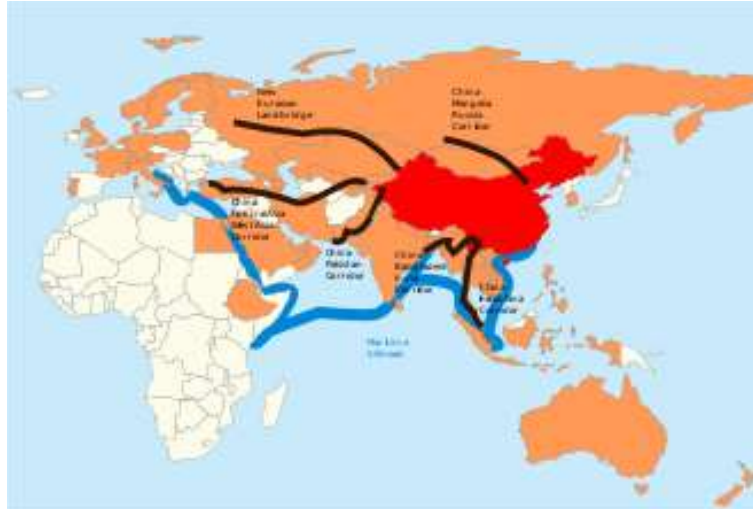


Sáng kiến “Nhất đới, Nhất lộ” của Trung Quốc “Con đường tơ lụa mới” hay tham vọng của Tập Cận Bình



Con đường tơ lụa mới (Nguồn Internet)

Sáng kiến “Nhất đới, Nhất lộ”:

Ông Tập Cận Bình (Xi Jinping), sinh ngày 1.6.1953, được đánh giá như là một nhân vật lãnh đạo quyền lực nhất ở Trung Quốc sau thời Đặng Tiểu Bình. Năm 2012, ông được bầu làm tổng bí thư, chủ tịch Ủy ban Quân Sự đảng Cộng sản Trung Quốc. Rồi chỉ một năm sau, để „nhất thể hóa“ ông mời Hồ Cẩm Đào về vườn và nắm luôn chức chủ tịch Trung Quốc. Cuối năm 2013, Tập Cận Bình đích thân phát động chiến lược „Một vành đai, Một con đường“ (Nhất đới, Nhất lộ) tiếng Anh là „One belt, One road“ viết tắt OBOR, hay còn được gọi một cách ví von hơn là „Con đường tơ lụa mới“. Dự án này được Tập Cận Bình coi như là một „đại chiến lược kinh tế và chính trị“ biểu tượng cho sức mạnh đang lên của Trung Quốc trên địa hạt kinh tế và chính trị toàn cầu. „Một vành đai, Một con đường“ bao gồm hai phần: một vành đai trên đất liền và một con đường trên biển cả.

-Một Vành đai có nghĩa là „Vành đai kinh tế con đường tơ lụa“ (Silk Road Economic Belt). Đây là con đường Tơ lụa mới trên đất liền, khởi đầu từ Trung Quốc băng qua các thành phố lớn của các quốc gia Nam Á, Trung Á, Tây Á và Nga để vào châu Âu rồi kết thúc ở thành phố Venice của Ý bằng các hệ thống đường bộ, đường sắt và hệ thống dẫn dầu khí chạy từ Á sang Âu. Huyết mạch của Vành đai này là con đường sắt dài 11.000 km xuyên lục địa Á-Âu nối từ thành phố Trùng Khánh (Chongqing) thuộc Trung Quốc tới thành phố Duisburg tận bên Đức, một cảng nội địa có tầm vóc lớn nhất thế giới, cửa ngõ đem hàng hóa đổ vào châu Âu.

-Một Con đường có nghĩa là “Con đường Tơ lụa Hàng hải thế kỷ XXI” (21st Century Maritime Silk Road). Một thủy lộ kết nối các thành phố ven biển Trung Quốc với các hải cảng ở các quốc gia vùng Đông Nam Á, Trung Đông, Đông Phi và châu Âu. Vân Đồn, Bắc Vân Phong và Phú Quốc ở Việt Nam là những điểm bắt đầu của con đường Tơ lụa Hàng hải mới. Không phải ngẫu nhiên, mấy năm gần đây Trung Quốc thường hay đề cao nhân vật Trịnh Hòa (Zheng He) ở thế kỷ 15, như là một tiền đề cho việc xây dựng con đường biển mới này. Năm 1405, đô đốc Trịnh Hòa thời nhà Minh dẫn một đội tàu gồm 62 chiếc và gần 28

ngành quân của Trung Quốc đi tới Việt Nam, Thái Lan, Malacca, Java, Sri Lanka đến tận Mozambique ở châu Phi.



Con đường tơ lụa cổ đại (Nguồn Internet)

Ngay từ lúc đầu, „Nhất đới, Nhất lộ“ đã được chính quyền Trung Quốc tôn không biết bao nhiêu công sức để quảng bá và trên truyền thông thế giới „One belt, One road“ cũng thường xuyên được nhắc tới. Vào năm 2016, tên sáng kiến này bỗng bị đổi thành „Belt and Road Initiative“ viết tắt là BRI (Sáng kiến Vành đai và Con đường). Có điều lạ là tên bằng tiếng Anh thì đổi nhưng tên bằng tiếng Trung Hoa thì giữ nguyên, vẫn là „Nhất đới, Nhất lộ“. Có lẽ Bắc Kinh lo ngại về nguy cơ sẽ bị diễn giải sai lầm ở ngoại quốc về dự án này. Thật ra để nói kết châu Âu, châu Á, châu Phi có 5 con đường khác nhau, nhưng cái chính là chữ „nhất“ (một) ở đây dễ gây ra hiểu lầm là tất cả đều xoay quanh một quốc gia và mang tính cách „đe dọa“, Trung Quốc đang có tham vọng trở thành cường quốc số một thế giới.

Dù tên đã đổi, nhưng „Nhất đới, Nhất lộ“ (One belt, One road) vẫn còn được sử dụng trên truyền thông thế giới. Sáng kiến „Nhất đới, Nhất lộ“ là kế hoạch đầu tư khổng lồ vào cơ sở hạ tầng như xây dựng đường sắt, đường cao tốc, hải cảng, đập nước, nhà máy điện,.... nhằm vào các quốc gia còn đang phát triển. “Trung Quốc mộng” trong đại dự án này nhằm kết nối 68 nước gồm có 4,4 tỷ người gần 70% dân số thế giới với một số vốn đầu tư khoảng 1.000 tỷ Dollar trong vòng 30 đến 35 năm. So với kế hoạch Marshall của Mỹ để phục hưng châu Âu sau Đệ nhị Thế chiến thì BRI quy mô và to lớn hơn nhiều. Nhưng khác hẳn với „Nhất đới, Nhất lộ“, kế hoạch Marshall chủ yếu dựa trên tiền viện trợ có nghĩa là cho không, trong khi đó Trung Quốc cho vay tiền lấy lãi kiếm lời. Năm 2018, trong hội nghị tổng kết 5 năm về „Sáng kiến Vành đai và Con đường“ ở Bắc Kinh, Tập Cận Bình đã phải trấn an các quốc gia thành viên: „Nhất đới, Nhất lộ“ là một sáng kiến hợp tác kinh tế đôi bên cùng có lợi, không phải là một liên minh chính trị hay quân sự và cũng không phải là một „câu lạc bộ Trung Quốc“. Nhưng trên thực tế các khoản vay tiền ở ngân hàng Trung Quốc để đầu tư vào cơ sở hạ tầng của các quốc gia trên „Con đường tơ lụa mới“ thường có lãi suất rất cao, đã làm các nước đó bị kiệt quệ, trở nên lệ thuộc nhiều hơn và cuối cùng phải dâng lại các hải cảng, các tuyến đường sắt,.... do Trung Quốc vừa mới xây để trả món nợ khổng lồ càng ngày càng phình ra to do lãi suất cao.

Bẫy nợ “Nhất đới, Nhất lộ”:

Trong những năm đầu tiên, sáng kiến „Nhất đới, Nhất lộ“ đã đạt được một số thành quả nhất định do sự hào phóng của Trung Quốc cho mượn tiền dễ dàng mà không cần để ý đến môi trường chung quanh, nền tảng xã hội, tình hình chính trị và nhất là khả năng tài chính. Trong khi đó các nước Mỹ, Nhật và châu Âu cẩn trọng hơn và chậm chạp hơn trước những dự án có

mức rủi ro cao. Các quốc gia kém phát triển đã vui mừng mở rộng vòng tay chào đón vì tìm được nguồn vay mượn để đầu tư vào hạ tầng cơ sở. Nhưng thông thường thì sự hào phóng này đều đi kèm theo một số điều kiện bắt buộc như phải chọn hãng, nhân công và vật liệu Trung Quốc rồi cộng thêm lãi suất cao hơn thị trường. Cuối cùng thì „sự hợp tác đôi bên cùng có lợi“ này thường dẫn tới con đường một chiều, con đường mang lợi nhuận to lớn về cho Trung Quốc. Trung Quốc cho vay bằng hiện vật như xe máy cày, xe lửa, máy móc,... là những sản phẩm thặng dư mà Trung Quốc cần bán đi nhưng lại đòi hỏi „con nợ“ phải trả bằng Dollar. Đường lối cho vay thả giàn để đưa các quốc gia „con nợ“ từ từ chui vào „bẫy nợ“, mà phần lớn nhắm vào các quốc gia nhỏ có tiềm lực kinh tế yếu hay những nơi chính quyền dễ bị lung lay mua chuộc, để rồi sau đó bị Bắc Kinh khống chế về mặt chính trị. Một ký giả Mỹ đã viết: một khi là con nợ của Trung Quốc, lãnh thổ và chủ quyền rất khó bảo toàn. Sri Lanka là một điển hình, sau khi mượn Trung Quốc 1,4 tỷ Dollar để xây lại hải cảng Hambantota và vào tháng 12 năm 2017 đã phải cắn răng nhượng lại hải cảng này cho Trung Quốc 99 năm để trừ số tiền nợ khổng lồ trả không nổi. Hambantota nằm trên Ấn Độ Dương sát nách Ấn Độ, là một hải cảng chiến lược quan trọng về thương mại lẫn về quân sự. Ấn Độ đã ăn không ngon ngủ không yên, khi nghĩ tới một ngày nào đó Hambantota sẽ bị biến thành một hải cảng quân sự nơi dừng chân của các hạm đội Trung Quốc.

Nhưng số phận của Sri Lanka không phải là trường hợp ngoại lệ, càng ngày càng có nhiều quốc gia nằm trong kế hoạch „Nhất đối, Nhất lộ“ bị chìm ngập trong nợ nần và tỷ lệ nợ cũng tăng vọt, đến nỗi Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) phải lên tiếng báo động. Bà Christine Lagarde, tổng giám đốc IMF, cảnh cáo „nợ nần tăng lên một cách đáng lo ngại“. Lời cảnh cáo của bà Lagarde không phải không có căn cứ. Tám quốc gia đang gánh nhiều nợ nần nhất và có nguy cơ bị phá sản là Lào, Pakistan, Djibouti, Kyrgyzstan, Montenegro, Maldives, Mông Cổ và Tajikistan.

Lào là một thí dụ điển hình, là một nước nhỏ với tổng sản lượng quốc gia 16 tỷ Dollar, có tham vọng trở thành „nguồn điện của Đông Nam Á“ đã đầu tư hàng tỷ Dollar để xây rất nhiều đập thủy điện trên các nhánh sông Mekong, gồm 22 đập đang hoạt động và 2 đập nằm trong dự án. Năm 2018, con đập Xe Pian - Xe Namnoy trị giá 1 tỷ Dollar, bị vỡ gây nên một thảm họa, hàng chục người chết, hàng trăm người bị mất tích, 7 ngôi làng bị ngập nước, hàng chục ngàn căn nhà bị cuốn đi và tâm ảnh hưởng đến môi trường sống chung quanh không đo lường được. Lào đang đứng trước vực thẳm sắp bị phá sản vì số tiền nợ càng ngày càng vượt qua tầm kiểm soát.

Pakistan cũng không khá hơn, mượn Trung Quốc trên 10 tỷ Dollar để xây hải cảng Gwadar nằm trên con đường thủy lộ trong „Nhất đối, Nhất lộ“. Tổng số nợ của Pakistan lên đến 65 tỷ Dollar và có nguy cơ trả không được và đang cầu viện sự hỗ trợ của IMF. Trong tương lai Pakistan có thể đi theo vết chân Sri Lanka là phải nhượng lại cho Trung Quốc hải cảng Gwadar vừa mới xây xong. Djibouti một nước nhỏ ở Đông Phi, trong vòng 2 năm tiền nợ đã từ 50% tăng lên 85% tổng sản lượng quốc gia. Chủ nợ lớn nhất của Djibouti và Pakistan là Trung Quốc với trên 80% tổng số nợ. Maldives cũng nợ Trung Quốc khoảng 1,5 tỷ Dollar chiếm 1/3 tổng sản lượng quốc gia.

Rào cản “Nhất đối, Nhất lộ”:

Sáng kiến „Nhất đối, Nhất lộ“ do Bắc Kinh chủ trương không phải lúc nào cũng xuôi chèo mát mái. Điều khó khăn mà chính quyền Bắc Kinh đang gặp phải là sự mất lòng tin của các quốc gia tham gia vào sáng kiến này. Sự phản đối tùy theo quốc gia mỗi nơi mỗi khác, nhiều dự án bị đình chỉ thậm chí cả những dự án đang trong lúc thi công. Ở một số nước, dân chúng đã xuống đường đi biểu tình để bày tỏ sự phẫn nộ của mình đối với chính quyền Bắc Kinh.

Mới đây Thủ tướng Malaysia là Mahathir Bin Mohamad, ngay sau khi thắng cử năm 2018 đã ra lệnh hủy bỏ ba dự án với Trung Quốc trong đó có dự án đường xe lửa với vốn đầu tư 20 tỷ Dollar. Ông Mohamad nói lý do „Chúng tôi không thể trả nổi nợ“. Malaysia đã nợ trên 250 tỷ Dollar và không thể nợ thêm được nữa. Ông đòi hỏi xét lại các hợp đồng thương mại đã ký giữa Bắc Kinh với người tiền nhiệm, cựu thủ tướng Najib Razak. Ông Najib Razak, người rất thân cận với Bắc Kinh, vừa mới bị mất ghế thủ tướng vào tháng 5 năm 2018 vì bị nghi ngờ có mờ ám về tiền nong. Ở Maldives, tổng thống Abdulla Yameen bị thất cử vào tháng 9 năm 2018. Ông Ibrahim Mohamed Solih thuộc đảng đối lập dành được chiến thắng nhờ khẩu hiệu phản đối chính sách thân Trung Quốc của ông Yameen. Đường lối chính trị của Maldives chắc chắn sẽ không còn mặn mà với Bắc Kinh như thời trước 2018. Pakistan cũng có một thủ tướng mới từ tháng 8 năm 2018, ông Imran Khan. Trước núi nợ, ông Khan cũng phải đưa ra chính sách thất lưng buộc bụng. Pakistan dự định cắt giảm dự án đường sắt dài 1.872 km từ 8,2 tỷ Dollar xuống còn 6,2 tỷ và có thể đến 4,2 tỷ vì không chịu được món nợ quá lớn. Năm 2017, Nepal hủy bỏ một dự án về thủy điện 2,5 tỷ Dollar với Trung Quốc. Ở Sri Lanka vào năm 2015, ông Maithripala Sirisena lên làm tổng thống, thắng ông Mahinda Rajapaksa thân Bắc Kinh. Nói chung sau mỗi lần bầu cử đều có sự thay đổi về chính trị, các tổng thống, thủ tướng thân với Bắc Kinh được thay thế bởi một số lãnh đạo mới. Họ đều có chung một quan điểm là đòi hỏi sự minh bạch ở Trung Quốc trong các hợp đồng buôn bán và tìm cách chấm dứt hay giảm bớt một số dự án vượt quá khả năng tài chính của nước họ. Điều đó ảnh hưởng không ít đến Trung Quốc, bởi chính Trung Quốc cũng phải gánh những món nợ do tình hình chính trị thay đổi gây nên.

Trong lúc đó Mỹ, Nhật và châu Âu cũng không ngồi yên, đang cố gắng đưa ra những kế hoạch ứng phó để kìm hãm sự bành trướng của Bắc Kinh. Mới đây, tổng thống Pháp Emmanuel Macron khẳng định „Con đường tơ lụa cổ đại không bao giờ là của riêng người Trung Quốc“ và „Con đường tơ lụa mới không thể là đường một chiều“. Tháng 10 năm 2018, Liên minh châu Âu (EU) đã đưa ra một dự án „Chiến lược kết nối châu Á“ (Asia Connectivity Strategy) với số đầu tư khoảng 300 tỷ Euro. Chiến lược phát triển cơ sở hạ tầng này nằm trong chính sách ngoại giao mới của EU ở châu Á, không chỉ nhằm cải thiện năng lực, giao thông, kỹ thuật số, ngoài ra còn thúc đẩy các mục tiêu nâng cao chất lượng về môi trường, lao động và tránh tạo nợ nần quá mức cho các quốc gia châu Á.

Thủ tướng Nhật Shinzo Abe cũng đưa ra sáng kiến „Cơ sở hạ tầng chất lượng cao“ (Quality Infrastructure) với số đầu tư là 300 tỷ Dollar để đáp trả lại Bắc Kinh. Sáng kiến này nhằm đối tác phát triển trên cơ sở hạ tầng chất lượng cao là tạo công ăn việc làm, đào tạo nhân lực, kích thích đầu tư của các nước ngoài. Nhật Bản cũng nhấn mạnh rằng các dự án cơ sở hạ tầng sẽ được chọn kỹ lưỡng để các nước tránh rơi vào tình trạng trả nợ không nổi.

Thượng nghị viện Mỹ cũng mới thông qua „Luật Đầu tư Phát triển năm 2018“ nhằm xây dựng cơ sở hạ tầng và phát triển nền kinh tế ở các nước kém mở mang với số đầu tư trên 60 tỷ Dollar.

“Nhất đới, Nhất lộ” không chỉ bị khó khăn từ bên ngoài mà còn từ bên trong mang tới. Một thí dụ điển hình là con đường huyết mạch của „Nhất đới, Nhất lộ“, con đường sắt dài 11.000 km xuyên lục địa Á-Âu nối từ thành phố Trùng Khánh tới thành phố Duisburg. Hỏa xa Trung Quốc đã phải thú nhận là một số lượng rất lớn Container chở từ Trung Quốc tới châu Âu là Container rỗng và nhiều khi trong 41 Container chỉ 1 Container có hàng hóa. Thực chất để lấy trợ cấp của chính phủ, các nhà xuất khẩu Trung Quốc đã vận chuyển Container rỗng. Trung bình mỗi Container chuyên chở từ Trung Quốc qua châu Âu, được chính phủ trợ cấp đến 50% chi phí vận chuyển, khoảng 4.000 Dollar đến 7.500 Dollar một Container, dù chỉ là Container

rõng. Chính sách hỗ trợ giá một cách bừa bãi đã mang lại sự thất thoát về tài chính cho Trung Quốc. Mà đây chỉ là một trong rất nhiều thất thoát mà Bắc Kinh không cho biết và giấu kín.

„Nhất đởi, Nhất lộ” đi về đâu?

Thật ra bây giờ còn quá sớm để kết luận sáng kiến „Nhất đởi, Nhất lộ” có thành hay không, „Con đường tơ lụa mới” của Tập Cận Bình đi về đâu và „Trung quốc mộng” có phải chỉ là „giấc mộng kê vàng” không. Một số báo chí Tây phương đưa ra nhận định là kế hoạch này đang gặp khó khăn. Bằng chứng là các doanh nhân của Trung Quốc thay vì đi tìm các dự án về cơ sở hạ tầng như đường xá, cầu cống, bây giờ họ phải lợi dụng „Nhất đởi, Nhất lộ” để đi xây các công viên giải trí, các trung tâm văn hóa ở các nước như Indonesia, Phillipines, Hungary,... Việc làm đó vừa trái quy định lại vừa có tính cách lạm dụng quỹ tiền tệ của các quốc gia đầu tư.

Theo một số chuyên gia đánh giá là „Nhất đởi, Nhất lộ” được ước tính cần một số vốn khoảng 1.000 tỷ Dollar, mà khả năng Trung Quốc không thể cán đản một mình được. Nhất là hiện tại rất nhiều nước không đủ sức hoàn lại nợ làm Trung Quốc bị kẹt vốn đầu tư. Chưa nói đến ngân sách Trung Quốc theo một thông cáo của Bắc Kinh năm 2019 bị thâm hụt một số tiền không nhỏ khoảng hơn 400 tỷ USD. Những điều đó đưa đến sự lo ngại về thành công của „Sáng kiến Vành đai và Con đường”.

Nhưng dù thế nào đi nữa, chắc chắn một điều là các quốc gia khác không để chính quyền Bắc Kinh muốn làm gì thì làm như từ trước đến nay.

Lưỡng Nguyên

www.vietnamvanhien.org

