

**HỆ THỐNG ICD (INLAND CLEARANCE DEPOT) TRONG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC (VTĐPT) Ở VIỆT NAM**  
**THE INLAND CLEARANCE DEPOT SYSTEM IN MULTIMODAL TRANSPORT IN VIETNAM**

**TS. NGUYỄN HỒNG VÂN**  
*Khoa Kinh tế VTB, Trường ĐHHH*

**Tóm tắt:**

*Các cảng cạn đóng một vai trò rất quan trọng trong việc tổ chức vận chuyển container trong nội địa và đến các cảng biển bằng đường bộ, đường sắt, đường sông,... góp phần giảm sự ùn tắc hàng hoá ở cảng biển, giảm sự tắc nghẽn giao thông đường bộ trong tổ chức vận tải container nội địa, là mắt xích quan trọng trong dây chuyền VTĐPT. VTĐPT ra đời mang lại lợi ích to lớn cho các bên tham gia quá trình vận tải (người chủ hàng, người giao nhận, người vận chuyển...). Vì vậy việc nghiên cứu hệ thống ICD trong VTĐPT ở Việt Nam có ý nghĩa khoa học và thực tiễn trong giai đoạn hiện nay.*

**Abstract:**

*The ICD system plays an important role in domestic transportation of containers and in transporting containers to sea ports by road, rail, water way,... in contributing a part in reducing and preventing the shut-out of goods in sea ports as well as the congestion in road transport in domestic container transportation, it is also one important link in the chain of multimodal transport. The international multimodal transport has brought big advantages to many parties, such as the shipper, the freight forwarder, the transporter ... when they attended to this procedure. Therefore, it is scientifically, practically essential and meaningful to research the ICD system in multimodal transport in Vietnam in the current stage.*

**1. Đặt vấn đề**

Cảng cạn (ICD-Inland Container Depot) là một mắt xích quan trọng trong vận tải đa phương thức, là điểm tập kết hàng container xuất để chuyển ra cảng và ngược lại nhận hàng container nhập từ cảng về để rút hàng lẻ giao cho các chủ hàng. Các cảng cạn đóng một vai trò rất quan trọng trong việc tổ chức vận chuyển container trong nội địa và đến các cảng biển bằng đường bộ, đường sắt, đường sông, góp phần giảm sự ùn tắc hàng hoá ở cảng biển, giảm sự tắc nghẽn giao thông đường bộ, trong tổ chức vận tải container nội địa, là mắt xích quan trọng trong dây chuyền VTĐPT. Trên thế giới, cảng cạn phát triển gắn liền với sự phát triển mạnh của vận tải đa phương thức, các công ty vận tải container lớn trên thế giới đều phát triển hệ thống cảng cạn riêng để gom hàng và phân phối hàng. Sự phát triển hệ thống cảng cạn ở Việt Nam sẽ làm tăng tỷ lệ container hoá, phát triển vận tải đa phương thức quốc tế. Vì vậy việc nghiên cứu hệ thống ICD trong VTĐPT ở Việt Nam là cần thiết và cấp bách trong giai đoạn hiện nay.

**2. Đánh giá thực trạng**

Cảng thông quan nội địa (ICD) là nơi để thực hiện các công việc như giao/nhận hàng hoá, đóng gói và rút ruột container, hoạt động vận tải bằng đường sắt/ đường bộ đến và đi từ các cảng, làm thủ tục Hải quan, gom hàng lẻ LCL, lưu kho tạm thời hàng hóa và container, sửa chữa container, bảo trì và sửa chữa các bộ phận container. Hiện nay ở Việt Nam, các cảng cạn mới chỉ hình thành tại vùng kinh tế trọng điểm (KTTĐ) Miền Nam và vùng KTTĐ phía Bắc, KTTĐ Miền Trung chưa có cảng cạn ICD, nguyên nhân là do khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu bằng container qua vùng KTTĐ miền Trung quá ít, chỉ chiếm tỉ lệ 3% so với khối lượng hàng hoá container trong cả nước và các cảng Đà Nẵng, Qui Nhơn đủ năng lực để tiếp nhận lượng container này.

\* **Vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc** có 5 điểm thông quan nội địa là ICD Gia Lâm (Hà Nội) và ICD Thụy Vân (Việt Trì – Phú Thọ), ICD Hải Dương, ICD Mỹ Đình (Hà Nội) và ICD Tiên Sơn.

ICD Gia Lâm hoạt động từ tháng 5/1996, có diện tích bãi 720 m<sup>2</sup>, văn phòng, hệ thống trang thiết bị chuyên dùng phụ trợ khác. ICD Gia Lâm có vị trí thuận lợi cho việc khai thác hàng container xuất nhập khẩu giữa cảng Hải Phòng, Hà Nội và khu vực lân cận. Việc tổ chức vận tải container đi đến cảng Hải Phòng sử dụng vận tải đường bộ. Tuy nhiên ICD Gia Lâm khai thác không có hiệu quả do có diện tích nhỏ, khoảng cách giữa ICD Gia Lâm và cảng Hải Phòng ngắn (102 km) và một số Khu công nghiệp lớn ở Hà Nội có lượng hàng container lớn được Chính phủ cho phép thành lập Hải quan Khu công nghiệp phục vụ cho việc làm thủ tục Hải quan ngay tại đó.

ICD Việt Trì – Phú Thọ được đưa vào khai thác đầu tháng 11-2004. ICD Việt Trì có diện tích 20.000 m<sup>2</sup> và có vị trí thuận lợi về giao thông như: nằm trên tuyến đường cao tốc xuyên á Côn Minh - Hải Phòng, cách ga đường sắt Phủ Đức trên tuyến đường sắt Hà Nội – Lào Cai 1 km, cách cảng sông Việt Trì 6 km, cách sân bay quốc tế nội bài 40 km, cách Hà Nội 70 km, cách cảng Hải Phòng 180 km, đồng thời cũng là nơi có lượng hàng hoá tập trung lớn.

ICD Hải Dương nằm ở Km 48+450 Quốc lộ 5, thành phố Hải Dương, cách cảng Hải Phòng 50 km, cách cảng Cái Lân 120 km, cách sân bay Nội Bài 80 km. ICD Hải Dương có bãi container rộng 12 hec-ta. Với hệ thống đường sắt chạy qua giữa ICD, thuận tiện để xây dựng ga xếp dỡ hàng hoá, ICD này là điểm nút giao thông đường bộ, đường sắt thuận tiện đi tất cả các tỉnh.

ICD Mỹ Đình (Hà Nội) có diện tích 55.000m<sup>2</sup> với hệ thống kho hơn 10.000m<sup>2</sup> gồm kho ngoại quan, kho thông quan và kho bảo thuế. Hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container thông qua ICD Mỹ Đình phần lớn thuộc khu vực Hà Nội với khối lượng hàng thông quan trung bình khoảng 1000 TEU/tháng, chủ yếu là hàng nhập. Với tốc độ đô thị hóa nhanh đã đưa ICD Mỹ Đình vào khu vực nội đô dẫn đến khả năng mở rộng khó khăn và tổ chức vận tải phức tạp, gây ùn tắc giao thông.

ICD Tiên Sơn có khả năng kết nối với các khu kinh tế năng động miền Bắc là Hà Nội, Bắc Ninh và Vĩnh Phúc. Ngoài ra, nó còn có khả năng kết nối với tuyến đường sắt quốc gia nối liền Tiên Sơn với phía nam Trung Quốc (qua tuyến đường Lim - Yên Viên - Lào Cai) và tuyến đường Lim - Yên Viên - Lim - Lạng Sơn, nối với cảng Cái Lân (qua tuyến Lim - Yên Viên - Cái Lân). ICD Tiên Sơn với 40.000 m<sup>2</sup> diện tích kho hiện đại loại A theo tiêu chuẩn châu Âu, và 37.300 m<sup>2</sup> khu bãi container được quản lý bởi hệ thống quản lý hiện đại, có khả năng tìm kiếm container đạt độ chính xác cao.

Ngoài ra, vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc còn có các điểm thông quan nội địa và điểm làm thủ tục Hải quan ngoài cửa khẩu như: Thăng Long (thuộc khu công nghiệp Bắc Thăng Long), Bắc Ninh, Mê Linh (Vĩnh Phúc), Hưng Yên, Bạch Đằng (cảng đường sông), Nam Định, Ninh Bình....

\* **Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam** có 10 ICD hoạt động như: ICD Phước Long, ICD Transimex, ICD Tây Nam, ICD Tân Tạo, ICD Sóng Thần, ICD Biên Hòa, ICD Tân cảng- Long Bình (Đồng Nai), ICD Trường Thọ (Bến Nghé), ICD Sotrans và ICD Phúc Long.

ICD Phước Long có vị trí tại km số 7, xa lộ Hà Nội, phân khu Phước Long, quận 9 Thành phố Hồ Chí Minh được Gemadept khai thác từ 1995 với diện tích 120.000 m<sup>2</sup> phục vụ hàng hoá xuất nhập khẩu, ngoài ra còn có hệ thống 5 bãi chứa container rộng ở các vị trí lân cận.

ICD Transimex có vị trí thuộc Thủ Đức, Thành phố Hồ Chí Minh, nằm bên sông Sài Gòn, giữa các trung tâm thành phố và khu công nghiệp Đồng Nai, khu công nghiệp Sóng Thần,... cách xa lộ Hà Nội khoảng 500 km và trung tâm Thành phố Hồ Chí Minh 9 km hướng về hướng Bắc. ICD Transimex bắt đầu hoạt động từ năm 2000. ICD này phục vụ cho hàng hoá tại các cảng biển lớn như Tân cảng, VICR và cảng Sài Gòn. Hàng container nhập được đưa về ICD bằng đường thủy; còn hàng xuất được tập kết tại ICD bằng đường bộ, đường sông, sau đó được đưa đến các cảng biển bằng đường bộ.

ICD Tây Nam ( ICD Tanamexco) được đưa vào hoạt động vào năm 2004, đây là địa điểm thuận lợi cung cấp dịch vụ container cho khách hàng của thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận. Với trên 125.000 m<sup>2</sup> diện tích bãi chứa container, 8.000m<sup>2</sup> nhà kho ngoại quan cùng với 700m<sup>2</sup> cầu cảng, ICD này có thể tiếp nhận xà lan trọng tải 1.000 tấn.

**Hiện trạng một số ICD thuộc khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam**

T T	Chỉ tiêu chủ yếu	Đơn vị	Cảng cạn					
			Phước Long	Transimex	Biên Hoà	Sóng Thần	Tân Tạo	Trường Thọ
1	Qui mô	ha	12	9	17	50	6,4	1,3
2	Kho chứa hàng	m <sup>2</sup>	40.000	49.000	32.000	50.000	15.500	
3	Bãi chứa container	m <sup>2</sup>	80.000	13.000	30.000	198.000	19.800	
4	Cầu cảng	m	165.000	100	75			
5	Trang thiết bị bốc xếp							
	Cần cầu trục cố định	Cái	6	3				

	Cần cầu trục di động	Cái	16		2	2		7
	Xe nâng container	Cái	50	5	2	2	3	6
	Xe nâng hàng	Cái	12	7	3		1	11
6	Sản lượng thông qua	10 <sup>3</sup> TEU	365	178	36,3	65		
7	Phương tiện vận tải							
	Sà lan	Cái	55		4			
	Đầu kéo	Cái	150	10	40	20	3	
	Rơ móc	Cái	425		75	20	9	

**Nguồn: Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn tại các vùng kinh tế trọng điểm**

ICD Tân Tạo thành lập theo Quyết định số 398/QĐ-GSQL ngày 09/11/1999 của Tổng cục Hải quan, có vị trí tại KCN Tân Tạo, phường Tân Tạo, quận Bình Tân, TP.HCM. Tân Tạo là KCN đầu tiên trong cả nước được thành lập kho ngoại quan, với qui mô 64.000m<sup>2</sup> bãi container, 3 kho ngoại quan với diện tích trên 15.000m<sup>2</sup> và có Chi cục Hải Quan Tân Tạo tại ICD nên việc làm thủ tục cho hàng hóa xuất nhập khẩu rất thuận lợi.

ICD Sóng Thần có tổng diện tích 500.000 m<sup>2</sup>, là đơn vị trực thuộc Tân Cảng, nằm trong Khu công nghiệp (KCN) Sóng Thần thuộc phường Bình Hoà, quận Thuận An – Bình Dương. ICD này sử dụng phương thức vận tải đường bộ, phục vụ trực tiếp cho nhu cầu vận tải, làm thủ tục thông quan cho hàng hoá xuất nhập khẩu của khu công nghiệp Sóng Thần và các khu công nghiệp lân cận.

ICD Biên Hoà thuộc công ty TNHH Tín Nghĩa, được Chính phủ cho phép thành lập tháng 6/2000. ICD Biên Hoà sử dụng chủ yếu là vận tải đường bộ, ngoài ra còn kết hợp cả vận tải đường bộ và đường sông. Với diện tích trên 180.000m<sup>2</sup>. Hệ thống kho của ICD Biên Hoà bao gồm 10 kho trong đó có 9 kho ngoại quan, và một kho thường với tổng diện tích 46.385m<sup>2</sup>.

ICD Tân Cảng – Long Bình có vị trí nằm trong trung tâm tứ giác phát triển kinh tế chiến lược và tiềm năng nhất Việt Nam gồm thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Đồng Nai, tỉnh Bình Dương và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. ICD Tân Cảng – Long Bình rộng 80 héc ta có khả năng thông quan 500.000 tues/ năm, khoảng 10 triệu tấn hàng hóa qua kho. ICD Tân Cảng – Long Bình là nơi đầu tiên ở Việt Nam áp dụng thông quan điện tử.

ICD Trường Thọ nằm ở khu vực Trường Thọ, quận Thủ Đức, Thành phố Hồ Chí Minh. ICD này trực thuộc cảng Bến Nghé, phục vụ cho khai thác cảng Bến Nghé, có tổng diện tích là 13.000 m<sup>2</sup> và đi vào hoạt động năm 2004.

ICD Sotrans có địa điểm tại Km 09 Xa Lộ Hà Nội, Phường Trường Thọ, Thủ Đức, thành phố Hồ Chí Minh và chính thức đi vào hoạt động vào năm 2010. ICD Sotrans có diện tích 10 ha (100.000 m<sup>2</sup>), vị trí thuận lợi, dây chuyền công nghệ cao, dịch vụ trọn gói đảm bảo đáp ứng hoàn chỉnh nhu cầu vận chuyển cho các Chủ tàu, các Cảng, các công ty xuất nhập khẩu, các công ty Thương mại và dịch vụ...

ICD Phúc Long có diện tích 160.000 m<sup>2</sup>. Cảng ICD Phúc Long được chia làm 4 khu vực, Depot 01,02,03, 04 và ICD Phúc Long nằm gần đoạn đường dọc theo xa lộ Hà Nội. ICD Phúc Long áp dụng hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) để trao đổi thông tin với các hãng tàu. Hệ thống quản lý cảng CMS (Container Management System) của ICD Phúc Long được thiết kế đặc biệt nhằm đáp ứng thích hợp nhất với điều kiện cụ thể của Công ty và áp dụng một cách hiệu quả những lợi thế của IT (Information Technology) và EDI (Electronic Data Interchange) trong việc quản lý ICD.

Như vậy, hệ thống cảng cạn của Việt Nam đang ở giai đoạn hình thành và phát triển, tính hiệu quả còn thấp. Cảng cạn vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc có số lượng ICD còn ít, diện tích và quy mô khai thác còn nhỏ bé, chưa có các trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng, lại chỉ kết nối với hệ thống giao thông quốc gia là đường bộ mà chưa có các kết nối với đường biển và đường sông. Do đó, phạm vi hoạt động của các ICD này cũng có một số hạn chế, chủ yếu cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ và cho thuê kho bãi là chính. Các ICD này chưa hình thành mạng lưới trên các hành lang vận tải container chủ yếu và chưa có các trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng, chưa có sự gắn kết chặt chẽ với cảng biển. Cảng cạn phân bố chủ yếu ở khu vực Phía Nam do có sự chênh lệch về khối lượng hàng container xuất nhập khẩu. Các ICD ở khu vực Phía Nam đã phát huy được vai trò vốn có của mình trong việc làm điểm trung chuyển hàng hóa giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và cảng biển.

### 3. Giải pháp

Việc sử dụng ICD trong dây chuyền VTĐPT là một vấn đề quan trọng vì nó góp phần giảm tắc nghẽn giao thông trong khu vực cảng, giảm tỷ lệ mất mát, hao hụt của hàng hoá và giảm chi phí lưu thông do vận tải nhanh hơn, do đó việc đầu tư phát triển các cảng cạn và gắn kết chặt chẽ giữa ICD với cảng biển là một yêu cầu cấp thiết để phát triển VTĐPT ở Việt Nam. Để nâng cao hiệu quả hoạt động của các ICD trong hoạt động VTĐPT ở Việt Nam, cần thực hiện một số giải pháp sau:

- Cần có quy hoạch hệ thống giao thông kết nối giữa các khu công nghiệp, ICD và các cảng, việc xây dựng các ICD cần theo quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn đã được Chính phủ phê duyệt.

- Ở khu vực kinh tế trọng điểm Miền Bắc, các ICD cần trang bị các thiết bị xếp dỡ chuyên dụng và cần có sự kết nối với đường sông, đường sắt để tạo ra sự kết nối hợp lý giữa các ICD với hệ thống giao thông quốc gia.

- Cần có sự hỗ trợ vốn đầu tư của Nhà nước về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải để tạo ra sự kết nối các ICD với các mạng lưới giao thông quốc gia như đường bộ, đường sắt, đường sông,...

- Cần có việc phối hợp giữa các Bộ, ngành có liên quan trong việc thành lập các ICD để phát triển hệ thống ICD cho phù hợp, đảm bảo hàng được giải phóng nhanh chóng, an toàn, tiện lợi và tiết kiệm được chi phí.

- Đầu tư phát triển hệ thống thông tin hiện đại đảm bảo kết nối giữa chủ hàng, Hải quan, người giao nhận, và các Bộ ngành có liên quan.

- Đẩy mạnh công tác cải cách hành chính thủ tục Hải quan, áp dụng hình thức thông quan điện tử cho hàng hoá.

- Về phía các doanh nghiệp khai thác ICD cần tuyển dụng và đào tạo nguồn nhân lực có đủ năng lực chuyên môn như: giao nhận, bốc xếp, quản lý,...

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Viện chiến lược và phát triển giao thông vận tải: «*Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn tại các vùng kinh tế trọng điểm*».

[2] Nguyễn Hữu Hùng (1998), *Nghiên cứu hoạt động cảng cạn Gia Lâm- Hà Nội đề xuất hướng phát triển cảng cạn ở Việt Nam*, Luận văn Thạc sĩ Khoa học, Trường Đại học Hàng hải, Hải phòng.

[3] <http://www.phuclongicd.com>; <http://www.dongnai.gov.vn>.

*Người phản biện: TS. Vũ Trụ Phi*

## VẤN ĐỀ AN TOÀN VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM BẰNG TÀU BIỂN ISSUES ON SAFE CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY SEA

**TS. NGUYỄN NGỌC KHANG**  
*Viện Khoa học Cơ bản, Trường ĐHHH*

### **Tóm tắt**

*Vấn đề vận tải hàng hóa bằng đường biển đang có nhiều thay đổi. Số lượng và chủng loại hàng hóa nguy hiểm được vận chuyển trên các tàu biển tăng; phương thức vận tải, tải trọng, các loại tàu biển tăng; đồng thời, những trường hợp sự cố và tai nạn tàu biển chuyên chở loại hàng hóa nguy hiểm cũng tăng lên. Cần phải làm gì để bảo đảm an toàn cho con tàu và con người trong quá trình vận chuyển các loại hàng hóa nguy hiểm bằng tàu biển? Bài báo trình bày một vài vấn đề đang được quan tâm trong lĩnh vực vận chuyển hàng nguy hiểm bằng tàu biển hiện nay.*

### **Abstract**

*Recently, many changes in cargo shipping have been seen. The increase in the number of sea incidents follows that of ship types, amount of dangerous cargo by sea and ship tonnage. What to do safeguard ships and seamen? This article deals with some issues in relation with dangerous cargo shipping nowadays.*