

VAI TRÒ KẾT NỐI CỦA ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH VÀ QUỐC LỘ 15A Ở CÁC XÃ NGỌC LẶC, THẠCH LẬP, MINH SƠN VÀ KIÊN THỌ, TỈNH THANH HÓA

Nguyễn Thị Ngọc¹, Nguyễn Hoàng Khôi², Phạm Bích Hương³

TÓM TẮT

Mạng lưới giao thông vận tải, đặc biệt là các tuyến quốc lộ có một vị thế quan trọng trong việc tiếp cận, kết nối. Những năm gần đây trên địa bàn các xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ, tỉnh Thanh Hóa đã và đang có những bước phát triển trong xu hướng kết nối và hợp tác để phù hợp với xu thế hội nhập, trong đó phải kể đến vai trò của hai tuyến đường huyết mạch là đường Hồ Chí Minh và quốc lộ 15A. Trong bài viết này, nhóm tác giả đã sử dụng chủ yếu phương pháp thu thập, xử lý số liệu, tài liệu để nghiên cứu về thực trạng kết nối liên tỉnh và nội tỉnh của đường Hồ Chí Minh và quốc lộ 15A ở các xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ, tỉnh Thanh Hóa cũng như ý nghĩa của nó trong phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn các xã.

Từ khóa: *Giao thông, đường Hồ Chí Minh, quốc lộ 15A, kết nối.*

DOI: <https://doi.org/10.70117/hdujs.82.12.2025.795>

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã có nhiều công trình nghiên cứu về sự phân bố và tính kết nối của giao thông vận tải. Trong đó, nhóm tác giả Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack (2009) chỉ rõ hệ thống giao thông thường được đại diện bằng cách sử dụng mạng như là cấu trúc và dòng chảy; M.X.Rôzin (1981) đã cho người đọc thấy rõ về kiểu phân bố tuyến tính là kiểu phân bố có tính ưu thế đặc trưng của ngành giao thông vận tải bởi những đường thẳng và dài chuyển động trên từng địa bàn; I.Tarski (1985) nghiên cứu về ảnh hưởng của cự li vận tải, vai trò của vận tải với chuyên môn hóa hoặc hậu quả của việc vận chuyển không hợp lý... từ đó đưa ra những phương án tối ưu cho quy hoạch sản xuất; Lê Thông, Nguyễn Minh Tuệ (2011) thì cho rằng hoạt động của giao thông vận tải diễn ra theo mạng lưới với các tuyến và đầu mối cụ thể. Giao thông cùng với mạng lưới đường sá được ví như hệ thống mạch máu trong cơ thể, hình thành các mối liên hệ giữa các vùng cũng như nội bộ vùng với nhau. Nghiên cứu về giao thông vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hóa, Nguyễn Thị Ngọc (2020) đã xem xét tính liên kết mạng giao thông đường bộ ở tỉnh Thanh Hóa bởi các kết nối dọc (Bắc - Nam), ngang (đông - tây), kết nối trong - ngoài tỉnh;...

Chính sự kết nối và vận hành của giao thông vận tải sẽ tạo đà thúc đẩy cho sự phát triển kinh tế - xã hội. Theo đó, ở mỗi giai đoạn phát triển của lịch sử, ở mỗi một thực trạng sản xuất và ở mỗi một không gian nhất định, ngành giao thông vận tải sẽ có những đặc trưng riêng [6].

¹ Khoa Khoa học Xã hội, Trường Đại học Hồng Đức; Email: nguyenthingocxh@hdu.edu.vn

² Lớp Cao học Địa lý - K16, Khoa Khoa học Xã hội, Trường Đại học Hồng Đức

³ Trường THPT Lê Lợi, tỉnh Thanh Hóa

Đến nay vẫn chưa có công trình khoa học nào nghiên cứu về vai trò kết nối của giao thông vận tải ở các xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ, tỉnh Thanh Hóa. Tuy nhiên, các nguồn dữ liệu về vai trò của giao thông vận tải trên địa bàn các xã đối với phát triển kinh tế - xã hội thì đã được đề cập đến trong Quy hoạch vùng huyện Ngọc Lặc, các báo cáo phát triển kinh tế - xã hội huyện Ngọc Lặc,...; những nguồn dữ liệu này đã được nhóm tác giả tiếp cận làm cơ sở để nghiên cứu vấn đề.

2. NỘI DUNG VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Bài báo nghiên cứu về tính kết nối và vai trò của sự kết nối từ hai tuyến đường là: đường Hồ Chí Minh và quốc lộ 15A trên địa bàn các xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ, tỉnh Thanh Hóa.

Phương pháp thu thập, xử lý số liệu, tài liệu được nhóm tác giả sử dụng chủ yếu trong quá trình nghiên cứu với các bước tiến hành như sau:

Bước 1: Xác định các thông tin cần thu thập liên quan đến tính kết nối trong giao thông vận tải, đặc điểm tuyến đường Hồ Chí Minh và quốc lộ 15A, đặc điểm địa bàn nghiên cứu (các xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ và những địa bàn liên quan). Các dạng tài liệu chủ yếu là nguồn thứ cấp.

Bước 2: Thu thập tài liệu theo kế hoạch và danh mục đã lập: bao gồm các công trình nghiên cứu của các nhà khoa học, hệ thống số liệu thống kê, bản đồ,... được thu thập từ các cơ quan phát hành và nhà xuất bản có kiểm duyệt. Cụ thể là các nghiên cứu về Địa lí giao thông vận tải của Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack (2009); Địa lí dịch vụ (tập 1: Địa lí giao thông vận tải) của Lê Thông và Nguyễn Minh Tuệ (2011); Vận tải nhân tố quy hoạch sản xuất của Tarski (1985); Nghiên cứu giao thông vận tải đường bộ dưới góc độ địa lí của Nguyễn Thị Ngọc (2020)...; các báo cáo phát triển kinh tế - xã hội ở huyện Ngọc Lặc (2024), báo cáo giao thông vận tải của Sở Giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa (2017, 2024); Báo cáo quy hoạch vùng của Viện kiến trúc tỉnh Thanh Hóa (2020),... Các nguồn tài liệu này phục vụ cho việc nghiên cứu về vị trí và vai trò của giao thông vận tải đối với việc thúc đẩy sự kết nối.

Bước 3: Từ các số liệu, tài liệu thu thập được, nhóm tác giả xử lý thành nguồn tài liệu phục vụ cho mục đích nghiên cứu của mình.

3. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

3.1. Khái quát địa bàn nghiên cứu.

Trước ngày 01/07/2025, các xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ thuộc địa bàn huyện Ngọc Lặc, tỉnh Thanh Hóa. Huyện Ngọc Lặc là huyện miền núi, nằm ở phía tây tỉnh Thanh Hóa, giáp huyện Cẩm Thủy và huyện Bá Thước ở phía bắc, giáp huyện Thường Xuân và huyện Thọ Xuân ở phía nam, giáp huyện Lang Chánh ở phía tây và giáp huyện Yên Định ở phía đông. Huyện Ngọc Lặc có địa hình phức tạp, phía tây có đồi núi (chiếm 40,1% diện tích, trong đó đỉnh Lam Sơn có độ cao 472 m), phía đông có đồng bằng xen kẽ nhiều gò đồi và các nhánh sông chính chảy qua như: sông Cầu Chày, sông Âm, sông Hép [7].

Trước sáp nhập chính quyền địa phương hai cấp, huyện Ngọc Lặc có 20 xã và 01 thị trấn (thị trấn Ngọc Lặc). Tổng diện tích đất tự nhiên của huyện là 490.99 km², dân số năm



Hình 2. Bản đồ các xã sau sáp nhập thuộc huyện Ngọc Lặc (cũ), tỉnh Thanh Hóa

(Nguồn: Trung tâm Biên giới và Địa giới, 2025)

Nằm trong vùng kết nối giữa 76 xã miền núi phía tây với 90 xã/phường đồng bằng, ven biển của tỉnh Thanh Hóa, hệ thống giao thông của 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ đã và đang đem đến nhiều lợi thế, trong đó tiêu biểu có hai tuyến giao thông liên vùng đi qua là: Đường Hồ Chí Minh (rộng 14 - 25 m), quốc lộ 15A (rộng 12 - 24 m) mang lại lợi thế lớn về quan hệ, liên kết [10].

3.2. Vai trò kết nối của đường Hồ Chí Minh và quốc lộ 15A ở huyện Ngọc Lặc, tỉnh Thanh Hóa

3.2.1. Vai trò kết nối của đường Hồ Chí Minh

Đường Hồ Chí Minh kéo dài từ Pác Bó (Cao Bằng) đến Đất Mũi (Cà Mau), tuyến đường có chiều dài là 2.744 km, quy mô tối thiểu 2 làn xe [9]; là một trong bốn con đường giao thông huyết mạch, chạy từ bắc vào nam Việt Nam (gồm: đường Hồ Chí Minh, Quốc lộ 1A, Đường cao tốc Bắc - Nam và đường ven biển Việt Nam). Tại Thanh Hóa, đường Hồ Chí Minh chạy qua vùng miền núi phía tây của tỉnh với chiều dài 130 km, trong đó tuyến đường chạy qua 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ với chiều dài 30,65 km, nối từ xã Thạch Lập (Km 533+500) đến xã Kiên Thọ (Km 564+150).

Chạy dọc trục Bắc - Nam của Việt Nam, đường Hồ Chí Minh kết nối với nhiều vùng kinh tế quan trọng của cả nước, nhằm hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội và tăng cường quốc

phòng - an ninh.

Bảng 1. Sự kết nối của đường Hồ Chí Minh với các vùng kinh tế quan trọng ở Việt Nam

STT	Vùng kinh tế ⁴	Điểm kết nối quan trọng	Đặc điểm kinh tế - xã hội
1	Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ	Hà Nội	Thủ đô, trung tâm hành chính - chính trị và kinh tế lớn của cả nước.
		Phú Thọ, Thanh Hóa	Các tỉnh có tiềm năng lớn về công nghiệp, thủy điện và nông nghiệp.
2	Vùng Bắc Trung Bộ	Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Trị, TP. Huế	Có nhiều khu công nghiệp, cảng biển, cửa khẩu và dự án năng lượng; đóng vai trò cầu nối giữa miền Bắc và miền Nam.
3	Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung	TP. Huế, TP. Đà Nẵng	Trung tâm công nghiệp, du lịch và dịch vụ quan trọng. Đường Hồ Chí Minh tạo điều kiện kết nối các tỉnh miền núi với duyên hải Trung Bộ.
4	Vùng Nam Trung Bộ	Quảng Ngãi, Gia Lai, Đắk Lắk, Lâm Đồng	Vùng sản xuất nông nghiệp chủ lực (cà phê, hồ tiêu, cao su...), có vai trò chiến lược về quốc phòng và an ninh.
5	Vùng Đông Nam Bộ	Đồng Nai, TP. Hồ Chí Minh	Nằm trong vùng kinh tế trọng điểm phía nam, có nhiều khu công nghiệp và khu chế xuất; đồng thời là trung tâm kinh tế, tài chính, công nghiệp lớn nhất cả nước. Đây là điểm kết thúc phía nam của tuyến đường.

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả)

Đường Hồ Chí Minh không chỉ là hành lang kinh tế kỹ thuật huyết mạch quốc gia, là trục xuyên Việt theo hướng Bắc - Nam của đất nước mà còn được kết nối với nhiều cửa khẩu quốc tế của nước Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào, Vương quốc Campuchia nên đường Hồ Chí Minh trở thành trục phát triển kinh tế - xã hội đối ngoại khá quan trọng; là cơ sở quan trọng cho sự phát triển hành lang kinh tế theo hướng đông bắc và hướng nam.

Tại Thanh Hóa, đường Hồ Chí Minh đi qua nhiều danh thắng nổi tiếng như: khu Di tích Lam Kinh, Thành Nhà Hồ, vườn Quốc gia Bến En, suối cá Cẩm Lương, Cửa Hà, chùa Rồng, hồ Hai Dòng, chùa Vọng, chiến khu du kích Ngọc Trạo, hang Con Moong... [5]. Vì vậy, tuyến đường có ý nghĩa lớn trong việc kết nối các điểm du lịch tạo thành trục đường du lịch phát triển mạnh nhất dọc phía tây của tỉnh.

Từ khi thành lập đến nay, tuyến đường Hồ Chí Minh đã giúp giảm tải giao thông trên quốc lộ 1A một cách đáng kể, đồng thời khai thác được lợi thế kinh tế - xã hội của mỗi địa bàn mà tuyến đường đi qua nhằm thúc đẩy giao thương liên vùng. Chạy dọc phía tây đất nước, nơi chủ yếu là các huyện miền núi với điều kiện phát triển kinh tế - xã hội còn nhiều khó khăn nên tuyến đường còn đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối các vùng sâu vùng xa đến với các địa bàn phát triển, giúp phân bổ lại dân cư lao động và tạo

⁴Theo cách phân vùng (Vùng kinh tế và Vùng kinh tế trọng điểm) của Bộ Kế hoạch và Đầu tư (trong báo cáo quy hoạch vùng) và Tổng cục thống kê

điều kiện trong việc thu hút đầu tư vào các khu vực chưa phát triển.

Tại 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ của tỉnh Thanh Hóa, đường Hồ Chí Minh đóng vai trò là trục giao thông chính. Tuyến đường giúp rút ngắn thời gian di chuyển giữa 04 xã và các khu vực khác, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa và hành khách trên địa bàn. Ngoài ra, đường Hồ Chí Minh còn góp phần nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân, thúc đẩy phát triển nông nghiệp, thương mại và dịch vụ tại địa phương. Đối với 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ, tuyến đường đảm nhận sứ mệnh quan trọng là thúc đẩy và tăng cường kết nối kinh tế - xã hội của địa bàn nghiên cứu đến với các vùng, miền đầy tiềm năng chạy dọc khu vực phía tây của đất nước, đáp ứng kịp thời xu thế phát triển và hội nhập [5].

Đặc biệt sự kết nối giữa đường Hồ Chí Minh với đường Láng - Hòa Lạc, quốc lộ 21 đã giúp hành trình giao thông từ 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ - Phú Thọ - Hà Nội được thuận lợi hơn trước rất nhiều. Theo đó 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ trở thành đầu mối giao thương với một số tỉnh thành phía bắc (trong đó có Hà Nội) tại khu vực phía tây của tỉnh Thanh Hóa.

3.2.2. Vai trò kết nối của quốc lộ 15A

Quốc lộ 15A là tuyến đường huyết mạch chạy dọc theo dãy Trường Sơn, chủ yếu qua các tỉnh Bắc Trung Bộ và một phần miền trung Việt Nam, bao gồm: Phú Thọ, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Trị với tổng chiều dài là 729 km, quy mô tiêu chuẩn cấp III, IV miền núi, 2 làn xe. Quốc lộ 15A chạy gần song song với quốc lộ 1A và nối các xã phát triển ở khu vực trung du miền núi với nhau. Tuy không sầm uất như quốc lộ 1A hay đường Hồ Chí Minh, nhưng quốc lộ 15A giữ vai trò quan trọng trong kết nối kinh tế, quốc phòng và dân sinh, đặc biệt tại khu vực miền núi, biên giới và vùng sâu vùng xa.

Bảng 2. Các điểm kinh tế và khu vực trọng yếu mà Quốc lộ 15A đi qua

STT	Tỉnh	Sự kết nối	Đặc điểm kinh tế - xã hội
1	Thanh Hóa	Kết nối các huyện miền núi phía Tây Thanh Hóa với đồng bằng và tuyến quốc lộ lớn khác như quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh.	Gắn liền với các khu vực có tiềm năng nông - lâm nghiệp, thủy điện và cửa khẩu biên giới (Na Mèo - Lào).
2	Nghệ An	Kết nối với quốc lộ 7 - tuyến đường xuyên Á qua cửa khẩu Nậm Cắn sang Lào.	Nhiều vùng phát triển thủy điện, cao su, cây công nghiệp (trà, keo...), rừng nguyên liệu.
3	Hà Tĩnh	Kết nối với quốc lộ 8A (qua cửa khẩu Cầu Treo sang Lào), phục vụ giao thương với Lào và khu vực Bắc Trung Bộ.	Đây là khu vực phát triển mạnh về nông nghiệp, chăn nuôi gia súc lớn, và thủy điện

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả)

Quốc lộ 15A là một trong số ít tuyến đường huyết mạch của vùng miền núi phía tây tỉnh Thanh. Đây cũng chính là tuyến đường nối với quốc lộ 217 để liên kết 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ với các cửa khẩu Na Mèo, Tén Tần - Xôm Văng; Bên cạnh đó, quốc lộ 15A còn đi qua hầu hết các xã trọng điểm của các huyện miền núi phía tây

Thanh Hóa nên tuyến đường không chỉ có vai trò là trục giao thông đối ngoại, trục giao thông chính mà còn là trục tổ chức không gian chức năng, không gian kiến trúc cảnh quan theo hướng đông - tây của vùng miền núi tỉnh Thanh Hóa; Quốc lộ 15A được coi là huyết mạch trong chuỗi kết nối và kích cầu kinh tế của các xã ở tỉnh Thanh Hóa (nơi tuyến đường chạy qua). Trong đó, sự kết nối giữa 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ với Lam Sơn - Sao Vàng (một trong 4 cụm kinh tế động lực của tỉnh Thanh Hóa) đã và đang tác động tích cực đến kinh tế 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ theo hướng công - nông nghiệp công nghệ cao - du lịch; sự kết nối của 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ với cảng hàng không Thọ Xuân, cảng biển nước sâu Nghi Sơn giúp địa bàn có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển các ngành chế biến, nông lâm sản, dịch vụ vận tải, kho bãi, du lịch thương mại; sự kết nối giữa 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ với các xã có tuyến đường chạy qua sẽ hỗ trợ cho địa bàn nghiên cứu có nhiều lợi thế trong giao thương, trung chuyển, tiếp nối vùng ảnh hưởng của Hà Nội và vùng biên, thúc đẩy các hoạt động thương mại, dịch vụ, sản xuất;... Cùng với hành lang kinh tế hướng đông bắc và hướng nam (theo đường Hồ Chí Minh) thì quốc lộ 15A là cơ sở quan trọng cho sự phát triển hành lang kinh tế theo hướng tây bắc của tỉnh Thanh Hóa nói riêng và Việt Nam nói chung.

4. KẾT LUẬN

Ở bất kỳ lãnh thổ nào, giao thông vận tải cũng đều có vai trò quan trọng trong việc kết nối và lan tỏa. Bài báo chủ yếu sử dụng phương pháp thu thập, phân tích và tổng hợp các nguồn tài liệu thứ cấp khi nghiên cứu về hai tuyến đường là: đường Hồ Chí Minh và quốc lộ 15A, từ đó thấy được vai trò của hai tuyến đường này trong việc kết nối giữa 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ đến với các vùng kinh tế quan trọng và các khu vực trọng yếu của Việt Nam để đem đến nhiều giá trị lớn về kinh tế - xã hội, như: trao đổi hàng hoá và hành khách với các lãnh thổ khác, tạo cơ sở để tổ chức không gian kinh tế - xã hội, hình thành ba hành lang phát triển theo 3 hướng: hướng đông bắc và hướng nam (theo đường Hồ Chí Minh), hướng tây bắc (theo quốc lộ 15A).

Về mặt kinh tế: Với vị trí đầu mối giao thông giữa đường Hồ Chí Minh xuyên Việt và tuyến quốc lộ 15A đi sang Lào, 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ được ảnh hưởng tích cực bởi hệ thống kinh tế vùng biên, kinh tế cửa khẩu, phát triển dịch vụ vận tải quá cảnh qua cửa khẩu với vùng bắc Lào; theo đường xuyên Á vươn tới thị trường Tây Tạng, bắc Thái Lan và Myanmar [11]. Bên cạnh đó 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ còn được ảnh hưởng bởi các hệ thống sản xuất công nghiệp trong vùng với vai trò là một địa điểm phát triển các khu dân cư đô thị phục vụ công nghiệp, phát triển các khu điểm công nghiệp, phát triển văn phòng giao dịch, cung ứng vật liệu, nhu yếu phẩm phục vụ đời sống... Ngoài ra 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ hiện đang là điểm trung chuyển của nhiều loại hàng hóa lưu thông trên quốc lộ 15A và đường Hồ Chí Minh; trong đó phải kể đến các loại hàng hóa từ cửa khẩu quốc tế Na Mèo và lâm sản được chuyển về miền xuôi cũng như các luồng hàng hóa tiêu dùng, vật tư nông - lâm nghiệp từ miền xuôi chuyển lên các huyện miền núi và xuất khẩu sang Lào.

Về xã hội: Hai tuyến đường giúp rút ngắn thời gian di chuyển của người dân, nhờ đó người dân có thể dễ dàng tiếp cận các thị trường tiêu thụ nông sản và các dịch vụ thiết yếu để nâng cao mức sống. Bên cạnh đó, sự liên kết giữa đường Hồ Chí Minh và quốc lộ 15A

với quốc lộ 217, quốc lộ 1A, quốc lộ 45 và hệ thống đường tỉnh, đường giao thông nông thôn trên địa bàn 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ đã và đang tạo điều kiện kết nối với các làng xã vùng sâu vùng xa (nơi mà vẫn còn hơn 14% hộ nghèo và 40% là dân tộc thiểu số) [5] [8] tham gia vào phát triển kinh tế. Do vậy, các tuyến đường này còn có vai trò quan trọng trong việc xóa đói giảm nghèo cho người dân trên địa bàn.

Tuy nhiên, hiện tại nhiều tuyến đường giao thông ở 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ có chất lượng chưa tốt, trong đó có một số tuyến giao thông nông thôn vẫn còn là đường đất, chưa được cứng hóa, chất lượng thấp, chưa đáp ứng tốt các nhu cầu vận tải và sự đi lại của người dân ở đây. Hệ thống đường giao thông nông thôn do xã quản lý cơ bản là đường loại A, loại B, kết cấu mặt đường đá dăm, cấp phối, đường đất là chủ yếu (chiếm 41%) [5] [8]. Vẫn còn nhiều cầu có tải trọng nhỏ, khổ hẹp trên các tuyến đường huyện và đường giao thông nông thôn; bên cạnh đó có những cầu đã hư hỏng, không đáp ứng cho xe đi lại vẫn chưa được sửa chữa. Theo đó, sự kết nối giữa các tuyến giao thông, trong đó là sự kết nối giữa đường Hồ Chí Minh và quốc lộ 15A đến với các vùng sâu, vùng xa trên địa bàn nghiên cứu vẫn đang gặp nhiều khó khăn; điều này đã gây cản trở không nhỏ trong việc tiếp cận các cơ hội phát triển kinh tế - xã hội của người dân, phần lớn là người dân tộc thiểu số ở 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ.

Bởi vậy, rất cần những chính sách, sự hỗ trợ đầu tư về vốn, khoa học kỹ thuật... từ Chính phủ và các cấp chính quyền liên quan cũng như sự chung tay của các doanh nghiệp và người dân trong việc phát triển, nâng cấp, mở rộng cơ sở hạ tầng giao thông, đặc biệt là hệ thống cầu bắc qua sông và các tuyến giao thông nông thôn để tạo nên mạng lưới giao thông liên hoàn, thông suốt trên địa bàn 04 xã: Ngọc Lặc, Thạch Lập, Minh Sơn và Kiên Thọ. Như vậy, vai trò kết nối của đường Hồ Chí Minh và quốc lộ 15A sẽ được phát huy trọn vẹn hơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Cục Thống kê Thanh Hóa (2023), *Niên giám thống kê tỉnh Thanh Hóa năm 2023*, Nxb. Thống kê, Hà Nội.
- [2] I. Tarski (1985), *Vận tải nhân tố quy hoạch sản xuất* (dịch nguyên bản từ tiếng Ba Lan, người dịch: Nguyễn Anh Bình), Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội
- [3] Lê Thông, Nguyễn Minh Tuệ (2011), *Địa lý dịch vụ; tập 1: Địa lý giao thông vận tải*, Nxb. Đại học Sư phạm Hà Nội, Hà Nội.
- [4] M.X.Rôzin (1981), *Địa lý kinh tế thế giới ngày nay* (dịch nguyên bản từ tiếng Nga, người dịch: Hoàng Hữu Triết), Nxb. Đại học và Trung học chuyên nghiệp, Hà Nội.
- [5] Nguyễn Thị Ngọc (2020), *Giao thông vận tải đường bộ tỉnh Thanh Hóa nhìn từ góc độ địa lý kinh tế - xã hội*, Nxb. Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [6] Nguyễn Thị Ngọc (2024), *Transportation and the differentiation on rhythmicity of road traffic activities between urban and rural areas*, Indonesian Journal of Geography, 56(3), pp.500-507,
- [7] Tỉnh Ủy - Hội đồng nhân dân - Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa (2000), *Địa chí Thanh Hóa. Tập 1: Địa lý và lịch sử*, Nxb. Văn hoá thông tin, Hà Nội.
- [8] UBND huyện Ngọc Lặc (2024), *Báo cáo tình hình kinh tế xã hội năm 2024, kế hoạch phát triển kinh tế xã hội năm 2025*.

- [9] UBND Tỉnh Thanh Hóa, Sở Giao thông vận tải (2017), *Báo cáo điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Thanh Hóa đến năm 2025, định hướng đến năm 2030*.
- [10] UBND Tỉnh Thanh Hóa, Sở Giao thông vận tải (2024), *Báo cáo tổng kết công tác năm 2024, triển khai kế hoạch năm 2025*.
- [11] UBND Tỉnh Thanh Hóa, Viện Quy hoạch Kiến trúc (2020), *Thuyết minh tổng hợp quy hoạch xây dựng vùng huyện Ngọc Lặc, tỉnh Thanh Hóa đến năm 2040*.
- [12] Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack (2009), *The Geography of Transport Systems (Second Edition)*, Routledge.

THE CONNECTIVITY ROLE OF THE HO CHI MINH ROAD AND NATIONAL HIGHWAY 15A IN NGOC LAC, THACH LAP, MINH SON, AND KIEN THO COMMUNES, THANH HOA PROVINCE

Nguyen Thi Ngoc, Nguyen Hoang Khoi, Pham Bich Huong

ABSTRACT

The transportation network, particularly national highways, plays a crucial role in accessibility and connectivity. In recent years, the communes of Ngoc Lac, Thach Lap, Minh Son, and Kien Tho in Thanh Hoa Province have made notable progress toward greater connectivity and cooperation in response to the trend of integration, in which the two key arterial routes: the Ho Chi Minh Road and National Highway 15A have played a significant role. In this paper, the authors primarily employ methods of data and document collection and processing to examine the current status of inter-provincial and intra-provincial connectivity provided by the Ho Chi Minh Road and National Highway 15A in the communes of Ngoc Lac, Thach Lap, Minh Son, and Kien Tho, Thanh Hoa Province, as well as its significance for local socio-economic development.

Keywords: *Transportation, Ho Chi Minh Road, national highway 15A, connecting.*

* Ngày nộp bài: 28/02/2025; Ngày gửi phản biện: 26/03/2025; Ngày duyệt đăng: 25/12/2025