

# PHÁT TRIỂN SỨC MẠNH BIỂN CỦA VIỆT NAM – NHỮNG GỢI Ý TỪ LÝ THUYẾT SỨC MẠNH BIỂN CỦA ALFRED THAYER MAHAN

Ngô Thị Bích Lan

Khoa Quan hệ Quốc tế, Trường ĐH Ngoại ngữ - Tin học TP. HCM (HUFLIT)

lanntb@huflit.edu.vn

**TÓM TẮT**— Alfred Thayer Mahan là một sĩ quan và cũng là nhà sử học hải quân Hoa Kỳ, người từng được mệnh danh là “chiến lược gia quan trọng nhất của Hoa Kỳ trong thế kỷ XIX” [1]. Năm 1890, Alfred Mahan đã cho xuất bản cuốn sách “The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783” (Ảnh hưởng của sức mạnh biển đối với lịch sử, giai đoạn 1660 – 1783) đưa ra các luận điểm và cơ sở xác định vai trò sức mạnh biển trong sự phát triển và bành trướng sức mạnh của quốc gia. Trong phạm vi bài viết, tác giả sẽ phân tích tiềm năng phát triển sức mạnh biển của Việt Nam dựa theo lý thuyết mà Mahan đã đưa ra trong bối cảnh hiện đại. Trên cơ sở đó xác định các ưu điểm và hạn chế, đồng thời đề xuất giải pháp nhằm xây dựng và phát triển sức mạnh biển của Việt Nam.

**Từ khóa**— Sức mạnh biển, Alfred Thayer Mahan, hải quân Hoa Kỳ, sức mạnh quốc gia.

## I. LÝ THUYẾT SỨC MẠNH BIỂN CỦA ALFRED THAYER MAHAN

Alfred Thayer Mahan (1840-1914) xuất thân là sĩ quan hải quân và cũng là Sĩ gia người Mỹ, ông là con trai của một giáo sư tại Học viện Quân sự Hoa Kỳ tại West Point, New York. Trong cuộc nội chiến nước Mỹ (1861-1865), Mahan đã tham gia phục vụ với tư cách sĩ quan hải quân và sau đó trở thành thuyền trưởng, chỉ huy một trong số các tàu chiến lúc bấy giờ. Với những kinh nghiệm thực tế có được, đồng thời vừa nghiên cứu vừa giảng dạy, Mahan đã để lại nhiều tác phẩm có giá trị về sự thăng trầm của các đế chế hải quân châu Âu. Ông nhận thấy rằng, mục tiêu phát triển sức mạnh hải quân của các quốc gia này không nằm ngoài các tham vọng về thương mại trên biển. Cuộc nội chiến Mỹ 1861-1865 cũng đã chỉ ra rằng, sức mạnh vượt trội của một quốc gia tùy thuộc vào khả năng nắm giữ quyền kiểm soát mặt biển. Qua các cuộc chiến tranh thế giới I, II cho thấy nước Mỹ đã từng bước trở thành cường quốc số một thế giới, đồng thời vừa là cường quốc trên biển với sức mạnh hải quân đứng đầu.

Lý thuyết sức mạnh biển của Mahan đã ảnh hưởng đến chiến lược phòng vệ và bành trướng trên biển của nhiều quốc gia như Hoa Kỳ, Đức, Pháp và Nhật Bản. Lịch sử cho thấy, cạnh tranh trên biển giữa các cường quốc tập trung chủ yếu vào quyền chiếm giữ hoặc gây ảnh hưởng đối với các tuyến đường thương mại quan trọng. Bằng nhiều lý do khác nhau, lợi ích mà biển mang lại vẫn là nguyên nhân chính dẫn đến các cuộc chiến tranh và xung đột trên biển, để giành quyền kiểm soát mặt biển. Từ thực tế đó, Mahan cho rằng các quốc gia sống dựa vào xuất khẩu hàng hoá thì phải kiểm soát biển, giành lấy và giữ được quyền kiểm soát biển, các tuyến giao thông huyết mạch liên quan tới lợi ích ngoại thương và lợi ích quốc gia; đồng thời sức mạnh biển cũng là nhân tố chính làm cho đất nước giàu mạnh, như vậy các quốc gia phải có lực lượng hải quân, thương thuyền mạnh và một mạng lưới các căn cứ địa trên biển.

Mahan đã phân tích các yếu tố tạo nên sức mạnh biển của một quốc gia bao gồm:

*Thứ nhất*, vị trí địa lý thuận lợi. Theo Mahan, “vị trí địa lý của đất nước không chỉ giúp tập trung lực lượng mà còn tạo ra lợi thế về mặt chiến lược, nó là vị trí trung tâm và căn cứ tốt phục vụ cho những chiến dịch nhằm chống lại kẻ thù tiềm ẩn của họ” [2]. Ông cho rằng đường bờ biển kéo dài và những hải cảng tốt chính là điều kiện cần thiết cho các hoạt động quốc phòng của một quốc gia, bao gồm có thể tạo điều kiện thuận lợi để xây dựng, phát triển hải quân cũng như hoạt động của tàu thuyền. Bên cạnh đó, vị trí cửa ngõ ra biển giúp các quốc gia phải có khả năng tạo ra quyền kiểm soát các tuyến đường giao thông chính, đặc biệt là các tuyến đường thương mại; kiểm soát eo biển và các kênh đào nơi những đoàn tàu buôn thường xuyên qua lại; đó chính là nền tảng và là chỗ dựa cho quyền bá chủ trên mặt biển của các quốc gia. Như vậy, vị trí địa lý thuận lợi của các quốc gia có tiềm năng phát triển sức mạnh biển chính là sở hữu con đường hay cửa ngõ kết nối với hệ thống giao thông chung trên biển, như vậy quốc gia mới có khả năng giành quyền kiểm soát các tuyến đường trọng yếu, xây dựng hạm đội và các chiến lược biển nhằm phát huy sức mạnh của quốc gia. Nếu một quốc gia khó khăn trong việc kết nối với hệ thống giao thông trên biển, không nằm ở vị trí chiến lược trung tâm hoặc gần đó thì rất khó để tạo nên sức mạnh biển; chẳng hạn như không có hải cảng tốt và an toàn, tàu thuyền không thuận lợi cập bến, không xây dựng được tàu chiến mạnh, quốc gia hầu như không có khả năng giành quyền kiểm soát trên biển.

*Thứ hai*, điều kiện địa hình. Theo Mahan, tính chất của địa hình ven biển là điều kiện ảnh hưởng rất lớn đến sự phát triển sức mạnh biển của quốc gia, bao gồm hình thể đường bờ biển, số lượng cảng biển và cảng nước sâu. Mahan chỉ ra rằng: “Nếu đất nước có bờ biển dài nhưng hoàn toàn không có hải cảng thì nước đó sẽ không có ngoại thương bằng đường biển, không có tàu vận tải biển và không có hải quân” [2]. Quan điểm của Mahan cho

ràng đường bờ biển cũng chính là đường biên giới quốc gia, đường biên giới đi ra biển càng dễ dàng thì khả năng giao thương và mở rộng giao thương với các quốc gia khác càng cao. Hình thế bờ biển của một quốc gia đóng vai trò quan trọng cho việc tiếp xúc với hệ thống giao thông trên biển, tạo điều kiện cho người dân sớm ra biển, thúc đẩy nội thương và ngoại thương; đồng thời người dân cũng có khả năng mở rộng thêm các vùng đất mới thông qua việc đi biển. Chính điều kiện tự nhiên đó sẽ thúc đẩy người dân gắn bó với cuộc sống biển – đất liền, hình thành lòng yêu biển cả bẩm sinh và hướng đến phát triển các ngành kinh tế gắn liền với biển. Đây chính là chỗ dựa rất quan trọng cho sự phát triển sức mạnh biển của quốc gia.

Bên cạnh đó, hình thế các đường bờ biển còn quyết định số lượng hải cảng, cảng biển sâu và khả năng xây dựng các căn cứ chiến lược ở gần bờ biển. Theo Mahan, “*hiều cảng và cảng lại sâu là một trong những nguồn gốc của sức mạnh và của cái, đặc biệt nếu đó lại là các cảng nằm ở cuối những dòng sông mà tàu bè có thể đi lại*” [2]. Các cảng biển sâu chính là điều kiện thiết yếu cho việc xây dựng các chiến lược kế hoạch quốc phòng và an ninh, bao gồm năng lực phòng thủ và tấn công; đồng thời các hải cảng cũng đóng vai trò quan trọng trong việc tạo nơi trú ẩn và tiếp tế cho các thương đội tàu thuyền. Sự giàu có và thịnh vượng của một quốc gia tùy thuộc rất nhiều vào ngành xuất nhập khẩu, trong đó phần lớn lợi nhuận do ngành vận tải biển mang lại; vì vậy, việc đánh giá đúng vai trò của địa hình rất cần thiết cho các chiến lược phát triển sức mạnh biển quốc gia. Có thể thấy rằng đối với một quốc gia, khi việc kiểm soát mặt biển đóng vai trò sống còn, bao gồm cả an ninh kinh tế và quốc phòng thì nhất định phải cân nhắc sử dụng tối đa lợi thế địa hình từ đặc thù hình thế đường bờ biển mang lại.

*Thứ ba*, quy mô lãnh thổ. Mahan xếp điều kiện cuối cùng trong số 6 yếu tố tạo nên sức mạnh biển quốc gia là quy mô lãnh thổ. Mặc dù cho rằng điều kiện tiên quyết hình thành sức mạnh biển của quốc gia không phải ở diện tích hay quy mô lãnh thổ, mà là chiều dài của bờ biển đi kèm với đặc thù chiến lược của các hải cảng; Mahan vẫn đánh giá quy mô lãnh thổ giữ tầm quan trọng nhất định, vì “*đất nước cũng giống như một pháo đài, quân đồn trú phải tỉ lệ với chiều dài hàng rào bao quanh nó*” [2]. Điều đó có nghĩa là, một quốc gia rộng lớn sẽ góp phần gia tăng tỉ lệ đường bờ biển cũng như số dân, quân đội và các nguồn lực khác, tất cả đều góp phần tạo nên sức mạnh tổng hợp của quốc gia.

*Thứ tư*, quy mô dân số. Mahan đánh giá đặc điểm và số lượng dân cư ảnh hưởng lớn đến sự phát triển sức mạnh trên biển của quốc gia. Về phương diện này, không chỉ tính đến tổng số dân hay tổng số lực lượng lao động mà cần phải chú trọng người dân theo nghề và phục vụ nghề biển; người dân tham gia vào các ngành nghề sản xuất trực tiếp hoặc gián tiếp liên quan đến phát triển hải quân và quốc phòng. Đối với hải quân có thể chia làm 2 nhóm lực lượng chính là tiền phương và hậu cần: tiền phương giữ vai trò trực tiếp chiến đấu, bảo vệ và giám sát vùng biển; hậu cần giữ vai trò sản xuất, đảm bảo trang thiết bị vũ khí, lương thực cũng như lực lượng dự bị. Mahan cho rằng sức mạnh biển của quốc gia là sức mạnh tổng thể kết hợp từ nguồn lực tự nhiên – dân số - tài sản và nhiều nguồn lực khác, tuy nhiên cần thiết phải xây dựng lực lượng hải quân mạnh vì đây là lực lượng trực tiếp chiến đấu, bảo vệ và phòng thủ trong trường hợp có xung đột, chiến tranh xảy ra. Bên cạnh đó, các quốc gia cũng cần xây dựng các đội thương thuyền mạnh, họ chính là lực lượng sẽ mang lá cờ quốc gia đi khắp các vùng biển trên thế giới.

*Thứ năm*, đặc điểm người dân. Mahan cho rằng sức mạnh biển của quốc gia không nằm ngoài sức mạnh của người dân, trong đó bao gồm 3 thành tố quan trọng là nhu cầu – kỹ năng – thái độ đối với các ngành nghề giao thương trên biển cũng như tính cách của dân tộc. Trong các hoạt động thương mại và lịch sử dân tộc, Mahan khẳng định sức mạnh thật sự của các siêu cường biển hầu hết phải dựa trên nền tảng hòa bình và sự mở rộng ngoại thương. Các quốc gia từng là siêu cường trên biển đều có thành phần dân số là “*những người dũng cảm, dám nghĩ dám làm, chịu được gian khổ, hăng hái và có tinh thần dân tộc*” [2]. Những phẩm chất này một khi được kết hợp với các lợi thế về đường bờ biển, hải cảng và vị trí địa lý, người dân sẽ đóng vai trò thúc đẩy mạnh mẽ các hoạt động ngoại thương trên biển và tạo nên những quốc gia giàu có và trở thành cường quốc biển, chẳng hạn như Tây Ban Nha, Hà Lan, Anh. Một khi các dân tộc đã từng vĩ đại này có những chính sách cản trở và kìm nén hoạt động thương mại của người dân, họ sẽ trở nên suy yếu và bị đánh bại. Để ngành ngoại thương có thể phát triển rộng khắp, ngành vận tải biển cần được các quốc gia chú trọng, từ đó hình thành nên những sản phẩm tàu biển chất lượng và đội ngũ thủy thủ có kỹ năng trên biển tốt. Theo Mahan, nếu nhu cầu sản xuất – nhu cầu trao đổi và sự phát triển các lực lượng trên biển được thúc đẩy cùng nhau sẽ tạo nên sức mạnh to lớn của ngành thương mại biển, vốn dĩ là tiền đề tạo nên sức mạnh biển quốc gia. Trong lịch sử, người Mỹ chính là một trong số các dân tộc có đủ các tố chất như đam mê buôn bán, táo bạo và nhạy bén trong việc mở rộng các hoạt động ngoại thương, chính họ và quốc gia của họ cũng đã trở nên giàu có. Như vậy, để tạo nên sức mạnh biển của cả dân tộc, bản thân người dân cũng cần hình thành khát vọng và nhu cầu thương mại trên biển.

*Thứ sáu*, đặc điểm chính phủ. Khi thảo luận về ảnh hưởng của chính phủ và các thể chế quốc gia đến sức mạnh biển, Mahan chủ yếu tập trung phân tích nguyên nhân và kết quả của các chính phủ đã thực hiện. Theo Mahan, hình thức của thể chế và đặc điểm của người cầm quyền tác động rất rõ đến sự hưng thịnh và suy vong sức mạnh biển quốc gia, có thể thấy qua lịch sử của Tây Ban Nha, Hà Lan hoặc Anh. Để có thể tạo nên sức mạnh tổng hợp

của quốc gia, bao gồm sức mạnh biển, các chính phủ cần có tinh thần và xu hướng phát triển thuận chiều với nguyện vọng của người dân. Điều này thể hiện qua chính sách của chính phủ trong các kế hoạch xây dựng nền ngoại thương trên biển, các hạm đội hải quân và mục tiêu trên biển của quốc gia đó. Làm thế nào để phát triển sức mạnh vùng biển quốc gia, mở rộng ngoại thương và kiểm soát các hoạt động trên biển tùy thuộc rất lớn vào chiến lược và chính sách của chính phủ, bao gồm các yếu tố như “*tầm nhìn ra trông rộng, nhạy cảm đối với vị thế và uy tín quốc gia, sẵn sàng đứng ra đảm bảo cho sự phát triển của các lực lượng trên biển*” [2].

Từ những phân tích của Mahan cho thấy, để một quốc gia có tiềm năng trở thành cường quốc biển, cần đảm bảo những điều kiện: Vị trí địa lý thuận lợi để dễ dàng tiếp cận và đi ra cửa ngõ các vùng biển trên thế giới; địa hình vùng biển thuận lợi như đường bờ biển dài, nhiều hải cảng và cảng nước sâu, các cửa sông thông ra biển; vùng lãnh thổ ven biển có dân cư sinh sống thành thạo nghề biển, lực lượng lao động tương đối đông để phục vụ các nhu cầu thiết yếu như thủy thủ, đóng tàu, hậu cần; tính cách dân tộc cần có khát vọng vươn ra biển, thúc đẩy nhu cầu thương mại trên biển; sự cần thiết và quyết tâm phát triển sức mạnh biển của quốc gia đi kèm với các chính sách và mục tiêu chiến lược lâu dài của chính phủ lãnh đạo.

## II. TIỀM NĂNG PHÁT TRIỂN SỨC MẠNH BIỂN VIỆT NAM THEO LÝ THUYẾT CỦA MAHAN

### A. ƯU ĐIỂM VÀ THUẬN LỢI

Về vị trí địa lý, Việt Nam một quốc gia nằm ở rìa phía Đông bán đảo Đông Dương, thuộc trung tâm khu vực Đông Nam Á. Việt Nam có đường biên giới trên đất liền dài 4.639 km, tiếp giáp với vịnh Thái Lan ở phía Tây Nam, vịnh Bắc Bộ và biển Đông ở phía Đông, phía Bắc giáp Trung Quốc và tiếp giáp Lào và Campuchia ở phía Tây. Việt Nam có ba mặt phía Đông, Nam và Tây - Nam hướng ra biển với bờ biển dài 3.260 km và các đảo lớn nhỏ, trải dài từ Móng Cái ở phía Bắc đến Hà Tiên. Phần biển Đông thuộc chủ quyền Việt Nam mở rộng về phía Đông và Đông Nam, có thêm lục địa, các đảo và quần đảo lớn nhỏ bao bọc. Chỉ riêng Vịnh Bắc Bộ đã tập trung một quần thể gần 3.000 hòn đảo, ngoài ra còn có quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa; phía Tây Nam và Nam có các nhóm đảo Côn Sơn, Phú Quốc và Thổ Chu [3]. Lãnh thổ Việt Nam có một mạng lưới sông ngòi dày đặc với khoảng 2.360 con sông lớn nhỏ, chảy theo hai hướng chính là Tây Bắc - Đông Nam và vòng cung. Trong đó, lớn nhất là sông Hồng và sông Mekong. Dọc theo đường bờ biển, cứ khoảng 20km lại có một cửa sông, do đó hệ thống giao thông đường thủy khá thuận lợi và có thể trực tiếp ra biển. Dải đất hình chữ S trên bản đồ cho thấy hầu hết đường bờ biển Việt Nam đều có thể thông ra biển Đông và có khả năng kết nối với các tuyến đường hàng hải và thương mại quốc tế.

Như vậy, về mặt điều kiện tự nhiên Việt Nam có thuận lợi khi cấu tạo địa hình hướng ra biển. Đường bờ biển Việt Nam tiếp giáp trực tiếp với biển Đông, là một phần quan trọng của vùng biển có vị thế chiến lược trọng yếu của khu vực và thế giới. Biển Đông nằm trong hệ thống giao thương hàng hải toàn cầu với nhiều tuyến đường hàng hải huyết mạch nối liền Thái Bình Dương-Ấn Độ Dương, Châu Âu-Châu Á, Trung Đông-Châu Á, Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương [4]. Khu vực biển Đông chiếm giữ 29/39 tuyến đường hàng hải chính yếu của thế giới, bao gồm 5/10 tuyến lớn đi qua biển Đông, ước tính trung bình mỗi ngày có 250-300 lượt tàu biển vận chuyển qua vùng biển này [5]. Biển Đông còn chiếm giữ các vị trí phòng thủ chiến lược đối với nhiều quốc gia xung quanh và là nơi đặt các cơ sở hậu cần phục vụ các hoạt động trên biển như: điều phối và kiểm soát các tuyến hàng hải, các trạm cung cấp thông tin, các trạm dừng và tiếp nhiên liệu, cứu trợ trên biển... Đây là điều kiện tiên quyết đối với một quốc gia có nhu cầu phát triển hoặc định hướng trở thành cường quốc biển. Đối sánh theo lý thuyết của Mahan, Việt Nam hoàn toàn có khả năng tận dụng lợi thế về mặt tự nhiên để xây dựng các chiến lược biển, bao gồm kinh tế và quốc phòng để phát triển sức mạnh biển, hướng ra thế giới.

Tuy sở hữu nhiều điều kiện thuận lợi về vị trí địa lý và cấu tạo địa hình, đặc thù sông nước Việt Nam cũng có những hạn chế nhất định trong việc phát triển các chiến lược biển. Theo đánh giá của TS. Dư Văn Toán, Viện nghiên cứu biển và hải đảo, hiện nay các luồng biển của Việt Nam hầu hết chưa đạt chuẩn quốc tế: Việt Nam hiện nay có 38 luồng đường biển, 49 cảng biển và 166 bến cảng với hệ thống các luồng biển lớn phân bố chủ yếu thành các cửa sông hình phễu, hệ thống các lạch triều, cửa sông phẳng dạng cốc áo, các cửa đầm, vũng vịnh; trong đó có 10 luồng biển có chiều dài hơn 1km, rộng hơn 100m và độ sâu trên 10m [5]... Nếu Việt Nam muốn thúc đẩy phát triển sức mạnh trên biển, cần có sự đầu tư đúng mức trở mới có thể hình thành các luồng biển tầm cỡ khu vực và thế giới.

Về hệ thống cảng biển, Việt Nam đã xây dựng được hệ thống cảng biển đa dạng với 45 cảng biển và 268 bến cảng, tổng chiều dài gần 90km trải dài từ Bắc đến Nam. Hệ thống cảng biển Việt Nam được chia thành 6 nhóm: nhóm 1, các cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình; nhóm 2, các cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh; nhóm 3, các cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi; nhóm 4, các cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận; nhóm 5, các cảng biển Đông Nam Bộ; nhóm 6, gồm các cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long [6]. Qua nhiều năm chú trọng đầu tư và phát triển, Việt Nam đã thiết lập được 32 tuyến vận tải biển, trong đó 25 tuyến vận tải quốc tế và 07 tuyến vận tải nội địa và đưa vào khai thác 44 luồng hàng hải

công cộng, 34 luồng hàng hải chuyên dùng. Hệ thống cơ sở hậu cần và thông tin trên biển cũng đã được xây dựng với 94 đèn biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang, 32 đài thông tin từ Móng Cái đến Hà Tiên... hỗ trợ hiệu quả công tác quản lý, giám sát vị trí tàu thuyền và các hoạt động hàng hải [7]. Theo báo cáo kết quả nghiên cứu Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2021, tầm nhìn 2050 cho thấy “*hệ thống cảng biển Việt Nam cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển theo quy hoạch được duyệt, tạo động lực phát triển các khu kinh tế, công nghiệp - đô thị ven biển, đảm bảo tốt việc thông qua hàng hóa xuất nhập khẩu và vận tải hàng hóa bằng đường biển giữa các vùng miền trong cả nước, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập kinh tế quốc tế, đảm bảo an ninh - quốc phòng*” [7].

Bên cạnh hệ thống cảng biển phục vụ nhu cầu thương mại, Việt Nam còn có 5 khu căn cứ hải quân (Hải Phòng, Đà Nẵng, Nhơn Trạch, Phú Quốc và Cam Ranh). Trong đó hải cảng Cam Ranh (Khánh Hòa) được xem là căn cứ hải quân quan trọng nhất, không chỉ đóng vai trò chiến lược trong việc thực hiện các mục tiêu quốc phòng - an ninh, đồng thời còn là những trung tâm dịch vụ cảng biển cho lực lượng hàng hải quốc tế quá cảnh với mục đích sửa chữa hoặc tiếp nhiên liệu. Việc duy trì sự hiện diện của các lực lượng hàng hải quốc tế ở khu vực biển Đông về mặt chiến lược có lợi cho Việt Nam duy trì sự kiểm soát giao thương trên biển cũng như đấu tranh giải quyết tranh chấp chủ quyền ở khu vực này. Nhằm nâng cao năng lực phòng thủ trên biển và đa phương hóa hợp tác quốc phòng, những năm gần đây chính phủ Việt Nam không ngừng tăng cường kết nối các hoạt động quân sự như diễn tập trên biển Đông, hợp tác đóng tàu thuyền, tàu ngầm cho hải quân Việt Nam, đối thoại quốc phòng với các nước Ấn Độ, Nhật Bản, Mỹ... Từ đầu những năm 90, Việt Nam đã sớm triển khai các chương trình hiện đại hóa năng lực quân sự trên biển, dần chuyển chức năng bảo vệ bờ biển cho lực lượng hải quân và không ngừng gia tăng hợp tác phát triển lực lượng hải quân với các nước.

Có thể thấy, theo lý thuyết của Mahan, Việt Nam đã tận dụng khá tốt lợi thế địa hình để phát triển các ngành kinh tế biển, thúc đẩy thương mại và hợp tác an ninh quốc phòng, xây dựng và củng cố lực lượng hải quân. Tuy vậy, Việt Nam cho đến nay vẫn chưa thể là cường quốc biển, chưa thể phát huy tối đa sức mạnh trên biển bởi những hạn chế nào?

## **B. NHỮNG HẠN CHẾ VÀ TỒN TẠI**

Trong lịch sử, xuất phát điểm của nền văn minh sông Hồng là văn minh lúa nước gắn liền với sở hữu đất đai và nền kinh tế nông nghiệp, vì vậy hàng hải và thương mại không phải là ngành được các triều đại chú trọng phát triển. Mặc dù vậy, do đặc thù địa hình sông nước và vị trí địa lý ở ngã 3 đường của khu vực Đông Nam Á, một số giai đoạn nhất định ngành hàng hải đã có những bước phát triển nhất định do sự thúc đẩy giao thương giữa các nước trong khu vực và thương nhân từ Ấn Độ, Trung Quốc, Nhật Bản, châu Âu. Các hoạt động buôn bán trên biển giữa các quốc gia trong khu vực Đông Á sôi nổi và nhộn nhịp trong khoản các thế kỷ X-XIX, với các mặt hàng chủ yếu là trao đổi đồ gốm và tơ lụa. Do yếu tố địa lý và lịch sử, Việt Nam thường xuyên đối mặt với các cuộc chiến tranh xâm lược và sự xâm nhập từ bên ngoài; do đó, mặc dù có vị trí địa lý thuận lợi cho sự phát triển của ngành hàng hải và thương nghiệp, Việt Nam đã không có điều kiện thuận lợi để đẩy mạnh trở thành nền kinh tế chủ đạo. Bên cạnh đó, xuyên suốt lịch sử Việt Nam vấp phải sự cạnh tranh cũng như lấn lướt từ các nước lớn xung quanh như Trung Quốc, Ấn Độ, Nhật Bản, đều là những quốc gia có sức mạnh về kinh tế lẫn quân sự. So với các quốc gia trong khu vực, Việt Nam chưa có những đội thương thuyền mạnh hoặc lực lượng hải quân vượt trội.

Trong những năm gần đây, Việt Nam đứng trước những thách thức lớn về kinh tế, chủ quyền biển đảo và an ninh - quốc phòng, đều liên quan trực tiếp đến khả năng và sức mạnh trên biển của quốc gia. Về mặt chính sách, chính phủ Việt Nam rất chú trọng đến việc xây dựng các mục tiêu chiến lược biển. Nghị quyết 07 (2007) của TW Đảng CSVN đã nêu rõ: “*Việt Nam cần phải phấn đấu trở thành một quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, đảm bảo vững chắc chủ quyền quốc gia trên biển, đảo, góp phần quan trọng vào sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước vào năm 2020*” [8] trong đó nhấn mạnh “*Thế kỷ XXI được thế giới xem là thế kỷ của đại dương*”. Đại hội hội lần thứ XIII của Đảng (2021) đã đặt mục tiêu đến năm 2030, đưa Việt Nam “*trở thành quốc gia biển mạnh, kinh tế biển phù hợp với các chuẩn mực quốc tế, kiểm soát khai thác tài nguyên, phục hồi hệ sinh thái biển, gắn liền với bảo đảm quốc phòng - an ninh và nâng cao đời sống nhân dân vùng biển, đảo. Khẩn trương xây dựng quy hoạch không gian biển quốc gia*” [9]. Có thể thấy, chính phủ luôn đặt mục tiêu ưu tiên phát triển kinh tế biển gắn liền với an ninh - quốc phòng. Đối với một quốc gia có nền kinh tế phụ thuộc vào xuất nhập khẩu và hàng hóa theo hệ thống thương mại quốc tế trên biển đồng thời có đường bờ biển tiếp giáp trực tiếp với biển Đông, thì an ninh kinh tế và biển đảo được xem như vấn đề sống còn của đất nước. Tuy nhiên, thực tế cho thấy mục tiêu chiến lược và kết quả đạt được vẫn chưa thật sự tương ứng với tiềm năng và lợi thế vốn có.

Ở Việt Nam, đánh bắt thủy hải sản là một ngành nghề quan trọng với hầu hết các tỉnh ven biển, đóng góp khoảng 7% GDP cho đất nước và tạo ra hàng triệu việc làm cho người dân. Theo các số liệu thống kê cho thấy, số lượng tàu cá Việt Nam gia tăng qua các năm, sản lượng khai thác và hiệu quả kinh tế cũng từ đó mà tăng theo. Năm 2013, theo báo cáo của Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, cả nước có khoảng 128 nghìn tàu thuyền các loại tham gia nghề khai thác hải sản và dịch vụ hậu cần nghề cá trên các vùng biển, hải đảo [10]. Tính đến năm

2017, tổng số tàu cá trên toàn quốc là 110.950 tàu, trong đó tàu khai thác có 108.619 chiếc (chiếm 97,89%), tàu dịch vụ hậu cần 2.331 (chiếm 2,11%), số lượng tàu cá khai thác xa bờ công suất lớn hơn 90CV từ 21.000 chiếc năm 2011 đã tăng lên 33.410 chiếc năm 2017 [11]. Năm 2019, Việt Nam đang có 30.500 tàu đánh bắt xa bờ (trong tổng số 96.600 tàu đánh bắt), đạt sản lượng 3,6 triệu tấn, mang lại giá trị xuất khẩu 2,5 tỷ USD [12]. Hầu hết kinh tế các tỉnh ven biển Việt Nam phụ thuộc nhiều vào đánh bắt và nuôi trồng thủy hải sản và người dân chủ yếu đánh bắt ven bờ. Những năm gần đây, vùng biển duyên hải đang bị khai thác quá tải khiến cho nguồn lợi từ biển có nguy cơ suy giảm mạnh, ô nhiễm môi trường và cạn kiệt tài nguyên. Kết quả này được xác định bởi do “việc quy hoạch phát triển tàu, thuyền không hợp lý, thiếu định hướng nên dẫn đến số lượng các phương tiện khai thác ven bờ chiếm tỷ lệ lớn (khoảng 80%), chủ yếu là tàu vỏ gỗ, thô sơ, trang bị đơn giản, chỉ chịu được sóng gió cấp 08 trở xuống; lượng dự trữ nhiên liệu, thực phẩm, trọng tải hạn chế nên thời gian đi biển ngắn, đánh bắt gần bờ, sản lượng khai thác thấp” [13]. Chính phủ đã có những nỗ lực hỗ trợ ngư dân đánh bắt xa bờ nhưng nhìn chung các đội tàu cá vẫn còn hoạt động mang tính tự nhiên, đơn lẻ và tự phát là chủ yếu. Bên cạnh đó, các đội tàu đánh bắt xa bờ thường xuyên gặp phải khó khăn, tai nạn do vi phạm pháp lý về vượt vùng biển, nạn cướp biển và tấn công từ các lực lượng lạ. Ngư dân Việt Nam đánh bắt xa bờ còn thực hiện song song nhiệm vụ xây dựng ý thức và tinh thần bảo vệ chủ quyền biển nhưng hiệu quả chưa được như mong muốn.

### III. KẾT LUẬN VÀ ĐỀ XUẤT

Các kết quả phân tích cho thấy, Việt Nam đạt 6/6 yếu tố góp phần tạo nên sức mạnh biển của quốc gia. Tuy nhiên trên thực tế, Việt Nam chưa thực sự là quốc gia có sức mạnh đáng kể trên biển. Từ lý thuyết của Mahan có thể đúc kết được rằng quốc gia muốn trở thành cường quốc biển, có năng lực kiểm soát biển cần có: 1 - Phải có hải quân, căn cứ hải quân và các tuyến giao thông trên biển không bị nước khác kiểm soát; 2 - Phải có đội tàu buôn mạnh, các hải cảng và tuyến hàng hải quốc tế, phải có buôn bán với nước ngoài; 3 - Sức mạnh biển phải thể hiện ở chỗ kiểm soát được và lợi dụng được biển để phát triển quốc gia; 4 - Công cụ chính để khai thác biển là các đội tàu buôn và lực lượng hải quân.

Để mang lại kết quả tương xứng với tiềm lực biển quốc gia, chính phủ Việt Nam cần thêm những nỗ lực mang tính hệ thống, lâu dài trên các khía cạnh như: Xây dựng lực lượng hải quân mạnh, căn cứ hải quân có đủ năng lực bảo vệ, kiểm soát các tuyến giao thông trên biển và vùng bờ biển quốc gia; xây dựng đội thương thuyền mạnh với hệ thống các hải cảng và tuyến hàng hải kết nối với nhau, mở rộng giao thương hàng hải với nước ngoài; xây dựng hệ thống các trạm dừng chân trên biển (cho các đội thuyền và hải quân), kiểm soát các tuyến đường giao thông quan trọng, tăng cường năng lực cứu hộ và trợ giúp ngư dân trên biển; phải có chính sách thúc đẩy phát triển kỹ thuật đóng tàu thuyền, đào tạo thủy thủ giỏi cũng như xây dựng lực lượng hậu cần; đồng thời tăng cường giáo dục và thúc đẩy khát vọng vươn ra biển của người dân, mang ý chí và tinh thần dân tộc vươn ra thế giới.

Có thể thấy, hầu hết người dân Việt Nam bám biển vì mục đích kinh tế là chủ yếu. Trong những năm gần đây, kết hợp với sự vận động và khuyến khích chính phủ, mỗi người dân ra biển còn góp phần bảo vệ chủ quyền biển đảo quốc gia. Tuy nhiên, nếu lực lượng không đủ mạnh, chúng ta chỉ chiến đấu bằng tinh thần và niềm tin là chưa đủ. Nếu như nói rằng công thức quyết định sức mạnh biển của một quốc gia được tạo nên bởi lực lượng và vị trí, thì hiện tại Việt Nam đã có vị trí thuận lợi nhưng lực lượng còn hạn chế, bao gồm cả lực lượng vươn ra biển lớn và lực lượng hậu cần phục vụ các mục tiêu phát triển chung. Trong khi phần lớn đất liền đã được phân định chủ quyền thì rất nhiều vùng biển và các đại dương vẫn được xem là “sân chung” của các quốc gia, trong đó có khu vực biển Đông với nhiều xung đột, tranh chấp. Do đặc thù của biển đảo và các đại dương khó xác định được ranh giới, quốc gia nào có tiềm lực lớn trên biển thì sẽ tận dụng được lợi thế và có khả năng mở rộng ảnh hưởng, ngược lại, những quốc gia có tiềm lực hạn chế sẽ bị chi phối. Đứng trước nhiều mối nguy hiểm, thách thức xen lẫn cơ hội, Việt Nam cần thiết xem xét thêm các lợi thế lẫn hạn chế nhằm hoàn thiện hơn nữa chiến lược biển quốc gia trong thời gian tới.

### IV. TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Keegan, John (2009), *The American Civil War* Knopf, p. 272.
- [2] Alfred Thayer Mahan (2013), *Ảnh hưởng của sức mạnh trên biển đối với lịch sử, 1660-1783* (Bản dịch của Nguyễn Trường), Nxb Tri Thức, Hà Nội, tr. 70-92.
- [3] Cổng thông tin chính phủ (2020), “Một số thông tin về địa lý Việt Nam”, truy cập ngày 25/10/2022 [http://www.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/NuocCHXHCNVietNam/ThongTinTongHop/dia\\_ly](http://www.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/NuocCHXHCNVietNam/ThongTinTongHop/dia_ly)

- [4] Sỹ Tuấn, Diêu Thúy (2020), “Biển Đông có vị trí trọng yếu ra sao?”, truy cập ngày 10/10/2022, <https://vietnamnet.vn/vn/chu-quyen-hoang-sa-truong-sa/bien-dong-co-vi-tri-trong-yeu-ra-sao420498.html>
- [5] Dư Văn Toán (2016), “Học thuyết sức mạnh biển hiện đại và triển vọng áp dụng với Việt Nam”, truy cập ngày 20/10/2022, <https://tiasang.com.vn/-dien-dan/Hoc-thuyet-suc-manh-bien-hien-dai-va-trien-vong-ap-dung-voi-VietNam-10007>
- [6] Lê Anh (2021), “Thực trạng phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam”, truy cập ngày 10/10/2022, <https://dangcongsan.vn/kinh-te/bai-1-thuc-trang-phat-trien-he-thong-cang-bien-viet-nam584894.html>
- [7] Ngọc Hân (2020), “Sau 20 năm quy hoạch, hệ thống cảng biển Việt Nam đã có bước phát triển vượt bậc”, truy cập ngày 25/10/2022, <https://vinamarine.gov.vn/vi/tin-tuc/sau-20-nam-quy-hoach-he-thong-cang-bien-vietnam-da-co-buoc-phat-trien-vuot-bac>
- [8] Herodote (2018), *Tầm quan trọng của Địa chính trị Việt Nam* (Bản dịch của Lê Thị Hiệu, Nguyễn Thị Thái), Nxb Chính trị - Quốc gia, Hà Nội, tr. 57.
- [9] Tạ Đình Thi (2021), “Triển khai Chiến lược phát triển kinh tế biển theo tinh thần Nghị quyết Đại hội XIII”, truy cập ngày 10/11/2022, <https://dangcongsan.vn/bien-dao-viet-nam/tin-tuc/trien-khai-chien-luoc-phat-trien-kinhte-bien-theo-tinh-than-nghi-quyet-dai-hoi-xiii-580432.html>
- [10] Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn (2013), Báo cáo số 2733/BC-BNN-TCTS ngày 15 tháng 8 năm 2013, Hà Nội.
- [11] Thiên Tú,(2017), “Cả nước có gần 111.000 tàu đánh cá”, truy cập ngày 21/10/2022, <https://kinhthedoithi.vn/ca-nuoc-cogan-111000-tau-danh-ca-290660.html>
- [12] Thu Hiền (2019), “Diễn đàn hoạt động khai thác thủy sản trên biển Việt Nam và vai trò của nghiệp đoàn nghề cá”, truy cập ngày 15/10/2022, <https://tongcucthuysan.gov.vn/vi-vn/khai-th%C3%A1c-th%E1%BB%A7ys%E1%BA%A3n/-khai-th%C3%A1c/doc-tin/013795/2019-10-31/dien-dan-hoat-dong-khai-thac-thuysan-tren-bien-viet-nam-va-vai-tro-cua-nghiep-doan-nghe-ca>
- [13] Hồng Lâm, Văn Bảy, Hoàng Trường (2014), “Phát huy vai trò của ngư dân trong bảo vệ chủ quyền biển, đảo Tổ quốc”, truy cập ngày 15/11/2022, <http://tapchiquptd.vn/vi/bao-ve-to-quooc/phat-huy-vai-tro-cua-ngu-dan-trongbao-ve-chu-quyen-bien-dao-to-quooc-phan-ii/6588.html>

## ANALYSIS OF VIETNAM’S POTENTIAL FOR DEVELOPING SEA POWER BASED ON ALFRED THAYER MAHAN’S THEORY

Ngo Thi Bích Lan

**ABSTRACT**— Alfred Thayer Mahan was an American naval officer and historian who has been called “*the most important American strategist of the nineteenth century*”. In 1890, Alfred Mahan published the book “*The Influence of Sea Power upon History, 1660 – 1783*”, providing the framework to determine the role of sea power in developing and expanding the nation’s power. In the article, the author analyzes Vietnam’s potential for developing sea power based on Mahan’s theory in the modern context. From there, the author also identifies advantages and limitations, and propose some solutions to build and develop Vietnam’s sea power.

**Keyword**—Sea power, Alfred Thayer Mahan, US Navy, nation power.



**TS. Ngô Thị Bích Lan** tốt nghiệp ngành Lịch sử thế giới, Trường Đại học Khoa học xã hội và Nhân văn, ĐHQG TP.HCM. Cô hiện đang là Phụ trách khoa, Khoa Quan hệ quốc tế, Trường Đại học Ngoại ngữ - Tin học TP. HCM. Từ năm 2014 đến nay Cô đã tham gia giảng dạy tại các trường đại học và chuyên nghiên cứu về Quan hệ quốc tế, Địa chính trị, Quyền lực mềm, Giao thoa văn hóa - văn minh.