

TÁC ĐỘNG TỪ NGUỒN VỐN CỦA TRUNG QUỐC QUA SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG” ĐẾN CÁC NƯỚC ĐANG PHÁT TRIỂN

★ PGS, TS NGUYỄN THỊ THÚY HÀ

Học viện Chính trị Khu vực I

★ TS TRỊNH THỊ HOA

Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh

● **Tóm tắt:** Gần hai thập niên đầu thế kỷ XXI, Trung Quốc tích cực đẩy mạnh hợp tác đầu tư tại các nước đang phát triển. Sáng kiến “Vành đai và con đường” (BRI) dự kiến trị giá 1.400 tỷ USD là một kỳ vọng lớn của Trung Quốc trong việc mở rộng ảnh hưởng của quốc gia này ra thế giới bằng con đường hợp tác kinh tế. Trên thực tế, các dự án cho vay của Trung Quốc đối với các nước đang phát triển đã có tác động tích cực đến tăng trưởng kinh tế bản địa, góp phần nâng cao đời sống của người dân tại các nước vay vốn. Tuy nhiên, BRI cũng đặt các quốc gia này trước nhiều thách thức.

● **Từ khóa:** BRI, vốn Trung Quốc, vành đai và con đường.

1. Những tác động tích cực

Một là, BRI nhận được sự hưởng ứng tích cực và tham gia của hơn 100 quốc gia, vùng lãnh thổ và tổ chức quốc tế, trong đó chủ yếu là các nước đang phát triển

Năm 2013, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình lần đầu tiên đề cập sáng kiến “Vành đai kinh tế, Con đường tơ lụa” và sáng kiến “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”. Đây là 2 sáng kiến cấu thành BRI, nhằm hình thành các tuyến kết nối “cứng” và kết nối “mềm” giữa Trung Quốc với phần còn lại của thế giới. Theo quan điểm của Trung Quốc, BRI được triển khai dựa

trên nguyên tắc cùng bàn bạc, cùng làm và cùng hưởng lợi; hướng tới xây dựng các cộng đồng chung trách nhiệm, chung lợi ích và chung vận mệnh.

Không thể phủ nhận việc Trung Quốc tăng cường cam kết hợp tác kinh tế tại các nước đang phát triển đã có tác động tích cực tới sự phát triển kinh tế, xã hội của các nước này. Hiện nay, Trung Quốc đã cùng với 150 quốc gia và tổ chức quốc tế ký kết các thỏa thuận hợp tác thuộc khuôn khổ BRI⁽¹⁾. Nguồn vốn dự kiến sẽ triển khai BRI “khoảng 1.400 tỷ USD, lớn hơn 12 lần so với kế hoạch Marshall của Mỹ (trị giá 120 tỷ

USD tính theo thời giá hiện nay)⁽²⁾. Nghiên cứu "Listening to Leaders 2018" của Aid Data năm 2014 về tầm ảnh hưởng toàn cầu của các quốc gia có hoạt động tài trợ nước ngoài cho thấy: Trung Quốc xếp thứ 29/33 trong số các nước có vốn đầu tư nước ngoài lớn trên thế giới, đến năm 2018 vươn lên vị trí 21/35. Hiện có trên 4.300 dự án của Trung Quốc đang triển khai tại 138 nước, trong đó có các dự án thuộc BRI. Sau 6 năm triển khai dự án, tốc độ phát triển của các nước này tăng trung bình khoảng 0,4%⁽³⁾. Điều này cho thấy, các dự án của Trung Quốc có tác động tích cực đến nền kinh tế nước tiếp nhận, thậm chí được các nước này đánh giá cao trong cơ chế hợp tác Nam - Nam (hợp tác giữa các nước đang phát triển).

Hai là, góp phần giải quyết những hạn chế về cơ sở hạ tầng cũng như đẩy nhanh tốc độ tăng trưởng công nghiệp và dịch vụ tại các nước đang phát triển.

Việc chọn sử dụng nguồn dự trữ tài chính quốc gia để "đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giúp các nước đang phát triển, thúc đẩy thương mại quốc tế được coi như Trung Quốc đang cung cấp dịch vụ công cho các nước"⁽⁴⁾. Các khoản đầu tư của Trung Quốc đã giúp cho các nước châu Phi giảm 40% giá cả, dịch vụ, cải thiện công nghệ sản xuất. Mặt khác, đầu tư của Trung Quốc cũng chú trọng tới nhu cầu thiết yếu của người bản địa, như: năng lượng, giao thông, vận tải. Châu Phi hiện cần khoảng 170 tỷ USD cho đầu tư cơ sở hạ tầng, 600 triệu dân chưa được sử dụng điện⁽⁵⁾. Đa số nước châu Phi đánh giá cao đầu tư của Trung Quốc ở khía cạnh tốc độ triển khai, lãi suất thấp, thời hạn trả nợ dài, không kèm theo ràng buộc về chính trị... Thống kê của Afrobarometer (tổ chức nghiên cứu độc lập ở châu Phi) chỉ ra rằng: 63% người dân châu Phi có đánh giá tích cực về ảnh hưởng kinh tế - chính trị của Trung Quốc,

trong đó các khía cạnh được đánh giá cao nhất là: đầu tư, phát triển cơ sở hạ tầng (32%); giá cả hàng hóa (23%); đầu tư của doanh nghiệp (16%); hỗ trợ của Trung Quốc trên các diễn đàn quốc tế (6%); chính sách không can dự (5%)⁽⁶⁾... So với các nước phương Tây, Trung Quốc được đánh giá cao hơn nhờ đầu tư vào các khu vực nội địa, kém phát triển, phát triển hạ tầng hướng biển, cải thiện thông thương hàng hóa, góp phần giảm khoảng cách giàu nghèo. Các dự án của Trung Quốc cũng góp phần giải quyết việc làm cho người bản địa, giúp họ tiếp cận các sản phẩm, dịch vụ và công nghệ mới với giá cả cạnh tranh. Năm 2018, Hội nghị Thượng đỉnh Diễn đàn Hợp tác Trung Quốc - châu Phi (FOCAC-7, tại Trung Quốc) thu hút 45/53 nước châu Phi tham dự ở cấp nguyên thủ, đạt tổng vốn cam kết lên tới 60 tỷ USD trong 3 năm. Hội nghị là dịp để Trung Quốc khẳng định vai trò là đối tác phát triển phù hợp nhất của châu Phi, cam kết hợp tác lâu dài với các nước châu Phi.

Với các quốc gia ở châu Á và khu vực Mỹ - Latinh, Trung Quốc đã ký hàng loạt Hiệp định Thương mại Tự do (FTA), với một số nước, như: Hàn Quốc, Pakistan, ASEAN, Peru, Chile... Trong khi nhiều nước ở châu Á và Mỹ - Latinh đang hạn chế tài chính để mở rộng, hiện đại hóa hệ thống cảng và giao thông, ảnh hưởng đến việc mở rộng thương mại trong khu vực và thương mại liên khu vực thì Trung Quốc đã cam kết sẽ bảo đảm nguồn tài chính khổng lồ để triển khai các dự án trên. Các quốc gia này đều có thể hưởng lợi từ những cải thiện trong kết nối cơ sở hạ tầng cũng như tự do hóa thương mại và đầu tư thông qua việc xóa bỏ các rào cản thương mại và phi thương mại. Các công ty bản địa cũng được hưởng lợi ở các lĩnh vực như: thương mại, tài chính, vận tải, hàng không, công nghệ thông tin và truyền thông... Trên thực tế, Mỹ, Tây Âu và WB, IMF



2018年中非合作论坛北京峰会

The 2018 Beijing Summit of the Forum on China-Africa Cooperation

Sommet de Beijing 2018 du Forum sur la Coopération Sino-Africaine

3-4 September 2018

2018年9月3-4日

3-4 September 2018



Hội nghị Thương đỉnh Trung Quốc - Châu Phi tại Bắc Kinh _ Ảnh:vi.rfi.fr

đang có những quy chế vay vốn khó tiếp cận thì Trung Quốc là đối tác chiến lược phù hợp của các nước châu Á và khu vực Mỹ - Latinh hiện nay.

Các nước ASEAN cho rằng, dự án trong khuôn khổ BRI phù hợp với nhu cầu cấp thiết của ASEAN trong triển khai Kế hoạch tổng thể về kết nối ASEAN (AMPC) và BRI hứa hẹn cung cấp nguồn tài chính bổ sung quan trọng cho các dự án phát triển hạ tầng. Hiện ASEAN cần khoảng 1.700 tỷ USD để phát triển cơ sở hạ tầng trong thập kỷ tới, trong khi các quốc gia này chỉ có thể đáp ứng khoảng 40-50% nhu cầu vốn nói trên⁽⁷⁾. Các tuyến đường sắt, đường cao tốc, cảng biển, nhà máy điện và các cơ sở mạng lưới truyền thông kỹ thuật số là những hạng mục được Trung Quốc hướng rót vốn. Điển hình là dự án xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Jakarta - Bandung ở Indonesia và một tuyến đường sắt kết nối Mohan, trên biên giới Trung Quốc, với thủ đô Viêng Chăn của Lào...

Khu vực Mỹ- Latinh, vốn được coi là "sân sau" của Mỹ, song từ năm 2008, Trung Quốc bắt đầu thâm nhập. Từ năm 2010 đến năm 2015, trong khi các ngân hàng phát triển của phương Tây giảm hỗ trợ từ 36 tỷ USD xuống còn 29,1 tỷ USD, thì số tiền Trung Quốc cho các nước Mỹ Latinh và vùng Caribê vay lại tăng gấp đôi, nhiều hơn tổng số vốn tài trợ của Ngân hàng Thế giới, Ngân hàng Phát triển liên Mỹ (BID) và Ngân hàng Phát triển Mỹ - Latinh (CAF)⁽⁸⁾. Trong dự án BRI, Panama là nước đầu tiên ký Bản ghi nhớ về việc tham gia. Panama chính thức thiết lập quan hệ ngoại giao với Trung Quốc năm 2017 và đồng ý để Trung Quốc triển khai xây dựng một hải cảng với các nhà máy khi đốt tự nhiên tại tỉnh Colon, miền Bắc Panama. Tàu thuyền của Trung Quốc đang đứng thứ 2 về mức độ sử dụng kênh đào Panama, góp phần tăng thu nhập cho quốc gia này. Một số quốc gia khác như El Salvador đã nhân đầu tư

của Trung Quốc để hiện đại hóa cảng biển tại La Union.

2. Một số hậu quả phát sinh

Một là, những cảng biển chiến lược thường được rót vốn đầu tư đã và đang đối diện nguy cơ phá sản

Cảng Hambantota của Sri Lanka: Đầu năm 2007, Sri Lanka đã quyết định vay vốn của Trung Quốc để xây dựng cảng Hambantota với gói vay 361 triệu USD. Tiếp đó, quốc gia này vay thêm 1.9 tỷ USD⁽⁹⁾ để nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng Hambantota và xây dựng thêm sân bay quốc tế Hambantota, sân thi đấu môn Cricket (bóng gậy). Đây là cảng, sân bay với chi phí lớn, nhưng sau khi hoàn thiện lại vắng khách nhất thế giới. Giới kinh doanh Sri Lanka gọi đó là dự án “bạch tuộc” vì không hiệu quả, thua lỗ. Năm 2015, chính phủ mới của Sri Lanka thừa kế khoản nợ khổng lồ từ chính phủ tiền nhiệm đã cam kết bằng mọi cách làm giảm nợ; chấp thuận hàng loạt các yêu cầu của Trung Quốc, tái khởi động các dự án này. Sau 10 năm triển khai dự án không hiệu quả, Sri Lanka đã nợ các công ty Trung Quốc 8 tỷ USD (2017) và phải bán 85% cổ phần ở cảng Hambantota cho Trung Quốc với giá khoảng 1,1 tỷ USD; đồng thời cho Trung Quốc thuê cảng Hambantota 99 năm. Đây là một giải pháp bất đắc dĩ khi các cảng, sân bay ở đây chưa thu được lợi nhuận nhưng lại trở thành một “bẫy nợ”. Trên thực tế, Trung Quốc sở hữu 85% cổ phần ở cảng Hambantota đồng nghĩa với việc Trung Quốc kiểm soát vùng này. Mặt khác, tiền cho thuê được khoảng 1,1 tỷ USD, vẫn chưa đủ để Sri Lanka bù cho số tiền vay nợ để phát triển khu vực này. Hiện Sri Lanka vẫn còn nợ Trung Quốc 8 tỷ USD⁽¹⁰⁾, và chưa có khả năng trả nợ.

Có thể nhận thấy, cảng biển của Sri Lanka nằm giữa các cảng miền Đông của Trung Quốc và Địa Trung Hải. Cảng nước sâu Hambantota

có giá trị chiến lược rất lớn, nằm ngay giao điểm các con đường giao thương hàng hải từ châu Âu, châu Phi, Trung Đông sang Đông Nam Á; khoảng 80% lượng dầu mỏ mà Trung Quốc nhập khẩu từ Trung Đông phải đi ngang qua vùng biển này trước khi vượt eo biển Malacca vào Biển Đông. Vì vậy, việc lựa chọn cảng Hambantota của Sri Lanka đi kèm điều kiện cho vay là quyết định mang tính chiến lược của Trung Quốc. Khi kiểm soát được cảng Hambantota, Trung Quốc lên kế hoạch xây dựng một khu công nghiệp lớn bên cạnh, tạo thành một “bàn đạp” chính trong chương trình “Con đường Tơ lụa trên biển” vươn tới châu Phi và châu Âu.

Cảng Gwadar của Pakistan: Siêu dự án Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan, gồm rất nhiều dự án đường bộ, đường sắt, ống dẫn dầu, nhà máy điện, hải cảng... từ Tân Cương (Trung Quốc) kéo dài 3.200 km, tới cảng nước sâu Gwadar trên bờ vịnh Oman thuộc Pakistan, gần eo biển Hormuz của Iran. Dự án này trị giá 62 tỷ USD⁽¹¹⁾ được đầu tư nhằm liên kết cảng nước sâu Gwadar ở phía Tây nam Pakistan với khu tự trị Tân Cương, Trung Quốc, thông qua mạng lưới đường cao tốc, đường sắt và đường ống vận chuyển dầu khí. Qua đây, bảo đảm hàng hóa và năng lượng xuất nhập khẩu của Trung Quốc được vận chuyển thông suốt, giảm chi phí mà không phải phụ thuộc vào con đường biển độc đạo qua eo biển Malacca có thể bị hải quân Mỹ phong tỏa bất cứ lúc nào. Cảng Gwadar của Pakistan, cũng như các cảng tại Sri Lanka và Myanmar, tạo thành một phần của “chuỗi ngọc trai” - mạng lưới các cảng biển do Trung Quốc đầu tư dọc theo Ấn Độ Dương. Mặt khác, CPEC sẽ đóng vai trò kết nối khu vực phía Tây kém phát triển của Trung Quốc ra Ấn Độ Dương. Đây là một trong những dự án có quy mô lớn nhất thuộc BRI của Trung Quốc. Dự kiến CPEC hoàn thành

vào năm 2030 sẽ cung cấp cho Trung Quốc tuyến giao thương quan trọng với Trung Đông và châu Phi. Cảng Gwadar chính là điểm nhấn của CPEC. Năm 2017, Trung Quốc đã đạt được hợp đồng thuê cảng Gwadar của Pakistan trong 40 năm và bắt đầu đẩy mạnh các dự án thuộc CPEC. Cả WB và IMF cảnh báo rằng, những khoản vay Trung Quốc với lãi suất lên tới 7%/năm có thể gây nguy hiểm cho nền tài chính Pakistan. Tuy nhiên, trong bối cảnh Tổng thống Mỹ Donald Trump "treo lại" các khoản viện trợ cho Pakistan trị giá hơn 1 tỷ USD (2018) với những cáo buộc liên quan vấn đề an ninh chính trị khu vực, chắc chắn quốc gia này sẽ chịu ảnh hưởng sâu sắc hơn của Trung Quốc. Hiện nay, Ngân hàng trung ương Pakistan tuyên bố bắt đầu sử dụng đồng Nhân dân tệ trong thương mại và đầu tư song phương; đồng thời đại sứ Trung Quốc ở Pakistan tuyên bố sẽ đẩy nhanh tiến độ xây dựng các dự án trong Hành lang CPEC.

Cảng Doraleh của Djibouti: An toàn hàng hải tại vùng Sừng châu Phi và các vùng biển lân cận như Biển Đỏ và Biển Arab là mối quan tâm của tất cả các quốc gia trên thế giới, đặc biệt là những nước phụ thuộc nhiều vào thương mại thế giới như Trung Quốc. Khu vực này được đánh giá là mất an toàn vào bậc nhất thế giới, trong khi lại đang thu hút tới 75% đầu tư thế giới vào lĩnh vực khai thác dầu khí⁽¹²⁾. Dầu khí được vận chuyển trên Biển Đỏ và eo biển Babel Mandeb. Cảng Doraleh của Djibouti nằm trên bờ Biển Đỏ được công ty DP World của UAE (các Tiểu vương quốc Ả rập thống nhất) xây dựng và đưa vào vận hành năm 2009. Với khả năng lưu giữ 1,76 triệu tấn hàng hóa⁽¹³⁾, cảng là nguồn thu lớn nhất của quốc gia này, đồng thời cũng là điểm ngắm của giới chiến lược Trung Quốc từ góc độ kinh tế và an ninh. Cảng Doraleh có vai trò quan trọng trong việc trung chuyển dầu mỏ từ Sudan và

Nam Sudan về Trung Quốc. Việc lựa chọn Djibouti để đầu tư chính là xác lập sự hiện diện thường xuyên của Trung Quốc tại khu vực này, với mục tiêu bảo đảm an toàn cho tuyến đường vận tải của Trung Quốc. Mặt khác, sau khi thiết lập các mối quan hệ thương mại rộng khắp với châu Âu, sang đầu thế kỷ XXI, Trung Quốc thiết lập và tiếp tục mở rộng quan hệ thương mại với các nước châu Phi. Vì vậy cảng Doraleh của Djibouti càng trở nên quan trọng với Trung Quốc vì đây là "cửa ngõ hàng hải" của hàng hóa Trung Quốc vào các nước châu Phi. Trong 2 năm (2016, 2017), Trung Quốc đã cho Djibouti vay 1,4 tỷ USD, tương đương hơn 75% Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của Djibouti. Kết quả là nợ Trung Quốc của Djibouti đã lên mức 77% nợ nước ngoài và 88% GDP của nước này⁽¹⁴⁾. Tốc độ nợ công tăng nhanh và chỉ tập trung vào "một đầu mối" cho vay đang là sự cảnh báo đối với Djibouti, khiến quốc gia này phải đồng ý cho Trung Quốc thiết lập căn cứ hải quân trên lãnh thổ của mình - căn cứ quân sự đầu tiên của Trung Quốc ở nước ngoài. Năm 2017, các quan chức Trung Quốc đã tổ chức lễ khai trương căn cứ hải quân hậu cần đầu tiên tại Djibouti. Căn cứ này có vai trò bảo vệ tuyến thương mại của Trung Quốc giữa châu Á và châu Âu, ngoài ra, còn để bảo vệ tính mạng và tài sản của công dân Trung Quốc tại châu Phi.

Cảng Mombasa của Kenya: Sở hữu cảng biển lớn nhất khu vực Đông Phi, Kenya hiện vẫn đang vận chuyển hàng hóa chủ yếu bằng một tuyến đường bộ nổi tiếng nguy hiểm. Năm 2014, Kenya đã ký một thỏa thuận hàng tỷ USD với Tập đoàn Cầu Đường thuộc sở hữu nhà nước Trung Quốc để xây dựng một tuyến đường sắt theo tiêu chuẩn (SGR) nối thủ đô Nairobi với thành phố Mombasa. Kenya chấp nhận khoản vay trị giá 500 tỷ KES (4,9 tỷ USD)⁽¹⁵⁾ với hy vọng thông qua

đó hình thành tuyến giao thông quan trọng đến và đi từ thủ đô Nairobi, với mục đích nhập khẩu và xuất khẩu hàng hóa thông qua thành phố cảng Mombasa. Đối với Trung Quốc, tuyến đường sắt dài 472 km, trị giá 3,8 tỷ USD⁽¹⁶⁾, là một phần trong hệ thống đường sắt do Trung Quốc xây dựng nhằm kết nối một số quốc gia châu Phi với nhau. Mặt khác, theo đánh giá của giới chiến lược Trung Quốc, cảng Mombasa lại là thương cảng sinh lời lớn nhất của Kenya.

Chính phủ Kenya đã vay vốn của Trung Quốc xây dựng tuyến đường sắt nối thủ đô Nairobi với thành phố Mombasa. Năm 2017, tuyến đường này hoàn thiện và đã mang lại lợi ích cho người dân bản địa. Tuy nhiên, theo đánh giá của giới hoạch định chính sách, dự án đường sắt tại Kenya được cho là không tạo ra doanh thu như kỳ vọng. Dự án cũng bị chỉ trích vì đội giá quá cao, được cho là gấp 3 lần so với mức giá tiêu chuẩn quốc tế. Với khoản lỗ 10 tỷ KES (98 triệu USD) được báo cáo trong năm đầu tiên hoạt động, Kenya gần như không thể trả được các khoản vay trong thời gian yêu cầu. Kenya đã thông báo chấp nhận khoản vay trị giá 500 tỷ KES (4,9 tỷ USD) cho việc xây dựng SGR. Theo đó, Kenya đang đứng trước nguy cơ không thể trả nợ cho Trung Quốc. Giới chiến lược quốc tế đang đưa ra dự báo khả năng quốc gia này phải nhượng quyền kiểm soát cảng lớn nhất và sinh lời nhất là Mombasa cho Trung Quốc. Mombasa sẽ như một trường hợp "Hambantota ở châu Phi". Theo đó, dự báo các tài sản khác liên quan đến vận chuyển hàng hóa nội địa từ cảng, bao gồm: kho chứa hàng nội địa ở Nairobi và đường sắt tiêu chuẩn (SGR) cũng có thể được thỏa hiệp trong trường hợp Trung Quốc tiếp quản cảng này. Như một hệ quả của "ngoại giao bẫy nợ", một số tài sản liên quan của nước này cũng có thể bị xâm phạm như cơ sở hạ tầng vận

chuyển hàng hóa nội địa từ cảng, bao gồm: kho chứa hàng nội địa ở thủ đô Nairobi, thậm chí là dự án SGR, sân bay quốc tế, cũng như mạng lưới điện quốc gia vì các khoản vay Trung Quốc không trả được.

Hai là, các dự án tại các nước đang phát triển hoạt động kém, sự phụ thuộc ngày càng gia tăng

Điểm khác trong "kết cấu viện trợ của Trung Quốc" với Mỹ và các thể chế kinh tế lớn trên thế giới là "phần lớn viện trợ của Trung Quốc tập trung vào các dự án mang tính thương mại và cung cấp các khoản vay theo giá thị trường với mục đích cuối cùng là kiếm tiền"; "các khoản vay có xu hướng đi vào các đối tác thương mại của Trung Quốc, những quốc gia giàu tài nguyên thiên nhiên, những nơi đáng đầu tư và có thể trả nợ"⁽¹⁷⁾. Khi cho vay, Trung Quốc không đặt ra những điều kiện lớn đối với nước đi vay; thậm chí không chú trọng các tác động môi trường, tác động xã hội hoặc hiệu quả kinh tế của các dự án vay nợ... Trung Quốc thường quan tâm việc quốc gia này phải cam kết trả theo lãi suất thương mại, trả nợ bằng tài nguyên thiên nhiên, bằng cổ phần chi phối trong các doanh nghiệp sở tại hoặc quyền tiếp cận thị trường ưu đãi cho hàng hóa xuất khẩu của Trung Quốc vào thị trường này. Vốn vay thường đi kèm điều kiện các công ty Trung Quốc phải được tham dự vào quá trình hoạch định và xây dựng. Khi các nước đi vay không thể trả nổi nợ sẽ phải chịu những ảnh hưởng từ phía Trung Quốc. Trong trường hợp quốc gia yếu kém về tài chính, tình thanh khoản của nền kinh tế thấp, Trung Quốc sẽ yêu cầu được sở hữu cổ phần đa số ngay từ đầu. Mục đích của Trung Quốc là nhằm bảo đảm các nước này sẽ không thể thoát khỏi các món nợ của mình. Trong trường hợp cần điều chỉnh thời hạn trả nợ, Trung Quốc thường yêu cầu các nước giao lại hợp đồng xây dựng các dự án bố

sung, theo đó, tác động khủng hoảng nợ của các nước này có nguy cơ kéo dài. Chẳng hạn, Nepal đã chấp nhận để Tập đoàn Tam Hiệp (do nhà nước Trung Quốc sở hữu) nắm 75% cổ phần⁽¹⁸⁾ khi ký thỏa thuận xây dựng một con đập vào năm 2017. Campuchia cũng được Trung Quốc xóa nợ 90 triệu USD (2017)⁽¹⁹⁾ nhưng phải dành cho Trung Quốc các hợp đồng mới với khoản vay 259 triệu USD xây dựng đại lộ ở Phnom Penh⁽²⁰⁾. Lào vay Trung Quốc "6,7 tỷ USD cho 760 dự án quốc gia, nhiều hơn một nửa GDP"⁽²¹⁾. Maldives nợ 1,25 tỷ USD của Trung Quốc để xây dựng các dự án sân bay, cảng biển mới, dẩy nợ công của quốc gia này lên 75% GDP, trong đó 70% là nợ Trung Quốc⁽²²⁾. Angola vay Trung Quốc 2 tỷ USD để xây dựng hạ tầng nhưng không có khả năng trả nợ và đang đứng trước nguy cơ phải nhượng một phần kiểm soát hoạt động sản xuất dầu cho Trung Quốc. Turkmenistan cũng đã phải cho Trung Quốc tiếp cận nguồn khí đốt tự nhiên sau khi gặp rắc rối với những khoản nợ.

Ba là, thị trường bản địa bị thu hẹp, vấn đề môi trường phát sinh

Các dự án của Trung Quốc được cho rằng đã giải quyết tình trạng dư thừa hàng hóa trong nước (như nguyên vật liệu xây dựng) bằng việc xuất khẩu sang các quốc gia vay nợ để thực hiện các dự án hạ tầng. Những dự án này thường không nhằm hướng đến hỗ trợ nền kinh tế địa phương, mà nhằm tạo điều kiện thuận lợi để Trung Quốc tiếp cận dễ dàng hơn các tài nguyên thiên nhiên, hoặc để mở cửa thị trường cho các hàng hóa xuất khẩu giá rẻ, kém chất lượng của Trung Quốc. Hàng hóa Trung Quốc có cơ hội chiếm lĩnh thị trường ở các nước vay vốn, đưa đến hệ lụy bán phá giá hàng hóa Trung Quốc, làm đình đốn ngành sản xuất hàng hóa nội địa. Các cuộc biểu tình của người bản địa chống

hàng hóa Trung Quốc ngày càng gia tăng vì gây lung lay thị trường, gia tăng thất nghiệp, nguy cơ xáo trộn xã hội cao. Mặt khác, việc triển khai các dự án thuộc BRI cho thấy, đến nay các công ty Trung Quốc đã và đang đầu tư hàng triệu USD vào nhiều dự án như: đập thủy điện, giao thông vận tải... nhưng không tiến hành đánh giá tác động môi trường và xã hội toàn diện, hậu quả sẽ là sự gánh chịu của các nước vay vốn.

Bốn là, cơ hội việc làm của người bản địa bị đe dọa

Các cuộc biểu tình về vấn đề thất nghiệp đang càng gia tăng ở nhiều nước vay vốn của Trung Quốc. Nhiều nhà thầu Trung Quốc tại các nước bản địa đã đưa lao động Trung Quốc đến làm việc tại các dự án của mình. Một số dự án đầu tư sử dụng công nghệ lạc hậu, thiết bị và vật liệu kém chất lượng, kéo theo sự hiện diện của nhiều lao động phổ thông người Trung Quốc tới nước sở tại, gây ra những hệ lụy tiêu cực tới môi trường sinh thái và văn hóa - xã hội của các nước tham gia BRI.

Ngoài ra, giới nghiên cứu quốc tế cũng cảnh báo, "Vành đai và Con đường" còn là cách để Trung Quốc gia tăng sự hiện diện cũng như vai trò trên toàn thế giới. BRI được đánh giá là "Chiến lược mang tính toàn cầu, cũng là đột phá khẩu để Trung Quốc thực hiện mục tiêu kép: mở rộng không gian phát triển và thể hiện vai trò dẫn dắt"⁽²³⁾, đặc biệt chú trọng việc giành lợi thế so sánh so với các đối thủ cạnh tranh, như: Mỹ, Ấn Độ, Nhật Bản, Australia...

Hiện nay, Việt Nam ủng hộ việc triển khai BRI. Việt Nam và Trung Quốc đã ký Biên bản ghi nhớ (MOU) về kết nối "Hai hành lang, một vành đai" và "Vành đai và con đường". Điều này thể hiện lựa chọn mang tính chủ động của Việt Nam. Tuy nhiên, một đặc điểm quan trọng của những dự án BRI đã triển khai ở Việt Nam

là các dự án đã được ký kết hoặc triển khai từ trước năm 2013-2014. Thí dụ như, dự án Cát Linh - Hà Đông, các dự án thuộc "sáng kiến hai hành lang, một vành đai", nhà máy nhiệt điện Vĩnh Tân. Hiện nay, cùng với việc tiếp tục tăng cường hợp tác dọc theo BRI, Việt Nam cần chú trọng tới hiệu quả triển khai các dự án thuộc BRI. Mặt khác, Việt Nam cần nâng cao chất lượng thể chế kinh tế và năng lực quản trị quốc gia (đối với các điều kiện ưu đãi hấp dẫn đằng sau các tài trợ vốn lớn với lãi suất và thời hạn ưu đãi đối với các dự án đầu tư trực tiếp từ nước ngoài nói chung và Trung Quốc nói riêng). Vì vậy, việc nghiên cứu về BRI dưới góc độ hoạch định chính sách, thu hút đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng và liên kết khu vực là cần thiết góp phần bảo đảm độc lập tự chủ về kinh tế, an ninh quốc gia.

Tại Diễn đàn cấp cao hợp tác quốc tế "Vành đai và Con đường" lần thứ hai (4-2019), Việt Nam đã tham dự và ủng hộ BRI. Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc nhấn mạnh quan điểm: kết nối trong BRI cần bảo đảm cân bằng giữa mục tiêu tăng trưởng ngắn hạn với mục tiêu phát triển dài hạn, hiệu quả về kinh tế, bền vững về môi trường và hài hòa về xã hội; lấy con người làm trung tâm, đề cao trách nhiệm, đóng góp, sáng tạo của người dân và họ phải được hưởng thụ thành quả hợp tác BRI với cuộc sống tốt đẹp hơn, không ai bị bỏ lại phía sau; các quốc gia dù lớn dù nhỏ đều phải được tôn trọng, lắng nghe và các khác biệt được giải quyết bằng tham vấn, đối thoại; quan hệ hợp tác cân bằng đẳng, minh bạch, cởi mở, chân thành, cùng có lợi, đồng thời tôn trọng chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, luật pháp quốc tế. Việt Nam luôn coi trọng thúc đẩy quan hệ đối tác hợp tác chiến lược toàn diện Việt Nam - Trung Quốc phát triển ổn định, lành mạnh và bền vững^[24].

Tóm lại, "Vành đai và con đường" được triển khai với nguồn vốn khổng lồ của Trung Quốc đang tỏ ra có hiệu quả đối với các quốc gia đang phát triển tham gia BRI. Đồng thời, BRI đặt các quốc gia này trước nhiều thách thức, có nguy cơ rơi vào vòng luẩn quẩn từ các khoản nợ, hệ lụy khôn lường tới việc hoạch định các chính sách phát triển. Đây cũng là vấn đề thực tiễn Việt Nam có thể tham khảo khi tham gia BRI: Việt Nam cần có sự theo dõi sát sao, vừa đẩy mạnh hợp tác vừa đấu tranh để bảo vệ lợi ích quốc gia thành công □

(1) Việt Nam hợp tác vì thịnh vượng và hòa bình, <https://anninhthudo.vn>.

(2), (4) Nghiêm Tuấn Hùng: "Sáng kiến Vành đai và con đường dưới góc nhìn của chủ nghĩa hiện thực", Tạp chí *Nghiên cứu Trung Quốc*, số 11, 2018, tr.35, 39.

(3), (5), (6), (14) <https://baoquocte.vn>.

(7), (8) <https://tapchitaichinh.vn>.

(9), (10), (17), (20), (21) Nguyễn Quang Thuấn, Hoàng Thế Anh: "Thông tin Đại hội Đảng Cộng sản Trung Quốc", Tạp chí *Nghiên cứu Trung Quốc*, số 10, 2017, tr.8, 8, 7, 8, 8.

(11), (19), (22) <https://dantri.com.vn>.

(12) <https://bnews.vn>.

(13) <https://thanhnien.vn>.

(14) <http://baoquocte.vn>.

(15) <https://nld.com.vn>.

(16) <http://vneconomy.vn>.

(18) <http://nghiencuuquocte.org>.

(23) Phạm Sỹ Thành, Hoàng Huệ Anh: "Sáng kiến Vành đai và con đường: kết quả bước đầu và dự báo triển vọng", Tạp chí *Nghiên cứu Trung Quốc*, số 11, 2018, tr.31.

(24) <https://hcmcpv.org.vn>.