

Khi EU và Nhật Bản ký thỏa thuận hợp tác xây dựng “cơ sở hạ tầng chất lượng”, không bên nào đề cập đến Trung Quốc hay Sáng kiến “Vành đai và Con đường” (BRI). Tuy nhiên, các điều khoản trong thỏa thuận, và các bài phát biểu của các bên lại tràn ngập những lo ngại về BRI.



Khi EU và Nhật Bản ký thỏa thuận hợp tác xây dựng “cơ sở hạ tầng chất lượng”, không bên nào đề cập đến Trung Quốc hay Sáng kiến “Vành đai và Con đường” (BRI). Tuy nhiên, các điều khoản trong thỏa thuận, và các bài phát biểu của các bên lại tràn ngập những lo ngại về BRI.

Tất nhiên, họ cũng không cần nhấc đũa đi đâu đó. Tuy nhiên, các điếu khoản trong thỏa thuận, và các bài phát biểu của các bên ký kết, tràn ngập những lời phàn nàn và lo ngại về kế hoạch BRI.

Mọi lo ngại đầu tiên: “Tính kết nối phi bên vững và mặt tài chính” và không tạo ra “các núi nợ”. Đó là lời cảnh báo của Chủ tịch Ủy ban châu Âu Jean-Claude Juncker trong bài cảnh lo ngại BRI tạo ra một gánh nặng không thể kiểm soát đè lên vai các quốc gia đồng bên thương mại và mặt tài chính.

Mọi lo ngại thứ hai: Ông Juncker cho rằng các số hàng tăng số tạo ra “những liên kết giữa tất cả các nước trên thế giới và không chỉ phụ thuộc vào một quốc gia”. Tuy nhiên, BRI thì ngược lại, sáng kiến này sẽ duy trì và thậm chí của Trung Quốc như một trung tâm thương mại toàn cầu.

Mọi lo ngại thứ ba, lần này là từ Thủ tướng Nhật Bản Shinzo Abe: “In the Dōng-Thai Bình Dōng phải trở nên “tự do và rộng mở” để kết nối hoạt động. Hầu hết các nước láng giềng của Trung Quốc đều lo ngại rằng chính sách hàng hải đầy khiêu khích của họ sẽ xâm phạm vào các tuyến đường biển của khu vực Ấn Độ Dōng-Thai Bình Dōng, nơi chiếm tỷ lệ lớn trong hoạt động thương mại toàn thế giới - không để bỏ quên hầu hết các nguồn cung cấp năng lượng của Nhật Bản.

Mọi lo ngại thứ tư: Các ông Juncker lẫn ông Abe đều nói về tính bền vững của môi trường, trong khi các nhà phê bình BRI cảnh báo rằng sáng kiến này sẽ hỗ trợ các tiêu chuẩn cao liên quan đến việc cho vay để xây dựng các số hàng tăng đa phương.

Tất cả những mối lo ngại này đều không khiến các nhà lãnh đạo của các quốc gia đã tham gia ký kết ngừng trình bày số hàng tăng của Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình phải bất ngờ. Bởi với các nước đang phát triển mà thị trường tiềm năng, tài chính của Trung Quốc đôi khi là số lựa chọn duy nhất. Ba năm trước, Liên Hợp Quốc (LHQ) ước tính rằng thế giới mỗi năm sẽ phải đầu tư 2 nghìn tỷ USD mỗi năm để xây dựng các số hàng tăng cho đến năm 2030 “chỉ để hỗ trợ cho các dự án tăng trưởng kinh tế”. Có lẽ đó là một số đánh giá quá thấp - và thậm chí đi đâu đó gần như là không thể đối với hầu hết các nước đang phát triển để quản lý các nguồn lực của mình. Do đó, đối với nhiều quốc gia, các dòng tín dụng và sự khiêu khích đúng lúc của Bắc Kinh có vẻ rất

giống những lợi ích không thể khước từ. Ít nhất là khi chúng có sự lựa chọn thay thế nào.

Nguồn tài chính khổng lồ nên trở thành một sự lựa chọn thay thế. Tuy nhiên, thật không may, tài chính của các nước phương Tây lại đang tụt dốc, một phần là do các chính sách ngu ngốc và phản tác dụng trong nước. Chính sách tiền tệ trái khoáy và các quy định nghiêm ngặt về tài chính kể từ cuộc khủng hoảng năm 2008 cho thấy các khoản tiết kiệm của phương Tây đang “dậm chân tại chỗ”, lãi suất giảm xuống ít ỏi, trong khi nhu cầu thực sự (và lợi nhuận) lại xuất hiện ở các nước đang phát triển.

Đây là vấn đề mà ông Abe và ông Juncker cho rằng họ có thể có cách giải quyết khác biệt. Nhật Bản và châu Âu sẽ hợp hai “nguồn vốn nhân rộng” lớn nhất. Nếu các cơ quan quản lý và chính phủ không làm việc chăm chỉ hơn để điều tiết sự tiến bộ phần còn lại của thế giới, sự tiến bộ sẽ chứng tỏ xê dịch - và cả Miền Nam toàn cầu (ám chỉ các quốc gia ở châu Á, châu Phi, châu Mỹ Latinh và Caribbean và được coi là có thu nhập trung bình và thấp) lẫn Miền Bắc toàn cầu (bao gồm các nước G7, Mỹ, Canada, các thành viên EU, Israel, Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Úc và được coi là các nước có thu nhập cao) đều sẽ trở nên nghèo hơn.

Sự thật là Nhật Bản là một nước cho vay lớn ở châu Á. Tại New Delhi, hơn 5 triệu người mỗi ngày đang đi trên một tàu điện ngầm đang cấp tốc thi công để xây dựng trong thời gian dài kể từ nay, mà phần lớn là lấy nguồn tài chính của Nhật Bản. Khi giai đoạn xây dựng hoàn thành, tàu điện ngầm của New Delhi sẽ chạy trên những tuyến đường dài 330 km.

Điều này không phải là trường hợp duy nhất. Nhật Bản vẫn là nước cho vay lớn nhất đối với các dự án ở Đông Nam Á – sân sau của Trung Quốc, và sự tiến bộ tài trợ cho các dự án đạt 367 tỷ USD, nhiều hơn 225 tỷ USD của Trung Quốc.

Tuy nhiên, cách tiếp cận của Nhật Bản cho đến nay đã thất bại ở 3 điểm. Họ đã không mở rộng dây dợ sang châu Phi. Họ đã không xây dựng một thị trường hiệu quả về sự quan trọng mang tầm quốc tế như BRI. Và nước này không theo đuổi để sâu những giá trị mà họ gặt hái.

Trong khi đó, Brussels có thể giúp ích trong cả 3 vấn đề. Ủy ban châu Âu cần theo dõi bằng mắt cái nhìn công nhận đối với các quy định và yêu cầu được đưa ra sau năm 2008 và đã ngăn chặn các nguồn vốn của châu Âu chảy ra ngoài lục địa. Nếu châu Âu nghiêm túc trong việc cạnh tranh với Trung Quốc về thị trường mới nổi, ngành tài nhân của họ cần phải được khuyến khích để chấp nhận rủi ro đó.

Đây không phải là vấn đề chính trị quyền lực, hoặc dòng thu nhập trong tương lai, hoặc lợi ích kinh tế chung. Việc cho phép BRI hỗ trợ các tiêu chuẩn môi trường khi xây dựng cơ sở hạ tầng toàn cầu – chẳng hạn như cho phép các nước nghèo xây dựng các nhà máy nhiệt điện đốt than vì thiếu tài chính cho năng lượng tái tạo - sẽ khiến cam kết chống lại biến đổi khí hậu của châu Âu trở nên gần như vô nghĩa.

Trên hết, xây dựng cơ sở hạ tầng liên quan đến các giá trị. Các dự án tài chính - mang tính bản địa, nhận được sự đồng tình của công đồng địa phương, xóa tan những bất bình đẳng giới tính và các vấn đề xã hội khác, đồng thời tôn trọng luật pháp và các quy tắc toàn cầu - chính là cách tốt nhất để cải thiện và bảo vệ các giá trị mà Nhật Bản, châu Âu - và các quốc gia như Ấn Độ - cùng theo đuổi.

Theo “ [Bloomberg](#) ”

**Mạnh Anh (gt)**