

Trung Quốc triển khai BRI phiên bản 2.0 tại Việt Nam: Thực trạng, động cơ, tác động

Hoàng Minh Hồng¹

Ngày nhận bài: 12/02/2026 | Ngày gửi phản biện: 04/3/2026 | Ngày duyệt đăng: 26/3/2026

Tóm tắt: Bài viết phân tích việc Trung Quốc triển khai sáng kiến Vành đai và Con đường phiên bản 2.0 (BRI 2.0) tại Việt Nam trong bối cảnh sáng kiến này chuyển sang giai đoạn “chất lượng cao”. Trên cơ sở phân tích các dự án hạ tầng kết nối, đặc biệt là các tuyến đường sắt xuyên biên giới Việt Nam - Trung Quốc, nghiên cứu làm rõ cách thức triển khai, hình thức tham gia của Trung Quốc cũng như mục tiêu chiến lược đằng sau các dự án này. Từ góc độ Việt Nam, các dự án BRI 2.0 có thể mang lại những lợi ích nhất định về kết nối hạ tầng, giảm chi phí logistics và thúc đẩy phát triển vùng. Tuy nhiên, chúng cũng đặt ra những rủi ro nhất định. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất một số khuyến nghị chính sách cho Việt Nam.

Từ khóa: BRI 2.0, kết nối hạ tầng, đường sắt xuyên biên giới, Trung Quốc, Việt Nam.

China’s Implementation of BRI 2.0 in Vietnam:

Current Status, Motivations, and Impacts

Abstract: This article analyzes China’s implementation of the Belt and Road Initiative 2.0 (BRI 2.0) in Vietnam in the context of the initiative’s transition toward a “high-quality” phase. Based on an examination of key connectivity infrastructure projects - particularly cross-border railway corridors linking Vietnam and China - the study clarifies the modes of implementation, the forms of China’s participation, and the strategic objectives underlying these projects. From Vietnam’s perspective, BRI 2.0 projects may generate certain benefits, including improved infrastructure connectivity, reduced logistics costs, and the promotion of regional development. However, they also pose potential risks. On this basis, the article proposes several policy recommendations for Vietnam.

Keywords: BRI 2.0, infrastructure connectivity, cross-border railways, China, Vietnam.

1. Đặt vấn đề

Bước sang giai đoạn được Trung Quốc gọi là BRI “chất lượng cao” (BRI 2.0), Sáng kiến Vành đai và Con đường đã có sự điều chỉnh căn bản về tư duy và phương thức triển khai. Nếu giai đoạn đầu nhấn mạnh mở rộng nhanh về không gian và số lượng dự án, thì giai đoạn hiện nay chứng kiến xu hướng chọn lọc dự án, kiểm soát rủi ro và ưu tiên hiệu quả dài hạn. Trọng tâm của BRI 2.0 không còn là việc “phủ rộng” hạ tầng, mà là đầu tư vào các kết cấu hạ tầng xương sống có khả năng tạo hiệu ứng lan tỏa lớn về logistics, chuỗi cung ứng và kết nối khu vực, đồng thời giúp Trung Quốc từng bước định hình tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ và vận hành trong không gian liên kết kinh tế mở rộng. Cùng với đó, Trung Quốc điều chỉnh cách tiếp cận tài chính theo hướng thận trọng hơn, giảm dần các khoản cho vay quy mô lớn, rủi ro cao, thay vào đó là các mô hình kết hợp vốn, hỗ trợ kỹ thuật và lồng ghép các trụ cột mới như

¹ TS., Trường Đại học Ngoại thương;

Email: Hong.hoangminh@gmail.com

“xanh”, “số” và hợp tác thể chế (Tim Sahay, 2025; Alishbah Ijaz, 2025). Trong bối cảnh này, Việt Nam nổi lên như một địa bàn quan trọng trong điều chỉnh chiến lược BRI của Trung Quốc tại Đông Nam Á lục địa, không chỉ bởi vị trí địa - kinh tế kết nối Trung Quốc với thị trường ASEAN và các tuyến hàng hải quốc tế, mà còn do vai trò ngày càng quan trọng của Việt Nam trong tái cấu trúc chuỗi cung ứng khu vực và cân bằng chiến lược giữa các nước lớn.

2. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính kết hợp nhiều cách tiếp cận trong nghiên cứu quan hệ quốc tế và kinh tế chính trị quốc tế nhằm phân tích việc triển khai sáng kiến BRI 2.0 của Trung Quốc tại Việt Nam. Trước hết, nghiên cứu áp dụng phương pháp phân tích tài liệu để tổng hợp và xử lý các nguồn dữ liệu thứ cấp. Bên cạnh đó, nghiên cứu sử dụng phương pháp phân tích trường hợp đối với một số dự án hạ tầng tiêu biểu, đặc biệt là các tuyến đường sắt kết nối xuyên biên giới Việt Nam - Trung Quốc như tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và các tuyến nhánh liên quan. Ngoài ra, bài viết vận dụng phương pháp phân tích - tổng hợp và phương pháp suy luận logic để đánh giá động cơ chiến lược của Trung Quốc, nhận diện các cơ hội và rủi ro đối với Việt Nam, đồng thời đánh giá tác động và kiến nghị chính sách.

3. Thực trạng triển khai BRI 2.0 của Trung Quốc tại Việt Nam

Về cách thức triển khai, trong bối cảnh điều chỉnh chiến lược BRI theo hướng “chất lượng cao”, cách thức triển khai phiên bản 2.0 của Trung Quốc tại Việt Nam cho thấy sự thận trọng rõ nét. Trung Quốc chủ yếu lồng ghép các nội dung hợp tác hạ tầng vào các khuôn khổ song phương và cơ chế hợp tác hiện có giữa hai nước. Trọng tâm của cách tiếp cận này là việc tập trung nguồn lực vào một số dự án then chốt, có vị trí chiến lược trong mạng lưới kết nối khu vực, đặc biệt là các dự án hạ tầng giao thông và logistics mang tính “xương sống”. Những dự án này không chỉ đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - kết nối của Việt Nam, mà còn có khả năng tạo ra hiệu ứng lan tỏa dài hạn đối với dòng chảy thương mại và tái cấu trúc chuỗi cung ứng xuyên biên giới. Các dự án được ưu tiên trong khuôn khổ BRI 2.0 tại Việt Nam thường gắn với chuẩn kỹ thuật, công nghệ và mô hình vận hành do Trung Quốc đề xuất (Đoàn Loan, 2025), hình thành “chuẩn Trung Quốc” trong tiêu chuẩn kỹ thuật, hệ thống tín hiệu - điều hành, công nghệ bảo trì và chuỗi cung ứng phụ trợ. BRI 2.0 của Trung Quốc tại Việt Nam phản ánh một sự dịch chuyển từ mở rộng về lượng sang tối ưu về chất. Cách tiếp cận này giúp Trung Quốc vừa giảm thiểu rủi ro tài chính và chính trị, vừa từng bước gia tăng ảnh hưởng thông qua các ràng buộc hạ tầng và thể chế có tính bền vững cao.

Về các dự án then chốt, trong cấu trúc triển khai BRI 2.0 của Trung Quốc tại Việt Nam, các tuyến đường sắt kết nối xuyên biên giới nổi lên như những minh chứng điển hình, phản ánh rõ định hướng ưu tiên hạ tầng “xương sống” của Trung Quốc. Trong số đó, tuyến Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng giữ vai trò trung tâm cả về kinh tế lẫn chiến lược. Tuyến này tạo ra hành lang kết nối trực tiếp giữa các trung tâm sản xuất và logistics của miền Tây - Tây Nam Trung Quốc với khu vực Bắc Bộ của Việt Nam và hệ thống cảng biển nước sâu ở Hải Phòng, qua đó, rút ngắn đáng kể thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa từ nội địa Trung Quốc ra thị trường khu vực và toàn cầu. Một yếu tố có ý nghĩa đặc biệt là việc tuyến đường sắt này được thiết kế theo khổ tiêu chuẩn, cho phép liên thông kỹ thuật xuyên biên giới với mạng lưới đường sắt Trung Quốc (Tạp chí Kinh tế và Dự báo, 2024). Điều này không chỉ nâng cao hiệu quả vận tải hàng hóa, mà còn tạo điều kiện để tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ và mô hình vận hành của Trung Quốc được đưa vào hạ tầng kết nối của Việt Nam. Về trung hạn, đây là nền tảng để hình thành các chuỗi logistics tích hợp, trong đó vai trò điều phối và lợi thế cấu trúc nghiêng về phía Trung Quốc.

Bên cạnh tuyến trục nói trên, các tuyến Lạng Sơn - Hà Nội và Móng Cái - Hạ Long - Hải Phòng được định vị như những nhánh hỗ trợ, góp phần hoàn thiện mạng lưới hành lang kết nối đa hướng giữa hai nước. Các tuyến này không chỉ mở rộng không gian giao thương qua các cửa khẩu quan trọng, mà

còn giúp phân tán dòng hàng, tăng tính linh hoạt của mạng lưới vận tải và củng cố vai trò của các tỉnh biên giới trong cấu trúc hợp tác kinh tế song phương. Cần nhấn mạnh rằng đường sắt trong khuôn khổ BRI 2.0 không đơn thuần là công cụ vận tải, mà là một dạng hạ tầng chiến lược cho phép kiểm soát dòng chảy hàng hóa, thiết lập tiêu chuẩn vận hành và định hình nhịp độ kết nối kinh tế giữa các không gian phát triển. Khi các tuyến đường sắt xuyên biên giới trở thành trục chính của mạng lưới logistics, bên nắm giữ tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ và năng lực vận hành sẽ có lợi thế đáng kể trong việc chi phối cấu trúc kết nối và phân bổ lợi ích. Do đó, việc Trung Quốc ưu tiên các tuyến đường sắt kết nối Việt Nam - Trung Quốc, kết hợp giữa “Hai hành lang, một vành đai” của Việt Nam với BRI 2.0 của Trung Quốc, phản ánh rõ mục tiêu gia tăng ảnh hưởng thông qua hạ tầng mang tính cấu trúc, vượt ra ngoài khuôn khổ hợp tác kinh tế ngắn hạn.

Về hình thức tham gia của Trung Quốc, trong khuôn khổ triển khai BRI 2.0 tại Việt Nam, Trung Quốc chủ yếu lựa chọn hình thức tham gia gián tiếp, thay vì đầu tư vốn trực tiếp với quy mô lớn. Trọng tâm trước hết nằm ở việc cung cấp hỗ trợ kỹ thuật và lập báo cáo nghiên cứu khả thi (Hung Thủy, 2025). Thông qua các khâu này, Trung Quốc có điều kiện dẫn dắt ngay từ giai đoạn thiết kế dự án, bao gồm việc xác lập phương án kỹ thuật, lựa chọn tiêu chuẩn, cấu trúc tổng mức đầu tư và mô hình tổ chức vận hành. Đây là giai đoạn mang tính quyết định đối với dự án, bởi một khi các thông số kỹ thuật và phương án tổng thể đã được chốt, dư địa điều chỉnh trong các bước sau là rất hạn chế. Trên nền tảng thiết kế, Trung Quốc tiếp tục đề xuất các khoản vay ưu đãi hoặc khoản vay Chính phủ, gắn với những điều kiện cụ thể về nhà thầu, công nghệ và tiến độ. Cách tiếp cận này cho phép Trung Quốc tối đa hóa hiệu quả chiến lược của nguồn vốn, trong khi vẫn kiểm soát được rủi ro tài chính. Ở cấp độ thực thi, doanh nghiệp Trung Quốc thường giữ vai trò tổng thầu EPC, đồng thời cung cấp các cấu phần công nghệ then chốt như hệ thống tín hiệu, điều độ, thiết bị và giải pháp vận hành (Hà Văn, 2023). Điều này không chỉ giúp đảm bảo sự thống nhất giữa thiết kế và thi công, mà còn tạo ra sự phụ thuộc công nghệ dài hạn, đặc biệt trong khâu vận hành, bảo trì và nâng cấp. Đáng chú ý, Trung Quốc hạn chế đầu tư vốn trực tiếp vào các dự án hạ tầng tại Việt Nam, qua đó tránh được các rủi ro liên quan đến biến động chính sách, phản ứng dư luận và áp lực tài chính dài hạn. Cách tiếp cận này phản ánh sự điều chỉnh thực dụng trong BRI 2.0: chuyển từ “nhà đầu tư chịu rủi ro” sang “bên thiết kế và điều phối rủi ro”, trong đó, Trung Quốc giữ vai trò kiến tạo khuôn khổ. Chính mô hình tham gia này khiến tác động của BRI 2.0 không dễ nhận diện trong ngắn hạn, nhưng lại có khả năng tạo ra các ràng buộc cấu trúc sâu và bền vững đối với không gian phát triển và dư địa chính sách của Việt Nam trong trung và dài hạn.

4. Mục tiêu và phương thức thực hiện của Trung Quốc

Về mục tiêu chiến lược, trước hết, về kinh tế - logistics, Trung Quốc hướng tới việc mở rộng và ổn định không gian xuất khẩu trong bối cảnh môi trường thương mại toàn cầu ngày càng bất định và cạnh tranh chiến lược gia tăng. Thông qua việc đầu tư có chọn lọc vào các tuyến kết nối hạ tầng quan trọng, đặc biệt là đường sắt và logistics xuyên biên giới, Trung Quốc có thể giảm chi phí vận tải, rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa và nâng cao khả năng kiểm soát các mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng khu vực. Việt Nam, với vai trò là cửa ngõ ra biển và là điểm trung chuyển quan trọng giữa Trung Quốc với ASEAN và các thị trường ngoài khu vực, trở thành một mắt xích không thể thiếu trong tính toán này. *Thứ hai*, về tiêu chuẩn và công nghệ, BRI 2.0 tạo điều kiện để Trung Quốc từng bước thiết lập và phổ biến các chuẩn kỹ thuật do mình dẫn dắt, đặc biệt trong lĩnh vực đường sắt. Một khi các chuẩn này được tích hợp sâu vào hạ tầng kết nối của Việt Nam, khả năng chuyển đổi sang các hệ thống khác sẽ trở nên tốn kém và phức tạp. *Thứ ba*, về địa - chính trị mềm, các dự án hạ tầng lớn, có vòng đời dài và gắn chặt với vận hành kinh tế, dần trở thành một phần lợi ích thiết thân của Việt Nam, từ đó có thể hình thành thêm nhân tố có thể tạo ảnh hưởng tới quan hệ song phương. Theo cách này, BRI 2.0 không chỉ là công cụ phát triển, mà còn là một phương tiện điều chỉnh môi trường chiến lược xung quanh Trung Quốc theo hướng có lợi hơn.

Về phương thức thực hiện, Trung Quốc thường nhấn mạnh khả năng triển khai nhanh và đồng bộ các dự án hạ tầng lớn, dựa trên kinh nghiệm, năng lực thi công và hệ thống doanh nghiệp nhà nước quy mô lớn. Cam kết về tiến độ không chỉ nhằm giải quyết nhu cầu cấp bách về hạ tầng của Việt Nam, mà còn tạo ra sự đối sánh ngầm với các đối tác khác. Bên cạnh đó, việc cung cấp hỗ trợ kỹ thuật và nghiên cứu khả thi “miễn phí ban đầu” giúp Trung Quốc giảm rào cản tiếp cận dự án, đồng thời tạo lợi thế từ rất sớm trong quá trình định hình phương án kỹ thuật và tổng thể triển khai. Khi các phương án này đã được xây dựng theo chuẩn và logic của phía Trung Quốc, khả năng thay đổi đối tác hoặc điều chỉnh hướng tiếp cận của Việt Nam sẽ trở nên khó khăn và tốn kém hơn.

Một đặc điểm đáng chú ý trong cách thức triển khai BRI 2.0 của Trung Quốc tại Việt Nam là duy trì mức độ thúc đẩy đáng kể thông qua các kênh ngoại giao cấp cao và các cam kết chính trị song phương (Tạp chí Quốc phòng toàn dân, 2025). Trung Quốc hiếm khi sử dụng các tuyên bố mang tính áp đặt hoặc đưa thời hạn cứng đối với tiến độ dự án, mà lựa chọn cách lồng ghép các nội dung hợp tác hạ tầng vào chương trình nghị sự của các chuyến thăm cấp cao, tuyên bố chung và cơ chế tham vấn song phương định kỳ. Thông qua đó, các dự án then chốt dần được “đóng khung” như một phần của cam kết chính trị giữa lãnh đạo hai nước. Cơ chế này chuyển trọng tâm từ yêu cầu kỹ thuật sang nhiệm vụ chính trị, khiến việc trì hoãn hay điều chỉnh dự án không còn là vấn đề thuần túy về tính khả thi kinh tế, mà có thể được diễn giải như sự chậm trễ trong thực thi cam kết song phương. Đồng thời, việc liên tục nhắc lại các dự án hạ tầng trọng điểm trong các văn kiện cấp cao nhằm thúc đẩy kết nối chiến lược phát triển giữa hai nước (Xây dựng chính sách, pháp luật, 2024), cũng giúp Trung Quốc giữ các dự án này ở vị trí ưu tiên trên bàn nghị sự. Cách tiếp cận này từng bước gia tăng sức nặng chính trị của các dự án hạ tầng trong quan hệ song phương Việt Nam - Trung Quốc.

5. Tác động đối với Việt Nam

Ở chiều tích cực, các dự án hạ tầng trong khuôn khổ BRI 2.0, nếu được triển khai hiệu quả, có thể góp phần cải thiện đáng kể năng lực kết nối và giảm chi phí logistics của Việt Nam, một trong những điểm nghẽn lớn nhất đối với năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Việc hình thành các tuyến kết nối xương sống, đặc biệt là đường sắt và logistics liên vùng, giúp rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm chi phí giao dịch và nâng cao khả năng tham gia của Việt Nam vào các chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu. Bên cạnh đó, các dự án này có tiềm năng thúc đẩy phát triển vùng, nhất là khu vực Bắc Bộ và hành lang kinh tế phía Bắc, thông qua việc tăng cường liên kết giữa các tỉnh biên giới, trung du - miền núi với các trung tâm kinh tế lớn và hệ thống cảng biển. Nếu được kết nối đồng bộ với quy hoạch phát triển công nghiệp, đô thị và logistics, hạ tầng BRI 2.0 có thể trở thành chất xúc tác cho quá trình tái cấu trúc không gian phát triển vùng, góp phần thu hẹp khoảng cách phát triển nội vùng và liên vùng. Bên cạnh đó, việc Trung Quốc sẵn sàng chia sẻ chi phí chuẩn bị dự án, thông qua hỗ trợ kỹ thuật và nghiên cứu khả thi, giúp Việt Nam giảm áp lực ngân sách ở giai đoạn đầu - vốn là khâu thường bị trì hoãn do thiếu nguồn lực và năng lực chuyên môn. Tuy nhiên, đây vừa là thuận lợi, vừa là yếu tố cần được quản trị cẩn trọng, bởi khâu chuẩn bị dự án cũng chính là nơi định hình các lựa chọn chiến lược mang tính dài hạn.

Tuy nhiên, đi kèm với các lợi ích tiềm năng là những rủi ro chiến lược không thể xem nhẹ. Trước hết, việc tham gia sâu vào các dự án hạ tầng do Trung Quốc dẫn dắt có thể làm gia tăng mức độ phụ thuộc về hạ tầng, công nghệ và vận hành, đặc biệt khi các chuẩn kỹ thuật và hệ thống quản lý được “đóng khung” theo mô hình của phía đối tác. Sự phụ thuộc này không chỉ giới hạn ở giai đoạn xây dựng, mà kéo dài trong suốt vòng đời dự án thông qua hoạt động vận hành, bảo trì và nâng cấp. Một rủi ro đáng lưu ý khác là hiện tượng “rò rỉ lợi ích”, khi hạ tầng được cải thiện nhưng phần lớn giá trị gia tăng - từ cung ứng thiết bị, dịch vụ kỹ thuật, logistics đến điều phối chuỗi cung ứng - lại nằm ngoài nền kinh tế Việt Nam. Trong trường hợp này, Việt Nam có thể gánh chịu chi phí đầu tư và rủi ro tài chính, trong khi lợi ích kinh tế thực chất được phân bổ không tương xứng, làm suy giảm hiệu quả phát triển dài hạn của các dự án. Về lâu dài, sự tích tụ của các ràng buộc hạ tầng và công nghệ có thể tác động tiêu cực tới tự

chủ chiến lược kinh tế của Việt Nam, thu hẹp không gian lựa chọn chính sách và đối tác trong những lĩnh vực then chốt. Đây là rủi ro mang tính cấu trúc, khó nhận diện trong ngắn hạn nhưng có ảnh hưởng sâu sắc đến định hướng phát triển và vị thế của Việt Nam trong môi trường cạnh tranh chiến lược.

Ở bình diện đối ngoại, việc Trung Quốc thúc đẩy BRI 2.0 tại Việt Nam đặt đất nước trước bài toán cân bằng chiến lược ngày càng phức tạp giữa Trung Quốc và các đối tác quan trọng khác như Nhật Bản, Hàn Quốc và các nước phương Tây. Một mặt, Việt Nam cần tận dụng các nguồn lực và cơ hội hợp tác hạ tầng để phục vụ mục tiêu phát triển; mặt khác, việc nghiêng quá mức về một đối tác trong các dự án hạ tầng xương sống có thể làm gia tăng nghi ngại từ các đối tác còn lại. Do đó, tác động đối ngoại của BRI 2.0 không chỉ dừng ở phạm vi song phương Việt Nam - Trung Quốc, mà còn lan tỏa tới vị thế và dư địa hành động chiến lược của Việt Nam trong mạng lưới quan hệ với các nước lớn và đối tác phát triển, đòi hỏi một cách tiếp cận chủ động, cân bằng và có tính toán dài hạn trong hoạch định chính sách.

6. Kiến nghị cho Việt Nam

Về nguyên tắc xuyên suốt, trong tiếp cận BRI 2.0 của Trung Quốc, Việt Nam cần quán triệt nguyên tắc “kết nối có chọn lọc - không lệ thuộc”, coi hợp tác hạ tầng là công cụ phục vụ mục tiêu phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, thay vì trở thành nguồn ràng buộc dài hạn. Mọi quyết định tham gia cần được đặt trong tổng thể chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm dư địa tự chủ chiến lược trong trung và dài hạn. Song song với đó, nguyên tắc minh bạch hóa - đa dạng hóa - kiểm soát tiêu chuẩn cần được coi là trụ cột trong quản trị các dự án liên quan BRI. Minh bạch nhằm giảm thiểu rủi ro tài chính và dư luận; đa dạng hóa đối tác để tránh phụ thuộc; và kiểm soát tiêu chuẩn để bảo đảm khả năng tương thích, linh hoạt và quyền lựa chọn của Việt Nam trong tương lai.

Về các nhóm giải pháp cụ thể: **(i) Về thể chế và quản trị dự án:** Việt Nam cần sớm thiết lập một cơ chế điều phối liên ngành ở cấp trung ương đối với các dự án kết nối hạ tầng với Trung Quốc, nhằm bảo đảm thông nhất về chiến lược, tiến độ và tiêu chuẩn kỹ thuật. Cơ chế này cần có thẩm quyền đủ mạnh để điều phối giữa các bộ, ngành và địa phương, tránh tình trạng phân mảnh trong quản lý và ra quyết định. Đồng thời, cần chuẩn hóa các mẫu hợp đồng, quy trình đấu thầu và cơ chế giám sát, tăng cường vai trò của các tổ chức kiểm toán, tư vấn độc lập nhằm kiểm soát rủi ro đội vốn, chậm tiến độ và xung đột lợi ích. **(ii) Về tài chính:** Về nguồn vốn, Việt Nam cần tránh phụ thuộc duy nhất vào vốn vay từ Trung Quốc, đặc biệt đối với các dự án hạ tầng xương sống có vòng đời dài và tác động chiến lược. Thay vào đó, cần chủ động tìm kiếm các mô hình đồng tài trợ với sự tham gia của các định chế tài chính quốc tế, đối tác song phương khác hoặc khu vực tư nhân. Việc chia nhỏ các gói thầu cũng là một giải pháp quan trọng, vừa tạo điều kiện cho doanh nghiệp trong nước và các đối tác khác tham gia, vừa giảm thiểu nguy cơ bị “khóa chặt” vào một nhà thầu hoặc nguồn vốn duy nhất. **(iii) Về tiêu chuẩn – công nghệ:** Trong đàm phán và triển khai dự án, Việt Nam cần đặt yêu cầu rõ ràng về tương thích đa chuẩn, bảo đảm các hệ thống hạ tầng, đặc biệt là đường sắt và logistics, có khả năng kết nối và tích hợp với nhiều chuẩn kỹ thuật khác nhau. Đồng thời, cần gắn việc tiếp nhận công nghệ với cam kết chuyển giao, đào tạo nhân lực và từng bước làm chủ khâu vận hành – bảo trì, qua đó giảm dần sự phụ thuộc công nghệ và nâng cao năng lực nội sinh của nền kinh tế. **(iv) Về logistics và thể chế đi kèm:** Đầu tư hạ tầng chỉ phát huy hiệu quả khi được đặt trong một gói cải cách đồng bộ về logistics và thể chế thương mại. Do đó, Việt Nam cần đẩy mạnh cải cách hải quan, quản lý cửa khẩu, chuẩn hóa vận tải và phát triển dịch vụ logistics nội địa song hành với việc xây dựng hạ tầng. Mục tiêu là giữ lại giá trị gia tăng trong nước, hạn chế tình trạng hạ tầng tăng nhưng lợi ích rò rỉ ra ngoài, do năng lực logistics và thể chế trong nước không theo kịp. **(v) Về đối ngoại:** Việt Nam cần chủ động hơn trong hợp tác hạ tầng, tận dụng bối cảnh cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn để đa dạng hóa đối tác, tối ưu hóa điều kiện hợp tác và nâng cao vị thế đàm phán. Thay vì bị động tiếp nhận các đề xuất, Việt Nam cần xác định rõ các ưu tiên chiến lược của mình, từ đó chủ động mời gọi và sàng lọc đối tác phù hợp, biến cạnh tranh nước lớn thành nguồn lực phục vụ phát triển và củng cố tự chủ chiến lược quốc gia.

Như vậy, việc Trung Quốc thúc đẩy BRI 2.0 tại Việt Nam phản ánh sự điều chỉnh đáng kể trong cách tiếp cận của nước này, từ mở rộng quy mô dự án sang tập trung vào các hạ tầng kết nối chiến lược có khả năng tạo ảnh hưởng lâu dài đối với cấu trúc logistics và chuỗi cung ứng khu vực. Trong bối cảnh Việt Nam ngày càng giữ vị trí quan trọng trong mạng lưới sản xuất và thương mại của Đông Nam Á, các dự án hạ tầng kết nối xuyên biên giới không chỉ mang ý nghĩa kinh tế thuần túy mà còn gắn với những tính toán chiến lược rộng hơn của Trung Quốc về kiểm soát dòng chảy thương mại, phổ biến tiêu chuẩn kỹ thuật và gia tăng ảnh hưởng trong không gian kết nối khu vực. Đối với Việt Nam, BRI 2.0 vừa mở ra những cơ hội đáng kể trong việc cải thiện kết nối hạ tầng, giảm chi phí logistics và thúc đẩy phát triển vùng, vừa phải đối mặt với những rủi ro mang tính cấu trúc liên quan đến phụ thuộc công nghệ, áp lực tài chính và khả năng “khóa chặt” tiêu chuẩn trong các hệ thống hạ tầng chiến lược. Trong bối cảnh cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn ngày càng gia tăng và tái cấu trúc chuỗi cung ứng khu vực, cách tiếp cận phù hợp đối với Việt Nam là chủ động tham gia với một chiến lược rõ ràng và có tính chọn lọc. Chỉ khi đặt hợp tác hạ tầng trong tổng thể chiến lược phát triển và bảo đảm tự chủ chiến lược quốc gia, Việt Nam mới có thể tận dụng hiệu quả các cơ hội do BRI 2.0 mang lại, đồng thời hạn chế rủi ro trong môi trường địa kinh tế và địa chính trị ngày càng phức tạp./.

Tài liệu tham khảo

1. Đoàn Loan (2025). *Trung Quốc sẽ hỗ trợ kỹ thuật nhiều dự án đường sắt Việt Nam*. Báo Điện tử VnExpress ngày 15/4/2025. Truy cập ngày 29/01/2026 <https://vnexpress.net/trung-quoc-se-ho-tro-ky-thuat-nhieu-du-an-duong-sat-viet-nam-4874218.html>
2. Hung Thủy (2025). *Hợp tác triển khai các dự án đường sắt tiêu chuẩn kết nối Việt Nam – Trung Quốc*. Báo Nhân Dân ngày 24/09/2025. Truy cập ngày 29/01/2026 <https://nhandan.vn/hop-tac-trien-khai-cac-du-an-duong-sat-tieu-chuan-ke-noi-viet-nam-trung-quoc-post910149.html>
3. Hà Văn (2023). *Nhiều tập đoàn của Trung Quốc muốn tham gia các dự án đường sắt lớn của Việt Nam*. Báo Điện tử Chính phủ ngày 16/09/2023. Truy cập ngày 29/01/2026 <https://baochinhpvu.vn/nhieu-tap-doan-cua-trung-quoc-muon-tham-gia-cac-du-an-duong-sat-lon-cua-viet-nam-102230916143233297.htm>
4. Tạp chí Kinh tế và Dự báo (2024). *Nghiên cứu bài học của Trung Quốc về xây dựng hệ thống đường sắt tốc độ cao; phát triển mô hình khu thương mại tự do, trung tâm tài chính*. kinhtevadubao.vn ngày 30/3/2024. Truy cập ngày 29/01/2026 <https://kinhtevadubao.vn/nghien-cuu-bai-hoc-cua-trung-quoc-ve-xay-dung-he-thong-duong-sat-toc-do-cao-phat-trien-mo-hinh-khu-thuong-mai-tu-do-trung-tam-tai-chinh-28471.html>
5. Tạp chí Quốc phòng toàn dân. (2025). *Toàn văn tuyên bố chung Việt Nam – Trung Quốc*. Truy cập ngày 29/01/2026 <https://tapchiquptd.vn/vi/chuyen-luan-chi-dao/toan-van-tuyen-bo-chung-viet-nam-trung-quoc/24006.html>
6. Báo Điện tử Chính phủ Xây dựng chính sách, pháp luật (2024). *Toàn văn: Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc, 14/10/2024*. Báo Điện tử Chính phủ Xây dựng chính sách, pháp luật ngày 14/10/2024. Truy cập ngày 29/01/2026 <https://xaydungchinhsach.chinhphu.vn/toan-van-tuyen-bo-chung-viet-nam-trung-quoc-14-10-2024-119241014204616556.htm>
7. Alishbah Ijaz (2025). *China’s BRI 2.0: A greener path towards global climate governance*. *Stratheia Policy Journal*. Accessed January 29th, 2026 <https://stratheia.com/chinas-bri-2-0-a-greener-path-towards-global-climate-governance/>
8. Tim Sahay (2025). *The Belt and Road 2.0. Phenomenal World*. Accessed January 29th, 2026 <https://www.phenomenalworld.org/interviews/the-belt-and-road-2-0/>