

Trung Quốc đầu tư đường sắt tại nước ngoài: Thực trạng và những vấn đề đặt ra

China's overseas railway investments: Current status and emerging issues

Trần Thị Hải Yến*
Tran Thi Hai Yen*

*^aGiảng viên cơ hữu B, Khoa Khoa học Xã hội và Nhân văn, Trường Ngôn ngữ - Xã hội Nhân văn,
Trường Đại học Duy Tân, Đà Nẵng, Việt Nam*

*^aTenured Lecturer (Grade B), Faculty of Social Sciences and Humanities, School of Languages,
Humanities and Social Sciences, Duy Tan University, Da Nang, 550000, Vietnam*

^bNghiên cứu viên, Viện Kinh tế và Chính trị thế giới, Viện Hàn lâm Khoa học Xã hội Việt Nam

^bResearcher, Institute of World Economics and Politics, Vietnam Academy of Social Sciences

(Ngày nhận bài: 27/07/2024, ngày phản biện xong: 26/08/2024, ngày chấp nhận đăng: 10/09/2024)

Tóm tắt

Trung Quốc hiện đang có mạng lưới đường sắt nội địa đứng thứ hai thế giới, đường sắt cao tốc đứng đầu thế giới. Nguồn lực trong nước dồi dào này đã giúp Trung Quốc có sự tự tin để mở rộng các dự án đường sắt của mình ra bên ngoài. Trong hơn 10 năm qua, thông qua Sáng kiến Vành đai và Con đường, Trung Quốc đã mở rộng đầu tư đường sắt ra các nước Đông Nam Á, châu Phi và châu Âu, qua đó khẳng định vị thế cường quốc kinh tế và nâng cao ảnh hưởng địa chính trị của mình. Tuy nhiên, đằng sau những dự án đó vẫn còn rất nhiều vấn đề đặt ra cho Trung Quốc và cho chính các nước sở tại. Bài viết đi vào tìm hiểu mục tiêu mà Trung Quốc muốn đạt được trong việc thúc đẩy đầu tư đường sắt ra nước ngoài, thực trạng triển khai và những vấn đề đặt ra cho các dự án đầu tư này của Trung Quốc.

Từ khóa: đầu tư; đường sắt; Trung Quốc.

Abstract

China currently boasts the world's second-largest domestic rail network and the world's leading high-speed rail system. This abundant domestic resource has enabled China to confidently expand its rail projects beyond its borders. Over the past decade, through the Belt and Road Initiative (BRI), China has expanded its rail investment to Southeast Asia, Africa, and Europe, thereby solidifying its status as a leading economic power and enhancing its geo-political influence. However, behind these projects lie numerous challenges for China and the host countries alike. This article delves into China's objectives in promoting overseas rail investment, the current state of implementation, and the issues that arise from these projects.

Keywords: investment; railway; China.

*Tác giả liên hệ: Trần Thị Hải Yến

Email: haiyenbn1987@gmail.com

1. Đặt vấn đề

Trong những năm gần đây, Trung Quốc đã hướng đến mục tiêu dẫn đầu phát triển cơ sở hạ tầng toàn cầu thông qua Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI), tượng trưng cho tham vọng toàn cầu của nước này. Trung Quốc đã phát triển năng lực ấn tượng trong việc xây dựng hệ thống đường sắt trong nước, quốc gia này cũng đang sử dụng các dự án đầu tư đường sắt trong chính sách đối ngoại của mình để gia tăng sự hiện diện ở nước ngoài. Thực tế, phát triển đường sắt, cùng với cảng và đường cao tốc, đã là một phần không thể thiếu của BRI kể từ khi thành lập. Các dự án này thể hiện tầm nhìn của Trung Quốc về kết nối khu vực và hợp tác kinh tế, đồng thời hướng tới mục tiêu tăng cường ảnh hưởng của Trung Quốc. Tuy nhiên, vấn đề đặt ra ở đây là việc thực hiện các dự án đường sắt ở nước ngoài có thực sự đạt được đúng kỳ vọng của Trung Quốc và nước sở tại hay không, và liệu nó có dẫn đến sự khác biệt giữa tham vọng ban đầu và kết quả thực tế?

2. Mục tiêu của Trung Quốc thông qua các dự án đầu tư đường sắt ở nước ngoài

Một là, giúp tiêu thụ sản xuất dư thừa trong nước. Nhìn lại từ những năm 2004, Trung Quốc dưới sự lãnh đạo của Hồ Cẩm Đào, bắt đầu mở cửa ngành đường sắt cao tốc. Các tập đoàn nổi tiếng trên thế giới trong lĩnh vực sản xuất tàu cao tốc như Kawasaki của Nhật, Bombardier của Canada, Siemens của Đức và Alstom của Pháp tích cực tiếp cận thị trường Trung Quốc. Tuy nhiên, một yêu cầu mà phía Trung Quốc đưa ra là các đối tác phải ký hợp đồng liên doanh với các doanh nghiệp Trung Quốc. Điều này giúp các doanh nghiệp Trung Quốc học hỏi công nghệ từ chính các tập đoàn nước ngoài, và sau đó có thể nâng cao năng lực sản xuất tàu cao tốc. Tính đến hết năm 2022, Trung Quốc có 155.000 km đường sắt, trong đó đường sắt cao tốc là 42.000 km, chiếm hơn 2/3 tổng số độ dài đường sắt cao tốc của thế giới [17]. Tuy nhiên sau đó, kinh tế Trung Quốc phát triển chậm lại kéo theo sự ngưng trệ

của ngành đường sắt cao tốc. Điều này tạo ra sự dư thừa nhà máy và kỹ sư, do đó đặt ra yêu cầu cần phải xuất khẩu để mang lại lợi nhuận cho chuỗi giá trị đã xây dựng trong ngành đường sắt.

Dưới thời Chủ tịch Tập Cận Bình, Bắc Kinh đã đặt xuất khẩu đường sắt làm ưu tiên hàng đầu. Chiến lược “Sản xuất tại Trung Quốc 2025” của chính phủ, được thiết kế để đưa sản phẩm lớn của Trung Quốc lên cao hơn về giá trị chuỗi, đồng thời xác định vận chuyển đường sắt hiện đại là lĩnh vực ưu tiên. Trung Quốc đã xem xuất khẩu đường sắt là một công cụ để hấp thụ sự dư thừa năng suất trong doanh nghiệp Trung Quốc. Nhà lãnh đạo Trung Quốc đã chính thức hóa ý tưởng chuyển giao năng lực công nghiệp ra nước ngoài thành một khái niệm gọi là “hợp tác năng lực công nghiệp quốc tế”. Điều này trên thực tế, không chỉ giúp Trung Quốc đưa lượng sản xuất dư thừa của ngành đường sắt ra nước ngoài mà còn có thể góp phần gia tăng giá trị cho hoạt động sản xuất của Trung Quốc ở nước ngoài, đưa hàng hóa nội địa dư thừa của Trung Quốc ra khu vực và thế giới bằng mạng lưới đường sắt này.

Hai là, nâng cao năng lực và sự hiện diện tại nước ngoài của các công ty đường sắt Trung Quốc. Những cam kết đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng trên khắp các nước BRI của Trung Quốc là cơ hội đầy hứa hẹn để các công ty đường sắt quốc gia mở rộng ra nước ngoài. Các công ty, tập đoàn đường sắt của Trung Quốc có lợi thế mạnh mẽ trong việc cạnh tranh với các công ty nước ngoài vì các dự án đầu tư ra nước ngoài của họ, phần lớn được chính phủ Trung Quốc hỗ trợ, cho phép cung cấp các khoản vay lãi suất thấp tới các nước tiếp nhận dự án. Hơn nữa, bản thân các công ty đường sắt Trung Quốc cũng được trợ cấp mạnh mẽ và được tiếp cận tín dụng lãi suất thấp từ các ngân hàng quốc gia của Trung Quốc. Điều này giúp cho quy mô hoạt động của các công ty đường sắt Trung Quốc ngày càng được mở rộng. Ví dụ cụ thể cho thấy, quy mô hoạt động của Công ty Xây dựng Đường sắt Trung Quốc tại

các quốc gia dọc BRI đã được mở rộng qua từng năm. Giá trị các hợp đồng mới được ký kết đã tăng từ 2,135 tỷ USD năm 2013 lên tới 13,812 tỷ USD vào năm 2022, tăng tới 546% [18].

Ba là, mạng lưới đường sắt mới kết nối với Trung Quốc giúp nước này lưu thông hàng hóa đến và đi. Đối với các tỉnh miền Tây còn kém phát triển của Trung Quốc, đường sắt đóng một vai trò quan trọng trong việc đảm bảo khả năng tiếp cận với nguồn hàng hóa tài nguyên được nhập khẩu từ thị trường bên ngoài. Ở chiều ngược lại, nó cũng giúp Trung Quốc đưa hàng hóa từ các thị trường của khu vực miền Tây ra thế giới, kích thích nền kinh tế miền Tây đi lên.

Bốn là, phát triển đường sắt kết nối với Trung Quốc được coi là một trong những điều kiện quan trọng cho sự thành công của BRI. Sáng kiến BRI đã trở thành dấu ấn lãnh đạo, cũng như công cụ quan trọng để Trung Quốc có thể hoàn thành mục tiêu phục hưng dân tộc Trung Hoa vào năm 2049. BRI là chính sách đối ngoại đặc trưng của Chủ tịch Tập Cận Bình nhằm tăng cường mối liên kết kinh tế, chính trị và văn hóa của Trung Quốc với các quốc gia trên toàn thế giới. BRI đặc biệt nhấn mạnh tầm quan trọng của việc tăng cường kết nối thông qua việc mở rộng cơ sở hạ tầng cứng như đường sắt, đường bộ và cảng. Ở nhiều nước đang phát triển, các mạng lưới đường sắt hiện có đã cũ và không theo kịp nhu cầu vận chuyển. Thông qua BRI, Trung Quốc kì vọng giải quyết những khoảng cách này bằng cách nâng cấp các mạng lưới đường sắt hiện có và xây dựng các tuyến đường sắt mới. Đường sắt nói riêng, trở thành một bộ phận quan trọng trong ngoại giao của Trung Quốc, góp phần củng cố vị thế địa chính trị của Trung Quốc. Điều này sẽ cho phép nước này cân bằng tốt hơn ảnh hưởng của các cường quốc toàn cầu (Mỹ) và các cường quốc khu vực (Ấn Độ và Nga). Lấy Djibouti làm ví dụ. Trung Quốc đã xây dựng mạng lưới đường sắt ở Djibouti để củng cố sức mạnh kinh tế và quân sự của mình tại vùng Đông châu Phi.

Năm là, phát triển đường sắt ở nước ngoài được coi là một công cụ ngoại giao nhằm mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc. Theo quan điểm của Chủ nghĩa hiện thực mới, sức mạnh và ảnh hưởng của một quốc gia không chỉ giới hạn trong sức mạnh quân sự mà là bất kỳ năng lực vật chất nào mà nhà nước có thể sở hữu như phương tiện để tồn tại trong một thế giới hỗn loạn, bao gồm cả năng lực kinh tế và công nghệ. Điều này có thể giải thích lí do vì sao Nhật Bản và Trung Quốc có sự cạnh tranh với nhau trong việc giành các dự án xây dựng đường sắt tại các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là khu vực châu Á. Nhật Bản vốn là quốc gia dẫn đầu lâu năm về công nghệ đường sắt ở Châu Á, và vẫn luôn muốn duy trì ảnh hưởng của mình ở lục địa này. Là một quốc gia đã chứng minh được công nghệ trong lĩnh vực đường sắt, Nhật Bản có lợi thế trong việc cung cấp cơ sở hạ tầng đường sắt mới và đáng tin cậy cho nhiều quốc gia trên lục địa. Trung Quốc là một nhân tố mới nổi trong lĩnh vực công nghệ đường sắt. Với nhu cầu cạnh tranh với những đối thủ lớn hơn như Nhật Bản và kiềm chế ảnh hưởng của Nhật Bản, Trung Quốc cần phải hành động theo cách khác để chứng minh mình là một trong những siêu cường về công nghệ đường sắt như đưa ra một đề xuất có lợi hơn. Cũng xuất phát từ các dự án đường sắt này, Trung Quốc có thể thuận lợi hơn trong quá trình mở rộng ảnh hưởng của nước này tại các nước đang phát triển, tạo ra những ràng buộc kinh tế và từ đó có thể tạo ra những ảnh hưởng chính trị đối với các nước đang phát triển phụ thuộc vào nguồn vốn của Trung Quốc. Sâu xa hơn, công cụ ngoại giao này cũng được đánh giá là một cách thức để Trung Quốc cạnh tranh địa chiến lược với các cường quốc khác.

3. Cách thức Trung Quốc cạnh tranh với các nước trong việc dành dự án đường sắt ở nước ngoài

Một là, gia tăng sự hỗ trợ của chính phủ cho các doanh nghiệp tham gia đấu thầu đường sắt

tại nước ngoài. Kể từ khi gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới vào năm 2001, Trung Quốc đã đưa ra chương trình mở cửa với thế giới nhằm thay đổi bản chất của nền kinh tế trong nước. Sự thay đổi này nhằm mục đích chuyển từ nền sản xuất thâm dụng lao động có giá trị gia tăng thấp sang nền sản xuất tiên tiến hơn và dựa trên tri thức, công nghệ. Công cụ quan trọng nhất của chiến lược này là mua bán và sáp nhập (M&A), hầu hết được thực hiện bởi các doanh nghiệp nhà nước (SOE) hoặc các công ty, được các ngân hàng nhà nước Trung Quốc hỗ trợ với tín dụng giá rẻ (Exim Bank of China, China Development).

Hai công ty quan trọng nhất chịu trách nhiệm phát triển công nghệ đường sắt cao tốc là China CNR Corporation Ltd và CSR Corporation Ltd. Trong nhiều năm qua, các công ty này đã phát triển việc cung cấp sản phẩm mang tính cạnh tranh, trên cơ sở liên doanh với những gã khổng lồ như Bombardier, Alstom, Siemens và Kawasaki [15]. Năm 2015, chính quyền Trung Quốc công bố quyết định sáp nhập hai công ty. Quyết định này là một phần trong kế hoạch của Bắc Kinh nhằm tạo ra cái gọi là sức mạnh tập đoàn lớn, có khả năng cạnh tranh bình đẳng trên thị trường toàn cầu với các đối thủ đến từ các nước phương Tây. Kết quả của việc sáp nhập, CRRC Corp sẽ nắm giữ 100% thị trường Trung Quốc để sản xuất đầu máy xe lửa, tàu cao tốc, toa tàu và toa tàu điện ngầm, điều này sẽ củng cố vị thế trên thị trường và loại bỏ hiện tượng cạnh tranh hiện nay cho các hợp đồng giữa các công ty Trung Quốc [15]. Cũng cần chú ý rằng, những tập đoàn nhà nước lớn này của Trung Quốc sẽ chịu sự lãnh đạo và kiểm soát của chính phủ Trung Quốc trong mọi hoạt động. Sự trợ giúp, hỗ trợ cũng như kiểm soát của chính phủ Trung Quốc đối với các tập đoàn nhà nước này cho phép nước này có thể tham gia vào quá trình lựa chọn địa bàn, qui mô nhằm phù hợp với chính sách của chính phủ cũng như những mục tiêu được đưa ra trong BRI.

Hai là, Trung Quốc nỗ lực thể hiện các lợi thế cạnh tranh của mình nhằm đạt được dự án của các dự án ở nước ngoài. Lấy Indonesia làm ví dụ. Từ khi được đề xuất lần đầu tiên vào năm 2008, Nhật Bản đã thể hiện sự quan tâm của mình trong việc hỗ trợ kế hoạch xây dựng tuyến đường sắt cao tốc đầu tiên ở Đông Nam Á của Indonesia. Nhưng, với tư cách là một cường quốc mới nổi ở châu Á, Trung Quốc đã thể hiện sự quan tâm rất lớn của mình tới các dự án đường sắt của Indonesia. Năm 2015, Indonesia đã đấu thầu dự án đường sắt cao tốc Jakarta-Bandung với sự tham gia của hai nhà thầu cạnh tranh là Nhật Bản và Trung Quốc. Phía Nhật Bản đưa ra đề xuất xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Jakarta-Bandung với tổng chi phí là 4,5 tỷ USD, trong khi Trung Quốc đưa ra tổng chi phí là 5,2 tỷ USD. Mặc dù đề xuất của Trung Quốc tốn kém hơn đề xuất của Nhật Bản, nhưng Indonesia đã chấp nhận đề xuất của Trung Quốc. Điều này là do Trung Quốc tuyên bố rằng Trung Quốc sẽ là bên cung cấp toàn bộ giá trị của dự án, cũng như thời gian hoàn thành sẽ nhanh hơn. Trong khi đó, Nhật Bản chỉ cho vay khoảng 75% tổng giá trị dự án, phần còn lại thuộc trách nhiệm của Indonesia. Điểm khác biệt nhất giữa hai đề xuất là Trung Quốc đảm bảo rằng dự án sẽ không yêu cầu bất kỳ sự hỗ trợ nào từ ngân sách chính phủ, điều mà Nhật Bản đã không thực hiện được. Lựa chọn này sau đó đã gây ra sự phẫn nộ trong các quan chức Nhật Bản. Bộ trưởng Nội các Nhật Bản, Suga Yoshihide, tuyên bố rằng quyết định chọn Trung Quốc thay vì Nhật Bản của Indonesia là “cực kỳ đáng tiếc” và “khó hiểu” [14]. Quyết định này của Indonesia cũng có khả năng ảnh hưởng đến quyết định tiếp theo của Nhật Bản trong việc hỗ trợ nước này mở rộng mạng lưới đường sắt cao tốc của mình. Và trong bối cảnh đó, Trung Quốc đương nhiên sẽ có những điều kiện thuận lợi để tiếp tục đầu tư tại Indonesia trong việc mở rộng mạng lưới đường sắt cao tốc của mình.

4. Thực trạng đầu tư đường sắt của Trung Quốc

Trước hết về qui mô của các dự án. Để đạt được những mục tiêu đã đề ra khi thực hiện các dự án đường sắt nước ngoài, Trung Quốc đã tích cực đưa ra các điều kiện hấp dẫn nhằm đạt được các dự án đường sắt ở nước ngoài. Sau khi BRI được công bố vào năm 2013, Trung Quốc đã đẩy mạnh xuất khẩu công nghệ đường sắt của mình trên toàn cầu. Trước 2013, Trung Quốc chỉ có 35 hợp đồng đường sắt được ký kết với các đối tác nước ngoài với giá trị vào khoảng 31,6 tỷ USD. Trong một thập kỷ triển khai BRI, số hợp đồng ký kết trong giai đoạn này đã tăng gấp 4 lần, lên 140 hợp đồng với giá trị 95,3 tỷ USD [2]. Các dự án quan trọng nhất cũng được chuẩn bị và triển khai ở khu vực Đông Nam Á và Trung Phi, Mỹ Latinh và châu Âu. Các nước có thu nhập trung bình đã thu hút hầu hết các hợp đồng xây dựng đường sắt của Trung Quốc kể từ năm 2013. Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương hiện là khu vực nhận được nhiều đầu tư đường sắt nhất của Trung Quốc với tỷ lệ 54,3%, tương đương 51,8 tỷ USD. Trong đó, Đông Nam Á được đầu tư 28,3 tỷ USD [3]. Châu Phi nhận được số lượng hợp đồng đường sắt cao thứ hai trong giai đoạn 2013-2019, với 20,8 tỷ USD, con số này chiếm 33,8% tổng số đầu tư đường sắt của Trung Quốc ở nước ngoài [6]. Các dự án với qui mô lớn, số lượng nhiều như vậy đã giúp Trung Quốc tiêu thụ một lượng lớn nguyên vật liệu xây dựng, cũng như giúp sức cho quá trình hiện diện ở nước ngoài của các doanh nghiệp đường sắt Trung Quốc. Trở lại với dự án đường sắt cao tốc Jakarta - Bandung của Indonesia, Trung Quốc đã quảng bá dự án này là dự án trọng điểm cho sự hợp tác Trung Quốc-Indonesia thông qua BRI. Đây cũng là tuyến đường sắt cao tốc đầu tiên mà Trung Quốc xây dựng ở nước ngoài với hệ thống thiết kế, kỹ thuật, thiết bị, công nghệ và tiêu chuẩn tích hợp của riêng mình. Đây thực sự là một trong những cách thức giúp Trung Quốc quảng bá hiệu quả công nghệ làm đường sắt cao

tốc của mình, thậm chí chứng minh những điểm vượt trội hơn so với Nhật Bản.

Thứ hai, về khu vực đầu tư, Đông Nam Á và Tây Nam Á, Trung Á kéo dài tới Đông Âu là những tuyến chính mà Trung Quốc đặc biệt chú trọng đầu tư. Đây có thể coi là những khu vực nằm trên huyết mạch giúp Trung Quốc mở rộng kết nối ra toàn thế giới. Ở chiều ngược lại, châu Á cũng là khu vực rất cần đầu tư vào cơ sở hạ tầng. Theo báo cáo của ADB năm 2017, toàn bộ châu Á cần đầu tư khoảng 22,6 nghìn tỷ USD từ năm 2016 đến năm 2030 và 1,5 nghìn tỷ USD hàng năm, cho phát triển cơ sở hạ tầng [5]. Do vậy, Trung Quốc coi châu Á là thị trường đầy hứa hẹn để xuất khẩu các ngành công nghiệp cơ sở hạ tầng của họ. Cụ thể như, tuyến đường sắt Côn Minh-Singapore. Tuyến đường sắt Singapore - Côn Minh (SKRL) là một phần quan trọng của BRI ở Đông Nam Á, nhằm mục đích tạo ra sự kết nối giữa các quốc gia Đông Nam Á và Trung Quốc.

Trải dài từ Singapore đến Côn Minh ở miền nam Trung Quốc, SKRL được phân chia theo ba tuyến đường riêng biệt [12]. Tuyến đường phía đông từ Côn Minh qua Việt Nam và Campuchia, kết thúc ở Bangkok. Tuyến đường trung tâm đi từ Côn Minh qua Lào và Thái Lan, cũng kết thúc ở Bangkok. Tuyến phía tây kết nối từ Côn Minh qua Myanmar, tới Bangkok. Từ đó, tuyến đường kết nối miền nam Thái Lan và Malaysia để đến Singapore. Một động lực cho dự án xuất hiện vào đầu những năm 2000 khi ASEAN và Trung Quốc cùng đề xuất hoàn thành tuyến đường sắt Côn Minh - Singapore, và Trung Quốc đã tích hợp nó vào khuôn khổ của BRI. Việc hoàn thành thành công các dự án này và các dự án xây dựng đường sắt khác sẽ tăng cường đáng kể sự kết nối giữa Trung Quốc và các nước láng giềng, có khả năng thúc đẩy ảnh hưởng địa chính trị và địa kinh tế của Bắc Kinh đồng thời củng cố nền kinh tế nội địa của Trung Quốc. Ví dụ, sau khi hoàn thành, tuyến Côn Minh - Singapore dự kiến sẽ tăng cường lưu lượng thương mại và du lịch hai

chiều giữa miền nam Trung Quốc và lục địa Đông Nam Á. Điều này sẽ khiến các nước Đông Nam Á phụ thuộc nhiều hơn về mặt kinh tế vào Trung Quốc, mang lại cho Bắc Kinh thêm đòn bẩy trong khu vực. Đồng thời, hoạt động xuyên biên giới gia tăng sẽ thúc đẩy tăng trưởng kinh tế ở các khu vực biên giới kém phát triển hơn của Trung Quốc.

Tuyến đường sắt dài hơn 6.600 km, với trị giá khoảng 15 tỷ USD, bao gồm các kế hoạch xây dựng đường ray xe lửa mới hoặc nâng cấp các tuyến hiện có. Tuy nhiên, kể từ khi BRI ra mắt vào năm 2013, tiến độ của SKRL đã được đánh dấu bằng những kết quả trái chiều. Tuyến đường sắt có tổng chiều dài 414km đã được Tập đoàn Đường sắt Quốc gia Trung Quốc triển khai xây dựng vào năm 2016 và hoàn thành vào năm 2021. Tuyến đường xuất phát từ thành phố Côn Minh thuộc tỉnh Vân Nam, Trung Quốc đi đến thủ đô Viêng Chăn, Lào. Tốc độ vận hành dự án lên đến 160km/h, sức chứa lên đến 720 người, rút ngắn còn 4 tiếng so với 15 tiếng khi sử dụng các phương tiện hiện có ở Lào và thúc đẩy giao thương [1]. Khi tuyến đường sắt Trung - Lào đi vào hoạt động, nó cũng làm giảm đáng kể thời gian vận chuyển từ Lào và Thái Lan đến châu Âu. Tuyến tàu chở hàng mới từ Trùng Khánh tới Bangkok mất khoảng 22 ngày, ngắn hơn 20 ngày so với vận chuyển đường biển. So với vận tải đường bộ, đường sắt đã giảm toàn bộ hành trình khoảng hai ngày và giảm 20% chi phí vận chuyển [19]. Đây cũng là chuyến tàu chở hàng quốc tế đầu tiên trên Hành lang đất liền-biển mới do Trung Quốc đề xuất. Mặt khác, những thách thức vẫn tồn tại, đáng chú ý là sự chậm trễ của tuyến tàu cao tốc Bangkok - Nong Khai ở Thái Lan và tuyến đường sắt bờ biển phía Đông ở Malaysia. Trong khi Thái Lan đã từ chối các đề nghị tài trợ của Trung Quốc để giữ dự án dưới sự kiểm soát của quốc gia, thì chính phủ Malaysia đã đàm phán lại các điều kiện tài trợ với Trung Quốc nhằm gia tăng sự kiểm soát của

chính phủ đối với các dự án, cũng như giảm mức vay từ Trung Quốc.

Các nước châu Âu cũng là điểm đến của Trung Quốc trong quá trình mở rộng mạng lưới đường sắt toàn cầu. Trong 10 năm qua, các chuyến tàu Trung Quốc - châu Âu đã kết nối 108 thành phố ở Trung Quốc và 208 thành phố ở 25 quốc gia châu Âu, với tổng số 65.000 chuyến tàu chở hàng triệu tấn hàng hóa [11]. Tuyến đường sắt liên vận kết nối thành phố Trường Xuân, thủ phủ tỉnh Cát Lâm, với châu Âu, đã tạo ra cơ hội giao thương với các nước châu Âu ngày càng rộng mở, tạo động lực mới để địa phương này phát triển sản xuất, mở cửa hợp tác đối ngoại. Trong 8 năm vận hành, khai thác, tuyến đường sắt liên vận kết nối với châu Âu đã vận chuyển tổng cộng 82.000 TEU hàng hóa, trị giá 24 tỷ Nhân dân tệ [4].

Với tuyến đường sắt Budapest - Belgrade - Skopje - Athens, đây là một điểm kết nối vô cùng quan trọng trong BRI của Trung Quốc, là mở rộng mạng lưới tới tận châu Âu. Tuyến đường sắt này sẽ tạo ra những điểm nối quan trọng cho Trung Quốc ở khu vực Đông Nam Âu. Nguồn gốc của ý tưởng về tuyến đường sắt nối Trung và Đông Nam Âu qua tuyến đường Balkan có thể bắt nguồn từ năm 2012 khi Ủy ban châu Âu đưa ra các khái niệm ban đầu. Tuy nhiên, phải đến năm 2014, tầm nhìn này mới trở thành dự án chủ chốt trong khuôn khổ hợp tác Trung Quốc - CEE và BRI. Tuy nhiên trên thực tế, tuyến đường sắt này không nên được coi là một dự án phát triển cơ sở hạ tầng đơn lẻ do Trung Quốc dẫn đầu. Thay vào đó, nó bao gồm vô số sáng kiến quốc gia hoặc song phương với quy mô khác nhau. Tại Hungary, dự án nâng cấp đường ray xe lửa trên đoạn Budapest - Belgrade, do Trung Quốc tài trợ thông qua các khoản vay từ Ngân hàng Đầu tư Xuất khẩu Trung Quốc do nhà nước sở hữu, dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2025, sau 12 năm xây dựng [11]. Tuy nhiên, mục tiêu hoàn thành này có thể có sự chậm trễ khi các

công ty Hungary và Trung Quốc không đáp ứng được các tiêu chuẩn đường sắt của châu Âu. Tại Pakistan, Trung Quốc đã thể hiện rõ sự tích cực trong việc cải tiến đáng kể mạng lưới đường sắt của nước này, hỗ trợ cho Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Pakistan. Tháng 8 năm 2020, chính phủ Pakistan đã phê duyệt một dự án trị giá 6,8 tỷ USD để nâng cấp 2.655 km tuyến đường sắt hiện có của đất nước, và nguồn vốn để thực hiện được cung cấp bởi Trung Quốc [13]. Điều này cũng góp phần kết nối mạng lưới đường sắt từ Đông Nam Á, qua Trung Quốc, qua Trung Á tới châu Âu.

Có thể thấy, những nỗ lực trong 10 năm qua của Trung Quốc đã mở ra một mạng lưới đường sắt kết nối Trung Quốc với các nước trong sáng kiến Vành đai và Con đường. Những cụm từ như “ngoại giao đường sắt”, “ngoại giao cơ sở hạ tầng” cũng đã xuất hiện để cho thấy sự chú trọng của Trung Quốc đối với các dự án đường sắt ở nước ngoài - như một phần quan trọng trong kế hoạch đầu tư cơ sở hạ tầng toàn cầu của Trung Quốc thông qua BRI, nhằm thúc đẩy hơn nữa ảnh hưởng địa chính trị và địa kinh tế của Bắc Kinh, đồng thời củng cố nền kinh tế nội địa của Trung Quốc.

5. Những vấn đề đặt ra với các dự án đường sắt của Trung Quốc ở nước ngoài

Một là, các dự án đường sắt của Trung Quốc ở nước ngoài đứng trước những nghi ngại về tính minh bạch và phát triển bền vững. Một số dự án của Trung Quốc đã phải đối mặt với những chỉ trích và sự xem xét lại của chính phủ nước tiếp nhận. Điều này đã tác động tiêu cực tới hình ảnh của Trung Quốc. Cụ thể, trong giai đoạn 2013-2019, một số dự án đường sắt của Trung Quốc gặp khó khăn không thể khắc phục như hủy bỏ hoặc tạm dừng vô thời hạn do các vấn đề chính trị, kinh tế hay sự phản đối của người dân. Tại Malaysia, Tuyến đường sắt Bờ Đông (ECRL) do Trung Quốc đầu tư đã được Thủ tướng lúc đó là Mahathir Mohamad cắt giảm chi phí từ khoảng

16 tỷ USD xuống còn 10,6 tỷ USD, do những lo ngại về tính minh bạch tài chính [10]. Thực tế, khi các dự án cơ sở hạ tầng được thực hiện, điều này có thể tạo việc làm và thúc đẩy đầu tư trực tiếp nước ngoài, năng suất và doanh thu thuế cho chính phủ sở tại. Tuy nhiên, với rất nhiều dự án đầu tư cơ sở hạ tầng từ Trung Quốc, trong đó có đầu tư đường sắt, nhiều chính phủ nước tiếp nhận lại tỏ ra khá thận trọng vì chi phí cao và lợi nhuận kinh tế chậm, cũng như rủi ro thanh khoản và thiệt hại môi trường tiềm ẩn. Ngay đối với tuyến đường sắt Trung Quốc - Lào, vốn được đánh giá là dự án thành công, cũng đã bị chỉ trích nặng nề ngay từ đầu. Những chỉ trích này đến từ giá trị quá lớn của dự án so với nền kinh tế Lào. Ngoài ra, là sự phụ thuộc vào lực lượng lao động phần lớn được đưa đến từ Trung Quốc, đồng thời đã có những phản đối về bền vững sinh kế cho người dân địa phương. Cho đến khi dự án hoàn thành, có khoảng hơn 4000 gia đình (với hàng chục ngàn dân cư) bị di dời nhằm phục vụ cho quá trình xây dựng [7]. Đối với Thái Lan, các điều khoản cho vay và mối quan ngại về chủ quyền là những điểm thảo luận quan trọng trong các dự án đầu tư đường sắt của Trung Quốc. Những vấn đề này đã gây ra cuộc thảo luận và đàm phán kéo dài giữa Thái Lan và Trung Quốc về dự án đường sắt cao tốc trước khi chính phủ Thái Lan quyết định tài trợ cho đường sắt bằng nguồn vốn trong nước. Đồng thời, Trung Quốc được nhượng quyền xây dựng đường ray và vận hành đoàn tàu. Những điều này đã dẫn tới sự chậm trễ và trì hoãn khá lâu của dự án. Ngoài ra, việc xây dựng đường sắt cao tốc, đặc biệt là gần thành phố cổ Ayutthaya, đã làm dấy lên mối lo ngại về khả năng gây thiệt hại vật chất và hình ảnh đối với các di tích lịch sử. Tháng 12 năm 2020, Ủy ban Quốc gia về Công ước Di sản Thế giới đã yêu cầu đường sắt Nhà nước Thái Lan giảm thiểu tác động của dự án đối với các di tích lịch sử ở Ayutthaya [8].

Hai là, các dự án đường sắt của Trung Quốc được coi là công cụ “ngoại giao bẫy nợ” của

quốc gia này. So với Trung Quốc, IMF thường có các điều kiện vay và có sự giám sát chặt chẽ hơn. IMF sẽ không cho vay một khi xem xét, cho rằng các khoản vay có thể đẩy nước đó vào cuộc khủng hoảng nợ nghiêm trọng. Trong khi đó, Trung Quốc lại không đánh giá mức độ tín nhiệm của quốc gia đi vay. Trên thực tế, Trung Quốc sẵn lòng cho các quốc gia vay bởi điều này mang lại nhiều lợi ích cho Bắc Kinh. Một khi nước đi vay càng rơi vào khủng hoảng thì mức lãi suất mà nước đó phải trả cho các khoản vay của Trung Quốc càng cao. Tuyến đường sắt Trung Quốc - Lào với tổng vốn khoảng 5,8 tỷ USD, trong đó chính phủ Trung Quốc chi trả khoảng 70% tổng chi phí và Lào trả 30% còn lại bằng các khoản vay từ các tổ chức tài chính Trung Quốc. Với 1,9 tỷ USD, con số này chiếm khoảng 10,6% toàn bộ GDP của quốc gia này năm 2019 [7]. Đây rõ ràng là một gánh nợ vô cùng lớn đối với Lào. Đối với châu Phi, một cuộc khảo sát năm 2019-2020 của Afrobarometer cho thấy phần lớn người châu Phi được hỏi về các khoản vay và viện trợ phát triển của Trung Quốc cho quốc gia của họ, đều thể hiện sự lo ngại về nợ nần với Trung Quốc và lo lắng sẽ ảnh hưởng tới kinh tế của quốc gia họ [6].

6. Kết luận

Mặc dù các dự án đường sắt ở nước ngoài do các công ty Trung Quốc chủ trì đã tăng lên trong những năm gần đây, tuy nhiên bên cạnh những thành tựu đạt được, cũng có những thực tế cho thấy đầu tư đường sắt của Trung Quốc ở nước ngoài không mang lại kết quả như mong đợi. Đầu tiên, các dự án đường sắt mà Trung Quốc đầu tư hầu hết là những siêu dự án, với mức chi phí vô cùng lớn và nhiều quốc gia không muốn phải gánh nợ để thực hiện. Ở châu Âu, sự thiếu minh bạch là vấn đề chính dẫn đến việc hạn chế số lượng các dự án của Trung Quốc. Đối với các quốc gia khác, ví dụ như Pakistan, sự bất ổn và các mối đe dọa về an ninh là những trở ngại đáng kể đối với hoạt động đầu tư và cấp vốn cho các

dự án đường sắt. Nhìn chung, tầm nhìn lớn của Trung Quốc về kết nối đường sắt giữa Trung Quốc với toàn thế giới vẫn chưa đạt được theo đúng kì vọng của nước này, cũng như kì vọng của chính các quốc gia tiếp nhận dự án.

Tài liệu tham khảo

- [1] Cafef. (2023). “Ngoại giao đường sắt” của Trung Quốc phát huy tác dụng: Những chuyến tàu xuyên vùng hẻo lánh, mang tới niềm hy vọng của phần thịnh. Truy cập ngày 21/7/2024 từ <https://cafef.vn/ngoai-giao-duong-sat-cua-trung-quoc-phat-huy-tac-dung-nhung-chuyen-tau-xuyen-vung-heo-lanh-mang-toi-niem-hy-vong-cua-phon-thinh-188231018090840059.chn>.
- [2] Hoàng Long. (2023). *Trung Quốc xây dựng và phát triển hệ thống đường sắt quốc tế và một số vấn đề đặt ra đối với Việt Nam*. Truy cập ngày 21/7/2024 từ <https://nghiencuuchienluoc.org/trung-quoc-xay-dung-va-phat-trien-he-thong-duong-sat-quoc-te-va-mot-so-van-de-dat-ra-doi-voi-viet-nam/>.
- [3] Hanoi online. (2023). *Đường sắt, lĩnh vực đầu tư chiến lược của Trung Quốc*. Truy cập ngày 21/7/2024 từ <https://hanoionline.vn/video/duong-sat-linh-vuc-dau-tu-chien-luoc-cua-trung-quoc-208222.htm>.
- [4] VTV. (2023). *Vận tải đường sắt Trung Quốc - châu Âu tăng mạnh*. Truy cập ngày 22/7/2024 từ <https://vtv.vn/the-gioi/van-tai-duong-sat-trung-quoc-chau-au-tang-manh-20231206113133694.htm>.
- [5] ADB. (2017). *Meeting Asia's Infrastructure Needs*. Publication in February 2017.
- [6] Afrobarometer. (2020). *Africans regard China's influence as significant and positive, but slipping*. Afrobarometer Dispatch No. 407.
- [7] Asia Nikkei. (2018). *China's Belt and Road rail project stirs discontent in Laos*. Truy cập ngày 20/8/2024 từ <https://asia.nikkei.com/Politics/China-s-Belt-and-Road-rail-project-stirs-discontent-in-Laos2>.
- [8] Bangkok Post. (2021). *High-speed rail hits bump in Ayutthaya*. Truy cập ngày 20/8/2024 từ <https://www.bangkokpost.com/business/2123427/high-speed-rail-hits-bump-in-ayutthaya>.
- [9] China Power.(2018). *How Are Foreign Rail Construction Projects Advancing China's Interests?*. Truy cập ngày 20/8/2024 từ <https://chinapower.csis.org/rail-construction/>.
- [10] Financial Times. (2018). *Malaysia renegotiated China-backed rail project to avoid \$5bn fee*. Truy cập ngày 22/7/2024 từ <https://www.ft.com/content/660ce336-5f38-11e9-b285-3acd5d43599e>.
- [11] Rail Freight. (2023). *Budapest-Belgrade line to be ready by 2025, says Hungarian Minister*. Truy cập ngày 21/7/2024 từ <https://www.railfreight.com/>

railfreight/2023/10/17/budapest-belgrade-line-to-be-ready-by-2025-says-hungarian-minister/.

- [12] Railway Technology. (2019). Singapore-Kunming Rail Link (SKRL). Truy cập ngày 20/8/2024 từ <https://www.railway-technology.com/projects/singapore-kunming-rail-link-skrl/>.
- [13] Reuters. (2020). *Pakistan approves most expensive China-aided project to date*. Truy cập ngày 21/7/2024 từ <https://www.reuters.com/article/pakistan-china-cpec-railway/pakistan-approves-most-expensive-china-aided-project-to-date-idUSL4N2F740A/>.
- [14] Saibal Dasgupta. (2016). *Indonesia Suspends Chinese-Funded Rail Project*. Truy cập ngày 17/8/2024 từ <https://www.enr.com/articles/38729-indonesia-suspends-chinese-funded-rail-project>.
- [15] Michał Skrzek. (2015). *Chinese high-speed railway diplomacy gathers pace*. Truy cập ngày 20/8/2024 từ <https://pulaski.pl/en/chinese-high-speed-railway-diplomacy-gathers-pace/>.
- [16] 国家铁路局. (2023). *人民日报: 畅通国际物流通道 助力共赢发展*. Truy cập ngày 22/7/2024 từ https://www.nra.gov.cn/xwzx/xwxx/xwlb/202304/t20230418_341314.shtml.
- [17] 中国互联网. (2023). *网络最密里程最长速度最快 高速铁路彰显中国创造*. Truy cập ngày 20/7/2024 từ http://www.china.com.cn/txt/2023-06/28/content_89822259.shtml.
- [18] 中国上市公司协会. (2023). *中国铁建: “一带一路”倡议卓越践行者*. Truy cập ngày 20/7/2024 từ https://www.capco.org.cn/gjhz/ydy/202310/20231025/j_2023102517555300016982278737742560.html.
- [19] 中国水运网. (2023). *双向首发! 陆海新通道(中国重庆—老挝万象—泰国曼谷)跨境铁路班列发车*. Truy cập ngày 22/7/2024 từ <https://www.zgsyb.com/news.html?aid=671260>.