

BẢN TÓM LƯỢC 3 – Sáng kiến Một Vành đai Một Con đường

Một Vành đai Một Con đường là một sáng kiến lớn nổi lên ở Trung Quốc mấy năm qua.¹ Đây là một chiến lược phát triển do Chủ tịch Tập Cận Bình công bố năm 2013 nhằm tăng cường kết nối giữa Trung Quốc và nhiều nước khác trên tuyến đường từ châu Á sang châu Âu. Một Vành đai Một Con đường tìm cách thúc đẩy và hỗ trợ phát triển giao thông, năng lượng, thương mại và hạ tầng truyền thông cùng với những lĩnh vực khác.

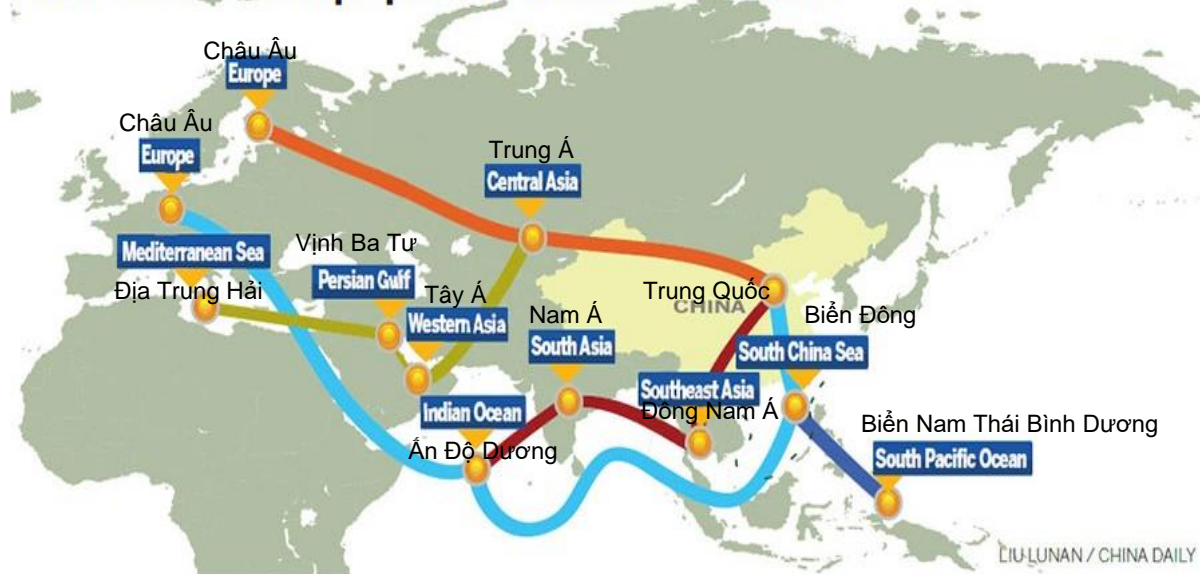
Một Vành đai Một Con đường xác định tầm nhìn tổng quát trong đầu tư của Trung Quốc trên thế giới những năm tới. Trong khi được coi là một sáng kiến mới, thực ra nó là sự tiếp nối sức ép tăng cường kết nối khu vực và thương mại, mở rộng phạm vi quốc tế của các công ty Trung Quốc và thâm nhập nhiều hơn vào thị trường thế giới. Với ý nghĩa đó, nó có thể được xem như giai đoạn tiếp theo của chiến lược Trung Quốc Tiến ra Bên ngoài, mà qua đó Trung Quốc đã mở rộng đầu tư sang nước ngoài hơn mười năm qua.

Một Vành đai Một Con đường là gì?

Sáng kiến Một Vành đai Một Con đường (MVMCD) gồm có hai hợp phần chính: Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa trên đất liền, và Con đường Tơ lụa trên Biển Thế kỷ 21. Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa hướng tới kết nối Trung Quốc với châu Âu thông qua Trung Á và Tây Á. Con đường Tơ lụa trên Biển sẽ kết nối Trung Quốc với châu Âu thông qua đường biển giữa Đông Nam Á, Nam Á tới châu Phi. Một Vành đai Một Con đường không đơn thuần là việc xây dựng hai con đường nêu trên, mà là việc phát triển mạng lưới kết nối. Sáng kiến còn có thêm các con đường nối liền hai hành lang chính, như mô tả ở sơ đồ dưới đây.²

Các tuyến đường trong Vành đai do Trung Quốc đề xuất và Sáng kiến Con đường

Routes of the China-proposed Belt and Road Initiative

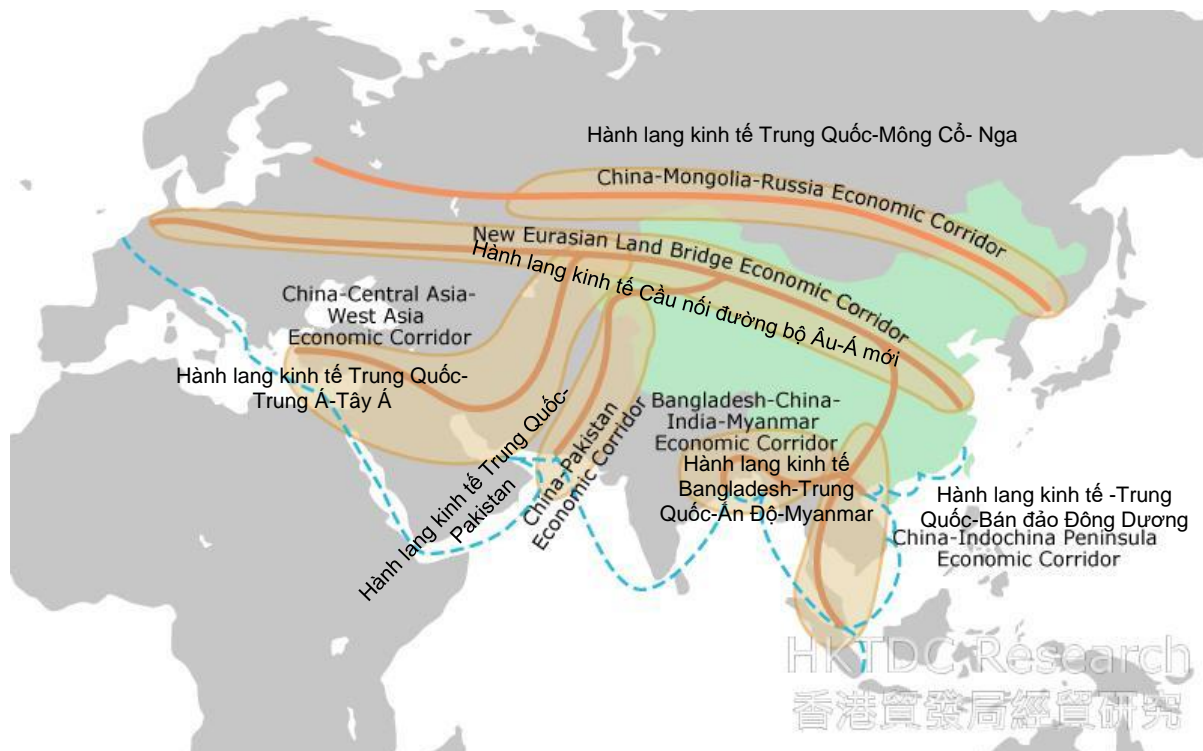


Nguồn: Trung Quốc Nhật báo (2015)

Trong tháng 3/2015, Trung Quốc giới thiệu *Tầm nhìn và Hành động cùng Xây dựng Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên Biển Thế kỷ 21* (sau đây viết tắt là *Tầm nhìn MVMCD*). Văn bản này đưa ra khung sáng kiến dưới hình thức lợi ích cho tất cả các nước liên quan, sẽ thúc đẩy thịnh vượng kinh tế, phát triển hợp tác kinh tế khu vực, đẩy mạnh trao đổi, và thúc đẩy hoà bình và phát triển.³

Tầm nhìn MVĐMCD xác định việc sử dụng các khu công nghiệp kinh tế làm không gian hợp tác, và sẽ tập trung xây dựng đường giao thông trên biển “hiệu quả, an toàn và thông suốt” nối các cảng lớn trên tuyến Một Vành đai Một Con đường. Văn bản này đề cập sáu hành lang kinh tế chính. Tuyến đường của các hành lang được mô tả ở sơ đồ sau.

Các Hành lang Kinh tế trong Sáng kiến Một Vành đai Một Con đường⁴



Nguồn: Nghiên cứu của HKTDC (2015)

Một mục tiêu của Sáng kiến là “điều phối chính sách,” hướng tới điều phối các chiến lược phát triển kinh tế với chính sách hỗ trợ hợp tác và các dự án lớn.⁵ “Phương tiện kết nối” là lĩnh vực ưu tiên, bao gồm cải thiện kết nối cơ sở hạ tầng, xây dựng các hành lang giao thông quốc tế, và phát triển mạng lưới cơ sở hạ tầng xuyên biên giới. Sáng kiến này ưu tiên phát triển cơ sở hạ tầng năng lượng, đặc biệt là đường dẫn khí đốt và dầu, đường tải điện xuyên biên giới và nâng cấp các lưới điện trong khu vực.⁶

Hành lang kinh tế Ưu tiên của MVĐMCD

- Trung Quốc-Mông Cổ-Nga
- Cầu nối Âu-Á trên đất liền mới
- Trung Quốc-Trung Á-Tây Á
- Trung Quốc-Pakistan
- Bangladesh-Trung Quốc-Ấn Độ-Myanmar
- Trung Quốc-Bán đảo Đông Dương

Một trọng tâm của sáng kiến là loại bỏ các rào cản thương mại và đầu tư, và thiết lập khu vực mậu dịch tự do. Tầm nhìn MVĐMCD nhấn mạnh đầu tư vào những lĩnh vực phức hợp, gồm nông nghiệp, lâm nghiệp, thủy sản, công nghiệp bảo vệ môi trường, du lịch, và kêu gọi tăng cường hợp tác tìm kiếm và phát triển năng lượng than đá, dầu, khí đốt, thủy điện, điện nguyên tử, điện gió, điện mặt trời. Để hiện thực hoá sáng kiến, Trung Quốc tìm cách phát triển các bản ghi nhớ, kế hoạch và các dự án hợp tác song phương.

Quản lý sáng kiến Một Vành đai Một Con đường

Một Vành đai Một Con đường không phải là một tổ chức và không có một thực thể điều phối. Tuy nhiên, đó là một sáng kiến do chính phủ dẫn dắt, và từ tháng 3/2015 Nhóm Lãnh đạo Thúc đẩy và Phát triển Một Vành đai Một Con đường đã giám sát sáng kiến này.⁷ Thành viên của nhóm là những quan chức cao cấp của chính phủ do Phó thủ tướng Zhang Gaoli,

ủy viên thường vụ Bộ Chính trị Đảng Cộng sản Trung Quốc chủ trì.⁸ Người ta biết được rất ít vai trò chính xác của nhóm này là gì, nhưng chức vụ cao cấp của các thành viên hé lộ tầm quan trọng của sáng kiến đối với chính phủ.

Trung Quốc đang thực hiện các kế hoạch theo lĩnh vực cụ thể của sáng kiến, gồm năng lượng, nông nghiệp, bảo vệ môi trường, giáo dục và hợp tác văn hoá.⁹ Tuy vậy, Văn bản Tầm nhìn MVĐMCD xác định việc phát triển sáng kiến là một quá trình mềm dẻo, mỗi nơi một khác, và Trung Quốc sẽ hợp tác với các nước khác trên tuyến đường để “có lộ trình thích hợp, và phối hợp được các chương trình phát triển quốc gia với các kế hoạch hợp tác khu vực.” Với phạm vi rộng lớn của sáng kiến, dường như có nhiều chủ thể tham gia vào các dự án của Một Vành đai Một Con đường trong tương lai, gồm các cơ quan nhà nước Trung Quốc có trách nhiệm giám sát đầu tư ra nước ngoài, các quan chức trung ương và địa phương ở các nước sở tại, những người điều khiển, các công ty Trung Quốc, các đối tác liên doanh ngoài Trung Quốc, các nhà đầu tư tài chính nhà nước và thương mại, v.v...

An sinh xã hội và môi trường gắn với Một Vành đai Một Con đường

Bộ trưởng Ngoại giao Trung Quốc đã khẳng định rằng sáng kiến Một Vành đai Một Con đường cần có “tham vấn rộng rãi”, chia sẻ lợi ích, và rằng sẽ bảo đảm tính minh bạch và cởi mở.¹⁰ Tầm nhìn MVĐMCD đưa ra nhiều cam kết to lớn để theo đuổi các dự án thân thiện với môi trường, và kêu gọi các công ty hoạt động trong khuôn khổ sáng kiến đóng góp cho kinh tế địa phương, tạo việc làm và sinh kế. Văn bản này xác định cần nỗ lực thúc đẩy các dự án xanh, thải ít các-bon và tính toán đầy đủ các tác động biến đổi khí hậu.

Tuy nhiên, do có rất nhiều tác nhân tham gia thực hiện các dự án, nên không có bộ tiêu chuẩn hoặc bản hướng dẫn nào sẽ được vận dụng vào việc đánh giá tác động xã hội và môi trường hoặc việc thiết kế và thực hiện dự án. Thay vào đó, các dự án Một Vành đai Một Con đường sẽ cần tuân thủ các luật và quy định trong nước cũng như các quy định và chính sách an sinh của các nhà đầu tư tài chính và các chủ thể khác tham gia dự án liên quan. Thí dụ, nếu AIIB hỗ trợ một dự án trong Một Vành đai Một Con đường, thì khung xã hội và môi trường của nó sẽ được áp dụng. Tương tự như vậy, các ngân hàng chính sách Trung Quốc như Eximbank cần tuân thủ các quy định của địa phương và các chính sách nội bộ của ngân hàng.

Đầu tư vốn cho các dự án trong khuôn khổ Một Vành đai Một Con đường

Các dự án trong Một Vành đai Một Con đường sẽ cần đến hàng tỉ đô-la trong những năm tới. Có nhiều nguồn đầu tư cho các dự án đó, mà phần lớn các nguồn không có gì mới. Thí dụ, các ngân hàng chính sách của Trung Quốc như Ngân hàng Phát triển Trung Quốc đã và đang đầu tư hơn mười năm vào các dự án mà nay là một phần của Một Vành đai Một Con đường. Các ngân hàng thương mại Trung Quốc cũng tích cực hoạt động ở nhiều nước trên tuyến đường dưới danh nghĩa các quỹ cổ phần và các công ty đầu tư của Trung Quốc.

Từ khi công bố sáng kiến Một Vành đai Một Con đường, có nhiều tác nhân đã lập ra các quỹ mới và nhận thêm tiền nhà nước để đầu tư vào các dự án Một Vành đai Một Con đường. Có nhiều quỹ chuyên nghiệp đã được thành lập dành riêng cho sáng kiến, trong đó quỹ có danh tiếng nhất là Quỹ Con đường Tơ lụa. Trung Quốc đã thông báo kế hoạch xem xét mở rộng các chương trình viện trợ nước ngoài tập trung vào các dự án giao thông, năng lượng và viễn thông ở các nước trong khu vực Một Vành đai Một Con đường.¹¹

Kết luận

Sáng kiến Một Vành đai Một Con đường cho thấy Trung Quốc tiếp tục đẩy mạnh đầu tư ra nước ngoài, đặc biệt là các dự án tăng cường kết nối khu vực. Nhiều nguồn vốn được tạo ra để hỗ trợ Một Vành đai Một Con đường, và các định chế và công ty đã nhanh chóng thể hiện sự ủng hộ, công bố kế hoạch tăng đầu tư và đổ vốn vào các dự án cho tuyến đường.

Nếu Một Vành đai Một Con đường thành công trong việc tạo cơ hội đầu tư mới và huy động các nguồn tài chính mới, các doanh nghiệp Trung Quốc dường như được hưởng lợi từ các hợp đồng thiết kế, phát triển và vận hành các dự án thuộc phạm vi sáng kiến. Các doanh nghiệp nhà nước được chính phủ Trung Quốc khuyến khích tìm kiếm cơ hội đầu tư vào các nước trong khu vực Một Vành đai Một Con đường, trong khi nhiều công ty tư nhân tỏ ý ủng hộ.¹² Việc cải thiện kết nối có thể tạo ra thị trường mới cho hàng hoá Trung Quốc, đồng thời giúp Trung Quốc tiếp cận thêm nhiều tài nguyên thiên nhiên và nguồn cung cấp năng lượng. Cùng với việc tăng cường ảnh hưởng của Trung Quốc đối với nền kinh tế thế giới, sáng kiến sẽ tạo cơ hội cho nước này xuất khẩu phần công nghệ và năng lực sản xuất dư thừa.

Tầm nhìn MVĐMCD nhấn mạnh lợi ích đôi bên trong Một Vành đai Một Con đường và tiềm năng tăng cường hợp tác và đầu tư có lợi cho các nước còn nghèo cơ sở hạ tầng. Việc tăng nguồn vốn đầu tư vào cơ sở hạ tầng sẽ được các nước trong khu vực Một Vành đai Một Con đường tiếp nhận. Tuy nhiên, để cho sáng kiến đạt được cam kết phát triển mà “các bên cùng thắng”, thì dòng vốn đưa vào các dự án cần được bảo đảm bền vững, được quản lý tốt và làm lợi cho những người thực sự có nhu cầu nhất.

Đây là bản tóm lược Báo cáo của Inclusive Development International với tựa đề [Con đường xâm nhập: Trung Quốc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng ở ASEAN và các nơi khác](#). Việc nghiên cứu và phát triển xuất bản phẩm này được hỗ trợ bởi: Heinrich-Böll-Stiftung vùng Đông Nam Á, Tổ chức McKnight và Tổ chức Wheeler Trái đất

Xuất bản phẩm này được cấp giấy phép bởi Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License (CC BY-NC-SA)

¹ “Một Vành đai Một Con đường” là một cách dịch. Đôi khi người ta gọi là sáng kiến “Vành đai và Con đường”.

² Chan, J. (15/4/2015), “Vành đai và Con đường” có tuyến mới, Trung Quốc Nhật báo. http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-04/15/content_20435638.htm (truy cập tháng 5/2016).

³ Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia, Bộ Ngoại giao & Bộ Thương mại CHND Trung Hoa (2015), *Tầm nhìn và Hành động cung Xây Dựng Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên Biển Thế kỷ 21*. http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (truy cập tháng 5/2016).

⁴ Wong, B. (16/4/2015), *Sáng kiến “Một Vành đai Một Con đường”: Ý nghĩa đối với Hồng Kông*, Nghiên cứu của HKTDC. <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/One-Belt-One-Road-Initiative-The-Implications-for-Hong-Kong/rp/en/1/1X000000/1X0A23WV.htm> (truy cập tháng 5/2016).

⁵ Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia và cộng sự (2015), *Tầm nhìn và Hành động cung Xây Dựng Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa và Con đường Tơ lụa trên Biển Thế kỷ 21*.

⁶ Đã dẫn.

⁷ Xinhua (29/3/2015), *Trung Quốc thành lập nhóm lãnh đạo sáng kiến Vành đai và Con đường*, Xinhuanet. http://news.xinhuanet.com/english/2015-03/29/c_134107435.htm (truy cập tháng 5/2016).

⁸ Blanchard, B. (17/4/2015), *Trung Quốc thành lập nhóm điều phối cho Con đường Tơ lụa hiện đại*, Reuters. <http://www.reuters.com/article/2015/04/17/china-silkroad-idUSL4NOXE3G220150417> (truy cập tháng 5/2016).

⁹ Xinhua (20/11/2015), *Trung Quốc lập kế hoạch chuyên ngành cho sáng kiến “Vành đai và Con đường”*, Xinhua Finance. <http://en.xinhuanet.com/html/Policy/2015/167919.shtml> (truy cập tháng 5/2016).

¹⁰ Xinhua (2015, 8 March), *Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc không phải đơn ca mà là dàn hợp xướng*, Xinhuanet. http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-03/08/content_19750844.htm (truy cập tháng 5/2016).

¹¹ Li, X. (9/12/2014), *Trung Quốc có kế hoạch tăng viện trợ cho cơ sở hạ tầng các nước ở vùng Con đường Tơ lụa*, Trung Quốc Nhật báo trực tuyến. http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-12/09/content_19047154.htm (truy cập tháng 5/2016).

¹² Xinhua (19/6/2015), *Thủ tướng Trung Quốc khuyến khích các công ty quốc doanh hợp tác công nghiệp với thế giới*. Trung Quốc Nhật báo trực tuyến. http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-06/19/content_21056915.htm (truy cập tháng 5/2016).