

Đòn bẫy còng sắt hàng thế kỷ tác động tích cực hay tiêu cực còn tùy thuộc vào cách xử lý của quốc gia trong phạm vi đòn bẫy. Với Việt Nam hiện nay, nếu chưa tận dụng được lợi thế từ đòn bẫy này, thì ít nhất cũng trở thành mục tiêu của nó.



Châu Á đang lên cơn sốt bởi “chính sách đối ngoại còng sắt” của Trung Quốc. Với “Mặt vành đai, Mặt con đường”, hàng nghìn kết nối mới vùng không gian địa lý xuyên qua Âu-Á được đang hành bởi các công cụ tài chính hỗ trợ như Ngân hàng Đầu tư Châu Á (AIIB) có số vốn khoảng 100 tỷ USD và Quỹ Con đường tơ lụa có vốn 40 tỷ USD, việc thiết lập một tuyến đường hai trục “nội đất” xuyên qua Trung Á, và “lớp biển” bắt đầu từ các hải cảng tại các nước Đông Nam Á có thể được xem như một “đối chiến lược” hiện thực hóa “giấc mơ Trung Hoa” dưới thời của thế hệ lãnh đạo thế mới.

Chức chèn đây không phải là ưu tiên của còng sắt hàng thế kỷ (CSHT) được chú ý như một yếu tố quan trọng trong bối cảnh triển vọng của Trung Quốc như một cường quốc toàn cầu. Những diễn biến của Tập Cận Bình, đây trở thành “trung tâm của các trung tâm”. Bằng cách vượt trên không chỉ xuất phát từ các phát triển chính thức và thay đổi ưu tiên trong chính sách, mà còn việc thay đổi bản chất phát triển của

những này, công việc kinh tế, lớn lên chính sách đối ngoại. Về kinh tế, từ một quốc gia nhập khẩu vốn, Trung Quốc đã dần chuyển sang quốc gia xuất khẩu vốn. Về chính sách đối ngoại, cuộc tranh luận của các học giả những này cho thấy xu hướng chuyển dịch từ “tự mình chèo thuyền” (自给自足) sang “phần đầu để thành công” (借船出海), nhấn mạnh một Trung Quốc chèo tranh giành vị trí dẫn đầu, những sự phát triển.

Ông xã với một Trung Quốc hung hăng, vị lực và dần phồng trong hành động là khó, vì nó buột các những láng giềng lớn bé đều phải xây dựng những phòng án phòng ngừa. Những một Trung Quốc hợp tác và đứng ra chèo thuyền những gần kết khu vực sẽ đưa các quốc gia láng giềng vào một lên chèo khó xử hơn. Nguyên nhân của các khó xử này là sự đa diện trong sự triển dầy luôn được gần với tên gọi “hòa bình”, khi một bên là các dự án hợp tác kinh tế mang tính đầu tư chào gọi, một bên là sự tăng tốc về hiện đại hóa quốc phòng, cùng với tranh chấp lãnh hải, lãnh thổ của được gọi quy. Họ quả của của sự đa diện đó là sự không rõ ràng về “ý định chiến lược” của một cường quốc triển dầy, khiến cho các nghi ngại về lòng ghép giữa an ninh và kinh tế đứng sau các dự công trình-dự án được Trung Quốc đầu xuýt ngày một càng tăng.

Chia sẻ những quan ngại đó, những ở một lòng kính khác, chúng tôi quan điếm rằng chèo có thể hiểu được “đội chiến lược” của Trung Quốc thông qua việc bóc tách được bên chèo của các dự án bằng các phòng pháp liên ngành. Trước tiên cho lập luận giữa cung và cầu về còng sắt hàng, bài viết quay lại phân tích những sự liệu đưa ra về nhu cầu của còng sắt hàng Châu Á, mà được biết xoay quanh con

[số 8000 tỷ USD](#)

mà Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB) đưa ra (phần đầu tiên). Các phân tích này chèo ra, tuy nhu cầu còng sắt hàng là lớn, nhưng khác biệt, và tập trung theo những phân khúc và những khu vực khác nhau. Tuy những khác biệt đó, trong phần hai của bài viết chúng tôi thảo luận tiếp về

những thách thức, cũng như còng sắt hàng mà các những Đông Nam Á, được biết là Việt Nam phải đội một trong “cuộc chọi lớn” của Trung Quốc.

Nhu cầu còng sắt hàng của Châu Á: Lên những khác biệt

Đầu tư còng sắt hàng (CSHT) có ý nghĩa quan trọng trong việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của một quốc gia. Ở cấp độ khu vực, việc đầu tư CSHT còn có tác động quan trọng trong việc làm tăng sự cạnh tranh của nền kinh tế, thúc đẩy những mọi giữa

các quốc gia và qua đó làm gia tăng sự thịnh vượng. Tác động lớn nhất của các kết nối CSHT trong khu vực hoặc liên khu vực là trực tiếp giảm chi phí thương mại (trade costs) thông qua việc giảm mức chi tiêu trực tiếp cho thương mại, giảm thời gian vận chuyển hàng hóa hoặc làm gia tăng chi phí cơ hội với các nước không tham gia liên kết. Bên cạnh đó, việc đầu tư vào CSHT mới (nhất là đường và các hoạt động chuyên chở, lưu giữ, hậu cần (logistics)) có thể tạo ra hiệu ứng lan tỏa công nghệ - điểu kiện bất quan trọng và cần thiết đối với các nước đang phát triển.

Trong bối cảnh kinh tế toàn cầu suy giảm do tác động của khủng hoảng tài chính tiền tệ năm 2008 và nợ công Châu Âu năm 2010, đầu tư CSHT dần trở thành mối quan tâm của các quốc gia nhằm giải quyết tình trạng. Các nghiên cứu của ICGV về nhu cầu CSHT của các nước Châu Á cho thấy trong giai đoạn 2010 - 2020, khu vực này cần một số vốn khổng lồ để hoàn thành được mức đầu tư CSHT **cao nhất** của mình.

Theo tính toán của

PricewaterhouseCoopers (PwC) năm 2014

, các dự án liên quan đến vận và cơ sở hạ tầng toàn cầu dự tính sẽ đạt mức 9.000 tỷ USD mỗi năm vào năm 2025 (năm 2014 là 4.000 tỷ). Các quốc gia Châu Á, đặc biệt là Trung Quốc có triển vọng dẫn đầu trong việc đầu tư và hợp tác nguồn vốn này. Tổ chức OECD trong nghiên cứu công bố 2014 ước tính khoảng trình đầu tư CSHT toàn cầu hiện nay là 70.000 tỷ USD đến năm 2030.

Nghiên cứu của ADB năm 2009 ước tính cần đến 8.000 tỷ USD để đầu tư cho cơ sở hạ tầng ở Châu Á trong vòng hơn 10 năm.

Bảng: Nhu cầu đầu tư cơ sở hạ tầng ở Châu Á, 2010-2020 (tỷ USD*)

Lĩnh vực

Xây dựng

Duy trì và nâng cấp

Nâng cấp (đi)

3167

912

Viện thông

325

730

Giao thông

1762

704

Nội dung sách và Video sinh môi trường

155

226

Tổng

5.419

2.573

*Tỷ giá USD năm 2008

Nguồn: ADB (2012)

Tuy nhiên, con số 8.000 tỷ USD này là nhu cầu đầu tư CSHT trong nước của các quốc gia chứ không phải nhu cầu cho các dự án CSHT khu vực. Bởi vì việc đánh giá tác động của CSHT đến giảm chi phí thông mại và lan tỏa kỹ thuật của Việt Nam thì việc xem xét các liên kết khu vực có sự tham gia của Việt Nam quan trọng hơn rất nhiều so với các liên kết nhu cầu đầu tư CSHT trong nước.

Bởi vì Châu Á, các dự án CSHT mang tính khu vực, nhóm tăng cường khả năng kết nối giữa các quốc gia mới là đối tượng thực sự mà các ngân hàng phát triển song/đa phương hướng tới. Nếu tính số vốn cần cho CSHT khu vực Đông Nam Á (gồm cả các liên kết với các ASEAN cũng như ASEAN - Nam Á, ASEAN - Châu Âu) thì con số

này chỉ xấp xỉ 29 tỷ USD/năm (thấp hơn nhiều so với nhu cầu CSHT trong nước vào khoảng 60-70 tỷ USD/năm của tất cả các nước ASEAN).

Hơn nữa, trong số 8.000 tỷ USD nhu cầu và vốn này thì Trung Quốc và Ấn Độ đã chiếm tới 79,5%, 9 quốc gia có nhu cầu và vốn CSHT lớn nhất chiếm khoảng 18%, các nước Châu Á còn lại chỉ chiếm chưa đầy 3% nhu cầu và vốn - hay chưa đầy 240 tỷ USD cho 10 năm. Do đó, cũng có thể nói nhu cầu 8.000 tỷ USD là nhu cầu của Trung Quốc (chiếm tới hơn 50%) hơn là nhu cầu của Châu Á rộng lớn.

Việt Nam kết nối CSHT với các dự án của Trung Quốc: “đòn bẩy cơ sở hạ tầng” và những lý do quan trọng

Xuất phát từ nhu cầu và vốn CSHT và việc triển khai tiếp các dự án (vốn được thúc đẩy bởi ADB trong hơn 10 năm qua) như đã nêu trên, Trung Quốc đã nêu lên sáng kiến và AIIB và nhận được sự ủng hộ của 57 quốc gia. Trong các phân tích [của mình](#), chúng tôi cho rằng AIIB có vai trò tích cực trong việc giải quyết “cần khát CSHT” của khu vực khi ADB và Ngân hàng Thế giới (WB) đều chỉ đáp ứng được một phần nhỏ nhu cầu khổng lồ này. Tuy nhiên, khi tham gia vào các dự án CSHT khu vực do Trung Quốc dẫn đầu hoặc cấp vốn, Việt Nam cần tính tới các hạn chế đã chi.

Thứ nhất, AIIB là công cụ đầu tiên do Trung Quốc hiện thực hóa chiến lược “Mắt vành đai, một con đường”, Việt Nam sẽ cần bằng cách nào giữa lợi ích của mình với mục đích của Trung Quốc. Trong một phát biểu [gần đây](#), bà Federica Mogherini - Cao ủy Chính sách An ninh và Đối ngoại EU - cho biết nhiều nước Châu Âu bày tỏ sự ủng hộ với kế hoạch này của Trung Quốc bằng việc gia nhập AIIB vào tháng 3 năm nay. Malaysia đã công khai ý định vay vốn của Trung Quốc để đầu tư vào ba công trình lớn trong kế hoạch Mắt vành đai, một con đường. Điều này có thể đưa ra một gợi ý về những dự án CSHT mà AIIB sẽ ưu tiên. Sẽ không ngạc nhiên nếu các CSHT khu vực như kênh Kra (Thái Lan) hay công

mũi Colombo

(Sri Lanka)

[\[1\]](#)

sẽ nhận được vốn vay từ AIIB hay các định chế tài chính khác.

Thứ hai, những khác biệt trong ưu tiên đầu tư CSHT trong nước và kết nối với CSHT

khu vực đòi hỏi Việt Nam có những ưu tiên phân bổ vốn hợp lý. Số liệu cho thấy, đối với mạng lưới ASEAN như cầu vốn cho mạng lưới giao thông 1,3 tỷ USD so với hệ thống giao thông. Trong khi đó, nhu cầu về CSHT giao thông dành cho kết nối ASEAN là 2,5 tỷ USD như cầu về hệ thống mạng lưới.

Thứ ba, trong các cầu vốn đầu tư CSHT, Việt Nam chỉ chiếm 53% vốn để xây dựng, trong khi đó chỉ 47% để duy trì, bảo dưỡng và vận hành các CSHT hiện có. Điều này cho thấy, Việt Nam đang trực tiếp áp lực của việc cân đối tài chính cho các dự án xây dựng và các dự án hiện có. Nếu quá chú trọng thuyết minh cho các dự án mới, Việt Nam không chỉ đi đến với sự lãng phí vốn đầu tư mà còn có thể làm trầm trọng thêm sự yếu kém về quản trị và gia tăng mức độ tham nhũng. Trong bối cảnh vốn vay nước ngoài tiếp cận ngày càng khó, áp lực trên nợ trong tương lai sẽ tạo ra thách thức cho hệ thống tài chính của Việt Nam.

Cuối cùng, sự hình thành của các đòn bẫy CSHT và những tác động tích cực, cũng như tiêu cực của nó. Câu hỏi đặt ra là tích cực cho ai, và các hệ quả tiêu cực sẽ xảy ra về hệ thống nào, ai sẽ phải là người gánh chịu? Việc hình thành mạng lưới các hệ thống Đông Nam Á kết nối với Nam Á và hai tỉnh Vân Nam, Quảng Tây của Trung Quốc cũng như có thể thúc đẩy sự phát triển của Myanmar, Lào, Thái Lan, Campuchia nhưng làm suy giảm lợi ích của Việt Nam do hệ thống CSHT tại khu vực này có thể làm gia tăng quy mô thị trường mới, đầu tư, do đó đem lại lợi ích cho các quốc gia này.

Khi **đòn bẫy cạm bẫy** hình thành, liệu phân bổ đầu tư của mạng lưới xuất Đông Nam Á có dịch chuyển theo hướng bất lợi cho Việt Nam hay không? Một mặt mức độ nhất định, khi CSHT cũng định hình và Việt Nam không kết nối được với hệ thống CSHT của khu vực (tức là các kết nối theo hướng Đông - Tây) thì lợi ích của toàn bộ mạng lưới CSHT cũng trong nước của Việt Nam sẽ suy giảm. Các trục CSHT đang được đầu tư với số vốn lớn như cao tốc Bắc - Nam, hệ thống cảng biển mới dọc bờ biển từ các tỉnh phía Bắc yêu cầu vốn như cầu nối đầu. Các cảng biển Việt Nam có ưu thế lớn trong đó có cảng Sài Gòn nằm trong hệ thống quốc tế, những hiệu quả quản lý kém, chi phí đắt đỏ, hệ thống chuyên chở, lưu giữ và hậu cần thiêu hủy khi các cảng này không thu hút được hàng hóa từ vùng “hậu cần” là Đông Nam Á là đầu rặng lớn.

Hàng hóa từ Lào, Campuchia đang xuất khẩu thông qua các cảng của Thái Lan. Trong tương lai, khi các cảng khác của Thái Lan được quy hoạch và hoàn thành, khi

hệ thống CSHT cũng nối liền từ Côn Minh chảy xuyên qua Lào đến Bangkok, khi hệ thống sông Nam Á nối liền với Nam Á qua trục kết nối Myanmar thì các công của Thái Lan sẽ có ưu thế rất lớn. Điều này đặt Việt Nam vào một tình thế quyết đoán trong việc lựa chọn các điểm tiếp nối CSHT khu vực sao cho không bị đầu tư dàn trải, lãng phí. Để làm được điều này, lợi ích của địa phương là một lợi ích cần tính từ khi quy hoạch.

Cuối cùng, tầm quan trọng của CSHT không phải là để có một con đường chảy qua hay có nhiều hơn các nhà máy điện, tầm quan trọng của các dự án CSHT là phải tạo ra tác động lan tỏa về kinh tế và phúc lợi cho các khu vực nằm dọc theo các dự án CSHT này. Một hệ thống CSHT hiệu quả cuối cùng không chỉ là kết nối hữu cơ các vùng địa lý mà phải thực sự là mạng lưới sản xuất, khoa học-kỹ thuật và kiến trúc.

Hành x: Tìm “phân khúc” trong “toàn diện”

Những quan ngại về “đòn bẫy cạm bẫy” tại các dự án Trung Quốc đặt các nước đón nhận đầu tư, đặc biệt là Việt Nam cần tìm duy trì cách tiếp cận với nó một cách vừa toàn diện và vừa phân khúc. Nhu cầu dự án CSHT của Châu Á và của Việt Nam là có thật, và các định chế tài chính hiện nay vẫn chưa thể đáp ứng hoàn toàn [nhu cầu này](#).

Vì thế nên dòng chảy các dự án trong các dự xuất CSHT của Trung Quốc thông qua “Một vành đai, Một con đường” là một bổ sung quan trọng và cần thiết. Điều này không những có ý nghĩa về phát triển kinh tế với một số địa phương của Việt Nam, mà còn với liên kết vùng, tiểu vùng, và rộng lớn hơn là cả mạng lưới sản xuất-thông mại-đầu tư của khu vực.

Tuy vậy, một góc nhìn quá tập trung vào “phân khúc” theo nghĩa không có một kế hoạch phát triển tổng thể phát triển CSHT của Việt Nam sẽ là rất nguy hiểm vì nó có thể phá vỡ tổng thể quy hoạch phát triển cạm bẫy tổng thể của Việt Nam. Tập trung phát triển (các yếu tố nội sinh, liên ngoại sinh trong mối quan hệ Việt-Trung), những yếu tố vừa kể phần trên sẽ làm tổng thể những Việt Nam có thể là chủ tác động tiêu cực trong đòn bẫy CSHT đang dần định hình. Không có một “đội chiến lược” với những tính toán từ tất cả các chiều hướng, lợi ích ngắn hạn có thể nhiều, nhưng dài hạn thì ít. Lợi ích của địa phương tăng lên, nhưng sẽ bị thu hẹp với chi phí ngân sách từ Trung Quốc dùng để sửa sai các “kết nối lệch” hay giải quyết các “vấn đề phát triển cục bộ”.

Quan trọng hơn, ngoài yếu tố lợi ích được-mất trong ngắn hạn, nó còn “cố định hóa” [2] mối quan hệ Việt- Trung từ góc nhìn của việc thiết kế các kết nối với họ cũng. Và chừa chừa cố định này mang lợi lợi ích nhiều nhất cho Việt Nam. Một đổi công trình - khác với những hợp đồng thông mại hay đầu tư - thông có tuổỉ thừ hàng nừa thừ kừ. Nó không những đừu chừnh hành vi, ãng xừ, và cũ cách thừc từ chừc cũa mừt cũng đừng trong mừt khoừng thừi gian nhất đừnh, mà còn từo ra những yếu tố “ngoừi sinh”. Các yếu tố này sừ thúc đừy các cá nhân, hay các nhóm tác nhân khác nhau hoừt đừng nừng theo cách thừc từ chừc đừ. Những ngừc lừi nó sừ từo ra những lừc “từ trừng nghừch” trong viừc sừa sai hay những cũ gừng trong viừc tìm kiừm mừt giừi pháp thay đừi.

Đòn bẫy CSHT tác đừng tích từc hay tiêu cũc còn tùy thuừc vào cách xừ lí cũa quừc gia trong phừm vi đừn bừy. Ở vừi Việt Nam hiừn nay, nếu chừa từn đừng đừc lừi thừ từ đừn bừy này, thì ít nhất đừng đừ trừ thành mừc tiêu cũa nó.

TS. Trừng Minh Huy Vừ là Giám đừc Trung tâm Nghiên cứu Quừc từ (SCIS), ở ở hừc KHXH&NV, HừQ TP. HCM.

TS. Phừm Sừ Thành là Giám đừc Chừng trình Nghiên cứu Kinh từ Trung Quừc thuừc VEPR (VCES), ở ở hừc Kinh từ, HừQGHN.

[1] Kừ hoừch “thành phừ cũng” mừi ở Colombo trừ giá 1,5 từ USD đừng bừ chính phừ Sri Lanka xét duyừt lừi vì e ngừi nhà thừu Trung Quừc không đừng đừc tiêu chừn vừ môi trừng.

[2] Từ dùng cũa GS Trừn Vừn Thừ.

