

THỂ CHẾ VÀ QUY HOẠCH VÙNG TRONG PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY TẠI VIỆT NAM

CÁN TẮT LÍNH*
BÙI VĂN VIỄN**
TRẦN THỂ TUÂN***

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế sâu rộng và yêu cầu nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, phát triển kết cấu hạ tầng logistics tại Khu vực hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC) đang trở thành vấn đề có ý nghĩa chiến lược. Tuy nhiên, thực tiễn cho thấy, những hạn chế về thể chế và quy hoạch vùng đang là điểm nghẽn lớn, làm suy giảm hiệu quả liên kết và khai thác tiềm năng khu vực. Trên cơ sở phân tích khung lý luận và đánh giá thực trạng thể chế, quy hoạch logistics tại các địa phương thuộc EWEC ở Việt Nam, bài viết đề xuất định hướng hoàn thiện theo hướng thống nhất, tích hợp và tăng cường điều phối liên vùng, góp phần thúc đẩy phát triển hạ tầng logistics một cách đồng bộ, hiệu quả và bền vững.

Từ khóa: Thể chế; quy hoạch vùng; hạ tầng logistics; EWEC; phát triển vùng.

In the context of deep economic integration and the need to enhance national competitiveness, the development of logistics infrastructure in the East - West Economic Corridor (EWEC) region has become a strategic priority. However, in practice, institutional and regional planning limitations have become major bottlenecks, reducing the effectiveness of regional linkages and the exploitation of regional potential. Based on the analysis of the theoretical framework and the assessment of the current state of institutions and logistics planning in localities along the EWEC in Vietnam, the article proposes orientations for improvement toward greater coherence, integration, and strengthened interregional coordination, thereby contributing to the synchronized, effective, and sustainable development of logistics infrastructure.

Keywords: Institutions; regional planning; logistics infrastructure; EWEC; regional development.

NGÀY NHẬN: 17/11/2025 NGÀY PHẢN BIỆN, ĐÁNH GIÁ: 18/3/2026 NGÀY DUYỆT: 17/4/2026

DOI: <https://doi.org/10.59394/qlnn.363.2026.1474>

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và chuyển đổi số đang diễn ra sâu rộng, logistics đã trở thành nền tảng hạ tầng thiết yếu của nền kinh tế hiện đại. Không chỉ giới hạn trong vận tải và kho bãi, logistics bao trùm toàn bộ chuỗi cung ứng từ hoạch định, sản xuất,

phân phối đến quản trị thông tin, góp phần

* NCS của Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

** TS, Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

*** PGS.TS, Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

giảm chi phí, tăng năng suất và thúc đẩy tăng trưởng bền vững¹. Ở Việt Nam, logistics được xác định là ngành dịch vụ mũi nhọn, có vai trò trung gian kết nối giữa các ngành sản xuất và thị trường tiêu thụ. Tuy nhiên, sự phát triển của kết cấu hạ tầng logistics còn nhiều hạn chế, đặc biệt tại khu vực miền Trung - nơi có vị trí chiến lược trong mạng lưới liên kết vùng và quốc tế².

Khu vực hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC) là tuyến kết nối xuyên quốc gia dài hơn 1.450 km, đi qua Myanmar, Thái Lan, Lào và kết thúc tại cảng Tiên Sa - Đà Nẵng. Trên lãnh thổ Việt Nam, hành lang EWEC đi qua các tỉnh Quảng Trị, thành phố Huế và thành phố Đà Nẵng, được coi là cửa ngõ kết nối thương mại giữa vùng Bắc Trung Bộ - Duyên hải Trung Bộ với tiểu vùng Mekong mở rộng (GMS). EWEC có vai trò chiến lược trong thúc đẩy thương mại biên giới, dịch vụ logistics và phát triển kinh tế biển, song, kết cấu hạ tầng logistics của khu vực vẫn còn thiếu đồng bộ, liên kết vùng yếu, đầu tư phân tán, cơ chế phối hợp thể chế chưa hiệu quả³. Xuất phát từ thực tiễn, bài viết phân tích vai trò và mối quan hệ tương tác giữa thể chế và quy hoạch vùng trong phát triển kết cấu hạ tầng logistics khu vực EWEC, từ đó đề xuất định hướng chính sách nhằm hoàn thiện cơ chế điều phối, quy hoạch và huy động nguồn lực đầu tư hạ tầng logistics vùng.

2. Khung lý luận về thể chế và quy hoạch vùng trong phát triển hạ tầng logistics

Thể chế được hiểu là tập hợp các quy tắc, luật lệ và cơ chế quản lý chi phối hành vi của các chủ thể trong nền kinh tế⁴. Trong lĩnh vực logistics, thể chế bao gồm hệ thống pháp luật, chính sách, quy hoạch và cơ chế phối hợp giữa các cấp chính quyền, các ngành và khu vực tư nhân. Thể chế logistics mạnh mẽ giúp nâng cao hiệu quả điều phối, giảm chi phí giao dịch và tạo môi trường đầu tư minh bạch cho phát triển hạ tầng logistics. Ngược

lại, thể chế yếu kém dẫn đến tình trạng phân mảnh, chồng chéo và kém hiệu quả trong thực thi chính sách⁵. Trong bối cảnh Việt Nam, việc hoàn thiện thể chế logistics không chỉ là yêu cầu của cải cách quản lý nhà nước mà còn là điều kiện tiên quyết để hình thành thị trường logistics hiện đại, gắn kết chuỗi cung ứng vùng và quốc tế.

Song song với thể chế, quy hoạch vùng đóng vai trò định hướng không gian phát triển hạ tầng logistics. Quy hoạch logistics vùng phải bảo đảm ba yếu tố: tính kết nối đa phương thức giữa các loại hình giao thông; sự tích hợp với quy hoạch công nghiệp, đô thị và thương mại; khả năng phối hợp liên vùng nhằm tối ưu hóa chi phí vận chuyển. Lý thuyết địa kinh tế mới của Krugman⁶ và lý thuyết cực tăng trưởng của Perroux⁷ đều khẳng định tầm quan trọng của quy hoạch không gian trong việc phân bổ nguồn lực và hình thành các trung tâm logistics có tính lan tỏa vùng.

Sự tương tác giữa thể chế và quy hoạch thể hiện rõ trong cơ chế điều phối vùng. Thể chế mạnh giúp quy hoạch có tính khả thi cao, trong khi quy hoạch đồng bộ tạo nền tảng để thể chế phát huy vai trò quản trị. Phát triển “logistics xanh” ở Nam Phi thất bại phần lớn do thiếu khung thể chế điều phối quy hoạch vùng và ngân sách tích hợp⁸. Tương tự, Nasser và Ouerghi (2024)⁹ chứng minh thể chế là biến điều tiết quan trọng giữa hiệu suất logistics và mức độ tham gia chuỗi giá trị toàn cầu, hàm ý rằng, quy hoạch hạ tầng không thể tách rời cải cách thể chế. Từ góc nhìn quản lý kinh tế, thể chế và quy hoạch vùng là hai trụ cột của quản trị phát triển hạ tầng công. Thể chế bảo đảm “cái khung luật chơi”, còn quy hoạch định hướng “bản đồ phát triển không gian”. Trong lĩnh vực logistics, sự tương tác này quyết định hiệu quả đầu tư, phân bổ nguồn lực và năng lực cạnh tranh vùng.

Khung lý thuyết trên là cơ sở để làm rõ mối quan hệ giữa điều phối thể chế và tích

hợp quy hoạch vùng trong phát triển kết cấu hạ tầng logistics khu vực EWEC.

3. Thực trạng thể chế và quy hoạch vùng trong phát triển hạ tầng logistics EWEC

3.1. Thể chế logistics: khung điều phối vùng

Những năm gần đây, khung thể chế logistics của Việt Nam từng bước được hoàn thiện, phản ánh rõ hơn vai trò của logistics như một trụ cột hạ tầng kinh tế. Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 về việc sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, đã xác định logistics là ngành dịch vụ quan trọng, có tác động lan tỏa mạnh tới năng suất, năng lực cạnh tranh và hội nhập quốc tế của nền kinh tế. Tuy nhiên, khi vận dụng vào bối cảnh khu vực EWEC, hệ thống thể chế vẫn bộc lộ nhiều hạn chế về tính liên kết, cơ chế phối hợp và hiệu quả thực thi chính sách.

Hiện nay, Bộ Tài chính đóng vai trò trung tâm trong điều phối chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, quản lý đầu tư công và xây dựng cơ chế tài chính cho các dự án hạ tầng, đặc biệt là theo mô hình đối tác công - tư (PPP). Bộ Xây dựng và Giao thông đảm nhiệm vai trò phát triển và quản lý kết cấu hạ tầng kỹ thuật, giao thông và đô thị, trong khi Bộ Công Thương phụ trách dịch vụ logistics, thương mại điện tử và phát triển chuỗi cung ứng. Ở cấp địa phương, các tỉnh vùng EWEC trực tiếp triển khai quy hoạch, đầu tư và giám sát hoạt động logistics. Mặc dù cơ cấu bộ, ngành đã được tinh gọn, sự phân tán thẩm quyền và thiếu cơ chế điều phối liên vùng thống nhất vẫn khiến chính sách logistics thiếu tính kết nối, dẫn tới trùng lặp trong quy hoạch và đầu tư. Thiếu cơ chế thể chế vùng khiến các hành lang kinh tế phát triển rời rạc, kém hiệu quả trong khai thác hạ tầng chung¹⁰, điều này cũng đang thể hiện rõ tại EWEC Việt Nam.

Bên cạnh đó, thiếu cơ chế điều phối đa cấp giữa trung ương - vùng - địa phương cũng là điểm nghẽn lớn nhất của EWEC, làm giảm hiệu quả đầu tư và tính hấp dẫn của các dự án PPP. Vì vậy, ADP (2021)¹¹ khuyến nghị xây dựng khung điều phối logistics Tiểu vùng Mekong mở rộng nhằm tăng cường điều phối chính sách và kết nối hạ tầng logistics xuyên biên giới trong Tiểu vùng Mekong mở rộng.

Thực tế cho thấy, thể chế điều phối vùng EWEC hiện chưa được hình thành dưới dạng một tổ chức hay hội đồng chính thức. Mỗi địa phương đều ban hành chiến lược phát triển logistics riêng nhưng chưa có cơ chế chia sẻ dữ liệu, phối hợp đầu tư và giám sát vùng, khiến các trung tâm logistics, cảng biển hoặc ICD phát triển rời rạc, thiếu sức lan tỏa. Dù vậy, các tỉnh, thành phố trong vùng đã có bước tiến tích cực trong nâng cao năng lực thể chế, như: Đà Nẵng ban hành Chiến lược phát triển dịch vụ logistics đến năm 2030, tập trung vào chuyển đổi số và tích hợp dữ liệu hạ tầng; Huế và Quảng Trị đã tích hợp logistics vào quy hoạch tỉnh giai đoạn 2021 - 2030, gắn với các khu kinh tế trọng điểm: Chân Mây - Lăng Cô, Lao Bảo. Đây là tín hiệu tích cực cho thấy, sự chuyển dịch tư duy từ “quản lý vận tải” sang “quản trị chuỗi cung ứng vùng”, hướng đến liên kết EWEC - GMS. Tuy nhiên, năng lực điều phối và thực thi còn hạn chế, thiếu đơn vị chuyên trách và nhân lực có trình độ, khiến các dự án: cảng Liên Chiểu, Trung tâm logistics Huế hay khu logistics Lao Bảo triển khai chậm¹². Điều này làm giảm động lực của khu vực tư nhân trong các dự án logistics quy mô vùng.

Tóm lại, thể chế logistics vùng EWEC đã có chuyển biến về nhận thức và chính sách nhưng vẫn phân tán, thiếu cơ chế điều phối thống nhất và năng lực điều hành còn yếu. Để thể chế thực sự trở thành động lực phát triển hạ tầng logistics, cần hình thành khung thể chế vùng EWEC thống nhất, có cơ quan

điều phối chuyên trách, cơ chế chia sẻ dữ liệu và giám sát chung, cùng công cụ tài chính linh hoạt để huy động hiệu quả nguồn lực công - tư phục vụ phát triển bền vững.

3.2. Quy hoạch vùng: liên kết và tích hợp hạ tầng logistics

Quy hoạch vùng là công cụ quan trọng định hướng không gian phát triển và phân bổ hợp lý nguồn lực cho hạ tầng logistics. Trong khu vực EWEC, quy hoạch logistics hiện nay được thiết lập chủ yếu ở cấp tỉnh, dẫn đến sự thiếu đồng bộ về mạng lưới và chức năng giữa các địa phương. Đà Nẵng được định hướng là trung tâm logistics cấp vùng, giữ vai trò đầu mối kết nối hành lang EWEC ra Biển Đông thông qua cảng Tiên Sa và cảng Liên Chiểu. Tuy nhiên, Huế và Quảng Trị cũng đặt mục tiêu phát triển các trung tâm logistics riêng, gắn với khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô và khu thương mại biên giới Lao Bảo. Việc thiếu một quy hoạch cấp vùng thống nhất dẫn đến phân tán nguồn lực, chồng chéo đầu tư và làm giảm hiệu quả vận hành¹³.

Về mặt quy hoạch, các tỉnh EWEC đã quan tâm đến phát triển trung tâm logistics, song, các quy hoạch này vẫn thiếu tính tích hợp với quy hoạch giao thông, công nghiệp và đô thị.

Từ góc độ lý luận, quy hoạch logistics vùng cần dựa trên ba nguyên tắc cốt lõi: tích hợp không gian, liên kết đa phương thức và tối ưu hóa chuỗi giá trị¹⁴. Tuy nhiên, thực tế cho thấy, cả ba yếu tố này mới ở mức khởi đầu tại EWEC khi quy hoạch tập trung nhiều vào hạ tầng cứng (đường, cảng, kho bãi), trong khi đó, hạ tầng mềm (hệ thống thông tin, dịch vụ logistics, nhân lực và công nghệ số) chưa được quan tâm tương xứng. Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ đã nhấn mạnh yêu cầu quy hoạch logistics gắn với hành lang kinh tế và khu kinh tế trọng điểm, trong đó EWEC

được xác định là tuyến trục chiến lược nối vùng Trung Bộ với Tiểu vùng Mekong mở rộng (GMS). Đây là căn cứ quan trọng để thúc đẩy xây dựng quy hoạch logistics mang tính vùng, hướng tới tính tích hợp và điều phối đa cấp.

Để hiện thực hóa quy hoạch vùng tích hợp, cần hình thành cơ chế phối hợp thể chế giữa các địa phương EWEC dưới dạng hội đồng hoặc ủy ban điều phối logistics liên vùng. Mô hình này đã được OECD (2019)¹⁵ và ADB (2021)¹⁶ khuyến nghị áp dụng cho các hành lang kinh tế nhằm tăng cường tính đồng bộ trong quy hoạch, chia sẻ dữ liệu và huy động nguồn vốn xã hội hóa.

Tổng thể, quy hoạch logistics vùng EWEC đang trong giai đoạn chuyển đổi từ tư duy địa phương sang tư duy liên kết vùng nhưng vẫn thiếu một thể chế đủ mạnh để bảo đảm tính thống nhất và khả thi. Việc hoàn thiện cơ chế điều phối vùng, tích hợp quy hoạch logistics với các quy hoạch ngành khác và đẩy mạnh hạ tầng mềm sẽ là điều kiện tiên quyết giúp giảm chi phí logistics, nâng cao năng suất và mở rộng không gian phát triển kinh tế bền vững cho vùng Trung Bộ.

4. Thảo luận và hàm ý chính sách

4.1. Hoàn thiện thể chế điều phối vùng

Thể chế điều phối vùng là nền tảng quan trọng bảo đảm tính thống nhất và hiệu quả trong phát triển hạ tầng logistics khu vực EWEC. Hiện nay, cơ chế quản trị logistics tại Việt Nam vẫn mang tính phân tán theo ngành, thiếu một đầu mối điều phối vùng có đủ thẩm quyền và năng lực phối hợp liên ngành. Thực tiễn triển khai tại các địa phương EWEC cho thấy, sự trùng lặp về chức năng giữa các bộ, ngành trung ương và chính quyền địa phương, khiến các chính sách đầu tư và quy hoạch logistics chưa đạt hiệu quả tối ưu. Điều này phù hợp với nhận định “các hành lang kinh tế ở các quốc gia đang phát triển thường đối mặt

với sự thiếu gắn kết thể chế và giới hạn trong năng lực điều phối vùng, dẫn đến đầu tư phân tán và chi phí logistics cao”¹⁷.

Để khắc phục hạn chế này, cần hình thành một thể chế điều phối logistics vùng EWEC có tính pháp lý và tính điều hành thực tế, tương tự mô hình “Hội đồng phát triển hành lang kinh tế”. Chức năng chính của cơ quan này gồm: điều phối quy hoạch và kế hoạch đầu tư hạ tầng logistics vùng; thống nhất cơ chế huy động vốn và chia sẻ rủi ro giữa các địa phương; phát triển cơ sở dữ liệu logistics vùng và nền tảng chia sẻ thông tin phục vụ điều hành. Việc hình thành thể chế điều phối vùng EWEC sẽ giúp khắc phục tình trạng phân mảnh, tạo sự đồng bộ trong quy hoạch và phát huy hiệu quả lan tỏa của các dự án hạ tầng chiến lược, như: cảng Liên Chiểu, trung tâm logistics Huế và khu thương mại Lao Bảo.

Cùng với đó, cần chuẩn hóa khung pháp lý về quản trị logistics vùng theo hướng minh bạch, đồng bộ và có tính ràng buộc giữa các cấp chính quyền. Hệ thống văn bản hiện nay còn phân tán giữa các bộ, ngành, khiến cơ chế phối hợp và trách nhiệm thực thi chưa rõ ràng. Do đó, việc ban hành *Luật Logistics* hoặc nghị định khung về điều phối vùng là bước đi cần thiết nhằm thể chế hóa vai trò của logistics như một cấu phần hạ tầng kinh tế quốc gia; đồng thời, bảo đảm tính ổn định, dự báo và bền vững của chính sách. Thể chế điều phối vùng EWEC cần được thiết kế theo hướng “liên thông - liên ngành - liên vùng”, đóng vai trò vừa là cơ quan hoạch định chiến lược, vừa là đầu mối điều phối thực thi, góp phần nâng cao hiệu quả đầu tư, tăng cường liên kết vùng và hội nhập sâu hơn vào mạng lưới logistics tiểu vùng Mekong mở rộng.

4.2. Phát triển quy hoạch logistics tích hợp

Phát triển quy hoạch logistics tích hợp vùng Trung Bộ, trong đó EWEC giữ vai trò trực trung tâm, là yêu cầu cấp thiết nhằm

bảo đảm tính liên kết không gian và hiệu quả đầu tư hạ tầng. Thực tế cho thấy, các quy hoạch hiện hành chủ yếu được lập ở cấp tỉnh, dẫn đến tình trạng phân tán nguồn lực, trùng lặp chức năng và thiếu kết nối liên vùng. Quy hoạch logistics tích hợp của EWEC cần tuân thủ ba nguyên tắc nền tảng: (1) Liên kết không gian phát triển - xác định vai trò và chức năng rõ ràng của từng trung tâm logistics, tránh chồng chéo và cạnh tranh nội vùng; (2) Kết nối đa phương thức - tích hợp quy hoạch đường bộ, đường sắt, cảng biển, ICD và sân bay nhằm tối ưu hóa chuỗi vận tải; (3) Đồng bộ hạ tầng cứng và hạ tầng mềm song song với đầu tư công trình, cần phát triển hạ tầng số, nguồn nhân lực và dịch vụ logistics thông minh. Việc xây dựng quy hoạch logistics vùng dựa trên dữ liệu tích hợp là điều kiện quan trọng để nâng cao tính minh bạch và hiệu quả ra quyết định đầu tư. Do đó, cơ quan điều phối vùng EWEC nên được giao nhiệm vụ phát triển “bản đồ logistics vùng EWEC”, một hệ thống thông tin không gian cập nhật định kỳ tình hình quy hoạch, đầu tư và vận hành các dự án hạ tầng. Công cụ này sẽ giúp chính sách dựa trên dữ liệu trở thành thực tiễn trong quản trị logistics vùng.

4.3. Đa dạng hóa cơ chế huy động nguồn lực

Một hạn chế lớn trong phát triển hạ tầng logistics vùng EWEC là phụ thuộc vào vốn đầu tư công, trong khi các dự án theo hình thức PPP còn hạn chế về quy mô và hiệu quả. Để khắc phục, cần triển khai đồng bộ ba hướng trọng tâm: (1) Hoàn thiện khung pháp lý PPP logistics theo hướng linh hoạt hơn về phân bổ rủi ro, thời hạn khai thác và ưu đãi thuế, đặc biệt cho các dự án trung tâm logistics, ICD và kho ngoại quan; (2) Khuyến khích đầu tư tư nhân và FDI thông qua chính sách tín dụng ưu đãi, bảo lãnh vay và hỗ trợ thủ tục đất đai - hạ tầng; (3) Đẩy mạnh phân cấp tài chính vùng, cho phép các địa phương

EWEC chủ động khai thác nguồn thu từ dịch vụ logistics, phí cảng, thuế cửa khẩu và vốn ODA; đồng thời, từng bước hình thành Quỹ phát triển logistics vùng EWEC như một cơ chế điều phối đầu tư công - tư linh hoạt.

Nhìn chung, đa dạng hóa nguồn lực đầu tư không chỉ là giải pháp tài chính mà còn là yêu cầu thể chế quan trọng. Việc kết hợp giữa cơ chế PPP linh hoạt, đầu tư tư nhân được khuyến khích và phân cấp tài chính hiệu quả sẽ giúp EWEC chuyển từ mô hình “đầu tư công dẫn dắt” sang “đầu tư hợp tác - đồng quản trị”, phù hợp với định hướng phát triển hành lang kinh tế bền vững của khu vực GMS.

4.4. Chuyển đổi số và phát triển nhân lực

Chuyển đổi số trong quản lý logistics vùng là điều kiện quan trọng bảo đảm tính bền vững của hạ tầng logistics. Cần thúc đẩy việc áp dụng hệ thống thông tin logistics (LIS) và nền tảng dữ liệu mở cho toàn vùng EWEC nhằm quản lý luồng hàng hóa, điều phối vận tải và hỗ trợ ra quyết định. Thành phố Đà Nẵng hiện đã bước đầu triển khai Cổng thông tin logistics thông minh, song, mô hình này cần được mở rộng ra cấp vùng, có sự tham gia của thành phố Huế, tỉnh Quảng Trị và cộng đồng doanh nghiệp logistics. Đồng thời, phát triển nguồn nhân lực logistics vùng là yếu tố then chốt để nâng cao năng lực thể chế. Các chương trình đào tạo, bồi dưỡng cho cán bộ quản lý cần tập trung vào kỹ năng quy hoạch tích hợp, điều phối chính sách và quản lý dự án PPP. Do đó, Chính phủ cần xem phát triển nhân lực logistics vùng EWEC là ưu tiên chiến lược, gắn với các trường đại học, viện nghiên cứu và doanh nghiệp trong khu vực.

4.5. Quản trị liên vùng và hội nhập khu vực

Phát triển logistics trên EWEC gắn liền với tiến trình hội nhập khu vực Tiểu vùng Mekong mở rộng (GMS) và chiến lược kết nối ASEAN. EWEC là tuyến thương mại chủ chốt nối Myanmar - Thái Lan - Lào - Việt Nam, góp phần hình thành mạng lưới logistics

xuyên biên giới. Vì vậy, phát triển các hành lang GMS cần chuyển từ “kết nối hạ tầng” sang “kết nối thể chế và kỹ thuật số”, tăng cường điều phối vùng và logistics bền vững.

Thứ nhất, cần thiết lập cơ chế điều phối liên vùng và xuyên biên giới để quản lý thống nhất các hoạt động logistics. Một Hội đồng điều phối logistics EWEC có thể được hình thành, gồm: đại diện các bộ, địa phương và doanh nghiệp dọc hành lang, đóng vai trò điều phối quy hoạch, chia sẻ dữ liệu và giám sát tiến độ dự án.

Thứ hai, thể chế logistics vùng nên hướng tới mô hình “hành lang logistics thông minh” kết hợp quy hoạch tích hợp, quản lý số hóa và chuỗi cung ứng xanh.

Thứ ba, cần xây dựng khung theo dõi và đánh giá (M&E) cho hành lang EWEC với các chỉ số, như: thời gian thông quan, dwell-time tại cảng/ICD, tỷ lệ vận tải đa phương thức và chi phí logistics/TEU. Những chỉ số này giúp đánh giá tác động chính sách và so sánh tiến độ với các hành lang khác trong khu vực.

Nếu được triển khai đồng bộ, thể chế - quy hoạch - nguồn lực - chuyển đổi số - nhân lực sẽ tạo động lực để EWEC chuyển từ “hành lang giao thông” sang “hành lang kinh tế - logistics thông minh”, trở thành cực tăng trưởng mới của miền Trung và GMS.

5. Kết luận

Phát triển kết cấu hạ tầng logistics khu vực EWEC tại Việt Nam không chỉ là bài toán đầu tư hạ tầng mà trước hết là vấn đề hoàn thiện thể chế và nâng cao chất lượng quy hoạch vùng. Hai yếu tố này có mối quan hệ gắn kết chặt chẽ, trong đó thể chế giữ vai trò dẫn dắt và điều phối, còn quy hoạch vùng tạo nền tảng tổ chức không gian và phân bổ nguồn lực một cách hiệu quả. Trong bối cảnh yêu cầu liên kết vùng và hội nhập ngày càng sâu rộng, việc chuyển từ tư duy phát triển đơn lẻ sang tiếp cận tích hợp, liên

ngành và liên vùng là xu hướng tất yếu. Điều này đòi hỏi không chỉ sự điều chỉnh về chính sách mà còn là sự đổi mới trong mô hình quản trị phát triển, hướng tới tính minh bạch, phối hợp đa cấp và dựa trên dữ liệu. Về tổng thể, việc củng cố đồng bộ thể chế và quy hoạch vùng sẽ tạo động lực nâng cao hiệu quả đầu tư, tăng cường kết nối hạ tầng và mở rộng không gian phát triển kinh tế. Đây cũng là tiền đề quan trọng để khu vực EWEC phát huy vai trò là trục liên kết chiến lược, đóng góp tích cực vào tăng trưởng bền vững của vùng Trung Bộ và tiến trình hội nhập kinh tế khu vực, quốc tế trong giai đoạn tới. □

Chú thích:

1, 14. Liu, X. (2024). *Journal of Education and Educational Research the Role of Logistics and Infrastructure in Promoting International Trade*. Journal of Education and Educational Research, 9(3), 281 - 286.

2. Nguyen, T. T. H. (2025). *Examining the Influence of Governance Quality and Institutional Policies on Logistics Growth in Vietnam*. International Journal of Multidisciplinary Research and Analysis, 08(05). <https://doi.org/10.47191/ijmra/v8-i05-47>.

3, 11, 16. ADB. (2021). *The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2030*. <https://doi.org/10.22617/TCS210042>.

4. North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>

5. Rodrigue, J.-P. (2017). *Developing the Logistics Sector: The Role of Public Policy*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.20189.92645>

6. Krugman, P. (1991). *Increasing Returns and Economic Geography*. Journal of Political Economy, 99(3), 483 - 499. <https://doi.org/10.1086/261763>.

7. Perroux, F. (1970). *Note on the Concept of Growth Poles*. In D. L. McKee, R. D. Dean, & W. H. Leahy (Eds.). *Regional Economics: Theory and Practice* (pp. 93 - 104). Free Press.

8, 9. Nasser, F., & Ouerghi, F. (2024). *The role of institutions in logistics performance as a new road toward GVC participation*. Transnational Corporations Review, 16(4).

<https://doi.org/10.1016/j.tncr.2024.200092>

10, 15. OECD (2019). *Promoting Clean Urban Public Transportation and Green Investment in Moldova*. <https://doi.org/10.1787/31925aae-en>

12, 13. Bộ Công Thương (2023). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2023: Chuyển đổi số trong logistics*.

17. OECD (2020b). *The Future of Regional Development and Public Investment in Wales*. United Kingdom. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/e6f5201d-en>.

Tài liệu tham khảo:

1. Bộ Chính trị (2022). *Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ đến 2030, tầm nhìn 2045*.

2. Bộ Công Thương (2022). *Báo cáo logistics Việt Nam năm 2022: Phát triển logistics xanh*. H. NXB Công Thương.

3. Chính phủ (2025). *Nghị quyết số 306/NQ-CP ngày 05/10/2025 về điều chỉnh Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*.

4. Nguyễn Chí Hải Lâm, Văn Giang, Nguyễn Trọng Phúc (2019). *Đánh giá tính liên kết vùng trong phát triển công nghiệp bằng mô hình hồi quy không gian*. Tạp chí Kinh tế & Dự báo, số (27).

5. *Giới thiệu về Hành lang kinh tế Đông - Tây*. <https://moit.gov.vn>, ngày 12/3/2018.

6. *Đánh thức hành lang kinh tế đông - tây*. <https://nhandan.vn>, ngày 06/10/2025.

7. *Kiến tạo không gian phát triển mới trên Hành lang kinh tế Đông - Tây*. <https://cand.com.vn>, ngày 16/4/2025.

8. *Thúc đẩy phát triển logistics khu vực Bắc Trung Bộ: Mở ra cơ hội lớn cho phát triển*. <https://nhandan.vn>, ngày 01/4/2026.

9. Asian Development Bank - ADB (2015). *Greater Mekong Subregion Economic Corridors and Economic Corridor Development*.

10. Banomyong, R., Sopadang, A., Ramingwong, S. (2010). *Logistics benchmark study of the East-West Economic Corridor*. BMQR Journal.

11. SNV Netherlands Development Organisation (2023). *Assessment of Impact on*.