

THỰC TRẠNG VÀ ĐỊNH HƯỚNG GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG CẠN, ICD KHU VỰC MIỀN BẮC VIỆT NAM

SITUATION AND SOLUTIONS ORIENTATION TO DEVELOP DRY PORT, ICD SYSTEM IN THE NORTH OF VIETNAM

Nguyễn Thị Huyền, Nguyễn Thị Trang

Khoa Thương mại, Trường Đại học Kinh tế - Kỹ thuật Công nghiệp

Đến tòa soạn ngày 15/01/2024, chấp nhận đăng bài ngày 19/02/2024

Tóm tắt: Logistics là một lĩnh vực mới và ngày càng phát triển, đóng vai trò lớn trong sự phát triển kinh tế của đất nước. Hệ thống cảng cạn, ICD – điểm thông quan nội địa góp phần hỗ trợ cho các doanh nghiệp việc thực hiện các hoạt động thông quan xuất khẩu, nhập khẩu nhanh chóng hơn. Ngoài ra, cảng cạn còn được coi là một mắt xích quan trọng trong vận tải đa phương thức, góp phần giảm chi phí vận chuyển, giảm thời gian lưu hàng tại các cảng biển. Tuy nhiên, thực trạng phát triển hệ thống cảng cạn, ICD giữa khu vực miền Nam và miền Bắc đang có sự chênh lệch rất rõ ràng. Trong khi các cảng cạn, ICD tại khu vực miền Nam có thể phát huy được hết những thế mạnh của mình thì hệ thống cảng này tại miền Bắc lại hoạt động rất trầm lắng, chưa phát huy hết được những lợi thế của một hệ thống cảng nội địa ICD. Do đó, cần một giải pháp cụ thể để phát triển hệ thống cảng cạn, ICD tại khu vực miền Bắc, phát huy được hết những hệ thống dịch vụ của một cảng cạn, tránh lãng phí về nguồn lực tại khu vực này.

Từ khóa: Cảng cạn, điểm thông quan nội địa ICD, bãi container nội địa.

Abstract: Logistics is a new and growing field that plays a large role in the economic development of the country. Dry port and ICD – Inland Container Depot play a part in supporting companies in fulfill export and import activities faster. In addition, Dry port and ICD are also considered as an important link in multimodal transport, contributing to reducing shipping costs and inventory time at ocean port. However, the actual development of ICD systems between North region and South region exists a big gap. While ICD system in South area can fully exploit their strengths, this system in the North operates very slowly, not fully promoting the benefits of an ICD system. Therefore, a specific solution is needed to develop service at the Dryport and ICD system in the Northern region, fully promote the service systems of a port, and avoid wasting resources in this area.

Keywords: Dry port, Inland Containter Depot – ICD.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Theo như Khoản 12 Điều 4 Bộ luật hàng hải 2015, khái niệm cảng cạn được định nghĩa cụ thể như sau: Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, là đầu mối tổ chức vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển, cảng hàng không, cảng đường thủy

nội địa, ga đường sắt, cửa khẩu đường bộ, đồng thời có chức năng là cửa khẩu đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu bằng đường biển.

Có thể nói, cảng cạn được coi là một mắt xích quan trọng trong vận tải đa phương thức, góp phần giảm chi phí vận chuyển, giảm thời gian

lưu hàng tại cảng, với chức năng chính là điểm thông quan hàng hóa nội địa, bãi chứa container có hàng, container rỗng và container hàng lạnh, vận chuyển hàng dự án, hàng siêu trọng, làm các thủ tục hải quan,... Ngoài ra, cảng cạn còn có thể có những chức năng phụ như đóng rút hàng tại bãi, lắp đặt trang thiết bị, kho đóng hàng lẻ, làm bao bì, đóng gói chân không và vẽ mã hiệu hàng hóa, sửa chữa và vệ sinh container, vận chuyển hàng nội địa,...

Ngày 22/8/2023, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 979/QĐ-TTg về Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 thì cảng cạn (ICD), trong đó mục tiêu chính là đến năm 2030: Phát triển hệ thống cảng cạn có khả năng thông qua khoảng từ 25% đến 35% nhu cầu hàng hóa vận tải container xuất nhập khẩu theo các hành lang vận tải. Hình thành các cảng cạn, cụm cảng cạn với tổng công suất khoảng từ 11,9 triệu TEU/năm đến 17,1 triệu TEU/năm. Trong đó, khu vực phía Bắc gồm các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng từ 4,29 triệu TEU/năm đến 6,2 triệu Teu/năm; khu vực miền Trung - Tây Nguyên có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng từ 0,9 triệu TEU/năm đến 1,4 triệu TEU/năm; khu vực phía Nam có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng từ 6,8 triệu TEU/năm đến 9,5 triệu Teu/năm.

Định hướng đến năm 2050: Phát triển hệ thống cảng cạn trở thành các đầu mối tổ chức vận tải, trung chuyển, phân phối hàng hóa, kết hợp với cung cấp các dịch vụ logistics, có khả năng thông qua khoảng 30-35% nhu cầu hàng hóa vận tải container xuất nhập khẩu theo các hành lang vận tải, đồng thời đáp ứng nhu cầu dịch vụ logistics tại các địa phương.

Điểm thông quan nội địa ICD viết tắt của từ Inland Container Depot, được định nghĩa là điểm thông quan hàng hóa nội địa, là những

điểm nằm trong nội địa, tách rời khỏi các cửa khẩu như cảng biển quốc tế, sân bay quốc tế hay cửa khẩu đường bộ. Hàng hóa được đưa về đây để làm thủ tục thông quan, góp phần giảm tải cho các cửa khẩu, đồng thời tạo thuận lợi cho doanh nghiệp tại địa bàn.

ICD có chức năng tương tự như cảng cạn nhưng tập trung vào chức năng thông quan là chính, do đó diện tích kho, bãi thường nhỏ hơn cảng cạn, phương tiện vật chất cũng ít đầy đủ hơn. Cấu trúc của một cảng cạn, ICD bao gồm các khu vực chức năng chính như sau:

- Bãi chứa container (Marshalling Yard/ Container Yard);
- Khu vực thông quan hàng hóa;
- Trạm hàng lẻ (CFS), kho ngoại quan, khu tái chế đóng gói hàng hóa, khu vực văn phòng, cổng giao nhận container, cổng dành riêng cho xe máy, xưởng sửa chữa và nơi vệ sinh container.

Những hoạt động logistics chính được thực hiện trong cảng cạn bao gồm: dịch vụ thông quan hàng hóa nội địa, cung cấp bãi chứa container có hàng, container rỗng và container hàng lạnh, dịch vụ bốc dỡ container, vận chuyển hàng dự án, hàng siêu trường, siêu trọng, làm thủ tục hải quan, làm kho ngoại quan... Ngoài ra, cảng cạn còn có thể có những chức năng phụ như đóng rút hàng tại bãi, lắp đặt trang thiết bị, kho đóng hàng lẻ (CFS), làm bao bì, đóng gói chân không và vẽ mã hiệu hàng hóa, sửa chữa và vệ sinh container, vận chuyển đường bộ...

Bài báo này là kết quả nghiên cứu về thực trạng và giải pháp phát triển hệ thống cảng cạn, ICD khu vực miền Bắc Việt Nam. Kết quả nghiên cứu là cơ sở khoa học cho việc ứng dụng vào thực tiễn, nhằm nâng cao thúc đẩy sự phát triển hơn nữa hoạt động logistics

tại các cảng cạn và ICD khu vực miền Bắc.

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Nhóm tác giả đã thực hiện tìm hiểu, thu thập và tổng hợp nguồn số liệu, dùng phương pháp thống kê, so sánh, phân tích số liệu làm rõ thực trạng, đưa ra các giải pháp cho vấn đề nghiên cứu.

3. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

3.1. Thực trạng hoạt động hệ thống cảng cạn, ICD tại khu vực miền Bắc Việt Nam

Về thực trạng số lượng, hiện trạng hệ thống cảng cạn, ICD tại khu vực Miền Bắc Việt Nam: Hệ thống cảng cạn Việt Nam hiện nay

bao gồm các cảng cạn đã được công bố theo quy chế hoạt động cảng cạn ban hành theo Quyết định số 47/2014/QĐ-TTg ngày 27/8/2014 của Thủ tướng Chính phủ và các điểm thông quan nội địa thành lập trước khi có quy chế, hoạt động theo các chức năng như cảng cạn. Theo thống kê trên toàn quốc hiện có 10 cảng cạn đã công bố, 4 cảng cạn đang được triển khai xây dựng và 15 địa điểm thông quan nội địa, tập trung tại miền Bắc và miền Nam, miền Trung chưa có. Tổng lượng hàng thông qua các cảng cạn hiện có khoảng 35.000-40.000 TEU/tháng. Riêng Tân Cảng Nhơn Trạch 12.000-15.000 TEU/tháng (theo Báo cáo logistics Việt Nam 2022).

TT	Tên cảng cạn	Vị trí	Quy mô hiện trạng			Phương thức vận tải	Sản lượng khai thác
			Năng lực thông qua (TEU/năm)	Tổng diện tích (ha)	Kho - bãi (m²)		
1	Phúc Lộc	KCN Khánh Phú, xã Ninh Phúc, TP Ninh Bình	100.000	10	50.000	Bộ, Sông	100 - 200 TEU/tháng
2	Móng Cái	P. Hải Yên, TPMóng Cái, T.Quảng Ninh	200.000	15	110.000	Bộ, Sông	5.000 - 8.000 TEU/tháng
3	Tân cảng Hà Nam	KCN hỗ trợ Đồng Văn III, H.Duy Tiên, T. Hà Nam	50.000	9,4	11.000	Bộ	300 - 350 TEU/tháng
4	Tân cảng Quế Võ	xã Đức Long, Châu Phong, Quế Võ, Bắc Ninh	105.000	10	30.000	Bộ, Sông	3.000 - 4.500 TEU/tháng
5	Hải Linh	Khu 6, xã Sông Lô, TP Việt Trì, T.Phú Thọ	65.000	5,0	20.000	Bộ, Sông	200 -300 TEU/tháng
6	Tân Cảng Hải Phòng	KCN Đình Vũ, TPHải Phòng.	120.000	15	79.000	Bộ	1.000 - 2.000 TEU/tháng
7	Đình Vũ - Quảng Bình	KCN Đình Vũ, TPHải Phòng	150.000	24,5	55.000	Bộ	500 - 600 TEU/tháng
8	Hoàng Thành	Lô CN6.1, KCN Đình Vũ, TP. Hải Phòng	150.000	12,7	80.000	Bộ	
9	Long Biên	KCN Sài Đồng B, Hà Nội	135.000	12,0	50.000	Bộ	1.000 - 1.500 TEU/tháng
10	Tân cảng Nhơn Trạch	Phú Thạnh, Nhơn Trạch, Đồng Nai	200.000	11,1		Bộ, thủy nội địa	

Hình 1. Danh sách cảng cạn đã công bố trên cả nước

(Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải, Bộ Giao thông Vận tải - 6/2022)

Sau 4 năm thực hiện quy hoạch chi tiết cảng cạn giai đoạn 2020, tầm nhìn đến 2030 (Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT), kết quả Việt Nam đã có tổng số 69 cảng cạn đã được quy hoạch chi tiết, trong đó: 63 cảng cạn được quy hoạch theo Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/8/2018; 06 cảng cạn được chấp thuận bổ sung vào quy hoạch từ 2018 đến nay: Tuyên Quang, Tân Cảng Hà Nam (Hà Nam, đã công bố), Long Biên (Hà Nội, đã công bố), Văn Lâm (Hưng Yên), Cam Ranh (Khánh Hòa), Trảng Bàng (Tây Ninh). Trong đó: 10 cảng cạn được công bố đều là những cảng cạn hình thành mới và đi vào hoạt động từ 2015 trở lại đây; Vị trí: 9/10 cảng nằm ở miền Bắc, 01 cảng ở Miền Nam, miền Trung chưa có cảng cạn; Về kết nối: 5/10 cảng cạn có kết nối vận tải thủy nội địa đến cảng biển: Quế Võ, Hải Linh, Phúc Lộc, Móng Cái, Nhơn Trạch. Các

cảng còn lại chỉ kết nối bằng đường bộ; Có 3/10 cảng cạn nằm sát cảng biển, đều nằm trong KCN Đình Vũ. Tổng diện tích các cảng cạn/ICD trên cả nước là 744,83 ha (năm 2018 là 229 ha), với tổng công suất thiết kế khoảng 4 triệu TEU/năm. Quy mô diện tích của các cảng cạn dao động lớn, cảng cạn có diện tích nhỏ nhất là cảng cạn Hải Linh (4,7 ha) cảng lớn nhất là ICD TBS Tân Vạn 115 ha, thông thường diện tích các cảng cạn, ICD khoảng từ 15-30 ha. Có 6 ICD đã được quy hoạch thành cảng cạn nhưng chưa thực hiện công bố: miền Bắc: ICD Lào Cai, ICD Tiên Sơn, ICD Hải Dương; miền Nam: ICD Tân Cảng Long Bình (Đồng Nai), Tân Cảng Sóng Thần (Bình Dương), TBS Tân Vạn. Cụm ICD Trường Thọ di dời về cảng cạn Long Bình (Quận 9, TP. Hồ Chí Minh) (Báo cáo logistics Việt Nam 2021).

TT	Tên ICD	Địa chỉ	Quy mô			Số QĐ thành lập/ Giấy phép
			Công suất thiết kế (TEU/năm)	Tổng DT (ha)	Kho bãi (m²)	
I	Khu vực phía Bắc					
1	ICD Tiên Sơn*	KCN Tiên Sơn, Tiên Du, Bắc Ninh	24.000	12,00	50.800	Số 575/QĐ- BTC, ngày 18/3/2010 của Bộ Tài chính,
2	ICD Thụy Vân	KCN Thụy Vân, TP Việt Trì, Phú Thọ	18.000		2.000	Số 1402/QĐ- BTC ngày 10/4/2007 của Bộ Tài Chính
3	ICD Lào Cai*	KCN Đông Phố Mới, tp Lào Cai, Lào Cai	65.000	13,50	7.200	Số 383/QĐ- BTC, ngày 12/2/2010 của Bộ Tài chính
4	ICD Mỹ Đình	Mỹ Đình 2, Từ Liêm, Hà Nội	20.000	5,20	22.000	Số 1535/QĐ- BTC, ngày 14/7/2008 của Bộ Tài chính
5	ICD Hải Dương*	Quốc lộ 5, TP Hải Dương	91.200	17,50	45.600	số 1839/QĐ- BTC, ngày 03/05/2006 của Bộ Tài chính

Hình 2. Danh sách các ICD khu vực phía Bắc đang khai thác

(Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải, Bộ Giao thông Vận tải - 6/2022)

Về thực trạng sản lượng hàng hóa và hiệu quả hoạt động khai thác cảng cạn, ICD miền Bắc: Tổng khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container thông qua các cảng cạn và ICD

đang hoạt động hiện nay khoảng 4,2 triệu TEU/năm (cảng cạn, ICD ở miền Bắc thông qua khoảng 0,45 triệu TEU/năm, miền Nam khoảng 3,65 triệu TEU/năm), trong đó 90%

hàng hóa thông qua các ICD, bao gồm 6 ICD đã quy hoạch thành cảng cạn và cả cụm cảng ICD Trường Thọ, TP. Hồ Chí Minh. Khối lượng hàng thông qua 10 cảng cạn đã công bố chỉ chiếm khoảng 10% do hầu hết trong số này đều mới được hình thành và đều nằm ở miền Bắc, ngoại trừ cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch ở Đồng Nai. Với 35-40% hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container làm thủ tục hải quan tại cảng cạn, các cảng tại miền Nam phát huy được ưu thế vận tải thủy nội địa (chiếm 35-40%), hỗ trợ tốt cho các cảng biển trong việc trung chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container, giảm sự ùn tắc tại cảng biển và giao thông đô thị khu vực TP. Hồ Chí Minh. Thực trạng vận chuyển trực tiếp đến cảng biển gặp nhiều khó khăn do ùn tắc, kết nối chưa thuận lợi cũng khiến việc sử dụng cảng cạn cao hơn so với miền Bắc.

Đánh giá về thực trạng phát triển tại hệ thống cảng cạn, ICD miền Bắc: Các dịch vụ logistics tại khu vực cảng cạn, ICD miền Bắc còn chưa phong phú, những dịch vụ chính mới chỉ tập trung khai thác là các dịch vụ logistics kho bãi, giao nhận. Ở khu vực miền Bắc, Công ty Tân Cảng Sài Gòn hiện là doanh nghiệp khai thác cảng cạn lớn nhất và có năng lực nhất khi sở hữu 3 cảng cạn là Tân Cảng Quế Võ, Tân Cảng Hà Nam và Tân Cảng Đình Vũ, đặc biệt là khả năng điều phối, liên kết với các cảng biển cùng chủ sở hữu.

Tuy nhiên, các chuyên gia đánh giá các doanh nghiệp khai thác cảng cạn khác chưa thực sự khai thác hiệu quả vai trò của cảng cạn đối với cảng biển, chủ yếu mới tập trung khai thác dịch vụ logistics kho bãi, vận tải container đường bộ, giao nhận... Cùng đó, khả năng liên kết với hãng tàu container còn hạn chế nên tỷ lệ vận đơn cảng đích qua cảng cạn ở khu vực miền Bắc chưa cao.

Đáng chú ý, việc đầu tư khai thác cảng cạn

hiện nay đều được thực hiện bằng các nguồn vốn xã hội hóa, bởi nhiều thành phần doanh nghiệp trong nước, quy mô cảng cạn còn nhỏ (chủ yếu dưới 10 ha), đa phần kết nối với đường bộ, chỉ có 01 khu vực kết nối với đường sắt (Lào Cai) và 01 kết nối với đường sông (ICD Phú Lộc). Các cảng cạn ở miền Nam đều nằm gần biển (khoảng cách từ 20-70 km) kết nối với đường thủy. Đặc biệt, việc kết nối cảng cạn với đường sắt còn gặp nhiều khó khăn thách thức về chính sách pháp luật cũng như nguồn vốn đầu tư. Hệ thống kho lạnh để bảo quản lưu giữ hàng hóa nông sản và thủy sản còn quá ít (cả nước có 48 kho với công suất 600.000 pallet; miền Nam 36 kho lạnh với công suất 526.364 pallet; miền Trung 01 kho với công suất 21.000 pallet; miền Bắc 11 kho lạnh với công suất 54.870 pallet). Các Cảng cạn, ICD khu vực miền Bắc chưa kết nối với cảng biển rõ rệt như đối với cảng cạn khu vực miền Nam do thị trường vận tải container đường biển chỉ bằng khoảng 30% so với miền Nam dẫn tới tỉ lệ sử dụng cảng cạn ICD tại khu vực miền Bắc thấp hơn tại khu vực miền Nam.

3.2. Giải pháp nhằm thúc đẩy sự phát triển hệ thống cảng cạn, ICD khu vực miền Bắc

Từ phân tích thực trạng ta thấy, hệ thống cảng cạn, ICD của khu vực miền Bắc hiện nay chưa được phát triển xứng tầm với năng lực hiện có. Những dịch vụ logistics được thực hiện tại đây vẫn còn chưa đa dạng, thiếu sự kết nối với các hãng tàu, khối lượng hàng hóa được thực hiện thông quan tại các cụm cảng khu vực miền Bắc vẫn còn ít chiếm tỉ lệ thấp so với khu vực miền Nam (chỉ khoảng 30%). Một số giải pháp dưới đây được kỳ vọng sẽ góp phần giải quyết những hạn chế đó trong phát triển dịch vụ logistics tại hệ thống Cảng cạn, ICD khu vực miền Bắc Việt Nam hiện nay:

Thứ nhất, Việt Nam cần đầu tư mạnh mẽ hơn nữa vào hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đến/đi từ cảng biển đến các cảng cạn, ICD như hệ thống đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa. Để làm được việc này một cách hiệu quả cần phải có một chiến lược quy hoạch tổng thể thống nhất trên toàn quốc và thống nhất giữa các Bộ, ngành và địa phương có liên quan. Cần thiết phải xây dựng được một quy trình logistics thông suốt kết nối hệ thống cảng biển, các cảng cạn, đường thủy nội địa, đường bộ, đường sắt, từ đó tạo cơ hội cạnh tranh rất lớn cho hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế. Ngược lại, hàng hóa nhập khẩu vào Việt Nam cũng sẽ giảm bớt chi phí trung gian để người tiêu dùng được hưởng lợi hơn với chi phí rẻ hơn. Từ đó nâng cao khả năng cạnh tranh của hàng Việt Nam, dịch vụ Việt Nam trong khu vực và trên thế giới.

Thứ hai, cần tăng cường công tác phối hợp, kiểm tra, giám sát tổ chức thực hiện quy hoạch bảo đảm các cảng cạn được đầu tư, khai thác theo đúng công năng, quy mô, lộ trình quy hoạch được duyệt; bảo đảm đồng bộ giữa cảng cạn và các hạ tầng liên quan. Tổ chức hội nghị tiếp xúc doanh nghiệp để giải quyết các vấn đề liên quan đến đầu tư phát triển, quản lý, khai thác cảng cạn. Phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành, địa phương trong việc quy hoạch, bố trí quỹ đất phù hợp để phát triển hệ thống cảng cạn; các địa phương chủ động trong việc thực hiện các chính sách đất đai để hỗ trợ cho xây dựng các cảng cạn; gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn, kho ngoại quan trong một thể thống nhất.

Thứ ba, các cơ quan chức năng cần cùng phối hợp để xây dựng chính sách quản lý cảng cạn, ICD một cách bài bản; hệ thống vận hành hài hòa, hiệu quả hơn; giảm bớt các thủ tục không cần thiết, những thủ tục công bố cảng cạn cần minh bạch, rõ ràng; cần xây dựng và công

khai khung giá dịch vụ bốc dỡ tại cảng cạn; cơ chế chính sách kết nối cảng biển và cảng cạn cũng như thực hiện tốt công tác phòng chống cháy nổ, an toàn an ninh tại cảng cạn.

Thứ tư, cần đa dạng hóa các dịch vụ logistics tại hệ thống cảng cạn, ICD khu vực miền Bắc. Để làm được điều này, cần có sự phối kết hợp giữa các cơ quan, doanh nghiệp quản lý cảng ICD, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics và các hãng tàu biển. Hiện nay, các dịch vụ tại các cảng cạn ICD chủ yếu là bãi tập kết container và điểm thông quan nội địa, trong khi đó, những dịch vụ logistics được thực hiện tại các cảng ICD miền Nam rất đa dạng như hệ thống kho, bãi chứa container, cầu cảng, trang thiết bị bốc xếp và phương tiện vận tải đa dạng, phong phú. Không những thế, trang thiết bị của các hệ thống cảng cạn, ICD khu vực miền Nam cũng rất hiện đại. Do đó, đội ngũ ban quản lý cảng cạn, ICD khu vực miền Bắc cần chủ động tăng cường đầu tư, kết nối với các công ty logistics, các công ty về phần mềm, trang thiết bị cầu cảng nhằm đa dạng hóa các dịch vụ trong cảng cạn, ICD, từ đó gắn kết cảng cạn, ICD với các cảng biển như một mắt xích không thể thiếu trong dây chuyền vận tải đa phương thức.

3. KẾT LUẬN

Những thực trạng về sự phát triển hệ thống Cảng cạn, ICD khu vực miền Bắc phần nào cho chúng ta thấy được những hạn chế trong hoạt động của hệ thống cảng cạn, ICD khu vực miền Bắc so với khu vực miền Nam.

Với sự phát triển mạnh mẽ về thương mại quốc tế trong những năm gần đây. Giao thương giữa Việt Nam và các nước liên tục phát triển, khối lượng hàng hóa được thông quan tại các cảng biển ngày càng lớn. Cảng cạn, ICD đóng vai trò như một cánh tay nối dài của cảng biển, giúp thực hiện những công việc thông quan một cách nhanh chóng và

hiệu quả hơn. Hệ thống cảng cạn, ICD khu vực miền Nam đã và đang thực hiện tốt vai trò của mình, song tại khu vực miền Bắc vẫn còn nhiều hạn chế. Do đó, Nhà nước và Chính phủ cần có sự quan tâm, chính sách tạo điều kiện phát triển hệ thống hạ tầng, xây dựng chính sách hoàn chỉnh về cảng cạn, ICD. Tăng cường kết nối hệ thống cảng cạn ICD với

mạng lưới giao thông vận tải đường sắt, đường thủy nội địa thông qua việc lồng ghép các ga hàng hóa, cảng, bến thủy nội địa phù hợp với cảng cạn. Bên cạnh đó, bản thân các doanh nghiệp, cơ quan quản lý cảng cạn, ICD cũng cần chủ động tăng cường đa dạng hóa các dịch vụ logistics, nâng cao hiệu quả hoạt động và khả năng cạnh tranh

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] TS. Nguyễn Ngọc Long, Cải thiện môi trường logistics: Giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của Việt Nam, Tạp chí Khoa học và Công nghệ Trường Đại học Hòa Bình số 03/2022, trang 26, (2022).
- [2] TS. Nguyễn Thanh Thủy, Thực trạng và tiềm năng của hệ thống cảng Việt Nam, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải số 22/2010, trang 92, (2010).
- [3] Hiệp hội phát triển nguồn nhân lực logistics (VALOMA), Báo cáo logistics Việt Nam, NXB Công Thương, trang 42 - 44, 2022.
- [4] Hiệp hội phát triển nguồn nhân lực logistics (VALOMA), Báo cáo logistics Việt Nam, NXB Công Thương, trang 52, 2023.
- [5] Bảo Hân, 2023, Thực trạng cảng cạn/ICD trong chuỗi giá trị ở Việt Nam, tại đường dẫn <https://vlr.vn/thuc-trang-cang-can-icd-trong-chuoi-gia-tri-o-viet-nam-13351.html>
- [6] Anh Tú, 2023, Phát triển hệ thống cảng cạn: Cần huy động 40.000 tỷ đồng vốn đầu tư, tại đường dẫn: <https://vneconomy.vn/phat-trien-he-thong-cang-can-can-huy-dong-40-000-ty-dong-von-dau-tu.htm>
- [7] Bộ Giao thông Vận tải, Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải: Phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, (2018).
- [8] Thủ tướng Chính phủ, Quyết định số 979/QĐ-TTg về Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050, (2023).

Thông tin liên hệ: **Nguyễn Thị Huyền**

Điện thoại: 0974533574 - Email: nthuyen@uneti.edu.vn

Khoa Thương mại, Trường Đại học Kinh tế - Kỹ thuật Công nghiệp.