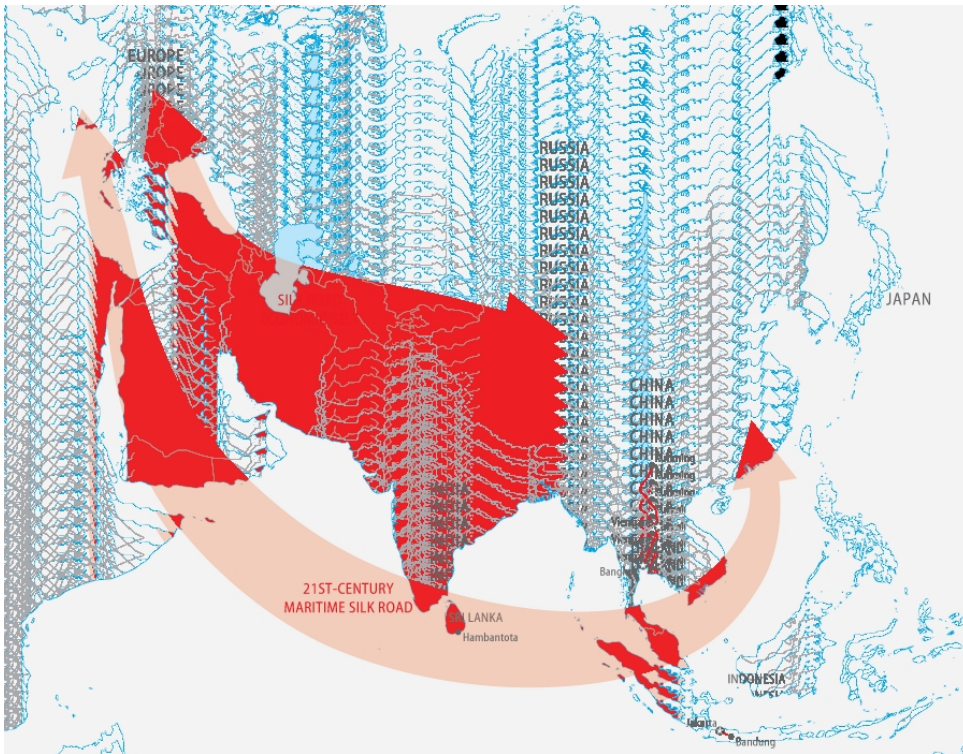


Trung Qu○○c c○○ th○○ cho r○○ng s○○ th○○m kh○○t c○○c kho○○n vay l○○i su○○t th○○p ○ c○○c qu○○c gia đ○○ng ph○○t tri○○n s○○ gi○○p s○○ng ki○○n “M○○t v○○nh đ○○i, M○○t con đ○○ng” n○○y tr○○ n○○n h○○p d○○n h○○n.



Theo sáng kiến Vành đai Kinh tế Con đường Tia và Con đường Tia Trên biển Thế kỷ 21 (thường được biết đến với tên gọi sáng kiến “Một vành đai, Một con đường”), Trung Quốc đã và đang nỗ lực xây dựng một mạng lưới các dự án cơ sở hạ tầng xuyên suốt Á-Âu nhằm khuyến khích giao thương. Ban đầu, có vẻ như tất cả những bên tham gia đều sẽ được lợi từ sáng kiến này. Các khoản cho vay của Trung Quốc sẽ khởi động việc xây dựng các dự án cơ sở hạ tầng. Các nước đang phát triển, nơi các dự án đang được triển khai, sẽ được hưởng lợi nhờ việc đóng vai trò là các điểm trung chuyển, cũng như tiếp tục phát triển của ngành công nghiệp mới mà có thể liên kết với chuỗi cung ứng toàn cầu. Nguồn thu từ tăng trưởng kinh tế của họ sẽ được dùng để trả nợ cho Trung Quốc, kèm lãi suất.

Tất cả những điều trên nghe có vẻ quá dễ dàng. Điều đó chỉ xảy ra nếu như mạng lưới cơ sở hạ tầng mới này được đưa vào sử dụng. Sẽ tốn thời gian để các con đường và hệ thống không thể đem báo giao thương sẽ nở rộ. Sẽ tăng trưởng kinh tế của bất kỳ nước nào trong mạng lưới sẽ giúp thúc đẩy điều này. Nhưng thời điểm hiện tại, kinh tế của các nước Trung Quốc và châu Âu đang tăng trưởng chậm lại. Hoạt động kinh tế toàn cầu cũng giảm tốc. Nếu không có đủ giao thương thì khi nào các cơ sở hạ tầng mới sinh lợi thì lợi ích từ sáng kiến “Một vành đai, Một con đường” sẽ chỉ chảy về một phía, đó là Trung Quốc.

Từ khóa trong sáng kiến “Một vành đai, Một con đường” đó là “các khoản cho vay”. Các khoản cho vay của Trung Quốc đi kèm các yêu cầu lỏng lẻo và lãi suất thấp hơn các ngân hàng thương mại. Những đó vốn là các khoản cho vay. Trung Quốc vốn yêu cầu các nước phải trả nợ. Thêm vào đó, các khoản cho vay của Trung Quốc dành cho các dự án cơ sở hạ tầng thường được hiểu rằng các nước đang phát triển sẽ trao các hợp đồng xây dựng cho các công ty của Trung Quốc. Nói một cách ngắn gọn, Trung Quốc hưởng lợi từ việc cấp vốn và xây dựng các dự án cơ sở hạ tầng, trong khi các nước đang phát triển sẽ phải đối mặt với tất cả các nguy cơ tài chính. Khi việc giao thương phát triển, việc này sẽ không thành vốn để. Nhưng nếu ngược lại, nó sẽ trở thành một mối lo ngại.

Trong quá khứ, rất nhiều nước đang phát triển bị mắc nợ chông chênh do thất bại từ các dự án cơ sở hạ tầng. Các nhà cho vay cuối cùng đã phải xóa nhiều khoản nợ, chấp nhận rằng các nước vay nợ sẽ không bao giờ trả lại số tiền vay. Trung Quốc cũng xóa một số khoản nợ cho các nước đang phát triển, tổng thiệt hại là 3,9 tỷ USD. Nhưng đây mới chỉ là một phần nhỏ trên tổng số nợ mà các nước đang phát triển phải trả cho Trung Quốc. Ví dụ, trong năm 2015, Trung Quốc đã xóa bỏ khoản nợ trị giá 40 triệu USD cho Zimbabwe, nhưng nước này vẫn nợ Trung Quốc hơn 1 tỷ USD. Hơn thế nữa, trong thời gian Trung Quốc hủy bỏ khoản nợ này, Zimbabwe đã cam kết sẽ tăng cường sự đồng lòng Nhân dân tộc trong dự án ngoại hối của họ.

Theo các nhà quan sát nước ngoài, có vẻ như Trung Quốc đã sẵn sàng vi phạm xóa bỏ để đạt được mục tiêu chính sách ngoại giao lớn hơn.

Cho dù vậy, một vài nước đang phát triển vẫn chào đón khoản trợ cấp của Trung Quốc. Cựu Tổng thống Sri Lanka Mahinda Rajapaksa đã vui mừng đón nhận khoản cho vay của Trung Quốc để xây dựng một cảng mới và sân bay tại Hambantota. Khi được hoàn tất, đây sẽ là công trình cảng lớn nhất Nam Á. Tuy nhiên, trong bối cảnh giao thương trên biển trì trệ, chính phủ mới của Sri Lanka đang phải hòng chiếm khoản nợ 1,1 tỷ USD từ Trung Quốc. Trên thực tế, Trung Quốc có thể cho rằng các nước vay nợ sẽ buộc phải trở nợ cho mình, bởi việc vay nợ sẽ khiến các nước đang phát triển không thể tiếp cận nguồn tín dụng trong tương lai.

Tuy nhiên, trong thời gian gần đây, một số nước châu Á đã tìm cách “chơi khó” Trung Quốc. Caso là trường hợp Indonesia năm 2015. Khi một nhóm doanh nghiệp do Trung Quốc dẫn đầu tìm kiếm hợp đồng để xây dựng sân bay cao tốc mới Jakarta và Bandung, Indonesia đã lợi dụng mong muốn thương thảo của nhóm doanh nghiệp này trước để từ chối Nhật Bản để buộc họ giảm bớt yêu cầu đối với Chính phủ Indonesia nhằm hợp tác nước này trở lại Trung Quốc. Cuối cùng, nhóm doanh nghiệp Trung Quốc này đã giành được hợp đồng. Nhưng Indonesia đã thoát khỏi rủi ro tài chính của dự án và “đá” sang phía Trung Quốc.

Thái Lan cũng tỏ ra rất thận trọng. Trong nhiều năm, Trung Quốc luôn nói về việc xây dựng tuyến đường sân bay cao tốc mới liên Côn Minh và Bangkok. Sau việc đảo chính của quân đội Thái Lan năm 2014, hai nước đã thúc đẩy các cuộc đàm phán về dự án đường sân bay này trong khi đẩy mạnh quan hệ song phương. Tuy nhiên, các điều khoản mà Trung Quốc đưa ra lợi ích khi giành lãnh đạo Thái Lan không hài lòng. Họ phản đối lãi suất, chi phí quyên góp hậu và các điều kiện khác của Trung Quốc. Do đó, Thái Lan đã bỏ xó kế hoạch ban đầu. Thay vào đó, họ tập trung trợ cấp cho công trình xây dựng đường sân bay gần Bangkok tại Nakhon Ratchasima, chiều dài 250km. Trong khi Trung Quốc vẫn cung cấp công nghệ và giám sát đầu tư, Thái Lan vẫn sẵn sàng các công ty xây dựng của chính họ để xây dựng đường sân bay.

Trung Quốc có thể cho rằng sẽ thêm khát các khoản vay lãi suất thấp từ các quốc gia đang phát triển sẽ giúp sáng kiến “Một vành đai, Một con đường” này trở nên hấp dẫn hơn. Nhưng lãnh đạo của các nước này biết rõ rằng nền kinh tế Trung Quốc đang trì trệ và vùng Bắc Kinh đang ngày một quan ngại về việc duy trì các công ty xây dựng. Các nhà lãnh đạo này cũng biết được những việc đã xảy ra từ các nước như Sri Lanka, Indonesia, Thái Lan. Các thông tin này giúp họ đàm phán được những

Ai được hưởng lợi từ sáng kiến “Mặt vành đai, Mặt con đường”?

Chờ nhợt, 23 Tháng 10 2016 21:49

điều khoản tốt hơn tại Trung Quốc. Nếu nhiều nước đang phát triển làm được như vậy, sáng kiến “Mặt vành đai, Mặt con đường” của Trung Quốc sẽ khó có thể được hiện thực hóa.

Theo “lpcs.com” (ngày 12/10)

Nhật Linh (gt)