

PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ KẾT NỐI CẢNG BIỂN VÀ KHU CÔNG NGHIỆP: MỘT GIẢI PHÁP CHIẾN LƯỢC NHẪM TỐI ƯU HÓA CHI PHÍ LOGISTICS TẠI VÙNG DUYÊN HẢI MIỀN TRUNG VIỆT NAM

ThS. NGUYỄN VĂN TÂM
ThS. PHẠM THỊ THANH MAI

Khoa Thương mại quốc tế, Trường Cao đẳng kinh tế đối ngoại

TÓM TẮT

Nghiên cứu này tập trung phân tích vai trò chiến lược của mạng lưới giao thông đường bộ trong việc kết nối các cảng biển và khu công nghiệp (KCN) tại vùng Duyên hải Miền Trung Việt Nam, một khu vực có tiềm năng kinh tế to lớn nhưng đang đối mặt với thách thức về chi phí logistics cao. Bối cảnh này đòi hỏi một sự tối ưu hóa cơ sở hạ tầng để nâng cao năng lực cạnh tranh. Khoảng trống nghiên cứu được xác định là sự thiếu hụt các công trình phân tích toàn diện, tập trung vào mối liên kết hạ tầng vi mô (last-mile connectivity) giữa các cụm sản xuất và cửa ngõ xuất nhập khẩu trong một vùng kinh tế cụ thể, thay vì chỉ xem xét các tuyến quốc lộ vĩ mô. Mục tiêu chính của bài viết là đánh giá thực trạng, xác định các điểm nghẽn và đề xuất các giải pháp chính sách khả thi. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng sự thiếu đồng bộ trong quy hoạch và chất lượng các tuyến đường kết nối trực tiếp là nguyên nhân chính làm tăng chi phí và thời gian vận chuyển. Bài viết đề xuất một mô hình phát triển hạ tầng tích hợp, ưu tiên đầu tư công tư (PPP) và ứng dụng công nghệ giao thông thông minh, qua đó góp phần kiến tạo một hệ sinh thái logistics hiệu quả và bền vững cho toàn vùng.

Từ khóa: Chi phí logistics, mạng lưới đường bộ, kết nối hạ tầng, cảng biển, khu công nghiệp, Duyên hải Miền Trung, phát triển kinh tế vùng, chuỗi cung ứng.

ABSTRACT

This study focuses on the strategic role of the road transport network in connecting seaports and industrial zones (IPs) in the Central Coast of Vietnam, a region with great economic potential but facing challenges of high logistics costs. This context requires infrastructure optimization to enhance competitiveness. The research gap is identified as the lack of comprehensive analytical works focusing on micro-infrastructure (last-mile connectivity) between production clusters and import-export gateways in a specific economic region, instead of just considering macro-national routes. The main objective of the paper is to assess the current situation, identify bottlenecks and propose feasible policy solutions. The research results indicate that the lack of synchronization in planning and quality of direct connecting routes is the main cause of increased transportation costs and time. The article proposes an integrated infrastructure development model, prioritizing public-private partnership (PPP) investment and applying smart transport technology, thereby contributing to creating an effective and sustainable logistics ecosystem for the entire region.

Keywords: Logistics costs, road network, infrastructure connection, seaports, industrial parks, Central Coast, regional economic development, supply chain.

1. GIỚI THIỆU

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập, hiệu quả logistics quyết định năng lực cạnh tranh. Tại Việt Nam, chi phí logistics khoảng 16,8% GDP, cao hơn mức trung bình thế giới khoảng 10,7%, tạo rào cản cho phát triển bền vững (Bộ Công Thương, 2022). Duyên hải Miền Trung có vị trí ven biển, cảng nước sâu và khu công nghiệp tập trung, nhưng bị hạn chế bởi hạ tầng đường bộ kết nối giữa khu công nghiệp và

cảng biển. Các nghiên cứu trước chủ yếu bàn về quy hoạch cao tốc, hiệu quả cảng biển hoặc chính sách khu công nghiệp (Nguyễn & Phạm, 2021; Trần, 2020; Lê, 2019), thường dùng kinh tế học vận tải và lý thuyết mạng lưới. Tuy nhiên, còn thiếu phân tích có hệ thống về chất lượng và mức độ liên kết của mạng đường bộ cảng biển-khu công nghiệp trong phạm vi vùng, nhất là các mắt xích last-mile/middle-mile, điểm nghẽn tắc nghẽn và sự thiếu đồng bộ quy hoạch. Lấp đầy

khoảng trống này cung cấp luận cứ cho đầu tư hạ tầng nhằm giảm chi phí logistics và khai thông tiềm năng phát triển vùng.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU

2.1. Cơ sở lý thuyết

Nghiên cứu này được xây dựng trên nền tảng của Lý thuyết Mạng lưới (Network Theory) và mô hình Hub-and-Spoke. Lý thuyết Mạng

lưới, có nguồn gốc từ toán học và xã hội học, được ứng dụng rộng rãi trong các lĩnh vực kinh tế, địa lý và quản lý chuỗi cung ứng để phân tích cấu trúc và động lực của các hệ thống phức tạp được tạo thành từ các nút (nodes) và các liên kết (links). Trong bối cảnh nghiên cứu này, các khu công nghiệp và cảng biển được xem là các “nút” quan trọng, trong khi mạng lưới đường bộ đóng vai trò là các “liên kết” kết nối chúng. Nội dung cốt lõi của Lý thuyết Mạng lưới cho rằng hiệu quả của toàn bộ hệ thống không chỉ phụ thuộc vào hiệu suất của từng nút riêng lẻ mà còn phụ thuộc sâu sắc vào cấu trúc và chất lượng của các liên kết. Một mạng lưới được kết nối tốt, có tính đàn hồi cao và độ trễ thấp sẽ cho phép dòng chảy hàng hóa, thông tin và vốn diễn ra một cách thông suốt, từ đó tối thiểu hóa chi phí giao dịch và vận tải. Ngược lại, một mạng lưới có các liên kết yếu, bị đứt gãy hoặc tắc nghẽn sẽ tạo ra các nút thắt cổ chai, làm giảm hiệu quả chung. Mô hình Hub-and-Spoke, một ứng dụng cụ thể của Lý thuyết Mạng lưới do Delta Air Lines tiên phong phát triển trong ngành hàng không vào những năm 1950, mô tả một cấu trúc mạng lưới nơi các luồng lưu thông được tập trung vào các trung tâm chính (hubs) trước khi được phân phối đến các điểm cuối (spokes).

Việc áp dụng khung lý thuyết này là hoàn toàn phù hợp để phân tích vấn đề nghiên cứu. Các cảng biển tại Duyên hải Miền Trung đóng vai trò là các “hubs” chiến lược, kết nối vùng với thị trường toàn cầu. Các khu công nghiệp là các “nút” sản xuất quan trọng, nơi tạo ra nguồn hàng. Hệ thống đường bộ chính là các “spokes”, quyết định tốc độ và chi phí để hàng hóa di chuyển từ nơi sản xuất đến cửa ngõ xuất khẩu và ngược lại. Lý thuyết này cung cấp một lăng kính phân tích mạnh mẽ để đánh giá mức độ hiệu quả của cấu trúc mạng lưới hiện tại: liệu các “spokes” có đủ mạnh và được bố trí tối ưu để phục vụ các “hubs” hay không. Nó cho phép chúng ta không chỉ nhìn vào chất lượng của một con đường,

mà còn vào cách con đường đó tích hợp vào một hệ thống lớn hơn để tạo ra giá trị kinh tế.

2.2. Các nghiên cứu liên quan đã công bố

Trong vòng 5 năm trở lại đây, chủ đề về hạ tầng giao thông và logistics tại Việt Nam đã thu hút sự quan tâm của nhiều học giả. Các công trình này đã tạo ra một nền tảng kiến thức phong phú, song cũng bộc lộ những khoảng trống mà nghiên cứu này hướng tới giải quyết.

Trần Văn Toàn & Hoàng Thu Hằng (2023), tác động của đầu tư công vào hạ tầng đường cao tốc đến tăng trưởng kinh tế các tỉnh miền Trung. Phân tích hồi quy chứng minh đầu tư vào cao tốc Bắc-Nam có tác động lan tỏa tích cực đến GRDP của các tỉnh. Tuy nhiên, chưa đi sâu vào tác động đến chi phí logistics cụ thể.

World Bank(2022), Vietnam’s Logistics Sector: A Pathway to Competitiveness. Báo cáo tổng quan, xác định các nút thắt chính của ngành logistics Việt Nam bao gồm hạ tầng, thủ tục hải quan và chất lượng dịch vụ. Đề xuất các cải cách chính sách vĩ mô.

Lê Anh Dũng (2021) Hiệu quả hoạt động của các cụm cảng biển nhóm 3 và vai trò đối với kinh tế vùng. Đánh giá năng lực xếp dỡ, thời gian giải phóng tàu tại các cảng Đà Nẵng, Quy Nhơn. Chỉ ra rằng kết nối hậu cần sau cảng (hinterland connectivity) còn yếu.

Nguyễn Minh Phúc (2020) Mô hình Hợp tác Công-Tư (PPP) trong phát triển hạ tầng giao thông tại Việt Nam: Thách thức và Cơ hội. Phân tích các rào cản pháp lý và tài chính trong việc thu hút vốn tư nhân vào các dự án BOT, BT đường bộ. Đề xuất hoàn thiện khung pháp lý để tăng tính hấp dẫn.

Phạm Hồng Quân (2019) Quy hoạch không gian các khu công nghiệp ven biển và áp lực lên hệ thống giao thông. Chỉ ra sự phát triển nhanh chóng của các KCN thường đi trước quy hoạch hạ tầng giao thông, gây ra quá tải cục bộ và làm tăng chi phí vận chuyển cho doanh nghiệp.

Từ tổng quan trên, có thể nhận thấy một khoảng trống nghiên cứu (research gap) rõ ràng. Các công trình của Trần Văn Toàn & Hoàng Thu Hằng (2023) và World Bank (2022) có phạm vi vĩ mô, tập trung vào các tuyến đường huyết mạch quốc gia hoặc chính sách chung. Nghiên cứu của Lê Anh Dũng(2021) và Phạm Hồng Quân (2019) đã chạm đến vấn đề kết nối nhưng chỉ dừng lại ở việc nhận định vấn đề một cách riêng lẻ tại các cảng hoặc các KCN. Chưa có một nghiên cứu nào tiến hành một phân tích hệ thống, chi tiết và tích hợp về mạng lưới các tuyến đường bộ cấp tỉnh, cấp huyện và các tuyến chuyên dụng vốn đóng vai trò là mạch máu trực tiếp nối liền các KCN với các cảng biển trong toàn vùng Duyên hải Miền Trung. Nghiên cứu này sẽ trực tiếp giải quyết khoảng trống đó bằng cách xem xét mạng lưới này như một hệ thống hữu cơ và phân tích tác động tổng hợp của nó đến chi phí logistics.

3. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ KẾT NỐI CẢNG BIỂN VÀ KHU CÔNG NGHIỆP MIỀN TRUNG TRONG THỜI GIAN QUA

3.1. Thực trạng

Tính cấp thiết của việc nghiên cứu và cải thiện mạng lưới đường bộ kết nối cảng biển - KCN tại Duyên hải Miền Trung xuất phát từ sự tương phản rõ rệt giữa tốc độ tăng trưởng kinh tế, thu hút đầu tư và sự phát triển chậm hơn của hạ tầng giao thông hỗ trợ. Trong giai đoạn 2018-2023, sản lượng hàng hóa thông qua các cảng biển chính trong khu vực đã tăng trưởng ấn tượng, phản ánh sự sôi động của hoạt động sản xuất và xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, sự tăng trưởng này đang tạo ra áp lực khổng lồ lên một hệ thống hạ tầng kết nối vốn đã tồn tại nhiều bất cập.

Bảng 1 cho thấy một xu hướng tăng trưởng hai con số về lưu lượng hàng hóa, đặc biệt tại các khu kinh tế trọng điểm như Dung

Quá. Sự gia tăng này, nếu không được đáp ứng bởi một mạng lưới giao thông tương xứng, sẽ tất yếu dẫn đến tình trạng tắc nghẽn, tăng thời gian quay vòng xe, và đẩy chi phí logistics lên cao. Các yếu tố chính ảnh hưởng trực tiếp đến thực trạng kết nối hạ tầng hiện nay được tổng hợp trong Bảng 2.

3.2. Đánh giá thực trạng Phát triển Mạng lưới Giao thông Đường bộ Kết nối Cảng biển và Khu công nghiệp khu vực Miền Trung

3.2.1. Thuận lợi

Dù đối mặt nhiều thách thức, Duyên hải Miền Trung vẫn có các điều kiện thuận lợi để phát triển mạng lưới giao thông kết nối. Thứ nhất, Chính phủ và các bộ, ngành có định hướng chiến lược rõ ràng trong quy hoạch tổng thể quốc gia, xác định vùng là hành lang kinh tế quan trọng, tạo khung pháp lý và chính trị thuận lợi để ưu tiên dự án hạ tầng trọng điểm. Thứ hai, vị trí địa lý với bờ biển dài và địa hình tương đối bằng phẳng hỗ trợ xây dựng các tuyến ven biển kết nối trực tiếp khu kinh tế và hệ thống cảng. Thứ ba, doanh nghiệp trong và ngoài nước phát triển năng động, tạo nhu cầu vận tải thực, bảo đảm hiệu quả kinh tế. Thứ tư, PPP mở rộng khả năng huy động vốn xã hội hóa. Cuối cùng, kinh nghiệm từ các dự án lớn là cơ sở để tối ưu quản lý.

3.2.2. Khó khăn

Bên cạnh những thuận lợi, ba khó khăn cốt lõi vẫn đang là rào cản lớn. Đầu tiên, sự thiếu đồng bộ và tầm nhìn tích hợp trong quy hoạch là vấn đề nghiêm trọng nhất. Các tỉnh trong vùng thường có xu hướng xây dựng quy hoạch một cách độc lập, thiếu sự phối hợp liên vùng, dẫn đến một mạng lưới giao thông manh mún, không tối ưu trên quy mô toàn vùng. Các tuyến đường kết nối quan trọng giữa hai tỉnh lân cận có thể không được ưu tiên đồng đều. Thứ hai, chất lượng của các tuyến đường hiện hữu, đặc biệt là các tuyến tỉnh lộ và huyện lộ kết nối trực tiếp từ khu công nghiệp đến các trục quốc lộ hoặc cảng, là rất thấp. Nhiều tuyến đường được

Bảng 1: Sản lượng hàng hóa container thông qua một số cảng biển chính vùng Duyên hải Miền Trung (Đơn vị: TEUs và tấn)

Cảng biển	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025
Cảng Đà Nẵng	490,000 TEU	554.000 TEU	620,000 TEU	680,000 TEU	755.000 TEU	850.000 TEU
Cảng Quy Nhơn	180.914 TEU	160.095 TEU	137.847 TEU	150.945 TEU	174.603 TEU	190.000 TEU
Cảng Dung Quất	15 triệu tấn	23 triệu tấn	25 triệu tấn	30 triệu tấn	38 triệu tấn	48 triệu tấn

Nguồn: Tổng hợp từ báo cáo thường niên của Cục Hàng hải Việt Nam và các cảng vụ liên quan (2023)

Bảng 2: Các yếu tố chính ảnh hưởng đến thực trạng kết nối đường bộ cảng biển - KCN

Yếu tố	Mức độ ảnh hưởng	Mô tả chi tiết
Chất lượng và tải trọng các tuyến đường tỉnh lộ, huyện lộ	Rất cao	Nhiều tuyến đường kết nối trực tiếp từ KCN ra quốc lộ hoặc cảng bị xuống cấp, mặt đường hẹp, không đáp ứng được tải trọng của xe container, gây mất an toàn và kéo dài thời gian vận chuyển.
Sự đồng bộ trong quy hoạch	Cao	Quy hoạch phát triển KCN và quy hoạch mạng lưới giao thông thường được thực hiện bởi các cơ quan khác nhau và không đồng thời, dẫn đến tình trạng KCN đi vào hoạt động nhưng đường kết nối chưa được nâng cấp.
Vốn đầu tư cho hạ tầng	Cao	Nguồn vốn ngân sách nhà nước hạn hẹp, trong khi việc huy động vốn từ khu vực tư nhân (PPP) còn gặp nhiều vướng mắc về cơ chế chính sách, khiến nhiều dự án đường bộ kết nối bị chậm tiến độ.
Tắc nghẽn tại các nút giao thông	Trung bình - Cao	Các nút giao giữa đường tỉnh và quốc lộ, hoặc các tuyến đường dẫn vào cảng thường xuyên xảy ra ùn tắc vào giờ cao điểm, làm tăng chi phí nhiên liệu và chi phí cơ hội.

Nguồn: Phân tích và tổng hợp của nhóm tác giả (2025)

xây dựng từ lâu, không được thiết kế cho xe container tải trọng lớn, dẫn đến tình trạng nhanh chóng xuống cấp, gây tổn kém chi phí bảo trì và rủi ro mất an toàn giao thông. Thứ ba, nguồn lực tài chính để triển khai các dự án vẫn là một bài toán nan giải. Mặc dù có chủ trương xã hội hóa, nhưng việc thu hút các nhà đầu tư tư nhân vào các dự án đường bộ kết nối quy mô vừa và nhỏ gặp nhiều thách thức do suất đầu tư cao, thời gian thu hồi vốn dài và các rủi ro liên quan đến giải phóng mặt bằng.

3.2.3. Nguyên nhân của những thuận lợi và khó khăn hiện nay

Về mặt khách quan, đặc điểm địa hình của khu vực Duyên hải Miền Trung hẹp, dốc và thường xuyên chịu ảnh hưởng của thiên tai, bão lũ khiến cho chi phí xây dựng và

bảo trì hạ tầng giao thông cao hơn so với các vùng khác. Bên cạnh đó, nguồn lực ngân sách quốc gia có hạn, phải phân bổ cho nhiều lĩnh vực và nhiều vùng miền trên cả nước, dẫn đến việc đầu tư cho hạ tầng của vùng chưa thể đáp ứng đầy đủ và kịp thời so với nhu cầu phát triển.

Về mặt chủ quan, nguyên nhân sâu xa đến từ tư duy quy hoạch và cơ chế phối hợp. Công tác dự báo nhu cầu vận tải trong quá trình lập quy hoạch các khu công nghiệp đôi khi chưa chính xác, chưa lường hết tốc độ phát triển. Năng lực quản lý dự án của một số địa phương còn hạn chế, dẫn đến việc triển khai chậm, chất lượng công trình chưa đảm bảo. Quan trọng hơn cả là sự thiếu một cơ quan điều phối cấp vùng đủ mạnh

để điều hòa lợi ích và ưu tiên đầu tư giữa các địa phương, dẫn đến tình trạng “mạnh tinh nào tỉnh nấy làm”, làm giảm hiệu quả tổng thể của mạng lưới kết nối toàn vùng.

4. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ KẾT NỐI CẢNG BIỂN VÀ KHU CÔNG NGHIỆP NHẪM TỐI ƯU HÓA CHI PHÍ LOGISTICS TẠI VÙNG DUYÊN HẢI MIỀN TRUNG VIỆT NAM

4.1. Các nhóm giải pháp

Để giải quyết các vấn đề đã được phân tích, cần triển khai một hệ thống giải pháp đồng bộ, có tính chiến lược và khả thi, tập trung vào các nguyên nhân cốt lõi. Dưới đây là bốn giải pháp chính được đề xuất:

Giải pháp 1: Xây dựng và thực thi quy hoạch tích hợp cấp vùng về hạ tầng giao thông kết nối để khắc phục thiếu đồng bộ. Thành lập Ban điều phối phát triển hạ tầng Duyên hải Miền Trung dưới chỉ đạo Chính phủ, lập quy hoạch chung dựa trên dự báo nhu cầu, hành lang vận tải, tuyến ưu tiên và tiêu chuẩn kỹ thuật thống nhất, có tính pháp lý bắt buộc.

Giải pháp 2 : Đa dạng hóa vốn bằng cơ chế PPP đột phá nhằm

giảm áp lực ngân sách. Thiết kế cơ chế đặc thù: Nhà nước hỗ trợ giải phóng mặt bằng, bảo lãnh doanh thu giai đoạn đầu, áp dụng PPP linh hoạt như BTL. Phân loại và gộp các tuyến kết nối nhỏ, cấp thiết thành gói dự án lớn để tăng hấp dẫn tài chính, thu hút nhà đầu tư mạnh.

Giải pháp 3: Ưu tiên đầu tư “last-mile” và nâng cấp đường hiện hữu để cải thiện kết nối trực tiếp KCN-quốc lộ-cảng. Dùng ngân sách và ODA nâng cấp tỉnh lộ, huyện lộ trọng yếu, tạo tác động tức thời giảm thời gian, chi phí vận chuyển. Nâng chuẩn kỹ thuật đáp ứng tải trọng container, đảm bảo mặt cắt phù hợp và tối thiểu 2-4 làn xe.

Giải pháp 4: Ứng dụng ITS để tối ưu vận hành, bổ sung “hạ tầng mềm” cho mạng lưới kết nối. Triển khai quản lý giao thông thời gian thực, biển báo điện tử, ứng dụng cung cấp thông tin ùn tắc để điều tiết luồng xe, giảm kẹt tại nút giao và đường vào cảng. Dữ liệu ITS hỗ trợ quy hoạch và quyết định đầu tư, tối ưu nguồn lực.

4.2. Kiến nghị

Kiến nghị Chính phủ và các cơ quan chức năng nhằm bảo đảm thực thi hiệu quả các giải pháp. Đề nghị Thủ tướng xem xét thành lập Ban chỉ đạo cấp Nhà nước hoặc

giao cơ quan đầu mối (ví dụ Bộ Tài chính phối hợp Bộ Xây dựng) chủ trì xây dựng và giám sát Quy hoạch tích hợp hạ tầng giao thông vùng Duyên hải Miền Trung. Kiến nghị Bộ Tài chính và các ngân hàng chính sách ban hành cơ chế tài chính ưu đãi, bảo lãnh tín dụng và chia sẻ rủi ro để thu hút vốn tư nhân theo PPP. Đồng thời, đề nghị các địa phương tăng phối hợp liên vùng, ưu tiên lợi ích chung, phát triển hệ thống logistics hiện đại, nâng vai trò của vùng trong chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu.

5. KẾT LUẬN

Nghiên cứu phân tích có hệ thống thực trạng, thách thức và cơ hội phát triển mạng lưới đường bộ kết nối cảng biển-khu công nghiệp tại Duyên hải Miền Trung, hướng tới giảm chi phí logistics và nâng năng lực cạnh tranh vùng. Kết quả cho thấy các nguyên nhân chính là quy hoạch thiếu đồng bộ, chất lượng thấp của tuyến kết nối trực tiếp (last-mile) và hạn chế nguồn vốn đầu tư. Về lý thuyết, nghiên cứu vận dụng Lý thuyết Mạng lưới, nhấn mạnh vai trò “liên kết” vì mô thay vì chỉ các “nút” lớn. Về thực tiễn, đề xuất quy hoạch tích hợp, PPP, ưu tiên last-mile và ITS như lộ trình khả thi cho chính sách. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Bộ Công Thương. (2022). Báo cáo Logistics Việt Nam 2022. Nhà xuất bản Công Thương. <https://vietnamnet.vn/chi-phi-logistics-o-viet-nam-cao-hon-nhieu-so-voi-the-gioi-2093552.html>
- Cục Hàng hải Việt Nam. (2023). Báo cáo tổng kết công tác năm 2022 và triển khai nhiệm vụ năm 2023. <https://vinamarine.gov.vn/vi/bao-cao-thong-ke>
- Lê, A. D. (2021). Hiệu quả hoạt động của các cụm cảng biển nhóm 3 và vai trò đối với kinh tế vùng. Tạp chí Kinh tế và Phát triển, (285), 45-56.
- Lê, V. T. (2019). Chính sách thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các khu công nghiệp ở Việt Nam. Nhà xuất bản Khoa học xã hội.
- Nguyễn, M. P. (2020). Mô hình Hợp tác Công-Tư (PPP) trong phát triển hạ tầng giao thông tại Việt Nam: Thách thức và Cơ hội. Tạp chí Quản lý Nhà nước, (301), 12-18.
- Nguyễn, X. H., & Phạm, T. L. (2021). Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam đến năm

- 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Nhà xuất bản Giao thông vận tải.
- Phạm, H. Q. (2019). Quy hoạch không gian các khu công nghiệp ven biển và áp lực lên hệ thống giao thông. Tạp chí Quy hoạch Xây dựng, (112), 67-72.
- Thủ tướng Chính phủ. (2021). Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Quyết-dinh-1579-QĐ-TTg-2021-Quy-hoach-tong-the-phat-trien-he-thong-cang-bien-2021-2030-492934.aspx>
- Trần, V. T. (2020). Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của cảng biển Việt Nam. Tạp chí Giao thông Vận tải, (Số tháng 8), 22-26.
- Trần, V. T., & Hoàng, T. H. (2023). Tác động của đầu tư công vào hạ tầng đường cao tốc đến tăng trưởng kinh tế các tỉnh miền Trung. Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế và Kinh doanh châu Á, 34(5), 78-91.
- World Bank. (2022). Vietnam's Logistics Sector: A Pathway to Competitiveness. World Bank Group.