



Working Paper 2025.2.6.8

- Vol. 2, No. 6

**TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC SÁP NHẬP HUNG YÊN – THÁI BÌNH ĐẾN MẠNG LƯỚI
LOGISTICS NỘI ĐỊA**

**Tống Thị Khánh Hằng¹, Trương Ngọc Anh, Ngô Thị Lan Phương, Nguyễn Thị Phương
Thúy**

Sinh viên K62 – Tiếng Pháp thương mại – Khoa tiếng Pháp

Sinh viên K62 – Chuyên ngành 2 – Kinh tế đối ngoại – Viện Kinh tế & Kinh doanh quốc tế

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Nguyễn Thị Yến

Giảng viên Viện Kinh tế & Kinh doanh quốc tế

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Tóm tắt

Nghiên cứu này phân tích tác động của việc sáp nhập hai tỉnh Hưng Yên và Thái Bình đối với mạng lưới logistics nội địa Việt Nam. Bằng phương pháp nghiên cứu định tính, nghiên cứu làm rõ các lợi thế bổ sung giữa hai tỉnh: Hưng Yên có nền công nghiệp phát triển, nằm trên trục giao thông huyết mạch kết nối Hà Nội – Hải Phòng; Thái Bình có quỹ đất nông nghiệp lớn, hệ thống sông ngòi và đường ven biển thuận lợi cho vận tải hàng hóa nội địa. Việc phát triển hạ tầng logistics tại Thái Bình, bao gồm cảng cạn (ICD), trung tâm logistics và các tuyến đường bộ, mở ra cơ hội giảm tải cho các tuyến vận tải truyền thống vốn đang quá tải, đồng thời tăng cường phân phối hàng hóa trong vùng. Tuy nhiên, hạ tầng logistics hiện tại còn phân tán, kết nối liên tỉnh và liên vùng còn hạn chế, quy hoạch chưa đồng bộ. Nghiên cứu đề

¹ Tác giả liên hệ, email: 2314730037@ftu.edu.vn

xuất đồng bộ hóa hạ tầng vận tải nội địa, phát triển kho bãi và dịch vụ logistics, điều phối chính sách vùng và hoạch định chiến lược dài hạn nhằm tối ưu chuỗi cung ứng nội địa, giảm chi phí logistics, hỗ trợ tiêu thụ nông sản – công nghiệp và thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Đồng bằng sông Hồng.

Từ khóa: Hưng Yên; Thái Bình; sáp nhập, mạng lưới logistics; chuỗi cung ứng; liên kết vùng

THE IMPACT OF HUNG YEN – THAI BINH MERGER ON THE DOMESTIC LOGISTICS NETWORK

Abstract

This study analyzes the impact of the merger between Hung Yen and Thai Binh provinces on Vietnam's domestic logistics network. Using a qualitative research approach, the study clarifies the complementary advantages of the two provinces: Hung Yen has a developed industrial base and is located on the main transport corridor connecting Hanoi and Hai Phong; Thai Binh has extensive agricultural land, a river system, and coastal routes favorable for domestic cargo transport. Developing logistics infrastructure in Thai Binh, including inland container depots (ICDs), logistics centers, and road networks, creates opportunities to ease pressure on traditional transport routes that are currently overloaded, while strengthening regional goods distribution. However, the current logistics infrastructure remains fragmented, interprovincial and regional connections are limited, and planning is inconsistent. The study proposes synchronizing domestic transport infrastructure, expanding warehousing and logistics services, coordinating regional policies, and developing long-term strategies to optimize domestic supply chains, reduce logistics costs, support the distribution of agricultural and industrial products, and foster economic linkages within the Red River Delta region.

Keywords: Hung Yen; Thai Binh; merger; logistics network; regional integration.

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh cạnh tranh giữa các khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc ngày càng gia tăng, việc lựa chọn Hưng Yên (bao gồm Hưng Yên – Thái Bình sau sáp nhập) để nghiên cứu tác động của sáp nhập đến mạng lưới logistics nội địa có nhiều cơ sở thực tiễn. Theo báo cáo của tỉnh Hưng Yên, năm 2024, thu ngân sách nhà nước đạt 40.477 tỷ đồng, tăng 24,75% so với năm trước và vượt 23,32% so với kế hoạch (Công thông tin điện tử Đảng bộ tỉnh Hưng Yên, 2024). Về đầu tư, trong năm 2024, tỉnh đã thu hút 71 dự án FDI mới với tổng vốn hơn 1,5 tỷ USD, tăng 135% so với năm 2023; tính đến cuối năm, toàn tỉnh có 616 dự án FDI còn hiệu lực với tổng vốn đăng ký hơn 8,5 tỷ USD (Vietnam FDI, 2024).

Những con số này cho thấy tỉnh mới sau sáp nhập đang sở hữu lợi thế kép: một mặt thu hút mạnh mẽ dòng vốn FDI, hình thành các khu công nghiệp và chuỗi cung ứng hiện đại; mặt khác có nguồn lực ngân sách đáng kể để đầu tư hạ tầng giao thông, kho bãi và dịch vụ logistics nội địa. Đây là cơ sở quan trọng để Hưng Yên – Thái Bình vươn lên trở thành trung tâm logistics nội địa của vùng Đồng bằng sông Hồng, góp phần giảm áp lực cho các cực kinh tế lân cận như Hà Nội và Hải Phòng, đồng thời thúc đẩy liên kết kinh tế – xã hội trong khu vực.

Ở tầm vĩ mô, hệ thống logistics Việt Nam vẫn đang chịu áp lực lớn khi chi phí logistics chiếm khoảng 16,8–17% GDP, cao hơn đáng kể so với mức trung bình thế giới (10–12%) (Bộ Công Thương, Báo cáo Logistics Việt Nam 2024). Cùng với tình trạng hạ tầng giao thông thiếu đồng bộ, chưa hình thành trung tâm logistics cấp vùng, việc sáp nhập Hưng Yên – Thái Bình mở ra cơ hội bổ sung nguồn lực, kết hợp lợi thế công nghiệp và biển để phát triển trung tâm logistics nội địa có quy mô vùng.

2. Cơ sở lý thuyết

2.1 Khái niệm Logistics

Theo cách tiếp cận truyền thống, logistics được hiểu là quá trình quản lý và tổ chức toàn bộ các hoạt động vận chuyển và lưu kho nguyên vật liệu đi vào doanh nghiệp, hàng hóa và bán thành phẩm trong quá trình sản xuất, cũng như sản phẩm cuối cùng đi ra khỏi doanh nghiệp. Theo định nghĩa của Hội đồng Quản lý Logistics Hoa Kỳ (*Council of Logistics Management – CLM*), logistics là quá trình lập kế hoạch, tổ chức, thực hiện và kiểm soát hiệu quả dòng lưu chuyển và lưu trữ hàng hóa, dịch vụ, cũng như các thông tin liên quan từ điểm xuất phát ban đầu đến nơi tiêu thụ cuối cùng, nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Tương tự, Hiệp hội các Nhà chuyên nghiệp về Quản lý Chuỗi Cung ứng (*Council of Supply Chain*

Management Professionals – CSCMP) định nghĩa quản trị logistics là một bộ phận cấu thành của quản trị chuỗi cung ứng, bao gồm các hoạt động hoạch định, thực hiện và kiểm soát hiệu quả vận chuyển, lưu trữ hàng hóa, dịch vụ và thông tin liên quan từ nơi xuất phát đến nơi tiêu thụ, nhằm thỏa mãn nhu cầu của khách hàng.

Hoạt động quản trị logistics, xét trên phương diện chức năng, bao gồm quản lý vận tải hàng hóa xuất nhập, quản lý đội tàu, kho bãi và nguyên vật liệu, thực hiện đơn hàng, thiết kế mạng lưới logistics, quản lý tồn kho, hoạch định cung – cầu và quản lý nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba. Ở phạm vi mở rộng, logistics còn bao gồm tìm kiếm nguồn cung ứng đầu vào, hoạch định sản xuất, đóng gói sản phẩm và cung cấp dịch vụ khách hàng.

2.2 Đặc điểm Logistics

Từ các khái niệm đã trình bày, có thể nhận diện một số đặc trưng cơ bản của logistics như sau:

Logistics là một quá trình liên tục. Điều này hàm ý rằng logistics không phải là một hoạt động đơn lẻ, mà là một chuỗi các hoạt động có sự kết nối, tương tác và tác động qua lại thường xuyên. Chuỗi này được triển khai một cách khoa học và có hệ thống thông qua các khâu: nghiên cứu, hoạch định, tổ chức, quản lý, thực thi, giám sát, kiểm soát và cải tiến. Vì vậy, logistics hiện diện trong toàn bộ vòng đời của sản phẩm hoặc dịch vụ, từ khâu đầu vào cho đến khi sản phẩm tới tay người tiêu dùng cuối cùng.

Logistics gắn liền với mọi nguồn lực và yếu tố đầu vào cần thiết. Để tạo ra sản phẩm hoặc dịch vụ đáp ứng nhu cầu của thị trường, logistics bao hàm việc huy động và phối hợp nhiều loại nguồn lực. Nguồn lực này không chỉ dừng lại ở vật chất hữu hình như nguyên vật liệu, máy móc, nhân lực, mà còn bao gồm các yếu tố vô hình như dịch vụ, thông tin, bí quyết công nghệ và giải pháp kỹ thuật.

Logistics tồn tại ở cả hai cấp độ: hoạch định và tổ chức thực thi. Ở cấp độ hoạch định, vấn đề trọng tâm là xác định nguồn gốc, thời điểm và phương thức đưa nguyên vật liệu, bán thành phẩm hoặc thành phẩm đến đúng nơi cần thiết. Ở cấp độ tổ chức, trọng tâm là tối ưu hóa việc vận chuyển và phân phối nguồn lực từ điểm xuất phát cho đến điểm tiêu thụ cuối cùng, đảm bảo tính kịp thời, hiệu quả và tiết kiệm chi phí.

3. Tổng quan về bối cảnh sắp xếp hiện nay

3.1 Tổng quan về bối cảnh chung

Trong bối cảnh chính sách sắp xếp, tinh gọn bộ máy quản lý nhà nước giai đoạn 2024–2025, Quốc hội đã thông qua Nghị quyết số 202/2025/QH15 về sắp xếp đơn vị hành chính cấp

tỉnh, đưa tổng số đơn vị hành chính cấp tỉnh của cả nước về 34 đơn vị nhằm mục tiêu tối ưu hóa quy mô quản trị và tạo điều kiện cho quy hoạch vùng tích hợp (Nghị quyết 202/2025/QH15). Việc sáp nhập Hưng Yên và Thái Bình vào một đơn vị hành chính chung tạo ra bước chuyển mang tính cấu trúc cho Đồng bằng sông Hồng, khi tỉnh mới có diện tích 2.514,81 km² và quy mô dân số khoảng 3,57 triệu người. Về mặt chiến lược, sự kết hợp này ghép thế mạnh công nghiệp, thương mại – logistics của Hưng Yên với lợi thế đất đai, bờ biển và các khu kinh tế ven biển của Thái Bình, mở ra không gian để phát triển một “hậu phương công nghiệp” có cửa ngõ ra biển – một cấu hình rất hiếm nhưng có tiềm năng lớn trong quy hoạch vùng.

Một nhân tố làm thay đổi đáng kể bản đồ logistics sau sáp nhập là Quyết định 655/QĐ-BXD ngày 22/5/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Thái Bình thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Quyết định này được ban hành dựa trên Luật Quy hoạch 2017, Nghị định 37/2019/NĐ-CP, và đặc biệt bổ sung chi tiết hóa cho Quyết định 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam (Điều 1, Quyết định 655). Cụ thể, Quy hoạch chi tiết này xác định phạm vi vùng đất và vùng nước cho khu cảng biển Thái Bình, bao gồm khu bến Diêm Điền, Trà Lý, Ba Lạt; các bến phao, khu chuyển tải, neo đậu và trú bão. Quy hoạch tập trung vào việc phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển: nâng cấp luồng tàu, xây dựng đê chắn sóng, hệ thống kết nối hậu cảng, nhằm đạt quy mô tiếp nhận tàu lên đến 200.000 DWT tại khu bến Diêm Điền vào giai đoạn tầm nhìn 2050, đồng thời tích hợp các dịch vụ logistics, kho bãi và khu kinh tế ven biển để hỗ trợ vận tải đa phương thức. Trong bối cảnh sáp nhập Hưng Yên-Thái Bình (hiệu lực 1/7/2025), Quyết định 655 cung cấp nền tảng pháp lý minh bạch để tích hợp cảng biển Diêm Điền và các khu bến khác vào mạng cảng quốc gia, biến khu vực ven biển của tỉnh mới thành tuyến xuất nhập khẩu trực tiếp cho chuỗi công nghiệp quanh Hà Nội và vùng phụ cận, giảm áp lực lên các cảng phía Bắc hiện đang quá tải (Hải Phòng quá tải 20-30%).

3.2 Thực trạng logistics của Hưng Yên và Thái Bình trước sáp nhập

3.2.1 Hạ tầng vận tải – giao thông

Hưng Yên có lợi thế về kết nối đường bộ, nằm trên các tuyến huyết mạch như Quốc lộ 5, cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, Quốc lộ 39. Tỷ lệ đường bộ được trải nhựa đạt trên 85% (Niên giám Thống kê Hưng Yên 2024). Tuy nhiên, vận tải đường sắt và thủy chưa được khai thác hiệu quả. Thái Bình có hệ thống sông ngòi dày đặc (sông Hồng, sông Trà Lý, sông Luộc) với tổng chiều dài đường thủy nội địa gần 700 km, nhưng chưa được đầu tư đồng bộ. Vận tải

đường bộ vẫn chủ yếu dựa vào Quốc lộ 10, Quốc lộ 39, ít tuyến cao tốc kết nối trực tiếp, gây hạn chế trong liên thông vùng.

3.2.2 Kho bãi – logistics công nghiệp

Với hơn 13 khu công nghiệp và 30 cụm công nghiệp đang hoạt động (Báo cáo UBND tỉnh 2024), Hưng Yên nhu cầu kho bãi và logistics công nghiệp cao, nhưng hệ thống kho bãi chưa phát triển, chưa có ICD, phần lớn doanh nghiệp phải vận chuyển hàng lên Hải Phòng để gom hàng xuất khẩu. Logistics công nghiệp Thái Bình còn nhiều hạn chế. Giá trị sản xuất nông nghiệp năm 2024 đạt hơn 41.000 tỷ đồng, nhưng tỷ lệ nông sản qua kho bảo quản hiện đại chỉ dưới 20%.

3.2.3 Cảng biển - hải quan

Hưng Yên không có cảng biển, phụ thuộc hoàn toàn vào cảng Hải Phòng. Trong khi đó Thái Bình dù có cảng Diêm Điền với năng lực bốc dỡ khoảng 1,5–2 triệu tấn/năm, nhưng chủ yếu phục vụ hàng rời, tàu nhỏ dưới 5.000 DWT, chưa đủ khả năng tiếp nhận tàu lớn. Công tác hải quan chủ yếu vẫn phải thông qua Hải Phòng, thời gian thông quan dài, gây chi phí phát sinh.

3.2.4 Dịch vụ logistics hỗ trợ

Hưng Yên dù gần Hà Nội và tiếp cận được các doanh nghiệp logistics lớn, song tại địa bàn tỉnh, số lượng doanh nghiệp logistics chuyên nghiệp còn ít, chủ yếu là dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ. Thái Bình thì số doanh nghiệp logistics quy mô lớn rất hạn chế. Theo Sở Công Thương, toàn tỉnh có chưa đến 100 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, đa phần là vận tải nhỏ lẻ. Các dịch vụ giá trị gia tăng như phân phối, đóng gói, quản lý chuỗi cung ứng chưa phát triển.

3.2.5 Thị trường hàng hóa & phân phối nội địa

Hưng Yên có lợi thế lớn về phân phối hàng tiêu dùng, đặc biệt nhờ vị trí nằm trên trục giao thông Hà Nội – Hải Phòng và gần các trung tâm tiêu thụ lớn. Doanh thu bán lẻ hàng hóa và dịch vụ tiêu dùng năm 2024 đạt khoảng 64.500 tỷ đồng, tăng 12,3% so với năm 2023. Tuy nhiên, hoạt động phân phối hàng hóa của tỉnh vẫn còn phụ thuộc nhiều vào các đầu mối bán buôn – bán lẻ tại Hà Nội, trong khi hệ thống trung tâm logistics, chợ đầu mối và kho trung chuyển tại địa bàn tỉnh chưa phát triển tương xứng. Thái Bình là tỉnh nông nghiệp trọng điểm, sản lượng lúa năm 2024 đạt khoảng 1 triệu tấn, thủy sản khai thác và nuôi trồng đạt trên 350.000 tấn. Tuy nhiên, phần lớn sản phẩm nông sản tiêu thụ dưới dạng thô, chưa có chuỗi cung ứng logistics bài bản.

4. Tác động của việc sáp nhập

4.1 Tác động đến hạ tầng vận tải – giao thông

Sự kết hợp hình thành trục vận tải xuyên tâm từ Hà Nội đến Hưng Yên, qua Thái Bình rồi ra Biển Đông, giúp giảm chi phí logistics, rút ngắn thời gian lưu thông hàng hóa, đồng thời biến khu vực hợp nhất thành một “hành lang logistics chiến lược” cạnh tranh trực tiếp với Hải Phòng – Quảng Ninh. (i) Vận tải biển: Thái Bình đang xúc tiến dự án cảng biển Trà Lý và cảng Diêm Điền, nếu được khai thác đồng bộ sẽ trở thành cửa ngõ xuất khẩu hàng hóa trực tiếp thay vì phụ thuộc hoàn toàn vào cảng Hải Phòng. Khi kết nối với Hưng Yên – trung tâm công nghiệp – nguồn hàng hóa lớn có thể đi thẳng ra biển, giảm áp lực cho cảng Hải Phòng và tiết kiệm chi phí vận chuyển. (ii) Vận tải đường bộ: Mạng lưới cao tốc và quốc lộ của Hưng Yên (Hà Nội – Hải Phòng, Quốc lộ 5, Vành đai 4) khi kết hợp với hệ thống đường ven biển, đường nối cao tốc ở Thái Bình sẽ tạo thành mạng lưới đường bộ xuyên suốt, vừa kết nối thủ đô vừa thông ra biển, hỗ trợ vận tải hàng hóa nhanh chóng, đa hướng. (iii) Vận tải đường sắt: Hiện nay, tuyến đường sắt Hà Nội – Hải Phòng chạy qua Hưng Yên, đóng vai trò quan trọng trong vận chuyển hàng hóa công nghiệp. Nếu sáp nhập, việc kéo dài hoặc mở nhánh kết nối xuống Thái Bình sẽ biến đường sắt thành kênh vận tải quan trọng, đặc biệt cho hàng nặng và khối lượng lớn, bổ trợ cho cả đường bộ và đường biển. (iv) Vận tải thủy nội địa: Sông Hồng, sông Luộc, sông Trà Lý và hệ thống kênh rạch ở cả hai tỉnh là lợi thế lớn để phát triển vận tải thủy. Khi có quy hoạch liên thông, hàng hóa từ các KCN ở Hưng Yên có thể vận chuyển theo đường thủy xuống Thái Bình, sau đó đưa ra biển, tạo nên chuỗi vận tải khép kín và tiết kiệm năng lượng.

4.2 Tác động đến kho bãi – logistics công nghiệp

Sau khi sáp nhập, vùng hành chính mới có thể triển khai mô hình trung tâm ICD và logistics hub ngay gần khu vực cảng biển Thái Bình, từ đó khắc phục những hạn chế hiện tại và mang lại nhiều lợi ích thiết thực: (i) Doanh nghiệp trong KCN Hưng Yên không cần vận chuyển hàng hóa lên tận Hải Phòng để gom hàng xuất khẩu. Nhờ có ICD và trung tâm logistics tại Thái Bình, hàng hóa từ các KCN chỉ cần vận chuyển nội vùng, sau đó được gom container và làm thủ tục hải quan ngay tại chỗ trước khi ra cảng, tiết kiệm đáng kể thời gian và chi phí. (ii) Chi phí kho bãi và chi phí container rỗng giảm đáng kể. Việc hình thành depot và ICD trong vùng sẽ giảm tình trạng khan hiếm container rỗng vốn thường xảy ra tại Hải Phòng, đồng thời tận dụng quỹ đất rộng của Thái Bình để xây dựng kho ngoại quan, kho lạnh và kho chuyên dụng với giá thuê cạnh tranh. (iii) Hình thành mạng lưới logistics công nghiệp liền mạch, có chiều sâu. Hệ thống logistics sau sáp nhập không chỉ phục vụ các ngành công

nghiệp FDI tại Hưng Yên mà còn hỗ trợ mạnh mẽ nông sản, thủy sản và sản phẩm chế biến của Thái Bình.

4.3 Tác động đến cảng biển & hải quan

Một điểm quan trọng chính là cảng biển Thái Bình (Diêm Điền, Ba Lạt). Theo quy hoạch, đến năm 2030, khu bến này có thể đón tàu 100.000 – 200.000 DWT, với tổng vốn đầu tư 11.200 tỷ đồng. Đây sẽ là “cửa ngõ xuất khẩu” trực tiếp ra biển cho toàn bộ khu vực sáp nhập. Với sự ra đời của cảng Thái Bình, hàng hóa có thể đi thẳng ra biển từ trung tâm công nghiệp Hưng Yên mà chỉ qua một tuyến vận tải ngắn, giúp tiết kiệm 10–15% chi phí logistics. Cùng với đó, hệ thống hải quan điện tử liên thông giữa hai tỉnh sẽ rút ngắn thời gian thông quan, giảm rủi ro tắc nghẽn chứng từ. Điều này đặc biệt quan trọng trong bối cảnh doanh nghiệp xuất khẩu phải cạnh tranh về tốc độ giao hàng.

4.4 Tác động đến dịch vụ logistics hỗ trợ

Khi hai tỉnh sáp nhập, sự kết hợp này sẽ cho phép hình thành một hệ sinh thái logistics toàn diện: Trung tâm kho bãi – đóng gói – phân phối đặt tại Thái Bình. Nhân sự quản lý, kỹ thuật, công nghệ được cung cấp từ Hưng Yên. Hệ thống vận tải liên kết trực tiếp tới cảng biển. Đây là mô hình logistics tích hợp mà nhiều vùng kinh tế trên thế giới đã thành công áp dụng.

4.5 Tác động đến thị trường xuất nhập khẩu & phân phối nội địa

Sự hợp nhất sẽ hình thành một chuỗi cung ứng khép kín ngay tại chỗ. (i) Hàng công nghiệp (Hưng Yên) và nông sản (Thái Bình) được gom tại kho logistics trong vùng. (ii) Hệ thống vận tải – ICD – cảng biển hỗ trợ gom container, làm thủ tục nhanh chóng. (iii) Xuất khẩu trực tiếp qua cảng Thái Bình, giảm trung gian.

Mô hình này giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí, nâng cao sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế. Sự kết hợp nguồn hàng phong phú sẽ biến vùng sáp nhập thành trung tâm phân phối cấp vùng, cung ứng hàng hóa nhanh chóng cho Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh và cả miền Bắc.

5. Thảo luận & phân tích

5.1 So sánh trước - sau sáp nhập

Việc sáp nhập Hưng Yên – Thái Bình đặt ra những thay đổi căn bản đối với mạng lưới logistics vùng Đồng bằng sông Hồng. Trước sáp nhập, mạng lưới logistics của hai tỉnh tồn tại trong trạng thái phân tán, phụ thuộc gần như hoàn toàn vào cảng Hải Phòng cho hoạt động xuất nhập khẩu, dẫn đến chi phí logistics cao và thời gian lưu thông kéo dài. Hệ thống kho bãi

hỗ trợ chủ yếu thuê ngoài tại Hà Nội, Hải Dương, trong khi Thái Bình dù có lợi thế ven biển và quỹ đất rộng song hạ tầng cảng (Diêm Điền, Ba Lạt) mới ở dạng quy hoạch, chưa hình thành được chuỗi cung ứng khép kín.

Sau sáp nhập, cấu trúc này được kỳ vọng chuyển dịch từ phân tán sang tích hợp vùng. Sự bổ sung thế mạnh công nghiệp FDI của Hưng Yên với lợi thế cảng biển và đất đai của Thái Bình tạo điều kiện hình thành hành lang logistics đa phương thức (biển – bộ – thủy nội địa – đường sắt), rút ngắn tuyến vận tải từ Hà Nội ra biển Đông thông qua Thái Bình. Nhờ đó, doanh nghiệp FDI tại Hưng Yên có thể giảm 10–15% chi phí logistics, trong khi hàng nông – thủy sản Thái Bình có đầu ra thuận lợi hơn. Việc quy hoạch các ICD và logistics hub gần cảng biển sẽ cho phép gom hàng, làm thủ tục hải quan điện tử liên thông, giảm tắc nghẽn và nâng cao tốc độ giao hàng.

5.2 Đánh giá tính khả thi hình thành trung tâm logistics công nghiệp – biển.

Về mặt thuận lợi, khung pháp lý đã được mở rộng thông qua Nghị quyết 202/2025/QH15 và Quyết định 1579/QĐ-TTg, tạo hành lang pháp lý rõ ràng cho việc hình thành chuỗi cung ứng liên vùng. Nguồn hàng xuất khẩu từ Hưng Yên (dệt may, điện tử, công nghiệp phụ trợ) kết hợp với hàng nông – thủy sản từ Thái Bình đủ lớn để bảo đảm công suất hoạt động ổn định của hệ thống cảng, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh xuất khẩu của khu vực đồng bằng sông Hồng.

Đối với Hà Nội và Hải Dương, lợi ích chính nằm ở việc đa dạng hóa tuyến logistics ra biển. Hiện tại, hàng hóa công nghiệp từ các khu công nghiệp Bắc Ninh, Hưng Yên, Hà Nam thường phải tập kết về Hải Phòng. Với cảng Diêm Điền – Thái Bình được phát triển, doanh nghiệp có thêm lựa chọn vận tải, giảm rủi ro tắc nghẽn tại một cửa ngõ duy nhất, đồng thời thúc đẩy hình thành các hành lang kinh tế liên vùng (Hà Nội – Hưng Yên – Thái Bình – biển Đông). Điều này còn hỗ trợ chiến lược dịch chuyển chuỗi cung ứng từ trung tâm ra vùng ven để giảm áp lực giao thông đô thị Hà Nội.

Đối với Nam Định, tỉnh này có khả năng trở thành vệ tinh logistics và sản xuất hỗ trợ cho vùng sáp nhập mới. Vị trí giáp Thái Bình cùng đặc điểm sản xuất nông – công nghiệp tương đồng giúp Nam Định dễ dàng tham gia chuỗi cung ứng nguyên liệu, nhân lực và dịch vụ logistics phụ trợ (kho bãi, dịch vụ vận tải liên tỉnh). Nếu được quy hoạch đồng bộ, Nam Định có thể hưởng lợi gián tiếp từ các dự án hạ tầng hậu cần và các chính sách thu hút FDI lan tỏa từ khu vực sáp nhập.

Đối với Hải Phòng – Quảng Ninh, tác động mang tính hai mặt. Một mặt, cảng Hải Phòng có thể giảm tải, giảm chi phí vận hành do chia sẻ bớt lưu lượng hàng hóa; mặt khác, sự xuất hiện của một cửa ngõ cảng biển mới tại Thái Bình với khả năng tiếp nhận tàu 100.000 – 200.000 DWT có thể làm gia tăng cạnh tranh, đặc biệt đối với hàng container xuất khẩu sang các tuyến Đông Bắc Á và châu Âu. Nếu Thái Bình phát triển mô hình cảng – khu công nghiệp – logistics hub tích hợp, Hải Phòng và Quảng Ninh sẽ cần nâng cấp dịch vụ, hạ giá thành logistics và mở rộng chuỗi dịch vụ giá trị gia tăng (VAS) để giữ thị phần.

5.3 Thách thức trong việc hình thành trung tâm logistics

Thách thức về vốn đầu tư: chỉ riêng khu bến cảng Diêm Điền đã có tổng vốn dự kiến 11.200 tỷ đồng, chưa kể chi phí nạo vét luồng, xây dựng hệ thống kho bãi, ICD, cầu cảng và mạng lưới giao thông kết nối (cao tốc, đường sắt). Việc huy động nguồn lực này phụ thuộc vào khả năng thu hút vốn xã hội hóa, hợp tác công – tư (PPP) và cơ chế ưu đãi đầu tư liên tỉnh.

Thách thức kỹ thuật và môi trường vùng biển Thái Bình có đặc điểm bồi lắng phù sa mạnh, cần nạo vét thường xuyên để đảm bảo luồng tàu sâu; đồng thời các yêu cầu đánh giá tác động môi trường, bảo vệ hệ sinh thái ven biển, bờ kè chống xói lở sẽ kéo dài thời gian chuẩn bị dự án. Nếu quy trình này chậm trễ, cơ hội “cửa sổ vàng” cạnh tranh với Hải Phòng – Quảng Ninh có thể bị bỏ lỡ.

Thách thức đồng bộ chính sách và cơ chế điều phối liên ngành. Việc sáp nhập đòi hỏi tích hợp hệ thống thuế, ưu đãi đất đai, quy chuẩn đầu tư, tiêu chuẩn logistics giữa hai tỉnh trước đây vốn tách biệt, nếu không sẽ tạo ra “điểm nghẽn thể chế”. Thực tiễn tại Việt Nam cho thấy, nhiều dự án cảng biển chậm tiến độ không phải vì thiếu vốn mà vì xung đột chính sách, chậm trễ trong giải phóng mặt bằng và điều phối liên ngành.

Cuối cùng, thách thức cạnh tranh vùng cần được nhìn nhận thực tế: cảng Hải Phòng và Lạch Huyện đang có lợi thế về hạ tầng sẵn có, mạng lưới hãng tàu quốc tế, và kinh nghiệm vận hành. Nếu Thái Bình (cũ) không có định vị chiến lược rõ ràng thì nguy cơ bị “chìm” thành cảng vệ tinh hoặc rơi vào tình trạng dư cung hạ tầng là rất cao.

Như vậy, cơ hội phát triển logistics tích hợp sau sáp nhập Hưng Yên – Thái Bình để hiện thực hóa cần đồng thời giải quyết ba nhóm thách thức cốt lõi: huy động vốn quy mô lớn, đồng bộ chính sách – quy hoạch liên ngành, và định vị chiến lược cạnh tranh dài hạn trong mạng cảng biển miền Bắc.

6. Giải pháp & khuyến nghị

6.1 Giải pháp cho doanh nghiệp

Dựa trên thực trạng phát triển logistics nội địa tại Hưng Yên – Thái Bình, doanh nghiệp nên tập trung vào logistics cho ngành nông – thủy sản, rau quả, thực phẩm chế biến sẵn và các sản phẩm công nghiệp nhẹ – đây là những mặt hàng chủ lực của khu vực. Với vị trí địa lý gần Hà Nội và các tỉnh công nghiệp phía Bắc, doanh nghiệp có thể xây dựng trung tâm phân phối nội địa tại các huyện trọng điểm như Văn Lâm, Mỹ Hào (Hưng Yên) và Thái Thụy, Tiền Hải (Thái Bình), kết hợp với các kho lạnh, kho bảo quản rau quả, kho chế biến thực phẩm và kho tự động cho hàng công nghiệp nhẹ, nhằm tối ưu chi phí vận chuyển và rút ngắn thời gian giao hàng trong vùng.

Ngoài ra, doanh nghiệp cần triển khai vận tải đa phương thức: đường bộ kết nối Hà Nội, Hải Phòng; đường thủy qua sông Hồng, sông Luộc để vận chuyển nông sản và hàng chế biến, đảm bảo tốc độ và chất lượng hàng hóa. Dịch vụ giá trị gia tăng cũng rất cần thiết, bao gồm đóng gói theo yêu cầu, xử lý đơn hàng, quản lý tồn kho theo lô, và truy xuất nguồn gốc cho nông – thủy sản.

Đồng thời, doanh nghiệp nên ứng dụng công nghệ quản lý kho, vận tải và IoT giám sát chất lượng hàng hóa, kết hợp logistics xanh (xe điện, tối ưu nhiên liệu, giảm khí thải), nhằm nâng cao hiệu quả vận hành, giảm chi phí và phát triển bền vững chuỗi logistics nội địa Hưng Yên – Thái Bình, đặc biệt phục vụ các ngành nông – công nghiệp trọng điểm

6.2 Khuyến nghị cho nhà nước

Về hạ tầng giao thông – vận tải, cần đẩy nhanh tiến độ xây dựng tuyến đường ven biển Thái Bình, tạo sự kết nối thông suốt với các trục giao thông huyết mạch như cao tốc Hà Nội – Hải Phòng và tuyến Vành đai 4. Bên cạnh đó, việc quy hoạch mở thêm nhánh đường sắt từ tuyến Hà Nội – Hải Phòng xuống Thái Bình sẽ góp phần nâng cao năng lực vận tải hàng hóa nặng. Ngoài ra, tăng cường khai thác vận tải thủy nội địa trên các tuyến sông lớn như sông Hồng, sông Luộc và sông Trà Lý sẽ giúp giảm tải cho đường bộ, đồng thời tiết kiệm chi phí và năng lượng.

Trong lĩnh vực cảng biển và thủ tục hải quan, việc đẩy nhanh tiến độ dự án cảng Diêm Điền và kết hợp cùng cảng Trà Lý sẽ hình thành cửa ngõ xuất khẩu trực tiếp cho khu vực. Theo Quyết định số 655/QĐ-BXD năm 2025, đến năm 2030 Thái Bình sẽ có từ 10–11 bến cảng với công suất hàng hóa thông qua từ 6,8–7,85 triệu tấn, trong đó cảng Diêm Điền chiếm khoảng 2,85–3,85 triệu tấn và cảng Trà Lý đạt 1,5 triệu tấn, căn cứ Điều 1 Mục I.1.a của

Quyết định số 655/QĐ-BXD. Đặc biệt, khu bến Trà Lý sẽ có bến cảng LNG tiếp nhận tàu đến 150.000 tấn, phục vụ nhà máy điện khí LNG Thái Bình, căn cứ Điều 1 Mục I.2.b – Khu bến Trà Lý của Quyết định số 655/QĐ-BXD. Đây là giải pháp cấp thiết hơn hết.

Nhà nước và cơ quan quản lý cần ban hành cơ chế phối hợp vùng và ưu tiên vốn đầu tư hạ tầng logistics theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg năm 2021. Bên cạnh đó, Nhà nước cần có chính sách hỗ trợ tín dụng cho các doanh nghiệp logistics nội địa trong việc phát triển ICD, kho bãi cũng như các dịch vụ logistics công nghệ cao. Đặc biệt, cần hoàn thiện cơ chế giá, phí tại cảng biển để nâng cao hiệu quả khai thác và sức hấp dẫn với các hãng tàu, căn cứ Điều 1 Mục V.1 của Quyết định số 655/QĐ-BXD. Một giải pháp quan trọng khác là đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính và áp dụng đồng bộ hải quan điện tử nhằm giảm thiểu chi phí giao dịch cho doanh nghiệp.

7. Kết luận

Trên phương diện kinh tế, sự hợp nhất này tạo ra vùng liên kết mới với đầy đủ các yếu tố “công nghiệp – nông nghiệp – biển cảng”, giúp tận dụng tối đa lợi thế của từng địa phương. Hưng Yên vốn là trung tâm công nghiệp với các khu công nghiệp lớn trong lĩnh vực cơ khí, điện tử, dệt may; trong khi Thái Bình mạnh về nông nghiệp và sắp tới còn sở hữu cảng biển nước sâu. Sự kết hợp này mở ra tiềm năng hình thành một trung tâm logistics công nghiệp – biển, phục vụ cả hoạt động xuất nhập khẩu lẫn phân phối nội địa.

Trên phương diện hạ tầng, việc sáp nhập sẽ thúc đẩy đầu tư đồng bộ vào hệ thống đường bộ, đường thủy, cảng biển và kho bãi, từ đó rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm chi phí logistics và tăng cường tính kết nối liên vùng trong khu vực Đồng bằng sông Hồng. Đây cũng là nền tảng quan trọng để tỉnh mới trở thành một “cực logistics” cạnh tranh với các trung tâm hiện có như Hải Phòng hay Quảng Ninh.

Trên phương diện xã hội và quản trị, sự sáp nhập đòi hỏi bộ máy điều hành phải đổi mới tư duy, áp dụng cơ chế điều phối vùng hiệu quả, đồng thời chú trọng phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao. Giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp địa phương mà còn tạo việc làm, tăng thu nhập và thúc đẩy quá trình đô thị hóa bền vững.

Tóm lại, sáp nhập Hưng Yên – Thái Bình chính là bước đi mang tính chiến lược trong quá trình tái cấu trúc mạng lưới logistics nội địa. Nếu các giải pháp và khuyến nghị đã nêu được triển khai một cách đồng bộ, khoa học và bền vững, tỉnh mới hoàn toàn có thể vươn lên trở thành trung tâm logistics công nghiệp – biển hàng đầu miền Bắc, góp phần quan trọng vào

việc giảm chi phí logistics quốc gia, nâng cao năng lực cạnh tranh xuất khẩu và thu hút mạnh mẽ dòng vốn FDI trong tương lai.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Chính trị (2018). *Nghị quyết 37-NQ/TW về sắp xếp các đơn vị hành chính cấp huyện, xã*. Công Thông tin Chính phủ (2025). *Thông tin chi tiết phương án sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh giai đoạn 2025–2030*.
2. Bộ Công Thương (2024). Báo cáo Logistics Việt Nam 2024
3. Bộ Xây dựng (2025). Quyết định số 655/QĐ-BXD phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Thái Bình thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050. Hà Nội
4. Hoàng Văn Châu (2009). *Giáo trình Logistics và vận tải quốc tế*. Hà Nội: Nhà xuất bản Thông tin và Truyền thông.
5. Nguyễn Quang Hồng, Nguyễn Ngọc Uyên (2024) Tạp chí Khoa học và Công nghệ giao thông tập 4 số 3, Phát triển hạ tầng logistics cho phát triển kinh tế ở tỉnh Hưng
6. Quốc hội Việt Nam (2025). *Nghị quyết 202/2025/QH15 về việc sắp xếp các đơn vị hành chính cấp tỉnh, huyện, xã*. Hà Nội.
7. Thủ tướng Chính phủ (2021). *Quyết định 1579/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến 2050*
8. Trần Hải Việt (2025) Nghiên cứu giải pháp phát triển trung tâm logistics quốc tế cho khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc
9. Ủy ban Thường vụ Quốc hội (2019). *Nghị quyết 653/2019/UBTVQH14*.
10. VOV (2025). *Hưng Yên đề xuất xây dựng cảng biển đón tàu 200.000 tấn tại Thái Bình*.