

Việc thực hiện Trục hàng hải toàn cầu (GMF) của Chính quyền Jokowi đang ở giai đoạn nào sau khi ông kết thúc nhiệm kỳ tổng thống đầu tiên? Và trong nhiệm kỳ 2 này, GMF sẽ được thực hiện ra sao? Liệu ông Jokowi còn tiếp tục ưu tiên thực hiện chiến lược này như đã cam kết hay không, hay đang chuyển sang ưu tiên mục tiêu mới, thị trường và quản trị hàng hải.



Đến cuối tháng 10/2019, ông Jokowi sẽ chính thức nhậm chức Tổng thống Indonesia nhiệm kỳ 2 sau khi Tòa án Hiến pháp Indonesia đưa ra phán quyết cuối cùng bác bỏ đơn kiện của ông cựu viên tổng thống Prabowo, đối thủ của ông Jokowi trong cuộc đua tranh giành vị trí Tổng thống Indonesia vừa qua, với những cáo buộc gian lận bầu cử.

Trong hàng, chính sách kinh tế và đặc biệt là chiến lược Trục hàng hải toàn cầu (GMF) sẽ được Chính quyền Jokowi thực hiện như thế nào trong nhiệm kỳ 2, và liệu ông Jokowi có tiếp tục sẽ dùng GMF để khai dấy tiềm năng biển của quốc đảo này hay không là những câu hỏi đang được giới quan sát hết sức quan tâm.

Năm 2014, khi vừa được cử Tổng thống Indonesia nhiệm kỳ đầu tiên, ông Jokowi đã nhận mệnh tham vọng biển Indonesia trở thành một trung tâm hàng hải toàn cầu. Tham vọng này sẽ được hiện thực hóa bằng một chiến lược cụ thể. Chiến lược này được ông Jokowi đưa ra trong bài diễn văn mà theo ông Indonesia từ lâu đã lãng quên và xem nhẹ vai trò tiềm năng của biển. Do đó, phải vực dậy và phát huy tiềm năng biển của Indonesia bằng một chiến lược như GMF. Chiến lược GMF do Tổng thống Jokowi đưa ra được xây dựng trên 7 trục chính, bao gồm tiềm lực hàng hải và nguồn lực con người; quốc phòng, an ninh, thực thi pháp luật và an toàn trên biển, quản trị hàng hải, kinh tế hàng hải và cơ sở hạ tầng, quản lý không gian hàng hải và bảo vệ môi trường, văn hóa hàng hải, và ngoại giao hàng hải.

Theo giới chuyên gia, GMF là một chiến lược đầy tham vọng của Tổng thống Jokowi mà nếu thực hiện thành công, Indonesia sẽ nằm quyên bá chủ trong lĩnh vực hàng hải tại khu vực Đông Nam Á, trở thành trung tâm chuyên hàng hải quan trọng của toàn cầu, kết nối các tuyến vận tải biển quốc tế.

Tuy nhiên, việc thực hiện GMF của Chính quyền Jokowi đang ở giai đoạn nào sau khi ông kết thúc nhiệm kỳ tổng thống đầu tiên? Và trong nhiệm kỳ 2 này, GMF sẽ được thực hiện ra sao? Chúng ta sẽ cùng đánh giá trên cơ sở xem xét 3 lĩnh vực chính liên quan đến việc thúc đẩy chiến lược này, đó là kinh tế và các chính sách trong việc kết nối hàng hải; chính sách quốc phòng và quân sự; và chính sách đối ngoại.

Khía cạnh kinh tế

Về kinh tế, Indonesia đã có sự cải thiện đáng kể về cơ sở hạ tầng và kết nối hàng hải. Dưới thời Tổng thống Jokowi, Indonesia đã có ít nhất 19 cảng biển mới được xây dựng trên khắp lãnh thổ quốc gia và 8 cảng biển đang trong quá trình xây dựng và dự kiến sẽ được hoàn thành vào năm 2019. Tuy nhiên, công việc xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ giao thông hàng hải vẫn còn nhiều hạn chế so với việc xây dựng cơ sở

hệ thống trên đất liền. Trong số 37 dự án ưu tiên cấp quốc gia do Ủy ban xúc tiến thực hiện dự án cơ sở hạ tầng ưu tiên (KPPIP) quản lý, chỉ có 4 dự án liên quan đến phát triển cảng biển, trong đó có dự án xây dựng Trung tâm cảng biển quốc tế Kuala Tanjung ở Bắc Sumatra và Trung tâm cảng biển quốc tế Bitung ở Bắc Sulawesi. Các dự án ưu tiên còn lại vẫn tập trung vào cơ sở hạ tầng trên bộ, bao gồm 6 dự án đường cao tốc lớn và 4 dự án đường sắt. Tuy nhiên, việc phân bổ các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng này có phần dè dặt vì Indonesia là quốc gia chậm phát triển hoàn thiện cơ sở hạ tầng trên bộ. Theo thống kê năm 2016, số đường bộ của Indonesia chỉ chiếm 6,2% tổng diện tích Indonesia, ít hơn rất nhiều các quốc gia khác trong khu vực như Singapore (15%). Hơn nữa, việc xây dựng cơ sở hạ tầng trên đất liền không lo ngại trở ngại nguồn đầu tư kinh doanh nội địa cho việc kết nối hàng hải. Những đánh giá mặt cách khách quan, tác động của số phát triển này vẫn còn hạn chế vì hai lý do chính.

Thứ nhất, các dự án phát triển cảng biển của Indonesia không đi kèm với nỗ lực của chính phủ trong việc giảm bớt các thủ tục hành chính phiền hà, quan liêu. Mặc dù có nhiều cải cách hành chính được đưa ra trong 4 năm qua, nhưng nhiều vấn đề liên quan trong lĩnh vực này vẫn phải tuân theo các quy chế bất hợp lý của các địa phương. Nhiều thủ tục liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa bị chùng chေo, cản trở công tác vận tải biển. Chẳng hạn, hiện nay có hơn 10 cơ quan liên quan đến việc cấp phép quy trình xử lý giao nhận hàng hóa tại cảng Tanjung Priok, cảng chính của Jakarta. Số rào cản và thủ tục hành chính của những cơ quan này đã tạo ra những rào cản rất lớn cho các doanh nghiệp vận tải biển. Chưa hết, tình trạng các dịch vụ liên quan đến chuỗi cung ứng cũng như các thủ tục đăng ký liên quan đến nhiều cơ quan khác nhau tập trung cùng một địa phương chေo đống bệ cũng gây khó khăn cho các doanh nghiệp vận tải biển của Indonesia, gián tiếp cản trở các nỗ lực phát triển tiềm năng kết nối hàng hải của nước này.

Thứ hai, một số dự án trọng điểm của chính phủ được thiết kế để tạo ra lợi ích kinh tế cho đất nước nhưng hiện nay vẫn trông chờ vào nguồn trợ cấp quốc gia do thiếu sự liên kết giữa các dự án và các hoạt động kinh tế địa phương. Dự án đường cao tốc trên biển Sea Toll là một trong những dự án thu hút chေoong trình cải thiện số kết nối và thông mệi giữa các đảo của Indonesia bằng cách tăng cường vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Mặc dù đã bơm vào năm thủ tục những dự án này chưa phát huy hiệu quả để hoàn thành mục tiêu đưa ra ban đầu do thiếu sự phát triển kinh tế đồng bộ giữa Java và các đảo khác. Các tàu vận tải thông xuyên chuỗi hàng tuyến hàng hóa cung cấp cho các đảo xa nhưng lại quay trở về với những khoang chေo hàng trống rỗng, gây lãng phí rất lớn. Để tận dụng các chuyến tàu này, Chính phủ Indonesia đã chi 218,9 tỷ rupiah (khoảng 15,2 triệu USD) vào năm 2016, 355 tỷ rupiah (khoảng 24,8 triệu USD) vào năm 2017 và 447,6 tỷ rupiah (khoảng 32,3 triệu USD) vào năm 2018 để thu gom hàng hóa và các loại vật liệu xây dựng tại các bãi tàu vận tải trên hàng, phân phối cho các bãi khác. Tác động của chính sách này vẫn

chưa thực sự rõ ràng, nhưng chúng nào hoạt động kinh tế ở phía Tây và phía Đông Indonesia không ghi nhận sự tăng trưởng đáng kể, thì chúng đó Sea Toll có khả năng vẫn sẽ tiếp tục đưa vào triển khai của chính phủ. Tuy nhiên Chính phủ Indonesia vẫn cho rằng, chương trình này đã thành công trong việc giảm giá các mặt hàng từ các tỉnh xa, đặc biệt là tỉnh Papua, nơi giá hàng hóa vẫn luôn luôn cao hơn so với hầu hết các khu vực khác của Indonesia do chi phí vận chuyển cao.

Vấn đề quân sự, quốc phòng

Khái niệm về GMF chủ yếu mang lại một sự thay đổi như đối với Lực lượng vũ trang quốc gia Indonesia (TNI), chưa thực sự là động lực thúc đẩy tiến trình hiện đại hóa lực lượng này. Mặc dù Sách trắng Quốc phòng năm 2016 của Indonesia đề cập đến GMF, nhưng có rất ít thông tin về việc liệu TNI có tập trung nhiều hơn vào Hải quân hay không. Thay vào đó, Sách Trắng đề cập nhiều đến các vấn đề an ninh nội bộ và coi đây là mối đe dọa chính đối với Indonesia. Tiếp tục cách tiếp cận của chính quyền trước đây, Chính quyền Tổng thống Jokowi tập trung hoàn thành kế hoạch chi tiêu về Lực lượng tại thị trường công nghiệp (MEF) vào năm 2024, trong đó sẽ trang bị cho lực lượng Hải quân 10-12 tàu ngầm, 56 tàu khu trục và tàu hộ tống, và 66 tàu tuần tra. Mặc dù đã có những đơn hàng mua sắm tàu chiến trong 3 năm qua, bao gồm 2 tàu ngầm lớp Nagapasa mua từ Hàn Quốc vào năm 2017, 2018 và chi tiết thứ ba được bàn giao vào năm 2019. Nhưng theo đánh giá của giới chuyên gia, Hải quân Indonesia không đủ khả năng hoàn thành mục tiêu MEF trong vòng 5 năm còn lại. Hiện tại, Hải quân sở hữu 5 tàu ngầm (3 chiếc mua theo hợp đồng trị giá 1 tỷ USD với Công ty đóng tàu & kỹ thuật hàng hải Daewoo Hàn Quốc), 13 tàu khu trục và 20 tàu hộ tống.

Những hạn chế về ngân sách khiến Indonesia gặp khó khăn trong việc hiện đại hóa lực lượng quân đội nói chung và Hải quân nói riêng. Năm 2014, sau khi được Ủy ban Tổng thống Indonesia, Tổng thống Jokowi cam kết tăng ngân sách quốc phòng lên 1,5% GDP trong 5 năm, với điều kiện kinh tế tăng trưởng GDP đạt 7%. Với mức tăng trưởng GDP hàng năm chỉ đạt 5% kể từ năm 2014, Chính quyền Tổng thống Indonesia chỉ chi tiêu 0,7% đến 0,9% GDP cho ngân sách quốc phòng mỗi năm.

Một vấn đề khác cũng đáng lưu tâm: Theo công bố của Bộ tài chính Indonesia, Lực lượng vũ trang hiện được trung bình khoảng 5,1 tỷ rupiah (tương đương 350.000 USD)/năm trong giai đoạn 2019-2022 để hiện đại hóa vũ khí cũng như các hệ thống và cơ sở vật chất không phải là vũ khí. Trong khi đó, Hải quân chỉ nhận được 3,7 tỷ rupiah (tương đương 259.000 USD) cho mục đích tăng cường. Theo thống kê, trong 3

nhóm qua, Chính quyền Jokowi chi khoảng 2 tỷ USD để mua 6 tàu ngầm từ Hàn Quốc. Với mức giá có 84% lãnh thổ là biển như Indonesia, mức đầu tư này cho thấy Hải quân không phải là lực lượng được ưu tiên. Các biệt là trong bối cảnh Indonesia đã đưa ra chiến lược Thương hàng hải toàn cầu, Lực lượng Hải quân lại phải đóng vai trò rất lớn và được ưu tiên hiện đại hóa hơn cả.

Vị chính sách đối ngoại

Không giống như lĩnh vực kinh tế và quân sự, chính sách đối ngoại có lẽ là một lĩnh vực mà GMF có thể đưa vào để phát triển mạnh mẽ mà không gặp phải các trở ngại về thể chế và kỹ thuật. Với hầu hết các cuộc thảo luận trong khu vực xoay quanh khái niệm "Đường-Thái Bình Dương", Bộ Ngoại giao Indonesia đã tập trung nhiều vào lĩnh vực ngoại giao hàng hải, thông qua ngoại giao quốc phòng và các cuộc tập trận quân sự chung hoặc hợp tác đưa trên lợi ích hàng hải. Từ đầu năm 2018, Bộ Ngoại giao Indonesia đã ưu tiên thúc đẩy khái niệm "Đường-Thái Bình Dương", nhận mạnh vai trò trung tâm của ASEAN "Đường-Thái Bình Dương" mà Indonesia coi là một khu vực đưa chiến lược duy nhất. Dưới thời Tổng thống Jokowi, Indonesia đã thúc đẩy mối quan hệ sâu sắc hơn với các nước lớn trong khu vực như "Đường-Thái Bình Dương" thông qua hợp tác hàng hải. Tháng 7/2018, Indonesia và "Đường-Thái Bình Dương" đã đưa ra sáng kiến chung để phát triển cảng nước sâu "Sabang" nhằm tăng cường kết nối hàng hải như một phần của chiến lược "Đường-Thái Bình Dương" được cả hai bên nhất trí cao. Cũng trong năm 2018, hai nước đã nâng cấp mối quan hệ hợp tác chiến lược lên tới mức độ chiến lược toàn diện và đặc biệt chú trọng đến vấn đề hợp tác hàng hải. GMF dường như ngày càng ít được nhắc đến hơn trong khi chiến lược "Đường-Thái Bình Dương" đang được Indonesia thúc đẩy mạnh mẽ.

Với lý do tăng cường an ninh hàng hải và biên giới trên biển, thời gian qua Indonesia cũng đã có một số hành động được xem là quyết đoán liên quan đến vấn đề bảo vệ chủ quyền biển trong khu vực Biển Đông, mặc dù phần lớn các hành động này được cho là xuất phát từ tình hình chính trị trong nước. Đáng chú ý là chính sách đánh chìm tàu cá vi phạm vùng biển Indonesia. Chính sách này do Bộ Biển và Nghề cá Indonesia thúc đẩy thực hiện. Chính sách này đã gây nhiều tranh cãi không ngừng với các quốc gia có tàu cá bị đánh chìm mà còn trong chính nội bộ giới quan chức của Indonesia. Kể từ khi thực hiện chính sách này (năm 2015), trọng tài cá của Indonesia đã đạt mức trung bình 12,5 triệu tấn/năm, so với mức 7,1 triệu vào năm 2014. Chính sách này đã phát đi một thông điệp mạnh mẽ tới các nước láng giềng của Indonesia về vấn đề bảo vệ nguồn lợi thủy sản quốc gia. Ngoài chính sách đánh chìm tàu, tháng 7/2018, Bộ Ngoại giao hàng hải Indonesia đã phát hành một bản đồ mới, đổi tên vùng đặc quyền kinh tế của Indonesia thành Biển Bắc Natuna. Giới quan sát cho rằng hành động này của Indonesia nhằm bác bỏ và

chúng tôi đang 9 đơn mà Trung Quốc tuyên bố ở Biển Đông. Tuy nhiên, sau những phiên họp đầu tiên tại Trung Quốc, Bộ Tài chính hàng hải Indonesia tuyên bố rằng bản đồ này chỉ phục vụ cho các cuộc thảo luận nội bộ, và đã vô tình bị rò rỉ ra ngoài. Trong một động thái khác, tháng 12/2018, Tổng lãnh TNI Hadi Tjahjanto đã tuyên bố thành lập một đơn vị quân sự tích hợp mới của TNI tại khu vực Natuna mà theo ông là bước đi nhằm tăng cường hiệu quả quản lý của Indonesia trước các mối đe dọa. Đồng thời, có nhiều động cơ đằng sau việc thành lập đơn vị này, trong đó phải kể đến việc TNI đang đối đầu quân sự và việc thành lập đơn vị mới là một trong những giải pháp cho vấn đề này. Tuy nhiên, chúng không thể không đề cập đơn vị của Indonesia toàn tính phòng thủ trước các mối đe dọa trên Biển Đông..

Trong nhiệm kỳ 2 này, chắc chắn liệu ông Jokowi có tiếp tục cam kết cải cách nhằm thúc đẩy GMF hay không. Giữa tháng 5/2019, Chính quyền Jokowi đã đưa ra Kế hoạch xây dựng nền kinh tế Sharia (kinh tế Hồi giáo) giai đoạn 2019-2024, xây dựng các doanh nghiệp theo hướng dựa trên các đức trưng của kinh tế Hồi giáo và tăng cường chuỗi cung ứng halal (sản phẩm dành cho người Hồi giáo), coi đây là một trong những động lực chính để tăng trưởng kinh tế. Tất nhiên không loại trừ khả năng Indonesia xây dựng kế hoạch tăng trưởng nhờ vẫy đỡ bù trừ cho việc thực hiện GMF. Tuy nhiên, chính phủ mới cần phải chú trọng hơn trong việc nhắc lại cam kết của mình đối với GMF, đặc biệt là trong bối cảnh nhiều người đang lo ngại rằng chính phủ sẽ tập trung quá nhiều vào các vấn đề liên quan đến vấn đề tôn giáo và chính trị bên lề, và chỉ phải các cuộc bầu cử gần đây.

Trở lại năm 2014, khi ông Jokowi phát biểu trong lễ nhậm chức trên chiếc thuyền phinisi truyền thống của Indonesia rằng đã đến lúc phải khôi phục sức mạnh hàng hải của Indonesia. Với lễ nhậm chức tăng trưởng nhiệm kỳ 2 đã khởi đầu đi vào tháng 10 này, dự đoán hy vọng Tổng thống Jokowi sẽ vấn đề gì nói.

Tiola là nhà phân tích cao cấp Chương trình Indonesia, Trường RSIS, Singapore. Bài viết thể hiện quan điểm riêng của tác giả. Bài viết được đăng trên [The Diplomat](#).

Vấn Củng (gt)