

# HỆ THỐNG CẢNG CẠN: MÔ HÌNH THÀNH CÔNG TỪ ĐÔNG NAM Á VÀ HƯỚNG ĐI CHO VIỆT NAM

● NHAN CẨM TRÍ

## TÓM TẮT:

Bài viết này sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính bằng cách thu thập dữ liệu thứ cấp và phân tích mô hình hệ thống cảng cạn (Inland Container Depots, viết tắt ICD) tại một số nước Đông Nam Á. Nội dung bài viết đã tìm hiểu thực trạng triển khai và xây dựng hệ thống cảng cạn tại Indonesia, Malaysia, Philippines, Thái Lan và Việt Nam. Kết quả nghiên cứu cho thấy hệ thống ICD của các nước Asean như: Indonesia, Malaysia, Thái Lan, Philippines có những ưu điểm vượt trội so với Việt Nam. Những ưu điểm này liên quan đến sự phân bố đồng đều của ICD và sự đồng bộ giữa các hệ thống giao thông. Từ đó, bài viết gợi ý hướng đi cho sự phát triển của ngành logistics và xuất nhập khẩu của Việt Nam trong thời gian tới.

**Từ khóa:** Đông Nam Á, hệ thống cảng cạn, ngành Logistics, xuất nhập khẩu.

## 1. Đặt vấn đề

Hệ thống cảng cạn (ICD) là thành phần thiết yếu của mạng lưới logistics và chuỗi cung ứng, tạo điều kiện thuận lợi cho việc di chuyển hàng hóa thông suốt giữa cảng biển và các điểm đến nội địa. ICD là thành phần trung gian đóng vai trò quan trọng trong việc giảm ùn tắc tại các cảng biển lớn, giảm chi phí vận chuyển, nâng cao hiệu quả tổng thể của chuỗi cung ứng. ICD đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, là chức năng chính tạo thuận lợi cho thương mại quốc tế. Việc nghiên cứu về quản lý ICD tại Việt Nam là một yêu cầu cấp thiết trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và sự phát triển mạnh mẽ của ngành logistics. Tuy nhiên, thực trạng hạ tầng logistics tại Việt Nam, bao gồm các kho container, vẫn còn nhiều hạn chế. Do đó, việc nghiên cứu sâu về quản lý kho container nội địa không chỉ

giúp đề xuất các giải pháp tối ưu hóa vận hành, áp dụng công nghệ hiện đại mà còn rút ra bài học kinh nghiệm từ các nước trong khu vực Đông Nam Á, nhằm xây dựng một hệ thống logistics bền vững và hiệu quả hơn cho Việt Nam.

## 2. Hệ thống cảng cạn của một số quốc gia khu vực Đông Nam Á

### 2.1. Indonesia

Indonesia được đánh giá là nền kinh tế hàng đầu Asean với quy mô lên tới hàng nghìn tỷ USD. Trong số đó, sự đóng góp của ngành logistics vào phát triển kinh tế là vô cùng quan trọng đối với đất nước này. Nằm trong tuyến hàng hải chiến lược kết nối Đông Á, Nam Á và Châu Đại Dương, Indonesia có sự tương tác sâu rộng với nhiều quốc gia khác, cũng như tăng cường và thúc đẩy các hoạt động thương mại quốc tế và thương mại hàng hải. Thị trường logistics ở Indonesia được chia thành hai

hưởng, đó là theo ngành (Lâm nghiệp, Khai thác mỏ, Xây dựng, Thủy sản, v.v.) và theo chức năng của ngành hậu cần (Giao nhận hàng hóa, Kho bãi, Vận tải quốc tế, v.v.). Quy mô ngành logistics tại Indonesia sẽ đạt khoảng 119,45 tỷ USD vào cuối năm 2023 và dự kiến tăng lên 152,54 tỷ USD vào năm 2029. Tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) xấp xỉ 5,01%. Lĩnh vực hậu cần của Indonesia bị chi phối bởi chính phủ và các công ty tư nhân. Trong số đó, có 5 công ty lớn nhất chiếm khoảng 1,78% giá trị của ngành, bao gồm: Expeditors International, PT Samudera Indonesia TBK, PT Lautan Luas TBK, PT ABM Investama TBK và Expeditors International (Ducruet & Guerrero, 2022).

Trong bối cảnh phát triển của ngành logistics nói riêng và chuỗi cung ứng nói chung, ICD được xem là xương sống cho hoạt động hiệu quả của chuỗi cung ứng. Theo số liệu mới nhất, Indonesia hiện có khoảng 14 cảng ICD với mức độ hiệu quả hoạt động khác nhau, đóng vai trò quan trọng trong việc tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa bằng cách cung cấp dịch vụ xử lý hàng hóa, lưu trữ và thông quan cách xa các cảng chính. Indonesia bao gồm các quần đảo rộng lớn, vận tải hàng hải không chỉ phục vụ thương mại quốc tế mà còn phục vụ như một liên kết thiết yếu giữa các khu vực trong nước. Hệ thống tàu ở đây cũng vô cùng đa dạng như tàu container lớn, phà, tàu khách, thuyền buồm... Đơn vị chịu trách nhiệm quản lý, điều tiết, duy trì và vận hành các cảng và bến cảng ở Indonesia là Tổng công ty cảng Indonesia hoặc PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo). Đơn vị này có 4 đại đội, mỗi đại đội phụ trách một khu vực khác nhau, được đánh số từ 1 đến 4 từ phía Tây sang phía Đông của đất nước.

Các đơn vị chịu trách nhiệm quản lý cảng chịu sự giám sát của Tổng cục trưởng Tổng cục Giao thông vận tải biển. Các ICD thường được chính phủ Indonesia cân nhắc kỹ lưỡng trước khi đầu tư xây dựng. Các nghiên cứu của các nhà quy hoạch về lợi ích kinh tế, phát triển khu vực và các yếu tố như môi trường và giao thông đều được định lượng rõ

ràng. Điển hình như các ICD được xây dựng không quá xa cảng biển, cảng quốc tế nhằm tăng cường kết nối vùng. ICD được xem là địa điểm hỗ trợ mạnh mẽ giúp các cảng chính hoạt động hiệu quả hơn và giảm bớt các quy trình phức tạp. Khác với Việt Nam, khi xây dựng ICD, các nhà quản lý cũng phối hợp với các nhà cung cấp dịch vụ đường sắt để phát triển các phương thức vận tải đa phương thức, nâng cao hiệu quả vận tải hàng hóa. Indonesia đang nỗ lực phát triển cơ sở hạ tầng cảng để tăng cường kết nối cảng.

## 2.2. Malaysia

Malaysia nằm trên tuyến hàng hải quốc tế quan trọng trên thế giới, giúp kết nối các khu vực châu Á, châu Âu và Trung Đông. Điều này tạo điều kiện cho để phát triển ICD như một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Thị trường vận tải và hậu cần Malaysia đang nổi lên như một trong những thị trường năng động nhất trong khu vực. Với quy mô dự kiến 35,10 tỷ USD vào năm 2029, tăng trưởng với tốc độ CAGR là 4,77% so với 27,81 tỷ USD vào năm 2023, thị trường này hứa hẹn nhiều cơ hội đầu tư hấp dẫn. Tại Malaysia, cảng cạn đóng vai trò thiết yếu trong việc kết nối các nhà sản xuất trong nước và quốc tế với cảng biển, trở thành cửa ngõ thương mại quan trọng của đất nước. Đặc biệt, các cảng nội địa ngày càng đóng vai trò tích cực trong việc hỗ trợ thương mại quốc gia, giúp hàng hóa được vận chuyển và phân phối hiệu quả từ cảng biển đến các điểm đến cuối cùng.

Hiện tại, Malaysia có bốn cảng nội địa quan trọng đang hoạt động để hỗ trợ các cảng container đường biển. Các cảng container biển của Malaysia được liên kết với bốn cảng nội địa, tạo thành một mạng lưới kết nối Thái Lan, Malaysia và Singapore. Cảng nội địa đầu tiên ở Malaysia là Cảng hàng hóa Padang Besar (PBCT), đã hoạt động từ năm 1984. Sau đó, ba cảng khác ở Ipoh, Nilai và Segamat đã được phát triển từ những năm 1990 để tăng cường quá trình vận chuyển container đến các cảng biển lớn như Cảng Klang, Cảng Penang và Cảng Tanjung Pelepas (PTP) (Chen và cộng sự, 2023).

Trong nỗ lực nắm bắt cơ hội từ nhu cầu logistics và những thay đổi trong chuỗi cung ứng toàn cầu, Malaysia đang có kế hoạch xây dựng một cảng container mới dọc theo bờ biển phía Tây của bán đảo Mã Lai đối diện với eo biển Malacca, một trong những tuyến hàng hải bận rộn nhất trên thế giới. Eo biển Malacca, nằm giữa đảo Sumatra ở Indonesia và bán đảo Mã Lai, là một trong những hành lang hàng hải quan trọng nhất trên thế giới. Trải dài từ biển Andaman qua eo biển Singapore đến Biển Đông, eo biển này nối Ấn Độ Dương với Thái Bình Dương. Tuyến đường quan trọng này tạo điều kiện kết nối giữa các nền kinh tế lớn của châu Á, bao gồm Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc và Ấn Độ. Cảng được đề xuất sẽ có một cầu cảng dài 1,8 km, một nhà ga và một khu vực hoạt động container rộng khoảng 809.300 mét vuông. Dự án này nhằm thu hút nhiều hoạt động vận chuyển và hậu cần hơn đến Malaysia, đặc biệt khi các công ty tìm cách đa dạng hóa chuỗi cung ứng và giảm sự phụ thuộc vào Trung Quốc.

### **2.3. Thái Lan**

Hệ thống ICD của Thái Lan đã phát triển mạnh mẽ trong những năm gần đây, đóng vai trò quan trọng trong thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu và logistics của đất nước. Thái Lan sở hữu mạng lưới ICD rộng khắp, chủ yếu tập trung ở các đô thị lớn và cảng biển quan trọng. Một số ICD tiêu biểu như kho container nội địa Lat Krabang nằm ở thành phố Bangkok, là một trung gian quan trọng. Hàng hóa có thể được vận chuyển giữa các cảng này bằng xe tải (khoảng 3 giờ) hoặc bằng mạng lưới đường sắt thường xuyên cung cấp 12 chuyến đi mỗi ngày với công suất 60 TEU mỗi chuyến đi. Các ICD được phân bổ hợp lý đáp ứng nhu cầu của các khu vực sản xuất và tiêu thụ, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa bằng container (Lamsali và cộng sự, 2023).

Tất cả các ICD đều được trang bị các thiết bị hiện đại như cần cẩu, xe nâng, hệ thống quản lý hàng hóa điện tử. Những công nghệ này giúp tối ưu hóa quy trình tải và lưu trữ, tăng năng suất và giảm thời gian chờ đợi. Các ICD được kết nối thuận tiện

với hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt và cảng biển, tạo điều kiện vận chuyển hàng hóa nhanh chóng và linh hoạt. Ví dụ, Lat Krabang ICD có một tuyến đường sắt kết nối trực tiếp với cảng Laem Chabang và các khu vực khác. Ngoài các dịch vụ cơ bản như lưu trữ container, ICD Thái Lan còn cung cấp nhiều dịch vụ giá trị gia tăng khác như thủ tục hải quan, xếp dỡ hàng hóa, xếp dỡ hàng lạnh, dịch vụ vận chuyển...

### **2.4. Philippines**

Hệ thống ICD tại Philippines bắt đầu phát triển mạnh mẽ vào cuối thế kỷ XX, khi nhu cầu tối ưu hóa chuỗi cung ứng và lưu lượng hàng hóa tăng cao, đặc biệt trong bối cảnh các hoạt động thương mại quốc tế ngày càng phát triển của nước này. Sự cần thiết phải kết nối các cảng biển lớn với các trung tâm logistics nội địa đã thúc đẩy việc xây dựng và vận hành ICD. Dưới các chính sách phát triển cơ sở hạ tầng, hệ thống ICD ngày càng được mở rộng. Các ICD chính ở Philippines thường nằm gần các khu công nghiệp và các trung tâm giao thông quan trọng để hỗ trợ chuỗi cung ứng (Chen và cộng sự, 2023).

ICD ở Philippines hiện đang trong quá trình hiện đại hóa nhưng vẫn còn khá xa so với các nước lớn trong Asean như Singapore hay Thái Lan. Nhiều ICD ở Philippines phải đối mặt với các vấn đề hạn chế về cơ sở hạ tầng như đường xá, thiếu hệ thống xử lý hàng hóa tự động và không được trang bị đầy đủ các công nghệ tiên tiến để đảm bảo hoạt động liên tục và hiệu quả. Với đặc điểm địa lý của Philippines bao gồm nhiều hòn đảo lớn nhỏ, điều này gây khó khăn cho việc xây dựng đường để kết nối các cảng ICD hoặc cảng biển. Do đó, hệ thống ICD tại Philippines vẫn còn hạn chế cả về số lượng và chất lượng. Các cảng biển lớn và quan trọng như Cảng Manila đang chịu áp lực đáng kể do thiếu đủ cảng ICD để dỡ hàng hóa. Hiện tại, chỉ có cảng LGICT được xây dựng để giảm bớt áp lực cho cảng Manila. Trong khi các quốc gia như Singapore đã tích hợp công nghệ tiên tiến vào mọi giai đoạn của chuỗi cung ứng và hậu cần, Philippines vẫn đang nỗ lực bắt kịp, đặc biệt là về cơ sở hạ tầng và quản lý

cảng nội địa. Mức đầu tư cơ sở hạ tầng thấp cũng trở thành thách thức đối với Philippines, dẫn đến hệ thống ICD ở Philippines phải đối mặt với tình trạng tắc nghẽn và hiệu quả thấp.

Mặc dù vậy, cảng IDC đã mang lại nhiều lợi ích cho Malaysia như giảm tải cho cảng biển để tránh tắc nghẽn bằng cách phân phối số lượng container, tăng hiệu quả hoạt động logistics bằng cách tiết kiệm chi phí và thời gian vận chuyển, tạo mắt xích không thể thiếu trong logistics. ICD cũng là điểm kết nối không thể thiếu đối với vận tải đa phương thức, cho phép các nhà phân phối sử dụng các phương thức vận chuyển khác nhau mà không bị hạn chế quá nhiều, tăng cường khả năng trung chuyển hàng hóa đến cảng hoặc nước ngoài.

2.5. Việt Nam

Việt Nam có lợi thế về địa lý và tiềm năng đáng kể để phát triển hệ thống ICD. Đặc biệt các tỉnh, thành phố trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam có khối lượng hàng container rất lớn, chiếm khoảng 80% tổng khối lượng của cả nước (Kimura, 2020).

Ngoài ra, còn có nhiều cảng cạn ICD lớn tại đây, như Phước Long, Transimex, Long Bình, Tân Tạo,... Ngày 28/3/2024, Bộ Giao thông Vận tải đã ban hành Quyết định số 320/QĐ-BGTVT về việc công bố danh mục cảng cạn tại Việt Nam. Danh sách này bao gồm 14 cảng cạn (Bảng 1).

Việt Nam đã tập trung đầu tư phát triển hạ tầng kỹ thuật cho hệ thống cảng, trong đó có cảng biển, cảng cạn nhưng kết quả đạt được chưa đáng kể. Hệ thống ICD của Việt Nam đã phát triển đáng kể trong những năm gần đây. Để thúc đẩy xuất khẩu, Việt Nam đang nỗ lực phát triển và mở rộng hệ thống kho container nội địa. Mục tiêu đặt ra cho năm 2030 là hệ thống kho bãi sẽ có tổng công suất 11,9 - 17,1 triệu đơn vị tương

đương 20 feet (TEU) mỗi năm và sẽ có khả năng xử lý khoảng 25 - 35% nhu cầu vận chuyển container xuất nhập khẩu dọc theo các hành lang vận tải. Theo quy hoạch, đến năm 2030 cần khoảng 1,04 - 1,8 tỷ USD để phát triển hệ thống cảng cạn, trong đó, có một số giải pháp về cơ chế, chính sách, huy động vốn, hợp tác quốc tế, khoa học công nghệ, môi trường, nguồn nhân lực để thực hiện.

Các ICD Việt Nam có vị trí chiến lược trên cả nước, gần các cảng biển lớn, khu công nghiệp và trung tâm dân cư. Nó được kết nối tốt với mạng lưới đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa, tạo điều kiện vận chuyển hàng hóa hiệu quả và thuận tiện giữa các phương thức vận tải khác nhau. Chính phủ Việt Nam đã tích cực hỗ trợ phát triển hệ thống ICD thông qua các biện pháp chính sách, đầu tư cơ sở hạ tầng và cải cách quy định. Các ICD có vị trí chiến lược trên cả nước, tập trung tại các trung tâm kinh tế lớn như Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng. Việc phân phối này thuận tiện cho việc kết nối hiệu quả với cả thị trường trong nước và quốc

Bảng 1. Danh sách các cảng cạn tại Việt Nam

| TT | Tên cảng cạn                              | Thuộc địa phận tỉnh, TP trực thuộc TW |
|----|-------------------------------------------|---------------------------------------|
| 1  | Cảng cạn Km3+4 Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh  | Quảng Ninh                            |
| 2  | Cảng cạn Tân Cảng Hải Phòng               | Hải Phòng                             |
| 3  | Cảng cạn Đình Vũ - Quảng Bình             | Hải Phòng                             |
| 4  | Cảng cạn Hoàng Thành                      | Hải Phòng                             |
| 5  | Cảng cạn Nam Đình Vũ (giai đoạn 1)        | Hải Phòng                             |
| 6  | Cảng cạn (ICD) Hải Linh                   | Phú Thọ                               |
| 7  | Cảng cạn Tân Cảng Quế Võ                  | Bắc Ninh                              |
| 8  | Cảng cạn Long Biên                        | Hà Nội                                |
| 9  | Cảng cạn Tân cảng Hà Nam                  | Hà Nam                                |
| 10 | Cảng cạn (ICD) Phúc Lộc - Ninh Bình       | Ninh Bình                             |
| 11 | Cảng cạn Phú Mỹ (giai đoạn 1)             | Bà Rịa - Vũng Tàu                     |
| 12 | Cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch              | Đồng Nai                              |
| 13 | Cảng cạn Tân cảng Long Bình (giai đoạn 1) | Đồng Nai                              |
| 14 | Cảng cạn Thạnh Phước                      | Bình Dương                            |

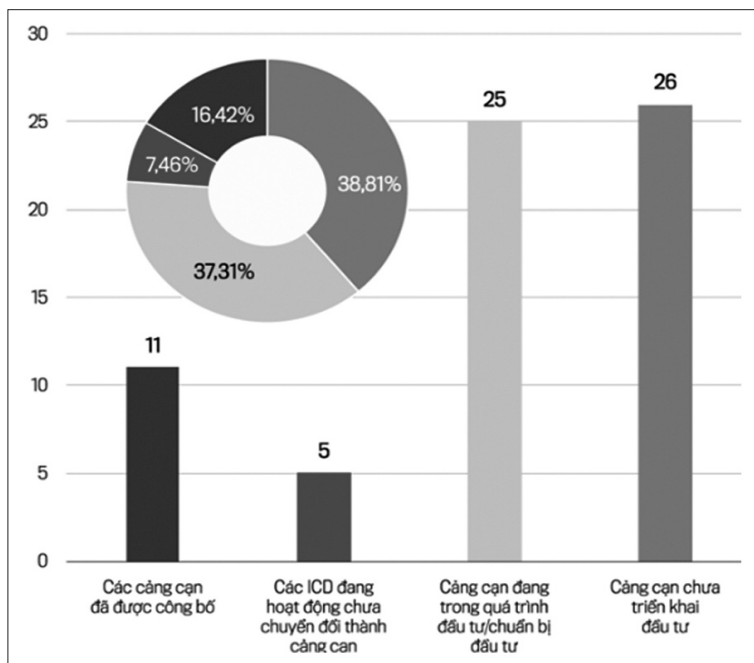
Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải

tế. Tổng khối lượng hàng hóa được xử lý bởi các ICD đã tăng đáng kể nhờ sự gia tăng xuất khẩu và nhập khẩu. (Hình 1)

Nhiều ICD ở Việt Nam có cơ sở vật chất hiện đại, bao gồm kho bãi, thiết bị xếp dỡ container và dịch vụ thông quan. Ví dụ như cảng ICD Long Bình sở hữu hệ thống cơ sở hạ tầng hiện đại và đồng bộ, đáp ứng nhu cầu lưu trữ và xử lý đa dạng của khách hàng. Với tổng diện tích 105 ha, ICD đã và đang xây dựng 22 nhà kho hiện đại, được trang bị hệ thống kệ, camera giám sát, hệ thống chữa cháy tự động và phần mềm quản lý kho tiên tiến. Đa dạng các loại kho như kho ngoại quan, kho CFS, kho lạnh, kho IMO, cùng với bến cảng và bộ nâng cao, sàn phẳng thuận tiện cho việc bốc xếp hàng hóa. Ngoài ra, ICD còn cung cấp các tiện ích như không gian văn phòng, nhà máy sản xuất, showroom và các dịch vụ hỗ trợ khác nhằm mang lại sự thuận tiện tối đa cho khách hàng.

Mặc dù vậy, cảng ICD tại Việt Nam được đánh giá là còn nhiều hạn chế. So sánh ICD tại Việt Nam với các nước Asean cho thấy nhiều bất lợi mà Việt Nam gặp phải, đặc biệt khi so sánh với các nước như Singapore, Thái Lan, Malaysia. Việc thành lập ICD đòi hỏi đầu tư vốn đáng kể, đây có thể là rào cản đối với một số khu vực hoặc các nhà đầu tư tư nhân. Do đó, số lượng cảng cạn chưa được đầu tư cũng còn ở mức cao (Hình 1). Ngoài ra, hệ thống giao thông ở Việt Nam, bao gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa vẫn còn nhiều hạn chế. Các tuyến đường xuống cấp, hẹp, thường xuyên ùn tắc, gây khó khăn trong việc vận chuyển hàng hóa từ ICD đến cảng biển hoặc khu công nghiệp. Theo thống kê của Ngân hàng Thế giới năm 2023, Chỉ số hiệu quả logistics (LPI) của Việt Nam đứng thứ 43 thế giới, nhưng vẫn thấp hơn Thái Lan và Malaysia. Nhiều ICD tại Việt Nam chưa tích hợp mạnh mẽ các công

Hình 1: Tình hình đầu tư cảng IDC tại Việt Nam



Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải

nghệ quản lý tiên tiến như blockchain, hệ thống theo dõi thời gian thực, hay tự động hóa trong xử lý hàng hóa. Điều này làm giảm hiệu quả và tốc độ xử lý hàng hóa.

### 3. Hướng đi cho Việt Nam trong việc phát triển hệ thống cảng cạn

Các ICD đóng một vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, đóng vai trò là người hỗ trợ chính cho thương mại quốc tế. Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam phát triển nhanh chóng và hội nhập toàn cầu ngày càng sâu rộng, ICD có ảnh hưởng không nhỏ, tác động đến thương mại quốc tế. Hệ thống ICD của Việt Nam khi đi vào hoạt động cũng có những ưu điểm riêng, giúp nền kinh tế ngày càng phát triển và giảm bớt những khó khăn mà các cảng biển phải đối mặt trước đây. Tuy nhiên, vẫn còn một vài hạn chế cần được xem xét, chẳng hạn như chi phí vận hành cao, tác động tiêu cực đến môi trường, cạnh tranh với các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác và đặc biệt là sự phân bố không đồng đều của ICD trên toàn quốc, cũng như thiếu ứng dụng các công nghệ tiên tiến trong quy trình hoạt động.

Hệ thống ICD của các nước Asean như Indonesia, Malaysia, Thái Lan, Philippines có những ưu điểm vượt trội so với Việt Nam, như sự phân bố đồng đều của ICD trên cả nước và sự đồng bộ giữa các hệ thống giao thông. Tuy nhiên, họ vẫn phải đối mặt với các vấn đề liên quan đến chi phí, như chi phí vận hành và đầu tư cao, thiếu nguồn nhân lực có tay nghề cao, hệ thống quản lý có phần lạc hậu dẫn đến hiệu quả công việc thấp, tạo khó khăn trong việc theo dõi và xử lý hàng hóa. Bằng cách hiểu được vai trò quan trọng và tiềm năng phát triển của ICD tại Việt Nam, các nhà hoạch định chính sách, chiến lược gia, nhà cung cấp dịch vụ logistics và doanh nghiệp có thể đưa ra quyết định phù hợp để tối ưu hóa chuỗi cung ứng quốc gia và nâng cao khả năng cạnh tranh của Việt Nam trên thị trường toàn cầu. Nghiên cứu về hệ thống ICD của Việt Nam cho thấy những lợi thế chiến lược của hệ thống, chẳng hạn như kết nối được cải thiện, hỗ trợ mạnh mẽ của chính phủ và tập trung vào hiện đại hóa công nghệ và kỹ thuật. Những yếu tố này góp phần tăng hiệu lực và hiệu quả của hệ thống ICD trong việc tạo thuận lợi cho thương mại quốc tế. Khi so sánh các hệ thống ICD ở Philippines, Thái Lan, Indonesia và Malaysia, có thể xác định các lĩnh vực cần cải thiện và cơ hội tiềm năng để phát triển hơn nữa. Nhìn chung, việc

cải thiện hệ thống ICD của Việt Nam rất quan trọng, để duy trì và nâng cao lợi thế cạnh tranh của Việt Nam trên thị trường toàn cầu.

Để phát triển hệ thống cảng cạn một cách bền vững và hiệu quả, Việt Nam cần xác định hướng đi chiến lược, dựa trên sự phối hợp giữa quy hoạch, công nghệ và hợp tác quốc tế. Trước hết, cần xây dựng một mạng lưới cảng cạn đồng bộ, kết nối chặt chẽ với các cảng biển lớn và trung tâm logistics, đặc biệt là trong các vùng kinh tế trọng điểm. Quy hoạch cảng cạn cần phù hợp với xu hướng phát triển của chuỗi cung ứng toàn cầu, tối ưu hóa vị trí địa lý và khả năng kết nối liên phương thức (đường bộ, đường sắt và đường thủy). Đồng thời, việc ứng dụng công nghệ hiện đại như Internet vạn vật (IoT), trí tuệ nhân tạo (AI) và blockchain vào quản lý cảng cạn sẽ giúp tăng cường hiệu suất vận hành, minh bạch hóa quy trình và giảm chi phí logistics. Ngoài ra, Việt Nam nên học hỏi kinh nghiệm từ các nước trong khu vực, thúc đẩy hợp tác công tư để huy động nguồn lực đầu tư và áp dụng các chính sách ưu đãi nhằm khuyến khích sự tham gia của doanh nghiệp trong phát triển hạ tầng cảng cạn. Những giải pháp này không chỉ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia mà còn tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển của ngành logistics và xuất nhập khẩu ■

## TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Bộ Giao thông Vận tải (Tháng 3/2024). Quyết định số 320/QĐ-BGTVT về việc công bố danh mục cảng cạn tại Việt Nam.
2. Chen S. L., Jeevan J., & Cahoon S. (2016). Malaysian Container Seaport-Hinterland Connectivity: Status, Challenges and Strategies. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 32(3), 127-138. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2016.09.001>
3. Ducruet C., & Guerrero D. (2022). Inland cities, maritime gateways, and international trade. *Journal of Transport Geography*, 104. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103433>
4. Kimura F. (2020). Subregional Development Strategy in ASEAN after Covid-19: Inclusiveness and Sustainability in the Mekong Subregion. *Inclusiveness and Sustainability in the Mekong Subregion (Mekong 2030) (Issue Mekong 2030)*. Available at: <https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/13052/Subregional-Development-Strategy-in-ASEAN-after-COVID-19.pdf?sequence=1#page=15>

5. Lamsali H., Salleh M. N., Lazim H. M., Osman W. N., Iteng R., Yiau M. T. B., Razak M. B. S. A., & Ja'afar H. S. (2023). Developing a Sustainable Framework for Cross Border Inland Port. Paper Asia, 39(6), 21-33. [https://doi.org/10.59953/cpa.v39i6\(b\).30](https://doi.org/10.59953/cpa.v39i6(b).30).

**Ngày nhận bài: 5/10/2024**

**Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 26/10/2024**

**Ngày chấp nhận đăng bài: 16/11/2024**

*Thông tin tác giả:*

**TS. NHAN CẨM TRÍ**

**Trường Đại học Kinh tế - Tài chính Thành phố Hồ Chí Minh**

## **INLAND CONTAINER DEPOTS (ICD): SUCCESSFUL MODELS FROM SOUTHEAST ASIA AND DIRECTIONS FOR VIETNAM**

● **PhD. NHAN CAM TRI**

**Ho Chi Minh City University of Economics and Finance**

### **ABSTRACT:**

This study employs a qualitative research approach, leveraging secondary data to analyze the inland clearance depot (ICD) systems in selected Southeast Asian countries. The study examines the deployment and development of ICD systems in Indonesia, Malaysia, the Philippines, Thailand, and Vietnam. The findings reveal that the ICD systems in ASEAN countries such as Indonesia, Malaysia, Thailand, and the Philippines exhibit significant advantages over Vietnam's system, particularly in terms of uniform ICD distribution and integration with transportation networks. Based on these insights, the study proposes strategic directions for Vietnam to strengthen its ICD infrastructure, laying a robust foundation for the growth of its logistics and import-export sectors.

**Keywords:** ASEAN, ICD, logistics, import and export.