

Thái Lan đặt mục tiêu năm 2028 để hoàn tất đường sắt cao tốc nối với Trung Hoa

(Thailand Sets 2028 Target to Finish High-Speed Rail Link with China)

Zsombor Peter – Bình Yên Đông lược dịch

VOA – July 17, 2022



Tham dự viên nhìn một bản đồ của đường sắt cao tốc trong buổi lễ khởi công việc hợp tác giữa Thái Lan và Trung Hoa trong việc phát triển đường sắt cao tốc Bangkok-Nong Khai ở Nakhon Ratchasima, Thái Lan, ngày 21 tháng 12 năm 2017.

BANGKOK — Thái Lan vừa hứa hoàn tất tuyến đường sắt cao tốc bị trì hoãn từ lâu để nối với Trung Hoa qua Lào trong vòng 6 năm đang châm ngòi những nghi ngờ về cam kết của nước này và liệu siêu dự án 12 tỉ USD đáng đồng tiền.

Các bộ trưởng Giao thông và Ngoại giao chính thức nói với các phóng viên hôm 6 tháng 7 rằng Thái Lan sẽ hoàn tất tuyến đường dài 609 km từ thủ đô, Bangkok, đến ranh giới Lào ở Nong Khai, nay chỉ có 5% được xây, vào năm 2008. Nong Khai đối diện với thủ đô Vientiane của Lào qua sông Mekong, nơi xe lửa cao tốc đến biên giới Lào-Trung Hoa bắt đầu hoạt động hồi tháng 12.

Với xe lửa chạy với vận tốc tối đa 250 km/h, tuyến đường mới sẽ rút ngắn thời gian của hành trình Bangkok-Nong Khai hiện nay của đường sắt tiêu chuẩn.



Bản tin, công bố bởi Phủ Tổng thống, ngày 11 tháng 7 năm 2022, cho thấy Tổng thống Indonesia Joko Widodo (phải) bắt tay Bộ trưởng Ngoại giao Trung Hoa Wang Yi (trái) ở Phủ Merdeka, Jakarta. [Ảnh: AFP]

Loan báo năm 2028 đến 1 ngày sau khi Bộ trưởng Ngoại giao Trung Hoa Wang Yi (Vương Nghị) gặp Thủ tướng Thái Prayut Chan-ocha và Bộ trưởng Ngoại giao Don Pramudwinai ở Bangkok. Một bản tuyên bố của Bộ Ngoại giao Thái về chuyến

viếng thăm của Wang nói buổi họp gồm có nói chuyện về “Vành đai Phát triển Nối kết Thái Lan-Lào-Trung Hoa.”

Dự án là một phần của các kế hoạch lâu dài của Beijing (Bắc Kinh) để nối tỉnh Yunnan (Vân Nam), Trung Hoa với các hải cảng bận rộn của Singapore bằng xe lửa cao tốc cắt qua Lào, Thái Lan và Malaysia trong một phần then chốt của Sáng kiến Vành đai và Con đường vĩ đại.

Cam kết thận trọng

Khi Thái Lan bắt đầu quy hoạch phần tuyến đường của họ với Trung Hoa 1 thập niên trước, mục tiêu là để hoàn tất vào khoảng cùng thời gian khi Lào hoàn tất đoạn đường dài 414 km của họ, Ruth Banomyong, một giảng sư về mậu dịch quốc tế, giao thông và yểm trợ ở Đại học Thammasat, Thái Lan, nói với VOA. Nhưng với mục tiêu đó đã bị hủy bỏ từ lâu, ông nói các viên chức giao thông hàng đầu của chánh phủ vẫn chưa cam kết một mục tiêu mới hồi tháng rồi tại buổi hội thảo ông tham dự, làm cho tuyên bố hôm 6 tháng 7 “khó hiểu một chút”.

Ruth nói mục tiêu mới khả thi nhưng có thể là một tuyên bố chánh trị hơn “kỹ thuật”, được làm với con mắt nhắm vào các cuộc bầu cử quốc gia vào năm tới và chánh phủ liên hiệp khó kiểm soát của Prayut càng ngày càng bất ổn.

“Thủ tướng có lẽ ở mức thấp nhất về các thăm dò [ý kiến] khác nhau đã được công bố, và ông muốn ở lại, nhưng ông cần phải làm cái gì đó để phô trương

ông,” Ruth nói. “Vì thế, họ cần đặt lại dự án này vào mắt của quần chúng, nói rằng, vâng, nó sẽ được làm.”

Ông nói thất vọng ngày càng tăng ở Beijing với mức tiến triển của Thái Lan có thể là một phần trong tuyên bố nữa.

“Sự kiện là nó được loan báo sau phiên họp với ngoại trưởng Trung Hoa, Wang Yi, khiến nó giống như họ cảm thấy một số áp lực ít nhất giống như họ đang đi đến trước với dự án này,” Grey Raymond, một giảng viên của Đại học Quốc gia Australia nghiên cứu mối liên hệ ngày càng tăng với lục địa DNA, nói.

“Nhưng khi anh nhìn vào lẽ lỗi của việc lấy quyết định [của Thái Lan]. Lẽ lỗi của hành động... mức độ cam kết phải được thách thức,” ông nói thêm.

Các nhà phân tích nói tuyến đường, khi hoàn tất, sẽ giúp lấp một số nền kinh tế lớn nhất và năng động nhất của DNA vào phía nam không có bờ biển của Trung Hoa, cho vùng kém phát triển một sự cải thiện cần thiết.



Bản đồ cho thấy vành đai kinh tế đường tơ lụa của Trung Hoa và đường tơ lụa trên biển trong thế kỷ 21st, hay cái gọi là siêu dự án ‘Vành đai, Con đường’, được trưng bày ở Diễn đàn Tài chính Á Châu ở Hong Kong, Trung Hoa ngày 18 háng 1 năm 2016.

Như với hầu hết Sáng kiến Vành đai và Con đường, Raymond nói, nó cũng xây trên mục tiêu rộng lớn hơn của Beijing để rèn luyện một nền kinh tế khu vực bao quanh Trung Hoa, và để dùng tư thế đó để bẽ cong các chánh sách ngoại giao của các quốc gia khác theo ý muốn của họ. Ông chỉ ra rằng Thái Lan hủy bỏ các kế hoạch nhiều năm trước đây để tổ chức một chương trình theo dõi thay đổi khí hậu của NASA, mà ông nói có lẽ vì Trung Hoa không thích có những thứ như thế quá gần. Cùng lúc, ông nói thêm, nỗi miền nam Trung Hoa với một số cảng chánh của lục địa DNA dễ làm dễ dàng áp lực đối với các đường mậu dịch biển quan trọng của Trung Hoa trong trường hợp xung đột.

“Nếu có xung đột giữa Trung Hoa và Hoa Kỳ, tôi nghĩ một trong những điều mà Trung Hoa dễ tổn thương là phong tỏa của Hạm đội 7th [của Hải quân Hoa Kỳ], đặc biệt ở Eo biển Malacca, vì thế tôi nghĩ có loại chiến lược cần thiết đó,” Raymond nói.

Chi phí và lợi ích

Đối với Thái Lan, tuyến đường mới có nghĩa thêm xuất cảng đến, và đầu tư từ, Trung Hoa.

Ruth, tuy nhiên, nói nó sẽ mất nhiều thập niên, không phải năm, cho dự án trị giá 12 tỉ USD tự trả cho mình, và chỉ khi chánh phủ cũng đầu tư vào các dịch vụ hành khách và hàng hóa cần thiết để tận dụng tiềm năng đầy đủ của tuyến đường. Làm đúng, ông nói thêm, tuyến đường cũng có thể thúc đẩy tăng trưởng và phát triển dọc theo đường qua vùng nông thôn ở đông bắc Thái Lan.

Nhưng Ruth nói chánh phủ chưa chia sẻ những tiên đoán cho các yếu tố then chốt chẳng hạn như số hành khách hay hàng hóa, khiến không thể đánh giá dự án.

“Cái chúng ta muốn thấy là có nhiều tiên đoán này rất, rất lạc quan, và đó là lý do thỉnh thoảng bạn có những con voi trắng... hạ tầng cơ sở rất đẹp nhưng không được sử dụng hết khả năng, vì thế nó thật sự rủi ro,” ông cảnh báo.

Bryan Tse, phân tích viên DNA cho Đơn vị Tình báo Kinh tế gia, nói chú trọng của đường xe lửa cao tốc, hiện nay, có vẻ cho hành khách, không phải hàng hóa, làm lu mờ khả năng của Thái Lan có thể trả 12 tỉ USD trong 10 hay 20 năm. Nếu mục tiêu chánh là nâng cao lượng hàng hóa, ông nói Trung Hoa có lẽ phải chú trọng đến việc nâng cấp hệ thống của các đường sắt thông thường đã đi qua khắp DNA, sẽ rẻ hơn.

Nhưng dự án không cần thiết phải tự trả trực tiếp cho Thái Lan trong nhiều cách, Tse nói thêm.

“Nếu hoàn tất đường sắt này có nghĩa anh được thiện ý của chánh phủ Trung Hoa... thì anh có thể được nhiều thứ đền bù chánh trị và kinh tế, về đầu tư, thí dụ,” ông nói.



Thủ tướng Thái Prayuth Chan-ocha đứng gần một mô hình của đường sắt cao tốc trong buổi lễ khởi công việc hợp tác giữa Thái Lan và Trung Hoa về việc phát triển đường sắt cao tốc Bangkok-Nong Khai ở Nakhon Ratchasima, Thái Lan, 21 tháng 12 năm 2017.

Nhưng, các phân tích viên nói Thái Lan có lẽ do dự về dự án; 12 tỉ USD rất nhiều, và áp lực mà đại dịch đặt trên nền kinh tế quốc gia sẽ chỉ làm nó khó hơn để tiến hành trên tuyến đường đến Lào, chưa kể đến bất cứ tuyến đường cao tốc nào có thể được xây ở phía nam Bangkok đến Malaysia.

Raymond nói Thái Lan cũng cẩn thận trong bất cứ hành động nào, kể cả đường sắt cao tốc, có thể đến quá gần với Trung Hoa.

“Họ không muốn bị cuốn vào, thật sự, nền kinh tế với Beijing là trung tâm nếu họ nghĩ nó sẽ làm giảm tự do hành động,” ông nói. “Họ luôn luôn tìm cách cân bằng mối liên hệ của họ; họ không muốn trở thành quá lệ thuộc vào bất cứ ai. Đây là một thái độ giảm rủi ro cổ điển, nhưng rất mạnh với Thái Lan.”

Nay thì Lào đã hoàn tất tuyến đường của họ, các phân tích viên đồng ý rằng Trung Hoa có lẽ chú trọng nhìn tốc độ của Thái Lan.

Bất cứ điều gì xảy ra cho dự trữ của họ, Raymond nói, các đối tác Thái “cuối cùng có thể cảm thấy họ phải làm.”

<https://mekong-cuulong.blogspot.com/2022/07>