

Lào : Cửa ngõ để Trung Quốc bành trướng ảnh hưởng vào Đông Nam Á ?

Minh AnhRFI

09/12/2021



Ảnh minh họa: Nhà ga Pu'er tỉnh Vân Nam, Trung Quốc nằm trong đoạn đường tàu cao tốc nối Côn Minh với thủ đô Viên Chăn của Lào. AP

Ngày 03/12/2021, Lào và Trung Quốc khánh thành tuyến đường tàu cao tốc nối thành phố Côn Minh, tỉnh Vân Nam, miền nam Trung Quốc với thủ đô Viên Chăn, của Lào. Với tuyến đường sắt này, Lào hy vọng phá được thế cô lập của đất nước. Nhưng với Bắc Kinh, quốc gia nhỏ bé chỉ có khoảng 7 triệu dân này lại là một trục chiến lược quan trọng cho phép Bắc Kinh mở rộng ảnh hưởng kinh tế và chính trị tại vùng Đông Nam Á.

Sau nhiều lần thông báo và trì hoãn, dự án xây dựng tuyến đường sắt cao tốc nối Boten – Luang Prabang – Viên Chăn đã được khởi động năm 2016. Đường tàu dài 420 km, hoàn toàn do Trung Quốc thực hiện, bao gồm 10 nhà ga, 75 đoạn đường hầm (198 km) và đi qua 167 chiếc cầu (62 km) nằm trên tuyến đường nối thẳng Côn Minh (Vân Nam, Trung Quốc) với Bangkok (Thái Lan).

Một khi khánh thành, đoạn đường nối Côn Minh – Viên Chăn sẽ cho phép rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa và du khách xuống còn từ 6-7 giờ thay vì phải mất nhiều ngày bằng đường bộ như hiện nay. Tổng trị giá công trình nằm trong khoảng 6 tỷ đô la Mỹ. Lào và Trung Quốc đồng thuận chia sẻ chi phí theo tỷ lệ 30%-70% và giao quyền

khai thác tuyến đường sắt mới này cho công ty Laos – China Railway Company Limited, một liên doanh giữa Lào và Trung Quốc với tỷ lệ chia lợi nhuận là 40%-60%.

Tuy nhiên, công trình to lớn này cũng làm dấy lên nhiều lo lắng, chính phủ Lào cũng như là doanh nghiệp Lào đã ký nhiều hợp đồng vay vốn với nhiều tác nhân Trung Quốc như Ngân hàng Xuất – Nhập Khẩu Trung Quốc (Eximbank) với lãi suất trong khoảng từ 2-3% trong vòng từ 30-35 năm.

Lào tính gì khi quyết định thực hiện dự án bất chấp rủi ro mắc nợ cao và nguy cơ mất quyền kiểm soát như đã từng xảy ra khi phải nhượng một phần lớn quyền kiểm soát mạng lưới điện quốc gia cho một tập đoàn Nhà nước Trung Quốc ? Và Bắc Kinh sẽ được gì khi tập trung nỗ lực để thực hiện dự án tại một quốc gia nằm lọt thỏm ở vùng Đông Nam Á, thưa thớt dân cư ?

Để giải đáp những thắc mắc này, RFI Tiếng Việt đặt câu hỏi với chuyên gia về Đông Nam Á, Eric Mottet, trường đại học Công giáo Lille, cộng tác viên với Viện Quan Hệ Quốc Tế và Chiến Lược IRIS.

RFI Tiếng Việt : Trước hết, ông có thể cho biết đâu là thực trạng nợ của Lào đối với Trung Quốc ? So với các nước trong khu vực, nợ Trung Quốc của Lào nằm ở mức độ nào ?

Eric Mottet : Về mặt chính thức, nợ công của Lào nằm trong khoảng 15 tỷ đô la Mỹ. Trong số này, có 6 tỷ đô la dường như do Trung Quốc nắm giữ theo như công bố chính thức. Nhưng có nhiều số liệu lưu hành cho rằng nợ của Lào đối với Trung Quốc dường như cao gấp hai lần, nằm trong khoảng từ 10-12 tỷ đô la. Đúng là khó biết được đâu là sự thật, nhưng trong mọi trường hợp, con số chính thức chắc chắn là thấp hơn so với thực tế.

Liên quan đến tỷ lệ nợ so với GDP, nợ của Lào chiếm xấp xỉ ở khoảng 70% của GDP. Tôi lưu ý là tổng sản phẩm nội địa GDP của Lào nằm trong khoảng 19 tỷ đô la Mỹ mỗi năm và do vậy, Lào nằm trong số những nước mắc nợ cao nhất nếu so với tỷ lệ GDP của Lào. Thế nhưng, tại vùng Đông Nam Á, quốc gia có tỷ lệ nợ cao nhất là Singapore chiếm 130% của GDP, rồi phần lớn các nước như Malaysia, Thái Lan, Philippines có tỷ lệ nợ trong khoảng 60% so với GDP, thấp hơn nhiều.

Có thể nói, Lào và Singapore là hai quốc gia mắc nợ cao nhất, nhưng đó là số liệu của năm 2020. Chúng tôi chưa có số liệu của năm nay, và nhất là chúng tôi chưa có các số

liệu về tác động của dịch Covid-19 đối với tổng nợ của những nước trong khu vực, có nhiều khả năng nợ của các nước Đông Nam Á còn bị đào sâu thêm nữa.

Đâu là những lập luận của chính quyền Viên Chăn để thuyết phục người dân bất chấp những rủi ro mắc nợ cao và nguy cơ mất quyền kiểm soát ?

Eric Mottet : Nếu người ta theo dõi và nghe những gì chính phủ Lào nói từ nhiều tháng, thậm chí là nhiều năm qua thì chẳng có gì phải lo lắng cả. Theo tính toán của chính phủ, tuyến đường cao tốc này, nhờ vào dòng du khách và vận chuyển hàng hóa, sẽ cho phép chính phủ Lào gia tăng khối lượng chuyên chở thêm 20%, và như vậy sẽ tăng thêm thu nhập. Điều này sẽ cho phép chính phủ hoàn trả được nợ, nhất là khoản nợ vay từ Trung Quốc để xây tuyến đường tàu cao tốc này.

Tiếp đến, còn có sự gia tăng kết nối lãnh thổ Lào với Trung Quốc, Việt Nam, Thái Lan, rồi sẽ có một làn sóng hình thành các đặc khu kinh tế, cho phép tiếp nhận các khoản đầu tư trực tiếp nước ngoài, tạo ra nhiều công ăn việc làm, có thêm nhiều nguồn thu thuế, và điều đó cũng sẽ cho phép tăng thêm sức mua ở một khía cạnh nào đó của người dân Lào. Nhờ vào tuyến đường tàu cao tốc này mà nguồn thu của chính phủ có thể được tăng thêm đáng kể.

Trung Quốc là một đối tác cực kỳ quan trọng. Nhưng cũng giống như Việt Nam, chính phủ Lào cũng tìm cách giữ thế cân bằng trong quan hệ với các nước lớn. Chỉ có điều với tuyến đường tàu cao tốc này, tầm ảnh hưởng của Bắc Kinh đối với Viên Chăn có lẽ sẽ còn tăng thêm. Làm thế nào Viên Chăn duy trì được thế cân bằng ảnh hưởng đó ?

Eric Mottet : Lào từ nhiều thế kỷ qua đều chơi trò cân bằng giữa ba nước lớn là Trung Quốc, Việt Nam và Thái Lan. Thế cân bằng này vẫn được duy trì cho đến tận ngày nay. Nhưng tôi cũng hiểu là về phía Hà Nội, có một nỗi lo lắng nào đó về thế cân bằng này dường như có chút gì đó hơi khập khiễng và có lợi hơn cho Trung Quốc.

Chúng ta cũng đừng quên rằng quan hệ giữa Lào và Việt Nam vẫn vô cùng chặt chẽ, đặc biệt là trên bình diện chính trị. Tôi lưu ý là tất cả các thành viên trong Bộ Chính Trị của đảng Cộng Sản Lào đều học tập và được đào tạo ở trường Đảng của Việt Nam. Do đó, trên bình diện chính trị, mối quan hệ giữa Đảng với Đảng là rất mật thiết.

Ngoài ra, Việt Nam còn là đối tác kinh tế, nhà đầu tư lớn thứ ba ở Lào. Tất cả những điều đó sẽ còn được củng cố hơn nữa trong những năm sắp tới. Đúng là hiện nay có

một dự án kết nối Lào với Trung Quốc bằng đường tàu cao tốc, nhưng Lào và Việt Nam từ nhiều năm qua đang nghiên cứu nhiều dự án liên thông giữa hai nước.

Trước hết là tuyến đường bộ cao tốc nối Viên Chăn với Hà Nội, rồi có tuyến đường sắt nối Viên Chăn – Vũng Áng – Hà Nội, cho phép Lào sử dụng rộng rãi cảng biển Vũng Áng, mà Lào cũng đã đầu tư vài chục triệu đô la những năm gần đây. Hay như những dự án thủy điện lớn ở miền nam nước Lào, do Việt Nam tài trợ, và sau đó được xuất khẩu trực tiếp sang Việt Nam.

Trên thực tế, chiến lược cân bằng truyền thống giữa các cường quốc của Lào vẫn được duy trì, nhưng đúng là lúc này họ đang có một cú hích, một lực đẩy với đường tàu cao tốc phần lớn do Trung Quốc tài trợ. Nhưng cùng lúc, chúng ta cũng đừng quên rằng còn có những dự án mang tính kết nối, liên thông khác khá mạnh mẽ giữa ba nước Lào, Việt Nam và Thái Lan.

Trên trang mạng IRIS, ông cho rằng Lào là một trục địa chiến lược quan trọng, cho phép Trung Quốc thâm nhập vào Đông Nam Á và củng cố các mối kết nối đường bộ và đường sắt của khu vực. Cụ thể, vai trò thực thụ của Lào trong chiến lược này của Trung Quốc là gì ?

Eric Mottet : Người ta luôn có cảm giác rằng mọi thứ đều do phía Trung Quốc nghĩ ra nhưng trên thực tế trong trò chơi này, Lào đang chơi trò của chính mình, và đang thực hiện điều đó với sự giúp đỡ của Trung Quốc. Đương nhiên, bởi vì Trung Quốc là một cường quốc mà người ta không thể nào bỏ qua, và có một khả năng đầu tư to lớn, nhất là khi so sánh với nhiều tác nhân khác trong khu vực.

Vậy chiến lược của Lào là gì ? Dĩ nhiên chính là để phá thế cô lập của đất nước. Đây thậm chí còn là một nỗi ám ảnh chiến lược của chính phủ Lào từ nhiều thập niên qua, và do vậy để thực hiện việc phá thế cô lập đó, Lào phải dựa vào Trung Quốc, nhưng cũng dựa cả vào Việt Nam, Thái Lan nữa.

Quả thật dự án tuyến đường sắt cao tốc này đã thúc đẩy và củng cố mối liên hệ giữa Lào và Trung Quốc. Nhưng bên cạnh đó còn có nhiều dự án kết nối khác với Thái Lan, Malaysia, Singapore sẽ phải được thực hiện, nhất là một khi tuyến đường sắt này của Lào được nối với đường tàu của Thái Lan.

Đối với Lào, chúng ta cũng nên hiểu rằng về mặt kỹ thuật và tài chính, Lào không thể nào làm cách khác nên đành phải nhờ đến Trung Quốc trong kiểu dự án này. Còn đối

với Trung Quốc, dự án này thật sự hấp dẫn, bởi vì nó cho phép Bắc Kinh chỉ ít tránh được đường hàng hải Biển Đông và eo biển Malacca.

Điều thú vị trên bình diện chiến lược là khi chúng ta nhìn vào bản đồ, đây sẽ là con đường ngắn nhất nối Trung Quốc với phần còn lại ở Đông Nam Á. Chính vì điều này mà Trung Quốc cũng như Lào đã tập trung đầu tư và xây dựng cho tuyến đường sắt cao tốc này.

Điều này cũng có nghĩa là trong trường hợp xảy ra xung đột thật sự ở Biển Đông, tuyến đường sắt nối Trung Quốc với các nước khác ở Đông Nam Á sẽ là đường vận chuyển hàng hóa thay thế an toàn nhất cho Trung Quốc ?

Eric Mottet : Dĩ nhiên rồi, khi chúng ta hình dung có những xung đột dữ dội tại Biển Đông. Người ta ước tính có gần 5.000 tỷ đô la Mỹ hàng hóa trung chuyển qua Biển Đông và biển Hoa Đông. Do vậy, nếu ngày mai, vì một lý do nào đó có một sự bao vây quân sự, Trung Quốc vẫn có thể vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt đến tận Singapore hay nhiều cảng biển khác, như Malaysia chẳng hạn, và như vậy Trung Quốc hoàn toàn tránh được vòng vây quân sự ở Biển Đông.

Một khi mạng lưới kết nối này được hoàn thành, vị thế của Trung Quốc tại Đông Nam Á sẽ còn được củng cố mạnh mẽ hơn cả về mặt kinh tế lẫn chính trị ?

Eric Mottet : Chắc chắn rồi. Trung Quốc sẽ còn củng cố hơn nữa các lợi ích kinh tế, chính trị, địa chiến lược tại vùng Đông Nam Á, một khi tuyến đường sắt cao tốc này sẽ được hoàn thành. Tôi lưu ý là hiện tại đường tàu này chỉ dừng lại ở Viên Chăn, chưa băng qua được sông Mê Kông. Đoàn tàu này sẽ còn phải được nối với hệ thống đường sắt của Thái Lan đến tận Bangkok khoảng từ 2026 đến 2030. Hiện vẫn luôn chưa có dự án nối Bangkok với Kuala Lumpur, và nhất là không còn dự án đường tàu cao tốc Kuala Lumpur – Singapore, bởi vì Singapore đã quyết định ngưng dự án này hồi đầu năm nay. Thế nên, việc củng cố thế mạnh đó vẫn chưa thể hoàn thiện và chỉ sẽ được hình thành dần theo thời gian. Hiện tại, chuyển tàu đó chỉ dừng lại ở Viên Chăn và chưa đi xa hơn được.

RFI Tiếng Việt xin cảm ơn nhà nghiên cứu Eric Mottet, trưởng đại học Công giáo Lille.

[RFI](#)