

Cảng CMIT thử nghiệm trung chuyển quốc tế thành công

Cập nhật: 06:18, 15/04/2015 (GMT+7)

Đây là lần đầu tiên tại Việt Nam có sự kiện xếp dỡ số lượng lớn hàng trung chuyển quốc tế của hai tàu NYK trong tuyến Nội Á. Tàu đến dỡ hàng RDO Harmony rời Singapore và cập cảng CMIT đã sang hàng cho tàu thay thế là NYK Fuji. Hơn 90% hàng được dỡ từ tàu RDO Harmony xếp lên lại tàu NYK Fuji để tiếp tục lộ trình của tuyến dịch vụ LEO.



Tàu NYK Fuji cập cảng làm hàng tại CMIT ngày 4-4-2015.

Đầu tháng 4-2015, tàu RDO Harmony với chiều dài 261m, trọng tải 55.495 DWT cập cảng CMIT và thực hiện việc chuyển tất cả hàng trên tàu xuống cảng CMIT. Với sự chuẩn bị chu đáo về mọi mặt và khả năng làm hàng cao, Cảng CMIT đã thực hiện dỡ 1.350 container cho tàu RDO Harmony trong vòng 8,7 giờ, đạt năng suất khai thác 41,80 container/giờ/cầu bờ. Sau khi thực hiện việc dỡ hàng tại Cảng CMIT, tàu RDO Harmony chạy rỗng rời Việt Nam. Ngay sau đó, tàu NYK Fuji (chiều dài 267m, trọng tải 45.000 DWT) cập cảng CMIT thực hiện việc xếp hàng với số lượng 1.444 container, trong đó có 1.079 container là hàng trung chuyển từ tàu RDO Harmony.

Việc thực hiện sang hàng và đổi tàu của hãng tàu NYK được thảo luận trước hơn 1 tháng khi 2 tàu cập cảng. Có rất nhiều việc cần chuẩn bị và không dễ dàng vì chưa từng có tiền lệ diễn ra liên quan đến việc sang lượng hàng trung chuyển quốc tế lớn như vậy tại Việt Nam. “Việc lần đầu tiên đón nhận tàu cập và rời cảng trong thời gian ngắn để làm hàng trung chuyển giúp mở ra cơ hội cho cảng CMIT có thể thực hiện những lô hàng trung chuyển quốc tế lớn trong tương lai” - ông Nguyễn Xuân Kỳ, Phó Tổng Giám đốc cảng CMIT cho biết.

Cảng CMIT được hãng tàu NYK chọn để làm lô hàng trung chuyển quốc tế này vì cảng đáp ứng được các điều kiện cho chuyên hàng. Cảng Quốc tế Cái Mép nằm dọc sông Cái Mép, rất gần với tuyến vận chuyển chính, cách TP. Hồ Chí Minh 80km và cách các khu công nghiệp, khu sản xuất tại Bình Dương và Đồng Nai trên dưới 50km. Cảng CMIT hiện là cảng nước sâu tại khu vực Cái Mép - Thị Vải có thể tiếp nhận tàu với tải trọng lên đến 160.000 DWT với năng suất mang tầm thế giới. Sự kiện làm hàng trung chuyển lần này là dấu hiệu cho thấy cảng biển Việt Nam có tiềm năng để phát triển thành cảng trung chuyển quốc tế thay vì chỉ là cảng làm hàng xuất nhập như hiện nay.

Ông Nguyễn Xuân Kỳ cho biết: “Chúng tôi xem việc hãng tàu NYK chọn cảng CMIT, chứ không phải cảng trước đó trong lộ trình là cảng Singapore để làm nơi thay đổi tàu và sang hàng trong hành trình tàu, là thành công không nhỏ và là một thử nghiệm thực tế rất thú vị. Chúng tôi sẽ báo cáo thử nghiệm thực tế thành công này lên Bộ GT-VT và Cục Hàng hải Việt Nam để hoàn thiện các chính sách ưu đãi về lệ phí hàng hải, vận tải nội địa phục vụ trung chuyển và thủ tục hải quan cho hàng trung chuyển quốc tế... trong đề án Trung chuyển quốc tế tại cụm cảng Cái Mép- Thị Vải”.

Được biết, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã phê duyệt đề án phát triển hoạt động cụm cảng trung chuyển quốc tế Cái Mép - Thị Vải giai đoạn 2013-2020. Với việc thành công của chuyên hàng trung chuyển quốc tế lớn tại CMIT, các DN cho rằng, UBND tỉnh cần kiến nghị Chính phủ, Bộ GT-VT, Cục Hàng hải Việt Nam cho các cơ chế, chính sách nhằm tạo điều kiện cho khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải đảm nhận nhiệm vụ trung chuyển quốc tế cơ bản như: Được hưởng các ưu đãi về các loại thuế áp dụng đối với dự án thuộc ngành nghề, lĩnh vực khuyến khích đầu tư theo Luật Đầu tư chung và các ưu đãi khác về thuế theo điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết khi gia nhập WTO; Cho phép tàu nước ngoài ra/vào làm hàng tại cảng không phải làm thủ tục xuất nhập cảnh với nguồn hàng, chỉ làm thủ tục đối với tàu theo quy định của luật hàng hải. Được áp dụng cước, phí tại cảng phù hợp với điều kiện thực tế, tính chất của một cảng trung chuyển quốc tế bước đầu tham gia vào một thị trường cạnh tranh quyết liệt với những cảng trung chuyển quốc tế lớn trong khu vực như Singapore, Hồng Kông, Tanjung Pelepas... như đề án đã đề ra.

Bài ảnh: SA HUỖNH