# Trung Quốc và Nga lặng lẽ tiến tới một trục Bắc Cực mới

Bởi  Frank , 26 Tháng 10 2026

## Trung Quốc và Nga lặng lẽ tiến tới một trục Bắc Cực mới

## Tuyến đường Bắc Cực mới nổi có thể giảm bớt rủi ro điểm nghẽn của Bắc Kinh và Moskva, đồng thời phân mảnh vận tải biển toàn cầu thành các mạng lưới đối địch




**Bởi Frank Dumon**

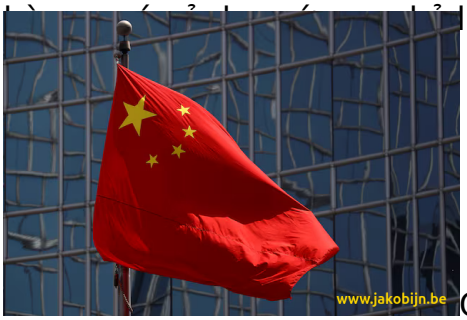
Chuyến thăm Trung Quốc gần đây của Nikolai Patrushev, cố vấn của Tổng thống Nga Vladimir Putin, cho thấy một điều hệ trọng hơn một vòng khẩu hiệu chiến lược Nga-Trung khác: Moskva đang cố gắng biến hợp tác hàng hải với Bắc Kinh thành cơ sở hạ tầng, công nghệ và hậu cần có thể chịu đựng được áp lực địa chính trị.

Các đề xuất được thảo luận trong chuyến thăm từ ngày 8 đến 13 tháng 10 — liên kết Con đường Tơ lụa Hàng hải của Trung Quốc với Hành lang Giao thông Xuyên Bắc Cực của Nga, phát triển các cảng của Nga, trao đổi công nghệ tự động hóa bến container và tiến hành nghiên cứu hàng hải chung — vẫn phần lớn là những kế hoạch chưa được thực hiện.

Tuy vậy, chúng đáng được chú ý vì nằm ở giao điểm của ba xu hướng đang định hình lại nền kinh tế toàn cầu: việc bảo mật hóa các chuỗi cung ứng, việc mở cửa Bắc Cực và sự phân mảnh của toàn cầu hóa hàng hải. Bài trình bày của Patrushev chủ yếu mang tính thương mại. Nga muốn các công ty Trung Quốc tham gia vào Tuyến đường Biển Phương Bắc và các hành lang liên quan, các liên kết container trực tiếp giữa cảng Dương Sơn của Thượng Hải và các cảng của Nga, đầu tư vào bến cảng và chuyên môn kỹ thuật số của Trung Quốc về tự động hóa cảng.

Ông cũng đề xuất hợp tác trong đóng tàu, giáo dục và nghiên cứu hàng hải. Về phần mình, Bắc Kinh mô tả hợp tác hàng hải là một "động lực xanh" cho quan hệ song phương. Logic kinh tế rất rõ ràng. Trung Quốc là đối tác thương mại lớn nhất của Nga, và Moskva đã trở thành nhà cung cấp năng lượng và nguyên liệu thô ngày càng quan trọng cho Trung Quốc. Dữ liệu của chính phủ Trung Quốc cho biết thương mại hai chiều đã vượt 200 tỷ USD trong năm thứ ba liên tiếp vào năm 2025.

Vì vậy, vận tải biển đang trở thành một phần mở rộng chiến lược của mối quan hệ, chứ không chỉ là phương tiện di chuyển hàng hóa. Và Bắc Cực bổ sung một chiều kích đặc biệt thú vị cho quan hệ đối tác. Nga đã ghi nhận 37,9 triệu tấn lưu lượng hàng hóa trên Tuyến đường Biển Phương Bắc vào năm 2024, trong đó có 3,09 triệu tấn




lục. Các con số này rất nhỏ so với lưu lượng toàn cầu của

Kênh đào Suez, và NSR bị cản trở bởi băng, phí bảo hiểm cao, tàu chuyên dụng, cơ sở hạ tầng mỏng và mùa hoạt động ngắn. Nhưng ý nghĩa địa chính trị và địa kinh tế của

tuyến đường này ngày càng khó bị bỏ qua. Reuters đưa tin một tàu container Trung Quốc đã thực hiện chuyến đi 20 ngày từ Trung Quốc đến Anh qua Bắc Cực vào tháng 10 năm 2025, so với khoảng 40-50 ngày trên các tuyến truyền thống. Điều đó không biến Bắc Cực thành sự thay thế cho Suez, nhưng nó biến nơi đây thành một mạng lưới thứ hai có giá trị tiềm năng.

Đối với Trung Quốc, sự khác biệt đó có ý nghĩa. Bắc Kinh đã dành nhiều năm để xây dựng tính dự phòng vào các tuyến thương mại, cảng và chuỗi cung ứng năng lượng của mình. Một hành lang phía bắc mạnh hơn có thể giảm phơi nhiễm với các điểm nghẽn như Suez, Bab el-Mandeb và Malacca, đồng thời cho các công ty Trung Quốc tiếp cận các nguồn tài nguyên và cơ sở hạ tầng Bắc Cực của Nga.

Đối với Moskva, vốn, nhu cầu vận tải biển và công nghệ của Trung Quốc có thể giúp biến một chiến lược Bắc Cực đầy tham vọng thành một hệ thống hậu cần vận hành được. Các hệ quả địa chính trị chắc chắn sẽ được theo dõi sát sao tại Washington. Hoa Kỳ đã coi Bắc Cực là một đấu trường cạnh tranh chiến lược ngày càng gay gắt. Năm 2025, Lực lượng Bảo vệ Bờ biển Hoa Kỳ báo cáo có năm tàu nghiên cứu liên quan đến Trung Quốc hoạt động trong hoặc gần Bắc Cực của Hoa Kỳ và tăng cường tuần tra của chính mình.

Năm 2024, lực lượng này đã chạm trán một cuộc tuần tra chung của Lực lượng Bảo vệ Bờ biển Trung Quốc và Lực lượng Biên phòng Nga ở Biển Bering, sự hiện diện của Lực lượng Bảo vệ Bờ biển Trung Quốc ở vị trí cực bắc như vậy mà lực lượng này từng quan sát được. Một mạng lưới hàng hải Trung-Nga không đương nhiên là một liên minh quân sự và Washington không nên coi mọi dự án cảng thương mại là một căn cứ hải quân trá hình. Câu hỏi then chốt hơn là khả năng phục hồi chiến lược tích lũy. Công việc chung về cảng, hệ thống kỹ thuật số, đóng tàu, nghiên cứu, hàng hải và hậu cần có thể cho phép Trung Quốc và Nga phát triển cơ sở hạ tầng hàng hải có giá trị kinh tế trong thời bình và hữu ích về mặt chiến lược trong khủng hoảng.

Nhật Bản còn có lý do hơn để chú ý. Môi trường an ninh của nước này đã bao gồm hoạt động quân sự Trung-Nga ngày càng thường xuyên quanh lãnh thổ, điều mà Tokyo đã nhấn mạnh một cách rõ ràng. Một hệ thống hàng hải Nga-Trung tích hợp hơn trải dài từ Thượng Hải qua Vladivostok và vào Bắc Cực sẽ làm phức tạp bức tranh chiến lược của Nhật Bản, đặc biệt quanh Biển Nhật Bản, quần đảo Kuril và các lối tiếp cận eo biển Bering. Đối với Đài Loan, ý nghĩa là gián tiếp, nhưng có lẽ lớn hơn. Áp lực hàng hải của Bắc Kinh lên Đài Loan đã bao gồm hoạt động hải quân, hoạt động của lực lượng bảo vệ bờ biển, các biện pháp pháp lý và các hình thức cưỡng chế vùng xám khác. Bộ Quốc phòng Đài Loan đã cảnh báo rằng các cuộc tập trận của Trung Quốc ngày càng đe dọa phong tỏa và kiểm soát các lối tiếp cận hàng hải của hòn đảo. Đóng góp của Nga cho một hệ sinh thái hàng hải Trung Quốc rộng lớn hơn có

thể không tự nó làm nghiêng cán cân ở eo biển Đài Loan, nhưng nó có thể khuyến khích Trung Quốc nghĩ rằng sự gián đoạn ở một chiến trường không nhất thiết phải làm tê liệt các dòng thương mại và năng lượng rộng lớn hơn của mình.

Hơn 80% thương mại hàng hóa toàn cầu vẫn được vận chuyển bằng đường biển. UNCTAD dự báo tăng trưởng thương mại hàng hải sẽ chậm lại mạnh do gián đoạn địa chính trị và việc chuyển hướng vận tải biển khỏi cuộc chiến Iran cùng việc phong tỏa eo biển Hormuz liên quan. Do đó, sáng kiến Nga-Trung là một phần của phong trào toàn cầu lớn hơn nhằm bảo đảm các chuỗi cung ứng dễ bị tổn thương. Ở đây có một sự trớ trêu. Hai nước mô tả dự án là đóng góp cho thương mại rẻ hơn, an toàn hơn và ổn định hơn. Tuy nhiên, chính quá trình đó có thể làm sâu sắc thêm sự phân mảnh của hệ thống hàng hải toàn cầu thành các mạng lưới cạnh tranh với công nghệ, tiêu chuẩn, kênh tài chính và thỏa thuận an ninh khác nhau.




Đó là lý do tại sao những yếu tố ít kịch tính nhất trong đề xuất của Patrushev — bao gồm tự động hóa cảng, xưởng đóng tàu kỹ thuật số, hợp tác nghiên cứu và các tiêu chuẩn kỹ thuật chung — cũng là những yếu tố quan trọng nhất. Chúng là những viên gạch xây nên sức mạnh hàng hải của thế kỷ 21: ai kiểm soát phần mềm, dữ liệu, thiết bị và kiến trúc hậu cần của các cảng có thể định hình thương mại mà không cần bắn một phát súng nào.

Phương Tây không nên xem nhẹ điều này như lời khoác lác của Nga, cũng không nên phóng đại nó thành một khối hàng hải Trung-Nga đang hiện ra ở đường chân trời. Vẫn còn những rào cản thương mại đáng kể và vận tải Bắc Cực sẽ không thay thế các tuyến Á-Âu trong thời gian tới. Nhưng chuyến đi khứ hồi thương mại Bắc Cực đầu tiên của Hàn Quốc vào năm 2026, trong khi rút ngắn thời gian hành trình, cũng đã phơi bày những vấn đề chưa được giải quyết của tuyến đường về khối lượng hàng hóa, hàng hải trong băng, bảo hiểm và chi phí nhiên liệu. Tuy vậy, hướng đi của tuyến Bắc Cực đã rõ ràng. Trung Quốc cung cấp cho Nga vốn, hàng hóa và công nghệ, trong khi Nga cung cấp cho Trung Quốc địa lý chiến lược. Nếu hai bên có thể liên kết những thế mạnh này một cách mạch lạc, họ sẽ tạo ra một hệ thống hàng hải song song được xây dựng cho một thời đại mà hiệu quả thương mại và an ninh địa chính trị

ngày càng khó phân biệt.

## Nguồn


1. https://asiatimes.com/2026/10/china-russia-quietly-moving-toward-a-new-arctic-axis/
2. https://www.virtuemarine.nl/post/arktika-nuclear-icebreaker-a-marvel-of-engineering
3. https://www.world-nuclear-news.org/articles/russias-icebreaker-fleet-set-to-grow
4. https://polarjournal.net/russia-is-expanding-its-influence-in-the-arctic/
5. https://rosatomnewsletter.com/2025/10/28/arktika-turns-five/