

KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VÀ KHUYẾN NGHỊ CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG LOGISTICS CHO VIỆT NAM VÀ HƯNG YÊN

Ths. Nguyễn Ngọc Uyên*

Nghiên cứu này đánh giá thực trạng và vai trò của hạ tầng logistics tại Hưng Yên, một tỉnh chiến lược trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ. Tuy có nhiều thành tựu trong phát triển kinh tế và thu hút đầu tư, hạ tầng logistics của Hưng Yên vẫn chưa đáp ứng kịp tốc độ tăng trưởng, với hệ thống giao thông không đồng bộ và thiếu trung tâm logistics hiện đại, dẫn đến chi phí vận chuyển cao và giảm sức cạnh tranh. Dựa trên kinh nghiệm từ các quốc gia như UAE, Trung Quốc và Singapore, nghiên cứu đề xuất các chính sách nhằm nâng cấp hệ thống giao thông, phát triển trung tâm logistics quy mô lớn, ứng dụng công nghệ, thúc đẩy hợp tác công - tư, đồng thời thu hút đầu tư và đào tạo nguồn nhân lực logistics chất lượng cao.

• Từ khóa: cơ sở hạ tầng logistics; kinh nghiệm phát triển cơ sở hạ tầng logistics, cơ sở hạ tầng logistic của Hưng Yên.

This study assesses the current status and role of logistics infrastructure in Hung Yen, a strategic province in the key economic region of Northern Vietnam. Despite many achievements in economic development and investment attraction, Hung Yen's logistics infrastructure has not kept pace with growth, characterized by an uncoordinated transportation system and a lack of modern logistics centers, resulting in high transportation costs and reduced competitiveness. Drawing on experiences from countries such as the UAE, China, and Singapore, the study proposes policies to upgrade the transportation system, develop large-scale logistics centers, apply technology, promote public-private partnerships, and simultaneously attract investment and train high-quality logistics human resources.

• Key words: logistics infrastructure; experience in developing logistics infrastructure, logistics infrastructure of Hung Yen.

Ngày nhận bài: 02/7/2025

Ngày gửi phản biện: 08/7/2025

Ngày duyệt đăng: 11/10/2025

DOI: <https://doi.org/10.71374/jfarv.v25.i300.21>

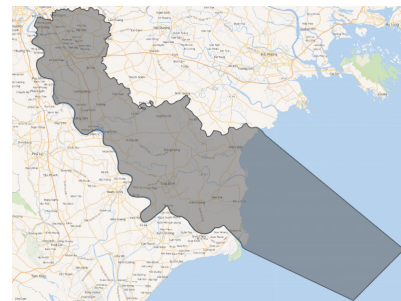
1. Giới thiệu

Cơ sở hạ tầng, đặc biệt là cơ sở hạ tầng logistics đóng vai trò then chốt trong phát triển kinh tế - xã hội của một quốc gia và các địa phương. Hệ thống hạ tầng đồng bộ và hiện đại không chỉ nâng cao hiệu quả hoạt động sản xuất, kinh doanh mà còn thu hút đầu tư và thúc đẩy tăng trưởng bền vững.

Hưng Yên là địa phương có vị trí chiến lược trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, với diện tích khoảng

2.500 km², dân số khoảng 3,5 triệu người và tiếp giáp với các tỉnh, thành phố quan trọng như Hà Nội và các trung tâm công nghiệp lớn như Bắc Ninh, Ninh Bình và Hải Phòng (Hình 1). Tỉnh có lợi thế kết nối với các trung tâm kinh tế lớn và cảng biển quan trọng. Đây là một trong những địa phương có tốc độ phát triển kinh tế cao, với sự chuyển dịch mạnh mẽ sang công nghiệp và dịch vụ, thu hút nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước đầu tư.

Hình 1. Vị trí của Hưng Yên ở các tỉnh phía Bắc



Hệ thống cơ sở hạ tầng của Hưng Yên đang được đầu tư đồng bộ và hiện đại hóa, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế và nâng cao chất lượng cuộc sống. Tỉnh sở hữu mạng lưới giao thông phát triển với các tuyến đường huyết mạch như Quốc lộ 5A, Quốc lộ 39, Quốc lộ 38, Quốc lộ 10 và Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, cùng với lợi thế vận tải đường sông trong hệ thống sông Hồng, sông Đuống, sông Luộc, sông Trà Lý và hệ thống sông Bắc Hưng Hải. Dự án cao tốc Vành đai 4, Vành đai 5 đi qua Hưng Yên đang được triển khai, giúp tăng cường kết nối vùng và phát triển logistics. Hưng Yên cũng là điểm sáng trong thu hút đầu tư công nghiệp với nhiều khu công nghiệp lớn như Thăng Long II, Phố Nối A, Phố Nối B, Yên Mỹ, Minh Đức... được quy hoạch hiện đại, thu hút nhiều doanh nghiệp nước ngoài. Đồng thời,

* Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải; email: nguyennuyen2998@gmail.com

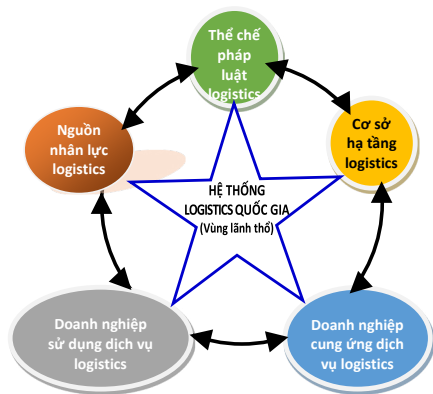
tình đang phát triển các trung tâm logistics, kho bãi và hệ thống cảng cạn (ICD) nhằm nâng cao năng lực lưu trữ và vận chuyển hàng hóa.

Hạ tầng đô thị được cải thiện với nhiều khu đô thị mới như EcoPark và khu đô thị phía Nam thành phố Hưng Yên, khu đô thị Eco Green City... cùng với hệ thống cấp nước, xử lý nước thải và cung cấp điện đang được nâng cấp. Với chiến lược phát triển bền vững, Hưng Yên đang từng bước trở thành trung tâm công nghiệp, logistics và dịch vụ hiện đại, thu hút nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước. Tuy nhiên, cơ sở hạ tầng logistics vẫn chưa đáp ứng tốc độ phát triển kinh tế, đặc biệt trong bối cảnh cơ cấu lại địa lý các địa phương hiện nay. Hệ thống giao thông chưa đồng bộ, thiếu các trung tâm logistics hiện đại và chi phí vận chuyển cao đang là những rào cản đối với sự phát triển bền vững của tỉnh.

2. Tầm quan trọng của phát triển cơ sở hạ tầng logistics

Hạ tầng logistics là yếu tố kỹ then chốt trong hệ thống logistics, đảm bảo hàng hóa, dịch vụ luôn được cung ứng đầy đủ và lưu thông một cách suôn sẻ trên thị trường, trong đó cơ sở hạ tầng (CSHT) logistics giữ vai trò quan trọng (Hình 2). Hiện nay, các nhà nghiên cứu và người lập chính sách có những ý kiến khác nhau về CSHT logistics. Thực chất, Cơ sở hạ tầng logistics được hiểu là tổng thể các yếu tố vật chất, kỹ thuật, kiến trúc đóng vai trò nền tảng cho các hoạt động logistics nói chung và các dịch vụ logistics nói riêng diễn ra một cách nhịp nhàng và hiệu quả. Cơ sở hạ tầng logistics bao gồm cơ sở hạ tầng “phần cứng” và hạ tầng “phần mềm”.

Hình 2. Hệ thống logistics quốc gia (Đề tài X01.29/16-20)¹



CSHT logistics hiện đại cho phép đáp ứng hiệu quả các nhu cầu, các hoạt động logistics trong chuỗi cung ứng từ vận chuyển nguyên liệu và thành phẩm, bảo quản đến xử lý hàng hóa cũng như đảm bảo thông tin liên lạc giữa các mắt xích để tạo thành một dây chuyền “tiếp tục sản xuất” trong khâu phân phối, lưu thông hàng hóa dịch vụ làm gia tăng giá trị của các sản phẩm, hàng hóa

Sự phát triển CSHT logistics chịu sự tác động từ nhiều yếu tố, bao gồm chính sách và khung pháp lý, nguồn vốn đầu tư, trình độ công nghệ, năng lực quản

lý và yếu tố môi trường. Chính sách nhà nước đóng vai trò định hướng, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút các nguồn lực đầu tư, đặc biệt là các mô hình hợp tác công - tư (PPP) và nguồn vốn từ khu vực tư nhân. Việc ứng dụng công nghệ hiện đại vào phát triển hạ tầng, như trí tuệ nhân tạo (AI), dữ liệu lớn (Big Data) và tự động hóa, giúp nâng cao hiệu quả vận hành và tối ưu hóa chi phí.

3. Bài học kinh nghiệm phát triển hạ tầng logistics từ các quốc gia

Phát triển cơ sở hạ tầng là ưu tiên hàng đầu của nhiều quốc gia nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và nâng cao năng lực cạnh tranh. Trên thế giới, nhiều quốc gia đã thành công trong việc xây dựng và quản lý hệ thống hạ tầng hiện đại, mang lại hiệu quả cao trong kết nối giao thông, logistics và phát triển đô thị. Những mô hình thành công này cung cấp bài học quan trọng cho Việt Nam và Hưng Yên.

Thứ nhất, bài học kinh nghiệm từ Các tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất (United Arab Emirates - UAE)

Từ khi Ngân hàng Thế giới công bố LPI, UAE luôn nằm trong số các quốc gia có thứ hạng cao với điểm số ổn định. Quốc gia này cũng đứng thứ 3 trong bảng xếp hạng Agility Emerging Markets Logistics 2024.²

UAE đã tận dụng hiệu quả vị trí địa lý chiến lược để trở thành trung tâm thương mại và logistics toàn cầu thông qua đầu tư mạnh vào hạ tầng, cải cách thủ tục, xây dựng khung pháp lý linh hoạt và cung cấp ưu đãi cho doanh nghiệp. Quốc gia này luôn chủ động thích ứng với xu hướng mới như thương mại điện tử, đồng thời triển khai các sáng kiến đột phá như “Hộ chiếu logistics thế giới” để nâng cao vị thế trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Việc không ngừng đầu tư vào công nghệ hiện đại và đổi mới sáng tạo đã giúp UAE duy trì lợi thế cạnh tranh bền vững, khẳng định tầm quan trọng của chiến lược linh hoạt và sáng tạo trong phát triển logistics.

Thứ hai, bài học kinh nghiệm từ Trung Quốc

Trong những năm gần đây, các công ty logistics Trung Quốc đã tăng cường sự hiện diện ở các thị trường nước ngoài khi các nền tảng thương mại điện tử xuyên biên giới của nước này nở rộ. Các công ty này đã thâm nhập các thị trường Bắc Mỹ, châu Âu, Đông Nam Á, Trung Đông, Trung và Nam Mỹ, cung cấp dịch vụ logistics số hóa tới các thị trường mục tiêu, góp phần vào tăng trưởng thương mại toàn cầu.

Trung Quốc đã phát triển hệ thống logistics với quy mô lớn, kết nối các tỉnh thành và ứng dụng công nghệ cao để tối ưu chuỗi cung ứng. Việc triển khai hệ thống Cảng tự động giúp tăng hiệu suất vận hành, giảm nhân lực, trong khi hệ thống Bắc Đẩu (BDS) hỗ trợ điều phối giao thông và giám sát logistics hiệu quả. Trung Quốc cũng đầu tư vào chuỗi lạnh để đáp ứng nhu cầu bảo quản thực phẩm cho thị trường quốc tế, song vẫn cần cải thiện hệ thống nội địa. Chính phủ nước này hợp nhất

² Bộ Công Thương. (2024). Báo cáo logistics Việt Nam 2024.

các doanh nghiệp logistics lớn thành Tập đoàn Logistics Trung Quốc, vận hành trên 30 tỉnh thành và mở rộng ra 5 châu lục, nhằm tối ưu hóa hệ thống vận chuyển toàn cầu.

Thứ ba, bài học kinh nghiệm từ Singapore

Singapore tận dụng vị trí chiến lược của mình để phát triển logistics, trở thành điểm trung chuyển quan trọng trên tuyến thương mại Đông - Tây, kết nối với 600 cảng tại 120 quốc gia. Chính phủ tập trung phát triển cảng thông minh và cảng “xanh”, đồng thời đầu tư hơn 20 tỷ USD vào siêu cảng Tuas - dự kiến trở thành cảng tự động lớn nhất thế giới vào năm 2040. Để tăng cường kết nối khu vực, Singapore tham gia dự án đường sắt xuyên quốc gia Côn Minh - Singapore (SKRL), mở rộng lựa chọn vận tải cho doanh nghiệp. Ngoài ra, quốc gia này xây dựng hệ sinh thái logistics toàn diện, cung cấp dịch vụ tài chính, tiếp nhiên liệu, lưu trữ và dỡ hàng ngay tại cảng, đồng thời miễn thuế GST và phát triển khu thương mại tự do nhằm thu hút doanh nghiệp logistics và các thương hiệu lớn.

Việc học hỏi từ các mô hình thành công trên thế giới sẽ giúp Việt Nam và Hưng Yên định hướng các giải pháp phù hợp, từ đó cải thiện chất lượng cơ sở hạ tầng, nâng cao hiệu quả logistics và thu hút đầu tư trong tương lai.

4. Thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng logistics ở Hưng Yên

Thứ nhất, về đường bộ: Trên địa bàn Hưng Yên hiện có tuyến đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng dài 26,5 km và tổng chiều dài tuyến quốc lộ hơn 254,7 km. QL.38 đang được nâng cấp, cải tạo với quy mô đường cấp III. Hệ thống đường tỉnh có 37 tuyến, tổng chiều dài 725,32km; trong đó 231,32km đạt cấp III, dưới cấp III là 494km. Toàn bộ các tuyến đường đều được thảm nhựa và bê tông nhựa đạt hơn 97%, cấp phối chiếm hơn 2,9%. Hệ thống đường huyện có 243 tuyến với tổng chiều dài hơn 1.129,06km; trong đó 442,52km đạt cấp III, cấp IV, dưới cấp V có hơn 686,44km; chất lượng mặt đường được thảm nhựa và bê tông xi măng đạt hơn 87,6%; cấp phối, gạch chiếm hơn 12,3%. Hệ thống đường giao thông nông thôn trên địa bàn tỉnh có tổng chiều dài hơn 11 nghìn km; trong đó đường xã, thôn, xóm có tỷ lệ mặt đường được trải BTXM và nhựa chiếm trên 85%...³⁴

Thứ hai, về cảng, bến và đường thủy nội địa: Địa phương hiện có gần 362,5km tuyến sông trung ương gồm sông Hồng và sông Luộc, sông Hóa, sông Thái Bình. Sông Trà Lý. Hưng Yên hiện có 05 cảng thủy nội địa đã được công bố, tập trung chủ yếu trên các tuyến sông trung ương gồm: Cảng thủy nội địa xăng dầu Thái Bình; Cảng thủy nội địa hóa chất Vinacomin; Cảng thủy nội địa nhiệt điện Thái Bình 1 và Thái Bình 2; Cảng thủy nội địa chuyên dung Shengly; ngoài ra địa phương còn đang xây dựng 02 cảng mới gồm Cảng Bắc Trà Lý và Cảng Sông Trà Lý.

Địa phương có 249,9km sông nội tỉnh gồm các

tuyến sông: Sắt, Cửu Yên, Điện Biên, Tam Đô và sông Chanh... với khoảng 60 bến bốc xếp hàng hóa, 99 bến khách ngang sông đang hoạt động.

Thứ ba, về cảng biển: Hưng Yên sở hữu 54km bờ biển, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển giao thông đường biển và kinh tế cảng biển. Hiện tại, chỉ có một tuyến luồng hàng hải Diêm Điền với chiều dài 10,2km, đáy luồng rộng 45m, độ sâu luồng đạt khoảng 1,5m.

Hưng Yên hiện có 02 bến cảng biển đang hoạt động với chiều dài khoảng 260m, bao gồm: Bến cảng xăng dầu và LPG (khí hóa lỏng) và Bến cảng tổng hợp Diêm Điền. Để hỗ trợ vận chuyển hàng hóa từ tàu lớn sang tàu nhỏ để vào cảng nội địa, địa phương hiện có 03 khu chuyên tải.

Thứ tư, về hạ tầng cảng cạn, trung tâm logistics: Ở Hưng Yên, hiện đã các cảng cạn được quy hoạch là ICD Yên Mỹ (5 - 10ha, công suất khoảng 60 - 125.000TEU/năm), ICD Văn Lâm (diện tích 5ha, công suất khoảng 63.000TEU/năm), tỉnh đã định hình cụm logistics ven biển gắn với cảng sông Trà Lý và cảng nước sâu Thái Thụy - Tiền Hải. Tỉnh Hưng Yên cũng đã đề xuất bổ sung, điều chỉnh 7 cảng cạn khác gồm: ICD Lý Thường Kiệt (huyện Khoái Châu và Yên Mỹ có quy mô hơn 80ha), ICD Lạc Hồng (huyện Văn Lâm, quy mô khoảng 30ha), ICD Văn Lâm (thị xã Mỹ Hào và huyện Văn Lâm với quy mô 68ha), ICD Kim Động (huyện Kim Động, quy mô khoảng 20ha), ICD thông quan logistics Hưng Phát (huyện Yên Mỹ, quy mô 50ha); ICD Transimex (huyện Yên Mỹ, quy mô khoảng 10ha), ICD Ân Thi (huyện Ân Thi quy mô 20ha).^{5,6}

Hưng Yên đang phấn đấu vào năm 2030 trở thành tỉnh công nghiệp hiện đại, tăng trưởng nhanh và bền vững, với quy mô kinh tế và mức độ phát triển nằm trong nhóm hàng đầu của cả nước. Muốn vậy phải hình thành được hệ thống kết cấu hạ tầng KTXH, trong đó quan trọng là hạ tầng logistics đồng bộ, hiện đại, kết nối trong vùng, với toàn quốc và quốc tế. Đồng thời, tỉnh cần chú trọng đầu tư các ngành dịch vụ logistics mà Hưng Yên có ưu thế và điều kiện phát triển như kho bãi, vận tải, thương mại...

GRDP của tỉnh năm 2024 đạt 292.602.496 triệu VNĐ (xếp thứ 12); thu ngân sách năm 2024: 53.112.677 triệu VNĐ (xếp thứ 10); thu nhập bình quân: 69,93 triệu VNĐ/năm (xếp thứ 6).⁷

Ngành logistics tại Hưng Yên có sự phục hồi sau dịch và tiềm năng phát triển lớn, đặc biệt ở lĩnh vực kho bãi. Tuy nhiên, sự thiếu liên kết giữa các ngành vẫn là một rào cản lớn, làm giảm hiệu quả lưu thông hàng hóa và ảnh hưởng tiêu cực đến khả năng thu hút đầu tư vào các khu, cụm công nghiệp trên địa bàn. Các doanh nghiệp

⁵ Nguyễn Quang Hồng và Nguyễn Ngọc Uyên, “Phát triển hạ tầng logistics cho phát triển kinh tế ở tỉnh Hưng Yên”. JSTT 2024, 4 (3), 71-79

⁶ Cổng thông tin điện tử Thái Bình, “Hạ tầng giao thông kết nối vùng - Lợi thế cho không gian phát triển mới”.

⁷ Bộ Tài chính. (2024), “Niềm giám thống kê năm 2024”.

³ Báo Hưng Yên (2019), “Hưng Yên: Phát triển mạng lưới giao thông”.

⁴ Tỉnh Thái Bình, “Tóm tắt quy hoạch giao thông tỉnh Thái Bình giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2050.”

logistics tại Hưng Yên chủ yếu có quy mô vừa và nhỏ, tập trung vào các dịch vụ đơn lẻ như vận tải, phân phối nội địa. Năng lực cung cấp dịch vụ thông quan quốc tế còn yếu, thiếu tính chuyên nghiệp. Một số tuyến đường quan trọng như Quốc lộ 39, Quốc lộ 38, đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng đã giúp kết nối Hưng Yên với các khu vực lân cận, song vẫn còn nhiều nút thắt cần được giải quyết để tăng cường khả năng lưu thông hàng hóa; Ngoài ra, Hưng Yên hiện chưa có trung tâm logistics hiện đại quy mô lớn, khiến doanh nghiệp phải phụ thuộc nhiều vào hệ thống logistics của các tỉnh lân cận. Việc thiếu các kho bãi, trung tâm phân phối và dịch vụ vận tải đồng bộ làm gia tăng chi phí logistics, giảm sức cạnh tranh của doanh nghiệp trong tỉnh. Mặc dù tỉnh đã có những chính sách khuyến khích đầu tư vào cơ sở hạ tầng, nhưng chưa có sự đột phá mạnh mẽ trong việc phát triển hệ thống logistics theo hướng hiện đại và bền vững.

5. Hàm ý chính sách phát triển hạ tầng logistics cho Hưng Yên

Từ bài học phát triển hạ tầng logistics ở một số nước và thực tế phát triển hạ tầng logistics thời gian qua ở địa phương, Hưng Yên cần có các chính sách đồng bộ nhằm tối ưu hóa hệ thống giao thông, nâng cao năng lực logistics và thu hút đầu tư.

Thứ nhất, tỉnh cần tập trung hoàn thiện và mở rộng mạng lưới giao thông, đặc biệt là các tuyến đường kết nối với Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, khu công nghiệp trọng điểm, cảng biển và sân bay lớn. Việc đầu tư nâng cấp các tuyến đường huyết mạch như Quốc lộ 39, Quốc lộ 38, và hệ thống đường tỉnh sẽ giúp cải thiện khả năng lưu thông hàng hóa, giảm thời gian vận chuyển và tối ưu hóa chi phí logistics cho doanh nghiệp.

Thứ hai, Hưng Yên cần phát triển các trung tâm logistics hiện đại, đặt tại vị trí chiến lược gần các khu công nghiệp, tuyến đường huyết mạch hoặc cảng sông. Các trung tâm này không chỉ cung cấp dịch vụ lưu trữ, vận chuyển mà còn ứng dụng công nghệ số để tối ưu hóa quản lý kho bãi và luồng hàng hóa. Kinh nghiệm từ Singapore và UAE chỉ ra trung tâm logistics là mắt xích then chốt trong chuỗi cung ứng, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả vận hành.

Thứ ba, tỉnh có thể khuyến khích đầu tư theo mô hình hợp tác công - tư (PPP) để huy động nguồn vốn từ khu vực tư nhân, giảm áp lực tài chính cho ngân sách nhà nước.

Thứ tư, việc đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý và vận hành logistics là yếu tố quan trọng giúp nâng cao hiệu quả hoạt động. Hưng Yên có thể áp dụng công nghệ thông tin và các nền tảng số vào quản lý logistics như hệ thống quản lý kho (WMS), quản lý vận tải (TMS), truy xuất nguồn gốc hàng hóa, và thanh toán điện tử để cải thiện hệ thống giám sát giao thông, tối ưu hóa tuyến đường vận chuyển và giảm thiểu chi phí không cần thiết.

Thứ năm, bên cạnh các giải pháp về hạ tầng, tỉnh

cần có chính sách ưu đãi thu hút doanh nghiệp logistics và các nhà đầu tư chiến lược. Điều này có thể bao gồm các chính sách thuế, hỗ trợ đất đai, đơn giản hóa thủ tục hành chính để khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào lĩnh vực logistics. Đồng thời, cần tăng cường đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao để đáp ứng nhu cầu vận hành hệ thống logistics hiện đại.

Thứ sáu, Hưng Yên cần chú trọng đào tạo và phát triển đội ngũ nhân lực có chuyên môn về logistics, có khả năng vận hành công nghệ và thích ứng với xu hướng toàn cầu hóa. Việc hợp tác giữa chính quyền, các cơ sở đào tạo và doanh nghiệp là cần thiết để đảm bảo đào tạo đúng nhu cầu thực tiễn.

6. Kết luận và kiến nghị

Phát triển cơ sở hạ tầng logistics là yếu tố then chốt để nâng cao năng lực cạnh tranh và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế bền vững cho Hưng Yên. Qua phân tích bài học kinh nghiệm từ các quốc gia phát triển, thực trạng hạ tầng tại Việt Nam và Hưng Yên, bài viết đã chỉ ra những điểm mạnh, hạn chế cũng như các thách thức mà tỉnh đang phải đối mặt. Mặc dù có nhiều tiềm năng nhờ vị trí địa lý thuận lợi và sự phát triển mạnh mẽ của ngành công nghiệp, nhưng Hưng Yên vẫn cần cải thiện hệ thống giao thông, phát triển các trung tâm logistics hiện đại và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong vận hành logistics để đáp ứng nhu cầu thực tế.

Để đạt được mục tiêu này, tỉnh cần có chiến lược phát triển đồng bộ, bao gồm việc đẩy mạnh đầu tư vào hạ tầng giao thông, xây dựng trung tâm logistics theo mô hình tiên tiến và tạo môi trường thuận lợi cho doanh nghiệp. Hưng Yên cũng nên xem xét áp dụng mô hình hợp tác công - tư (PPP) để huy động vốn đầu tư từ khu vực tư nhân, giảm áp lực ngân sách nhà nước. Đồng thời, việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong lĩnh vực logistics cũng là yếu tố then chốt để đảm bảo sự vận hành hiệu quả và bền vững của hệ thống logistics trong tương lai. Các chính sách cụ thể nhằm thu hút đầu tư và tăng cường kết nối vùng sẽ giúp Hưng Yên cải thiện cơ sở hạ tầng logistics, tạo tiền đề cho sự phát triển kinh tế - xã hội và nâng cao vị thế trong khu vực kinh tế trọng điểm Bắc Bộ.

Tài liệu tham khảo:

- Ngân hàng Thế giới (World Bank). (2020). Vietnam Logistics: Connecting for Growth. Báo cáo về thực trạng và định hướng phát triển logistics tại Việt Nam.
- Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam. (2022). Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050.
- Cục Hàng hải Việt Nam. (2021). Báo cáo tổng kết về phát triển hệ thống cảng biển và logistics tại Việt Nam.
- PGS, TS Nguyễn Quang Hồng (2020). " Báo cáo đề tài KX29/16-20, Phát triển hệ thống hạ tầng logistics nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế nhanh và bền vững vùng KTTD miền Trung." Bộ KHCHN 2020.
- Phạm Ngọc Minh. (2020). "Hợp tác công - tư trong phát triển cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam." Tạp chí Quản lý Kinh tế, số 7, tr. 30-42.
- Nguyễn Mạnh Hùng. (2021). "Ứng dụng công nghệ số trong quản lý logistics: Kinh nghiệm quốc tế và hàm ý cho Việt Nam." Tạp chí Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương, số 589, tr. 20-35.
- Hiệp hội Logistics Việt Nam (VLA). (2023). Thực trạng và giải pháp phát triển logistics tại Việt Nam.
- Nguyễn Văn Tuấn. (2023). "Thực trạng phát triển logistics tại các tỉnh vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ." Tạp chí Phát triển Kinh tế, số 632, tr. 60-75.
- Lê Minh. (2024). "Logistics trước áp lực cạnh tranh - Bài 3: Mạng lưới logistics Trung Quốc vươn ra toàn cầu." TTXVN.
- Nguyễn Quang Hồng và Nguyễn Ngọc Uyên, (2024) "Phát triển hạ tầng logistics cho phát triển kinh tế ở tỉnh Hưng Yên". JSTT 2024, 4 (3), 71-79.
- Tỉnh Thái Bình, "Tóm tắt quy hoạch giao thông tỉnh Thái Bình giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2050."