

Các nước Đông Nam Á có những mối quan ngại thực sự trước những dự án của Trung Quốc. Sự “khớp khiêng” về năng lực và nguồn vốn giữa Trung Quốc và các nước Đông Nam Á sẽ là nguyên nhân chính cản trở sự tiến triển của những dự án đầy tham vọng của Trung Quốc.



Đổi thế Chín thập kỷ Cơn Bình, Đông Nam Á chiếm một vị trí đặc biệt trong chính sách đối ngoại của Trung Quốc. Với một chính trị, vị trí công cụ mới quan trọng đối với các nước ở đó là một thành phần thiết yếu của thành chính sách ngoại giao ngoại vi của Trung Quốc. Trong khuôn khổ Sáng kiến “Vành đai và Con đường” (BRI) đầy tham vọng của Trung Quốc, Đông Nam Á nằm ở giao điểm của Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa (Đông Nam Á trên đất liền) và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21 (Đông Nam Á trên biển). Trung Quốc là một trong những nhà đầu tư lớn nhất và giữ một vai trò đáng kể trong việc cấp vốn cho các dự án cơ sở hạ tầng ở Đông Nam Á, đặc biệt là các nước láng giềng bao gồm Myanmar, Lào và Campuchia. Các quốc gia biển, nguồn vốn của Trung Quốc càng giữ vai trò ngày càng lớn, được chứng minh bởi cam kết tài trợ và đầu tư cho Indonesia và Philippines trong một vài năm qua.

Theo Chính phủ Trung Quốc, nước này chú trọng vào 5 lĩnh vực khi phát triển BRI: sự phát triển chính sách, sự kết nối các con đường, thông tin không bị cản trở, sự lưu thông tín dụng và sự hiểu biết trong nhân dân. Trong khuôn khổ này, sự kết nối, đặc biệt là “kết nối phần cứng” thông qua việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, chiếm một vị trí trung tâm trong kế hoạch chiến lược của Trung Quốc. Các mạng lưới giao thông vận tải, đặc biệt là ở Đông Nam Á trên đất liền, sự tăng cường khả năng tiếp cận bán đảo Đông Dương và Ấn Độ Dương, cũng như công cụ hùn hạp ảnh hưởng chính trị và kinh tế của Trung Quốc trong khu vực. Những dự án mới cũng được kỳ vọng mang lại các cơ hội kinh doanh mới cho ngành công nghiệp cơ sở hạ tầng của Trung Quốc và đang phải chịu gánh nặng do thiếu năng lực sản xuất ở trong nước. Trung Quốc cũng kỳ vọng những mạng lưới này sẽ giảm bớt rào cản và tạo điều kiện thuận lợi cho thông tin và đầu tư với các nước Đông Nam Á.

Trong khi sự quan tâm của Trung Quốc đến cơ sở hạ tầng, đặc biệt là các mạng lưới giao thông vận tải ở Đông Nam Á, là không thể bác bỏ, thì cách thức các nước Đông Nam Á đón nhận sự hứng hái của Trung Quốc ít được xem xét hơn. Trong hoàn cảnh tốt nhất, phần ứng dụng như là lớn lên. Tác động tín dụng đầy ấn tượng của các dự án cơ sở hạ tầng mà Trung Quốc tuyên bố lại không đạt được do những sự trì hoãn liên tục, các cuộc đàm phán liên tiếp, và những mối nghi ngờ và quan ngại của các nước này, kể cả tình trạng tín dụng chậm hoặc không có tín dụng gì trong dự án các khu kinh tế Kyaukpyu ở Myanmar, đường sắt Trung-Lào và đường sắt Trung-Thái – những dự án cơ sở hạ tầng lớn nhất của Trung Quốc ở 3 nước này. Một sự xem xét kỹ lưỡng thái độ và chính sách của các nước Đông Nam Á đối với những dự án này từ những vấn đề liên quan đến các tác động chính trị, kinh tế và quan trọng nhất là tài chính của chúng đối với chi phí quy định, an ninh quốc gia và an ninh tài chính của 3 nước này. Bài viết này đánh giá những tác động tiêu cực có thể có của 3 dự án này. Bài viết lập luận rằng sự “khép khiêng” và những lợi ích và nguy cơ ngoại giao của Trung Quốc và các nước Đông Nam Á sự tiếp tục cản trở sự tín dụng của những dự án đầy tham vọng này.

Vấn đề mang tên Kyaukpyu

Gần 2 năm đã qua kể từ khi tập hợp liên doanh do công ty CITIC (một công ty đầu tư thu hút sở hữu nhà nước) của Trung Quốc đầu tư trúng thầu dự án xây dựng khu kinh tế (SEZ) Kyaukpyu của Myanmar, có khả năng là dự án đầu tư nước ngoài lớn nhất từng thấy ở nước này. Khi xét tại Việt Chính quyền đồng Liên đoàn quốc gia vì dân chủ (NLD) tập trung mạnh mẽ vào phát triển kinh tế trong nước và Việt Trung Quốc kiên trì thúc đẩy thành công của các dự án của họ tại nước này, những câu hỏi và chuyển hoang đàng về bối cảnh, nguồn vốn, các tác động chính sách và quản trị nhất là tương lai của siêu dự án này đã xuất hiện. Trước khi dự án có thể tiến triển một cách suôn sẻ, các cuộc thảo luận, việc chia sẻ thông tin và các hành động sẽ là cần thiết để ngăn chặn hậu quả như những gì đã xảy ra đối với dự án đập Myitsone xưa xưa.

Kyaukpyu là 1 trong 3 SEZ lớn mà Chính quyền Thein Sein quyết định theo đuổi cho chính sách tăng trưởng trong nước của họ. Nằm ở bờ biển phía Tây của bang Rakhine, kế hoạch của nó gồm 3 thành phần cấu thành: một cảng biển nước sâu, một khu công nghiệp và một dự án phát triển nhà ở. Chính phủ Myanmar đã mở thầu cho các nhà đầu tư vào mùa Thu năm 2014 và lựa chọn tập hợp liên doanh do công ty CITIC đầu tư phát triển cảng biển nước sâu và khu công nghiệp vào cuối tháng 12/2015. Kế hoạch sẽ được đặt cho SEZ này đã được thông qua gần hai tháng trước. Tổng đầu tư từ Trung Quốc cho SEZ này được tính là khoảng 10 tỷ USD. CITIC dự định đi theo mô hình kinh doanh DBFOT đối với Kyaukpyu, chịu trách nhiệm thiết kế, xây dựng, vận hành, vận hành và chuyển giao các dự án. Tập hợp liên doanh này sẽ có quyền phát triển và vận hành dự án trong vòng 50 năm với khả năng gia hạn thêm 25 năm nữa.

SEZ Kyaukpyu bất chấp trích là một trong những thỏa thuận phút chót mà Chính quyền Thein Sein đã thông qua trước khi từ chức, có thể lập luận là một cách vội vã nhằm xoa dịu Trung Quốc, mà không có sự thảo luận công khai thích đáng. Những sự tranh cãi về ý được cho là lý do chính giải thích sự khập khiễng công chứng của dự án này. Hai năm sau khi dự án được thông qua, hầu như không có tiến triển thực sự nào được báo cáo. Những mối quan ngại về SEZ Kyaukpyu rõ ràng vẫn tồn tại bên trong Chính quyền NLD, quân đội và xã hội.

An ninh tài chính Myanmar: Phức tạp của SEZ Kyaukpyu sẽ phải gánh khoản nợ lớn

Đón mức không thể trả được cho đất nước?

Một trong những mối quan ngại chính của giới chức Myanmar, ít nhất là trong các cuộc đàm phán riêng tư, là quy mô của SEZ Kyaukpyu lớn một cách không cần thiết. Nếu chính phủ của họ không thể chấp vãn, như điều người ta lo sợ, thì họ có thể sẽ phải nhẩy vào các khoản vay từ Chính phủ Trung Quốc để trả phần đóng góp của mình. Nếu Myanmar phải góp 50% vãn, khoản đầu tư được yêu cầu có thể lên đến 5 tỷ USD, khoảng 7,5% GDP hàng năm trị giá 67 tỷ USD của nước này. Chính phủ và các công ty Trung Quốc có một mô hình cung cấp các khoản vay ưu đãi cho các nước để trả phần vãn góp của họ vào các dự án cơ sở hạ tầng mà Trung Quốc xây dựng tại nước họ, chẳng hạn như những dự án theo BRI. Một trường hợp có thể so sánh là việc Lào phải vay Ngân hàng xuất-nhập khẩu Trung Quốc 2,1 tỷ USD để trả 30% vãn góp cho dự án đường sắt Trung-Lào. Vãn ban đầu mà Lào phải vay từ Bắc Kinh – 630 triệu USD – chiếm tới 5% GDP năm 2015 của Lào.

Được biết, tổng đầu tư cho công viên nước sâu Kyaukpyu là 7,3 tỷ USD. Kế hoạch ban đầu của Chính phủ Myanmar quy định rằng các nhà đầu tư nước ngoài sẽ kiểm soát không quá 85% vãn góp cho công viên nước sâu và 51% vãn góp cho khu công nghiệp. CITIC có vẻ nôn nóng muốn khai thác toàn bộ quy định này và dự định góp 70-85% vãn cho công. Có thể lập luận rằng điều này sẽ làm giảm mức đóng góp của Myanmar từ 3,6 tỷ USD xuống còn 1,1-2,2 tỷ USD. Giới sự Myanmar và Trung Quốc đang theo đuổi hình thức liên doanh theo tỷ lệ góp vãn 50-50 vào dự án khu công nghiệp trị giá 2,7 tỷ USD, thì Myanmar cần từ 2,5-3,5 tỷ USD để góp 15-30% vãn cho công viên nước sâu và 50% vãn cho khu công nghiệp. Phải với khoản vay dài hạn trong 30 năm, khoản tiền phải trả hàng năm sẽ vào khoảng 83-116 triệu USD, chưa kể lãi vay.

Liệu đây có phải là một khoản nợ lớn đến mức không thể trả được đối với chính phủ hay không là một câu hỏi, nhưng câu hỏi lớn hơn là liệu có nên giảm bớt quy mô dự án này để đáp ứng nhu cầu của Myanmar, chứ không phải nhu cầu của Trung Quốc mà tham vọng và năng lực áp đảo của nước này đang phần vãn nguy hiểm vãn ôn hòa hơn và năng lực hạn chế hơn của Myanmar, hay không. Người Myanmar đặt câu hỏi tại sao Myanmar cần vay tiền Trung Quốc để hỗ trợ một dự án đầy tham vọng của Trung Quốc được thiết kế chủ yếu nhằm phục vụ nghi lễ chính trị và kinh tế của Trung Quốc. Lập luận phần bác của Trung Quốc sẽ là họ chỉ làm theo những hướng dẫn được quy định bởi chính quyền trung ương của Myanmar và vì đầu tư đã được tiến hành và thông qua theo đúng pháp luật. Sự trì hoãn hiện nay cho thấy mối quan ngại thực sự từ phía Myanmar.

An ninh quốc gia Myanmar: Liệu Kyaukpyu có trở thành cún cưng của Trung Quốc?

Nếu Trung Quốc quyết định góp 85% vốn vào công biển nước sâu và cho Myanmar vay phần còn lại, thì những người chủ trách lo lắng về quy định tại chỗ ngày càng mở rộng của Trung Quốc trong việc quy định định cách thức phát triển và sử dụng công nghệ này – thậm chí cho rằng Trung Quốc có thể biến Kyaukpyu thành một cún cưng của hũ quân, hay chí ít là một cún cưng lộng lẫy, tại vịnh Bengal như là một phần trong chiến lược của Ấn Độ. Độ sâu của công Kyaukpyu (trung bình là 24 m và sâu hơn công Gwadar của Pakistan 10 m) tạo điều kiện thuận lợi cho mục đích sử dụng như vậy.

Myanmar, được biết là quân đội Myanmar, các kế hoạch và vốn để chi trả quy định, toàn vốn lãnh thổ và an ninh quốc gia của đất nước. Hiện pháp năm 2008 tuyên bố rõ ràng rằng “không quân đội nước ngoài nào được phép triển khai trên lãnh thổ Myanmar”. Thành tích trong quá khứ của Trung Quốc với các công lộng lẫy của Ấn Độ không phải là hình mẫu. Độ lớn rộng rãi trong khu vực tin rằng công Gwadar đã cung cấp các lợi ích quân sự cho Quân đội phòng nhân dân Trung Quốc. Trong trường hợp công Hambantota của Sri Lanka, đó Trung Quốc chiếm 70% vốn góp, một yêu cầu của Chính phủ Sri Lanka của Trung Quốc sử dụng công nghệ này cho các mục đích quân sự trước năm 2017.

Việc Trung Quốc gán cho Kyaukpyu tầm quan trọng chiến lược góp phần tạo nên những nghi ngờ của người Myanmar. Nó được xem là một thành phần của thành kế hoạch “chuyến đi của trai” vốn mở rộng tầm với khu vực của các lộng lẫy quân, mang cho Trung Quốc khả năng và một số hiện diện quân sự mới. Ngoài việc triển khai sức mạnh mang tính trường kỳ, công này không chỉ có thể là một kênh phục vụ nhu cầu năng lượng của Trung Quốc mà còn có thể trở thành một thành trì thực sự cho các mục đích chiến đấu lớn mục đích hậu cần. Điều này không có nghĩa là việc xây dựng công này rõ ràng sẽ dẫn đến một cún cưng của quân sự, mà sẽ cần phải có những sự tái cam kết nghiêm túc và những thỏa thuận bằng văn bản để giải quyết các mối quan ngại của người Myanmar.

Ai là người chiến thắng?

Trung Quốc nhìn thấy điều lợi ích chính trị và kinh tế để biến mình cho một siêu dâm

án nh SEZ Kyaukpyu. H coi Kyaukpyu là m t tuyền đ đng thay th then ch t cho m t mng l i th đng m i và v n t i bao ph đ ông Nam Á và Nam Á, v i các l i ích chin l i c đ i v i chin l i c n đ đng của Trung Quốc. Nó có th kích thích s tng tr đng của các tnh kém phát trin n m sâu trong n i đ a Trung Quốc bao g m Vân Nam, Qu ng Tây và Quý Châu, và t o ra nh ng c h i kinh doanh cho các công ty Trung Quốc, trong đó có CITIC.

Trung Quốc c ng v ra m t b c tranh t đng lai r c r Kyaukpyu cho Myanmar, bao g m vi c t o ra công n vi c làm, các ngu n thu nh p t c ng, nh ng c i thi n v giao thông v n t i, nh ng đ i u ki n thu n l i cho th đng m i, các ngu n thu t thu, giáo d c đ a ph đng và các ch đng trình khác v trách nhi m xã h i của doanh nghi p. H h a h n mang l i h n 100.000 vi c làm khi SEZ b t đ u đi vào ho t đng; 90% công vi c qu n lý s dành cho ng i Myanmar trong vòng 10 n m đ u ho t đng và Chính ph Myanmar s có đ đ c các ngu n thu t thu v i tng tr giá là 15 t USD t c ng và khu công nghi p. Tuy nhiên, không có các chi ti t v cách th c và khung th i gian t o công n vi c làm. Và ng i ta không rõ có bao nhiêu doanh nghi p s xây đng các nhà máy trong khu công nghi p này. N u không t o ra đ đ c n ng l c công nghi p nh v y, Kyaukpyu s ch là m t đ i m trung chuy n cho hàng hóa Trung Quốc, ch không ph i m t trung tâm phát trin.

Câu h i “Ai là ng i chin th đng?” không ph i đ ám ch r ng Myanmar s th t b i. Nh ng vi c thi u thông tin và s tranh lu n công khai làm n i b t tính ch t bí m t của toàn b cu c đ i tho i v Kyaukpyu, khi n nhi u ng i nh l i s ph n của m t siêu d án đ u t khác của Trung Quốc – đ p Myitsone.

B t ch p nh ng m i quan ng i này, t i th i đ i m Myanmar n n nóng tìm ki m đ u t n c ngoài, Kyaukpyu là m t c h i t t đ có đ đ c s c m nh t ngu n v n, các n ng l c và s h ng hái của Trung Quốc. u t của Trung Quốc đ a trên s cân nh c k l đng các l i ích qu c gia của chính h . Myanmar có m t c h i t t đ giành chin th đng, nh ng m t chin th đng nh v y đòi h i nh ng s tính toán tinh vi. Vi c trì hoãn khi công phát trin d án này làm đ y lên nh ng nghi ng t phía Myanmar. C Trung Quốc và Myanmar s có l i t vi c h th o lu n công khai các m i quan ng i và gi i pháp k p th i cho chúng.

Tuyền đ đng s t Trung-Lào đ y tham v ng

M c dù Trung Quốc nh n di n m t vài l nh v c u tiên trong vi c nâng c p m i quan h của h v i ông Nam Á trên đ t li n, nh ng không có gì n i b t h n m ng l i đ đng s t xuyên châu Á mà tuyền đ đng s t Trung-Lào và tuyền đ đng s t

Trung-Thái làm mọi nỗ lực đầu tư. Ban đầu, có 3 lựa chọn về tuyến đường cho hệ thống đường sắt: tuyến phía Tây kết nối Côn Minh với bang Rakhine của Myanmar (đến vịnh Bengal); tuyến phía Đông chạy từ Côn Minh đến Hà Nội rồi xuôi xuống thành phố Hồ Chí Minh; và sự lựa chọn tuyến giữa giữa Trung Quốc và Lào và giữa Lào và Thái Lan và cuối cùng kết nối Côn Minh với Bangkok. Các tuyến phía Tây liên tuyến phía Đông đầu tiên thành công sẽ cần nhiều thời gian. Các nhân tố đưa chính trị đóng một vai trò chính, khi Chính quyền Thein Sein “xoay trục” sang phương Tây và chếm dứt hiệu lực biên bản ghi nhớ về tuyến đường sắt Trung Quốc-Myanmar vào năm 2014 và mọi quan hệ Trung-Việt xấu đi do những tranh chấp trên Biển Đông. Tuy nhiên, tuyến giữa lại “đơm hoa kết trái”: Thỏa thuận cho dự án đường sắt Trung-Lào cuối cùng đã được ký kết vào tháng 11/2015; việc xây dựng đã được khởi công trong vòng 1 tháng và được xem là một thành công lớn trong chính sách “ngoại giao đường sắt” của Trung Quốc.

Đường sắt Trung-Lào đã được đàm phán giữa 2 chính phủ. Biên bản ghi nhớ được ký kết ngay từ đầu tháng 10/2010, sau đó được Quốc hội Lào thông qua vào năm 2012. Một 3 năm để đàm phán các điều khoản, nguồn vốn và việc xây dựng dự án trước khi được khởi công vào cuối năm 2015 tại Luang Prabang. Năm 2016, Công ty đường sắt Lào-Trung, một công ty liên doanh tại Lào, đã được trao quyền kinh doanh tuyến đường sắt này. Truy cập thông tin Trung Quốc đã quảng bá dự án đầu tư đường sắt ngoài khơi hai năm của Trung Quốc là sự đồng hoàn toàn “tiêu chuẩn Trung Quốc, công nghệ Trung Quốc và trang thiết bị Trung Quốc”, sau dự án đầu tiên tại Indonesia.

Thức từ rằng các cuộc đàm phán về tuyến đường, giá trị, nguồn vốn và nguồn nhân công một tại 6 năm để hoàn tất cho thấy những khó khăn nội bộ và những bất đồng song phương. Bên trong Trung Quốc, cựu Bộ trưởng Đường sắt Lưu Chí Quân bị bắt vào năm 2011 vì những cáo buộc tham nhũng, điều đã dẫn đến việc xem xét lại các kế hoạch đường sắt cao tốc của Trung Quốc và việc tái cấu trúc Bộ Đường sắt. Bên ngoài, Trung Quốc tin rằng việc Việt Nam phản đối dự án này do những quan ngại về an ninh quốc gia của họ đã ảnh hưởng đến việc ra quyết định của Lào. Trung Quốc và Lào đã phải mất thời gian để đạt được thỏa thuận về số vốn cần tính cần cho dự án là 7 tỷ USD, hay xấp xỉ 2/3 tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của nước này. Các biệt, Quốc hội Lào có quan ngại về các khoản nợ lớn đang tích tụ và các chi phí trả nợ. Cũng có những bất đồng về vấn đề giải phóng một phần, cũng như vấn đề tái định cư và đền bù cho nông dân.

An ninh tài chính của Lào: Liệu tuyến đường sắt này có khả thi về mặt tài chính hay không?

Chiều dài của tuyến đường sắt Trung-Lào là 427 km với tốc độ theo thiết kế là 200 km/h cho tàu khách và 120 km/h cho tàu hàng. Việc xây dựng được cho là sẽ hoàn tất trong vòng 5 năm vào năm 2021. Tổng đầu tư ước tính lên tới 7 tỷ USD, xếp xấp xỉ 40 tỷ nhân dân tệ (tạp chí Nikkei Asian Review trích dẫn là 5,95 tỷ USD). Công ty đường sắt Lào sẽ đi đầu cho Chính phủ Lào năm 2017 góp 30% vốn góp, trong khi 70% vốn góp phía Trung Quốc được phân bổ cho: Công ty đường sắt Mowan (Mohan-Viêng Chăn) (40%), Công ty đầu tư Yukun Bắc Kinh (20%) và chính quyền tỉnh Vân Nam (10%). Mowan là một công ty liên doanh do 4 công ty xây dựng công sắt thép thành lập nên.

Theo tạp chí Nikkei Asian Review, giai đoạn thi công đầu tiên đòi hỏi 2,38 tỷ USD, trong đó Chính phủ Lào chịu trách nhiệm 715 triệu USD và Chính phủ Trung Quốc chịu trách nhiệm 1,67 tỷ USD. Ngân sách quốc gia Lào sẽ đóng góp 50 triệu USD hàng năm trong giai đoạn 5 năm, cùng chi tổng cộng là 250 triệu USD. Theo thỏa thuận giữa Lào và Trung Quốc, Lào sẽ vay số còn lại trong phần vốn góp 715 triệu USD của hai Ngân hàng xuất-nhập khẩu Trung Quốc với mức lãi suất thả nổi 2,3%/năm với thời gian ân hạn là 5 năm và kỳ hạn phải thanh toán là 35 năm. Các khoản vay do Ngân hàng xuất-nhập khẩu Trung Quốc cung cấp được bảo lãnh bởi các nguồn tài nguyên thiên nhiên của Lào – chủ yếu là bauxite.

Kế hoạch cấp vốn cho dự án này có sự khác biệt đáng kể so với phiên bản năm 2012, khi Chính phủ Lào quyết tâm năm toàn quyền sở hữu với nguồn đầu tư 7 tỷ USD có được nhờ một khoản vay từ Trung Quốc, một kế hoạch đã được thông qua tại phiên họp bất thường của Quốc hội. Chính phủ phải đưa ra số đảm bảo tại cao cho khoản vay này, được cho là bao gồm không chỉ các khoản thu nhập từ dự án và tất cả tài sản của dự án mà còn cả các khoản tiền thuê mỏ từ các hoạt động khai thác mỏ của Trung Quốc: mỏ vàng và mỏ đồng ở quặng Sepone và Vilaboury của Savannakhet và mỏ bauxite ở Champassak. Kế hoạch ban đầu cũng nêu rõ Chính phủ Lào không cần trả lãi khoản nợ trong 10 năm nhưng lãi sẽ phát sinh từ ngày đầu tiên sau khi khoản vay được thông qua và sẽ tăng vọt vào năm thứ 11 khi lãi phải được trả cùng với gốc. Trung Quốc sẽ nhận được 5 triệu tấn khoáng sản từ Lào, chủ yếu là bauxite. Kế hoạch năm toàn quyền sở hữu các siêu dự án được tài trợ 100% bằng khoản vay từ Trung Quốc rõ ràng là quá tham vọng, khi xét tại vị trí quy mô khoản vay sẽ chiếm 2/3 GDP của Lào năm 2015. Nó cũng gây nên những phản nản từ phía các nhà sản xuất Lào rằng khoản vay này sẽ mang lại cho Trung Quốc toàn quyền kiểm soát tuyến đường sắt thông qua khoản vay mà chúng ta mất xu.

Liệu kế hoạch mới có tốt hơn không? Bất chấp việc tái cấu trúc khoản vay, các nhà

quan sát vấn đề tính khả thi về mặt tài chính của dự án này và lo ngại rằng tổng chi phí sẽ vượt mức gánh nặng quá lớn lên nền kinh tế Lào. Trong trường hợp chính phủ không thể cung cấp khoản đầu tư ban đầu của mình, một giải pháp khả thi có thể là nhượng lại dự án cho Trung Quốc. Việc xây dựng tuyến đường sắt cũng sẽ kéo theo chi phí thông tin, liên lạc và công nghệ lên tới 3,67 tỷ USD. Hai nước đã nhượng lại dự án cho 4 công ty là Công ty đường sắt Lào-Trung, Công ty viễn thông Lào, Công ty châu Á-Thái Bình Dương và Công ty Huawei Trung Quốc cung cấp dịch vụ Internet lớn dịch vụ điện thoại di động dọc tuyến đường này.

Câu hỏi về an ninh tài chính đường sắt gay gắt hơn nếu xem xét bối cảnh rằng lớn hơn và khả năng sinh lời trong tương lai của tuyến đường sắt này. Công sở hạ tầng hiện tại của Lào thiếu sự phát triển tham chí ở mức độ đường sắt đường sắt. Phần lớn các tuyến đường bộ và đường sắt của nước này được xây dựng trong thời kỳ thuộc địa của Pháp. Ngay từ đầu năm 2013, phân tích của Chương trình phát triển Liên hợp quốc (UNDP) đã cho thấy rằng những điều kiện về việc cấp vốn mà Ngân hàng xuất-nhập khẩu Trung Quốc đưa ra có thể gây nguy hiểm nghiêm trọng đến nền kinh tế và mô của Lào. Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF) đã cảnh báo rằng dự trữ ngoại tệ nghèo nàn của Lào có thể dẫn đến khoản nợ hàng năm tương đương 70% GDP của nước này vào năm 2017. Một số nhà quan sát bi quan lo ngại rằng một khi Lào trở nên không có khả năng thực hiện cam kết tài chính của mình, họ sẽ phải cung cấp cho Trung Quốc không chỉ quyền sử dụng đất mà cả các tài nguyên thiên nhiên của họ nữa, trong đó có hợp chất chalcocite và đồng, đất đai lấy từ khoan dung của Bắc Kinh. Một nghiên cứu về tính khả thi do các chuyên gia Trung Quốc tiến hành cho thấy rằng tuyến đường sắt Trung-Lào sẽ là vốn trong 11 năm vốn hành đầu tiên, không đem lại niềm tin rằng các tuyến đường sắt xuyên quốc gia chèo sinh lời.

An sinh xã hội Lào: Việc thuê lao động đưa phồn thịnh và đến bù đất

Việc thi công tuyến đường sắt Trung-Lào được giao cho các công ty nhà nước của Trung Quốc. Lào đã tiếp nhận số lượng lao động Hoa kiều lớn nhất trong số tất cả các nước Đông Nam Á, lên tới 11.000 người vào năm 2015, do gặp khó khăn trong việc tìm lao động Lào có trình độ, chuyên môn kỹ thuật phù hợp cũng như khả năng sử dụng tiếng Trung hoặc tiếng Anh. Lào có số dân tương đối ít, 6,9 triệu người. Số thiêu hụt lao động đã góp phần vào việc thuê lao động nước ngoài từ Trung Quốc, Thái Lan và Việt Nam. Tuy nhiên, Chính phủ Lào đã đưa ra giải pháp về tỷ lệ phần trăm lao động nước ngoài tại các công ty nước ngoài ở Lào: 10% đối với lao động chân tay và 20% đối với quản lý với thời gian làm việc tại địa phương Lào là 4 năm. Tính đến tháng 8/2017, phần lớn trong số 5.000 công nhân đang xây dựng tuyến đường sắt Trung-Lào là người Trung Quốc và Việt Nam, và chỉ một số lượng nhỏ công nhân Lào được tuyển chọn. Các công ty Trung Quốc đã thông báo kế hoạch tuyển dụng 7.112 lao động, bao gồm 211 chuyên gia, 505 kỹ sư, 56 quản lý vận phòng và 6.340 công nhân. Làm thế nào có thể vượt mức kế hoạch như vậy là

điều v n c n phi xem xét. Các nhà đầu tư Trung Quốc và Chính phủ Lào đầu đã cam kết cung cấp đầu tư cho công dân Lào. Không tạo việc làm và thuê lao động địa phương, tuy nhiên đầu tư Trung-Lào sẽ tạo ra một cú hích tạm thời cho nền kinh tế địa phương thông qua dòng người lao động nước ngoài chảy vào nước này, nhưng sẽ không tạo đà cho sự phát triển liên tục, bao gồm công nghiệp hóa và xây dựng nông nghiệp.

Việc đầu tư bù đắp là một vấn đề gai góc khác mà Chính phủ Lào miễn cưỡng chấp nhận theo luật. Việc tích tụ đất đai phát triển, thậm chí không có sự tham dò ý kiến dân chúng, tiến trình thóa đáng hay sự đầu tư công bằng cho người dân địa phương bị bỏ quên, là nguyên nhân chính của sự phản kháng. Trung Quốc đã nhai Chính phủ Lào xử lý vấn đề này đầu với 3.800 ha đất bị tích tụ vĩnh viễn cho dự án đầu tư. Số liệu thống kê cho dân bị ảnh hưởng chỉ được thu thập vào tháng 12/2016, hơn 1 năm sau khi việc thi công bắt đầu. 599 tỷ kip đã được cấp cho công tác đầu tư với những than phiền của người dân địa phương rằng công nhân gia tăng sẽ tiến đầu tư.

Ai là người chịu trách nhiệm?

Chính phủ Lào đầu tư nhiều hy vọng vào dự án đầu tư, biến Lào từ một nước bị bao bọc bởi đất liền thành một trung tâm giao thông v n tại của ông Nam Á trên đất liền. Nó có thể có những đóng góp quan trọng cho sự phát triển kinh tế quốc gia; tuy nhiên, Lào đang phải trả giá đầu. Họ cần suy nghĩ thận trọng về việc dự án đầu tư này có thể hỗ trợ gì cho công nghiệp hóa hay tạo điều kiện thuận lợi gì cho thậm chí vì sự phát triển bền vững. Lào hầu như không có năng lực công nghiệp sản xuất hàng hóa giá trị gia tăng để v n chuyển hoặc là lên phía Bắc đầu Trung Quốc hoặc là xuống phía Nam đầu Thái Lan; tuy nhiên đầu tư sẽ biến Lào từ một nước bị bao bọc bởi đất liền thành một nước “đi ngang qua”. Trung Quốc không có khả năng là kết thúc bởi. Nếu Lào không trả được nợ thì Trung Quốc v n mở rộng mạng lưới giao thông v n tại của nước này, và việc không trả được nợ sẽ mang lợi cho Trung Quốc thêm sự ảnh hưởng đầu với chính sách đầu nội và đầu ngoại của Lào.

Tuy nhiên đầu tư Trung-Thái: Tương lai không chắc chắn?

So với đầu tư Trung-Lào, đầu tư Trung-Thái tạo ra thêm chí còn

khó khăn hơn và bù trừ hoãn nhiên hơn. Mặc dù thông báo ban đầu về th thu này được đưa ra vào năm 2014, nhưng 3 năm sau đó d án v n của được khi công bố t ch p s b n b của B c Kinh. Ít nhất có 4 nhân t góp ph n vào s ph n không ch c ch n của tyn đ đng s t này: n i chính Thái Lan, các m i quan ng i v v n, s c nh tranh của n c ngoài và các m i quan ng i v đ a chính tr .

N i chính Thái Lan

Đ xu t ban đầu của Trung Quốc ra đi u ki n cho th thu xây đ ng tyn đ đng s t cao t c đ i l y nông s n Thái Lan. Đ xu t này đã được tho lu n gi a Trung Quốc và Chính quy n Yingluck vào năm 2013 và được ký k t vào tháng 10. Ở Trung Quốc, k ho ch này được g i m t cách sinh đ ng là “đ i g o l y đ đng s t”. Tuy nhiên, Chính quy n Yingluck đã r i vào kh ng ho ng do nh ng cáo bu c tham nh ng v ch đ ng trình tr c p nông nghi p của bà (đ c bi t là ch đ ng trình thu mua g o), đi u đã đ n đ n cu c đ o chính quân s h i tháng 5/2014. Nh h đ ng tr đ c m t nh t là vi c Trung Quốc h y b th thu mua 1,2 tri u t n g o của Thái Lan. Ba tháng sau cu c đ o chính, hai n c đã quy t đ nh tách các th thu g o ra khi k ho ch đ đng s t. K ho ch “đ i g o l y đ đng s t” đã b h y b. Các nhà ngo i giao Trung Quốc đã th thu nh n “nh ng ch nh l ch l n v giá tr của g o và tyn đ đng s t cao t c” và r ng “vi c g n k t chúng l i v i nhau là không công b ng cho các tyn đ đng s t của Trung Quốc”.

Trong c ng đ ng chính sách Trung Quốc, đánh giá ban đầu về s thay đ i b t ng này là chính quy n quân s do T đ ng Prayut lãnh đ o ch ng l i Trung Quốc vì h ph n đ i Chính quy n Yingluck “th n Trung Quốc”. Mặc dù ng i Trung Quốc v n còn ti c vì m t đ đoán sai l m n a v m t ng c viên chính tr ở ông Nam Á, nhưng h ng c nhiên m t cách đ ch u là cu c đ o chính quân s đã làm x u đi m i quan h gi a Thái Lan và ph đ ng Tây, đ c bi t là M . Đ tìm ki m s ng h qu c t , chính quy n quân s đã t i n v phía tr đ c v i vi c ng h đ án đ đng s t cao t c Trung-Thái vào cu i năm 2014 trong chuy n th m của Th t đ ng Lý Kh c C đ ng, nhưng các cu c đàm phán mang tính đ m b o v i Chính quy n Prayut đã t ra khó khăn. Ng i Trung Quốc coi đ án này là “n n nh n” của n i chính Thái Lan, các đi u kho n b h y b và đàm phán l i nhi u l n nh m nâng cao “th n t u chính tr ” của chính quy n quân s Thái Lan.

K ho ch tài chính

Kế hoạch tài chính của dự án này là trợ ngại lớn nhất đối với cả Trung Quốc lẫn Thái Lan. Một bài báo của tạp chí Nikkei Asian Review năm 2016 cho rằng những bất đồng về tài chính trong đó có việc làm thế nào để phân chia khoản chi phí dựy tham vọng là 15 tỷ USD theo dự xuất bản đầu, hay việc 2 nước không thể nhất trí về khoản đầu tư của mỗi bên vào công ty phục vụ mục đích đặc biệt mà sự chịu trách nhiệm thi công tùy thuộc vào dự án. Trung Quốc bác bỏ dự xuất của Thái Lan rằng Trung Quốc đầu tư 60% vào công ty liên doanh phục vụ mục đích đặc biệt, trong khi đó Thái Lan không thể nhất trí về khoản cho vay của Trung Quốc với lãi suất hàng năm là 2,5%, không những đòi giảm lãi suất xuống còn 2%.

Một sự nguỵ biện cho biệt Chính phủ Thái Lan tin rằng tầm quan trọng của chi phí lớn của nước này là nguyên nhân cho vấn đề đầu vào vô điều kiện từ phía Trung Quốc, khi xét tới việc tùy thuộc vào dự án Trung-Thái là một thành phần thiết yếu của thành BRI ở Đông Nam Á. Tuy nhiên, Trung Quốc chưa nhất trí những bất hợp vì Thái Lan đã tự nguyện trao cho họ quyền sử dụng đất đai tùy thuộc vào dự án, trong số các đặc quyền khác mà Trung Quốc ít nhất có thể giành được với các dự án của họ ở Lào. Bộ trưởng Giao thông vận tải Thái Lan đã bày tỏ quan điểm rằng dự án này được xây dựng dựa trên “tình hữu nghị Trung-Thái” – mối quan hệ đã bắt đầu vào năm 1940 và năm 2016; vì vậy Thái Lan hy vọng làm bạn với Trung Quốc với mức giá thấp hơn giá trị riêng dành riêng cho “bên bè”, và Trung Quốc không nên chạy theo lợi nhuận.

Năm 2016, trước sự lo ngại và thất vọng lớn của Trung Quốc, Thái Lan tuyên bố rằng họ đã quyết định tự mình đầu tư vào giai đoạn đầu tiên của dự án, cho phép họ nâng tốc độ tới đa lên 250 km/h, tốc độ trung bình theo kế hoạch mà Trung Quốc yêu cầu. Tuy nhiên, vấn đề tài chính vẫn là một thách thức. Thái Lan đã quyết định giữ tốc độ tới đa là 250 km/h, thay vì tốc độ tiêu chuẩn là 300 km/h đối với tàu cao tốc, vì sự chênh lệch 50 km/h sẽ làm chi phí tăng lên 130%. Thái Lan cũng đã và đang đàm phán với Trung Quốc để sửa lại thiết kế dự án thành một thiết kế chi tiết bớt tốn kém hơn, dự định giảm tổng ngân sách ban đầu từ 14,2 tỷ USD xuống còn 11,3 tỷ USD. Ngoài ra, Thái Lan không ủng hộ mô hình Bắc Kinh dự xuất, mà theo đó nhà thầu/công ty kỹ thuật chịu trách nhiệm xây dựng và chuyển giao dự án hoàn toàn cho khách hàng. Thái Lan dự định chuyển sang mô hình Phòng tín mục đích đặc biệt (SPV), cho phép công ty mới thiết lập một công ty con riêng biệt được giao nhiệm vụ chịu trách nhiệm về dự án, nhờ đó giải thoát cho công ty mẹ/chính phủ khỏi tất cả mọi nghĩa vụ pháp lý về tài chính trong trường hợp không thể thực hiện dự án hoặc phá sản. Sau đó được lập đem lại cho Thái Lan tính linh hoạt lớn hơn, nhưng nó có thể khiến Chính phủ Thái Lan phải chịu gánh nặng quá tải khi xét tới thành tích nợ công còn phải trả của nước này. Một số nhà phân tích ở Thái Lan đã bày tỏ mối quan ngại rằng các dự án quy mô lớn có thể đẩy nợ công vượt mức 50% GDP. Cuối năm 2016, nợ công chiếm 41,2% GDP.

Hiện tại, nhà đã được các Bắc Kinh Liên Thái Lan thông qua, Trung Quốc sẽ chịu trách nhiệm thi công, giám sát, hỗ trợ công nghệ và chuyển giao công nghệ trong thời gian thi công tuyến đường sắt, và Thái Lan sẽ chịu trách nhiệm thi công và cấp vốn. Hai bên cũng đã nhất trí thuê các kỹ sư và công nhân Thái Lan để thực hiện một số công việc. Ưu tiên hàng đầu của các dự án là cấp vốn và vận hành. Tuy nhiên, một số vấn đề pháp lý như giấy phép lao động tạm thời cho các chuyên gia kỹ thuật Trung Quốc làm việc tại công trường vẫn chưa được giải quyết.

Sự cạnh tranh của nước ngoài

Theo phân tích của Trung Quốc, sự cạnh tranh của nước ngoài, đặc biệt là Nhật Bản, là một nhân tố quan trọng trong sự trì hoãn liên tiếp và các cuộc đàm phán liên tuyến đường sắt Trung-Thái. Trung Quốc trước đây luôn nhận thấy một số cạnh tranh giữa các quốc gia như “Bắc-Nam” của họ đối với việc phát triển mạng lưới giao thông vận tải khu vực và ưu tiên “Đông-Tây” của Nhật Bản. Trong trường hợp tuyến đường sắt cao tốc Thái Lan, Nhật Bản đã đưa ra một kế hoạch tài chính với lãi suất 0,1% theo chương trình viện trợ phát triển chính thức (ODA) của họ, điều này làm gia tăng ảnh hưởng đòn bẩy của Chính phủ Thái Lan trong các cuộc đàm phán của họ với Trung Quốc. Việc Trung Quốc không thể đưa ra một lãi suất tốt hơn đã dẫn đến quyết định của Thái Lan là theo đuổi nguồn vốn của riêng họ.

Sự cạnh tranh giữa Trung Quốc và Nhật Bản về tuyến đường sắt cao tốc Thái Lan từng phần với dự án đường sắt Jakarta-Bandung, mà dự định cấp vốn cho nó từ phía Trung Quốc chỉ không phải là Nhật Bản đã được Indonesia chấp thuận bất chấp mức chênh lệch lãi suất (Trung Quốc là 2,5% và Nhật Bản là 0,1%). Nhật Bản thất bại trong việc đầu tư đó bởi họ yêu cầu sự đảm bảo của Chính phủ Indonesia. Nhật Bản hiện đang theo đuổi một dự án đường sắt cao tốc mà sẽ kết nối Bangkok với Chiangmai, điều này mà người Trung Quốc tin là cạnh tranh vào tiến trình của dự án đường sắt Trung-Thái ở phía Thái Lan đang diễn ra những sự nhúng bính của các nước này để gây áp lực hơn nữa với nước kia. Trong trường hợp việc khởi công xây dựng dự án trì hoãn gần đây nhất vào tháng 10/2017, một chuyên gia Trung Quốc đã chỉ ra rằng việc Nhật Bản không thể đưa ra bất kỳ quyết định nào về dự án đường sắt Thái Lan của họ trong thời gian diễn ra cuộc trưng cầu ý kiến của Trung Quốc phải trì hoãn các dự án của mình.

Các mối quan ngại về chính trị

Ý định của Trung Quốc mang mục đích kinh tế đơn thuần hay “thúc dân”, khi xét tại vị trí hạ tầng hái vớ dự án đường sắt trong khuôn khổ BRI và quy mô của dự án? Tuy nhiên đường sắt cao tốc Trung-Thái được 2 chính phủ ủng hộ, quản lý và làm mới nhân dân đầu, mà hầu như không có sự tranh luận công khai nào về tác động chính trị, kinh tế, xã hội và môi trường đối với người dân Thái Lan. Mặc dù mô hình này không mới ở Đông Nam Á, nhưng nó tạo ra những mối nghi ngờ lớn trong dân chúng. Một số nhà kinh tế Thái Lan lập luận rằng việc ưu tiên mới liên kết kinh tế với Trung Quốc thông qua tuyến đường sắt cao tốc không phù hợp với chính sách hiện tại là ưu tiên đầu tư và phát triển các khu vực duyên hải ở phía Nam. Họ xuất bản đầu “đội ngũ lý đường sắt” của Trung Quốc làm leo thang cuộc khủng hoảng chính trị trong nước, điểu gián tiếp dẫn đến sự sụp đổ của Chính quyền Yingluck và cuộc đảo chính quân sự. Có thể nhận thấy được là những bất đồng liên quan đến các dự án đầu tư của Trung Quốc có tác động gây bất ổn lên sự cân bằng chính trị trong nước vốn mong manh ở những nước như Thái Lan.

Kết luận

Nếu được hiện thực hóa, SEZ Kyaukpyu, tuyến đường sắt Trung-Lào và tuyến đường sắt Trung-Thái sẽ là những dự án lớn nhất của Trung Quốc lớn nhất tại Myanmar, Lào và Thái Lan. Trong BRI của Trung Quốc xuyên qua Đông Nam Á, ba dự án này có tầm quan trọng chiến lược riêng. SEZ Kyaukpyu được kỳ vọng sẽ mở rộng mạng lưới giao thông vốn tại khu vực Tây Nam của Trung Quốc xuyên qua Myanmar đến Ấn Độ. Sự kết hợp của tuyến đường sắt Trung-Lào và Trung-Thái sẽ làm thông suốt hành lang giao thông vốn tại khu vực phía Nam Trung Quốc xuyên qua Đông Nam Á trên đất liền đến mới phía Nam của bán đảo Đông Dương thông qua giao thông đường bộ. Chúng là những thành phần then chốt của thành Vòng đai kinh tế Con đường tơ lụa và sự hội tụ của nó với Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21. Trung Quốc đã củng cố hiện các nguồn lực kinh tế và chính trị to lớn để đảm bảo quá trình thúc thi chúng diễn ra nhanh chóng và suôn sẻ.

Tuy nhiên, sự thúc đẩy là những siêu dự án cơ sở hạ tầng mà Trung Quốc đang thúc đẩy trong khuôn khổ BRI ở Đông Nam Á trên đất liền đã vấp phải những sự chững lại hay phản đối từ phía các nước tiếp nhận vốn trực. Có một sự “khó khăn” rõ ràng về năng lực và sự quy tụ tâm giữa Trung Quốc và các nước Đông Nam Á. Trung Quốc kiểm soát các nguồn tài chính vô song và quy tụ tâm chính trị theo đuổi những dự án này. Tham vọng thiết lập các mạng lưới giao thông vốn tại tiên tiến trên toàn khu vực Đông Nam Á trên đất liền của họ khó mà tìm kiếm với năng lực khiêm tốn hơn nhiều và nguyện vọng ôn hòa hơn nhiều của các nước Đông Nam

Á. Quá thực, so với các dự án của Trung Quốc là công cụ và hội nhập nền kinh tế khu vực vào một mạng lưới Trung Quốc làm trung tâm, thì các nước như Myanmar, Lào và Thái Lan quan tâm trước hết đến sự tăng trưởng kinh tế trong nước, điều này không đòi hỏi trình độ mạng lưới hạ tầng tiên tiến mà Trung Quốc sẵn sàng thích.

Các nước Đông Nam Á tiếp nhận vốn từ bên ngoài rất ít nhất bởi 2 tình thế tiến thoái lưỡng nan: giữa các lợi ích kinh tế và an ninh tài chính, công nghệ giữa các cơ hội kinh tế và an ninh quốc gia. Mặc dù các dự án Trung Quốc sẽ đóng một vai trò trong việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và tạo điều kiện thu hút lợi cho thương mại, nhưng chúng sẽ tạo ra những món nợ đáng kể và các vấn đề về khả năng thanh toán. Sự phân đội của Thái Lan và Myanmar đối với các dự án quá lớn và các nguồn ngân sách quá “khổng lồ” của Trung Quốc cho thấy rõ những khác biệt to lớn về khả năng và sự tự chủ gánh nặng khoản nợ quá mức vì chi phí lớn của Trung Quốc. Các công ty và chính quyền địa phương của Trung Quốc có xu hướng mạnh mẽ là một ràng buộc cách không cần thiết quy mô của các dự án và phải nhóm gia tăng tầm cỡ của toàn bộ các hợp đồng bởi giá trị doanh thu thị trường tốt của các khoản vay cuối cùng sẽ được chính phủ các nước Đông Nam Á thanh toán. Cái giá để phát triển cơ sở hạ tầng đối với những chính phủ này là quá lớn, chắc chắn làm xói mòn an ninh tài chính của họ trong tương lai. Chính phủ của 3 nước đã có các biện pháp để giảm bớt quy mô của các dự án để giảm bớt xu hướng mà không có sự đảm bảo đối với các vấn đề về an ninh tài chính.

Đối gia tăng tính khả thi về vốn, chính phủ và các ngân hàng chính sách Trung Quốc đã phác thảo các điều khoản nhượng bộ và các kế hoạch phân bổ quy định sự hậu đãi giảm bớt gánh nặng tài chính cho chính phủ các nước tiếp nhận vốn. Tuy nhiên, tỷ lệ sự hậu đãi hơn cho Trung Quốc gây nên những mối quan ngại trước mắt về vấn đề chi phí quy định và an ninh quốc gia. Chính phủ Myanmar quan ngại một cách chính đáng về sự kiểm soát gần như độc quyền của Trung Quốc đối với công bố bí mật sâu tại Kyaukpyu, công nghệ Chính phủ Thái Lan quan ngại trước hết đòi hỏi về quy định sự đồng nhất được tuân thủ. Khi Trung Quốc đưa ra thỏa thuận trao đổi giữa các điều khoản nhượng bộ về tài chính và đòi hỏi lớn lợi nhuận và quá đáng hơn về các nguồn lực chi phí lớn, các nước Đông Nam Á buộc phải đưa ra sự lựa chọn khó khăn giữa các cơ hội kinh tế và mối đe dọa tiềm tàng đối với an ninh quốc gia.

Các siêu dự án cơ sở hạ tầng của Trung Quốc có khả năng làm trầm trọng hơn tính mong manh trong nội bộ của các nước tiếp nhận vốn. Trong trường hợp của Thái Lan, xu hướng “đội gò lầy đường sắt” và các kế hoạch nhập khẩu gạo có liên quan của Trung Quốc đã góp phần vào các trường hợp tham nhũng vốn đến đến cuộc đảo chính quân sự năm 2014. Quy định sự hậu đãi của Trung Quốc đối với công bố bí mật sâu tại Kyaukpyu làm trầm trọng thêm công nghệ giữa quân đội

Myanmar vẫn quan ngại về vấn đề chủ quyền và an ninh và chính quyền dân sự Myanmar trước đó và hiện nay, khi nhìn cho tương lai chính trị vẫn mong manh của nước này càng không chắc chắn hơn. Xét mặt cách toàn diện, cả 3 dế án này đẩy những mối quan ngại về xã hội và môi trường, kể cả việc chiếm đóng và đùn bù đất, sự thiếu tính minh bạch và thiếu lòng công khai, dòng người lao động Trung Quốc chảy vào và những đánh giá không rõ ràng về tác động đối với môi trường.

Các nước Đông Nam Á có những mối quan ngại thực sự, điều đã dẫn đến sự thất vọng và tương lai không chắc chắn của các dế án trước sự không hài lòng của Trung Quốc. Bài học quan trọng đối với Trung Quốc là sự “khép khiêng” về năng lực và nguy cơ văng giữa các nước Đông Nam Á và Trung Quốc trong việc phát triển của sđ hđ tđng quy mô lớn như BRI đẩy tham vọng của Trung Quốc sẽ phải chịu những sự kiểm soát chặt chẽ và vấp phải sự chống đối của địa phương. Việc phát triển của sđ hđ tđng Trung Quốc-Đông Nam Á trong tương lai cần dựa trên sự nhất trí lẫn nhau về các lợi ích chung chứ không phải là sự áp đặt đến phương các tham vọng của Trung Quốc.

Yun Sun là nhà nghiên cứu liên kết cấp cao Chương trình Nghiên cứu Đông Á, Trung tâm Nghiên cứu Stimson, chuyên viên nghiên cứu không thuộc trú tại Viện Nghiên cứu Brookings. Bài viết được đăng trên [The Asan Forum](#).

Trần Quang (gt)