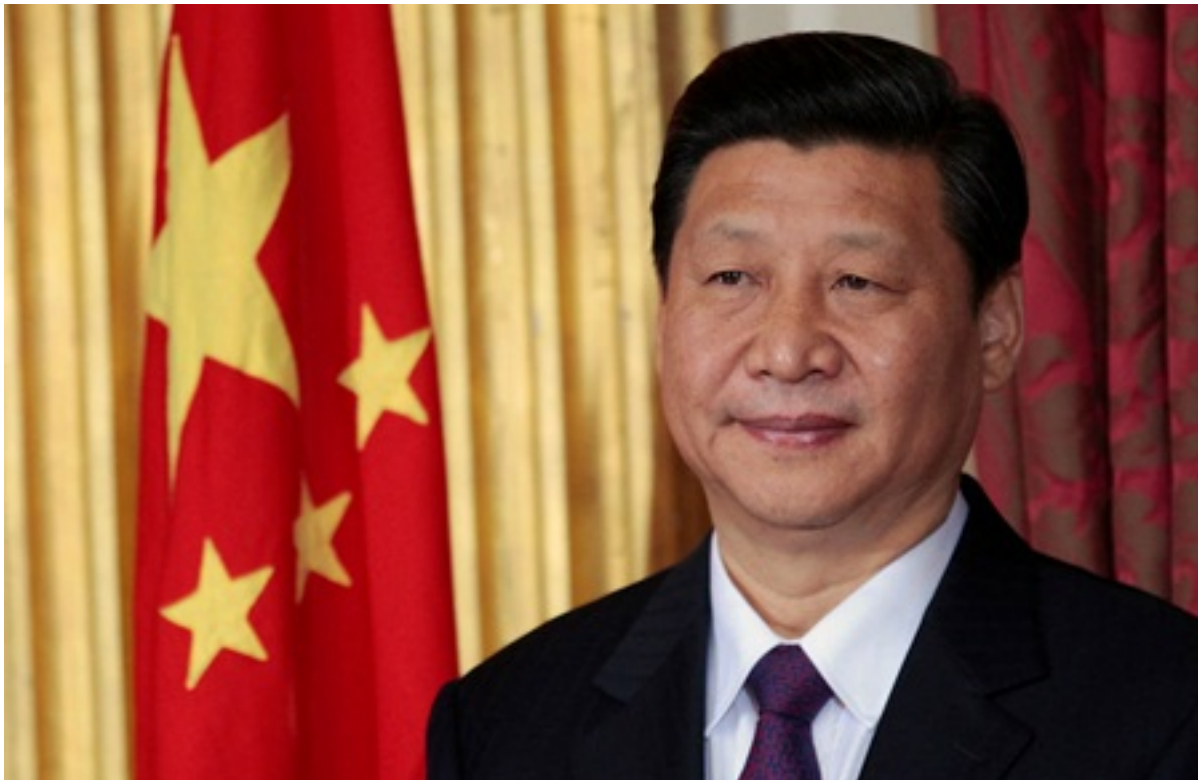


Nếu dự án đường sắt cao tốc không đem lại lợi ích kinh tế, người dân Lào sẽ phải gánh vác gánh nặng Trung Quốc. Đó là lý do vì sao một số nhà phân tích cho rằng Lào sẽ trở thành một nền nhân tiếp theo của ngoại giao “bảy n” của Trung Quốc, một hiện tượng đã xảy ra ở các nước khác.



Lào là một trong 8 quốc gia trên thế giới bị lôi cuốn vào “mối quan hệ độc biệt” vì

khủng hoảng nợ. Đây là nhận định được đưa ra trong báo cáo gần đây của Trung tâm Phát triển Toàn cầu (CGD), một cơ quan nghiên cứu về kinh tế có trụ sở ở Washington. Nguyên nhân chính của mối quan ngại là các kế hoạch đẩy tham vọng của quốc gia nhỏ bé này cho dự án đường sắt tốc độ cao trị giá 6,7 tỷ USD mà Trung Quốc đang mua thành một phần của sáng kiến “Vành đai và Con đường”. Chi phí cho dự án này chiếm 1/4 giá trị GDP hiện nay của Lào. 1/3 trong số đó do công ty liên doanh Trung-Lào chi trả, trong đó, chính phủ Lào sẽ đóng góp khoảng 30%, tức khoảng 700 triệu USD. Thứ nhất, khoảng 480 triệu USD trong số đó lại là khoản vay từ Ngân hàng Xuất nhập khẩu Trung Quốc. Chỉ có khoảng 220 triệu USD còn lại là từ ngân sách Lào.

Báo cáo của CGD lưu ý: “Các điều khoản tài chính đi với nhiều yêu cầu của dự án đường sắt này vốn là bí mật”. Những điều khoản mập mờ với 6 tỷ USD còn lại đang gây ra mối quan ngại rằng Bắc Kinh có thể đòi hỏi những nhượng bộ từ phía Lào trong trường hợp vỡ nợ. Trung Quốc lâu nay đã trói buộc nhiều những nhượng bộ từ đất đai trong dài hạn đi với các dự án cạnh tranh nông nghiệp và các dự án thương mại khác nhằm thúc đẩy quá trình di cư nhanh chóng của người lao động và giới chức Trung Quốc. Tuy nhiên đường tàu cao tốc này, nhằm kết nối Trung Quốc với Lào sau đó đến khu vực Đông Nam Á lại đi qua Thái Lan, sẽ mở đường cho sự di cư nhanh chóng hơn của người Trung Quốc đến phía Nam.

Trong khi đó, tình hình tài chính của Lào cũng khác nào “ngón lửa tro bụi”, với tổng mức nợ ước tính chiếm 67,8% GDP trong năm 2016 và theo CGD có thể tăng lên 70,3% vào cuối năm 2018. Trong khi đó, báo cáo của Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) cho biết gần 65% nợ nước ngoài của Lào đến từ các chủ nợ mang tên Trung Quốc. Đầu năm 2017, IMF cảnh báo nợ nước ngoài của Lào vốn ở tình trạng “báo động” đã tăng từ “trung bình lên mức cao”. Bên thân Bắc Kinh cũng biết rõ về khủng hoảng khó trả nợ của Lào khi Ngân hàng Xuất nhập khẩu Trung Quốc năm 2014 tuyên bố sẽ giảm nợ cho các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng, ngoại trừ các dự án liên quan lĩnh vực kinh tế chính lược như khai khoáng và thủy điện.

Cũng trong năm 2014 cũng kiến sự ra đời của ngân hàng liên doanh Lào-Trung. Lúc đó, tin tức đến thời vụ sự ra đời của ngân hàng liên doanh này là do “động cơ” của một số doanh nghiệp Trung Quốc đang hoạt động ở Lào những lại “khát vốn” từ các ngân hàng của Trung Quốc. Chính sự khát vốn này cũng đã khiến các nhà đầu tư và phát triển cơ sở hạ tầng Trung Quốc trì hoãn các kế hoạch xây dựng đập thủy điện trên các phụ lưu sông Mekong. Điều này đã làm nảy sinh các câu hỏi tương tự về khủng hoảng tín dụng và phát triển thương mại cũng như những cơ sở hợp lý cho dự án tàu cao tốc nói trên, nhất là khi Thái Lan ngừng thi công đường đường chạy qua lãnh thổ của mình mà ban đầu nhằm kết nối biên giới Lào-Thái. Theo giới phân tích

tài chính giám sát dự án này, nếu không có đơn đăng ký nội với Thái Lan và rừng hiện với ông Nam Á, tính khả dụng về mặt kinh tế của dự án này đặt ra nghi ngờ.

Các khoản vay từ Trung Quốc thông qua đơn đăng ký doanh thu từ những dự án đầu tư, đăng nhập và việc sử dụng mặt hàng chính năm sau Lào mới có thể thu được lợi nhuận để “bù túi” mình. Ông Viêng Chấn còn làm lúc này là quan ngại về khả năng các dự án, nhất là trong lĩnh vực thủy điện, không tạo ra lợi nhuận được kể trong tương lai. Bởi trên thực tế, những quan ngại này đang hiện diện ngày một rõ nét. Ông còn, hồi tháng 2/2018, Thái Lan cho biết đang đánh giá lợi khả năng có mua điện sản xuất từ dự án đập thủy điện của Lào nữa hay không. Con đập này do Trung Quốc tài trợ và dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2019 hoặc 2020. Trước đó, Lào kể trong số bán điện 90% năng lượng điện sản xuất từ con đập này cho Thái Lan.

Trong bối cảnh các dự án ở Lào đầu tư trực tiếp “đầu tư kín”, hiện không rõ chính phủ Lào đã “xoay” được chi phí xây dựng cho các dự án này hay chưa. Khi các ngân hàng lớn của Trung Quốc chấp nhận lòng chấp thuận lớn cho các dự án lớn về thủy điện và khai khoáng, Lào không có lựa chọn nào ngoài việc phải hút vốn mới cho các dự án này. Và vì vốn vào những khoản nợ hiện tại với Trung Quốc, Viêng Chấn không thể dè dặt đi ngược lại những kế hoạch và mong muốn của Bắc Kinh.

Lào đã từng rơi vào cảnh “lấy đất nhà” để trả nợ Trung Quốc. Đó là khi Viêng Chấn không thể trả khoản nợ 80 triệu USD cho Trung Quốc để xây sân vận động trong thời gian Lào là nước chủ nhà tại thành phố Viên Chấn Nam Á 2009. Kết quả là Lào đã “trả” cho công ty nhà thầu của Trung Quốc một mảnh đất rộng 300 hecta. Ông cuối năm 2016, Thủ tướng Lào Thongloun Sisoulith nói rằng ông không muốn những thửa ruộng những đất kiều này lập lại mặt lớn nữa vì không muốn ảnh hưởng cuộc sống của người dân địa phương. Thế nhưng, vẫn không rõ là chính quyền Viêng Chấn đã đưa ra bất kỳ luật lệ hoặc biện pháp nào để ngăn chặn vốn đầu tư này hay chưa. Trong khi đó, nhiều ý kiến đến thời điểm đăng cao tốc để chấp thuận trên với khoản vay 480 triệu USD từ ngân hàng xuất nhập khẩu Trung Quốc đã được đơn đăng ký thành công 2 mảnh khoáng sản của Lào, ngoài lợi nhuận thu được sau khi dự án đi vào hoạt động.

Nếu dự án đăng ký cao tốc này không đem lại lợi ích kinh tế, người dân Lào sẽ phải gánh mình gánh nợ Trung Quốc. Đó là lý do vì sao một số nhà phân tích cho

Việt Nam đã trở thành một nền nhân tiệp theo của ngoại giao “bảy n” của Trung Quốc, một hiện tượng đã xảy ra ở các nước khác vốn bị buộc phải trở về Trung Quốc bằng cách gán nợ gây hại cho quốc gia. Jean-Christophe Carret, Giám đốc Ngân hàng Thế giới tại Lào, khuyến nghị Lào cần “cùng cố tài khóa” để tăng khả năng trở về. Thế nhưng, dự án đường cao tốc đã được triển khai và đang nhả không có đường lùi cho “con n Lào”.

Theo “ [Asia Times](#) ”

Anh Th (gt)