NÂNG CAO NĂNG LỰC HẠ TẦNG LOGISTICS GẮN VỚI THƯƠNG MẠI BIÊN GIỚI ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM

ThS. Hoàng Hải Yến[1] - CN. Phạm Tuấn Minh[1]
TS. Thái Bùi Hải An[2]

Bài viết phân tích năng lực hạ tầng logistics phục vụ thương mại biên giới đường bộ qua hành lang Lạng Sơn, Móng Cái và Mộc Bài, giai đoạn 2022–2024. Nghiên cứu sử dụng tài liệu thứ cấp, vận dụng lý thuyết chi phí thương mại và cách tiếp cận hệ thống. Kết quả cho thấy ba hành lang có trạng thái đầu tư khác nhau, đòi hỏi cách đánh giá riêng: Móng Cái đã có kết nối cao tốc đưa vào sử dụng; Lạng Sơn đang đầu tư đường kết nối và hình thành đầu mối logistics; Mộc Bài chuẩn bị đầu tư cao tốc. Nghiên cứu đề xuất khung phân tích gồm năm cấu phần hạ tầng, phân biệt quy mô công trình, công suất công bố và kết quả khai. Hàm ý chính sách là đo lường vận hành, cải thiện điều phối và đánh giá chi phí toàn hành trình trước khi mở rộng công suất.

• Từ khóa: *hạ tầng logistics, thương mại biên giới đường bộ, hành lang logistics, năng lực khai thác, tạo thuận lợi thương mại.*

This article analyses the capacity of logistics infrastructure supporting land-border trade along the Lang Son, Mong Cai and Moc Bai corridors during 2022–2024. Drawing on secondary sources, the study applies trade-cost theory and a systems approach. The findings show that the three corridors are at different stages of infrastructure investment, requiring distinct approaches to assessment: Mong Cai has an expressway connection in operation; Lang Son is investing in connecting roads and developing a logistics hub; and Moc Bai is preparing for expressway investment. The study proposes an analytical framework comprising five infrastructure components, distinguishing physical scale, announced capacity and operational outcomes. Policy implications include measuring operational performance, improving coordination and assessing end-to-end costs before expanding capacity.

• *Key words: logistics infrastructure, land-border trade, logistics corridors, operational capacity, trade facilitation.*

Ngày nhận bài: 28/9/2026
Ngày gửi phản biện: 05/10/2026
Ngày duyệt đăng: 12/10/2026

1. Đặt vấn đề

Đầu tư đường kết nối và kho bãi là điều kiện cần để hàng hóa tiếp cận cửa khẩu thuận lợi hơn. Tuy nhiên, một tuyến đường dài hơn hay một trung tâm logistics có quy mô lớn hơn chưa đủ cho biết hàng hóa được vận chuyển nhanh đến đâu và với chi phí bao nhiêu. Những kết quả ấy còn phụ thuộc vào tổ chức vận tải, thủ tục kiểm tra và sự phối hợp giữa hai phía biên giới. Nghiên cứu của Banomyong và cộng sự (2015) về Việt Nam cho thấy các hạn chế logistics liên quan đồng thời đến hạ tầng, thể chế và dịch vụ. World Bank (2013) cũng đặt vận tải trong mối liên hệ với thủ tục thương mại và tổ chức chuỗi cung ứng. Từ góc nhìn này, năng lực logistics biên giới cần được đánh giá theo hành trình của hàng hóa, bao gồm cả thời gian đi đường, chờ đợi và xử lý tại cửa khẩu.

Các nghiên cứu trên tạo nền tảng để đánh giá hệ thống logistics ở cấp quốc gia; Báo cáo Logistics Việt Nam 2024 (Bộ Công Thương, 2024) bổ sung thông tin về hạ tầng, dịch vụ và hoạt động của ngành. Khi vận dụng vào từng hành lang biên giới, vấn đề cần làm rõ là cách so sánh những địa bàn có tiến độ đầu tư và điều kiện khai thác khác nhau. Một công trình đã đưa vào sử dụng, một dự án đang xây dựng và một phương án mới được phê duyệt phản ánh những khả năng phục vụ khác nhau. Bài viết tập trung vào vấn đề này, qua đó nối thông tin về trạng thái hạ tầng với yêu cầu đánh giá hiệu quả và lựa chọn ưu tiên chính sách.

Nghiên cứu đặt ra hai câu hỏi: tài liệu công khai cho phép nhận diện những khác biệt nào về năng lực hạ tầng giữa các hành lang; và cần ưu tiên can thiệp gì, đánh giá bằng chỉ tiêu nào? Bài viết đề xuất khung năm cấu phần, phân loại bằng chứng và xây dựng lộ trình chính sách. Ba trường hợp minh họa những giai đoạn phát triển khác nhau, chưa đại diện cho toàn bộ tuyến biên giới đường bộ của Việt Nam, nhất là tuyến Việt Nam–Lào.

2. Cơ sở lý thuyết và tổng quan nghiên cứu

Lý thuyết chi phí thương mại cho rằng thời gian và sự chậm trễ là những yếu tố ảnh hưởng đến chi phí đưa hàng hóa ra thị trường. Vận chuyển và chờ xử lý kéo dài có thể làm tăng chi phí bảo quản, ảnh hưởng tiến độ giao hàng và khả năng tiếp cận thị trường. Djankov và cộng sự (2010) chỉ ra tác động bất lợi của chậm trễ trước khi xuất hàng, nhất là với hàng nhạy cảm với thời gian. Hummels và Schaur (2013) làm rõ giá trị kinh tế của thời gian qua lựa chọn phương thức vận tải. Các nghiên cứu này là cơ sở để đánh giá logistics theo thời gian giao hàng và độ ổn định của hành trình; các hệ số quốc tế vẫn cần

[1]*Viện Chiến lược và Chính sách kinh tế - tài chính; email: hoanghaiyen84.mof@gmail.com; phamtuanminh@mof.gov.vn*
[2]*Học viện Tài chính; email: thaibuihaian@hvtc.edu.vn*

được kiểm định trước khi áp dụng cho cửa khẩu Việt Nam.

Portugal-Perez và Wilson (2012) nhấn mạnh vai trò của cả hạ tầng vật chất và điều kiện hỗ trợ thương mại đối với hoạt động xuất khẩu. Theo đó, đầu tư công trình cần đi cùng cải thiện dịch vụ và môi trường vận hành. Trong nghiên cứu về Việt Nam, Banomyong và cộng sự (2015) kết hợp đánh giá logistics quốc gia với phỏng vấn, qua đó làm rõ mối quan hệ bổ trợ giữa hạ tầng, dịch vụ và quản lý. Kế thừa cách tiếp cận này, bài viết lấy hành lang kết nối cửa khẩu làm đơn vị phân tích và sử dụng tài liệu thứ cấp để xem xét quan hệ giữa các cấu phần hạ tầng.

ADB (2018) đặt tuyến vận tải trong quan hệ với dòng thương mại, trung tâm sản xuất và cửa ngõ hàng hải; World Bank (2020) nhấn mạnh sự gắn kết giữa hạ tầng, dịch vụ logistics và lựa chọn đầu tư. Các cách tiếp cận này cho thấy đánh giá cửa khẩu cần xét cả khả năng kết nối với nơi sản xuất và các đầu mối vận chuyển. Báo cáo Logistics Việt Nam 2024 của Bộ Công Thương (2024) cung cấp bối cảnh ngành, nhưng đánh giá từng cửa khẩu vẫn cần dữ liệu thực tế về thời gian, chi phí và mức sử dụng hạ tầng.

Về tổ chức hoạt động biên giới, Điều 7, Điều 8 và Điều 10.4 của Hiệp định Tạo thuận lợi thương mại của WTO (2017) đề cập đến xử lý trước khi hàng đến, phối hợp giữa các cơ quan biên giới và cơ chế một cửa. Hướng dẫn của WCO (2018) cung cấp phương pháp đo thời gian giải phóng hàng để xác định công đoạn chậm trễ. Trên cơ sở đó, bài viết đánh giá năng lực logistics theo khả năng phục vụ dòng hàng của toàn hành lang, gắn đầu tư hạ tầng với dịch vụ, thủ tục và phối hợp vận hành. Lợi ích mở rộng công suất tại một công trình phụ thuộc vào khả năng đáp ứng của các khâu liên quan.

3. Phương pháp nghiên cứu và khung phân tích

3.1. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết sử dụng phương pháp phân tích tài liệu thứ cấp và so sánh ba hành lang Lạng Sơn, Móng Cái, Mộc Bài theo cùng khung tiêu chí trong giai đoạn 2022–2024. Các tài liệu học thuật công bố trước giai đoạn này được sử dụng để xây dựng cơ sở lý thuyết. Phương pháp này nhằm làm rõ sự khác biệt giữa các hành lang và xác định những vấn đề cần đánh giá sâu hơn, chưa hướng đến tổng quan hệ thống hoặc ước lượng tác động nhân quả.

Tài liệu được chọn theo nguồn gốc, thời điểm công bố, đối tượng phản ánh và mức độ liên quan đến câu hỏi nghiên cứu. Nguồn ưu tiên gồm nghiên cứu có bình duyệt, báo cáo ngành, báo cáo quốc tế và văn bản, thông tin chính thức của cơ quan nhà nước.

Ba hành lang được chọn có chủ đích để phản ánh các giai đoạn phát triển khác nhau: Lạng Sơn kết hợp đầu tư đường kết nối, trung tâm logistics và thí điểm cửa khẩu thông minh; Móng Cái có cao tốc đã vận hành; Mộc Bài đang chuẩn bị đầu tư cao tốc. Việc so sánh nhằm làm rõ yêu cầu đánh giá từng giai đoạn, không giả định các hành lang có cùng nhu cầu vận tải hay cơ cấu hàng hóa.

Thông tin được sắp xếp theo năm cấu phần trong Bảng 1, kèm thời điểm, đơn vị đo và trạng thái dự án; đồng thời phân biệt quy mô vật chất, công suất công bố và kết quả khai thác thực tế. Phần thiếu dữ liệu được ghi nhận để bổ sung, không được hiểu là thiếu năng lực. Do số liệu chưa đồng nhất, nghiên cứu không chấm điểm hoặc xây dựng chỉ số tổng hợp để xếp hạng.

3.2. Khung phân tích và tiêu chí đánh giá

Khung phân tích bắt đầu từ khả năng hạ tầng đáp ứng dòng hàng, xem xét tác động đến thời gian, chi phí và độ tin cậy logistics, liên hệ với khả năng tiếp cận thị trường. Hạ tầng được chia thành năm cấu phần: đường kết nối; cơ sở xử lý tại cửa khẩu; kho bãi và trung tâm logistics; đầu mối chuyển phương thức; hạ tầng dữ liệu. Sự phối hợp giữa các cơ quan và hai phía biên giới ảnh hưởng đến cách khai thác cả năm cấu phần này. Vì vậy, phối hợp được xem là điều kiện vận hành xuyên suốt, thay vì một loại tài sản có thể cộng vào quy mô công trình.

Bảng 1: Khung dự đoán năng lực hạ tầng logistics

Cấu phần	Dữ liệu đầu vào	Kết quả cần đo
Đường kết nối	Trạng thái khai thác; làn xe; đường dẫn	Thời gian đi theo tuyến; độ biến động; chi phí chuyến
Xử lý tại cửa khẩu	Bãi kiểm tra; thiết bị; giờ phục vụ	Xe xử lý/giờ; thời gian từ khi hàng đến tới khi giải phóng
Kho bãi và trung tâm	Sức chứa theo loại hàng; công suất lạnh	Hệ số sử dụng; thời gian lưu; tỷ lệ hư hao
Chuyển phương thức	Đầu mối; lịch dịch vụ; điều kiện chuyên tải	Chi phí toàn hành trình; thời gian chuyển tải
Hạ tầng dữ liệu	Kết nối hệ thống; định danh lô hàng	Tỷ lệ khai trước; nhập lại dữ liệu; gián đoạn hệ thống

Nguồn: Nhóm tác giả đề xuất từ ADB (2018), Banomyong và cộng sự (2015), WCO (2018), World Bank (2013) và WTO (2017)

4. Kết quả đối sánh và thảo luận

4.1. Thực trạng hạ tầng tại ba hành lang

Tuyến Vân Đồn–Móng Cái dài khoảng 80 km được khánh thành ngày 01/9/2022 (Báo Điện tử Chính phủ, 2022), ghi nhận kết nối cao tốc đã vận hành trong kỳ nghiên cứu. Đánh giá ý nghĩa của tuyến đối với logistics cần theo dõi hành trình xe hàng, cả thời gian đi đường và tại cửa khẩu. Chiều dài hoặc vận tốc thiết kế chưa đủ để xác định mức giảm chi phí; hiệu quả khai thác cần dữ liệu chuyến xe và xử lý thủ tục.

Lạng Sơn có nhiều hạng mục ở các giai đoạn triển khai khác nhau. Cao tốc Hữu Nghị–Chi Lăng, dài gần 60 km, khởi công ngày 21/4/2024 (Báo Điện tử Chính phủ, 2024a), nên vẫn được xem là công trình đang xây dựng trong kỳ quan sát. Trong khi đó, Công viên Logistics Viettel khai trương ngày 11/12/2024 với diện tích 143,7 ha và khả năng xử lý công bố 1.500 xe/ngày (Báo Điện tử Chính phủ, 2024b). Sự kiện này ghi nhận việc hình thành một đầu mối logistics tích hợp, nhưng mức 1.500

xe/ngày là công suất công bố, chưa phải sản lượng bình quân thực tế. Khoảng thời gian hoạt động đến cuối năm cũng quá ngắn để đánh giá hiệu quả ổn định. Cùng với đầu tư vật chất, Quyết định 865/QĐ-TTg ngày 17/8/2024 (Thủ tướng Chính phủ, 2024) phê duyệt thí điểm cửa khẩu thông minh tại các đường chuyên dụng thuộc cặp Hữu Nghị–Hữu Nghị Quan. Kết quả về thời gian xử lý của thí điểm cần được theo dõi riêng trong quá trình thực hiện.

Đối với Mộc Bài, thông báo khảo sát sự quan tâm đầu tư (ITPC, 2024) nêu dự án cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh–Mộc Bài dài khoảng 51 km. Chủ trương đầu tư được phê duyệt ngày 02/8/2024; giai đoạn 1 dự kiến bốn làn xe, còn quy hoạch hoàn chỉnh là sáu làn. Tại thời điểm kết thúc kỳ nghiên cứu, dự án thuộc giai đoạn chuẩn bị đầu tư, vì vậy chưa được tính vào năng lực cao tốc hiện hữu. Mục tiêu giảm tải Quốc lộ 22 trong hồ sơ cho thấy nhu cầu cải thiện kết nối đã được đặt ra. Tuy nhiên, hồ sơ chưa cung cấp căn cứ để lượng hóa mức quá tải hoặc thời gian chờ tại cửa khẩu. Đây là những thông tin cần thu thập để đánh giá kết quả đầu tư về sau.

Bảng 2: Thực trạng hạ tầng tại ba hành lang đến cuối năm 2024

Hành lang	Thực trạng	Hạn chế của dữ liệu và nội dung cần làm rõ
Móng Cái	Cao tốc Vân Đồn–Móng Cái khoảng 80 km; sử dụng từ 01/9/2022 (Báo Điện tử Chính phủ, 2022)	Có kết nối hiện hữu; thiếu dữ liệu đồng nhất về hành trình xe hàng và thời gian tại cửa khẩu.
Lạng Sơn	Cao tốc gần 60 km khởi công 4/2024 (Báo Điện tử Chính phủ, 2024a); công viên logistics khai trương 12/2024, 143,7 ha, công suất công bố 1.500 xe/ngày (Báo Điện tử Chính phủ, 2024b); thí điểm thông minh được phê duyệt (Thủ tướng Chính phủ, 2024)	Không cộng công suất công bố thành sản lượng thực tế; cần kiểm tra sử dụng kho bãi, đường dẫn và phối hợp xử lý.
Mộc Bài	Hồ sơ chuẩn bị đầu tư cao tốc khoảng 51 km; giai đoạn 1 bốn làn, hoàn chỉnh sáu làn (ITPC, 2024)	Chưa chứng minh năng lực khai thác cao tốc trong kỳ; cần đo hành trình qua Quốc lộ 22 và thủ tục biên giới.

Nguồn: Nhóm tác giả tổng hợp từ Báo Điện tử Chính phủ (2022, 2024a, 2024b), ITPC (2024) và Thủ tướng Chính phủ (2024). Chiều dài làm tròn theo nguồn công bố.

4.2. Khác biệt giữa các hành lang và yêu cầu đánh giá

Dữ liệu tại Bảng 2 cho thấy khác biệt rõ nhất giữa ba hành lang là trạng thái đầu tư. Móng Cái đã có cao tốc hoạt động; Lạng Sơn vừa hình thành đầu mối logistics, tiếp tục xây dựng đường kết nối và triển khai thí điểm cửa khẩu thông minh; Mộc Bài đang chuẩn bị đầu tư. Vì thế, chỉ tiêu quy mô công trình khó phản ánh đúng nhu cầu đánh giá từng nơi. Khác biệt này hỗ trợ phân kỳ can thiệp, chưa cho phép kết luận hành lang nào thông quan nhanh hơn hoặc phục vụ thương mại hiệu quả hơn.

Từ thực trạng trên, có thể xác định các nội dung khảo sát tiếp theo. Ở hành lang đã có cao tốc, cần xem xét đường dẫn, giờ tiếp nhận và các công đoạn xử lý. Với trung tâm logistics mới, cần đo sức chứa hữu dụng, dịch vụ và mức sử dụng thực tế. Với dự án chuẩn bị đầu tư, dữ liệu tuyến hiện hữu là cơ sở so sánh sau khi công trình hoạt động. Các hướng khảo sát này xuất phát từ lý thuyết và thông tin dự án; xác định nút thắt vẫn cần dữ liệu tại từng cửa khẩu.

Năng lực phục vụ hàng hóa tại cửa khẩu phía Việt Nam cần được xem xét trong mối liên hệ với khả năng xử lý của phía bên kia biên giới. Dù bãi xe còn khả năng tiếp nhận, thời gian chờ vẫn có thể kéo dài nếu giờ làm việc giữa hai phía chưa đồng bộ hoặc khâu kiểm tra chưa đáp ứng được lưu lượng hàng. Vì vậy, việc tăng cường phối hợp giữa các cơ quan biên giới theo WTO (2017) cần kết hợp với đo lường thời gian giải phóng hàng theo hướng dẫn của WCO (2018). Việc ghi nhận riêng thời gian vận chuyển, thời gian doanh nghiệp chuẩn bị hồ sơ và thời gian xử lý thủ tục sẽ giúp xác định công đoạn phát sinh chậm trễ. Đối với hạ tầng số, hiệu quả khai thác cần được đánh giá qua khả năng trao đổi thông tin giữa các hệ thống, mức giảm nhập lại dữ liệu và thời gian gián đoạn xử lý, thay vì chỉ dựa vào số lượng thiết bị đã trang bị.

Khả năng kết nối cửa khẩu đường bộ với đường sắt và cảng biển cần được đánh giá dựa trên các dịch vụ vận tải, chuyển tải mà doanh nghiệp thực tế có thể tiếp cận. Việc có tuyến đường sắt hoặc cảng biển trong khu vực chưa đủ để bảo đảm một phương án vận chuyển phù hợp với hàng hóa qua cửa khẩu. Khi lựa chọn gom hàng hoặc kết hợp các phương thức vận tải, doanh nghiệp cần so sánh tổng chi phí vận chuyển, chuyển tải và lưu kho, đồng thời xem xét thời gian giao hàng, độ tin cậy của dịch vụ và yêu cầu bảo quản hàng hóa. Theo cách tiếp cận hành lang của ADB (2018), vị trí các đầu mối logistics cần gắn với dòng hàng và thị trường mà chúng phục vụ. Vì vậy, việc quy hoạch trung tâm logistics tại từng địa phương cần dựa trên nhu cầu dịch vụ và khả năng kết nối trong toàn hành lang, đồng thời tính đến các mối liên kết vượt ra ngoài địa giới hành chính.

4.3. Giới hạn nghiên cứu

Hạn chế chủ yếu của nghiên cứu là chưa có dữ liệu lô hàng, nhật ký vận hành và kết quả khảo sát doanh nghiệp trong cùng kỳ cho cả ba hành lang. Vì vậy, bài viết chưa thể lượng hóa mức giảm thời gian, chi phí logistics hoặc tác động của đầu tư hạ tầng đến kim ngạch thương mại. Số liệu kim ngạch song phương cũng chưa phù hợp để phản ánh riêng hoạt động thương mại qua cửa khẩu đường bộ, bởi bao gồm giao dịch qua nhiều phương thức vận tải và địa bàn khác nhau. Do đó, kết quả nghiên cứu chủ yếu giúp nhận diện trạng thái phát triển hạ tầng và xác định dữ liệu, tiêu chí cần bổ sung cho việc đánh giá hiệu quả. Việc chưa lượng hóa được tác động không đồng nghĩa với kết luận rằng các khoản đầu tư hạ tầng không mang lại hiệu quả.

5. Hàm ý chính sách

Thứ nhất, cần thống nhất việc thu thập và sử dụng số liệu về vận chuyển, tiếp nhận và xử lý hàng hóa tại cửa khẩu. UBND địa phương, đơn vị quản lý cửa khẩu, hải quan, kiểm dịch và doanh nghiệp

bến bãi cần thống nhất mã lô hàng, mốc ghi nhận, giờ làm việc và cách chia sẻ thông tin. Số liệu phải tách thời gian chờ khỏi thời gian làm thủ tục; khi so sánh cần xét đến nhóm hàng, chiều vận chuyển và mùa vụ. Bên cạnh trung vị, nên theo dõi phân vị 90 (P90), tức mức thời gian mà 90% số chuyến không vượt quá, để nhận diện chậm trễ kéo dài. Sản lượng và công suất phục vụ phải được tính theo cùng đơn vị, thời kỳ khi đánh giá mức sử dụng hạ tầng.

Thứ hai, giải pháp cần bám sát nguyên nhân của từng điểm nghẽn. Xe đến tập trung theo giờ có thể được điều tiết bằng lịch tiếp nhận và phân luồng; thiếu kho lạnh hoặc năng lực kiểm tra trong mùa cao điểm cần được ưu tiên bổ sung. Lạng Sơn cần theo dõi mức sử dụng đầu mối logistics mới và kết nối với đường dẫn vào cửa khẩu; Móng Cái cần đánh giá thời gian toàn hành trình sau khi cao tốc hoạt động; Mộc Bài cần gắn dự án đường kết nối với phương án vận hành cửa khẩu. Quy mô đầu tư cụ thể cần có thêm căn cứ về nhu cầu và khả năng khai thác.

Thứ ba, phân bổ nguồn lực cần dựa trên hiệu quả kinh tế và khả năng tài chính. Đầu tư công nên ưu tiên đường kết nối, cơ sở kiểm tra, kiểm soát và hạ tầng dùng chung; kho bãi kinh doanh dịch vụ cần được đánh giá theo nhu cầu, doanh thu và chi phí đầu tư, vận hành, bảo trì. Dự án hợp tác công tư hoặc vốn doanh nghiệp phải xét đến biến động lượng hàng, mùa vụ, gián đoạn biên giới và nghĩa vụ ngân sách. Dự báo sản lượng cần kết hợp công suất thiết kế với nhu cầu thực tế. Có thể đầu tư theo giai đoạn, mở rộng dựa trên mức sử dụng và hợp đồng dịch vụ đã xác nhận, đồng thời đánh giá lợi ích về thời gian giao hàng, giảm hư hao và chi phí toàn hành trình.

Bảng 3: Lộ trình đề xuất và chỉ tiêu đánh giá

Nội dung và thời gian	Đầu mối đề xuất	Chỉ tiêu đánh giá
1. Thống nhất số liệu và tổ chức tiếp nhận hàng hóa (0–6 tháng)	UBND địa phương; quản lý cửa khẩu; hải quan, kiểm dịch và doanh nghiệp	Xây dựng bộ số liệu và quy trình ghi nhận chung; trung vị/P90 thời gian chờ; xe xử lý/giờ; tỷ lệ lô hàng được ghi nhận đầy đủ mốc thời gian.
2. Khắc phục điểm nghẽn đã xác định (6–18 tháng)	UBND; cơ quan quản lý giao thông, cửa khẩu; doanh nghiệp bến bãi	Lựa chọn giải pháp về đường dẫn, bãi, lịch xe dựa trên số liệu thực tế; theo dõi mức giảm thời gian chờ P90; hệ số sử dụng; chi phí/lô hàng cùng loại.
3. Đầu tư đồng bộ các khâu liên quan (18–36 tháng)	Cơ quan có thẩm quyền dự án; nhà đầu tư; đơn vị vận tải	Đánh giá hiệu quả kinh tế và tài chính; theo dõi chi phí toàn hành trình; mức sử dụng kho bãi và dịch vụ chuyển tải; khả năng đáp ứng lịch cung cấp dịch vụ.
4. Duy trì phối hợp và chia sẻ thông tin (trong suốt quá trình thực hiện)	Cơ quan biên giới; Bộ Công thương, Bộ Tài chính, Bộ Ngoại giao; cơ quan liên quan của nước láng giềng	Thống nhất quy trình trao đổi thông tin và xử lý gián đoạn; theo dõi tỷ lệ khai báo trước khi hàng đến; số lần nhập lại dữ liệu; thời gian khôi phục hoạt động của hệ thống.

Nguồn: Nhóm tác giả đề xuất. Thời gian được tính từ khi chương trình được phê duyệt và có tính chất tham khảo. Mục tiêu cụ thể cần được xác định sau khi thu thập số liệu về hiện trạng hoạt động.

Bảng 3 đề xuất các đơn vị phối hợp; việc giao trách nhiệm chủ trì và nhiệm vụ cụ thể cần căn cứ vào thẩm quyền tại thời điểm triển khai. Trong quá trình thực hiện, cần kiểm tra chất lượng số liệu, công bố định kỳ thông tin tổng hợp và bảo vệ dữ liệu của doanh nghiệp. Khi đánh giá kết quả trước và sau khi áp dụng giải pháp, cần xem xét đồng thời sự thay đổi về cơ cấu hàng hóa, lượng hàng và mùa vụ. Nếu có đủ dữ liệu, có thể so sánh với một hành lang tương đồng chưa áp dụng giải pháp để làm rõ kết quả cải thiện đến từ chính sách hay từ biến động nhu cầu. Kết quả đánh giá là cơ sở để điều chỉnh thứ tự ưu tiên và quy mô đầu tư.

6. Kết luận

So sánh ba hành lang giai đoạn 2022–2024 cho thấy năng lực logistics cần được đánh giá theo khả năng phục vụ hàng hóa trên toàn hành trình. Khác biệt về giai đoạn phát triển đòi hỏi cách đánh giá và giải pháp phù hợp với từng hành lang. Khung năm cấu phần giúp phân biệt quy mô hạ tầng, công suất công bố và kết quả khai thác, đồng thời chỉ rõ dữ liệu cần bổ sung trước khi quyết định đầu tư. Với dữ liệu hiện có, nghiên cứu chưa thể xếp hạng hiệu quả hoặc lượng hóa tác động thương mại. Nghiên cứu tiếp theo cần thu thập nhật ký lô hàng, dữ liệu doanh nghiệp và mở rộng sang tuyến Việt Nam - Lào để kiểm định các cơ chế đã nêu. Chính sách nên ưu tiên đo lường thực tế, khắc phục điểm nghẽn đã xác định và đánh giá đầu tư theo chi phí toàn hành trình.

Tài liệu tham khảo:

Báo Điện tử Chính phủ (2022), Chính thức thông xe toàn tuyến cao tốc kết nối vùng dài nhất Việt Nam, 01/9/2022. https://baochinhphu.vn/chinh-thuc-thong-xe-toan-tuyen-cao-toc-gan-600-km-dai-nhat-viet-nam-102220901112257589.htm

Báo Điện tử Chính phủ (2024a), Thủ tướng phát lệnh khởi công xây dựng tuyến cao tốc cửa khẩu Hữu Nghị–Chi Lăng, 21/4/2024. https://baochinhphu.vn/thu-tuong-phat-lenh-khoi-cong-doan-cuoi-cung-tren-tuyen-cao-toc-bac-nam-phia-dong-102240421101628427.htm

Báo Điện tử Chính phủ (2024b), Viettel chính thức khai trương công viên logistics đầu tiên tại Việt Nam, 11/12/2024. https://baochinhphu.vn/viettel-chinh-thuc-khai-truong-cong-vien-logistics-dau-tien-tai-viet-nam-102241211161520772.htm

Bộ Công Thương (2024), Báo cáo Logistics Việt Nam 2024: Khu thương mại tự do. Nhà xuất bản Công Thương. Trang công bố: https://logistics.gov.vn/nghiencuu-dao-tao/bao-cao-logistics-viet-nam-2024-khu-thuong-mai-tu-do-mien-phi

ITPC (2024), Thông báo khảo sát sự quan tâm: Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh–Mộc Bài (giai đoạn 1). Trung tâm Xúc tiến Thương mại và Đầu tư Thành phố Hồ Chí Minh. https://itpc.hochiminhcity.gov.vn/-/thong-bao-khao-sat-su-quan-tam-du-an-au-tu-xay-dung-uong-cao-toc-thanh-pho-ho-chi-minh-moc-bai-giai-oan--1

Thủ tướng Chính phủ (2024), Quyết định số 865/QĐ-TTg ngày 17/8/2024 phê duyệt Đề án thí điểm xây dựng cửa khẩu thông minh tại đường chuyên dụng khu vực mốc 1119–1120 và khu vực mốc 1088/2–1089 thuộc cặp cửa khẩu quốc tế Hữu Nghị–Hữu Nghị Quan. https://vanban.chinhphu.vn/?classid=0&docid=210956&pageid=27160

ADB (2018), Review of Configuration of the Greater Mekong Subregion Economic Corridors. https://doi.org/10.22617/TCS179180

Banomyong và cộng sự (2015), Assessing the National Logistics System of Vietnam. The Asian Journal of Shipping and Logistics, 31(1), 21–58. https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2015.03.002

Djankov và cộng sự (2010), Trading on Time. The Review of Economics and Statistics, 92(1), 166–173. https://doi.org/10.1162/rest.2009.11498

Hummels và Schaur (2013), Time as a Trade Barrier. American Economic Review, 103(7), 2935–2959. https://doi.org/10.1257/aer.103.7.2935

Portugal-Perez và Wilson (2012), Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure. World Development, 40(7), 1295–1307. https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2011.12.002

WCO (2018), Guide to Measure the Time Required for the Release of Goods, Version 3. World Customs Organization. https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/time-release-study/trs-guide_en.pdf

World Bank (2013), Trade Facilitation, Value Creation, and Competitiveness: Policy Implications for Vietnam's Economic Growth, Volume 1. https://documents.worldbank.org/curated/en/242601468337904353

World Bank (2020), Connectivity is Key to Vietnam's Deeper Integration, 15/01/2020. https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2020/01/15/connectivity-is-key-to-vietnams-deeper-integration

WTO (2017), Agreement on Trade Facilitation, có hiệu lực ngày 22/02/2017, Điều 7, Điều 8 và Điều 10.4. https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/tfa_e.htm