

TẠP CHÍ

KHOA HỌC XÃ HỘI
MIỀN TRUNG

Central Vietnamese Review of Social Sciences

Số: 03 (88) 2025
ISSN 1859-2635

VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI VÙNG TRUNG BỘ VÀ TÂY NGUYÊN

CVRSS

**Tạp chí Khoa học xã hội
miền Trung**

ISSN 1859 – 2635

TỔNG BIÊN TẬP

TS. Trần Minh Đức

HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP

TS. Nguyễn Duy Thụy - Chủ tịch

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

TS. Trần Minh Đức - Phó Chủ tịch

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

TS. Hoàng Hồng Hiệp

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

GS.TS. Nguyễn Hữu Minh

Hội Xã hội học Việt Nam

PGS.TS. Nguyễn Hữu Sơn

Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

PGS.TS. Nguyễn Hữu Thanh Tâm

EM Normandie Business School – Cộng hòa Pháp

TS. Trần Thị Sáu

Trường Đại học Kinh tế - Đại học Đà Nẵng

TS. Lê Xuân Thông

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

TS. Phạm Thị Xuân Nga

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

TS. Trịnh Thị Thu

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

TS. Phan Thị Sông Thương

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

TS. Nguyễn Thị Thanh Xuyên

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

TS. Lương Tình

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

TS. Lại Thị Vân

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

TS. Trương Thị Hạnh

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ và Tây Nguyên

BAN BIÊN TẬP

TS. Nguyễn Vũ Quỳnh Anh

ThS. Châu Ngọc Hoà

ThS. Nguyễn Thị Thanh Thủy

Mục lục

1. Từ địa kinh tế đến địa chính trị: BRI và những ranh giới mong manh trong hợp tác toàn cầu ... 3
Nguyễn Hùng Vương, Đỗ Thị Xuân Hiền
2. Cạnh tranh địa chiến lược giữa EU và Trung Quốc tại tiểu vùng sông Mê Kông..... 13
Đặng Minh Đức
3. Cạnh tranh chiến lược Mỹ - Trung Quốc tại Đông Nam Á giai đoạn 2017 - 2024 dưới góc nhìn của Chủ nghĩa Hiện thực22
Lê Thị Phương Loan, Bạch Thái Hiền
4. Phòng, chống lãng phí trong lĩnh vực kinh tế góp phần đưa đất nước vững bước vào kỷ nguyên mới31
Nguyễn Trung Hậu, Đặng Thu Thủy
5. Đổi mới quản lý nguồn nhân lực khu vực công tại Việt Nam: Thực trạng và đề xuất giải pháp theo hướng quản trị hiện đại.....38
Chữ Đức Hoàng, Đàm Thị Hiền, Bùi Minh Chuyên
6. Phát triển bền vững du lịch vùng biên giới trong bối cảnh mới: Nghiên cứu trường hợp huyện Hướng Hóa, tỉnh Quảng Trị.....47
Hoàng Hồng Hiệp, Tống Thị Hải Hạnh, Nguyễn Thị Thanh Huyền
7. Thành phố Đà Nẵng đẩy mạnh phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số hướng đến kỷ nguyên vươn mình của dân tộc Việt Nam57
Nguyễn Dũng Anh
8. Nghiên cứu tác động của việc thực thi trách nhiệm xã hội đến sự gắn kết công việc của nhân viên tại các cơ sở lưu trú cao cấp ở Khánh Hòa66
Lê Trần Phúc, Đoàn Nguyễn Khánh Trân, Huỳnh Cát Duyên
9. Mô hình tích hợp du lịch sinh thái và nông nghiệp hữu cơ tại Hội An: Tiềm năng và giải pháp phát triển bền vững.....77
Võ Hữu Hòa
10. Phân tích ý định hành vi chia sẻ tri thức – Trường hợp đội ngũ giảng viên thuộc Đại học Đà Nẵng 84
Phạm Quang Tín, Nguyễn Thị Thanh Nhân, Phanith Silavy
11. Nhận diện loại hình, mức độ xung đột xã hội trong lĩnh vực kinh tế trên địa bàn vùng ven biển tỉnh Quảng Ngãi.....93
Châu Ngọc Hòe, Nguyễn Hoàng Yến
12. Phát huy Bài Chòi trong không gian đô thị Nam Trung Bộ..... 101
Nguyễn Thị Thanh Xuyên
13. Vai trò của Phật giáo Đà Nẵng (xứ Quảng) trong đời sống xã hội giai đoạn thế kỉ XVII - XIX109
Lê Xuân Thông
14. Dấu tích thời đại đá cũ tại lưu vực sông Krông Nô, tỉnh Đắk Nông..... 119
Vũ Tiến Đức
15. Tái cấu trúc giá trị di sản nhà dài truyền thống của người Ê Đê phục vụ phát triển du lịch ở tỉnh Đắk Lắk..... 130
Nguyễn Văn Mạnh, Nguyễn Vũ Minh
16. Câu quan hệ so sánh trong sử thi Đăm Săn và sử thi Xing Nhã..... 137
Phạm Thị Xuân Nga
17. Khai thác văn hóa Chăm để phát triển du lịch: Trường hợp các homestay ở Ninh Phước - Ninh Thuận .. 144
Châu Nữ Hoàng Yến, Đồng Thành Danh

Contents

1. From geoeconomics to geopolitics: the BRI and the fragile boundaries of global cooperation	3
Nguyen Hung Vuong, Do Thi Xuan Hien	
2. Geostrategic competition between the EU and China in the Greater Mekong subregion.....	13
Dang Minh Duc	
3. U.S. - China Strategic Competition in Southeast Asia during 2017 – 2024 from a Realist Perspective.....	22
Le Thi Phuong Loan, Bach Thai Hien	
4. Preventing economic waste to boost Vietnam's strong advancement into a new era.....	31
Nguyen Trung Hau, Dang Thu Thuy	
5. Innovating public sector human resource management in Vietnam: Current situation and policy recommendations towards modern governance	38
Chu Duc Hoang, Dam Thi Hien, Bui Minh Chuyen	
6. Sustainable tourism development in Quảng Trị's border region in the new context: A case study of the former Hướng Hóa district.....	47
Hoang Hong Hiep, Tong Thi Hai Hanh, Nguyen Thi Thanh Huyen	
7. Đà Nẵng city's promotion of the development of science, technology, innovation, and digital transformation towards the Era of Nation's Rise.....	57
Nguyen Dung Anh	
8. Examining the Impact of implementing Corporate Social Responsibility on Employee Work Engagement in Luxury Accommodations in Khánh Hòa.....	66
Le Tran Phuc, Doan Nguyen Khanh Tran, Huynh Cat Duyen	
9. The integrated model of ecotourism and organic agriculture in Hoi An: Potentials and sustainable development solutions.....	77
Vo Huu Hoa	
10. An analysis of the knowledge sharing behavioral intentions: A case study of lecturers at the University of Danang.....	84
Pham Quang Tin, Nguyen Thi Thanh Nhan, Phanith Silavy	
11. Identifying Types and Levels of Social Conflict in the Economic Sector: Evidence from the Coastal Areas of Quang Ngai Province	93
Chau Ngoc Hoe, Nguyen Hoang Yen	
12. Promoting Bài Chòi in the urban contexts of the South Central Coast Region.....	101
Nguyen Thi Thanh Xuyen	
13. The Role of Buddhism in Da Nang (the Quang Region) in Social Life in the 17th–19th centuries.....	109
Le Xuan Thong	
14. Paleolithic Vestiges in the Krông Nô River Basin, Đắk Nông Province	119
Vu Tien Duc	
15. Restructuring the Heritage Value of the Ê Đê's Traditional Longhouses for Tourism Development in Đắk Lắk Province	130
Nguyen Van Manh, Nguyen Vu Minh	
16. Comparative relative sentences in the epics of Đăm Săn and Xing Nhã.....	137
Pham Thi Xuan Nga	
17. Exploiting Chăm culture for tourism development: The case of homestays in Ninh Phước - Ninh Thuận.....	144
Chau Nu Hoang Yen, Dong Thanh Danh	

Từ địa kinh tế đến địa chính trị: BRI và những ranh giới mong manh trong hợp tác toàn cầu

Nguyễn Hùng Vương, Đỗ Thị Xuân Hiền

Trường Đại học Ngoại Ngữ, Đại học Đà Nẵng

Email liên hệ: Philosophy.hv.ud@gmail.com

Tóm tắt: Sáng kiến “Vành đai và Con đường” (BRI) của Trung Quốc đã trở thành chiến lược kinh tế và địa chính trị có ảnh hưởng toàn cầu. Trên phương diện kinh tế, BRI giúp các nước đang phát triển cải thiện hạ tầng, giao thương và kết nối khu vực, nhưng cũng làm dấy lên lo ngại về bẫy nợ và mất chủ quyền kinh tế (Sri Lanka, Pakistan, Kenya). Về địa chính trị, BRI không chỉ là công cụ mở rộng thương mại mà còn giúp Trung Quốc gia tăng ảnh hưởng chiến lược, gây căng thẳng với Mỹ, Ấn Độ và EU. Các dự án như CPEC, cảng Hambantota hay tuyến đường sắt Trung Quốc - Lào làm thay đổi cán cân quyền lực, gia tăng xung đột lợi ích khu vực. Hơn nữa, sáng kiến này còn thúc đẩy mô hình quản trị kinh tế do Trung Quốc dẫn dắt và kiểm soát, từ tài chính, công nghệ đến quản lý dữ liệu. Trong bối cảnh này, bài viết phân tích các cơ hội và thách thức mà BRI mang lại, bước đầu giải đáp câu hỏi liệu đây có thực sự là nền tảng hợp tác hay một công cụ gây bất bình đẳng trong hệ thống kinh tế toàn cầu.

Từ khóa: BRI, địa chính trị, xung đột lợi ích, bẫy nợ, quản trị toàn cầu

From geoeconomics to geopolitics: the BRI and the fragile boundaries of global cooperation

Abstract: China's Belt and Road Initiative (BRI) has emerged as an economic and geopolitical strategy with global influence. Economically, BRI aids developing countries in improving infrastructure, trade, and regional connectivity, yet it also raises concerns over debt traps and the loss of economic sovereignty (Sri Lanka, Pakistan, Kenya). Geopolitically, BRI serves not only as a tool for trade expansion but also as a means for China to enhance its strategic influence, creating tensions with the United States, India, and the European Union. Projects such as the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), the Hambantota Port, and the China-Laos Railway have shifted the balance of power, intensifying regional conflicts of interest. Moreover, the initiative promotes a China-led economic governance model, extending its control over finance, technology, and data management. Against this backdrop, this article analyzes the opportunities and challenges posed by the BRI, seeking to answer the question of whether it truly serves as a platform for cooperation or a tool that exacerbates inequality within the global economic system.

Keywords: BRI, geopolitics, conflict of interest, debt trap, global governance

Ngày nhận bài: 17/3/2025; **Ngày phản biện:** 25/3/2025; **Ngày duyệt đăng:** 20/8/2025

1. Đặt vấn đề

Sáng kiến “Vành đai và Con đường” được Trung Quốc khởi xướng vào năm 2013, trở thành một trong những dự án kinh tế địa chính trị lớn nhất trong thế kỷ 21. BRI hướng đến mục tiêu xây dựng một mạng lưới kết nối toàn cầu thông qua các dự án cơ sở hạ tầng, hoạt động thương mại và phát triển kỹ thuật số, đây không còn là một chiến lược thúc đẩy phát triển kinh tế toàn cầu mà còn là lời tuyên bố mạnh mẽ của Trung Quốc về vai trò quản trị toàn cầu. Tuy nhiên, chiến lược mở rộng quyền ảnh hưởng toàn cầu thông qua sáng kiến này đã vấp phải nhiều phản ứng trái chiều, đã và đang đặt ra những câu hỏi quan trọng về bản chất hợp tác. (i) Trên khía cạnh địa kinh tế, BRI được truyền thông ca ngợi như một động lực thúc đẩy phát triển kinh tế cho các quốc gia đang phát triển và kém phát triển ở Châu Phi, Nam Á và Đông Nam Á thông qua các hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC) hay hệ thống đường sắt tại Đông Phi... mang lại những cải thiện đáng kể về cơ sở hạ tầng và khả năng kết nối khu vực. Nhưng cũng có nhiều lo ngại được

xem như là lời cảnh báo “bẫy nợ” và sự phụ thuộc tài chính vào Trung Quốc, đặc biệt là các quốc gia có sức mạnh kinh tế yếu kém, năng lực quản trị tài chính kém hiệu quả. (ii) Trên khía cạnh địa chính trị, BRI đang làm gia tăng xung đột địa chính trị và văn hóa toàn cầu. Hoa Kỳ, Nhật Bản và một số quốc gia ở châu Âu lo ngại BRI là chiến lược quyền lực mềm để Trung Quốc thực hiện tái lập lại trật tự toàn cầu. Trong đó, các quốc gia tham vào BRI đang phải đối mặt giữa ranh giới mong manh giữa cơ hội phát triển và nguy cơ mất quyền kiểm soát chủ quyền quốc gia. Bên cạnh đó, việc thúc đẩy BRI thông qua “Con đường Tơ lụa Kỹ thuật số” (DSR) càng làm gia tăng các mối lo về an ninh mạng, quyền riêng tư dữ liệu và sự phụ thuộc công nghệ. Những vấn đề này làm dấy lên câu hỏi: Liệu BRI có thực sự mang lại cơ hội hợp tác bền vững hay đang làm sâu sắc thêm sự mất cân bằng quyền lực giữa các quốc gia?

Trong bối cảnh trên, bài viết khám phá ranh giới mong manh giữa hợp tác và xung đột do BRI tạo ra từ góc nhìn kinh tế địa chính trị, phân tích những cơ hội và thách thức mà BRI mang lại và trả lời cho câu hỏi: “Liệu BRI là biểu tượng của sự hợp tác toàn cầu hay là một chiến lược quyền lực tạo ra sự bất bình đẳng mới?” nhằm tạo ra cái nhìn toàn diện và cân bằng hơn về BRI trong trật tự thế giới nhiều biến động hiện nay.

2. BRI: từ hợp tác kinh tế quốc tế đến thiết lập địa chính trị

Sáng kiến “Vành đai và Con đường” ra đời không chỉ là kết quả của một chiến lược kinh tế đơn thuần mà còn phản ánh tham vọng dài hạn của Trung Quốc trong việc mở rộng phạm vi hợp tác kinh tế và củng cố vị thế địa chính trị trên phạm vi toàn cầu. Trong hơn một thập kỷ kể từ khi được công bố, BRI đã phát triển từ một sáng kiến mang tính kinh tế sang một công cụ chiến lược có khả năng tái định hình cấu trúc địa chính trị khu vực và thế giới. Quá trình này không dừng lại ở việc mở rộng hợp tác thương mại và đầu tư, mà còn thể hiện sự dịch chuyển có hệ thống từ các mục tiêu kinh tế sang việc gia tăng ảnh hưởng chính trị, định hình các mối quan hệ quốc tế và tạo ra những thay đổi mang tính chiến lược trên toàn cầu. Sự chuyển dịch này có thể được phân tích thông qua một số khía cạnh quan trọng sau đây:

Một là, BRI tập trung đầu tư cơ sở hạ tầng chiến lược tại khu vực có giá trị địa chiến lược quan trọng

Trong hoạt động đầu tư, BRI ưu tiên ngân sách cho các dự án cơ sở hạ tầng có vị trí chiến lược về an ninh, chính trị tại các quốc gia tiếp nhận, cũng như khu vực và quốc tế. Trong đó, BRI tập trung đầu tư phát triển các tuyến đường sắt, đường cao tốc và cảng biển kết nối Trung Quốc với các trung tâm kinh tế quan trọng trên thế giới. Điển hình như dự án hạ tầng: (1) “Hành lang Kinh tế Trung Quốc – Pakistan” (CPEC) với hơn 46 tỷ USD đầu tư vào các lĩnh vực năng lượng, giao thông để kết nối cảng Gwadar với Tân Cương, Trung Quốc (Mirza, Fatima & Ullah, 2019), dự án kỳ vọng tạo nền móng cho hợp tác khu vực, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và đạt được sự ổn định chính trị (Michieka, 2014, 178-191), tạo ra tuyến đường thay thế cho eo biển Malacca trong vận chuyển năng lượng. (2) Dự án đầu tư xây dựng Cảng Hambantota (Sri Lanka), là một trong những dự án hạ tầng quan trọng gắn liền với BRI, phản ánh rõ nét chiến lược mở rộng ảnh hưởng kinh tế và địa chính trị của Trung Quốc thông qua đầu tư hạ tầng. Cảng Hambantota nằm ở vị trí chiến lược dọc theo tuyến hàng hải Ấn Độ Dương, gần với tuyến vận tải biển quan trọng kết nối châu Á với châu Âu và Trung Đông. Chính phủ Sri Lanka khởi xướng dự án cảng này với tham vọng biến Hambantota thành một trung tâm logistics và vận tải biển quan trọng. Tuy nhiên, do hạn chế về nguồn lực tài chính, Sri Lanka đã tìm kiếm sự hỗ trợ từ Trung Quốc. Có thể khẳng định rằng, Cảng Hambantota trở thành một phần quan trọng trong chiến lược BRI của Trung Quốc, vốn nhằm xây dựng mạng lưới cảng biển, đường sắt và cơ sở hạ tầng kết nối trên toàn cầu. Sri Lanka, với vị trí trung tâm ở Ấn Độ Dương, đóng vai trò then chốt trong chuỗi logistics của Trung Quốc, đặc biệt là trong chiến lược “Chuỗi Ngọc Trai” (String of Pearls) – một chuỗi các cảng biển chiến lược từ Biển Đông đến Trung Đông, giúp Trung Quốc đảm bảo tuyến vận tải hàng hóa và năng lượng an toàn, tránh phụ thuộc vào eo biển Malacca (Tarabay, 2018). (3) Dự án đường sắt cao tốc Trung Quốc – Lào kết nối Thái Lan – Singapore và Malaysia được Trung Quốc xem là một phần quan trọng của BRI (Lauridsen, 2020). Đây không chỉ là một dự án hạ tầng giao thông mà còn mang ý nghĩa chiến lược trong việc mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc tại Đông Nam Á. Dưới danh nghĩa hợp tác kinh tế, dự án này giúp cải thiện kết nối thương mại, thúc đẩy đầu tư và tạo điều

kiện thuận lợi cho lưu thông hàng hóa. Tuy nhiên, về mặt địa chính trị, tuyến đường sắt này là một phần trong chiến lược mở rộng quyền lực của Trung Quốc, biến Đông Nam Á thành mắt xích quan trọng trong mạng lưới kinh tế do Bắc Kinh dẫn dắt. Việc Trung Quốc tài trợ hơn 60% vốn đầu tư khiến Lào rơi vào nguy cơ phụ thuộc tài chính, khi phần lớn lợi ích thương mại nghiêng về Trung Quốc (Kuik & Rosli, 2023). Đồng thời, tuyến đường sắt này không chỉ dừng lại ở Lào mà còn hướng đến Thái Lan, Malaysia và Singapore, hình thành hành lang kinh tế chiến lược giúp Trung Quốc kiểm soát chuỗi cung ứng khu vực (Himmer & Rod, 2022). Điều này tạo ra sự cạnh tranh ảnh hưởng giữa Trung Quốc và các cường quốc khác như Mỹ, Nhật Bản và Ấn Độ.

Hai là, BRI tạo sức ép lên các quyết định chính trị đối với các chủ thể tham gia

Sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc không chỉ là một chương trình hợp tác kinh tế mà còn là một công cụ quan trọng có thể tác động đến các quyết định chính trị của các nước tham gia. Dưới danh nghĩa thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng và mở rộng thương mại, BRI đã mang lại nhiều lợi ích kinh tế cho các quốc gia tiếp nhận. Tuy nhiên, khi các dự án được triển khai, nhiều nước đã phải đối mặt với những sức ép đáng kể từ Trung Quốc trong các quyết định chiến lược liên quan đến chính trị, đối ngoại và chủ quyền quốc gia, điều này đang diễn ra trong thực tiễn triển khai tại một số dự án điển hình như: Dự án cảng Hambantota (Sri Lanka), hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC), đường sắt cao tốc Malaysia (ECRL), cảng Mombasa (Kenya) và nhiều dự án khác tại châu Phi... đã chứng minh BRI không chỉ là một chương trình kinh tế mà còn là một công cụ chính trị, tạo ra sức ép lớn đối với các nước tham gia trong các quyết định chiến lược quốc gia.

Trong nhiều nghiên cứu, các nhà khoa học đã chứng minh cách thức mà Trung Quốc sử dụng để tạo sức ép chính trị là bẫy nợ (Himmer & Rod, 2022, 138).

Bảng 1: Các quốc gia tham gia BRI chịu sức ép chính trị

Quốc gia	Dự án trong khuôn khổ BRI	Sức ép chính trị
Sri Lanka	Cảng Hambantota	Mất quyền kiểm soát cảng do nợ vốn vay, nghi ngờ về mục đích quân sự của Trung Quốc
Pakistan	Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC)	Gia tăng căng thẳng với Ấn Độ, phụ thuộc tài chính vào Trung Quốc
Malaysia	Đường sắt cao tốc East Coast Rail Link (ECRL)	Đàm phán lại dự án để tránh bất lợi về tài chính và chính trị. Thủ tướng Mahathir Mohamad đã công khai chỉ trích BRI và tạm dừng dự án ECRL vào năm 2018, cho rằng Malaysia không thể chấp nhận một thỏa thuận có lợi chủ yếu cho Trung Quốc.
Kenya, Zambia	Các dự án hạ tầng	Nguy cơ mất kiểm soát tài sản quốc gia, áp lực thay đổi lập trường ngoại giao

(Nguồn: Nguyễn Hùng Vương tổng hợp)

Sri Lanka được xem như một ví dụ điển hình khi phải nhượng quyền kiểm soát cảng Hambantota trong 99 năm sau khi không thể trả nợ vay từ Trung Quốc. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến nền kinh tế mà còn làm dấy lên lo ngại về chủ quyền quốc gia (Kuik & Rosli, 2023, 78-79). Tương tự, tại Kenya, cảng Mombasa đối diện nguy cơ bị Trung Quốc tiếp quản do nợ vay từ dự án đường sắt Mombasa-Nairobi. Những trường hợp này cho thấy mô hình tài trợ của Trung Quốc có thể dẫn đến sự kiểm soát hạ tầng chiến lược, từ đó tạo ra sức ép chính trị lâu dài. Ngoài vấn đề nợ, CPEC tại Pakistan cho thấy một khía cạnh khác của BRI – đó là sự điều chỉnh chính sách đối ngoại. Việc Trung Quốc đầu tư mạnh vào Pakistan khiến nước này ngày càng khó cân bằng quan hệ với các đối tác khác như Mỹ và Ấn Độ, đặc biệt khi dự án này đi qua khu vực tranh chấp ở Kashmir. Sự hiện diện của Trung Quốc tại đây không chỉ là kinh tế mà còn có ý nghĩa chiến lược, nhằm củng cố ảnh hưởng của Bắc Kinh trong khu vực Nam Á. Tất nhiên, không phải tất cả các quốc gia tham gia BRI đều chấp nhận sức ép này một cách bị động. Dưới thời Thủ tướng Mahathir Mohamad, Malaysia đã chủ động đàm phán lại dự án ECRL, giảm đáng kể chi phí và đảm bảo điều kiện có lợi hơn. Điều này cho thấy rằng, nếu có chiến lược rõ ràng, các quốc gia có thể tận dụng đầu tư từ Trung Quốc mà không đánh đổi quá nhiều về mặt chính trị.

Tại châu Phi, BRI cũng tạo ra một sự dịch chuyển trong chính sách ngoại giao. Một số quốc gia phải điều chỉnh lập trường của mình đối với Trung Quốc trong các vấn đề như Biển Đông hoặc công nhận Đài Loan để tiếp tục nhận tài trợ từ BRI (Ampaw & Ansah, 2024). Đây là bằng chứng cho thấy sáng kiến này không chỉ là một dự án kinh tế mà còn là công cụ định hình quan hệ quốc tế.

Ba là, BRI thúc đẩy các mô hình quản trị mới do Trung Quốc dẫn dắt và kiểm soát

Thông qua các dự án hạ tầng và đầu tư tài chính, Trung Quốc đã tạo ra sự phụ thuộc kinh tế tại các quốc gia tham gia BRI, định hình mô hình quản trị theo hướng ưu tiên nhà nước, hạn chế kinh tế thị trường tự do (Chiebukwa và cộng sự, 2024). Dựa vào các dự án năng lượng và hạ tầng giao thông như cảng biển, đường sắt, đường ống dẫn dầu khí, Trung Quốc có thể kiểm soát các nguồn tài nguyên quan trọng của các nước tham gia BRI (Li và cộng sự, 2025). Điều này không chỉ giúp đảm bảo an ninh năng lượng cho Trung Quốc mà còn tạo ra một cấu trúc quản trị tài nguyên thiên nhiên theo hướng có lợi cho Bắc Kinh. Bên cạnh đó, Trung Quốc cũng sử dụng BRI như một nền tảng để xuất khẩu mô hình quản trị kỹ thuật số và giám sát công nghệ, đặc biệt thông qua các dự án phát triển mạng 5G, dữ liệu lớn (Big Data) và trí tuệ nhân tạo (AI). Các khoản đầu tư này giúp Trung Quốc kiểm soát hạ tầng công nghệ số tại các nước đối tác, từ đó định hình một hệ thống quản lý thông tin tập trung, tạo ra một mô hình giám sát kỹ thuật số mang đậm dấu ấn của Bắc Kinh (Jiang & Zhang, 2025). Đặc biệt hơn, BRI cũng góp phần tạo ra một hệ thống tài chính thay thế phương Tây thông qua các tổ chức như Ngân hàng Đầu tư Cơ sở Hạ tầng Châu Á (AIIB). Hệ thống này không chỉ giúp Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng tài chính toàn cầu mà còn cho phép nước này kiểm soát các dòng vốn quốc tế, giảm sự phụ thuộc vào các tổ chức tài chính phương Tây như Ngân hàng Thế giới (WB) hay Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) (Khan, 2025).

3. Rủi ro trong vòng quay tranh chấp

Sáng kiến “Vành đai và Con đường” (BRI) đã giúp Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng trên quy mô toàn cầu, nhưng đồng thời cũng tạo ra các rủi ro địa chính trị và tranh chấp tại các khu vực mà nó đi qua. Các tranh chấp này xuất phát từ nhiều yếu tố, bao gồm xung đột lợi ích giữa các nước lớn, vấn đề nợ công, hoạt động kiểm soát hạ tầng chiến lược, căng thẳng biên giới và tranh chấp lãnh thổ. Trong quá trình BRI mở rộng, một số quốc gia đã gặp phải các vấn đề pháp lý và chính trị, dẫn đến các xung đột giữa Trung Quốc và các nước tiếp nhận đầu tư, hoặc thậm chí giữa các quốc gia trong cùng khu vực (Saroj, 2024). Trong nghiên cứu của mình, Jizhou (2024) đã cho rằng “BRI không chỉ là một chiến lược kinh tế mà còn là công cụ để Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng địa chính trị, điều này tạo ra sự cạnh tranh trực tiếp với Mỹ, Ấn Độ và Liên minh châu Âu”. Điển hình cho trường hợp này chính là sáng kiến “Con đường Tơ lụa vùng Bắc Cực”, nơi mà các hoạt động kinh tế và thương mại của Trung Quốc tạo ra các tranh chấp với Liên minh châu Âu và Nga về quyền kiểm soát khu vực này. Trong khi đó tại Nam Á, Ấn Độ đã phản đối mạnh mẽ Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC) và cho rằng tuyến đường này đi qua khu vực tranh chấp Kashmir, đe dọa đến chủ quyền của Ấn Độ. Rõ ràng CPEC trở thành nhân tố làm gia tăng căng thẳng Trung - Ấn mà và buộc các nước khác trong khu vực như Nepal và Bangladesh phải điều chỉnh chính sách đối ngoại của mình để tránh rơi vào vòng xoáy xung đột giữa hai cường quốc này (Safronova, 2024).

Đối với tầm nhìn của chính phủ Mỹ, BRI là một công cụ thách thức hệ thống trật tự kinh tế và chính trị do phương Tây dẫn đầu, đồng thời tạo ra một mạng lưới các quốc gia phụ thuộc vào Trung Quốc thông qua hoạt động đầu tư và các khoản vay. Mỹ cũng lo ngại rằng Trung Quốc có thể sử dụng các cảng và hạ tầng do BRI tài trợ vào mục đích quân sự, đặc biệt là tại các khu vực như Djibouti, Sri Lanka và Pakistan. Những lo ngại này buộc Mỹ phải đưa ra nhiều biện pháp trừng phạt và hạn chế đầu tư đối với các công ty Trung Quốc có liên quan đến BRI, làm gia tăng cạnh tranh chiến lược giữa hai cường quốc.

Một trong những vấn đề gây tranh cãi nhất hiện nay về BRI chính là cách tài trợ của Trung Quốc trong các dự án hạ tầng bằng các khoản vay lớn, làm dấy lo ngại “kẹt” trong bẫy nợ. Trong khi Trung Quốc khẳng định rằng các khoản đầu tư này tạo động lực cho phát triển. Nhiều nghiên cứu chỉ ra rằng các nước có nền kinh tế yếu và quản lý tài chính kém dễ rơi vào tình trạng mất kiểm soát nợ, từ đó mất quyền tự chủ trong chính sách đối ngoại và kinh tế (Saroj, 2024; Khan,

2025). Thực tế cho thấy, mô hình tài trợ của Trung Quốc trong khuôn khổ BRI khác biệt đáng kể so với các khoản hỗ trợ từ phương Tây hoặc các tổ chức như Ngân hàng Thế giới (WB) và Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF). Thay vì cung cấp viện trợ không hoàn lại hoặc các khoản vay ưu đãi với điều kiện mềm, Trung Quốc chủ yếu cung cấp các khoản vay thương mại lớn thông qua các ngân hàng quốc doanh như Ngân hàng Phát triển Trung Quốc (CDB) hoặc Ngân hàng Xuất nhập khẩu Trung Quốc (China Exim Bank). Dù rằng các khoản vay này không kèm theo điều kiện chính trị rõ ràng như IMF hay WB, nhưng chúng có thể dẫn đến tình trạng nợ quá mức, đặc biệt đối với các nước có nền tài chính không ổn định. Khi các nước vay không thể trả nợ, họ buộc phải chuyển giao quyền kiểm soát tài sản quan trọng cho Trung Quốc, dẫn đến những tác động dài hạn về kinh tế, chính trị và chủ quyền quốc gia. Kenya được đánh giá là quốc gia tiếp theo sau Sri Lanka đang phải đối diện với nguy cơ chuyển nhượng quyền kiểm soát cảng Mombasa cho Trung Quốc nếu không thể hoàn trả khoản vay. Việc mất quyền kiểm soát cảng chiến lược này không chỉ gây tổn thất kinh tế mà còn có thể ảnh hưởng đến chính sách ngoại giao của Kenya, buộc nước này phải nghiêng về phía Trung Quốc trong các vấn đề quốc tế để duy trì sự hỗ trợ tài chính từ Bắc Kinh (Khan, 2025). Trung Quốc còn biến Djibouti từ quốc gia vay nợ thành căn cứ quân sự khi nước này không thể trả nợ vay để xây dựng cơ sở hạ tầng. Ngay sau đó Trung Quốc đã tận dụng cơ hội này để thiết lập căn cứ quân sự đầu tiên của mình ở nước ngoài, ngay tại Djibouti. Sự hiện diện quân sự này không chỉ làm gia tăng lo ngại về ảnh hưởng chiến lược của Trung Quốc tại châu Phi, mà còn gây ra căng thẳng với Mỹ và Pháp, những quốc gia có căn cứ quân sự lâu đời tại Djibouti. Điều này cho thấy rằng, BRI không chỉ đơn thuần là một dự án kinh tế mà còn có thể được sử dụng để mở rộng ảnh hưởng quân sự khi cần thiết (Khan, 2025).

Một rủi ro không kém phần nghiêm trọng của BRI chính là các tranh chấp liên quan đến kiểm soát hạ tầng giao thông và các tuyến đường vận tải chiến lược. Hoạt động đầu tư mạnh mẽ của Trung Quốc vào các dự án đường sắt, cảng biển, và hệ thống năng lượng làm cho nhiều quốc gia lo ngại rằng Bắc Kinh không chỉ sử dụng những cơ sở này cho mục đích kinh tế, mà còn có thể tận dụng chúng để củng cố ảnh hưởng địa chính trị và quân sự. Trung Quốc sử dụng các dự án hạ tầng để củng cố yêu sách chủ quyền, tạo ra những căng thẳng nghiêm trọng với Việt Nam, Philippines, Malaysia và các nước ASEAN khác (Nie, 2016; Gong, 2019). Nhiều chuyên gia cho rằng Trung Quốc đang áp dụng chiến lược "Chuỗi Ngọc Trai", trong đó nước này xây dựng một loạt cảng biển và cơ sở hạ tầng chiến lược trải dài từ Biển Đông đến Ấn Độ Dương, nhằm đảm bảo sự hiện diện quân sự và kiểm soát tuyến vận tải quan trọng (Chen & Yao, 2017).

Bảng 2: Các cảng biển trong dự án BRI đứng trước nguy cơ bị kiểm soát bởi Trung Quốc

Cảng biển	Quốc gia	Nguy cơ chiến lược
Cảng Gwadar	Pakistan	Trung Quốc có thể sử dụng cảng này làm căn cứ hải quân, đe dọa an ninh Ấn Độ
Cảng Hambantota	Sri Lanka	Sri Lanka đã phải cho Trung Quốc thuê cảng trong 99 năm do không trả được nợ
Cảng Kyaukpyu	Myanmar	Cảng này giúp Trung Quốc có lối đi thẳng ra Ấn Độ Dương, giảm phụ thuộc vào eo biển Malacca
Cảng Sihanoukville	Campuchia	Nguy cơ trở thành căn cứ quân sự của Trung Quốc, đe dọa an ninh khu vực ASEAN
Cảng Kuantan & Melaka Gateway	Malaysia	Trung Quốc kiểm soát cảng quan trọng gần Biển Đông

(Nguồn: Nguyễn Hùng Vương tổng hợp)

Những cảng này không chỉ phục vụ mục đích thương mại, mà còn có vai trò quan trọng về mặt quân sự, giúp Trung Quốc mở rộng khả năng triển khai hải quân và kiểm soát các tuyến đường thương mại quốc tế.

Bên cạnh các tranh chấp chính trị và địa chiến lược, BRI cũng đặt ra nhiều vấn đề pháp lý liên quan đến hợp đồng đầu tư, quyền sở hữu đất đai và tiêu chuẩn môi trường. Một số quốc gia đã tái đàm phán hoặc hủy bỏ các dự án BRI do lo ngại về các điều khoản bất lợi. Malaysia là một ví dụ điển hình khi nước này đàm phán lại dự án Đường sắt Bờ Đông (ECRL) để giảm chi phí và tăng cường

kiểm soát nội địa. Trong khi đó, Myanmar đã hoãn dự án cảng Kyaukpyu vì lo ngại rằng nó có thể dẫn đến sự kiểm soát quá mức của Trung Quốc đối với nền kinh tế nước này (Demircan, 2024).

Từ các phân tích trên, có thể thấy rằng BRI không chỉ là một chiến lược kinh tế mà còn là một nguồn gốc của các tranh chấp địa chính trị, từ cạnh tranh giữa các cường quốc đến vấn đề kiểm soát hạ tầng và nợ công. Các rủi ro chính mà BRI gây ra bao gồm:

Bảng 3: Rủi ro và nguy cơ tranh chấp địa chính trị từ BRI

Rủi ro	Ví dụ điển hình	Nguy cơ chiến lược
Cạnh tranh địa chính trị	Trung Quốc - Ấn Độ (CPEC, Kashmir), Trung Quốc - Mỹ (các tuyến hàng hải chiến lược)	Tranh giành ảnh hưởng khu vực, kiểm soát tuyến vận tải và lãnh thổ
Bẫy nợ và kiểm soát kinh tế	Sri Lanka (cảng Hambantota), Kenya (cảng Mombasa), Djibouti (căn cứ quân sự Trung Quốc)	Nguy cơ mất chủ quyền kinh tế do không thể trả nợ
Tranh chấp hạ tầng chiến lược	Biển Đông (mở rộng quân sự thông qua hạ tầng BRI), Djibouti (cạnh tranh với Mỹ và Pháp)	Kiểm soát cảng biển và tuyến vận tải có lợi cho Trung Quốc
Vấn đề pháp lý và quản trị	Malaysia (đàm phán lại ECRL), Myanmar (hoãn dự án Kyaukpyu), Kazakhstan (thắt chặt kiểm soát đầu tư nước ngoài)	Tranh cãi về hợp đồng đầu tư, kiểm soát tài nguyên và chủ quyền quốc gia

(Nguồn: Nguyễn Hùng Vương tổng hợp)

Mặc dù BRI mang lại cơ hội phát triển kinh tế thông qua đầu tư cơ sở hạ tầng và thúc đẩy thương mại, nhưng nếu không được quản lý một cách minh bạch và chiến lược, nó có thể dẫn đến các tranh chấp kéo dài, gây mất ổn định khu vực. Nhiều quốc gia tiếp nhận đầu tư có thể đối mặt với gánh nặng nợ công, nguy cơ mất kiểm soát tài sản chiến lược và sự phụ thuộc ngày càng lớn vào Trung Quốc. Trong trường hợp thiếu một khuôn khổ pháp lý chặt chẽ và cơ chế giám sát hiệu quả, BRI có thể trở thành công cụ làm suy giảm chủ quyền quốc gia và hạn chế khả năng tự chủ kinh tế của các nước đối tác, đẩy họ vào tình trạng bị ràng buộc về chính sách đối ngoại và thương mại theo hướng có lợi cho Bắc Kinh. Do đó, việc cân bằng giữa lợi ích phát triển và bảo vệ quyền tự chủ là một thách thức quan trọng mà các quốc gia tham gia BRI cần xem xét kỹ lưỡng.

4. Ranh giới mong manh giữa hợp tác và xung đột toàn cầu

Sáng kiến “Vành đai và Con đường” do Trung Quốc khởi xướng đã trở thành một trong những chương trình phát triển hạ tầng và kinh tế tham vọng nhất trong lịch sử hiện đại, với hơn 140 quốc gia và tổ chức quốc tế tham gia. BRI mang lại cơ hội hợp tác lớn trong thương mại, đầu tư và phát triển kinh tế, nhưng đồng thời cũng là nguồn gốc của nhiều căng thẳng địa chính trị và xung đột lợi ích toàn cầu (Liu & Li, 2024). Khi các dự án mở rộng ra toàn cầu, ranh giới giữa hợp tác và xung đột trở nên mong manh, đặc biệt là khi lợi ích của Trung Quốc mâu thuẫn với chiến lược kinh tế, chính trị của các quốc gia khác. Nhiều nhà nghiên cứu cùng đặt ra câu hỏi tương tự: BRI – Một nền tảng hợp tác toàn cầu hay công cụ quyền lực mềm?

Trung Quốc quảng bá như một mô hình hợp tác kinh tế đôi bên cùng có lợi, giúp các nước đang phát triển tận dụng vốn đầu tư và công nghệ từ Trung Quốc để cải thiện cơ sở hạ tầng, thúc đẩy thương mại và tăng trưởng kinh tế. Tuy nhiên, đằng sau các tuyên bố về hợp tác này, nhiều nghiên cứu chỉ ra rằng BRI không chỉ là một dự án kinh tế mà còn là một công cụ quyền lực mềm để Trung Quốc mở rộng ảnh hưởng địa chính trị và kiểm soát chiến lược toàn cầu (Jin, W., 2024). Trung Quốc còn đề xuất khẩu mô hình quản trị, mở rộng ảnh hưởng chính trị và củng cố vị thế quốc tế thông qua ba cơ chế sau: (1) Kiểm soát cơ sở hạ tầng chiến lược để gia tăng quyền lực đối với chuỗi cung ứng toàn cầu. Điều này đặc biệt quan trọng trong bối cảnh Mỹ và phương Tây đang tìm cách giảm phụ thuộc vào Trung Quốc trong lĩnh vực công nghệ và thương mại; (2) Xây dựng mô hình quản trị toàn cầu mới thông qua các khoản vay đi kèm với các yêu cầu hợp tác chính trị; và (3) Thiết lập hệ thống tài chính quốc tế mới nhằm thoát khỏi phụ thuộc vào các định chế tài chính phương Tây như IMF hay WB.

BRI dù được Trung Quốc xem là nền tảng hợp tác kinh tế, nhưng nó cũng đang trở thành một điểm nóng của cạnh tranh chiến lược giữa các cường quốc, đặc biệt là giữa Trung Quốc và Mỹ, Liên minh châu Âu (EU), Nhật Bản và Ấn Độ (Jin, 2024). Câu hỏi đặt ra là liệu BRI có thực sự là

một sáng kiến hợp tác thuận túy, hay đây là một công cụ quyền lực mềm giúp Bắc Kinh định hình trật tự kinh tế - chính trị toàn cầu theo hướng có lợi cho mình? Trả lời có vấn đề này, Giritlioglu (2024) cho rằng Trung Quốc không ngừng tái định hình cục diện quyền lực toàn cầu, làm suy giảm ảnh hưởng của Mỹ và phương Tây tại nhiều khu vực. Trung Quốc đã sử dụng sáng kiến này để tạo ra một mạng lưới kinh tế và tài chính thay thế cho hệ thống do phương Tây kiểm soát, thông qua các cơ chế như Ngân hàng Đầu tư Cơ sở Hạ tầng Châu Á (AIIB) và các thỏa thuận thương mại song phương dựa trên đồng Nhân dân tệ thay vì đồng USD (Giritlioglu, 2024). Sự mở rộng nhanh chóng của BRI đã đặt ra thách thức đối với hệ thống tài chính và thương mại quốc tế do Mỹ và các nước G7 kiểm soát, buộc phương Tây phải đưa ra những biện pháp đối phó chiến lược để hạn chế ảnh hưởng của Trung Quốc. Trong số đó, Mỹ và EU đã triển khai Hành lang Kinh tế Ấn Độ - Trung Đông - Châu Âu (IMEC), được xem như một giải pháp thay thế cho BRI, nhằm kết nối thương mại giữa châu Á, Trung Đông và châu Âu mà không phụ thuộc vào hạ tầng do Trung Quốc kiểm soát (Ferdous, 2025).

Mỹ và các đồng minh của mình đã xác định rằng BRI không chỉ đơn thuần là một dự án hạ tầng, mà còn là một chiến lược nhằm mở rộng ảnh hưởng chính trị và quân sự của Trung Quốc. Quan điểm này đã làm gia tăng căng thẳng giữa Washington và Bắc Kinh, biến BRI thành một trong những điểm nóng trong cuộc cạnh tranh chiến lược giữa hai cường quốc hàng đầu thế giới. Để ngăn chặn ảnh hưởng ngày càng tăng của BRI, Mỹ đã triển khai một loạt biện pháp để kiểm soát ảnh hưởng của Trung Quốc thông qua BRI, bao gồm việc tăng cường tài trợ hạ tầng thông qua Ngân hàng Thế giới (WB) và Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) nhằm giảm sự phụ thuộc tài chính của các nước đang phát triển vào Trung Quốc. Đồng thời, Mỹ và các đồng minh G7 cũng đã khởi xướng Hành lang Kinh tế Ấn Độ - Trung Đông - Châu Âu (IMEC) như một giải pháp thay thế BRI, với mục tiêu kết nối thương mại giữa Nam Á, Trung Đông và châu Âu mà không bị Trung Quốc kiểm soát (Giritlioglu, 2024). Ngoài ra, Mỹ còn hạn chế xuất khẩu công nghệ và đầu tư vào các dự án hạ tầng của Trung Quốc, đặc biệt trong các lĩnh vực 5G, trí tuệ nhân tạo và đường sắt cao tốc, nhằm làm chậm quá trình mở rộng của BRI (Ferdous, 2025).

Những động thái này cho thấy rằng BRI không chỉ đơn thuần là một sáng kiến kinh tế, mà còn là một mặt trận đối đầu chiến lược giữa Mỹ và Trung Quốc, nơi Washington tìm cách bảo vệ hệ thống trật tự toàn cầu do phương Tây kiểm soát, trong khi Bắc Kinh nỗ lực thiết lập một trật tự kinh tế mới với vai trò trung tâm của mình (Jin, 2024). Cuộc đối đầu này không chỉ diễn ra trên phương diện thương mại mà còn mở rộng sang các lĩnh vực quân sự, công nghệ và tài chính, khiến BRI trở thành một trong những nhân tố quan trọng nhất định hình địa chính trị thế kỷ 21.

Trong khi Mỹ xem BRI là mối đe dọa đối với trật tự kinh tế toàn cầu, Ấn Độ lại coi đây là một thách thức trực tiếp đối với an ninh quốc gia và ảnh hưởng khu vực của mình. Một trong những điểm nóng căng thẳng nhất giữa Trung Quốc và Ấn Độ liên quan đến BRI là Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC), một dự án chiến lược với tổng vốn đầu tư lên tới 62 tỷ USD (Ferdous, 2025). Ấn Độ phản đối CPEC do tuyến đường này đi qua khu vực Gilgit-Baltistan, một vùng lãnh thổ thuộc Kashmir đang trong tranh chấp với Pakistan. Chính phủ Ấn Độ xem đây là một hành động vi phạm chủ quyền, đồng thời lo ngại rằng dự án này sẽ giúp Pakistan gia tăng tiềm lực kinh tế và quân sự, làm sâu sắc thêm căng thẳng giữa hai quốc gia (Giritlioglu, 2024). Không chỉ vậy, BRI còn mở rộng sự hiện diện của Trung Quốc tại các quốc gia láng giềng của Ấn Độ như Nepal, Bangladesh và Sri Lanka, tạo ra một thách thức chiến lược cho New Delhi. Do đó, Ấn Độ đã thực hiện một loạt biện pháp chiến lược nhằm đối phó với sự mở rộng ảnh hưởng của Sáng kiến "Vành đai và Con đường" do Trung Quốc khởi xướng, đặc biệt là trong khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. Một trong những biện pháp quan trọng nhất là tăng cường hợp tác với các cường quốc như Mỹ, Nhật Bản và Úc thông qua "Bộ tứ Kim cương" (QUAD), nhằm thiết lập một liên minh chiến lược để kiềm chế sự bành trướng của Bắc Kinh tại khu vực này. Đồng thời, New Delhi cũng đẩy mạnh phát triển cơ sở hạ tầng nội địa, tập trung vào khu vực Đông Bắc Ấn Độ và biên giới với Trung Quốc, với mục tiêu nâng cao khả năng cạnh tranh kinh tế và quân sự trước các dự án hạ tầng do BRI tài trợ. Ấn Độ cũng tăng cường quan hệ kinh tế với các quốc gia láng giềng như Nepal, Bangladesh và Sri Lanka, nhằm giảm thiểu sự phụ thuộc của các nước này vào vốn đầu tư từ Trung

Quốc, từ đó duy trì sự cân bằng quyền lực trong khu vực Nam Á. Những chính sách này phản ánh rõ một chiến lược đối trọng toàn diện của Ấn Độ đối với BRI, không chỉ trên phương diện kinh tế mà còn mở rộng sang lĩnh vực an ninh khu vực và liên minh chiến lược quốc tế.

Từ sự cạnh tranh giữa Mỹ và Trung Quốc, đến những căng thẳng khu vực như cuộc đối đầu với Ấn Độ, BRI đã chứng minh rằng ranh giới giữa hợp tác và xung đột trong chính sách toàn cầu ngày càng trở nên mong manh.

5. Tương lai hợp tác hay xung đột kéo dài

Sau hơn 10 năm ra đời, BRI vấp phải nhiều chỉ trích, sáng kiến này vẫn mang lại nhiều cơ hội hợp tác kinh tế, thương mại và tài chính đáng kể. Các nghiên cứu gần đây cho thấy rằng BRI đã trở thành một trong những dự án phát triển hạ tầng và thương mại toàn cầu lớn nhất, với mục tiêu chính là tăng cường kết nối giữa Trung Quốc và các nền kinh tế đang phát triển thông qua mạng lưới đường sắt, cảng biển, đường cao tốc và hệ thống năng lượng. Một trong những tác động tích cực rõ ràng nhất của BRI là việc cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông, giảm chi phí logistics và mở rộng mạng lưới thương mại xuyên biên giới, đặc biệt tại các khu vực có mật độ hạ tầng yếu kém và khả năng tiếp cận thị trường còn hạn chế (Simonov, 2025). Ví dụ điển hình như các dự án thuộc BRI tại châu Phi, Trung Quốc đã đầu tư mạnh vào các tuyến đường sắt và cao tốc, góp phần cải thiện kết nối nội khu và tăng trưởng kinh tế khu vực. Tuyến đường sắt Nairobi-Mombasa tại Kenya, một trong những dự án hạ tầng lớn của BRI, không chỉ giúp giảm thời gian vận chuyển hàng hóa giữa thủ đô Nairobi và cảng biển Mombasa, mà còn thúc đẩy xuất khẩu và phát triển công nghiệp tại khu vực Đông Phi (Shahbaz và cộng sự, 2025); cao tốc xuyên Ethiopia giúp quốc gia này nâng cao năng lực vận tải, kết nối với Djibouti và mở rộng quan hệ thương mại với các đối tác khu vực, giảm sự phụ thuộc vào phương Tây trong chuỗi cung ứng năng lượng và thực phẩm (Farhadi, 2025). Tại Nam Á, Hành lang Kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC) là một trong những dự án có ảnh hưởng chiến lược quan trọng nhất trong khuôn khổ BRI đã giúp Pakistan cải thiện hạ tầng giao thông, kết nối đường bộ và đường sắt từ khu vực Tây Trung Quốc đến cảng Gwadar. Dự án này không những giúp Pakistan giảm sự phụ thuộc vào hệ thống cảng biển truyền thống tại Ấn Độ Dương, mà còn mang lại cơ hội phát triển kinh tế thông qua việc thu hút đầu tư và mở rộng thương mại với Trung Á và Trung Đông (Farhadi, 2025). Còn tại châu Âu, BRI cũng đã mang lại nhiều cơ hội hợp tác thương mại, điển hình là việc Trung Quốc đầu tư vào các cảng biển chiến lược như Piraeus ở Hy Lạp. Việc kiểm soát cảng này đã giúp Trung Quốc tăng cường sự hiện diện của mình tại khu vực Địa Trung Hải, tạo ra một hành lang thương mại hiệu quả giữa châu Âu và châu Á (Simonov, 2025). Thông qua việc tối ưu hóa logistics và cung cấp cơ sở hạ tầng hiện đại, Trung Quốc đã giúp Hy Lạp tăng trưởng thương mại xuất khẩu, đồng thời củng cố vị thế của Athens như một trung tâm vận tải hàng hải quan trọng (Chiebuka và cộng sự, 2025).

Trên thực tế, BRI không chỉ đóng vai trò là một công cụ kinh tế giúp thúc đẩy hợp tác quốc tế, mà còn được xem như một chiến lược địa chính trị đầy tham vọng nhằm tái định hình cấu trúc quyền lực toàn cầu (Simonov, 2025), cảnh báo rằng BRI có thể tạo ra xung đột kéo dài giữa các chủ thể tham gia. Theo Shahbaz và các cộng sự của ông, BRI không chỉ đơn thuần là một sáng kiến phát triển hạ tầng mà còn trở thành một chiến lược địa chính trị có tác động lớn đến quan hệ quốc tế, đặc biệt trong bối cảnh cạnh tranh Mỹ - Trung, Ấn Độ - Trung Quốc và sự phản kháng từ các nước châu Âu, Đông Nam Á (Shahbaz và cộng sự, 2025). Những yếu tố này có thể khiến BRI không chỉ là một nền tảng hợp tác, mà còn trở thành nguyên nhân gây ra xung đột kéo dài trên nhiều mặt trận, từ kinh tế, tài chính đến chính trị và an ninh khu vực.

Hiện nay, hoạt động mở rộng mạnh mẽ của BRI đã làm dấy lên lo ngại tại nhiều quốc gia, đặc biệt là các cường quốc phương Tây và các nước láng giềng của Trung Quốc. Mỹ và EU đã coi BRI là một chiến lược nhằm mở rộng ảnh hưởng địa chính trị của Trung Quốc, thay đổi trật tự kinh tế toàn cầu theo hướng có lợi cho Bắc Kinh, từ đó làm suy yếu vai trò lãnh đạo của Mỹ và các thể chế tài chính do phương Tây kiểm soát (Farhadi, 2025). Trong khi đó, Ấn Độ lên án CPEC là tác nhân làm gia tăng căng thẳng giữa nước này và Pakistan...Cạnh tranh chiến lược trong khuôn khổ BRI không chỉ diễn ra trên đất liền mà còn đặc biệt căng thẳng trên các đại dương, đặc biệt là tại khu vực Biển Đông và Ấn Độ Dương. Các khoản đầu tư của Trung Quốc vào các cảng biển

chiến lược như Gwadar (Pakistan), Hambantota (Sri Lanka) và Djibouti (Đông Phi) đã làm dấy lên lo ngại về khả năng Trung Quốc sử dụng các hạ tầng này cho mục đích quân sự. Điều này thúc đẩy Mỹ và phương Tây tăng cường sự hiện diện quân sự trong khu vực nhằm ngăn chặn việc Trung Quốc có thể kiểm soát tuyến vận tải hàng hải quan trọng bậc nhất thế giới, tạo tiền đề cho các cuộc đối đầu an ninh hàng hải mới trên các vùng biển này (Shahbaz và cộng sự, 2025). Không những Mỹ hay Ấn Độ, ngay cả một số quốc gia tham gia BRI cũng đang có động thái điều chỉnh chiến lược hợp tác để tránh phụ thuộc vào Trung Quốc. Ví dụ như Malaysia và Indonesia đã hủy bỏ hoặc đàm phán lại một số dự án BRI do lo ngại về vấn đề minh bạch tài chính và nguy cơ mất kiểm soát kinh tế. Chính phủ Malaysia, dưới thời Thủ tướng Mahathir Mohamad, đã từng đình chỉ các dự án hạ tầng lớn thuộc BRI, như Tuyến đường sắt bờ Đông (ECRL), nhằm đánh giá lại khả năng trả nợ và tránh rơi vào bẫy nợ như Sri Lanka. Còn tại châu Âu, EU đang xem xét lại vai trò của Trung Quốc trong các dự án BRI, đặc biệt là tại các cảng biển chiến lược ở Hy Lạp và Italy. Liên minh châu Âu lo ngại rằng Trung Quốc có thể sử dụng các cảng này để mở rộng ảnh hưởng chính trị và kinh tế, dẫn đến việc EU có thể áp đặt các quy định chặt chẽ hơn đối với các khoản đầu tư từ Bắc Kinh (Simonov, 2025).

Từ những phân tích trên đã cho thấy, dù mang lại cơ hội hợp tác kinh tế lớn, nhưng BRI cũng đi kèm với nhiều rủi ro về xung đột quyền lực, bẫy nợ và mất chủ quyền kinh tế. Cạnh tranh Mỹ - Trung, căng thẳng với Ấn Độ và sự điều chỉnh chính sách từ các nước tham gia BRI cho thấy rằng tương lai của sáng kiến này sẽ còn đầy thách thức. Để tránh nguy cơ BRI trở thành nguồn gốc của xung đột kéo dài, cần có một cơ chế giám sát chặt chẽ hơn, đảm bảo tính minh bạch trong đầu tư và cân bằng lợi ích giữa Trung Quốc và các quốc gia đối tác.

6. Kết luận

Sáng kiến “Vành đai và Con đường” đã và đang tạo ra những thay đổi sâu sắc đối với cấu trúc kinh tế và địa chính trị toàn cầu. Trên phương diện hợp tác kinh tế, BRI mang lại cơ hội phát triển hạ tầng, kết nối khu vực và thúc đẩy thương mại cho nhiều quốc gia đang phát triển. Tuy nhiên, những lo ngại về bẫy nợ, mất chủ quyền kinh tế và kiểm soát chiến lược đã khiến sáng kiến này trở thành một chủ đề gây tranh cãi. Bên cạnh đó, nhiều nghiên cứu cho rằng BRI còn là một công cụ định hình lại trật tự địa chính trị toàn cầu, đặt Trung Quốc vào vị thế trung tâm trong mạng lưới thương mại và tài chính quốc tế. Sự mở rộng ảnh hưởng của BRI đã làm gia tăng cạnh tranh giữa các cường quốc, đặc biệt là giữa Trung Quốc với Mỹ, Ấn Độ và EU, dẫn đến những xung đột lợi ích và căng thẳng khu vực.

Tài liệu tham khảo

- Ampaw, O., & Ansah, E. (2024). Railway diplomacy: China's infrastructure investments and Africa's global connectivity. *SSRN Papers*. Truy xuất tại: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=5094041, ngày 10/3/2025.
- Chen, C., & Yao, L. (2017). Belt and Road Initiative and possible impacts on the South China Sea issue. *International Relations and Diplomacy*. Truy xuất tại: <https://doi.org/10.17265/23282-134/2017.12.002>, ngày 10/3/2025.
- Chiebuka, A. Q., Janet, O. O., & Oluchi, O. C. (2024). The Belt and Road Initiative: China's vision for global connectivity and soft power influence. *ResearchGate*. Truy xuất tại: https://www.researchgate.net/publication/388112124_The_Belt_and_Road_Initiative_China%27s_Vision_for_Global_Connectivity_and_Soft_Power_Influence, ngày 10/3/2025.
- Demircan, N. (2024). Rising importance of railways in the Eurasian geopolitics. *SSOAR*. Truy xuất tại: <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/96604>, ngày 10/3/2025.
- Farhadi, A. (2025). The rise of China: Infrastructure development and economic growth through BRI. *Springer*. Truy xuất tại: https://doi.org/10.1007/978-3-031-70767-4_1, ngày 10/3/2025.
- Ferdous, S. (2025). Bangladesh and China connectivity: Impacts on regional security. *Springer, Singapore*. Truy xuất tại: https://doi.org/10.1007/978-981-97-4848-8_11, ngày 10/3/2025.
- Giritlioglu, I. (2024). The geopolitical impact of China's economic diplomacy in Africa. *Zenodo*. Truy xuất tại: <https://doi.org/10.5281/zenodo.14262119>, ngày 10/3/2025.

- Gong, X. (2019). The Belt & Road Initiative and China's influence in Southeast Asia. *The Pacific Review*. Truy xuất tại: <https://doi.org/10.1080/09512748.2018.1513950>, ngày 10/3/2025.
- Himmer, M., & Rod, Z. (2022). Chinese debt trap diplomacy: Reality or myth? *Journal of the Indian Ocean Region*, Taylor & Francis. Truy xuất tại: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/19480881.2023.2195280>, ngày 10/3/2025.
- Jiang, J., Li, P., & Zhang, J. (2025). Impact of China's outward foreign direct investment on the Belt and Road Initiative countries' digital economy and energy transition. *ScienceDirect*. Truy xuất tại: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2666764925000037>, ngày 10/3/2025.
- Jin, W. (2024). A common world: The Belt and Road Initiative and the construction of a new international order. *Atlantis Press*. Truy xuất tại: https://doi.org/10.2991/978-2-38476-323-8_99, ngày 10/3/2025.
- Jizhou, Z. (2024). China and the European Union in the Arctic: The "Ice Silk Road" construction as a case. *Diplomacy.bg.ac.rs*. Truy xuất tại: https://doi.org/10.18485/iipe_dijalozi_kina.2025.3.1.ch11, ngày 10/3/2025.
- Khan, A. M. (2025). Navigating the China-Russia alliance: A new paradigm in international relations. *Contemporary Journal of Social Science Review*, 3(1).
- Klein, N. (2018). A string of fake pearls? The question of Chinese port access in the Indian Ocean. *The Diplomat*. Truy xuất tại: <https://thediplomat.com/2018/10/a-string-of-fake-pearls-the-question-of-chinese-port-access-in-the-indian-ocean/>, ngày 10/3/2025.
- Kuik, C. C., & Rosli, Z. (2023). Laos-China infrastructure cooperation: Legitimation and the limits of host-country agency. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, Taylor & Francis. Truy xuất tại: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/24761028.2023.2274236#abstract>, ngày 10/3/2025.
- Lauridsen, L. S. (2020). Drivers of China's regional infrastructure diplomacy: The case of the Sino-Thai railway project. *Journal of Contemporary Asia*, Taylor & Francis.
- Li, B., Ren, Z., & Gao, P. (2025). A study on the impact of energy diplomacy on China's crude oil trade. *MDPI Energies*. Truy xuất tại: <https://www.mdpi.com/1996-1073/18/4/851>, ngày 10/3/2025.
- Liu, Q., & Li, J. (2024). Connectivity and challenges: Analyzing the China-Mozambique partnership in the global south. *ResearchGate*. Truy xuất tại: <https://doi.org/10.48612/rg/RGW.27.4.1>, ngày 10/3/2025.
- Mirza, F. M., Fatima, N., & Ullah, K. (2019). Impact of China-Pakistan economic corridor on Pakistan's future energy consumption and energy saving potential: Evidence from sectoral time series analysis. *Energy Strategy Reviews*, 25, 34–46.
- Michieka, N. M. (2014). Population dynamics, economic growth, and energy consumption in Kenya. In *Econometric methods for analyzing economic development* (pp. 178-191). *IGI Global*.
- Nie, W. (2016). Xi Jinping's foreign policy dilemma: One belt, one road or the South China Sea? *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*. Truy xuất tại: <https://muse.jhu.edu/pub/70/article/647378/>, ngày 10/3/2025.
- Saroj, A. K. (2024). Importance of India's maritime neighbours. *Isara Solutions*. Truy xuất tại: <http://isarasolutions.com/books/220/book.pdf#page=94>, ngày 10/3/2025.
- Shahbaz, M., Zahid, M., & Ali, M. Z. (2025). Pakistan's evolving relations with Central Asia: A case study of connectivity projects. *Review of Law and Social Sciences*. Truy xuất tại: <https://doi.org/10.71261/rlss/3.1.141.154>, ngày 10/3/2025.
- Simonov, M. (2025). The Belt and Road Initiative and partnership for global infrastructure and investment: Comparison and current status. *Asia and the Global Economy*, Elsevier. Truy xuất tại: <https://doi.org/10.1016/j.aglobe.2025.100106>, ngày 10/3/2025.
- Tarabay, J. (2018). With Sri Lankan port acquisition, China adds another 'pearl' to its 'string'. *CNN*. Truy xuất tại: <https://edition.cnn.com/2018/02/03/asia/china-sri-lanka-string-of-pearls-intl/index.html>, ngày 10/3/2025.