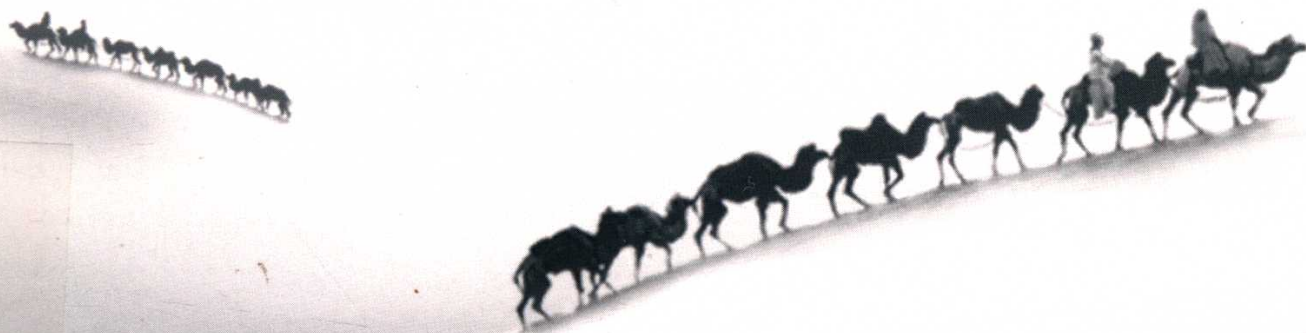


SÁNG KIẾN “**VÀNH ĐAI
VÀ CON ĐƯỜNG**”

**SỰ TRỖI DẬY CỦA TRUNG QUỐC
SẼ MANG ĐẾN CHO THẾ GIỚI ĐIỀU GÌ**

VƯƠNG NGHĨA NGUYỄN



SÁNG KIẾN “**VÀNH ĐAI
VÀ CON ĐƯỜNG**”

**SỰ TRỖI DẬY CỦA TRUNG QUỐC
SẼ MANG ĐẾN CHO THẾ GIỚI ĐIỀU GÌ**

VƯƠNG NGHĨA NGUYỄN

图书在版编目(CIP)数据

一带一路：中国崛起给世界带来什么？：越南文 /
王义桅著；彭世团译. -- 北京：新世界出版社，
2017.8

ISBN 978-7-5104-6310-5

I. ①一… II. ①王… ②彭… III. ①“一带一路”
—国际合作—研究—越南语 IV. ①F125

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第134276号

一带一路：中国崛起给世界带来什么？(越南文)

出品：王君校
策划：张海鸥
作者：王义桅
译者：彭世团
校对：[越南] Vũ Anh Đào
审定：梁永贵
责任编辑：李晨曦 严匡正
封面设计：北京维诺传媒文化有限公司
版式设计：郭磊
责任印制：王宝根 苏爱玲
出版发行：新世界出版社
社址：北京西城区百万庄大街24号(100037)
发行部：(010) 6899 5968 (010) 6899 8705 (传真)
总编室：(010) 6899 5424 (010) 6832 6679 (传真)
<http://www.nwp.cn>
<http://www.newworld-press.com>
版权部：+8610 6899 6306
版权部电子信箱：nwpcd@sina.com
印刷：北京京华虎彩印刷有限公司
经销：新华书店
开本：710mm×1000mm 1/16
字数：200千字 印张：14.5
版次：2017年8月第1版 2017年8月北京第1次印刷
书号：ISBN 978-7-5104-6310-5
定价：128.00元

版权所有，侵权必究

凡购本社图书，如有缺页、倒页、脱页等印装错误，可随时退换。

客服电话：(010) 6899 8638

Bản in lần 1 năm 2017

Tác giả: Vương Nghĩa Nguy

Dịch giả: Bành Thế Đoàn

Hiệu đính: Vũ Anh Đào

Thẩm định: Lương Vĩnh Quý

Sở hữu bản quyền: Nhà xuất bản Thế giới mới

Sở hữu bản quyền với mọi hình thức. Không được in ấn và truyền bá một phần hoặc toàn bộ nội dung quyển sách này với bất cứ hình thức nào trước khi được ủy quyền.

ISBN 978-7-5104-6310-5

Xuất bản:

Nhà xuất bản Thế giới mới

số 24 đại lộ Bách Vạn Trang, khu Tây Thành, thành phố Bắc Kinh, Trung Quốc

Mã bưu chính: 100037

Phát hành:

Nhà xuất bản Thế giới mới

số 24 đại lộ Bách Vạn Trang, khu Tây Thành, thành phố Bắc Kinh, Trung Quốc

Mã bưu chính: 100037

Điện thoại: 86-10-68995968

Fax: 86-10-68998705

Trang web: www.nwp.com.cn

Hòm thư: nwpcd@sina.com

Được in ấn tại Nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa

Thư mục

Lời tựa	
Thế kỷ XXI, bắt đầu từ sáng kiến “Vành đai và Con đường”	001
Lời nói đầu	
Từ “Giấc mơ Trung Quốc” của Macô Pôlô	009
Phần I	
Sự vượt trội lịch sử của “Vành đai và Con đường”	
Chương I	
“Vành đai và Con đường” là gì?	024
Chương II	
Vì sao phải xây dựng “Vành đai và Con đường”?	028
Chương III	
“Vành đai và Con đường”, một sự thừa kế và phát triển sáng tạo của con đường tơ lụa cổ xưa	031
Chương IV	
Sự vượt trội của “Vành đai và Con đường” so sánh với kế hoạch Marshall	041

Chương V	
“Vành đai và Con đường” và những kế hoạch khác phục hưng con đường tơ lụa	048

Chương VI	
Sáng kiến “Vành đai và Con đường” và trách nhiệm tương lai	053

Phần II

“Vành đai và Con đường” – Cơ hội của thế giới

Chương I	
Cơ hội hợp tác khu vực do “Vành đai và Con đường” mang đến	060

Chương II	
“Vành đai và Con đường”, để châu Âu làm thay đổi thế giới	068

Chương III	
“Vành đai và Con đường” – Cơ hội phát triển của toàn cầu	075

Phần III

Rủi ro của “Vành đai và Con đường”

Chương I	
Rủi ro chính trị	087

Chương II	
Rủi ro an ninh	092

Chương III	
Rủi Ro Kinh Tế	104

Chương IV	
Rủi ro luật pháp	118

Chương V	
Rủi ro đạo đức	128

Phần IV
Làm thế nào để thúc đẩy việc xây dựng “Vành đai và Con đường”

Chương I	
Sáng tạo về lý thuyết trong hoàn cảnh mới	142
Chương II	
Sáng tạo lý luận mới để hòa nhập thế giới	152
Chương III	
Mô hình mới về hợp tác thiết thực	175

Lời kết	
Kể tốt chuyện “Vành đai và Con đường”, cống hiến cho quốc tế sản phẩm chung	195

Tài liệu tham khảo	198
---------------------------	-----

Hậu Ký	202
---------------	-----

Đính kèm	
Viễn cảnh và hành động về việc thúc đẩy cùng xây dựng Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI	205

Lời tựa

Thế kỷ XXI, bắt đầu từ sáng kiến “Vành đai và Con đường”

Toàn cầu hóa, thế giới phẳng, đây có thể là ngộ nhận lớn nhất của thời đại chúng ta. Thực ra, chúng ta đang sống trong một ngôi làng trái đất bị chia cắt: đất liền và biển, đất nước phát triển và đang phát triển, hạt nhân và vùng ven... đúng như câu nói của người Trung Quốc xưa: Gang tác chân trời. Việc kết nối liên thông với nhau bằng “Năm thông” là chính sách thông thoáng, cơ sở hạ tầng liên thông, mậu dịch thông suốt, tiền tệ lưu thông, lòng dân thông hiểu, thực hiện toàn cầu hóa thực sự mở cửa đã trở thành âm hưởng chính của thế kỷ XXI.

Do toàn cầu hóa mang tính Mỹ hóa khó có thể tiếp tục, Trung Quốc đã đưa ra sáng kiến vĩ đại là “Vành đai và Con đường”. Đây là sự Trung Quốc hóa, thời đại hóa và đại chúng hóa của con đường tơ lụa cổ - khái niệm con đường tơ lụa do người Đức Ferdinand Paul Wilhelm Richthofen đặt ra năm 1877. Năm 2011, để rút quân khỏi Afganistan, Mỹ đã đưa ra Kế hoạch con đường tơ lụa mới, do đó mà Trung Quốc đã đưa ra sáng kiến mang màu sắc Trung Quốc là “Vành đai và Con đường”, thể hiện bản quyền tri thức của Trung Quốc.

Dựa trên lý thuyết “Một sinh hai, hai sinh ba, ba sinh vạn vật” của Lão Tử, “Vành đai và Con đường” hoàn toàn không phải chỉ là một vành đai và một con đường. Khái niệm Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa là sự phát triển của kinh nghiệm “Lấy điểm phát triển tuyến, lấy tuyến phát

triển diện” được hình thành trong công cuộc cải cách mở cửa của Trung Quốc, điều này đã làm thay đổi mô hình hợp tác kinh tế của khu vực. Sáu hành lang kinh tế như Hành lang kinh tế Trung Quốc-Nga-Mông Cổ, Cầu đất liền Âu-Á mới, Hành lang kinh tế Trung Quốc-Trung Á, Hành lang kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Mi-an-ma, Hành lang kinh tế Trung Quốc-bán đảo Đông Dương, Hành lang kinh tế trên biển, lấy điểm tăng trưởng kinh tế của các khu vực đó để lan tỏa sang khu vực xung quanh, đã vượt lên lý luận kinh tế kinh điển phương Tây.

Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI được tập trung phát triển, thực hiện cải tạo cảng biển, phát huy khả năng vận tải trên biển. Với Con đường tơ lụa thế kỷ XXI, có nghĩa là Trung Quốc không đi theo con đường cũ của các nước lớn phương Tây là bành trướng, xung đột, thực dân hướng ra biển; cũng không đi theo con đường là đối kháng với bá quyền biển của Mỹ, mà là tìm tòi việc tránh khỏi những rủi ro toàn cầu hóa một cách hiệu quả, xây dựng nền văn minh biển kiểu mới mà đạt đến sự hài hòa giữa người và biển, sự hài hòa phát triển chung cũng như sự phát triển bền vững. Trung Quốc là nước Mậu dịch lớn nhất trên thế giới, thực hiện chính sách không liên kết, đề xuất việc xây dựng quan hệ nước lớn kiểu mới với Mỹ, nước đang là bá chủ trên biển. Điều này yêu cầu Trung Quốc phải nêu ra lý luận mới về hợp tác trên biển thế kỷ XXI. Sáng tạo mô hình hợp tác về vận chuyển đường biển, logistics, an ninh, thông qua những phương thức như kinh doanh đặc quyền, cùng xây dựng và kinh doanh cảng biển để đẩy mạnh việc kết nối con đường tơ lụa trên biển với con đường tơ lụa trên đất liền.

Việc xây dựng “Vành đai và Con đường” phải tuân theo lý thuyết “Năm trong một” là xây dựng kinh tế, chính trị, văn hóa, xã hội và văn minh sinh thái, mở đầu cho một nền văn minh loài người mới phát triển bền vững.

“Vành đai và Con đường” trước hết là mạng lưới giao thông trong

khu vực Âu-Á do đường sắt, đường bộ, đường hàng không, đường biển, đường ống dầu khí, mạng lưới truyền tải điện và mạng lưới viễn thông nối kết thành một mạng lưới giao thông lập thể và tổng hợp. Trên cơ sở này, thông qua việc hội tụ ngành nghề các loại và tác động đến các khu vực xung quanh để hình thành những hành lang kinh tế phát triển tổng hợp mà tập trung các ngành xây dựng, luyện kim, nguồn năng lượng, tài chính, viễn thông, logistics, du lịch... Thông qua “Năm thông” để thúc đẩy việc tiện lợi hóa mậu dịch và đầu tư, đi sâu hợp tác về kinh tế và kỹ thuật, xây dựng khu mậu dịch tự do, cuối cùng hình thành thị trường Âu-Á lớn. Trong đó, hành lang nguồn năng lượng nhằm vào quyền định giá của hàng hóa hàng loạt (với số lượng lớn như bán buôn). Hành lang logistics và tài chính nhằm vào quyền xác định tiêu chuẩn mậu dịch và đầu tư, việc lưu thông tiền tệ thì thúc đẩy việc khu vực hóa và quốc tế hóa đồng Nhân Dân Tệ. Việc xây dựng mạng internet, mạng lưới điện và con đường tơ lụa thông minh thì là nhằm xúc tiến E-WTO, giúp Trung Quốc trở thành một nước dẫn đầu mới của thế giới.

Việc xây dựng “Vành đai và Con đường” đã hình thành cái khung chiến lược ngoại giao láng giềng và cục diện chiến lược mở cửa đối ngoại toàn diện mới của Trung Quốc. “Vành đai và Con đường” đã mở ra một trang sử mới của chiến lược mở cửa đối ngoại. Về nội hàm của mở cửa mà nói, “dẫn vào” đã chuyển sang “đi ra”, dẫn vào và đi ra cùng kết hợp hài hòa, tạo ra ưu thế mới trong việc tham dự và dẫn dắt hợp tác và cạnh tranh kinh tế quốc tế, lấy mở cửa xúc tiến cải cách. Về góc độ không gian của mở cửa mà nói là nhằm phát triển miền Tây Trung Quốc, thực hiện chiến lược mở cửa hướng Tây và Nam, hình thành cục diện mở cửa toàn diện mới. Về độ sâu của mở cửa mà nói sẽ đi theo xu thế phát triển nhất thể hóa kinh tế khu vực và thế giới, lấy các nước láng giềng làm cơ sở để đẩy mạnh thực hiện chiến lược khu mậu dịch tự do, thực hiện việc lưu động tự do về hàng hóa, vốn và sức lao động.

Trung Quốc là nước đặt ra kế hoạch phục hưng con đường tơ lụa muôn nhất, vậy vì sao kế hoạch này lại có thể vượt lên những kế hoạch khác? Từ thời cổ đại, Tần Thủy Hoàng hai nghìn năm trước đã thực hiện “thư đồng văn, xe đồng quỹ” (thống nhất chữ viết và tiêu chuẩn xe cộ đường sá). Thời hiện đại, Trung Quốc đã xây dựng một hệ thống quốc phòng và công nghiệp độc lập và hoàn chỉnh có các ngành nghề đầy đủ nhất trên thế giới. Hiện tại, dựa trên tính ưu việt của Chủ nghĩa xã hội mang đặc sắc Trung Quốc, việc kết nối liên thông trong nước đã cơ bản hoàn thành.

Sáng kiến “Vành đai và Con đường” được đưa ra, xét về bối cảnh trong nước, là để giải quyết hai vấn đề lớn trong công cuộc cải cách mở cửa: Vấn đề phát triển bền vững về mô hình phát triển, và vấn đề hiệu ứng toàn cầu hóa giảm sút. Đây cũng đánh dấu cho việc Trung Quốc đã chuyển từ hòa nhập đến dẫn dắt toàn cầu hóa, từ mở cửa với cả thế giới đến cả thế giới mở cửa với Trung Quốc. Xét trên bình diện quốc tế, Trung Quốc vun đắp sự nhất thể hóa Âu-Á, củng cố láng giềng rộng rãi để làm điểm tựa, xúc tiến việc tiện lợi hóa mậu dịch và đầu tư, đi sâu hợp tác kinh tế và kỹ thuật, xây dựng khu mậu dịch tự do, cuối cùng hình thành thị trường Âu-Á rộng lớn. Cuộc khủng hoảng kinh tế buộc Trung Quốc phải mở mang thị trường “Vành đai và Con đường”, lưu thông sức sản xuất dư thừa chất lượng cao. Cơ hội thị trường của “Vành đai và Con đường” chính ở chỗ chênh lệch lớn giữa dân số và sản xuất: 63% và 29%. Tổng dân số 65 nước dọc theo tuyến “Vành đai và Con đường” chiếm đến 65% tổng dân số thế giới, trong khi sản xuất chỉ chiếm 29% của thế giới. GDP của Trung Quốc chiếm hơn một nửa của tổng số các nước dọc tuyến. Trung Quốc đã trở thành đối tác mậu dịch lớn nhất của 128 nước, vì vậy có thể thực hiện được “Vành đai và Con đường”.

Trong bối cảnh “Vành đai và Con đường”, kết nối chiến lược, hợp tác về sức sản xuất, hợp tác khai thác thị trường khác ngoại song phương đã trở thành những từ khóa trong ngoại giao giữa Trung Quốc và các

nước trên trục đường. “Vành đai và Con đường” là quá trình Trung Quốc chuyển sức sản xuất chất lượng từ cao đến thấp trong chuỗi ngành nghề toàn cầu. Đồng thời sẽ phát huy đầy đủ ưu thế so sánh toàn diện các ngành liên quan trên cơ sở kết nối về nhân lực, vật lực, vốn, kinh nghiệm, tiêu chuẩn, nâng toàn diện sức cạnh tranh quốc tế của Trung Quốc trong các lĩnh vực như kỹ thuật, vốn và tiêu chuẩn. Đồng thời chuyển ưu thế về sức sản xuất, kỹ thuật và vốn đầu tư, kinh nghiệm cũng như mô hình thành ưu thế thị trường và hợp tác, biến cơ hội của Trung Quốc thành cơ hội của thế giới, kết nối giấc mơ Trung Quốc với giấc mơ thế giới.

“Vành đai và Con đường” được coi là phát hiện địa lý lần thứ hai, mở ra một sự thay đổi chưa từng có trong hàng ngàn năm, thể hiện trách nhiệm của Trung Quốc sau khi chuyển mình và đã dự báo ba chuyển biến lớn trong mối quan hệ Trung Quốc với thế giới:

Một là, hệ thống phân công toàn cầu, sẽ chuyển từ Chế tạo tại Trung Quốc sang Do Trung Quốc xây dựng. Trung Quốc đang đi từ bậc thấp của hệ thống phân công toàn cầu sang bậc cao, chuyển từ ưu thế sức lao động sang ưu thế kỹ thuật và vốn. Thông qua sự giúp đỡ của Trung Quốc, các nước dọc theo tuyến “Vành đai và Con đường” sẽ xây dựng cơ sở hạ tầng cứng và mềm để khai thác thị trường lớn Âu-Á-Phi, lấy ưu thế về kỹ thuật, vốn để tranh thủ ưu thế về tiêu chuẩn, đó chính là những mục tiêu của “Vành đai và Con đường”.

“Vành đai và Con đường” là một chiến lược mở cửa toàn diện do Trung Quốc nêu ra, là một sáng kiến về hợp tác quốc tế và là sản phẩm công cộng quốc tế trên nguyên tắc cùng bàn, cùng xây và cùng hưởng. Với mục đích là xây dựng cộng đồng chung lợi ích, cộng đồng chung trách nhiệm cũng như cộng đồng chung vận mệnh cho 65 nước với 4,4 tỷ dân dọc tuyến Âu-Á-Phi.

Tuy rằng GDP của Trung Quốc hiện chỉ chiếm 13% GDP thế giới, và so với thời điểm cao nhất trong lịch sử là 30% vẫn còn chênh lệch rất lớn

nhưng Trung Quốc chiếm 1/3 trong tam giác quân sự Trung-Nga-Mỹ và tam giác kinh tế Trung-Âu-Mỹ. Trung Quốc phải làm thế nào mới có thể đạt được 2/3 trong các tam giác đó? “Vành đai và Con đường” là sáng kiến được đưa ra vì sự hợp tác quốc tế Trung-Âu để khai thác thị trường phía thứ ba Âu-Á-Phi với thực tế bị chia cắt thành ba phần về trung tâm chế tạo thế giới (Bắc Mỹ, châu Âu, Đông Á, 90% công nghiệp chế tạo được tập trung tại ba khu vực ôn đới này) cũng như nhất thể hóa khu vực (NAFTA, EU, EA). Đây được coi là Long Trung Đối của thế kỷ XXI (Cuộc đối thoại giữa Lưu Bị và Gia Cát Lượng tại làng Long Trung).

Như chúng ta đã biết, trong tình hình thế giới bây giờ, Trung Quốc là nước đang phát triển lớn nhất trên thế giới đang đi đến giai đoạn giữa của thời kỳ công nghiệp hóa, đã có các dây chuyền sản xuất cũng như trang thiết bị đạt cấp trung bình so với tiêu chuẩn của thế giới. Về mặt này, các nước châu Âu phát triển ở trình độ cấp cao, trong khi phần lớn các nước dọc theo tuyến “Vành đai và Con đường” đều ở trong giai đoạn công nghiệp hóa sơ cấp. Trung Quốc và châu Âu cùng nhau mở mang thị trường phía thứ ba có thể làm cho chuỗi ngành nghề toàn cầu phát triển thành một chuỗi ngành nghề khép kín hoàn chỉnh. Lấy trang thiết bị trung cấp của Trung Quốc kết hợp với kỹ thuật tiên tiến và trang thiết bị chủ chốt của châu Âu, cùng nhau khai thác thị trường phía thứ ba của các nước dọc theo tuyến “Vành đai và Con đường” (phần lớn các nước đó trước là thuộc địa của châu Âu), có thể khắc phục những thiếu sót của Trung Quốc về mặt ngôn ngữ, luật pháp và vận chuyển, phát huy tốt các ưu thế của cả ba phía. Về phía Trung Quốc, tiềm lực hiện có của Trung Quốc sẽ được sử dụng hoàn toàn, chuỗi ngành nghề được nâng lên trung cấp và cao cấp trong khi các nước châu Âu sẽ xuất khẩu được nhiều hơn và có thêm nhiều việc làm. Đối với thị trường phía thứ ba, sẽ có những trang thiết bị tính năng và giá cả hợp lý để thỏa mãn nhu cầu mà công nghiệp hóa đòi hỏi. Do vậy, Trung-Âu hợp tác mở mang thị trường phía

thứ ba, sẽ làm nổi bật chức năng cầu nối của Trung Quốc trong hệ thống phân công toàn cầu, lấy sự hợp tác Nam-Bắc để xúc tiến sự hợp tác Nam-Nam, thực hiện tay đôi và tay ba cùng có lợi.

Hai là, về bố cục ngoại giao, chuyển dần từ “lấy không gian đổi lấy thời gian” trước đây sang “thời gian và không gian đi cùng, đất và biển liên động”. Điều này giúp Trung Quốc thoát ra khỏi những tranh chấp thời cổ là “phòng ngự quan ải-phòng ngự biển”, “lên Bắc hay Tây tiến”.

“Người không mưu toàn cục, không đủ mưu một khu vực. Người không mưu vạn thế, không đủ để mưu một thời.” Sáng kiến “Vành đai và Con đường” đã thể hiện năng lực vượt trội của Trung Quốc là cùng quan tâm thời gian và không gian, cùng quan tâm đất liền và biển, cùng quan tâm “năm thông” là nối kết chính sách, nối kết cơ sở hạ tầng, thông suốt về mậu dịch, thông suốt về vốn cũng như sự đồng cảm trong lòng dân, đánh dấu cho việc Trung Quốc đang dần trở thành một nước lớn trên thế giới.

“Phương Đông là nơi vạn vật bắt đầu nảy sinh, phương Tây là nơi vạn vật cuối cùng trưởng thành. Người trồng trọt thường tại Đông Nam, người thu hoạch thường tại Tây Bắc.” - Trích “Sử Ký” của Tư Mã Thiên. Câu nói này tuy không thể áp dụng trực tiếp trong thời đại hiện nay nhưng cũng làm người suy nghĩ nhiều: Cải cách mở cửa bắt đầu từ phía Đông Nam, thu hoạch là Tây Bắc—đúng như nội dung của sáng kiến “Vành đai và Con đường”. Cải cách mở cửa chủ yếu hướng về phía Đông, nhất là phía Đông Nam, nhưng do Mỹ thực hiện chiến lược “Trở về Châu Á”, mô hình cải cách mở cửa đã gặp phải nhiều thử thách. Trọng điểm của việc mở cửa chuyển sang hướng Tây Bắc, đó là châu Âu, điểm cuối của con đường tơ lụa. Tức là nước lớn nổi dậy phải đứng trên vai người khổng lồ và người được châu Âu là được thiên hạ. Ngoại giao Trung Quốc đã đạt thành quả tại châu Âu, điều này có thể được chứng minh bằng sự hoan nghênh của các nước châu Âu đối với sáng kiến “Vành đai

và Con đường”.

Ba là, Quan hệ Trung Quốc với quốc tế, từ sự trỗi dậy của Trung Quốc đến sự phục hưng của nền văn minh, xúc tiến sự phát triển của nền văn minh khác. Cuộc hiện đại hóa do phương Tây mở ra từ thời cận đại là hiện đại hóa mang tính cạnh tranh. Việc các nước đua nhau theo đuổi hiện đại hóa đã dẫn đến kết quả lý tính về cá thể mà mất lý tính về tập thể, đã trở thành gánh nặng không chịu nổi cho trái đất cũng như xã hội loài người. Nguyên nhân là do hiện đại hóa đã che lấp những yêu cầu chung của nhân loại là hòa bình và phát triển, sự phục hưng của nền văn minh và sự trở lại của nhân tính. Hòa bình theo logic của hiện đại hóa không phải là hòa bình lâu dài, cũng không phải là sự phát triển chung; mà sự xung đột giữa các nền văn minh đã bị che khuất bởi hiện đại hóa thì càng làm cho người thấy đau xót. Mỗi quan hệ quốc tế truyền thống lấy quốc gia làm đơn vị chủ yếu, thực hiện mục đích chính là quan hệ quốc tế, thường coi sự trỗi dậy của Trung Quốc là sự uy hiếp. Logic này phải được thay đổi.

Thế giới này kết nối với nhau chứ không phải bằng phẳng. Các dân tộc phải trở thành dân tộc có bản sắc, không bị chìm ngấm trong toàn cầu hóa mà mất đi tính đa dạng. “Vành đai và Con đường” đã nối liền bốn nền văn minh vĩ đại của loài người là văn minh cổ Ai Cập, văn minh cổ Lưỡng Hà, văn minh cổ Ấn Độ và văn minh Trung Hoa. Việc kết nối Âu-Á-Phi sẽ đẩy mạnh sự phục hưng của các nền văn minh đất liền và các sông lớn, sẽ giúp các nước đang phát triển thoát khỏi nghèo đói đi đến giàu mạnh, sẽ thúc đẩy các nước phát triển mới trỗi dậy thành công, từ đó sửa sai cho logic toàn cầu hóa truyền thống. Tóm lại là lấy logic phục hưng nền văn minh thay thế logic cạnh tranh của hiện đại hóa. Theo đó thì thế kỷ XXI được bắt đầu từ “Vành đai và Con đường”.

Lời nói đầu

Từ “Giấc mơ Trung Quốc” của Macô Pôlô

Vào một ngày khoảng 700 năm trước, một chàng Italia 17 tuổi ấp ủ “Giấc mơ Trung Quốc” đã cùng cha và chú mình hướng về phương Đông mà đi tới. Họ đi từ Venice ra Địa Trung Hải, ngang qua Hắc Hải, vượt lưu vực Lưỡng Hà đến thành cổ Baghdad ở Trung Đông rồi từ đó tới eo biển Ba Tư là Hormuz. Họ đã đi trên những con đường mà ngay cả những tay du lịch mạo hiểm nhất cũng phải e dè. Họ xuyên qua sa mạc đáng sợ về phía Đông Iran, băng qua cao nguyên hiểm hóc Pamir, cuối cùng họ đã đến được Tân Cương, Trung Quốc. Từ đó, họ tiếp tục đi về phía Đông, đi qua sa mạc Tháp Khắc Lạp Mã Can, đến thành cổ Đôn Hoàng, qua ải Ngọc môn quan, đã nhìn thấy Vạn lý trường thành, xuyên qua hành lang Hà Tây. Qua bốn năm ròng, cuối cùng họ đã đến tới Thượng Đô, đô thành phía Bắc của thời Nguyên. Chàng trai này là Macô Pôlô.

Chặng đường họ đi qua, hết đau khổ rồi đến ngọt ngào. Nhờ trí thông minh Macô Pôlô đã biết nói cả tiếng Mông Cổ lẫn tiếng Hán. Theo lệnh của Đại Hãn, chàng đã đi khảo sát đến những nơi tận cùng của Trung Quốc. Mỗi nơi đặt chân đến chàng đều khảo sát phong tục, địa lý và nhân tình thế thái của địa phương rồi trình Hốt Tất Liệt.

Hai mươi bốn năm sau, Macô Pôlô trở về Venice mang theo vô số bảo vật từ phương Đông và trở thành người giàu có. Câu chuyện về những gì mà Macô Pôlô đã nhìn và nghe thấy đã làm rất nhiều người tò mò. Chuyến du lịch và cuốn du ký của Macô Pôlô đã được coi là thần thoại tại

châu Âu lúc bấy giờ, và được xem là câu truyện Thiên Phương (Nghìn lẻ một đêm), khiến nhiều người châu Âu nóng lòng muốn tới phương Đông.

Câu chuyện của Macô Pôlô là câu chuyện của nhà thám hiểm tìm vàng, cũng là chuyện người phương Tây tìm giấc mơ về Trung Quốc.

700 năm sau, Trung Quốc, một đất nước phương Đông thần bí đã làm “Giấc mơ Trung Quốc” của vô số Macô Pôlô đương đại thêm cháy bỏng với diện mạo mới mẻ và phát triển nhanh chóng qua sáng kiến “Vành đai và Con đường”.

Giấc mơ phục hưng của dân tộc Trung Hoa sẽ thực hiện qua con đường gì?

Trung Quốc đã phát ra tiếng như thế nào trong các giai đoạn then chốt trong quá trình trỗi dậy?

Sự phục hưng vĩ đại của dân tộc Trung Hoa sẽ có trách nhiệm gì đối với văn minh loài người?

Việc nêu ra Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (Gọi tắt là “Vành đai và Con đường”) chính là một câu trả lời thiết thực đối với những vấn đề quan trọng kể trên.

Vì sao Trung Quốc lại đưa ra “Vành đai và Con đường” trong thời kỳ này?

Vì sao lại là “Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa” mà không phải là “Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa mới”?

Vì sao nhấn mạnh “Thế kỷ XXI”? Điều này có khác gì với con đường tơ lụa trên biển thời xưa?

“Vành đai và Con đường” là một chiến lược hay là một sáng kiến vĩ đại của Trung Quốc?

“Vành đai và Con đường” có quan hệ như thế nào với những khuôn khổ hợp tác khu vực và hệ thống toàn cầu đã được xây dựng?

“Vành đai và Con đường” liên quan đến những quốc gia và khu vực nào?