

Sau nhiều năm chứng kiến các sự kiện do Trung Quốc tài trợ nở rộ trên khắp châu Phi, Nhật Bản cuối cùng cũng tham gia cuộc chơi. Tại Hội nghị Quốc tế Tokyo về Phát triển châu Phi (TICAD) năm 2016, chính phủ Nhật Bản đã cam kết tài trợ 30 tỷ USD cho các nước châu Phi, trong đó bao gồm 10 tỷ USD khoản vay cho các sự kiện.



Điều chắc chắn có thể nhận thấy là sự kiện mà Nhật Bản cam kết ít hơn nhiều so với khoản tài trợ của Trung Quốc. Chỉ riêng trong năm 2018, Trung Quốc đã cam kết viện trợ và cho vay tới 60 tỷ USD. Tuy nhiên, việc Nhật Bản cam kết hỗ trợ châu Phi đã giúp các nước châu Phi này có thêm một sự lựa chọn để phát triển các sự kiện.

Cam kết hỗ trợ của Nhật Bản hiện đang được chào đón trong bối cảnh những nghi ngờ đối với các khoản tín trợ Trung Quốc đang ngày càng tăng. Những khoản vay lớn để phát triển cơ sở hạ tầng đã tạo ra gánh nặng nợ cho các quốc gia châu Phi và hình thành “bẫy nợ” đe dọa chế độ quy định của các quốc gia này. Họ đòi mất vợi rồi ro tiềm tàng khi có thể phải nhúng tay sẵn chi phí lớn cho Trung Quốc như một hình thức trợ trợ. Châu Phi cần xem xét kỹ trong việc thêm những khoản vay từ Trung Quốc khi chúng khiến Sri Lanka phải trao quyền quản lý công biển cho Trung Quốc, cũng như các quốc gia từng chào đón nhiệt liệt những khoản vay từ Trung Quốc như Malaysia, Pakistan phải hủy bỏ các dự án cơ sở hạ tầng do Trung Quốc tài trợ.

Tuy nhiên, cũng có lập luận cho rằng thật không công bằng khi đổ lỗi cho Trung Quốc về “bẫy nợ” cơ sở hạ tầng. Xét cho cùng, rất khó để có được lợi nhuận từ các dự án giao thông công cộng. Dự án tuyến đường sắt Nairobi-Mombasa mà Trung Quốc cấp vốn tại Đông Phi đã phải đòi mất vợi khoản 10 tỷ shilling Kenya (khoảng 99,4 triệu USD) trong năm đầu hoạt động. Vấn đề này không chỉ ở châu Phi, ngay tại Trung Quốc, tập đoàn đường sắt nước này cũng bỏ ra lý với những khoản nợ xấu sau khi xây dựng một dự án đường sắt cao tốc quy mô lớn. Doanh thu từ cơ sở hạ tầng sẽ không đủ để trả những khoản vay, bất kể chủ nợ là ai. Nhật Bản nêu chủ đề nợ gi nợ là cho vay sẽ không giải quyết được vấn đề này. Nhưng gì Nhật Bản có thể tận dụng tốt hơn Trung Quốc là kinh nghiệm triển khai mang lợi lợi nhuận từ giao thông công cộng, thông qua mô hình lai kết hợp giữa kinh doanh vận tải và các loại kinh doanh khác trong cùng một công ty.

Để hiểu việc làm thế nào một mô hình kinh doanh như vậy hoạt động, người ta có thể nhìn vào các công ty đường sắt tại Nhật Bản. Công ty, báo cáo tài chính của công ty đường sắt Keikyu cho thấy công ty này đã thua lỗ khi đầu tư vào hoạt động vận tải đường sắt. Tuy nhiên, báo cáo hợp nhất gồm các mảng kinh doanh khác như xây dựng, bất động sản, giải trí (điều hành trung tâm mua sắm và cơ sở giải trí) đã mang lợi lợi nhuận vững chắc, bù đắp cho phần thất bại kinh doanh đường sắt. Ngoài ra, nếu nhìn vào toàn bộ các mảng kinh doanh của Tập đoàn Keikyu gồm đường sắt Keikyu và các công ty khác liên quan đến xe buýt, taxi, thực phẩm, bảo hiểm, cho thuê xe, thậm chí cơ sở hoạt động nghỉ dưỡng sân golf, lợi nhuận tổng thể thậm chí còn cao hơn nhiều.

Xu hướng tương tự với việc thua lỗ ở mảng vận tải đường sắt, song đạt được lợi nhuận ở những mảng kinh doanh khác, có thể được nhìn thấy ở hàng chục công ty đường sắt tại Nhật khác của Nhật Bản. Về bản chất, Nhật Bản đã biến doanh nghiệp

giao thông công cộng thành một doanh nghiệp có lợi nhuận bằng cách phát triển những nhà cung cấp vận tải công cộng thành các tập đoàn, lấy giao thông để thúc đẩy các mảng kinh doanh khác đem lại lợi nhuận tăng trưởng.

“Mô hình kinh doanh kiểu tập đoàn” cho giao thông công cộng là điều mà Trung Quốc không có. Với tất cả các tuyến đường sắt thu nhập hời hợt của nhà nước, Trung Quốc không có các công ty kiểu như Keikyu, bên giao thông công cộng trẻ nên có lợi nhuận bằng cách đa dạng hóa nhiều phòng kinh doanh liên quan. Vì vậy, Trung Quốc khó có khả năng tận dụng cho các công ty đường sắt châu Phi về cách kiếm thêm doanh thu, ngoài doanh thu bán vé hành khách và phí vận chuyển hàng hóa. Khi các công ty hoàn toàn phụ thuộc nguồn thu vào vận chuyển hành khách và hàng hóa, không có gì ngạc nhiên khi vận chuyển nằm trong xây dựng cơ sở hạ tầng của các nước châu Phi trở thành những khoản nợ xấu, dù cơ sở hạ tầng đó đang được xây dựng nhiều.

Bằng cách xuất khẩu mô hình kinh doanh tập đoàn trên, Nhật Bản có thể chống lại sự thụt lùi của Trung Quốc trong việc tài trợ cơ sở hạ tầng ở châu Phi. Mô hình kinh doanh mà Keikyu đang áp dụng, có thể được triển khai tại nhiều thành phố lớn của châu Phi như Nairobi. Nếu Nhật Bản chuyển giao bí quyết kinh doanh này, họ có thể “cướp” khách hàng khỏi Trung Quốc bằng cam kết giữ gìn chính phủ các nước châu Phi khỏi bẫy nợ. Nếu có sự đảm bảo chắc chắn về một mô hình điều hành tạo ra lợi nhuận, trả được các khoản vay, chính phủ châu Phi không ngại cao số lãi cho vay từ Nhật Bản thay thế cho Trung Quốc, ngay cả khi người Nhật Bản thường ít hào phóng, chi phí đầu tư kém và nghiêm ngặt. Thêm chí trong các dự án do Trung Quốc tài trợ, chính phủ các nước châu Phi cũng có thể mong muốn sự tham gia của Nhật Bản để giúp tăng doanh thu, trả nợ nhanh hơn. Với rất nhiều nợ cơ sở hạ tầng, người châu Phi nên tìm kiếm sự lựa chọn mang lại cho họ lợi nhuận tài chính tốt hơn.

Theo “ [The Diplomat](#) ”

Vũ Hiên (gt)