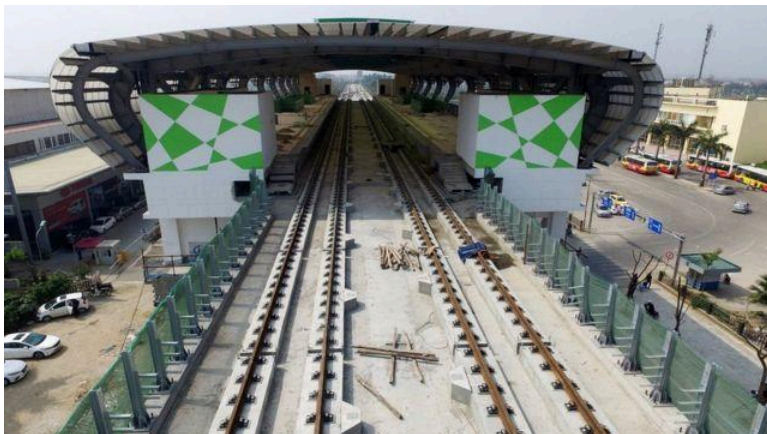


Đường sắt Cát Linh-Hà Đông giống tuyến xe lửa Kyrgyzstan xây bằng tiền TQ?

BBC News Kinh Tế

16/10/2021



Nguồn hình ảnh, HOANG PHONG

Chụp lại hình ảnh,

Công trình đang còn tiếp tục chờ nghiệm thu

Dự án đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông (Hà Nội) được khởi công từ tháng 10/2011 và dự tính sẽ vận hành thương mại vào năm 2015 nhưng đến nay vẫn chưa xong.

Mới tháng 9 vừa qua, Ban quản lý dự án này xin Bộ Giao thông cho dùng 26,4 triệu USD của hợp đồng vay vốn để bù cho chi phí tăng thêm ở hợp đồng tư vấn giám sát, truyền thông Việt Nam cho hay.

Tổng chi phí tới tháng 7/2021 cho công trình này đã đội vốn, lên tới 10 nghìn tỷ VND, tương đương 441 triệu USD, theo các báo Việt Nam vào thời điểm đó.

Dư luận Việt Nam chú ý đến công trình này còn vì đây là hợp đồng do tổng thầu Trung Quốc thực hiện, bằng tiền cho vay từ Trung Quốc.

Tại Kyrgyzstan cũng có một công trình hỏa xa do ngân hàng TQ cho vay vốn, và nay biến thành gánh nặng nợ nần cho quốc gia hậu Xô Viết.

Nhưng các con số về hai công trình này cho thấy sự khác biệt giữa chi phí xây hỏa xa "cao cấp" ở Việt Nam và Trung Á.

Công trình tại Kyrgyzstan dài 433 km, chi phí sau khi đã đội vốn vay của TQ có thể lên tới 4,5 tỷ USD.

Công trình tại Hà Nội có chiều dài chỉ 13,1 km nhưng đã đội vốn lên tới 441 triệu USD.

Một bên vừa cho vay vừa thi công

Tham gia Vành đai & Con đường, CH Kyrgyzstan vay tiền Trung Quốc để xây đường sắt cao tốc nhưng nay phải nhờ IMF trợ giúp vì nợ ngân hàng TQ quá nhiều.

Kyrgyzstan bắt đầu vay tiền từ Eximbank năm 2010 cho nhiều dự án khác nhau, gồm cả công trình xây đường xe lửa cao tốc 433 km, bắt đầu năm 2014.

Với lãi suất ưu đãi, 2%/năm, khoản nợ của Kyrgyzstan phải trả cho ngân hàng Trung Quốc không thay đổi nhiều.



Chụp lại hình ảnh,

Công nhân TQ làm việc tại Trung Á

Nhưng sau 11 năm hưởng mức vay ưu đãi, từ giai đoạn 2024-28, số tiền phải trả sẽ tăng lên nhiều.

Từ 2019, Kyrgyzstan đã phải trả 203 triệu USD lãi suất cho các khoản nợ nước ngoài và trong giai đoạn mới, 2024-28, con số dự báo sẽ là 300 triệu/năm, với phần lớn trả cho Eximbank.

Riêng về công trình đường sắt cao tốc, hồi tháng 2/2019, bộ trưởng giao thông Zhanat Beisenov đã phải báo cáo Quốc hội Kyrgyzstan phương án "vay thêm 56 triệu USD" từ Eximbank để đẩy nhanh tiến độ thi công, dự kiến vào cuối 2021.

Nhưng nguồn thu ngân sách của nhà nước Kyrgyzstan sụt giảm vì Covid.

Trong hai tháng 8 và 9/2021, Bishkek đã phải công khai xin Bắc Kinh hoãn nợ, theo một bài của Dirk van der Kley trên trang Eurasianet.org (02/10/2021).

Một bài khác trên Eurasianet.org. trích lời một cựu giám đốc hỏa xa Kyrgyzstan giữa năm 2021 nêu con số khổng lồ 4,5 tỷ USD ước tính nước này phải chi (bằng tiền vay TQ, và tiền riêng) vào tuyến hỏa xa cao tốc.

Đây là một phần của tuyến đường dài trên 10 nghìn km, nối TQ với vùng Vịnh Ba Tư. xuyên qua Trung Á.

Năm 2020, GDP của Kyrgyzstan giảm 8,6%, khiến chính phủ nước này gần đây phải xin vay khẩn cấp từ Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF).

Ngay từ 08/2018, các báo Trung Á đã con số tổng nợ nước ngoài của Kyrgyzstan lên tới 91% GDP nước này.

Có cả tác động của đại dịch Covid

Kể từ đó, tình hình không cải thiện và đại dịch Covid làm kinh tế Kyrgyzstan trầm trọng hơn về nợ nước ngoài.



Nguồn hình ảnh, Reuters

Chụp lại hình ảnh,

Biểu tình tại Kyrgyzstan - hình chỉ có tính minh họa

Tính đến tháng 9 năm nay nợ nước ngoài trên đầu dân rất cao: 5 tỷ USD, tính đến đầu năm 2021, trên tổng số dân 6,5 triệu của Kyrgyzstan.

Chừng 40% khoản nợ của Kyrgyzstan là của Ngân hàng Xuất Nhập khẩu Trung Quốc (Eximbank), như một phần của dự án khổng lồ: Vành đai & Con đường mà Chủ tịch Tập Cận Bình đề xướng.

Theo một bài trên trang của đài Châu Âu Tự do (27/02/2021) thì trong năm 2020, vì dịch Covid, GDP của Kyrgyzstan sụt giảm mạnh, khiến cam kết trả nợ cho Trung Quốc trở nên khó thực hiện.

Nhưng từ đó đến nay tình hình xấu đi tới mức chính phủ ở Bishkek phải xin Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) cho vay khẩn cấp, điều khiến tâm lý bài Trung tăng lên ở Kyrgyzstan.

Đường xe lửa 'biểu tượng' giữa thủ đô

Dù tầm vóc nhỏ hơn nhiều so với đường xe lửa TQ xây tại Kyrgyzstan, công trình tại Hà Nội lại trở thành biểu tượng của sự chậm trễ, mâu thuẫn song phương.

Theo trang Lao Động hôm 14/10/2021, "dự án đường sắt Cát Linh - Hà Đông có quy mô lớn, tính chất phức tạp, lần đầu tiên được thực hiện ở Việt Nam nên quá trình hoàn thiện thủ tục nghiệm thu bàn giao kéo dài."

Được biết đơn vị cấp tín dụng cho công trình này cũng chính là Ngân hàng Xuất nhập khẩu (Eximbank) của TQ, như tại Kyrgyzstan.

Bộ Giao thông Việt Nam cũng tự nhận lỗi của phía Việt Nam khi làm việc với đối tác TQ:

"Cụ thể là việc giải phóng mặt bằng chậm; quy định của Việt Nam về hình thức hợp đồng EPC (thiết kế, cung cấp thiết bị và thi công) chưa rõ ràng, có nhiều khác biệt với thông lệ quốc tế nên hợp đồng EPC ký kết ban đầu chưa hoàn chỉnh, thiếu chặt chẽ, chưa đúng với bản chất hợp đồng EPC.", theo Bộ Giao thông được trang Đất Việt trích thuật hôm 12/10.



Nguồn hình ảnh, PA

Chụp lại hình ảnh,

TQ xây 'Đường Tơ lụa mới' bằng tuyến hỏa xa nối với Iran, xuyên qua Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan

"Cùng với những nguyên nhân nêu trên, Việt Nam chưa lường hết các yêu cầu về kỹ thuật công nghệ. Các đơn vị tư vấn tham gia lập, thẩm tra dự án chưa có nhiều kinh nghiệm dẫn đến thiết kế cơ sở ban đầu sơ sài, chưa lường hết được quy mô, tính chất, công năng, phải điều chỉnh tại bước thiết kế kỹ thuật."

Tóm lại, sự yếu kém của phía Việt Nam như chính phủ nước này thừa nhận, cộng với một mô hình phía Trung Quốc là bên cho vay vốn theo hiệp định, nghĩa là chủ động về tài chính, và cũng là bên thi công - chủ động về tiến độ thiết kế, khiến công trình bị dư luận lên tiếng chỉ trích mạnh.

Vành đai 'nặng lãi'?

Việt Nam và Kyrgyzstan chỉ là hai trong số trên 150 quốc gia vay tiền lãi suất cao của TQ cho các dự án cơ sở hạ tầng.

Cuối tháng 9/2021, phóng viên Celia Hatton viết trên BBC News rằng Trung Quốc chi cho viện trợ phát triển ít nhất gấp đôi Hoa Kỳ và các cường quốc khác.

Điều đáng chú ý là hầu hết các khoản viện trợ được chi dưới hình thức cho vay lãi suất cao từ các ngân hàng quốc doanh Trung Quốc, các bằng chứng mới cho thấy.

"Khoản vốn Trung Quốc cho các nước vay cao sừng sốt. Mới cách đây không lâu, Trung Quốc còn nhận viện trợ nước ngoài, nhưng giờ đây gió đã đổi chiều", bà Hatton viết ([bản dịch tiếng Việt tại đây](#)).

Trong giai đoạn 18 năm qua, Trung Quốc đã viện trợ hoặc cho vay tiền tại 13.427 dự án cơ sở hạ tầng trị giá 843 tỷ USD tại 165 quốc gia, theo nhóm nghiên cứu AidData, ĐH William & Mary ở tiểu bang Virginia, Mỹ.

Đa số các khoản vốn này gắn liền với chiến lược Vành đai & Con đường của Chủ tịch Tập Cận Bình, nhằm khai thông các tuyến đường thương mại trên bộ, trên biển nối Trung Quốc với các khu vực kinh tế của thế giới.

Hồi 2019, Chủ tịch Tập công khai nêu cam kết buộc các công ty TQ phải "minh bạch" về các khoản cho vay ở nước ngoài trong dự án khổng lồ kết nối Đông - Tây này.

[BBC News Kinh Tế](#)