BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM

ĐỀ ÁN

QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG CẠN VIỆT NAM GIAI ĐOẠN ĐẾN NĂM 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

(BÁO CÁO TÓM TẮT)

VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GTVT

Điện thoại:04.38256408 Email:

Địa chỉ: số 162, Trần Quang Khải, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Hà Nội, tháng 7-2016

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM

ĐỀ ÁN

QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG CẠN VIỆT NAM GIAI ĐOẠN ĐẾN NĂM 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

CƠ QUAN CHỦ TRÌ

Cục Hàng hải Việt Nam

CƠ QUAN TƯ VẤN

Viện Chiến lược và Phát triển GTVT

VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GTVT

Điện thoại:04.38256408 Email:

Địa chỉ: số 162, Trần Quang Khải, Hoàn Kiếm, Hà Nội

Hà Nội, tháng 7–2016

MỤC LỤC

CHƯƠNG 1 PHÂN TÍCH NHU CẦU VÀ HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN CẢNG CẠN Ở VIỆT NAM 4

1.1. MỘT SỐ KHÁI NIỆM VÀ ĐỊNH NGHĨA 4

1.1.1. Cảng cạn 4

1.2. TỔNG QUAN TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN VẬN TẢI CONTAINER Ở VIỆT NAM 11

1.2.1.Khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển 11

1.3. THỰC TRẠNG TỔ CHỨC VẬN TẢI CONTAINER VÀ NHU CẦU PHÁT TRIỂN CẢNG CẠN Ở VIỆT NAM 12

1.3.2. Nhu cầu đầu tư xây dựng cảng cạn 17

1.4. HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN CẢNG CẠN Ở VIỆT NAM 20

***1.4.1. Tổng quan phát triển cảng cạn - cảng thông quan nội địa ở Việt Nam** .. 20*

***1.4.2. Hiện trạng mạng lưới cảng cạn-cảng thông quan nội địa(ICD)khu vựcPhía Bắc** 21*

***1.4.3. Hiện trạng mạng lưới cảng cạn Phía Nam** 22*

***1.4.4. Thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp khai thác cảng cạn.** 24*

1.5. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC CẢNG CẠN Ở VIỆT NAM 28

1.5.1. Đánh giá sự phù hợp của các ICD hiện nay đối với các các cảng cạn được quy hoạch theo Quyết định số 2223/QĐ-TTg 28

1) Các tiêu chí của cảng cạn 28

2) Đánh giá sự phù hợp các cảng ICD hiện tại so với các tiêu chí 28

1.5.2. Những khó khăn hiện nay khi thực hiện quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn 32

CHƯƠNG2 DỰ BÁO NHU CẦU DỊCH VỤ CẢNG CẠN ĐẾN NĂM 2020, 2030 37

2.1. MÔ HÌNH VÀ PHƯƠNG PHÁP DỰ BÁO 37

2.3. CÁC CĂN CỨ DỰ BÁO 38

2.4. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU DỊCH VỤ CẢNG CẠN 38

2.4.1. Dự báo khối lượng hàng container theo từng tỉnh 38

2.4.2. Dự báo luồng hàng container qua hệ thống cảng biển Việt Nam 41

2.2.3. Dự báo khối lượng hàng hoá vận tải bằng container có thể thông qua các cảng cạn 53

CHƯƠNG 3 55

QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN CẢNG CẠN ĐẾN NĂM 2020, ... 55

ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030 55

3.1.2.1. Miền Bắc 56

3.1.2.2. Miền Nam 70

3.1.2.3. Miền Trung – Tây Nguyên 81

CHƯƠNG 4 CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH VÀ GIẢI PHÁP TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH 90

PHẦN MỞ ĐẦU

1. SỰ CẦN THIẾT CỦA QUY HOẠCH

Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, là đầu mối tổ chức vận tảihàng hóa bằng container gắn liền với hoạt động của cảng biển, cảng hàng không quốc tế, cửa khẩu đường bộ, đường sắt quốc tế. Phát triển cảng cạn 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 ùng tắc giao thông tại cảng biển, cửa khẩu quốc tế và các đô thị lớn.Phát triển cảng cạn ở Việt Nam đang càng ngày càng trở nên bức thiết.

Ngày 13 tháng 12 năm 2011 Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 2223/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo Quy hoạch, cả nước sẽ hình thành và phát triển 13 cảng cạn với quy mô công suất khoảng 06 triệu TEU/năm vào năm 2020 và 14,2 triệu TEU/nămnăm 2030.Tuy nhiên trong quy hoạch cảng cạn chỉ mới xác định quy mô và khu vực dự kiến hình thành cảng cạn chứ chưa xác định được vị trí cụ thể nên thiếu cơ sở cho việc đầu tư xây dựng.

Vì vậy, để phát triển được hệ thống cảng cạn theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, cần khẩn trương xây dựng "Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030" phù hợp với các quy định về quản lý đầu tư xây dựng cảng cạn của Quy chế quản lý hoạt động cảng cạn được Thủ tướng Chính phủ ban hành tại Quyết định số 47/2014/QĐ-TTg ngày 27/8/2014.

2. CÁC CĂN CỨ ĐỂ LẬP QUY HOẠCH

Quyết dịnh số: 2223/ QĐ-TTg ngày 13/12/2011 của Thủ tướng chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 47/2014/QĐ-TTg ngày 27/08/2014 của Thủ tướng chính phủ về việc ban hành Quy chế quản lý hoạt động cảng cạn;

Quyết định số: 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 4/03/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030;

Quyết định số 169/QĐ-TTg ngày 22/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triểndịch vụ Logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 1210/QĐ-TTg ngày 24/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Tái cơ cấu ngành giao thông vận tải phục vụ công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững đến năm 2020;

Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 08/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT hàng không Việt Nam giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/09/2009 của Thủ tướng Chính Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển ngành GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/8/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 1071/QĐ-GTVT ngày 24/04/2013 về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Quyết định số 4291/QĐ-BGTVT ngày 24/12/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Các quyết định số của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt các quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội, giao thông vận tảicác vùng kinh tế trọng điểm; vùng Thủ đô Hà Nội, vùng TP. Hồ Chí Minh.

3. MỤC TIÊU, PHẠM VI, ĐỐI TƯỢNG NGHIÊN CỨU

3.1. Mục tiêu nghiên cứu

1) Xây dựng quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống 13 cảng cạn đã được đưa ra trong Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết dịnh số 2223/ QĐ-TTg ngày 13/12/2011 với các nội dung chủ yếu sau:

- Xác định vị trí của cảng cạn

- Vai trò chức năng của cảng cạn

- Quy mô của cảng cạn

- Công suất của cảng cạn

- Phương án kết nối hạ tầng giao thông và hạ tầng kỹ thuật của cảng biển

2) Xây dựng phương án và giải pháp tổ chức thực hiện quy hoạch

3) Đề xuất cơ chế chính sách và giải pháp cho đầu tư phát triển các cảng cạn được quy hoạch.

3.2. Phạm vi, đối tượng nghiên cứu:

a) Phạm vi thực hiện

Quy hoạch chi tiết phát triển được thực hiện trên phạm vi toàn quốc, tập trung cho các khu vực, hành lang vận tải gắn liền với các đầu mối cảng biển, cảng hàng không quốc tế, cảng đường thủy nội địa quốc tế, cửa khẩu đường bộ quốc tế, các khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất.

b) Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu trực tiếp là 13 cảng cạn đã được xác định trong Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết dịnh số 2223/ QĐ-TTg ngày 13/12/2011.

Ngoài ra có thể xem xét một số 4 đảm bảo thực hiện Hiệp định liên quốc gia về cảng cạn (mà Việt Nam là một bên ký kết) và đảm bảo mục tiêu Tăng cường kết nối GTVT trong ASEAN.

CHƯƠNG 1
PHÂN TÍCH NHU CẦU VÀ HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN CẢNG CẠN Ở VIỆT NAM

1.1. MỘT SỐ KHÁI NIỆM VÀ ĐỊNH NGHĨA

1.1.1. Cảng cạn

a) Khái niệm cảng cạn

Quan niệm của một số nước và các tổ chức quốc tế

Trên thế giới hiện nay có nhiều cách gọi khác nhau: Inland Container Depot, Inland Clearance Depot, Inland Port, Dry Port, Intermodal Terminal.... và cách gọi tắt hay tên viết tắt vì vậy cũng rất đa dạng: ICD, ID, DR, IT....

Diễn đàn Thương mại và Phát triển Liên Hiệp quốc (UNCTAD) sử dụng tên tiếng Anh là Inland Container Depot, tiếng Việt có nghĩa là "Cảng container nội địa"; một số nước lại sử dụng là Inland Clearance Depot, tiếng Việt có nghĩa là "Địa điểm thông quan nội địa", cả hai đều viết tắt là ICD.

Ủy ban Kinh tế Xã hội châu Á Thái Bình Dương Liên Hiệp Quốc (ESCAP) lại sử dụng tên Dry port (cảng khô, cảng cạn). ESCAP cũng dẫn chiếu nhiều nguồn tham khảo và đưa ra một định nghĩa như sau: Một cảng cạn cung cấp dịch vụ cho việc xếp dỡ và lưu giữ tạm thời các loại hàng hóa bằng container, hàng bách hóa và/hoặc hàng rời đến hoặc rời cảng cạn bằng bất kỳ phương thức vận tải nào gồm đường bộ, đường sắt, đường thuỷ nội địa, đường hàng không. Cảng cạn phải đảm bảo luôn sẵn sàng cung cấp dịch vụ hải quan đầy đủ và các dịch vụ cần thiết khác có liên quan đến hàng hóa xuất khẩu và nhập khẩu.

Hoa Kỳ không sử dụng tên gọi ICD như ở trên mà đưa ra khái niệm Intermodal Terminal (IT). Ấn Độ đưa ra định nghĩa chung cho ICD và CFS (Container Freight Station) nhưng chỉ ra đặc trưng riêng của từng loại.

Mặc dù còn có một số khái niệm hay cách gọi tên khác nhau về cảng cạn, nhưng xét về bản chất và chức năng hoạt động có thể sử dụng định nghĩa chung về cảng cạn như sau:

"Cảng cạn là một khu vực/công trình kết nối đa phương thức vận tải nằm trong nội địa, cung cấp dịch vụ xếp dỡ, lưu kho tạm thời và làm thủ tục hải quan cho hàng container, kết nối bằng các phương thức vận tải khác nhau tới cảng biển. Mục đích chính của cảng cạn là phát huy hiệu quả của vận tải container nội địa đối với vận tải đa phương thức quốc tế. Cảng cạn cũng có thể tạo ra lợi ích tiết kiệm chi phí khi làm tăng tỉ lệ container hóa.

Thủ tục hải quan có thể được hoàn tất tại cảng cạn và các công ty vận tải thường chỉ phát hành một vận đơn cho hàng hoá được vận chuyển từ cảng cạn của một nước đến cảng biển hoặc 1 địa điểm nào đó ở nước khác".

Bảng 1.1. Một số định nghĩa về cảng cạn

Tên gọi	Định nghĩa
Inland terminal	Một đầu mối vận tải nội địa, nơi mà các hãng tàu biểncó thể phát hành vận đơn của họ đối với hàng hoá xuất nhập khẩu từ đó/đến đóvớiđầy đủ trách nhiệm về chi phí và các điều kiện.
Inland customs depot	Một đầu mối vận tải nằm trong vùng hậu phương của một cảng cửa ngõ và phục vụ như một cảng cạn đối với các thủ tục hải quan, do đó không cần làm thủ tục hải quan tại cảng biển
Inland clearance depot	Một công trình công cộng đặt trong nội địa với sự có mặt của các cơ quan nhà nước có liên quan, được trang bị lắp đặt cố định, và cung cấp các dịch vụ để bốc xếp và lưu giữ tạm thời các loại hàng hóa (kể cả container) được vận chuyển bằng các phương thức vận tải mặt đất, đặt dưới sự giám sát của hải quan để làm thủ tục thông quan hàng hóa để sử dụng nhà,cho mục đích tiêu thụ, lưu kho bãi, tạm nhập, tái xuất…
Inland freight terminal	Một công trình được sử dụng cho mục đích công cộng khác cảng biểnhoặc sân bay, mà tại đó hàng hóa trong thương mại quốc tế được nhận hoặc gửi đi.
Dry port	Một cảng cạn là một đầu mối vận tải nội địa được liên kết trực tiếp với Cảng biển.

Nguồn: UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC) (2001), "Terminology on Combined Transport"

Quan niệm của Việt Nam

Cảng cạn hay cảng cạn mới xuất hiện ở Việt Nam từ 1995 trở lại đây. Tuy nhiên về tên gọi cũng như cách hiểu đúng về chức năng của cảng cạn thực tế còn có vấn đề chưa thống nhất. Rất nhiều tên gọi và khái niệm khác nhau đã được sử dụng: cảng cạn, cảng thông quan nội địa, cảng container nội địa, cảng nội địa... gây nhiều khó khăn cho việc quản lý phát triển của cơ quan nhà nước cũng như của doanh nghiệp.

Trước khi Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định 2223/QĐ-TTg ngày 13 tháng 12 năm 2011 về phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, khái niệm cảng cạn hay

ICD không có trong bất kỳ một văn bản chính thức nào của nhà nước, chính phủ;

Sau khi Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định 2223/QĐ-TTg, mặc dù cũng chưa nêu định nghĩa rõ ràng, nhưng cảng cạn đã được coi là ”một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển và hệ thống các kết cấu hạ tầng khác; việc phát triển cảng cạn phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển, các quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông và quy hoạch phát triển kinh tế, xã hội của các vùng và địa phương”. Vai trò, chức năng của cảng cạn như một đầu mối giao thông vận tải lần đầu tiên đã được đưa ra chính thức, phù hợp với các quan niệm của quốc tế.

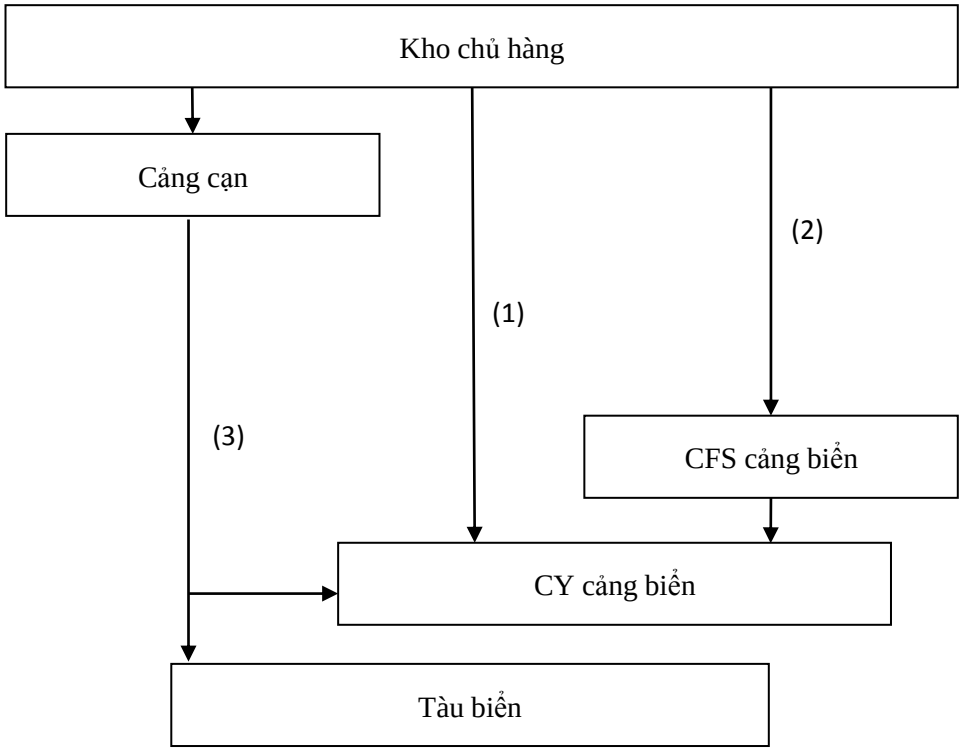
Tháng 11 năm 2013, Việt Nam đã chính thức tham gia ký Hiệp định liên chính phủ về hệ thống cảng cạn của ESCAP, đồng nghĩa với việc thống nhất tên gọi cũng như quan niệm, định nghĩa của ESCAP về cảng cạn. Trong phạm vi Hiệp này, ESCAP đưa ra định nghĩa như sau: Một cảng cạn có vai trò quốc tế là một vị trí/khu vực trong nội địa, có vai trò như một trung tâm logistics gắn liền với một hoặc nhiều phương thức vận tải, cung cấp các dịch vụ xếp dỡ, lưu kho và các thủ tục pháp lý cần thiết theo quy định đối với hàng hóa thương mại quốc tế và đặt dưới sự giám sát của hải quan.

Tháng 8 năm 2014, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định 47/2014/QĐ-TTg ngày 28/8/2014 ban hành Quy chế quản lý hoạt động cảng cạn, trong đó đưa ra định nghĩa về cảng cạn 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 quốc tế, cửa khẩu đường bộ quốc tế, đồng thời có chức năng là cửa khẩu đối với hàng hóa xuất nhập khẩu.

b) Vai trò, chức năng của cảng cạn

Cho dù có nhiều tên gọi và cách định nghĩa khác nhau nhưng nhìn chung vai trò và chức năng của cảng cạn đã được nhiều tổ chức quốc tế, các nước phát triển cũng như ở Việt Nam có những đặc điểm cơ bản sau:

Phát triển một mạng lưới các cảng cạn có thể giúp sắp xếp quá trình vận chuyển rất nhiều. Các quy định về hải quan và quy định khác cũng thường có sẵn tại các cảng cạn tạo thuận lợi rất nhiều cho thương mại quốc tế và cho phép các chủ hàng địa phương, các nhà sản xuất và người dân được tiếp cận với thị trường quốc tế. Cảng cạn có vị trí chiến lược nơi mà các phương thức vận tải khác nhau hội tụ, cũng cho phép hàng hóa, đặc biệt là hàng container tiêu chuẩn, được trung chuyển hiệu quả giữa các phương thức vận tải, qua đó đảm bảo việc sử dụng tối ưu cả mạng lưới một cách tổng thể.



Hình 1.1. Các phương án vận chuyển hàng container xuất khẩu đến cảng biển

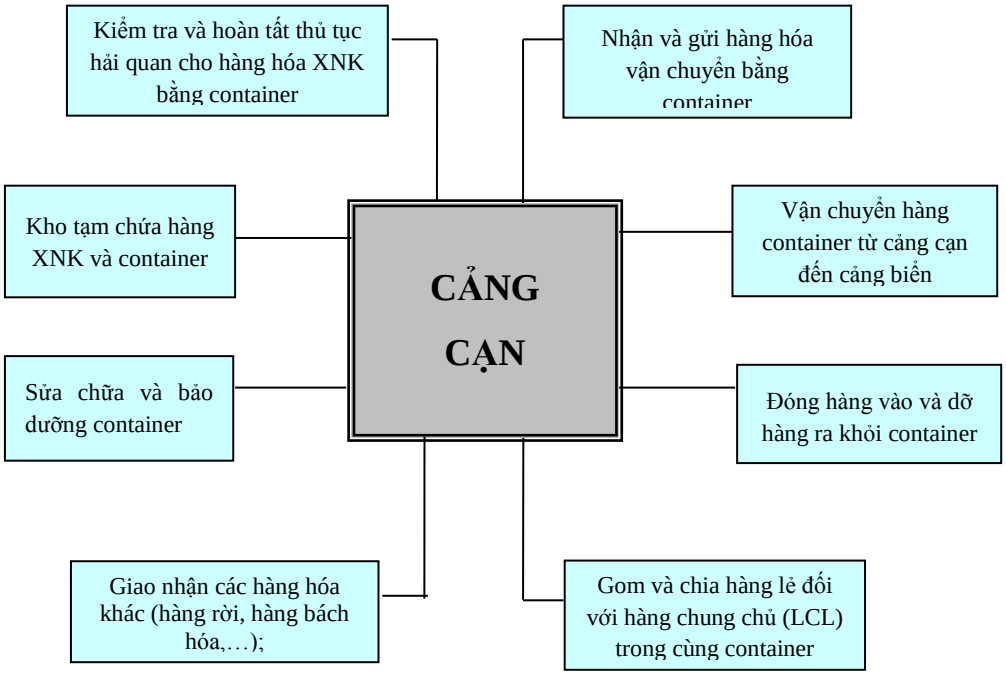
(1) Vận chuyển container thẳng từ kho chủ hàng đến bãi CY của cảng biển và tiến hành làm thủ tục hải quan tại cảng biển.

(2) Vận chuyển hàng rời đến kho CFS của cảng biển, đóng hàng vào container và tiến hành làm thủ tục hải quan tại cảng biển.

(3) Vận chuyển hàng rời hoặc hàng đã đóng trong container đến cảng cạn), đóng hàng vào container (đối với hàng rời); tiến hành làm thủ tục hải quan tại ICD sau đó vận chuyển đến cảng để xếp lên tàu hoặc xếp tại CY của cảng biển chờ tàu.

Cung cấp các cảng cạn có thể tạo ra một chu kỳ tương tác đối với khu vực nội địa xa cảng biển (như thể hiện trong Hình 1.1); Xây dựng cảng cạn (cùng với các phương tiện bao gồm cả đường bộ và đường sắt) dẫn đến giảm chi phí vận chuyển và thời gian vận chuyển, dẫn đến thu hút đầu tư nhiều hơn đối với các khu vực xung quanh cảng cạn, và đầu tư như vậy sẽ khuyến khích đầu tư hơn nữa về cơ sở hạ tầng bao gồm các cảng cạn và tiếp tục giảm chi phí vận chuyển và thời gian trung chuyển.

Cảng cạn có thể góp phần trực tiếp đẩy mạnh sự phát triển vận tải đa phương thức và do đó giúp thay đổi phương thức vận tải từ đường bộ sang đường sắt, đường sông. Về khía cạnh này, thành lập cảng cạn có thể đóng góp trực tiếp cho vận tải bền vững.



Hình 1.2. Chức năng cảng cạn

c) Phân loại cảng cạn

❖ **Xét về vị trí:**

Hiện nay có 3 loại cảng cạn phổ biến như sau:

- Cảng cạn xa cảng biển:Thông thường, loại này nằm cách xa cảng biển trên 300 km và sử dụng vận tải đường sắt, thuỷ nội địa và đường bộ để vận chuyển. Khi khoảng cách giữa cảng cạn và cảng biển càng lớn, thì hiệu quả vận tải bằng container càng lớn.

- Cảng cạn gần cảng biển:Khoảng cách giữa cảng cạn và cảng biển nhỏ hơn 300 km, loại này được xây dựng gắn liền với việc mở rộng hoặc xây dựng cảng mới thay vì xây dựng nâng cấp các cảng hiện tại. Một cảng cạn được đặt ở vị trí có tính chất chiến lược là gần nơi có nguồn hàng tập trung, ngoại ô thành phố để giảm ách tắc giao thông.

- Cảng cạn ở các nước không có biển:Mục đích xây dựng cảng cạn loại này là để giảm thời gian quá cảnh, chi phí hải quan và tránh hư hỏng, mất mát hàng hoá trong quá trình vận chuyển qua nước quá cảnh.

❖ **Xét về chức năng:**

Cảng cạn có thể được phân loại theo các thông số như năng lực, diện tích, phương thức vận tải kết nối và các chức năng của cảng.

Ví dụ, Bảng 1.2 cho thấy một hệ thống mà các cảng cạn được phân loại thành bốn cấp: loại I, loại II, loại III và loại IV, dựa trên các chức năng cũng như cơ sở vật chất sẵn có và các dịch vụ cung cấp.

Bảng 1.2. Phân loại cảng cạn

Chức năng, tiện ích, dịch vụ		Cấp			
		I	II	III	IV
Các chức năng vận tải	Xếp dỡ hàng hóa	x	x	x	x
	Xếp dỡ hàng hóa và container	x	x	x	x
	Lưu container có hàng và rỗng	x	x	x	x
Các chức năng logistics kho vận	Lưu kho hàng hóa	x	x	x	x
	Gom hàng và chia hàng	x	x	x	x
Các chức năng cảng quốc tế	Làm thủ tục hải quan	x	x	x	x
	Các chức năng liên quan đến thương mại quốc tế	x	x	x	
Các điều kiện dành cho khách hàng và lái xe	Vệ sinh an toàn	x	x	x	x
	Thuốc và cấp cứu	x	x	x	x
Các chức năng CNTT hỗ trợ cho vận tải	Hệ thống thông tin liên quan đến hải quan/cảng biển/khách hàng/nhà cung cấp dịch vụ	x	x		
Các chức năng khác	Đại lý giao nhận	x			
	Dịch vụ thông tin liên lạc (điện thoại, fax,	x			
	Dịch vụ liên quan đến nhập cư	x			
	Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện và container	x			
	Vận tải nội địa	x			

Nguồn:UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC) (2001), "Terminology on Combined Transport"

Loại IV có thể được coi như một tiêu chuẩn tối thiểu cho các cảng cạn có tầm quan trọng quốc tế, loại này có phương tiện vận chuyển, các điều kiện phục vụ khách hàng và lái xe, chức năng khai thác kho vận logistics cũng dịch vụ làm thủ tục hải quan phục vụ hàng hóa XNK.

Loại I có thể có tất cả các chức năng của loại IV cũng như các chức năng bổ sung liên quan đến thương mại quốc tế, công nghệ thông tin và các dịch vụ giao nhận vận tải.

Khi lập kế hoạch, một cảng cạn nó cần được quyết định dự trù có những chức năng phù hợp với nhu cầu thị trường hiện tại và tương lai. Cảng cạn quy mô nhỏ với sản lượng hàng hóa thấp có thể chỉ cần các chức năng được liệt kê trong loại IV trong khi các cảng cạn lớn có thể yêu cầu tất cả các chức năng của chúng được liệt kê trong loại I.

d) Các thành phần cơ bản của cảng cạn

Cảng cạn hoạt động giống như cảng biển trừ tác nghiệp xếp dỡ từ tàu biển, vì vậy kết cấu hạ tầng phục vụ khai thác cảng cạn tương tự như cảng biển.

Cảng cạn bao gồm các công trình chính sau:

- Bãi container (Container Yard - CY): là nơi tiếp nhận và lưu chứa container. Bãi container được chia làm các khu vực tiếp nhận hàng container xuất khẩu, khu vực hàng container nhập khẩu được chuyển từ cảng biển đến, khu vực dành riêng cho các loại container cần bảo quản (container bảo ôn, hàng đặc biệt...) và khu vực container rỗng;

- Khu vực làm hàng lẻ (Container Freight Stations - CFS): là khu vực tiếp nhận các lô hàng lẻ của chủ hàng, lưu kho, phân loại, đóng hàng vào container, hoàn thành các thủ tục gửi và giao hàng; tiếp nhận hàng container lẻ, rút hàng ra khỏi container, phân loại và giao trả hàng cho các chủ hàng lẻ;

- Khu vực kiểm soát: là khu vực kiểm soát sự ra/vào của các phương tiện đường bộ chở hàng lẻ và container, là nơi trực tiếp kiểm tra chứng từ, an ninh và các thủ tục khác đối với container và hàng hoá lẻ;

- Bãi đỗ xe tải và tập kết thiết bị: là khu vực đỗ xe chờ giao/nhận hàng và tập kết thiết bị bốc xếp hàng;

- Khu vực văn phòng: là nơi tập trung điều hành mọi hoạt động của cảng nội địa, bao gồm Văn phòng công ty quản lý khai thác, Văn phòng Hải quan, Đại lý hãng tàu, Đại lý giao nhận, Cơ quan kiểm dịch...

- Các công trình phục vụ kết nối cảng cạn với mạng giao thông quốc gia, bao gồm Khu ga đường sắt (trường hợp cảng cạn có sử dụng đường sắt); Bến, cảng sông (trường hợp cảng cạn có sử dụng đường sông); Hệ thống đường nội bộ, đường dẫn và bãi đỗ xe.

đ) Những nguyên tắc chính cho phát triển và khai thác của cảng cạn

Trong phát triển cảng cạn có vai trò quốc tế các nguyên tắc sau đây cần phải được chú trọng liên quan đến các tiêu chuẩn kỹ thuật:

- Vị trí cảng cạn: Được đặt trong một khu vực có tiềm năng được phát triển như các khu công nghiệp, trung tâm sản xuất và các khu kinh tế đặc biệt và được đặt càng gần càng tốt các tuyến trục chính đường sắt, đường bộ, đường thuỷ nội địa, cảng hàng không- sân bay;

- Giao thông vận tải kết nối: cảng cạn có thể bao gồm cơ sở hạ tầng kỹ thuật để gom hàng, phân phối và trung chuyển với một phương thức vận tải hoặc kết nối các phương thức vận tải khác nhau như đường bộ, đường sắt, đường thuỷ nội địa và vận tải hàng không.

- Công suất: cảng cạn cần được xây dựng với công suất đủ để đảm bảo tính hiệu quả, đáng tin cậy và tính kinh tế của vận tải container và hàng hóa

khác. Công suất cảng cần được xác định bằng dự báo hợp lý khối lượng container và hàng hóa. Cảng cạn phải đảm bảo cho việc mở rộng trong tương lai.

- Hải quan: Cảng cạn cần được bố trí hải quan thường trực và phải cung cấp cơ sở hạ tầng kỹ thuật cho hoạt động nghiệp vụ của hải quan phục vụ cho thông quan hàng hoá;

- Phương tiện, thiết bị: Được trang bị với số lượng hợp lý các phương tiện, thiết bị bốc xếp container và hàng hóa khác, tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển tải, bốc dỡ, lưu giữ container, hàng hóa một cách hiệu quả;

1.2. TỔNG QUAN TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN VẬN TẢI CONTAINER Ở VIỆT NAM

1.2.1.Khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển

Hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển ngày càng tăng với tốc độ ổn định. Tổng lượng hàng qua cảng biển năm 1995 mới đạt 37,7 triệu tấn, trong đó hàng container đạt 3,4 triệu tấn (316 nghìn TEU) chiếm 9%, đến năm 2015 đạt 427,8 triệu tấn, trong đó hàng container đạt 126,3 triệu tấn (11,5 triệu TEU) chiếm 29,5%.

Tốc độ tăng trưởng bình quân giai đoạn 1995-2015 đạt 19%/năm; Trong 20 năm, khối lượng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam đã tăng gấp 20 lần.

Bảng 1.6 . Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển giai đoạn 2010 – 2015

TT	Thông số	Đơn vị	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Tổng lượng hàng qua cảng	1000.tấn	259.145	286.092	294.556	328.795	373.027	427.816
2	Hàng Container	1000.tấn	72.937	81.039	91.068	101.113	118.394	126.348
		1000 TEUs	6.521	7.210	8.040	1.622	10.398	11.527
3	Hàng lỏng	1000.tấn	51.069	51.099	49.566	49.729	52.078	59.233
4	Hàng khô	1000. Tấn	105.109	109.679	112.853	136.472	154.582	185.904
5	Hàng quá cảnh	1000. Tấn	29.490	43.762	41.062	41.480	47.971	56.330

Nguồn: Cục hàng hải Việt Nam

Bảng 1.7: Khối lượng và thị phần hàng container thông qua cảng biển

Đơn vị: TEU

TT	Năm	Cả nước	Miền Bắc		Miền Trung		Miền Nam	
		Khối lượng	Khối lượng	Tỷ lệ %	Khối lượng	Tỷ lệ %	Khối lượng	Tỷ lệ %
1	1995	532.676	117.636	22,08	12.340	2,32	402.700	75,60
2	1996	634.252	149.100	23,51	17.375	2,74	467.777	73,75
3	1997	704.111	165.351	23,48	22.879	3,25	515.881	73,27
4	1998	820.038	183.805	22,41	22.657	2,76	613.576	74,82
5	1999	977.860	198.618	20,31	25.866	2,65	753.376	77,04
6	2000	1.151.759	216.000	18,75	42.617	3,70	893.142	77,55
7	2001	1.300.287	238.622	18,35	39.121	3,01	1.022.544	78,64
8	2002	1.500.957	339.044	22,59	51.835	3,45	1.110.078	73,96
9	2003	1.779.979	384.273	21,59	57.895	3,25	1.337.811	75,16
10	2004	2.228.694	495.647	22,24	76.277	3,42	1.656.770	74,34
11	2005	2.724.493	643.547	23,62	84.007	3,08	1.996.939	73,30
12	2006	3.420.000	790.856	23,12	100.669	2,94	2.528.475	73,93
13	2007	4.489.165	1.075.658	23,96	128.954	2,87	3.284.553	73,17
14	2008	5.023.000	1.380.202	27,48	154.594	3,08	3.488.204	69,44
15	2009	5.539.247	1.842.336	33,26	142.461	2,57	3.554.450	64,17
16	2010	6.520.628	2.187.011	33,54	195.004	2,99	4.138.613	63,47
17	2012	8.040.000	2.700.000	33,58	260.000	2,23	5.080.000	63,18
18	2013	8.626.026	3.005.119	34,84	236.791	2,75	5.384.116	62,42
19	2014	10.398.240	3.506.036	33,72	389.598	3,75	6.502.606	62,54
20	2015	11.527.197	3.898.121	33,82	400.068	3,47	7.229.008	62,71

Nguồn: Cục hàng hải Việt Nam

1.3. THỰC TRẠNG TỔ CHỨC VẬN TẢI CONTAINER VÀ NHU CẦU PHÁT TRIỂN CẢNG CẠN Ở VIỆT NAM

1.3.1. Thực trạng tổ chức vận tải container

a) Khu vựcphía Bắc

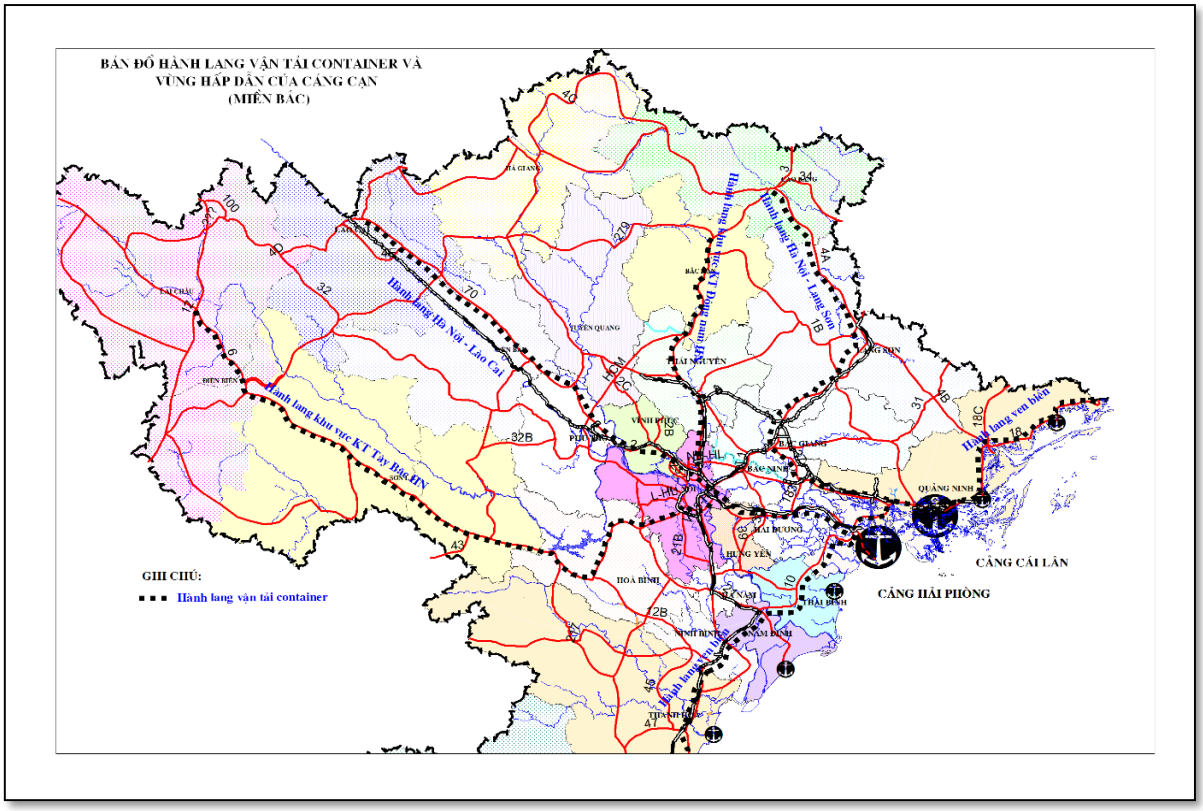
Hiện nay, hàng hoá XNK vận chuyển bằng container bằng đường biển ở khu vực phía Bắc chủ yếu thông qua cảng biển khu vực Hải Phòng và Quảng Ninh, gồm có 4 hành lang chính kết nối với các cảng biển

- Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng
- Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh
- Hà Nội - Thái Nguyên
- Hà Nội - Lạng Sơn

Bảng 1.3. Vận chuyển container trên các hành lang miền Bắc năm 2015

TT	Hành lang vận tải	Phương thức vận tải	Khối lượng (1000 TEU)	
			Đầu	cuối
1	Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai	Đường bộ, sắt, TNĐ	2845	110
2	Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh	Đường bộ	102	67
3	Hà Nội - Thái Nguyên	Đường bộ, sắt	616	110
4	Hà Nội - Lạng Sơn	Đường bộ, sắt	378	35
5	Bắc Ninh - Quảng Ninh	Đường bộ	110	177

Các hành lang vận tải Container và vùng hấp dẫn cảng cạn khu vực phía Bắc



Phương thức vận tải chính đi/đến cảng biển ở khu vực phía Bắc chủ yếu sử dụng đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa chiếm rất ít. Trên 95% lượng hàng container đi và đến cảng biển hiện nay được vận tải bằng đường bộ, (đường sắt chỉ chiếm khoảng gần 5% và đường sông hầu như không đáng kể).

Hiện tại cảng Hải Phòng là cảng biển duy nhất kết nối với đường sắt và luồng hàng container đi/đến cảng được vận chuyển trên hành lang Lào Cai - Hà

Nội - Hải Phòng. Năng lực thông qua của tuyến Yên Viên - Lào Cai 11 đôi tàu hàng/ ngày đêm, tuyến Gia Lâm - Hải Phòng5 đôi tàu hàng/ ngày đêm.

Đối với vận tải thủy nội địa miền Bắc mới chỉ có tuyến Hải Phòng - Việt Trì vận tải hàng container (đưa vào khai thác từ đầu năm 2015), với 3 sà lan tự hành (đẩy) có trọng tải xếp từ 28 - 36 TEU, mỗi tuần 3 chuyến với giá cước khoảng 2,5 triệu đồng/TEU.

* Các vấn đề còn tồn tại, khó khăn khi vận chuyển container trên các hành lang phía Bắc kết nối với các cảng biển:

- Vận tải trên hành lang còn chưa hợp lý, tỷ trọng vận tải bằng đường bộ trên hành lang vẫn lớn. Đặc biệt là vận tải container chặng từ Hải Phòng đến Lào Cai (đường bộ chiếm trên 72%, đường sắt chiếm 27%, ĐTNĐ chiếm dưới 1%).

Vận tải đa phương thức hiện nay trên hành lang vẫn kém phát triển, thiếu sự phối hợp liên kết giữa các doanh nghiệp vận tải. Các doanh nghiệp vận tải lớn trong ngành chưa chủ động liên kết với các doanh nghiệp vận tải đường ngắn, làm việc với các chủ hàng để đề xuất các phương án vận tải hợp lý vận tải từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ. Giảm giá thành vận tải và tạo thuận lợi cho các chủ hàng.

- Năng lực vận tải của các tuyến sông còn nhiều hạn chế, chủ yếu khai thác tự nhiên, theo mùa. Hiện nay ở miền Bắc duy nhất chỉ có cảng của công ty trách nhiệm hữu hạn Hải Linh (Phú Thọ) có 157m bến bốc xếp container nhưng đây không phải cảng chuyên dùng cho container mà còn có 228m bến làm hàng tổng hợp. Công ty cũng mới đưa vào khai thác tuyến Hải Phòng - Việt Trì từ đầu năm 2015 và đang trong giai đoạn thử nghiệm để tìm ra những yếu tố có lợi nhất nhằm giảm cước cho các chủ hàng.

- Năng lực xếp dỡ tại các ga chính trên tuyến còn hạn chế, đặc biệt là xếp dỡ hàng container (trong 12 ga được phép vận chuyển container chỉ có 3 ga Hải Phòng, Yên Viên, Lào Cai có thiết bị bốc xếp container).

Ngoài ra, cơ sở hạ tầng đường sắt quá cũ, lạc hậu, thiếu toa xe chở container dẫn đến tình trạng khan hiếm toa xe và nguy cơ xảy ra mất an toàn giao thông.

b) Khu vực phía Nam

Hàng hoá XNK vận chuyển bằng container bằng đường biển ở khu vực phía Nam chủ yếu thông qua cảng biển khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu, Tp. Hồ Chí Minh, gồm có 3 hành lang chính kết nối với các cảng biển

- Hồ Chí Minh - Tiền Giang - Cần Thơ

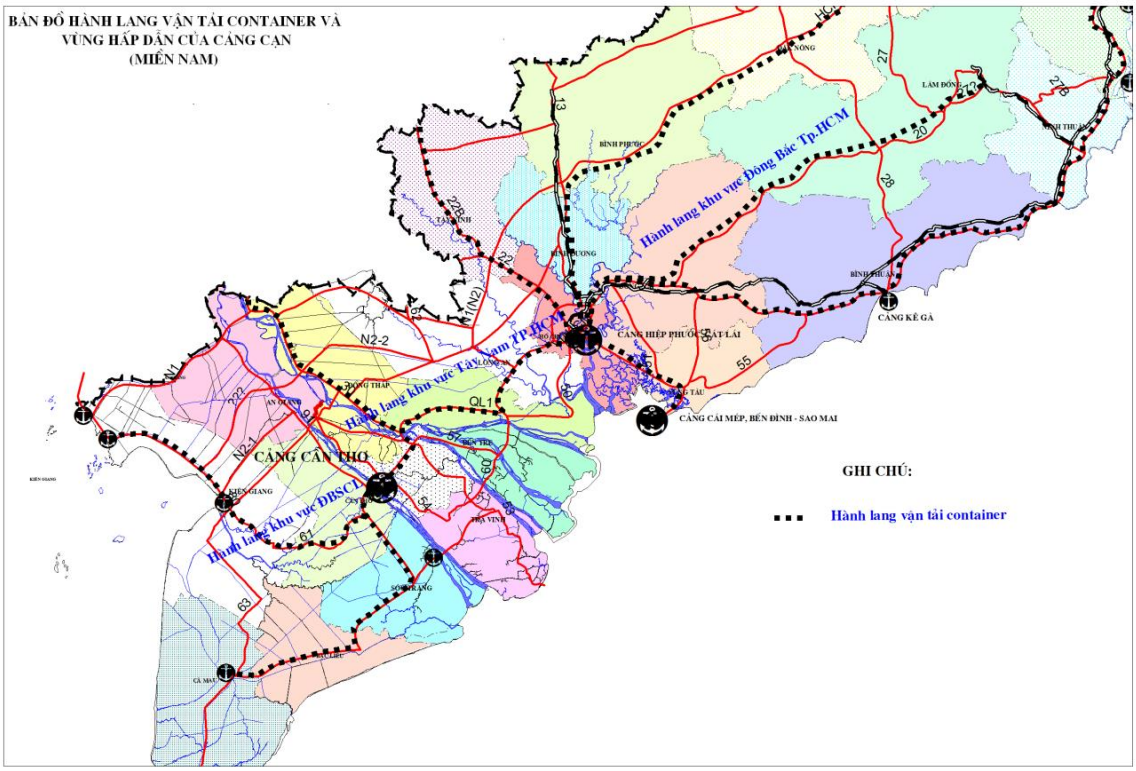
- Hồ Chí Minh - Bà Rịa – Vũng Tàu

- Hồ Chí Minh - Bình Dương

Bảng 1.4. Vận chuyển container trên các hành lang miền Nam năm 2015

TT	Hành lang vận tải	Phương thức vận tải	Khối lượng (1000 TEU)	
			Đầu	cuối
1	Hồ Chí Minh – Tiền Giang – Cần Thơ	Đường bộ, TNĐ	4.865	235
2	Hồ Chí Minh – Bà Rịa	Đường bộ, TNĐ	4.865	1.594
3	Hồ Chí Minh – Bình Dương	Đường bộ	4.865	1.589

Các hành lang vận tải Container và vùng hấp dẫn cảng cạn khu vực phía Nam



Tổ chức vận tải hàng container nội địa đi/đến cảng biển khu vực phía Nam được thực hiện bằng đường bộ và đường sông, trong đó đường bộ chiếm 65 - 70%, đường sông chiếm 30 - 35%.

Hiện nay, các tuyến vận chuyển container thủy nội địa khu vực phía Nam bao gồm:

- *Các tuyến ngắn từ các cảng cạn ICD và các cảng biển khu vực Tp.HCM đến các cảng thuộc khu vực Cái Mép - Thị Vải* (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu) và ngược lại; (30-40% hàng container qua cảng khu vực Tp.HCM được trung chuyển qua các ICD).

- Các tuyến tuyến ĐBSCL đi TPHCM - Cái Mép và các cảng nội địa khác (và ngược lại):

Hiện tại ĐBSCL có một số cảng đã được đầu tư cơ sở hạ tầng và thiết bị để xếp dỡ contaner như: cảng Đồng Tháp (bao gồm Sa Đéc và Cao Lãnh); cảng Mỹ Thới (An Giang); Cảng Cần Thơ (bao gồm Cái Cui và Hoàng Diệu). Container được chở hầu hết bằng sà lan tự hành có trọng tải 24 - 72 TEU đi trên tuyến sông Tiền và tuyến TP.HCM – Kiên Lương (qua kênh Sa Đéc - Lấp Vò)

Những mặt hàng xuất khẩu được đóng container ở phía Nam bao gồm thủy sản đông lạnh, hàng dệt may, hoa quả chế biến đóng hộp, nước hoa quả, thực phẩm đóng hộp. Các mặt hàng nhập khẩu chủ yếu nguyên phụ liệu dệt may, giày da, máy móc thiết bị.

Bảng 1.5: Hàng container đi - đến các cảng vùng ĐBSCL năm 2014

TT	Tên cảng	TEU			Tấn		
		Xuất	Nhập	Nội địa	Xuất	Nhập	Nội địa
1	Cần Thơ	0	0	46.288	0	0	238.751
2	An Giang	0	0	14.844	0	0	471.664
3	Đồng Tháp	2.996	7.693	8.824	27.214	43.902	58.768

Nguồn: Cảng vụ Hàng Hải và Cảng Cần Thơ

- Luồng TPHCM - Cái Mép - Cửa khẩu Vĩnh Xương (Cửa khẩu đường thủy duy nhất)

Đây là luồng vận tải chính của Campuchia qua Việt Nam bao gồm hàng xuất nhập khẩu trực tiếp từ Việt Nam và hàng trung chuyển của Campuchia trung chuyển tại các cảng thành phố Hồ Chí Minh và Cái Mép.

Hiệp định vận tải thủy Việt Nam - Campuchia được ký kết từ năm 2009 đã mở ra cơ hội rất thuận lợi cho các doanh nghiệp giữa hai nước trong việc vận tải hàng hóa bằng đường thủy; vận tải container luồng này tăng từ 43.300 Teu năm 2009 lên 133.700 Teu vào năm 2014, tốc độ tăng bình quân 25,3%/năm.

Một số đơn vị tham gia vận tải container từ cảng biển đến các ICD đã được hình thành từ năm 1995 nhưng từ khi cụm cảng Cái Mép đi vào hoạt động vận tải container bằng đường thủy thì luồng vận tải này trở nên sôi động hơn và hướng tới phát triển mạnh mẽ một phần do nhu cầu trong nước và trung chuyển cho Campuchia.

* Các vấn đề còn tồn tại, khó khăn khi vận chuyển container trên các hành lang phía Nam kết nối với các cảng biển:Tình trạng ùn tắc giao thông tại Tp. HCM thường xuyên diễn ra, đặc biệt trên các tuyến ra vào cảng, nên quá trình vận chuyển container đi/đến cảng biển khu vực Tp. HCM gặp nhiều khó khăn.

1.3.2. Nhu cầu đầu tư xây dựng cảng cạn

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn hiện đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13 tháng 12 năm 2011. Theo đó từ nay đến năm 2020 cả nước sẽ hình thành 13 cảng cạn với quy mô dự kiến như sau:

- Miền Bắc: hình thành 05 cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế sau:

+ Khu vực kinh tế ven biển: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 20 - 30 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 60 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Thái Bình, Nam Định, Hà Nam, Ninh Bình, phía Tây Hà Nội và Hòa Bình; khả năng thông qua hàng hóa khoảng 630 nghìn TEU/năm, chủ yếu qua cảng Hải Phòng và cảng Hòn Gai;

+ Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 20 - 30 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 70 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Tuyên Quang và Hà Giang; khả năng thông qua khoảng 720 nghìn TEU/năm, chủ yếu qua cảng Hải Phòng và cảng Hòn Gai;

+ Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 20 - 30 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 50ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Lạng Sơn, Cao Bằng, Bắc Giang và Bắc Ninh; khả năng thông qua khoảng 550.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Hòn Gai và cảng Hải Phòng;

+ Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 10 - 20 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 40 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Phú Thọ, Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên và Lai Châu; khả năng thông qua khoảng 380.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Hải Phòng và cảng Hòn Gai;

+ Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 40 - 50 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 100 ha; phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Thái Nguyên và Bắc Cạn; khả năng thông qua khoảng 1.300.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Hải Phòng và cảng Hòn Gai.

- Miền Trung - Tây Nguyên: hình thành 05 cảng cạn tại các khu vực kinh tế và hành lang kinh tế sau:

+ Khu kinh tế Nghi Sơn: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 10 - 20 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 30 ha; phục vụ chủ yếu các tỉnh: Thanh Hóa, Nghệ An, Ninh Bình, Hòa Bình và Sơn La; khả năng thông qua khoảng 260.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Nghi Sơn và cảng Cửa Lò;

+ Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 10 - 20 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 30 ha; phục vụ chủ yếu các tỉnh: Nghệ An, Thanh Hóa, Hà Tĩnh và Quảng Bình; khả năng thông qua khoảng 330.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Vũng Áng - Sơn Dương và cảng Cửa Lò, Hòn La;

+ Hành lang kinh tế đường 9: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 10 - 20 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 30 ha; phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Quảng Trị, Quảng Bình, Thừa Thiên Huế; khả năng thông qua khoảng 280.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Hòn La và qua cảng Chân Mây;

+ Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, hành lang đường 14B: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 20 - 30 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 60 ha; phục vụ chủ yếu các tỉnh, thành phố: Đà Nẵng, Thừa Thiên Huế, Quảng Nam và Quảng Ngãi; khả năng thông qua khoảng 550.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Đà Nẵng và cảng Kỳ Hà, Chân Mây;

+ Hành lang kinh tế đường 19: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 20 - 30 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 50 ha; phục vụ chủ yếu các tỉnh: Bình Định, Quảng Ngãi, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Gia Lai, Kon Tum và Đắc Lắc; khả năng thông qua khoảng 480.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Quy Nhơn và qua cảng Dung Quất, Ba Ngòi.

- Miền Nam: hình thành 03 cảng tại các khu vực kinh tế và hành lang kinh tế sau:

+ Khu vực kinh tế Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô trên 150 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 400 ha; phục vụ chủ yếu các tỉnh, thành phố: Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa-Vũng Tàu, Bình Thuận, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, Đắc Nông và Lâm Đồng; khả năng thông qua khoảng 6.000.000 TEU/năm, chủ yếu qua cụm cảng Bà Rịa-Vũng Tàu và qua cảng cụm cảng Thành phố Hồ Chí Minh;

Bảng 1.9.Tổng hợp nhu cầu phát triển hệ thống cảng cạn đến năm 2020, 2030

TT	Vị trí cảng cạn dự kiến	Quy mô (ha)		Công suất (TEU/năm)	Cảng biển
		2020	2030		
I	**Miền Bắc**	**110-160**	**330**	**4.220.000**	
1	Khu vực kinh tế ven biển	20 - 30	70	630.000	Hải Phòng, Hòn Gai
2	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn	20 - 30	50	550.000	Hải Phòng, Hòn Gai
3	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai	20 - 30	70	720.000	Hải Phòng, Hòn Gai

TT	Vị trí cảng cạn dự kiến	Quy mô (ha)		Công suất (TEU/năm)	Cảng biển
		2020	2030		
4	Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội	10 - 20	40	380.000	Hải Phòng, Hòn Gai
5	Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội	40 - 50	100	1.300.000	Hải Phòng, Hòn Gai
II	**Miền Trung-Tây Nguyên**	**70-120**	**200**	**1.900.000**	
1	Khu kinh tế Nghi Sơn	10 - 20	30	260.000	Nghi Sơn, Cửa Lò
2	Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A	10 - 20	30	330.000	Vũng Áng, Cửa Lò, Hòn La
3	Hành lang kinh tế đường 9	10 - 20	30	280.000	Hòn La, Chân Mây
4	Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, hành lang đường 14B	20 - 30	60	550.000	Đà Nẵng, Kỳ Hà, Chân Mây
5	Hành lang kinh tế đường 19	20 - 30	50	480.000	Quy Nhơn Dung Quất, Ba Ngòi
III	**Miền Nam**	**260-270**	**650**	**8.800.000**	
1	Khu vực kinh tế Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh	150	400	6.000.000	Bà Rịa-Vũng Tàu,TP Hồ Chí Minh
2	Khu vực kinh tế Tây Nam Thành phố Hồ Chí Minh	70	150	1.700.000	TP Hồ Chí Minh, Bà Rịa-Vũng Tàu,
3	Khu vực kinh tế Đồng bằng Sông Cửu Long	40 - 50	100	1.100.000	Cần Thơ, Mỹ Thới
	Cả nước	**440-550**	**1,180.00**	**14.920.000**	

Nguồn: Tổng hợp từ Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13/ 12/ 2011của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch hệ thống cảng cạn

+ Khu vực kinh tế Tây Nam Thành phố Hồ Chí Minh: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô trên 70 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 150 ha; phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh, thành phố: thành phố Hồ Chí Minh, Long An, Tiền Giang, Vĩnh Long, Đồng Tháp và Bến Tre; khả năng thông qua khoảng 1.700.000 TEU/năm, chủ yếu qua cụm cảng Thành phố Hồ Chí Minh, cụm cảng Bà Rịa-Vũng Tàu và Mỹ Tho;

+ Khu vực kinh tế Đồng bằng Sông Cửu Long: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 40 - 50 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 100 ha; phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh, thành phố: Cần Thơ, Trà Vinh, Hậu Giang, Vĩnh

Long, Kiên Giang, Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng, An Giang; khả năng thông qua khoảng 1.100.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Cần Thơ và Mỹ Thới.

Nhận xét:

Quy hoạch cảng cạn theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ mới xác định khu vực dự kiến hình thành cảng cạn, chưa xác định cụ thể vị trí. Trong điều kiện hiện nay khi mà quy hoạch các trung tâm logistics mới đang xây dựng, thì việc xác định vị trí và tích hợp chức năng cảng cạn và trung tâm logistics cần được xem xét thực hiện trong mọi trường hợp. Đối với các cảng cạn quy mô lớn, diện tích quy hoạch phát triển từ 50 ha trở lên thì việc tích hợp với trung tâm logistics là bắt buộc.

1.4. HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN CẢNG CẠN Ở VIỆT NAM

1.4.1. Tổng quan phát triển cảng cạn - cảng thông quan nội địa ở Việt Nam

Trên toàn quốc hiện có 21 cảng cạn, tập trung tại miền Bắc và miền Nam. (miền Trung chưa có cảng cạn). Trong đó chỉ có 5 cảng cạn được Bộ Giao thông vận tải 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 là: cảng cạn (ICD) Phúc Lộc, tỉnh Ninh Bình (Quyết định số 584/QĐ-BGTVT ngày 11/02/2015); cảng cạn Hải Linh (Quyết định số 1617/QĐ-BGTVT ngày 17/5/2015); cảng cạn Km3+4 Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh (Quyết định số 3882/QĐ-BGTVT ngày 30/10/2015); cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch (công bố ngày 04/02/2016) và cảng cạn Tân cảng Hải Phòng (Quyết định số 1456/QĐ-BGTVT ngày 12/5/2016).

Do trước thời điểm tháng 8/2014, khi Quy chế quản lý hoạt động cảng cạn chưa được Thủ tướng Chính phủ ban hành, chúng ta còn thiếu cơ sở pháp lý để quản lý cảng cạn từ việc phân định cơ quan quảnlý, việc quy hoạch, cấp phép đầu tư, quản lý hoạt động khai thác cũng như công bố thành lập cảng cạn. Vì vậy, các cảng cạn được hình thành trước thời điểm này (chiếm đa số) chủ yếu là phát triển từ các *cảng thông quan nội địa* theo quy định của hải quan.

Cảng thông quan nội địa là cấp đơn vị hải quan có chức năng đầy đủ nhất mà phía Bộ Tài chính và Tổng cục Hải quan cấp cho một "địa điểm làm thủ tục hải quan ngoài cửa khẩu" và theo quy định hiện hành thì chỉ cấp cho cảng nội địa do Bộ GTVT quy hoạch. Chỉ cảng thông quan nội địa mới được coi là cửa khẩu hải quan và hàng hoá được chuyển cửa khẩu từ cảng biển về đây với thủ tục đơn giản nhất.

Mặc dù chưa được công bố chính thức là cảng cạn nhưng các cảng thông quan nội địa được hình thành trước tháng 8/2014 đều đã đi vào hoạt động ổn định và trên thực phần lớn đã phát triển thành các cảng cạn với các chức năng cơ bản. Một số ít các cảng cạn được công bố chính thức thì đều đang còn trong giai đoạn hoàn thiện hoặc mới đi vào hoạt động nên khối lượng hàng hoá thông qua

chưa nhiều. Vì vậy, các cảng cạn chính thức được công bố lại chưa phát huy được vai trò của cảng cạn, trong khi các cảng thông quan nội địa (các cảng cạn chưa chính thức) lại phát huy khá tốt vai trò này.

Về tên gọi, hiện nay có nhiều điểm dễ gây nhầm lẫn:

+ Cảng cạn, hay cảng container nội địa, có tên tiếng Anh là Inland Container Depot được viết tắt là ICD.

+ Cảng thông quan nội địa có tên tiếng Anh là Inland Clearance Depot, cũng viết tắt là ICD.

Theo quy định hiện hành (có hiệu lực từ 8/2014) thì cảng cạn cũng đông thời là cảng thông quan nội địa và ngược lại.

Các dịch vụ và khu chức năng của cảng cạn khá tương đồng với các trung tâm logistics. Trong đó, các cảng cạn miền Nam có hệ thống kho, bãi chứa container, cầu cảng, các trang thiết bị bốc xếp và phương tiện vận tải đa dạng, phong phú và hiện đại hơn so với miền Bắc.

Để tránh việc lặp lại trong đề án này, nội dung đánh giá hiện trạng sẽ gọi tắt chung cho các cảng cạn - cảng thông quan nội địa là các ICD.

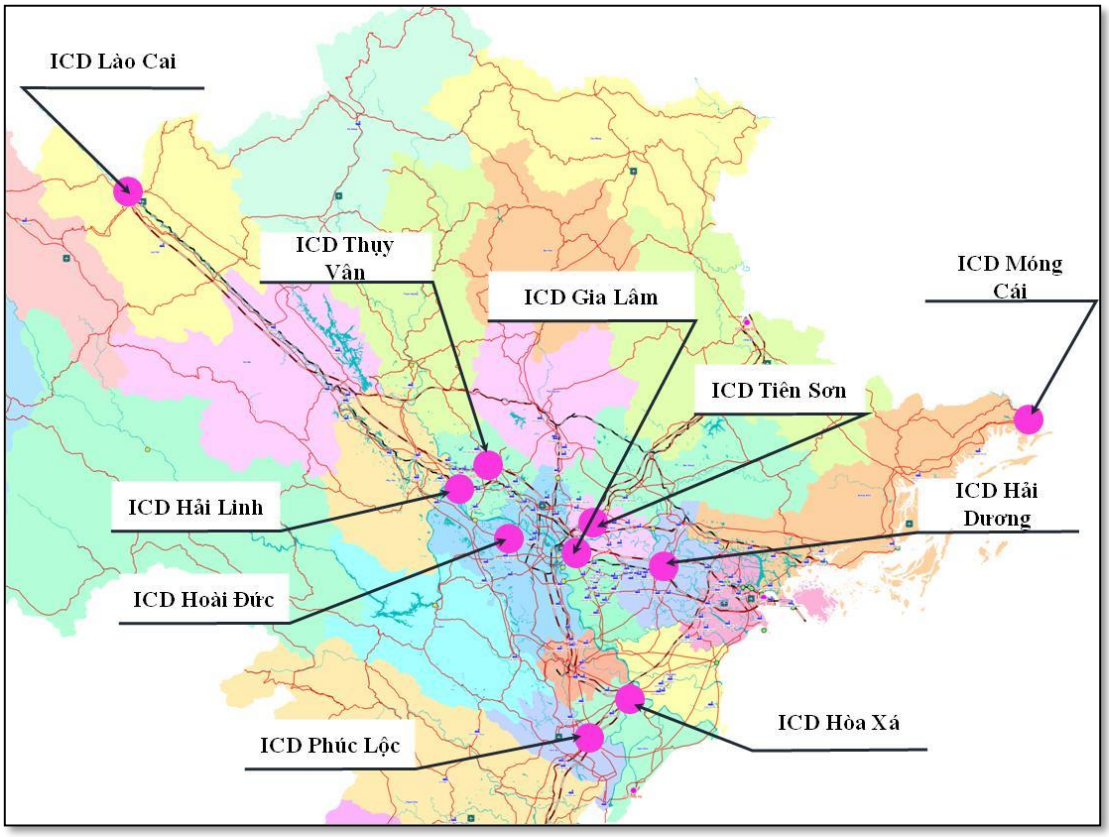
1.4.2. Hiện trạng mạng lưới cảng cạn-cảng thông quan nội địa(ICD)khu vựcPhía Bắc

Hiện có 10ICD kết nối với cảng biển Hải Phòng, nằm trên địa bàn Hà Nội (cảng cạn Gia Thụy, cảng cạn Mỹ Đình), Phú Thọ (cảng cạn Thụy Vân, cảng cạn Hải Linh), Hải Dương (cảng cạn Hải Dương), Bắc Ninh (cảng cạn Tiên Sơn), Lào Cai (cảng cạn Lào Cai); Ninh Bình (cảng cạn Phúc Lộc), Nam Định (cảng cạn Hòa Xá), Quảng Ninh (cảng cạn Móng Cái). Khoảng cách bình quân từ các ICD đến cảng Hải Phòng là 120 km; gần nhất là cảng cạn Hải Dương với 50 km, xa nhất là cảng cạn Lào Cai với 400 km; Duy nhất cảng cạn Lào Cai có kết nối đường sắt; cạng cạn Phúc Lộc kết nối với đường thủy nội địa các cảng cạn còn lại chỉ có đường bộ;

Tổng diện tích các ICD khoảng 70 ha; Diện tích của các cảng cạn tại miền Bắc phổ biến nhỏ hơn 10 ha, nhỏ nhất là 1ha (ICD Gia Thụy) và chỉ có 3 cảng cạn lớn hơn 10ha; phần lớn không có khả năng mở rộng ở vị trí hiện tại.

Tổng lượng container thông qua các ICD bình quân khoảng dưới 50.000 TEUs/năm, khoảng 0,2% lượng container qua cảng Hải Phòng. ICD Tiên Sơn hiện có lượng hàng thông qua lớn nhất với 7.000 TEU/tháng.

Hiện trạng mạng lưới cảng cạn phía Bắc



Các ICD tại miền Bắc được đánh giá là số lượng còn ít, diện tích và quy mô khai thác nhỏ, một số chưa có các trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng. Hiện chủ yếu chỉ sử dụng đường bộ, mới có 1 cảng kết nối với đường sắt và 1 kết nối với đường sông. Phạm vi khai thác còn hạn chế, chủ yếu chỉ cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, cho thuê kho bãi và một số dịch vụ có liên quan. Hiệu quả về chi phí vận tải từ kho chủ hàng tới cảng biển còn thấp, chưa có sự gắn kết chặt chẽ giữa các cảng biển và các công ty vận tải biển.

Đánh giá đặc điểm mạng lưới cảng cạn phía Bắc:

- Có xu hướng cách xa cảng biển;
- Dần hình thành trên các hành lang vận tải container chính;
- Chủ yếu chỉ kết nối bằng đường bộ;
- Chưa tạo được hiệu quả vận tải rõ rệt giữa cảng biển và nguồn hàng;
- Quy mô còn nhỏ, chủ yếu dưới 10ha;
- Hiệu quả kinh doanh khai thác chưa cao;
- Chưa được quy hoạch phát triển hợp lý.

1.4.3. Hiện trạng mạng lưới cảng cạn Phía Nam

Hiện có 10 cảng cạn kết nối với các cảng biển Vũng Tàu và TP Hồ Chí Minh, trong đó có 6 cảng cạn tại khu vực TP. Hồ Chí Minh (Phước Long, Phúc Long, Transimex, Tây Nam, Tân Tạo, Sotrans), 2 cảng cạn tại Đồng Nai (Biên

Hòa, Tân Cảng Long Bình, Đồng Nai) và 2 cảng cạn tại Bình Dương (Tân cảng Sóng Thần, TBS Tân Vạn). Ngoài ra, một số tỉnh thành đã và đang xây mới hoặc được phê duyệt các dự án xây mới các cảng cạn như tại Bà Rịa Vũng Tầu, Bình Thuận,…

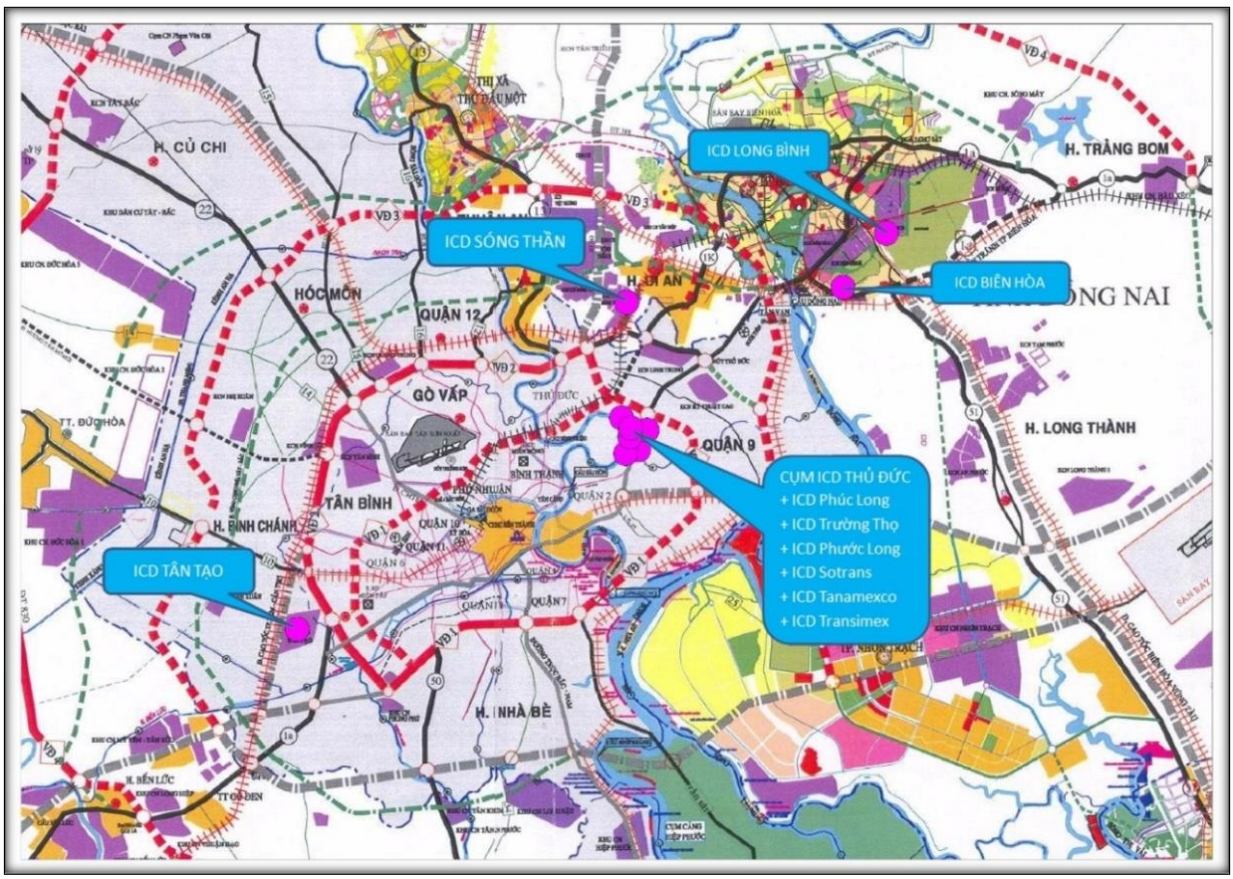
Các cảng cạn tại miền Nam được đánh giá là hoạt động hiệu quả cao hơn so với miền Bắc, phát huy được ưu thế vận tải thủy nội địa (chiếm 30 -35%), hỗ trợ tốt cho các cảng biển trong việc trung chuyển hàng hóa XNK bằng container, giảm sự ùn tắc tại cảng biển và giao thông đô thị khu vực TP. Hồ Chí Minh. Một số cảng cạn đã có sự gắn kết với các cảng biển và vận tải biển như một mắt xích trong dây chuyền vận tải đa phương thức.

Các cảng cạn đều nằm gần cảng biển (khoảng cách từ 20-70 km); 7/10 cảng cạn kết nối với đường thủy nội địa; Hỗ trợ hiệu quả cho các cảng biển Tp.Hồ Chí Minh, giảm sự ùn tắc tại cảng biển và giao thông đô thị.

Tổng diện tích các cảng cạn khoảng 300 ha. Nhỏ nhất 1,3 ha (cảng cạn Tân Tạo), lớn nhất là 105 ha và có thể mở rộng lên đến 300 ha (cảng cạn Tân Cảng Long Bình);Hoạt động hiệu quả, cạnh tranh quyết liệt: 35-40% hàng hóa XNK bằng container làm thủ tục hải quan tại cảng cạn.

Khối lượng hàng container thông qua các cảng biển phía Nam chiếm trên 70% khối lượng hàng container của cả nước. Đây là một trong những yếu tố quan trọng thúc đẩy sự hình thành và phát triển các cảng cạn, địa điểm làm thủ tục hải quan ngoài cửa khẩu và hệ thống kho bãi chứa container khác ngoài cảng biển. Một yếu tố quan trọng khác là các cảng biển chính tiếp nhận hàng container hiện nay chủ yếu nằm trong khu vực nội thành, TP.Hồ Chí Minh; việc hình thành các cảng cạn đã đảm bảo điều tiết được việc vận chuyển container đi và đến các cảng biển, giảm sự tắc nghẽn giao thông trên các tuyến đường ra vào cảng.

Hiện trạng mạng lưới cảng cạn phía Nam



Đánh giá đặc điểm chung mạng lưới cảng cạn phía Nam:

∗ Tập trung gần cảng biển TPHCM, đang có xu hướng phát triển ra khu vực Bình Dương, Đồng Nai.

∗ Có vai trò lớn trong hỗ trợ hệ thống cảng biển;

∗ Đang hình thành một số ICD quy mô lớn, xu hướng kết hợp cung cấp dịch vụ logistics;

∗ Quy mô hầu hết lớn hơn 10 ha;

∗ Nhiều ICD kết nối với đường thủy nội địa

1.4.4. Thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp khai thác cảng cạn.

Khai thác cảng cạn hiện nay đều là các doanh nghiệp hoạt động kinh doanh đa ngành, đa lĩnh vực như vận tải, kho vận, giao nhận, đại lý…và đang tiến tới cung cấp dịch vụ logistics.

Ở khu vực phía Nam, doanh nghiệp quản lý khai thác những cảng cạn lớn như Phước Long, Sóng Thần, Long Bình, Transimex, Sotrans… đều là các doanh nghiệp nội địa lớn, có tên tuổi trong lĩnh vực giao nhận, vận tải và kho vận.

Bảng 1.11: Tổng hợp hiện trạng các cảng cạn-cảng thông quan nội địa trên phạm vi cả nước

TT	Tên cảng	Địa chỉ	Số QĐ thành lập/ Giấy phép	Diện tích, năng lực, Chủ khai thác	Kế hoạch mở rộng	Hiện trạng phương thức vận tảikết nối
1	ICD Gia Thụy	41 Nguyễn Văn Linh, Long Biên, Hà Nội	Số 312/TCHQ-TCCB Ngày 04/4/1996 của Tổng cục Hải Quan	Diện tích: 1 ha Đơn vị: Công ty phát triển hàng hải (Vimadeco)	Việc mở rộng không hiệu quả	Đường bộ:Quốc lộ 5
2	ICDMỹ Đình	Số 17 Phạm Hùng, Mỹ Đình 2, Từ Liêm, Hà Nội	Số 1535/QĐ-BTC Ngày 14/7/2008 củaBộ Tài chính	Tổng diện tích: 5,2 ha Kho: 2,2 ha Đơn vị: Công ty TNHH MTV Đầu tư TM và DV quốc tế (Interserco)	Di dời vị trí mới	Đườngbộ: đường nội đô Hà Nội, QL32; vành đai 3….
3	ICD Tiên Sơn	TS9, KCN Tiên Sơn, Tiên Du, Bắc Ninh	Số 575/QĐ-BTC Ngày 18/3/2010 của Bộ Tài chính.	Diện tích: 10ha Diện tích kho: 6,5 ha Đơn vị: Công ty CPĐT Bắc Kỳ (BK Logistics JSC)	Mục tiêu năm 2016: mở rộng diện tích lên 42ha.	Đường bộ:C.tốc Hà Nội - Lạng Sơn, QL1, QL5, QL 18.
4	ICD Hải Dương	Km 48+450 Quốc lộ 5, Thành phố Hải Dương	số 1839/QĐ-BTC Ngày 03/05/2006 của Bộ Tài chính	Diện tích: 12ha Diện tích kho: 2,4 ha Đơn vị: Công ty CP Giao nhận kho vận Hải Dương	Mục tiêu 2018: 30ha Mục tiêu 2020: 60ha	Đường bộ: QL5, 18, Có khả năng kết nối tuyến ĐS Hà Nội - Hải Phòng.
5	ICD Phúc Lộc	KCN Khánh Phú, xã Ninh Phúc, TP Ninh Bình, tỉnh Ninh Bình	Số 584/QĐ-BGTVT ngày 11/2/2015 của Bộ Giao thông vận tải	Diện tích: 34,5ha Đơn vị: Công ty CP Phúc Lộc.	Cập nhật vào quy hoạch chi tiết phát triển	Đường bộ, Quốc lộ 10, đường bộ ven biển Cảng TNĐ:Phúc Lộc
6	ICD Thụy Vân	KCN Thụy Vân, TP Việt Trì, tỉnh Phú Thọ	số 1402/QĐ-BTC ngày 10/4/2007 của Bộ Tài Chính	Diện tích: 2,8 ha Đơn vị: Công ty TNHH vận tải duyên hải Phú Thọ (TASA Phú Thọ)	Không	Đường bộ
7	ICD Hải Linh	Khu 2, P Vân Cơ, TP Việt Trì, tỉnh Phú Thọ		Diện tích: 13,5 ha Sản lượng : Đơn vị: Công ty TNHH Hải Linh	Không	Đường bộ, Cảng TNĐ: Hải Linh

TT	Tên cảng	Địa chỉ	Số QĐ thành lập/ Giấy phép	Diện tích, năng lực, Chủ khai thác	Kế hoạch mở rộng	Hiện trạng phương thức vận tảikết nối
8	ICD Lào Cai	KCN Đông Phố Mới, tp Lào Cai, tỉnh Lào Cai	Số 383/QĐ-BTC ngày 12/2/2010 của Bộ Tài chính	Diện tích: 13,5 ha Sản lượng : 12.000 teus Đơn vị: Công ty CP Vinalines Logistics VN	Có khả năng mở rộng	Đường bộ, đường sắt
9	ICD Hòa Xá	KCN Hòa Xá, xã Mỹ Xá, TP Nam Định, tỉnh Nam Định.	số 2387/QĐ-BTC ngày 28/10/2008 của Bộ Tài	Diện tích: 5,6ha, Đơn vị: Công ty cổ phần kinh doanh len Sài Gòn	Di dời vị trí mới	Đường bộ, đường nội đô, QL 1, QL 10
10	Cạng cạn Móng Cái	Phường Hải Yên, thành phố Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh	số 3882/QĐ-BGTVT Ngày 30/10/2015 của Bộ giao thông vận tải	Diện tích: 39,77 ha Đơn vị: Công ty cổ phần Thành Đạt	Cập nhật vào quy hoạch chi tiết phát triển	Đường bộ: Q lộ 18 Đường thủy: tuyến ven biển
11	ICD Phước Long	Km số 7, Xa lộ Hà Nội, Phân khu Phước Long, Quận 9, TP Hồ Chí Minh	Chưa xác định	Tổng diện tích: 35,5 ha Sản lượng 2014:442.000teus Đơn vị: Công Ty TNHH Cảng Phước Long	Không	Đường bộ Đường thủy
12	ICD Transimex	7/1 Ấp Bình Thọ, phường Trường Thọ, quận Thủ Đức, TP Hồ Chí Minh	Chưa xác định	Tổng diện tích: 9,3 ha Bãi container: 5,7 ha Kho ngoại quan: 1 ha Đơn vị: Công ty CP Transimex Sài Gòn	Không	Đường bộ Đường thủy
13	ICD Sotrans	Km9 xa lộ Hà Nội, quận Thủ Đức, TP Hồ Chí Minh	Số 3287/QĐ-BTC ngày 15/12/2009 của Bộ Tài Chính	Diện tích: 10ha Bãi container: 7ha Đơn vị chủ quản: Công ty CP Kho vận miền Nam	Không	Đường bộ Đường thủy;
14	ICD Tây Nam (Tanamexco)	Km9 xa lộ Hà Nội, quận Thủ Đức, TP Hồ Chí Minh	Chưa xác định	Diện tích: 12,5ha Đơn vị chủ quản: Công ty TNHH MTV SX-TM-XNK Tây Nam	Không	Đường bộ Đường thủy.
15	ICD Phúc Long	Km9 xa lộ Hà Nội, quận Thủ Đức, TP Hồ Chí Minh	Chưa xác định	Tổng diện tích: 100 ha Bãi Container: 60 ha Đơn vị chủ quản: Công ty cổ phần Phúc Long	Không	Đường bộ Đường thủy

TT	Tên cảng	Địa chỉ	Số QĐ thành lập/ Giấy phép	Diện tích, năng lực, Chủ khai thác	Kế hoạch mở rộng	Hiện trạng phương thức vận tảikết nối
16	ICD Tân cảng Long Bình	G243, đường Bùi Văn Hòa, KP7, TP Biên Hòa, Đồng Nai	Số 1794/QĐ-BTC ngày 27/7/2009 của Bộ Tài Chính	Diện tích: 85 ha Bãi container: 20 ha Kho: 41 ha Đơn vị: Công ty Tân Cảng	Giai đoạn 2 có diện tích khoảng 150ha.	Đường bộ
17	ICD Sóng Thần	Ấp Bình Đáng, xã Bình Hòa, TX Thuận An, tỉnh Bình Dương.	Số 5967/QĐ-HQ Ngày 21/12/2000 của Tư lệnh Hải Quân	Tổng diện tích: 50 ha Bãi: 25 ha Kho: 16,5 ha Đơn vị: Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn	Có khả năng	Đường bộ, Đường sắt
18	ICD Biên Hòa	Km1,QL51, Long Bình Tân, TP Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai	ĐKKD số: 3601047417 do sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Đồng Nai cấp ngày 07/10/2009	Diện tích: 18ha Kho: 8,5.ha Bãi: 5 ha Đơn vị: Công ty Logistics Tín Nghĩa	Mở rộng về phía Nhơn Trạch	Đường bộ Đường thủy
19	ICD TBS Tân Vạn	xã Bình Thắng, huyện Dĩ An, tỉnh Bình Dương	Hoạt động từ tháng 11/2010	Diện tích kho: 22 ha Kho ngoại quan: 5,8 ha; Kho CFS: 8,7 ha Kho thường: 7,5.ha Công suất: 600.000 teus/năm Đơn vị: Công ty TBS Tân Vạn	Mở rộng thêm 70ha,	Đường bộ
20	ICD Bến Nghé	P.Trường Thọ, Q. Thủ Đức, TP Hồ Chí Minh	Số 2678/ QĐ-BTC ngày 26/12/2002 của Bộ Tài Chính	Diện tích: 1,3ha Đơn vị: Công ty TNHH MTV cảng Bến Nghé	Không có khả năng	Đường bộ Đường thủy
21	Cảng cạn Tân cảng Nhơn Trạch	xã Phú Thạnh, huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai	số 432/QĐ-BGTVT Ngày 04/02/2016 của Bộ giao thông vận tải	Diện tích: 11ha Đơn vị: Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn	Cập nhật vào quy hoạch	Đường bộ: ĐT 769 Đường thủy: cảng TNĐ tân cảng nhơn trạch

1.5. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC CẢNG CẠN Ở VIỆT NAM

1.5.1. Đánh giá sự phù hợp của các ICD hiện nay đối với các các cảng cạn được quy hoạch theo Quyết định số 2223/QĐ-TTg

1) Các tiêu chí của cảng cạn

Theo Quyết định 2223, các tiêu chí để hình thành cảng cạn như sau:

- Cảng cạn được hình thành trên cơ sở nhu cầu phát triển kinh tế của vùng có khối lượng lớn hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng container (trên 50 nghìn TEU) hoặc tại khu vực cửa khẩu quốc tế, các khu vực thường bị ùn, tắc giao thông do phương tiện vận tải hàng hóa gây nên (trên 30 nghìn TEU);

- Gắn với các hành lang vận tải chính (trục giao thông quốc gia, quốc tế) tới cảng biển phục vụ phát triển kinh tế vùng;

- Cảng cạn phải được kết nối với cảng biển ít nhất 02 phương thức vận tải để tạo điều kiện tổ chức vận tải đa phương thức (ưu tiên vị trí cảng cạn gắn với phương thức có năng lực vận tải cao);

- Kết nối thuận tiện với hệ thống giao thông, sử dụng hợp lý các phương thức vận tải để có hiệu quả kinh tế và đảm bảo an toàn trong quá trình vận tải;

- Đảm bảo đủ quỹ đất để đáp ứng nhu cầu phát triển lâu dài (tối thiểu 10ha);

- Đảm bảo đủ diện tích để bố trí nơi làm việc cho các cơ quan, tổ chức hữu quan;

- Đảm bảo tuân thủ các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường, công nghệ, quốc phòng, an ninh, phòng, chống cháy nổ và đầu tư xây dựng theo quy định của pháp luật trong quá trình xây dựng và khai thác sử dụng.

Như vậy trong phạm vi Quy hoạch chi tiết, các tiêu chí chủ yếu để lựa chọn các cảng cạn theo Quy hoạch tổng thể bao gồm:

(1) Tiêu chí tiên quyết: Phù hợp về vị trí đã được xác định trong Quy hoạch 2223, phải gắn với các hành lang vận tải chính (trục giao thông quốc gia, quốc tế) tới cảng biển phục vụ phát triển kinh tế vùng; hoặc phù hợp với hiệp định quốc tế mà Việt Nam đã tham gia.

(2) Tiêu chí 1: Kết nối thuận lợi với cảng biển, ưu tiên cao đối với khả năng kết nối vận tải đường sắt, đường thủy nội địa và đường bộ cao tốc;

(3) Tiêu chí 2: Đảm bảo đủ quỹ đất để đáp ứng nhu cầu phát triển lâu dài (tối thiểu 10ha);

(4) Tiêu chí 3: Vấn đề tổ chức vận tải khu vực xây dựng ICD

(5) Tiêu chí 4: Hiệu quả về vận tải

2) Đánh giá sự phù hợp các cảng ICD hiện tại so với các tiêu chí

Tổng hợp đánh giá các ICD hiện nay trên cơ sở các tiêu chí hình thành cảng cạn

TT	Tên cảng cạn	Vị trí	Quy mô hiện hữu và khả năng mở rộng (ha)	Phù hợp về vị trí cảng cạn được quy hoạch trong QĐ 2223	Phù hợp về PTVT kết nối với cảng biển	Phù hợp về quy mô, diện tích	Phù hợp về mặt tổ chức vận tải khu vực	Quy hoạch chi tiết
I	**Khu vực phía Bắc**							
1	ICD Gia Thụy	Quốc lộ 5, Long Biên, Hà Nội	1,0	Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội	Chỉ có một PTVT	Không phù hợp	Không phù hợp	Không
2	ICD Mỹ Đình	Mỹ Đình, Từ Liêm, Hà Nội	5,5	Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội	Chỉ có một PTVT	Không phù hợp	Không phù hợp	Không
3	ICD Tiên Sơn	Thị xã Từ Sơn, Bắc Ninh	11,5	Hành lang Hà Nội Lạng Sơn	Chỉ có một PTVT	Phù hợp	Phù hợp	Xem xét
4	ICD Hải Dương	Km 48+450 Quốc lộ 5, TP. Hải Dương	12, (khả năng mở rộng 18)	Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội	Chỉ có một PTVT	Phù hợp	Phù hợp	Xem xét
5	ICD Phúc Lộc	KCN Khánh Phú, Ninh Phúc, TP Ninh Bình	34,5	Khu vực kinh tế ven biển	Chỉ có một PTVT	Phù hợp	Phù hợp	Cập nhật vào quy hoạch
6	ICD Thụy Vân	Cụm CN Đông phố Mới, TP. Lào Cai	2	Hành lang Hà Nội-Lào Cai	Chỉ có một PTVT	Không phù hợp	Phù hợp	Không
7	ICD Hải Linh	Khu 2, P Vân Cơ, TP Việt Trì, tỉnh Phú Thọ	5	Hành lang Hà Nội-Lào Cai	Đường bộ, cảng TNĐ	Không	Phù hợp	Xem xét
8	ICD Lào Cai	Cụm CN Đông phố Mới, TP. Lào Cai	13,5	Hành lang Hà Nội-Lào Cai	Đường bộ, Đường sắt	Phù hợp	Phù hợp	Xem xét
9	ICD Hòa Xá	KCN Hòa Xá- Mỹ Xá, TP Nam Định	5,4	Khu vực kinh tế ven biển	Chỉ có một PTVT	Không phù hợp	Phù hợp	Không
10	Cạng cạn Móng Cái	P.Hải Yên,TP. Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh	39,77	Khu vực kinh tế ven biển	Đường bộ, cảng biển	Phù hợp	Phù hợp	Cập nhật vào quy hoạch

TT	Tên cảng cạn	Vị trí	Quy mô hiện hữu và khả năng mở rộng (ha)	Phù hợp về vị trí cảng cạn được quy hoạch trong QĐ 2223	Phù hợp về PTVT kết nối với cảng biển	Phù hợp về quy mô, diện tích	Phù hợp về mặt tổ chức vận tải khu vực	Quy hoạch chi tiết
II	**Khu vực phía Nam**							
11	ICD Phước Long	Xa lộ Hà Nội, Quận 9, Thành phố Hồ Chí Minh	15	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Đường bộ Đường sông	Không phù hợp	Không phù hợp	Không
12	ICD Transimex	7/1 ấp Bình Thọ, Phường Trường Thọ, Quận Thủ Đức	9	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Đường bộ Đường song	Không phù hợp	Không phù hợp	Không
13	ICD Sotrans	Km 09 Xa Lộ Hà Nội, Phường Trường Thọ, Thủ Đức, TP. HCM.	9,3	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Đường bộ Đường sông	Không phù hợp	Không phù hợp	Không
14	ICD Tây Nam (Tanamexco)	Số 1, phường Trường Thọ, quận Thủ Đức, TP. Hồ Chí Minh. Cảng	12,5	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Đường bộ Đường sông	Không phù hợp	Không phù hợp	Không
15	ICD Phúc Long	494 Trường Thọ, Phường Trường Thọ, Quận Thủ Đức, TP.HCM	18	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Đường bộ Đường sông	Không phù hợp	Không phù hợp	Không
16	ICD Tân Cảng Long Bình	TP Biên Hòa, tiếp giáp với các KCN Biên Hòa I, II, Amata, Loteco	105 (khả năng mở rộng 150 ha)	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Chỉ có một PTVT	Không phù hợp	Phù hợp	Xem xét
17	ICD Sóng Thần	Khu CN Sóng Thần, phường Bình Hoà, quận Thuận An- Bình Dương	50	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Chỉ có một PTVT	Không phù hợp	Phù hợp	Xem xét
18	ICD Biên Hoà	Km1 QL51, phường Long Bình Tân, TP. Biên Hoà, Đồng Nai	18	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Đường bộ Đường sông	Không phù hợp	Phù hợp	Xem xét

TT	Tên cảng cạn	Vị trí	Quy mô hiện hữu và khả năng mở rộng (ha)	Phù hợp về vị trí cảng cạn được quy hoạch trong QĐ 2223	Phù hợp về PTVT kết nối với cảng biển	Phù hợp về quy mô, diện tích	Phù hợp về mặt tổ chức vận tải khu vực	Quy hoạch chi tiết
19	ICD TBS Tân Vạn	xã Bình Thắng, huyện Dĩ An, tỉnh Bình Dương	12,5 (khả năng mở rộng 135 ha)	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Đường bộ Đường sông	Phù hợp	Phù hợp	Xem xét
20	ICD Bến Nghé	P.Trường Thọ, Q. Thủ Đức, TP Hồ Chí Minh	1,3 ha	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Đường bộ Đường sông	Không phù hợp	Không phù hợp	Không
21	Cảngcạn Nhơn Trạch	xã Phú Thạnh, huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai	11,0 (khả năng mở rộng 20 ha)	Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh	Đường bộ Đường sông	Phù hợp	Phù hợp	Cập nhật vào quy hoạch

(Nguồn:nhóm nghiên cứu TDSI 7/2016)

1.5.2. Những khó khăn hiện nay khi thực hiện quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn

Quy hoạch chi tiết phát triển cảng cạn phải phù hợp với Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 23/11/2011 (gọi tắt là Quy hoạch phát triển). Tuy nhiên việc thực hiện theo Quy hoạch phát triển hiện nay đang tồn tại những khó khăn, bất cập chủ yếu như sau:

1.5.2.1. Việc kết nối các phương thức vận tải

Trong Quy hoạch cảng cạn được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, ICD phải được kết nối với ít nhất 2 phương thức vận tải. Ngoài vận tải đường bộ là phương án kết nối cơ bản, phương thức còn lại phải là đường sắt hoặc đường thủy nội địa.

Việc kết nối cảng cạn với cảng biển bằng các phương thức vận tải chủ yếu mang tính thụ động, tức là các cảng cạn dựa vào điều kiện sẵn có của KCHT các phương thức vận tải mà chưa có cảng cạn nào được quy hoạch đồng bộ với quy hoạch từng chuyên ngành GTVT.

Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng thủy nội địa khu vực phía Bắc và phía Nam đã được Bộ GTVT phê duyệt thời gian gần đây cũng mới chỉ xem xét quy hoạch các cảng thủy nội địa theo chức năng truyền thống, hầu như chưa xem xét quy hoạch kết hợp với việc phát triển các cảng cạn đường sông.

Các cảng cạn phía Nam có hiện tại 7/10 cảng kết nối được với đường thủy nội địa. Tuy nhiên 5/6 cảng cạn khu vực Thủ Đức gắn liền với việc khai thác cảng thủy nội địa Trường Thọ đang gây ra nhiều vấn đề khó khăn lớn cho việc tổ chức vận tải trên xa lộ Hà Nội của TP.Hồ Chí Minh và đang được kiến nghị di dời.

Vấn đề cảng cạn kết nối đường sắt đánh giá chung còn rất khó khăn, thiếu các điều kiện khả thi trong tương lai gần, ít nhất từ nay đến năm 2020 do:

- Do hạn chế về hạ tầng kết nối nên hiện nay chỉ có cảng cạn ICD Lào Cai là duy nhất kết nối được với đường sắt. Về quy hoạch, mặc dù trong quy hoạch điều chỉnh mới được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2015 có đề cập đến việc kết hợp phát triển các cảng cạn trên các tuyến chính, nhưng trong các dự án đầu tư hoặc quy hoạch chi tiết các tuyến chính (được xây dựng trước quy hoạch tổng thể điều chỉnh) như Biên Hòa - Vũng Tàu, TP.Hồ Chí Minh - Cần Thơ, TP.Hồ Chí Minh - Lộc Ninh...hầu như chưa đề cập đến việc đặt các ga hàng hóa chính là các cảng cạn.

- Việc triển khai đầu tư các dự án đường sắt xây dựng mới nhiều năm qua rất chậm chạp do không huy động được nguồn vốn đầu tư, ngay cả đối với các tuyến đã duyệt báo cáo khả thi.

- Cơ sở pháp lý cho việc kết nối từ cảng cạn vào tuyến đường sắt quốc gia hiện chưa phù hợp, không tạo thuận lợi cho việc kết nối vào các cảng cạn không phải là ga đường sắt được quy hoạch, nằm cách xa tuyến. Theo quy định thì việc kết nối đường sắt chuyên dùng (bao gồm cả cảng cạn) là phải kết nối vào ga trên đường sắt quốc gia. Điều này gây khó khăn, tốn kém khi phải đầu tư đường sắt chuyên dùng do phải tăng chiều dài tuyến kết nối. Doanh nghiệp khai thác ICD Lào Cai phải tự bỏ tiền đầu tư 300m đường sắt kết nối từ ICD vào ga Lào Cai trên tuyến đường sắt quốc gia Hà Nội - Lào Cai.

Ngoài ra, để cảng cạn có thể kết nối và tham gia vận tải đường sắt đi/từ cảng biển, các tuyến đường sắt cần kết nối thuận lợi với đầu cảng biển. Tuy nhiên vấn đề này ngay cả cảng biển Hải Phòng là cảng duy nhất kết nối với đường sắt cũng chưa đáp ứng được yêu cầu.

- Năng lực vận tải của ngành đường sắt đối với vận tải hàng hóa nói chung và vận tải container nói riêng còn nhiều hạn chế cả về phương tiện trang thiết bị, khả năng khai thác, khiến chất lượng dịch vụ khai thác thấp.

Nhìn chung, vấn đề kết nối cảng cạn với phương thức vận tải thứ hai, đặc biệt là đường sắt đang gặp phải những thách thức rất lớn. Thêm vào đó, việc tìm được vị trí vừa đảm bảo kết nối vừa đảm bảo quỹ đất đủ lớn để phát triển theo quy hoạch là rất khó khăn, nhiều vị trí là không tìm được vị trí khả thi.

1.5.2.2. Về quy mô, diện tích:

Theo Quy hoạch 2223/QĐ-TTg, quy mô diện tích các cảng cạn được quy hoạch từ 70 - 400 ha đến năm 2030. Gắn liền với nó là các điều kiện: nằm gần các khu công nghiệp, khu chế xuất, trung tâm logistics và phải đảm bảo hiệu quả trong kết nối với đường thủy nội địa hoặc đường sắt khiến cho việc xác định vị trí có đủ quỹ đất để phát triển là rất thiếu khả thi.

Mục đích và quan điểm của Quy hoạch 2223/QĐ-TTg đưa ra nhằm xây dựng những cảng cạn quy mô lớn với phạm vi phục vụ nhu cầu vận tải cho cả một vùng hoặc một nhóm các tỉnh cùng nằm trên một hành lang vận tải container. Về lý thuyết đây là một chủ trương đúng với điều kiện thực hiện một quy hoạch hệ thống cảng cạn mới hoàn toàn không liên quan đến hiện trạng, và quan trọng hơn là phải được thực hiện đồng bộ, gắn kết chặt chẽ với quy hoạch các phương thức vận tải khác theo kinh nghiệm quốc tế.Để đầu tư được các cảng cạn với quy mô như vậy có tính khả thi và hiệu quả thì nhà đầu tư phải là nhà nước hoặc theo hình thức PPP vì liên quan đến quy hoạch, kết nối và tổ chức

vận tải đường sắt, quỹ đất và nhiều chính sách liên quan mà các doanh nghiệp tư nhân khó có đủ điều kiện cả về tài chính và khả năng thực hiện.

Trong Quy hoạch 2223/QĐ-TTg cũng nêu một giải pháp hợp lý trong tường hợp này là: "Hoàn thiện cơ chế cho thuê khai thác cảng cạn được đầu tư bằng nguồn vốn của Nhà nước", tức là cũng đã xem xét đến việc đầu tư bằng nguồn vốn Nhà nước đối với một số cảng cạn để cho thuê. Hiện nay chưa có chủ trương rõ ràng nên cơ chế này chưa được xây dựng.

Tuy nhiên trong thực tế thì việc quy hoạch phát triển các cảng cạn quy mô lớn như vậy sẽ gặp phải những vấn đề lớn như sau:

- Rất khó xác định được khu vực vừa có quỹ đất phù hợp, vừa đảm bảo khả năng kết nối giao thông đường sắt (hoặc đường thủy nội địa), vừa nằm gần nguồn hàng.

- Các khu kinh tế, KCN, KCX hiện có hoặc được quy hoạch ở tất cả các địa phương trên cả nước, vì vậy mà việc sử dụng cảng cạn được đầu tư ở địa phương này phục vụ cho một địa phương khác cũng có nhu cầu vận chuyển hàng hóa lớn tương đương là không hiệu quả và khó khả thi trong nhiều trường hợp (chi phí vận tải, trung chuyển, hải quan, lưu kho, bãi, kết nối chuỗi cung ứng....).

- Khó tìm được nhà đầu tư thích hợp nếu không có sự tham gia đầu tư của Nhà nước. Việc đầu tư các cảng cạn có tính chất và quy mô lớn như vậy sẽ rất khó cho việc đầu tư cũng quản lý khai thác.

- Việc di dời hoặc thay đổi chức năng các cảng cạn hiện có sẽ gây ra sự hẫng hụt lớn về dịch vụ cảng cạn, ảnh hưởng đến quy trình và kế hoạch của các doanh nghiệp hàng hóa, quyền lợi của doanh nghiệp cảng cạn, đặc biệt là các cảng cạn mới đầu tư nâng cấp.

- Một số cảng cạn được công bố hoặc chấp thuận gần đây không tuân theo các điều kiện về thành lập cảng cạn và quy hoạch phát triển.

1.5.2.3 Vấn đề hiện trạng phát triển

Mặc dù hầu hết các cảng cạn hiện nay đều có quy mô hiện tại và khả năng mở rộng (quỹ đất dự trữ) nhỏ hơn rất nhiều so với quy mô xác định theo Quy hoạch 2223/QĐ-TTg, nhiều cảng chỉ có sự kết nối phương thức vận tải đường bộ nhưng nhìn chung có những ưu điểm tích cực như sau:

- Các cảng cạn hiện có đều nằm trên các hành lang vận tải container chính đã được xác định và có những đóng góp tích cực cho hoạt động vận tải trên hành lang theo hướng hợp lý.

- Nhiều cảng cạn đã được kết nối hợp lý với các phương thức vận tải đường sắt (ICD Lào Cai) và đường thủy nội địa (8/11 ICD khu vực phía Nam)

- Các cảng này đều có vị trí đặt ở trong hoặc gần các KCN, KCX và đang cung cấp nhiều dịch vụ logistics cũng như rất nhiều sự thuận lợi cho cho các khách hàng ở đây.

- Các doanh nghiệp khai thác cảng cạn phần lớn là các nhà cung cấp dịch vụ logistics có năng lực, uy tín và kinh nghiệm, có sự kết nối với nhiều chủ hàng, các hãng vận tải và các nhà cung cấp dịch vụ logistics quốc tế. Các cảng cạn đang hoạt động SXKD có hiệu quả.

- Chất lượng dịch vụ cảng cạn nhìn chung khá tốt, giúp làm giảm chi phí vận tải, kho bãi, làm thủ tục... cũng như rất nhiều sự thuận lợi cho khách hàng.

- Một số cảng cạn mới được công bố hoặc chấp thuận cũng có đặc điểm tương tự như các cảng cạn hiện có.

- Nhu cầu phát triển cảng cạn ở nhiều địa phương hiện rất cao để phục vụ cho nhu cầu phát triển KT-XH của địa phương.

❖ **Từ các phân tích nêu trên, có thể rút ra những nhận định như sau:**

Việc thực hiện quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn theo đúng 13 vị trí xác định sơ bộ trong Quyết định 2223/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ là rất khó triển khai, có phần mâu thuẫn với thực tế phát triển hiện nay.

Hình thành và phát triển 13 vị trí cảng cạn có quy mô diện tích từ 70 - 400ha trên phạm vi cả nước là chưa hợp lý, mặc dù có thể đáp ứng về mặt nhu cầu dịch vụ nhưng sẽ không hợp lý ở một số khu vực và hành lang vận tải container chính, đặc biệt khu vực Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai là nhưng nơi tập trung nhiều KCN, KCX và nhu cầu phát triển hệ thống cảng cạn hỗ trợ cho cảng biển là rất lớn; số lượng cảng cạn theo quy hoạch xác định là 5 ở khu vực phía Bắc và khu vực phía Nam (3) là chưa hợp lý.

Việc di dời hoặc chuyển đổi công năng, bổ sung các điều kiện còn thiếu của các cảng cạn hiện có là chưa thể thực hiện được ngay. Dù có thể xác định vị trí quy hoạch mới thì việc xây dựng và thực hiện phương án di dời sẽ gặp rất nhiều khó khăn thách thức (giống như đối với các cảng biển Nhóm 5).

Xác định vị trí có quỹ đất vừa đảm bảo thực hiện theo quy hoạch phát triển đã được phê duyệt, vừa đảm bảo kết nối hợp lý các phương thức vận tải khó xác định chính xác và khó thực hiện trong tương lai gần do phụ thuộc vào việc thực hiện quy hoạch chuyên ngành và tiến trình đầu tư các dự án đường sắt, đường bộ, cảng biển và cảng thủy nội địa.

❖ **Đề xuất của Tư vấn:**

- Các vị trí cảng cạn được quy hoạch có thể quy hoạch chi tiết thành các cụm hoặc nhóm một số cảng cạn thành phần nhưng vẫn đảm bảo về tổng quy mô diện tích và năng lực thông qua.

- Tận dụng tối đa sự hợp lý và ưu điểm của các cảng cạn hiện có. Sẽ từng bước chuyển đổi công năng hoặc di dời các cảng cạn không đáp ứng yêu cầu ra vị trí quy hoạch mới trên cơ sở bảo đảm các lợi ích của doanh nghiệp cũng như không gián đoạn hoặc ảnh hưởng lớn đến việc tổ chức vận tải giữa cảng biển và nguồn hàng hóa.

- Phối hợp và tận dụng tối đa các nguồn lực để hình thành một số cảng cạn kết hợp với phát triển các trung tâm logistics theo Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Bổ sung thêm một số cảng cạn trên các hành lang kết nối GTVT ASEAN để đáp ứng yêu cầu hội nhập và thực hiện các cam kết quốc tế mà Việt Nam tham gia.

CHƯƠNG2
DỰ BÁO NHU CẦU DỊCH VỤ CẢNG CẠN ĐẾN NĂM 2020, 2030

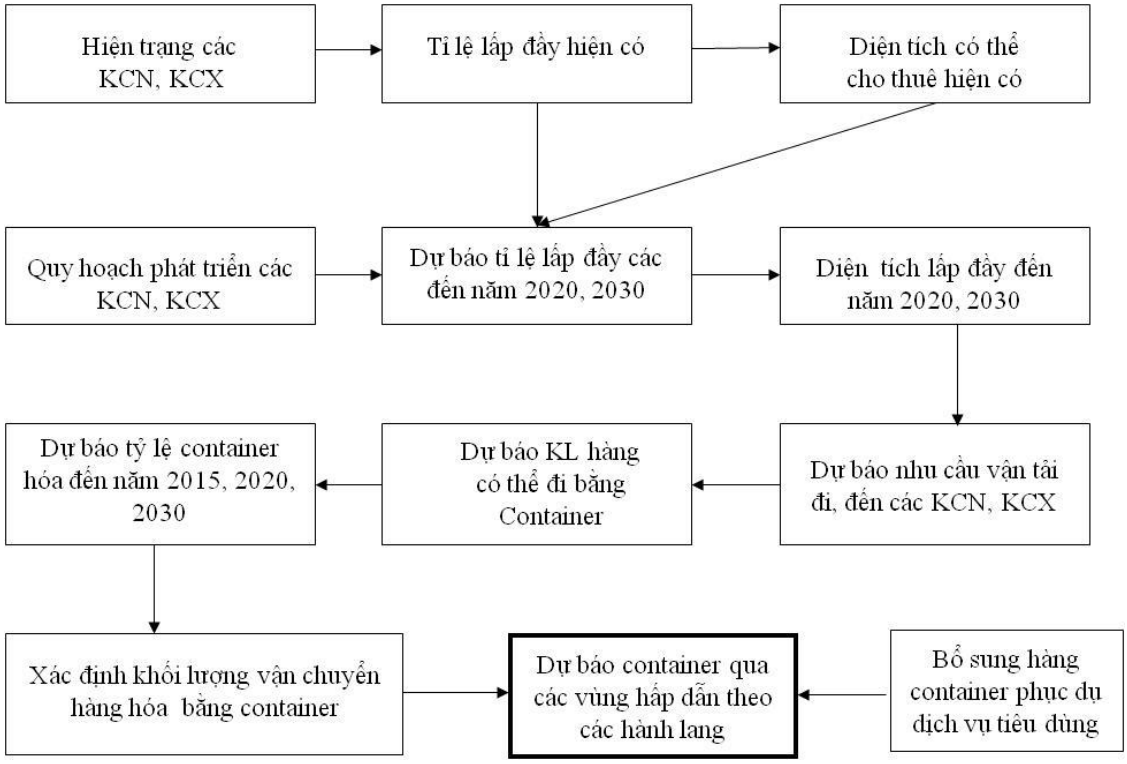
2.1. MÔ HÌNH VÀ PHƯƠNG PHÁP DỰ BÁO

2.1.1. Phương pháp

Phương pháp xác định khối lượng hàng Container cho đến nay các nghiên cứu vẫn căn cứ vào tỷ lệ lấp đầy trong các dự án khu công nghiệp, khu chế xuất cùng đặc điểm sản xuất để xác định tỷ lệ hàng Container và bổ sung lượng hàng hóa xuất nhập khẩu qua cửa khẩu và hành lang vận tải từ cảng biển.

2.1.2. Mô hình dự báo

Sơ đồ dự báo hàng container



Nhu cầu dịch vụ cảng cạn gắn kết chặt chẽ với nhu cầu dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa của các Doanh nghiệp tại các khu công nghiệp. Theo số liệu điều tra từ nhiều nguồn nghiên cứu, lượng hàng hóa container xuất phát từ các khu công nghiệp chiếm đến 80% tổng. Do đó việc xác định nhu cầu vận tải Container chính là việc xác định khối lượng từ các Khu Công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế cửa khẩu trên cơ sở số liệu điều tra và kết hợp với những tài liệu trước đây của các tổ chức nước ngoài và trong nước đã nghiên cứu, báo cáo.

Cơ sở để dự báo sẽ bao gồm: Diện tích lấp đầy các khu công nghiệp, khu chế xuất. Căn cứ vào tính chất của mặt hàng để xác định tỷ lệ Conainer cũng như nhu cầu sử dụng dịch vụ Logistic của các đơn vị trong khu CN để làm cơ sở tính toán.

Bên cạnh đó là lượng hàng hóa xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu cũng được xem xét như một yếu tố bổ sung vào nhu cầu vận tải container.

2.3. CÁC CĂN CỨ DỰ BÁO

Định hướng phát triển KT-XH toàn quốc, các vùng kinh tế trọng điểm và các địa phương;

Chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải Việt Nam và các chuyên ngành đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

- Quy hoạch phát triển các KCN tập trung, KCX ở Việt Nam đến 2015 và tầm nhìn đến 2020 của Bộ Kế hoạch đầu tư;

- Số liệu thống kê về hiện trạng và khối lượng hàng container qua các cảng biển Việt Nam và qua các ICD hiện tại.

2.4. KẾT QUẢ DỰ BÁO NHU CẦU DỊCH VỤ CẢNG CẠN

2.4.1. Dự báo khối lượng hàng container theo từng tỉnh

Căn cứ quy hoạch phát triển các KCN, KCX tập trung của các tỉnh, thành phố đã được phê duyệt, nhóm nghiên cứu dự báo tỷ lệ lấp đầy, nhu cầu hàng hoá XNK dựa trên loại hàng và tính chất hàng hoá của từng khu công nghiệp và tỉ lệ container hoá để tính toán xác định khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng container đến năm 2020, 2030 theo từng tỉnh.

Dựa vào tỷ lệ lấp đầy hiện trạng, định hướng phát triển các KCN, KCX; tính chất sản phẩm được sản xuất, chế biến để xác định khối lượng hàng được vận chuyển bằng container đi và đến các khu công nghiệp và dự kiến diện tích lấp đầy của KCN tập trung và KCX được phân theo tỉnh và tính theo mốc năm 2020 và năm 2030.

Căn cứ vào số liệu thống kê và điều tra năm 2014 và 2015 làm cơ sở, nhóm nghiên cứu phân tích và dự báo cho các năm với tỉ lệ lấp đầy như sau:

+ Đối với các KCN được thành lập trước 2014 tỉ lệ lấp đầy từ 70%-100%.

+ Đối với các KCN được ưu tiên thành lập mới sau năm 2014 đến năm 2020 tỉ lệ lấp đầy là 25-45%; Năm 2030 tỉ lệ lấp đầy từ 50% - 80%.

Theo tính toán của nhiều nghiên cứu và các chuyên gia trước đây đã kết luận rằng 80% khối lượng vận tải container là xuất phát từ các KCN, KCX.

Đồng thời cơ cấu ngành hàng, sản phẩm đầu ra cũng như tỷ lệ lấp đầy các KCN, KCX cũng là cơ sở quan trọng cho việc tính toán nhu cầu vận tải của các KCN, KCX

Trong nhiều nghiên cứu về dự báo khối lượng hàng hoá vận tải ở các KCX và KCN tập trung các chuyên gia nước ngoài đã rút ra kết luận rằng cứ 1ha thì cần vận chuyển nguyên liệu đầu vào và sản phẩm ra là 8.000T (8.000 T/ha). Trong phạm vi dự án này chúng tôi cũng sử dụng định mức này để xác định nhu cầu vận tải hàng của các tỉnh.

Ngoài khối lượng hàng container đi và đến tại các khu CN và khu CX tập trung còn một lượng hàng hóa từ các khu CN phân tán, của các làng nghề truyền thống, nhu cầu hàng hóa tiêu dùng cho dân cư vì vậy lượng hàng container cần được xác định bổ sung đặc biệt là thành phố Hà Nội, Hồ Chí Minh.

Như ở phần trước đã phân tích lượng hàng container xuất phát từ khu CN tập chung chiếm khoảng 80%. Như vậy cần bổ sung thêm 20% đến 30% lượng hàng từ các khu sản xuất làng nghề, hàng phục vụ cho nhu cầu sử dụng tiêu dùng đối với khối dịch vụ, dân cư v.v. Khối lượng này được phân chia về các khu vực theo tỷ lệ giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu của từng tỉnh trong vòng 3 năm liên tục gần đây nhất. Riêng thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh hệ số 2, các tỉnh thành phố khác có hệ số 1.

Đối với năm 2020 chúng tôi sử dụng lượng bổ sung thêm 20% cho tổng số (thời gian ngắn hạn nên tỷ lệ này coi như thay đổi không nhiều), theo chuỗi số liệu thống kê và nhận định của nhóm nghiên cứu thì tốc độ tăng trưởng khối ngành dịch vụ tăng trưởng nhanh hơn so với khối ngành công nghiệp, do vậy tổng lượng hàng container đến năm 2030 được bổ sung thêm 30%.

Tổng khối lượng hàng container sau khi đã được tính toán bổ sung như sau:

Bảng 2.4.1. Dự báo hàng hóa có thể vận chuyển bằng container theo từng tỉnh đến năm 2020, 2030

Đơn vị: TEU

TT	Tỉnh	Năm 2014	Ước TH 2015	Năm 2020	Năm 2030
1	Hà Nội	781.133	865.734	1.447.712	3.200.341
2	Vĩnh Phúc	177.508	221.525	670.570	1.273.526
3	Bắc Ninh	775.507	845.804	1.305.237	2.500.524
4	Hải Dương	239.390	274.772	547.404	995.174
5	Hải Phòng	209.694	266.461	882.826	1.404.078
6	Hưng Yên	183.873	215.780	480.253	808.711

TT	Tỉnh	Năm 2014	Ước TH 2015	Năm 2020	Năm 2030
7	Thái Bình	126.457	137.686	210.673	329.672
8	Hà Nam	141.740	159.966	292.889	492.881
9	Nam Định	127.512	141.195	235.045	355.665
10	Ninh Bình	115.694	130.606	239.448	395.446
11	Hà Giang	12.947	13.774	18.774	29.505
12	Cao Bằng	6.638	7.202	10.825	14.044
13	Bắc Cạn	10.053	11.337	20.677	25.333
14	Tuyên Quang	8.347	9.096	13.979	24.007
15	Lào Cai	83.428	85.345	95.612	138.835
16	Yên Bái	40.387	47.035	100.767	139.659
17	Thái Nguyên	127.432	141.589	239.765	541.802
18	Lạng Sơn	17.667	19.865	35.704	100.093
19	Quảng Ninh	242.371	262.413	390.400	692.263
20	Bắc Giang	114.673	127.399	215.617	388.323
21	Phú Thọ	97.107	117.235	300.662	557.874
22	Điện Biên	189	264	1.394	3.643
23	Lai Châu	129	287	15.810	41.701
24	Sơn La	421	744	12.914	23.615
25	Hòa Bình	23.810	31.214	120.858	251.357
26	Thanh Hóa	108.433	125.661	262.655	433.476
27	Nghệ An	43.616	55.779	190.809	396.653
28	Hà Tĩnh	13.083	15.101	30.941	78.942
29	Quảng Bình	32.418	40.503	123.305	249.893
30	Quảng Trị	49.944	55.917	98.365	163.312
31	Thừa Thiên - Huế	89.516	112.694	356.360	608.940
32	Đà Nẵng	257.182	273.300	370.368	548.302
33	Quảng Nam	132.565	146.179	238.325	404.322
34	Quảng Ngãi	57.903	61.627	84.164	130.807
35	Bình Định	172.296	187.245	283.847	485.051
36	Phú Yên	43.314	51.463	121.854	244.915
37	Khánh Hòa	42.810	45.680	63.191	116.968
38	Kon Tum	23.826	27.125	51.876	90.684
39	Gia Lai	31.995	35.323	57.935	99.844
40	Đăk Lăk	25.893	27.847	40.068	59.808
41	Đăk Nông	31.350	34.143	52.318	83.600
42	Lâm Đồng	41.961	47.840	92.155	166.732
43	Ninh Thuận	20.127	28.043	147.220	348.345
44	Bình Thuận	42.571	57.307	253.335	565.752
45	Bình Phước	110.806	141.320	476.884	1.076.886
46	Tây Ninh	251.174	287.136	560.604	1.072.410
47	Bình Dương	1.551.047	1.649.467	2.243.550	3.975.329
48	Đồng Nai	1.788.786	1.904.148	2.602.628	4.322.474

TT	Tỉnh	Năm 2014	Ước TH 2015	Năm 2020	Năm 2030
49	Bà Rịa - Vũng Tàu	532.701	571.924	815.851	1.538.069
50	Tp. Hồ Chí Minh	1.289.140	1.442.661	2.532.125	6.055.721
51	Long An	379.494	437.500	890.934	1.626.365
52	Tiền Giang	140.789	161.254	317.856	580.786
53	Bến Tre	55.985	64.369	129.337	240.497
54	Trà Vinh	27.070	29.116	41.916	72.108
55	Vĩnh Long	64.342	78.733	216.001	387.089
56	Đồng Tháp	53.999	63.439	141.964	279.127
57	An Giang	20.953	26.682	89.360	184.102
58	Kiên Giang	24.869	30.781	89.412	194.536
59	Cần Thơ	112.123	122.544	191.102	316.773
60	Hậu Giang	158.842	159.499	162.825	233.649
61	Sóc Trăng	78.919	88.926	161.540	291.340
62	Bạc Liêu	9.126	10.114	16.915	34.785
63	Cà Mau	24.333	30.370	91.978	181.878
		11.599.406	**12.863.085**	**22.597.686**	**42.668.340**

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

2.4.2. Dự báo luồng hàng container qua hệ thống cảng biển Việt Nam

Theo Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, các cảng biển có bến tiếp nhận tàu container bao gồm:

- Nhóm cảng biển phía Bắc (nhóm 1): Cảng Hải Phòng (khu Lạch Huyện, cảng Đình Vũ..,); cảng Hòn Gai - Quảng Ninh (Cái Lân);

- Nhóm cảng phía Bắc Trung bộ (nhóm 2): Cảng Nghi Sơn - Thanh Hóa; Cảng Cửa Lò - Nghệ An; Cảng Vũng Áng, Sơn Dương - Hà Tĩnh (bến tổng hợp container ở Vũng Áng);

- Nhóm cảng biển Trung Trung bộ (nhóm 3): Cảng Đà Nẵng (bến Tiên Sa); Cảng Dung Quất; Cảng Thừa Thiên Huế (khu bến Chân Mây); cảng Kỳ Hà;

- Nhóm cảng biển Nam Trung bộ (nhóm 4): cảng Quy Nhơn (khu bến Quy Nhơn - Thị Nại; khu bến Nhơn Hội); cảng Ba Ngòi - Cam Ranh;

- Nhóm cảng biển Đông Nam bộ (nhóm 5): Cảng Vũng Tàu - Bà Rịa (khu bến container Cái Mép), khu bến Phú Mỹ - Thị Vải; cảng TP.Hồ Chí Minh (khu bến Hiệp Phước, khu bến Cát Lái;

- Nhóm cảng biển ĐBSCL (nhóm 6): Cảng Cần Thơ (khu bến Cái Cui, khu bến Hoàng Diệu); cảng Mỹ Thới.

a) Dự báo nhu cầu vận tải container giai đoạn từ nay đến năm 2020, 2030

Theo kết quả dự báo, nhu cầu vận tải container đường biển Việt Nam cũng như khối lượng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam tiếp tục có sự tăng trưởng mạnh.

Đến năm 2020, tổng khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam khoảng 202-224 triệu tấn (17,6 - 19,5 triệu TEU), gấp hơn 2 lần so với năm 2013.

Đến năm 2030, tổng khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam khoảng 406- 467 triệu tấn (35,3 - 40,6 triệu TEU), gấp hơn 2 lần so với năm 2020.

Bảng 1.8: Dự báo lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, 2030

Đơn vị: Tr. tấn; Tr.TEU

TT	Loại hàng	Năm 2020		Năm 2025		Năm 2030	
		PACB	PACao	PACB	PACao	PACB	PACao
I	Tổng lượng hàng	634,42	677,62	831,88	904,87	1041,35	1162,22
	Tổng hợp	373,71	395,11	494,21	540,10	632,98	713,35
	- Trong nước	310,49	327,01	417,66	453,53	543,28	606,92
	- Quá cảnh	63,22	68,10	76,55	86,57	89,70	106,43
	Hàng rời than, quặng	148,91	165,41	221,97	243,57	274,37	294,87
	- Than	85,66	97,16	128,27	143,97	177,57	191,97
	- Quặng	63,25	68,25	93,70	99,60	96,80	102,90
	Hàng lỏng xăng dầu	111,80	117,10	115,70	121,20	134,00	154,00
	- Dầu thô	60,50	64,00	60,50	64,00	70,50	84,00
	- Xăng dầu	51,30	53,10	55,20	57,20	63,50	70,00
	Riêng container	202,31	224,23	289,61	334,17	406,08	467,06
	Triệu TEUs	17,59	19,50	25,18	29,06	35,31	40,61

Nguồn: Cục hàng hải Việt Nam, Viện Chiến lược và Phát triển GTVT

Qua phân tích các số liệu thống kê và số liệu dự báo tổng hợp nêu trên, có thể thấy nhu cầu phát triển vận tải container bằng đường biển của Việt Nam đã và sẽ tiếp tục tăng trưởng mạnh thể hiện qua khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam.

Để đáp ứng nhu cầu phát triển, ngoài việc đầu tư xây dựng hệ thống cảng biển đủ năng lực còn cần phải phát triển một mạng lưới cảng cạn và các trung tâm phân phối hàng hóa/trung tâm logistics được bố trí một cách khoa học, được đầu tư hiện đại, đồng bộ với quy mô hợp lý để đảm bảo khai thác có hiệu quả.

Ngoài các cảng cạn và trung tâm phân phối hàng hóa/trung tâm logistics hiện đang hoạt động trên cả nước sẽ được phân tích kỹ trong nội dung của

Chương 2, những năm qua các cơ quan quản lý nhà nước đã nỗ lực để xây dựng các kế hoạch phát triển dài cho việc đầu tư xây dựng mạng lưới cảng cạn và trung tâm logistics ở Việt Nam.

Các hành lang vận tải hàng container đi và đến cảng biển được xác định trên cơ sở các trục đường bộ chính, đường sắt, đường thủy nội địa kết nối thuận lợi từ nơi sản xuất (nguồn hàng) đến cảng biển có bến container. Qua kết quả dự báo hàng hóa có thể vận tải bằng container và mạng lưới giao thông quốc gia, xác định các hành lang chính như sau:

a. Miền Bắc

(1) Khu vực kinh tế ven biển: Quốc lộ 10;

(2) Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai: Quốc lộ 2, 70, cao tốc Nội bài – Lào Cai; đường sắt Hà Nội– Lào Cai, đường sắt Hà Nội - Hải Phòng;

(3) Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn: Quốc lộ 1A, 18A; đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn, đường sắt Hà Nội - Hải Phòng;

(4) Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội: Quốc lộ 6, Quốc Lộ 32

(5) Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội: Quốc lộ 5, Cao tốc Hà Nội – Hải Phòng,Ql 18A;

b. Miền Trung - Tây Nguyên

(1) Khu kinh vực kinh tế Nghi Sơn: Quốc lộ 1A

(2) Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A

(3) Hành lang kinh tế đường 9

(4) Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế: Quốc lộ 1A, 14B

(5) Hành lang kinh tế đường 19

c. Miền Nam

(1) Khu vực kinh tế Đông Bắc thành phố HCM: quốc lộ 1A, 20, 13,14, 51

(2) Khu vực kinh tế Tây Nam thành phố HCM: quốc lộ 1A, cao tốc Sài Gòn - Trung Lương

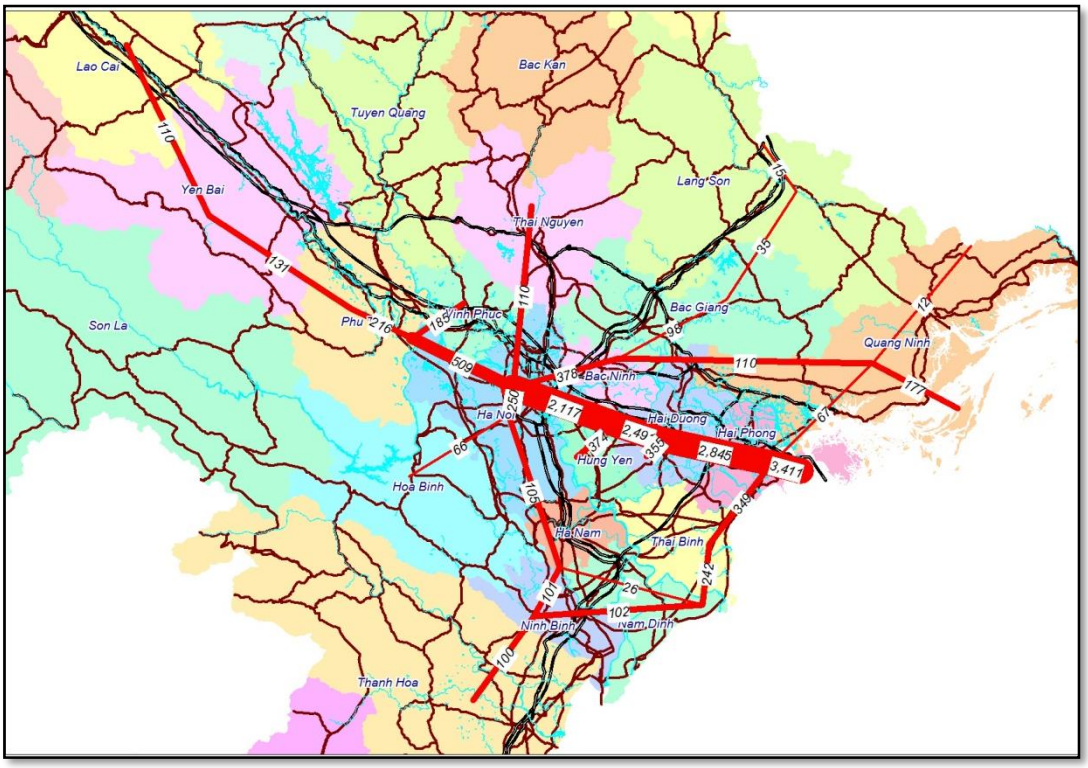
(3) Khu vực kinh tế Đồng bằng Sông Cửu Long: quốc lộ 1A, 80, 91, 30

Bảng 2.4.2. Dự báo khối lượng hàng có thể vận tải bằng container theo các hành lang

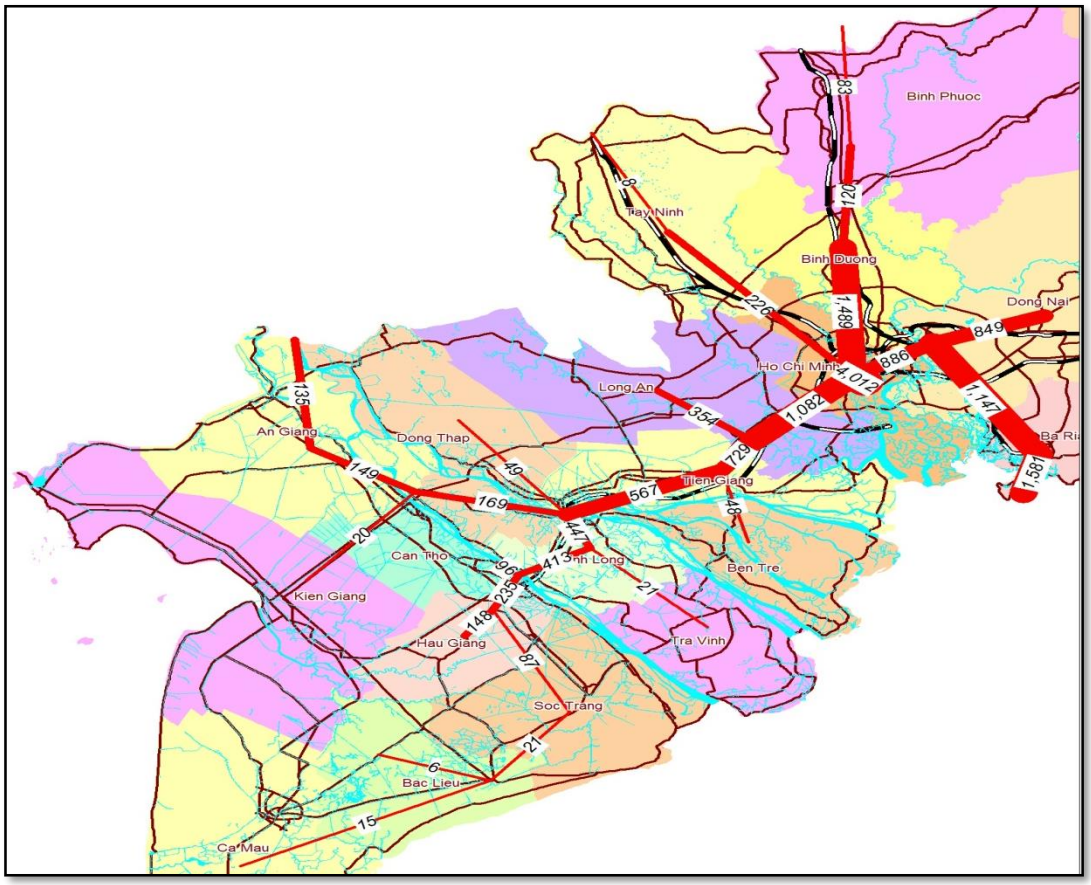
Đơn vị: TEU

TT	Hành lang kinh tế, khu kinh tế	Năm 2015	Năm 2020	Năm 2030
1	Khu vực kinh tế ven biển	831.864	1.368.454	2.265.927
2	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn	1.064.048	1.605.858	3.145.239
3	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai	526.707	1.255.844	2.256.963
4	Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội	243.675	437.901	902.215
5	Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội	1.466.334	3.237.759	6.157.726
		4.132.628	**7.905.816**	**14.728.070**
6	Khu kinh vực kinh tế Nghi Sơn	125.661	262.655	433.476
7	Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A	70.880	221.751	475.595
8	Hành lang kinh tế đường 9	96.420	221.670	413.205
9	Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, đường 14	532.172	965.053	1.561.564
10	Hành lang kinh tế đường 19	518.294	847.408	1.478.409
		1.343.427	**2.518.536**	**4.362.249**
11	Khu vực kinh tế Đông Bắc thành phố HCM	6.082.005	9.632.196	18.954.985
12	Khu vực kinh tế Tây Nam thành phố HCM	805.296	1.696.091	3.113.863
13	Khu vực kinh tế Đồng bằng Sông Cửu Long	498.033	845.047	1.509.172
		7.385.334	**12.173.335**	**23.578.020**
	Tổng cộng	**12.861.389**	**22.597.686**	**42.668.340**

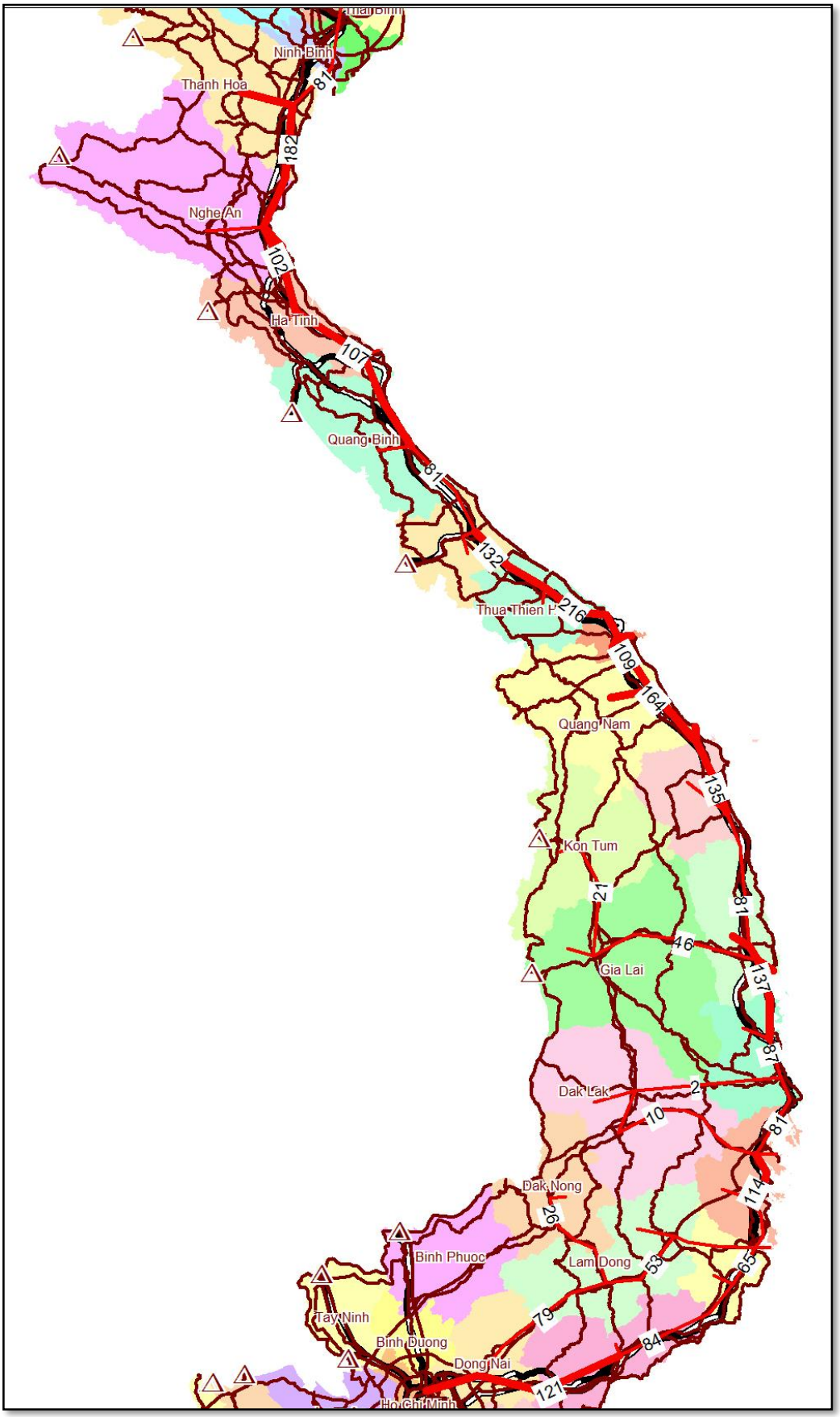
Hiện trạng luồng vận chuyển Container theo hành lang năm 2015 khu vực phía Bắc (ĐV:1000 TEU)



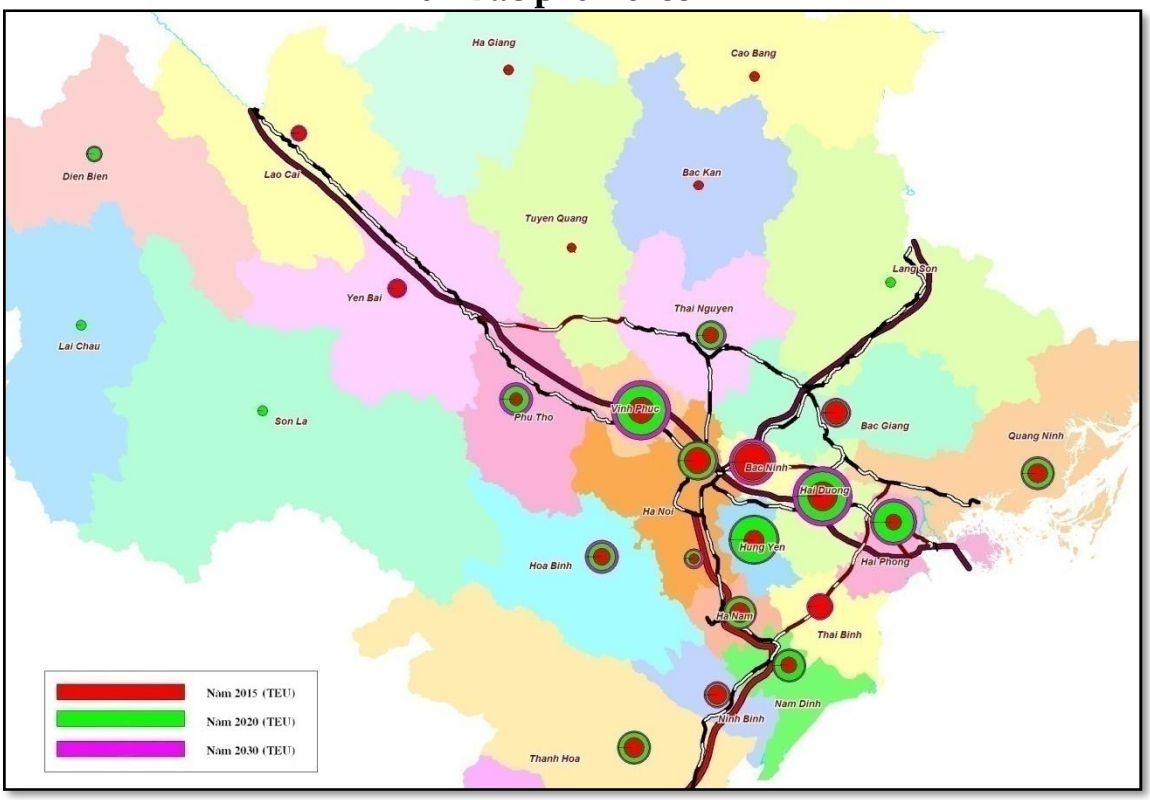
Hiện trạng luồng vận chuyển Container theo hành lang năm 2015 khu vực miền Nam (ĐV:1000 TEU)



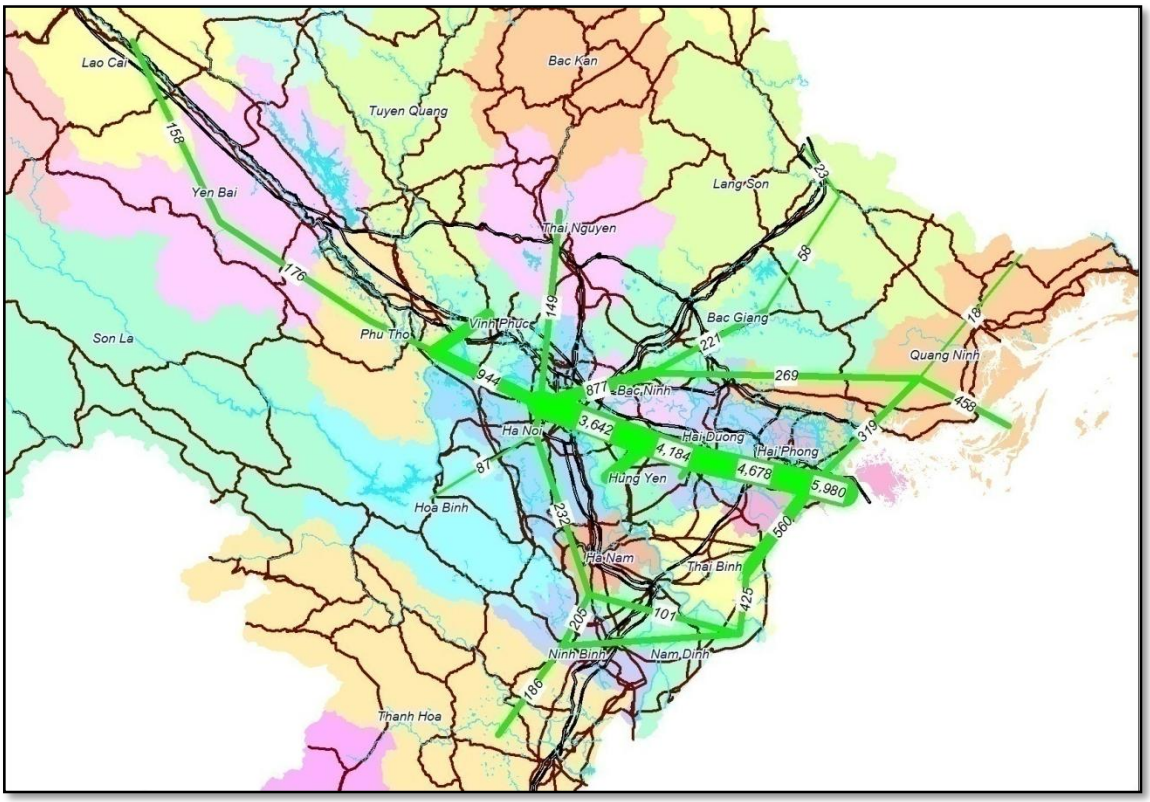
Hiện trạng luồng vận chuyển Container theo hành lang năm 2015 khu vực miền Trung(ĐV:1000 TEU)



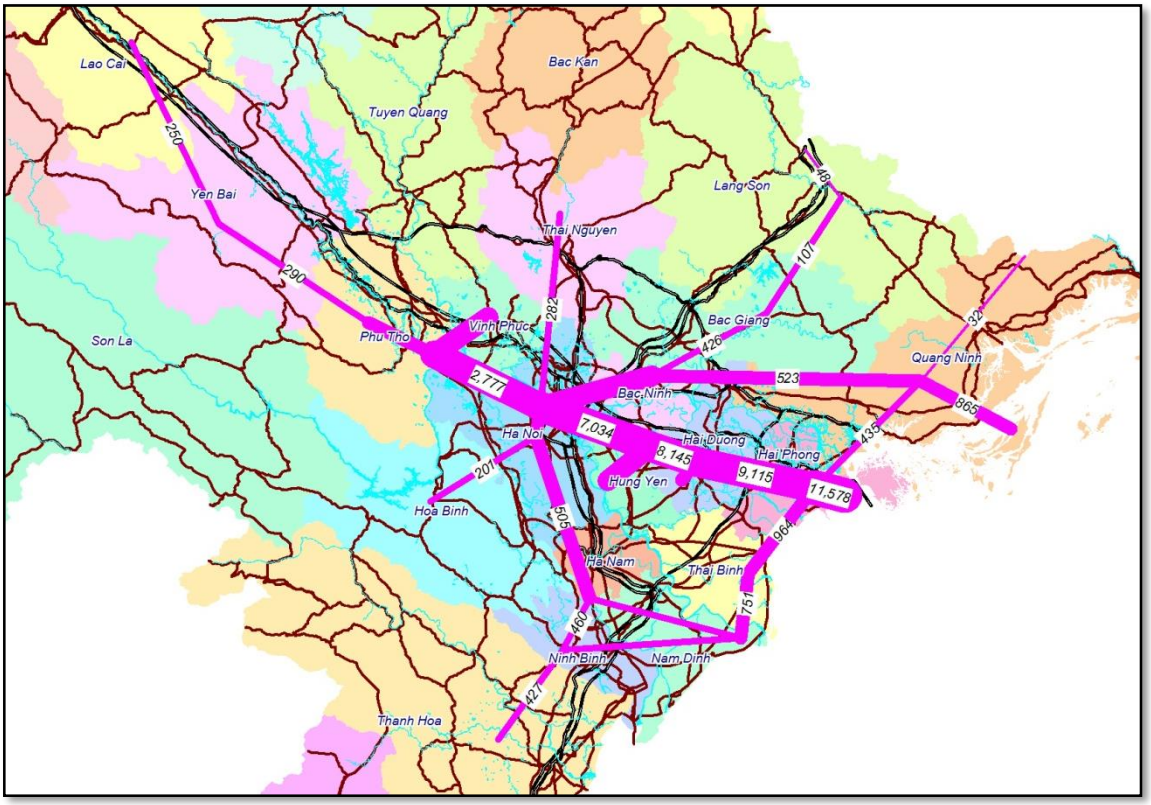
Dự báo nhu cầu vận tải bằng Container của các khu công nghiệp miền Bắc phân theo Tỉnh



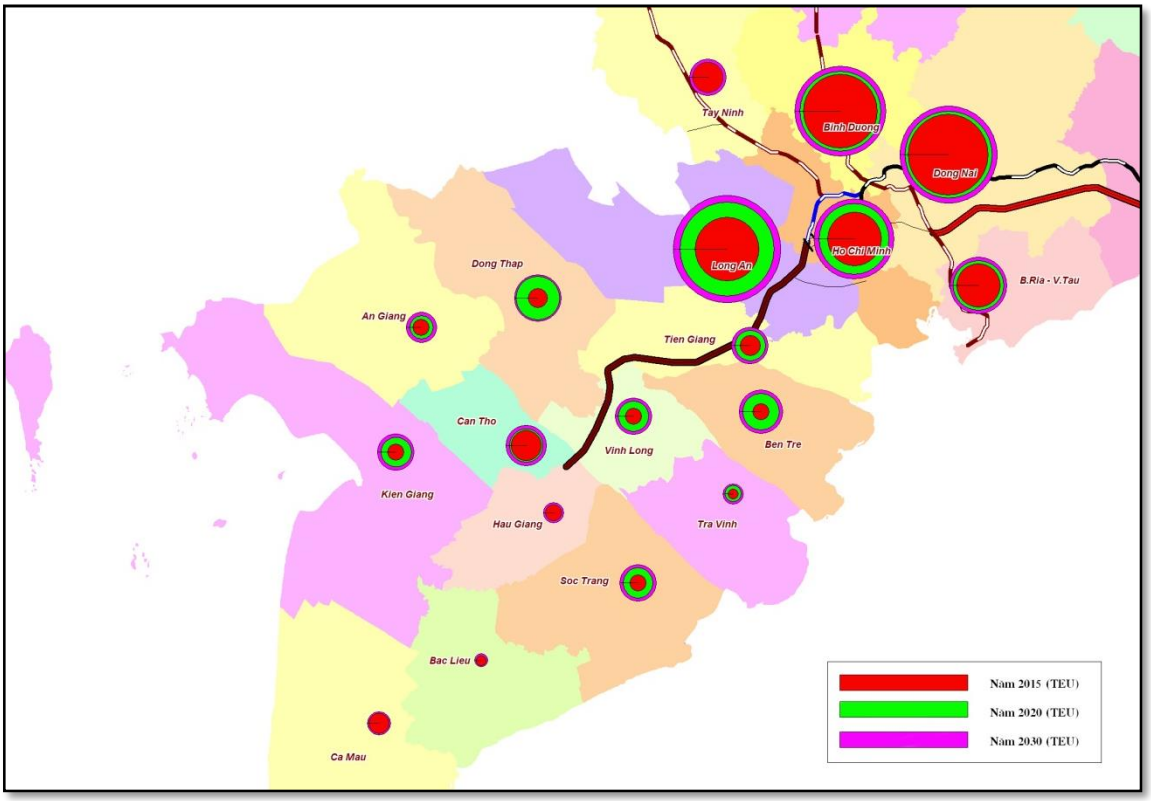
Dự báo luồng vận chuyển Container theo hành lang năm 2020 khu vực miền Bắc(ĐV:1000 TEU)



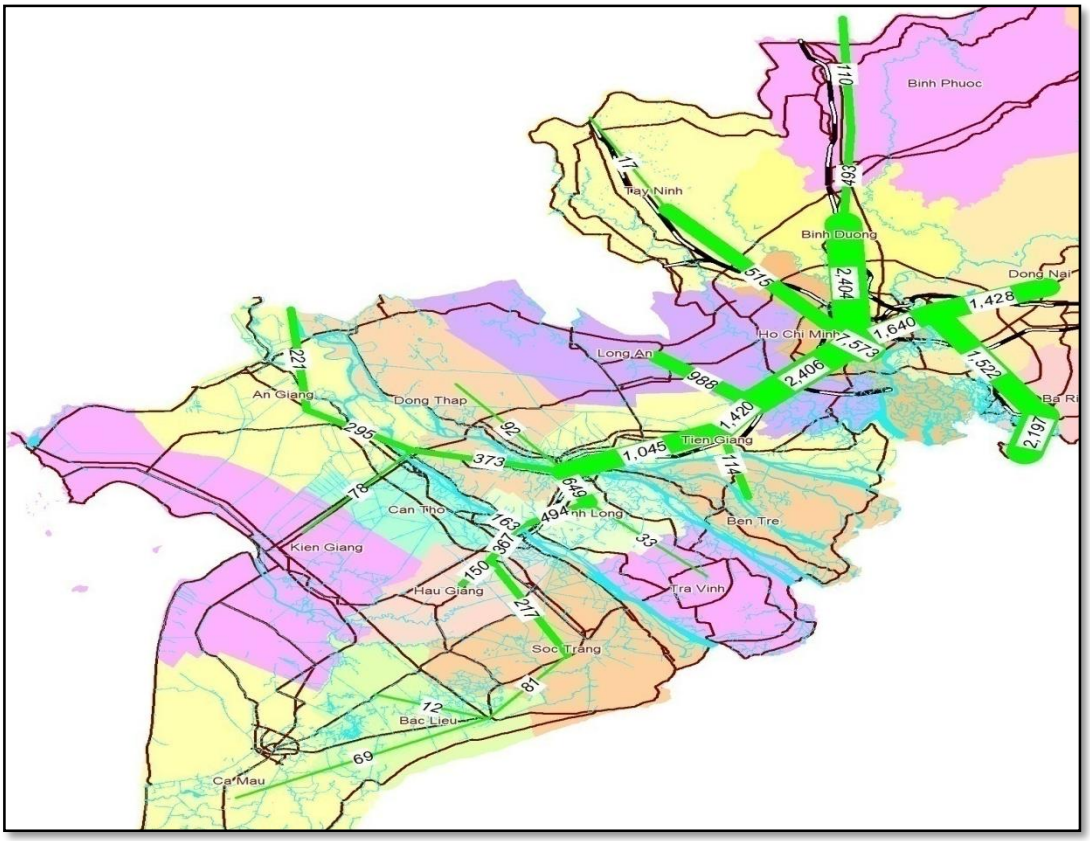
Dự báo luồng vận chuyển Container theo hành lang năm 2030 khu vực miền Bắc(ĐV:1000 TEU)



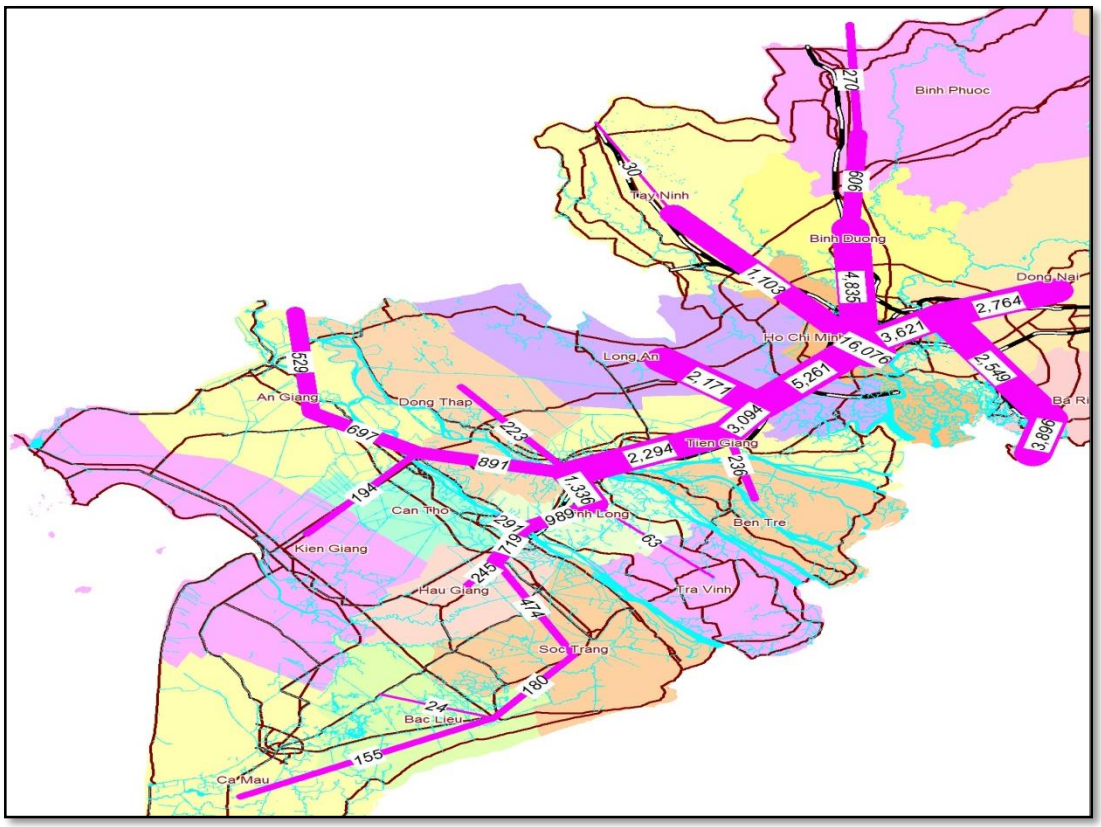
Dự báo nhu cầu vận tải bằng Container của các khu công nghiệp miền Nam phân theo Tỉnh



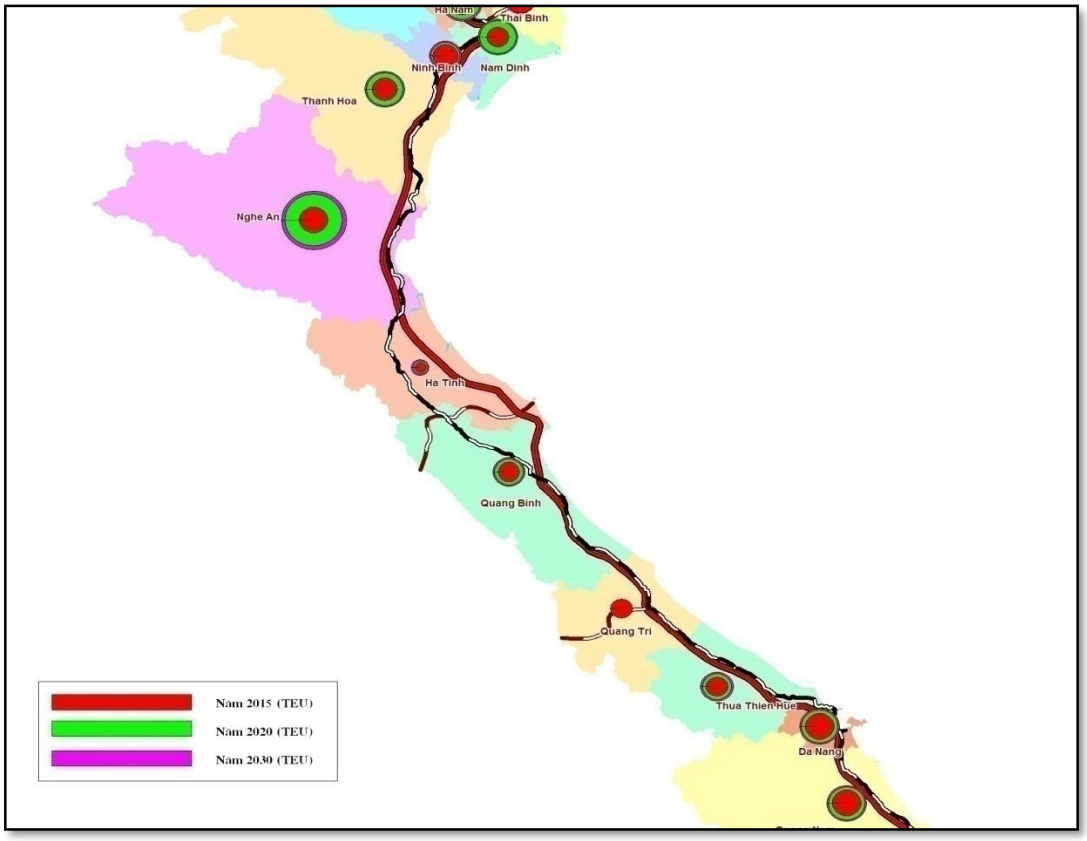
Dự báo Luồng vận chuyển Container theo hành lang năm 2020 khu vực miền Nam(ĐV:1000 TEU)



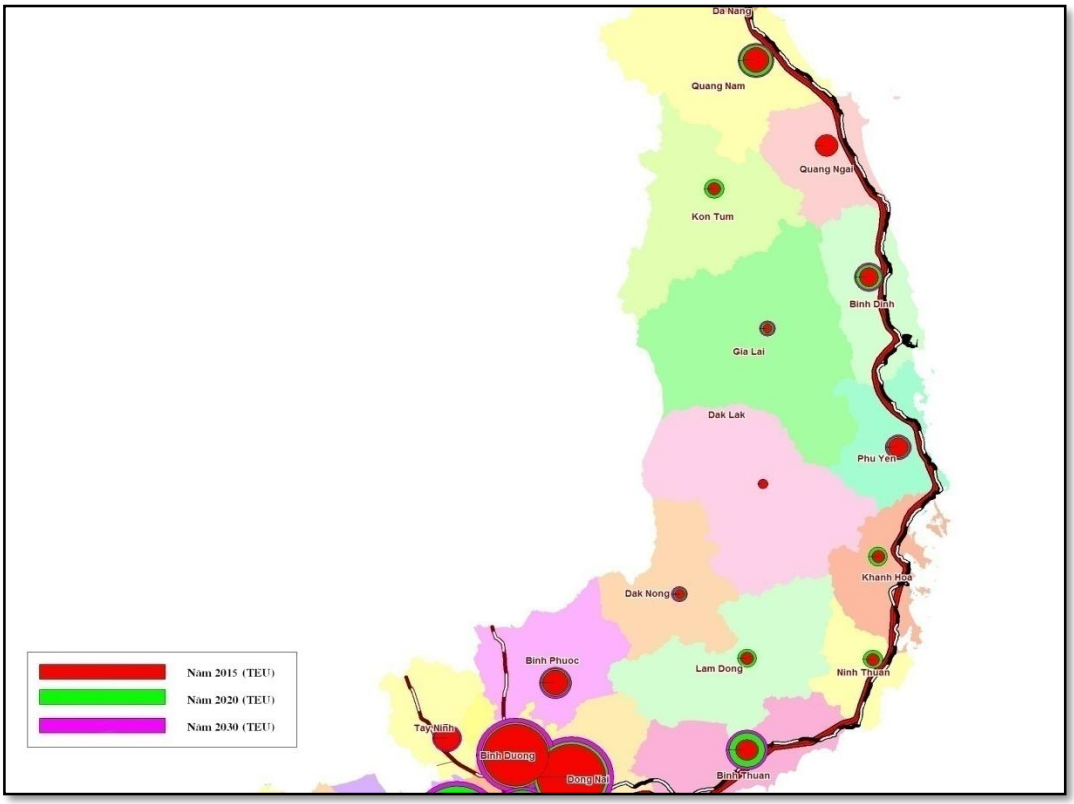
Dự báo luồng vận chuyển Container theo hành lang năm 2030 khu vực miền Nam (ĐV:1000 TEU)



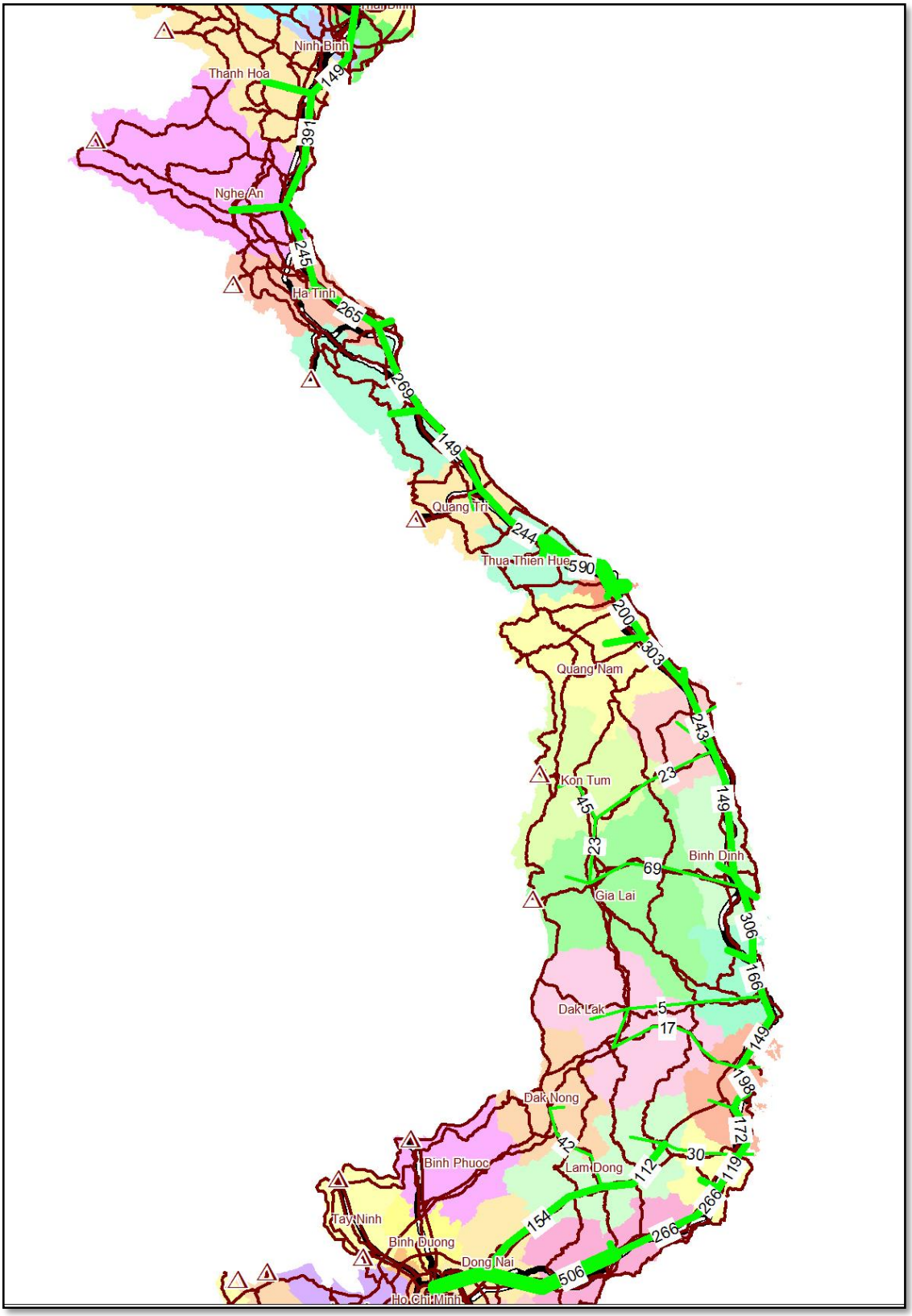
Dự báo nhu cầu vận tải bằng Container của các khu công nghiệp miềnTrung phân theo Tỉnh (Thanh Hóa – Đà Nẵng)



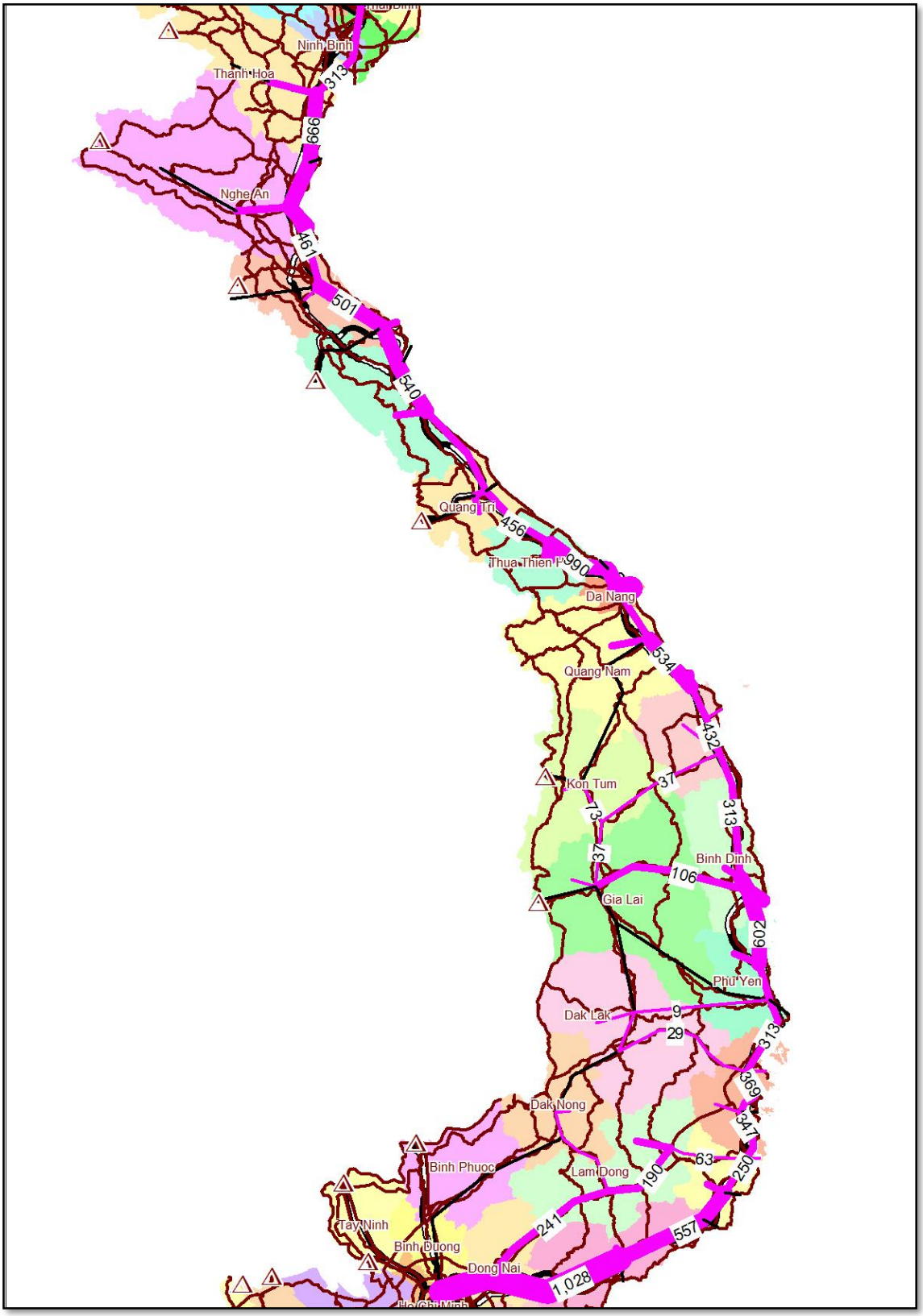
Dự báo nhu cầu vận tải bằng Container của các khu công nghiệp miềnTrung phân theo Tỉnh (Quảng Nam – Bình Thuận)



Dự báo luồng vận chuyển Container theo hành lang năm 2020 khu vực miền Trung(ĐV:1000 TEU)



Dự báo luồng vận chuyển Container theo hành lang năm 2030 khu vực miền Trung(ĐV:1000 TEU)



2.2.3. Dự báo khối lượng hàng hoá vận tải bằng container có thể thông qua các cảng cạn

Qua khảo sát khối lượng hàng hóa vận tải bằng container qua các cảng biển, cảng cạn, điểm thông quan nội địa thấy rằng:

- Khu vực miền Bắc: tỷ lệ hàng hóa XNK vận chuyển bằng container qua các cảng nội cảng cạn, điểm thông quan nội địa chiếm dưới 10% còn lại hàng container được chuyển thẳng từ kho chủ hàng đến cảng biển và làm thủ tục hải quan tại cảng;

- Khu vực miền Trung: các tỉnh miền Trung từ Thanh Hóa đến Bình Thuận đều một phần địa giới tiếp giáp biển, khối lượng hàng hóa hóa XNK thấp, có nhiều cảng tiếp nhận tàu container do vậy hàng hóa XNK bằng container đều được vận chuyển từ kho chủ hàng đến cảng biển làm thủ tục XNK; các tỉnh Tây Nguyên chủ yếu XNK hàng nông, lâm sản, phân bón cũng được chuyển đến các cảng biển khu vực miền Trung và miền Nam để làm thủ tục XNK;

- Khu vực miền Nam: miền Đông Nam Bộ là khu vực có khối lượng hàng hóa XNK lớn nhất cả nước và có tỷ lệ hàng hóa XNK bằng container qua các cảng nội cảng cạn, điểm thông quan nội địa chiếm khoảng 30% khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long có hàng hóa XNK chủ yếu là sản phẩm nông sản, phân bón được chuyển thảnh từ kho chủ hàng đến các cảng biển khu vực TP.HCM và Cần Thơ.

Dự kiến tỷ lệ hàng hóa XNK bằng container qua cảng cạn như sau:

- Khu vực miền Bắc: thành phố Hải Phòng và tỉnh Quảng Ninh có cảng biển lớn tiếp nhận tàu container do vậy hàng hóa XNK được chuyển thẳng đến cảng biển làm thủ tục XNK; các tỉnh khác dự báo đến năm 2020 sẽ có 15%-20% và năm 2030 sẽ có khoảng 20% đến 25% lượng hàng XNK bằng container được vận tải trên các hành lang qua cảng cạn;

- Khu vực miền Trung, Tây Nguyên: dự báo đến năm 2020 sẽ có 7% đến 10% và sau năm 2020 sẽ có 10%-15% lượng hàng XNK bằng container được vận tải trên các hành lang qua cảng cạn

- Khu vực miền Nam: khu vực kinh tế Đông Bắc TP Hồ Chí Minh đến năm 2020 sẽ có khoảng 40%-42% và sau năm 2020 khoảng 43%-48% lượng hàng XNK bằng container vận tải qua cảng cạn; Khu vực kinh tế Tây Nam TP Hồ Chí Minh có khoảng 30%-35% và sau năm 2020 sẽ có 45%-47% lượng hàng XNK bằng container vận tải qua cảng cạn; khu vực kinh tế Đồng bằng Sông Cửu Long đến năm 2020 sẽ có khoảng 28%-30% và sau năm 2020 khoảng 40%-45% lượng hàng XNK bằng container vận tải qua trung tâm Logistic hoặc cảng cạn.

Bảng 2.3. Dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng container có thể thông qua cảng cạn

Đơn vị: TEU

TT	Hành lang kinh tế. khu kinh tế	Năm 2020	Năm 2030
1	Khu vực kinh tế ven biển	156.365	531.869
2	Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng sơn	249.870	649.365
3	Hành lang kinh tế Hà Nội – Lào Cai	260.359	680.431
4	Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội	81.830	225.554
5	Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội	712.537	1.482.137
		1.460.961	**3.569.356**
6	Khu kinh vực kinh tế Nghi Sơn	26.265	108.369
7	Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A	22.175	118.899
8	Hành lang kinh tế đường 9	22.167	82.641
9	Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, đường 14	96.505	332.529
10	Hành lang kinh tế đường 19	44.153	100.134
		211.265	**742.571**
11	Khu vực kinh tế Đông Bắc TP HCM	3.966.018	8.537.418
12	Khu vực kinh tế Tây Nam TP HCM	553.374	1.482.557
13	Khu vực kinh tế Đồng bằng Sông Cửu Long	251.418	675.522
		4.770.810	**10.695.496**
	Tổng cộng	**6.443.037**	**15.007.423**

CHƯƠNG 3
QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN CẢNG CẠN ĐẾN NĂM 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

3.1. QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN CẢNG CẠN

3.1.1. Quan điểm phát triển.

1) Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn nhằm triển khai thực hiện hiệu quả, hợp lý Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

2) Phát triển hệ thống cảng cạn nhằm tối ưu hóa tổ chức vận tải hàng hóa trên các hành lang vận tải chính, đặc biệt là vận tải hàng hóa XNK bằng container đến/từ các cảng biển khu vực Hải Phòng, TP.Hồ Chí Minh, Vũng Tàu (Cái Mép-Thị Vải). Vì vậy quy hoạch chi tiếtphát triển hệ thống cảng cạn cần đảm bảo phù hợp và gắn liền với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển và quy hoạch phát triển các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắttrên các hành lang vận tải chính; Đồng thời phảigắnkết chặt chẽ với quy hoạch phát triển các khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất và quy hoạch vị trí các trung tâm logistics để hạ thấp chi phí dịch vụ logistics.

3) Đảm bảo điều kiện về quỹ đất phù hợp với sự phát triển cảng cạnphù hợp với nhu cầu và sự tăng trưởng của của hàng hóa xuất nhập khẩu trong từng thời kỳ; Đảm bảo cácđiều kiện về tiếp nhận, thu gom, phân phối, lưu kho-bãi, hoàn tất các thủ tục và cácđiều kiện thuận lợivà an toànvề tổ chức giao thông kết nối giữa cảng cạn và hệ thống giao thông khu vực, đảm bảo kết nối hợp lý các phương thức vận tải.

4) Tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường, phòng chống cháy nổ, phòng chốngcác hoạt động gian lận thương mại, trốn thuế...

5) Đẩy mạnh xã hội hóa trong đầu tư phát triển cảng cạn; nhà nướcchỉhỗ trợ về mặt chính sách, cơ chế phát triển.

3.1.2. Mục tiêu phát triển.

a) Mục tiêu tổng quát

Từng bước hình thành và phát triển hệ thống cảng cạn theo hướng hiệnđại, đồng bộnhằm đáp ứng nhu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu bằng container, tăng năng lực thông qua cho các cảng biển; tổ chức vận tải container hợp lý nhằm giảm chi phí vận tải, thời gian lưu hàng tại cảng biển; giảm ách tắc giao thông, đặc biệt ở các đô thị và cảng biểnlớn.

b) Mục tiêu cụ thể

- Đến năm 2020 xây dựng hệ thống cảng cạn đạt công suất khoảng 6.000.000 - 8.000TEU/năm, trong đó: miền Bắc đạt 1.200.000-1.500.000 TEU/năm, miền Trung đạt khoảng 300.000 - 500.000 TEU/năm, miền Nam đạt khoảng 4.000.000- 6.000.000 TEU/năm.

- Đến năm 2030 xây dựng hệ thống cảng cạn đạt công suất khoảng 14.200.000TEU/năm, trong đó: miền Bắc đạt 3.500.000 TEU/năm, miền Trung đạt 1.900.000TEU/năm, miền Nam đạt 8.800.000 TEU/năm.

3.1.2. Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

3.1.2.1. Miền Bắc

a) Khu vực kinh tế ven biển:

Quy hoạch 02 cảng cạn tại Quảng Ninh và Ninh Bình (MB1; MB.2).Giai đoạn đến năm 2020 có tổng quy mô khoảng 20 - 30 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 60 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Thái Bình, Nam Định, Hà Nam, Ninh Bình, phía Tây Tp Hà Nội và Hòa Bình; khả năng thông qua đến năm 2030 khoảng 550 nghìn TEU/năm.

MB.1. Cảng cạn (ICD) Phúc Lộc - tỉnh Ninh Bình (đã được công bố):

- Quyết định công bố mở cảng: số 584/QĐ-BGTVT ngày 11/02/2015 của Bộ giao thông vận tải.

- Tên cảng: cảng cạn (ICD Phúc Lộc - Ninh Bình).

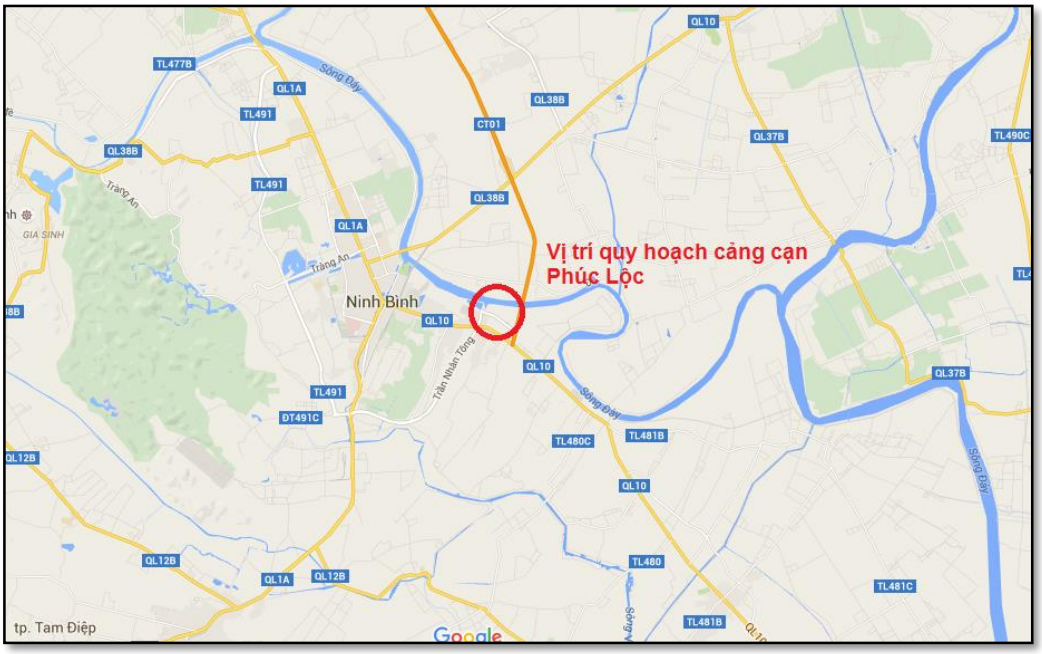
- Vị trí: Lô C1, C1', C1'', C2,C3 khu công nghiệp Khánh Phú, xã Ninh Phúc, thành phố Ninh Bình, tỉnh Ninh Bình.

- Chủ cảng: Công ty cổ phần Phúc Lộc

- Chức năng: phục vụ cho các khu công nghiệp của tỉnh như: KCN Gián Khẩu (162,1ha); KCN Tam Điệp I (194ha); KCN Khánh Phú (351,07ha); KCN Khánh Dư (191,95ha); KCN Phúc Sơn (142,14 ha); KCN Tam Điệp II (400ha); KCN Kim Sơn (200ha), các tỉnh lân cận Thanh Hóa, Nam Định và trên hành lang Bắc Nam.

- Tổng diện tích đến năm 2030 là 35 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 50.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 150.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh:

+ Đường bộ: kết nối từ cảng đến Quốc lộ 10 là 0,9 km, kết nối với cảng biển theo Quốc lộ 10, đường bộ ven biển.

+ Đường thủy nội địa: Cảng TNĐ Phúc Lộc (bờ phải sông Đáy từ Km 71+250 đến Km71+770, cảng cấp 2), tuyến Ninh Bình - Hải Phòng.

MB.2. Cảng cạn Móng Cái - tỉnh Quảng Ninh (đã được công bố)

- Quyết định công bố mở cảng: số 3882/QĐ-BGTVT ngày 30/10/2015 của Bộ giao thông vận tải.

- Tên cảng: cảng cạn Km3+4 Móng Cái, Quảng Ninh

- Vị trí: Khu 7 phường Hải Yến, thành phố Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh

- Chủ cảng: Công ty cổ phần Thành Đạt

- Chức Năng: Khai thác, kinh doanh dịch vụ bốc xếp và thực hiện các thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa tại cảng, Hàng hóa xuất nhập khẩu tại các khu công nghiệp của tỉnh như: KCN Cái Lân (305,3 ha); KCN Việt Hưng (301 ha); KCN Hải Yến (182,4 ha); KCN Đông Mai (160 ha); KCN Phương Nam (709 ha); KCN cảng biển Hải Hà (4.988 ha); KCN Hoành Mô (681 ha).. hàng hóa tạm nhập tái xuất qua cảng biển Quảng Ninh.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2030 là 40 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 100.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 400.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: Quốc lộ 18

+ Đường thủy: tuyến ven biển Móng Cái - Quảng Ninh - Hải Phòng.

b) Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai:

Quy hoạch 03 cảng cạn. (MB3;MB4; MB5)Giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 20 - 30 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 70 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Tuyên Quang và Hà Giang; khả năng thông qua khoảng 750 nghìn TEU/năm, chủ yếu qua cảng Hải Phòng và cảng Quảng Ninh;

MB.3. Cảng cạn Lào Cai - tỉnh Lào Cai

- Vị trí: KCN Đông Phố Mới, TP Lào Cai, tỉnh Lào Cai (trùng với vị trí ICD Lào Cai hiện tại). Phát triển mở rộng thêm các depot để cung cấp dịch vụ cảng cạn tại khu vực của khẩu Kim Thành.

- Chức năng: phục vụ cho các khu công nghiệp của tỉnh như: Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai (1.467ha); KCN Kim Thành (182,4ha); KCN Tằng Loỏng (1.100ha); KCN Đông phố mới (100ha); KCN Bắc Duyên Hải (85ha). Hàng hóa xuất nhập khẩu, quá cảnh qua biên giới Việt Nam Trung Quốc.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 15 ha, năm 2030 là 25 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 150.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 300.000TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh

+ Đường sắt: Tuyến Hải Phòng- Hà Nội - Lào Cai (hiện hữu dài 291km)

+ Đường bộ: Quốc lộ 70, Cao tốc Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai.

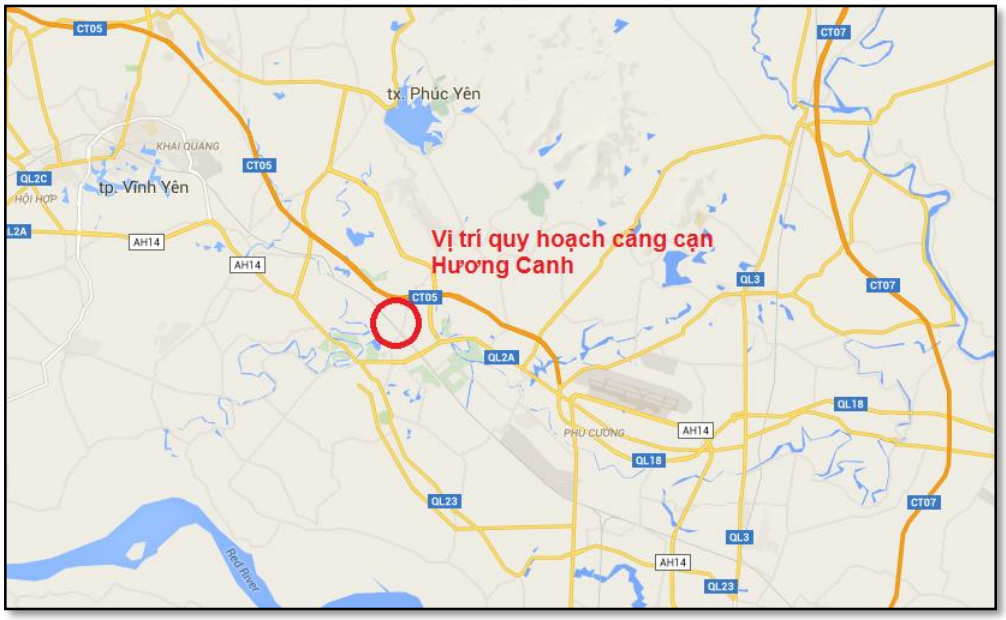
MB.4. Cảng cạn Hương Canh - tỉnh Vĩnh Phúc

- Vị trí: Tại thị trấn Hương Canh và xã Sơn Lôi thuộc huyện Bình Xuyên, tỉnh Vĩnh Phúc.

- Chức năng: phục vụ cho các khu công nghiệp của tỉnh như: KCN Bình Xuyên (287,7ha); KCN Khai Quang (214,57ha); KCN Bình Xuyên II (145ha); KCN Bá Thiện (327ha); KCN Bá Thiện II (308ha); KCN Phúc Yên (145ha); KCN Tam Dương II (176,4ha)

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 20 ha, năm 2030 là 50 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 100.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 400.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: Quốc lộ 2, cao tốc Hà Nội- Lào Cai.

+ Đường sắt: Tuyến Hà Nội - Lào Cai (hiện hữu). Gắn với phương án quy hoạch dịch chuyển ga đường sắt cũ (Ga Hương Canh) sang vị trí mới sát với cảng cạn.

MB.5. Cảng cạn Hải Linh - tỉnh Phú Thọ (Đã được công bố)

- Quyết định công bố: số 1617/QĐ-BGTVT ngày 07/5/2015 của Bộ Giao thông vận tải.

- Tên cảng: ICD Hải Linh.

- Chủ cảng: Công ty TNHH Hải Linh

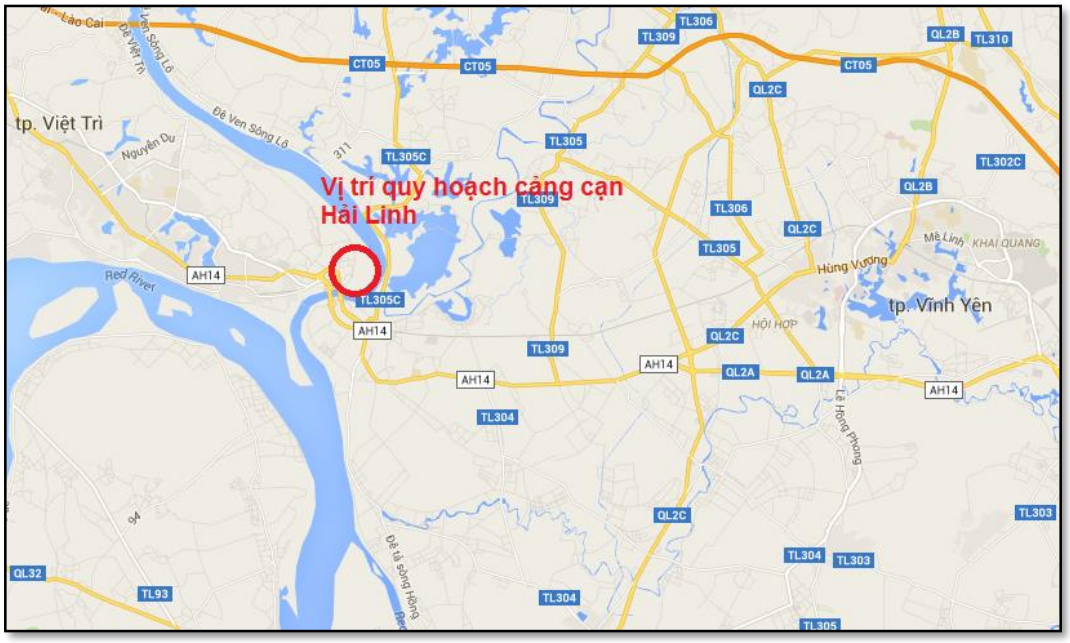
- Địa điểm xã Sông Lô, thành phố Việt trì, tỉnh Phú Thọ

- Vị trí: xãSông Lô, thành phố Việt Trì, tỉnh Phú Thọ (khu vực cảng thủy nội địa Hải Linh hiện tại, (bờ phải sông Lô, từ Km 3+300 đến Km3+652, cảng sông cấp 3),

- Chức Năng: phục vụ cho các khu công nghiệp của tỉnh như: KCN Thụy Vân (306 ha); KCN Tam Nông (350 ha,); KCN Trung Hà (200ha); KCN Phù Ninh (100 ha); và thu hút nguồn hàng háo của các tỉnh lân cận trên hành lang.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2030 là 10 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 20.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 50.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường thủy nội địa: tuyến thủy nội địa Hải Phòng - Hà Nội - Việt Trì

+ Đường bộ: Quốc lộ 2, cao tốc Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai

Đối với vị trí này với bãi thông quan (ICD) Thụy Vân hiện tại (KCN Thụy Vân, TP. Việt Trì, tỉnh Phú Thọ): do diện tích hạn chế chỉ có 2 ha và không có khả năng mở rộng, hơn nữa chỉ kết nối duy nhất với phương thức vận tải đường bộ nên không đủ đảm bảo các điều kiện hình thành cảng cạn.

c) Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn:

Quy hoạch 02 cảng cạn. Giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 20 - 30 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 50 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh: Lạng Sơn, Cao Bằng, Bắc Giang và Bắc Ninh; khả năng thông qua khoảng 650.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Quảng Ninh và cảng Hải Phòng;

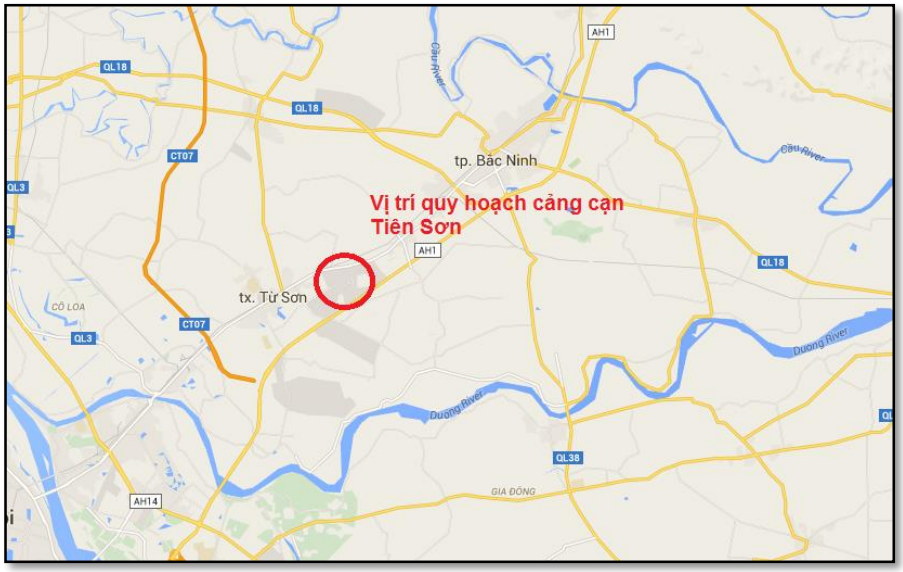
MB.6. Cảng cạn Tiên Sơn - tỉnh Bắc Ninh

- Vị trí: tại Khu công nghiệp Tiên Sơn, Huyện Tiên Du, tỉnh Bắc Ninh.

- Chức năng: phục vụ cho các khu công nghiệp của tỉnh như: KCN Tiên Sơn (449ha); KCN Quế Võ (611ha); KCN Đại Hồng - Hoàn Sơn (530ha); KCN Yên Phong (655ha); KCN và đô thị VSIP Bắc Ninh (700ha); KCN Thuận Thành III (300ha); KCN Quế Võ II (270ha); KCN Hanaka (74ha); KCN Nam Sơn Hạp Lĩnh (1.000ha); KCN Quế Võ III (350ha); KCN đô thị Yên Phong II (1.200ha); KCN Thuận Thành II (250ha); KCN- đô thị và dịch vụ Đại Kim (742ha); KCN Từ Sơn (300ha).

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 30 ha, năm 2030 là 40 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 300.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 500.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: Cạng cạn kết nối với Quốc lộ 1A (0,5km), cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn (1,5Km), Quốc lộ 1A, cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn

+ Đường sắt: xây dựng đường sắt chuyên dùng kết nối từ cảng cạn tới ga Yên Viên.

MB.7. Cảng cạn Lạng Sơn - tỉnh Lạng Sơn

- Vị trí : nằm trong khu trung chuyển hàng hóa thuộc khu Kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng – Lạng Sơn đã được UBND tỉnh phê duyệt Quy hoạch chi tiết xây dựng tỷ lệ 1/2000 năm 2009 với qui mô 143,7 ha.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 10 ha, năm 2030 là 15 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 50.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 150.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: Quốc lộ 1, cao tốc Hà Nội- Lạng Sơn - Nam Ninh (Quảng Tây-Trung Quốc), Quốc lộ 1B, Quốc lộ 4A

+ Đường sắt: Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Hải Phòng

d) Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội:

Quy hoạch 01 cảng cạn: Giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 10 - 20 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 40 ha; phạm vi phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Phú Thọ, Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên và Lai Châu; khả năng thông qua khoảng 250.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Hải Phòng và cảng Quảng Ninh;

MB.8. Cảng cạn Hoài Đức TP Hà Nội (thay thế cạn Mỹ Đình hiện tại)

- Vị trí: tại khu vực xã Đức Thượng, huyện Hoài Đức, thành phố Hà Nội.
- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2030 là 20 ha.
- Công suất khoảng 250.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: đường nội bộ, khu công nghiệp, vành đai 3 TP.Hà Nội, cao tốc Hà Nội- Hải Phòng

đ) Hành lang kinh tế Đông Nam Hà Nội:

Quy hoạch 02 cảng cạn: giai đoạn đến năm 2020 có quy mô khoảng 40 - 50 ha và giai đoạn sau năm 2030 có quy mô trên 100 ha; phục vụ chủ yếu gồm các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Thái Nguyên và Bắc Cạn; khả năng thông qua khoảng 1.800.000 TEU/năm, chủ yếu qua cảng Hải Phòng và cảng Quảng Ninh.

MB.9. Cảng cạn Phù Đổng – Gia Lâm – Hà Nội

- Vị trí : khu vực ven sông Đuống, thuộc địa bàn các xã Cổ Bi và Đặng Xá của huyện Gia Lâm, Hà Nội.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 10 ha, năm 2030 là 20 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 100.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 250.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường thủy nội địa qua sông Đuống.

+ Đường bộ: qua QL5, QL1A, cao tốc Hà Nội- Hải Phòng.

MB.10. Cảng cạn Cổ Bi- Gia Lâm - Hà Nội

- Vị trí : khu đất phía Đông nút giao giữa đường Nguyễn Đức Thuận với đường vành đai 3 tại khu đất cây xanh đô thị phía nam Quy hoạch chi tiết 1/500 của UBND thành phố Hà Nội

- Chức năng: nằm tiếp giáp QL1B, QL5 và Vành đai III của TP, nơi hội tụ các tuyến hành lang vận tải chính của toàn bộ khu vực phía Bắc và các cảng biển, cửa khẩu quốc tế theo chiến lược phát triển 2 hành lang, 1 vành đai kinh tế. Khả năng cung cấp dịch vụ bao gồm: Toàn bộ luồng hàng hóa xuất, nhập khẩu

tại khu vực Bắc Việt Nam theo các tuyến hành lang vận tải được trung chuyển qua Hà Nội trước khi đi/đến các cảng biển, cửa khẩu quốc tế tại Hải Phòng, Quảng Ninh, Lạng Sơn, Lào Cai; toàn bộ hàng hóa xuất, nhập khẩu tại các khu kinh tế, khu công nghiệp thuộc các tỉnh, TP nằm trong vùng Thủ đô; Hàng hóa phục vụ cho sự phát triển kinh tế xã hội, hội nhập kinh tế quốc tế của thủ đô Hà Nội nói riêng và toàn vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 20 ha, năm 2030 là 50 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 300.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 500.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường thủy nội địa: qua sông Đuống.

+ Đường bộ: qua QL5, QL1A, cao tốc Hà Nội - Hải Phòng.

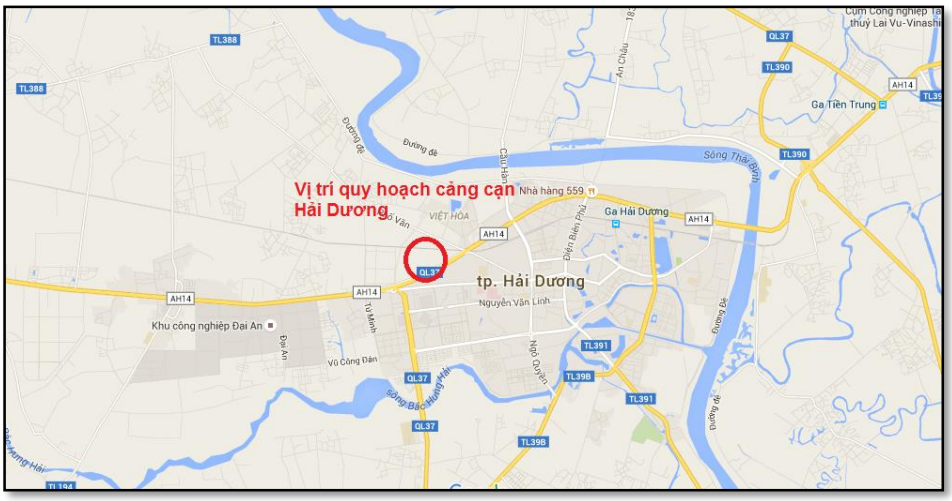
+ Đướng sắt: Ga Cổ Bi (quy hoạch tuyến đường sắt phía Đông Hà Nội)

MB.11. Cảng cạn Hải Dương - tỉnh Hải Dương

- Vị trí:tại Km 48+450 quốc lộ 5, thành phố Hải Dương, Hải Dương.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2030 khoảng 20 ha. Vị trí quy hoạch cảng cạn trùng với ICD Hải Dương hiện tại.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 150.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 250.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: Quốc lộ 5, cao tốc Hà Nội- Hải Phòng

+ Đường sắt: Đường sắt Hà Nội - Hải Phòng.

MB.12. Cảng cạn Tân cảng Hải Phòng- thành phố Hải Phòng (đã được công bố):

- Quyết định công bố mở cảng: số 1456/QĐ-BGTVT ngày 12/5/2015 của Bộ giao thông vận tải.

- Tên cảng: cảng cạn (ICD) Tân cảng Hải Phòng.

- Vị trí: Lô CN 3.2.F khu công nghiệp Đình Vũ, thành phố Hải Phòng.

- Vị trí này cách sân bay Cát Bi khoảng 6 Km, cách ga Hải Phòng 8 km; đường sắt đến tận KCN nằm trên tuyến đường sắt quốc tế Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh Trung Quốc, sát Quốc lộ 5 kéo dài,

- Chủ cảng: Công ty TNHH MTV Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn

- Chức năng: phục vụ cho các khu công nghiệp của thành phố như: Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, 22.540 ha gồm: KCN Đình Vũ (GĐ1, GĐ2 541,46 ha; KCN Tràng Duệ, (401,83ha); KCN Nam Đình Vũ I (1.392 ha); KCN Nam Đình Vũ II (658 ha) và các khu công nghiệp khác KCN Nomura – Hải Phòng (153 ha); KCN Đồ Sơn (155,2ha); KCN Nam Cầu Kiền (268,2ha); KCN An Dương (196,1ha) và vùng thu hút của các tỉnh lân cận.

- Tổng diện tích đến năm 2030 là 30ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 200.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 500.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển Hải Phòng.

+ Đường bộ: Đường nội bộ khu công nghiệp, Quốc lộ 5 kéo dài

MB.13. Cảng cạn (ICD) Quảng Bình - thành phố Hải Phòng.

- Vị trí: Lô CN 4.4 khu công nghiệp Đình Vũ, thành phố Hải Phòng.

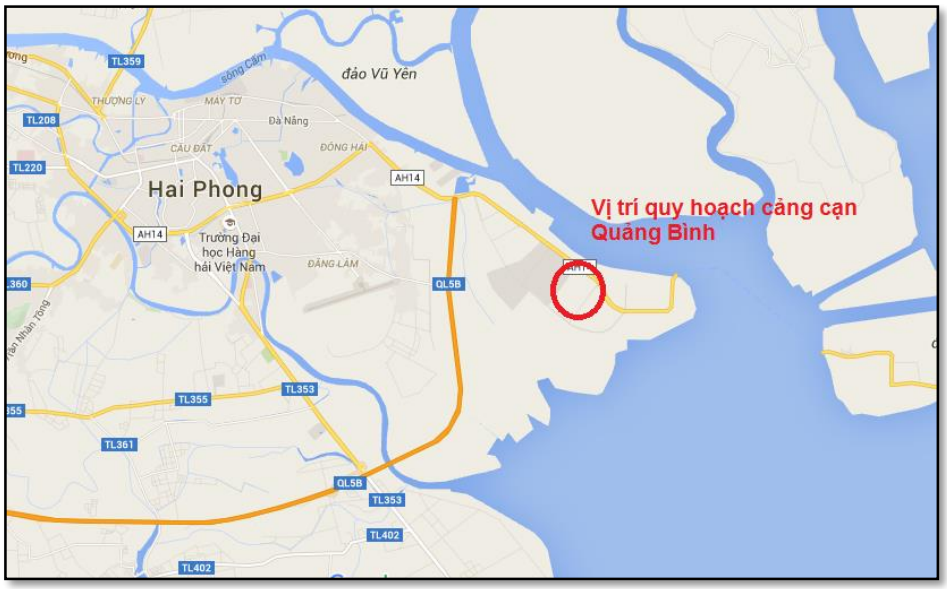
- Vị trí này cách sân bay Cát Bi khoảng 6 Km, cách ga Hải Phòng 8 km; đường sắt đến tận KCN nằm trên tuyến đường sắt quốc tế Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh Trung Quốc, sát Quốc lộ 5 kéo dài,

- Chủ cảng: Công ty Cổ phần Xuất nhập khẩu Quảng Bình

- Chức năng: phục vụ cho các khu công nghiệp của thành phố như: Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, 22.540 ha gồm: KCN Đình Vũ (GĐ1, GĐ2 541,46 ha; KCN Tràng Duệ, (401,83ha); KCN Nam Đình Vũ I (1.392 ha); KCN Nam Đình Vũ II (658 ha) và các khu công nghiệp khác KCN Nomura - Hải Phòng (153 ha); KCN Đồ Sơn (155,2ha); KCN Nam Cầu Kiền (268,2ha); KCN An Dương (196,1ha) và vùng thu hút của các tỉnh lân cận.

- Tổng diện tích đến năm 2030 là 26ha.

- Công suất đến năm 2030 khoảng 300.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển Hải Phòng.

+ Đường bộ: Đường nội bộ khu công nghiệp, tuyến đường Tân Vũ Lạch Huyện kết nối trực tiếp cảng Lạch Huyện với cao tốc Hà Nội Hải Phòng và đường cao tốc Hà nội – Hải Phòng với thành phố Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh.

+ Đường sắt: Tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng đang được bộ giao thông vận tải nghiên cứu xây dựng.

MB.14. Cảng cạn Cao Bằng - tỉnh Cao Bằng

- Vị trí: nằm trong khu kinh tế cửa khẩu Trà Lĩnh thuộc thị trấn Quốc Hùng, huyện Trà Lĩnh, tỉnh Cao Bằng

- Chức năng: Cầu nối giữa Trung Quốc và các nước ASEAN và là điểm trung chuyển, xuất nhập khẩu hàng hóa nông, lâm, hải sản

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 10 ha, năm 2030 là 15 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 40.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 100.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

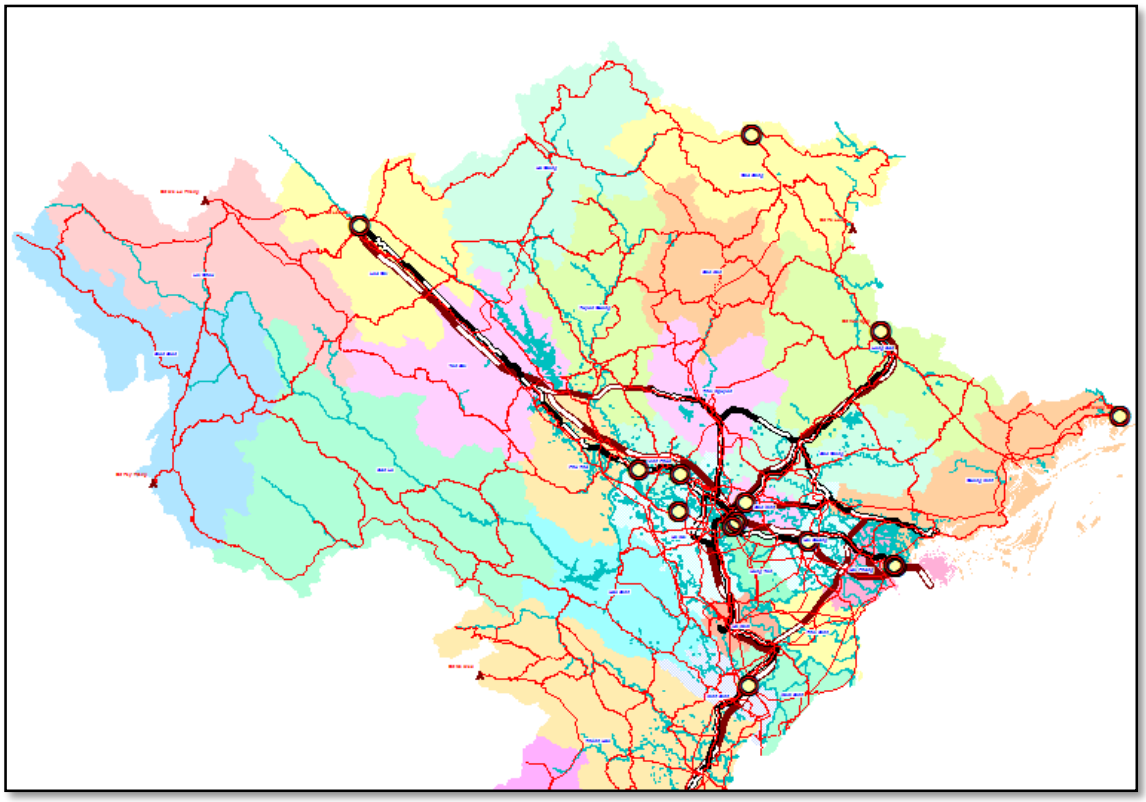
+ Đường bộ: Quốc lộ 3; cao tốc Hà nội Thái Nguyên; Cao tốc Hà Nội Hải Phòng.

Bảng tổng hợp quy mô, công suất cảng cạn khu vực miền Bắc

STT	Tên cảng cạn	Quy Mô (ha)		Công suất (Teu)	
		Năm 2020	Năm 2030	Năm 2020	Năm 2030
I	**Khu kinh tế ven biển**			**200**	**650**
1	ICD Phúc Lộc, Ninh Bình	35	35	50	150
2	ICD Móng Cái, Quảng Ninh	20	40	100	400
II	**Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai**			**270**	**750**
3	ICD Lào Cai	15	25	150	300
4	ICD Hương Canh, Vĩnh Phúc (bao gồm cả 1 phần KV KT Tây bắc Hà Nội)	20	50	100	400
5	ICD Hải Linh, Phú Thọ	5	10	20	50
III	**Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn**			**350**	**650**
6	ICD Tiên Sơn	30	40	300	500
7	ICD Lạng Sơn	10	15	50	150
IV	**Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội**			**100**	**250**
8	ICD Hoài Đức	20	20	100	250
V	**Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội**			**700**	**1800**
9	ICD Phù Đổng	10	20	100	250
10	ICD Cổ Bi	20	50	300	500
11	ICD Hải Dương	15	20	150	250
12	ICD Tân Cảng hải Phòng Đình Vũ	20	30	200	500
13	ICD Quảng Bình	26	26	150	300
VI	**Khu vực cửa khẩu Cao Bằng**	**10**	**15**	**40**	**100**
14	ICD cửa khẩu Cao Bằng	10	15	40	100
Tổng cộng		**236**	**375**	**1.810**	**4.100**

Toàn bộ khu vực miền Bắc hình thành 14 cảng cạn, trong đó khu vực kinh tế ven biển có 2 cảng cạn, hành lang Hà Nội - Lào Cai có 3 cảng cạn, hành lang Hà Nội - Lạng Sơn có 2 cảng cạn, khu vực kinh tế Tây Bắc 1 cảng cạn, khu vực kinh tế Đông Nam có 5 cảng cạn, khu vực cửa khẩu Cao Bằng 1 cảng cạn.

Ngoài 14 vị trí cảng cạn đã được xác định, trong tương lai có thể xem xét bố trí thêm các cảng cạn trên các hành lang thu hút hàng hóa xuất nhập khẩu nối các trung tâm sản xuất hàng hóa của các Tỉnh, các cặp cửa khẩu giữa Việt nam - Trung Quốc với cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh còn lại như: hành lang kinh tế quốc lộ 70 và hành lang kinh tế quốc lộ 6.



Bản đồ:Vị trí quy hoạch các cảng cạn khu vực miền Bắc

3.1.2.2. Miền Nam

a) Khu vực Kinh tế Đông Bắc TP.Hồ Chí Minh

Quy hoạch xây dựng mới 08 cảng cạn là phương án di dời nhóm cảng cạn khu vực Thủ Đức hiện tại gắn với cảng thủy nội địa Trường Thọ, bao gồm các ICD Phước Long, Phúc Long, Transimex, Sotrans, Tây Nam (Tanamexco).

Khả năng thông qua đến năm 2030 khoảng 9.500.000TEU/năm.

MN.1. Cảng cạn khu vực An Sơn - tỉnh Bình Dương

- Vị trí: xã An Sơn, thị xã Thuận An, tỉnh Bình Dương

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 20 ha, năm 2030 là 33 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 300.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 600.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường thủy nội địa: cảng An Sơn (Bờ phải sông Sài Gòn từ Km 47+050 đến Km 47+187, cảng sông cấp 2, tuyến Sài Gòn - Bến Súc)

+ Đường bộ: Quốc lộ 13, vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh

MN.2. Cảng cạn Long Bình - thành phố Hồ Chí Minh

- Vị trí: phường Long Bình, Quận 9, thành phố Hồ Chí Minh

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 50 ha, đến năm 2030 là 150 ha

- Công suất đến năm 2020 khoảng 750.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 2.500.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường thủy nội địa: cảng Long Bình (Bờ phải sông Đồng Nai, từ km 32+781 đến km 33+300, cảng sông cấp 3), sông Đồng Nai

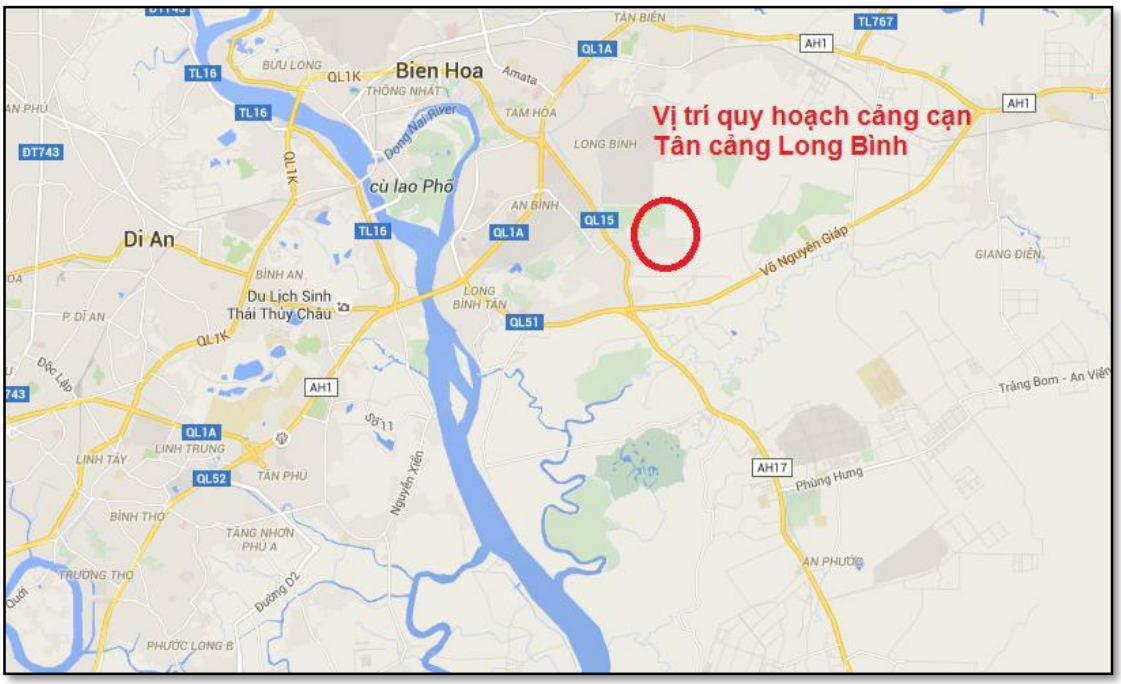
+ Đường bộ: vành đai 2, vành đai 3, thành phố Hồ Chí Minh

MN.3. Cảng cạn Tân Cảng Long Bình – Đồng Nai

- Vị trí: khu vực khu phố 7, thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai. (trùng với cảng cạn Tân Cảng Long Bình hiện tại).

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 50 ha, đến năm 2030 là 150 ha

- Công suất đến năm 2020 khoảng 750.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 2.500.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: Quốc lộ 51, cao tốc Biên Hòa -Vũng Tàu

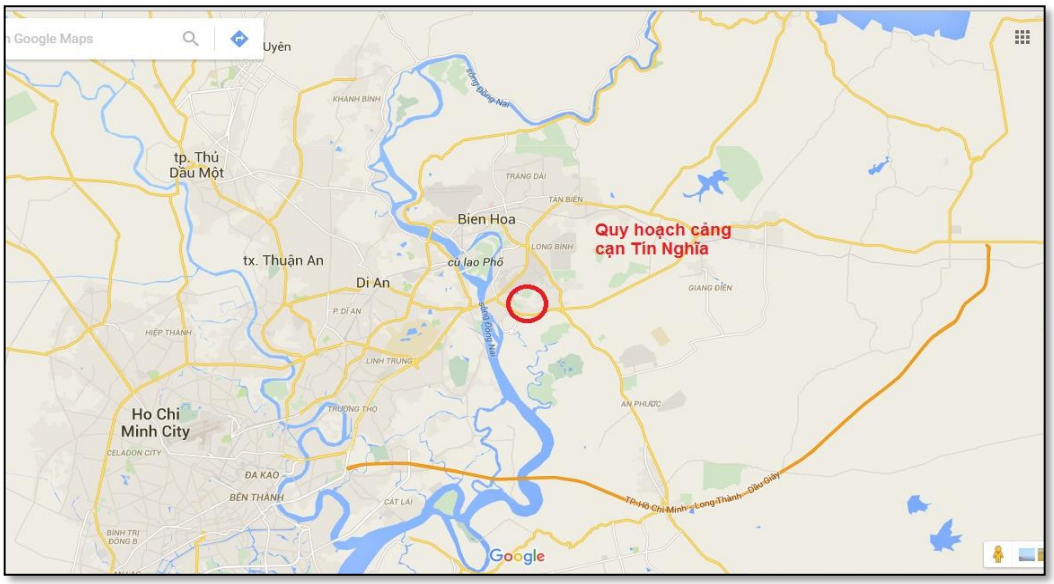
+ Đường sắt; Biên Hòa – Vũng Tầu (sau năm 2020)

MN.4. Cảng cạn Tín Nghĩa - tỉnh Đồng Nai

- Vị trí: khu vực Long Bình Tân, thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai. (trùng với ICD Biên Hòa hiện tại).

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 20 ha, đến năm 2030 là 25 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 300.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 600.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: QL51, cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu;

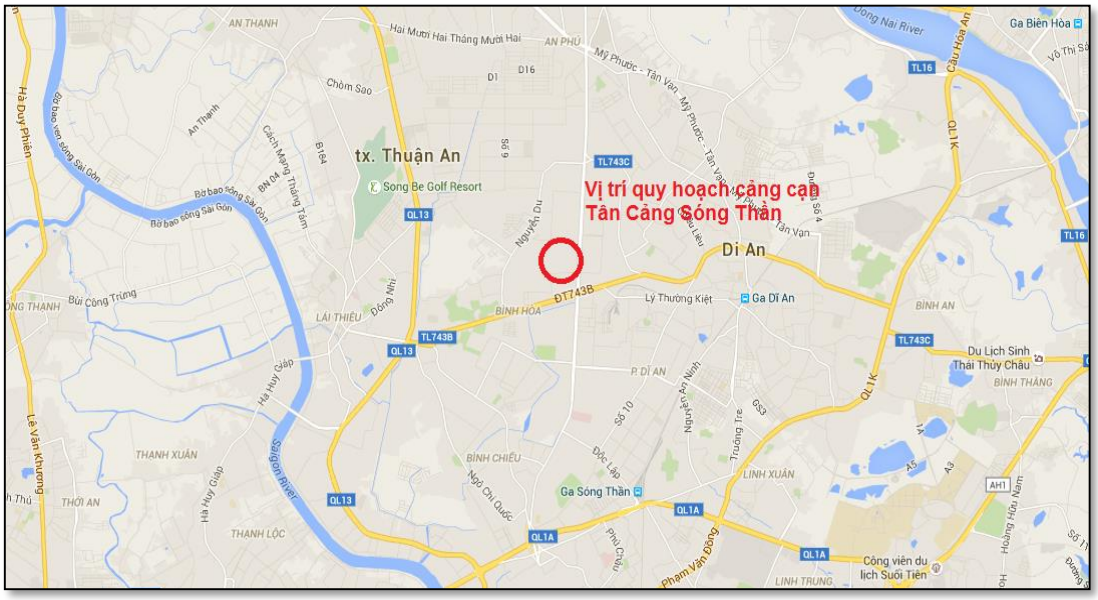
+ Đường thủy nội địa: cảng Tín Nghĩa (Bờ trái sông Đồng Nai, từ km 15+541 đến km 15+665, cảng sông cấp 3), tuyến sông Đồng Nai;

MN.5. Cảng cạn Tân Cảng Sóng Thần - tỉnh Bình Dương

- Vị trí 1: xã Bình Hòa, thị xã Thuận An, tỉnh Bình Dương. (trùng với ICD Tân Cảng Sóng Thần hiện tại).

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2030 là 50 ha

- Công suất đến năm 2030 khoảng 1.000.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển:

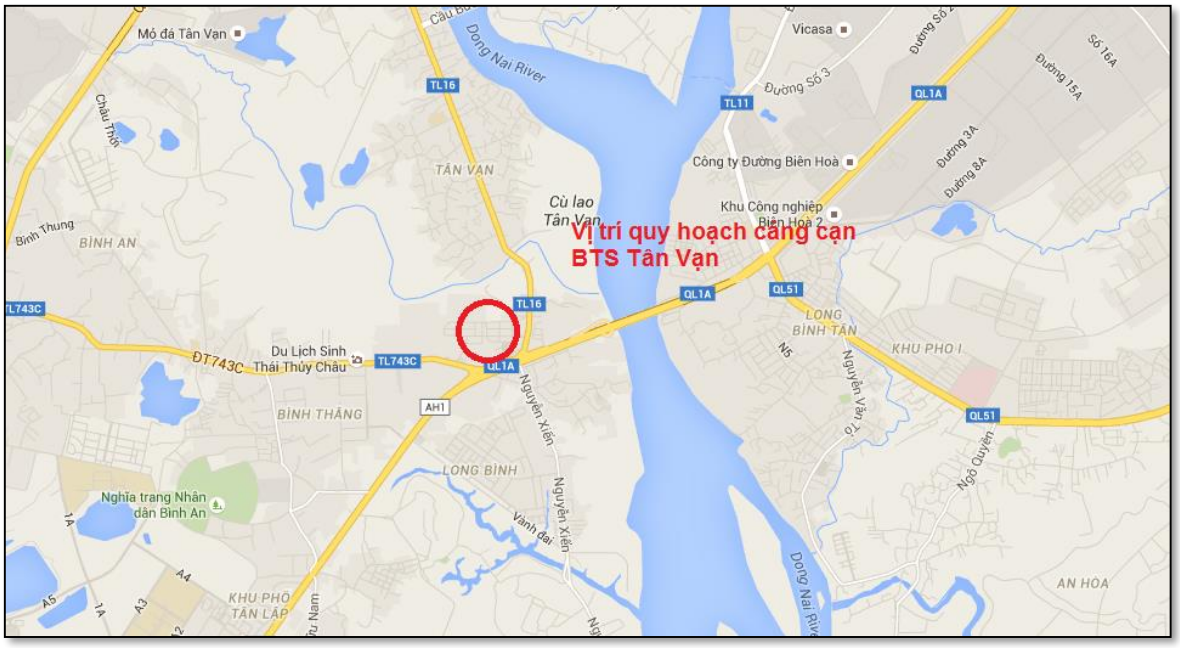
+ Đường bộ: Đường tỉnh 743, Quốc lộ 13, vành đai 2, vành đai 3, thành phố Hồ Chí Minh;

MN.6. Cảng cạng TBS Tân Vạn - tỉnh Bình Dương

- Vị trí: xã Bình Thắng, huyện Dĩ An, tỉnh Bình Dương. (trùng với ICD TBS Tân Vạn hiện tại).

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 30 ha, năm 2030 là 50 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 450.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 1.000.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: Quốc lộ 13, vành đai 2, vành đai 3, thành phố Hồ Chí Minh.

MN.7. Cảng cạn Tân cảng Nhơn Trạch - tỉnh Đồng Nai (đã công bố mở cảng)

- Quyết định công bố mở cảng: số 432/QĐ-BGTVT ngày 04/02/2016 của Bộ giao thông vận tải.

- Tên cảng: cảng cạn Tân cảng Nhơn Trạch

- Vị trí: xã Phú Thạnh, huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.

- Chủ cảng: Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn

- Chức năng của cảng: đáp ứng nhu cầu KCN Nhơn Trạch, Gò Dầu, nhà máy Vedan và các KCN lân cận, thuộc tỉnh Đồng Nai, góp phần giảm tải, giảm ùn tắc khu cảng Cát Lái.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 11 ha, đến năm 2030 là 15 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 160.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 450.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: tiếp giáp tỉnh lộ 769, thuận lợi kết nối giao thông đường bộ tới các KCN thuộc tỉnh Đồng Nai, quốc lộ 51, xa lộ Hà Nội;

+ Đường thủy nội địa: cảng Tân cảng Nhơn Trạch, (bờ trái nhánh cù lao Ông Cồn, từ km 4+300 đến km +730, cảng sông cấp 2; sông Đông Nai), kết nối với các sông Đồng Nai, sông Nhà Bè và sông Lòng Tàu.

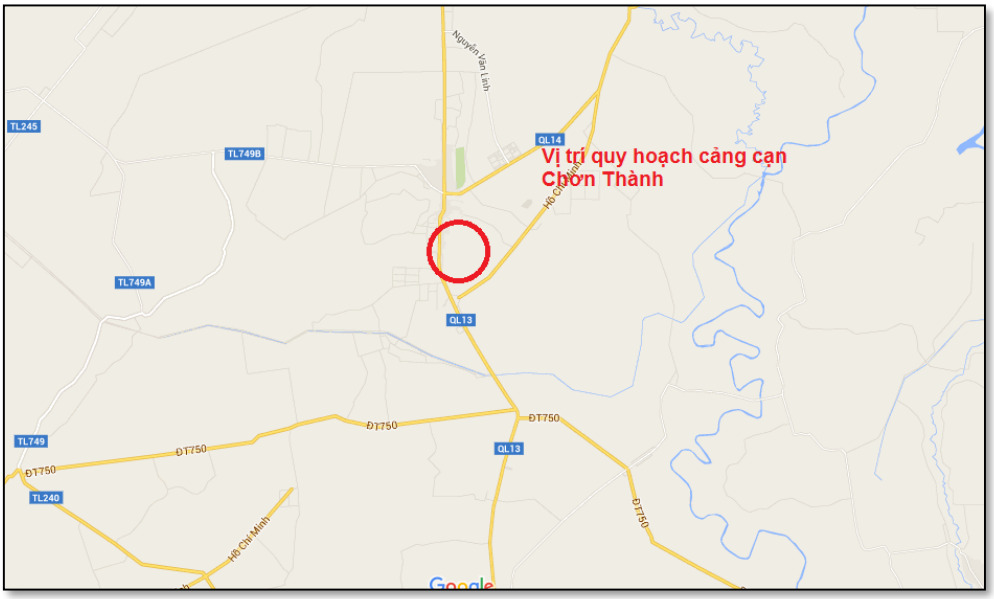
MN.8. Cảng cạn Chơn Thành - tỉnh Bình Phước

- Vị trí: xã Thành Tâm, huyện Chơn Thành, tỉnh Bình Phước

- Chức năng: phục vụ hàng hóa XNK của khu kinh tế cửa khẩu Hoa Lư, các KCN trên địa bàn tỉnh Bình Phước, một phần tỉnh Đắc Nông.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 10 ha, năm 2030 là 18 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 150.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 350.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: Quốc lộ 13 kết nối với các cảng biển TP.Hồ Chí Minh và Vũng Tàu, cao tốc TP.HCM - Chơn Thành (sau năm 2020);

+ Đường sắt: tuyến đường sắt TP Hồ Chí Minh - Lộc Ninh kết nối với đường sắt Singapore - Côn Minh và đường sắt xuyên Á (sau năm 2020).

MN.9. Cảng cạn Nam Tân Uyên – tỉnh Bình Dương

- Vị trí: Bờ trái sông Đồng Nai, gần KCN Tân Uyên, huyện Tân Uyên, Bình Dương.

- Chức năng:

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 và 2030 là 10 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 150.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 250.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: Đường tỉnh 747, 746, QL 1A. vành đai 2, vành đai 3 TP. HCM

+ Đường sông: Sông Đồng Nai

MN.10. Cảng cạn Đông Nam Củ Chi - thành phố Hồ Chí Minh

- Vị trí: Bờ trái sông Sài Gòn, nằm trong KCN Đông Nam, huyện Củ Chi, TP.HCM.

- Chức năng: Phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu tại khu công nghiệp Đông Nam, và các vùng lân cận

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 và 2030 là 10 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 150.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 250.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường bộ: Huyện lộ 9 kết nối từ cảng TNĐ An Sơn đến Quốc lộ 13, vành đai 2 Thành phố Hồ Chí Minh.

+ Đường sông: Sông Sài Gòn

2) Khu vực kinh tế Tây Nam TP.Hồ Chí Minh

Quy hoạch xây dựng mới 02 cảng cạn tại tỉnh Long An, tỉnh Tây Ninh.

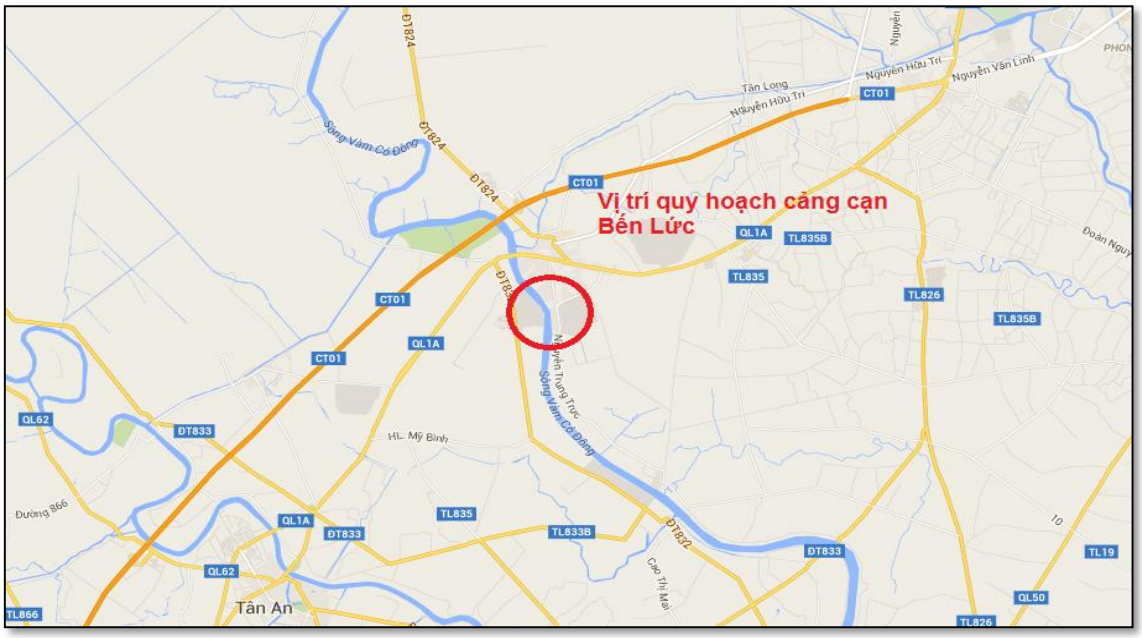
MN. 11. Cảng cạn Bến Lức - tỉnh Long An

- Vị trí: tại khu vực huyện Bến Lức, tỉnh Long An, nằm trên khu vực đường vành đai 4 TP.Hồ Chí Minh.

- Chức năng: Phục vụ trực tiếp các KCN Bến Lức, Thuận Đạo, Long Hiệp của tỉnh Long An và hàng hóa trung chuyển từ khu vực các tỉnh Tiền Giang, Vĩnh Long. Kết nối trực tiếp với khu cảng Hiệp Phước.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 20 ha, năm 2030 là 50 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 300.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 1.000.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường thủy nội địa: Cảng thủy nội địa chính là cảng Bourbon hiện tại.(bờ trái sông Vàm Cỏ Đông, từ km 19+950 đến km20+350, cảng sông cấp 1), tuyến Sài Gòn- Mộc Hóa, Sài Gòn Bến Kéo.

+ Đường bộ: hiện tại là Quốc lộ 1A. Trong tương lai đây là khu vực đầu mối vận tải với cao tốc Bến Lức - Long Thành, cao tốc TP.Hồ Chí Minh - Trung Lương - Cần Thơ, đường sắt TP.Hồ Chí Minh - Cần Thơ.

+ Đường sắt: TP.Hồ Chí Minh - Cần Thơ (sau năm 2020).

MN.12. Cảng cạn Thanh Phước - tỉnh Tây Ninh

- Vị trí: Tại xã Thanh Phước, huyện Gò Dầu, tỉnh Tây Ninh.

- Chức năng: phục vụ trực tiếp cho hàng hoá Khu liên hợp Phước Đông - Bời Lời và cho toàn khu vực xung quanh thông qua các cảng biển Nhóm 5, cửa khẩu đường bộ quốc tế Mộc Bài.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 20 ha, năm 2030 là 30 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 250.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 500.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông với cảng biển:

+ Đường thủy nội địa: cảng Thanh Phước, (bờ trái sông Vàm Cỏ Đồng, từ km 98+600 đến km 98+750, cảng sông cấp 2), tuyến Sài Gòn - Bến Kéo.

+ Đường bộ: nằm trên tuyến đường Quốc lộ 22. Trong tương lai, đây là khu vực nằm gần tuyến đường bộ cao tốc Hồ Chí Minh - Mộc Bài; đường Hồ Chí Minh phía Tây. Có khả năng kết nối với tuyến đường vành đai 4 của TP Hồ Chí Minh.

3) Khu vực Đồng bằng sông Cửu Long

Tổ chức vận tải khu vực này chưa thực sự cần thiết phải xây dựng cảng cảng cạn do có thể trực tiếp qua các cảng biển và cảng thủy nội địa ở khu vực này.

Khu vực này cần xây dựng một trung tâm logistics phục vụ kết nối chuỗi cung ứng về lúa gạo và thủy sản.

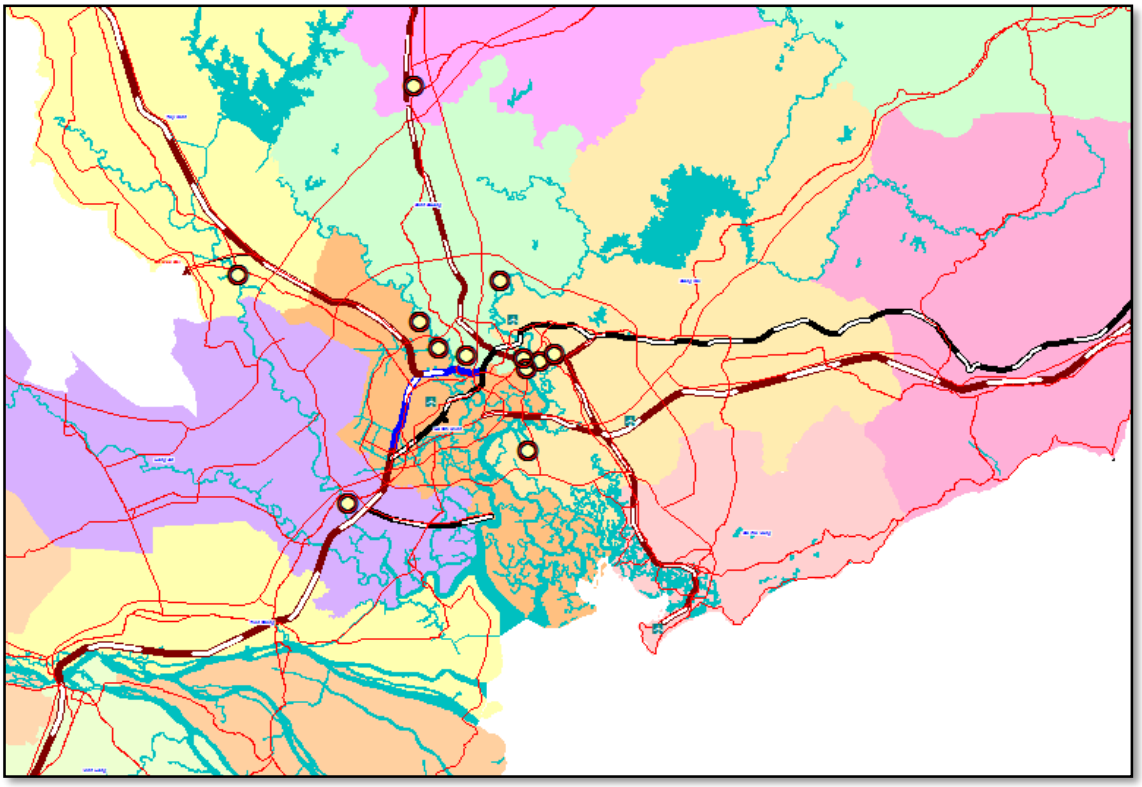
Bảng tổng hợp quy mô, công suất cảng cạn khu vực miền Nam

STT	Tên cảng cạn	Quy Mô (ha)		Công suất (Teu)	
		Năm 2020	Năm 2030	Năm 2020	Năm 2030
I	**KV KT Đông Bắc TP.Hồ Chí Minh**			**3.910**	**9.500**
1	ICD khu vực An Sơn	20	33	300	600
2	ICD Long Bình	50	150	750	2.500
3	ICD Tân Cảng Long Bình	50	150	750	2.500
4	ICD Tín Nghĩa	20	25	300	600
5	ICD Tân Cảng Sóng Thần	50	50	750	1.000
6	ICD TBS Tân Vạn	30	50	450	1.000
7	ICD Tân cảng Nhơn Trạch	11	15	160	450
8	ICD Chơn Thành	10	18	150	350

STT	Tên cảng cạn	Quy Mô (ha)		Công suất (Teu)	
		Năm 2020	Năm 2030	Năm 2020	Năm 2030
9	ICD Tân Uyên	10	10	150	250
10	ICD Đông Nam Củ Chi	10	10	150	250
II	**KVKT Tây Nam TP.Hồ Chí Minh**			**550**	**1.500**
11	ICD Bến Lức (Long An):	20	50	300	1.000
12	ICD Thanh Phước,Gò Dầu, Tây Ninh	20	30	250	500
III	**KVKT Đồng bằng Sông Cửu Long**				
13	(Sử dụng kho bãi trung tâm Logistic)	20	50	250	700
Tổng cộng				**4.460**	**11.000**

Toàn bộ khu vực miền Nam hình thành 12 vị trí cảng cạn, trong đó khu vực kinh tế đông bắc thành phố Hồ Chí Minh với 10 cảng cạn, khu vực Tây Nam thành phố Hồ Chí Minh với 2 cảng cạn. Riêng khu vực đồng bằng sông Cửu Long sử dụng kho bãi trung tâm Logictic.

Ngoài 12 vị trí cảng cạn đã được xác định, trong tương lai cần xem xét bố trí thêm các cảng cạn trên các hành lang thu hút hàng hóa xuất nhập khẩu nối các trung tâm sản xuất hàng hóa của các tiểu vùng kinh tế trung tâm đồng bằng sông Cửu Long, dọc các luồng tuyến thủy nội địa nếu thấy cần thiết như Tuyến Định An - Châu Đốc, Sài Gòn - Kiên Lương, Cửa Tiểu – CamPuChia, Sài Gòn – Mộc hóa.



Bản đồ: Vị trí quy hoạch các cảng cạn khu vực miền Nam

3.1.2.3. Miền Trung – Tây Nguyên

Khu vực Miền Trung Tây Nguyên có nhưng đặc điểm vị trí địa lý và điều kiện phát triển KT-XH khác biệt so với Miền Bắc và Miền Nam

- Khoảng cách từ các cảng biển đến các khu vực hậu phương chính của cảng rất ngắn (do đa phần các trung tâm kinh tế khu vực này nằm ở ven biển) trừ khu vực Tây Nguyên.

- Do lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Khu vực Miền Trung Tây Nguyên theo dự báo còn rất thấp. Các cảng biển tiếp nhận container nhìn chung đủ và dư thừa năng lực kho bãi. Các hãng vận tải container sẽ không coi các địa điểm trong hậu phương các cảng khu vực này là các đích do lượng hàng còn quá ít nên việc phát triển cảng cạn cũng không cần thiết.

Từ những lý do trên việc quy hoạch phát triển cảng cạn tại các khu vực Miền Trung Tây Nguyên như sau:

a) Đối với khu vực Hành lang đường 9

Do đây là hành lang thuộc Hành lang Kinh tế Đông Tây kết nối với Lào và các nước ASEAN, hình thành một cảng cạn khu vực cửa khẩu Lao Bảo để tạo thuận lợi cho hàng hóa từ KKT cửa khẩu Lao Bảo cũng như từ Lào và các nước ASEAN thông qua hành lang này đến cảng biển Đà Nẵng.

MT.1. Cảng cạn Lao Bảo

- Vị trí: nằm trong khu kinh tế cửa khẩu Lao Bảo là một cửa khẩu của Việt Nam trên đường biên giới giữa Việt Nam và Lào, thuộc huyện Hướng Hóa, tỉnh Quảng Trị.

Vị trí này cách Đông Hà 60 km, Cảng Cửa Việt 92 km về phía Tây, cách thành phố Huế 150 km về phía Tây Bắc, nằm trên trục Hành lang kinh tế Đông - Tây thông thương với các nước Lào, Thái Lan, Mianma qua cửa khẩu quốc tế Lao Bảo.

- Chức năng: Đây là hành lang thuộc Hành lang Kinh tế Đông Tây kết nối với Lào và các nước ASEAN, hình thành một cảng cạn khu vực cửa khẩu Lao Bảo để tạo thuận lợi cho hàng hóa từ KKT cửa khẩu Lao Bảo cũng như từ Lào và các nước ASEAN thông qua hành lang này đến cảng biển Đà Nẵng.

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 5 ha, năm 2030 là 10 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 50.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 100.000 TEU/năm

- Kết nối: cảng cạn Lao Bảo kết nối duy nhất là đường bộ

+ Kết nối cảng Cửa Việt về phía Tây là bằng quốc lộ 9 (AH 16) 92 km, đường cấp III đồng bằng, Đây là tuyến đường quan trọng, là một phần trong tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây của Tiểu vùng Sông MeKong

+ Kết nối với các vùng thu hút hàng hóa thuộc các tỉnh lân cận: Đường Hồ Chí Minh, Quốc lộ 14. Đường cấp III, (cách thành phố Huế 150 km về phía Tây Bắc).

b) Hành lang kinh tế đường 19

Đây là hành lang quan trọng kết nối các tỉnh Tây Nguyên với cảng biển Nhóm 3, Nhóm 4. Trong đó các tỉnh như Đắc Lắc, Gia Lai có giá trị hàng hóa XNK lớn nhất (chủ yếu hàng nông sản, ca phê...) vì vậy cần phát triển 02 cảng cạn:

MT.2. Cảng cạn Đắc Lắk:

- Vị trí: giáp ranh xã Pơng D'rang và Ea Ngai, huyện Krông Buk, tỉnh Đắc Lắc. Vị trí nằm sát nút giao giữa đường tránh thị xã Buôn Hồ (trùng với đường Hồ Chí Minh GĐII- tiêu chuẩn đường cao tốc) và đường quốc lộ 29 (vị trí phía Đông nút giao- tiếp giáp với Cụm công nghiệp Krông Búk hiện hữu);

- Chức năng: Đây là hành lang quan trọng kết nối các tỉnh Tây Nguyên với cảng biển Nhóm 3, Nhóm 4. Trong đó phục vụ trực tiếp hàng xuất nhập khẩu của tỉnh Đắc Lắc là chủ yếu, thông qua cảng biển Quy Nhơn và cảng biển Khánh Hòa. Ngoài ra do đặc thù của tỉnh Đắc lắc sản phẩm xuất khẩu chủ yếu là Cà Phê, sắn, và gỗ, sản phẩm từ gỗ vì vậy ngoài các chức năng chính, của cảng cạn, cảng này cần bổ sung thêm kho bãi, phục vụ chế biến, đóng gói, phẩm xuất

khẩu. Sản phẩm nhập khẩu của Đăk Lăk chủyếu là thiết bị máy móc, nông cụ, phân bón,... Theo Quy hoạch, Đăk Lăk có 01 khu công nghiệp Hòa Phú thuộc địa phận thôn 12, xã Hòa Phú, cách thành phố Buôn Ma Thuột 15 km theo quốc lộ 14 về phía Tây Nam, nằm giữa danh giới 2 tỉnh Đăk Lăk và Đăk Nông, Tổng diện tích quy hoạch là 181,7 hađã cơ bản đầu tư hạ tầng thiết yếu như san nền, giao thông, xử lý nước thải tập trung.

Đối với các cụm công nghiệp: Có 05 cụm công nghiệp đã được phê duyệt dự án đầu tư, đã đi vào hoạt động, trong đó Cụm công nghiệp Tân An 1, 2 (Thành phố Buôn Ma Thuột) có 59 dự án đầu tư với tổng diện tích đất đăng ký và cho thuê 69,4 ha, đạt tỷ lệ lấp đầy 90,62%; Cụm công nghiệp Ea Đar - Huyện Ea Kar có 12 dự án đầu tư với tổng diện tích đất đăng ký thuê khoảng 45 ha đạt tỷ lệ lấp đầy 93%; Cụm công nghiệp Krông Búk (huyện Krông Búk) và Cụm công nghiệp Ea Ral (huyện Ea H'leo) đang kêu gọi các nhà đầu tư tham gia.

-Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 5 ha, năm 2030 là 15 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 50.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 150.000 TEU/năm.

- Kết nối giao thông: Đường bộ qua đường Hồ Chí Minh, Quốc lộ 19 xuống cảng biển Quy Nhơn; Quốc lộ 26 xuống cảng biển Khánh Hòa.

MT.3. Cảng cạn Gia Lai

- Vị trí: khu vực An phú, TP Pleiku, tỉnh Gia Lai. Trên tuyến Quốc lộ 19

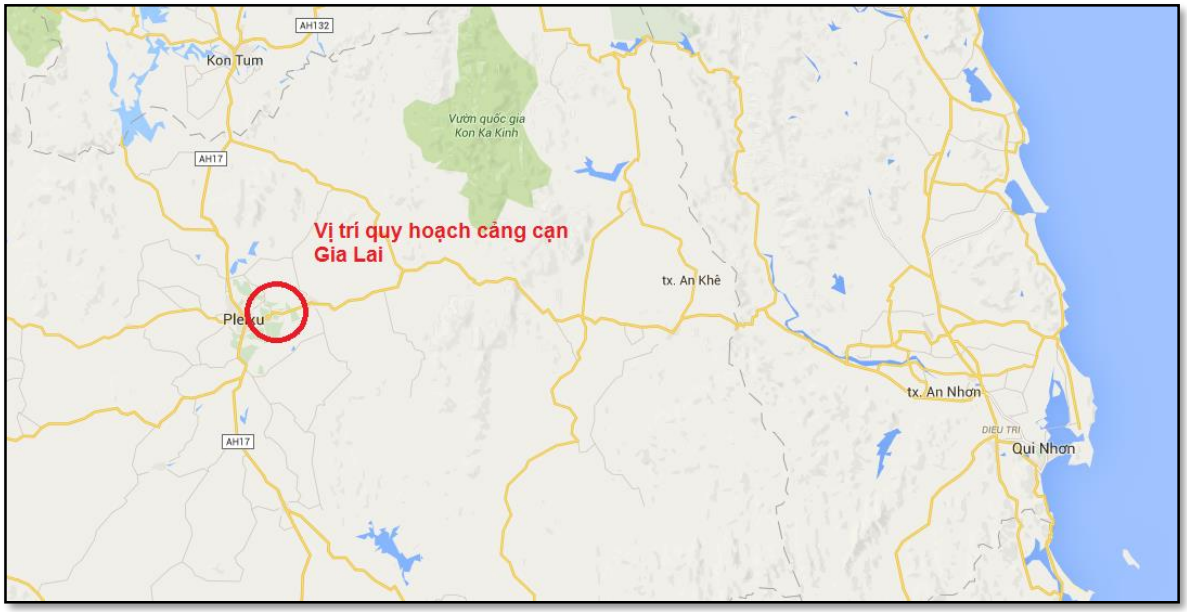
- Chức năng: chủ yếu phục vụ hàng hóa XNK của các tỉnh Gia Lai, Kon Tum thông qua cảng biển Quy Nhơn và cửa khẩu đường bộ quốc tế Lệ Thanh (Gia Lai). Hàng hóa từ sản phẩm lâm nghiệp Cà phê, cao su, gỗ và các sản phẩm chế biến từ gỗ; Gia Lai có các khu công nghiệp như:

- Khu công nghiệp Trà Đa với diện tích 124,5 ha, có 30 dự án đầu tư, lấp đầy trên 100% diện tích với tổng số vốn đăng ký 818 tỷ đồng. Đến nay có 21 nhà máy đã đi vào hoạt động. Tỉnh đang quy hoạch khu công nghiệp Tây Pleiku với diện tích 284 ha (tính đến năm 2015 và mở rộng gần 400 ha tính đến năm 2020). Ngoài ra, trên mỗi địa bàn huyện, thị xã, thành phố của tỉnh cũng đang quy hoạch xây dựng ít nhất một cụm công nghiệp - tiểu thủ công nghiệp có vị trí, điều kiện thuận lợi nhiều mặt cho các nhà đầu tư triển khai thực hiện dự án.

Cửa khẩu Lệ Thanh tại huyện Đức Cơ, tỉnh Gia Lai cách thành phố Pleiku khoảng 75km. Từ thành phố Pleiku theo quốc lộ 14 rẽ sang quốc lộ 19 qua thị trấn Chư Ty, qua cửa khẩu Lệ Thanh sang An Đông Pếch (tỉnh Ratanakiri, Cam-pu-chia). với diện tích 110 ha và mở rộng đến 210 ha (tính đến 2020),

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 5 ha, đến năm 2030 là 15 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 50.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 150.000 TEU/năm.



- Kết nối giao thông: Đường bộ qua Quốc lộ 19 xuống cảng biển Quy Nhơn.

MT.4. Cảng cạn Quy Nhơn

- Vị trí: Dọc theo Quốc Lộ 19 từ Cầu Ghềnh đến cảng Quy Nhơn hoặc phía Tây Quốc Lộ 19 từ Nhơn Hòa đến Bình Nghi

- Chức năng: Phục vụ các khu công nghiệp của tỉnh như: KKT Nhơn Hội, KCN Phú Tài (345,8ha); KCN Long Mỹ (110 ha)KCN Nhơn Hòa (320 ha); KCN Bình Nghi – Nhơn Tân (228 ha); KCN Hòa Hội (265 ha) và hàng hóa của các tỉnh bạn lân cận trên hành lang

- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 10 ha, năm 2030 là 20 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 100.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 300.000 TEU/năm.

- Kết nối với cảng biển Quy nhơn

+ Đường bộ: Quốc lộ 19.

c) Khu Kinh tế Nghi Sơn, Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A:

Giai đoạn từ nay đến năm 2020 chưa cần xây dựng cảng cạn. Để tạo thuận lợi cho hàng hóa vận chuyển từ hậu phương đến các cảng biển chỉ cần hình thành các địa điểm thông quan nội địa.

d) Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, hành lang đường 14B:

Trước mắt tập trung phát triển khu dịch vụ logistics tại Hòa Khánh, Hòa Vang, thành phố Đà Nẵng kết hợp với địa điểm thông quan nội địa.

MT.5. Cảng cạn Hòa Vang - thành phố Đà Nẵng

- Vị trí: tại xã Hòa Khánh, huyện Hòa Vang, thành phố Đà Nẵng phía nam hướng quốc lộ 14B và phía tây hướng ra đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi

- Chức năng:cảng cạn Hòa Vang nằm trong trung tâm Logictic Hòa Vang phục vụ các khu công nghiệp như: KCN Hòa Khánh cách cảng Tiên Sa 20Km, tổng diện tích theo quy hoạch là 395,72ha tỷ lệ lấp đầy là 98%; KCN Tiên Sa, cách biển Tiên Sa 6km diện tích theo quy hoạch là 50 ha, tỷ lệ lấp đầy 100%; KCN Hòa Khánh, cách cảng biển Tiên Sa 20km mở rộng đất có thể cho thuê 107,83ha, đất còn lại có thể cho thuê là 40,95ha, tỷ lệ lấp đầy 62%; KCN

dịch vụ thủy sản Đà Nẵng, cách cảng biển Tiên Sa 3km, diện tích quy hoạch 57,9 ha, tỷ lệ lấp đầy 93%; KCN Hòa Cầm, cách cảng biển Tiên Sa 10 km, diện tích theo quy hoạch là 136,73 ha, tỷ lệ lấp đầy 80%; KCN Liên Chiểu, cách cảng biển Tiên Sa 25km, diện tích 307,7 ha, tỷ lệ lấp đầy 64%. Ngoài ra còn hai khu công nghiệp đã được phê duyệt nhưng chưa triển khai dự án đó là KCN Hòa Cầm 2 và KCN Hòa Ninh.

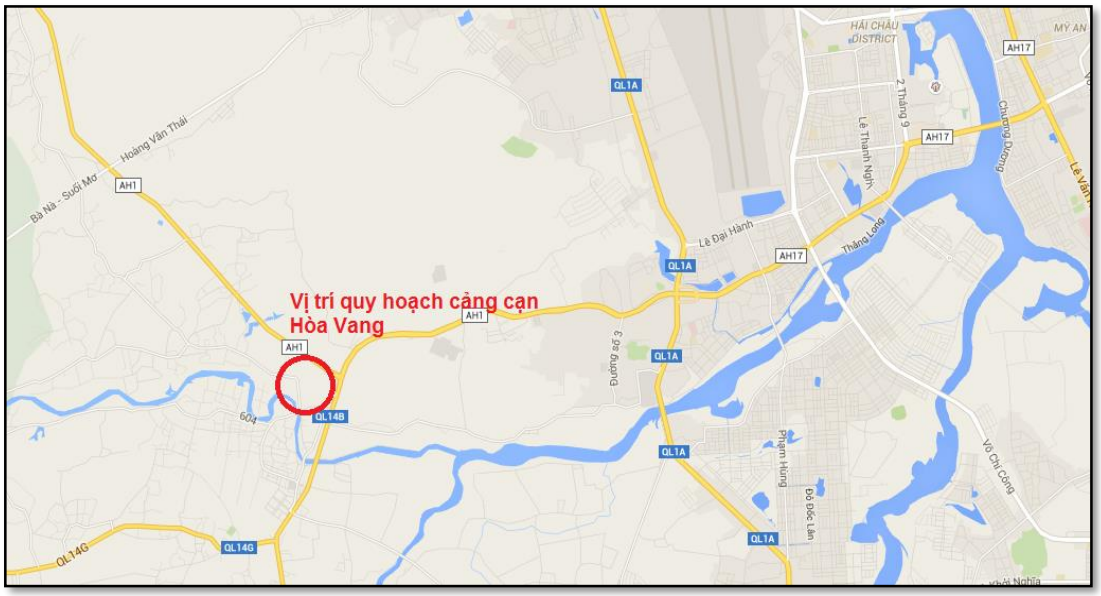
- Tổng diện tích quy hoạch đến năm 2020 là 10 ha, năm 2030 là 20 ha.

- Công suất đến năm 2020 khoảng 100.000 TEU/năm, đến năm 2030 khoảng 300.000 TEU/năm.

- Kết nối với cảng biển

+ Đường bộ: Kết nối với cảng Đà Nẵng Quốc lộ 14B gần 15 km đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng.

+ Đường sông: Sông Cẩm Lệ (3km), sông Hàn (16 km), tổng chiều dài là 19 Km

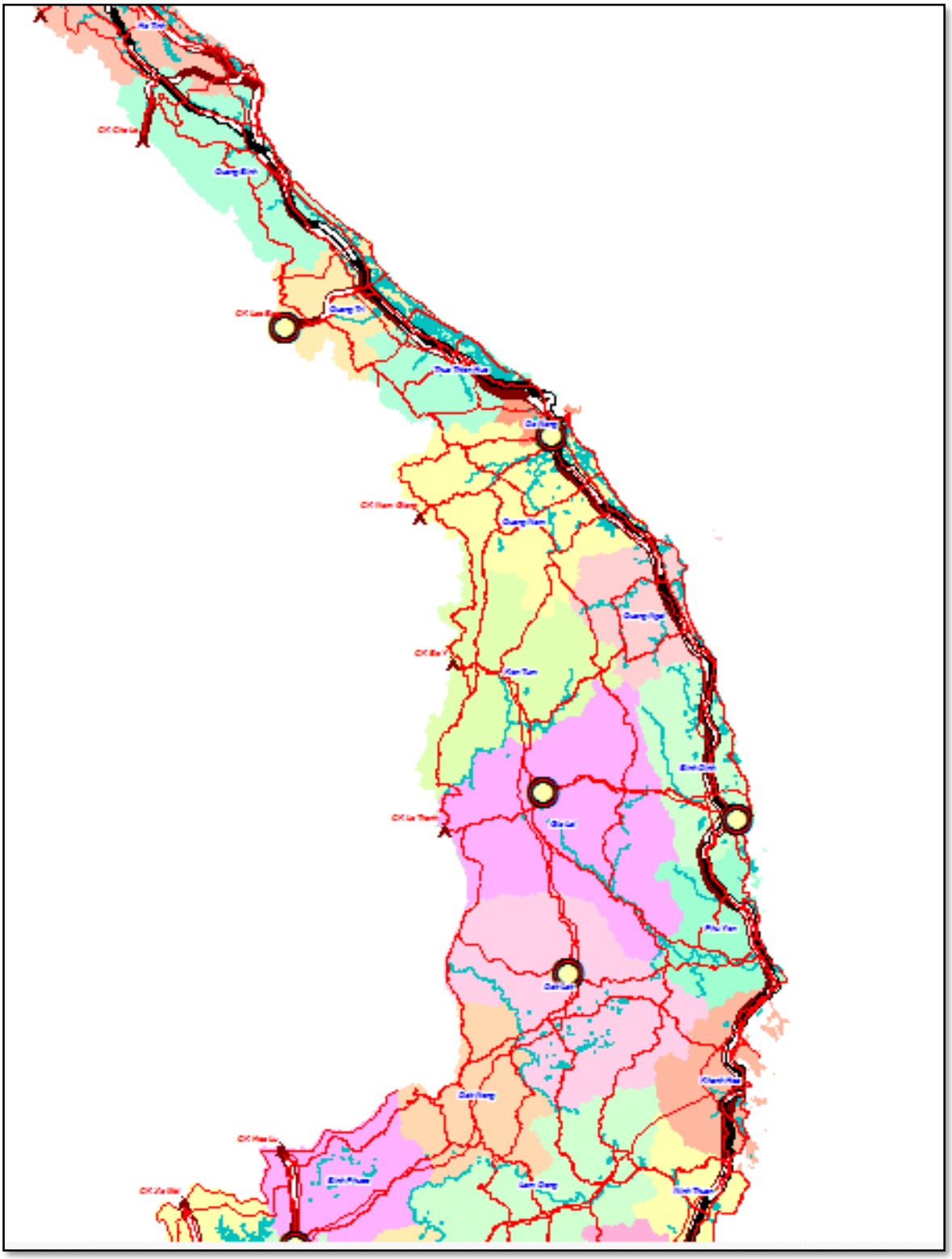


Bảng tổng hợp quy mô, công suất cảng cạn khu vực miền Trung

STT	Tên cảng cạn	Quy Mô (ha)		Công suất (Teu)	
		Năm 2020	Năm 2030	Năm 2020	Năm 2030
I	**Đối với khu vực Hành lang đường 9**				
1	ICD Cửa khẩu Lao Bảo	5	10	50	100
II	**Hành lang kinh tế đường 29**				
2	ICD Đắc Lắc	5	15	50	150
	Hành lang kinh tế đường 19				
3	ICD Gia Lai	5	15	50	150
4	ICD Quy Nhơn	10	20	100	300
III	**Khu Kinh tế Nghi Sơn, Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A**				
	Nhu cầu chưa nhiều, có thể sử dụng hệ thống cảng biển hoặc TT Logistic				
IV	**Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Huế, hành lang đường 14B**				
5	ICD Hòa Vang	10	20	70	200
Tổng cộng		**35**	**80**	**320**	**900**

Khu vực miền Trung - Tây Nguyên được quy hoạch với 5 cảng cạn. Lao Bảo, Đắc Lắk, Gia Lai, Quy Nhơn và Hòa Vang.

Ngoài các vị trí đã được xác định, cần xem xét bố trí kết hợp bổ sung cảng cạn với các trung tâm Logictic trên hành lang chính.



Bản đồ: Vị trí quy hoạch các cảng cạn khu vực miền Trung và Tây nguyên

3.2. DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN ĐẦU TƯ

Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư theo giai đoạn đến 2020

TT	Tên cảng cạn	Quy mô, công suất		Trọng điểm đầu tư
		2020	2030	
1	Cảng cạn An Sơn (Thuận An, Bình Dương)	20 ha 300.000 TEU	33 ha 600.000 TEU	Đường bộ kết nối cảng
2	Cảng cạn Long Bình (quận 9, TPHCM)	70 ha 700.000 TEU	150 ha 1.500.000 TEU	Xây dựng mới cảng thủy nội địa Đường bộ kết nối cảng Xây dựng KCHT cảng
3	Cảng cạn Phù Đổng (Gia Lâm, Hà Nội)	10 ha; 100.000 TEU	20 ha 250.000 TEU	Đường bộ kết nối cảng Xây dựng KCHT cảng
4	Cảng cạn Cổ Bi (Gia Lâm, Hà Nội)	20 ha; 300.000 TEU	50 ha; 500.000 TEU	Xây dựng KCHT cảng cạn
5	Cảng cạn Tiên Sơn	30 ha; 300.000 TEU	40 ha; 500.000 TEU	Đầu tư mở rộng theo quy hoạch
6	Cảng cạn Hoài Đức	20 ha 100.000 TEU	20 ha 250.000 TEU	Xây dựng KCHT cảng cạn
7	Cảng cạn Thạch Phước	20 ha 250.000 TEU	30 ha 500.000 TEU	Đường bộ kết nối cảng Xây dựng KCHT cảng cạn

CHƯƠNG 4
CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH VÀ GIẢI PHÁP TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH

(1) Kết hợp quy hoạch phát triển cảng cạn và trung tâm logistics

Hình thành một số cảng cạn kết hợp với phát triển các trung tâm logistics theo Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên phạm vi cả nước đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1012/QĐ-TTg. Phối hợp với Bộ Công thương để gắn kết, lồng ghép giữa quy hoạch cảng cạn và quy hoạch trung tâm logistics để đảm bảo tránh lãng phí về nguồn lực đầu tư, vừa đảm bảo hiệu quả khai thác tối ưu, phù hợp với kinh nghiệm quốc tế và điều kiện thực tế của Việt Nam.

(3) Tăng cường hợp tác Nhà nước - Tư nhân (PPP) trong đầu tư phát triển cảng cạn

Cần tăng cường áp dụng mô hình hợp tác Nhà nước - Tư nhân (PPP) để đầu tư phát triển các cảng cạn, đặc biệt là các công trình có quy mô lớn theo hướng Nhà nước tạo điều kiện về quỹ đất; quy hoạch kết nối đường sắt với cảng cạn; hoàn chỉnh môi trường pháp lý và ban hành cơ chế chính sách cho phát triển cảng. Tư nhân đầu tư thiết bị, kho bãi và tổ chức khai thác cảng cạn. Một số mô hình hợp tác PPP có thể áp dụng trong điều kiện Việt Nam hiện nay:

- Nhà nước hỗ trợ đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông kết nối, doanh nghiệp đầu tư cảng cạn, trung tâm logistics và quản lý khai thác.

- Nhà nước đầu tư kết cấu hạ tầng cảng cạn, trung tâm logistics rồi cho doanh nghiệp thuê khai thác.

(4) Tăng cường sự tham gia của Đường sắt Việt Nam vào lĩnh vực vận tải container và phát triển cảng cạn

Nâng cao năng lực của Đường sắt Việt Nam để đẩy mạnh tham gia vào lĩnh vực vận tải container, trong đó liên doanh, liên kết để đầu tư phát triển cảng cạn thông quan các hình thức sau:

- Đẩy mạnh việc xã hội hóa đầu tư mở rộng nâng cấp các ga đường sắt có thể tham gia vận tải, xếp dỡ container cũng như việc cung cấp dịch vụ vận tải đường sắt.

- Liên doanh liên kết với các doanh nghiệp logistics, cảng biển, hãng vận tải đa phương thức....để tổ chức vận tải container đường sắt. Tạo mọi điều kiện thuận lợi cho các cảng cạn có thể đầu tư đấu nối đường sắt vào cảng cạn. Phối hợp chặt chẽ với doanh nghiệp khai thác cảng cạn trong việc tổ chức vận tải container đường sắt, cung cấp dịch vụ bốc xếp và các dịch vụ logistics khác tại cảng cạn có kết nối đường sắt.

- Bổ sung quy hoạch các cảng cạn vào quy hoạch chi tiết hoặc các dự án đầu tư các tuyến đường sắt mới kết nối với các cảng biển, cửa khẩu quốc tế. Xem xét điều chỉnh quy hoạch vị trí các ga đường sắt hiện tại sang vị trí mới để tạo thuận lợi cho việc kết nối với các cảng cạn, tạo thuận lợi cho vận tải container (cụ thể trường hợp ga Hương Canh, tỉnh Vĩnh Phúc và ga Phủ Đức, tỉnh Phú Thọ).

(5) Tăng cường sự tham gia của Đường thuỷ nội địa Việt Nam vào lĩnh vực vận tải container và phát triển cảng cạn

Tăng cường vai trò của ngành đường thuỷ nội địa trong việc phát triển vận tải container và phát triển cảng cạn theo hướng:

-Điều chỉnh quy hoạch các cảng thuỷ nội địa (đã được quy hoạch) có gắn với hoạt động khai thác cảng cạn đảm bảo đủ công suất, quy mô, diện tích, giao thông kết nối...

- Bổ sung các vị trí quy hoạch cảng cạn gắn liền với cảng thuỷ nội địavào

quy hoạch hệ thống cảng thuỷ nội địa.

- Có giải pháp nâng tĩnh không các cầu có cản trở đối với vận tải container thuỷ nội địa.

(6) Các giải pháp đối với các cảng cạn hình thành trước thời điểm Quyết định 2223/QĐ-TTg được ban hành

a) Các giải pháp chung

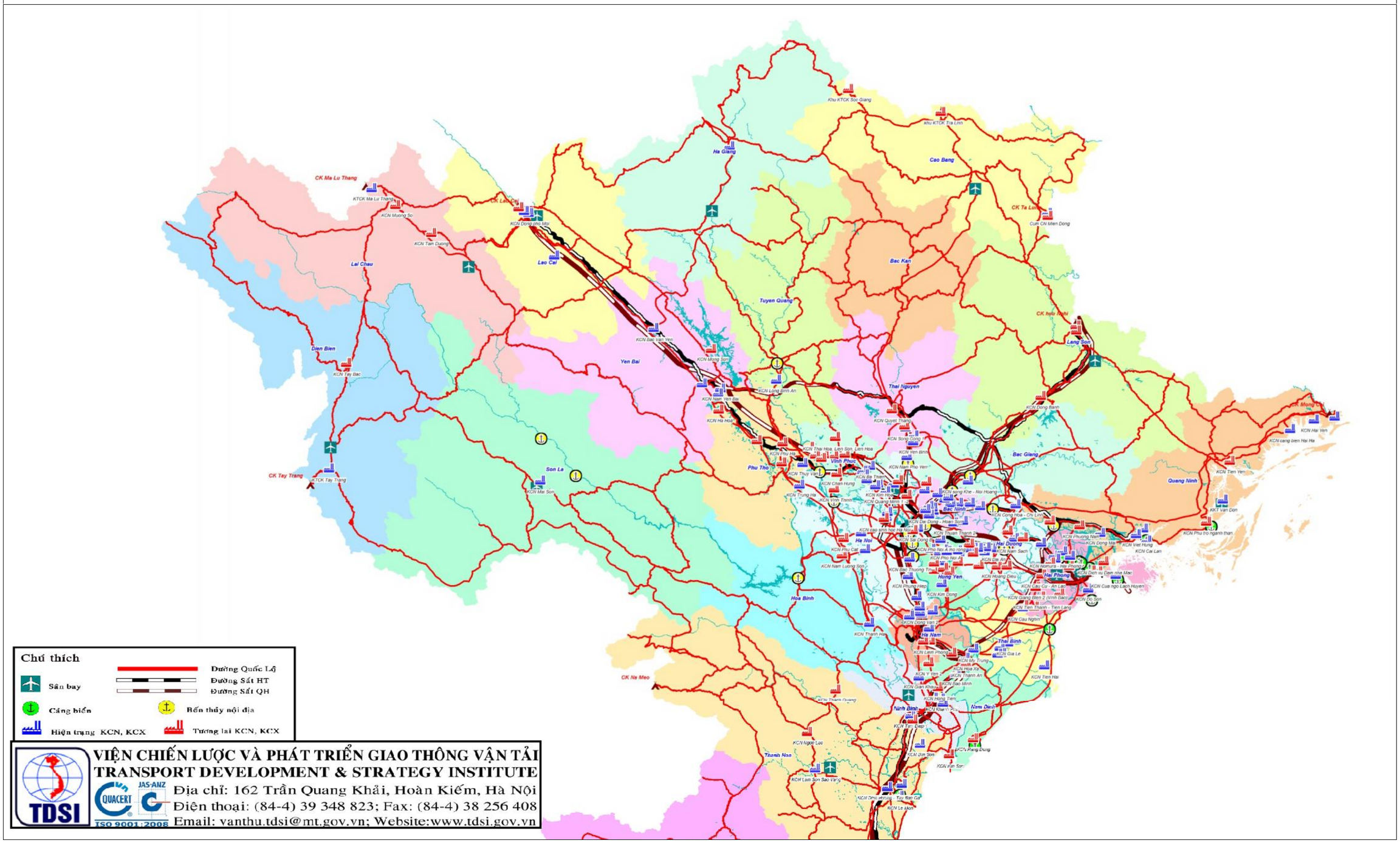
Thực hiện theo đúng Quy chế quản lý hoạt động cảng cạn ban hành kèm theo Quyết định số 47/2014/QĐ-TTg ngày 28/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ (Điều 40) và Thông tư số 26/2015/TT-BGTVT ngày 22/6/2015 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Quy chế quản lý hoạt động của cảng cạn ban hành kèm theo Quyết định số 47/2014/QĐ-TTg ngày 27/8/2014 của Thủ tướng Chính phủ.

Tận dụng tối đa sự hợp lý và ưu điểm của các cảng cạn hiện có,sẽ từng bước chuyển đổi công năng hoặc di dời các cảng cạn không đáp ứng yêu cầu ra vị trí quy hoạch mới theo lộ trình phù hợp trên cơ sở bảo đảm các lợi ích của doanh nghiệp cũng như không gián đoạn hoặc ảnh hưởng lớn đến việc tổ chức vận tải giữa cảng biển và nguồn hàng hóa.

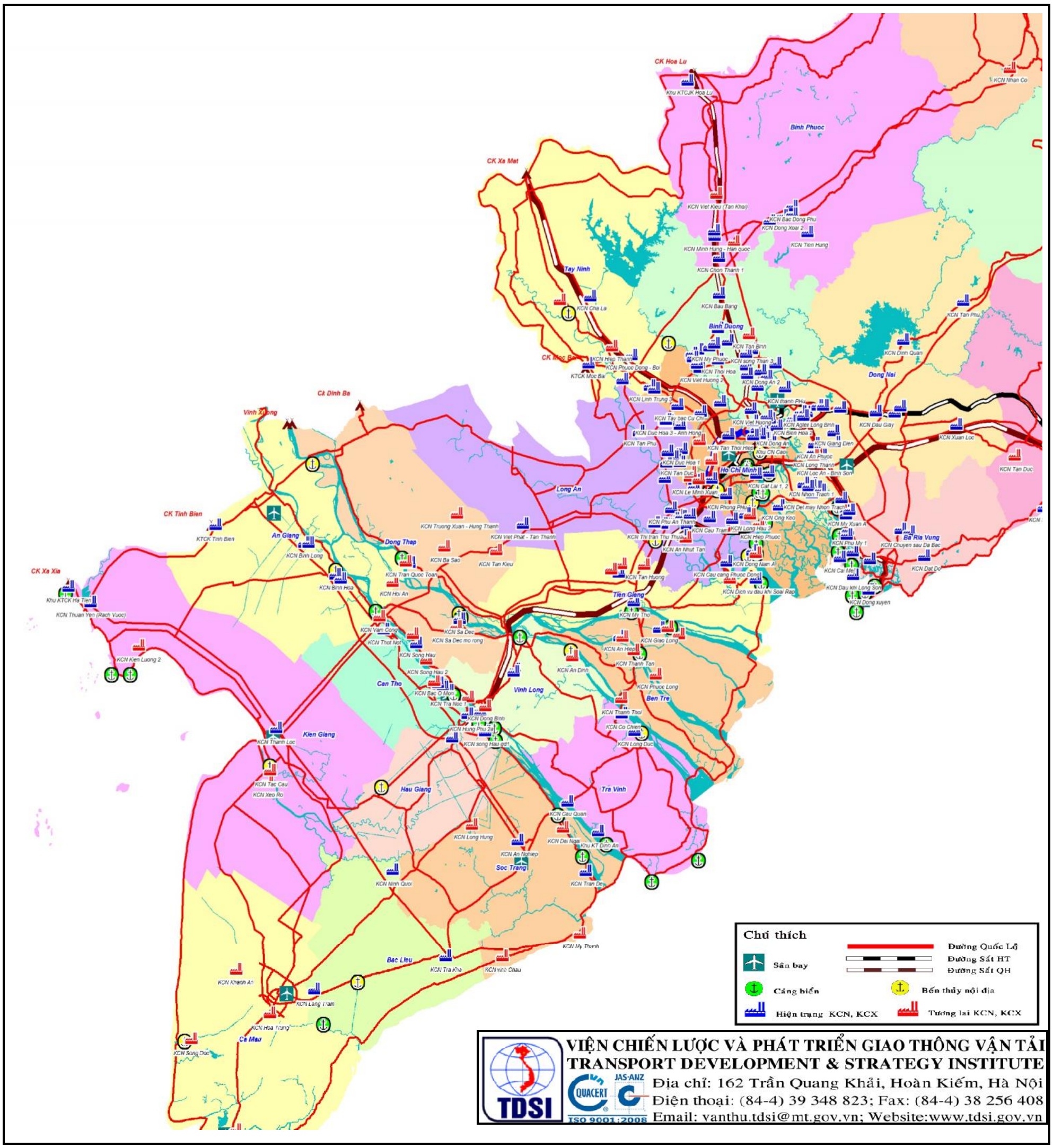
b) Các giải pháp thực hiện di dời cụm cảng cạn khu vực Trường Thọ, Thủ Đức, TP.Hồ Chí Minh

Trên cơ sở các vị trí cảng cạn mới được đề xuất trong quy hoạch này, Bộ Giao thông vận tải phối hợp với UBND TP.Hồ Chí Minh và các doanh nghiệp khai thác cảng cạn tại khu vực Trường Thọ, Thủ Đức xây dựng kế hoạch di dời hợp lý ra khu vực An Sơn (Thuận An, Bình Dương) và khu vực Long Bình (Quận 9, TP Hồ Chí Minh).

BẢN ĐỒ QUY HOẠCH CÁC KHU CÔNG NGHIỆP, KHU CHẾ XUẤT, KHU KINH TẾ CỬA KHẨU KHU VỰC MIỀN BẮC

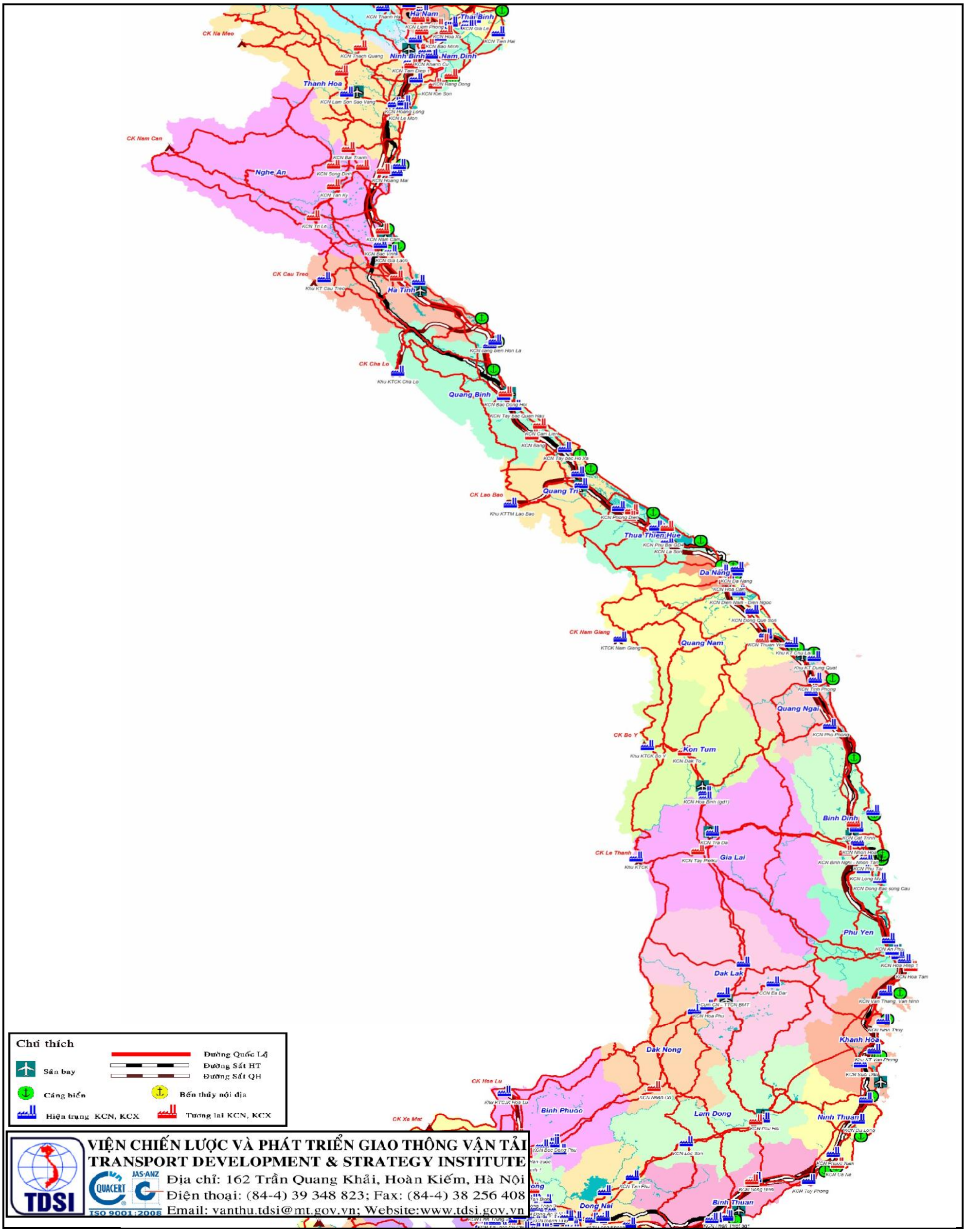


BẢN ĐỒ QUY HOẠCH CÁC KHU CÔNG NGHIỆP, KHU CHẾ XUẤT, KHU KINH TẾ CỬA KHẨU KHU VỰC MIỀN NAM



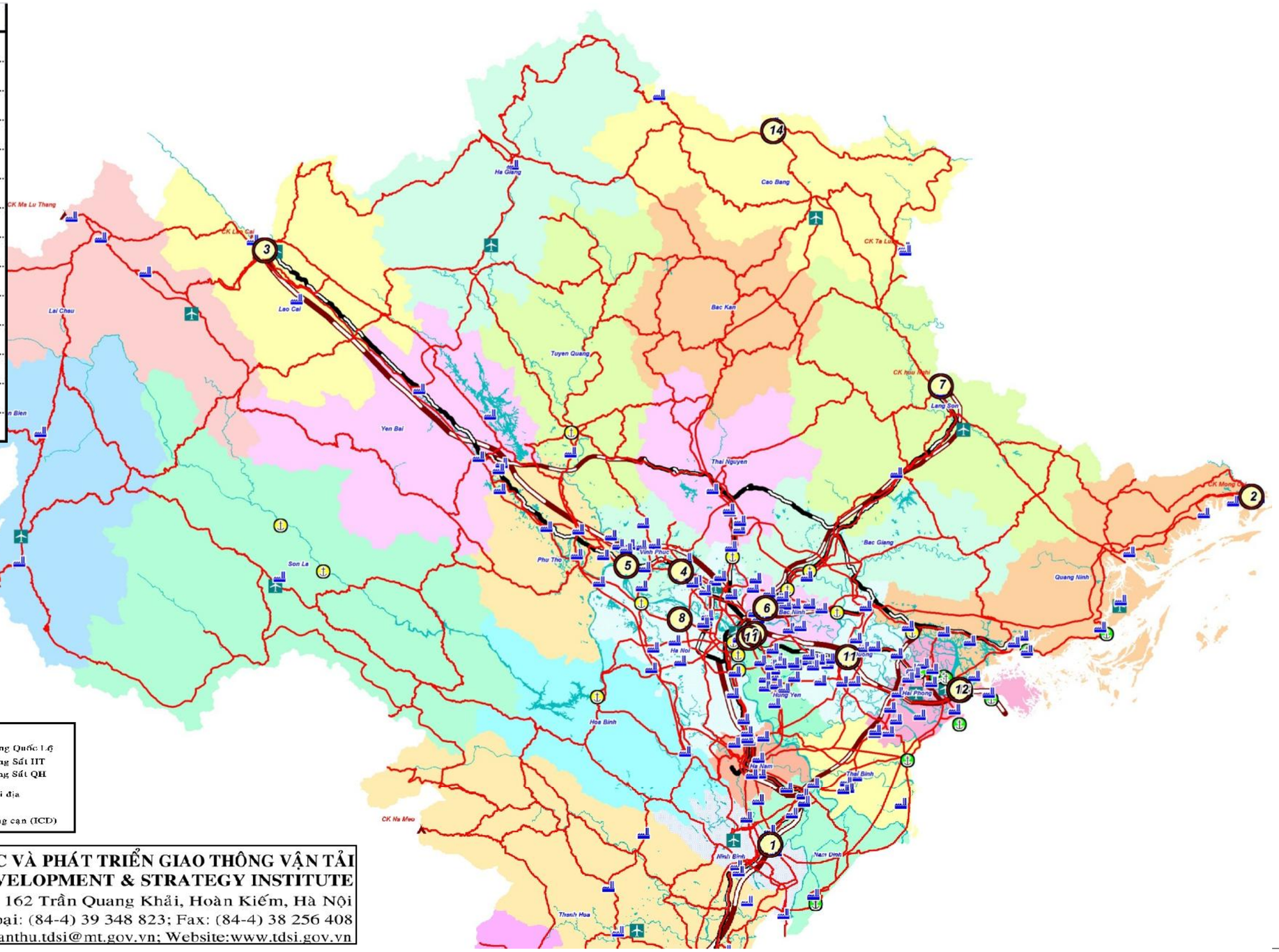
VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI
TRANSPORT DEVELOPMENT & STRATEGY INSTITUTE
Địa chỉ: 162 Trần Quang Khải, Hoàn Kiếm, Hà Nội
Điện thoại: (84-4) 39 348 823; Fax: (84-4) 38 256 408
Email: vanthu.tdsi@mt.gov.vn; Website:www.tdsi.gov.vn

BẢN ĐỒ QUY HOẠCH CÁC KHU CÔNG NGHIỆP, KHU CHẾ XUẤT, KHU KINH TẾ CỬA KHẨU KHU VỰC MIỀN TRUNG



BẢN ĐỒ QUY HOẠCH VỊ TRÍ CẢNG CẠN KHU VỰC MIỀN BẮC

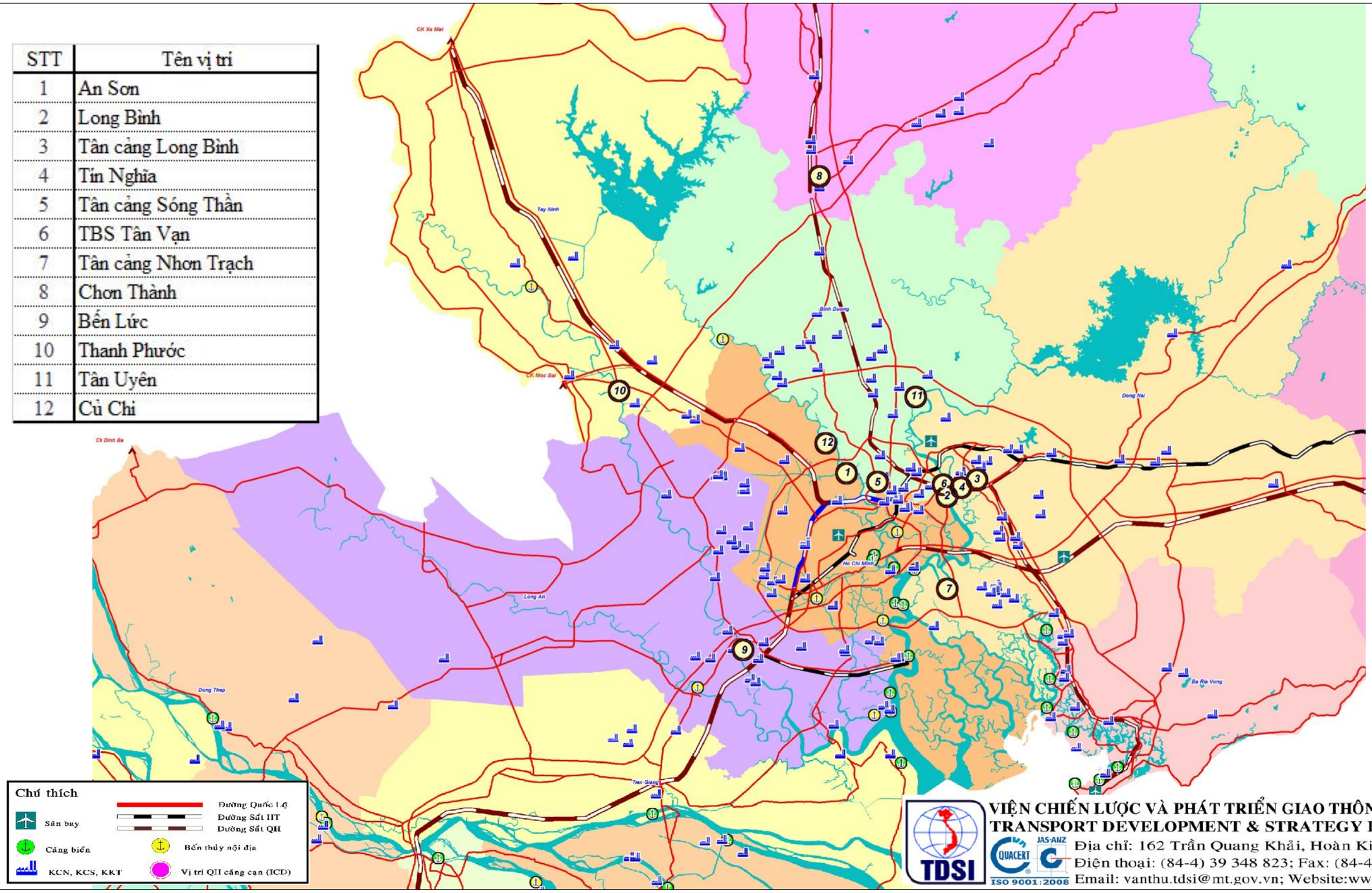
STT	Tên vị trí
1	Phúc Lộc
2	Móng Cái
3	Lào Cai
4	Hương Canh
5	Hải Linh
6	Tiên Sơn
7	Lạng Sơn
8	Hoài Đức
9	Phù Đổng
10	Cổ Bi
11	Hải Dương
12	Tân cảng Hải Phòng
13	Quảng Bình
14	Cao Bằng



VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI
TRANSPORT DEVELOPMENT & STRATEGY INSTITUTE
Địa chỉ: 162 Trần Quang Khải, Hoàn Kiếm, Hà Nội
Điện thoại: (84-4) 39 348 823; Fax: (84-4) 38 256 408
Email: vanthu.tdsi@mt.gov.vn; Website:www.tdsi.gov.vn

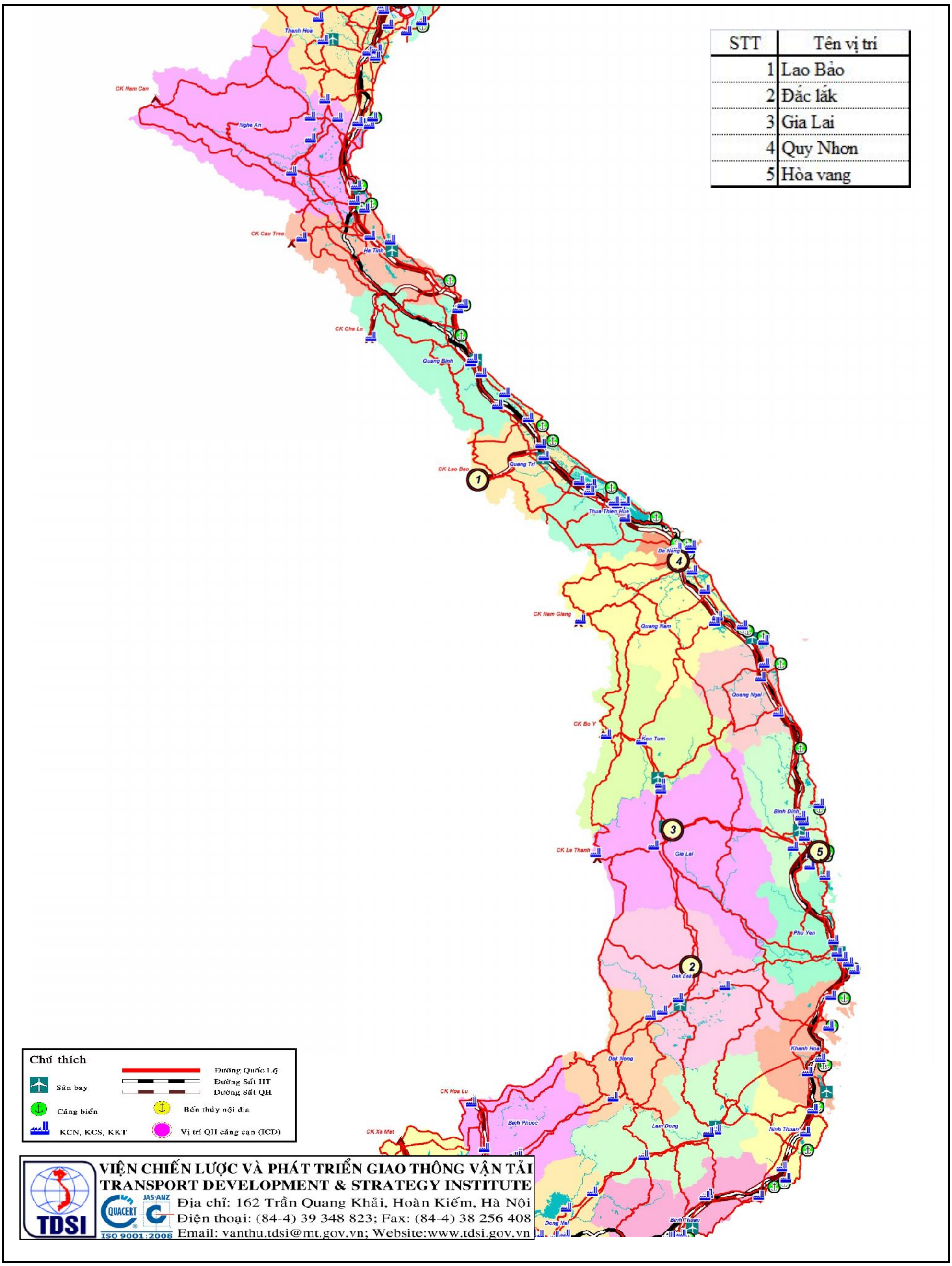
BẢN ĐỒ QUY HOẠCH VỊ TRÍ CẢNG CẠN KHU VỰC MIỀN ĐÔNG NAM BỘ

STT	Tên vị trí
1	An Sơn
2	Long Bình
3	Tân cảng Long Bình
4	Tín Nghĩa
5	Tân cảng Sóng Thần
6	TBS Tân Vạn
7	Tân cảng Nhơn Trạch
8	Chơn Thành
9	Bến Lức
10	Thanh Phước
11	Tân Uyên
12	Củ Chi



VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI
TRANSPORT DEVELOPMENT & STRATEGY INSTITUTE
Địa chỉ: 162 Trần Quang Khải, Hoàn Kiếm, Hà Nội
Điện thoại: (84-4) 39 348 823; Fax: (84-4) 38 256 408
Email: vanthu.tdsi@mt.gov.vn; Website:www.tdsi.gov.vn

BẢN ĐỒ QUY HOẠCH VỊ TRÍ CẢNG CẠN (ICD) KHU VỰC MIỀN TRUNG



STT	Tên vị trí
1	Lao Bảo
2	Đắc lắk
3	Gia Lai
4	Quy Nhơn
5	Hòa vang

VỊ TRÍ QUY HOẠCH CHI TIẾT HỆ THỐNG CẢNG CẠN KHU VỰC MIỀN BẮC

1. Cảng cạn Phúc Lộc

1. Vị trí: Lô C1, C1', C1'', C2,C3 khu công nghiệp Khánh Phú, xã Ninh Phúc, thành phố Ninh Bình, tỉnh Ninh Bình

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	35	35
C. suất (teu)	50.000	150.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc lộ 10	~0.9
+ Đ.Sông	S. Đáy	
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Đến cảng Hải Phòng		K.cách
+ Đ. Bộ	QL 10	~112
+ Đ.Sông	Thủy nội địa	~264
+ Đ.Sông	Ven Biển	~205

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, CCN trong tỉnh	21
Khoảng cách bình quân (km)	~15,8

2. Cảng cạn Móng Cái

1. Vị trí: Khu vực Km3+4, phường Hải Yên, thành phố Móng Cái

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	20	40
C. suất (teu)	100.000	400.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 18	~ 0,5
+ Đ.Sông	S. Kalong	
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Quảng Ninh		K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 18	~145
+ Đ.Sông	Ven biển	~155
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KKTCK trong tỉnh	12
Khoảng cách bình quân (km)	~85

3. Cảng cạn Lào Cai

1. Vị trí: KCN Đông Phố Mới, TP Lào Cai, tỉnh Lào Cai

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	15	25
C. suất (teu)	150.000	300.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc lộ 4D	4,0
+ Đ.Sông	S. Hồng	~1,6
+ Đ. Sắt	Kết nối với ICD	

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Hải Phòng		K.cách
+ Đ. Bộ	Cao Tốc	~385
+ Đ.Sông	S. Hồng	~450
+ Đ. Sắt	L. Cai - H Phòng	~380

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KKTCK trong tỉnh	4
Khoảng cách bình quân (km)	~11,4

4. Cảng cạn Hương Canh

1. Vị trí: Thị trấn Hương Canh và xã Sơn Lôi thuộc huyện Bình Xuyên, tỉnh Vĩnh Phúc

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	20	50
C. suất (teu)	100.000	400.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	CT. N Bài – L Cai	~ 0,7
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	L. Cai - H Phòng	~ 0,8

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Hải Phòng		K.cách
+ Đ. Bộ	Cao Tốc	~155
+ Đ.Sông	S. Hồng	~165
+ Đ. Sắt	L. Cai – H. Phòng	~150

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, CCN trong tỉnh	26
Khoảng cách bình quân (km)	~11,0

5. Cảng cạn Hải Linh

1. Vị trí: Cảng thủy nội địa Hải Linh hiện tại, (bờ phải sông Lô, từ Km 3+300 đến Km3+652)

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	5	10
C. suất (teu)	20.000	50.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 2	~1,0
+ Đ.Sông	S. Lô	
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Cát Lái		K.cách
+ Đ. Bộ	QL 2, C.tốc HN-HP	~175
+ Đ.Sông	S. Hồng	~190
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, CCN trong tỉnh	15
Khoảng cách bình quân (km)	~26,0

6. Cảng cạn Tiên Sơn

1. Vị trí: Khu Công nghiệp Tiên Sơn, Huyện Tiên Du, tỉnh Bắc Ninh

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	30	40
C. suất (teu)	300.000	500.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 1A	~0,1
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Hà Nội – Lạng Sơn	~0,3

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Hải Phòng		K.cách
+ Đ. Bộ	QL 18, QL 5	~112
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Hà Nội - Hải Phòng	~115

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	14
Khoảng cách bình quân (km)	~8,5

7. Cảng cạn Lạng Sơn

1. Vị trí: Khu Kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng – Lạng Sơn

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	10	15
C. suất (teu)	50.000	150.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 1A	~0.5
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Quảng Ninh		K.cách
+ Đ. Bộ	QL1A; QL 279	~175
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	L.Sơn- Mũi Chùa, H. Long - M Cái	~165

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	3
Khoảng cách bình quân (km)	~22,2

8. Cảng cạn Hoài Đức

1. Vị trí: : Khu vực xã Đức Thượng, huyện Hoài Đức, thành phố Hà Nội

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	20	20
C. suất (teu)	100.000	250.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 32	0.2
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

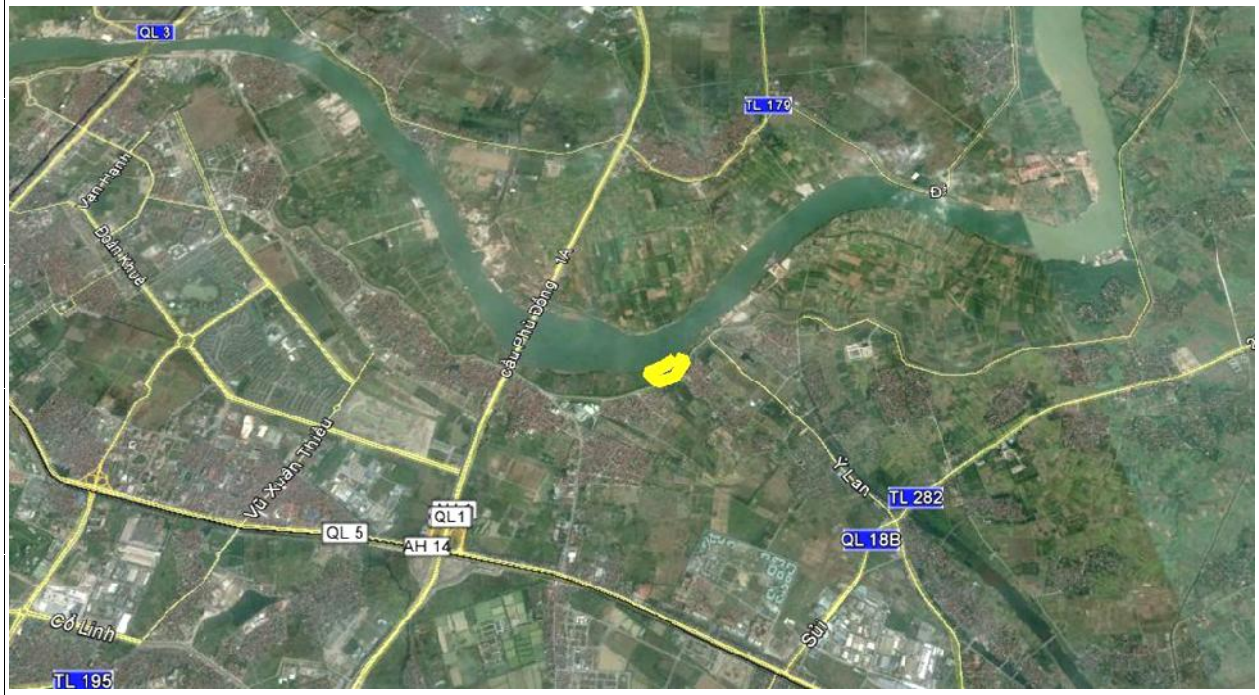
Cảng Hải Phòng		K.cách
+ Đ. Bộ	QL 32, CT HN-HP	~140
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	17
Khoảng cách bình quân (km)	~23,6

9. Cảng cạn Phù Đổng

1. Vị trí: Khu vực ven sông Đuống, thuộc địa bàn các xã Cổ Bi và Đặng Xá của huyện Gia Lâm, Hà Nội



2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	10	20
C. suất (teu)	100.000	250.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 1A	~0,8
+ Đ.Sông	S. Đuống	
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

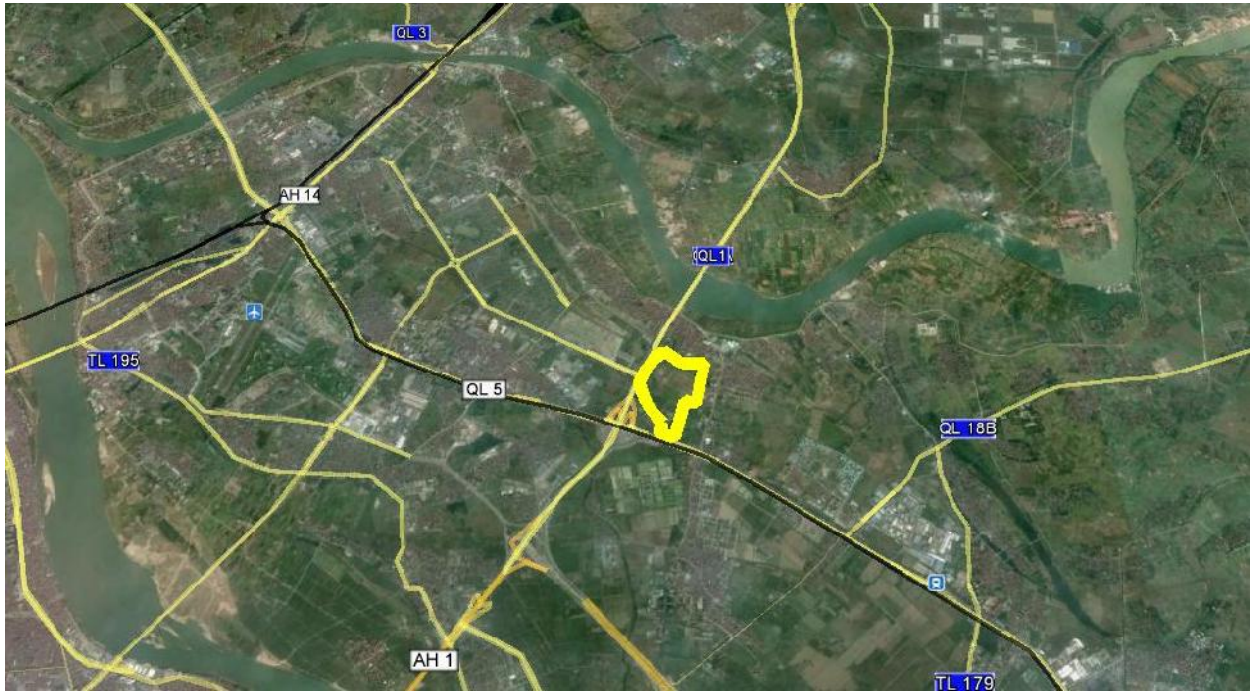
Cảng Hải Phòng		K.cách
+ Đ. Bộ	QL 1, CT HN-HP	~107
+ Đ.Sông	S. Đuống	~120
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	17
Khoảng cách bình quân (km)	~25,2

10. Cảng cạn Cổ Bi

1. Vị trí: Khu đất phía Đông nút giao giữa đường Nguyễn Đức Thuận với đường vành đai 3



2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	20	50
C. suất (teu)	300.000	500.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 5	~ 0.1
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

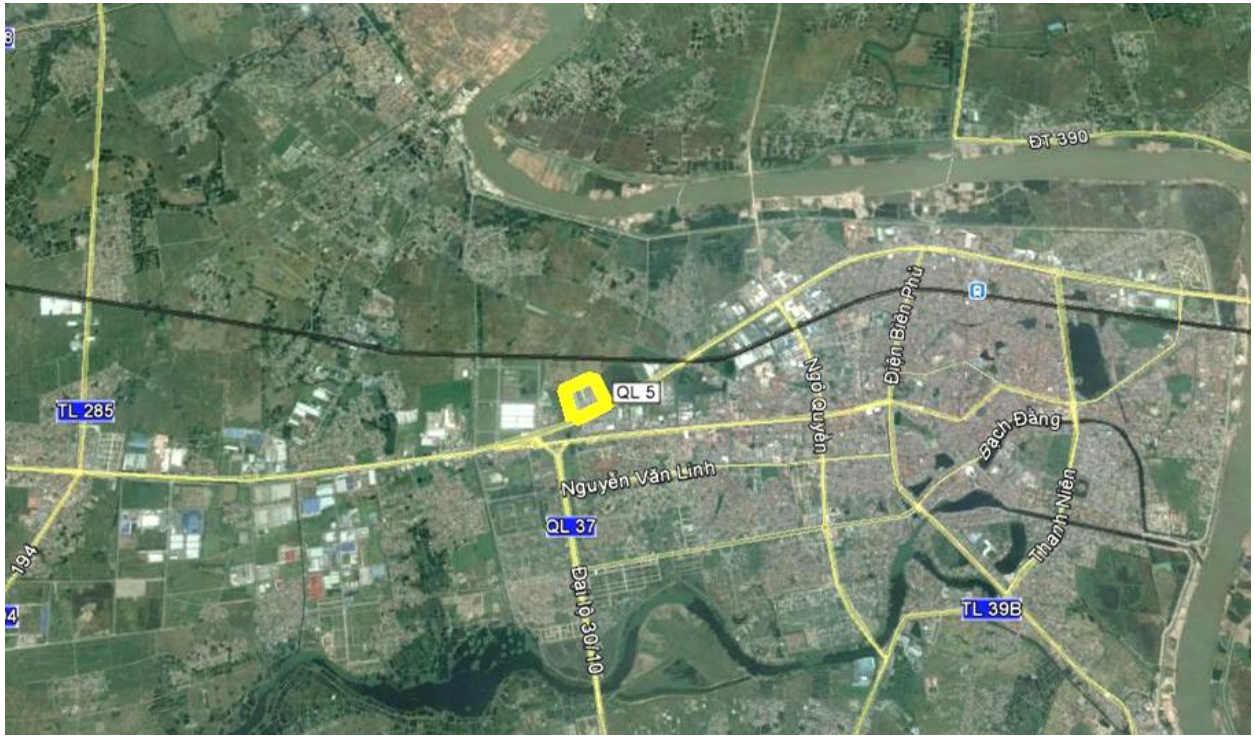
Cảng Hải Phòng		K.cách
+ Đ. Bộ	QL 1, CT HN-HP	~107
+ Đ.Sông	S. Đuống	~120
+ Đ. Sắt	Hà Nội – Hải Phòng	~ 94

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	17
Khoảng cách bình quân (km)	~24,0

11. Cảng cạn Hải Dương

1. Vị trí: tại Km 48+450 quốc lộ 5, thành phố.Hải Dương, tỉnh Hải Dương



2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	15	20
C. suất (teu)	150.000	250.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 5	~0,1
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Hà Nội – Hải Phòng	~0,3

4. Kết nối đến cảng biển (km)

	Cảng Hải Phòng	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 5	~55
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Hà Nội – Hải Phòng	~50

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	20
Khoảng cách bình quân (km)	~11,0

12. Cảng cạn Tân cảng Hải Phòng

1. Vị trí: Lô CN 3.2.F khu công nghiệp Đình Vũ, thành phố Hải Phòng

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	20	30
C. suất (teu)	200.000	500.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Đường Tỉnh 356	0,7
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

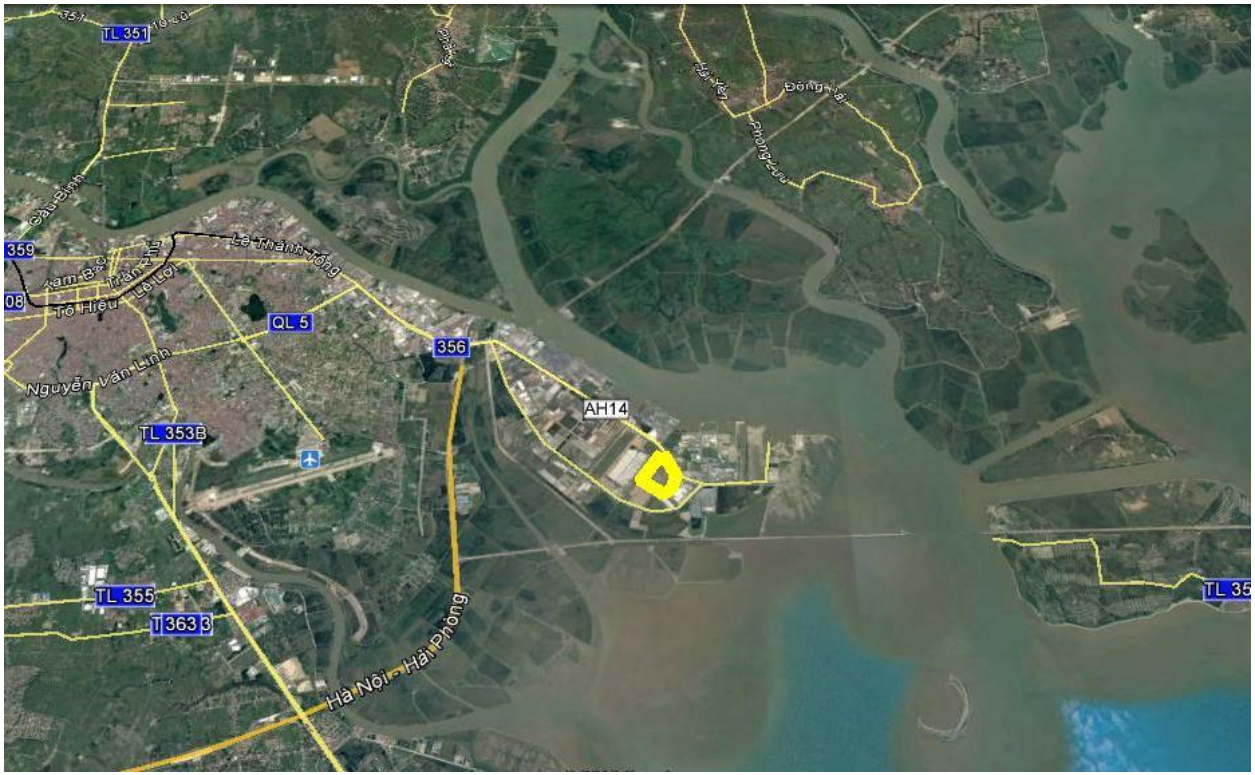
Cảng Đình Vũ, Hải Phòng		K.cách
+ Đ. Bộ	Đường Tỉnh 356	~2,5
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Lào Cai – Hà Nội - Hải Phòng	

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	18
Khoảng cách bình quân (km)	~19,7

13. Cảng cạn Quảng Bình

1. Vị trí: Lô CN 4.4 khu công nghiệp Đình Vũ, thành phố Hải Phòng



2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	26	30
C. suất (teu)	150.000	300.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Đường Tỉnh 356	0,7
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Đình Vũ, Hải Phòng		K.cách
+ Đ. Bộ	Đường Tỉnh 356	~2,5
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Lào Cai – Hà Nội - Hải Phòng	

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	18
Khoảng cách bình quân (km)	~19,7

14. Cảng cạn Cao Bằng

1. Vị trí: Khu kinh tế cửa khẩu của tỉnh

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	10	15
C. suất (teu)	40.000	100.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	ĐT 205	
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

	Cảng Quảng Ninh	K.cách
+ Đ. Bộ		280
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	4
Khoảng cách bình quân (km)	~ 50

VỊ TRÍ QUY HOẠCH CHI TIẾT HỆ THỐNG CẢNG CẠN KHU VỰC MIỀN NAM

1. Cảng cạn An Sơn

1. Vị trí: xã An Sơn, thị xã Thuận An, tỉnh Bình Dương

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	20	33
C. suất (teu)	300.000	600.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 13	~5,5
+ Đ.Sông	S. Sài Gòn	
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

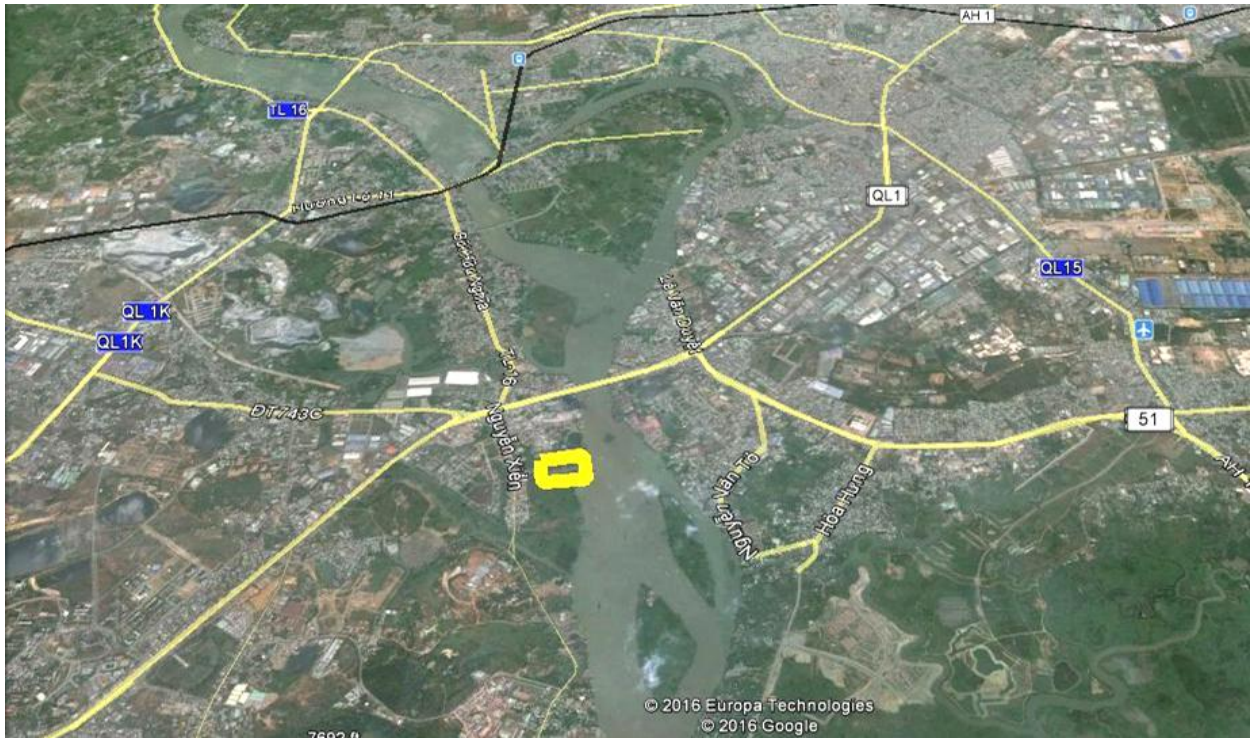
Cảng Cát Lái		K.cách
+ Đ. Bộ		~ 40,0
+ Đ.Sông	S. Sài Gòn	~50,7
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	31
Khoảng cách bình quân	~17,8

2. Cảng cạn Long Bình

1. Vị trí: phường Long Bình, Quận 9, thành phố Hồ Chí Minh



2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	50	150
C. suất (teu)	750.000	2.500.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 1A	~ 1,5
+ Đ.Sông	S. Đồng Nai	
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Cát Lái		K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 52	~ 25
+ Đ.Sông	S. ĐN, S Nhà Bè	~ 30
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	25
Khoảng cách bình quân	~ 27

3. Cảng cạn Tân cảng Long Bình

1. Vị trí: : khu vực khu phố 7, thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	50	150
C. suất (teu)	750.000	2.500.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	QL 51	~0,3
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

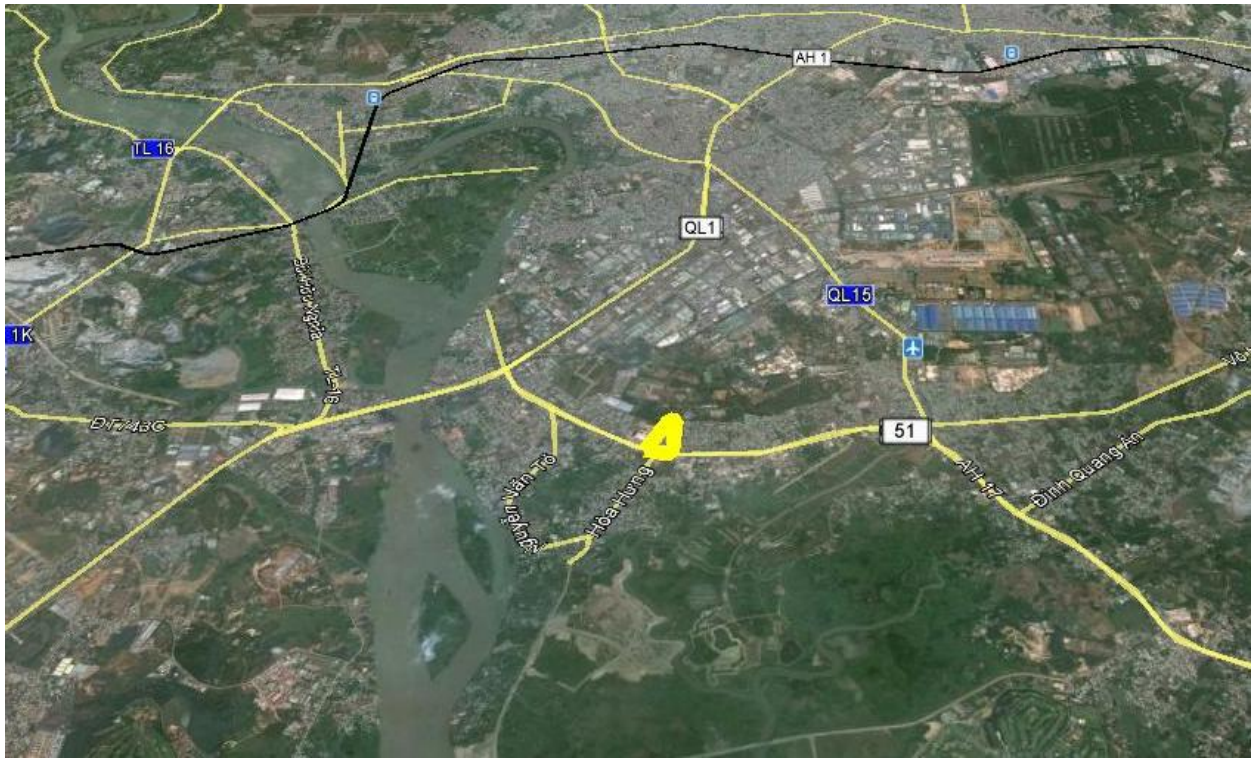
Cảng Cát Lái		K.cách
+ Đ. Bộ	QL 51, QL 52	~32
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	35
Khoảng cách bình quân	~15,5

4. Cảng cạn Tín Nghĩa

1. Vị trí: khu vực Long Bình Tân, thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai



2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	20	25
C. suất (teu)	300.000	600.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	QL 51	~0,1
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Trảng Bom - Hòa Hưng	~ 0,5

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Cát Lái		K.cách
+ Đ. Bộ	QL 51, QL 52	~29
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	35
Khoảng cách bình quân	~16,7

5. Cảng cạn Tân cảng Sóng Thần

1. Vị trí: xã Bình Hòa, thị xã Thuận An, tỉnh Bình Dương

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	50	50
C. suất (teu)	750.000	1.000.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Đường tỉnh 743	~0,1
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Hồ Chí Minh – Tây Ninh	~0,3

4. Kết nối đến cảng biển (km)

		K.cách
+ Đ. Bộ	Cảng Cát Lái	~28
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Cảng Cái Mép	~70

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	31
Khoảng cách bình quân	~15,2

6. Cảng cạn TBS Tân Vạn

1. Vị trí: xã Bình Thắng, huyện Dĩ An, tỉnh Bình Dương

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	30	50
C. suất (teu)	450.000	1.000.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Đường tỉnh 743C	~ 0,3
+ Đ.Sông	S. Ngọc	
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Cát Lái		K.cách
+ Đ. Bộ	QL 52, ĐT 743C	~ 24
+ Đ.Sông	S. Đ Nai	~ 30
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	31
Khoảng cách bình quân	~22,5

7. Cảng cạn Tân cảng Nhơn Trạch

1. Vị trí: Phú Thạnh, huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	11	15
C. suất (teu)	160.000	40.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Đường Tỉnh 769	~ 0,1
+ Đ.Sông	S. Đồng Nai	
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Cát Lái		K.cách
+ Đ. Bộ	ĐT769, C Tốc LThành – D Giây	~ 45
+ Đ.Sông	S. Đồng Nai	~ 8,5
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	35
Khoảng cách bình quân	~22,1

8. Cảng cạn Chơn Thành

1. Vị trí: xã Thành Tâm, huyện Chơn Thành, tỉnh Bình Phước

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	10	18
C. suất (teu)	150.000	500.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 13	~ 0,1
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Dĩ An – Lộc Ninh	

4. Kết nối đến cảng biển (km)

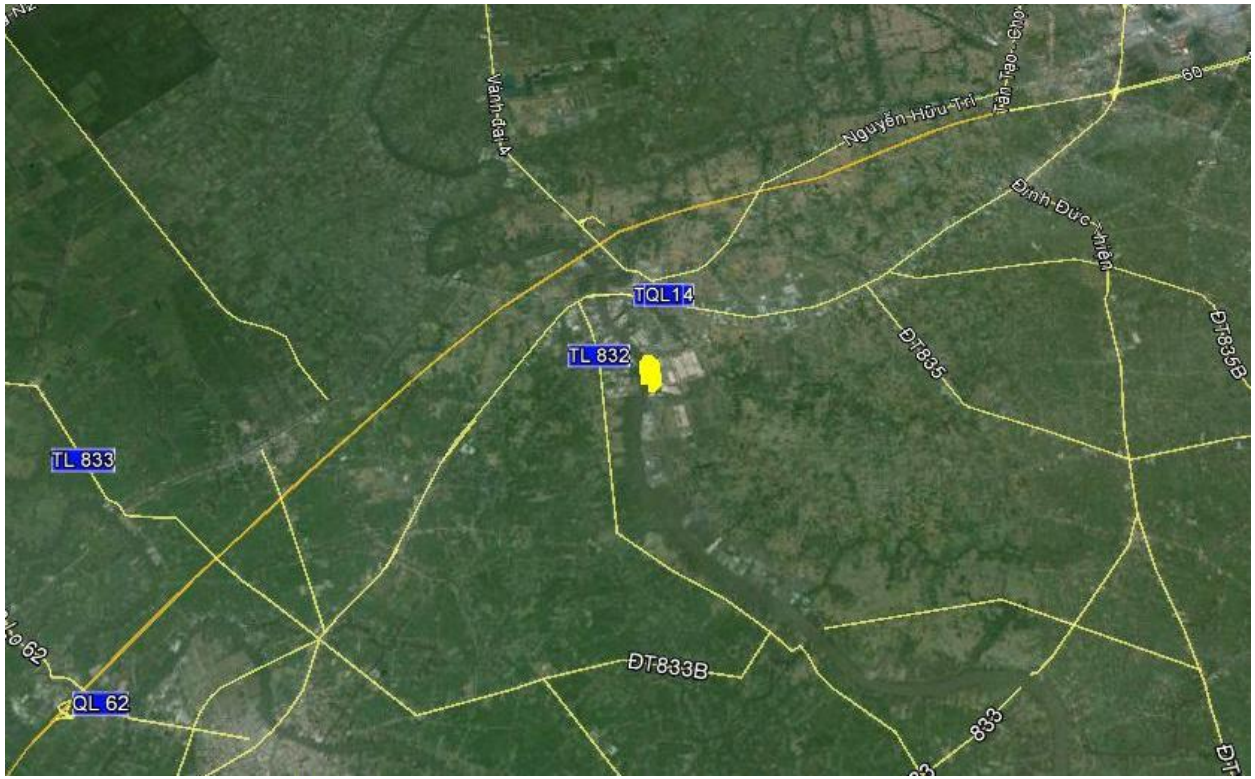
		K.cách
+ Đ. Bộ	Cảng Cát Lái	~ 89
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Cảng Cái Mép	~ 120

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	10
Khoảng cách bình quân	~19,6

9. Cảng cạn Bến Lức

1. Vị trí: khu vực huyện Bến Lức, tỉnh Long An



2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	20	40
C. suất (teu)	300.000	1.000.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 1A	~2,0
+ Đ.Sông	S. Vàm Cỏ Đông	
+ Đ. Sắt	H.C.Minh - Cà Mau	~ 3,0

4. Kết nối đến cảng biển (km)

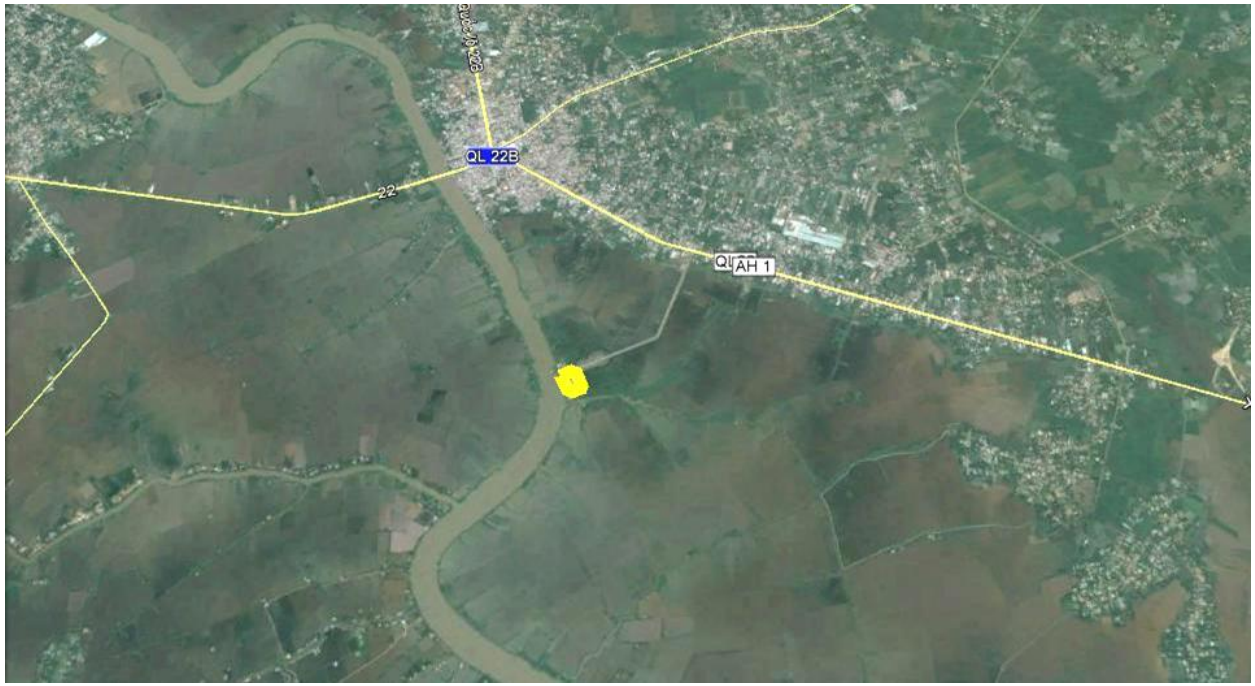
		K.cách
+ Đ. Bộ	Cảng Hiệp Phước	~ 50
+ Đ.Sông	Cảng Hiệp Phước	~85
+ Đ.Sông	Cảng Cái Mép	~105

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	42
Khoảng cách bình quân	~17,7

10. Cảng cạn Thanh Phước

1. Vị trí: Tại xã Thanh Phước, huyện Gò Dầu, tỉnh Tây Ninh



2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	20	30
C. suất (teu)	250.000	500.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 22	~1,4
+ Đ.Sông	S. Vàm Cỏ Đông	
+ Đ. Sắt	Hồ Chí Minh – Tây Ninh	~13

4. Kết nối đến cảng biển (km)

		K.cách
+ Đ. Bộ	Cảng Cát Lái, Cảng H. Phước	~85 ~78
+ Đ.Sông	Cảng Hiệp Phước	~165
+ Đ. Sắt	Cảng Cái Mép	~185

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	7
Khoảng cách bình quân	~ 13,9

11. Cảng cạn Nam Tân Uyên

1. Vị trí: gần KCN Tân Uyên, Bình Dương

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	10	10
C. suất (teu)	120	200

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Đường Tỉnh 747	0,5
+ Đ.Sông	S. Đồng Nai	
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Cát Lái		K.cách
+ Đ. Bộ	Đt 747, ĐT 16, QL 1K,QL 1A, QL 52	~ 45,0
+ Đ.Sông	S. Đồng Nai	~ 48,5
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	31
Khoảng cách bình quân	~22,5

12. Cảng cạn Củ Chi

1. Vị trí: trong KCN Đông Nam

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	10	10
C. suất (teu)	120	200

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Đường Tỉnh 8	0,1
+ Đ.Sông	S. Sài Gòn	
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Cát Lái		K.cách
+ Đ. Bộ	ĐT 8, QL1A, QL 52	~43
+ Đ.Sông	S. Sài Gòn	~ 65
+ Đ. Sắt		

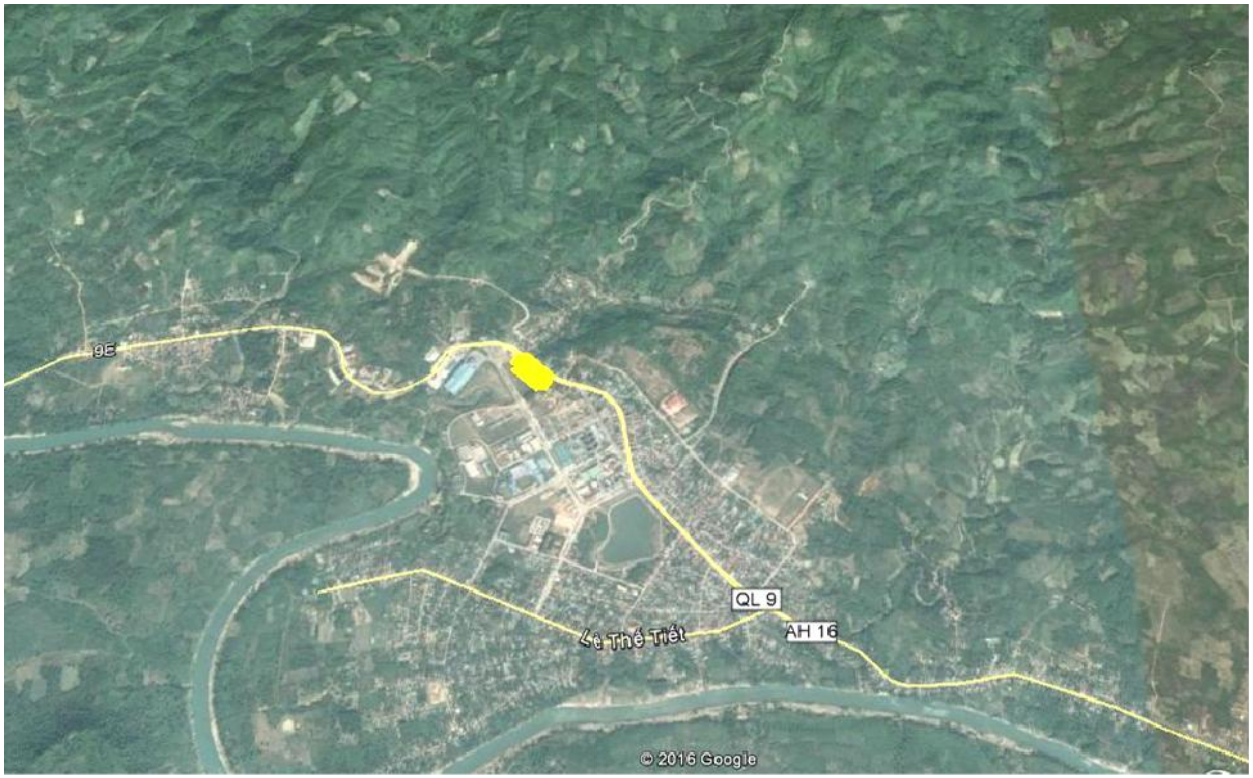
5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	25
Khoảng cách bình quân	~ 27

VỊ TRÍ QUY HOẠCH CHI TIẾT HỆ THỐNG CẢNG CẠN KHU VỰC MIỀN TRUNG

1. Cảng cạn Lao Bảo

1. Vị trí: Khu kinh tế cửa khẩu Lao Bảo



2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	5	10
C. suất (teu)	50.000	100.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 9	~ 0,1
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

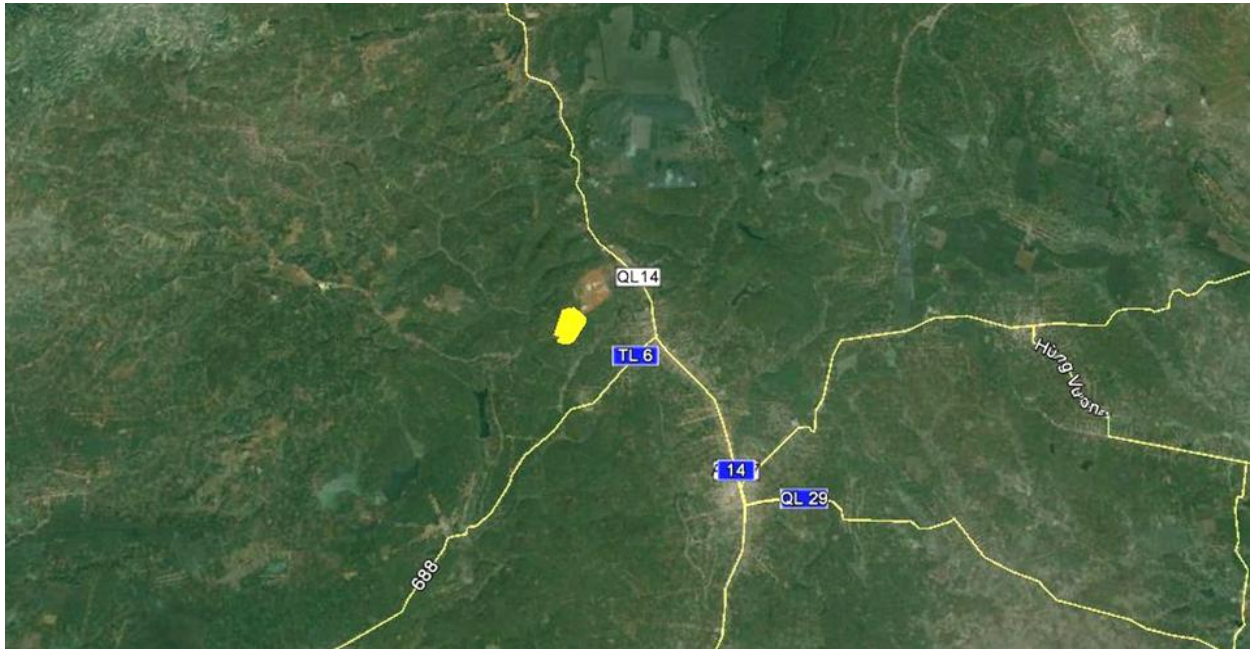
Cảng Cửa Việt		K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 9	~ 85
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Đông Hà – Lao Bảo	~ 114

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KKTCK trong tỉnh	4
Khoảng cách bình quân	~60,6

2. Cảng cạn Đắc Lắk

1. Vị trí: giáp ranh xã Pơng D'rang và Ea Ngai, huyện Krông Buk, tỉnh Đắc Lắc



2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	5	15
C. suất (teu)	50.000	150.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Đường Tỉnh 6	~ 0,5
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	Khu vực T Nguyên	~ 3,0

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Vân Phong		K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 26	~180
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	KVTN; Tuy Hòa – Buôn Ma Thuật	~ 210

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, CCN trong tỉnh	4
Khoảng cách bình quân (km)	~22,8

3. Cảng cạn Gia Lai

1. Vị trí: Khu vực An phú, TP Pleiku, tỉnh Gia Lai. Trên tuyến Quốc lộ 19

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	5	15
C. suất (teu)	50.000	150.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 19	~0,1
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt	KV Tây Nguyên	~ 6,5

4. Kết nối đến cảng biển (km)

	Cảng Quy Nhơn	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 19	~160
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KKTCK trong tỉnh	3
Khoảng cách bình quân	~29,5

4. Cảng cạn Quy Nhơn

1. Vị trí: Dọc theo Quốc Lộ 19 từ cầu Ghềnh đến cảng Quy Nhơn

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	10	20
C. suất (teu)	100.000	300.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 19	0,5
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Quy Nhơn		K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 19	~ 7
+ Đ.Sông		
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	7
Khoảng cách bình quân	~22

5. Cảng cạn Hòa Vang

1. Vị trí: Khu dịch vụ logistics tại Hòa Khánh, Hòa Vang

2. Quy mô, công suất

	Năm 2020	Năm 2030
D. tích (ha)	10	30
C. suất (teu)	100.000	300.000

3. Kết nối vị trí (km)

	Tên	K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 14 B	0,1
+ Đ.Sông	S. Cẩm Lệ	1,2
+ Đ. Sắt	Bắc - Nam	0,5

4. Kết nối đến cảng biển (km)

Cảng Đà Nẵng		K.cách
+ Đ. Bộ	Quốc Lộ 14B	~ 15
+ Đ.Sông	S. Cẩm Lệ, S. Hàn	~18
+ Đ. Sắt		

5. Kết nối khu vực hấp dẫn

Số KCN, KCX, KKT trong tỉnh	7
Khoảng cách bình quân	~8,7