

LIÊN KẾT VÙNG TRONG QUY HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ ĐƯỜNG SẮT NHẪM THÚC ĐẨY THƯƠNG MẠI VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG HỒNG

PHẠM THU HƯƠNG¹ - LÊ THANH HOÀNG AN²
NGUYỄN THỊ HỒNG³ - TRẦN TIẾN LỘC⁴

Bài viết phân tích thực trạng liên kết vùng trong quy hoạch và đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt tại vùng Đồng bằng sông Hồng (ĐBSH). Kết quả nghiên cứu cho thấy mạng lưới đường bộ đã được mở rộng, song tình trạng ùn tắc tại các cửa ngõ và trục liên tỉnh vẫn phổ biến; hệ thống đường sắt lạc hậu, chưa kết nối trực tiếp tới cảng biển, khu công nghiệp và trung tâm logistics. Quy hoạch và đầu tư hạ tầng còn mang tính cục bộ theo địa giới hành chính, thiếu gắn kết giữa đường bộ và đường sắt, khiến chi phí logistics ở mức cao và doanh nghiệp khó khai thác lợi ích của vận tải đa phương thức. Bài viết đề xuất các giải pháp nhằm tăng cường liên kết vùng trong quy hoạch và đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt vùng ĐBSH, thúc đẩy thương mại Vùng phát triển.

Từ khóa: liên kết vùng, quy hoạch, đầu tư hạ tầng giao thông, thương mại vùng, Đồng bằng sông Hồng

This paper analyzes the current state of regional linkages in the planning and investment of road and railway infrastructure in the Red River Delta (RRD). The findings show that although the road network has been expanded, congestion remains widespread at gateways and along interprovincial corridors, while the outdated railway system lacks direct connections to seaports, industrial parks and logistics centers. Infrastructure planning and investment remain fragmented along administrative boundaries, with weak integration between roads and railways, which keeps logistics costs high and makes it difficult for enterprises to capture the benefits of multimodal transport. The paper proposes solutions to strengthen regional linkages in road and railway infrastructure planning and investment in the RRD, thereby promoting the trade development in the RRD.

Keywords: regional linkages, planning, transport infrastructure investment, regional trade, Red River Delta

Ngày nhận: 15/8/2026 Ngày hoàn thành phản biện: 12/9/2026 Ngày duyệt đăng: 18/9/2026

1. Đặt vấn đề

ĐBSH là một trong hai vùng kinh tế trọng điểm lớn của Việt Nam, giữ vai trò trung tâm về công nghiệp, dịch vụ và thương mại, đồng thời tập trung nhiều khu công nghiệp, cảng

biển và trung tâm logistics. Tuy nhiên, hiệu quả lưu thông hàng hóa chưa tương xứng với tiềm năng. Chi phí logistics của Việt Nam ước khoảng 16-17% GDP, cao hơn đáng kể so với mức bình quân toàn cầu khoảng 10,6%, qua đó làm gia tăng chi phí thương mại và suy giảm năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp (Bộ Công Thương, 2023).

Bài viết phân tích thực trạng liên kết đường bộ - đường sắt tại ĐBSH trước sáp nhập đơn vị hành chính; xác định các thách

¹ PGS.TS. Trường Đại học Ngoại thương

^{2, 4} Trường đại học Ngoại Thương

³ TS. Khoa Kinh tế Quốc tế, Trường đại học Ngoại Thương
Bài báo này là sản phẩm của Đề tài Khoa học và Công nghệ cấp Nhà nước, Mã số KX01.12/21-30, “Giải pháp thúc đẩy liên kết kinh tế nội vùng trong bối cảnh mới”.

thức chủ yếu; và đề xuất giải pháp nâng cao tính đồng bộ hạ tầng, thúc đẩy thương mại và năng lực cạnh tranh vùng. Trong nghiên cứu, liên kết vùng được hiểu là sự phối hợp quy hoạch, đầu tư và khai thác hạ tầng giữa các địa phương nhằm hình thành hệ thống vận tải thống nhất. Vận tải đa phương thức là vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức (Chính phủ, 2009); hành lang vận tải là trục kết nối liên tục các trung tâm sản xuất, khu công nghiệp, cảng biển và thị trường, trong đó cảng cạn giữ vai trò trung chuyển (Chính phủ, 2017).

2. Thực trạng liên kết vùng trong quy hoạch và đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ và đường sắt vùng ĐBSH

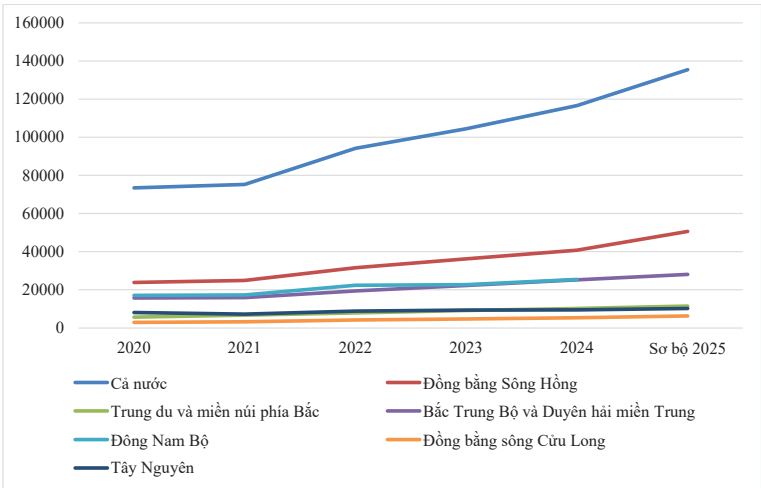
2.1. Kết quả đạt được

Với đường bộ, vùng ĐBSH sở hữu mạng lưới giao thông đường bộ khá dày đặc. Nhờ nguồn lực

đầu tư đáng kể, vùng ĐBSH đã đưa vào khai thác 9 tuyến đường cao tốc với tổng chiều dài khoảng 576 km, cùng 25 tuyến quốc lộ dài hơn 2.133 km tính tới tháng 2/2023 (Nhật Thy, 2023). Các tuyến cao tốc kết nối Hà Nội với hầu hết các tỉnh trong và ngoài vùng, tạo nền tảng ban đầu cho phát triển kinh tế liên vùng. Nhiều tuyến quốc lộ, tỉnh lộ cũng đã được cải tạo nâng cấp, góp phần hoàn thiện mạng lưới giao thông nội vùng.

Về vận chuyển đường bộ, thực tế khai thác cho thấy khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ tại vùng ĐBSH tăng liên tục trong giai đoạn 2020 - 2025, đặc biệt từ năm 2022 và tiếp tục duy trì đà tăng trong năm 2024 - 2025. ĐBSH luôn nằm trong nhóm dẫn đầu cả nước về quy mô luân chuyển hàng hóa, phản ánh vai trò là trung tâm kinh tế và logistics của khu vực. Xu hướng này cho thấy nhu cầu lưu thông hàng hóa ngày càng lớn, đồng thời tạo áp lực lên hệ thống hạ tầng giao thông, đặc biệt trên các tuyến kết nối Hà Nội với các tỉnh công nghiệp và cảng biển.

Hình 1. Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ phân theo địa phương



Nguồn: Niên giám thống kê (Cục Thống kê, 2025)

Với đường sắt, dù mạng lưới hiện hữu còn nhiều hạn chế, gần đây đã có bước chuyển cụ thể hướng tới khắc phục điểm nghẽn cố hữu. Quốc hội đã phê duyệt chủ trương đầu tư tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng theo khổ đường

tiêu chuẩn 1.435 mm, dài khoảng 419 km, đi qua 6 tỉnh, thành phố trong đó có Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên và Hải Phòng, với điểm cuối kết nối trực tiếp tới cảng nước sâu Lạch Huyện. Đây được xem là bước khởi đầu quan trọng nhằm

khắc phục tình trạng khổ đường lạc hậu và thiếu kết nối trực tiếp tới cảng biển vốn tồn tại lâu nay trong hệ thống đường sắt vùng.

Về nguồn lực đầu tư, bên cạnh mở rộng quy mô mạng lưới đường bộ, nguồn lực đầu tư cho hạ tầng giao thông toàn vùng trong giai đoạn 2005 - 2020 cũng đạt kết quả đáng kể, với khoảng 137 nghìn tỷ đồng từ ngân sách Trung ương được huy động cho kết cấu hạ tầng giao thông quốc gia tại ĐBSH (Anh Tú, 2023). Nhờ đó, ngoài hệ thống cao tốc và quốc lộ, vùng đã nâng cấp 6 tuyến đường sắt quốc gia, phát triển 4 cảng biển (Hải Phòng, Quảng Ninh, Ninh Bình), khai thác 37 tuyến thủy nội địa và vận hành 3 sân bay quốc tế (Nội Bài, Cát Bi, Vân Đồn) (Thảo Nguyên, 2023), tạo nên tầng hạ tầng đa dạng cho phát triển thương mại vùng.

Về quy hoạch, trong quy hoạch phát triển vùng ĐBSH giai đoạn 2021-2030, Chính phủ đã xác định rõ yêu cầu phát triển hệ thống giao thông đa phương thức, bảo đảm kết nối đồng bộ giữa đường bộ, đường sắt và cảng biển (Chính phủ, 2024). Trên thực tế, các dự án cao tốc và vành đai trong vùng đều được thiết kế để tạo trục kết nối tới ga đường sắt và cảng lớn, tiêu biểu là tuyến Vành đai 4 Hà Nội - không chỉ giúp phân luồng giao thông đường bộ mà còn đóng vai trò hành lang liên kết tới các ga đầu mối và khu công nghiệp (Như Trung, 2025). Tuyến đường này được quy hoạch như một trục giao thông và logistics liên kết liên tỉnh, kết nối Hà Nội với Hưng Yên và Bắc Ninh, đồng thời tạo điều kiện kết nối thuận lợi tới các tuyến cao tốc hướng tâm, ga đường sắt đầu mối và các khu công nghiệp trọng điểm.

Định hướng quy hoạch cũng đã bước đầu chú trọng tính kết nối đa phương thức. Tuyến Vành đai 4 Hà Nội được thiết kế không chỉ để phân luồng giao thông đô thị mà còn đóng vai trò hành lang liên kết tới các ga đường sắt đầu mối và khu

công nghiệp trọng điểm tại Hưng Yên, Bắc Ninh (Như Trung, 2025). Tương tự, tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân được xác định là trục then chốt nhằm hình thành mạng lưới liên vận đường bộ - đường sắt - cảng biển, kết nối Hà Nội với cảng biển Quảng Ninh. Những định hướng này cho thấy tư duy quy hoạch của vùng đã bắt đầu hướng tới liên kết đa phương thức, tạo tiền đề cho các bước phát triển tiếp theo.

2.2. Một số tồn tại, hạn chế

Với đường bộ, hạ tầng ĐBSH vẫn bộc lộ nhiều hạn chế về tính liên kết vùng. Do thiếu cơ chế điều phối hiệu quả, công tác quy hoạch và đầu tư còn mang tính cục bộ theo địa giới hành chính. Hệ quả là mạng lưới đường bộ tuy dày đặc nhưng thiếu tính thông suốt, xuất hiện nhiều điểm nghẽn và công trình kết nối liên vùng chưa hoàn thiện. Sự thiếu đồng bộ trong đầu tư cũng khiến một số tuyến ven biển Hải Phòng - Thái Bình chưa phát huy hiệu quả do thiếu đầu nối hợp lý. Bên cạnh đó, hạn chế về nguồn lực và giải phóng mặt bằng khiến một số dự án tuyến đường bị đình trệ, làm gián đoạn kết nối giao thông trong vùng. Điển hình, dự án tuyến đường Thái Bình - Cầu Ngàn phải dừng triển khai theo hình thức PPP (BOT) do chậm giải phóng mặt bằng cùng với những khó khăn về nguồn lực và phương án tài chính, làm kéo dài thời gian hoàn thiện kết nối giao thông trong khu vực (Vũ Quang, 2024).

Với đường sắt, mạng lưới đường sắt vùng ĐBSH còn hạn chế cả về quy mô lẫn hiệu quả khai thác. Khu vực hiện chỉ có 2 tuyến chính kết nối từ Hà Nội đi Hải Phòng (ra cảng biển) và đi Lào Cai (sang cửa khẩu biên giới Trung Quốc), hầu hết xây dựng từ thời Pháp thuộc với khổ 1.000 mm, kỹ thuật lạc hậu, tốc độ khai thác trung bình chỉ khoảng 50 km/h và chỉ đáp ứng được khoảng 5% nhu cầu vận chuyển trên hành lang này (Phong Lâm, 2025). Đáng chú ý hơn,

đường sắt chưa có kết nối trực tiếp tới các cảng biển và khu công nghiệp lớn trong vùng. Tiêu biểu như cảng nước sâu Lạch Huyện hay các khu công nghiệp tại Hải Dương (cũ), Bắc Ninh đều chưa có tuyến nhánh chạy vào, buộc doanh nghiệp phải dùng đường bộ để trung chuyển.

Về *tính kết nối*, việc thiếu kết nối đa phương thức khiến chi phí vận tải và thương mại trong vùng vẫn ở mức cao. Phần lớn hàng hóa xuất khẩu từ các tỉnh trong vùng vẫn phải vận chuyển bằng đường bộ ra cảng Hải Phòng, thay vì được phân luồng qua đường sắt hoặc đường thủy nội địa, trong bối cảnh Quốc lộ 5 và cao tốc Hà Nội - Hải Phòng thường xuyên quá tải. Theo Bộ Công Thương tổng hợp dựa trên số liệu của Bộ Xây dựng, vận tải đường bộ chiếm khoảng 75,1% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển của cả nước trong năm 2025 với 2.275.387,7 nghìn tấn trên tổng số 3.027.665,7 nghìn tấn (Bộ Công Thương, 2025). Điều này làm giảm sức cạnh tranh của các mặt hàng chủ lực như dệt may, điện tử, nông sản - vốn có giá trị gia tăng thấp nhưng phải chịu thêm chi phí vận tải cao và thời gian giao hàng dài. Việc chưa phát huy vai trò của các cảng cạn tại Hà Nội, Bắc Ninh hay Hưng Yên cũng khiến hàng hóa khó được gom tập trung để xuất khẩu. Hàng hóa sản xuất tại các cụm công nghiệp như Quế Võ (Bắc Ninh), Phố Nối (Hưng Yên) vẫn phải vận chuyển bằng đường bộ qua nhiều chặng trung chuyển do chưa có tuyến đường sắt kết nối trực tiếp, làm chi phí vận chuyển cao và rủi ro tắc nghẽn thường xuyên (Tùng Tâm, 2024).

Về *nguồn lực đầu tư*, hạn chế về nguồn lực cũng là rào cản lớn đối với phát triển hạ tầng vùng. Trong 8 tháng đầu năm 2025, tỷ lệ giải ngân vốn đầu tư công của ĐBSH đạt 53,6% kế hoạch giao, cao hơn mức bình quân cả nước 46,3%; tuy nhiên, tiến độ một số dự án trọng điểm và liên kết vùng vẫn còn chậm (Hà Văn, 2025). Công tác

giải phóng mặt bằng cũng đặt ra yêu cầu lớn về nguồn lực, như tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng cần thu hồi khoảng 909,7 ha đất tại Hà Nội, Bắc Ninh và Hải Phòng, trong đó riêng Hải Phòng phải triển khai 14 dự án tái định cư với kinh phí khoảng 1.237 tỷ đồng (Nhóm phóng viên thường trú, 2025).

Về *nhân lực và công nghệ*, tổng hợp từ Báo cáo Logistics năm 2023 cho thấy có tới 90,5% doanh nghiệp logistics tham gia khảo sát cho biết đang còn ở giai đoạn số hóa, bao gồm cấp độ 1 là tin học hóa và cấp độ 2 là kết nối. Cũng theo báo cáo trên, chỉ 1,9% doanh nghiệp logistics đạt cấp độ 5, tức có khả năng dự báo, trong khi chỉ 0,4% đạt cấp độ 6 là cấp độ cao nhất, cho thấy phần lớn doanh nghiệp chưa đủ năng lực triển khai quản lý vận tải thông minh hay logistics đa phương thức. Trong khi đó, đường sắt và thủy nội địa vẫn được đầu tư ít hơn nhiều so với đường bộ và hàng không, dẫn đến mất cân đối trong cơ cấu vận tải vùng (Thảo Nguyên, 2023). Những trì hoãn này khiến doanh nghiệp xuất khẩu chưa được hưởng lợi từ các tuyến vận tải mới, chi phí vận chuyển nội địa cao làm giảm tính cạnh tranh của hàng hóa vùng so với hàng nhập khẩu từ nơi khác.

Về *quy hoạch*, quy hoạch hạ tầng giao thông vùng ĐBSH vẫn mang tính cục bộ, mỗi tỉnh chú trọng dự án riêng thay vì theo một chiến lược liên kết toàn vùng, dẫn đến tình trạng “đứt gãy” trong mạng lưới. Các tuyến đường sắt mới chủ yếu vẫn ở dạng quy hoạch “trên giấy” như tuyến Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân đến năm 2025 mới hoàn thành khoảng 5,6 km sau nhiều năm triển khai. Một số tuyến cao tốc liên tỉnh cũng chỉ hoàn thiện ở một địa phương trong khi “đứt gãy” tại ranh giới tỉnh khác, như cao tốc Bắc Ninh - Phả Lại mới triển khai đoạn qua Bắc Ninh, còn đoạn nối sang Hải Dương (cũ) vẫn chậm trễ (Bộ Công Thương, 2024).

Ngay cả các cảng cạn trong vùng (Hưng Yên, Hải Dương cũ) cũng mới chỉ kết nối bằng đường bộ, chưa gắn với mạng đường sắt (Lê Tân và Phạm Chiêu, 2025). Phần lớn doanh nghiệp logistics có khả năng cung cấp dịch vụ tích hợp xuyên suốt chuỗi cung ứng vẫn tập trung tại Hà Nội và Hải Phòng, trong khi các địa phương khác chỉ có cơ sở dịch vụ nhỏ lẻ, khiến mạng lưới phân phối hàng hóa trong vùng bị chia cắt (Võ Thị Phương Thủy, 2023). Doanh nghiệp ở Bắc Ninh, Hưng Yên hay Hải Dương (cũ) dù nằm sát tuyến đường sắt vẫn phải vận chuyển bằng xe tải lên Hà Nội để trung chuyển, khiến khâu gom hàng container gặp khó khăn và khó đạt quy mô lô hàng lớn để hưởng chi phí vận tải quốc tế rẻ hơn (Anh Tú, 2023).

2.3. Nguyên nhân của tồn tại, hạn chế

Nguyên nhân cốt lõi khiến liên kết vùng trong quy hoạch hạ tầng giao thông đường bộ và đường sắt tại ĐBSH chưa hiệu quả là thiếu một cơ chế điều phối vùng có thẩm quyền. Do chưa có cơ chế điều phối chung, công tác quy hoạch và đầu tư hạ tầng hiện vẫn mang tính cục bộ theo địa giới hành chính “tỉnh nào lo tỉnh đó” (Anh Tú, 2023); ngay cả Bộ Giao thông vận tải (trước đây) cũng thừa nhận quy hoạch hiện nay thiếu tính liên kết, thiếu đồng bộ do các địa phương chưa chú trọng kết nối liên tỉnh trong kế hoạch phát triển hạ tầng của riêng mình (Nhật Thy, 2023).

Gắn liền với đó là sự thiếu vắng một thể chế vùng chính thức. Cơ chế quản trị hiện hành mới dừng lại ở sự phối hợp liên ngành giữa các bộ, chưa hình thành một cơ quan điều phối vùng đủ thẩm quyền để thống nhất ưu tiên đầu tư và giải quyết xung đột lợi ích giữa các địa phương. Báo cáo Logistics Việt Nam 2024 của Bộ Công Thương cũng chỉ rõ liên kết vùng ĐBSH còn thiếu khung thể chế đủ mạnh để gắn kết hạ tầng với các mục tiêu thương mại, logistics và công

nghiệp của toàn vùng (Bộ Công Thương, 2024). Khi thiếu thể chế vùng, quy hoạch giao thông cũng không được đồng bộ hóa với quy hoạch công nghiệp và logistics ngay từ khâu lập kế hoạch, khiến các tuyến đường sắt, cảng cạn và khu công nghiệp phát triển độc lập, không kết nối được với nhau như đã thấy ở phần hạn chế.

Cuối cùng, cơ chế phân bổ và huy động nguồn lực chưa hợp lý cũng là nguyên nhân quan trọng. Đầu tư công hiện phân bổ dàn trải theo địa giới tỉnh thay vì theo tiêu chí hiệu quả lan tỏa vùng, trong khi chưa có quỹ đầu tư hạ tầng cấp vùng hay cơ chế chia sẻ đóng góp - hưởng lợi giữa các địa phương để cùng ưu tiên cho các dự án liên kết. Điều này khiến vốn xã hội hóa khó được huy động, vì nhà đầu tư tư nhân thiếu cơ sở chia sẻ rủi ro rõ ràng ở quy mô liên tỉnh. Bên cạnh đó, vùng ĐBSH tuy là trung tâm đào tạo lớn nhưng chưa hình thành mạng lưới chuyên gia mạnh về quy hoạch giao thông vùng, khiến năng lực điều hành, thẩm định và phối hợp kỹ thuật giữa các địa phương không đồng đều.

3. Giải pháp tăng cường liên kết vùng trong quy hoạch và đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ và đường sắt nhằm thúc đẩy thương mại vùng ĐBSH

Trước hết để khắc phục nguyên nhân thiếu liên kết giữa các địa phương, cần nghiên cứu thành lập hội đồng vùng hoặc cơ quan điều phối chuyên trách, đủ thẩm quyền thống nhất ưu tiên đầu tư và tổ chức triển khai các dự án liên kết đường bộ - đường sắt, khắc phục tình trạng phân tán theo địa giới hành chính. Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng và cơ quan điều phối vùng cần đồng bộ hóa kế hoạch vốn, đồng thời xây dựng quy hoạch giao thông tích hợp trên nền tảng dữ liệu không gian dùng chung. Trọng tâm đầu tư là các điểm kết nối giữa đường sắt, cao tốc, cảng biển và khu công nghiệp, ưu tiên tuyến đường

sắt đến Lạch Huyện, Cái Lân, cùng các tuyến vành đai và trục hướng tâm còn dang dở.

Cần phát triển các trung tâm logistics cấp vùng và cảng cạn tại Hà Nội, Hưng Yên, Hải Phòng, Nam Định (nay là Ninh Bình) và Quảng Ninh, kết nối trực tiếp với cao tốc và đường sắt quốc gia, vừa đóng vai trò trung chuyển vừa là hạ tầng dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu, để các địa phương xa trung tâm không còn phải phụ thuộc hoàn toàn vào việc gom hàng qua Hà Nội như hiện nay. Về lâu dài, quy hoạch giao thông cần được đồng bộ hóa ngay từ đầu với chiến lược phát triển khu công nghiệp, khu kinh tế ven biển và khu nông nghiệp công nghệ cao, hình thành các hành lang logistics - sản xuất - xuất khẩu liên tục theo mô hình chuỗi vận tải “một cửa và một tuyến” từ nhà máy đến cảng biển, thay vì để hạ tầng giao thông và quy hoạch công nghiệp phát triển tách rời như thực trạng hiện nay.

Đối với nguyên nhân về nguồn lực, cần đổi mới cơ chế phân bổ vốn đầu tư công trung hạn theo hướng ưu tiên các dự án có tính liên kết vùng và tạo động lực lan tỏa thay vì chia đều theo địa giới hành chính như hiện nay. Bên cạnh ngân sách nhà nước, cần đẩy mạnh huy động vốn xã hội hóa qua các mô hình PPP, phát hành trái phiếu hạ tầng vùng và thu hút vốn ODA, FDI hoặc quỹ đầu tư phát triển hạ tầng quốc tế. Đặc biệt, cần nghiên cứu thiết lập Quỹ phát triển hạ tầng vùng ĐBSH do Hội đồng vùng quản lý, với cơ chế đóng góp, hưởng lợi tương ứng với mức độ tham gia của từng địa phương, cùng với việc cho phép giữ lại một phần nguồn thu từ phí sử dụng hạ tầng, phí logistics hoặc thuế đất khu công nghiệp ven tuyến trọng điểm để tái đầu tư. Đồng thời, cần có chính sách khuyến khích doanh nghiệp logistics đầu tư nâng cấp hệ thống quản lý vận tải số, và ưu tiên phân bổ vốn tương xứng hơn cho đường sắt

và đường thủy nội địa để khắc phục tình trạng mất cân đối trong cơ cấu đầu tư.

Cần áp dụng cơ chế đấu thầu minh bạch, kiểm toán độc lập và công khai tiến độ thực hiện các dự án hạ tầng trọng điểm; xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu số về đầu tư hạ tầng vùng, kết nối với Hệ thống thông tin quy hoạch quốc gia, giúp cơ quan điều phối vùng theo dõi và tái cấu trúc danh mục đầu tư theo thời gian thực. Đồng thời, cần đẩy mạnh đào tạo và bồi dưỡng năng lực cho đội ngũ quản lý dự án ở cấp địa phương, nhằm khắc phục tình trạng thiếu mạng lưới chuyên gia mạnh về quy hoạch giao thông vùng đã nêu ở phần nguyên nhân, bảo đảm hiệu quả sử dụng vốn và tránh thất thoát nguồn lực công.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Anh Tú (2023). Đổi thay diện mạo giao thông Đồng bằng sông Hồng đến năm 2030, những dự án nào sắp triển khai? *VnEconomy*. <https://vneconomy.vn/doi-thay-dien-mao-giao-thong-dong-bang-song-hong-den-nam-2030-nhung-du-an-nao-sap-trien-khai.htm>.
2. Bộ Công Thương (2023). Báo cáo Logistics Việt Nam 2023: Chuyển đổi số trong logistics. *Valoma*. <https://valoma.vn/wp-content/uploads/2023/12/Bao-cao-Logistics-Viet-Nam-2023.pdf>.
3. Bộ Công Thương (2024). Báo cáo Logistics Việt Nam 2024: Khu thương mại tự do. *Valoma*. <https://valoma.vn/wp-content/uploads/2024/12/Sach-Bao-cao-Logistics-2024-full-ngay-7-12.pdf>.
4. Bộ Công Thương (2025). Báo cáo Logistics Việt Nam 2025: Logistics thông minh. <https://ratracosolutions.com/wp-content/uploads/2026/03/Bao-cao-Logistics-Viet-Nam-2025.pdf>.
5. Chính phủ (2009). Nghị định số 87/2009/NĐ-CP của Chính phủ: Về vận tải đa phương thức. <https://chinhphu.vn/default.aspx?pageid=27160&docid=91121>.
6. Chính phủ (2017). Nghị định số 38/2017/NĐ-CP của Chính phủ: Về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn. <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Dau-tu>

tu/Nghi-dinh-38-2017-ND-CP-dau-tu-xay-dung-quan-ly-khai-thac-cang-can-323540.aspx.

7. Cục Thống kê (2025). *Niên giám thống kê 2025*. <https://www.nso.gov.vn/default/2026/07/nien-giam-thong-ke-2025/>.

8. Chính phủ (2024). Quyết định số 368/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Hồng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. *Cổng Thông tin điện tử Chính phủ*. <https://vanban.chinhphu.vn/?docid=210176&pageid=27160>.

9. Hà Văn (2025). Thủ tướng: Vùng Đồng bằng sông Hồng phát huy ‘3 tiên phong’, tạo động lực, truyền cảm hứng cho các vùng khác. *Báo Điện tử Chính phủ*. <https://baochinhphu.vn/thu-tuong-vung-dong-bang-song-hong-phat-huy-3-tien-phong-tao-dong-luc-truyen-cam-hung-cho-cac-vung-khac-102250920125657939.htm>.

10. Lê Tân và Phạm Chiêu (2025). Hiện trạng dự án đường sắt gần 8.000 tỷ đồng ‘ì ạch’ suốt 17 năm. *VnExpress*. <https://vnexpress.net/hien-trang-du-an-duong-sat-gan-8-000-ty-dong-i-ach-suot-17-nam-4867068.html>.

11. Nhật Thy (2023). Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vùng Đồng bằng sông Hồng đồng bộ, hiện đại, có tính kết nối cao. *Báo Điện tử Chính phủ*. <https://baochinhphu.vn/phat-trien-ket-cau-ha-tang-giao-thong-vung-dong-bang-song-hong-dong-bo-hien-dai-co-tinh-ket-noi-cao-102230212091039864.htm>.

12. Nhóm phóng viên thường trú (2025). Đưa Đồng bằng sông Hồng thành vùng động lực quan trọng nhất. *Báo Nhân dân*. <https://nhandan.vn/dua-dong-bang-song-hong-thanh-vung-dong-luc-quan-trong-nhat-post921278.html>.

13. Như Trung (2025). Thủ tướng yêu cầu khởi

động, khởi công nhiều dự án giao thông kết nối vùng Đồng bằng sông Hồng. *Báo Đầu Tư*. <https://www.tinnhanhchungkhoan.vn/thu-tuong-yeu-cau-khoi-dong-khoi-cong-nhieu-du-an-giao-thong-ket-noi-vung-dong-bang-song-hong-post361773.html>.

14. Phong Lâm (2025). Đòn bẩy để phát triển ngành công nghiệp đường sắt trong nước. *Báo Công Thương*. <https://congthuong.vn/don-bay-de-phat-trien-nganh-cong-nghiep-duong-sat-trong-nuoc-374035.html>.

15. Thảo Nguyên (2023). Tạo bước đột phá cho vùng Đồng bằng sông Hồng. *Kinh tế & Đô thị*. <https://kinhtedothi.vn/tao-buoc-dot-pha-cho-vung-dong-bang-song-hong.html>.

16. Trần Thị Phương Mai (2020). Tăng cường liên kết vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài. *Tạp chí Tài chính online*. <https://tapchitaichinh.vn/nghien-cuu-trao-doi/tangcuong-lien-ket-vung-kinh-te-trong-diem-bac-bothu-hut-dau-tu-truc-tiep-nuoc-ngoai-325681>.

17. Từ Tâm (2024). Phát triển logistics Đồng bằng sông Hồng, cơ hội và thách thức. *Vietnam Logistics Review*. <https://vlr.vn/phat-trien-logistics-dong-bang-song-hong-co-hoi-va-thach-thuc-18047.html>.

18. Võ Thị Phương Thủy (2023). Logistics Đồng bằng sông Hồng và các nút thắt. *Vietnam Logistics Review*. <https://vlr.vn/logistics-dong-bang-song-hong-va-cac-nut-that-13378.html>.

19. Vũ Quang (2024). Dừng xây tuyến đường từ thành phố Thái Bình đến Cầu Ngàn theo hình thức PPP. *Thông tấn xã Việt Nam*. <https://www.vietnamplus.vn/dung-xay-tuyen-duong-tu-thanh-pho-thai-binh-den-cau-ngan-theo-hinh-thuc-ppp-post939642.vnp>.