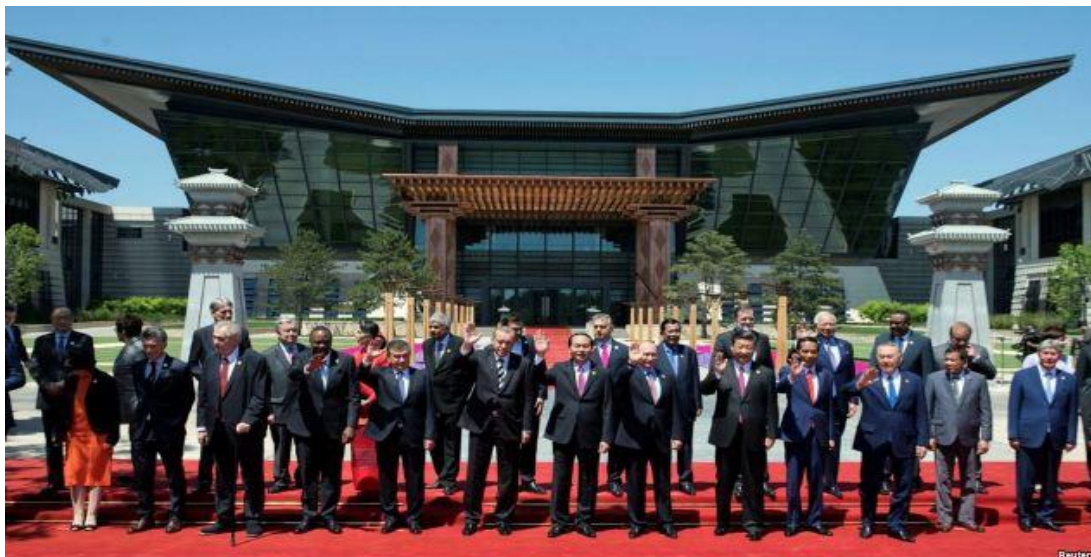


# Tác động của Sáng kiến Vành đai và Con đường tới Đông Nam Á



**Nguồn:** Lê Hồng Hiệp, "[Belt and Road Initiative: Southeast Asia's Boon or Bane?](#)" *The Strategist*, 06/06/2017.

**Biên dịch:** Nguyễn Huy Hoàng

Khi quyền lực của một đất nước phát triển, đất nước đó tất nhiên sẽ tìm đến một vị thế toàn cầu lớn hơn và mở rộng ảnh hưởng của mình ở nước ngoài. Sáng kiến "Vành đai và con đường" (BRI) là phương tiện để Trung Quốc đạt được mục tiêu này. Một số nhà phân tích thậm chí còn so sánh sáng kiến này – vốn đề xuất đầu tư vào các dự án phát triển cơ sở hạ tầng tại hơn 60 quốc gia trên khắp châu Á, châu Phi, và châu Âu – với Kế hoạch Marshall của Mỹ sau Thế chiến II. Mặc dù đã bị một số nhà bình luận Trung Quốc bác bỏ nhưng cách so sánh này vẫn là một lời nhắc nhở hữu ích về tầm quan trọng của BRI đối với chính sách đối ngoại của Trung Quốc cũng như các tác động toàn cầu của nó. Sáng kiến này đã được chào đón ở hầu hết các nước thuộc phạm vi địa lý của nó, bao gồm các nước Đông Nam Á. Tại hội nghị thượng đỉnh chào mừng sáng kiến này ở Bắc Kinh hồi tháng trước, các đoàn đại biểu từ chín trong số mười nước Đông Nam Á đã có mặt, trong đó có bảy đoàn là do người đứng đầu nhà nước hoặc chính phủ dẫn đầu. Thực tế này phản ánh tầm quan trọng mà các nước Đông Nam Á gán cho sáng kiến này. Theo quan điểm của họ, BRI có thể mang lại những lợi ích kinh tế hữu hình mà họ không nên bỏ qua.

Quan trọng nhất, sáng kiến này có thể là nguồn vốn đáng kể để các chính phủ Đông Nam Á phát triển cơ sở hạ tầng. Theo một báo cáo của Ngân hàng Phát triển châu Á, trong giai đoạn 2016–2030, các nước Đông Nam Á sẽ cần 2.759 tỷ USD, tương đương 5% GDP, cho đầu tư cơ sở hạ tầng. Do vậy, việc tiếp cận các khoản đầu tư của Trung Quốc qua BRI được các nước Đông Nam Á đánh giá cao, đặc biệt là khi nguồn vốn từ các nhà đầu tư tư nhân và các tổ chức tài chính quốc tế còn hạn chế và không đáp ứng đủ nhu cầu của khu vực.

Hơn nữa, do cơ sở hạ tầng nghèo nàn và lỗi thời tiếp tục cản trở tăng trưởng kinh tế của các nước ASEAN, các dự án cơ sở hạ tầng mới do BRI cấp vốn có thể sẽ giúp thúc đẩy hiệu suất kinh tế của họ. Điều này đặc biệt có ý nghĩa đối với một số nhà lãnh đạo Đông Nam Á, như Tổng thống Indonesia Jokowi Widodo hay Tổng thống Philippines Rodrigo Duterte, những người tranh cử dựa trên cam kết cải thiện các hệ thống cơ sở hạ tầng và tăng cường tăng trưởng kinh tế của đất nước. Nếu không đảm bảo được đủ nguồn vốn đầu tư để thực hiện lời hứa, vị thế chính trị trong nước hoặc triển vọng bầu cử của họ sẽ bị tổn hại.

Ở cấp độ khu vực, đầu tư của Trung Quốc vào phát triển cơ sở hạ tầng cũng có thể hữu ích đối với sự phát triển của Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC) do kết nối cơ sở hạ tầng là một thành phần chủ chốt của dự án này. Cơ sở hạ tầng được cải thiện, bao gồm các hệ thống đường cao tốc, sân bay, cảng biển, và đường sắt, cũng sẽ tạo điều kiện cho thương mại và du lịch nội khối ASEAN.

Dù đầy hứa hẹn, BRI cũng phải đối mặt với một số thách thức nhất định ở Đông Nam Á. Các nước ASEAN cũng không nên quá lạc quan về những lợi ích tiềm tàng của sáng kiến này.

Đúng như câu ngạn ngữ cổ, “Không có bữa trưa nào miễn phí,” Trung Quốc rất có thể sẽ ràng buộc các khoản đầu tư BRI với một số điều kiện nhất định. Do một trong những mục tiêu ngầm của BRI là nhằm thúc đẩy lợi ích kinh tế của Trung Quốc ở nước ngoài, các nước nhận vốn sẽ phải sử dụng công nghệ, thiết bị, và nhà thầu của Trung Quốc cho các dự án do sáng kiến này cấp vốn. Thực tiễn này có thể sẽ gây ra các vấn đề cho cả các nước tiếp nhận lẫn chính Trung Quốc. Ở các nước như Việt Nam, các dự án hạ tầng được cấp vốn từ các khoản cho vay mềm của Trung Quốc và được thực hiện bởi các nhà thầu Trung Quốc đã mang tiếng xấu do nhiều vấn đề khác nhau, ví dụ như chậm tiến độ, đội chi phí, chất lượng xây dựng kém, thiết bị chất lượng thấp, chi phí bảo trì cao, và dòng chảy người lao động Trung Quốc mà các nhà thầu đưa

vào. Nếu còn lặp lại trong các dự án BRI, những vấn đề này sẽ không chỉ tước đi những lợi ích kinh tế mà các nước ASEAN mong muốn, mà còn gây tổn hại đến mức độ khả tín của chính BRI.

Ngay cả khi Trung Quốc thực hiện các biện pháp ngăn chặn những vấn đề như vậy, các nước ASEAN có thể vẫn phải đối mặt với những rủi ro khác, như những rủi ro đe dọa đến sự thống nhất của ASEAN và khả năng phản ứng lại sự hung hăng trên biển của Trung Quốc trong tương lai. Ví dụ, khi cạnh tranh với nhau để giành các khoản vay BRI, các nước trong khu vực có thể sẽ phải ký các thỏa thuận song phương với Trung Quốc nằm bên ngoài các cơ chế của ASEAN. Nếu lặp đi lặp lại, cách làm này có thể làm suy yếu vai trò của ASEAN đối với các nước thành viên, cũng như với các vấn đề khu vực.

Đồng thời, do nhận tiền của Trung Quốc, một số nước ASEAN sẽ không sẵn sàng chỉ trích Trung Quốc nếu nước này có những bước đi xác quyết và gây mất ổn định hơn trên Biển Đông, và sẽ ngày càng khó đạt được đồng thuận về chủ đề nhạy cảm chính trị này. Ngay cả các nước có yêu sách chủ quyền chính như Việt Nam và Philippines cũng sẽ bị hạn chế khả năng phản ứng nếu chấp nhận các khoản đầu tư lớn của BRI và trở nên hàm ơn Trung Quốc.

Tuy nhiên, nhận thức của Đông Nam Á về BRI nói chung vẫn còn tích cực, ít nhất là cho đến lúc này. Chính sách thương mại hướng nội của Mỹ dưới chính quyền Trump và cảm nhận về sự suy giảm tương đối vị thế chiến lược của Washington trong khu vực đã đem lại lợi thế cho Trung Quốc, biến BRI trở thành một biểu tượng cho sự trỗi dậy nhân từ của Trung Quốc vươn lên vai trò lãnh đạo thay thế trong khu vực. Cũng giống như Kế hoạch Marshall đã góp phần đưa Mỹ trở thành siêu cường toàn cầu sau Thế chiến II, BRI cũng có thể là một trong những bước đệm để Trung Quốc giành được vai trò lãnh đạo khu vực.

*Lê Hồng Hiệp, nghiên cứu viên chính tại Viện ISEAS-Yusof Ishak, Singapore, là tác giả cuốn "[Living Next to the Giant: The Political Economy of Vietnam's Relations with China under Doi Moi.](#)"*

*Nguồn: <http://nghiencuuquocte.org/2017/06/12/tac-dong-cua-sang-kien-vanh-dai-va-con-duong-toi-dong-nam/>*

**[www.vietnamvanhien.net](http://www.vietnamvanhien.net)**