TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Đưa Cái Mép – Thị Vải thành cảng quốc tế trung chuyển tầm cỡ khu vực và thế giới

20:38 15/05/2024

Ngày 15/5/2024, tại TP. Vũng Tàu, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu tổ chức Hội thảo lấy ý kiến chuyên gia, nhà khoa học, nhà quản lý, doanh nghiệp đối với đề án "Tiếp tục phát triển, hiện đại hóa cảng quốc tế Cái Mép – Thị Vải thành cảng quốc tế trung chuyển lớn nhất cả nước và có tầm cỡ khu vực Châu Á và thế giới", nhằm hoàn thiện cơ sở lý luận khoa học và luận cứ thực tiễn cho đề án.



Nhiều giải pháp thiết thực được các chuyên gia, nhà quản lý, doanh nghiệp nêu lên tại Hội thảo (Ảnh: Thanh Huyền)

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đã xác định cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong hai cảng biển loại đặc biệt của cả nước, trong đó khu bến Cái Mép có chức năng là cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế, tiếp nhận cỡ tàu container trọng tải từ 80.000÷ 250.000 DWT (6.000÷24.000 TEU). Đây cũng là cảng biển được Ngân hàng Thế giới (World

Bank) xếp hạng thứ 11 CPPI (theo kích cỡ tàu), xếp hạng thứ 32 trong số các cảng container phát triển nhất toàn cầu.

Tuy nhiên, cụm cảng này chưa phát huy được tiềm năng, lợi thế như mong muốn do giao thông kết nối chưa đồng bộ, nạo vét luồng hàng hải còn khó khăn; thu hút đầu tư mặt hàng xuất khẩu hạn chế, lượng hàng hóa trung chuyển thấp (chiếm khoảng 4% lượng hàng container thông qua cảng) chủ yếu sang Campuchia…

Việc xây dựng đề án "Tiếp tục phát triển, hiện đại hoá Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải thành cảng quốc tế trung chuyển lớn nhất, có tầm cỡ khu vực Châu Á và quốc tế" thể hiện các quan điểm, mục tiêu, định hướng, giải pháp ngắn hạn và dài hạn nhằm đưa Cái Mép - Thị Vải trở thành cụm cảng trung tâm, là động lực phát triển quốc gia. Mục tiêu giai đoạn (2023-2025), tỉ lệ hàng trung chuyến trên 5%, giai đoạn 2025-2030 đạt 20%; giai đoạn sau 2030 đạt từ 20% đến trên 25%.



Cảng SSIT, thuộc cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải

Để phát triển năng lực cảng, "nguồn hàng" chính là yếu tố quan trọng. Các chuyên gia cho rằng cần có chính sách, giải pháp thu hút nguồn hàng, thu hút nhà đầu tư, các hãng tàu lớn. Cụ thể như chính sách điều tiết luồng hàng, chính sách về tài chính (các loại phí, lệ phí hàng hải) đối với hãng tàu trong hoạt động gom hàng xuất khẩu về các cảng khu vực Cái Mép để trung chuyển thay vì trung chuyển ở nước thứ ba như hiện nay, giúp tiết giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam.

Xây dựng cơ chế để liên kết khai thác và luân chuyển hàng hóa giữa các bến cảng trong khu vực Cái Mép - Thị Vải (cơ chế "cảng mở"). Hoàn chỉnh hệ thống

giao thông kết nối liên vùng kết nối thuận lợi Bà Rịa - Vũng Tàu với các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Xây dựng và ban hành quy chế đặc biệt về thủ tục hải quan đối với hàng hóa XNK, hàng hóa trung chuyển quốc tế, triển khai ứng dụng thông quan tự động tại cảng. Thành lập khu vực thương mại tự do tại khu vực Cái Mép Hạ, tạo lợi thế cạnh tranh cho cảng biển Bà Rịa – Vũng.

Nhìn từ kinh nghiệm phát triển cảng biển của Singapore, ông Hoàng Hồng Giang Phó Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam cho rằng để phát huy công năng, hiệu quả cụm cảng Cái Mép – Thị Vải, thu hút các hãng tàu, thì hạ tầng giao thông kết nối phải được đẩy nhanh; phát triển không phát thải, xây dựng trung tâm nghiên cứu nhiên liệu xanh, nhiên liệu sạch…. Có hệ sinh thái tài chính, ngân hàng, bảo hiểm, môi giới…

Theo ông Đào Duy Tám, Phó Cục trưởng Cục Giám sát Quản lý về hải quan, Tổng cục Hải quan: Khu vực hàng trung chuyển cần tách riêng với khu vực hàng xuất nhập khẩu, để dễ quản lý giám sát; bỏ hàng rào cứng thay bằng hàng rào "mềm" để liên kết các cảng; vì nếu ngăn cách hàng rào cứng, việc lắp đặt thiết bị soi Container tốn kém và di chuyển tàu qua lại khó khăn. Vì thế quy hoạch cần tính đến khu vực dùng chung.

Ông cho rằng, hiện nay, chưa có cơ sở pháp lý về khái niệm khu thương mại tự do, vì vậy thời gian tới cần kiến nghị bộ, ngành bổ sung khái niệm này vào văn bản pháp luật liên quan để thực hiện. Ngành hải quan định hướng giải pháp đến 2030 sẽ hoàn thành thủ tục hải quan thông minh.

Là đơn vị khai thác trực tiếp tại hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải, Đại tá Bùi Văn Quỳ, Phó Tổng Giám đốc Tân cảng Sài Gòn, Chủ tịch Hiệp hội Cảng biển Đông Nam Á so sánh: "nhanh" hơn "lớn" để nói về đơn giản hóa thủ tục, tối ưu hóa về thời gian, yếu tố quan trọng thúc đẩy phát triển cảng biển.

Bên cạnh việc cần thiết thực hiện xanh hóa, số hóa cảng biển, cơ quan quản lý cần xây dựng chính sách tốt về giá, phí, thủ tục nhanh gọn chính là giải pháp thu hút hãng tàu. Thay vì cạnh tranh nhau, các nhà khai thác cảng phải liên kết lại với nhau, tăng sức mạnh để cạnh tranh với các nước trong khu vực.

Cùng chung quan điểm, các doanh nghiệp, hiệp hội cảng biển, logistics cũng khẳng định để gia tăng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu trong nước và lượng hàng trung chuyển tại khu vực này, cần thu hút các chủ hàng lớn trên thế giới, phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất, quan tâm đến chính sách phát triển khu thương mại tự do.



Ông Mai Ngọc Thuận phát biểu tại Hội thảo

Ông Mai Ngọc Thuận, Ủy viên Ban Thường vụ Tỉnh ủy, Phó chủ tịch HĐND tỉnh BR-VT (Tổ trưởng Tổ xây dựng Đề án) đánh giá cao các ý kiến đóng góp của các chuyên gia, nhà quản lý, doanh nghiệp trong việc nhận diện những vấn đề lý luận, thực tiễn với những đề xuất, ý tưởng, giải pháp thiết thực cho Đề án.

Đây là nhiệm vụ trọng tâm của tỉnh BR-VT, nhằm cụ thể hóa một trong những nội dung Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế xã hội vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và Chương trình hành động của Chính phủ tại Nghị quyết số 154/NQ-CP.

Thanh Huyền