

HIỆN THỰC HÓA SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI, CON ĐƯỜNG”: TRUNG QUỐC CẦN VƯỢT QUA NHIỀU THÁCH THỨC

★ TS NGÔ PHƯƠNG ANH

Viện Quan hệ quốc tế,

Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh

● **Tóm tắt:** Gần một thập niên kể từ khi chính thức được đề xuất năm 2013, “Sáng kiến Vành đai, con đường” - Belt and Road Initiative (BRI) có ý nghĩa chiến lược quan trọng cả về mặt đối nội và đối ngoại với Trung Quốc. Hơn 7 năm triển khai, bên cạnh thành tựu chính, BRI cũng đặt Trung Quốc vào bối cảnh phải đối mặt với nhiều thách thức như vấn đề cạnh tranh chiến lược các nước lớn, sự nghi ngại của nhiều nước đối với BRI, nỗi lo võ nợ, chủ quyền, môi trường và xã hội từ các nước nghèo tham gia BRI... Bài viết tập trung làm rõ những thách thức mà Trung Quốc phải vượt qua để hiện thực hóa BRI.

● **Từ khóa:** Trung Quốc, Sáng kiến Vành đai, con đường.

Với phương châm “Ngoại giao nước lớn là then chốt; Ngoại giao láng giềng là hàng đầu; Ngoại giao với các nước đang phát triển là cơ sở; Ngoại giao đa phương là vũ đài quan trọng”⁽¹⁾, Trung Quốc - dưới sự lãnh đạo của Chủ tịch Tập Cận Bình đang hướng tới mục tiêu nâng cao vai trò và mở rộng tầm ảnh hưởng của cường quốc này ra thế giới. Là một chính sách trọng yếu trong chiến lược ngoại giao nước lớn của Trung Quốc trong thế kỷ XXI, BRI không chỉ thể hiện tham vọng chính trị to lớn, hướng tới mục tiêu hiện thực hóa “giấc mộng Trung Hoa”, mà còn cho thấy sự đa dạng trong cách thức liên kết, mô hình hội nhập, hợp tác quốc tế của Trung Quốc với các quốc gia trên thế giới. Thế kỷ XXI với nhiều biến động tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương (CA-TBD) và thế giới, sự

xuất hiện của các vấn đề toàn cầu cấp bách, thách thức của an ninh phi truyền thống, suy thoái kinh tế thế giới, sự trỗi dậy của chủ nghĩa dân túy, cùng sự gia tăng mạnh mẽ thế và lực của Trung Quốc sau hơn 40 năm thực hiện cải cách, mở cửa, chính là những tiền đề thuận lợi để “cường quốc tỷ dân” triển khai BRI mang tầm vóc thế kỷ. Mục tiêu rõ ràng, nội dung phong phú, cách thức triển khai đồng bộ, phương thức thực hiện đa dạng, linh hoạt, nên mặc dù vẫn đang trong giai đoạn “kiểm nghiệm thực tế” song sau 7 năm đi vào hoạt động, BRI đã bước đầu đạt được những kết quả đáng kể. Nhiều dự án cơ sở hạ tầng đường sắt, cầu cảng, đường hàng không và các hành lang kinh tế trọng điểm được hợp tác xây dựng, BRI đã và đang trở thành công cụ giúp Trung Quốc gia tăng ảnh hưởng

kinh tế, nâng cao vị thế chính trị, cải thiện quan hệ ngoại giao trong khu vực và trên thế giới. Mặc dù vậy, Trung Quốc cũng phải đối mặt với nhiều khó khăn, thách thức khi triển khai BRI. Đó là:

Thứ nhất, thách thức đến từ vấn đề cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn.

Không phải đến khi chính quyền Tập Cận Bình đề xuất và triển khai BRI các nước lớn khác mới thể hiện phản ứng, mà ngay từ khi thế giới bước sang thế kỷ mới, bối cảnh và cục diện có sự thay đổi, đã khiến cạnh tranh chiến lược giữa các cường quốc ngày càng “khốc liệt” hơn, với quy mô, cách thức và lĩnh vực phong phú hơn, trở thành vấn đề chi phối lớn đến đời sống quan hệ quốc tế đương đại. Trong đó, không thể phủ nhận, Mỹ - Trung chính là cặp quan hệ cạnh tranh chiến lược có ảnh hưởng mạnh mẽ nhất trên phạm vi toàn cầu trong thế kỷ XXI. Đặc biệt, từ khi tổng thống thứ 45 của Hoa Kỳ lên nắm quyền, cạnh tranh Mỹ - Trung, hay còn được nhìn dưới góc nhìn “cạnh tranh Trump - Tập”, không chỉ dừng lại ở các cuộc chiến thương mại, mà lan rộng ra nhiều lĩnh vực như tiền tệ, công nghệ, nguồn nhân lực, mô hình phát triển... Chủ tịch Tập Cận Bình triển khai BRI trên ba châu lục, chính quyền Trump đã không “chậm chân” khi đề xuất Chiến lược “Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương: Tự do và rộng mở” (IPS), với quy mô bao trọn hai đại dương lớn của thế giới, cùng lúc thúc đẩy thiết lập cơ cấu đầu tư 60 tỷ USD để cạnh tranh với BRI, triển khai chiến tranh thương mại. Cùng với nhiều chính sách, đạo luật mới được ban hành như: Chiến lược An ninh Quốc gia (NSS-2017), Chiến lược “Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương: Tự do và rộng mở” (IPS-2017), Chiến lược Quốc phòng mới (NDS-2018), Đạo luật Ủy quyền quốc phòng (NDAA-2019), Chính quyền Mỹ cũng có những cách thức cụ thể nhằm cạnh tranh và kìm hãm sự

phát triển của BRI. Tháng 10-2018, Chính quyền Trump tiếp tục ký đạo luật Xây dựng, tạo ra một cơ quan tài trợ phát triển mới, cung cấp các khoản vay, bảo hiểm rủi ro chính trị cho các công ty tư nhân, nhằm khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư vào các nước đang phát triển, các nước có thu nhập thấp, đồng thời cho phép Cơ quan Tài chính Phát triển Quốc tế của Mỹ (IDFC) chi 60 tỷ USD cho các dự án trên phạm vi toàn thế giới.

Ngoài Mỹ, rất nhiều cường quốc khác cũng cân nhắc các biện pháp, chính sách “ngầm cạnh tranh” với BRI của Trung Quốc, trong đó phải kể đến đồng minh thân cận nhất của Mỹ ở CA-TBD là Nhật Bản. Nhấn mạnh tính minh bạch và có chọn lọc từ các dự án đầu tư, Chính phủ của Thủ tướng Abe Shinzo đã cung cấp 110 tỷ USD tài trợ cho các dự án cơ sở hạ tầng ở các quốc gia châu Á trong giai đoạn 2015-2020. Các dự án cơ sở hạ tầng chất lượng cao của Nhật Bản sẽ giúp gia tăng cơ hội việc làm, đào tạo trình độ lao động có tay nghề, kích thích phát triển hạ tầng và tạo điều kiện để các quốc gia tiếp nhận không rơi vào “bẫy nợ”. Điều này được cho là “trái ngược” với những hệ quả từ các dự án trong BRI mà Trung Quốc đang triển khai. Cũng trong tháng 10-2018, tại Hội nghị Cấp cao Diễn đàn Hợp tác Á - Âu (ASEM), diễn ra ở Brussels, các quốc gia thành viên Liên minh châu Âu - EU tuyên bố ký kết “Chiến lược kết nối châu Á”, với nội hàm cải thiện giao thông, năng lượng, kỹ thuật số, thúc đẩy xây dựng tiêu chuẩn về môi trường và lao động tại khu vực. Cũng giống như những yêu cầu đưa ra từ Nhật Bản, Chiến lược này của EU nhấn mạnh tầm quan trọng của “tiêu chuẩn môi trường và xã hội cao” cùng “tính bền vững về tài chính” của các dự án cơ sở hạ tầng. Trong bối cảnh an ninh mạng đang trở thành vấn đề trọng yếu đối với tất cả các quốc gia, tính minh bạch,

cách tiếp cận tôn trọng luật pháp quốc tế trong các dự án của Nhật Bản và EU có thể đem lại cảm giác an toàn hơn so với các dự án về viễn thông, thương mại điện tử hay cơ sở hạ tầng trong BRI.

Gần đây nhất, tháng 11-2019, Chính quyền của Tổng thống Trump vừa hợp tác với Nhật Bản và Australia công bố Mạng lưới Điểm Xanh (Blue Dot Network), với mục tiêu đánh giá các dự án cơ sở hạ tầng theo các tiêu chuẩn được đặt ra bởi một ủy ban điều hành gồm các cơ quan chính phủ, các viện phát triển tài chính và khu vực tư nhân. Theo đó, các dự án hạ tầng đạt tiêu chuẩn chất lượng cao sẽ được công nhận là Điểm Xanh. Tập đoàn Đầu tư Tư nhân Nước ngoài Mỹ (OPIC), Bộ Ngoại giao và Thương mại Australia và Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JBIC) sẽ là các thành viên của ban điều hành Mạng lưới Điểm Xanh. Mạng lưới Điểm Xanh được kỳ vọng đóng vai trò trong việc thiết lập các tiêu chuẩn, bảo đảm tính minh bạch và hiệu quả của các dự án, đặc biệt dự án về cơ sở hạ tầng. Dù đang trong giai đoạn “thai nghén”, song kế hoạch này dự báo sẽ sớm trở thành “công cụ kiểm tra tiêu chuẩn”, “đe dọa” những dự án “dưới tiêu chuẩn” trong BRI của Trung Quốc.

Thứ hai, thách thức từ tâm thế nghi ngại của nhóm các nước lớn đối với BRI.

Hiện nay, trong số các nước lớn, mới chỉ có Italy tham gia vào BRI. Mỹ, Nhật Bản, EU đều thể hiện những nghi ngại đối với Sáng kiến này. Mặc dù Chủ tịch Tập Cận Bình đã có nhiều chuyến công du tới các nước châu Âu (Tây Ban Nha, Bồ Đào Nha, Pháp, Monaco...) trong nỗ lực thuyết phục các quốc gia EU tham gia BRI, song đến nay mới chỉ có Italy “mặn mà” với những lợi ích mà BRI mang lại. Cựu Thủ tướng Anh Theresa May (1-2018) đã từ chối ký Biên bản ghi nhớ về BRI. Thậm chí tháng 4-2018, 27/28 Đại sứ EU tại

Bắc Kinh, trừ Hungary, đã ký vào tài liệu tố cáo BRI cản trở tự do thương mại và tạo lợi thế cho các công ty của Trung Quốc. Các quốc gia này nhìn nhận BRI thiên về góc độ kiểm soát địa - chính trị, vượt ra ngoài “kết nối đơn thuần” về kinh tế, cơ sở hạ tầng. Bên cạnh đó, sự thiếu minh bạch và chưa bảo đảm tiêu chuẩn về môi trường, xã hội... cũng dấy lên những lo ngại của EU đối với các dự án trong BRI. Tháng 6-2018, Ấn Độ cũng đã không ký nội dung ủng hộ BRI trong Tuyên bố chung của Hội nghị thượng đỉnh Hợp tác Thượng Hải 2018. Đặc biệt, không những không tham gia BRI, Ấn Độ còn khẳng định lập trường kiên định của quốc gia này, cho rằng Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC), trong phạm vi của BRI, là sự vi phạm “trắng trợn” chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của Ấn Độ. CPEC đi qua thành phố cảng Gwadar của Pakistan đến Tân Cương, Trung Quốc, được cho là sẽ đi qua khu vực Kashmir. Đây là vùng đất do Pakistan kiểm soát nhưng đồng thời cũng là nơi tranh chấp lãnh thổ giữa Pakistan và Ấn Độ. Quan điểm cứng rắn của quốc gia này với BRI còn thể hiện qua hành động không cử bất cứ một quan chức nào tham dự Hội nghị Thượng đỉnh “Vành đai và Con đường” bất chấp lời mời gọi, qua cả kênh chính thức và không chính thức, từ phía Trung Quốc.

Thứ ba, nỗi lo vỡ nợ từ nhóm các nước nghèo trước các dự án đầu tư của Trung Quốc dọc theo tuyến BRI.

Các khoản đầu tư trực tiếp của Trung Quốc trong khuôn khổ BRI trong hơn 6 năm qua đã vượt qua con số 60 tỷ USD. Ngày càng có nhiều lo ngại về các khoản vay từ Trung Quốc của các quốc gia đang phát triển, đang nhận viện trợ dọc theo tuyến BRI. Những lo ngại này không phải là không có cơ sở, khi mà từ khoảng cuối năm 2018, có nhiều dự án quan trọng trong khuôn khổ BRI

đã bị đình chỉ hoặc xem xét lại, thu hẹp nguồn tài chính do lo ngại về tính ổn định và minh bạch của các khoản vay nợ. Điển hình trong số đó là Sri Lanka. Quốc gia này đã vay của Trung Quốc những khoản vay khổng lồ để xây dựng cảng Hambantota, cảng đã xây xong và giờ vẫn đang chật vật để tìm kiếm tàu bè. Điều đó khiến họ đã phải chuyển quyền kiểm soát cảng và khu đất xung quanh cho phía Trung Quốc thuê trong 99 năm để “gán nợ” vào tháng 12-2017.

Một thí dụ khác là Maldives, quốc đảo Ấn Độ Dương đã có một khoảng thời gian chính trị bất ổn do một trong số nguyên nhân xuất phát từ các dự án đầu tư của BRI. Cuộc bầu cử tại Maldives kết thúc vào tháng 9-2018, lãnh đạo Abdulla Yameen phái thân Trung Quốc bị lật đổ, chính trị gia Ibrahim Mohamed Solih được đảng đối lập ủng hộ đã chiến thắng áp đảo, cho thấy thái độ “chống đối Trung Quốc” của người dân Maldives đang lên cao. Thời gian ông Yameen nắm chính quyền là thời kỳ bùng phát xây dựng các dự án cơ sở hạ tầng BRI tại Maldives. Trong đó đầu tư vào các dự án mở rộng sân bay tại Maldives lên tới 830 triệu USD; hao hụt từ dự án sân bay và cầu nối biển lên đến 200 triệu USD, làm cho nguồn tài chính của đất nước nhỏ bé này rơi vào khốn đốn. 5 năm ông Yameen cầm quyền đã mang lại khoản nợ khổng lồ cho Maldives tổng cộng 1,4 tỷ USD, chiếm 1/3 GDP của đất nước, trong đó hơn 75% liên quan đến dự án “Vành đai và Con đường”. Hiện nay, Maldives đang cố gắng đàm phán lại khoản nợ 3 tỷ USD với đối tác Trung Quốc, tương đương 2/3 GDP của quốc gia để chi tiêu cho các dự án trong khuôn khổ BRI.

Tương tự ở Zambia và một số quốc gia châu Phi khác, Trung Quốc cũng là nhà đầu tư chính với các khoản viện trợ vô điều kiện. Tại Lusaka và khắp nơi trên đất nước Zambia, nguồn tiền

của Trung Quốc được đổ vào hàng loạt dự án trọng điểm như sân bay, nhà máy, đường xá, cầu cống, trụ sở... khiến nợ công của Zambia đã đạt mức trên 10,6 tỷ USD. Cùng với sự mất giá của kim loại đồng, mặt hàng xuất khẩu chính của Zambia, có nhiều quan ngại rằng quốc gia châu Phi này sẽ phải “oằn mình” công nợ trong thời gian tới, và liệu rằng một “kịch bản Sri Lanka” có lặp lại hay không trong điều kiện tệ nhất, Zambia sẽ phải bàn giao quyền điều hành những công trình quan trọng (công ty điện lực Zesco, sân bay Lusaka, đài truyền hình ZNBC...) cho Trung Quốc quản lý để “gán nợ”?! Theo báo cáo của Trung tâm Phát triển Toàn cầu (Center for Global Development) tại Mỹ năm 2018, các khoản đầu tư của Trung Quốc đã làm 8 quốc gia trong phạm vi BRI phải đối mặt với nguy cơ khủng hoảng nợ, đó là Mông Cổ, Lào, Maldives, Montenegro, Pakistan, Djibouti, Tajikistan và Kyrgyzstan. Cũng do tâm lý lo sợ nợ xấu, nhiều nước như Thái Lan, Malaysia, Sri Lanka, Nepal, Pakistan, Myanmar, Bangladesh... đã chủ động hủy bỏ hoặc thu hẹp quy mô các dự án đầu tư từ Trung Quốc. Đây có thể coi như “con gió ngược” đối với các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng tưởng chừng đang rất thuận lợi trong BRI.

Thứ tư, nỗi lo vi phạm chủ quyền từ các quốc gia láng giềng, có mâu thuẫn, tranh chấp lãnh thổ với Trung Quốc.

Kể từ khi BRI ra đời, ngày càng nhiều quốc gia quan ngại rằng “sức mạnh mềm Trung Quốc”, được lan tỏa thông qua BRI, sẽ có thể sớm được thúc đẩy để trở thành sức mạnh cứng trong tương lai, đặc biệt là tại khu vực CA-TBD. Cùng với BRI, Trung Quốc cũng từ bỏ phương châm “giấu mình chờ thời”, thay vào đó là tỏ ra cứng rắn và quyết đoán trong chính sách đối ngoại, rõ nhất là các động thái đi ngược với cam kết “phát triển hòa bình” trên biển Đông thời gian qua.

Cách thức thường thấy trong các dự án thuộc BRI là công ty Trung Quốc sẽ thông qua tài trợ vốn và hợp đồng kinh doanh cho thuê dài hạn, lên đến hàng thập kỷ, qua đó có được quyền kiểm soát về cơ sở hạ tầng trọng điểm (như cảng biển, đập thủy điện, sân bay...) tại các quốc gia dọc theo tuyến BRI. Điều này không chỉ dẫn đến tính phức tạp trong các đàm phán liên quan, mà còn kéo theo sự lệ thuộc, dựa dẫm, và ảnh hưởng chính trị giữa các quốc gia này với Trung Quốc. Thí dụ: cảng Hambantota của Sri Lanka mất quyền kiểm soát lên tới 99 năm; cảng Haifa của Israel trao quyền vận hành kinh doanh cho công ty Trung Quốc trong 25 năm; cảng Pireas, cảng biển lớn nhất của Hy Lạp, cũng đang do công ty Trung Quốc vận hành. Lo sợ trước nguy cơ lệ thuộc kinh tế, từ đó dẫn đến mất “chủ quyền” và ảnh hưởng chính trị vào Trung Quốc từ các dự án BRI, ngay từ những ngày đầu tiên được “mời chào” tham gia, Chính phủ Ấn Độ đã nhấn mạnh quốc gia Nam Á này sẽ không đánh đổi chủ quyền để lấy kinh tế, với khẩu hiệu: “Không một quốc gia nào có thể chấp nhận một dự án phớt lờ những mối lo ngại về chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của nước mình”. Thủ tướng Ấn Độ - Narendra Modi còn nhấn mạnh thêm quan điểm này khi đề cập tới BRI rằng “Kết nối - bản thân nó không thể phủ nhận hoặc làm suy giảm chủ quyền của các quốc gia khác”⁽²⁾.

Cùng chung cách thức, tại Kazakhstan, việc xây dựng các nhà máy của Trung Quốc đã tạo nên nỗi lo sợ trong chuỗi phản ứng toàn cầu chống lại các khoản đầu tư của Trung Quốc. Kazakhstan, cùng nhiều quốc gia Trung Á khác, dường như đang bị “khóa cứng” trong “Vành đai, con đường” cùng lo ngại rằng Trung Quốc có thể sẽ xem xét lại các thỏa thuận biên giới với Kazakhstan, Tajikistan và Kyrgyzstan. Theo Bộ Phát triển Khu vực Kazakhstan, năm 2014, 32

công dân Trung Quốc đã thuê khoảng 4.750 ha diện tích đất của quốc gia này⁽³⁾. Mặc dù chính quyền Kazakhstan đã trấn an người dân, nhưng những lo ngại của địa phương về quyền sử dụng đất vẫn tiếp tục bùng lên vào năm 2016, khi luật đất đai được đề xuất sửa đổi cho phép người nước ngoài thuê các mảnh đất nông nghiệp trong tối đa 25 năm. Không thể phủ nhận, độc lập chủ quyền chính là yếu tố cốt lõi đối với sự tồn vong của mỗi quốc gia. Sự “nhập nhèm” của các khoản vốn rót từ công ty Trung Quốc vào các dự án trong khuôn khổ BRI đã dẫn đến nhiều hậu quả nghiêm trọng đối với nhiều quốc gia tiếp nhận, buộc các đối tác BRI phải cân nhắc, tính toán kỹ lưỡng hơn nếu không muốn rơi vào bẫy “đổi tự chủ lấy kinh tế” với cái giá sẽ phải trả là quá đắt.

Thứ năm, tâm thế nghi ngại do các dự án chưa có quản trị tốt, thiếu tính minh bạch và chưa đáp ứng được các tiêu chuẩn về môi trường, xã hội.

Một trong những rủi ro mà BRI khiến cho các nước tham gia nghi ngại, đó là quá trình đấu thầu thiếu minh bạch. Tình trạng này diễn ra tại rất nhiều quốc gia dọc tuyến BRI như Sri Lanka, Kenya, Malaysia, Uganda, Nepal, Maldives, Zambia, Bangladesh, Venezuela, Ecuador... Ngay cả đồng minh Pakistan của Trung Quốc cũng đã bày tỏ quan ngại về sự minh bạch và yêu cầu đàm phán lại nhiều dự án. Cựu thủ tướng Nawaz Sharif của Pakistan đã từng bị cáo buộc nhận hối lộ từ chính phủ Trung Quốc để tạo điều kiện thuận lợi hơn cho các gói thầu dự án cơ sở hạ tầng trọng điểm từ Trung Quốc. Tháng 11-2014, Mexico cũng đã hủy dự án xây dựng tuyến đường sắt cao tốc trị giá tới 3,7 tỷ USD của Trung Quốc do những cáo buộc về tính minh bạch và tổ chức đấu thầu lại. Cùng lý do đó, năm 2017, Iran tuyên bố hủy hợp đồng trị giá 2,5 tỷ USD với Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Trung Quốc (CNPC)

và Australia từ chối khoản đầu tư trị giá 19,5 tỷ USD từ Công ty Chinalcon, Trung Quốc vào tập đoàn khai thác mỏ lớn thứ hai thế giới - Rio Tinto của quốc gia này. Sự thiếu minh bạch đã và đang làm gia tăng quan ngại chung, rằng các dự án trong BRI có thể khuyến khích kỹ năng quản trị yếu kém, sai nguyên tắc quản lý và trở thành “thỏi nam châm thu hút tham nhũng” tại các quốc gia tiếp nhận đầu tư, trước bối cảnh nhiều quốc gia thuộc phạm vi BRI vốn đã nằm trong “danh sách đen” về các nước tham nhũng nhất thế giới, theo báo cáo của Tổ chức Minh bạch Quốc tế - TI (Transparency International).

Không chỉ thiếu minh bạch trong đấu thầu và quản lý dự án, BRI còn khiến nhiều quốc gia lo ngại về ảnh hưởng lâu dài tới an ninh môi trường và xã hội. Cụ thể:

Về ô nhiễm môi trường: Trung Quốc chỉ cam kết các “tiêu chuẩn xanh” cho dự án trên phạm vi quốc gia này mà không nhấn mạnh đến lãnh thổ của hơn 137 nước khác mà Sáng kiến này đi qua. Điều đó đồng nghĩa với việc, cường quốc này sẽ không chịu trách nhiệm trước bất cứ tình trạng ô nhiễm nào tại các quốc gia thành viên BRI, do các dự án cơ sở hạ tầng mà Trung Quốc đầu tư tạo ra;

Về đa dạng sinh học: môi trường sinh thái của các quốc gia này cũng đứng trước nguy cơ chịu ảnh hưởng tiêu cực, đe dọa đa dạng sinh học. Thí dụ dự án Đập thủy điện Sinohydro, tại vùng đất thấp Batang Toru, Indonesia, trị giá 1,6 tỷ USD, có khả năng tiêu diệt từ 10 đến 20% số lượng đười ươi Tapanuli bản địa. Hay dự án cơ sở hạ tầng tại lưu vực sông Congo có khả năng tàn phá 1/10 loài voi rừng bản địa⁽⁴⁾. Cho đến nay, Chính quyền Myanmar vẫn không muốn tiếp tục Dự án Đập thủy điện Myitsone do Tập đoàn Đầu tư Điện lực Trung Quốc (CPIC) khởi công do đứng trước nhiều lo ngại, đe dọa làm

biến mất hơn 70 nghìn ha rừng nguyên sinh, cùng các vùng đất canh tác, làm giảm sút lượng cá, thủy hải sản trên sông, gây ngập 47 ngôi làng trong vùng và có khả năng buộc 10 nghìn người dân tộc Kachin phải rời bỏ quê hương sinh sống⁽⁵⁾. Tổ chức Bảo tồn Thiên nhiên Thế giới (World Wide Fund For Nature, WWF) dự báo có đến 265 loài bị đe dọa và 46 điểm nóng về đa dạng sinh học dọc theo tuyến đường BRI;

Về Khí thải Carbon: Các dự án cơ sở hạ tầng trong BRI đòi hỏi một lượng lớn xi măng, loại vật tư xây dựng sẽ góp phần phát thải 6% lượng khí carbon trên toàn cầu. Là nhà sản xuất xi măng lớn thứ hai đồng thời cũng là nước tiêu thụ vật liệu này hàng đầu thế giới, Trung Quốc chính là nguồn phát thải khí carbon lớn nhất hành tinh. Trung Quốc đồng thời cũng là quốc gia xuất khẩu than lớn nhất thế giới. Các công ty Trung Quốc hiện xây tới 140 nhà máy sử dụng than đá trên khắp thế giới, bao gồm cả những nước trước đây dùng rất ít than đá như Pakistan hay Ai Cập trên tuyến BRI. Ngân hàng Phát triển Trung Quốc - CDB hiện đã đầu tư rất nhiều dự án sản xuất điện ở 38 quốc gia dọc tuyến BRI, và gần một nửa trong số các dự án điện đó được thực hiện bằng cách đốt nhiên liệu hóa thạch. Tình hình ô nhiễm môi trường đặc biệt tồi tệ ở những quốc gia được coi là “trọng điểm” của BRI như Pakistan, các nhà máy tiêu thụ than đá ở đất nước này đã tạo ra lượng khí thải cao gấp đôi so với năm 2012.

Thứ sáu, phần lớn các quốc gia mà hai con đường trong BRI đi qua, đều nằm ở khu vực giàu có tài nguyên nhưng nghèo đói và bất ổn về chính trị.

Trong số đó, nhiều quốc gia nằm trong không gian hậu Xôviết, nơi tranh giành ảnh hưởng giữa Nga và phương Tây; sự gia tăng về các hoạt động khủng bố, xung đột sắc tộc, tạo ra nhiều rủi ro cho Trung Quốc khi đầu tư ở

đây. Điển hình là trường hợp các điểm nóng tranh chấp hiện đang trở thành nguy cơ đối với Vòng đai kinh tế Trung Quốc - Pakistan; tranh chấp vùng Kashmir giữa Ấn Độ và Pakistan, xung đột biên giới Ấn Độ - Trung Quốc, tranh chấp lãnh thổ Palestine - Israel...

Thứ bảy, dịch bệnh COVID-19 đã và đang khiến “bức tranh BRI” vốn pha lẫn những gam màu sáng tối của Trung Quốc càng trở nên nhạt nhòa hơn.

Khởi phát từ thành phố Vũ Hán, tỉnh Hồ Bắc, Trung Quốc từ tháng 12-2019, đại dịch COVID-19 đã và đang khiến hàng triệu người trên thế giới nhiễm bệnh và tử vong chỉ trong vòng vài tháng. Nhằm ngăn chặn tình trạng virus lây lan, Trung Quốc cùng nhiều quốc gia đã áp lệnh phong tỏa các địa phương cùng biện pháp hạn chế đi lại. Các dự án thuộc BRI tại nước ngoài cũng vì thế mà chịu ảnh hưởng ít nhiều. Dự án của công ty Trung Quốc tại Indonesia như Tsingshan Holding Group hay Zhejiang Huayou Cobalt đều bị gián đoạn từ tháng 2-2020 do quốc gia này ngừng khai thác các chuyến bay từ Trung Quốc. Dự án đường cao tốc Kakarta - Bangdung trị giá 6 tỷ USD cũng chịu chung ảnh hưởng bởi COVID - 19. Văn phòng quản lý cấp cao của Trung Quốc đặt tại Đặc khu Kinh tế Sihanoukville - Campuchia, nơi có tới 160 doanh nghiệp với khoảng 20 nghìn công nhân, cũng trống vắng trong thời gian này do sự gián đoạn trong chuỗi cung ứng vật tư từ Trung Quốc⁽⁶⁾. Hay nhà máy nhiệt điện Payra tại Bangladesh, dự kiến được đưa vào hoạt động từ tháng 2-2020 cũng phải tuyên bố trì hoãn. Các chuyên gia kinh tế cho rằng, tình trạng này dự kiến còn kéo dài, buộc các dự án thuộc BRI phải tạm dừng, kéo theo đó là giá cả và chi phí gia tăng. Ngay cả khi COVID-19 qua đi, những tác động để lại lên nền kinh tế thế giới là chưa thể tính toán hết, các nhà

kinh tế dự báo một thời kỳ khủng hoảng mới sau đại khủng hoảng 2007-2008 sẽ bắt đầu. Trong bối cảnh đó, các dự án trong BRI sẽ được tiếp tục duy trì và triển khai như thế nào vẫn còn là một câu hỏi lớn.

Như vậy, trong thập kỷ đầu triển khai BRI, Chính quyền Tập Cận Bình có lẽ đã chưa thực sự nhận thức được đầy đủ những thử thách mà cường quốc này sẽ phải đối mặt trong nỗ lực hiện thực hóa BRI. Điều này đòi hỏi Trung Quốc sẽ phải không ngừng nghiên cứu, điều chỉnh sao cho BRI thích ứng được với những biến đổi của bối cảnh mới, hạn chế thiệt hại, bất đồng, gia tăng kết nối và chia sẻ lợi ích. Tìm hiểu để thấy được toàn cảnh bức tranh nhiều gam màu sáng tối về những thách thức trong thực tiễn triển khai BRI của Trung Quốc sẽ là cơ sở để chúng ta đưa ra những giải pháp và phương thức hợp lý khi tham gia vào BRI nói riêng và trong mục tiêu thúc đẩy quan hệ hợp tác bền vững với Trung Quốc nói chung □

(1) Báo cáo của Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường về công tác đối ngoại năm 2015 trước Quốc hội ngày 5-3-2015.

(2) *Cách thức đối phó với Bắc Kinh của New Delhi dưới góc nhìn của chuyên gia học giả Ấn Độ*, <https://www.biendong.net>.

(3) Thùy Dung: *Vì sao Trung Á ngày càng lo sợ các khoản đầu tư từ Trung Quốc*, <http://fica.vn>.

(4) Thu Hà: *Những hậu quả môi trường của Vòng đai và Con đường*, <http://tapchimoitruong.vn>.

(5) Liên hiệp các Hội Khoa học và Kỹ thuật Việt Nam: *Myanmar đình chỉ xây dựng đập thủy điện Myitson*, <http://www.warecod.org.vn>.

(6) Ánh Ngọc: *Virus corona “kìm chân” Sáng kiến Vòng đai và Con đường*, <https://vnexpress.net>.