

"Đón ánh sáng" của Chủ tịch Tập Cận Bình có thể giúp một số nền kinh tế những cái giá chính trị những nước này phải trả là vô cùng lớn. Theo đó Mỹ và các nước phương Tây cần tham gia sáng kiến này, không nên để Trung Quốc "một mình một ngựa" vẽ ra "một trật tự thế giới mới" trong đó Trung Quốc sẽ nắm vai trò dẫn đầu.



Tờ [Financial Times](#) ngày 29/7 đã nhận định sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc đã thực sự không làm được như những gì Trung Quốc từng vẽ ra để lôi kéo các nước tham gia sáng kiến này. Sáng kiến “Vành đai và Con đường” có thể được coi như là một chương trình giúp đỡ cho vay vốn lâu dài để xây dựng cơ sở hạ tầng tại 78 nước trên toàn thế giới. Đây cũng là cách để Trung Quốc định hình lại trật tự thế giới bằng cách đưa ra một cách nhìn khác về phát triển đối với trật tự thế giới do Mỹ dẫn đầu.

Trong bối cảnh của Trung Quốc, đó là ý tưởng của Chủ tịch Tập Cận Bình nhằm tạo ra "một công đồng chia sẻ thịnh vượng cho nhân loại". Do vậy, “Vành đai và Con đường” nhằm đưa ra một mô hình phát triển mới và mang lại lợi ích cho tất cả các nước tham gia. Do vậy, việc phê phán sáng kiến này là điều cực kỳ kỳ tại Trung Quốc, một nước đang tiếp tục đi lên trên chính trường thế giới. Tuy nhiên, ngày càng có nhiều bằng chứng cho thấy những dự án xây dựng cơ sở hạ tầng thu hút sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc đã không đạt được những gì như Trung Quốc đã quảng bá và gây ra nhiều tranh cãi tại một số nước mà Trung Quốc có ý định giúp đỡ.

Một số vấn đề như nợ công bùng nổ, những kẽ hở pháp lý và nhiều điểm không minh bạch đã được Tập đoàn Tài vấn RWR của Mỹ tại Washington đưa ra nhận xét. Các quan tài vấn này cho biết các dự án có trị giá 419 tỷ USD, chiếm tới 32% tổng giá trị của các dự án trong sáng kiến “Vành đai và Con đường” kể từ năm 2013 đến nay, hiện đang có vấn đề: tiến trình bị chậm, dòng vốn công chúng phần đời hay gây ra những tranh cãi liên quan đến an ninh quốc gia.

Tại Malaysia, dự án xây dựng cơ sở hạ tầng trị giá 23 tỷ USD đã bị tạm ngưng trong tháng 7 vì Chính phủ Malaysia đang tiến hành điều tra những cáo buộc tham nhũng liên quan đến quỹ đầu tư 1MDB. Thủ tướng Malaysia Mahathir Mohammed đã cam kết sẽ xem xét lại tất cả các dự án và những “hiệp định không bình đẳng” với Trung Quốc.

Pakistan đang đời một vài khủng hoảng nợ nước ngoài trong đó đáng kể là những khoản nợ đời với Trung Quốc, một phần của khoản vay 62 tỷ USD năm trong các dự án thuộc sáng kiến “Vành đai và Con đường”. Tháng 6/2018, ngân hàng trung ương nước này chỉ còn khoảng 10 tỷ USD trong khi đó họ đang có món nợ 12,7 tỷ USD đến hạn đáo nợ vào năm tới.

Campuchia cũng đang gặp khó khăn. Việc tăng nhập khẩu hàng hóa phục vụ cho các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng có vay vốn của Trung Quốc đã đẩy mức nhập siêu lên cao, chiếm tới 10% của GDP. Sri Lanka đã phải chuyển quyền sở hữu cảng Hambantota cho Trung Quốc sau khi nước này không thể trả nợ cho Trung Quốc. Tại một vài nước khác như Myanmar và Montenegro, vấn đề nợ bùng nổ đang nổi lên.

Tuy nhiên, một số dự án năm trong sáng kiến “Vành đai và Con đường” đã thành công, như trường hợp cảng Piraeus của Hy Lạp được Trung Quốc mua lại năm 2016 đã hoạt động tốt hơn lên. Tuy nhiên đường sắt do Trung Quốc xây dựng tại cảng Mombasa của Kenya và Nairobi đã cắt ngắn đời thời gian hành trình xuyên còn một nửa, hay một nhà máy sản xuất bông được xây dựng tại Tajikistan bằng tiến độ từ của Trung Quốc đã giúp tăng năng suất sản xuất của nước này.

Những điều quan trọng là Trung Quốc đã không thể hiện được cam kết sẽ đem bỏ

phát triển cho tất cả. Những dự án có nguồn vốn từ Ngân hàng xuất-nhập khẩu và Ngân hàng phát triển Trung Quốc thường ưu ái chọn thuê là các công ty nhà nước lớn của Trung Quốc. Theo một nghiên cứu của Trung tâm nghiên cứu quốc tế và chính sách tại Washington, 89% các nhà thầu tham gia các dự án xây dựng bằng tiền vốn của Trung Quốc đều là người Trung Quốc. Nếu Trung Quốc không làm đúng như ý tưởng mà Tập Cận Bình đưa ra là “công khai” thì uy tín của sáng kiến “Vành đai và Con đường” sẽ bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Trung Quốc nên cùng với các tổ chức cho vay vốn của phương Tây đứng ra cho vay vốn, công khai cho tất cả tham gia bình đẳng và phải công khai minh bạch đối với các vấn đề gây rủi ro ảnh hưởng tới môi trường và xã hội.

Phân tích về những tác động từ sáng kiến Vành đai và Con đường, từ [The Economist](#)

cho rằng “mũi con đường đầu tiên đến Bắc Kinh”. Các bên đầu của Trung Quốc cho thấy “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc đều có một tích của “con đường tơ lụa” cũ đi từ Á sang Âu và những tuyến đường biển giữa Trung Quốc và châu Phi, khi đó là niềm tự hào của Trung Quốc. Ngày nay, khi Trung Quốc nói về “Vành đai và Con đường” thì nước này coi sáng kiến đó như là một dự án toàn cầu. Theo đó, “Vành đai và Con đường” đã được mở rộng để bao gồm cả “Con đường tơ lụa Thái Bình Dương”, một “Con đường tơ lụa trên biển” đi qua Bắc Băng Dương và một “Con đường tơ lụa sông” trong không gian mạng. Tất cả làm được điều này cần phải xây dựng hạ tầng cơ sở hạ tầng và ý tưởng này rất được hoan nghênh. Theo đó, sẽ cần đến hàng nghìn tỷ USD xây dựng đường xá, đường sắt, hải cảng và các trạm nhiên liệu ở các quốc gia châu Á, châu Phi và cả châu Âu.

Vấn đề từ và kế thừa của Trung Quốc là sẽ hỗ trợ lớn trong việc thúc đẩy tăng trưởng và thịnh vượng. Trung Quốc nói rằng nước nào cũng đều có thể tham gia “Vành đai và Con đường”. Các nước như Azerbaijan và Gruzia, vốn mong muốn có được những lợi ích lớn từ sự kết nối tốt hơn với thế giới, đã ủng hộ rất nhiệt tình. Một trong những động cơ của Trung Quốc là nhằm tăng cường an ninh ở khu vực sườn phía Tây của nước này bằng cách giúp các quốc gia ở khu vực Trung Á trở nên thịnh vượng hơn với hy vọng sẽ góp phần ngăn chặn những nước này trở thành “căn cứ” của chủ nghĩa khủng bố Hồi giáo. Do đó, có thể nói bất cứ quốc gia nào cũng sẽ được hưởng lợi từ điều đó.

Ở một chừng mực nào đó, những dự án nghìn tỷ USD để xây dựng cơ sở hạ tầng ở châu Á, châu Âu và Phi là điều cần thiết. Tiền bạc và kế thừa của Trung Quốc sẽ giúp thế giới cùng phát triển và thịnh vượng. Tuy vậy, những lo ngại đối với sáng kiến này của Trung Quốc là có thể. Truy cập thông tin Trung Quốc gọi đây là “con đường của Tập Cận Bình”, sáng kiến này đã trở thành con đường tốt cho việc trở nên ngoài

Của Trung Quốc, cho mô hình nhà nước dân dốt các hoạt động đầu tư tại nước ngoài và cho "nền ngoại giao nước lớn của Trung Quốc" được quảng cáo rùm beng của Tập Cận Bình. Trung Quốc đã thúc giục các nước ca ngợi sáng kiến này và tuyên bố rằng những lợi ích công chúng trong nước. Rất ít người Trung Quốc dám chỉ trích sáng kiến này, điều này càng làm cho việc mất sai lầm dấy lên khi thực hiện nó.

Người dân của một số nước tham gia “Vành đai và Con đường” có thể sẽ thấy ân hận vì sự nhiệt tình của chính phủ mình đối với sáng kiến này. Những vấn đề nhân quyền hay tham nhũng đều không được đề cập tại các dự án mà một số nước tham gia. Tại các nước này, người dân lo ngại người được hưởng lợi chính là những người cầm quyền chứ không phải họ. Những nước tham gia “Vành đai và Con đường” có nguy cơ đối mặt với những khoản nợ lớn, mà đó sẽ là cơ hội để Trung Quốc kiểm soát các nước này. Pakistan, một trong số các quốc gia quan trọng nhất của “Vành đai và Con đường”, vừa bị chính phủ cũ, trong đó các ông chủ viên đều mong muốn có được lợi ích từ đầu tư của Trung Quốc cho dù nợ nần ngày càng cao đến mức Pakistan nhiều khi ngừng số tiền sẽ trợ giúp của Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF).

Bên cạnh đó, cũng có những nguy cơ tiềm ẩn về an ninh. Trong cách nói của mình, Tập Cận Bình thường đề cập đến “Vành đai và Con đường” như một “con đường của hòa bình”. Tuy nhiên, điều gì sẽ xảy ra nếu Hải quân Trung Quốc kiểm soát các hải cảng như Hambantota? Hải cảng này đã được chuyển quyền sở hữu cho một công ty nhà nước của Trung Quốc sau khi Chính phủ Sri Lanka không trả các khoản vay để xây dựng nó. Các nhà hoạch định quân sự lo ngại rằng Trung Quốc có thể phát triển một chuỗi các cảng như vậy để trở thành “căn cứ” cho tàu thuyền nước này có thể mở rộng tầm hoạt động ra ngoài biển của nước này.

Các nhà phân tích tại châu Á và phương Tây đều tin rằng Trung Quốc muốn thay thế Mỹ làm bá chủ tại châu Á. “Vành đai và Con đường” cũng là để phục vụ cho mục đích này. Trên bản đồ của Trung Quốc, “Vành đai và Con đường” đi qua nhiều vùng lãnh thổ đang có tranh chấp trong đó có cả các vùng nước đang có tranh chấp, tại Biển Đông, nơi Trung Quốc đang xây dựng căn cứ tại các bãi đá ngầm. Một số nước tại châu Á như Ấn Độ và Việt Nam tỏ ra thận trọng với sáng kiến này của Trung Quốc và các nước phương Tây cũng đang cảm thấy những lo ngại của các nước này. Năm 2017, Bộ trưởng Quốc phòng Mỹ James Mattis đã nói rằng “Không một quốc gia nào muốn đặt mình ở vị trí bị lệ thuộc vào ‘Vành đai và Con đường’”. Tháng 1/2018, Tổng thống Pháp Emmanuel Macron cũng đưa ra cảnh báo rằng “‘Vành đai và Con đường’ không nên là những con đường của chủ nghĩa bá quyền mới, khiến các quốc gia mà nó đi qua trở thành các chế độ của Trung Quốc”. Ông nhấn mạnh thêm rằng “Các con đường tơ lụa cũ của chúng ta bao giờ là của riêng

Trung Quốc. Chúng đều được chia sẻ giữa các nước và không phải là đường một chiều”.

Vậy thế giới cần làm gì với “Vành đai và Con đường”? Tất đầu, cần phải giải quyết các mối quan. Ngay cả khi Trung Quốc hy vọng sẽ đóng “Vành đai và Con đường” như một công cụ chính trị để đẩy lùi với ảnh hưởng của phương Tây thì Bắc Kinh cũng chắc chắn phải đối mặt với những khó khăn như dự án thất bại, nợ nần trở nên trầm trọng và người dân ngày càng có thái độ thù địch với sự hiện diện của Trung Quốc. Lịch sử cho thấy rằng nếu đơn thuần chỉ dựa trên thì sẽ không thể nào đem lại một trật tự thế giới mới kiểu Trung Quốc, hay còn gọi là “hòa bình kiểu Trung Quốc”. Thế giới có thể dùng ảnh hưởng của mình để biến “Vành đai và Con đường” trở nên có lợi cho mọi nước tham gia như Trung Quốc vốn thuyết giảng. Tiền vay cho các dự án thuộc “Vành đai và Con đường” có thể huy động từ phương Tây, EU, hay các tổ chức quốc tế như Ngân hàng thế giới và IMF theo các tiêu chuẩn quốc tế - trong đó có các vấn đề như tính minh bạch, báo về môi trường, tính bền vững của nó cũng được chú ý tới. Chẳng hạn đây là các dự án tốt, hãy để Trung Quốc đưa chúng vào “Vành đai và Con đường” nếu nước này muốn.

Vấn đề cuối cùng là an ninh. Cách thức để xóa bỏ những lo ngại rằng “Vành đai và Con đường” đe dọa tới cán cân quyền lực không phải là việc cố gắng vô hiệu hóa những nỗ lực của Trung Quốc, mà hãy nói tới kích động chiến tranh thế giới mới hoặc tìm cách rút quân đội Mỹ ra khỏi châu Á, như Tổng thống Mỹ Donald Trump đôi khi đã xem xét. Trái lại, sẽ cân bằng giữa rủi ro và lợi ích của “Vành đai và Con đường” có liên quan đến cam kết của Mỹ tại châu Á. Nếu như Mỹ can thiệp, thế giới có thể giảm bớt được những nguy hiểm của “Vành đai và Con đường” và giữ lại được nhiều lợi ích từ “Vành đai và Con đường” hơn. Nếu không, rủi ro sẽ lớn hơn lợi ích. “Vành đai và Con đường” chính là thêm một lý do nữa để Mỹ tiếp tục hiện diện tại châu Á.

Theo [Financial Times](#) , [The Economist](#)

Trần Quang (gt)