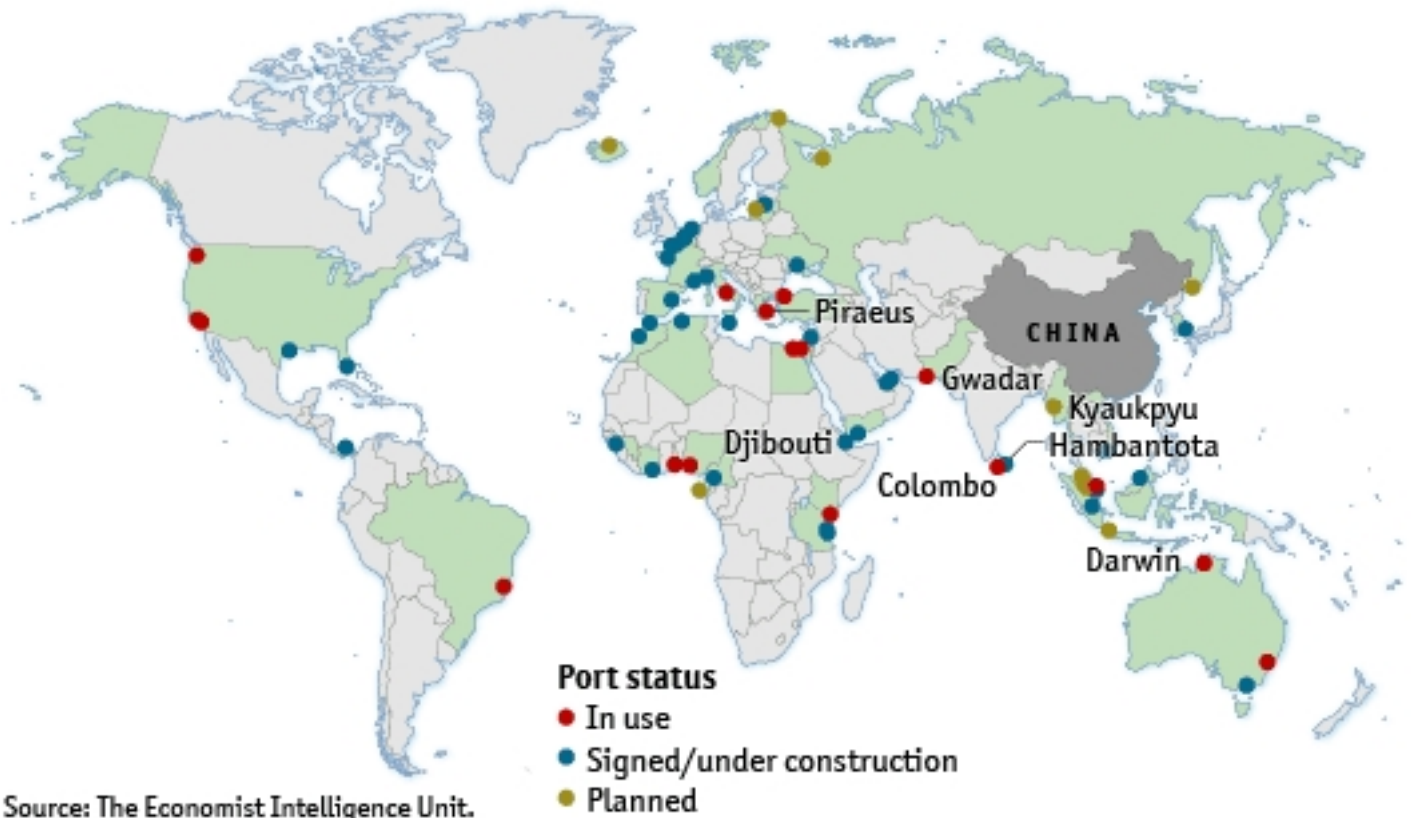


Trung Quốc đang nỗ lực đẩy mạnh các bước đi nhằm thể hiện vai trò một cường quốc biển. Bên cạnh việc tăng cường sức mạnh hải quân, Trung Quốc cũng đang đầu tư rất lớn vào hệ thống cảng biển trên quy mô toàn cầu. Tuy nhiên, có những rủi ro kinh tế và chính trị cần được xem xét thâu đạt nhằm bảo đảm sự đầu tư này thực sự mang lại hiệu quả.

China's global port investment



Trung Quốc đang nỗ lực đẩy mạnh các bước đi nhằm thể hiện vai trò một cường quốc biển. Bên cạnh việc tăng cường sức mạnh hải quân, Trung Quốc cũng đang đầu tư rất lớn vào hệ thống cảng biển trên quy mô toàn cầu. Từ giữa năm 2016 đến nay, các công ty của Trung Quốc đã công bố những khoản đầu tư trị giá khoảng 20 tỷ USD vào 9 cảng lớn ở nước ngoài, tăng gấp đôi so với giai đoạn một năm trước đó. Tuy nhiên, có những rủi ro kinh tế và chính trị cần được xem xét thật đáng nhằm bảo đảm sự đầu tư này thực sự mang lại hiệu quả.

Tức đầu đầu tư của Trung Quốc vào hệ thống cảng biển trên thế giới đã tăng nhanh chóng. Theo số liệu nghiên cứu của EIU, đến hết tháng 9/2017, các công ty Trung Quốc đã nắm quyền đầu tư hoặc sở hữu cảng biển tại 34 quốc gia, với 12 kế hoạch đầu tư cảng biển tại 8 quốc gia khác trong thời gian tới.

Các công ty nhà nước của Trung Quốc nắm vai trò chủ lực trong chiến lược đầu tư vào hệ thống cảng biển ở nước ngoài. Hai đầu là công ty COSCO Shipping, doanh nghiệp vận tải biển lớn nhất của Trung Quốc. Công ty này đã tập trung vào đầu tư cảng biển tại những điểm nút quan trọng trên các tuyến vận tải biển toàn cầu, như Piraeus (Hy Lạp), Euromax (Hà Lan) và Said (Ai Cập). Hơn hết đầu tư cảng biển của công ty này tập trung vào các nước phát triển.

Một công ty nhà nước khác của Trung Quốc là China Merchants Group lại đi đầu trong việc đầu tư vào những thị trường mới nổi. Đến hết năm 2016, công ty này đã sở hữu hoặc nắm quyền khai thác 40 cảng tại 22 nước, bao gồm cả Nigeria, Sri Lanka, Togo và Djibouti. Ngay cả tại Mỹ, nơi cảng biển là lĩnh vực bị cấm đối với các nhà đầu tư nước ngoài, China Merchants Group vẫn sở hữu một tỷ lệ cổ phần nhỏ tại những cảng ở Houston và Miami thông qua việc mua lại Terminal Link, một công ty vận tải biển của Pháp. Hơn hết các cảng mà Trung Quốc đang đầu tư hoặc có kế hoạch đầu tư đầu là các cảng biển nước sâu. Từ sau cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu 2008-2009, các đội tàu vận tải thế giới mới trên thế giới đi theo xu hướng phát triển các tàu có trọng tải siêu lớn để cắt giảm chi phí. Những cảng biển nước sâu có khả năng đón những con tàu lớn loại này sẽ có khả năng cạnh tranh rất lớn.

3 “hành lang kinh tế xanh”

Hơn hết các dự án đầu tư cảng biển của Trung Quốc ở nước ngoài đều nắm giữ d

theo 3 “hành lang kinh tế xanh”, một sáng kiến của Ủy ban Cách và Phát triển Quốc gia, có quan hệ chặt chẽ với chính sách kinh tế hàng đầu của Trung Quốc, với tham vọng kết nối châu Á với châu Phi, châu Đại Dương và châu Âu trong khuôn khổ chung của Sáng kiến “Vành đai và Con đường” (BRI).

Vai trò trung tâm là “hành lang” nối từ Trung Quốc tới Ấn Độ, châu Phi đến Trung Hoa. Hành lang này gắn liền với những dự án chủ chốt khác của BRI, như Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan và Hành lang Kinh tế Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar. Dự án tuyến hành lang biển này, các công ty Trung Quốc đã đầu tư vào những cảng tại Gwadar (Pakistan), Colombo và Hambantota (đầu tư Sri Lanka). 4 dự án đầu tư khác cũng được lên kế hoạch tại Malaysia. Trung Quốc cũng đang đàm phán đầu tư công biển tại Tanjung Priok (Indonesia) và Kyaukpyu (Myanmar).

Hành lang thứ hai nối Trung Quốc với Úc và Nam Thái Bình Dương. Úc là thị trường đầu tư lớn thứ hai của Trung Quốc. Các công ty Trung Quốc đã đầu tư vào công biển tại Darwin, Newcastle và Melbourne của Úc. Công Darwin xuất khẩu 35% lượng gia súc của Úc trong khi công Newcastle xuất khẩu 40% lượng than của nước này. Trung Quốc là nước nhập khẩu lớn nhất đối với cả 2 sản phẩm này của Úc.

Hành lang thứ ba, nối Trung Quốc với châu Âu qua Bắc Băng Dương, hiện chưa được khai thác nhiều, nhưng có tiềm năng rất quan trọng vì có thể rút ngắn hành trình vận tải hàng hóa được nhiều ngày. Các dự án được Trung Quốc đứng sau là, đồng thời đàm phán hoặc đang bắt đầu đầu tư, bao gồm các công tại Arkhangelsk (Nga), Klaipeda (Litva), Kirkenes (Na Uy) và một công nước sâu tại phía Bắc của Iceland.

Tại sao Trung Quốc lại đầu tư vào công?

Có những lợi ích kinh tế rõ ràng gì đó thúc đẩy tại sao Trung Quốc tăng cường đầu tư vào hệ thống công biển. Trung Quốc là nước xuất khẩu lớn nhất và công là nước nhập khẩu lớn thứ hai thế giới – nên kinh tế của Trung Quốc gắn bó chặt chẽ với thế giới toàn cầu. Nhật Bản trong những năm 1980 và Hàn Quốc trong những năm 1990 cũng đã đi theo lộ trình tương tự khi đầu tư lớn vào các công biển nước ngoài trong quá trình mở rộng ảnh hưởng thế giới toàn cầu. Trung Quốc đang nhìn thấy tiềm năng của liên kết những nền kinh tế mới này, với tốc độ tăng trưởng

thông mại được dự báo là nhanh nhất thế giới trong những năm tới.

Ngoài việc hỗ trợ thông mại, các cảng biển còn có giá trị kinh tế đa dạng hơn, ví dụ như năm bắt những dòng lưu quý giá về hậu cần vận tải và kinh tế địa phương. Cảng biển là cơ sở để phát triển các ngành dịch vụ liên quan đến hàng hải – như bảo hiểm, tàu vận và thu thập các chi phí công nghiệp chi chít. Việc xây dựng cảng công là một thách thức lớn cho ngành xây dựng và lắp máy của Trung Quốc, trong bối cảnh thị trường trong nước đang bão hòa. China Communications Construction của Trung Quốc, công ty xây dựng công lớn nhất thế giới, đã xây dựng 95 âu tàu cảng biển nước sâu và bán hơn 750 container cho cảng biển bên ngoài Trung Quốc đến cuối năm 2016.

Gây tranh cãi hơn hết là những lợi ích chiến lược từ việc mở rộng đầu tư cảng biển. Đây là cách Trung Quốc kiểm soát chặt chẽ hơn các tuyến vận tải biển và tuyến cung cấp năng lượng. Một quan tâm của Trung Quốc đối với cảng Gwadar (Pakistan), hiện do công ty Cảng hải ngoại Trung Quốc (China Overseas Ports) vận hành từ năm 2013, xuất phát từ giá trị chiến lược của cảng trong việc vận tải dầu thô từ Trung Đông về khu vực phía Tây của Trung Quốc mà không cần phải đi qua eo biển Malacca. Các hệ thống cảng biển này cũng có tiềm năng sử dụng cho các mục đích quân sự, như các cảng tại Gwadar, Djibouti và Seychelles. Các cảng tại Colombo (Sri Lanka) và Piraeus (Hy Lạp) cũng được cho là nằm trong mối quan tâm về quân sự sau khi tiếp nhận những chuyến thăm quy mô từ phía Hải quân Trung Quốc.

Lợi ích cho các nước có cảng biển do Trung Quốc đầu tư

Vai trò là đối tác thông mại và nhà đầu tư lớn hàng đầu thế giới của Trung Quốc mang lại lợi ích lớn cho những nước có cảng biển. Việc cho phép Trung Quốc đầu tư vào cảng của mình giúp cải thiện quan hệ song phương. Đối với các nước đang phát triển, Trung Quốc có thể mang đến kỹ năng và công nghệ quản lý cảng, ngoài khoản đầu tư tài chính. Các cảng biển của Trung Quốc thường đi kèm với việc xây dựng những khu công nghiệp và kế hoạch phát triển cho những khu vực xung quanh cảng – theo “Mô hình Thâm Quyển”. Với cách tiếp cận này, công ty China Merchants bắt đầu xây dựng một khu vực thông mại từ do thị điếm tại Djibouti vào tháng 1/2017 sau khi đầu tư vào cảng biển tại đây. Khu vực này có thể thu hút nhiều hơn nữa đầu tư từ Trung Quốc một khi đã có cơ sở hạ tầng tốt hơn và xây dựng một môi trường kinh doanh quen thuộc với các nhà đầu tư Trung Quốc.

Những rủi ro về kinh tế và chính trị

Chiến lược đầu tư vào công biển của Trung Quốc tìm kiếm một số rủi ro. Sự phức tạp của những mối toàn cầu đã diễn ra chậm chạp trong giai đoạn hậu khủng hoảng tài chính, làm dấy lên những tranh cãi về việc phải chứng cách thực tiễn hành những mối đã thay đổi về cơ bản. Ngày càng xuất hiện xu hướng đưa những hóa đầu tư thay vì xây dựng theo kiểu chuỗi cung cấp toàn cầu. Những phát minh như công nghệ in 3D khiến cho việc vận tải hàng hóa có thể trở nên không còn quá cần thiết như trước kia. Bên cạnh đó, xu thế báo hiệu những mối trên phạm vi toàn cầu đang có chiều hướng gia tăng. Trong bối cảnh đó, không lo ngại rằng những công ty và tập đoàn của Trung Quốc đang đầu tư quá mức vào những công biển toàn cầu.

Một rủi ro khác đối với Trung Quốc xuất phát từ sự thất vọng về tâm trạng chính trị của các nước chủ nhà. Đầu tư vào các công biển có thể bị xem là nhậy cảm, nhất là khi đầu tư của các công ty Trung Quốc lại được xem là gần liền với những mối tiêu chí chiến lược quốc gia toàn diện hơn. Bangladesh đã hủy một hợp đồng xây dựng công nấc sâu với Trung Quốc tại Sonadia năm 2016 trong bối cảnh quốc gia Nam Á này tìm cách cân bằng quan hệ với Ấn Độ và Mỹ. Lẽ ra Sonadia đã trở thành công biển nấc sâu đầu tiên của Trung Quốc.

Theo quan điểm của một số quan chức chính phủ Ấn Độ, đầu tư của Trung Quốc vào công Gwadar của Pakistan, công như các công tại Sri Lanka và Myanmar, tạo thành một phần của “chuỗi ngọc trai” – cảm tử dùng để chỉ những mối các công biển do Trung Quốc đầu tư dọc theo Ấn Độ Dương. Những lo ngại về việc những công này còn có ý đồ chiến lược nào khác bên ngoài giá trị thương mại thuần túy hay không càng được công bố trong bối cảnh hậu hết những dự án đầu tư công của Trung Quốc đầu do các công ty nhà nước của Trung Quốc thực hiện dưới sự chỉ đạo của chính phủ trung ương.

Trong thời gian tới, đầu tư của Trung Quốc vào các công biển trên thế giới sẽ tiếp tục gia tăng. Đầu tư trực tiếp ra nước ngoài (ODI) của Trung Quốc đã giảm đáng kể trong năm 2017 do những quy định chặt chẽ hơn về giao dịch và chuyển tiền. Tuy nhiên, tháng 8/2017, Chính phủ Trung Quốc đã ban hành quy định về những lĩnh vực đầu tư được khuyến khích, hay hạn chế, hoặc bị cấm hoàn toàn. Vấn đề biển vận năm trong danh mục đầu tư nước ngoài được Trung Quốc khuyến khích.

Thách thức lớn nhất đối với các doanh nghiệp Trung Quốc đầu tư vào những công biển

biển toàn cầu sẽ là lợi nhuận thu về. Nhóm thực hiện chế độ chính trị và việc tăng cường sự hiện diện và ảnh hưởng trên phạm vi toàn cầu, các công ty Trung Quốc đang đi một vài viên gạch đầu tiên một cách dần dần, lãng phí và mù quáng vì những mục tiêu chính trị trong khi không tính toán hết những rủi ro về kinh tế. Việc tính toán thận trọng tiềm năng kinh tế của những dự án như vậy sẽ là rất cần thiết.

Theo [Bản phân tích báo, phân tích và tài vụ rủi ro](#) (EIU) trực thuộc tập đoàn The Economist.

Trần Quang (gt)