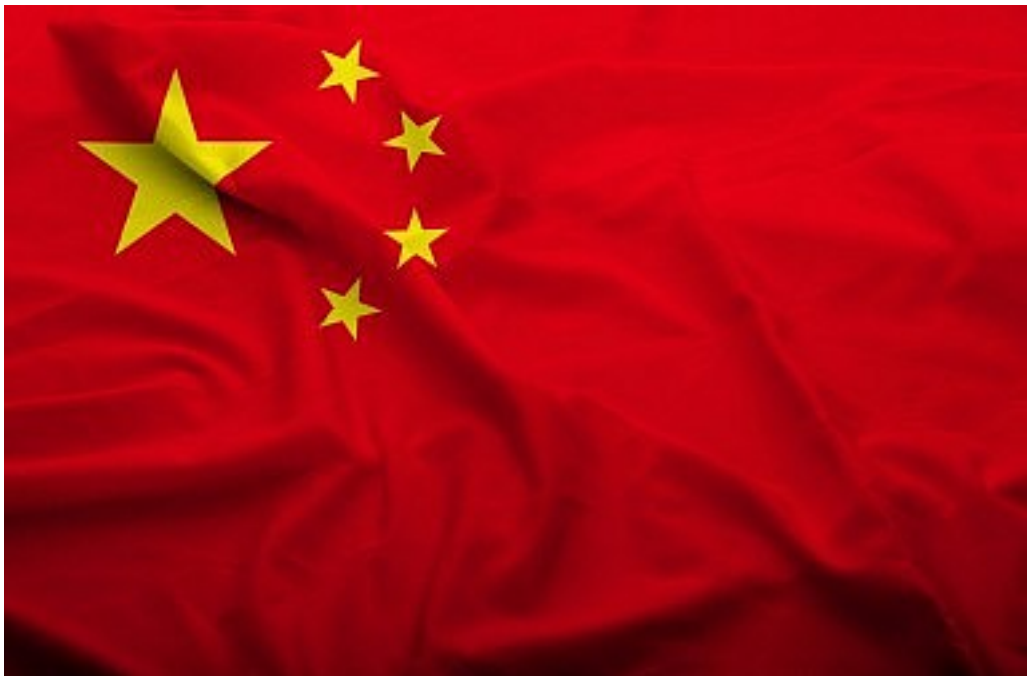


“Vành đai và Con đường” vốn thường bị xem là một khái niệm mơ nhợt và gợn nhợt không đem lại kết quả gì trên thực tiễn. Tuy nhiên, tại các hội cảng đông đúc tại Singapore và Bỉn Bắc, các công ty nhà nước Trung Quốc đang biến ý tưởng này thành thực tế với một loạt thông vụ mua lại, làm thay đổi bản đồ thông mại và ảnh hưởng chính trị toàn cầu.



Bộ đôi nhà hàng Lữ Cosco Shipping Ports và China Merchants Port Holdings vốn tiếp tục mua lại các cảng hàng hóa ở Ấn Độ Dương, biển Hoa Trung Hải và vành đai Thái Dương. Tháng trước, doanh nghiệp vốn tại biển Cosco đã hoàn tất việc tiếp

quản hàng rào thương mại Zeebrugge, cảng lớn thứ hai của Bỉ, đánh dấu “đầu cầu” đầu tiên của doanh nghiệp Trung Quốc này tại vùng Tây Bắc châu Âu.

Thỏa thuận này được ký kết sau một loạt thương vụ mua lại khác ở Tây Ban Nha, Italy và Hy Lạp chỉ trong vài năm qua. Các công ty nhà nước Trung Quốc, từng một thời chi phối đáng kể thị trường trong nước, giờ đây kiểm soát khoảng 1/10 công suất tất cả các cảng châu Âu. Các thương vụ này là một trong các biểu hiện rõ ràng nhất cho thấy kế hoạch tham vọng của Bắc Kinh đó là kết nối Trung Quốc với châu Âu bằng đường biển, đường bộ, đường sắt và đường ống dẫn dầu.

Neil Davidson, nhà phân tích cấp cao về hàng rào thương mại tại công ty tư vấn hàng hải Drewry, nói: “Chỉ với doanh nghiệp như Cosco, các thỏa thuận này đem lại lợi ích nhuần tẩm tài chính, và chúng có thể khiến ban lãnh đạo ở Bắc Kinh rất hài lòng bởi nó phù hợp với sáng kiến Vành đai và Con đường. Với các bến, đa số các thỏa thuận này có đường lối đi chính trị năm sau đó”.

Frans-Paul van der Putten, chuyên gia về Trung Quốc tại Viện Quan hệ Quốc tế Hà Lan, khẳng định: “Mục tiêu chính của đây dường như là nhằm giảm bớt sự phụ thuộc của Trung Quốc vào các nhân tố nước ngoài và gia tăng ảnh hưởng của Trung Quốc trên thế giới”.

Ảnh hưởng gia tăng đó đang khiến nhiều nước tại châu Âu nghi ngại. Với việc đầu tư của Trung Quốc tăng vọt, các nhà lãnh đạo châu Âu ngày một lo ngại rằng Chủ tịch Tập Cận Bình đang lợi dụng sức mạnh kinh tế để phục vụ mục đích chính trị. Lấy ví dụ, kể từ khi Cosco bỏ 1 tỷ USD để mua lại và hiện đại hóa cảng Piraeus của Hy Lạp, Bắc Kinh có thể đưa vào số hàng trên của Hy Lạp để đáp ứng nhu cầu trích của Liên minh châu Âu (EU) và hành vi của Trung Quốc trong các vấn đề nhân quyền và Biển Đông.

Giờ đây, trong bối cảnh các công ty nhà nước Trung Quốc đang tiến vào nhà Trung Hải - giông như các nhà đầu tư của hàng Trung và Đông Âu - các lo ngại như vậy chưa thể mất đi.

Turloch Mooney, nhà phê bình các hàng rào thương mại toàn cầu của công ty phân tích IHS

Markit, nói: “Quy mô của các dự án đầu tư vào cơ sở hạ tầng trọng yếu trong khuôn khổ sáng kiến Vành đai và Con đường đang ngày càng rõ ràng như những chính trị của Trung Quốc tại các quốc gia này sẽ gia tăng. Đó là điều chắc chắn”.

Bộ đôi Cosco và China Merchants có lợi thế lớn trước hầu hết các đối thủ châu Âu, bởi họ được dè dặt tiếp cận các khoản vay lãi suất thấp để đầu tư ráo riết vào các tài sản trên khắp thế giới. Cả hai công ty này đều có thể nhận được các khoản vay lãi suất thấp từ các ngân hàng nhà nước và Cosco thậm chí có thể tận dụng nguồn quỹ trợ giá nhiều tỷ USD được Ngân hàng Phát triển Trung Quốc tài trợ cho sáng kiến Vành đai và Con đường.

Ông Moony nói: “Nhìn từ góc độ thương mại, việc có sẵn các khoản vay lãi suất thấp và sự hỗ trợ thuận lợi giao giúp các nhà vận hành công Trung Quốc gia tăng khả năng đánh bại các nhà đầu tư đối thủ và giành được các hàng rào thuế”.

Tuy nhiên, các thương vụ mua lợi không chỉ vì mục đích địa chính trị. Ông Davidson nói rằng sau khi các công ty vận tải biển thế giới ngừng nới lỏng trong giai đoạn suy thoái năm 2016 - khi đó Cosco thế giới 1,4 tỷ USD - các hàng rào thuế dần dần mở ra các lợi nhuận tốt hơn. Ông nói: “Các hàng rào thuế đem lại nhiều lợi nhuận, trong khi lĩnh vực vận tải biển giống như lĩnh vực hàng không - đây là ngành có tiềm năng lợi nhuận thấp”. Các công ty như Cosco mua biển đầu tư của họ thành công máy in tiền, qua việc biển các hàng rào thuế yên ổn thành các trung tâm vận chuyển hàng hóa khổng lồ.

Song, tức là mở rộng của Trung Quốc trong các lĩnh vực quan trọng của nền kinh tế châu Âu, không chỉ bao gồm các hàng rào thuế mà còn trong các lĩnh vực như năng lượng và công nghệ cao, đã khiến các nhà lãnh đạo châu Âu ngày càng “đau đầu”.

Chuyên gia Putten cho rằng các thỏa thuận mua lợi các hàng rào thuế và các dự án cơ sở hạ tầng khác trong dự án Vành đai và Con đường ở Trung và Đông Âu đang đe dọa chia rẽ các thành viên của EU về mặt chính trị, trong bối cảnh thế giới này đang lung lay. Chuyên gia Putten nói: “Hiện ngày càng có nhiều tranh cãi về các tác động chính trị của các dự án đầu tư Trung Quốc. Tranh cãi lớn hiện nay đó là giới thiệu cho rằng đầu tư của Trung Quốc vào các nước của Trung Hải và Trung Âu sẽ tác động đến lập trường của họ về Trung Quốc”.

Theo “[Foreign policy](#)”

Việt Tuấn (gt)