

TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU
KHOA KINH TẾ BIỂN - LOGISTICS



BARIA VUNGTAU
UNIVERSITY
CAP SAINT JACQUES

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Đề tài:

**THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP VỀ HOẠT ĐỘNG KHAI
THÁC CẢNG CẠN TẠI CÁI MÉP-THỊ VẢI CỦA CÔNG TY
CỔ PHẦN THANH BÌNH PHÚ MỸ**

Trình độ đào tạo: Đại Học

Ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Tổ chức quản lý cảng – XNK – Giao nhận vận tải quốc tế

Giảng viên hướng dẫn: ThS. Ngô Thị Tuyết

Sinh viên thực hiện: Phạm Quốc Hùng

Mã SV: 19034017

Lớp: DH19QG

Bà Rịa-Vũng Tàu, tháng 11 năm 2022

TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU
KHOA KINH TẾ BIỂN - LOGISTICS



BARIA VUNGTAU
UNIVERSITY
CAP SAINT JACQUES

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Đề tài:

**THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP VỀ HOẠT ĐỘNG KHAI
THÁC CẢNG CẠN TẠI CÁI MÉP-THỊ VẢI CỦA CÔNG TY
CỔ PHẦN THANH BÌNH PHÚ MỸ**

Trình độ đào tạo: Đại Học

Ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Tổ chức quản lý cảng – XNK – Giao nhận vận tải quốc tế

Giảng viên hướng dẫn: ThS. Ngô Thị Tuyết

Sinh viên thực hiện: Phạm Quốc Hùng

Mã SV: 19034017

Lớp: DH19QG

Bà Rịa-Vũng Tàu, tháng 11 năm 2022

Lời cam đoan

Tôi xin cam đoan mọi số liệu được sử dụng trong đề tài: “Thực trạng và giải pháp về hoạt động khai thác Cảng cạn tại Cái Mép - Thị Vải của Công Ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ” là công trình nghiên cứu của cá nhân tôi. Các thông tin, định nghĩa, số liệu tham khảo được trích dẫn trong luận văn đều được ghi rõ nguồn gốc và được phép công bố.

Vũng Tàu, ngày...tháng...năm....

Sinh viên thực hiện

Phạm Quốc Hùng

LỜI CẢM ƠN

Lời đầu tiên em xin trân thành cảm ơn cô Ngô Thị Tuyết đã hướng dẫn em trong Khóa luận này. Với sự hướng dẫn tận tình của cô em đã hoàn thành được bài nghiên cứu. Nhờ cô em đã có thêm nhiều kỹ năng trong việc chất lọc thông tin, phương án phân tích, cách đào sâu vào vấn đề nghiên cứu. Đây sẽ là tiền đề để em hoàn thành tốt hơn ở những bài Báo cáo tiếp theo.

Em cũng xin trân thành cảm ơn các anh/chị trong công ty. Ngoài kiến thức lý thuyết em được học trên trường, đây thực sự là một cơ hội quý giá cho em để trải nghiệm môi trường thực tế và hiểu rõ hơn về công việc trong ngành. Với sự tận tình hướng dẫn của anh chị em đã học được thêm rất nhiều kỹ năng mới và đó chính là cơ sở để em có thể tự tin hơn sau khi ra trường có thể chọn được cho mình một công việc phù hợp với năng lực bản thân.

Em xin trân thành cảm ơn cô và anh chị bên đơn vị thực tập./

**NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN
ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên hướng dẫn:

.....

Học hàm, học vị: Chuyên ngành:

.....

Đơn vị công tác:

.....

- Họ và tên sinh viên: MSSV:

Lớp: Khoa:

.....

Tên đề tài:

.....

.....

...

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang: Số chương:

+ Số bảng số liệu: Số hình vẽ:

+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

2.1. Nhận xét về hình thức:

.....

.....

.....

.....

2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....

.....
.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....
.....
.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....
.....
.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....
.....
.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....
.....
.....
.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....
.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....
.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....
.....
.....

2.9. Các vấn đề cần bổ sung, chỉnh sửa:

.....
.....
.....
.....

III. Phần nhận xét tinh thần và thái độ làm việc của sinh viên

.....
.....

IV. Đánh giá

1. Đồ án/khóa luận tốt nghiệp đạt/chưa đạt yêu cầu:

.....

2. Đề nghị: Được bảo vệ:

Không được bảo vệ:

Điểm:/10 (làm tròn đến một chữ số thập phân)

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

(Ký và ghi rõ họ tên)

**NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN
ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên phản biện:

Học hàm, học vị: Chuyên ngành:

.....

Đơn vị công tác:

.....

- Họ và tên sinh viên: MSSV:

Lớp: Khoa:

.....

Tên đề tài:

.....

.....

...

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang: Số chương:

+ Số bảng số liệu: Số hình vẽ:

+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

2.1. Nhận xét về hình thức:

.....

.....

.....

2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....

.....

.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....

.....

.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....

.....

.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....

.....

.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....

.....

.....

.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....

.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....

.....

.....

2.9. Các vấn đề cần bổ sung, chỉnh sửa:

.....

.....

.....

.....

III. Câu hỏi (Giảng viên phản biện có đặt từ 1 - 3 câu hỏi liên quan đến nội dung của ĐA/KLTN để sinh viên trả lời tại Hội đồng bảo vệ ĐA/KLTN)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IV. Đánh giá

1. Đồ án/khóa luận tốt nghiệp đạt/chưa đạt yêu cầu:

.....

2. Đề nghị: Được bảo vệ:

Không được bảo vệ:

Điểm:/10 (làm tròn đến một chữ số thập phân)

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

(Ký và ghi rõ họ tên)

Mục Lục

CHƯƠNG 1: GIỚI THIỆU VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN THANH BÌNH PHÚ MỸ 4

1.1. Giới thiệu về công ty:	4
1.2. Giới thiệu về Khu Công Nghiệp Chuyên Sâu Phú Mỹ 3:	6
1.2.1. Cơ sở pháp lý:.....	6
1.2.2. Giới thiệu:.....	7
1.2.3. Với phương châm:	8
1.2.3. Sứ mệnh:.....	8
1.2.4. Giải thưởng:.....	9
1.2.5. Chứng nhận:	10
1.3. Lợi thế cạnh tranh:.....	10
1.3.1. Giảm thuế:	10
1.3.2. Có 3 điều kiện cần thiết để phát triển ngành công nghiệp nặng:	10
1.4. Cơ sở hạ tầng chất lượng cao:	11
1.5. Kết quả hoạt động kinh doanh của của công ty:.....	12
1.6. Đầu tư Cảng cạn Phú Mỹ của Công ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ:	21
1.6.1. Giới thiệu về Cảng cạn Phú Mỹ:	22
1.6.2. Ưu điểm của Cảng cạn Phú Mỹ:.....	23
1.6.3. Nhân lực Cảng cạn Phú Mỹ:	24

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ CẢNG CẠN 26

2.1. Một số quan niệm về Cảng cạn:	26
2.1.1. Quan niệm của một số nước và các tổ chức quốc tế:	26
2.1.2. Quan niệm của Việt Nam về Cảng cạn :	26
2.2. Nhiệm vụ, chức năng của Cảng cạn:	27

2.2.1. Nhiệm vụ của Cảng cạn:.....	27
2.2.2. Chức năng của Cảng cạn:	27
2.3. Cảng cạn đối với việc vận chuyển Container:.....	28
2.4. Ưu điểm của Cảng cạn:	29
2.5. Phân loại Cảng cạn:	29
2.6. Các thành phần cơ bản của cảng cạn:.....	32
2.7. Các tiêu chí để xây dựng Cảng cạn:	33
2.8. Tính cấp thiết việc xây dựng cảng cạn tại Cái Mép:	34
2.8.1. Số lượng hàng hóa thông qua tại cụm cảng Cái Mép: (1).....	34
2.8.2. Tổng số doanh nghiệp XNK và hàng hóa Container tại Bà Rịa Vũng Tàu, KCNCS PM3 năm 2021 (2).....	34

CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG VỀ HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC CẢNG CẠN TẠI CÁI MÉP-THỊ VẢI CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN THANH BÌNH PHÚ MỸ..... 37

3.1. Thực trạng cơ sở hạ tầng tại Cảng cạn Phú Mỹ:	37
3.2. Các dịch vụ đang được Cảng cạn Phú Mỹ cung cấp:.....	39
3.3. Các trang thiết bị đã được cung cấp tại Cảng cạn Phú Mỹ:	40
3.4. Các quy trình công việc trong các phòng ban tại Cảng cạn Phú Mỹ:	44
3.4.1. Phòng Kinh doanh:	44
3.4.2. Phòng khai thác:	48
Các loại hàng hóa hiện tại đang được khai thác tại Cảng cạn Phú Mỹ:	57
3.5. Số liệu thống kê lượng hàng hóa thông qua Q4 năm 2021:	58
3.6. Số liệu thống kê sản lượng hàng hóa thông qua 3 quý đầu năm 2022:.....	58
3.7. Doanh số kinh doanh tại Cảng cạn Phú Mỹ:	62
3.8. Các khó khăn của Cảng cạn Phú Mỹ:.....	64
3.8.1. Trong việc gom hàng đóng Container:.....	64
3.8.2. Chưa có sự đầu tư phần mềm trong quản lý Cảng	64

CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP VỀ HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC CẢNH CẠN TẠI CÁI MÉP- THỊ VẢI CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN THANH BÌNH PHÚ MỸ 68

4.1. Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng:..... 68

4.2. Phát triển các chiến lược kinh doanh phù hợp cho từng giai đoạn: 70

4.3. Đầu tư công nghệ: Quản lý cảng, Phần mềm quản lý giữa các phòng ban: 70

4.4. Xây dựng đào tạo đội ngũ nhân lực có chất lượng cao: 71

4.5. Thu hút nguồn vốn đầu tư từ nhiều nguồn vốn: 72

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT BIỂU ĐỒ, BẢNG BIỂU VÀ HÌNH ẢNH

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT:

Commented [n1]: In hoa, đậm

Danh mục viết tắt tiếng Việt	
ATLĐ	An toàn lao động
DN	Doanh nghiệp
KCNCS PM3	Khu Công Nghiệp Chuyên Sâu Phú Mỹ 3
NK	Nhập khẩu
VN	Việt Nam
XNK	Xuất nhập khẩu
XK	Xuất khẩu

Danh mục viết tắt tiếng Anh		
CFS	Container Freight Station	Kho gom hàng lẻ
DR	Dry Port	Cảng khô
DWT	Deadweight	Trọng tải toàn phần
ERP	Enterprise Resource Planning	Phần mềm hoạch định tài

	application	nguyên doanh nghiệp
FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp từ nước ngoài
GW	Gross Weight	Trọng lượng toàn phần
IT	International port	Cảng quốc tế
ICD	Inland Container Depot	Cảng cạn
LCL	Less than Container Load	Hàng hóa không xếp đủ một container
LPG	Liquified Petroleum Gas	Khí hóa lỏng
NG	Natural Gas	Khí tự nhiên
TEU	Twenty-foot equivalent unit	Container 20 feet

DANH MỤC BIỂU ĐỒ:

Commented [n2]: Viết in hoa, đậm

Biểu đồ	Trang số
Biểu đồ 1.1: Doanh thu công ty	21
Biểu đồ 3.1: Sản lượng hàng hóa qua 3 Quý 2022	59
Biểu đồ 3.2: Sản lượng hàng hóa 3 Quý đầu năm 2022	60
Biểu đồ 3.3: Số lượng hàng Container	62

Biểu đồ 3.4: Doanh thu theo Quý của Cảng	63
--	----

DANH MỤC BẢNG:

Commented [n3]: viết in hoa, đậm

Bảng	Trang số
Bảng 1.1: Kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty	19
Bảng 2.1: Phân loại cảng	31
Bảng 3.1: Danh mục thiết bị cơ giới cảng	41
Bảng 3.2: Dụng cụ làm hàng rời	43
Bảng 3.3: Lưu đồ làm hàng Tàu-Xe	53
Bảng 3.4: Lưu đồ làm hàng Xe-Tàu	55
Biểu đồ 3.5: Doanh thu theo Quý của Cảng	59
Bảng 3.6: Thối lượng hàng Q4 2021	60
Bảng 3.7: Sản lượng hàng Container năm 2022 theo tháng	61
Bảng 3.8: Doanh thu theo Quý của Cảng	62

DANH MỤC HÌNH ẢNH:

Hình	Trang số
Hình 1.1: Hình ảnh tổng quan KCNCS PM	10
Hình 1.2: Logo công ty	12
Hình 1.3: Phối cảnh Cảng cạn Phú Mỹ	23
Hình 1.4: Quy hoạch kho cảng	24
Hình 1.5: Sơ đồ tổ chức Cảng cạn Phú Mỹ	25
Hình 3.1: Bảng quy hoạch Cảng cạn Phú Mỹ	38
Hình 3.2: Hình ảnh thực tế quy mô Cảng đến cuối năm 2022	39

Lời mở đầu

Ngày nay, do quá trình hợp tác và liên kết kinh tế trên toàn cầu cũng như khu vực, khối lượng hàng hóa trao đổi giữa các nước gia tăng nhanh chóng. Đi liền với việc gia tăng khối lượng trao đổi hàng hóa giữa các nước là sự phát triển của các phương thức vận tải. Đặc biệt là việc sử dụng container vào quá trình chuyên chở hàng hóa đã làm thay đổi sâu sắc về nhiều mặt không chỉ trong ngành vận tải mà cả các ngành kinh tế khác có nhu cầu chuyên chở hàng hóa. Cùng với quá trình phát triển của quá trình Container hoá, phát triển cảng cạn đã trở thành xu thế trên toàn thế giới

Cụm cảng Cái Mép Thị Vải hiện là Cảng đứng thứ 3 cả nước trong hàng hóa thông qua. Theo tầm nhìn của chính phủ đã được thông qua Cụm cảng sẽ nơi trung chuyển hàng hóa lớn ngang bằng với Singapore.

Cùng với sự suy thoái đang dần hiện hữu, hàng hóa không thể xuất khẩu, tình trạng ứ đọng Container rỗng tại cảng biển đang rất bức thiết. Chi phí lưu bãi rất cao ở cảng biển.

Việc xây dựng Cảng cạn ở khu vực Cái Mép đang là vấn đề được nhiều sự quan tâm. Do đó việc xây dựng đầu tư của công ty Thanh Bình Phú Mỹ đang là điểm sáng trong việc giúp giảm ách tắc tại cảng biển, thu hút các hãng tàu hạ container rỗng tại Cái Mép. Và thu hút doanh nghiệp xuất nhập khẩu đầu tư tại BRVT.

Tính cấp thiết của đề tài: Cảng cạn là đầu mối tổ chức vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển, cảng hàng không, cảng đường 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 bằng đường biển. Cảng cạn đặc biệt cung cấp các dịch vụ cho hàng Container được coi là cánh tay nối dài của Cảng biển.

Cụm cảng Cái Mép-Thị Vải đã tiếp nhận 4,2 triệu TEUS bất kể dịch bệnh COVID trong năm 2021 (Theo Việt Nam Plus), cho thấy được sự ổn định của Cụm Cảng Cái Mép – Thị Vải (CM-TV). Cùng với định hướng của Chính Phủ Cụm Cảng CM-TV sẽ là nơi trung chuyển hàng hóa sánh vai với Singapore.

Tuy nhiên, chi phí logistics cho hàng hóa XNK tại khu vực CM-TV vẫn còn cao, làm giảm tính cạnh tranh cho Doanh nghiệp trên Thị trường quốc tế. Vì lý do, CM-TV chưa có Cảng cạn, làm tăng chi phí vận chuyển khi các chủ hàng muốn lấy Container rỗng thì phải lên các ICD tại TP.HCM hoặc Bình Dương để lấy rỗng. Ngoài ra các dịch vụ Logistics tại CM-TV vẫn còn “manh mún” do các nhà cung cấp đa phần là kinh doanh nhỏ, nên chất lượng dịch vụ chưa được đảm bảo.

Do đó cấp thiết cần có một cần cấp thiết xây dựng Cảng cạn tại khu vực CM-TV để kịp thời giải tỏa áp lực cho Cảng biển, đặc biệt trong giai đoạn khi Kinh tế đang cực kỳ khó khăn. Các hãng tàu phải lưu container rỗng tại Cảng biển khi không có nhiều hàng XNK. Chi phí lưu bãi tại Cảng biển cao dẫn đến gây áp lực cho các hãng tàu. Do đó, trong thời điểm này việc xây dựng Cảng cạn sẽ vẫn là vấn đề cấp thiết nhằm cung cấp cho hãng tàu chi phí lưu bãi hiệu quả hơn.

Việc chọn đề tài “THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP VỀ HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC CẢNG CẠN TẠI CÁI MÉP-THỊ VẢI CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN THANH BÌNH PHÚ MỸ” nhằm nghiên cứu việc xây dựng Cảng cạn tại khu vực CM-TV, nhìn nhận các vấn đề Công Ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ đang gặp phải, đề xuất giải pháp và kiến nghị cho việc hình thành và phát triển Cảng cạn đầu tiên tại CM-TV.

Mục đích nghiên cứu: Đi sâu vào việc hình thành Cảng cạn của Công ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ, từ đó nhìn nhận các vấn đề còn tồn đọng để đưa ra các giải pháp và kiến nghị nhằm cải thiện quá trình hình thành Cảng cạn của Công ty.

Phạm vi nghiên cứu: “Hoạt động khai thác cảng cạn tại cái mép-thị vải của Công Ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ”.

Phương pháp nghiên cứu: Các phương pháp được áp dụng để hiểu rõ hơn trong quá trình thực hiện báo cáo gồm: phương pháp nghiên cứu thống kê, phương pháp phân tích, phương pháp tổng hợp. Ngoài ra, còn sử dụng các phương pháp để tìm kiếm tư liệu trên: website, báo, sách,... để định dạng thông tin các vấn đề.

Cấu trúc của ĐA/KLTN: Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục các tài liệu tham khảo và phụ lục, bài bao gồm 4 chương:

Chương 1: Giới thiệu về công ty cổ phần thanh bình phú mỹ

Chương 2: Cơ sở lý luận về cảng cạn

Chương 3: Thực trạng về hoạt động khai thác cảng cạn tại cái mép-thị vải của công ty cổ phần thanh bình phú mỹ

Chương 4: Giải pháp và kiến nghị về hoạt động khai thác cảng cạn tại cái mép- thị vải của công ty cổ phần thanh bình phú mỹ

CHƯƠNG 1: GIỚI THIỆU VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN THANH BÌNH PHÚ MỸ

Commented [n4]: Công ty gi ghi rõ

1.1. Giới thiệu về công ty:

Loại hình doanh nghiệp: Công ty cổ phần nước ngoài

Tên công ty: Công ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ.

Tên giao dịch: THANH BINH PHU MY JOINT STOCK COMPANY

Địa chỉ: Khu Công Nghiệp chuyên sâu Phú Mỹ 3, Phường Phước Hòa,
Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam

Điện thoại: 0643936838- 085417

Fax: 0643936839

Mail: marketing@phumy3sip.com

Website: <http://phumy3sip.com/vi-VN/Default.aspx>

Hình 1.1: Hình ảnh tổng quan KCNCS PM3



Công ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ 3 là doanh nghiệp, nhà đầu tư chuyên về lĩnh vực xây dựng, khai thác và kinh doanh cơ sở hạ tầng, kỹ thuật tại các khu công nghiệp. Công Ty hiện tại đang là nhà đầu tư, phát triển chính của Khu Công Nghiệp Chuyên Sâu Phú Mỹ 3, tọa lạc tại Phước Hòa, Tân Thành, Tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu.

Được thành lập vào năm 2007, với tầm nhìn phát triển một khu công nghiệp có thể đáp ứng được các nhu cầu đang rất lớn của các doanh nghiệp FDI cùng với đó thỏa mãn các yêu cầu rất cao của các “Đại bàng”, ngoài việc đầu tư vào cơ sở vật chất một lần mà các “Đại bàng” còn chú trọng vào trình độ, chất lượng lao động và muốn cải thiện đời sống của cán bộ công nhân viên, hạ tầng.

Việc đầu tư vào khu Công Nghiệp để thu hút đầu tư là yếu tố cần nhưng phải quan tâm đến các điều kiện để phát triển một Khu Công nghiệp phải phù hợp với đặc thù ngành nghề và địa phương nơi xây dựng khu công nghiệp cũng là yếu tố đủ và cần xem xét thật kỹ lưỡng: yếu tố địa chất, môi trường và hạ tầng xung quanh.

Tại Bà Rịa Vũng Tàu, là địa phương sở hữu cụm cảng biển lớn, với mật độ hàng hóa thông qua lớn, với đường xá có thể thuận tiện lưu thông tới các thành phố trọng điểm như TPHCM, Bình Dương.... Cùng với ngành mũi nhọn của Bà Rịa Vũng Tàu là Dầu khí, các khu công nghiệp tại Bà Rịa Vũng Tàu sẽ phù hợp với các ngành công nghiệp nặng, lọc hóa dầu, luyện kim...

Năm 2008, sau khi được sự phê duyệt của nhà nước, Công Ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ đã bắt tay vào phát triển dự án KCNCS PM3, phát triển KCNCS chính là cách thức phù hợp để tận dụng khai thác tối đa tiềm năng của khu công nghiệp và địa phương. Giúp tối ưu hóa chi phí sản xuất, dễ dàng vận hành, quản lý và phù hợp với nhiều doanh nghiệp FDI.

Công ty ngoài chú trọng đến những cơ sở hạ tầng đóng góp đến sự vận hành phát triển của các công ty tại KCNCS mà còn chú trọng đến phát triển các cơ sở vật chất đáp ứng việc mong muốn nâng cao đời sống và trình độ lao động để tăng năng suất, chất lượng ngay từ nội tại. Các công ty nước ngoài dành sự quan tâm đặc biệt đến công trình phụ trợ như nhà ở công nhân, công viên cây xanh, trung tâm thể dục thể thao...

Nằm bắt được nhu cầu đó Công Ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ đã lên dự án dành 117ha đất để phát triển khu dân cư, sân Golf, các tiện ích giải trí nhằm đáp ứng nhu cầu thư giãn, giải trí cho các chuyên viên, chuyên gia làm việc tại KCNCS.

1.2. Giới thiệu về Khu Công Nghiệp Chuyên Sâu Phú Mỹ 3:

Hình1.2: Logo công ty



Khu Công Nghiệp Chuyên Sâu Phú Mỹ 3 (KCNCS PM3)

Tổng diện tích: 1.046ha

Chủ đầu tư: Công Ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ

Địa chỉ: Khu Công Nghiệp chuyên sâu Phú Mỹ 3, Phường Phước Hòa, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam

1.2.1. Cơ sở pháp lý:

Năm 2009, khu công nghiệp chuyên sâu chính thức được Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu ban hành quyết định số 3565/QĐ-UBND về việc thành lập Khu Công Nghiệp Chuyên Sâu Phú Mỹ 3. Ngày 11 tháng 12 năm 2014, Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu ban hành Quyết định số 2715/QĐ-UBND về việc phê duyệt đề án Khu công nghiệp chuyên sâu Phú Mỹ 3.

Ban Quản lý các Khu công nghiệp tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu cấp giấy chứng nhận đầu tư số 6101076757, cấp lần đầu năm 2007; thay đổi lần thứ 05, cho Công ty Cổ phần Thanh Bình Phú Mỹ thực hiện dự án KCNCS PM3, quy mô diện tích 1.046ha.

Dự án được Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu phê duyệt quy hoạch chi tiết tại các quyết định: số 4653/QĐ-UBND ngày 20 tháng 12 năm 2007; số 1383/QĐ-

UBND ngày 18 tháng 6 năm 2013; số 2040/QĐ-UBND ngày 03 tháng 9 năm 2015 và số 2742/QĐ-UBND ngày 28 tháng 9 năm 2017 phê duyệt điều chỉnh cục bộ quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 của dự án.

Khu Công Nghiệp Chuyên Sâu Phú Mỹ 3 nằm tại vị trí chiến lược, nằm trong Khu Kinh tế Hành lang Phía Nam của khu vực Đông Nam Á và Vùng Kinh tế Trọng điểm phía Nam của Việt Nam. Thêm vào đó, KCNCS PM3 nằm gần khu vực cảng quốc tế Thị Vải-Cái Mép (2 km), sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất (65km), sân bay quốc tế Long Thành (30km) cũng như các hệ thống đường quốc lộ và cao tốc.

Được trang bị với các thiết bị hiện đại, đồng bộ, đạt tiêu chuẩn quốc tế với những dịch vụ tiện ích tốt nhất bao gồm: nguồn cung cấp điện ổn định, lượng nước tự nhiên dồi dào, nguồn khí tự nhiên và khí công nghiệp tốt, nhà máy xử lý nước thải hiện đại với tiêu chuẩn hàng đầu (loại A)... Bên cạnh đó, KCNCS PM3 đã được thiết kế, vận hành và quản lý bởi nhiều chuyên gia Nhật Bản có rất nhiều kinh nghiệm trong việc xây dựng và phát triển các khu công nghiệp ở Việt Nam cũng như khu vực Đông Nam Á.

Được đánh giá là KCNCS đầu tiên của Việt Nam, KCNCS PM3 đặc biệt sở hữu quỹ đất lớn. Với lợi thế cạnh tranh KCNCS đã có thể thu hút lượng lớn doanh nghiệp đến từ Hoa Kỳ, Nhật Bản, Hàn Quốc,... Tham gia xây dựng các nhà máy công nghiệp nặng như hóa dầu, luyện kim, khí đốt...Nổi bật là các doanh nghiệp Nhật Bản khi tới hiện tại đã có 13 dự án đầu tư của doanh nghiệp Nhật Bản, một thị trường được đánh giá là khó tính bậc nhất.

1.2.2. Giới thiệu:

KCNCS PM3 là KCNCS duy nhất tại Việt Nam, vào tháng 12 năm 2014 được thành lập theo thỏa thuận hợp tác giữa Chính phủ Việt Nam và Nhật Bản.

Được chia làm 3 giai đoạn phát triển:

- Giai đoạn 1 : Giai đoạn một đã hoàn thành với 365ha bắt đầu năm 2015 (hiện tại tỷ lệ lấp đầy là 53%).
- Giai đoạn 2 : Hoàn thành vào năm 2021 với diện tích 506ha. Bao gồm 360ha phục vụ cho việc thuê mặt bằng công nghiệp. Có 3km dọc bờ sông, hiện tại KCN đang quy hoạch khu vực logistics, kho bãi, bến thủy nội địa.
- Giai đoạn 3 : Sẽ là khu vực căn hộ và sân golf rộng 100ha. Mục tiêu đến tương lai đây không chỉ là KCN đơn thuần mà còn là một quần thể đô thị thu nhỏ.

Giữa giai đoạn 1 và giai đoạn 2 được chia cắt bởi đường ống dẫn khí LPG của PV Gas đi ngang KCN. Hành lang dẫn khí này bên PV Gas phối hợp với KCN để làm dịch vụ làm hàng lỏng cho khách hàng có nhu cầu sử dụng, đường ống này sẽ kéo vào các đường ống nhỏ của nhà máy để khách hàng sử dụng, sản xuất, ...

Thu hút các loại ngành nghề như: tất cả các ngành tận dụng lợi thế của Cảng biển nước sâu Cái Mép Thị Vải và các nguồn tài nguyên (Điện, Khí tự nhiên, Nước,...) như ngành công nghiệp nặng, hóa chất, thiết bị y tế, dược phẩm, thực phẩm, công nghiệp hỗ trợ, đóng tàu, ...

1.2.3. Với phương châm:

“Xây dựng một KCN đạt chuẩn quốc tế tạo điều kiện thuận lợi nhất, sẵn sàng phục vụ ngay lập tức của nhà đầu tư thuê đất tại KCN”. Ban lãnh đạo đã thúc tiến thi công các công trình kỹ thuật, giải phóng mặt bằng ngay từ giai đoạn đầu tiên không để vì cái lợi cho thuê trước mắt mà bỏ qua sự phát triển bền vững lâu dài.

1.2.3. Sự mệnh:

KCN chuyên sâu Phú Mỹ 3 là dự án được quan tâm đặc biệt của tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, thuộc chương trình “Sáng kiến phát triển kinh tế dựa trên tiềm năng và lợi thế của Tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu – PBEG”, chương trình được đề xuất bởi Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA). Là Khu công nghiệp kiểu mẫu được lựa chọn bởi Chính phủ Việt nam và Nhật Bản.

KCNCS PM3 không chỉ là nơi tạo cơ hội việc làm cho công nhân lao động Việt Nam nói chung, BRVT nói riêng. Tại đây, còn tạo cơ hội cho sinh viên tại các trường

Đại học, Cao đẳng có cơ hội tiếp xúc, thực hành trực tiếp tại các doanh nghiệp trong KCN.

Định hướng phát triển của KCNCS PM3 là "Khu công nghiệp đồng bộ, hiện đại và phát triển bền vững với môi trường". Chính vì vậy, trong quá trình phát triển, KCN luôn được chú trọng về mảng xanh, cũng như đảm bảo sự bền vững. Đó cũng là cách mà nhiều KCN Nhật Bản đang hướng tới. Ngoài vấn đề kinh doanh KCN, công ty cũng chú trọng tới việc xanh hóa, góp phần chung tay giải quyết vấn đề môi trường, là vấn đề đặc biệt cần chú ý với KCNCS về ngành công nghiệp nặng.

Ngoài ra Công ty cũng quan tâm đến vấn đề Cộng đồng khi đóng góp tài trợ cho các công việc Xã hội như: Hỗ trợ kinh phí xây nhà cho hộ gia đình khi có hoàn cảnh khó khăn,...

Giá trị cốt lõi: Sự phát triển bền vững được chú trọng bậc nhất là bảo vệ môi trường, mang lại giá trị gia tăng cho khách hàng và đối tác cũng như đóng góp vào sự tăng trưởng kinh tế-xã hội của địa phương. Bằng cách thiết một chuỗi cung ứng đem lại giá trị cao, hiệu quả, chi phí phù hợp, từ lợi thế vị trí địa lý thuận lợi, nguồn lực dồi dào, cơ sở hạ tầng đồng bộ hiện đại. KCNCS PM3 luôn đặt vấn đề của khách hàng lên hàng đầu giúp tối ưu hóa chi phí sản xuất và mở ra cơ hội phát triển. KCNCS PM3 không ngừng nghiên cứu, nỗ lực phát triển thành một KCN đạt chuẩn thế giới, đáp ứng mọi nhu cầu của các nhà đầu tư và sự kỳ vọng của cả hai Chính phủ. Bên cạnh đó, chúng tôi còn tiếp tục tăng cường hơn nữa các chương trình hợp tác giữa hai Chính phủ Việt Nam và Nhật Bản, cũng như hợp tác quốc tế và xúc tiến đầu tư nhằm mang lại những ưu đãi tốt hơn cho doanh nghiệp.

1.2.4. Giải thưởng:

Trải qua nhiều năm hoạt động, với tiềm lực về nguồn vốn và chiến lược kinh doanh tài tình, KCNCS PM3 đã vinh dự được trao tặng nhiều giải thưởng, bằng khen danh giá của Nhà nước và các tổ chức, hiệp hội:

- ◇ Khu công nghiệp xanh
- ◇ Doanh nghiệp tiêu biểu cho hội nhập kinh tế bền vững
- ◇ Hoàn thành xuất sắc các công tác tổ chức công đoàn năm 2018

- ◇ Chương trình truyền thông 2019

1.2.5. Chứng nhận:

- ◇ Top 10 Doanh nghiệp tiêu biểu
- ◇ Giấy chứng nhận Hệ thống quản lý chất lượng – ISO 9001:2015
- ◇ Giấy chứng nhận Hệ thống quản lý môi trường – ISO 14001:2015

1.3. Lợi thế cạnh tranh:

1.3.1. Giảm thuế:

- *Thuế thu nhập doanh nghiệp*

Các doanh nghiệp trong KCNCS PM3 được hưởng mức thuế thu nhập doanh nghiệp ưu đãi áp dụng như sau:

- ✓ 17% cho 10 năm đầu tiên được quy định tại Nghị định số 118/2015/NĐ-CP & Nghị định số 218/2013/NĐ-CP của Chính phủ.
- ✓ 2 năm miễn thuế và giảm 50% thuế cho 4 năm tiếp theo được quy định tại Nghị định số 218/2013/NĐ-CP của Chính phủ.

- *Thuế nhập khẩu*

- ✓ Miễn thuế nhập khẩu hàng hóa và máy móc ngành xăng dầu.
- ✓ Miễn thuế nhập khẩu hàng hóa và máy móc để tạo tài sản cố định thực hiện các dự án đầu tư.
- ✓ Miễn thuế nhập khẩu máy móc và thiết bị trong nước chưa sản xuất được.

- *Tiền thuê đất*

- ✓ Thời gian thuê đất dành cho KCN Chuyên sâu Phú Mỹ 3 kéo dài 70 năm (từ năm 2007 đến 2077) so với mức thông thường là 50 năm cho các KCN khác.
- ✓ Tiền thuê đất đóng cho Nhà nước được miễn lên đến 20 năm (thời gian cụ thể tùy vị trí lô đất).

1.3.2. Có 3 điều kiện cần thiết để phát triển ngành công nghiệp nặng:

- **Điện năng ổn định:** Nguồn điện ổn định được cung cấp ổn định nhà máy điện ngay tại khu vực như: Nhiệt điện Phú Mỹ và nhà máy điện Bà Rịa dưới sự quản lý của Điện lực Việt Nam (EVN). Cho tổng công suất 4.100 MW, chiếm 16,8% tổng công suất điện năng của Việt Nam.
- **Tài nguyên thiên nhiên:** Condensate và Khí hóa lỏng (LPG) được cung cấp nhà máy xử lý khí Dinh Cố và từ kho cảng LPG Thị Vải thông qua các tuyến ống Condensate/LPG chạy ngang qua KCNCS PM3. Khí thiên nhiên (NG) được cung cấp từ hệ thống tuyến ống Nam Côn Sơn/Bạch Hổ chạy dọc theo ranh giới KCN. NG & LPG được vận hành và cung cấp đến khách hàng trong KCN bởi công ty SOGEC. Nguồn nước sạch dồi dào với tổng công suất 500.000m³/ngày từ 2 nguồn: Hồ Đá Đen – 33,8 triệu m³ và sông Ray – 208 triệu m³.
- **Hệ thống cảng quốc tế nước sâu Cái Mép – Thị Vải:** Hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải là cửa ngõ ra biển Đông của khu vực Đông Nam Á, nơi đây hội tụ các điều kiện cần thiết để phát triển thành đầu mối giao thương quốc tế. Với độ sâu tự nhiên từ 14-16m, với điều kiện đó hệ thống có thể nhận tàu lên đến 200.000 DWT. Bên cạnh đó, việc kết nối thuận lợi với các tuyến hàng hải quốc tế như Á – Âu – Mỹ sẽ giúp khách hàng tiết kiệm đáng kể chi phí và thời gian vận chuyển.

1.4. Cơ sở hạ tầng chất lượng cao:

Với quan niệm chất lượng là trên hết, công ty luôn chú trọng đến việc đổi mới, đầu tư, hiện đại hóa về kỹ thuật. Do đó công ty đã gặt hái được nhiều thành tựu về cơ sở vật chất được cấp chứng nhận. Các trang thiết bị được công ty nghiên cứu và kiểm tra kỹ lưỡng từ đầu nhập tới khi lắp ráp. Đến hiện tại đường sá lưu thông tại KCN đã hoàn thành, tạo thuận lợi lưu thông cho các doanh nghiệp tại đây và đã hoàn thành cầu bắc qua sông Mỏ Nhát, rút khoảng cách từ KCN đến cụm cảng Cái Mép chỉ còn 2km.

- Nhà điện và Trạm biến áp: Nhà cung cấp là điện lực Bà Rịa – Vũng Tàu (trực thuộc Tổng Công ty điện lực Miền Nam).
- ✓ 2 trạm biến áp 110KV với công suất 2x63MVA

- Trạm xử lý nước thải: Trạm xử lý nước thải tập trung đạt tiêu chuẩn A với công nghệ Nhật Bản (công suất xử lý hiện tại là 900 m³ nước thải/ngày)
- ✓ Thiết kế - xây dựng – vận hành – quản lý – bảo trì: Công ty Kobelco Eco Solutions.
- ✓ Công suất: 54.000m³/ngày – đêm.
- ✓ Tiêu chuẩn xử lý nước thải: Loại A. (QCVN24:2011/BTNMT); hoạt động 24 giờ suốt 365 ngày.
- Trạm khí Gas thiên nhiên: Công ty TNHH Năng lượng Sojitz Osaka Gas cung cấp các dịch vụ năng lượng có giá trị gia tăng cho người sử dụng công nghiệp như lắp đặt và vận hành thiết bị cung cấp khí đốt tự nhiên bằng đường dẫn ống dẫn khí 6 inch, ngoài ra còn cung cấp Khí tự nhiên (NG) và Khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG).
- Nhà máy khí công nghiệp của NIPPON SANSO Việt Nam: là Công ty 100% vốn Nhật Bản do Taiyo Nippon Sanso Corporation đầu tư. Kể từ khi đi vào hoạt động năm 1999, VJG đã phát triển mạnh mẽ để trở thành nhà cung cấp khí phục vụ công nghiệp và y tế hàng đầu của Việt Nam. Với kinh nghiệm sản xuất, phát triển từ công ty mẹ, VJC tự tin phục vụ các nhu cầu của các công ty. . VJG có 07 Nhà máy tách khí, trong đó 6 nhà máy từ miền Bắc đến miền Nam Việt Nam và 1 nhà máy mới đi vào hoạt động năm 2019 tại Khu công nghiệp chuyên sâu Phú Mỹ 3. Cung cấp các sản phẩm đa dạng từ cung cấp theo xi lanh đến cung cấp theo bó, bình chứa khí lỏng, bồn chứa và đường ống.
- ✓ Khí Nito: 135.000 tấn/ năm
- ✓ Khí Oxi: 105.000 tấn/ năm
- ✓ Khí Argon: 4.300 tấn/ năm
- Khu dân cư, villa/sân golf: với tổng diện tích hơn 100 ha thuộc giai đoạn 3 tại KCNCS Phú Mỹ 3, khu phức hợp dân cư, villa/sân golf sẽ là nơi sinh sống kết hợp giải trí hiện đại, đầy đủ tiện ích cho các chuyên gia, lao động trong và ngoài nước. Đặc biệt, sân golf 18 lỗ sẽ là sân golf mang phong cách Nhật Bản đầu tiên tại Việt Nam, được bao quanh bởi phong cảnh thiên nhiên tuyệt đẹp.

1.5. Kết quả hoạt động kinh doanh của cửa công ty:

Công ty đã bắt đầu hoạt động từ năm 2019 cho đến nay là năm 2022 và đã đạt được những con số ấn tượng, cụ thể là:

Bảng 1.1: Kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty (Tiền tệ: VND)

	2019	2020	2021
Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	315,265,000,000	320,000,000,000	887,200,000,000
Giá vốn hàng bán	220,685,500,000	224,000,000,000	621,040,000,000
Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ	94,579,500,000	96,000,000,000	266,160,000,000
Doanh thu hoạt động tài chính	234,819,230	214,829,530	457,378,340
Chi phí tài chính	9,736,475,325	11,375,487,217	36,327,602,539
Chi phí bán hàng	2,835,934,786	3,135,544,557	5,754,105,768
Chi phí quản lý doanh nghiệp	105,213,293,456	115,213,193,556	139,187,120,010
Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	(22,971,384,337)	(33,509,395,800)	85,348,550,023

Nguồn: Phòng Kinh doanh

Commented [n5]: Cuối bảng chưa ghi nguồn

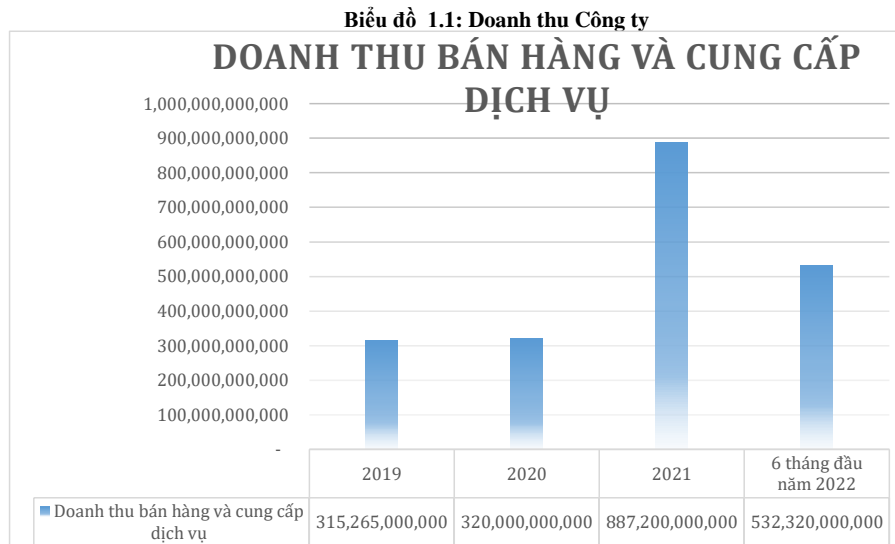
Qua Bảng trên, có thể thấy lợi nhuận trước thuế năm 2021 so với năm 2020 và 2019 đều tăng mạnh, năm 2020 cũng tăng so với năm 2019, chứng tỏ Công ty có hiệu quả kinh doanh đã được cải thiện, tuy nhiên chưa ổn định, cụ thể:

Tốc độ tăng doanh thu năm 2021 so với năm 2020 là 567.200.000.000 đồng tương ứng với tỷ trọng 177,25% bằng với tốc độ tăng của giá vốn hàng bán, tốc độ tăng của giá vốn hàng bán là 397.040.000.000 đồng tương ứng với tỷ trọng 177,25%. Như vậy, Công ty chưa tiết kiệm chi phí sản xuất là nguyên vật liệu, nhân công, sản xuất chung trong giá vốn hàng bán một cách có hiệu quả nhất. Đây là một trong các nhân tố tích cực cần phát huy để tăng cường kiểm soát chi phí sản xuất của Công ty. Trong khi đó, tỷ suất sinh lợi của giá vốn hàng bán biến động qua từng năm không có thay đổi bằng nhau, năm 2021, cứ 100 đồng giá vốn hàng bán thì thu được 0,429 đồng lợi nhuận gộp, trong khi đó năm 2020 và năm 2019 cũng thu được 0,429 đồng lợi nhuận gộp. Giải thích cho điều này có thể là 3 năm qua, Công ty thực hiện tái cơ cấu lại hoạt động sản xuất nên tăng các chi phí liên quan đến nguyên vật liệu và chi phí nhân công, đi vào giá vốn hàng bán cũng tăng theo, làm cho tốc độ tăng của giá vốn bằng với tốc độ tăng của doanh thu.

Tỷ suất sinh lợi của chi phí quản lý doanh nghiệp có xu hướng tăng, năm 2021 khi bỏ ra 100 đồng chi phí quản lý kinh doanh tạo ra 0,613 đồng lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh. Kết hợp với phân tích biến động khoản chi phí quản lý kinh doanh của Công ty cũng có thể thấy, chi phí quản lý kinh doanh tăng hơn so với năm 2020. Chính vì vậy, Công ty cần đưa ra các giải pháp kiểm soát chi phí, góp phần giảm chi phí và tăng hiệu quả hoạt động.

Tỷ suất sinh lợi của tổng chi phí của Công ty năm 2021 là tốt nhất. Chỉ tiêu này cho thấy đầu tư 100 đồng chi phí thì thu được 0,471 đồng lợi nhuận kế toán trước thuế vào năm 2021. So với hai năm 2019, 2020 ứng với tỷ suất 341,42% và 282,28% là khá xấu vì năm 2019 và năm 2020 kết quả sản xuất kinh doanh của công ty là thua lỗ.

Qua các phân tích ta nhận thấy tỷ trọng giá vốn trong tổng doanh thu của doanh nghiệp cũng còn cao, do đó trong những năm tới doanh nghiệp cần tiếp tục phân đầu giảm giá vốn nhằm góp phần gia tăng lợi nhuận.



Năm 2019 doanh thu của KCN đã đạt con số ấn tượng ngay từ năm đầu hoạt động, đến năm 2020 doanh thu cho thấy công ty làm việc hiệu quả tăng trưởng ổn định nhưng chưa nhiều. Năm 2021, doanh thu tăng trưởng 277.25% con số tăng trưởng diệu kỳ, khi trong năm 2021 là năm bùng phát dịch Covid-19 nhưng công ty không những giữ được đà tăng trưởng mà thậm chí vẫn còn tăng trưởng 3 con số. 6 tháng đầu năm 2022 doanh thu là 532,320,000,000 nếu đà tăng trưởng này thì rất có thể doanh thu năm 2022 sẽ lại vượt cao hơn năm 2021. Với những chính sách thu hút vốn đầu tư, hỗ trợ thuế của nhà nước, và sự chuyển dịch chuỗi cung ứng của các công ty lớn trên thế giới, và sự mở cửa sau Covid thì năm nay sẽ là năm bùng nổ của cho KCNCS PM3.

1.6. Đầu tư Cạnh cạnh Phú Mỹ của Công ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ:

Ngoài việc chú tâm đến các cơ sở hạ tầng để phục vụ cho các doanh nghiệp trong KCNCS PM3. Công ty thấu hiểu được tầm quan trọng của Logistics tác động tới giá cả của hàng hóa, từ đó tạo lên sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp.

Thấu hiểu được sự trăn trở của khách hàng. Với châm ngôn “ THÀNH CÔNG CỦA BẠN LÀ THÀNH CÔNG CỦA CHÚNG TÔI”, KCNCS PM3 đã tiến hành đầu tư, quy hoạch khu đất dành riêng cho Logistics để xây dựng các nhà kho, bãi chứa hàng, và đặc biệt xây dựng Cảng cạn Phú Mỹ để giải quyết vấn đề vận chuyển hàng hóa từ đó tiết kiệm chi phí tăng sự cạnh tranh cho các doanh nghiệp trong KCN.

1.6.1. Giới thiệu về Cảng cạn Phú Mỹ:

Cảng cạn Phú Mỹ là dự án Cảng cạn đầu tiên và duy nhất tại tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu ở thời điểm hiện tại.

Nằm trong hệ sinh thái tiện ích của Khu công nghiệp chuyên sâu Phú Mỹ 3, Cảng cạn Phú Mỹ nằm trong giai đoạn 1 của Khu công nghiệp, với vị trí chiến lược tiếp giáp với các trục giao thông liên vùng trọng yếu, đảm bảo 2 phương thức kết nối: đường bộ và đường thủy.

Về đường bộ, Cảng cạn Phú Mỹ có thể kết nối với Đường Phước Hòa Cái Mép thuộc tuyến đường liên cảng Cái Mép Thị Vải, tuyến đường này giúp rút ngắn khoảng cách từ Cảng cạn Phú Mỹ đến cụm cảng nước sâu Cái Mép Thị Vải - chỉ còn 2km. Từ tuyến đường này có thể kết nối đến cao tốc Bến Lức Long Thành vào khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Bên cạnh đó, Cảng cạn Phú Mỹ còn tiếp giáp đường 991B kết nối với cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu đến các tỉnh Đông Nam Bộ như Bình Dương, Đồng Nai, Bình Phước, Hồ Chí Minh.

Ngoài ra, Cảng cạn Phú Mỹ còn có thể kết nối với cụm cảng nước sâu Cái Mép Thị Vải bằng đường thủy - với khoảng cách 10km; không những thế, trong khu vực bán kính 60km, còn kết nối thuận lợi, dễ dàng với hệ thống cảng biển, các ICD và depot ở khu vực Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương.

Hình 1.3: Phối cảnh cảng cạn Phú Mỹ



Cảng cạn Phú Mỹ đóng vai trò là trung tâm phân phối, hậu cần hỗ trợ cho cảng biển nước sâu với quy mô 37,8ha. Dự án có vị trí tiếp giáp sông Mỏ Nhát với tổng chiều dài bến khoảng 600m, nên có thể cùng lúc tiếp nhận nhiều tàu, sà lan các phương tiện có mớn nước 4.9m. Theo kế hoạch, 6 cầu bờ Macgregor cùng với các thiết bị cầu RTG, xe nâng Reach Stacker, xe đầu kéo, hệ thống công nghệ thông tin hiện đại sẽ được đầu tư để phục vụ nhu cầu của khách hàng.

Hình 1.4: Quy hoạch kho Cảng

1.6.2. Ưu điểm của Cảng cạn Phú Mỹ:

Với mục tiêu là tạo ra giá trị gia tăng cho khách hàng KCN, Cảng cạn Phú Mỹ có những ưu điểm như :

- Cảng cạn phú Mỹ với diện tích 38ha, vị trí cách cụm cảng CM-TV 2km đường bộ và 10km đường thủy
- Cảng thủy nội địa
- Dịch vụ logistics
- Có diện tích bãi lớn
- Có bãi chứa container rộng từ hăng tàu

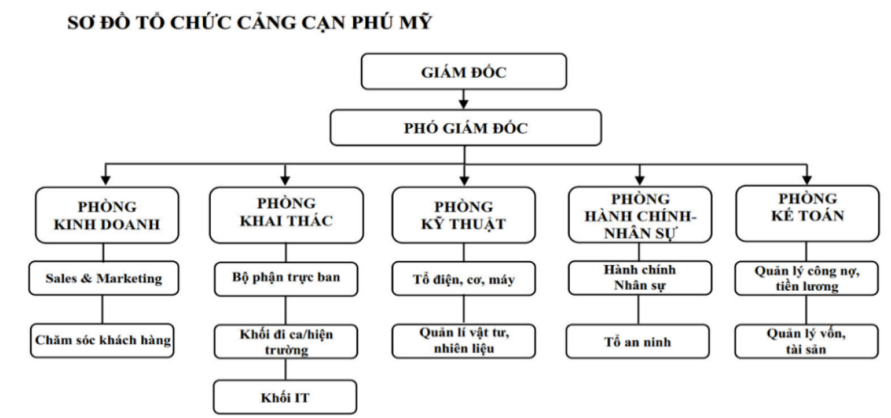
- Kho: tổng hợp, hàng rời, bách hóa, CFS
- Các lợi thế của Cảng cạn góp phần giảm chi phí logistics cho các doanh nghiệp tại KCNCS PM3 cũng như các doanh nghiệp lân cận. Là đòn bẩy lớn cho các doanh nghiệp XNK.

1.6.3. Nhân lực Cảng cạn Phú Mỹ:

Với quyết tâm mạnh mẽ để nâng cao cả chất lượng sản phẩm và dịch vụ, đội ngũ cán bộ quản lý và công nhân của công ty được đào tạo và huấn luyện từ trường lớp chuyên ngành và trải nghiệm tại chỗ, rất lành nghề và trưởng thành trong công việc.

Công ty được chia thành nhiều phòng ban: Phòng kinh doanh, phòng Kế hoạch, phòng Khai thác, phòng bảo trì, phòng hành chính nhân sự, phòng kế toán...

Hình 1.5 : Sơ đồ tổ chức Cảng cạn



Các phòng ban đều có những nhân viên được đào tạo chuyên nghiệp, kinh nghiệm lâu năm trong bộ phận của mình. Với định hướng giá trị khách hàng là ưu tiên hàng đầu. Cảng cạn Phú Mỹ đảm bảo sẽ đem đến cho khách hàng những giá trị tốt nhất, hiệu quả nhất phù hợp với nhu cầu của từng khách hàng.

TỔNG KẾT CHƯƠNG 1

Chương một giới thiệu tổng quan về Công ty Cổ Phần Thanh Bình Phú Mỹ, là chủ đầu tư của KCNCS PM3, là KCNCS duy nhất tại Việt Nam, cùng là chủ đầu tư của Cảng cạn Phú Mỹ, Cảng cạn được mong đợi là cánh tay nối dài cho Cụm Cảng Cái Mép – Thị Vải.

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ CẢNG CẠN

2.1. Một số quan niệm về Cảng cạn:

(Theo viện chiến lược và phát triển GTVT)

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

Cảng cạn được gọi với nhiều cái tên khác nhau trên thế giới: Inland Clearance Depot, Dry Port, Inland Container Depot, International Terminal.... Do đó tên viết tắt cũng rất đa dạng: ICD, ID, DR, IT...

Trên các diễn đàn Thương Mại và UNCTAD (Phát triển Liên Hiệp quốc) sử dụng tên tiếng Anh là Inland Container Depot, tiếng Việt có nghĩa là (Cảng container nội địa); một số nước khác sử dụng là Inland Clearance Depot, tiếng Việt có nghĩa là “Địa điểm thông quan nội địa”, cả hai đều viết tắt thành ICD.

Ủy ban Kinh tế Xã hội châu Á Thái Bình Dương Liên Hiệp Quốc (ESCAP) ưu tiên sử dụng Dry port (cảng khô, cảng cạn). ESCAP dẫn chiếu 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 hàng rời đến hoặc rời Cảng cạn bằng bất kỳ phương thức vận tải nào gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy 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.

Dù có nhiều phương thức gọi tên Cảng cạn nhưng về cơ bản Cảng cạn có định nghĩa chung 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.”

2.1.2. Quan niệm của Việt Nam về Cảng cạn :

Cảng cạn mới xuất hiện ở Việt Nam từ 1995. Tuy nhiên về tên gọi cũng như cách hiểu về Cảng cạn ở Việt Nam cũng có nhiều vấn đề chưa có sự thống nhất. 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 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".

2.2. Nhiệm vụ, chức năng của Cảng cạn:

2.2.1. Nhiệm vụ của Cảng cạn:

Cảng cạn ở Việt Nam các nước khác đều có những nhiệm vụ cơ bản như sau :

Cảng cạn góp phần giảm ùn tắc cho các cảng biển, là nơi đầu mối tập chung các dịch vụ logistics, Hải quan góp phần đơn giản hóa thủ tục, tiết kiệm chi phí cho doanh nghiệp. Tạo nên sự cạnh tranh cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Cảng cạn khi được đặt tại vị trí chiến lược với các phương thức vận tải khác nhau, là cơ hội cho hàng hóa container để có thể trung chuyển hiệu quả giữa các phương thức vận tải, qua đó đảm bảo việc sử dụng tối ưu tổng thể các mạng lưới.

Cảng cạn là nơi có thể góp phần trực tiếp trong việc phát triển Vận tải đa phương thức và do đó có thể thay thế việc vận chuyển bãi đường bộ sang vận chuyển đường sắt, đường sông. Do đó Cảng cạn có thể là một yếu tố góp phần trong việc hướng tới vấn đề phát triển bền vững.

2.2.2. Chức năng của Cảng cạn:

- Kiểm tra và hoàn tất thủ tục Hải quan cho hàng hóa XNK bằng container
- Kho tạm chứa hàng XNK và container
- Sửa chữa và bảo dưỡng container
- Giao nhận các hàng hóa khác (hàng rời, bách hóa,...)
- Nhận và gửi hàng hóa vận chuyển bằng container

- Vận chuyển hàng container từ Cảng cạn đến Cảng biển
- Đóng hàng vào và dỡ hàng ra khỏi container
- Gom và chia hàng lẻ đối với hàng chung chủ (LCL) trong cùng container.

2.3. Cảng cạn đối với việc vận chuyển Container:

- Thứ nhất, Cảng cạn là địa điểm tập kết hàng hóa, tập kết Container
 - Vì cảng biển bị hạn chế về không gian nên cảng cạn sẽ là nơi tập trung container lý tưởng, giảm tình trạng bị kẹt container, không phải chờ đợi lâu. Cảng cạn Depot là giải pháp giúp giảm thời gian chi phí thuê Container. Phù hợp đối với các mặt hàng cần vận chuyển, giám định, kiểm hóa, chờ thông quan, hoặc tình huống kho chứa hàng của đơn vị xuất khẩu.
- Thứ hai, cảng cạn giảm tải cho các cảng đối với thủ tục hải quan
 - Thông thường, hàng container khi làm thủ tục hải quan ở cảng cần thời gian khá lâu. Do phải hoàn tất các thủ tục như giám định, bốc xếp, kiểm đếm,... Sau đó mới được đưa container ra khỏi cảng lên tàu, hoặc dỡ hàng từ tàu xuống nhập hàng. Điều này khiến các cảng biển dễ bị quá tải. Đặc biệt khi hàng container về nhiều, khiến quá trình lưu thông xuất nhập hàng kéo dài, tổn chi phí và thời gian cho các bên. Hoạt động thông quan được chuyển về cảng giúp “bài toán ùn tắc” được giải quyết dễ dàng. Cảng biển giờ đây không phải chịu gánh nặng từ thủ tục thông quan, mà biến thành “vùng đệm” giúp trung chuyển container từ biển vào nội địa.
- Thứ ba, cảng cạn giữ vai trò là một trung tâm phân phối hàng hóa
 - Cảng cạn Depot được chuyên môn hóa và có nhiều tiện ích. Điều này giúp việc luân chuyển hàng hóa, container được nhanh chóng, chuyên nghiệp hơn. Các công ty xuất nhập khẩu cũng tiết kiệm được chi phí và thời gian. Xu hướng hiện nay các cảng biển sẽ phát triển thành vùng đệm, còn các trung tâm điều phối sẽ được chuyển vào các Cảng cạn.
- Thứ tư: Cảng cạn cung cấp các tiện ích

- Cảng cạn còn giữ vai trò là nơi cung cấp, hỗ trợ các dịch vụ tiện ích đi kèm cho hoạt động vận chuyển container như cho thuê kho lưu trữ hàng hóa, kho ngoại quan, kho thu gom hàng kẻ CFS, bãi chứa container.

2.4. Ưu điểm của Cảng cạn:

- ICD cung cấp các tiện ích như thông quan hải quan cũng như các thủ tục xuất / nhập khẩu khác trong đất liền, gần các khu liên hợp công nghiệp lớn, cách xa cảng biển. Sau khi hàng hóa được thông quan tại ICD, hàng hóa đó không phải làm thủ tục hải quan tại cảng và được thông quan để xuất khẩu.
 - Các ICD làm giảm sự di chuyển tổng thể của các container rỗng bằng cách cung cấp các phương tiện gom hàng cho các lô hàng Có Tải trọng Dưới Container (LCL) trong nội địa.
 - Các ICD đảm bảo rằng chi phí xuất và nhập khẩu hàng hóa vẫn ở mức cạnh tranh bằng cách cung cấp tất cả các cơ sở trong nội địa.
 - ICD giúp tăng xuất khẩu của một quốc gia bằng cách xây dựng cơ sở hạ tầng trung chuyển cho các cảng.
 - ICD giúp làm thông thoáng các không gian cảng quan trọng
 - ICD giúp ngăn chặn phí cập cảng cắt cổ dưới dạng phí cập cảng bằng cách cung cấp giải pháp kho bãi tại địa phương
- Những lợi ích của việc đóng gói chỉ có thể được tận dụng khi chúng ta có một mạng lưới ICD tốt. Các nhà xuất khẩu có thể tận dụng lợi thế của việc đóng container khi họ có thể xuất hàng qua các ICD.

2.5. Phân loại Cảng cạn:

- Vị trí:
- Cảng cạn xa cảng biển: Thông thường, loại này nằm các xa cảng biển trên 300km. Khi khoảng cách giữa cảng cạn và cảng biển càng lớn, thì hiệu quả vận tải bằng container càng cao.

- Cảng cạn gần cảng biển: Khoảng cách giữa Cảng biển và Cảng cạn nhỏ hơn 300km. Cảng cạn được cho là có vị trí chiến lược là cảng được xây dựng tại nơi mà tập chung tại nhiều nguồn hàng hóa, có giao thông thuận lợi, 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 trong quá trình vận chuyển quan nước quá cảnh.
- 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 chứng năng của cảng.

Bảng 2.1: Phân loại Cảng cạn

Chức năng, tiện ích, nhiệm 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 kho vận	Lưu kho hàng hóa	X	X	X	X
	Gom hàng và chia hàng	X	X	X	X
Các chức năng cảng	Làm thủ tục Hải quan	X	X	X	X
	Các chức năng liên quan đến thương	X	X	X	

quốc tế	mại quốc tế				
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	X			
	Dịch vụ liên quan đến nhập cư	X			
	Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện và container	X			
	Vận tải nội địa	X			

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

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

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

2.6. Các thành phần cơ bản của cảng cạn:

Về cơ bản cảng cạn cũng có các thành phần, chức năng, cơ sở hạ tầng như cảng biển, điều khác biệt ở đây là chức năng xếp dỡ hàng hóa lên xuống tàu từ tàu biển. Cảng cạn gồm các thành phần chính như sau:

- Bãi container: Là nơi lưu giữ container (hàng hoặc rỗng). Bãi container được chia làm nhiều bãi dựa trên nhu cầu sử dụng bãi như : Bãi chứa container xuất khẩu, bãi chứa container nhập khẩu được tiếp nhận từ cảng biển,... Bãi container chứa container rỗng, chứa container cần bảo quản đặc biệt (Container lạnh, container bảo ôn...).

- Kho hàng hóa: Trong cảng cạn sẽ có những nhà kho phục vụ cho từng loại hàng và mục đích cụ thể, ví dụ :

- Kho ngoại quan: Dùng cho các hàng hóa nhập kho chờ hoàn tất thủ tục để đưa vào tiêu thụ tại thị trường Việt Nam. Hàng hóa quá cảnh lưu tại kho ngoại quan của VN để chuẩn bị XK sang các nước khác. Hàng hóa đã hoàn tất thủ tục Hải quan, chuẩn bị XK sang nước ngoài. Hàng hóa đã hết thời gian tạm nhập, buộc phải tái xuất. Hàng hóa buộc phải tái xuất bởi cơ quan có thẩm quyền.

- Kho CFS: Kho dùng để thu gom, chia tách hàng hóa từ container từ nhiều chủ hàng lẻ vào chung một container, giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí hiệu quả hơn.

- Kho bảo thuế: dùng để chứa nguyên liệu, vật tư nhập khẩu đã được thông quan nhưng chưa nộp thuế để sản xuất hàng hóa xuất khẩu của chủ kho bảo thuế.
- Kho lưu hàng thường: Là kho dùng để lưu hàng hóa của các công ty. Công ty thuê để với mục đích lưu trữ hàng hóa để sản xuất hoặc đợi để xuất khẩu. Kho này thường được các công ty thuê để lưu hàng hóa của họ vì tránh chi phí tự xây.
 - 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 thủ tục khác đối với hàng container và hàng lẻ.
 - Bãi đỗ xe: là nơi xe được dừng tập kết để chờ vào cảng lấy hàng hóa hoặc giao hàng hóa.
 - Khu 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 để thực hiện kết nối cảng và các tuyến giao thông như : Đường sắt, đường bộ, đường sông,...

2.7. Các tiêu chí để xây dựng Cảng cạn:

- 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.

2.8. Tính cấp thiết việc xây dựng cảng cạn tại Cái Mép:

2.8.1. Số lượng hàng hóa thông qua tại cụm cảng Cái Mép: (1)

Theo như thông tin từ Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu tổng số tàu thuyền thông qua cụm cảng năm 2021 là 11.300 lượt tăng 2% so với năm 2020.

Tổng sản lượng hàng hóa thông qua tại cụm cảng Cái Mép là 105 triệu tấn, sản lượng hàng container là 8,35 triệu TEUs. Số lượng hàng thông qua tại Cụm cảng Cái Mép được ước tính chiếm hơn 50% số lượng hàng hóa thông qua cảng biển của cả nước.

(Theo Cục Hàng hải tại Việt Nam)

Điểm nổi bật nữa là trong năm 2021, cụm cảng Cái Mép-Thị Vải đã tiếp nhận hơn 1.320 lượt tàu container trọng tải lớn, từ trên 80.000 DWT đến 214.000 DWT, tăng 1% so với 2020 ra vào cảng an toàn cho thấy năng lực tiếp nhận đối với các tàu siêu lớn trên thế giới và sức hút mạnh mẽ từ cụm cảng này.

Với việc được công bố chỉ số CPPI bởi World Bank và Hãng tin Tài chính S&P Global Market Intelligence đứng Top 11 cảng container có hoạt động hiệu quả nhất thế giới năm 2021. Cụm cảng Cái Mép càng được tăng thêm uy tín trong ngành, từ đó dự đoán các năm tiếp theo số lượng hàng hóa thông qua Cụm cảng sẽ bùng nổ hơn nữa.

2.8.2. Tổng số doanh nghiệp XNK và hàng hóa Container tại Bà Rịa Vũng Tàu, KCNCS PM3 năm 2021 (2)

Cho đến hết năm 2021 hiện trên tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có tổng 391 doanh nghiệp XNK. Riêng KCNCS PM3 đã có 24 doanh nghiệp đang hoạt động tại KCN và 23 doanh nghiệp đang chuẩn bị rót vốn vào triển khai nhà máy tại đây. Hiện lượng hàng container xuất nhập khẩu tại của các doanh nghiệp tại đây là 65,600/TEUs/năm. Hiện tại hầu như tất cả các container rỗng được các doanh nghiệp tại KCNCS PM3 lấy từ ICD tại HCM, Bình Dương, Đồng Nai. Do đó chi phí vận chuyển rất lớn cho hàng đi từ

XK từ Cát Lái cũng như từ Cái Mép. Ngoài ra chi phí trả rỗng cũng là một con số không nhỏ đối với các doanh nghiệp tại đây.

Với việc cơ sở hạ tầng dần hoàn thiện tại Cái Mép cùng với chủ trương biến khu vực Cái Mép thành khu trung chuyển như Singapore. Dự định sẽ là nơi tụ họp rất nhiều hàng hóa khắp cả nước đổ về để XK cũng như hàng hóa NK quốc tế và hàng trung chuyển.

Từ (1) và (2) chúng ta có thể thấy được sự cấp thiết trong việc xây dựng Cảng cạn tại khu vực Cái Mép thị vải

Cảng cạn được coi là mắt xích quan trọng việc XNK hàng hóa, vận tải đa phương thức. Góp phần giảm chi phí vận chuyển, giảm thời gian lưu kho tại cảng biển từ đó gia tăng sự cạnh tranh cho các doanh nghiệp XNK. Việc đầu tư phát triển cảng cạn tại cụm cảng Cái Mép – Thị Vải sẽ góp phần làm tăng hiệu quả hoạt động dịch vụ Logistics trên các hành lang vận tải, tránh lãng phí chi phí vận tải không cần thiết.

Theo phản ánh của các DN chuyên sản xuất hàng xuất khẩu, hiện khu vực Cảng Cái Mép - Thị Vải không có cảng cạn nên các hoạt động dịch vụ tiếp nhận và giải phóng hàng hóa rất khó khăn, làm giảm năng lực cạnh tranh của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. Ông Trần Văn Thịnh, Phó Tổng Giám đốc Công ty CP Kho vận miền Nam (Sotran) cho biết, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải có rất nhiều lợi thế về hàng rời, hàng container, có tàu đi trực tiếp châu Âu, châu Mỹ. Nhưng hiện nay dịch vụ logistics chưa phát triển tương xứng, chưa có các cảng cạn để cung cấp container rỗng, dịch vụ đóng gói hàng hóa gây rất nhiều khó khăn cho chủ hàng nếu muốn xuất hàng tại Cái Mép - Thị Vải. Để xuất hàng tại Cái Mép, chủ hàng phải lấy container rỗng tại TP. Hồ Chí Minh hoặc Đồng Nai làm tăng chi phí. Vì vậy, đầu tư xây dựng cảng cạn tại BR-VT là việc làm cấp thiết nhằm phát huy lợi thế của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. *(Nguồn CỘNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU)*

Bà Rịa – Vũng Tàu đáp ứng tiêu chí xây dựng Cảng cạn

Tiêu chí để hình thành Cảng cạn phải đảm bảo các tiêu chí chính là khối lượng hàng xuất, nhập khẩu bằng container phải trên 50 nghìn TEU/năm, gần các đường giao

thông thuận lợi dẫn tới cảng biển và kinh tế vùng, phải được kết nối bằng ít nhất hai phương thức vận tải. Với những điều kiện trên BRVT bảo đảm đầy đủ các điều kiện.

TỔNG KẾT CHƯƠNG 2

Chương 2 nêu lên các điều cần biết về Cảng cạn, được tham khảo theo các tài liệu cả Việt Nam và nước ngoài. Qua đó có được cái nhìn tổng quan hơn về một Cảng cạn. Từ chương 2 sẽ được tham chiếu vào chương 3 và sẽ có thể đánh giá rõ được quy mô và tình hình hoạt động của Cảng cạn Phú Mỹ.

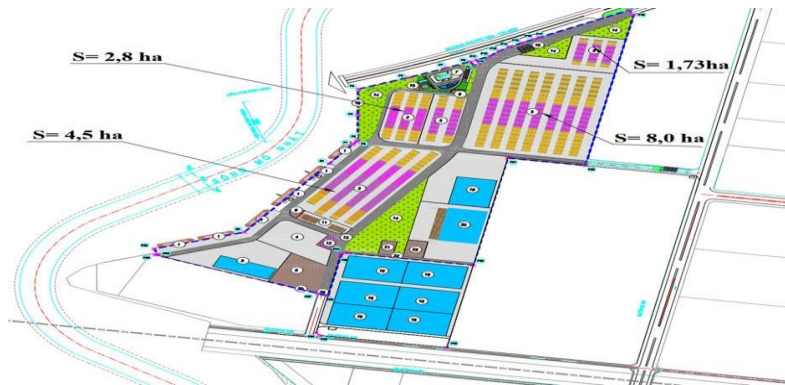
CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG VỀ HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC CẢNG CẠN TẠI CÁI MÉP-THỊ VẢI CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN THANH BÌNH PHÚ MỸ

3.1. Thực trạng cơ sở hạ tầng tại Cảng cạn Phú Mỹ:

Theo như quy hoạch và dự án xây dựng Cảng cạn Phú Mỹ của Công ty Thanh Bình Phú Mỹ, Cảng cạn sẽ có tổng diện tích là 38ha. Được chia thành 3 giai đoạn phát triển:

- + Giai đoạn 1 (2022): Tập trung xây dựng hình thành Cảng nội địa phục vụ hàng rời với 2 bến cảng, với 8ha diện tích bãi.
- + Giai đoạn 2 (2023): Quy hoạch thêm 10ha diện tích bãi, xây dựng thêm 3 bến cảng, các dịch vụ logistics, hải quan và đầu tư công nghệ để thu hút hàng Container.
- + Giai đoạn 3(2024-2025): Quy hoạch 20ha đất còn lại cho kho, bãi (rời, Container, tổng hợp...)

Hình 3.1: Bảng quy hoạch Cảng cạn Phú Mỹ



Cho đến tháng 12 năm 2022, Cảng cạn hoàn thành đúng tiến độ quy hoạch Cảng với 8ha bãi và 2 bến Cảng.

Do việc kinh doanh ban đầu thuận lợi ngay từ những ngày đầu tiên Cảng đã có nhiều khách hàng đăng ký làm hàng, cho đến cuối năm 2022 tỷ lệ khách hàng quay lại và khách hàng mới đăng ký làm hàng vẫn tăng trưởng ổn định. Nên Cảng cạn ngoài kịp tiến độ quy hoạch còn đang đi trước tiến độ dự kiến, khi đã bắt đầu đầu tư công nghệ vào quản lý Cảng ngay từ cuối năm 2022.

Với đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp, các cơ sở vật chất, trang thiết bị tại cảng được chú trọng đầu tư từ đầu là “nguyên nhân” với sự thành công ban đầu trong giai đoạn 1 của Cảng, ngoài ra cũng phải kể đến chính sách thu hút Khách Hàng của Cảng cũng đóng góp phần lớn trong thành công của Cảng.

Hình 3.2: Hình ảnh thực tế quy mô Cảng cho đến cuối năm 2022



Nhận xét:

Được kỳ vọng là cánh tay nối dài, hỗ trợ cho Cụm cảng biển Cái Mép – Thị Vải, Cảng cạn Phú Mỹ đã nhanh chóng hoàn thành các cơ sở vật chất, trang thiết bị được đề ra trong giai đoạn 1 trước thời hạn dự kiến. Để có được kết quả này, là sự nỗ lực không ngừng nghỉ của Cán bộ - Công Nhân – Viên của Cảng cạn Phú Mỹ. Trong năm 2023, Cảng sẽ tiếp tục giai đoạn 2, với tình hình kinh tế hiện tại, sự suy thoái đang lấp ló cùng với việc sản lượng hàng hóa sẽ không ổn định sẽ không ít nhiều ảnh hưởng đến việc xây dựng phát triển Cảng cạn trong năm 2023. Nhưng với đội ngũ dày dặn kinh nghiệm thì Cảng cạn Phú Mỹ được kỳ vọng sẽ xử lý và bắt kịp tiến độ với giai đoạn 2 đúng thời hạn.

3.2. Các dịch vụ đang được Cảng cạn Phú Mỹ cung cấp:

Cảng cạn Phú Mỹ đã chính thức hoạt động như một Cảng thủy nội địa kể từ giữa tháng 12 năm 2021 với 2 cầu bờ và 3ha bãi với các dịch vụ như:

- Nâng hạ, bốc xếp container/ hàng tổng hợp/hàng xá tại bến, bãi
- Trung chuyển nội địa container/ hàng tổng hợp/ hàng xá
- Lưu bãi/ kho đối với hàng container/ hàng tổng hợp/ hàng xá

Dự kiến trong năm 2022, Cảng thủy nội địa sẽ được nâng cấp thành Cảng cạn với đầy đủ cơ sở vật chất, trang máy móc thiết bị, hệ thống kho bãi, nhân lực và mở rộng thêm dịch vụ như:

- Dịch vụ cấp container rỗng
- Bãi chứa container lạnh
- Dịch vụ logistics 3PL
- Dịch vụ vận chuyển Door to Door
- Kho CFS, kho ngoại quan, kho hàng tổng hợp
- Thủ tục hải quan và các dịch vụ khác liên quan
- Gia cố, sửa chữa và vệ sinh container

3.3. Các trang thiết bị đã được cung cấp tại Cảng cạn Phú Mỹ:

Cầu bờ (Macgregor): Là loại cầu lớn được đặt tại cầu tàu, thường được lắp đặt tại các cảng container chuyên dụng. Đây là cầu chuyên dụng để bốc dỡ vật tư máy móc... tại bến cảng, cửa biển, dùng trong công việc mục đích cầu vật tư máy móc... từ tàu có tải trọng lớn lên trên bờ. Ngoài ra, cầu container còn được dùng để bốc dỡ vật tư máy móc... siêu trường, siêu trọng. Trong giai đoạn 1 của cảng cạn Phú Mỹ, cầu bờ (Macgregor) được trang bị, lắp đặt 2 cầu với sức nâng 40 tấn vào tháng 10 năm 2021.

Xe nâng container (Reach Stacker): Xe nâng gấp container được sử dụng phổ biến trong ngành logistics Việt Nam là chiếc máy không thể thiếu được khi sử dụng tại cảng hàng hoá. Giúp kẹp và di chuyển container 40ft hoặc 20ft. Cảng trang bị 1 xe nâng container (Reach Stacker) với sức nâng 40 tấn/5 tầng.

Xe nâng/đóng rút hàng (Forklift): Là dòng thiết bị nâng dạng điện thủy lực kết hợp, có càn nâng (forklift) đặc trưng, phục vụ chức năng nâng hạ, bốc xếp hàng hóa (chủ yếu là hàng dạng pallet hoặc có khe cắm forklift tương tự pallet). Được trang bị 1 chiếc với sức nâng 3.5 tấn.

Xe đầu kéo nội bộ cảng: Là tên gọi chỉ những dòng ô tô được thiết kế để kéo somi rơ-mooc và rơ-mooc. Loại xe này được dùng nhiều trong các khu công nghiệp, bến cảng. Được trang bị 3 xe với sức kéo lên đến 63 tấn

Ngáng chụp Container 40 Feet, 20 Feet: Là khung chụp container hình chữ nhật, chụp lên container, cáp được móc vào 4 góc của khung để cẩu container lên (có thể dùng cầu bờ, hoặc cầu), mục đích của khung là giữ cont không bị vắn, xoắn, làm hư container

Bộ dụng cụ làm hàng rời: Như Móc xích, dây cáp vải, ma ní, móc đơn...

Bảng 3.1: Danh mục thiết bị cơ giới cảng

STT	Trang thiết bị	Thông số kỹ thuật	Số lượng (chiếc)	Thời gian trang bị
1	Cầu bờ Macgregor	Sức nâng 40T	02	Đã có
2	Xe nâng container hàng + rỗng (reach tacker)	Chiều cao nâng : 4 tầng Sức nâng : 45 T	02	Đã có
3	Ngáng chụp container 40 feet	Sức nâng 40 T	02	Đã có
4	Ngáng chụp container 20 feet	Sức nâng 30 T	02	Đã có
5	Container chứa dụng	20/40 feet	02	Đã có

Commented [n6]: Vì chương 3 là chương phân tích thực trạng, nên sau mỗi sơ đồ/bảng biểu phải có nhận xét. Ví dụ: Qua bảng danh mục thiết bị cơ giới cảng, em có nhận xét về mức độ đáp ứng thiết bị với thực trạng làm hàng chưa? Đáp ứng được lượng KH ko?

	cụ, vật tư			
6	Xe nâng fork lift (chui container)	Sức nâng 2-3.5 T	01	Đã có
7	Xe đầu kéo chuyên dùng	Sức kéo 40T => 50T	03	Đã có
8	Rơ mooc	Tổng tải trọng TGGT: 39.000 (kg)	06	Đã có
9	Trạm cân	80 T	02	Đã có
10	Hệ thống công nghệ thông tin		01	Đã có
11	Máy VHF		10	Đã có

Bảng 3.2: Dụng cụ làm hàng rời

STT	Danh mục	Số lượng	Đơn vị tính	Sức chịu tải	Thông số kỹ thuật	Ghi chú
1	Cáp thép đơn	4	Sợi	12t	6m	Kết nối với cáp vải cầu thiết bị và tôn cuộn
2	Cáp thép	2	Sợi	25t	4m	Cầu thiết bị có 2 tai móc cáp, hoặc kết nối với cáp khác

3	đơn Cáp đôi	2	Bộ	6t/ bộ	10m	Cầu xe ủi, xe nâng, container rỗng, hoặc các loại thiết bị nhẹ
4	Dây cáp vải (dây bẹ)	4	Sợi	12t	6m	Cầu thiết bị ống,kiện
5	Dây cáp vải (dây bẹ)	4	Sợi	3t	6m	cầu thiết bị ống,kiện loại nhẹ
6	Mani	4	Cái	12t		Loại Omega
7	Mani	2	Cái	17t		
8	Mani	2	Cái	25t		Sử dụng cho cạp gắn vào cầu
9	Mani	4	Cái	4t		
10	Móc đơn	4	cái	12t		Kết nối với bộ cáp từ cầu cont hoặc thiết bị
11	Khoen	4	Cái	20t		Sử dụng cho cạp gắn vào cầu
12	Hóp	2	cái		60m3	
13	Cạp	2	Cái		12m3	
14	Máy rửa	1	cái			vệ sinh thiết bị khi cần thiết (thay đổi khai thác loại hàng khác)

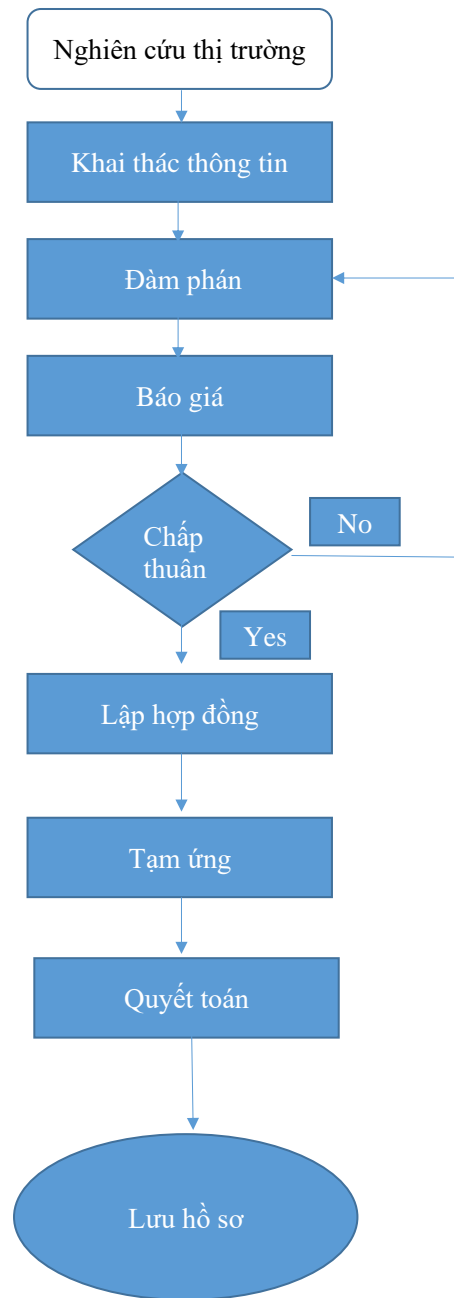
Nhận xét:

Hiện tại, Cảng cạn Phú Mỹ đang ở giai đoạn 1 trong quá trình xây dựng hình thành Cảng cạn. Và mục tiêu của giai đoạn 1 này là cơ bản xây dựng được quy trình vận hành Cảng như: Quy trình thủ tục tại các phòng ban, quy trình làm hàng, thể chế và chính sách của Cảng đối với khách hàng. Do đó giai đoạn 1 Cảng chỉ tập trung làm hàng rời, xá, tổng hợp nên các trang thiết bị đã được Cảng trang bị nhằm phục vụ tốt các mặt hàng trong kế hoạch của Cảng. Ngoài việc trang bị các trang thiết bị cần thiết để làm hàng trong giai đoạn 1, Cảng cũng đã chuẩn bị cả các thiết bị nhằm làm cho hàng Container, là loại hàng được lên kế hoạch trong giai đoạn 2. Lý do trang bị sớm là vì Cảng cũng đôi khi có những khách hàng vắng lai cần cung cấp dịch vụ cho hàng Container. Do đó thấy được Cảng cạn Phú Mỹ đã chuẩn bị rất kỹ, hoàn thành các kế hoạch trong giai đoạn 1 và sẵn sàng cho giai đoạn tiếp theo.

3.4. Các quy trình công việc trong các phòng ban tại Cảng cạn Phú Mỹ:

3.4.1. Phòng Kinh doanh:

Quy trình thực hiện công việc tại Phòng Kinh doanh:



(Nguồn: Thu thập)

Giải thích từng bước:

Bước 1: Nghiên cứu thị trường tìm kiếm Khách hàng

Xác định khách hàng mục tiêu

Lên chiến lược kinh doanh

Bước 2: Khai thác thông tin Khách hàng:

Nhu cầu của Khách hàng

Mô hình hoạt động của Khách hàng

Bước 3: Gặp gỡ và đàm phán:

Đàm phán trong kinh doanh là quá trình trao đổi hay thoả thuận giữa hai bên đối tác để giải quyết những xung đột hay vấn đề trong giao dịch kinh tế để hai bên cùng có lợi.

Giới thiệu Cảng cạn Phú Mỹ

Trình chiếu giới thiệu các thông tin chung cũng như các lợi ích mà khách hàng nhận được khi hợp tác.

Bước 4: Báo giá:

Các chi phí xếp dỡ, cân hàng, loại hàng,...

Sau khi Khách hàng xem xét báo giá và đồng ý hợp tác sẽ đi đến kí kết hợp đồng.

Bước 5: Hợp đồng:

Việc kí kết hợp đồng là hết sức quan trọng. Hợp đồng có được tiến hành hay không là phụ thuộc vào các điều khoản mà hai bên đã cam kết trong hợp đồng.

Bên em sẽ tiến hành làm hợp đồng + phụ lục đính kèm.

Hợp đồng xếp dỡ sẽ bao gồm các nội dung sau:

+ Số hợp đồng.

+ Ngày, tháng, năm và nơi kí kết hợp đồng.

+ Tên và địa chỉ các bên kí kết.

Các điều khoản bắt buộc trong hợp đồng:

Điều 1: Định nghĩa, giải thích hợp đồng

Điều 2: Nội dung hợp đồng

Điều 3: Quy trình thực hiện

- Điều 4: Yêu cầu xếp dỡ hàng hóa
- Điều 5: Phản hồi yêu cầu xếp dỡ hàng hóa
- Điều 6: Phí dịch vụ, thanh toán phí dịch vụ
- Điều 7: Nhân sự và phương tiện vận chuyển của bên khách hàng
- Điều 8: Thủ tục xuất, nhập khẩu hàng hóa
- Điều 9: Thủ tục xếp dỡ hàng hóa
- Điều 10: Cam kết của bên khách hàng
- Điều 11: Quyền và nghĩa vụ của các bên
- Điều 12: Thời hạn và chấm dứt hợp đồng dịch vụ
- Điều 13: Phạt vi phạm
- Điều 14: Bồi thường thiệt hại
- Điều 15: Chống hối lộ
- Điều 16: Bảo mật
- Điều 17: Luật điều chỉnh và giải quyết tranh chấp
- Điều 18: Điều khoản bất khả kháng
- Điều 19: Trao đổi thông tin
- Điều 20: Điều khoản khác

Bước 6: Làm hàng hóa:

Sau khi ký kết hợp đồng, theo thỏa thuận hợp đồng đã ký, khách hàng sẽ gửi thông báo lịch tàu dự kiến cập cảng bao gồm các thông tin : thời gian dự kiến ngày cập, tên tàu, số lượng, mặt hàng,..) qua Email cho phòng Khai thác.

Phòng Khai thác tiếp nhận thông tin sẽ phản hồi lại và sắp xếp bến tàu + lịch trình phù hợp nhất để không làm chậm trễ, gián đoạn quá trình làm hàng hóa của khách hàng.

Bước 7: Tạm ứng:

Trong 24 tiếng trước khi tàu cập cảng, phòng Kinh doanh sẽ làm đề nghị thanh toán yêu cầu khách hàng tạm ứng 50% theo điều khoản đã quy định trong hợp đồng đã ký.

Bước 8: Quyết toán

Sau khi tàu cập cảng làm xong hàng, tàu rời bến thì phòng Kinh doanh sẽ làm đề nghị thanh toán quyết toán chi phí còn lại của tổng giá trị đơn hàng.

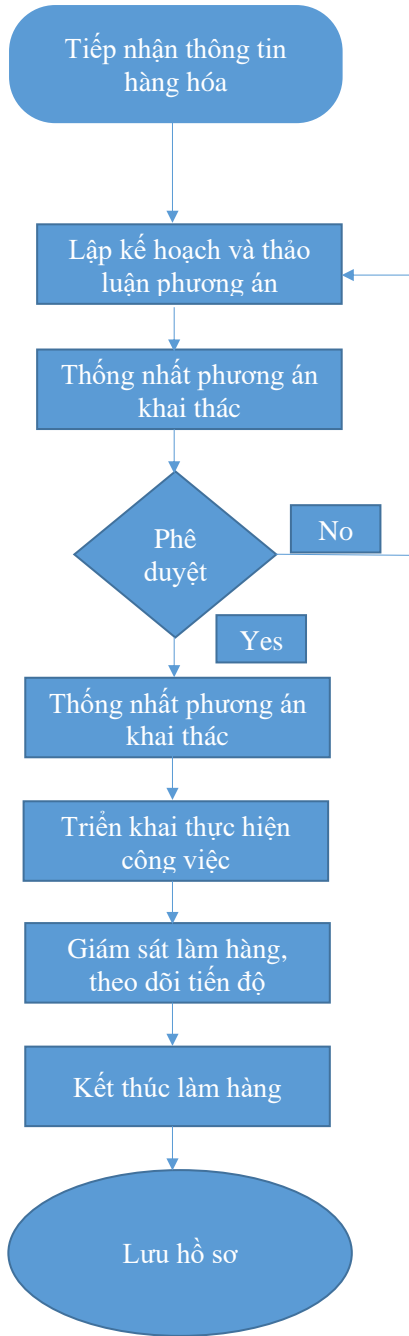
Sau khi khách hàng thanh toán đầy đủ hoàn tất sẽ chuyển cho bộ phận Kế toán để xuất hóa đơn giá trị gia tăng (VAT).

Nhận xét:

Quy trình trên của Phòng Kinh doanh trong việc tìm kiếm Khách hàng của Cảng cạn Phú Mỹ đã khá chặt chẽ về lý thuyết. Các bước quy trình rõ ràng và chi tiết. Trong thực tế làm việc tại Cảng, ngoài các bước thiết yếu đã được đề cập ở trên, Cảng cạn Phú Mỹ để có thể tìm kiếm và làm thỏa mãn được Khách hàng cũng dựa trên ngoài các quy trình làm việc tinh gọn, thì cũng cần yếu tố về nhân lực góp phần đạt được thỏa thuận cuối cùng với Khách hàng.

3.4.2. Phòng khai thác:

Quy trình công việc tại Phòng khai thác:



(Nguồn: Thu thập)

Giải thích từng bước:

Bước 1: Tiếp nhận thông tin

Tiếp nhận thông tin từ Phòng kinh doanh theo phiếu yêu cầu cung cấp dịch vụ, hoặc liên hệ chủ hàng, đại lý để có đầy đủ các thông tin như sau:

- Phiếu yêu cầu cung cấp dịch vụ, các điều khoản cam kết với khách hàng liên quan đến công tác khai thác;
- Thông tin tàu: tên tàu, chiều dài, chiều rộng, trọng tải tàu, dung tích tàu, món đến, thông báo tàu đến từ đại lý tàu;
- Thông tin hàng hóa: về loại hàng hoá, khối lượng, sơ đồ hầm hàng, kế hoạch xếp dỡ từ tàu cung cấp.
- Hồ sơ hàng hóa: lệnh làm hàng, hồ sơ thông quan, vận đơn;
- Thông tin các dịch vụ cung cấp: Buộc/ mở dây tàu, cấp nước, thu gom rác thải,...
- Thông tin khác: danh sách phương tiện nhận hàng, ...

Bước 2: Lập kế hoạch chi tiết.

Căn cứ vào thông tin đơn hàng từ Phòng kinh doanh, Trục ban kế hoạch sẽ lập kế hoạch chi tiết loại hàng, số lượng xuất, nhập. Sau đó sẽ lên phương án thiết bị, nhân lực phù hợp với khai thác.

Kế hoạch tiếp nhận tàu và xếp dỡ hàng được lập theo các biểu mẫu phòng khai thác.

Bước 3: Thống nhất phương án, Phê duyệt kế hoạch

Sau khi có kế hoạch chi tiết trục ban kế hoạch cùng trưởng ca khai thác trao đổi và thống nhất phương án khai thác phù hợp.

Trưởng phòng khai thác phụ trách phê duyệt kế hoạch. Trường hợp không được phê duyệt thì trục ban kế hoạch phải điều chỉnh lại các điểm chưa phù hợp.

- ***Gửi kế hoạch đến chủ hàng, đại lý & các bộ phận liên quan***
 - Kế hoạch làm hàng và thông báo chấp nhận tàu , sau khi đã được phê duyệt sẽ được gửi bằng email cho phòng kinh doanh/kế toán/ đại lý/ chủ hàng và các bộ phận liên quan , để nắm thông tin và phối hợp thực hiện.
 - Trường hợp đại lý/ chủ hàng không chấp nhận kế hoạch và không thể giải quyết bằng các biện pháp khác thì chấm dứt quá trình thực hiện.

Bước 4: Triển khai, thực hiện công việc.

Sau khi nhận được thông tin kế hoạch, Trưởng ca khai thác, điều độ sẽ phối hợp cùng các bên liên quan để triển khai thực hiện.

Việc triển khai thực hiện sẽ theo các bước.

- Kiểm soát quá trình khai thác xếp dỡ và vận chuyển.
- Điều phối phương tiện & thiết bị xếp dỡ và vận chuyển.

Bước 5: Giám sát làm hàng.

Trưởng ca khai thác, điều độ thường xuyên thực hiện việc kiểm tra và giám sát chất lượng quá trình khai thác, xếp dỡ và vận chuyển lưu thông hàng hóa.

Kiểm tra, đôn đốc, hướng dẫn trong quá trình khai thác. Đảm bảo tuân thủ quy định về ATLĐ.

Theo dõi tiến độ khai thác, báo cáo cấp trên để có điều chỉnh phương án khai thác phù hợp.

Bước 6: Kết thúc làm hàng, Tổng hợp số liệu

Bộ phận điều độ sẽ thực hiện việc xác nhận các kết quả và khối lượng thực hiện dịch vụ đã được triển khai theo các biểu mẫu sau:

- Bảng xác nhận thời gian làm làm
- Báo cáo kết số giao nhận hàng
- Biên xác nhận thời gian phương tiện cập/ rời cầu

Các xác nhận trên phải được ký bởi các bên liên quan như đại diện tàu, đại diện chủ hàng, đại lý, ...

- ***Chuyển và lưu hồ sơ***

Trực ban kế hoạch tổng hợp số liệu, Sau đó các xác nhận này sẽ chuyển qua Phòng kinh doanh/kế toán để thực hiện thủ tục thanh quyết toán. Khi chuyển hồ sơ thì phải thực hiện ký nhận trong sổ giao nhận hồ sơ.

Nhận xét:



Quy trình khai thác hàng hóa tại Phòng khai thác từ khi nhận thông tin làm hàng tới khi hàng được giao cho Khách hàng tại Cảng cạn Phú Mỹ trong giai đoạn đầu nhìn chung không có sự khúc mắc. Quy trình từng bước rõ ràng, trong quá trình làm thực tế, theo đúng với các quy trình, Cảng cạn đã thành công khai thác được toàn bộ sản lượng hàng hóa thông qua cảng và chưa để xảy ra sai sót hay tổn hại nào đáng kể.


3.4.2.1. Thực trạng quy trình khai thác hàng hóa tại Cảng cạn Phú Mỹ:

Hiện tại Cảng cạn Phú Mỹ đang trong giai đoạn 1 xây dựng Cảng. Hàng hóa cập tại Cảng hiện chủ yếu là hàng rời và hàng tổng hợp. Về tính chất khai thác của 2 loại hàng hóa này cơ bản là tương đồng nhau. Do đó, quy trình làm hàng của Cảng trong giai đoạn hiện tại vẫn dựa trên quy trình chung. Đó là, khai thác hàng hóa từ Tàu – Xe và từ Xe – Tàu. Chi tiết quy trình, được thể hiện như sau :

Làm hàng từ Tàu – Xe:

Bảng 3.3: Lưu đồ làm hàng Tàu-Xe

LƯU ĐỒ	CÁC BƯỚC THỰC HIỆN,DIỄN GIẢI
<i>1</i>	<i>2</i>
 <p>BẢO VỆ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dừng xe, kiểm tra giấy tờ tài xế (giấy phép lái xe, giấy tờ đăng kiểm) → giữ tới khi xe ra khỏi cảng - Ghi lại người và phương tiện vào cổng
 <p>CỔNG CÂN</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cho xe vào vị trí cân hàng - Ghi lại số xe vào - Ghi lại trọng lượng xe - Thu phí vào cổng - Đưa thẻ vào cổng
 <p>ĐIỀU ĐỘ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hướng dẫn xe vào vị trí lấy hàng - Theo dõi quá trình xếp hàng từ tàu lên xe - Điều độ cầu gắp hàng - Theo dõi quá trình chằng buộc hàng hóa - Theo dõi an toàn trong quá trình làm hàng - Hướng dẫn xe ra cổng

	<ul style="list-style-type: none"> - Cho xe vào vị trí cân hàng - Ghi lại trọng lượng đã cân - Thu lại vé vào cổng - Ghi lại thời gian xe ra cổng vào Tally Sheet - Kiểm tra an toàn xe
	<ul style="list-style-type: none"> - Trả lại giấy tờ xe cho tài xế - Ghi lại thời gian ra khỏi cổng

Giải thích từng bước :

Bước 1: Tại cổng bảo vệ:

- Tài xế cho xe vào cổng và dừng lại tại cổng bảo vệ để kiểm tra xác thực xe đã được đăng ký vào làm hàng
- Bảo vệ kiểm tra : Cccd, giấy phép lái xe, giấy kiểm định. Sau đó ghi số xe và tên tài xế, thời gian vào làm hàng.

Bước 2: Tại cổng cân:

- Tài xế cho xe vào trạm cân theo sự hướng dẫn của nhân viên trạm cân
- Nhân viên tiến hành ghi lại số trọng lượng xe
- Tiến hành thu phí xe vào cổng, và đưa giấy vào cổng cho tài xế

Bước 3: Nhân viên điều độ:

- Sau khi xe hoàn tất ở trạm cân, nhân viên điều độ hướng dẫn tài xế vào vị trí lấy hàng từ tàu.

- Nhân viên điều độ có nhiệm vụ hướng dẫn ra hiệu cho nhân viên lái cầu vị trí hạ hàng đúng trên xe. Đảm bảo an toàn trong quá trình làm hàng.
- Đảm bảo quá trình chằng buộc hàng hóa trên xe đúng quy định.
- Hướng dẫn xe ra cổng cảng.

Bước 4: Tại cổng cân:


- Nhân viên trạm cân hướng dẫn xe vào trạm cân đúng vị trí. Ghi lại trọng lượng có hàng vào Tally Sheet. Thu lại vé vào cổng từ tài xế.
- Kiểm tra an toàn xe (nếu xe không đủ an toàn như : quá trọng lượng, sắp xếp hàng trên xe chưa đạt. Buộc xe phải quay vào bãi để xếp dỡ lại hàng hóa)
- Ghi thời gian xe ra khỏi cổng vào Tally Sheet.

Bước 5: Tại cổng bảo vệ:

- Bảo vệ tiến hành trả lại giấy tờ cho tài xế.
- Ghi lại thời gian thực tế xe ra khỏi cảng.

Làm hàng từ Xe – Tàu:

Bảng 3.4: Lưu đồ làm hàng Xe-Tàu

LƯU ĐỒ	CÁC BƯỚC THỰC HIỆN,DIỄN GIẢI
1	2
	<ul style="list-style-type: none"> - Dừng xe, kiểm tra giấy tờ tài xế (giấy phép lái xe, giấy tờ đăng kiểm) → giữ tới khi xe ra khỏi cảng - Ghi lại người và phương tiện vào cổng

 <p>Cổng cân</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cho xe vào vị trí cân hàng - Ghi lại số xe vào - Ghi lại trọng lượng xe có hàng - Thu phí vào cổng - Đưa thẻ vào cổng
 <p>ĐIỀU ĐỘ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hướng dẫn xe vào vị trí dỡ hàng - Theo dõi quá trình dỡ hàng xuống tàu - Điều độ cầu gắp hàng - Theo dõi quá trình chằng buộc hàng hóa - Theo dõi an toàn trong quá trình làm hàng - Hướng dẫn xe ra cổng
 <p>Cổng cân</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cho xe vào vị trí cân hàng - Ghi lại trọng lượng đã cân - Thu lại vé vào cổng - Ghi lại thời gian xe ra cổng - Kiểm tra an toàn xe
 <p>Bảo vệ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Trả lại giấy tờ xe cho tài xế - Ghi lại thời gian ra khỏi cổng

Giải thích từng bước:

Bước 1: Tại cổng bảo vệ:

- Tài xế cho xe vào cổng và dừng lại tại cổng bảo vệ để kiểm tra xác thực xe đã được đăng ký vào làm hàng

- Bảo vệ kiểm tra : Cccd, giấy phép lái xe, giấy kiểm định. Sau đó ghi số xe và tên tài xế, thời gian vào làm hàng.

Bước 2: Tại cổng cân:

- Tài xế cho xe vào trạm cân theo sự hướng dẫn của nhân viên trạm cân
- Nhân viên tiến hành ghi lại số trọng lượng xe có hàng
- Tiến hành thu phí xe vào cổng, và đưa giấy vào cổng cho tài xế

Bước 3: Nhân viên điều độ:

- Sau khi xe hoàn tất ở trạm cân, nhân viên điều độ hướng dẫn tài xế vào vị trí để hạ hàng xuống tàu
- Nhân viên điều độ có nhiệm vụ hướng dẫn ra hiệu cho nhân viên lái cầu vị trí bốc và hạ hàng xuống tàu. Đảm bảo an toàn trong quá trình làm hàng
- Nhân viên điều độ hướng dẫn xe ra cổng cảng

Bước 4: Tại cổng cân:

- Nhân viên trạm cân hướng dẫn xe vào trạm cân đúng vị trí. Ghi lại trọng lượng xe. Thu lại vé vào cổng từ tài xế
- Ghi thời gian xe ra khỏi cổng vào Tally Sheet.

Bước 5: Tại cổng bảo vệ

- Bảo vệ tiến hành trả lại giấy tờ cho tài xế.
- Ghi lại thời gian thực tế xe ra khỏi cảng.

Nhận xét:

Theo quy trình làm hàng tại một Cảng nội địa, Cảng cạn Phú Mỹ đã tiêu chuẩn hóa quy trình để hoàn thành tốt quá trình làm hàng, nhưng vẫn còn điều bất cập trong quá trình Xe được đưa vào vị trí Cổng cân, nhân viên tại cổng cân vẫn còn ghi lại các thông tin của Hàng hóa bằng tay, chưa được thực hiện trực tiếp qua công nghệ do đó sẽ có sai sót và thất thoát trong quá trình cân hàng.

3.4.3. Các loại hàng hóa hiện tại đang được khai thác tại Cảng cạn Phú Mỹ:

Cho đến hiện tại Cảng cạn Phú Mỹ đã hoàn thành giai đoạn 1 xây dựng cảng, và cũng đã đi vào hoạt động từ Quý 4 năm 2021. Do đó với khả năng đáp ứng tốt nhất, hiện tại

cảng phần lớn thu hút các loại hàng rời như : đá, quặng, than cám, lúa mì, than đá..., hàng hàng tổng hợp như : tôn cuộn, gỗ, sắt thành phẩm.... Với điều kiện hiện nay, Cảng cạn Phú Mỹ cũng đã tiến hành thực hiện khai thác hàng container nhưng số lượng không đáng kể.

3.5. Số liệu thống kê lượng hàng hóa thông qua Quý 4 năm 2021 và Số liệu thống kê sản lượng hàng hóa thông qua 3 Quý đầu năm 2022:

3.5.1. Số liệu thống kê lượng hàng hóa thông qua Quý 4 năm 2021

Tổng khối lượng hàng hóa Quý 4-2022 là 11,603 tấn. Trong đó, tổng số lượng là hàng rời : Bột đá (bao) và Quặng vo viên (xá). Bột đá chiếm 73.6% tương ứng với 8,543 tấn, hàng quặng vo viên chiếm 26.4% tương ứng với 3.061 tấn.

Tổng sản lượng hàng Q4 năm 2021: 11,603 tấn

(Nguồn: số liệu từ phòng Kinh Doanh)

Ngay từ Quý đầu tiên vào hoạt động, Cảng cạn đã thành công khai thác được 11,603 tấn hàng hóa. Trong đó hàng bao chiếm tỷ trọng lớn. Tỷ lệ khách hàng quay lại trong Quý là 100%. Do Cảng đã áp dụng những chính sách ưu đãi cho khách hàng mới về giá cùng với độ hiệu quả trong khai thác hàng hóa.

3.5.2. Số liệu thống kê sản lượng hàng hóa thông qua 3 Quý đầu năm 2022:

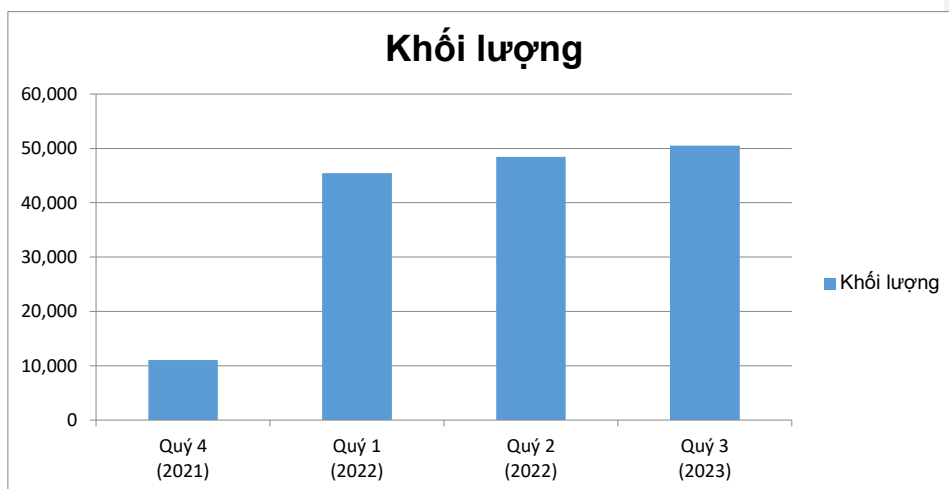
Tổng khối lượng hàng hóa cho tới hết Quý 3 năm 2022 là 106,226 tấn, cụ thể:

Bảng 3.5: Sản Lượng hàng hóa thông qua 3 Quý đầu năm 2022

Sản lượng hàng hóa thông qua 3 Quý đầu năm 2022			
Quý	Quý 1	Quý 2	Quý 3
Sản lượng (Tấn)	45,447	48,464	50,483
Tổng	144,394		

Nguồn: Số liệu từ phòng Kinh doanh

Biểu đồ 3.1: Sản lượng hàng hóa qua 3 Quý 2022



Commented [n7]: Sản lượng hàng hoá 2021 - 2022 (thêm cột quý 4/2021)

3 Quý đầu năm 2022 số lượng hàng hóa tăng trưởng ổn. Sản lượng hàng có sự tiến triển theo từng Quý. So với Quý 4 năm 2021 thì Quý tiếp theo Quý 1 năm 2022 sản lượng hàng hóa tăng 400% con số này cho thấy sự hiệu quả của việc khai thác của cảng, khi hầu như đều là khách hàng cũ quay lại. Sản lượng hàng hóa Quý 1 và Quý 2 có sự biến động. Cảng cạn Phú Mỹ có tích hợp cảng thủy nội địa, trong Giai đoạn 1 của Cảng chủ yếu tập trung khai thác bến thủy, nên lượng hàng thông qua cảng là do làm hàng xếp dỡ cho tàu thủy nội địa. Quý 2 có sự tăng trưởng hơn Quý 1 là do trong Quý 1 có tháng Tết Nguyên đán, nên sản lượng có phần bị ảnh hưởng, do lịch nghỉ lễ của các công ty.

Sản lượng hàng Quý 3 tăng trưởng hơn Quý 2, trong đó khách hàng cũ trong Quý 1 và Quý 2 chiếm hơn 60% tỷ lệ hàng, còn lại là khách hàng mới. Cho thấy được các

chính sách cũng như cơ sở hạ tầng cảng đã đáp ứng được các nhu cầu của khách hàng, tạo được sự tin tưởng và thu hút thêm được khách hàng mới.

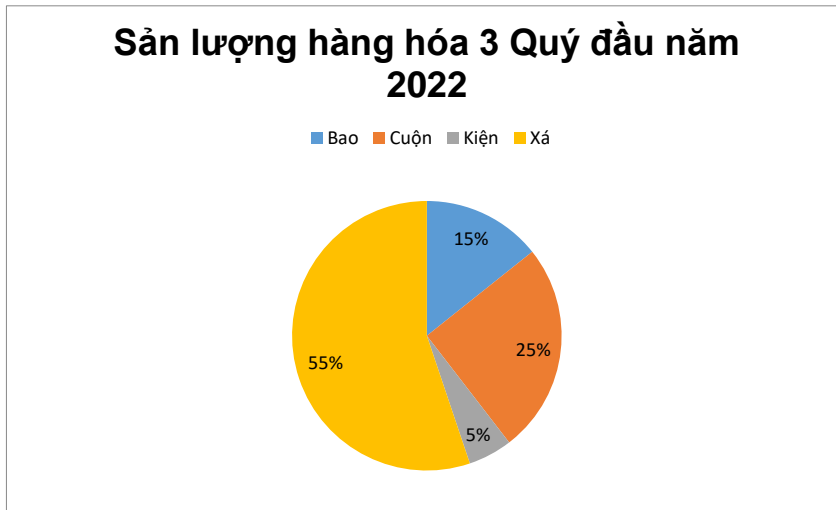
Trong đó, có tỷ lệ hàng hóa như sau:

Commented [n8]: Ghi rõ "quý", không viết tắt từ này

Bảng 3.6: Sản lượng hàng hóa 3 Quý đầu năm 2022

Hàng hóa	Bao	Cuộn	Kiện	Xá	Tổng
Sản lượng (Tấn)	15,180	26,825	5,614	58,607	106,226

Biểu đồ 3.2: Sản lượng hàng hóa 3 Quý đầu năm 2022



Nhìn vào bảng về sơ đồ trên có thể thấy được hàng Xá đang chiếm phần lớn trong tổng khối lượng hàng hóa khai thác trong 3 Quý đầu năm 2022. Với phương hướng trong Giai đoạn 1 của cảng, tiếp đón hàng Xá, Tổng hợp thì cơ bản cảng là thu hút được các loại mặt hàng dự kiến trong Giai đoạn 1. Trong Giai đoạn 1, Cảng đã xác định rõ đối tượng khách hàng là các doanh nghiệp trong KCNCS PM3 đang kinh doanh các loại hàng Xá, Tổng hợp, ngoài ra cũng có các khách hàng trong khu vực lân cận trong khu vực BRVT.

Để đạt được mục tiêu thu hút khách hàng trong Giai đoạn 1, Cảng đã đầu tư các trang thiết bị, cơ sở hạ tầng, chính sách ưu đãi cho các Khách hàng. Về cơ sở hạ tầng : Cảng đầu tư 2 cầu Macgregor với tải trọng 40T, 2 Cáp và 2 Hóp cho hàng xá, Dây cáp và Mani cho hàng tổng hợp, 2 Cân tải trọng 80T. Chính sách: Cảng có những chính sách hỗ trợ Khách hàng tùy vào sản lượng hàng hóa và quá trình đàm phán hợp đồng: Cảng có thể có những giá ưu đãi cho khách hàng khi khai thác hàng tại Cảng, giảm giá làm hàng từ 2-5%.

Số lượng hàng container được khai thác:

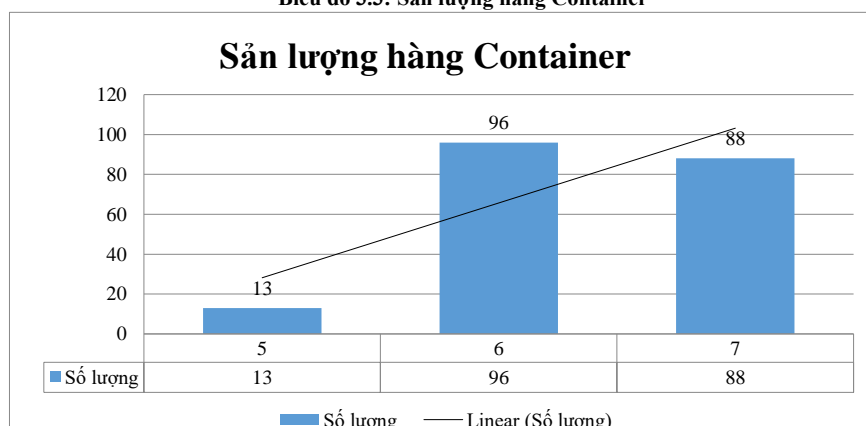
Với chức năng là Cảng cạn hàng hóa được chú trọng nhiều nhất vẫn là hàng container, với những lợi thế và cơ sở vật chất tại cảng, Cảng cạn Phú Mỹ đã thành công trong bước đầu khai thác hàng hóa container, số lượng cụ thể :

Bảng 3.1: Sản lượng hàng Container năm 2022 theo tháng

Sản lượng hàng Container trong năm 2022 theo tháng	
Tháng	Số lượng (cont)
5	13
6	96
7	88

Số liệu từ phòng Kinh doanh

Biểu đồ 3.3: Sản lượng hàng Container



Bắt đầu từ tháng 5 năm 2022 cảng đã tiếp nhận khai thác 13 container, tháng 6 con số này tăng lên vượt trội gấp hơn 700% tương đương với 96 container, tháng 7 số container thông qua có chút sụt giảm nhưng không đáng kể, nhìn chung thì 3 tháng qua lượng hàng container đã có chút ổn định dù số liệu hàng gấn nhất có chút giảm nhưng đây vẫn là con số đáng kỳ vọng. Dự đoán các tháng tiếp theo sẽ tăng trưởng tốt vì đang vào mùa cao điểm của kỳ nghỉ Tết và Giáng sinh.

3.7. Doanh số kinh doanh tại Cảng cạn Phú Mỹ:

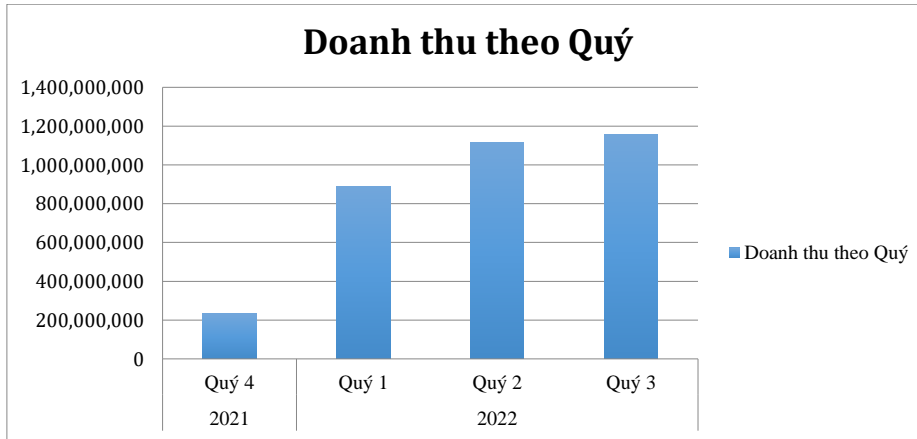
Cảng bắt đầu đón nhận tàu, đi vào hoạt động từ Quý 4 năm 2021.

Bảng 3.2: Doanh thu theo Quý của Cảng

Năm	Quý	Doanh thu theo Quý (VNĐ)
2021	Quý 4	232,894,453
2022	Quý 1	890,690,549
	Quý 2	1,116,690,568
	Quý 3	1,158,700,251

Số liệu được lấy từ phòng Kinh doanh

Biểu đồ 3.4: Doanh thu theo Quý của Cảng



Đánh giá tổng quan khi nhìn qua doanh thu của Cảng qua đã hoạt động qua 4 Quý. Nhìn chung doanh thu bắt đầu tăng ổn định từ Quý thứ 2 đi hoạt động, và tăng dần đều, Quý thứ 2 so với Quý đầu tiên là tăng trưởng xấp xỉ 400%. Do Quý đầu hoạt động Cảng còn khó khăn trong việc tìm kiếm khách hàng, vẫn chưa được nhiều khách hàng biết tới, cùng với sự ảnh hưởng bởi dịch Covid vẫn chưa được kiểm soát, do đó trong Quý đầu đi vào hoạt động doanh thu vẫn còn chưa cao.

Bắt đầu từ Quý thứ 2, doanh thu có sự bứt phá vượt bậc so với Quý đầu tiên, 2 Quý hoạt động tiếp theo là 3, 4 doanh thu vẫn tiếp tục tăng trưởng nhưng không đáng kể. Từ Quý đầu năm 2022 sau khi dịch Covid bắt đầu được kiểm soát, các chủ Hàng cũ tiếp tục tăng sản lượng hàng qua Cảng, đi theo đó là có các chủ hàng mới, doanh thu có sự bứt phá lớn. Quý thứ 3, 4 vẫn tăng trưởng nhưng không đáng kể, cho thấy sự ổn định của việc khai thác hàng tại cảng và vẫn tiếp tục có thêm khách hàng mới. Các chủ hàng tỷ lệ quay lại là gần như 100%.

Với sự tăng trưởng doanh thu ổn định, kỳ vọng Quý 4 cuối năm 2022 sẽ tiếp tục tăng trưởng cao hơn nhiều lần với Quý 3, khi bước vào mùa cao điểm của hàng hóa, là

Giáng sinh và Tết Nguyên Đán. Cùng với sự đầu tư Giai đoạn 2 của Cảng nhằm để phục vụ hàng Container, có thể trong Quý đầu năm 2022 Cảng sẽ có những con số tăng vượt bậc nếu vẫn theo đà tăng trưởng này.

Được dự báo “Cuộc Suy thoái toàn cầu đang ngày càng hiện hữu” – WB , nhưng với những nỗ lực của Cảng mong muốn sẽ là một giải pháp hữu hiệu cho các doanh nghiệp trong khu vực Cái Mép Thị Vải và KCN CS PM3, ngoài ra là “ cánh tay nối dài” của cụm Cảng Cái Mép. Cảng cạn Phú Mỹ cam kết sẽ luôn đổi mới và ngày càng hoàn thiện để đáp ứng nhu cầu của Khách Hàng.

3.8. Các khó khăn của Cảng cạn Phú Mỹ:

3.8.1. Trong việc gom hàng đóng Container:

Tổng doanh thu hàng hóa cho hết Quý 3 năm 2022 là 3,480,706,407VNĐ nhưng trong đó doanh thu hàng container là 302,076,000VNĐ chỉ chiếm 8.6% tổng doanh thu, đây là con số còn khiêm tốn với 1 Cảng cạn với mục tiêu chính là phục vụ hàng Container trong Giai đoạn 2.

Nguyên nhân:

Công tác thu hút hàng hóa qua Cảng Cạn Phú Mỹ vẫn còn nhiều khó khăn, hạn chế, đó là: Công tác đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, kho bãi, trang thiết bị tại Cảng chưa hoàn thiện, năng lực xếp dỡ còn thấp; doanh nghiệp trong vùng vận lựa chọn sử dụng dịch vụ do nhà cung cấp lâu năm cung cấp; chưa có nhiều hãng đăng ký hợp tác với cảng để hạ container rỗng cũng như sử dụng dịch vụ dành cho container tại bãi.

Chưa có những chính sách hỗ trợ từ địa phương, hỗ trợ doanh nghiệp nhằm thu hút hãng tàu đăng ký và đầu tư hợp tác với cảng.

Các cơ sở hạ tầng của cảng mới chỉ ở giai đoạn 1 chưa đủ đáp ứng các tiêu chí để doanh nghiệp lựa chọn là nơi trung gian vận chuyển hàng hóa.

3.8.2. Chưa có sự đầu tư phần mềm trong quản lý Cảng

Hiện tại, các phòng ban của Cảng đều đang thực hiện trao đổi công việc bằng cách thủ công. Do đó cũng có các mặt hạn chế như : Thông tin giữa các phòng ban không được thống nhất. Gây nên sự khó khăn trong vận hành công việc giữa các phòng ban. Dẫn

đến các phòng ban cần phải tốn thêm thời gian để có thể xác nhận lại thông tin. Việc chuyển thông tin không kịp thời gây nên nhiều vấn đề, dẫn đến chậm trễ trong xử lý, thực hiện công việc.

Nguyên nhân :

Do Cảng hiện tại có rất nhiều phòng ban, trong giai đoạn 1 nên mọi quy trình làm việc đều chưa được hoàn thiện. Việc giao tiếp công việc qua thủ công như Zalo, Gmail, “Miệng”,... sẽ có nhiều mặt hạn chế. Sau khi nhận thông tin nhân viên cần tự tay nhập lại vào hệ thống. Do đó các thông tin, số liệu không được liền mạch từ đầu. Dẫn đến có nhiều sai sót.

Chưa đầu tư các công nghệ phụ trợ trong giao tiếp trong doanh nghiệp như ERP.

Cảng cạn Phú Mỹ hiện vẫn chưa áp dụng công nghệ vào trong việc quản lý vận hành cảng như E-port. Điều này cũng gây lên khó khăn cho công ty trong việc thu hút khách hàng, quản lý hoạt động cảng, giải phóng hàng hóa nhanh chóng,... Cụ thể trong các công việc tại cảng như :

- + Khách hàng: Vẫn cần đăng ký vào cổng cho xe hàng, đóng tiền tại công ty.
- + Tài xế: Tài xế khí vào cổng vẫn thực hiện nộp, đăng ký giấy tờ vào cổng thủ công.
- + Nhân viên Gate: Thực hiện ghi các số cân xe, số liệu hàng hóa bằng thủ công trên giấy tờ.
- + Phòng kế hoạch Cảng: Thực hiện sắp xếp vị trí hàng hóa trên tàu, trên bãi tính toán bằng thủ công.
- + Các quản lý Cảng: Kiểm soát hàng hóa, số lượng hàng, ngày giờ cập vẫn phải qua liên lạc với phòng ban, chưa có hệ thống chung cập nhật thông tin.

Những khó khăn trên làm giảm sự “hấp dẫn” đối với khách hàng khi khách hàng cần phải mất thời gian tới cảng để đăng ký làm hàng. Thời gian làm hàng cũng còn chưa được tối ưu. Đối với Cảng, Cảng cũng cần tốn nhiều nhân lực hơn để xử lý các công việc lặp đi lặp lại, tốn thêm chi phí nhân công, độ chính xác trong công việc không cao, thất thoát trong quá trình làm hàng.

Mô hình SWOT

S (Strengths) <ul style="list-style-type: none">- Gia tăng sự cạnh tranh cho các doanh nghiệp XNK tại Cái Mép- Giảm sức ép cho cảng biển tại Cụm cảng Cái Mép	W (Weaknesses) <ul style="list-style-type: none">- Chi phí đầu tư lớn- Nguồn lực lao động thiếu
O (Opportunities) <ul style="list-style-type: none">- Thu hút được hãng tàu- Bổ trợ làm tăng sản lượng hàng Container thông qua Cụm cảng Cái Mép	T (Threats) <ul style="list-style-type: none">- (Có nhiều đối thủ cạnh tranh lớn)- Kéo hãng tàu hạ Container tại Cái Mép

Qua bảng SWOT trên có thể thấy việc phát triển Cảng Cạn ở Cái Mép là một dự án tiềm năng, đem lại cho các doanh nghiệp ở Cái Mép cơ hội cạnh tranh trong và ngoài nước, tạo thêm nhiều cơ hội cho việc phát triển dịch vụ Logistics cho khu vực này. Bên cạnh những cơ hội và thế mạnh của việc phát triển cảng cạn ở Cái Mép vẫn còn tồn tại những thách thức và khó khăn như : nguồn lao động chất lượng cao chưa đáp ứng, cần nguồn vốn lớn, thu hút hãng tàu hạ container tại Cảng cạn.... Nhưng nhìn chung việc phát triển Cảng cạn tại Cái Mép là một vấn đề cấp thiết.

Commented [n9]: Đưa lên cuối chương 3

TỔNG KẾT CHƯƠNG 3

Thực trạng quy mô, cơ sở vật chất, quy trình làm việc, khai thác hàng hóa tại Cảng cạn Phú Mỹ trong giai đoạn 1. Các con số kinh doanh đầy khả quan của Cảng, khó khăn hiện hữu trong việc phát triển Cảng là “Cánh tay nối dài cho Cụm cảng Cái Mép–Thị Vải”.

CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP VÀ KIẾN NGHỊ VỀ HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC CẢNG CẠN TẠI CÁI MÉP- THỊ VẢI CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN THANH BÌNH PHÚ MỸ

Commented [n10]: HIAIR PHÁP VÀ KIẾN NGHỊ ...

4.1. Giải pháp

4.1.1. Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng:

Thông tin từ Hiệp hội cảng biển cho biết, 6 tháng đầu năm 2022, hàng hóa thông qua cảng biển tại BR-VT đạt 46,9 triệu tấn. Trong đó, hàng container đạt hơn 3 triệu TEU, tăng 8% so với cùng kỳ năm ngoái. Số lượng doanh nghiệp XNK thống kê đến hết năm 2021 là 391 doanh nghiệp. Vì thế nhu cầu cần vận chuyển bằng container, kho bãi lưu trữ hàng hóa, thông quan, lấy container rỗng, dịch vụ vận chuyển, các dịch vụ logistics phụ trợ khác là rất lớn.

Cơ sở vật chất là yếu tố then chốt để cảng có thể tiếp nhận hàng hóa và đi vào hoạt động một cách trơn chu. Hiện tại Cảng Cạn Phú Mỹ đã đi vào hoạt động từ cuối năm 2021. Các trang thiết bị, bến bãi cơ bản đã hoàn thành như dự Kiến Giai đoạn 1 của Cảng.

Mục tiêu:

Xây dựng Cảng cạn đầu tiên tại khu vực Cái Mép, tạo thuận lợi, cung cấp dịch vụ Logistics, các dịch vụ của Cảng cạn cho khách hàng trong khu công nghiệp, khách hàng xuất nhập khẩu tại khu vực cụm cảng Cái Mép và khu vực Vũng Tàu.

Cách thức thực hiện và hiệu quả sau khi thực hiện:

Cách thức thực hiện:

Sau khi hoàn thành giai đoạn 1, tổng diện tích giai đoạn 1 là 7ha gồm 2 cầu bến, 2 trạm cân, 5 xe container và romooc, các xe nâng hạ (3.5 tấn và 32 tấn), xe chụm container. Theo kế hoạch đến cuối năm 2022, cảng sẽ mở rộng bến bãi lên 15ha.

Cùng với việc mở rộng bến bãi, cùng các trang thiết bị để phục vụ làm hàng. Để đạt được mục tiêu ban đầu trong Giai đoạn 2, cuối Giai đoạn 1 sẽ đón hàng hóa Container thì cần đầu tư cơ sở hạ tầng, với quy mô đạt yêu cầu phù hợp để bố trí các khu vực với chức năng như: Khu bốc dỡ hàng hóa, khu kho bãi, khu đóng gói, khu Hải quan, khu văn phòng, các cơ sở hạ tầng phục quản lý hàng hóa ra vào cảng...

Cụ thể :

- Từ tháng 11 đến hết cuối năm 2022, cần hoàn thiện bãi, và hạ tầng công cảng gồm : Trạm cân, booth, đường xá dẫn vào bãi. Để bắt đầu đón các hàng container, trong giai đoạn hết năm 2022, Cảng có khả năng tiếp nhận 1,000,000 TEU.

- Đầu năm 2023 cần bắt đầu tiến hành xây dựng các loại kho và bắt đầu bàn giao cơ sở hạ tầng văn phòng cho Hải quan, cùng với có văn phòng và bãi, cần thúc đẩy cung cấp thêm các dịch vụ như : 3PL, Vận chuyển, Logistics,..

- Cuối năm 2023 xây dựng các bến còn lại để tăng khả năng thông hàng và tăng khả năng bốc xếp hàng hóa. Và xây dựng 8ha bãi còn lại, Cảng có khả năng tiếp nhận lưu bãi hơn 2,000,000 TEU.

Hiệu quả thực hiện:

Nghị quyết 24 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn 2045 đã mở ra triển vọng mới cho cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (CM-TV) trở thành cảng trung chuyển quốc tế lớn. Tiếp nhận 38 - 47 triệu TEU. (Bộ Giao Thông Vận Tải). Do đó nhu cầu lưu kho, lưu bãi, và dịch vụ cho Container là rất lớn. Xây dựng Cảng cận chi cách Cụm Cảng Cái mép 2km đường bộ, 10km đường thủy, là phương án hoàn toàn khả thi để phân nào giải phóng áp lực cho cụm Cảng Cái Mép.

Tình hình hiện tại, khi lãi suất tăng cao, khiến nhiều doanh nghiệp lao đao không thể xuất khẩu hàng hóa. Do đó hãng tàu bị tồn đọng các Container rỗng ở các cảng biển, nhưng phí ở cảng biển rất cao, về phí lưu bãi cộng với thời gian miễn phí lưu bãi ngắn. Do đó xây dựng Cảng cận trong thời điểm này là cần thiết để có thể thu hút được hãng tàu với chính sách ưu đãi cho hãng tàu. Từ đó, tạo mối quan hệ và “lôi kéo hãng tàu” hạ container tại cảng.

4.1.2. Phát triển các chiến lược kinh doanh phù hợp cho từng giai đoạn:

Mục tiêu:

Thu hút, tạo lòng tin đối với khách hàng. Có tệp khách hàng chung thành. Góp phần tăng trưởng kinh doanh cho Cảng.

Đối với mỗi doanh nghiệp, chiến lược kinh doanh cho từng giai đoạn phù hợp là điều quan trọng. Nhà điều hành doanh nghiệp tại mỗi giai đoạn sẽ đề ra những phương án kinh doanh thích hợp. Cùng với sự bấp bênh của nền kinh tế hiện nay, suy thoái đang dần hiện hữu. Việc xây dựng chiến lược kinh doanh là một phương pháp hữu hiệu để doanh nghiệp sử dụng hiệu quả các nguồn lực, xác định đúng hướng đi trong quá trình phát triển.

Tại Cảng cạn Phú Mỹ, với các cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, quy mô hiện tại trong cuối Giai đoạn 1, Cảng cần : Tập chung vào các mặt hàng chủ lực của Cảng.

Thay vì phát triển các cơ sở hạ tầng manh mún, phục vụ cho các mặt hàng tạm thời. Cảng phát triển các cơ sở hạ tầng cho dài hạn là loại mặt hàng Container.

Tập trung xây dựng các chính sách, Marketing, ưu đãi cho mặt hàng Container.

4.1.3. Đầu tư công nghệ: Quản lý cảng, Phần mềm quản lý giữa các phòng ban:

Mục tiêu:

Tối ưu hóa sự hiệu quả trong quá trình vận hành cảng, tăng sự hài lòng của khách hàng, giảm thiểu sự nhầm lẫn giữa các phòng ban.

Quản lý cảng và các phòng:

Việc quản lý tại cảng trước đây khá khó khăn và cần nhiều nguồn nhân lực và chi phí để kiểm soát hàng hóa xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, với sự phát triển của công nghệ thông tin, sự ra đời của quản lý cảng biển bằng các công nghệ thông minh, việc vận hành cảng biển ngày càng hiện đại, dễ dàng.

Ngày nay, chuyển đổi số đem lại nhiều cải thiện cho các doanh nghiệp khi ứng dụng này dần trở nên cấp thiết, là chìa khóa để doanh nghiệp logistics vượt qua khó khăn, cạnh tranh và tăng tốc phát triển

- Chuyển đổi số giúp tiết kiệm chi phí và thời gian hiệu quả thông qua tự động hóa, nhằm hạn chế rủi ro, đảm bảo giao hàng đúng hạn, tạo được uy tín trong lòng khách hàng.
- Việc tự động hóa các hoạt động tại văn phòng như email hoặc fax, các quy trình thực hiện các cuộc gọi để theo dõi vận chuyển hàng hóa, tính giá cước hoặc hoàn thành thủ tục giấy tờ cũng sẽ được cải thiện.
- Việc quản lý giá cả được xử lý hiệu quả, minh bạch tuyệt đối giúp tỷ lệ lỗi và chi phí dư thừa cũng được giảm đáng kể.
- Chuyển đổi số hỗ trợ xác định rõ vị trí lô hàng trên bản đồ, hiển thị chi tiết thời gian thực của các lô hàng.

Các công nghệ thường được áp dụng trong quản lý cảng như: E-port là chương trình nhằm hỗ trợ khách hàng khai báo thủ tục nâng, hạ container và thanh toán phí nâng, hạ; bảo đảm thuận tiện, đơn giản, tiết kiệm thời gian, cắt giảm chi phí, hóa đơn điện tử (e-invoice), giám sát hải quan tự động (e-cargo), phần mềm quản lý dữ liệu containers (TOPO)

Công nghệ được sử dụng trong quản lý giữa các phòng ban như: ERP Hệ thống ERP bao gồm các ứng dụng và công cụ giúp tất cả các lĩnh vực trong doanh nghiệp của bạn giao tiếp với nhau theo cách hiệu quả hơn. Hệ thống ERP tích hợp tất cả các lĩnh vực của một doanh nghiệp vào một hệ thống thông tin toàn diện. Ví dụ: Nhân viên phụ trách lập kế hoạch và lập lịch trình có quyền truy cập vào cùng một dữ liệu với nhân viên phụ trách quản lý tài chính cho nhu cầu cụ thể của họ. Tất cả dữ liệu có sẵn trong thời gian thực, cho phép người lao động đưa ra các quyết định kinh doanh nhanh hơn, đúng đắn hơn.

4.1.4. Xây dựng đào tạo đội ngũ nhân lực có chất lượng cao:

Nếu xem Chiến lược kinh doanh là linh hồn của công ty thì có thể nói nhân sự công ty như là “bộ xương”. Vì đội ngũ nhân viên chính là chính những người thay mặt chủ doanh nghiệp làm việc với chính các khách hàng.

Ngoài việc tuyển dụng kỹ lưỡng, do môi trường kinh doanh luôn có biến động và công nghệ ngày càng phát triển. Để bắt kịp xu hướng và cập nhật thêm kiến thức và kỹ năng cho nhân lực công ty, cần :

- Có những khóa học ngắn hạn : Khóa học chuyên sâu Operation, Khóa học chuyên sâu Customer Service, Khóa học chuyên sâu Sales Logistics.
- Buổi training thực tế tại hiện trường : Nghiệp vụ khai thác hàng nguy hiểm, An toàn trong khai thác hàng hóa,...
- Có các buổi workshop về phát triển Cảng cho nhân viên.

Đối với Cảng cạn Phú Mỹ, do vẫn mới đi vào hoạt động nên sẽ còn gặp nhiều khó khăn trong việc nhân lực làm việc tại Cảng : Thiếu nhân lực, thiếu nhân lực có kinh nghiệm...Để giải quyết vấn đề trước mắt, để giải quyết được vấn đề trước mắt nhân viên tại Cảng cần kỹ lưỡng kiểm tra từng quy trình trong việc khai thác hàng hóa, rút kinh nghiệm và liên tục học hỏi cập nhật từ các Cảng đã hoạt động lâu năm để giảm thiểu sai sót.

4.1.5. Thu hút nguồn vốn đầu tư từ nhiều nguồn vốn:

Để có thể phát triển nhanh, Cảng cần nguồn vốn lớn để thúc đẩy phát triển nhanh các Giai đoạn. Nhưng Vốn đầu tư bỏ ra là con số lớn, Cảng cần có những nguồn lực vốn đa dạng để nhanh chóng phát triển , đầu tư về cơ sở hạ tầng đúng với từng Giai đoạn phát triển, hoặc có thể nhanh hơn để nhanh chóng đáp ứng được nhu cầu của khách hàng. Ngoài đến năm 2025 khu vực Cụm cảng Cái Mép sẽ được đầu tư để có thể trở thành Cụm cảng trung chuyển lớn, sẽ cần nơi để các hãng tàu hạ container trong khi diện tích đất ở cảng biển là tương đối giới hạn, cùng với sự suy thoái đang dần hiện hữu, các hãng tàu đang phải tìm kiếm nơi xung quanh khu vực Cái Mép để hạ container vì mức phí lưu tại bãi của cảng biển cao. Cảng cạn Phú Mỹ sẽ là điểm sáng trong việc giải quyết các vấn đề này.

Thu hút nguồn vốn từ:

Thứ nhất: Nhà nước, có thể sẽ có những chính sách ưu đãi về lãi suất cho Cảng

Thứ hai: Nguồn vốn từ FDI, để thu hút được nguồn vốn từ ngoài nước doanh nghiệp cần cam kết được sự phát triển cũng như có những chính sách lợi ích đặc biệt cho FDI.

Thứ ba: Quỹ đầu tư trong nước, công ty cần tận dụng tham gia các buổi giao lưu các workshop giữa các công ty để mở rộng sự nhận biết về Cảng cạn Phú Mỹ. Từ đó có thể có nhiều cơ hội hợp tác làm ăn và đầu tư vào Cảng.

4.2. Kiến nghị:

Đối với tỉnh BRVT : Chính sách ưu đãi cho KCNCS PM3 đặc biệt Cảng cạn Phú Mỹ.

Cảng cạn (ICD - Inland Container Depot) được coi là mắt xích quan trọng trong vận tải cảng biển, góp phần giảm chi phí vận chuyển, thời gian lưu hàng tại cảng biển nước sâu (nơi tiếp nhận tàu vào làm hàng). Thế nhưng lâu nay, việc đầu tư cảng cạn cho cụm cảng Cái Mép - Thị Vải chưa được quan tâm.

ICD là điểm tập kết hàng container để chuyển ra cảng và nhận hàng container từ cảng biển để rút hàng lẻ giao cho các chủ hàng. ICD là khâu trung gian quan trọng, giúp giải phóng hàng nhanh, giảm áp lực cho các cảng biển, dành không gian tối đa cho các cảng biển tác nghiệp khi có tàu.

Với vai trò đó, ICD như là “cánh tay nối dài” của các cảng biển. Các hoạt động tại ICD như xếp dỡ, phân phối, lưu kho, bãi... cũng tương tự các hoạt động tại các cảng biển nước sâu. ICD cũng có thể tham gia vào việc tổ chức các dịch vụ đóng rút hàng, làm bao bì, đóng gói chân không cho hàng hóa, vẽ mã hiệu hàng hóa, sửa chữa và vệ sinh container, vận chuyển hàng nội địa... Tuy nhiên, hiện nay, hệ thống ICD tại BR-VT chưa được quan tâm phát triển đúng mức dẫn đến cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đang phụ thuộc rất nhiều vào các ICD ở khu vực Trường Thọ (quận Thủ Đức, TP.Hồ Chí Minh). Vấn đề này đã được đưa ra tại Hội thảo các giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác cảng biển nhóm 5 và các cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải, tổ chức vào

cuối tháng 3-2016. (Trích từ CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU)

Do đó Nhà nước nói chung và tỉnh BRVT nói riêng, cần có những chính sách phù hợp cho việc phát triển của Cảng cạn, tạo điều kiện trong các thủ tục.

Để từ đó có thể kịp thời có 1 Cảng cạn đạt chuẩn tại khu vực CM-TV giúp tháo gỡ khó khăn cho cảng biển, và thu hút nhiều doanh nghiệp XNK đầu tư tại khu vực CM-TV và BRVT.

TỔNG KẾT CHƯƠNG 4

Đưa ra các đề xuất, phương án tháo gỡ khó khăn cho Cảng cạn Phú Mỹ. Là một Cảng cạn đầu tiên của Cái Mép, ngoài những khó khăn trong công ty, Cảng còn gặp những khó khăn từ các chính sách dành cho Cảng cạn tại khu vực Cái Mép. Chương 4 còn có những kiến nghị dành cho chính quyền địa phương về các ưu đãi, các chính sách nói lòng cho sự hình thành Cảng cạn.

Kết luận :

Phát triển Cảng cạn tại khu vực cái Mép thị Vải đóng vai trò hết sức quan trọng trong việc thu hút các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Để nhằm thúc đẩy việc hàng hóa thông qua Cụm cảng CM-TV, Cảng cạn đóng vai trò là điểm tháo gỡ tắc nghẽn cho cảng biển, thu hút nhà đầu tư, các doanh nghiệp XNK.

Cảng cạn Phú Mỹ là chìa khóa để giải đáp các vấn đề đó. Do đó các Chính quyền địa phương cũng như, nhà nước cần tạo điều kiện thuận lợi Cảng có thể nhanh chóng hoàn thiện.

Cảng cạn Phú Mỹ đã thực hiện tốt các chiến lược, trong từng giai đoạn phát triển được đề ra, sản lượng, doanh thu tăng đều và ổn định qua từng quý.

Trong hoạt động kinh doanh, khai thác cảng Công ty luôn đặt uy tín, năng suất, chất lượng, hiệu quả lên hàng đầu. Trong đó yếu tố “uy tín” với khách hàng trong và ngoài nước luôn là mối quan tâm lớn nhất của công ty. Để đạt được điều đó không chỉ một cá nhân, một phòng ban nào mà đòi hỏi sự đoàn kết, nhất trí, sự phối hợp nhịp nhàng, ăn khớp giữa các phòng ban, đòi hỏi sự nỗ lực và tinh thần trách nhiệm cao của cả tập thể công ty.

Cảng cạn Phú Mỹ là chìa khóa để giải đáp các vấn đề hiện tồn tại trong tác nghẽn hàng tại cảng biển. Do đó các Chính quyền địa phương cũng như, nhà nước cần tạo điều kiện thuận lợi Cảng có thể nhanh chóng hoàn thiện.

Cảng cũng cần hoàn thiện các quy trình khai thác, đào tạo nhân viên, xây dựng nhanh chóng cơ sở hạ tầng để bắt kịp với từng giai đoạn phát triển đã đề ra.

Cảng cũng cần hoàn thiện các quy trình khai thác, đào tạo nhân viên, xây dựng nhanh chóng cơ sở hạ tầng để bắt kịp với từng giai đoạn phát triển đã đề ra.

Qua bài báo cáo em đã được học tập các kiến thức, và kinh nghiệm thực tế thu nhận được qua quá trình thực tập. Trong bài nếu có điều gì chưa đúng mong thầy cô, Đơn vị thực tập cho em xin nhận xét để em tiếp tục hoàn thiện hơn.

Em xin trân thành cảm ơn./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Văn bản pháp luật

1. Nghị định về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn
(Số: 38/2017/NĐ-CP)

Website

2. <https://123docz.net/document/10596479-tieu-luan-mon-logistics-va-van-tai-quoc-te-de-tai-he-thong-cang-can-khu-vuc-mien-bac-viet-nam-va-mot-so-de-xuat-phat-trien.htm>
3. <https://www.slideshare.net/NgnKhang/quy-trinh-giao-nhan-hang-hoa-nhap-khau-9-diem>
4. <https://bariavungtau.gov.vn/sphere/baria/vungtau/page/print.cpx?uuid=5b90934d5256891b87b800b7>