

Hạ tầng giao thông phục vụ phát triển bền vững: Kinh nghiệm quốc tế và bài học đối với Việt Nam^(*)

NGUYỄN ĐÌNH HÒA*

NGUYỄN PHƯƠNG THẢO**

Tóm tắt: Hạ tầng giao thông có vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế-xã hội. Bài viết nghiên cứu kinh nghiệm của Malaysia và Thái Lan trong phát triển hạ tầng giao thông và phân tích, đánh giá những vấn đề của hạ tầng giao thông Việt Nam. Kinh nghiệm của Malaysia cho thấy, quy hoạch về hạ tầng giao thông là điều kiện quan trọng để tạo nên hạ tầng giao thông phục vụ phát triển bền vững. Trong khi đó, thực tiễn của Thái Lan chỉ ra rằng, tính kết nối của hạ tầng giao thông là yếu tố thúc đẩy hạ tầng giao thông. Hạ tầng giao thông của Việt Nam còn không ít hạn chế, yếu kém và đặt ra thách thức đối với phát triển bền vững của đất nước. Kết quả nghiên cứu mang lại những gợi ý chính sách đối với Việt Nam.

Từ khóa: Hạ tầng giao thông, quy hoạch, kết nối, phát triển bền vững, Việt Nam.

1. Giới thiệu

Hạ tầng giao thông đóng vai trò quan trọng đối với phát triển kinh tế - xã hội. Tại Việt Nam, hạ tầng giao thông được xác định là một trong ba đột phá chiến lược để thực hiện công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

Sau hơn 35 năm thực hiện công cuộc Đổi mới, hạ tầng giao thông Việt Nam đã có sự cải thiện đáng kể về số lượng lẫn chất lượng góp phần nâng cao năng lực vận chuyển hàng hóa và hành khách. Tuy nhiên, đến nay, về cơ bản,

hạ tầng giao thông vẫn chưa đáp ứng được so với yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Trên diễn đàn kinh tế thế giới, hạ tầng giao thông Việt Nam được đánh giá là có những cải thiện nhất định song chất lượng vẫn chưa vượt qua mức trung bình của thế giới. Hạ tầng giao thông là một trong những điểm xung yếu của nền kinh tế Việt Nam. Những yếu kém về hạ tầng giao thông ảnh hưởng đến môi trường kinh doanh và nếu không được giải quyết, Việt Nam khó có thể tận dụng được các cơ hội của hội nhập kinh tế quốc tế để tăng trưởng kinh tế.

Nếu so với một số nước trong khu vực (Malaysia, Thái Lan...) như Việt Nam khi bắt đầu đổi mới, trong vòng khoảng 30 năm, hạ

** Viện Kinh tế Việt Nam

¹ Bài viết là một phần sản phẩm của đề tài “Hạ tầng giao thông phục vụ phát triển bền vững ở Việt Nam”.

tầng giao thông của các nước này đã có sự cải thiện đáng kể và phục vụ cho nền kinh tế bước vào giai đoạn cất cánh. Chính vì vậy, việc nghiên cứu bài học kinh nghiệm quốc tế góp phần đưa ra các gợi ý để Việt Nam có cách tiếp cận phù hợp nhằm phát triển hạ tầng giao thông.

2. Cách tiếp cận vấn đề nghiên cứu

Cho đến nay, có khá nhiều nghiên cứu về hạ tầng và các thảo luận về chủ đề này phần lớn tập trung vào các vấn đề về bền vững của chính các công trình hạ tầng.

Nghiên cứu của Đại học James Cook (JCU, 2017) đề cập đến hạ tầng bao gồm các cấu trúc vật chất theo nhu cầu của xã hội và nền kinh tế để vận hành hiệu quả và hữu ích. Theo NCE (2016), hạ tầng đề cập tới các cấu trúc và phương tiện do con người tạo ra.

Bàn về hạ tầng bền vững, nhóm nghiên cứu từ JCU nhấn mạnh, hạ tầng bền vững thể hiện ở khả năng bền vững, chống chịu của bản thân các công trình hạ tầng. Ủy hội Kinh tế xã hội châu Á - Thái Bình Dương của Liên hợp quốc (ESCAP, 2006) cho rằng, hạ tầng bền vững là hạ tầng hài hòa về tiếp tục phát triển kinh tế và bền vững về môi trường.

Đề cập đến hạ tầng giao thông bền vững, Nhóm cố vấn cấp cao về phục hồi tăng trưởng bền vững toàn dân của WB, IMF và Trường Kinh tế London (HLAG, 2016) quan niệm, hạ tầng giao thông cung cấp cơ sở hạ tầng và dịch vụ vận tải cho việc di chuyển của con người và hàng hóa - thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội để mang lại lợi ích cho các thế hệ hiện nay và tương lai - theo cách an toàn, giá cả hợp lý, dễ dàng tiếp cận và có khả năng chống chịu, đồng thời giảm thiểu các tác động tới môi trường. Tổ chức OECD (2015) cho rằng, hạ tầng giao thông bền vững thể hiện bền vững về kinh tế, xã hội và môi trường.

Hạ tầng giao thông, với góc nhìn rộng hơn, là các kết quả của nó phục vụ cho các mục tiêu phát triển bền vững, nói cách khác phục vụ phát

triển bền vững. Hạ tầng giao thông phục vụ phát triển bền vững về kinh tế thông qua vai trò của hạ tầng giao thông.

Vai trò quan trọng của hạ tầng giao thông thể hiện ở đóng góp vào thu hút đầu tư, thúc đẩy thương mại và giảm các chi phí giao dịch. Hạ tầng giao thông tạo thuận lợi cho thương mại (Schwab và Sala-i-Martin, 2015). Hạ tầng giao thông giúp giảm chi phí và thời gian, theo đó, nâng cao khả năng cạnh tranh. Phát triển hạ tầng giao thông đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy tiếp cận thị trường, giảm chi phí vận tải, giảm các chi phí đầu vào. Đầu tư phát triển hạ tầng giao thông là một trong những yếu tố quan trọng giúp giảm chi phí vận tải. Hạ tầng giao thông giúp tiếp cận tốt hơn với các thị trường. Chi phí vận tải là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến hoạt động xuất khẩu (Albarran và cộng sự, 2011).

Trong phạm vi nghiên cứu này, hạ tầng giao thông phục vụ phát triển bền vững được hiểu là bền vững về kinh tế. Hạ tầng giao thông phục vụ phát triển bền vững về kinh tế thể hiện qua các vai trò nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, đáp ứng nhu cầu vận tải, chi phí logistics trên GDP bởi đây là những yếu tố quan trọng để thu hút đầu tư và thúc đẩy thương mại.

3. Thực tiễn phát triển hạ tầng giao thông tại Malaysia và Thái Lan

3.1. Kinh nghiệm của Malaysia

Malaysia đang trên hành trình trở thành nước NICs của châu Á. Chỉ trong một thời gian ngắn, nước này đã xây dựng và chuẩn bị tốt hạ tầng giao thông cho nền kinh tế bước vào giai đoạn cất cánh, do đó phần lớn người dân được tiếp cận với các tiện nghi và dịch vụ thiết yếu, thúc đẩy phát triển đồng đều giữa tất cả các khu vực cũng như nâng cao năng suất trên toàn quốc. Đây là bài học đối với Việt Nam để chuẩn bị cho nền kinh tế bước vào giai đoạn phát triển mới.

Sự phát triển hạ tầng giao thông ở Malaysia khi chuẩn bị cho nền kinh tế cất cánh có thể được chia thành hai giai đoạn:

- Giai đoạn 2010 - 2015

Trong “Kế hoạch quốc gia” lần thứ mười giai đoạn 2011 - 2015, Malaysia tập trung chủ yếu vào hạ tầng giao thông phù hợp với nhu cầu ngày càng tăng đối với các lĩnh vực này. Mạng lưới đường bộ của Malaysia tăng 68% từ năm 2010 đến năm 2015. Hai cảng chính của quốc gia - Cảng Tanjung Pelepas và Cảng Klang - nằm trong 20 cảng container hàng đầu thế giới, khối lượng hàng hóa và container trong nước tăng 23% kể từ năm 2010. Một đường băng và nhà ga mới đã được mở tại Sân bay quốc tế Kuala Lumpur, nhờ đó số lượng hành khách đã tăng 46% từ năm 2010 đến năm 2014. Vận tải đường sắt được đầu tư toàn diện, bao gồm nâng cấp và cải tạo cơ sở hạ tầng hiện có, xây dựng các tuyến đường sắt mới, mở rộng các tuyến hiện có và mua sắm các đầu máy toa xe mới. Lượng hành khách hàng năm của đường sắt đô thị ở Thung lũng Klang tăng 31,7% - từ 171 triệu lượt khách/năm 2010 lên 226 triệu lượt khách/năm 2014 (PMO, 2021).

Trong giai đoạn này, phát triển đường bộ tập trung vào cải thiện các mối liên kết toàn quốc, đặc biệt là kết nối thành thị - nông thôn. Chiều dài đường bộ tăng 68% từ 137.200 km (năm 2010) lên 230.300 km (năm 2015). Tổng cộng 4.500 km đường nông thôn được xây dựng theo chương trình “Kết quả khu vực trọng điểm quốc gia” (NKRA), trong đó, năm 2010, ngân sách đầu tư cho hạ tầng nông thôn là 3,3 tỷ ringgit Malaysia (RM). Các chương trình bảo trì đường bộ liên tục được thực hiện, các điểm dễ xảy ra tai nạn đã được nâng cấp và các cây cầu dành cho người đi bộ được xây dựng để đảm bảo độ an toàn. Nhờ đó, chỉ số phát triển đường bộ quốc gia của Malaysia tăng từ 1,42/ năm 2010 lên 2,29/ năm 2015 (Mustafa và cộng sự, 2021).

Cải thiện hạ tầng giao thông góp phần gia tăng các hoạt động thương mại, cải thiện thứ hạng của Malaysia trong “Chỉ số hiệu suất logistics” theo xếp hạng của Ngân hàng Thế

giới, từ thứ hạng 29/160 quốc gia (năm 2013) lên vị trí thứ 25 (năm 2014). Tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa tăng 20,7% từ 453,7 triệu tấn lên 548 triệu tấn trong giai đoạn 2010 - 2014 và tổng thương mại tăng 23,9%, tương ứng từ 1,17 nghìn tỷ RM lên 1,45 nghìn tỷ RM. Trong thời kỳ này, vận tải hàng hóa đường sắt đóng góp mức tăng trưởng hàng năm cao nhất là 6,3%, tiếp theo là đường biển ở mức 5,5% (PMO, đd.).

- Giai đoạn 2016 - 2020

Khác với “Kế hoạch quốc gia lần thứ mười”, “Kế hoạch lần thứ mười một giai đoạn 2016 - 2020” tập trung thúc đẩy tăng trưởng dựa vào con người, là chặng cuối cùng trong hành trình hiện thực hóa “Tầm nhìn 2020” để đạt được sự phát triển toàn diện tại Malaysia. Trong đó, lĩnh vực giao thông tiếp tục là động lực quan trọng của tăng trưởng - tận dụng các khoản đầu tư mới vào dịch vụ giao thông, mang lại sự an toàn và thịnh vượng cho người dân, nâng cao tính bao trùm hướng tới một xã hội bình đẳng.

Giao thông vận tải đảm bảo rằng mọi tầng lớp người dân có thể tiếp cận và mở rộng các hoạt động phục vụ cho công việc, giải trí và nhu cầu thiết yếu hàng ngày. Theo “Kế hoạch lần thứ mười một”, Malaysia đặt mục tiêu cho phép người dân và hàng hóa lưu thông an toàn, hiệu quả và nhanh chóng - đặc biệt là ở các khu vực nông thôn và thành thị và quốc tế. Để đạt được sự phát triển kinh tế cân bằng, phát triển đường cao tốc được tập trung bên ngoài thung lũng Klang và các khu vực đô thị khác. Việc phát triển thêm các con đường cao tốc lớn đã cải thiện kết nối ở Bán đảo Malaysia và thúc đẩy tăng trưởng ở khu vực bờ biển phía đông. Việc hoàn thành đường cao tốc bờ tây vào năm 2019 cũng giúp tiếp cận tốt hơn với bờ biển phía tây. Các tuyến đường giao thông nông thôn nối với mạng lưới đường chính tiếp tục được chú trọng. Những con đường này cung cấp khả năng tiếp cận các tiện ích xã hội cơ bản như y tế, giáo dục và các dịch vụ công cộng khác. Đường giao

thông nông thôn cũng sẽ tạo cơ hội kinh tế cho người dân và xóa đói giảm nghèo cho các hộ gia đình nông thôn. Mạng lưới xe buýt sẽ bổ sung cho mạng lưới đường sắt để cung cấp kết nối hiệu quả và chi phí rẻ.

Những cải thiện về hạ tầng giao thông trong giai đoạn này đã nâng cao năng lực cạnh tranh của Malaysia trên trường quốc tế. Báo cáo “Chỉ số cạnh tranh toàn cầu 2016 - 2017” của Diễn đàn kinh tế thế giới - WEF (2017) đánh giá Malaysia đứng thứ 11 trong số 138 quốc gia về cơ sở hạ tầng giao thông, là quốc gia có hạ tầng giao thông tốt nhất Đông Nam Á. Tiếp đến, năm 2020, Malaysia xếp thứ 27/141 quốc gia về chất lượng cơ sở hạ tầng và là quốc gia có hạ tầng phát triển bậc nhất trong số các nước công nghiệp mới phát triển ở châu Á (WEF, 2020). Có thể thấy, Malaysia đã có những chính sách đúng đắn khi đầu tư cho hạ tầng giao thông sớm hơn các nước ASEAN khác.

Sự thành công của Malaysia trong phát triển hạ tầng giao thông là quy hoạch hạ tầng giao thông theo định hướng. Ở Malaysia, khái niệm “phát triển theo định hướng giao thông” (TOD) được khởi xướng đầu tiên kể từ năm 2005 và khái niệm này ngày càng trở thành ưu tiên số một. Khái niệm TOD lấy định hướng phát triển hệ thống giao thông làm cơ sở quy hoạch phát triển đô thị, lấy đầu mối giao thông làm điểm tập trung dân cư để từ đó hình thành tiếp hệ thống giao thông phân tán, nhờ đó thúc đẩy để tối ưu hóa việc sử dụng đất và quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông công cộng. Các khái niệm TOD được mở rộng ở các khu vực đô thị để tối đa hóa khả năng tiếp cận với phương tiện giao thông công cộng chất lượng và thu hút đầu tư tư nhân cho các mục đích thương mại và dân cư. Các nguyên tắc của TOD được thiết kế nhằm phát triển mục đích sử dụng hỗn hợp và nhỏ gọn, tạo ra một môi trường chất lượng cao hướng tới người đi bộ và tận dụng mạng lưới đường phố để kết nối. Do đó, việc quy hoạch hạ tầng giao thông theo TOD là phương pháp hiệu

quả hỗ trợ cho quy hoạch đô thị bền vững. Điều này sẽ giúp giảm tắc nghẽn giao thông và cải thiện chất lượng không khí, giúp cho các thành phố “dễ sống” hơn.

3.2. Kinh nghiệm của Thái Lan

Thái Lan có nhiều bài học hữu ích trong tăng cường kết nối hạ tầng giao thông với các cửa ngõ quốc tế.

Kết nối hạ tầng giao thông với các quốc gia trong khu vực

Sự phát triển và cải thiện hạ tầng giao thông của Thái Lan là một trong những yếu tố quan trọng để tăng khả năng cạnh tranh của đất nước (ADB, 2015). Năm 2012, “Mô hình tăng trưởng mới của quốc gia” do Hội đồng Phát triển kinh tế - xã hội quốc gia Thái Lan (NESDB) đề xuất cho thấy rằng, cơ sở hạ tầng là một trong những công cụ để tăng thu nhập và lợi thế so sánh.

Thái Lan cũng đã lập kế hoạch cho giai đoạn 2014 - 2015 để thúc đẩy sự sẵn sàng đối với Cộng đồng kinh tế ASEAN vào năm 2015. Kế hoạch này bao gồm phát triển các trạm kiểm soát biên giới cũng như thúc đẩy kết nối đường bộ với các nước thành viên khác trong ASEAN. Theo kế hoạch, các dự án cải cách cơ sở hạ tầng lớn nhất ở Thái Lan gồm ba mục tiêu chính: i) Chuyển phương thức vận tải đường bộ sang phương thức rẻ hơn hoặc đa phương thức để giảm chi phí hậu cần; ii) Phát triển cơ sở hạ tầng và tạo điều kiện thuận lợi để cải thiện kết nối giữa vùng lõi - ngoại vi và giữa Thái Lan với các nước láng giềng; iii) Cải thiện hệ thống giao thông ở các thành phố lớn.

Thái Lan đã ưu tiên nhiều dự án cơ sở hạ tầng tăng cường giao lưu thương mại. Một số dự án tiêu biểu như: đường liên kết với Dawei (cảng nước sâu ở Myanmar), đường cao tốc và cầu dọc theo Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC)... lần lượt đi vào hoạt động, trong đó đáng chú ý là Dự án phát triển Dawei nhằm thúc đẩy kết nối khu vực và thành lập đặc khu

kinh tế Dawei (DSEZ: dự án hợp tác giữa Nhật Bản, Myanmar và Thái Lan), là cơ sở sản xuất mới với các liên kết đồng sản xuất giữa Thái Lan, Campuchia và Việt Nam dọc theo hành lang kinh tế phía Nam.

Đề thúc đẩy hợp tác, kể từ năm 2013, Cơ quan Hợp tác phát triển kinh tế các nước láng giềng (NEDA), Cơ quan Viện trợ phát triển quốc tế của Thái Lan, đã cung cấp hỗ trợ tài chính cho Campuchia, Lào và Myanmar cho các dự án xây dựng đường bộ. Thái Lan, thông qua NEDA, tài trợ cho các dự án đường bộ dọc theo phần phía tây của EWEC ở Myanmar. Các tuyến đường kết nối giữa Thái Lan và Myanmar cho phép Thái Lan kết nối với đông bắc Ấn Độ.

Theo Ủy ban Đầu tư Thái Lan (BOI, 2019), “Chương trình phát triển cơ sở hạ tầng quốc gia của Thái Lan” năm 2019 đã cam kết 25,2 tỷ USD cho 36 dự án liên quan đến nâng cấp đường sắt và đường bộ, cải thiện giao thông công cộng, mở rộng sân bay và phát triển cảng biển trên toàn quốc. Thái Lan tạo điều kiện thuận lợi cho những khoản đầu tư đáng kể vào các dự án hạ tầng giao thông với mục tiêu thúc đẩy kết nối giữa các trung tâm và các cửa ngõ thương mại quan trọng, bởi nước này đã nhận thấy nhu cầu gia tăng đối với vận tải quốc gia và xuyên biên giới, cũng như các cơ hội đầu tư mà nó tạo ra cho đất nước. Kế hoạch “Chiến lược phát triển công nghiệp” của Bộ Công nghiệp Thái Lan thúc đẩy Hành lang kinh tế phía Đông Thái Lan (EEC) trở thành khu kinh tế hàng đầu ASEAN dự kiến sẽ thu hút các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng bổ sung trị giá 43 tỷ USD vào năm 2021 (BOI, 2019). Một loạt các dự án hạ tầng giao thông dưới sự hỗ trợ của Chính phủ Thái Lan tạo ra môi trường đầu tư thuận lợi cao cho các công ty trong ngành vận tải và hậu cần.

Nỗ lực của Thái Lan trong việc mở rộng hợp tác với các quốc gia thuộc Tiểu vùng Mê Công Mở rộng (GMS) cũng như các quốc gia khác

trên thế giới như: Nhật Bản, Trung Quốc, Mỹ, Liên minh châu Âu... đã thu hút vốn FDI và tạo ra cơ chế đồng sản xuất, liên kết chặt chẽ giữa các quốc gia. Sự phát triển trong lĩnh vực giao thông và hậu cần của Thái Lan đang bứt phá với tốc độ nhanh chóng và định vị Thái Lan trở thành trung tâm giao thông của ASEAN. Nằm ở điểm nối của Đông Nam Á, có thể tiếp cận trực tiếp với một số tuyến đường vận chuyển nhộn nhịp nhất trên thế giới, cũng như có chung đường biên giới trên bộ với một số quốc gia năng động nhất trong khu vực, Thái Lan được coi là một trung tâm tài chính, sản xuất, du lịch và dịch vụ của châu Á. Mặc dù có rất nhiều quốc gia khác trong khu vực có khí hậu tương đối phù hợp để sản xuất các sản phẩm nông nghiệp chất lượng, có khả năng tiếp cận với lực lượng lao động rẻ và có trình độ học kỹ thuật cao cho các hoạt động sản xuất và dịch vụ quy mô lớn, Thái Lan có thể tạo ra sự khác biệt bằng cách thực hiện hiệu quả hơn trong việc giảm chi phí giao thông vận tải do liên kết chặt chẽ với các quốc gia lân cận.

Kết nối hạ tầng giao thông trong nước

Không chỉ kết nối với bên ngoài, Thái Lan cũng rất chú trọng liên kết hạ tầng giao thông trong nước. Năm 2015, “Chiến lược phát triển hạ tầng giao thông 2015 - 2022” được đưa ra, chủ yếu ưu tiên cho 20 dự án quy mô lớn trị giá khoảng 51 tỷ USD. Phần lớn nhất dành cho chín tuyến đường sắt (34 tỷ USD), tiếp theo là việc mở rộng hệ thống vận tải khối lượng lớn ở Bangkok và các dự án khác (Duscha, 2017).

Quy hoạch tổng thể phát triển hạ tầng giao thông Thái Lan 2015 - 2022 là sự kết hợp của các tầm nhìn chiến lược dài hạn và ngắn hạn, được thiết kế để giảm chi phí logistics và vận tải, phân phối thu nhập và phát triển công bằng trên khắp Thái Lan, đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh của toàn bộ nền kinh tế. Lĩnh vực đường sắt được đầu tư ưu tiên nhất, chiếm 65,9% tổng số (Oxford, 2017). “Chiến lược

phát triển đường sắt” mở đường cho giao thông kết hợp và liền mạch thông qua việc cải thiện các công trình và hệ thống theo dõi liên thành phố, đồng thời phát triển đường sắt đôi, tàu siêu tốc và tàu cao tốc. Tổng cộng có 43 dự án phát triển hệ thống đường sắt được lên kế hoạch thực hiện dưới sự điều hành của Đường sắt nhà nước Thái Lan (SRT) và Cơ quan vận tải Thái Lan (MRTA). Theo kế hoạch phát triển mạng lưới đường sắt liên tỉnh, có 25 các dự án đường sắt đôi, bao gồm sáu đường sắt cao tốc, kết nối các trung tâm khu vực và liên kết các thành phố lớn (BOI, 2019).

Sự phát triển của mạng lưới đường cao tốc tập trung tại “Quy hoạch tổng thể đường cao tốc” giai đoạn 2017 - 2036. Đây là một phần của kế hoạch phát triển mạng lưới đường cao tốc trên khắp Thái Lan để phục vụ tất cả các khu vực cũng như các quốc gia lân cận. Khi được phát triển vào năm 2036, dự kiến mạng lưới sẽ bao gồm 3.118km đường cao tốc trên 21 hành lang khác nhau (GIZ, 2019). Mạng lưới đường ô tô đã được quy hoạch để liên kết các khu đô thị trọng điểm với nhau, cung cấp các liên kết trọng điểm Bắc - Nam và Đông - Tây, tập trung vào các tuyến đường ô tô phục vụ Bangkok, đồng thời kết nối các cảng biển chiến lược ở vịnh Thái Lan với Bangkok.

Nhờ những chính sách hiệu quả, cho tới nay, mạng lưới đường cao tốc và đường thứ cấp của Thái Lan về cơ bản đã phát triển hơn hầu hết các nước láng giềng. Các doanh nghiệp có trụ sở tại Thái Lan có quyền tiếp cận thị trường nội địa với 69 triệu dân, trong đó 52 triệu người tiêu dùng thuộc tầng lớp trung lưu và hàng trăm triệu người tiêu dùng khác trong phạm vi ASEAN (BOI, 2021). Sự phát triển nhanh chóng của hệ thống hạ tầng giao thông Thái Lan đang giúp tích hợp sản xuất và tiêu thụ của nước này với các nền kinh tế mới nổi khác, mang lại cơ hội rộng lớn cho thương mại và hợp tác xuyên biên giới, giúp Thái Lan trở thành điểm đến đầu tư lý tưởng cho các quốc gia.

4. Hạ tầng giao thông của Việt Nam và bài học từ kinh nghiệm quốc tế

4.1. Thách thức của hạ tầng giao thông Việt Nam đối với phát triển bền vững

Hạ tầng giao thông được xác định là một trong ba đột phá chiến lược của Việt Nam. Trong mười năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011-2020, hạ tầng giao thông đã có những bước phát triển đáng kể, cải thiện cả về số lượng và chất lượng. Chiều dài đường bộ tăng từ 127.615km (năm 2007) lên 206.633km (năm 2011) và đạt 269.557km (năm 2019). Nhiều tuyến đường quốc lộ được xây dựng mới hoặc mở rộng lên gấp nhiều lần. Đường bộ cao tốc, xuất phát từ con số 0, đến năm 2020, các tuyến đường cao tốc đã và đang hình thành với chiều dài gần 2.000km, trong đó có khoảng 1.200km đã đưa vào khai thác (Bộ Giao thông và Vận tải, 2020).

Hạ tầng giao thông ở Việt Nam ngày càng cải thiện nhưng chất lượng vẫn chưa cao, thiếu tính đồng bộ, kết nối giữa các phương thức vận tải và thiếu liên yếu về tính kết nối nội vùng, liên vùng, tới các cửa ngõ quốc tế. Những yếu kém của hạ tầng giao thông thể hiện trên một số vấn đề cơ bản sau:

- *Trước hết*, quy hoạch thiếu tính ổn định, tính dự báo chưa cao, thiếu phù hợp với thực tiễn. Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, chỉ trong vòng mười năm thay đổi, điều chỉnh chiến lược tới ba lần². Điều này thể hiện tính thiếu ổn định trong các định hướng phát triển và hạn chế về năng lực dự báo. Do tính dự báo kém mà kết cấu hạ tầng giao thông thường bị lỗi thời sau một thời gian đưa vào khai thác.

Thứ hai, hạ tầng giao thông Việt Nam chủ yếu tập trung vào đường bộ. Việc đầu tư phát

² Quyết định số 206/2004/QĐ-TTg ngày 10 tháng 12 năm 2004; Quyết định 35/2009/QĐ-TTg ngày 03 tháng 3 năm 2009; Quyết định 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 2 năm 2013.

triển hạ tầng giao thông thiếu cân đối giữa các phương thức vận tải, trong đó tập trung đầu tư vào đường bộ và chưa quan tâm nhiều tới đường sắt và đường thủy nội địa. Trong giai đoạn 2001 - 2010, đường bộ chiếm tới 85,11% tổng vốn đầu tư; giai đoạn 2011 - 2015 và 2016 - 2020 với các con số tương ứng là 62% và 54,26%; trong khi đó, đầu tư cho đường sắt và đường thủy nội địa là không đáng kể (Tổng cục Thống kê, 2020). Chính vì vậy, về cơ bản, hạ tầng giao thông đường sắt hầu như không thay đổi so với hơn 100 năm trước. Do phát triển thiếu cân đối nên điểm yếu của hệ thống hạ tầng giao thông ở Việt Nam là tính kết nối giữa các phương thức vận tải. Kết nối hạ tầng giao thông đường bộ với cảng đường thủy nội địa, cảng biển hoặc kết nối đường sắt tới các cảng biển vẫn thiếu và yếu. Điều này ảnh hưởng đến vận hành của vận tải đa phương thức.

Vận chuyển hàng hóa bằng giao thông đường sắt và đường thủy có ưu thế về chi phí. Vận tải đường thủy, cảng biển hiện nay vẫn là phương thức chủ yếu trong việc vận chuyển hàng hóa trong thương mại quốc tế. Ưu thế của vận tải đường sắt là tiêu hao ít năng lượng, một mã lực sức kéo có thể kéo nối một lượng hàng hóa trên đường sắt lớn hơn 20 lần trên đường bộ. Tuy nhiên, tại Việt Nam, giao thông đường bộ đang là phương thức vận tải chính để vận chuyển hàng hóa và hành khách, và có xu hướng ngày càng tăng về tỷ trọng trong tổng vận tải, trong khi đó, vận tải bằng đường sắt chiếm tỷ trọng quá thấp so với đường bộ, thậm chí có thể nói hầu như không có sự thay đổi đáng kể. Vận chuyển hành khách bằng đường bộ chiếm 93,6% và hàng hóa là 73,0%; quy mô vận tải bằng đường sắt, và đường hàng không còn quá nhỏ bé, chỉ chiếm lần lượt là 0,4% và 0,5% tổng nhu cầu vận chuyển của nền kinh tế (Tổng cục Thống kê, 2020).

Thứ ba, kết nối hạ tầng giao thông Việt Nam với quốc tế, nhất là các nước trong khu vực ASEAN, GMS còn kém. Kết nối giữa Việt Nam

với các nước trong khu vực GMS chủ yếu dựa vào hạ tầng giao thông đường bộ, đường hàng không và một phần đường thủy nội địa ở phía Nam. Mạng đường sắt Việt Nam chủ yếu là khổ hẹp (khổ đường 1000mm) và một phần rất nhỏ (khoảng 6% tổng chiều) là khổ đường 1435 mm nên khó kết nối với đường sắt của các nước trong khu vực. Năng lực kết nối bằng đường sắt chỉ có thể thực hiện một cách hạn chế ở phía Bắc với Trung Quốc. Việt Nam không có bất cứ kết nối đường sắt với Lào và Campuchia, để từ đó kết nối với các nền kinh tế GMS.

Những yếu kém về hạ tầng giao thông Việt Nam đặt ra không ít thách thức đối với phát triển bền vững của đất nước:

Thứ nhất, năng lực của hạ tầng giao thông chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải với yêu cầu cả về khối lượng và thời gian vận chuyển, thời gian để hàng hóa thông qua còn cao; tình trạng tắc nghẽn giao thông có xu hướng gia tăng, nhất là ở các thành phố lớn, gây tốn kém thời gian, chi phí và ô nhiễm môi trường.

Hạ tầng giao thông ở một số phương thức vận tải, một số nơi đã và đang xảy ra tình trạng quá tải, nói cách khác là chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải. Chẳng hạn, đối với các cảng hàng không nội địa, thực tế phục vụ vượt xa so với công suất thiết kế, trong đó về hành khách vượt 3,1 lần và hàng hóa là 13,9 lần. Cho đến năm 2019, cả nước có 7/22 sân bay đã quá tải, bao gồm: Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Cát Bi, Phú Bài, Pleiku. Nghiêm trọng nhất là sân bay Tân Sơn Nhất và Nội Bài với thực tế phục vụ và công suất thiết kế tương ứng là 38,5/28 triệu lượt khách/năm và 28,8/21 triệu lượt khách/năm (Tổng cục Thống kê, 2020). Tình trạng tắc nghẽn giao thông xảy ra cả dưới đất và trên trời. Sân bay Tân Sơn Nhất không chỉ quá tải trên mặt đất mà còn tắc nghẽn cả trên vùng trời sân bay.

Thứ hai, chi phí vận tải và chi phí logistics cao hơn so với các nước. Chi phí vận tải là bộ



phận quan trọng và chi phối chi phí logistics (Hwang và cộng sự, 2017; Zhao và Tang, 2009). Tại Việt Nam, chi phí vận tải chiếm khoảng 60% chi phí logistics (Ngân hàng Thế giới, 2014). Chi phí vận tải cao khiến cho chi phí logistics của Việt Nam vẫn còn cao và cao hơn nhiều so với các nước trong khu vực. Tỷ lệ chi phí logistics trên GDP năm 2018 của Việt Nam là 16,8%, trong khi đó của Singapore 8,5%; Malaysia 13%; Trung Quốc 14,5%; Thái Lan 15% và thế giới chỉ là 10,7% (trích lại từ Bộ Công Thương, 2020).

Thứ ba, hạ tầng giao thông yếu kém ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh quốc gia. Theo xếp hạng năng lực cạnh tranh toàn cầu của Diễn đàn Kinh tế thế giới (WEF), năng lực và chất lượng hạ tầng giao thông của Việt Nam liên tục tăng trên bảng xếp hạng, từ thứ 95/144 (năm 2011) lên thứ 79/137 (năm 2016) và xếp hạng 77/141 nền kinh tế (năm 2019). Mặc dù vậy, trụ cột về cơ sở hạ tầng của Việt Nam có thứ hạng dưới thứ hạng chung về năng lực cạnh tranh (xếp hạng 67). Hạ tầng giao thông của Việt Nam có những cải thiện đáng kể nhưng năng lực, mức độ sẵn sàng còn thấp và cải thiện với tốc độ chậm hơn so với nhiều nước. Chất lượng hạ tầng giao thông đường bộ của Việt Nam luôn thấp hơn mức trung bình của thế giới và thấp hơn các nền kinh tế khác trong ASEAN như Thái Lan, Malaysia hay Singapore. Đặc biệt, Việt Nam vẫn chỉ đứng thứ 6 trong ASEAN, thậm chí, rất thấp so với Trung Quốc và Ấn Độ (những nước cạnh tranh trực tiếp trong việc thu hút các tập đoàn công nghệ hàng đầu trên thế giới) (WEF, 2019).

4.2. Bài học kinh nghiệm và gợi ý chính sách cho Việt Nam

Từ những thành quả của các nước đã phân tích, có thể thấy, hạ tầng giao thông là nền tảng vật chất đóng vai trò then chốt trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội bền vững của mỗi quốc gia. Hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối vùng miền là điều kiện thuận lợi cho vận

tài hàng hóa và hành khách thông suốt, an toàn, nhanh chóng. Xây dựng hạ tầng giao thông còn có ý nghĩa rất quan trọng trong việc cải thiện môi trường đầu tư, nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của nền kinh tế, tạo điều kiện thu hút nguồn vốn phát triển, nhờ đó giúp thúc đẩy tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ và ổn định. Hạ tầng giao thông thuận lợi giúp kết nối các vùng lãnh thổ, đưa người dân đến gần hơn với các dịch vụ tiện ích như trường học, bệnh viện, ngân hàng, trung tâm mua sắm... góp phần giảm nghèo, nâng cao đời sống nhân dân, rút ngắn khoảng cách giữa các vùng miền.

Từ kinh nghiệm của một số quốc gia có thể rút ra bài học cho Việt Nam trong phát triển hạ tầng giao thông phục vụ phát triển kinh tế - xã hội như sau:

Thứ nhất, thực hiện tốt công tác quy hoạch trước khi xây dựng hạ tầng giao thông. Trước hết, hệ thống hạ tầng giao thông cần được quy hoạch bảo đảm cân đối hài hòa về địa lý, dân số và quy mô kinh tế, nhu cầu phát triển vùng, miền và hiệu quả khi đầu tư. Quy hoạch hợp lý, chính xác giúp tiết kiệm thời gian, tiết kiệm ngân sách nhà nước và chi phí của người dân, đồng thời giúp kinh tế - xã hội phát triển ổn định trong trung - dài hạn. Kinh nghiệm của Malaysia cho thấy, quy hoạch về hạ tầng giao thông phải “đi trước một bước” khi tiến hành quy hoạch đô thị, phải lên kế hoạch cho giao thông chi tiết, cẩn trọng trước khi xây dựng các công trình phục vụ dân sinh khác.

Để thực hiện quy hoạch tốt hơn, Việt Nam cần xem xét lại một cách kỹ lưỡng, đưa ra các chiến lược quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông với tầm nhìn dài hạn, thắt chặt khung pháp lý để định hướng đầu tư đúng đắn trong ngành giao thông, hạn chế tối đa quy hoạch manh mún, nhỏ lẻ, không thống nhất giữa các địa phương. Quy hoạch hạ tầng giao thông phải tạo ra sự thuận lợi tối đa cho người dân. Chất lượng công tác quy hoạch luôn phải được đặt lên hàng đầu, gắn kết nhịp nhàng giữa quy

hoạch hạ tầng giao thông với quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch xây dựng, thích ứng với sự gia tăng mật độ dân số, gia tăng các phương tiện giao thông và sự biến đổi của môi trường. Trong quy hoạch cũng như đầu tư xây dựng các tuyến giao thông, cần chú trọng tới khả năng lưu thông hơn là chỉ chú trọng tới khả năng khai thác các công trình thương mại dọc tuyến, đặc biệt là sự liên kết đồng bộ giữa các tuyến đường vành đai và hệ thống giao thông của từng đô thị.

Thứ hai, cần chú trọng xây dựng hệ thống hạ tầng giao thông đồng bộ và đa dạng. Kinh nghiệm của các quốc gia đều cho thấy, việc phát triển toàn diện và gắn kết hạ tầng cho các lĩnh vực giao thông khác nhau như: đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hàng không... sẽ thỏa mãn đầy đủ hơn nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa của xã hội. Với nhu cầu giao thông vận tải tăng lên nhanh chóng, việc chỉ phát triển một loại hình giao thông sẽ gây cản trở lớn cho lưu thông, ngược lại, các quốc gia phải tìm ra các phương án phát triển song song hạ tầng của nhiều loại hình kết hợp cả truyền thống và hiện đại. Kết cấu hạ tầng giao thông đa dạng giúp các đơn vị và hành khách tham gia giao thông dễ dàng lựa chọn hình thức thuận tiện nhất, giảm ùn tắc, tiết kiệm thời gian, tiền bạc và công sức.

Để phát triển hạ tầng đồng bộ, cần đầu tư nguồn vốn thích hợp cho tất cả các loại hình giao thông, trong đó có ưu tiên hơn cho các công trình lớn, có sức lan tỏa mạnh mẽ. Không chỉ tập trung xây dựng đường bộ, các quốc gia còn phải chú trọng phát triển đường sắt đô thị, tàu cao tốc, cảng biển, cảng hàng không quy mô lớn... Với các quốc gia đang phát triển như Việt Nam, để tránh tình trạng quá phụ thuộc vào đường bộ, cần khai thác tốt hệ thống giao thông đường sắt, đường thủy nội địa và hàng không nhằm tạo ra sự thông thoáng và ổn định cho mạng lưới giao thông. Khi hạ tầng giao thông phát triển cân đối, vận tải đa phương thức có điều kiện để phát triển, cải thiện chất lượng vận

tải, giảm chi phí logistics, phục vụ tối đa cho phát triển kinh tế.

Thứ ba, chú trọng thực hiện các chính sách kết nối hạ tầng giao thông giữa các vùng miền. Để thúc đẩy phát triển đồng đều giữa các khu vực, các quốc gia Thái Lan và Malaysia đều thực hiện rất tốt việc xây dựng hạ tầng giao thông kết nối giữa các vùng miền trong nước cũng như liên kết với các quốc gia khác trên thế giới. Đặc biệt, những quốc gia này đều chú trọng việc kết nối hạ tầng giao thông tới các trung tâm kinh tế lớn, các vùng kinh tế trọng điểm, các cửa ngõ, đầu mối giao thông quan trọng.

Các chính sách kết nối vùng miền bằng hạ tầng giao thông là hướng đi đúng đắn góp phần tăng cường giao lưu, hội nhập và là một trong các chính sách hiệu quả giúp giảm nghèo. Trong bối cảnh Việt Nam đang đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa, xây dựng nông thôn mới, Chính phủ cần phải tiếp tục tăng cường hỗ trợ các địa phương nguồn lực để xây dựng hệ thống giao thông nông thôn, kết nối rộng khắp giữa quốc lộ - đường liên tỉnh - đường liên xã - đường thôn, bản, đặc biệt các xã khó khăn, hẻo lánh nhằm tăng cường sự phát triển cân đối giữa các vùng miền.

Tại tất cả các quốc gia, chính phủ luôn hướng tới mục tiêu kết nối toàn quốc cũng như giao lưu với các quốc gia khác, trong đó kết nối thông qua giao thông mang lại hiệu quả rất rõ ràng. Việt Nam cũng đã có rất nhiều chính sách đầu tư xây dựng hạ tầng kết nối, tuy nhiên để có thể phát triển vượt bậc, vẫn cần mạnh dạn đầu tư hơn nữa cho các công trình lớn, tận dụng lợi thế địa hình, có quy mô và chất lượng quốc tế, từng bước vươn lên trở thành quốc gia có vị trí chiến lược và là trung tâm logistics của khu vực.

Thứ tư, huy động tối đa mọi nguồn lực cho phát triển hạ tầng giao thông. Tại các quốc gia, hầu hết nguồn vốn cho hạ tầng giao thông vẫn đến từ ngân sách của chính phủ. Trên thực tế, các quốc gia đều bố trí lượng ngân sách lớn cho

các dự án giao thông, nhất là các công trình giao thông trọng điểm. Tuy nhiên, dù nhà nước có đầu tư bao nhiêu, việc huy động vốn đầu tư của toàn xã hội vẫn là điều quan trọng nhất. Nếu chỉ trông chờ vào vốn đầu tư công thì khó đảm bảo yêu cầu về hạ tầng giao thông cho sự phát triển trong dài hạn. Bên cạnh nguồn vốn nhà nước, Malaysia và Thái Lan đã đẩy mạnh việc tư nhân hóa nguồn vốn trong khi xây dựng các con đường cao tốc và đường sắt. Với nguồn tài chính công có hạn, thu hút mọi nguồn vốn xã hội thông qua thu hút vốn tư nhân, hợp tác công - tư, thu hút vốn đầu tư trực tiếp, gián tiếp (ODA, FDI...) là các giải pháp hữu hiệu nhằm giảm áp lực tài chính cho nhà nước, tăng cường hợp tác giữa các nhà nước và tư nhân, tăng cường liên kết giữa các quốc gia và thúc đẩy quản lý hạ tầng giao thông hiệu quả.

Để huy động toàn xã hội tham gia đầu tư hạ tầng giao thông cần có những chính sách, cơ chế phù hợp, đảm bảo lợi ích giữa nhà đầu tư và nhà nước. Cần đẩy mạnh hình thức đầu tư đối tác công tư thông qua các hình thức như PPP, BOT... trong các dự án giao thông, nhất là những công trình trọng điểm. Mỗi một đồng

vốn đầu tư công cần được coi như “vốn mồi” và phải kéo theo nhiều đồng vốn từ xã hội thì mới tạo ra sự hợp tác lâu dài và thành công. Việc ban hành và thực thi các chính sách về hợp tác công tư cần tạo ra một thị trường tài chính thực sự đầy đủ cho đầu tư PPP, nhà nước thực sự chia sẻ rủi ro với tư nhân, tư nhân nhận được nhiều lợi ích khi đầu tư vào hạ tầng giao thông sẽ yên tâm tham gia vào các dự án.

Mặt khác, không chỉ khối tư nhân trong nước, việc huy động nguồn lực từ ngoài nước đầu tư vào hạ tầng giao thông cũng rất quan trọng. Với các quốc gia đang trên đà phát triển như Thái Lan, Malaysia và Việt Nam, do quy mô ngân sách nhà nước nhỏ và phải chi tiêu, đầu tư cho nhiều lĩnh vực khác, cho nên phần lớn nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng được huy động từ nước ngoài (chủ yếu là vốn vay ODA) và các nhà đầu tư tư nhân trong và ngoài nước. Do đó, Nhà nước cần đóng vai trò chủ chốt trong việc ban hành các cơ chế, chính sách kịp thời và đột phá, duy trì môi trường đầu tư thuận lợi, tạo điều kiện và khuyến khích nhiều thành phần trong xã hội tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là thành phần kinh tế tư nhân♦

Tài liệu tham khảo:

1. Bộ Công Thương (2020): *Báo cáo logistics Việt Nam năm 2020: cắt giảm chi phí logistics*, Nxb Công Thương, Hà Nội.
2. Bộ Giao thông và Vận tải (2020): *Thông tin thống kê ngành giao thông và vận tải năm 2020*, <https://drvn.gov.vn/tt-thong-ke/thong-tin-thong-ke-nam-2020.html?site=20830>.
3. Ngân hàng Thế giới (2014): *Dịch vụ vận tải tư vấn hỗ trợ Bộ Giao thông vận tải về phát triển vận tải đa phương thức*, Báo cáo tư vấn của Công ty tư vấn ALG, Hà Nội.
4. Tổng cục thống kê (2020): *Niên giám thống kê năm 2019*, Nxb Thống kê, Hà Nội.
5. ADB - Asian Development Bank (2015): *Thailand's Economic Integration with Neighboring Countries and Possible Connectivity with South Asia*, ADBI Working Paper 520, Tokyo.
6. Albarran, P., Carrasco, R., and Holl, A. (2011): *Domestic Transport Infrastructure and Firms' Export Market Participation*, Small Business Economics, 40(4), 879-898. Retrieved from https://www.jstor.org/stable/43552837?seq=1#page_scan_tab_contents.
7. BOI - Thailand Board of Investment (2019): *The future of Transportation, Logistics and Mobility*, Thailand investment review: transport and logistics, Vol.29, December 2019.
8. BOI - Thailand Board of Investment (2021): *Thailand's advantages*, https://www.boi.go.th/index.php?page=thailand_advantages.

9. Duscha, W., (2017): *Thailand plans massive investment in transport infrastructure*, GTCC UPDATE Magazine, Q1/2017.
10. ESCAP - United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2006): *Sustainable Infrastructure in Asia: Overview and Proceedings*, Seoul Initiative Policy Forum on Sustainable Infrastructure, 6-8/9/2006, Seoul, Republic of Korea.
11. GIZ - Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (2019): *Development of a national urban mobility programme - an inventory and assessment of national urban mobility in Thailand*, Bangkok 2019.
12. HLAG - High-Level Advisory Group (2016): *Mobilizing sustainable transport for development*, Analysis and Policy Recommendations from the United Nations, Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport, New York, USA: United Nations.
13. Hwang, D.W., Hong, C.P., and Lee, D.y. (2017): *Critical factors that affect logistics performance: a comparison of China, Japan and Korea*, Int. J. Shipping and Transport Logistics, Vol.9, No.1. 2017, pp.109-129.
14. JCU - James Cook University (2017): *Sustainable infrastructure in the Tropics*, James Cook University.
15. Mustafa, N. A., et al (2021): *A review on rural roads in Malaysia: Green practice toward socio-economics*, International Journal of Modern Sciences, Vol.1, Issue 1, pp 12-16.1.
16. NCE - New Climate Economy Global (2016): *The sustainable infrastructure imperative: financing for better growth and development, the 2016 new climate economy*, Global Commission on the Economy and Climate.
17. OECD - Organization for Economic Cooperation and Development (2015): *Mobilising private investment in sustainable transport infrastructure*.
18. Oxford Business Group (2017): *Infrastructure improvements aim to connect Thailand with the rest of Asia*, <https://www.oxfordbusinessgroup.com/overview/path-prosperity-infrastructure-improvements-are-heart-plans-connect-thailand-rest-asia-0>.
19. PMO - Prime Minister's Office of Malaysia (2021): *Strengthening infrastructure to support economic expansion*, Chapter 7, <https://www.epu.gov.my/sites/default/files/2021-05/Chapter%207.pdf>.
20. Schwab, Klaus., Sala-i-Martin, Xavier. (eds.), (2015): *The global competitiveness report, 2015-2016*, World Economic Forum.
21. WEF - World Economic Forum (2017): *The global competitiveness report 2016-2017*, http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf.
22. WEF - World Economic Forum (2019): *The global competitiveness report 2019*, Geneva.
23. WEF - World Economic Forum (2020): *The global competitiveness report 2020*, Geneva.
24. Zhao, X. and Tang, Qi. (2009): "Analysis and strategy of Chinese logistics cost reduction", *International Journal of Business and Management*, Vol.4, 2009, pp.188-191.

Thông tin tác giả:

TS. NGUYỄN ĐÌNH HÒA Viện Kinh tế Việt Nam
Th.S. NGUYỄN PHƯƠNG THẢO Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam
Email: nguyendinhhoaktpt@gmail.com