

PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG CẠN Ở VIỆT NAM: CƠ HỘI VÀ THÁCH THỨC

VÕ THỊ NHƯ THẢO^(*)
TRẦN LÝ MINH TRÍ^(**)

Ngày nhận bài: 10/6/2024

Ngày thẩm định: 15/6/2024

Ngày duyệt đăng: 20/6/2024

Tóm tắt: Hệ thống cảng cạn Việt Nam được xem là nơi tập kết hàng hóa cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu của cả nước, giảm áp lực cho cảng biển và giúp tối ưu hóa chi phí logistics. Hiện nay, hệ thống cảng cạn trong nước đang đứng trước nhiều cơ hội và cũng không ít những thách thức. Bài viết khái quát thực trạng hệ thống cảng cạn, phân tích những cơ hội và thách thức, từ đó đưa ra một số kiến nghị phát triển cảng cạn nhằm đáp ứng với nhu cầu phát triển ngành logistics nói riêng, kinh tế nói chung trong giai đoạn mới.

Từ khóa: cảng cạn; cảng biển; quy hoạch cảng cạn

1. Đặt vấn đề
Cảng cạn (Inland Container Depot - ICD) là đầu mối tổ chức vận tải hàng hóa bằng container gắn liền với hoạt động của cảng biển cùng các loại cảng khác và có khả năng thông quan. Theo khoản 1 Điều 3 Nghị định số 38/2017/NĐ-CP ngày 04/4/2017 của Chính phủ về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn, cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, là đầu mối tổ chức vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển, cảng hàng không, cảng thủy nội địa, ga đường sắt, cửa khẩu đường bộ, đồng thời có chức năng là cửa khẩu đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu⁽¹⁾.

Ngoài hệ thống cảng biển, cảng hàng không sân bay,... cảng cạn được đánh giá là kết cấu hạ tầng giao thông vận tải vô cùng quan trọng

của ngành logistics, là đầu mối tổ chức vận tải gắn liền với cảng biển và các loại cảng khác. Cảng cạn là nơi lý tưởng để tập kết hàng hóa cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Do vậy, cảng cạn đóng góp rất lớn vào việc giảm chi phí và thời gian vận chuyển hàng hóa, đồng thời, giảm áp lực lên cảng biển, giúp tối ưu hóa chi phí logistics. Ngoài ra, khu vực xung quanh cảng cạn giúp phát triển đầu tư vận tải đa phương thức, do đó đóng vai trò to lớn trong sự phát triển của ngành logistics. Theo Bộ Giao thông vận tải, dự báo tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển cảng cạn đến năm 2030 cần khoảng 15,9 - 18,7 nghìn tỷ đồng. Đến năm 2030, ước tính nhu cầu vốn là 24,3 nghìn tỷ đồng và giai đoạn đến năm 2050, nhu cầu vốn đầu tư cho cảng cạn có thể lên tới 33,8 nghìn tỷ đồng⁽²⁾.

Những năm qua, Việt Nam đã đẩy mạnh đầu tư để phát triển kết cấu hạ tầng kỹ thuật hệ thống cảng biển. Tuy nhiên, hiệu quả lại chưa cao khiến sức cạnh tranh của nền kinh tế còn thấp, một phần do ngành logistics chưa có

^(*) ThS, Trường Đại học Công nghệ Thành phố Hồ Chí Minh

^(**) Học viên cao học - Khoa Quản trị kinh doanh thuộc Trường Đại học Công nghệ Thành phố Hồ Chí Minh

chiến lược phát triển hợp lý trong khi vai trò của cảng cạn thì không phủ nhận. Việc phát triển cảng cạn phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển, cùng với đó là quy hoạch phát triển giao thông, để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc gia. Việc phát triển cảng cạn bảo đảm phải tăng hiệu quả trong khai thác cảng, làm giảm tình trạng ùn tắc do việc thiếu hụt kho bãi hay ùn tắc giao thông xung quanh khu vực cảng và các cửa khẩu đường bộ, góp phần phát triển vận tải đa phương thức và bảo vệ môi trường⁽³⁾. Từ đó, cần nhận diện cơ hội và thách thức đối với phát triển hệ thống cảng cạn ở Việt Nam hiện nay.

2. Cơ hội trong phát triển cảng cạn ở Việt Nam

Thứ nhất, tốc độ phát triển nhanh của ngành logistics và hàng container. Theo Agility (năm 2023) công bố về chỉ số logistics thị trường mới nổi cho thấy Việt Nam xếp hạng 10/50 thị trường logistics mới nổi, tăng 01 bậc so với năm trước. Với tốc độ tăng trưởng ngành logistics bình quân hằng năm từ 14% - 16%, góp phần đưa tổng kim ngạch xuất - nhập khẩu của Việt Nam năm 2022 lên 732,5 tỷ USD, tăng 9,5% so với năm 2021. Theo Ngân hàng Thế giới (năm 2023) thì Việt Nam đứng vị trí thứ 43 trong bảng xếp hạng chỉ số logistics. Số liệu trên cho thấy tốc độ phát triển logistics tại Việt Nam vô cùng lớn. Điều đó cho thấy, ngành logistics còn rất nhiều tiềm năng để phát triển trong tương lai, do đó, việc phát triển cảng cạn là tất yếu. Cảng cạn sắp tới sẽ là thị trường đầy tiềm năng để khai thác và đem lại lợi nhuận lớn⁽⁴⁾.

Bên cạnh đó, ở Việt Nam, với tốc độ tăng trưởng hàng container qua hệ thống cảng biển được Bộ Giao thông vận tải dự báo khoảng 10%/năm giai đoạn đến năm 2030 và 05% - 07% giai đoạn đến năm 2050 sẽ là cơ hội thuận lợi cho phát triển cảng cạn⁽⁵⁾. Khối lượng hàng container thông qua các cảng biển phía Nam chiếm trên 60% 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⁽⁶⁾. Do đó, tốc độ phát triển của hàng container dẫn đến nhu cầu vận chuyển hàng hóa cảng biển tăng, đồng thời làm tăng nhu cầu tập kết hàng hóa ở cảng cạn.

Thứ hai, xu hướng tối ưu hóa chuỗi dịch vụ logistics đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, đặc biệt là hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển ngày càng được chú trọng; quá trình tái cơ cấu thị phần vận tải, theo đó giảm thị phần vận tải đường bộ, tăng thị phần vận tải đường thủy nội địa, đường sắt tiếp tục được thực hiện sẽ thúc đẩy việc hình thành các cảng cạn gắn với các phương thức vận tải này. Nghị quyết số 178/NQ-CP của Chính phủ ngày 30/10/2023 về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 sẽ tiến hành nâng cấp và đầu tư phát triển quy mô hạ tầng để tăng cường kết nối giữa đường bộ và đặc biệt nhấn mạnh đến việc tập trung kết nối đường sắt với các cảng cạn hiện có và kết nối với đường bộ và đường thủy nội địa⁽⁷⁾.

Thứ ba, các bộ, ngành, địa phương và doanh nghiệp có nhận thức ngày càng tăng về tầm quan trọng và vai trò của cảng cạn. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật cũng như quy hoạch các cấp liên quan đến cảng cạn đang được hoàn thiện.

Tính tới thời điểm hiện tại có hai nghị định riêng về đầu tư xây dựng và khai thác dành riêng cho cảng cạn. Nghị định số 38/2017/NĐ-CP ngày 04/4/2017 về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn. Nội dung Nghị định này là tập trung xây dựng, ban hành tổ chức các văn bản quy định pháp luật về cảng cạn; xây dựng, triển khai các quy hoạch phát triển cảng cạn; thanh tra, kiểm tra, giải quyết các khiếu nại, tố cáo xử lý theo vi phạm của pháp luật...; Nghị định số 74/2023/NĐ-CP ngày 11/10/2023 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến phân cấp giải quyết thủ tục hành chính trong lĩnh vực hàng hải. Từ đó cho thấy, các Bộ, ngành liên

Bảng 1. Tình hình quy hoạch cảng cạn năm 2022

| STT | Thực trạng thực hiện quy hoạch | Số lượng | Tỷ lệ |
|-----|-------------------------------------------------------|-----------|-------------|
| 1 | Các cảng cạn đã được công bố | 10 | 14,93% |
| 2 | Các ICD đang hoạt động chưa chuyển đổi thành cảng cạn | 06 | 8,96% |
| 3 | Cảng cạn đang trong quá trình đầu tư/ chuẩn bị đầu tư | 25 | 37,31% |
| 4 | Cảng cạn chưa triển khai đầu tư | 26 | 38,81% |
| | Tổng | 67 | 100% |

Nguồn: Bộ Giao thông vận tải (năm 2022)

quan đã có định hướng xây dựng và củng cố hành lang pháp lý cho việc phát triển cảng cạn⁽⁸⁾.

Thứ tư, hợp tác quốc tế về phát triển cảng cạn khu vực ASEAN, các nước ESCAP được tiếp tục thúc đẩy. Việt Nam trở thành thành viên của nhiều hiệp định thương mại tự do, qua đó thúc đẩy tăng cường hợp tác qua lại giữa Việt Nam và các nước. Những năm qua, Việt Nam luôn cố gắng tham gia hợp tác với các nước trong khu vực và trên thế giới trong phát triển ngành logistics vận tải biển để tránh tình trạng bị cô lập hay thụt lùi trong quá trình phát triển. Năm 2023, Cục hàng Hải Việt Nam cùng với các nước ASEAN tiến hành Hội nghị Nhóm Công tác vận tải Hàng hải ASEAN lần thứ 44 tại Đà Nẵng. Việc đăng cai tổ chức hội nghị là cơ hội để củng cố vị thế Việt Nam trong hợp tác để cùng với các nước trong khu vực phát triển hàng hải nói chung và cảng cạn nói riêng⁽⁹⁾.

Thứ năm, số lượng cảng và công suất khai thác cảng cạn đáng ghi nhận sẽ là bước đệm cho việc phát triển sắp tới. *Bảng 1* cho thấy, năm 2022 đã có 10 cảng cạn chính thức đi vào khai thác, chiếm 14,93% tổng số cảng đang thực hiện quy hoạch. Số lượng cảng cạn chính thức đi vào khai thác còn hơi khiêm tốn so với nhu cầu hàng hóa cần thông quan. Trong những năm tiếp theo sẽ có khoảng 57 cảng cạn đi vào hoạt động và khai thác⁽¹⁰⁾. Nếu tất cả 67 cảng cạn đi vào hoạt động như đúng kế hoạch sẽ tạo ra mạng lưới cảng cạn trải đều từ Bắc vào Nam.

Cảng cạn đã hỗ trợ, chia sẻ rất lớn cho cảng biển. Trong đó, khu vực phía Bắc gồm các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 4,29 - 6,2 triệu TEU/năm; khu vực miền Trung - Tây Nguyên có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 0,9 - 1,4 triệu TEU/năm; khu vực phía Nam có các cảng cạn, cụm cảng cạn với công suất khoảng 6,8 - 9,5 triệu TEU/năm⁽¹¹⁾, tương đương khoảng 24% tổng sản lượng thông qua cảng biển ở Thành phố Hồ Chí Minh và Vũng Tàu⁽¹²⁾. Tuy công suất chưa phải quá cao so với cảng cạn của các quốc gia trong khu vực, nhưng đã góp phần giảm tải áp lực cho cảng biển, đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ hoạt động cho các cảng biển.

3. Thách thức trong phát triển cảng cạn ở Việt Nam

Một là, cảng cạn được coi là một bộ phận của kết cấu hạ tầng giao thông, nhưng một thời gian dài chưa được quan tâm phát triển.

Số liệu *Bảng 2* cho thấy, năm 2023, danh sách cảng cạn chính thức là 11 cảng, tăng 01 cảng so với năm 2022⁽¹³⁾. Tuy nhiên, số lượng cảng cạn hiện đã đi vào khai thác chính thức còn quá ít so với nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong nước. Thực tế cho thấy, cảng cạn ở Việt Nam được đánh giá còn quá ít so với các nước khu vực và trên thế giới cả về chất lượng và số lượng. Các cảng cạn được công bố đưa vào khai thác mới chiếm khoảng 15% tổng số cảng cạn được quy hoạch⁽¹⁴⁾.

Hai là, một số cơ quan, tổ chức, địa phương và doanh nghiệp chưa hiểu đúng về cảng cạn dẫn đến việc xây dựng quy hoạch, quản lý đầu tư xây dựng cũng như tổ chức khai thác chưa thật sự hiệu quả, chưa phát huy được vai trò và chức năng của cảng cạn. Việc phát triển cảng cạn cùng với trung tâm logistics ở một số địa phương chưa được thực hiện một cách hợp lý cũng gây trở ngại rất lớn.

Tình trạng thiếu hụt cảng cạn nên hàng hóa phải đi vòng gập tén kém rất nhiều chi phí cho doanh nghiệp. Theo Bộ Giao thông vận tải (năm 2021), thời điểm trước năm 2015, nhiều

doanh nghiệp tạm nhập tái xuất hàng hóa sang Trung Quốc phải để hàng hóa tại Hải Phòng, sau đó mới đưa ra Móng Cái (Quảng Ninh) để xuất khẩu. Việc hàng hóa phải đi vòng phát sinh rất nhiều chi phí về vận chuyển và tăng rủi ro khi lưu trữ hàng hóa quá lâu. Trường hợp khác, tại khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải, thời gian trước khi chưa xây dựng cảng cạn quanh khu vực này, chủ hàng muốn xuất khẩu hàng ở cảng biển thì phải đi ngược lên Thành phố Hồ Chí Minh hoặc Đồng Nai để lấy container rỗng về đóng hàng, phát sinh chi phí vận chuyển rất cao. Chi phí mỗi container

Bảng 2. Danh sách cảng cạn được công bố năm 2023

| STT | Tên cảng cạn | Thuộc địa phận tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương | Quyết định công bố mở cảng cạn của Bộ Giao thông vận tải |
|-----|------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1 | Cảng cạn (ICD) Hải Linh | Phú Thọ | Số 1617/QĐ-BGTVT ngày 07/5/2015 |
| 2 | Cảng cạn Km3+4 móng Cái, tỉnh Quảng Ninh | Quảng Ninh | Số 3882/QĐ-BGTVT ngày 30/10/2015 |
| 3 | Cảng cạn Tân Cảng Hải Phòng | Hải Phòng | Số 1456/QĐ-BGTVT ngày 12/05/2016 |
| 4 | Cảng cạn Đình Vũ - Quảng Bình | | Số 2200/QĐ-BGTVT ngày 11/10/2018 |
| 5 | Cảng cạn Hoàng Thành | | Số 60/QĐ-BGTVT ngày 15/01/2020 |
| 6 | Cảng cạn Tân Cảng Quế Võ | Bắc Ninh | Số 1543/QĐ-BGTVT ngày 19/08/2021 |
| 7 | Cảng cạn Long Biên | Hà Nội | Số 711/QĐ-BGTVT ngày 20/04/2020 |
| 8 | Cảng cạn Tân Cảng Hà Nam | Hà Nam | Số 1007/QĐ-BGTVT ngày 24/05/2019 |
| 9 | Cảng cạn (ICD) Phúc Lộc - Ninh Bình | Ninh Bình | Số 584/QĐ-BGTVT ngày 11/02/2015 |
| 10 | Cảng cạn Tân cảng Nhơn Trạch | Đồng Nai | Số 432/QĐ-BGTVT ngày 04/02/2016 |
| 11 | Cảng cạn Tân Cảng Long Bình giai đoạn 1 | Đồng Nai | Số 07/QĐ-BGTVT ngày 06/01/2003 |

Nguồn⁽¹⁵⁾

hàng gạo phát sinh là 04 triệu đồng còn container lạnh là 08 triệu đồng⁽¹⁶⁾.

Ba là, công tác quy hoạch phát triển cảng cạn thiếu tính đồng bộ với các quy hoạch khác, đặc biệt là các quy hoạch chuyên ngành giao thông vận tải, quy hoạch sử dụng đất. Hiện nay, các cảng cạn chủ yếu tập trung phát triển ở miền Bắc và miền Nam. Trong khi đó, việc chậm triển khai đầu tư theo quy hoạch các cảng cạn ở khu vực miền Trung chủ yếu là do nhu cầu còn thấp, chưa hấp dẫn nhà đầu tư. Các cảng cạn quy hoạch gắn với đường sắt phụ thuộc hoàn toàn vào tiến độ các dự án đường sắt mới theo quy hoạch chuyên ngành⁽¹⁷⁾.

Thị trường vận tải container đường biển khu vực phía Bắc chưa cao, chỉ bằng 1/2 so với khu vực phía Nam. Việc kết nối cảng cạn với cảng biển ở khu vực phía Bắc chưa rõ rệt như ở khu vực phía Nam. Điều này là do thị trường vận tải container đường biển khu vực phía Bắc chỉ bằng khoảng 30% so với khu vực phía Nam. Vận tải container bằng thủy nội địa ở khu vực phía Bắc chưa phát triển mạnh nên chưa đem lại hiệu quả cao về chi phí vận tải. Chính vì vậy, tỷ lệ hàng container thông qua các cảng cạn/cảng thông quan nội địa còn thấp (khoảng 03% hàng container thông qua cảng biển). Tình trạng này xảy ra là do kết nối trong giao thông và các quy hoạch liên quan làm cho sự phát triển thiếu đồng bộ ở hai khu vực này còn hạn chế⁽¹⁸⁾.

Bốn là, năng lực quản lý khai thác cảng cạn của các doanh nghiệp còn yếu nên chưa tận dụng hiệu quả hoạt động này dẫn tới phát triển cảng cạn còn chậm. Ngành logistics tại Việt Nam phát triển muộn hơn so với các nước trong khu vực, như Singapore, Trung Quốc, do đó các doanh nghiệp trong nước chưa có kinh nghiệm trong khai thác cảng. Hoạt động đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn chủ yếu là do các công ty của nhà nước thực hiện.

Năm là, các quy định pháp luật liên quan đến cảng cạn chưa được hoàn thiện, nhiều quy định thiếu hợp lý, chưa tạo thuận lợi cho phát triển cảng cạn. Số liệu thống kê về hoạt động

đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn hiện nay chưa được quy định dẫn đến khó khăn cho công tác quản lý nhà nước, bao gồm nhiệm vụ quy hoạch và đánh giá thực hiện quy hoạch.

Ngoài hai nghị định dành riêng cho cảng cạn, các văn bản khác liên quan là những luật chung cho hàng hải và ngành logistics. Do đó, hành lang pháp lý với nhiều văn bản pháp luật dành riêng cho phát triển cảng cạn là cần thiết để tạo môi trường rõ ràng, minh bạch và thuận lợi trong tương lai.

4. Kiến nghị phát triển cảng cạn ở Việt Nam

Thứ nhất, tăng cường sự quản lý của Nhà nước đối với hệ thống cảng cạn

Cụ thể hóa, sửa đổi, bổ sung các cơ chế, chính sách hiện hành và quy định, thủ tục và luật về phát triển cảng cạn, nhằm huy động tối đa nguồn lực trong nước và ngoài nước để phát triển hệ thống cảng cạn. Bên cạnh đó, khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng và quản lý khai thác cảng cạn bằng nhiều hình thức theo quy định của pháp luật; khuyến khích đầu tư và phát triển dịch vụ cảng cạn, bao gồm cả hoạt động của cảng cạn gắn với cảng thủy nội địa, ga đường sắt, trung tâm logistics.

Thứ hai, đầu tư phát triển hệ thống đường sắt kết nối với các khu công nghiệp trọng điểm

Hiện cảng cạn ở nước ta chưa được khai thác hiệu quả là do thiếu kết nối với các phương thức vận tải khác. Trong đó, đường sắt là phương thức vận tải cần được quan tâm để tăng cường phương thức kết nối và tạo sức hút cho các cảng cạn với các khu công nghiệp lớn. Đầu tư phát triển hệ thống đường sắt là vấn đề quan trọng mà Nhà nước cần quan tâm để thúc đẩy sự phát triển hệ thống cảng cạn tại Việt Nam⁽¹⁹⁾.

Thứ ba, phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành, địa phương trong việc quy hoạch, bố trí quỹ đất phù hợp để phát triển hệ thống cảng cạn

Các địa phương cần chủ động trong việc thực hiện các chính sách đất đai để hỗ trợ cho xây dựng các cảng cạn; gắn kết quy hoạch về

trung tâm logistics, cảng cạn, kho ngoại quan trong tổng thể thống nhất. Hệ thống cảng cạn muốn phát triển mạnh và bền vững cần có chiến lược quy hoạch đất đai mới có thể triển khai thành công.

Thứ tư, đa dạng hóa hình thức đầu tư vào phát triển cảng cạn

Ngoài nguồn vốn nhà nước, nên mở rộng, kêu gọi đầu tư từ các nguồn vốn tư nhân hay vốn FDI. Để kêu gọi được vốn tư nhân, cần vận dụng linh hoạt các chính sách hỗ trợ, ưu đãi hiện hành phù hợp với điều kiện cụ thể về kinh tế - xã hội của từng địa phương về tín dụng, thuế, giá, phí, lệ phí, chuyển giao công nghệ, nhượng quyền⁽¹⁹⁾.

Thứ năm, đào tạo, thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao trong công tác quản lý, khai thác hạ tầng cảng cạn

Việc phát triển cảng cạn trong những năm tới đòi hỏi nguồn nhân lực có chuyên môn cao và kiến thức sâu thì mới có thể triển khai các hoạt động khai thác và quản lý tại cảng cạn. Do đó, cần nghiên cứu thực hiện cơ chế đặt hàng đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực ở các lĩnh vực liên quan đến quản lý và khai thác cảng cạn.

Tiềm năng phát triển ngành logistics Việt Nam được đánh giá là rất lớn. Để phát triển hiệu quả ngành logistics của nước ta, bên cạnh việc quan tâm và đầu tư phát triển hệ thống cảng biển, Nhà nước, các bộ, ngành, địa phương cần quan tâm nhiều hơn đối với hệ thống cảng cạn đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa hiện nay □

⁽¹⁾ Nghị định số 38/2017/NĐ-CP ngày 04/4/2017 của Chính phủ về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn

⁽²⁾ Ánh Tuyết, *Bộ Giao thông Vận tải công bố danh mục II cảng cạn Việt Nam*, <https://vneconomy.vn/bo-giao-thong-van-tai-cong-bo-danh-muc-II-cang-can-viet-nam.htm>

⁽³⁾ Bộ Giao thông vận tải, *Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*, [https://mt.gov.vn/tk/tin-tuc/89719/quy-hoach-](https://mt.gov.vn/tk/tin-tuc/89719/quy-hoach-phat-trien-he-thong-cang-can-thoi-ky-2021---2030--tam-nhin-den-nam-2050.aspx)

[phat-trien-he-thong-cang-can-thoi-ky-2021---2030--tam-nhin-den-nam-2050.aspx](https://mt.gov.vn/tk/tin-tuc/89719/quy-hoach-phat-trien-he-thong-cang-can-thoi-ky-2021---2030--tam-nhin-den-nam-2050.aspx)

⁽⁴⁾ Thảo Nguyên, *Ngành logistics Việt Nam: Phát triển công nghệ và gia tăng dịch vụ giá trị*, https://mof.gov.vn/webcenter/portal/btcvn/pages_r/1/tin-bo-tai-chinh-h?dDocName=MOFUCM279461

⁽⁵⁾, ⁽⁶⁾, ⁽¹⁰⁾, ⁽¹²⁾ và ⁽¹⁷⁾ Bộ Giao thông vận tải, *Báo cáo quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*, tháng 11/2022, tr.143, 108, 92, 93 và 92

⁽⁷⁾ Nghị quyết số 178/NQ-CP ngày 31/10/2023 của Chính phủ về ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

⁽⁸⁾ Văn bản hợp nhất số 50/VBHN-BGTVT quy định về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn, <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/90348/van-ban-hop-nhat-nghi-dinh-ve-dau-tu-xay-dung--quan-ly-khai-thac-cang-can.aspx>

⁽⁹⁾ Anh Tú, *Hợp tác vận tải biển ASEAN: Hướng đến tương lai số hoá và phát triển bền vững*, <https://vneconomy.vn/hop-tac-van-tai-bien-asean-huong-den-tuong-lai-so-hoa-va-phat-trien-ben-vung.htm>

⁽¹¹⁾ Quang Toàn, *Ưu tiên đầu tư cảng cạn kết nối các cửa khẩu cảng biển lớn*, <https://baotintuc.vn/kinh-te/uu-tien-dau-tu-cang-can-ket-noi-cac-khau-cang-bien-lon-20221230181027142.htm>

⁽¹³⁾ Quyết định số 506 /QĐ-BGTV ngày 27/4/2023 của Bộ Giao thông vận tải về việc công bố danh mục cảng cạn Việt Nam

⁽¹⁴⁾ Anh Tú, *Phát triển hệ thống cảng cạn: Cần huy động 40.000 tỷ đồng vốn đầu tư*. <https://vneconomy.vn/phat-trien-he-thong-cang-can-can-huy-dong-40-000-ty-dong-von-dau-tu.htm>

⁽¹⁵⁾ <https://vneconomy.vn/bo-giao-thong-van-tai-cong-bo-danh-muc-II-cang-can-viet-nam.htm>

⁽¹⁶⁾ Nam Khánh, *Tăng chi phí logistics vì thiếu cảng cạn*, <https://www.baogiaothonng.vn/tang-chi-phi-logistics-vi-thieu-cang-can-192516607.htm>

⁽¹⁸⁾ Bộ Công thương, *Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 chuyển đổi số trong Logistics*, Nxb Công thương, Hà Nội, 2023, tr.53

⁽¹⁹⁾ Nguyễn Đăng Nghiêm, *Phát huy vai trò của cảng cạn*, <https://baobariavungtau.com.vn/kinh-te/201711/chung-toi-co-y-kien-phat-huy-vai-tro-cua-cac-cang-can-768142/>

⁽²⁰⁾ Lâm Quốc Đạt, *Đánh giá thực trạng hoạt động của các cảng cạn (cảng container nội địa) tại Việt Nam và đề xuất giải pháp*, <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/danh-gia-thuc-trang-hoat-dong-cua-cac-cang-can-cang-container-noi-dia-tai-viet-nam-va-de-xuat-giai-phap-105629.htm>