

CÁC QUỐC GIA ASEAN VÀ VIỆC GIẢI QUYẾT VẤN ĐỀ MÔI TRƯỜNG VĂN HÓA BIỂN

GS.TS. **Mai Ngọc Chừ**

Trường Đại học KHXH&NV, ĐHQGHN

1. Vài nét về văn hóa biển Đông Nam Á

1.1 Trừ Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào, các quốc gia ASEAN còn lại đều có biển. Từ xa xưa, văn hóa biển đã trở thành một thành tố đặc trưng của văn hóa Đông Nam Á. Các nhà khoa học đã khẳng định văn hóa biển là một trong ba yếu tố nền tảng của văn hóa bản địa Đông Nam Á: núi, đồng bằng và biển.

Cư dân Đông Nam Á đã đối mặt với biển ngay từ thời kì văn hoá Hoà Bình -Bắc Sơn. Những kết quả nghiên cứu khảo cổ học cho thấy, những sọ cổ của người thời Hoà Bình – Bắc Sơn ở các quốc gia lục địa rất giống với những sọ cổ cùng thời được phát hiện ở các quốc gia hải đảo. Điều này cho phép chúng ta nghĩ rằng, vào lúc đó, đã có mối quan hệ giữa Đông Nam Á lục địa và hải đảo, nghĩa là đã xuất hiện giao thông biển. Góp phần khẳng định cho nhận xét trên còn có thể dẫn ra kĩ nghệ tương đồng về mảnh tước giữa Đông Nam Á lục địa và Đông Nam Á hải đảo.

Nhờ kĩ thuật đi biển phát triển, việc đi lại, tiếp xúc, trao đổi giữa các cư dân Đông Nam Á đã trở nên thường xuyên hơn vào nửa sau của thiên niên kỉ thứ nhất trước công nguyên. Từ đó trở đi, biển Đông thực sự trở thành chiếc cầu nối giữa Đông Nam Á lục địa và Đông Nam Á hải đảo. Cơ sở cho nhận xét này là những phát hiện khảo cổ học về gốm Sa Huỳnh (Việt Nam) và gốm Kalanay (Philippines) được tìm thấy ở rất nhiều nơi trên lãnh thổ các quốc gia Đông Nam Á như Indonesia, Việt Nam, Malaysia, Philippines, ... Người ta đã có thể khẳng định rằng văn hoá biển đã trở thành một trong ba yếu tố nền tảng của văn hoá bản địa Đông Nam Á từ thời văn hoá Đông Sơn.

1.2 Trong lịch sử phát triển của mình, văn hoá biển có vai trò rất to lớn đối với sự phát triển kinh tế – xã hội các quốc gia Đông Nam Á.

Biển Đông Nam Á có vị trí đặc biệt trên đường giao lưu quốc tế: nó nối liền Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương. Eo Melaka có vai trò như kênh đào Sue, nối biển Đông với biển Andaman thuộc Ấn Độ Dương, trở thành cửa ngõ trên tuyến đường hàng hải quốc tế, nối liền Đông Á với Tây Âu và châu Phi. Do vị trí quan trọng như vậy nên biển Đông Nam Á được nhiều quốc gia tận dụng.

- Trước hết, ở các quốc gia Đông Nam Á, *biển là con đường truyền giáo hiệu quả nhất*. Các tôn giáo lớn đang hiện hữu ở Đông Nam Á ngày nay đều được truyền vào Đông Nam Á qua đường biển: Đầu tiên là Phật giáo (trước công nguyên), rồi Bàlamôn giáo, Hồi giáo (khoảng thế kỉ XIII), Kito giáo (thế kỉ XVI), Tin lành (thế kỉ XVII). Lợi thế của biển đã đưa các nhà truyền giáo cùng một lúc nhanh chóng đến được với mọi miền đất của khu vực này. Đáng kể hơn cả có lẽ là những hoạt động truyền bá Hồi giáo ở Vương quốc biển Melaka thế kỉ XV, để từ đó tạo cho Đông Nam Á sau này trở thành khu vực đạo Hồi thuộc loại lớn nhất thế giới.

- *Biển là con đường thương mại số một*. Các hoạt động buôn bán ở Đông Nam Á trở nên sôi động chủ yếu là nhờ vào đường biển. Ngay từ xa xưa, cư dân Đông Nam Á đã đóng được những con thuyền vượt đại dương, đi lại buôn bán với nhiều nước trên thế giới. Bản thân vùng biển Đông Nam Á với những hải cảng lớn đã trở thành nơi “neo đậu” và tụ họp của các nhà buôn phương Đông và phương Tây. Trong lịch sử, biển Đông Nam Á trở nên nổi tiếng với con đường tơ lụa trên biển và con đường buôn bán gia vị. Còn ngày nay, từ góc nhìn thương mại, thế giới biết đến Đông Nam Á một phần là nhờ ở vị thế của eo biển Melaka và cảng biển Singapore.

- *Biển là nơi quyết chiến của các quốc gia Đông Nam Á*. Do vị trí địa lí quy định, kẻ thù bên ngoài thường tấn công các quốc gia Đông Nam Á bằng đường biển. Quân Nguyên Mông trước đây và các đội quân phương Tây sau này đều dùng đường biển phục vụ cho mục đích xâm lược của mình. Tuy nhiên cũng chính biển đã trở thành một “vũ khí” đầy sức mạnh của các cư dân Đông Nam Á trong việc chặn bàn tay xâm lược, bảo vệ bờ cõi biên cương của tổ quốc. Có thể dẫn ra một vài sự kiện lịch sử minh chứng cho điều này: đó là sự bại trận của Hốt Tất Liệt cùng 2 vạn quân ở Majapahit vào năm 1292; hay sự tháo chạy của đội quân Toa Đô khỏi Chiêm Thành vào năm 1282, v.v. Trong số những nhân tố làm nên chiến thắng cho các cuộc chiến nêu trên

phải kể đến vai trò của biển. Các nhà sử học cho biết, chính bão biển Đông Nam Á đã cắt đứt đường cứu viện cho Toa Đô trong cuộc chiến xâm lược Chiêm Thành. Đây cũng là một trong những nguyên nhân tạo ra thắng lợi. Còn đối với Việt Nam của chúng ta trong thời hiện đại thì con đường Hồ Chí Minh trên biển cũng là một kì tích của các chiến sĩ đặc công trong những tháng năm đánh Mỹ.

- *Biển Đông Nam Á, cũng như nhiều vùng biển trên thế giới, là một “kho báu” về tài nguyên thiên nhiên. Ở đây có đủ loại khoáng sản quý, hiếm và có giá trị kinh tế cao. Đặc biệt, cần nhắc đến “vành đai” dầu mỏ chạy dọc bờ biển Sarawak, Sabah (Malaysia), Brunei, đến Việt Nam.*

2. Những vấn đề đang được đặt ra và chiến lược văn hóa biển của các quốc gia ASEAN

2.1 Có những vấn đề thuộc về thiên nhiên, có những vấn đề thuộc về con người.

2.1.1 Biển Đông Nam Á thường có những biến đổi bất thường về khí hậu và thiên tai.

- Hiện tượng nước biển dâng làm ảnh hưởng không nhỏ đến sản xuất và đời sống của người dân ven biển. Các nhà khoa học cảnh báo rằng đến cuối thế kỉ này, mực nước biển sẽ dâng lên trong khoảng từ 28 đến 43 cm, nhiệt độ tăng lên từ 1,4 đến 4⁰C. Đây là hiện tượng đáng báo động.

- Núi lửa hoạt động trở lại, động đất và sự xuất hiện của sóng thần là những thiên tai khó lường và dễ gây hậu quả nghiêm trọng. Con số 280.000.000 người thiệt mạng trong đợt sóng thần xảy ra vào ngày 26 tháng 12 năm 2004 là một minh chứng cho thảm họa này ở các quốc gia Nam Á.

- Bão biển không theo quy luật (trái mùa, đổi hướng bất thường, ...) cũng là một hiện tượng cần được chú ý. Mới gần đây thôi, đối với Việt Nam của chúng ta, bão Chanchu không vào bờ mà những người con của biển miền Trung đã không thể quay về. Rõ ràng là bên cạnh những ưu thế to lớn mang lại lợi ích cho con người thì biển cũng đặt ra cho con người biết bao nhiêu thứ cần phải đối mặt, chấp nhận và tìm cách giải quyết, khắc phục.

2.1.2 Thuộc về con người cũng có nhiều vấn đề đáng được quan tâm.

- Sự hủy hoại môi trường do chính con người gây ra. Đó là những vấn đề như ô nhiễm môi trường biển, trong đó có nạn tràn dầu chưa rõ nguyên nhân xảy ra thường xuyên hàng năm; việc khai thác, đánh bắt hải sản bừa bãi; việc phá hoại rừng phòng hộ ven biển, v.v. Tất cả những sự xâm hại đó đều đã và đang để lại những hậu quả nghiêm trọng.

- Một trong những vấn đề “hot” (nóng) nhất, không chỉ liên quan đến khối ASEAN mà đến toàn thế giới, đó là nạn cướp biển. Cư dân Đông Nam Á, ngay từ thế kỉ thứ II đã đóng được những con thuyền vượt đại dương. Biển đối với họ, quen thuộc như “ao nhà”. Trên một khía cạnh nào đó có thể nói, nghề sông nước lão luyện cũng đã “tạo ra” một đội quân cướp biển “lành nghề” làm cho ngay cả những thủy thủ dày dạn kinh nghiệm khi đi qua eo biển Melaka cũng có phần e ngại. Eo Melaka vừa dài (tới 960 km) lại vừa hẹp (có chỗ chỉ hẹp 1,2 km) nên tàu bè qua đây rất dễ trở thành mục tiêu cho bọn hải tặc. Mỗi năm có khoảng 50.000 tàu biển qua lại eo biển này. Năm 2006 khoảng 94.000 tàu thuyền với tổng trọng tải 4 tỉ tấn (DWT), và dự kiến đến năm 2020 số tàu thuyền qua đây có thể lên tới 141.000 chiếc với tổng trọng tải là 6,4 tỉ tấn (DWT). Tuy nhiên eo biển này cũng chiếm tới 1/3 số vụ cướp biển trên thế giới. Số lượng các vụ cướp tăng gấp 3 lần trong ba thập kỉ vừa qua. Năm 2000 tại eo Melaka đã xảy ra 220 vụ cướp biển được khai báo.

Như vậy là có rất nhiều vấn đề thuộc lĩnh vực văn hóa biển đang được đặt ra đối với các quốc gia ASEAN.

2.2 Đặt vấn đề xem xét lại vị trí, tầm quan trọng của biển cũng như những vấn đề đang được đặt ra đối với biển Đông Nam Á, từ đó đưa ra chiến lược cho môi trường biển là việc làm rất có ý nghĩa và cấp thiết hiện nay đối với các quốc gia Đông Nam Á và tổ chức ASEAN. Thuộc lĩnh vực này, có nhiều việc phải làm. Ở đây chúng tôi chỉ nêu lên một số vấn đề mang tính khái quát.

- Khai thác tài nguyên biển một cách có kế hoạch

Khai thác tài nguyên biển là việc làm tất yếu của những con người lấy biển làm môi trường sống của mình. Tuy nhiên điều chúng tôi muốn nhấn mạnh ở đây là vai trò của các nhà nước, các tập thể trong việc tổ chức khai thác tài nguyên biển một cách “bài bản”, với chiến lược lâu dài. Nguyên tắc được đặt ra ở đây là vừa khai thác một

cách có hiệu quả, vừa chú trọng nuôi dưỡng, bảo vệ, đặc biệt là không xâm hại môi trường.

- Xây dựng các đô thị ven biển phù hợp với môi trường biển

Do nhu cầu phát triển kinh tế – xã hội, quá trình đô thị hoá đang diễn ra khá nhanh ở tất cả các quốc gia. Hàng loạt thị tứ, thị trấn, thị xã, thành phố ở ven biển đã, đang và sẽ được mọc lên. Đô thị ven biển chắc chắn có sức hấp dẫn riêng so với các đô thị miền sơn cước. *Quy hoạch đô thị ven biển, vì vậy sẽ không giống với quy hoạch đô thị các vùng khác. Kiến trúc của đô thị ven biển vừa phải tạo được “dấu ấn” riêng của biển vừa phải tính đến khả năng “chịu đựng” được những thử thách cam go của khí hậu, thiên tai do môi trường biển tạo nên.* Đây là một vấn đề cần có lời giải đáp nghiêm túc từ chính phủ các quốc gia và chính quyền các địa phương.

- Xây dựng hệ thống đê biển, hệ thống giao thông và cảng biển

Cùng với phát triển đô thị là phát triển giao thông bộ ven biển, giao thông thủy và hệ thống cảng biển. Đây là nhu cầu tất yếu nảy sinh trong quá trình hội nhập quốc tế và phát triển kinh tế thị trường. Tuy nhiên bài toán đặt ra ở đây cũng vẫn là phải phát triển một cách có kế hoạch và quy hoạch tổng thể. Hơn nữa, gắn liền với sự phát triển cơ sở hạ tầng ven biển là việc xây dựng hệ thống đê biển và phát triển mạng lưới cảnh báo sóng thần.

- Phát triển du lịch biển tương xứng với tiềm năng sẵn có

Đông Nam Á có nhiều bãi biển đẹp, thậm chí được xếp vào loại “top ten” của thế giới. Ngoài hải sản, biển Đông Nam Á còn có những thứ, những sản phẩm nổi tiếng khu vực và thế giới. Đó là những điều kiện lí tưởng cho phát triển du lịch.

Với một tiềm năng như vậy thì phát triển du lịch là một chiến lược cần được ưu tiên trong chính sách phát triển kinh tế – xã hội của các quốc gia Đông Nam Á. Phát triển du lịch là cách tốt nhất để có thể lấy được tiền từ túi của những người giàu. Về vấn đề này thì Malaysia và Singapore là những quốc gia đã đạt được những thành tựu rực rỡ hơn cả.

- Hợp tác trong việc chống nạn cướp biển

Đây là một việc làm không dễ nếu không có sự phối hợp chặt chẽ của các chính phủ. Thêm nữa, theo chúng tôi, cần coi đây là một trong những nhiệm vụ cấp thiết của tổ chức ASEAN. Một trong những ví dụ về hành động phối hợp giữa các chính phủ để hạn chế nạn cướp biển là việc ba nước Malaysia, Indonesia và Arập Xêút sẽ hợp tác xây dựng một đường ống dẫn dầu từ Trung Đông tới Đông Á qua eo biển Melaka, nhằm vận chuyển an toàn khoảng 6 triệu thùng dầu mỗi ngày. Tuy nhiên dầu sao đây vẫn là hành động “tránh voi chẳng xấu mặt nào” vì như vậy là không dùng tàu chở dầu qua eo biển. Vấn đề đặt ra ở đây là phải làm thế nào để tránh rủi ro cho các tàu thuyền qua lại khu vực này.

Tóm lại, biển là một kho báu mà thiên nhiên đã ban cho chúng ta. Tuy nhiên, trong nó cũng tiềm ẩn không ít những cái bất lợi, có thể làm nguy hại đến tính mạng của hàng triệu con người. Khai thác thế mạnh của biển đồng thời khắc phục những yếu tố bất lợi của nó là nhiệm vụ của chính phủ các quốc gia Đông Nam Á, của tổ chức ASEAN và của tất cả mọi người. Yêu cầu được đặt ra ở đây là phải đối xử với biển một cách có văn hoá và theo phương châm hãy làm tất cả để bảo vệ môi trường.

Tài liệu tham khảo

1. Cao Xuân Phổ, *Văn hoá biển Đông Nam Á*, trong “Nghiên cứu Đông Nam Á”, số 4, 1994.
2. D.G.E Hall, *Lịch sử Đông Nam Á*, NXB Chính trị Quốc gia, 1998.
3. Mai Ngọc Chừ, *Văn hoá Đông Nam Á*, NXB Đại học Quốc gia, Hà Nội, 1999.
4. Sakurai Yumio, *Thư phác dựng cấu trúc lịch sử khu vực Đông Nam Á*, trong “Nghiên cứu Đông Nam Á”, số 4, 1996.
5. Donald G. Mc. Cloud, *System and Process in Southeast Asia*, Westview Press, USA, 1986.
6. *Encyclopedia of World Culture*, Volume. V: East and Southeast Asia, Paul Hockings, Boston, 1993.
7. Rustam A. Sani, *Melayu Baru dan Bangsa Malaysia: Tradisi Cendekia dan Krisis Budaya*. Universiti Kebangsaan Malaysia, 1993.
8. Wilhelm G. Solheim II, *New light on a forgotten past*. Trong sách “National Geographic”, Vol. 139, No 3.