

CẢNG CẠN LÀ GÌ? ICD LÀ GÌ?

Hiện nay, nhiều hệ thống cảng cạn được phát triển nhằm tổ chức vận chuyển container một cách hợp lý, tăng hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics trên các hành lang vận tải, góp phần giảm ùn tắc giao thông tại cảng biển, cửa khẩu quốc tế và các đô thị lớn. Phát triển cảng cạn đang ngày càng bức thiết.

1. Thế nào là cảng cạn? ICD là gì?

ICD (*Inland Container Depot*) là cảng cạn/ cảng khô/ cảng nội địa, hoặc gọi tắt là Depot. Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, là đầu mối tổ chức vận tải hàng hóa bằng container gắn liền với hoạt động của cảng biển, cảng hàng không quốc tế, cửa khẩu đường bộ, đường sắt quốc tế.

Theo điều 4, Bộ luật Hàng hải Việt Nam quy định rằng: *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.*



2. Vai trò của cảng cạn

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, 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... Hiện tại, các ICD của ta hầu hết là “sân sau” của các cảng hay các công ty giao nhận, vận chuyển, phát triển chủ yếu ở khu vực phía Nam, nhỏ lẻ ở phía Bắc và hoàn toàn chưa có ở miền Trung. Thế nhưng bấy lâu nay cảng cạn (*hay còn gọi là ICD*) vẫn chưa có được sự quan tâm hợp lý.

Trên thực tế, các ICD miền Nam được coi là đang phát huy hiệu quả nhất so với cả nước. Do khối lượng hàng hóa thông qua cảng khu vực này chiếm đến 80% lượng hàng hóa của cả nước và với lợi thế nối liền với cảng biển cả bằng hệ thống giao thông đường thủy và đường bộ nên đã phát huy được vai trò trong việc làm điểm trung chuyển hàng hóa giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và cảng biển.



ICD có vai trò quan trọng trong hệ thống vận tải container. Nó là điểm nối giữa một bên là nơi sản xuất, tiêu thụ hàng hóa xuất nhập khẩu với một bên là cảng biển. Ở những khu vực có khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu vận chuyển bằng container lớn thì việc quy hoạch và phát triển các ICD càng trở thành cấp thiết.

Để thực hiện tốt vai trò của ICD, đòi hỏi các ICD phải được quy hoạch đúng địa điểm, thiết kế kỹ thuật và trang bị hiện đại, kết nối thuận tiện với cảng biển thông qua hệ thống giao thông nội địa, được tổ chức và phối hợp hoạt động một cách đồng bộ với các khâu khác của hệ thống như cảng, vận tải nội địa, vận tải biển, trung tâm phân phối.

3. Cấu trúc của một ICD

Cấu trúc của một 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.

4. Cơ sở vật chất kỹ thuật của ICD

Một ICD cần đạt được những yêu cầu kỹ thuật như sau:

Đủ diện tích mặt bằng cho việc bố trí các khu vực chức năng: khu giao nhận, xếp dỡ hàng hóa, khu vực làm thủ tục hải quan, khu lưu kho hàng hóa, khu tái chế, đóng gói,...

Có đủ thiết bị cho việc dỡ container.

Văn phòng làm việc cho các hãng tàu, hải quan, công ty giao nhận, công ty vận tải nội địa,...

Khu vực cảng phải có tường rào bảo vệ, đảm bảo an ninh và ngăn cách với khu vực xung quanh;

Hệ thống thông tin đảm bảo tin cậy và hiệu quả;

Có trạm hàng lẻ (CFS) với dịch vụ đóng/rút container.



Cơ sở vật chất của Cảng Cạn - ICD

5. Thực trạng phát triển cảng cạn Việt Nam

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được phê duyệt trong Quyết định số 2223/QĐ-TTg vào tháng 12-2011 (quy hoạch 2223). Đây là quy hoạch chính thức đầu tiên liên quan đến hoạt động của loại hình này nhưng do nhiều nguyên nhân, nó chưa phát huy được vai trò của mình và có thể đánh giá là thất bại.

Trong những năm qua, Việt Nam đã đầu tư nhiều để phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật hệ thống cảng biển. Song hiệu quả lại chưa cao khiến sức cạnh tranh của nền kinh tế còn thấp, một phần do ngành logistics chưa có chiến lược phát triển hợp lý.



Cảng IDC Long Bình

Tiềm năng phát triển hệ thống cảng cạn tại Việt Nam là khả quan, nhất là tại 8 tỉnh thành thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, nơi có khối lượng hàng container thông quan chiếm gần 80% tổng lượng hàng hóa cả nước. Hiện khu vực này có các cảng cạn đang hoạt động là Sotrans, Tanamexco, Phước Long, Transimex, Long Bình, Tân Tạo, Phúc Long, Sóng Thần, Trường Thọ và Biên Hòa. Chức năng chủ yếu là tập kết và chuyển tiếp hàng hóa xuất nhập khẩu cho cảng biển, đồng thời là điểm thông quan nội địa.