

Đánh giá tiến triển trong thực hiện “Sáng kiến Vành đai, Con đường” giai đoạn 2013 - 2018

PHẠM THÁI QUỐC*

Tóm tắt: “Sáng kiến Vành đai, Con đường” là một sáng kiến, cũng là một chiến lược lớn của Trung Quốc, được đề xuất từ năm 2013 với tên gọi ban đầu là “Một vành đai, Một con đường”, đến nay đã qua năm năm tiến triển bao gồm hai tuyến trên bộ và trên biển, tập trung vào năm kết nối: i) kết nối chính sách; ii) kết nối cơ sở hạ tầng giao thông; iii) kết nối thương mại; iv) kết nối tài chính tiền tệ; v) kết nối con người liên quan tới khoảng 65 quốc gia có tổng GDP khoảng 23.000 tỷ USD và 62% dân số thế giới. Đây thực chất là một chiến lược lớn của Trung Quốc, đã triển khai trên thực tế, có ảnh hưởng rộng lớn và chắc chắn sẽ có tác động không nhỏ đến kinh tế Việt Nam. Nội dung chính của bài viết này là đánh giá tiến triển của chiến lược này sau năm năm thực hiện.

Từ khóa: “Sáng kiến Vành đai Con đường”, kết nối kinh tế, Trung Quốc.

Đầu những năm 2010, kinh tế Trung Quốc tăng trưởng chậm lại trong khi cạnh tranh chiến lược Mỹ - Trung ngày càng gay gắt. Trong bối cảnh đó, năm 2013 Trung Quốc công bố đại chiến lược “Một vành đai, Một con đường” (OBOR). OBOR bao gồm năm kết nối: kết nối chính sách, kết nối cơ sở hạ tầng giao thông, kết nối thương mại, kết nối tài chính tiền tệ, kết nối con người với khoảng 65 quốc gia có tổng GDP khoảng 23.000 tỷ USD và 62% dân số thế giới. Lúc đầu Trung Quốc xem OBOR như là một chiến lược. Tuy nhiên, khi triển khai liên quan và đòi hỏi có sự tham gia của nhiều nước. Việc mời nước khác tham gia chiến lược của Trung Quốc có vẻ không mang lại hiệu quả như mong đợi. Do vậy, Trung Quốc thống nhất gọi là “Sáng kiến vành đai và con đường” (BRI). Đây thực chất là một chiến lược lớn của

Trung Quốc, đã triển khai và có ảnh hưởng rộng lớn và sẽ có tác động không nhỏ đến kinh tế Việt Nam. Chính vì vậy, việc đánh giá tiến triển của chiến lược này sau năm năm thực hiện là việc làm cần thiết.

1. Nội dung của Sáng kiến vành đai và con đường

Về phạm vi địa lý, BRI trải dài từ châu Á sang châu Âu (trục chính) và mở rộng ra châu Phi, châu Mỹ La-tinh. Hai cấu phần chính là Vành đai kinh tế con đường tơ lụa (trên bộ) và Con đường tơ lụa trên biển (xem Hình 1).

Con đường trên đất liền sẽ tận dụng các tuyến giao thông quốc tế hiện tại và các khu kinh tế quan trọng làm bàn đạp để hợp tác, thúc đẩy, trong khi tuyến đường biển nhằm xây dựng các tuyến giao thông kết nối các cảng biển lớn trong BRI. Dự án sẽ được tài trợ đa phương bởi Ngân

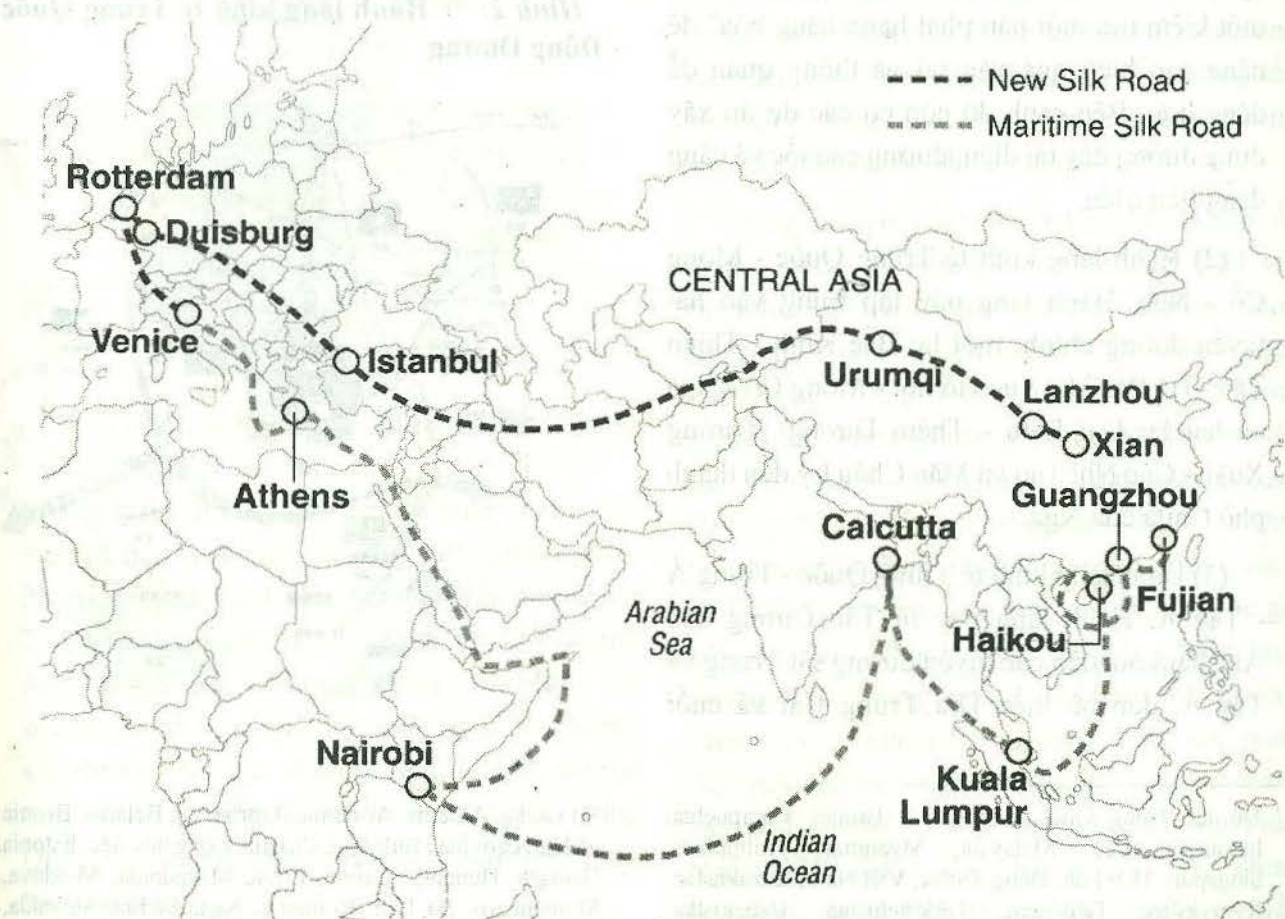
*Viện Kinh tế và chính trị thế giới

song song với việc phát triển cơ sở hạ tầng là những dự án có vai trò thúc đẩy hội nhập và hợp tác tài chính.

Thay vì một tuyến đường đơn lẻ như tên gọi, ở trên bộ, BRI bao gồm 6 hành lang kinh tế chính. Đó là : 1) Tuyến đường bộ Á - Âu mới; 2) Các hành lang xuyên qua Trung Quốc - Mông Cổ - Nga; 3) Tuyến Trung Quốc - Trung Á - Tây Á; 4) Tuyến Bán đảo Ấn - Trung. 5) Tuyến Trung Quốc - Pakistan và 6) Tuyến Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar. Những hành lang này sẽ được tạo thành từ các mạng lưới đường sắt, đường bộ, đường thủy, đường ống dẫn và đường cao tốc liên kết các cụm công nghiệp và năng lượng, và sẽ chứa cả hai thành phần trên đất liền

và trên biển. BRI cũng được tạo thành từ hai tầng: quốc tế và nội địa, liên quan đến các dự án cơ sở hạ tầng được thực hiện với các nước láng giềng và các dự án được thực hiện trong khu vực nội địa của Trung Quốc. Các dự án thuộc BRI đang và sẽ chủ yếu diễn ra ở các khu vực thiếu hụt kinh phí đầu tư cơ sở hạ tầng. Theo số liệu do Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB), các khu vực tăng trưởng nhanh ở châu Á (trong đó có Đông Nam Á) sẽ cần khoảng 8,22 nghìn tỷ USD cho đầu tư cơ sở hạ tầng trong thập kỷ 2010 - 2020. Sáng kiến đầy tham vọng, dự kiến sẽ cần đến hơn 1 nghìn tỷ USD đầu tư, các dự án án xe lửa, đường bộ và cảng ở nhiều quốc gia đã và đang cấp vốn để thực hiện.

Hình 1: Bản đồ toàn cảnh vị trí của OBOR



Trên bản đồ thế giới, có 65 quốc gia liên quan trong dự án đầy tham vọng này¹. Chi tiết sáu tuyến hành lang kinh tế chính được thấy như sau:

(1) Tuyến đường bộ Á - Âu. Theo đề xuất của Trung Quốc, sẽ mang hình thức một tuyến đường sắt quốc tế từ tỉnh Giang Tô (Trung Quốc) kéo dài theo chiều ngang về phía tây đến Rotterdam ở Hà Lan. Tuyến này có chiều dài 11.800 km, liên quan đến trên 30 quốc gia. Cùng với hành lang này, Trung Quốc đã mở bốn tuyến tàu chở hàng. Chúng bao gồm một tuyến từ Trùng Khánh đến Duisberg (Đức), tuyến đi thẳng từ Vũ Hán đến Pardubice (Cộng hòa Séc), một tuyến từ Tứ Xuyên đến Lodz (Ba Lan) và từ Trịnh Châu đến Hamburg (Đức). Ngoài ra, dọc theo các tuyến đường này, Trung Quốc đã ban hành chính sách “một tuyên bố, một kiểm tra, một bản phát hành hàng hóa” để nâng cao hiệu quả vận tải và thông quan dễ dàng hơn. Bên cạnh đó còn có các dự án xây dựng đường dây tải điện, đường cao tốc và cảng đang tiến triển.

(2) Hành lang kinh tế Trung Quốc - Mông Cổ - Nga. Hành lang này tập trung vào hai tuyến đường chính: một là: Bắc Kinh - Thiên Tân - Hà Bắc khu vực Hồ hốt - Mông Cổ - Nga và hai là: Đại Liên - Thẩm Dương - Trường Xuân - Cáp Nhĩ Tân và Mãn Châu Lý đến thành phố Chita của Nga.

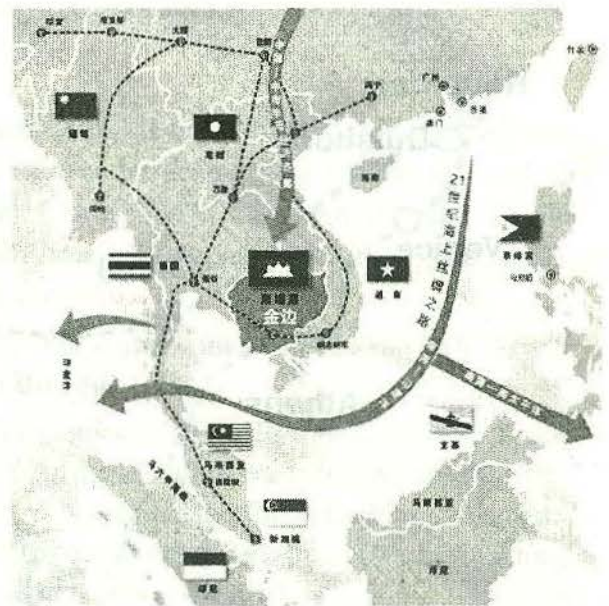
(3) Hành lang kinh tế Trung Quốc - Trung Á - Tây Á. Hành lang này từ Tân Cương đến Alashankou, đến các tuyến đường sắt Trung và Tây Á, đến bờ biển Địa Trung Hải và cuối

cùng là bán đảo A-Rập. Hành lang chủ yếu bao gồm; Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Uzbekistan, Turkmenistan ở Trung Á và Iran, Thổ Nhĩ Kỳ ở Tây Á (liên quan đến 17 quốc gia). Hành lang này về cơ bản đi theo tuyến của con đường tơ lụa cổ đại.

(4) Hành lang kinh tế Trung Quốc - Đông Dương (CIPEC).

Hành lang này kéo dài từ châu thổ sông Châu Giang và đi về phía tây dọc theo đường cao tốc Nanchong - Guang'an và đường sắt cao tốc Nam Ninh - Quảng Châu qua Nam Ninh và Bằng Tường đến Hà Nội và Singapore. Hành lang này kết nối Trung Quốc với bán đảo Đông Dương và đi qua Việt Nam, Lào, Campuchia, Thái Lan, Myanmar và Malaysia đến Singapore.

Hình 2: Hành lang kinh tế Trung Quốc - Đông Dương

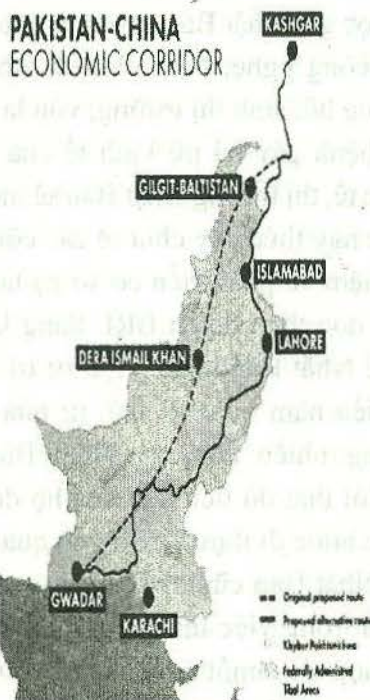


¹ Đó là: Trung Quốc, Mông Cổ, Brunei, Campuchia, Indonesia, Lào, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore Thái Lan, Đông Timor, Việt Nam, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Bahrain, Ai Cập, Iran, Iraq, Israel, Jordan, Kuwait, Lebanon, Oman, Qatar, Ả Rập Saudi, Palestine Syria, Các tiểu vương quốc Ả Rập thống nhất, Yemen, Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Ấn Độ, Maldives, Nepal, Pakistan,

Sri Lanka, Albania, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Bosnia và Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Cộng hòa Séc, Estonia, Georgia, Hungary, Latvia, Litva, Macedonia, Moldova, Montenegro, Ba Lan, Romania, Nga, Serbia, Slovakia, Slovenia, Thổ Nhĩ Kỳ và Ukraine - Theo Lehman Brown, “The Belt and Road Initiative”, 12/2018, <https://www.lehmanbrown.com/wpcontent/uploads/201/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf>.

(5) Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan. Tuyến hành lang này dài 3.000 km và bắt đầu ở Kashgar (Tân Cương, Trung Quốc) kết thúc tại Gwadar, nối Vành đai Kinh tế con đường tơ lụa ở phía Bắc và Con đường tơ lụa Hàng hải thế kỷ XXI ở miền Nam.

Hình 3: Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan



(6) Hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar.

Tuyến hành lang này với sự nhấn mạnh vào Ấn Độ liên quan đến khoảng 440 triệu người. Phần chính của hành lang là một tuyến đường dài 2.800km chạy từ Kolkata (còn có tên là Calcutta Ấn Độ) - Dhaka - Mandalay tới Côn Minh. Nó sẽ mang hình thức của một loạt các tuyến đường sắt, đường cao tốc, đường hàng không, đường thủy và mạng viễn thông. Tháng 5/2013, Trung Quốc và Ấn Độ cùng nhau đề xuất xây dựng hành lang này.

2. Đại diện một số nước tham gia, không tham gia BRI và nguyên nhân

Những nước đồng ý tham gia. Do khuôn khổ có hạn, bài viết chỉ đề cập một số nước đại diện. Hơn nữa do một số nước có thay đổi quyết định, thời điểm này đồng ý tham gia nhưng thời điểm khác lại từ chối và ngược lại, vì vậy không thể đề cập hết được.

Ở Đông Nam Á: ban đầu chỉ có ba nước Lào, Campuchia và Thái Lan tuyên bố ủng hộ và cam kết tham gia BRI, đến nay (2019) hầu hết các nước ASEAN đã đồng ý tham gia BRI. Theo ước tính, ASEAN cần khoảng 1.700 tỷ USD để phát triển cơ sở hạ tầng trong một thập kỷ (2013 - 2023), nhưng các nước ASEAN chỉ có thể đáp ứng khoảng 40 - 50% nhu cầu vốn nói trên. Chính vì thế, đã có nhiều dự án hợp tác giữa Trung Quốc với các nước ASEAN liên quan đến BRI tập trung vào phát triển cơ sở hạ tầng, kết nối đường sắt, đường bộ, cảng biển, phát triển thủy điện, đường ống dẫn dầu và các khu công nghiệp.

Trong quá trình thúc đẩy BRI ở Đông Nam Á, Trung Quốc đã thúc đẩy sự liên kết BRI với chiến lược phát triển quốc gia của các nước trong khu vực, như chiến lược “Tứ giác” của Campuchia, sáng kiến “Trục hàng hải” của Indonesia, “Hai hành lang, một vành đai kinh tế” của Việt Nam, chiến lược “Tầm nhìn Brunei 2035”, “Tầm nhìn Philippines 2040”, “Quy hoạch hợp tác kinh tế thương mại Trung Quốc - Malaysia”, “Chiến lược đưa Lào thành quốc gia nối ra biển”, “Sáng kiến kết nối Chiến lược Singapore - Trung Quốc,” “Chiến lược 4.0 của Thái Lan”... nên BRI dễ dàng được các nước ASEAN hưởng ứng². *Indonesia là một thành viên ASEAN thể hiện sự tham gia BRI mạnh mẽ.* Ngày 27/11/2014, Bộ trưởng bộ Tài chính Indonesia đã ký Bản ghi nhớ để thành lập Ngân

² <http://www.tapchitaichinh.vn/tai-chinh-quoc-te/nhan-dinh-du-bao/nhin-lai-chang-duong-5-nam-trung-quoc->

[trien-khai-sang-kien-vanh-dai-con-duong-142134.html](http://www.tapchitaichinh.vn/tai-chinh-quoc-te/nhan-dinh-du-bao/nhin-lai-chang-duong-5-nam-trung-quoc-) 1/7/2019.

hàng AIIB, Indonesia chính thức trở thành nước thứ 22 tham gia Ngân hàng này - đánh dấu sự tham gia bước đầu của Indonesia vào việc cùng xây dựng “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21” do Trung Quốc khởi xướng. Năm 2015, lần đầu tiên BRI đã được chính thức đưa vào trong Tuyên bố chung của hai nước Trung Quốc và Indonesia, hai bên cho rằng “Sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21” và Chiến lược “Trục hàng hải toàn cầu” của Indonesia có nhiều điểm tương đồng. Hai bên đồng ý tăng cường giao lưu chiến lược và kết nối chính sách, thúc đẩy kết nối liên thông cơ sở hạ tầng trên biển, đi sâu hợp tác trong các lĩnh vực như đầu tư ngành nghề, xây dựng các công trình quan trọng, thúc đẩy hợp tác thực chất trên các lĩnh vực như kinh tế biển, văn hóa biển, du lịch biển, chung tay xây dựng “đối tác phát triển biển”³.

Nga: Có lẽ những cấm vận của Mỹ và phương Tây liên quan đến Crum (3/2014) khiến Nga gần với Trung Quốc hơn. Do vậy, *Nga ủng hộ mạnh mẽ và tham gia vào BRI*. Người Nga cho rằng bản chất của Sáng kiến là phát triển cả về kinh tế và cơ sở hạ tầng. Điều đó phù hợp với những nỗ lực của Nga để thiết lập một liên minh kinh tế Á - Âu.

Tháng 5/2015, Trung Quốc và Nga tuyên bố hai bên sẽ phối hợp phát triển vùng Eurasia (gồm Nga, các nước cộng hòa Trung Á và các nước cộng hòa vùng Kavkaz) trở thành một phần của BRI. Tháng 5/2018, Trung Quốc và Liên minh kinh tế Á - Âu đã ký một thỏa thuận về hợp tác kinh tế và thương mại tại thủ đô Astana (Kazakhstan). Thỏa thuận này liên quan đến các vấn đề quan trọng, bao gồm các chính sách về thương mại và công nghệ, cũng như các biện pháp kiểm dịch thực vật. Nga tin rằng BRI có tầm nhìn toàn cầu rộng lớn hơn trong việc thúc

đẩy hợp tác và phát triển cho tất cả các quốc gia và châu lục. Trung Quốc và Nga có kế hoạch lớn trong hợp tác công nghiệp cũng như xây dựng cơ sở hạ tầng đường sắt.

Nhật Bản: Lúc đầu Nhật Bản không đồng ý tham gia BRI. Tháng 6/2017, chính phủ của ông Abe đã thay đổi quan điểm về BRI, tuyên bố rằng Nhật Bản sẽ hợp tác và hỗ trợ tài chính cho dự án phát triển cơ sở hạ tầng trong khuôn khổ BRI. Một số học giả Nhật Bản cho rằng mặc dù thành công về công nghệ, Nhật Bản đã không thành công trong hồi sinh thị trường, vốn là gốc rễ của các căn bệnh gây trì trệ kinh tế của nước này. Trên thực tế, thị trường Nhật Bản sẽ mở rộng hơn nếu nước này thúc đẩy chia sẻ các công nghệ và kinh nghiệm về phát triển cơ sở hạ tầng với các quốc gia dọc theo tuyến BRI. Sáng kiến này là cơ hội để Nhật Bản khắc phục sự trì trệ kinh tế trong nhiều năm qua. Vì thế, từ nửa sau 2017, ngày càng nhiều công ty Nhật Bản bắt đầu chuyển đổi thái độ tích cực của họ đối với BRI thành các bước đi thực tế. Một số quan chức cấp cao của Nhật Bản cũng bày tỏ sự quan tâm của Nhật Bản trong việc tham gia sáng kiến và tìm kiếm sự hợp tác ở một nước thứ ba. Rõ ràng, điều này sẽ tạo ra nhiều động lực hơn và mở rộng hợp tác kinh tế Trung - Nhật. Thúc đẩy các doanh nghiệp Trung Quốc và Nhật Bản hợp tác trong thị trường bên thứ ba sẽ tạo điều kiện cho sự phát triển của tất cả các bên liên quan.

Những nước không đồng ý tham gia và nguyên nhân

Ấn Độ: Ấn Độ là một trong những nước phản đối tham gia BRI. Lý do là Ấn Độ không hài lòng với việc các công ty nhà nước Trung Quốc đến hoạt động tại vùng Kashmir hiện do Pakistan kiểm soát, nhưng đang có tranh chấp với Ấn Độ. Ấn Độ xem việc các công ty Trung Quốc có mặt

³“Quy hoạch quan hệ đối tác chiến lược toàn diện Trung Quốc - Indonesia” (Toàn văn). 4/10/2013.

http://www.news.xinhuanet.com/world/2013-10/04/c_117592330.htm.

ở Kashmir là một sự thừa nhận của Trung Quốc đối với quyền kiểm soát của Pakistan ở Kashmir. Với lập trường mạnh mẽ nhất về BRI cho đến nay, Ấn Độ thể hiện sự phản đối của mình bằng cách không tham dự Diễn đàn “Vành đai và Con đường” lần 1 do Trung Quốc tổ chức tháng 5/2017. Bộ Ngoại giao Ấn Độ nêu ra một số lo ngại cho rằng các sáng kiến kết nối phải dựa trên các chuẩn mực quốc tế được công nhận trên toàn cầu, quản trị tốt, pháp trị, công khai, minh bạch và bình đẳng. Các dự án kết nối phải được thực hiện theo cách tôn trọng chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ⁴. Sự tham gia của Trung Quốc trong các dự án ở Pakistan làm thay đổi tầm ảnh hưởng của Ấn Độ trong khu vực. Rằng Ấn Độ không phản đối việc phát triển cơ sở hạ tầng trong khu vực, nhưng họ lo ngại về ý nghĩa chiến lược của một số sáng kiến do Trung Quốc lãnh đạo. Mỗi quan tâm chính đối với Ấn Độ là Trung Quốc sử dụng sự hiện diện kinh tế trong khu vực để thúc đẩy lợi ích chiến lược của mình. Ấn Độ là quốc gia duy nhất trong tám quốc gia thuộc Tổ chức Hợp tác Thượng Hải (SCO) đã từ chối xác nhận tham gia BRI mà Trung Quốc đến thời điểm 10/6/2018 đã ký kết thỏa thuận tham gia với gần 80 quốc gia và tổ chức quốc tế. Như vậy, Ấn Độ không chỉ không tham gia mà còn chỉ trích BRI, bởi Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Pakistan, một phần của BRI, đi qua Kashmir là khu vực tranh chấp với Ấn Độ do Pakistan chiếm đóng. Ấn Độ không thể chấp nhận một dự án bỏ qua mối quan tâm cốt lõi về chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của họ.

Hoa Kỳ: Hoa Kỳ dường như luôn đứng ngoài Sáng kiến Vành đai và Con đường. Giống như nhiều quốc gia lớn khác, Hoa Kỳ đã không ký một thỏa thuận hợp tác chính thức nào liên quan

đến quy định các điều khoản và điều kiện cho vai trò của Hoa Kỳ trong BRI. Phản ứng của Hoa Kỳ đối với BRI dưới thời chính quyền Obama, và ban đầu dưới thời chính quyền Trump, đôi lúc tỏ ra ôn hòa và thậm chí tích cực. Tuy nhiên, *từ giữa năm 2017, các quan chức cấp cao của Hoa Kỳ đã chỉ trích BRI nhiều hơn* và Hoa Kỳ đã bắt đầu tìm các cách để thúc đẩy các lựa chọn thay thế cho tài chính Trung Quốc bằng một vài đề xuất cải cách hệ thống tài chính phát triển của Hoa Kỳ và phối hợp với các đồng minh và đối tác. Cả hai chính quyền Obama và Trump đều không tham gia AIIB hoặc tìm kiếm sự hợp tác chính thức trong BRI.

Cựu Ngoại trưởng Mỹ - Rex Tillerson, người đã tranh luận trong một bài phát biểu tháng 10/2017 rằng các dự án phát triển cơ sở hạ tầng và phát triển tài chính của Trung Quốc đang gây ra nhiều vấn đề cho nước nhận, bao gồm cả việc không thúc đẩy việc làm cho những người mà họ tuyên bố giúp đỡ, những khu vực nghèo có “mức nợ lớn”, dựa quá nhiều vào lao động nước ngoài (tức Trung Quốc), và những điều khoản đi kèm dẫn đến “sự mặc định và việc chuyển đổi nợ để cân bằng”. Trong một bài phát biểu khác, ông Tillerson cho rằng hoạt động kinh tế của Trung Quốc nên “diễn ra trong hệ thống các quy tắc và chuẩn mực quốc tế nhưng “BRI” dường như muốn xác định các quy tắc và chuẩn mực riêng của mình”. Trong chuyến thăm Trung Quốc tháng 11/2017, Tổng thống Trump đã không đề cập đến BRI mặc dù chủ đề đã được ông Tập đưa ra. Sau đó, trong một bài phát biểu trước các quan chức và lãnh đạo doanh nghiệp ở Việt Nam, ông Trump ngầm phê bình BRI bằng việc đối lập đầu tư của Hoa Kỳ với “những sáng kiến được chỉ đạo từ nhà nước đi kèm với nhiều điều kiện ràng buộc”.

⁴ Dollar David (2015): *China's rise as a regional and global power: The AIIB and the 'one belt one road', Horizons.*

EU và nhóm G7: EU cho rằng BRI đi ngược lại chương trình nghị sự của EU về tự do hóa thương mại và đẩy cán cân quyền lực nghiêng về phía các công ty Trung Quốc. Hai mươi bảy trong số 28 đại sứ các nước thành viên EU tại Bắc Kinh đã biên soạn một báo cáo chỉ trích mạnh mẽ dự án “Con đường tơ lụa” của Trung Quốc, tố cáo nó được thiết kế để cản trở thương mại tự do và tạo lợi thế cho các công ty Trung Quốc. Nội dung chỉ trích, chỉ có đại sứ Hungary từ chối ký, là một phần trong quá trình chuẩn bị của EU cho hội nghị thượng đỉnh EU - Trung Quốc tổ chức tháng 7/2018. EU cho rằng BRI vừa theo đuổi các mục tiêu chính trị trong nước như giảm công suất dư thừa, tạo ra thị trường xuất khẩu mới và vừa bảo vệ quyền khai thác nguyên liệu thô. Họ cảnh báo rằng các công ty châu Âu có thể không đạt được các hợp đồng tốt nếu Trung Quốc không tuân thủ các nguyên tắc minh bạch của châu Âu trong mua sắm công, cũng như các tiêu chuẩn môi trường và xã hội.

Một số thành viên của G7 (hợp đầu 4/2019 tại Dinard, Pháp) đã đề cập tới tham vọng toàn cầu ngày càng mở rộng của Trung Quốc thông qua BRI. Việc các nước G7 nhắc tới Sáng kiến Vành đai và Con đường trong các cuộc thảo luận, song không đưa vào tuyên bố chung là dấu hiệu cho thấy sự chia rẽ trong quan điểm giữa các thành viên về dự án lớn này của Trung Quốc. Một số nước cho rằng đây là cơ hội để phát triển, trong khi một số nước khác lo sợ bị cuốn vào vòng xoáy của Trung Quốc và phải gánh những khoản nợ khổng lồ. Tuy nhiên, đến cuối tháng 3/2019, Italy trở thành nước đầu tiên của EU quyết định tham gia BRI. Liên minh châu Âu vẫn nghi ngờ tính minh bạch và ý đồ của Trung Quốc đằng sau BRI. Tuy vậy, sau Italy, còn có Bồ Đào Nha, Hy Lạp và gần đây là Luxembourg đã đăng ký gia nhập BRI⁵.

3. Đánh giá tiến triển của BRI

Giai đoạn 2013 - 2015, Trung Quốc đẩy mạnh tuyên truyền về BRI, trong khi các nước khác thăm dò về BRI. Từ 2016 là giai đoạn BRI tiến triển trên thực tế. Trước đây, Trung Quốc đã đưa ra một vài sáng kiến liên quan quan đến ASEAN như: Một trục hai cánh, hợp tác Vịnh Bắc bộ mở rộng... Tuy nhiên, chúng tôi cho rằng *BRI là sáng kiến có quy mô lớn hơn nhiều, và cũng có tiến triển mạnh mẽ trên thực tế.*

Trong Sách trắng về BRI công bố 3/2015, ông Tập Cận Bình nêu nhiều phối hợp chính sách, xúc tiến thương mại, hội nhập tài chính và mở rộng tiếp xúc giữa các bên tham gia. Tại Đại hội ĐCS Trung Quốc 10/2017, BRI được đưa vào Hiến pháp Trung Quốc, có tên “Dự án thế kỷ”. Trong bài phát biểu nhân kỷ niệm 5 năm BRI ra đời (28/8/2018), ông Tập cho rằng BRI là con đường tơ lụa trụ cột, con đường tơ lụa số, con đường tơ lụa xanh, con đường tơ lụa giáo dục.

Trong năm năm qua, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình và Thủ tướng Lý Khắc Cường đã đến thăm hơn 20 quốc gia, và gặp gỡ các nhà lãnh đạo các nước liên quan để thảo luận về quan hệ song phương và các vấn đề phát triển khu vực. Trong các cuộc thăm viếng này, Ban lãnh đạo Trung Quốc đã tuyên truyền, giải thích nội dung và ý nghĩa tích cực của BRI. Trung Quốc đã ký MOU hợp tác về phát triển chung Vành đai và Con đường với nhiều nước, và về hợp tác khu vực và hợp tác biên giới và kế hoạch phát triển trung và dài hạn để hợp tác kinh tế và thương mại với một số nước láng giềng.

Tháng 5/2017, Trung Quốc đã tổ chức Diễn đàn BRI lần 1 tại Bắc Kinh. Đến 25/4/2019 Trung Quốc Tổ chức Diễn đàn BRI lần 2 (25/4 - 27/4/2019) tại Bắc Kinh. Đáng chú ý là Diễn đàn

⁵ G7 phân đối Trung Quốc quân sự hóa trái phép trên Biển Đông, <https://www.dantri.com.vn/the-gioi/g-7-phan->

doi-trung-quoc-quan-su-hoa-trai-phep-tren-bien-dong-20190408091751623.htm.

lần 2 diễn ra với sự tham gia của các nguyên thủ 36 quốc gia, hơn 90 tổ chức, trong đó có cả UN và IMF và gần 5.000 đại biểu tham dự (các nhà báo, các nhà khoa học, lãnh đạo các tập đoàn...). Tại Diễn đàn lần 2, Trung Quốc đã ký 173 thỏa thuận hợp tác với 125 nước và 29 tổ chức quốc tế. Các thỏa thuận này trị giá 64 tỷ USD. Theo thông báo của Trung Quốc, đã có 283 kết quả đạt được trong các dự án BRI trong 6 năm qua.

Để thúc đẩy hợp tác dự án, Trung Quốc đã tăng cường liên lạc và tham vấn với các nước dọc tuyến BRI, đồng thời thúc đẩy một số dự án hợp tác quan trọng trong lĩnh vực kết nối cơ sở hạ tầng, đầu tư công nghiệp, phát triển tài nguyên, hợp tác kinh tế và thương mại, hợp tác tài chính, bảo vệ sinh thái và hợp tác hàng hải khi có điều kiện.

Để cải thiện chính sách và biện pháp, Chính phủ Trung Quốc đã tích hợp các nguồn lực trong nước để cung cấp hỗ trợ chính sách mạnh mẽ hơn cho Sáng kiến. Kết quả là Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á được thành lập. Trung Quốc đã đề xuất Quỹ Con đường tơ lụa, và chức năng đầu tư của Quỹ Hợp tác kinh tế Trung Quốc - Á - Âu được củng cố.

Để thúc đẩy thương mại và đầu tư tại các nước BRI, kể từ tháng 6/2016, Trung Quốc đã ký hiệp ước đầu tư song phương với 104 quốc gia và thành lập "Ủy ban kinh tế và thương mại chung và các cơ chế khác để thúc đẩy hợp tác đầu tư, tạo cơ sở pháp lý và thể chế cho hợp tác đầu tư song phương". Để tạo điều kiện đầu tư dự án, chính phủ Trung Quốc cũng đã ký nhiều kế hoạch thực hiện và các thỏa thuận hợp tác với các nước BRI khác nhau. Trung Quốc đã đầu tư khoảng 5 tỷ USD vào phát triển cảng và Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan, đã huy động được 35 tỷ USD trong tổng mục tiêu 46 tỷ USD, khoảng 11 tỷ USD đầu tư sẽ được phân bổ cho

các dự án cơ sở hạ tầng và phần còn lại chủ yếu cho các dự án than và thủy điện.

Trong lĩnh vực giao thông, đầu tư của Trung Quốc vào các nước BRI đã liên tục mở rộng. Giai đoạn 2013 - 2016, China Railway Group Limited và China Communications Construction Limited, cả hai đều là doanh nghiệp nhà nước, đã ký 38 hợp đồng cho các dự án về cơ sở hạ tầng giao thông ở 26 quốc gia, bao gồm hợp tác cảng biển và cập nhật cơ sở hạ tầng hiện có. Cũng đã có 15 dự án sân bay và 28 dự án mở rộng sân bay.

Đến 2017, Trung Quốc đã thành lập được Ngân hàng Đầu tư Phát triển Hạ tầng Cơ sở châu Á, với sự tham gia của hơn 20 quốc gia. Các nước này về cơ bản đều đồng thuận với Trung Quốc về dự án 'Một vành đai Một con đường', cùng muốn đầu tư để phát triển cơ sở hạ tầng trên tuyến BRI. Zhang Xuechuan - phó cục trưởng Cục Tiền tệ II, Ngân hàng Nhân dân Trung Quốc (PBC), cho biết từ tháng 7/2017, Chủ tịch Tập Cận Bình đã cam kết ký các thỏa thuận hợp tác thực tiễn nhằm tăng cường liên kết với các quốc gia thuộc BRI, trong đó cam kết cung cấp hơn 600 tỷ nhân dân tệ (gần 91 tỷ USD) hỗ trợ các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng. Cho tới nay, đã có tổng cộng 76 dự án lớn và hơn 270 thỏa thuận thực tiễn đã được Trung Quốc ký kết và thực hiện với các nước thuộc BRI. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng một số dự án được gọi là dự án BRI mới trên thực tế là các dự án cũ hoặc bị đình trệ trước đây đã được đưa vào BRI. Ví dụ, Đường sắt cao tốc Jakarta-Bandung ở Indonesia chủ yếu được xem là một khoản đầu tư BRI, tuy nhiên các kế hoạch cho dự án đã được thảo luận từ ít nhất là năm 2008.

Tính đến đầu năm 2019, đã có 7.000 chuyến tàu (train) mang hàng hóa Trung Quốc đến Châu Âu và các khu vực khác trên 61 tuyến đường sắt. AIIB đến 4/2019 đã có 84 thành viên, đã suất 4,2 tỷ USD cho các dự án. Qua BRI, thương mại của

Trung Quốc với 25 nước châu Á trong 2017 tăng lên đạt 1,17 ngàn tỷ USD. Trung Quốc đã trực tiếp đầu tư tổng cộng 80 tỷ USD vào các hoạt động phi tài chính thuộc BRI. Bên cạnh đó Trung Quốc còn đầu tư 28,9 tỷ USD vào các khu hợp tác kinh tế và thương mại ở nước ngoài.

Ở ASEAN, Indonesia là nước nhận được nhiều khoản đầu tư liên quan nhất. Theo thống kê của Economist Corporate Network, Indonesia là người hưởng lợi lớn nhất trong số các nền kinh tế ASEAN, với khoảng 87,4 tỷ USD trong các dự án cơ sở hạ tầng liên quan đến BRI⁶.

Thương mại của Trung Quốc với các thành viên tham gia BRI tiếp tục tăng nhanh hơn mức tăng tổng thương mại của Trung Quốc trong năm 2018. Năm 2018, tổng thương mại của Trung Quốc với các thành viên tham gia BRI đạt 1,3 ngàn tỷ USD, tăng 16,3%, cao hơn 3,7 điểm % so với mức tăng tổng thương mại của Trung Quốc. Trong đó, tổng xuất khẩu của Trung Quốc đạt 704,73 tỷ USD, tăng 10,9%. Tổng nhập khẩu của Trung Quốc đạt 563,07 tỷ USD, tăng 23,9%. Theo bộ Công nghiệp Trung Quốc, trong năm 2018, các công ty Trung Quốc đã đầu tư tổng cộng 15,65 tỷ USD vào 56 nước thành viên BRI, và ở chiều ngược lại, các nước khác của BRI đã đầu tư 6,08 tỷ USD vào Trung Quốc⁷.

Có thể thấy, hầu hết các quốc gia liên quan đều là các nước đang phát triển. Về tổng thể, BRI giúp các quốc gia này cải thiện giao thông, gia tăng sản xuất năng lượng và phát triển thương mại. Tính đến cuối tháng 3/2019, chính phủ Trung Quốc đã ký 173 văn kiện hợp tác với 125 quốc gia và 29 tổ chức quốc tế, theo đó phạm vi cùng xây dựng Vành đai con đường đã từ lục địa

Á - Âu kéo dài sang châu Phi, Mỹ - Latinh, Nam Thái Bình Dương.

Đến nay có 83 nước tham gia, từ ký nâng cấp các hiệp định thương mại tự do ASEAN, Pakistan, Georgia...; đến ký Hiệp định hợp tác kinh tế thương mại Liên minh Kinh tế Á - Âu, hình thành mạng lưới khu mậu dịch tự do với các nước dọc BRI. Đặc biệt, phía Trung Quốc còn xây dựng 12 khu thí nghiệm mậu dịch tự do, xây dựng các cảng mậu dịch tự do, mở cửa hướng ra thế giới, thu hút các nhà đầu tư nước ngoài dọc Vành đai con đường đến hợp tác đầu tư...

Năm 2016, tổng đầu tư ra nước ngoài của các nhà đầu tư Trung Quốc (không kể lĩnh vực ngân hàng, chứng khoán và bảo hiểm) đạt 1.129,9 tỷ USD (170,1 tỷ USD), tăng 44,1%. Trong số này, đầu tư trực tiếp của Trung Quốc vào các nước BRI đạt 14,5 tỷ USD. Trong số tổng doanh thu từ các hợp đồng xây dựng kinh doanh ở nước ngoài 2016 là 159,4 tỷ USD thì có 76 tỷ USD là doanh thu từ các dự án liên quan đến BRI. Năm 2016, khối lượng thương mại giữa Trung Quốc và các quốc gia Vành đai và Con đường đạt 6,2517 nghìn tỷ nhân dân tệ, tăng 0,5% so với năm trước. Doanh thu của doanh nghiệp xây dựng hợp đồng đã hoàn thành là 76 tỷ USD, tăng 9,7%, chiếm 47,7% tổng doanh thu của các dự án hợp đồng nước ngoài của Trung Quốc trong cùng kỳ. Về dữ liệu đầu tư, năm 2016, Trung Quốc đã đầu tư 14,53 tỷ USD vào 53 quốc gia Vành đai và Con đường, chiếm 8,5% tổng vốn đầu tư nước ngoài của Trung Quốc trong cùng kỳ. Các doanh nghiệp Trung Quốc đã ký hợp đồng mới với giá trị 126,03 tỷ USD với 61 quốc gia liên quan, chiếm 51,6% các dự án hợp đồng nước ngoài mà Trung Quốc đã ký trong cùng kỳ.

⁶ Darshana M. Baruah (2018): *India's answer to the Belt and Road: A road map for south Asia*. <https://www.carnegieindia.org/2018/08/21/india-s-answer-to-belt-and-road-road-map-for-south-asia-pub-77071>, 12/2018.

⁷ China's trade with Belt and Road countries up in 2018, by GBTIMES Jan 25, 2019, <https://www.gbtimes.com/chinas-trade-with-belt-and-road-countries-up-in-2018>

Doanh thu hoàn thành đạt 75,97 tỷ USD, chiếm 47,7% tổng số. Trong năm 2017, tổng nhập khẩu của Trung Quốc từ các thành viên BRI và tổng xuất khẩu của Trung Quốc đến các thành viên BRI đạt 7.374,5 tỷ NDT (khoảng 1.170 tỷ USD), trong đó tổng xuất khẩu của Trung Quốc đạt 4.304,5 tỷ NDT, tổng nhập khẩu của Trung Quốc đạt 3070 tỷ NDT. Năm 2018, tổng xuất nhập khẩu của Trung Quốc với các thành viên dọc tuyến BRI đạt 8.365,7 tỷ NDT (1.327 tỷ USD), trong đó xuất khẩu đạt 4.647,8 tỷ NDT (737 tỷ USD), tổng nhập khẩu đạt 3717,9 tỷ NDT (590 tỷ USD). Cũng trong năm 2018, trong tổng số đầu tư trực tiếp phi tài chính của Trung Quốc ra nước ngoài là 120,5 tỷ USD có 15,6 tỷ USD đầu tư của Trung Quốc vào các nước dọc tuyến BRI. Đáng lưu ý trong năm 2018, đã có 4.479 doanh nghiệp Trung Quốc nhận được vốn đầu tư của các nước thành viên BRI⁸. Theo số liệu của AEI’s Chinese Global Investment Tracker and Heritage Foundation, tính từ 1/2014 đến 6/2018, tổng đầu tư của Trung Quốc vào các nước dọc theo BRI đã lên đến 148 tỷ USD, trong khi tổng giá trị các dự án xây dựng ít nhất đạt 256 tỷ USD⁹. Năng lượng và giao thông vận tải là 2 ngành lớn nhất tính theo giá trị trong khuôn khổ của BRI. Các nước Pakistan, Bangladesh và Ai cập nhận được nhiều dự án xây dựng của Trung Quốc nhất trong khi các nước Singapore, Malaysia và Nga nhận được nhiều vốn đầu tư của Trung Quốc nhất.

Theo Ủy ban giám sát tài sản nhà nước Trung Quốc (SASAC), trong 5 năm (2014 - 2018) gần 10 doanh nghiệp nhà nước (DNNN) do chính quyền trung ương Trung Quốc kiểm soát đã thực hiện 3.116 dự án dọc theo tuyến BRI. Các doanh nghiệp này trong đó có các công ty như: China

National Nuclear Corporation, State Grid Corporation and China Communications Construction Company đã thực hiện tới một nửa số các dự án cơ sở hạ tầng và hơn 70% tổng giá trị toàn bộ các hợp đồng. Tuy vậy, ban lãnh đạo Trung Quốc hiện nay đang lo lắng về các khoản chi tiêu cho các dự án dọc theo tuyến BRI khi mà dự trữ ngoại hối của Trung Quốc không còn tăng nhanh nữa, đặc biệt là chiến tranh thương mại khiến cho xuất khẩu của Trung Quốc chững lại¹⁰.

Tính đến cuối 2018, Trung Quốc là đối tác thương mại lớn nhất của 23 nước dọc tuyến BRI, đã xây dựng 75 khu hợp tác kinh tế thương mại tại 24 nước dọc tuyến, đã ký FTA với 11 nước dọc tuyến, đang đàm phán 5 FTA với các nước vùng Vịnh (GCC), Sri Lanka, Maldives, ASEAN, RCEP. Trung Quốc đang nghiên cứu triển khai FTA với Ấn Độ, Gruzia, Moldova, Colombia.

Về kết nối tiền tệ, Trung Quốc đã cùng hơn 20 quốc gia dọc tuyến có các thỏa thuận hoán đổi tiền tệ. Trung Quốc cùng 7 nước có các thỏa thuận thanh toán bằng đồng NDT, ký văn kiện hợp tác giám sát tài chính với 35 quốc gia dọc tuyến. Các cơ chế này đã phần nào hỗ trợ đầu tư dự án, lưu chuyển dòng vốn thuận lợi giữa các nước trong BRI. Để hỗ trợ triển khai các dự án, Trung Quốc đã đưa Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB) và Quỹ Con đường tơ lụa (SRF) đi vào hoạt động.

Về kết nối nhân văn, Trung Quốc đã xây dựng 17 Trung tâm văn hóa Trung Quốc, 153 Học viện Khổng Tử và 149 lớp học Khổng Tử tại 54 quốc gia dọc tuyến BRI Vành đai con đường. Năm 2017, Trung Quốc đã cung cấp khoảng 38.700 suất học bổng Chính phủ cho các nước trên tuyến BRI, chiếm 66% tổng số suất học bổng quốc tế

⁸ <https://www.gbtimes.com/chinas-belt-and-road-investment-increases-in-2018>.

⁹ <https://www.gbtimes.com/chinese-private-firms-cut-back-belt-and-road-investment-report>

¹⁰ <https://www.gbtimes.com/chinese-private-firms-cut-back-belt-and-road-investment-report>

của Trung Quốc. Một điểm đáng chú ý là Trung Quốc thúc đẩy mở rộng hợp tác du lịch, coi đây là một trong những phương thức hợp tác quan trọng của giao lưu nhân dân trong BRI, đã cùng với 15 quốc gia ký kết 19 hiệp định đơn giản hóa thủ tục thị thực, ký với 57 quốc gia các hiệp định miễn thị thực cho các loại hộ chiếu. Năm 2018, số người Trung Quốc xuất cảnh đi du lịch nước ngoài đạt 150 triệu lượt người, còn khách quốc tế đến Trung Quốc du lịch đạt 30,54 triệu lượt người...¹¹

Về giao thông, BRI đã hỗ trợ nhiều quốc gia phát triển cơ sở hạ tầng từ giao thông đến năng lượng điện. Chẳng hạn, Trung Quốc đã đầu tư 14 tỷ USD vào Đường sắt Tiêu chuẩn (SGR) của Kenya. SGR là tuyến đường sắt đơn dài 48 km và hoạt động như một trong những dự án quan trọng nhất kể từ khi Kenya được độc lập vào năm 1963. SGR trải dài từ Mombasa đến thủ đô Kenya, Nairobi và vào tháng 12/2015, Kenya đã vay 1,5 tỷ USD từ Trung Quốc để mở rộng SGR hơn nữa cho Naivasha ở phía Tây Bắc. SGR cũng tạo điều kiện cho các ngành công nghiệp địa phương và thương mại giữa châu Phi và Trung Quốc.

Về năng lượng, một ví dụ về đầu tư năng lượng trong “Sáng kiến Vành đai, Con đường” là dự án ở Pakistan - Trạm thủy điện Nehru Tim Jielu Mu. Năm 2014, việc xây dựng Trạm thủy điện Nehru Tim Jielu Mu đã được phê duyệt và vận hành bởi một nhóm kỹ thuật chung của China Gezhouba Group Co., LTD (CGGC) và Tập đoàn Kỹ thuật Máy móc Trung Quốc (CMEC). Dự án này đã đầu tư khoảng 4,3 tỷ USD và mục tiêu của nó là xây dựng một con đập trên sông Nehru và cung cấp điện thông qua

sản xuất thủy điện. Nhà máy thủy điện này là dự án thủy điện lớn nhất của Pakistan, có thể tạo ra công suất 5,15 tỷ kilowatt giờ.

Về dữ liệu thương mại, tháng 1/2017, thương mại của Trung Quốc với các quốc gia BRI lớn như Ấn Độ, Nga và Ả Rập Saudi tăng lần lượt 23,6%, 44% và 46,9%, làm cho nó trở thành một điểm nhấn lớn của thương mại toàn cầu.

Tính đến tháng 4/2018, Trung Quốc đã cùng với 86 quốc gia và tổ chức quốc tế ký kết 101 thỏa thuận triển khai các dự án hợp tác trên nhiều lĩnh vực thuộc khuôn khổ BRI. Trung Quốc cũng đã cùng với 24 quốc gia và vùng lãnh thổ như Hàn Quốc, Pakistan, ASEAN, Peru, Chile... ký 16 Hiệp định Thương mại Tự do (FTA). Tổng kim ngạch thương mại giữa Trung Quốc với các nước dọc các tuyến BRI trong 5 năm qua đã vượt trên 5.000 tỷ USD. Chỉ tính riêng trong năm 2017, tổng kim ngạch thương mại giữa Trung Quốc với các nước tham gia BRI đã tăng ở mức kỷ lục là 14,2%, trong đó Trung Quốc đã nhập khẩu trên 666 tỷ USD hàng hóa từ các nước này, chiếm 25% tổng giá trị nhập khẩu của Trung Quốc. Trong 5 năm qua, Trung Quốc cũng đã đầu tư trực tiếp ra nước ngoài hơn 50 tỷ USD vào 53 quốc gia và vùng lãnh thổ.

Trung Quốc đã xây dựng trên 50 khu hợp tác kinh tế, thương mại tại khoảng 20 nước tham gia BRI, giúp các nước tăng nguồn thu thuế thu nhập thêm 1,1 tỷ USD và tạo 180.000 công việc mới. Đến nay, nhiều dự án thuộc BRI tiến triển tốt như dự án đường sắt Trung Quốc - Thái Lan, dự án đường ống dẫn dầu với Nga, các dự án hợp tác với Campuchia, Lào, Indonesia, Pakistan... Trung Quốc cũng tăng cường hợp tác với các nước trên cơ sở gắn kết BRI với chiến lược phát triển quốc gia của các nước tham gia¹².

¹¹ Đỗ Tiến Sâm (2019): *Sáng kiến vành đai và con đường của Trung Quốc và sự tham gia của Việt Nam*, Báo cáo tại Viện Hàn lâm KHXH Việt Nam 15/7.

¹² <http://www.tapchitaichinh.vn/tai-chinh-quoc-te/nhan-dinh-du-bao/nhin-lai-chang-duong-5-nam-trung-quoc-trien-khai-sang-kien-vanh-dai-con-duong-142134.html>

Về dự án hợp tác, một số dự án mang tính bước ngoặt lớn đã được đưa vào vận hành hoặc xây dựng. Hiện tại, Trung Quốc đã thành lập 56 khu hợp tác kinh tế và thương mại tại 23 quốc gia, với hơn 1.200 doanh nghiệp Trung Quốc đầu tư hơn 18,5 tỷ USD, tạo ra sản lượng hơn 20 tỷ USD mỗi năm, doanh thu thuế gần 1,1 tỷ và 250.000 việc làm tại địa phương. Thông qua tham vấn, Trung Quốc và các quốc gia liên quan BRI cùng hợp tác thúc đẩy xây dựng một số dự án hợp tác mang tính bước ngoặt, như đường sắt cao tốc Jakarta - Bandung của Indonesia, đường sắt Belgrade - Budapest, đường sắt Trung Quốc - Lào, cũng như một số cảng và các cơ sở khác. Với sự phát triển nhanh chóng của kết nối, xây dựng cơ sở hạ tầng như hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan và Trung Quốc - Nga - Mông Cổ và các lĩnh vực khác đã thu được một số kết quả ban đầu.

Những con số trên cho thấy, những kết quả sau 5 năm thực hiện BRI là vô cùng lớn lao.

Một số khó khăn

Ở một số nước láng giềng dọc theo tuyến BRI đã có nhiều tranh luận về những vấn đề đặt ra từ BRI.

1) *Dư luận bên trong một số nước lớn ở Châu Á như Nhật Bản, Ấn Độ và Nga đang lo ngại về ảnh hưởng ngày càng tăng của Trung Quốc ở Trung Á.* Một số học giả đưa ra quan điểm rằng với BRI, Trung Quốc đang thách thức vị thế của Nga ở Trung Á và vị trí của Hoa Kỳ ở cấp độ quốc tế.

2) *Vấn đề bất nợ.* GS Srikanth kondapall (Ấn Độ) cho rằng, hầu hết các nước nhỏ cần nguồn tài chính đều ủng hộ mạnh mẽ đối với BRI, và ở không ít nước trong số này đã xuất hiện vấn đề

bất nợ. Theo GS Srikanth Kondapall, đã có 23 trong số 68 nước tham gia các dự án thuộc BRI đang phải đối mặt với rủi ro nợ nần. Đáng chú ý là có tám nước khác đang gia tăng đáng kể mức độ nợ có nguy cơ khủng hoảng nợ, đó là: Djibouti, Lào, Kyrgyzstan, Maldives, Mông cổ, Montenegro, Pakistan và Tajikistan. Bất nợ có quan hệ mật thiết với rủi ro do yếu kém trong quản lý. Nhiều quốc gia thành viên BRI thiếu một quy trình lựa chọn nghiêm ngặt các dự án. Thêm nữa, bản thân các nhà thầu Trung Quốc thực hiện dự án hay chậm trễ, rủi ro cao, đặc biệt là ở các thị trường ở các nước nhỏ, ở các vùng gần biên giới.

Hơn nữa, dự án cơ sở hạ tầng thường kéo dài nhiều năm. Chính quyền bản địa có thể thay đổi chủ trương trong quá trình xây dựng, lực lượng lao động nước ngoài có thể phải được quản lý chặt hơn, hoặc công tác thu hồi đất có thể gây ra sự phản đối từ cộng đồng địa phương. Quản lý rủi ro trong suốt vòng đời của dự án sẽ là một thách thức quan trọng.

3) *Ngay ở Trung Quốc, có những lo ngại và tranh luận về khả năng cung cấp tài chính cho BRI, đặc biệt trong bối cảnh thương chiến Mỹ - Trung khiến Trung Quốc tăng trưởng chậm lại cũng như việc Trung Quốc phụ thuộc nhiều vào tài chính công và các doanh nghiệp nhà nước.* Phó Chủ nhiệm Trung tâm Nghiên cứu phát triển thuộc Quốc vụ viện Trung Quốc¹³ Vương Nhật Minh, cho biết dù nhiều dự án thuộc BRI được các thể chế tài chính lớn tài trợ, nguồn quỹ vẫn còn thiếu tới 500 tỷ USD/năm. Sự tham gia hạn chế của các nhà đầu tư tư nhân, khả năng thu lợi nhuận thấp và kênh cấp vốn hạn hẹp là những vấn đề lớn, trong khi các nước tham gia có năng lực tài chính thấp và tỷ lệ nợ cao.

¹³ Chuyên gia lo ngại Trung Quốc hết tiền đổ vào Vành đai và Con đường, 17.4.2018, <https://www.vnexpress.net/tin-tuc/the-gioi/chuyen-gia-lo-ngai-trung-quoc-het->

[tien-do-vao-vanh-dai-va-con-duong-3737619.html#ctr=related_news_click](https://www.vnexpress.net/tin-tuc/the-gioi/chuyen-gia-lo-ngai-trung-quoc-het-tien-do-vao-vanh-dai-va-con-duong-3737619.html#ctr=related_news_click)

4) *Liên quan đến an ninh, nhiều quốc gia dọc theo tuyến BRI là các quốc gia Hồi giáo.* Nhiều trong số các thị trường này có thể có một lịch sử bất ổn chính trị hoặc xung đột vũ trang. Vì vậy, cũng có ý kiến cho rằng mạng lưới đường bộ một khi được xây dựng trên khắp Trung Á và Trung Đông dẫn đến sự dễ dàng di chuyển của các nhóm khủng bố như IS sang châu Âu, sang Trung Quốc.

5) *Có sự khác biệt lớn về chế độ pháp lý* được thực hiện trên toàn khu vực BRI - luật chung, luật địa và luật Hồi giáo khiến việc nhân rộng các dự án giữa các quốc gia trở nên khó khăn. Các chế độ pháp lý thiếu hoàn thiện có thể tạo ra rào cản đối với đầu tư và tham nhũng hoặc chế độ tư pháp đặt ra nhiều vấn đề khi tranh chấp pháp lý phát sinh. Chính phủ nhiều nước đang ngày càng yêu cầu đánh giá tác động môi trường và xã hội toàn diện và tuân thủ luật pháp môi trường nghiêm ngặt. Chính phủ nước bản địa có thể không sẵn sàng hoặc không có khả năng can thiệp nếu các tiêu chuẩn không được đáp ứng hoặc tranh chấp phát sinh, buộc các nhà thầu Trung Quốc rơi vào tình trạng rủi ro cao. Sự chậm trễ của dự án có thể dẫn đến chi phí vượt mức.

4. Triển vọng thực hiện BRI

Các tài liệu Trung Quốc hầu hết cho rằng, BRI là một sản phẩm công cộng mở và toàn cầu. BRI tối đa hóa cơ hội hợp tác cho các quốc gia thành viên, tăng cường lợi ích chung, mang lại lợi ích cho dân số lớn và mang lại cuộc sống hài hòa và thịnh vượng cho tất cả các dân tộc trong khu vực. BRI thúc đẩy kết nối cơ sở hạ tầng, cung cấp các sản phẩm công cộng về vật chất, thể chế và tinh thần cho thế giới. Đặc biệt, kết nối cơ sở hạ tầng phản ánh bản chất của BRI là một sản phẩm công cộng và tập trung vào sinh kế và phát triển của

mọi người. Đối với các nước phát triển, đầu tư vào cơ sở hạ tầng sẽ thúc đẩy xuất khẩu và tạo không gian cho cải cách cơ cấu. Đối với các nước đang phát triển, đầu tư vào cơ sở hạ tầng sẽ mang lại việc làm và đặt nền tảng vững chắc cho sự phát triển kinh tế lâu dài. Do đó, BRI thúc đẩy tạo động lực mạnh mẽ hơn cho toàn cầu hóa và được hoan nghênh rộng rãi. Chính vì những mặt tích cực trên, các tài liệu của Trung Quốc đều đánh giá triển vọng của BRI rất sáng sủa.

Đánh giá từ bên ngoài Trung Quốc. Bên cạnh cơ hội cho các nhà thầu Trung Quốc, nhiều cơ hội lớn liên quan đến BRI cũng dành cho các công ty quốc tế. Sẽ có nhiều mối quan hệ đối tác hơn, đặc biệt là khi các cuộc đấu thầu cạnh tranh diễn ra khốc liệt. Tuy nhiên, theo bà Christine Lagarde - Giám đốc Quỹ Tiền tệ quốc tế, các nước không nên coi nguồn tài chính từ BRI là "bữa trưa miễn phí". Các dự án hợp tác trong sáng kiến này có thể khiến khối nợ tăng mạnh, hạn chế khả năng chi tiêu của các nước do còn phải trả nợ. Việc này có thể tạo ra thách thức về cán cân thanh toán. Vì vậy, bà cảnh báo ở các nước vốn có nợ công cao nên cân nhắc kỹ các điều khoản tài chính. Điều này sẽ giúp cả chính phủ Trung Quốc và nước đối tác tránh tham gia các hợp đồng khiến hai bên đều gặp khó về tài chính trong tương lai¹⁴.

Nhận định chung. BRI là một sáng kiến lớn, thực hiện trong nhiều thập kỷ, sẽ cải thiện kết nối kinh tế và hợp tác giữa trong nhiều quốc gia. Chính vì vậy, đó là một sáng kiến rất phức tạp và sẽ tạo ra nhiều cơ hội và thách thức, từ các khu biên giới đến các đô thị phồn vinh, mang tính lịch sử. Đây là một sáng kiến rất hay trong xu thế hội nhập và liên kết khu vực cũng như quốc tế, nhưng cũng là cách để thể hiện sức

¹⁴ Chuyên gia lo ngại Trung Quốc hết tiền đổ vào Vành đai và Con đường <https://www.vnexpress.net/tin-tuc/the-gioi/chuyen-gia-lo-ngai-trung-quoc-het-tien-do-vao->

vanh-dai-va-con-duong-3737619.html#ctr=related_news_click 17.4.2018.

mạnh cũng như vai trò của Trung Quốc, tạo sự lưu thông kết nối hàng hóa, dịch vụ, thương mại. Cho đến nay, BRI đã và đang có những tiến triển rất nhanh và mạnh mẽ. Tuy nhiên, những diễn biến mới đây trong thương chiến Mỹ - Trung Quốc, nếu dẫn đến đối đầu giữa hai nước, chắc chắn sẽ tác động tiêu cực đến triển vọng của BRI trong tương lai.

5. Kết luận

Đã sáu năm qua đi kể từ khi hình thành, BRI trước là OBOR, đã có nhiều tiến triển mạnh mẽ và sâu sắc, theo chúng tôi là đã có tác động nhất định đến phát triển kinh tế Trung Quốc cũng như bước đầu đặt nền móng cho hợp tác lâu dài giữa Trung Quốc với các nước tham gia. Cho đến nay, BRI đã góp phần làm tăng khối lượng thương mại, đầu tư không nhỏ giữa Trung Quốc các bên liên quan. Tuy nhiên, cũng phải thừa nhận còn có không ít vấn đề tồn tại. Từ bên ngoài nhìn vào, cũng còn có những lực lượng lớn không tán thành BRI, cho rằng BRI là chiến lược phát triển của Trung Quốc, nhằm đáp ứng những lợi ích

của Trung Quốc, muốn củng cố ảnh hưởng của Trung Quốc đặc biệt là ở các khu vực: châu Á, châu Âu và châu Phi. Từ bên trong một số nước, do quản lý yếu kém từ nội bộ, đã có nhiều dấu hiệu tăng nợ nần với những dự án kém hiệu quả. Cần có thêm thời gian để kiểm chứng đó có phải là bẫy nợ hay không? Bên cạnh đó cũng có một số đối tác tham gia BRI băn khoăn về vấn đề an ninh, đặc biệt là an ninh phi truyền thống.

Chúng tôi cho rằng, BRI ít nhiều cũng sẽ đặt ra những thách thức đáng lưu ý ở Việt Nam. Các bên tham gia, kể cả Trung Quốc nên thừa nhận những thách thức này để có các giải pháp thích hợp cùng giải quyết. Ở Việt Nam, mặc dù việc triển khai BRI thực tế có thể hơi chậm, nhưng gần như chắc chắn Việt Nam sẽ tiếp tục hỗ trợ ngoại giao cho BRI như một biện pháp tăng cường quan hệ hợp tác với Trung Quốc. Việt Nam cũng ta nên thận trọng, vừa làm nghe, vừa đúc rút kinh nghiệm của các nước khác ngoài Trung Quốc khi tham gia để có những bước đi chắc chắn mang lại hiệu quả ♦

Tài liệu tham khảo:

1. Alessia Amighini (2017): *China' Belt and Road: A Game Changer?* The Italian Institute for International Political Studies (ISPI) 2017.
2. Alice Ekman (2017): *Three years of China' New Silk Road from Words to Action?* Institute Francais des Relations Internationales (IFRI), February 2017
3. Blake H. Berger (2018): *Malaysia canceled Belt and Road Initiative Projects and the Implications for China*. <https://www.thediplomat.com/2018/08/malysias-canceled-belt-and-road-initiative-projects-and-the-implications-for-china/>>12/2018.
4. CGTN, “Putin: Russia is a firm supporter of China’s belt and road initiative”. <https://news.cgtn.com/news/3d3d414e3149544f77457a6333566d54/share.html>
5. Daniel C. O'Neill, One Belt, One Road, One Regime type: The limited of Chinese Influence in Developing State. University of the Pacific School of International Studies. ISA International Conference 2017, Hong Kong.
6. Darshana M. Baruah (2018): *India's answer to the Belt and Road: A road map for south Asia*. <https://www.carnegieindia.org/2018/08/21/india-s-answer-to-belt-and-road-road-map-for-south-asia-pub-77071>, 12/2018

7. Dollar David (2015): *China's rise as a regional and global power: The AIIB and the 'one belt one road'*, Horizons.
8. Dollar David (2015): *China's rise as a regional and global power: The AIIB and the 'one belt one road'*, Horizons.
9. Irina Ionela Pop (2016): *Strengths and Challenges of China's "One Belt, One Road" Initiative*, Centre for Geopolitics & Security in Realism Studies, London, 12/2016.
10. Michael Clarke (2017): *China' Belt and Road Initiative: Views from along Silk Road, Asia Policy*, Number 24 July 2017.
11. Nghiêm Văn Hoàn (2016): *Sáng kiến “Một vành đai, một con đường của Trung Quốc và tác động đối với cạnh tranh Trung – Mỹ*. Luận văn thạc sỹ, Học viện Ngoại giao 2016.
12. Peter Cai (2017): *Understanding China' Belt and Road Initiative*. Lowy Institute for International Policy, March 2017.
13. Srikanth Kondapalli (2019): *Bài phát biểu tại Diễn đàn sáng kiến Một vành đai, một con đường*, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam, 15/7/2019.
14. Troy Sternberg, Central Asian “Characteristics” on China’ New Silk Road: The role of Landscape and Politics of Infrastructure. School of Geography, University of Oxford, August 2017.
15. Wang Yiwei (2016): *The Belt and Road Initiative: What will China offer the world in its rise*. Beijing: New World Press.
16. Yuji Miura, Chear gap between ideal and reality of China’ “One Belt, One Road” Initiative - Focus safety and Risk avoidance under the “Go Global” Strategy. Pacific Business and Industries Vol.XVII, 2017, No.6.

Thông tin tác giả:

PHẠM THAI QUỐC

Email:

*Viện Kinh tế và Chính trị Thế giới
Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam
pthquoc@yahoo.co.uk*