thành công ở Trung Đông bằng cách tách mình ra khỏi phương Tây và xây dựng mối quan hệ chặt chẽ hơn với Iran và các nước vùng Vịnh Ba Tư khác.

Việc phiên quân Houthi ở Yemen có sự hậu thuẫn của Iran tấn công vào các tàu thương mại ở Biển Đỏ vào những tháng cuối năm 2023 đến nay không những đẩy giá vận chuyển lên cao và khoảng 90% tàu container phải lựa chọn vòng qua châu Phi thay vì đi qua Kênh đào Suez mà còn làm ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng và thương mại toàn cầu, làm tăng thêm những thách thức nảy sinh từ cuộc xung đột Ukraine và từ việc giảm vận chuyển hàng hóa ở Kênh đào Panama, nơi mực nước đang giảm do biến đổi khí hậu (Nong, 2024).

Kể từ đầu thế kỷ XXI, khi các quốc gia phương Tây xây dựng mối quan hệ chặt chẽ hơn với Iran và các nước vùng Vịnh Ba Tư khác, Bắc Kinh kỳ vọng rằng sự bất ổn trong khu vực

⁴ Việc phiên quân Houthi ở Yemen có sự hậu thuẫn của Iran tấn công vào các tàu thương mại ở Biển Đỏ vào những tháng cuối năm 2023 đến nay không những đẩy giá vận chuyển lên cao và khoảng 90% tàu container phải lựa chọn vòng qua châu Phi thay vì đi qua Kênh đào Suez mà còn làm ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng và thương mại toàn cầu, làm tăng thêm những thách thức nảy sinh từ cuộc xung đột Ukraine và từ việc giảm vận chuyển hàng hóa ở Kênh đào Panama, nơi mực nước đang giảm do biến đổi khí hậu (Nong Hong, 2024).

sẽ làm suy yếu thêm sức mạnh của Mỹ và làm sâu sắc thêm sự mất tập trung của Mỹ đối với các cuộc chiến ở Gaza, Ukraine, Biển Đông và Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương (Avdaliani, 2024). Khi lợi ích của Trung Quốc bị ảnh hưởng, chắc chắn họ cần xem xét đóng góp một cách chủ động hơn, dựa trên kinh nghiệm hộ tống các tàu thương mại của PLAN trong thời gian nạn cướp biển leo thang trước đây ở Vịnh Aden và Biển Đỏ. Đồng thời, Trung Quốc đang tận dụng các nỗ lực an ninh của Mỹ và châu Âu ở Biển Đỏ để tăng cường sự hiện diện và ảnh hưởng của mình ở Vịnh Aden và tây bắc Ấn Độ Dương.

PLAN hiện là lực lượng hải quân lớn nhất hành tinh về quy mô và số lượng, Trung Quốc đang mở rộng sự hiện diện toàn cầu của mình thông qua sức mạnh biển và có những lo ngại rằng lực lượng tấn công tàu sân bay Trung Quốc có thể bắt đầu tuần tra Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương vào năm 2025 hoặc sớm hơn. Là một phần trong kế hoạch mở rộng dấu ấn hải quân của mình, Trung Quốc đang lôi kéo các quốc đảo ngoài khơi bờ biển phía đông châu Phi bằng cách đồng ý chọn họ tham gia BRI cũng như công khai tặng các tàu tuần tra xa bờ dưới danh nghĩa an ninh hàng hải. Đáng kể là sau một thời gian gián đoạn bởi dịch COVID-19, ngoại trừ các chuyến thăm thường xuyên tới căn cứ Djibouti, hải quân Trung Quốc đã nối lại các chuyến thăm đến các cảng ở Tanzania, Mozambique và Madagascar (Nyabiage, 2024). Với các đòn bẩy kinh tế, đặc biệt là thông qua các sáng kiến như Vành đai - Con đường (BRI) hay Cộng đồng Chung vận mệnh, Bắc Kinh tạo ra sức ảnh hưởng kinh tế đáng kể và xây dựng mối quan hệ chính trị chặt chẽ với nhiều nước từ châu Phi (như Nam Phi hay Djibouti), Sri Lanka, Pakistan cho đến Đông Nam Á (Lào và Campuchia). Qua đó, Trung Quốc đã gia tăng đáng kể quyền lực mềm của mình như một cách thức cạnh tranh ảnh hưởng với các quốc gia như: Ấn Độ, Nhật Bản hay Úc trên IOR. Do các quốc gia trên bờ biển phía đông châu Phi, từ Nam Phi đến Djibouti, cùng với các quốc gia Sri Lanka, Pakistan, Myanmar, Campuchia, Lào đang nằm dưới đòn bẩy kinh tế của Bắc Kinh và sự can dự của Trung Quốc với các cường quốc ở Trung Đông đã thách thức an ninh hàng hải đối với các cường quốc dân chủ như: Ấn Độ, Úc và Nhật Bản ở Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. Mặt khác, kể từ sau đại dịch COVID-19, Trung Quốc đã thông qua tổ chức các diễn đàn đa phương với các nước liên quan ở IOR nhằm gia tăng sự hiện diện tại đây. Cơ quan Hợp tác Phát triển Quốc tế Trung Quốc (CIDCA) đã tổ chức Diễn đàn Khu vực Ấn Độ Dương (IORF) 2 lần vào năm 2022 và 2023, với sự tham gia của Kenya, Mozambique, Tanzania, Seychelles, Madagascar, Mauritius và Djibouti, Sri Lanka, Bangladesh, Maldives... Trong khi Ấn Độ, quốc gia đứng đầu Hiệp hội Vành đai Ấn Độ Dương (IORA) gồm 23 quốc gia không được mời tham gia IORF, như là một nỗ lực nhằm chống lại ảnh hưởng của IORA và Ấn Độ ở IOR.

Từ năm 2017 đến nay, bên cạnh các hoạt động khảo sát, thủy văn và tình báo, Trung Quốc còn được cho là đã triển khai tàu thuyền đánh bắt cá trái phép tại nhiều vùng biển ở IOR. Đơn cử là gần đây, Hạm đội Viễn Dương (DWF) của Trung Quốc được phát hiện hoạt động ở phía Tây Nam Ấn Độ Dương, bao gồm các vùng đặc quyền kinh tế của các quốc gia ven biển Kenya, Tanzania và Mozambique, cũng như các đảo: Comoros, Madagascar, Mauritius và Seychelles. Bên cạnh đó, Bắc Kinh cũng triển khai máy bay không người lái và tàu do thám tại IOR với mục đích tiến hành giám sát dưới nước và nghiên cứu về môi trường hoạt động của PLAN. Trong những năm gần đây, một số tàu khảo sát và thủy văn của Trung Quốc đã xuất hiện ở IOR đã báo trước việc triển khai thêm nhiều tàu ngầm của Trung Quốc trong tương lai. Ngoài hoạt động khảo sát, thủy văn và tình báo, từ năm 2017 đến nay, Trung Quốc còn sử dụng tàu để đánh bắt cá trái phép ở IOR. Chẳng hạn gần đây, DWF của Trung Quốc hiện diện và hoạt động ở Tây Nam Ấn Độ Dương, bao gồm các vùng đặc quyền kinh tế của các quốc gia ven biển Kenya, Tanzania và Mozambique, cũng như các đảo Comoros, Madagascar, Mauritius và Seychelles. Úc, Ấn Độ, Nhật Bản và Mỹ đã sử dụng dữ liệu thu thập được để nêu bật các hoạt động đánh bắt cá bất hợp pháp của Trung Quốc. Ngoài những hành động này, Bắc Kinh

còn triển khai máy bay không người lái và tàu do thám tới IOR để tiến hành giám sát dưới nước và hiểu rõ hơn về môi trường biển nơi PLAN hoạt động. Nhìn chung, Ấn Độ cùng các nước đứng đầu khác trong Hiệp hội Vành đai Ấn Độ Dương (IORA) đã nhiều lần phản đối Trung Quốc do những sự hiện diện này được triển khai mà không thông qua IORA, và đa số các hoạt động được xem là không phù hợp với chuẩn mực và luật biển quốc tế.

Như vậy, từ đầu thế kỷ XXI đến nay, Trung Quốc đã và đang thúc đẩy sự hiện diện và các hoạt động hải quân của PLAN tại IOR một cách mạnh mẽ và ngày càng mang tính toàn diện, bao quát hơn, song đi kèm với đó là những phản ứng lo ngại, chỉ trích của một số quốc gia khác trong khu vực. Điều này cho thấy rằng, trong chiến lược tổng thể của Trung Quốc nhằm gia tăng sức mạnh và ảnh hưởng trên trường quốc tế, IOR là một trong những khu vực luôn được ưu tiên và có tầm quan trọng chiến lược.

Với sức mạnh và vị thế của mình khi mở rộng gia tăng sự hiện diện hải quân ở IOR, Trung Quốc chắc chắn không muốn dựa vào Hải quân Mỹ để bảo vệ các tuyến đường biển vận chuyển dầu và khoáng sản nhập khẩu từ châu Phi và Trung Đông. Điều này phản ánh những thay đổi chiến lược an ninh của Trung Quốc trong việc mở rộng tầm ảnh hưởng quân sự và quan hệ với các nước ở IOR và cả Mỹ. Tuy nhiên cũng cần khẳng định rằng, trong khi Trung Quốc đang mở rộng năng lực hải quân ở IOR, cũng phải hiểu rằng các ưu tiên cao nhất của PLAN vẫn nằm dọc theo bờ biển Trung Quốc, Biển Đông, Eo biển Malacca và Tây Thái Bình Dương.

3.2. Sự hiện diện hải quân của Ấn Độ ở IOR

Về phía Ấn Độ, việc Ấn Độ tập trung vào IOR còn khá mới mẻ, chỉ mới bắt đầu từ những năm 1990. Trong phần lớn thời gian kể từ khi giành được độc lập vào năm 1950, Ấn Độ luôn bận tâm với các mối đe dọa biên giới trên bộ do Pakistan và Trung Quốc gây ra, đồng thời thiếu tham vọng và khả năng gây ảnh hưởng ra bên ngoài với các nước láng giềng lân cận. Từ đầu những năm 1990, các yếu tố quân sự và an ninh ngày càng trở nên quan trọng khi Trung Quốc tăng cường hiện diện quân sự ở IOR. Trong khi chiến lược hải quân đầu tiên của Ấn Độ cho IOR được công bố vào năm 2004, các tài liệu tiếp theo cho thấy sự thay đổi trong cách tiếp cận của Ấn Độ đối với IOR (Nawaz, 2023). Để trở thành một cường quốc trong khu vực và chống lại Trung Quốc, Ấn Độ đã có những chuyển đổi đáng kể trong bối cảnh chiến lược hàng hải của mình. Những năm gần đây, khi tham vọng toàn cầu của nước này mở rộng, Ấn Độ cũng bắt đầu phô trương sức mạnh hải quân trên các vùng biển quốc tế, bao gồm các cuộc tuần tra chống cướp biển gần Biển Đỏ, Vịnh Aden và cạnh tranh ảnh hưởng với Trung Quốc.

Với mối quan ngại lâu dài của Ấn Độ về một cuộc xung đột có thể xảy ra với Trung Quốc, New Delhi từ lâu đã theo dõi về các tàu chiến Trung Quốc ở IOR. Để giải quyết mối lo ngại đó, Ấn Độ đã triển khai chiến lược kép về ngoại giao và quân sự: theo đuổi chiến lược “Hướng về phía Đông”, thúc đẩy mối quan hệ mạnh mẽ hơn với những quốc gia thống trị các tuyến đường biển mà tàu chiến Trung Quốc sẽ phải đi qua để đến IOR là Indonesia, Philippines và Việt Nam. Ấn Độ đã và đang nỗ lực chống lại chiến lược của Trung Quốc bằng cách tăng cường các cơ sở hỗ trợ hải quân của riêng mình tại các đảo Andaman và Nicobar ở phía đông Ấn Độ Dương và cải thiện quan hệ an ninh với các quốc gia đảo phía tây Ấn Độ Dương. Ngoài ra, nước này cũng đang tăng cường hợp tác với Mỹ và Pháp (Chang, 2023). Ngược lại, Trung Quốc đã tài trợ xây dựng các dự án cảng trên toàn khu vực và tăng cường quan hệ an ninh với Campuchia, Myanmar và Pakistan. Nguyên vọng của Trung Quốc là hình thành một cách vững chắc các mối quan hệ đa phương ở IOR để cuối cùng có thể tạo ra các căn cứ hải quân mới cho Trung Quốc và các hoạt động hàng hải chung thường xuyên với các cường quốc trong khu vực.

Đáng chú ý, ngay sau khi tuyên bố học thuyết hàng hải mới nhất vào năm 2015, Ấn Độ

đã đẩy nhanh kế hoạch hiện đại hóa hải quân đến năm 2030, dự kiến mua 3 tàu sân bay, các tàu chiến hiện đại, hơn 200 máy bay dùng cho hải quân, 6 tàu ngầm lớp Scorpene, cùng 5 tàu chạy bằng động cơ hạt nhân và máy bay giám sát P-8I. Để theo đuổi tham vọng của mình, Ấn Độ đã thực hiện một số thỏa thuận song phương và đa phương nhằm tăng cường hợp tác quốc phòng với Mỹ và các quốc gia ven biển. Ấn Độ và Mỹ đã thực hiện Biên bản ghi nhớ Thỏa thuận Trao đổi Hậu cần (LEMOA) vào năm 2016 và Thỏa thuận Hiệp ước An ninh và Tương thích Liên lạc (COMCASA) vào năm 2018, Thỏa thuận Hợp tác và Trao đổi Cơ bản (BECA) vào năm 2020 để tăng cường hợp tác quốc phòng trong lĩnh vực hải quân, đặc biệt là trong bối cảnh Trung Quốc trở dậy ở IOR.

Ấn Độ cũng đã thực hiện các thỏa thuận quốc phòng với các quốc gia ven biển để hợp tác hải quân. Ấn Độ và Singapore đã đồng ý sử dụng căn cứ Changi vào năm 2018. Cùng năm đó, Thủ tướng Ấn Độ Narendra Modi đã ký các thỏa thuận lần lượt với Indonesia và Oman về sử dụng các cảng Sabang và Duqm, phản ánh Ấn Độ đã đưa phần phía nam của IOR vào phạm vi các lĩnh vực quan tâm chính của mình. Do đó, để tạo dấu ấn mạnh mẽ ở các khu vực phía nam của IOR, Ấn Độ đã thực hiện các thỏa thuận với Úc, Seychelles và Quần đảo Reunion nhằm lần lượt phát triển các cơ sở hải quân trên quần đảo Cocos, quần đảo Assumption và lãnh thổ Reunion. Ngoài các hiệp định và thỏa thuận song phương, Ấn Độ cũng đang mở rộng hoạt động thông qua các diễn đàn đa phương, bao gồm: Đối thoại Tứ giác An ninh (QUAD), An ninh và tăng trưởng cho tất cả trong khu vực (SAGAR) và Hội nghị chuyên đề Hải quân Ấn Độ Dương. Những biện pháp trên nhằm mục đích đảm bảo một vị thế mạnh mẽ cho Ấn Độ tại IOR. Yếu tố chính đằng sau cuộc đua của Ấn Độ để đạt được vị thế cường quốc là sức mạnh kinh tế và hải quân ngày càng tăng của Trung Quốc. Để đáp trả “lý thuyết chuỗi ngọc trai” của Trung Quốc, Ấn Độ đang cố gắng áp dụng “cách tiếp cận chuỗi kim cương” (Jha, 2020). Trong những năm tới, Ấn Độ có thể sớm sửa đổi học thuyết năm 2015 và có thể bổ sung chính sách bao vây chống Trung Quốc.

Đầu tháng 6/2023, trong bối cảnh Trung Quốc ngày càng lấn sâu vào IOR, hải quân Ấn Độ đã tiến hành việc triển khai tập trận ở Biển Ả Rập, gồm: 2 tàu sân bay, nhiều tàu chiến, tàu ngầm và hơn 35 máy bay. Cuộc tập trận đánh dấu một cột mốc quan trọng trong nỗ lực của Hải quân Ấn Độ nhằm tăng cường an ninh hàng hải và khả năng triển khai sức mạnh ở IOR và xa hơn nữa. Nếu như Trung Quốc còn e dè giải quyết khủng hoảng ở Biển Đỏ, thì Ấn Độ đã triển khai chiến lược mạnh mẽ hơn, có sự hợp tác với Mỹ, châu Âu. Vào tháng 11/2023 khi phiến quân Houthi tấn công vào các tàu thương mại, Ấn Độ đã cử 3 tàu khu trục tên lửa và máy bay trinh sát ở khu vực. Việc triển khai này nêu bật Ấn Độ là “nước đóng góp tích cực” cho sự ổn định hàng hải quốc tế.

Ngày 1/2/2024, Chính quyền Biden đã phê duyệt thương vụ bán máy bay không người lái và thiết bị quân sự trị giá 3,99 tỷ USD cho Ấn Độ để đảm bảo an toàn và giám sát hàng hải (Johnson, 2024), hải quân Ấn Độ đã triển khai hoạt động chống cướp biển và giải cứu lớn nhất kể từ năm 2008 ở Vịnh Aden và Biển Tây Ả Rập (Pant & Bommakanti, 2024). Việc triển khai này là mang tính độc lập, không nằm trong hành động quân sự đang diễn ra giữa Mỹ và Anh chống lại phiến quân Houthi do Iran hậu thuẫn ở Yemen, với đội tàu hải quân lớn chưa từng có, bao gồm: 12 tàu chiến, với 2 tàu tiên tiến được triển khai ở Vịnh Aden và 10 chiếc còn lại ở Biển Bắc và Tây Ả Rập. Điều này đánh dấu một sự thay đổi đáng kể so với các đợt triển khai trước đây, cả về sức mạnh và quy mô thực hiện nhiệm vụ của nó. Sự hiện diện hải quân lần này của Ấn Độ vượt xa bất kỳ quốc gia nào khác ở khu vực bờ biển Đông Phi và Vịnh Aden. Không giống như trước đây khi hải quân Ấn Độ bị cản trở rất nhiều bởi tính phòng thủ, thận trọng quá mức và hướng nội, sự thay đổi trong mô hình triển khai trên của hải quân Ấn Độ cho thấy sự tin tưởng ngày càng tăng vào khả năng hoạt động và kỹ năng hải quân của mình. Từ quan điểm

địa chính trị, hoạt động này là sự phản ánh cam kết mạnh mẽ hơn của New Delhi trong việc nhận trách nhiệm đảm bảo an toàn cho vận tải thương mại và tự do hàng hải quan trọng về mặt chiến lược ở IOR. Các sự kiện phức tạp và căng thẳng gần đây ở IOR, đặc biệt là các cuộc tấn công của Houthis và nạn cướp biển gia tăng cho thấy tầm quan trọng của việc đảm bảo các SLOC đối với Ấn Độ ở khu vực IOR. Do đó, Ấn Độ phải xem xét lại chiến lược hàng hải IOR mới của mình để thúc đẩy môi trường hoạt động hàng hải thuận lợi trước các mối đe dọa hiện tại và động lực phát triển trong khu vực, bao gồm căng thẳng ngoại giao Ấn Độ - Maldives và sự hiện diện ngày càng tăng của PLAN.

Có thể thấy trong khi Trung Quốc tập trung xây dựng các điểm hậu cần và cơ sở chiến lược dọc theo tuyến BRI nhằm bảo đảm an ninh năng lượng và thương mại, Ấn Độ lại nhấn mạnh duy trì an ninh hàng hải và cân bằng chiến lược khu vực. Cả hai đều theo đuổi các mục tiêu chính đáng gắn liền với lợi ích quốc gia, song sự trùng lặp về phạm vi ảnh hưởng khiến IOR trở thành không gian cạnh tranh chiến lược ngày càng rõ nét.

4. Cạnh tranh hải quân giữa Trung Quốc và Ấn Độ

Sự hiện diện gia tăng của PLAN ở IOR chứng tỏ Trung Quốc đang và sẽ tăng cường khả năng bảo vệ lợi ích của mình ở khu vực và tạo tiền đề cho việc triển khai sức mạnh xa hơn nữa tới Địa Trung Hải và xung quanh Nam Phi. Cho đến nay, chính sách của Trung Quốc chưa gây ra mối lo ngại nghiêm trọng ở các quốc gia ven biển phía Tây Ấn Độ Dương, ngoại trừ Ấn Độ. Tuy nhiên, chiến lược của Trung Quốc đang làm dấy lên nhiều câu hỏi trong giới phân tích Mỹ, Ấn Độ và các nước khác. Cả Mỹ và Ấn Độ đều muốn đảm bảo rằng Trung Quốc không theo đuổi các mục tiêu bá quyền trong khu vực. Ngoài ra, Ấn Độ, Pakistan và Trung Quốc đang phát triển lực lượng hạt nhân hải quân và tất cả đều có vũ khí hạt nhân. Trung Quốc đang hỗ trợ Pakistan trong nỗ lực này. Cả ba nước cuối cùng có thể triển khai vũ khí hạt nhân ở IOR (Rehman & Waters, 2015, tr. 41-45). Diễn biến này sẽ góp phần làm tăng thêm sự bất ổn trong khu vực và sẽ không có lợi cho Mỹ.

Một khi Trung Quốc gia tăng sức mạnh hải quân của mình trong khu vực, các cường quốc như Mỹ, Ấn Độ phải tăng cường hợp tác với Trung Quốc nhằm nỗ lực giảm thiểu xung đột trong tương lai giữa ba bên và tăng cường ổn định khu vực. Các lĩnh vực hợp tác tiềm năng bao gồm các cuộc tập trận chung, chia sẻ thông tin tình báo, điều phối hỗ trợ nhân đạo, cứu trợ thiên tai, chống cướp biển và có thể là những lĩnh vực nhạy cảm hơn như: chống khủng bố, chống buôn bán ma túy và vũ khí, ngăn chặn đánh bắt cá trái phép và giảm thiểu mối đe dọa từ môi trường biển.

Các chuyên gia cho rằng sự cạnh tranh ngày càng tăng với Trung Quốc đang thúc đẩy Ấn Độ mua thêm tàu chiến, tàu ngầm và máy bay tiên tiến hơn cũng như đầu tư nhiều hơn vào công nghệ và cơ sở hạ tầng. Quân đội Ấn Độ có truyền thống nhận được phần lớn ngân sách quân sự. Tỷ trọng của hải quân trong ngân sách quốc phòng ngày càng tăng của Ấn Độ, đạt 72,6 tỷ USD vào năm 2023, đã tăng từ khoảng 14% lên 19%. Hải quân cũng đã xây dựng quan hệ đối tác chiến lược thông qua việc tham gia các cuộc tập trận chung với các quốc gia khác trong và ngoài khu vực. Do đó, trong tư duy chiến lược của Ấn Độ cần phải định hướng về hàng hải, không chỉ là một lựa chọn để ứng phó với khủng hoảng mà còn là một sân khấu để thúc đẩy các ưu tiên chiến lược và địa chính trị cấp bách nhất của Ấn Độ. Ấn Độ, Mỹ, Úc và Nhật Bản là thành viên của liên minh chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương (Quad), đã nhiều lần cáo buộc Trung Quốc phô trương sức mạnh quân sự ở Biển Đông và hung hăng thúc đẩy các yêu sách lãnh thổ trên biển. Hải quân của bốn nước thường xuyên tổ chức các cuộc tập trận nhằm chống lại sự quyết đoán ngày càng tăng của Trung Quốc ở Thái Bình Dương. Ảnh hưởng ngày càng tăng của PLAN ở Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương cũng đã được quan tâm

thảo luận tại hội nghị thượng đỉnh G-7 ở Tokyo (5/2023) và hội nghị thượng đỉnh Quad ở Sydney vào tháng 5/2023. Tất cả các hoạt động này, chứng tỏ Ấn Độ đã gửi đi một thông điệp rằng IOR là sân sau của họ và báo hiệu cho Trung Quốc rằng nước này có kế hoạch đảm nhận trách nhiệm hải quân rộng lớn hơn, bao gồm Biển Đỏ và Vịnh Aden.

Có thể khẳng định Trung Quốc có một số lợi thế ở IOR, sự hiện diện của nước này đã làm dấy lên nghi ngờ về các mục tiêu chính trị và quân sự của họ. Trước sự cạnh tranh với Trung Quốc, Ấn Độ đã trở nên linh hoạt và phản ứng nhanh hơn trong các chính sách ở IOR, đặc biệt thể hiện qua mối quan hệ của nước này với Maldives và Sri Lanka. Sự cạnh tranh giữa Ấn Độ và Trung Quốc mang đến những cơ hội và thách thức cho các quốc gia ven biển ở IOR. Sự cạnh tranh cũng có thể dẫn đến một cuộc chạy đua về sức mạnh quân sự trong khu vực.

5. Kết luận

IOR là sân khấu địa chính trị quan trọng đối với lợi ích của Trung Quốc và Ấn Độ (bên cạnh các nước lớn bên ngoài khác), nhất là nhìn từ góc độ thương mại và chiến lược. Cả Trung Quốc và Ấn Độ gia tăng sự hiện diện, can dự và cạnh tranh tại IOR thông qua hoạch định chiến lược của mỗi nước. Từ các văn kiện về quốc phòng, quân sự hóa sự hiện diện ở khu vực, cam kết ngoại giao với các nước nhỏ cho đến hợp tác với các nước lớn hiện diện tại IOR, Trung Quốc tập trung vào việc quân sự hóa các đảo, xây dựng năng lực hàng hải và tăng cường quan hệ với các nước nhỏ qua các dự án kinh tế, trong khi Ấn Độ tăng cường hợp tác với các nước lớn như Mỹ, Nhật Bản, và Úc để đối trọng lại Trung Quốc, đồng thời duy trì các quan hệ ngoại giao và quốc phòng riêng với các quốc gia khác trong khu vực. Các tuyến thương mại hàng hải ở IOR là chìa khóa cho các thị trường xuất khẩu lớn của cả hai nước và do đó mang lại sự thịnh vượng cho chính mình. Tuy nhiên, IOR bị đảo lộn bởi các cường quốc, đặc biệt là sự can dự vào khu vực với thái độ ngày càng quyết đoán của Trung Quốc. Sự hiện diện, cạnh tranh ngày càng tăng của hai nước ở IOR thể hiện ở việc hiện thực hóa các hoạt động quân sự, kinh tế, chính trị, sức mạnh mềm để theo đuổi tham vọng địa chính trị trong khu vực và thế giới. Do đó, chiến lược của cả Ấn Độ và Trung Quốc ở IOR là làm sao để việc bảo vệ các lợi ích nội bộ của họ gắn kết chặt chẽ với quyền tự do hàng hải ở IOR là việc sống còn ở cả hiện tại và trong tương lai xa hơn.

Tài liệu tham khảo

- Alterman, J. B. (2024). *What the Red Sea crisis reveals about China's Middle East strategy*. Foreign Policy. <https://foreignpolicy.com/2024/02/14/red-sea-crisis-china-middle-east-strategy-egypt-yemen/>
- Avdaliani, E. (2024). *China sees an opportunity in Red Sea crisis with the Houthis*. Stimson Center. <https://www.stimson.org/2024/china-opportunity-red-sea-crisis-houthis/>
- Baruah, D. M., Labh, N., & Greely, J. (2023). *Mapping the Indian Ocean region*. Carnegie Endowment for International Peace. https://carnegieendowment.org/files/Baruah_IO_final_6-28.pdf
- Brewster, D. (2016). *India and China at sea: A contest of status and legitimacy in the Indian Ocean*. National Bureau of Asian Research. <https://www.nbr.org/publication/india-and-china-at-sea-a-contest-of-status-and-legitimacy-in-the-indian-ocean/>
- Chang, F. K. (2023). *Australia and India's new military bases: Responses to China's naval presence in the Indian Ocean*. Foreign Policy Research Institute. <https://www.fpri.org/article/2023/11/australia-and-indias-new-military-bases-responses-to-chinas-naval-presence-in-the-indian-ocean/>
- Erickson, A. S., & Strange, A. M. (2015). China's blue soft power: Antipiracy, engagement, and image enhancement. *Naval War College Review*, 68(1). <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol68/iss1/6/>
- Government of India, Ministry of Ports, Shipping & Waterways. (2022). *Annual report 2021–2022*. <https://shipmin.gov.in/sites/default/files/Annual%20Report%202021-22%20%28ENGLISH%29.pdf>

- Grare, F., & Reuter, M. (2023). *The battle for the Indian Ocean: How the EU and India can strengthen maritime security*. European Council on Foreign Relations. <https://ecfr.eu/wp-content/uploads/2023/08/The-battle-for-the-Indian-Ocean-How-the-EU-and-India-can-strengthen-maritime-security.pdf>
- Gupta, S. (2024). *China surveys Indian Ocean, expands its naval footprint*. Hindustan Times. <https://www.hindustantimes.com/india-news/china-conducts-surveys-in-the-indian-ocean-expands-its-naval-footprint-101681874241036.html>
- Henry, J. (2016). China's military deployments in the Gulf of Aden: Anti-piracy and beyond. *Asie. Visions*, 89. https://www.ifri.org/sites/default/files/migrated_files/documents/atoms/files/chinas_military_deployments_in_the_gulf_of_aden_anti-piracy_and_beyond_4.pdf
- Jha, P. (2020). *Countering Chinese String of Pearls, India's 'Double Fish Hook' strategy*. Modern Diplomacy. <https://modern diplomacy.eu/2020/08/08/countering-chinese-string-of-pearls-indias-double-fish-hook-strategy/>
- Johnson, K. (2024). *How pirates kick-started India's navy into action*. Foreign Policy. <https://foreignpolicy.com/2024/02/14/india-navy-red-sea-pirates-shipping/>
- Martin, G. (2024). *Chinese naval task force visiting Mozambique*. DefenceWeb. <https://www.defenceweb.co.za/sea/sea-sea/chinese-naval-task-force-visiting-mozambique/>
- Nawaz, A. (2023). *India's evolving maritime strategy*. South Asian Voices. <https://southasianvoices.org/indias-evolving-maritime-strategy/>
- Nguyen, L. H. (2022). *Hợp tác an ninh của Mỹ với Ấn Độ trong bối cảnh mới [Security cooperation between the United States and India in the new context]*. Social Sciences Publishing House.
- Nguyen, X. T. (2022). *Ấn Độ trong sự định hình cấu trúc khu vực Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương [India in shaping the Indo-Pacific regional structure]*. Social Sciences Publishing House.
- Nong, H. (2024). *As Red Sea shipping attacks continue, pressure grows for China to act*. ICAS. <https://chinaus-icas.org/research/as-red-sea-shipping-attacks-continue-pressure-grows-for-china-to-act/>
- Nyabiage, J. (2024). *Chinese navy steers a course for African ports in Beijing's renewed diplomatic push*. South China Morning Post. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3258645/chinese-navy-steers-course-african-ports-beijings-renewed-diplomatic-push>
- Orchard, A. (2024). *What does China think about India's increased anti-piracy patrols amid the Red Sea crisis?*. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2024/02/what-does-china-think-about-indias-increased-anti-piracy-patrols-amid-the-red-sea-crisis/>
- Pant, H. V., & Bommakanti, K. (2024). *Dynamic shift: Indian Navy in the Red Sea*. Observer Research Foundation. <https://www.orfonline.org/research/dynamic-shift-indian-navy-in-the-red-sea>
- Qiyu, X. (2016). National security interests and Indian Ocean: China's perspective. *RUMLAE Research Paper No.16-11*.
- Rehman, I.(2015). *Murky Waters: Naval nuclear dynamics in the Indian Ocean*. Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/research/2015/03/murky-waters-naval-nuclear-dynamics-in-the-indian-ocean?lang=en>
- Shinn, D. H., & Eisenman, J. (2012). *China and Africa: A century of engagement*. University of Pennsylvania Press.
- Shinn, D. H. (2017). *China's power projection in the Western Indian Ocean*. *China Brief*, 17(6). <https://jamestown.org/program/chinas-power-projection-western-indian-ocean/>
- Vengalil, C. V. (2023). *Assessment of Chinese maritime interests in Indian Ocean region*. C3S India. <https://www.c3sindia.org/post/cp-china-s-water-wars-in-the-himalayan-basin-states-a-trans-boundary-security-threat>
- Vo, M. T. (2023). *Hoạt động đầu tư của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa ở châu Phi trong hai thập niên đầu thế kỷ XXI [Investment activities of the People's Republic of China in Africa during the first two decades of the 21st century]*. Vietnam National University Ho Chi Minh City Publishing House.