

THE LEADERSHIP OF THE COMMUNIST PARTY OF VIETNAM IN BUILDING THE ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE SYSTEM FROM 2015 TO 2025

Nguyen Van Ninh

Political Academy - Ministry of National Defence

ARTICLE INFO		ABSTRACT
Received:	23/01/2026	The development of the road transport infrastructure system is one of the key sectors playing a pivotal role in socio-economic development and national modernization. This study employs policy analysis methods combined with historical approaches and document synthesis, drawing on Party documents, transport development strategies, and statistical data from the transport sector across different periods, with a focus on the period 2015 - 2025. The research findings indicate that the consistent, timely, and sound leadership of the Communist Party of Vietnam has laid an important foundation for improving institutional frameworks, mobilizing resources, innovating investment models, and organizing the implementation of large-scale road transport infrastructure projects, particularly expressways, key national highways, and road networks in mountainous and rural areas. Alongside the significant achievements attained, the study also identifies several limitations in the leadership and implementation process, including uneven resource allocation, delays in the progress of certain projects, and insufficiently effective coordination among different levels and sectors. On this basis, the author proposes several recommendations aimed at further refining policy orientations and enhancing the effectiveness of the Party's leadership in the development of the road transport infrastructure system in the coming period.
Revised:	18/5/2026	
Published:	18/5/2026	
KEYWORDS		
Communist Party of Vietnam		
Transport infrastructure		
Road transport		
Party leadership		
Infrastructure development		

ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM LÃNH ĐẠO XÂY DỰNG HỆ THỐNG KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TỪ NĂM 2015 ĐẾN NĂM 2025

Nguyễn Văn Ninh

Học viện Chính trị - Bộ Quốc phòng

THÔNG TIN BÀI BÁO		TÓM TẮT
Ngày nhận bài:	23/01/2026	Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là một trong những lĩnh vực giữ vị trí then chốt đối với phát triển kinh tế - xã hội và hiện đại hóa đất nước. Nghiên cứu sử dụng phương pháp phân tích chính sách kết hợp tiếp cận lịch sử và tổng hợp tài liệu từ các văn kiện của Đảng, chiến lược phát triển giao thông vận tải và số liệu thống kê ngành giao thông qua các giai đoạn, trọng tâm là từ 2015 - 2025. Kết quả nghiên cứu cho thấy sự lãnh đạo đúng đắn, nhất quán và kịp thời của Đảng đã tạo nền tảng quan trọng cho việc hoàn thiện thể chế, huy động nguồn lực, đổi mới mô hình đầu tư và tổ chức thực hiện các dự án giao thông đường bộ quy mô lớn, đặc biệt là các tuyến đường cao tốc, quốc lộ trọng điểm, mạng lưới đường miền núi và nông thôn. Bên cạnh những thành tựu nổi bật, tác giả nghiên cứu cũng chỉ ra một số hạn chế trong quá trình lãnh đạo và triển khai như phân bổ nguồn lực chưa đồng đều, tiến độ một số dự án còn chậm và sự phối hợp giữa các cấp chưa thực sự hiệu quả. Trên cơ sở đó, tác giả đề xuất một số gợi ý mở nhằm tiếp tục hoàn thiện chủ trương và nâng cao hiệu quả lãnh đạo của Đảng trong phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong giai đoạn tới.
Ngày hoàn thiện:	18/5/2026	
Ngày đăng:	18/5/2026	
TỪ KHÓA		
Đảng Cộng sản Việt Nam		
Kết cấu hạ tầng giao thông		
Giao thông đường bộ		
Lãnh đạo của Đảng		
Phát triển hạ tầng		

DOI: <https://doi.org/10.34238/tnu-jst.14629>

Email: dotientruongk7@gmail.com

<http://jst.tnu.edu.vn>

135

Email: jst@tnu.edu.vn

1. Đặt vấn đề

Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ giữ vai trò chiến lược trong phát triển kinh tế - xã hội, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, tăng cường kết nối vùng, miền và thúc đẩy hội nhập quốc tế. Trong tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, việc mở rộng và hoàn thiện mạng lưới đường bộ vừa là điều kiện quan trọng để thúc đẩy lưu thông hàng hóa, giảm chi phí logistics, vừa góp phần bảo đảm quốc phòng - an ninh và nâng cao đời sống nhân dân. Giai đoạn 2021-2025, Đảng Cộng sản Việt Nam xác định ba “đột phá chiến lược”, trong đó phát triển hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng giao thông, được đặt ở vị trí then chốt nhằm tạo động lực cho tăng trưởng bền vững và lan tỏa sang các lĩnh vực khác của nền kinh tế [1]. Thực tiễn cho thấy, đến cuối năm 2025, Việt Nam đã hoàn thành và đưa vào khai thác khoảng 3.345 km đường cao tốc, vượt mục tiêu 3.000 km theo kế hoạch phát triển quốc gia; đồng thời tiếp tục đầu tư, hoàn thiện hệ thống quốc lộ, đường ven biển và các tuyến kết nối trọng yếu, góp phần tăng cường liên kết nội vùng và quốc tế [2]. Những kết quả đó phản ánh hiệu quả huy động nguồn lực quốc gia, vai trò lãnh đạo của Đảng, sự chỉ đạo quyết liệt của Chính phủ và sự phối hợp của các cấp, các ngành trong hoạch định chủ trương, chính sách, hoàn thiện thể chế và tháo gỡ các vướng mắc về đầu tư, tài chính.

Tuy nhiên, cùng với những thành tựu đạt được, yêu cầu đặt ra hiện nay là cần tiếp tục làm rõ vai trò lãnh đạo của Đảng Cộng sản Việt Nam trong xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ dưới góc độ khoa học chính trị và lịch sử phát triển, qua đó nhận diện đầy đủ hơn những kết quả, hạn chế và các vấn đề mới phát sinh trong bối cảnh đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa và hội nhập quốc tế. Trong thời gian qua, đã có nhiều công trình khoa học tiếp cận vấn đề phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ từ các góc độ khác nhau. Nguyễn Thị Nga [3], trên cơ sở khảo cứu lịch sử giai đoạn 1900-1945, đã làm rõ quá trình hình thành và phát triển hệ thống giao thông đường bộ trong sự chuyển biến kinh tế - xã hội ở Đông Nam Bộ, qua đó cho thấy vai trò nền tảng của giao thông đường bộ đối với cấu trúc kinh tế và không gian xã hội khu vực. Ở góc độ phát triển đô thị hiện đại, Nguyễn Văn Hiếu và Vũ Thành Hường [4] tập trung phân tích thực trạng và định hướng phát triển giao thông đường bộ đô thị thành phố Hà Nội theo hướng bền vững, nhấn mạnh yêu cầu đồng bộ hóa quy hoạch, hạ tầng và quản lý nhằm đáp ứng quá trình đô thị hóa nhanh. Tiếp cận vấn đề từ các yếu tố tác động đến quá trình triển khai dự án, Lê Văn Dũng và Dương Thị Ngọc Thu [5] phân tích ảnh hưởng của địa tô II đối với tiến độ thi công các công trình giao thông đường bộ trọng điểm ở Việt Nam, qua đó chỉ ra những vướng mắc liên quan đến cơ chế phân bổ lợi ích đất đai và công tác giải phóng mặt bằng. Ở phương diện huy động nguồn lực, Nguyễn Thị Khánh Chi [6] đề xuất các giải pháp nhằm huy động vốn phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh, nhấn mạnh vai trò của đa dạng hóa nguồn vốn và hoàn thiện cơ chế, chính sách tài chính cho đầu tư phát triển giao thông. Một số nghiên cứu khác gắn phát triển giao thông đường bộ với các chiến lược và không gian phát triển vùng. Nguyễn Nguyên Khang [7] nghiên cứu các giải pháp thu hút vốn đầu tư phát triển giao thông đường bộ gắn với phát triển kinh tế biển các tỉnh duyên hải Trung Bộ, qua đó làm rõ mối quan hệ tương hỗ giữa hạ tầng giao thông và khai thác tiềm năng kinh tế biển. Bên cạnh đó, các nghiên cứu của Lê Khánh Linh, Lê Hoài Linh và Lê Hà Thiên Ân [8] tiếp cận vấn đề phát triển giao thông đường bộ dưới góc độ kỹ thuật - quản lý và tổ chức thực hiện, góp phần làm rõ những yêu cầu đặt ra trong nâng cao hiệu quả đầu tư và vận hành hệ thống giao thông đường bộ. Nguyễn Trọng Cơ [9] tiếp cận vấn đề từ góc độ hợp tác công tư, làm rõ cơ sở lý luận, thực tiễn triển khai các dự án giao thông đường bộ theo hình thức hợp tác giữa Nhà nước và tư nhân (PPP) ở Việt Nam, đồng thời chỉ ra vai trò định hướng, dẫn dắt của Nhà nước và yêu cầu hoàn thiện khung thể chế, cơ chế chia sẻ rủi ro nhằm nâng cao hiệu quả huy động nguồn lực xã hội cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Nhìn chung, các công trình nêu trên đã góp phần làm rõ nhiều khía cạnh quan trọng của phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên, các nghiên cứu chủ yếu tiếp cận dưới góc độ kinh tế, quản lý hoặc chính sách, chưa luận giải một cách hệ thống, xuyên suốt vai trò lãnh đạo của Đảng Cộng sản Việt Nam đối với quá trình xây dựng và phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong từng giai đoạn phát triển, nhất là trong bối cảnh hiện nay. Trên

cơ sở đó, bài báo tập trung làm rõ vai trò lãnh đạo của Đảng trong xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; phân tích các chủ trương, định hướng lớn và đánh giá một số kết quả nổi bật đạt được trong thời gian qua, qua đó gợi mở những vấn đề có ý nghĩa lý luận và thực tiễn cho việc tiếp tục phát triển hạ tầng giao thông đường bộ trong giai đoạn mới.

2. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết nghiên cứu hoạt động lãnh đạo xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của Đảng Cộng sản Việt Nam giai đoạn từ năm 2015 đến năm 2025, tập trung làm rõ chủ trương, định hướng và quá trình Đảng chỉ đạo phát triển hạ tầng giao thông trong từng giai đoạn. Tác giả vận dụng phương pháp lịch sử nhằm tái hiện quá trình ban hành nghị quyết, chỉ thị, kết luận và triển khai các chiến lược, chương trình phát triển giao thông đường bộ. Cách tiếp cận này giúp nhận diện các bước chuyển trong tư duy lãnh đạo và các mốc quan trọng trong hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông. Đồng thời, phương pháp logic được sử dụng để phân tích, khái quát các quan điểm và chính sách của Đảng, qua đó làm rõ tính nhất quán, kế thừa và những điểm đổi mới trong tư duy lãnh đạo, cũng như mối quan hệ giữa phát triển hạ tầng giao thông với mục tiêu kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh, liên kết vùng và hội nhập quốc tế. Bên cạnh đó, nghiên cứu sử dụng các phương pháp tổng hợp, phân tích và đánh giá đối với văn kiện của Đảng; chiến lược, quy hoạch, báo cáo của Chính phủ, Bộ Xây dựng và các công trình liên quan nhằm hệ thống hóa cơ sở lý luận và thực tiễn. Phương pháp thống kê và so sánh được vận dụng để xem xét thực trạng phát triển hạ tầng giao thông thông qua các chỉ tiêu như chiều dài đường cao tốc, nguồn lực đầu tư, tiến độ triển khai và khả năng kết nối vùng, từ đó rút ra các nhận định có cơ sở khoa học. Trên cơ sở tổng hợp các phương pháp nêu trên, bài viết hướng tới đúc rút những kinh nghiệm trong quá trình Đảng lãnh đạo xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ từ năm 2015 đến năm 2025 và cung cấp luận cứ cho việc hoàn thiện chủ trương, chính sách trong thời gian tới.

3. Kết quả và bàn luận

3.1. Chủ trương của Đảng trong lãnh đạo phát triển hạ tầng giao thông đường bộ

Từ sau Đại hội VI, đường lối đổi mới toàn diện đất nước đã đặt nền móng cho những chuyển biến sâu sắc trong tư duy phát triển kết cấu hạ tầng. Lần đầu tiên, Đảng xác định hạ tầng kinh tế - xã hội, trong đó có giao thông đường bộ, là một bộ phận đặc biệt quan trọng của chiến lược phát triển quốc gia. Từ định hướng đó, đến Đại hội XI, Đảng tiếp tục nhấn mạnh về cách thức đầu tư, đó là: “Phát triển có trọng tâm, trọng điểm và đầu tư tập trung, dứt điểm, kiên quyết hoàn thành những công trình kết cấu hạ tầng kinh tế then chốt theo hướng hiện đại và tương đối đồng bộ ở các vùng động lực phát triển, các khu công nghệ cao, các khu công nghiệp, khu kinh tế” [10, tr.200]. Quan điểm này không chỉ khẳng định vị trí trung tâm của hạ tầng trong công cuộc đổi mới mà còn mở ra giai đoạn hoàn thiện thể chế, chính sách để tạo đột phá trong lĩnh vực giao thông vận tải.

Trên cơ sở các định hướng chiến lược trên, nhiều chủ trương lớn đã được ban hành nhằm thúc đẩy phát triển giao thông đường bộ. Có thể kể đến như: Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 18/3/2002 của Ban Chấp hành Trung ương khóa IX về tiếp tục đổi mới, phát triển và nâng cao hiệu quả kinh tế tập thể tạo động lực huy động nguồn lực xã hội hóa trong đầu tư hạ tầng; Quyết định số 162/2002/QĐ-TTg ngày 15/11/2002 phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ đến năm 2010, định hướng đến năm 2020 đây là văn bản có ý nghĩa định hướng dài hạn đối với mạng lưới đường bộ quốc gia; đặc biệt là Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại. Nhóm chính sách này đã tạo nền tảng quan trọng để mạng lưới giao thông đường bộ phát triển nhanh, mở rộng rộng khắp và từng bước đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội.

Nhằm tiếp tục tạo nguồn lực để đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đại hội lần thứ XII của Đảng đã khẳng định chủ trương tiếp tục thực hiện có hiệu quả ba đột phá chiến lược phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2020, trong đó quan tâm: “Đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại... bảo đảm hiệu quả tổng hợp

và tính hệ thống, nhất là mạng lưới giao thông...” [11, tr.294]. Đến đại hội XIII, tư duy phát triển giao thông tiếp tục được hoàn thiện trên cơ sở tổng kết toàn diện kết quả nhiệm kỳ trước. Văn kiện Đại hội xác định: “Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung ưu tiên đầu tư, sớm đưa vào sử dụng các công trình, dự án hạ tầng trọng điểm về giao thông đường bộ, đường sắt, đường biển, đường hàng không kết nối các vùng, khu vực, các trung tâm kinh tế trong nước và quốc tế” [12, tr.126-127]. Đáng chú ý, lần đầu tiên yêu cầu về “giao thông xanh, thông minh, bền vững” được đặt ra, thể hiện bước tiến trong nhận thức khi kết hợp yếu tố công nghệ, môi trường và tối ưu hóa tài nguyên vào chiến lược phát triển hạ tầng.

Song song với các định hướng mang tính tổng thể, Đảng tiếp tục cụ thể hóa chủ trương tại các nghị quyết chuyên đề. Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24/01/2022 của Bộ Chính trị về phát triển các vùng kinh tế trọng điểm đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Văn kiện nhấn mạnh yêu cầu phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông đường bộ, ưu tiên các tuyến đường ven biển, đường vành đai và cao tốc, đây là những cấu phần mang tính chiến lược trong việc hình thành không gian phát triển mới, thúc đẩy đô thị hóa, công nghiệp hóa và tái cấu trúc không gian dân cư. Điều này cho thấy đường lối của Đảng không chỉ chú trọng cải thiện năng lực vận tải, mà còn hướng đến tạo dựng động lực tăng trưởng mới và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

Đảng và Nhà nước không chỉ tập trung vào phát triển hạ tầng cứng, mà còn tăng cường hoàn thiện hạ tầng mềm, bao gồm: thể chế, tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ và an toàn giao thông. Quyết định số 2060/QĐ-TTg ngày 12/12/2020 phê duyệt Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2045. Chiến lược đề ra yêu cầu đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong quản lý, điều hành giao thông; phát triển giao thông thông minh; xây dựng hệ thống giám sát - điều khiển hiện đại; và nâng cao hiệu quả khai thác tài sản hạ tầng đường bộ.

3.2. Tổ chức thực hiện và tác động đối với hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ

Việc tổ chức thực hiện các chủ trương phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được thể hiện qua chính sách trọng điểm, chương trình đầu tư công, hợp tác công - tư và chiến lược phát triển mạng lưới đồng bộ, đa tầng. Trong khuôn khổ các kế hoạch đầu tư công giai đoạn 2021-2025, Chính phủ Việt Nam đã huy động và phân bổ nguồn lực công quy mô lớn nhằm thúc đẩy phát triển hạ tầng giao thông quốc gia. Cụ thể, trong giai đoạn này, tổng vốn đầu tư công cho hạ tầng giao thông và các công trình chiến lược liên quan đã tăng mạnh, góp phần đưa vào khai thác hơn 3.345 km đường cao tốc đến cuối năm 2025, vượt mục tiêu 3.000 km đã đề ra trong Chiến lược phát triển hạ tầng giai đoạn 2021-2025, qua đó cơ bản hoàn thiện tuyến cao tốc Bắc - Nam từ Cao Bằng đến Cà Mau ở quy mô quốc gia [13].

Cùng với đầu tư công, việc triển khai các dự án theo phương thức PPP đóng vai trò ngày càng quan trọng trong huy động nguồn lực xã hội hóa cho phát triển hạ tầng giao thông. Các dự án PPP được Chính phủ và các bộ, ngành hỗ trợ thông qua khung pháp lý, quy định phân cấp, cơ chế chia sẻ rủi ro và hỗ trợ vốn nhà nước. Ví dụ, dự án xây dựng tuyến đường cao tốc dài 60,9 km nối Nam Định - Thái Bình đã được phê duyệt đầu tư theo hình thức PPP với tổng mức vốn 19,8 nghìn tỷ đồng, nhằm tăng cường kết nối vùng và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế địa phương, dự kiến hoàn thành vào năm 2027 [13]. Không chỉ dừng ở các dự án đơn lẻ, các chương trình mở rộng mạng lưới đường bộ cũng được đẩy mạnh thông qua chính sách đầu tư từ ngân sách và phối hợp với nhà đầu tư tư nhân. Theo báo cáo phát triển hạ tầng quốc gia, năm 2025 ghi nhận 564 dự án giao thông lớn với tổng mức đầu tư hơn 5,14 triệu tỷ đồng (khoảng 195,5 tỷ USD) được khởi công hoặc hoàn thành, trong đó nhiều dự án thuộc lĩnh vực đường bộ có tính kết nối vùng và liên vùng rõ nét như đường đến Cảng Hòn Khoai và các tuyến liên kết đô thị lớn [13].

So sánh các giai đoạn thực hiện cho thấy sự khác biệt rõ rệt về quy mô và hiệu quả tổ chức đầu tư. Trước đây, giai đoạn 2011-2015, tốc độ mở rộng mạng lưới cao tốc còn chậm với tổng chiều dài thấp hơn nhiều so với mục tiêu đề ra và cơ chế huy động vốn phần lớn dựa vào ngân sách nhà nước và vay ưu đãi. Trong khi đó, giai đoạn 2020-2025, nhờ sự phối hợp đồng bộ giữa đầu tư công và PPP cùng với chính sách hoàn thiện thể chế, tỷ lệ hoàn thành mạng lưới đường cao tốc tăng mạnh,

với hơn 1.800 km cao tốc mới được đưa vào khai thác trong vòng năm năm, tạo đà cho mục tiêu giai đoạn tiếp theo [13]. Tác động của việc triển khai các chính sách, chương trình và dự án trên hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ là đa chiều. Trước hết, chất lượng kết nối nội vùng và liên vùng được cải thiện rõ rệt, rút ngắn thời gian di chuyển giữa các trung tâm kinh tế lớn và khu vực vùng sâu, vùng xa, qua đó gia tăng hiệu quả phân bố lao động và phân bố sản phẩm. Theo báo cáo của Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, tầm nhìn đến năm 2026 đặt mục tiêu mở rộng mạng lưới cao tốc quốc gia lên 5.000 km để tăng tính liên kết và huy động nguồn lực xã hội tham gia vào quá trình xây dựng hạ tầng, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế [14].

Bên cạnh những kết quả đạt được, quá trình triển khai các chương trình đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ quy mô lớn vẫn bộc lộ một số hạn chế. Tiến độ thực hiện một số dự án còn chậm, nhất là ở khâu giải phóng mặt bằng và tái định cư; nguyên nhân chủ yếu do hệ thống quy định pháp luật liên quan đền đất đai, đầu tư và xây dựng còn có nội dung chồng chéo, đơn giá bồi thường ở một số địa phương chưa sát thực tế, công tác tuyên truyền, vận động có nơi chưa hiệu quả, làm phát sinh khiếu nại, kéo dài thời gian bàn giao mặt bằng. Cơ chế phối hợp giữa các bộ, ngành và chính quyền địa phương trong một số dự án chưa thật sự đồng bộ, vẫn xuất hiện tình trạng xử lý thủ tục điều chỉnh quy hoạch, nguồn vốn hoặc thiết kế kỹ thuật còn chậm; hạn chế này gắn với việc phân cấp, phân quyền chưa đi đôi với nâng cao năng lực tổ chức thực hiện, trong khi năng lực quản lý dự án của một số chủ đầu tư và ban quản lý dự án còn hạn chế đối với các công trình quy mô lớn, kỹ thuật phức tạp. Bên cạnh đó, việc huy động nguồn lực ngoài ngân sách nhà nước, đặc biệt theo hình thức đối tác công - tư, gặp khó khăn tại các tuyến có lưu lượng thấp hoặc khả năng hoàn vốn chậm; nguyên nhân xuất phát từ cơ chế chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước và nhà đầu tư chưa đủ hấp dẫn, thị trường vốn dài hạn trong nước phát triển chưa tương xứng, cùng với tâm lý thận trọng của nhà đầu tư sau một số dự án BOT trước đây phát sinh vướng mắc về phương án tài chính và vị trí trạm thu phí. Những hạn chế trên cho thấy quá trình tổ chức thực hiện chủ trương phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ không chỉ phụ thuộc vào định hướng lãnh đạo mà còn chịu tác động mạnh của các yếu tố thể chế, năng lực quản trị và điều kiện thị trường, đòi hỏi tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách và nâng cao hiệu quả phối hợp trong giai đoạn tới. Như một phân tích gần đây về nhu cầu đầu tư, để đạt mục tiêu 5.000 km đường cao tốc vào năm 2030, Việt Nam cần huy động khoảng 813.000 tỷ đồng trong giai đoạn 2026-2030, trong đó chỉ hơn 500.000 tỷ đồng dự kiến từ nguồn ngân sách nhà nước và phần còn lại từ các nhà đầu tư tư nhân, PPP và ODA [15]. Trong tổng thể phát triển kinh tế - xã hội, vai trò lãnh đạo của Đảng trong tổ chức thực hiện các chính sách đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ được đánh giá là yếu tố quyết định tạo nên sự thống nhất từ nhận thức đến hành động, từ trung ương đến địa phương. Sự kết hợp giữa định hướng chiến lược, cơ chế phân bổ vốn đầu tư, chính sách ưu đãi huy động nguồn lực và quản lý dự án đã góp phần làm cho hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ trở thành một trong những “xương sống” của nền kinh tế quốc gia.

3.3. Bài học kinh nghiệm và giải pháp nâng cao hiệu quả lãnh đạo phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong giai đoạn tới

Từ thực tiễn lãnh đạo, quản lý và tổ chức xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong nhiều giai đoạn có thể rút ra một số bài học kinh nghiệm sau:

Một là, phải bảo đảm sự thống nhất giữa tầm nhìn chiến lược và quá trình triển khai thực tiễn. Việc xác định rõ mục tiêu ưu tiên, phạm vi đầu tư và định hướng phát triển ngay từ đầu là cơ sở để huy động nguồn lực, duy trì tính liên tục của chính sách và hạn chế các điều chỉnh gây phân tán nguồn lực. Những giai đoạn đạt tiến độ cao và tạo được sự lan tỏa đều là các giai đoạn có tầm nhìn rõ ràng, ổn định và được cụ thể hóa thành chương trình hành động thống nhất.

Hai là, cần coi quy hoạch tổng thể và cơ chế điều phối liên vùng là nền tảng bảo đảm hiệu quả phát triển hạ tầng giao thông đường bộ. Thực tiễn cho thấy những hạn chế lớn về kết nối, chồng chéo và manh mún trong đầu tư chủ yếu xuất phát từ việc thiếu tích hợp giữa quy hoạch ngành, quy hoạch vùng và quy hoạch địa phương. Khi quy hoạch được xây dựng đồng bộ và có sự phối

hợp liên vùng chặt chẽ, mạng lưới đường bộ được phát triển hài hòa, giảm được chi phí xã hội và tăng hiệu quả đầu tư.

Ba là, phải đa dạng hóa và sử dụng linh hoạt các mô hình đầu tư. Phát triển hệ thống đường bộ quy mô lớn cho thấy nguồn vốn ngân sách nhà nước không thể bảo đảm đầy đủ yêu cầu phát triển. Việc kết hợp hợp lý đầu tư công, đầu tư tư nhân, PPP và các nguồn vốn quốc tế cho phép khai thác tối đa nguồn lực xã hội, hạn chế áp lực ngân sách và nâng cao chất lượng quản trị dự án. Do đó, phải hoàn thiện cơ chế phân bổ vốn, lựa chọn mô hình đầu tư phù hợp với từng loại dự án và tăng cường minh bạch tài chính.

Bốn là, cần nâng cao chất lượng quản trị dự án và tăng cường giám sát thực thi. Các dự án mang lại hiệu quả cao thường là những dự án có cơ chế giám sát tiến độ, chất lượng nghiêm ngặt, phân định rõ trách nhiệm của chủ đầu tư, tư vấn, nhà thầu và chính quyền địa phương. Ngược lại, các dự án chậm tiến độ, đội vốn hoặc không đạt yêu cầu thường gắn với hạn chế trong quản lý giải phóng mặt bằng, kiểm soát chất lượng hoặc điều phối liên ngành. Do đó, phải ứng dụng công nghệ vào theo dõi tiến độ, chuẩn hóa quy trình giám sát và nâng cao năng lực của các chủ thể tham gia.

Năm là, phải gắn kết mục tiêu phát triển hạ tầng với yêu cầu phát triển bền vững. Quá trình triển khai nhiều dự án cho thấy rằng khi yếu tố môi trường, an toàn giao thông và khả năng thích ứng biến đổi khí hậu không được tính toán đầy đủ trong giai đoạn chuẩn bị thì chi phí bổ sung cho sửa chữa và nâng cấp về sau tăng rất cao. Vì vậy, việc tích hợp các tiêu chuẩn xanh, công nghệ mới, giải pháp giảm phát thải, thiết kế chống chịu vào quy hoạch, thiết kế, vận hành cần được coi là yêu cầu trọng tâm của giai đoạn tới.

Sáu là, phải bảo đảm tính thích ứng của cơ chế, chính sách trước sự thay đổi nhanh của bối cảnh phát triển. Nhu cầu vận tải, quá trình đô thị hóa, yêu cầu kết nối liên vùng, phát triển logistics và chuyển đổi số đều thay đổi nhanh chóng, đòi hỏi hệ thống chính sách phải được cập nhật thường xuyên. Những giai đoạn đạt nhiều kết quả nhất đều là giai đoạn có sự điều chỉnh kịp thời trong mô hình đầu tư, cơ chế huy động nguồn lực và phương thức quản lý. Đây là điều kiện quan trọng để nâng cao hiệu quả phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong thời gian tới.

Từ các bài học kinh nghiệm nêu trên, có thể xác định một số giải pháp trọng tâm và khả thi nhằm khắc phục những hạn chế còn tồn tại và nâng cao hiệu quả phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong giai đoạn tới.

Thứ nhất, hoàn thiện đồng bộ thể chế và chính sách pháp luật liên quan đến đầu tư phát triển hạ tầng giao thông đường bộ. Cần rà soát, sửa đổi, bổ sung các quy định về đầu tư công, đầu tư theo phương thức đối tác công - tư, đất đai, xây dựng và ngân sách nhà nước theo hướng thống nhất, minh bạch và ổn định. Trọng tâm là tháo gỡ các điểm nghẽn về giải phóng mặt bằng, cơ chế bồi thường, tái định cư, thủ tục điều chỉnh dự án và phân cấp quản lý, qua đó bảo đảm tiến độ triển khai các dự án quy mô lớn.

Thứ hai, tăng cường hiệu lực điều phối liên ngành và liên vùng trong phát triển hạ tầng giao thông đường bộ. Cần xác lập rõ vai trò của cơ quan đầu mối điều phối hạ tầng giao thông quốc gia; đẩy mạnh chia sẻ dữ liệu quy hoạch, kết nối cơ sở dữ liệu giữa các bộ, ngành và địa phương; chuẩn hóa quy trình phối hợp trong chuẩn bị đầu tư, tổ chức thi công và khai thác công trình. Từ đó, khắc phục tình trạng đầu tư cục bộ, thiếu liên kết mạng lưới và chồng chéo quy hoạch.

Thứ ba, đổi mới cơ chế huy động và phân bổ nguồn lực đầu tư. Cần nâng cao tính hấp dẫn của các dự án PPP thông qua hoàn thiện cơ chế chia sẻ rủi ro doanh thu, bảo đảm tính minh bạch của phương án tài chính và ổn định chính sách dài hạn. Đồng thời, phát triển thị trường vốn dài hạn, đa dạng hóa công cụ tài chính hạ tầng, tạo điều kiện thu hút khu vực tư nhân tham gia vào các dự án có thời gian hoàn vốn dài hoặc lưu lượng khai thác chưa cao.

Thứ tư, nâng cao chất lượng quản trị dự án và năng lực tổ chức thực hiện. Cần chuẩn hóa mô hình ban quản lý dự án chuyên nghiệp; phân định rõ trách nhiệm giữa chủ đầu tư, tư vấn, nhà thầu và chính quyền địa phương; tăng cường kiểm tra, giám sát độc lập. Đặc biệt, phải đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, hệ thống giám sát tiến độ trực tuyến, mô hình thông tin công trình và cơ sở dữ liệu dùng chung nhằm kiểm soát chặt chẽ tiến độ, chất lượng và chi phí đầu tư.

Thứ năm, tích hợp yêu cầu phát triển bền vững vào toàn bộ quá trình thực hiện dự án. Trong quy hoạch, thiết kế và vận hành cần áp dụng tiêu chuẩn công trình xanh, vật liệu bền vững, giải pháp giảm phát thải, bảo đảm an toàn giao thông và khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu. Việc lồng ghép các tiêu chí môi trường và an toàn ngay từ giai đoạn chuẩn bị dự án sẽ hạn chế chi phí khắc phục, sửa chữa trong tương lai.

Thứ sáu, bảo đảm tính thích ứng và cập nhật thường xuyên của cơ chế, chính sách. Trên cơ sở dự báo nhu cầu vận tải, xu hướng đô thị hóa, phát triển logistics và chuyển đổi số, các chính sách phát triển hạ tầng giao thông đường bộ cần được điều chỉnh kịp thời về mô hình đầu tư, phương thức quản lý và cơ chế huy động nguồn lực. Đây là điều kiện quan trọng để hệ thống hạ tầng vừa đáp ứng yêu cầu trước mắt, vừa có khả năng thích ứng dài hạn.

4. Kết luận

Xây dựng và phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ luôn được Đảng Cộng sản Việt Nam xác định là một trong những nhiệm vụ trọng tâm nhằm tạo nền tảng cho công nghiệp hóa, hiện đại hóa và hội nhập quốc tế. Qua các thời kỳ, đường lối của Đảng không ngừng được bổ sung, hoàn thiện, thể hiện tầm nhìn chiến lược, nhất là trong yêu cầu phát triển nhanh và bền vững của đất nước. Nhờ sự lãnh đạo đúng đắn ấy, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã có bước chuyển biến mạnh mẽ về quy mô, chất lượng và tính đồng bộ, đóng góp trực tiếp vào tăng trưởng kinh tế và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Thực tiễn triển khai các chương trình, dự án trọng điểm cho thấy sự lãnh đạo của Đảng là nhân tố quyết định tạo chuyển biến rõ rệt về quy mô, chất lượng và tính hiện đại của mạng lưới hạ tầng. Đồng thời, quá trình đó cũng hình thành nhiều bài học kinh nghiệm có giá trị. Những kết quả và kinh nghiệm rút ra là cơ sở quan trọng để tiếp tục hoàn thiện đường lối, nâng cao hiệu quả lãnh đạo của Đảng, đáp ứng yêu cầu phát triển đồng bộ và bền vững hệ thống giao thông đường bộ trong giai đoạn mới.

TÀI LIỆU THAM KHẢO/ REFERENCES

- [1] Central Committee of the Communist Party of Vietnam, "Infrastructure breakthrough – powerful driver of national growth," 13th National Party Congress Portal, 2024. [Online]. Available: <https://en.daihoidang.vn/infrastructure-breakthrough-powerful-driver-of-national-growth-post4397.html>. [Accessed Jan. 10, 2026].
- [2] Central Committee of the Communist Party of Vietnam, "Vietnam exceeds 3,000 km expressway target through decisive leadership: official," VietnamPlus/ Nhan Dan Online, Jan. 08, 2026. [Online]. Available: <https://en.vietnamplus.vn/vietnam-exceeds-3000km-expressway-target-through-decisive-leadership-official-post335610.vnp>. [Accessed Jan. 10, 2026].
- [3] T. N. Nguyen, "Land Transport System in Economic-Social Transformation in the Southeast Region (1900-1945)," *Journal of Science - Phu Yen University*, vol. 29, no. 29, pp. 59-65, 2022.
- [4] V. H. Nguyen and T. H. Vu, "Sustainable Development of Urban Road Transport in Hanoi City," *Journal of Economics and Development*, vol. 302, no. 2, pp. 164-172, 2022.
- [5] V. D. Le and T. N. D. Duong, "The Impact of Differential Rent II on the Construction Progress of Key Road Transport Projects in Vietnam," *Journal of Transport Science and Technology*, vol. 5, no. 3, pp. 136-150, 2025.
- [6] T. K. C. Nguyen, "Solutions for Mobilizing Capital to Develop Urban Transport Infrastructure in Ho Chi Minh City," *Journal of Transport Science and Technology*, vol. 3, no. 3, pp. 27-37, 2023.
- [7] N. N. Khang, "Solutions for Attracting Investment Capital for Road Transport Development Associated with Marine Economic Development in the South Central Coast Provinces of Vietnam," *Journal of Science and Technology Information*, vol. 12, no. 1, pp. 74-83, 2023.
- [8] K. L. Le, H. L. Le, and H. T. A. Le, "Evaluation of the Operational Efficiency of Expressway Routes in Vietnam," *Journal of Construction*, no. 9, pp. 98-101, 2024.
- [9] T. C. Nguyen and X. T. Le, "Public-private partnership in road transport infrastructure development: Theory and practice," *Journal of Finance*, vol. 642, pp. 42-44, 2017.
- [10] Communist Party of Vietnam, *Documents of the 11th National Congress*. Hanoi, Vietnam: Truth National Political Publishing House, 2011.

-
- [11] Communist Party of Vietnam, *Documents of the 12th National Congress*. Hanoi, Vietnam: Office of the Central Committee, 2016.
- [12] Communist Party of Vietnam, *Documents of the 13th National Congress*, vol. 1. Hanoi, Vietnam: Truth National Political Publishing House, 2021.
- [13] VietnamPlus, "Infrastructure breakthrough - powerful driver of national growth," VietnamPlus English Online Newspaper, 2026. [Online]. Available: <https://en.vietnamplus.vn/infrastructure-breakthrough-powerful-driver-of-national-growth-post335934.vnp>. [Accessed Jan. 10, 2026].
- [14] Vietnam Chamber of Commerce and Industry (VCCI), "Accelerating the development of road infrastructure in 2026," VCCI News, 2026. [Online]. Available: <https://vcci.com.vn/tin-tuc/tang-toc-phat-trien-ha-tang-duong-bo-nam-2026>. [Accessed Jan. 10, 2026].
- [15] VietnamNet, "More capital needed to build 5,000 km of expressway in Vietnam," VietnamNet Global, 2022. [Online]. Available: <https://vietnamnet.vn/en/more-capital-needed-to-build-5000km-of-expressway-in-vietnam-813797.html>. [Accessed Jan. 10, 2026].