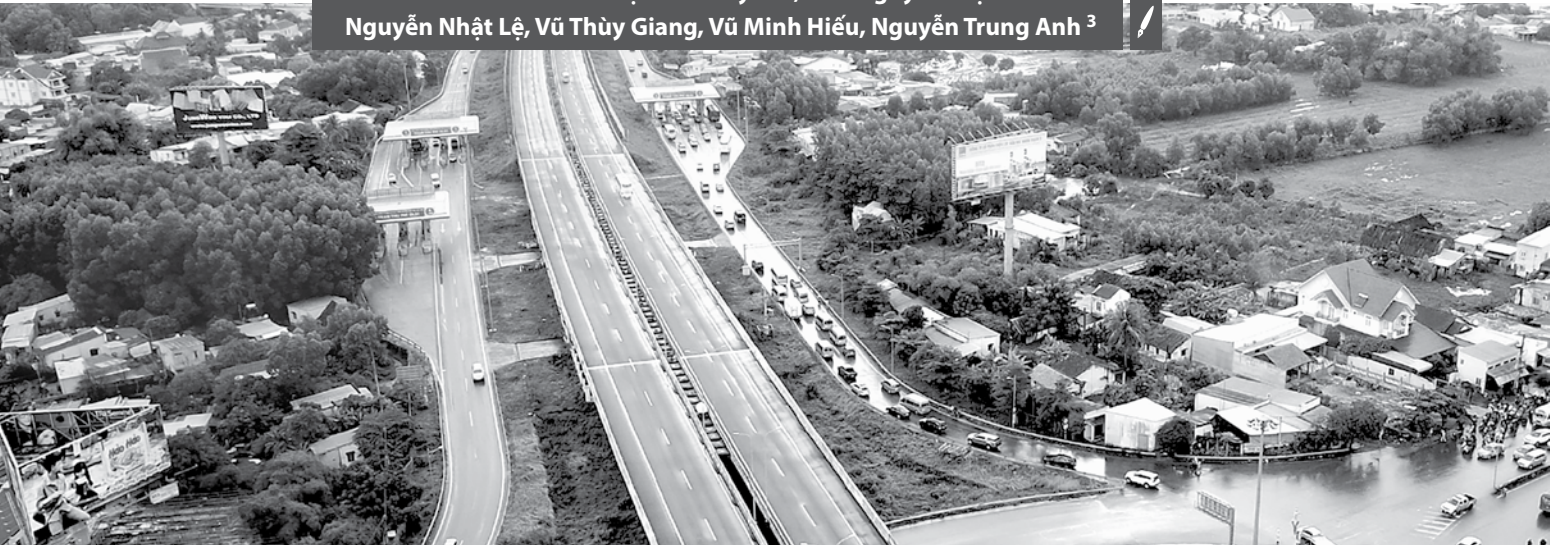


THỰC TRẠNG MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG CAO TỐC TẠI VIỆT NAM TRONG VAI TRÒ VẬN TẢI HÀNG HÓA

CURRENT STATUS OF VIETNAM'S HIGHWAY NETWORK AS THE ROLE IN FREIGHT TRANSPORTATION

TS. Lê Thị Minh Huyền¹, Ths. Nguyễn Thị Lan Anh²
Nguyễn Nhật Lệ, Vũ Thùy Giang, Vũ Minh Hiếu, Nguyễn Trung Anh³



Tóm tắt: Vận tải hàng hóa bằng đường cao tốc là một trong những mắt xích quan trọng của nền kinh tế quốc gia, đóng vai trò then chốt trong việc luân chuyển, phân phối, lưu thông hàng hóa nhanh chóng trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Những năm gần đây, mạng lưới đường cao tốc tại Việt Nam đã có nhiều thay đổi về số lượng tuyến, nâng cấp kỹ thuật. Tuy nhiên, thực trạng hệ thống đường cao tốc tại Việt Nam vẫn chưa đáp ứng sự phát triển lưu lượng vận tải, nhu cầu vận chuyển ngày càng tăng lên của hàng hóa. Vì vậy việc đánh giá thực trạng mạng lưới vận tải hàng hóa bằng đường cao tốc tại Việt Nam là hết sức cần thiết. Kết quả của nghiên cứu này giúp ích cho chiến lược phát triển vận tải tại địa phương, các doanh nghiệp vận tải xác định lộ trình vận tải tối ưu nhằm tăng tốc độ lưu thông hàng hóa và rút ngắn thời gian vận chuyển.

Từ khóa: Cao tốc, vận tải, hàng hóa, logistics.

Abstract: Freight transport by highway is one of the important links of the national economy, playing a key role in the rapid circulation, distribution and movement of goods throughout the entire supply chain. In recent years, the highway network in Vietnam has had many changes in the number of routes and technical upgrades. However, the current status of the highway system in Vietnam has not yet met the development of traffic volume and the increasing demand for goods transportation. Therefore, it is necessary to assess the current status of the freight transport network by highway in Vietnam. The results of this study are helpful for local transport development strategies, transport enterprises to determine optimal transport routes to increase the speed of goods circulation and shorten transportation time.

Keywords: Highway, transport, goods, logistics.

Nhận bài ngày 12/2/2025, chỉnh sửa ngày 20/3/2025, chấp nhận đăng ngày 24/3/2025.

1. Đặt vấn đề

Mạng đường bộ cao tốc bao gồm các trục chính có lưu lượng xe cao, liên kết với hệ thống đường bộ, kết cấu hạ tầng của các phương thức vận tải khác nhằm khai thác đồng bộ, chủ động và hiệu quả các dịch vụ vận tải trong phát triển kinh tế. Đồng thời có tính kết nối với hệ thống đường bộ cao tốc của các nước trong khu vực để chủ động hợp tác, hội nhập khu vực và quốc tế. Đường cao tốc là đường dành cho xe cơ giới, có dải phân cách chia đường cho xe chạy hai chiều riêng biệt; không giao nhau cùng mức với một hoặc các đường khác; được bố trí đầy đủ trang thiết bị phục vụ, bảo đảm giao thông liên tục, an toàn, rút ngắn thời gian hành trình và chỉ cho xe ra, vào ở những điểm nhất định [12].

¹ Khoa Quản lý Đô thị, Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội. Email: huyenltm@hau.edu.vn

² Khoa Kỹ thuật hạ tầng và Môi trường đô thị

³ Sinh viên Lớp 22TL, Khoa Quản lý Đô thị, Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội

Xây dựng và phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc từ lâu đã được các nước trên thế giới đặc biệt quan tâm và coi đây là một trong những đòn bẩy quan trọng để phát triển kinh tế - xã hội. Hàn Quốc, hiện có khoảng trên 4.760km đường cao tốc, phân bố hợp lý trên các vùng miền và thuận lợi kết nối tới các chùm đô thị, cảng biển, sân bay, khu công nghiệp. Các khu vực được kết nối bởi tuyến cao tốc của Hàn Quốc hiện chiếm tới 63% dân số, đóng góp 63% GNP và 81% sản lượng công nghiệp trong nước... Trong khi đó, Nhật Bản đã xây dựng mạng lưới đường cao tốc rộng khắp trong cả nước. Đến nay, tổng chiều dài đường bộ cao tốc tại Nhật Bản đạt 8.358km, phân bố đều khắp các vùng miền trên toàn lãnh thổ. Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ cao tốc của Nhật tối thiểu 4 làn xe, với tiêu chí phải đảm bảo việc kết nối đến thủ phủ các tỉnh trong vòng 1 giờ. Hệ thống đường cao tốc phát triển mạnh mẽ nhất hiện nay là Trung Quốc, tính đến cuối năm 1998, đất nước này đã có 8.733km. Tính đến năm 2024, Trung quốc có khoảng 170.000km đường cao tốc, đặc biệt đang thử nghiệm các tuyến đường cao tốc thông minh, tích hợp AI và IoT, để nâng cao hiệu quả quản lý giao thông. Hệ thống đường cao tốc đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế và kết nối các khu vực trên khắp đất nước. Thành công này đến từ chiến lược xây dựng khoa học, nguồn vốn đa dạng và công nghệ tiên tiến [8].

Hiện nay, mạng lưới vận tải hàng hóa phổ biến tại Việt Nam bao gồm: đường bộ, đường sắt, đường sông, đường biển, đường hàng không. Vận tải đường bộ là sự lựa chọn hàng đầu của những chủ hàng muốn chuyển hàng trong nội thành, liên tỉnh, Bắc - Nam... đây là hình thức quan trọng và phổ biến nhất tại Việt Nam. Dịch vụ logistics bằng đường bộ là một ngành mũi nhọn, phát triển song song với nền kinh tế thị trường hội nhập. Hiện nay, tổng chiều dài mạng lưới đường bộ khoảng 595.125km trong đó đường bộ quốc gia gồm cả quốc lộ và cao tốc là 26.484km, chiếm 4,4% tổng chiều dài đường bộ toàn quốc. Thị phần vận tải đường bộ vẫn chiếm đa số khoảng 74%

sản lượng hàng hóa vận chuyển, tính đến tháng 9 năm 2024 đạt 167,8 triệu tấn hàng hóa[7]. Do đó, phát triển đường bộ nói chung hay đường cao tốc nói riêng có vai trò rất quan trọng, quyết định sự thành công của vận tải hàng hóa, giúp cho dịch vụ vận tải logistics được tối ưu, giảm chi phí vận chuyển, nâng cao chất lượng hàng hóa, góp phần tạo nên sự phát triển kinh tế của một vùng, đất nước.

Việt Nam bắt đầu xây dựng tuyến cao tốc đầu tiên vào cuối năm 2004, đến nay, Việt Nam có một mạng lưới đường bộ rộng lớn khắp cả nước, trong đó mạng lưới đường cao tốc kéo dài từ Bắc đến Nam với chiều dài khoảng 2000km và khoảng 1.750km đang triển khai thi công xây dựng [7]. Trong khi đó, theo điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, quy hoạch mạng lưới đường bộ cao tốc với 20 tuyến đường có tổng chiều dài là 8.456km[10] nhằm giải quyết các vấn đề lưu thông hàng hóa chuyển nhanh chóng làm giảm thiểu rủi ro trong quá trình vận chuyển.

Tuy nhiên, việc đầu tư và phát triển hệ thống đường cao tốc ở Việt Nam đang gặp khó khăn, đòi hỏi sự đồng bộ và sự phối hợp giữa cơ quan chức năng và các bên liên quan. Các “nút thắt” hạ tầng giao thông kết nối lên cao tốc, đến cảng biển, cảng thủy nội địa chưa có hoặc chưa đáp ứng yêu cầu. Đường cao tốc chưa được xây dựng hoàn thiện theo quy hoạch và thiết kế gây ảnh hưởng đến tốc độ của các phương tiện, tiến độ thi công xây dựng và hoàn thành các dự án thường bị chậm so với kế hoạch. Công nghệ giao thông thông minh, như hệ thống quản lý thông tin giao thông và hệ thống truyền thông địa lý cũng chưa được áp dụng để tối ưu hóa luồng giao thông và giảm thiểu tắc nghẽn, cơ chế quản lý tài chính chưa được đảm bảo. Do đó, việc đánh giá thực trạng mạng lưới vận tải hàng hóa bằng đường cao tốc tại Việt Nam trở nên cấp thiết. Việc đánh giá thực trạng sẽ giúp hệ thống hóa thực trạng mạng lưới vận tải và tìm ra những vấn đề cần được cải thiện để từ đó có các giải pháp hiệu quả hơn. Khi các bất cập này được giải quyết, sẽ rút ngắn thời gian vận chuyển

đảm bảo tiến độ giao hàng, điều này quan trọng với các mặt hàng nông sản, thực phẩm đông lạnh, giúp nâng cao chất lượng và giá trị xuất khẩu, giảm chi phí logistics tăng cường kết nối giữa các khu công nghiệp, hỗ trợ tốt hơn cho hoạt động sản xuất kinh doanh [1].

2. Thực trạng mạng lưới đường cao tốc tại Việt Nam

Hệ thống cao tốc tại Việt Nam hiện nay bao gồm các tuyến đường cao tốc kết nối giữa các thành phố lớn, các cảng biển quan trọng, các khu công nghiệp và các khu du lịch. Tuyến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng là một trong những tuyến cao tốc đầu tiên của Việt Nam, và nó có tổng chiều dài khoảng 105km. Tuyến đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai có chiều dài khoảng 245km, và nó là tuyến cao tốc dài nhất của Việt Nam. Đường cao tốc tại Việt Nam được xây dựng với quy mô từ 4 – 6 làn, bao gồm 2-3 làn mỗi chiều và liên kết với các quốc lộ cũng như các đường cao tốc khác ở nơi mà đường cao tốc đi qua. Tốc độ các đường cao tốc ở Việt Nam đều được thiết kế tối đa từ 100 – 120 km/ giờ, được phân ra làm 4 cấp: 60, 80, 100 và 120 [9].

Năm 2021, thủ tướng Chính phủ ban hành quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, sau đó được điều chỉnh vào năm 2025, quy hoạch mạng lưới đường bộ 43 tuyến, khoảng 9.200km [10,11].

Với việc điều chỉnh quy hoạch như trên, trong những năm qua Việt Nam đã và đang đầu tư xây dựng phát triển mạng lưới đường cao tốc. Từ khoảng năm 2010, đường cao tốc đầu tiên, TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương đã hoàn thành và đưa vào sử dụng. Sau đó, các tuyến đường cao tốc được triển khai và xây dựng, nổi bật nhất là đường cao tốc Bắc – Nam phía Đông với 16 đoạn tuyến chính như Pháp Vân – Cầu Giẽ, Cầu Giẽ – Ninh Bình... Đà Nẵng – Quảng Ngãi có tổng chiều dài 938,5km, đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, đường cao tốc Hà Nội – Lào Cai, đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây... Dự án cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi đã được thông xe toàn tuyến, không chỉ góp phần hoàn thiện tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam, mà quan trọng hơn là đánh thức tiềm năng, thúc đẩy liên

kết giao thương, kết nối các khu công nghiệp, nghỉ dưỡng dọc tuyến và có ý nghĩa đặc biệt với phát triển của khu vực miền Trung - Tây Nguyên, góp phần phân luồng giao thông rất hiệu quả để kết nối vận chuyển quốc tế trong khu vực tam giác kinh tế Việt Nam - Lào - Campuchia. Kết cấu hạ tầng cao tốc trong năm 2018 có những bước phát triển mạnh, theo hướng hiện đại, có tính kết nối, lan tỏa, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội, tổng chiều dài 816km [2]. Tuy nhiên, chi phí vận tải đường bộ còn ở mức cao, chưa tối ưu hóa hoạt động kinh doanh của đơn vị vận tải.

Năm 2019, tuyến cao tốc Vân Đồn - Móng Cái được thi công tạo nên tuyến giao thông liền mạch, giảm đáng kể thời gian di chuyển từ Hà Nội đi thành phố biên giới Móng Cái, mang tới tiềm năng lớn về phát triển kinh tế cho toàn vùng. Dự án cao tốc TP. Hồ chí Minh - Mộc Bài kết nối thuận lợi cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, đến các tuyến vành đai ngoài TP. Hồ Chí Minh nhằm hình thành mạng lưới giao thông vận tải đối ngoại và cửa ngõ phía Tây vào TP. Hồ chí Minh. Tuyến giúp kết nối kinh tế biên giới và các khu đô thị trong vùng kinh tế phía Nam với các cảng biển, sân bay quốc tế trong khu vực và vùng kinh tế ASEAN bao gồm Bangkok, Phnom Penh và Việt Nam; tạo điều kiện thúc đẩy sự hình thành và phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất dọc tuyến trên địa bàn tỉnh Tây Ninh, đặc biệt là khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài.

Đến năm 2020 đã có hơn 1.000 km đường cao tốc được đưa vào khai thác. Dự án đường bộ nối cao tốc Hà Nội - Hải Phòng với cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình; cải tạo, cao tốc Hạ Long - Vân Đồn được hoàn thành và đưa vào sử dụng, giúp kết nối Quảng Ninh với sân bay Vân Đồn và các khu kinh tế trọng điểm[3].

Tổng chiều dài của đường cao tốc năm 2021 là 1.163km (951km đạt chuẩn cao tốc; 212km phân kỳ và đang xây dựng: 916km). mạng lưới đường cao tốc đã đưa vào khai thác khoảng 21 đoạn tuyến, tương đương với 1.163km; đang triển khai xây dựng khoảng 17 tuyến, đoạn tuyến, tương đương với 916km [4]. Tuy nhiên, một số

tuyến đường cao tốc quan trọng có nhu cầu lớn vẫn chưa được đầu tư như: Tuyến đường cao tốc Bắc Nam, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài, các đường cao tốc trong khu vực ĐBSCL, các đường vành đai Thủ đô Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh. Các tuyến đường cao tốc đã được đầu tư xây dựng trên các trục giao thông xương sống của khu vực, kết nối liên vùng có sức lan tỏa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội. Tuy nhiên, mạng lưới đường cao tốc của nước ta nói chung còn chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển.

Năm 2022, Bộ Giao thông vận tải đã khánh thành tuyến đường cao tốc Vân Đồn - Móng Cái, đoạn cuối cùng trong tuyến đường cao tốc dài nhất Việt Nam gần 600 km từ Lào Cai tới Quảng Ninh, kết nối Lào Cai - Yên Bái - Hà Nội - Hải Phòng - Hạ Long - Vân Đồn - Móng Cái, giúp kết nối 3 cửa khẩu quốc tế quan trọng nhất khu vực miền Bắc (Lào Cai, Hữu Nghị và Móng Cái) và nâng tổng chiều dài đường cao tốc lên 1.239km, trong đó đang xây dựng 840km [5]. Mục tiêu đến năm 2030 đạt khoảng 5.000km đường cao tốc. Bên cạnh thống kê tổng chiều dài đường cao tốc Việt nam qua từng năm, nhóm nghiên cứu phân tích sự phát triển đường cao tốc theo từng vùng trong năm 2021 và 2022 như biểu đồ 2.1. Từ kết quả so sánh chiều dài đường cao tốc giữa các vùng cho thấy chiều dài đường cao tốc còn thấp, mật độ phân bố chưa đồng đều giữa các khu vực, mạng lưới đường cao tốc được đầu tư xây dựng phần lớn khu vực miền Bắc,

do đó các vùng còn lại cần có kế hoạch phát triển phù hợp hơn, các doanh nghiệp vận tải có được cái nhìn tổng thể hơn về mạng lưới đường cao tốc tại Việt Nam, từ đó xây dựng lộ trình vận tải sao cho tối ưu nhất.

Điểm nổi bật đối với lĩnh vực đường bộ năm 2023 là việc đưa vào khai thác một loạt dự án thành phần đoạn cao tốc Bắc - Nam phía Đông, hiện toàn quốc có 1.822 (1.756)km đường cao tốc, phát triển thêm gần 600km so với tổng chiều dài năm 2022. Cụ thể trong tháng 12/2023, cả nước có thêm ba dự án cao tốc hoàn thành, đưa vào khai thác với chiều dài khoảng 70km, gồm Cầu Mỹ Thuận 2 (7km), cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ (23km), cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ (40km), đưa vào khai thác 405km nhiều tuyến cao tốc thành phần thuộc cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020, gồm: Mai Sơn - Quốc lộ 45 (63km), Quốc lộ 45 - Nghi Sơn (43km), Nghi Sơn - Diễn Châu (50km), Nha Trang - Cam Lâm (49km), Vĩnh Hảo - Phan Thiết (101km), Phan Thiết - Dầu Giây (99km) [6]. Đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ năm 2023 - 2024 có nhiều điểm nổi bật với nhiều đoạn tuyến được đẩy nhanh tiến độ đầu tư và đưa vào khai thác để tăng cường kết nối vùng, miền, giảm thời gian đi lại, góp phần giảm chi phí logistics.

Năm 2024, đưa vào sử dụng hơn 450km đường bộ cao tốc và xem xét đánh giá, triển khai nâng tốc độ 08 tuyến cao tốc phân kỳ đầu tư đủ điều kiện với vận tốc 90km/giờ đã giúp tiết giảm thời gian



Biểu đồ: Danh sách chiều dài cao tốc 2018 và 2022 theo vùng
(Nguồn: Nhóm nghiên cứu tổng hợp)

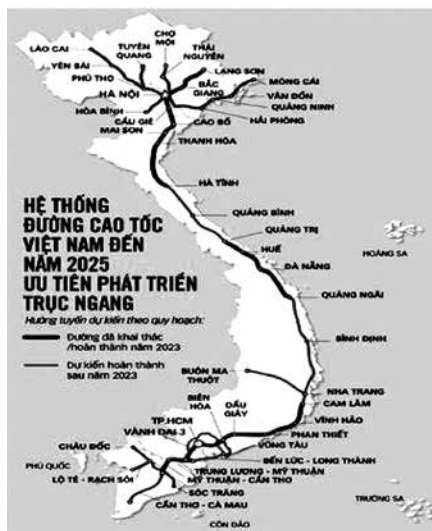
đi lại nhiều giờ giữa các vùng, miền, giúp giảm chi phí vận tải, thúc đẩy giao thương hàng hóa. Đến nay, đã đưa vào khai thác, sử dụng trên 2.000km đường cao tốc, trong giai đoạn 2021-2025 cần tiếp tục hoàn thành thêm khoảng 1.270km [7].

Trong 5 năm gần đây định hướng phát triển đường cao tốc về hạ tầng giao thông và kết nối với các vùng miền được nâng cao. Mạng lưới đường cao tốc ngày càng được mở rộng, tăng cường kết nối các khu vực kinh tế trọng điểm. Tuy nhiên, dù đã được đầu tư phát triển nhưng hệ thống giao thông đường cao tốc vẫn còn chậm và chưa theo kịp sự phát triển lưu lượng vận tải, tốc độ xây dựng và hoàn thành các đoạn đường cao tốc ở Việt Nam vẫn chưa đạt được theo quy hoạch để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng tăng, dẫn đến cao tốc bị quá tải, hiệu suất và khả năng lưu thông giảm đi. Tính kết nối từ các đường bộ khác lên đường cao tốc chưa được đồng bộ dẫn đến việc tạo các nút thắt, điểm nghẽn của lưu thông hàng hóa. Kinh phí để xây dựng các tuyến đường cao tốc có quy mô hoàn chỉnh đòi hỏi chi phí đầu tư lớn. Do đó, hiện nay có rất nhiều tuyến phân kỳ đầu tư nhằm giải quyết được bài toán kinh phí, tuy nhiên cũng tồn tại bất cập như đường hẹp nên các xe tải, xe container thường đi chậm khoảng 50km/h, thiếu làn dừng khẩn cấp, giải phân cách và camera giám sát, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn.

4. Kết luận

Mạng lưới đường cao tốc tại Việt Nam đã và đang được đầu tư xây dựng, tuy nhiên vẫn còn những bất cập như chưa tốc độ phát triển chưa theo quy hoạch, phân bố mạng lưới chưa đồng đều, tính kết nối chưa được đồng bộ, phân kỳ đầu tư dễ gây mất an toàn và làm giảm tốc độ lưu thông. Để phát triển mạng lưới vận tải bằng đường cao tốc cần các cơ quan quản lý Nhà nước tiếp tục quan tâm tới việc định hướng phát triển, đầu tư và điều chỉnh các chính sách phát triển hạ tầng đường cao tốc hiệu quả hơn.

Nhà nước cần tiếp tục đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư thông qua các hình thức hợp tác công tư (PPP), vay vốn từ các tổ chức tài chính quốc tế, và khuyến khích



Thực trạng đường cao tốc tại Việt Nam [7]

đầu tư từ khu vực tư nhân. Nghiên cứu hoàn thiện hơn chính sách phân kỳ đầu tư các dự án đường cao tốc nhằm hạn chế các bất cập hiện nay. Ban hành chính sách khuyến khích đầu tư, ưu đãi về thuế, giảm lãi suất... để thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước tham gia vào các dự án xây dựng đường cao tốc, từ đó nâng cao mật độ và chất lượng cơ sở hạ tầng.

Mật độ đường cao tốc giữa các vùng miền Việt Nam đang phân bố không đều, khuyến nghị các nhà quản lý tại các khu vực đó cần đẩy mạnh đầu tư xây dựng hệ thống đường cao tốc, đặc biệt như vùng Đông Nam bộ. Cần lưu ý phát triển hệ thống đường cao tốc cần được thực hiện đồng bộ với các loại hình giao thông khác như đường sắt, đường thủy và hàng không để tạo thành một mạng lưới giao thông liên kết chặt chẽ giúp việc vận chuyển hàng hóa trở nên thuận tiện hơn, nhanh chóng hơn.

Nâng cao tính an toàn, Nhà nước cần nâng chú trọng việc chuyển áp dụng các thành tựu giao thông thông minh từ các nước phát triển như Nhật, Trung Quốc... Khuyến khích sử dụng các công nghệ mới trong thiết kế và thi công nhằm đảm bảo chất lượng và độ bền của các công trình đường cao tốc.

Hiện nay, mạng lưới vận tải bằng đường cao tốc chưa đáp ứng kịp tốc độ phát triển. Tuy nhiên, không thể phủ nhận nỗ lực của Chính phủ Việt Nam trong việc đầu tư xây dựng trong các năm

qua, tạo nên mạng lưới đường cao tốc kết nối các vùng miền đặc biệt là trục cao tốc Bắc – Nam, điều này tạo ra sự cạnh tranh trong ngành vận tải sẽ gia tăng, đòi hỏi doanh nghiệp phải tối ưu hóa chi phí, nâng cấp phương tiện và ứng dụng công nghệ vào quản lý vận hành.

Chu Minh (BT)

Tài liệu tham khảo:

1. TS. Nguyễn Tiến Minh, Ths. Phạm Thị Phụng, TS. Nguyễn Lan Anh, TS. Phạm Minh Tuấn (2023), Giáo trình Logistics, NXB Đại học Quốc Gia Hà Nội.
2. Bộ Công Thương (2019). Báo Cáo Logistics Việt Nam 2019 - Nâng cao giá trị nông sản. NXB Công Thương.
3. Bộ Công Thương (2020). Báo Cáo Logistics Việt Nam 2020 - Cắt giảm chi phí logistics NXB: Công Thương.
4. Bộ Công Thương (2021). Báo Cáo Logistics Việt Nam 2021 - Phát triển nhân lực logistics". NXB Công Thương.
5. Bộ Công Thương (2022). Báo Cáo Logistics Việt Nam 2022 -Logistics xanh. NXB Công Thương.
6. Bộ Công Thương (2023). Báo Cáo Logistics Việt Nam 2023- Chuyển đổi số trong Logistics. NXB Công Thương.
7. Bộ Công Thương (2024). Báo Cáo Logistics Việt Nam 2024- Khu thương mại tự do. NXB Công Thương.
8. Gia Linh (2023), Phát triển đường cao tốc tại một số quốc gia trên thế giới, Tạp chí con số và sự kiện. <https://consosukien.vn/phat-trien-duong-cao-toc-o-mo-t-so-nuo-c-tren-the-gio-i.htm>
9. Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN 5729:2012 về Đường ô tô cao tốc - Yêu cầu và thiết kế
10. Thủ tướng Chính phủ (2021), Quyết định 1454/QĐ-TTg năm 2021 phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
11. Thủ tướng Chính phủ (2025), Quyết định 12/QĐ-TTg năm 2025 phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
12. Văn phòng Quốc hội, Văn bản hợp nhất 15/VBHN-VPQH năm 2019 hợp nhất Luật Giao thông đường bộ.