

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



BARIA VUNGTAU
UNIVERSITY
CAP SAINT JACQUES

KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

**GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ PHỤC VỤ TÀU BIỂN RA VÀO
CẢNG TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI**

Trình độ đào tạo: Đại học

Hệ đào tạo: Chính quy

Ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung

Đơn vị thực tập: Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

(THI VAI GENERAL PORT)

Giảng viên hướng dẫn: Ths. Ngô Thị Tuyết

Sinh viên thực hiện: Vũ Việt Anh

Mã SV: 20035659

Lớp: DH20LG2

Bà Rịa-Vũng Tàu, tháng 1 năm 2024

LỜI CẢM ƠN

Lời đầu tiên em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban giám hiệu trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu, các Quý thầy cô chuyên ngành Logistics đã luôn tận tình giảng dạy và truyền đạt kiến thức, kinh nghiệm quý giá cho em. Đặc biệt em xin cảm ơn Ths. Ngô Thị Tuyết, người đã dành rất nhiều tâm huyết để hướng dẫn em hoàn thành bài khoá luận này. Trong quá trình thực tập, ban đầu còn bỡ ngỡ và thiếu kinh nghiệm, em đã gặp phải rất nhiều khó khăn nhưng với sự giúp đỡ tận tâm và sự chỉ bảo nhiệt tình của các cô chú, anh chị trong công ty đã giúp em có được những kinh nghiệm quý báu để hoàn thành tốt kì thực tập này. Em cũng xin gửi lời cảm ơn đến ban lãnh đạo cùng các phòng ban, các anh chị trong Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải – đơn vị đã tiếp nhận và nhiệt tình tạo mọi điều kiện thuận lợi cho em tiếp cận và làm việc thực tế.

Cuối lời, em xin kính chúc toàn thể Quý Thầy/Cô Trường Đại Học Bà Rịa – Vũng Tàu dồi dào sức khỏe, hoàn thành tốt công tác giảng dạy. Kính chúc Ban Giám Đốc Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải hoàn thành xuất sắc công việc, luôn gặt hái được nhiều thành công trong tương lai.

Em xin chân thành cảm ơn !

Vũng Tàu, tháng 1 năm 2024

Sinh viên thực hiện

MỤC LỤC

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT	v
DANH MỤC BẢNG	vi
DANH MỤC HÌNH	vii
LỜI MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI	3
1.1. Lịch sử hình thành và phát triển:	3
1.2. Sơ đồ cơ cấu tổ chức công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải	4
1.3. Chức năng, nhiệm vụ của các phòng ban:	4
1.3.1. Đại hội cổ đông:	4
1.3.2. Hội đồng quản trị:	5
1.3.3. Tổng giám đốc:	5
1.3.4. Phòng hành chính- tổng hợp:	6
1.3.5. Phòng tài chính- marketing:	6
1.3.6. Phòng kế toán- tài chính:.....	7
1.3.7. Phòng điều độ khai thác:	7
1.3.8. Phòng kỹ thuật đầu tư:	7
1.4. Các dịch vụ của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải	8
CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG PHỤC VỤ TÀU TẠI CẢNG BIỂN	11
2.1. Tổng quan về cảng biển	11
2.2. Phân loại cảng biển	12
2.3. Chức năng của cảng biển	14
2.4. Hệ thống phục vụ tàu tại cảng biển.....	15
2.5. Hoạt động phục vụ tàu tại cảng biển.....	17
2.6. Các yếu tố ảnh hưởng tới hiệu quả hoạt động phục vụ tàu tại cảng biển:	19
2.6.1. Cơ sở hạ tầng:.....	19
2.6.2. Vị trí địa lý:	19
2.6.3. Quản lý hoạt động:	20
2.6.4. Chi phí và các khoản thu khác:	20
CHƯƠNG 3. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG PHỤC VỤ TÀU RA VÀO CẢNG TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI	21
3.1. Cơ sở vật chất hệ thống phục vụ tàu ra vào cảng tại Cảng Tổng Hợp Thị Vải.....	21
3.1.1. Trang thiết bị	21

3.1.2. Hệ thống kho bãi	21
3.2. Thực trạng hoạt động phục vụ tàu ra vào cảng của công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải	22
3.2.1. Quy trình phục vụ tàu ra vào cảng.	22
3.2.2. Bộ Chứng từ cần thiết phục vụ tàu ra vào cảng	23
3.2.3 Cước phí phục vụ tàu ra vào cảng:	24
3.3. Thực trạng phục vụ hoạt động xếp dỡ và giao nhận hàng hóa cho tàu.....	27
3.3.1. Quy trình xếp dỡ và và giao nhận hàng cho tàu.....	27
3.3.2. Các chứng từ giao nhận hàng hóa	30
3.3.3. Số lượng tàu ra vào cảng Tổng Hợp Thị Vải năm 2023	31
3.3.4. Sản lượng hàng hóa năm 2023	32
3.3.5. Bảng giá phục vụ hoạt động giao nhận hàng hóa với của Cảng Tổng Hợp Thị Vải.	32
3.3.5.1. Phí xếp dỡ hàng hóa.....	32
3.3.5.2. Phí dịch vụ đóng mở nắp hầm hàng	33
3.3.5.3. Phí qua cổng và phí cân.	34
3.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động phục vụ tàu tại công ty cổ phần cảng Tổng Hợp Thị Vải.	34
3.4.1. Cơ sở hạ tầng:.....	34
3.4.2. Nguồn nhân lực	35
3.4.3. Thời tiết:	35
3.4.4. Hệ thống giao thông	35
3.5. Nhận xét chung về thực trạng hoạt động phục vụ tàu ra cảng tại Cảng Tổng Hợp Thị Vải.....	36
3.5.1. Ưu điểm.....	36
3.5.2. Nhược điểm.....	36
CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ PHỤC VỤ TÀU RA VÀO CẢNG TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI	37
4.1. Định hướng phát triển của cảng	37
4.2. Phân tích năng lực cạnh tranh của cảng.....	37
4.3. Đề xuất một số giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của cảng tổng hợp Thị Vải.....	39
4.3.1. Nhóm giải pháp nâng cao năng lực khai thác.	39
4.3.2. Đầu tư trang thiết bị phục vụ hoạt động xếp dỡ, giao nhận.....	39
4.3.3. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.	40
4.3.4. Phát triển Marketing dịch vụ cảng biển.....	40

4.3.5 Cải tạo luồng vào cảng	40
4.3.6 Không ngừng cải tiến quy trình làm việc	41
4.3.7 Giải pháp gia tăng sức cạnh tranh và thu hút thêm nữa các khách hàng.....	41
KẾT LUẬN	43
TÀI LIỆU THAM KHẢO:	45

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

STT	Các từ viết tắt	Diễn giải
1	CY	Container Yard (bãi Container)
2	COR	Cargo Outturn Report (Biên bản hàng đồ vỡ hư hỏng)
3	CFS	Container Freight Station (trạm giao nhận đóng gói hàng lẻ)
4	DN	Doanh nghiệp
5	DWT	Deadweight Tonnage (trọng tải toàn phần)
6	GRT	Gross Register Ton (tổng dung tích đăng ký)
7	GLR	Generalized Likelihood Ratio (tổng quát khả năng tỷ lệ)
8	ICD	Inland Container Depot (cảng cạn hay cảng nội địa, cảng khô)
9	LNG	Liquefied Petroleum Gas (khí đốt hóa lỏng)
10	PR	Public Relations (quan hệ công chúng)
11	SXKD	Sản xuất kinh doanh
12	THC	Terminal handling charge (phụ phí xếp dỡ hàng hóa tại cảng)
13	ROROC	Report on receipt of cargo (Biên bản kết toán nhận hàng với tàu)

DANH MỤC BẢNG

Bảng	Trang
Bảng 3.1 Trang thiết bị phục vụ cho xếp dỡ của Công ty Cổ Phần Tổng Cảng Thị Vải	21
Bảng 3.2: Bộ chứng từ phục vụ tàu ra vào cảng của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải	24
Bảng 3.3: Chi phí dịch vụ tàu lai dắt phục vụ tàu ra vào cảng của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải	24
Bảng 3.4: Đơn phí cởi/ buộc dây của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải	25
Bảng 3.5: Đơn giá phí cầu bến của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải	26
Bảng 3.6: Tổng hợp số lượng tàu ra vào cảng của Cảng Tổng Hợp Thị Vải	31
Bảng 3.7: Phí xếp dỡ các loại mặt hàng rời tại Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải	33
Bảng 3.8: Đơn phí đóng/mở hầm hàng của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải	33
Bảng 3.9: Đơn giá phí qua công và phí cân của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải	34
Bảng 3.10: Năng lực cầu bến của Cảng Tổng Hợp Thị Vải	34
Bảng 4.1: Ma trận SWOT phân tích năng lực cạnh tranh của cảng tổng hợp Thị Vải	38
Bảng 4.2: So sánh các ưu, nhược điểm của giải pháp đầu tư trang thiết bị	39

DANH MỤC HÌNH

Hình	Trang
Hình 1.1: Logo Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải	4
Hình 2.1: Sơ đồ phân loại Cảng biển	13
Hình 3.1: Sơ đồ tiến trình tàu ra vào cảng	23
Hình 3.2: Sơ đồ tiến trình phục vụ xếp dỡ hàng hóa cho tàu	28

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Trong xu thế thương mại toàn cầu hoá, cùng với sự phát triển của nhiều hình thức vận tải mới trong những thập niên qua, vận tải quốc tế đang ngày càng thể hiện rõ vai trò quan trọng trong hoạt động thương mại Toàn Cầu. Song hành cùng sự phát triển kinh tế là tăng trưởng trong hoạt động xuất nhập khẩu, do đó ngành Giao Nhận lại thêm nhiều cơ hội phát triển. Điều đó cho thấy tiềm năng phát triển dịch vụ giao nhận Việt Nam là khá lớn. Vì vậy, ngành giao nhận vận tải Quốc tế ngày càng được hoàn thiện và phát triển hơn nhằm hỗ trợ cho lĩnh vực Xuất Nhập Khẩu. Những năm gần đây, giao nhận vận tải nói chung và giao nhận vận tải biển nói riêng phát triển mạnh mẽ là do qui mô của hoạt động xuất nhập khẩu tăng lên nhanh chóng. Tuy nhiên, vấn đề giao nhận vận chuyển hàng hoá giữa các quốc gia vốn không đơn giản như vận chuyển hàng nội địa, bản thân nó là cả một quy trình, một chuỗi mắt xích nghiệp vụ gắn kết với nhau, nhất người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá lại càng giữ vai trò quan trọng trong vận tải và buôn bán Quốc tế. Để thực hiện tốt hoạt động kinh doanh Xuất Nhập Khẩu, đòi hỏi đội ngũ nhân viên phải nắm vững nghiệp vụ giao nhận, làm thủ tục hải quan, nắm vững các quy trình. Qua thời gian thực tập, tìm hiểu và nghiên cứu tại Công Ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải. Cảng hiện đang khai thác các dịch vụ như khai thác hàng Rời, hàng Xá. Cùng với sự giúp đỡ của các anh chị nhân viên trong công ty, đặc biệt là sự hướng dẫn tận tình của cô Ngô Thị Tuyết , em được học hỏi phần lớn về quy trình phục vụ tàu ra vào cảng tại Cảng và nhìn ra một số vấn đề cần được giả quyết nhằm tăng năng suất trong quy trình khai thác. Vì vậy, em đã chọn được đề tài “Giải pháp nâng cao hiệu quả Phục Vụ Tàu biển Ra Vào Cảng tại Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải” làm đề tài khóa luận tốt nghiệp.

2.Mục tiêu nghiên cứu

Xuất phát từ những lý do trên, em chọn đề tài nghiên cứu là “Giải pháp nâng cao hiệu quả phục vụ tàu ra vào cảng tại Công ty cổ phần cảng Tổng Hợp Thị Vải” với mong muốn tìm hiểu một cách cụ thể về dịch vụ, các bước quy trình khi tiếp nhận tàu cập cảng để làm hàng. Từ đó, đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển dịch vụ cảng biển Việt Nam nói chung và cảng Tổng Hợp Thị Vải nói riêng.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng đề tài nghiên cứu là Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải. Phạm vi chủ yếu mà đề tài nghiên cứu là Quy trình phục vụ tàu biển ra vào cảng tại Cảng Tổng Hợp Thị Vải

4. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu được thực hiện bằng phương pháp dựa trên số liệu, thông tin chứng từ từ phía công ty cung cấp, sau đó tiến hành phân tích lại các thông tin đó và sắp xếp trình bày và tổng hợp chúng lại một cách hợp lý, đưa ra nhận xét về quy trình phục vụ tàu ra vào cảng tại công ty cổ phần cảng Tổng Hợp Thị Vải.

Bố cục bài luận văn:

Chương 1: Tổng quan về Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

Chương 2: Cơ sở lý luận về phục vụ tàu tại cảng biển.

Chương 3: Thực trạng hoạt động phục vụ tàu ra vào cảng tại Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

Chương 4: Giải pháp nâng cao hiệu quả phục vụ tàu ra vào cảng tại cảng Tổng Hợp Thị Vải.

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

1.1. Lịch sử hình thành và phát triển:

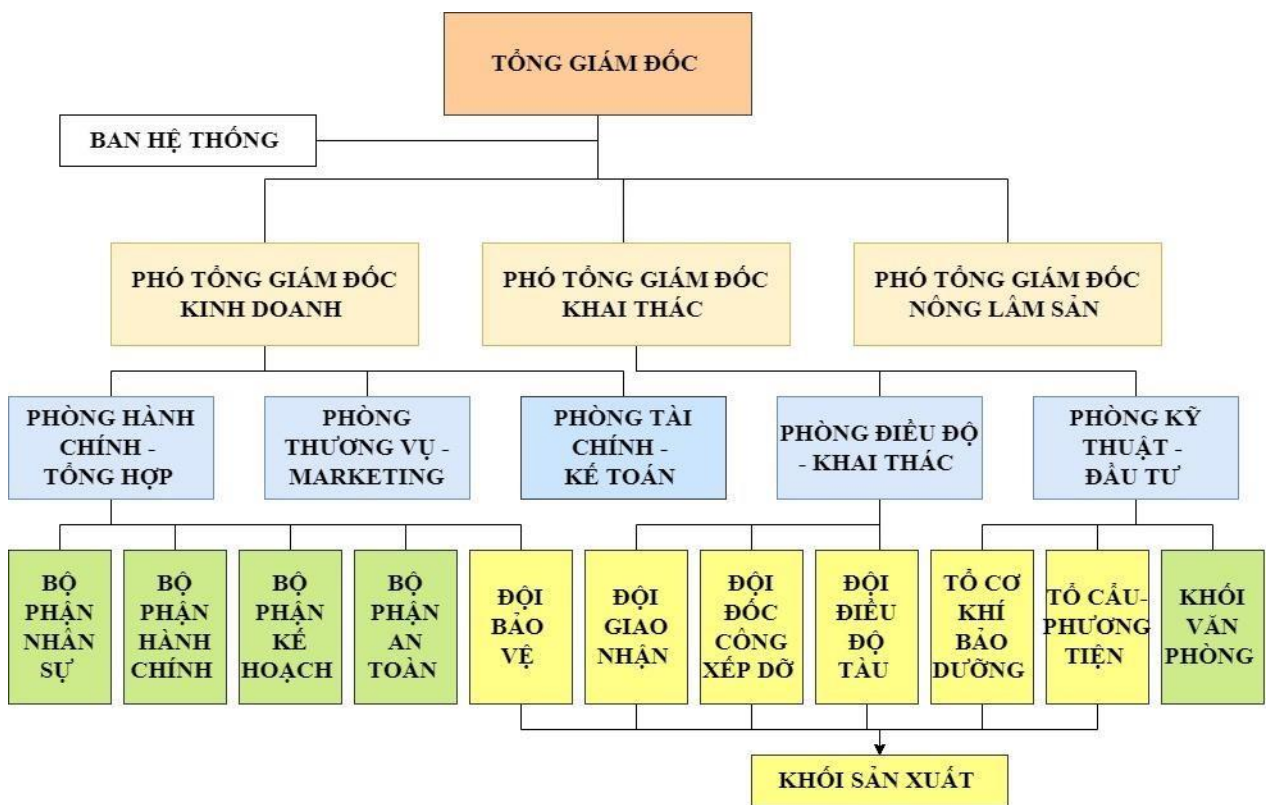
Được thành lập ngày 21 tháng 7 năm 2014, Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải là đơn vị quản lý, khai thác Bến Cảng Tổng hợp Thị Vải theo hợp đồng thuê với thời hạn 30 năm từ Cục Hàng hải Việt Nam. Kế thừa những kinh nghiệm quản lý khai thác cảng từ những cổ đông lớn mạnh, Cảng Tổng hợp Thị Vải đã nhanh chóng đi vào hoạt động ổn định và đạt tốc độ tăng trưởng nhanh. Mục tiêu hoạt động của Công ty là đưa Cảng Tổng hợp Thị Vải trở thành một trong những cảng tổng hợp lớn mạnh trong khu vực Cái Mép- Thị Vải.

- Tên quốc tế: THI VAI GENERAL PORT JOINT STOCK COMPANY.
- Tên giao dịch: THI VAI GENERAL PORT.
- Loại hình hoạt động: Công ty Cổ Phần.
- Giấy phép kinh doanh: 3502259121.
- Ngày cấp giấy phép: 21/07/2014.
- Ngày hoạt động: 16/07/2014.
- Giám đốc: LÊ MINH CƯỜNG / ĐẶNG VIỆT DŨNG.
- Mã số thuế: 3502259121.
- Điện thoại: 02543899773.
- Địa chỉ: Khu Công nghiệp Phú Mỹ 1, Thị trấn Phú Mỹ, Huyện Tân Thành, tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu.
- Website: thivaiport.com.vn
- Công năng khai thác cảng: Cầu cảng Tổng hợp (Hàng rời, hàng khô,...).
- Diện tích bến cảng: 28,2 (ha).
- Năng lực thông qua của bến cảng: 3.000.000 (T/năm).
- Cơ quan QLNN chuyên ngành hàng hải: Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu.

Hình 1.1 Logo Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải



1.2. Sơ đồ cơ cấu tổ chức công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải



(Nguồn: Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải)

1.3. Chức năng, nhiệm vụ của các phòng ban:

1.3.1. Đại hội cổ đông:

- Thông qua định hướng phát triển của công ty;
- Quyết định loại cổ phần và tổng số cổ phần của từng loại được quyền chào bán; quyết định mức cổ tức hàng năm của từng loại cổ phần.
- Bầu, miễn nhiệm, bãi nhiệm thành viên Hội đồng quản trị, Kiểm soát viên;

- Quyết định đầu tư hoặc bán số tài sản có giá trị bằng hoặc lớn hơn 35% tổng giá trị tài sản được ghi trong báo cáo tài chính gần nhất của công ty nếu Điều lệ công ty không quy định một tỷ lệ hoặc một giá trị khác;

- Quyết định sửa đổi, bổ sung Điều lệ công ty;

- Thông qua báo cáo tài chính hằng năm;

- Quyết định mua lại trên 10% tổng số cổ phần đã bán của mỗi loại

- Xem xét và xử lý các vi phạm của Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát gây thiệt hại cho công ty và cổ đông công ty

- Quyết định tổ chức lại, giải thể công ty

- Quyền và nghĩa vụ khác theo quy định của Luật này và Điều lệ công ty.

1.3.2. Hội đồng quản trị:

- Tổ chức các cuộc họp theo quý để cập nhật tình hình về kinh doanh, và giải quyết các vấn đề về chiến lược phát triển của công ty. Trong những trường hợp khẩn cấp sẽ có cuộc họp bất thường

1.3.3. Tổng giám đốc:

- Là người chịu trách nhiệm trước pháp luật về hoạt động của công ty;

- Quyết định chiến lược kinh doanh, quy mô phạm vi thị trường, kế hoạch;

- Đầu tư và phát triển, chính sách và mục tiêu chất lượng của công ty;

- Quyết định cơ cấu tổ chức, sắp xếp bố trí nhân sự

- Chỉ đạo, điều hành hoạt động và tài chính của công ty

- Tổ chức thực hiện bộ máy quản lý chất lượng trong công ty. Thực tập cam kết chất lượng đối với khách hàng;

- Chủ trì các cuộc họp xem xét của lãnh đạo về hệ thống quản lý chất lượng của công ty;

- Giám đốc là người có quyền lực cao nhất, quyết định mọi hoạt động của công ty.

1.3.4. Phòng hành chính- tổng hợp:

- Tham mưu cho Ban lãnh đạo công ty về các vấn đề liên quan đến nhân sự, công văn, hợp đồng, các quy chế áp dụng cho công ty;
- Tham mưu về cách tổ chức các phòng ban, nhân sự theo mô hình công ty;
- Lên kế hoạch tuyển dụng và phát triển nhân lực;
- Lưu trữ các hồ sơ, văn bản, giấy tờ quan trọng;
- Soạn thảo các văn bản, các tài liệu hành chính lưu hành nội bộ và gửi cho khách hàng;
- Đón tiếp khách, đối tác;
- Quản lý tài sản cố định và bảo dưỡng tài sản của công ty;
- Tổ chức, quản lý theo dõi kiểm tra các công tác liên quan đến trật tự, phòng cháy chữa cháy, vệ sinh...

1.3.5. Phòng tài chính- marketing:

- Tham mưu cho lãnh đạo về các chiến lược kinh doanh;
- Xây dựng kế hoạch, chiến lược kinh doanh theo tháng, quý, năm;
- Giám sát và kiểm tra chất lượng công việc, sản phẩm của các bộ phận khác nhằm mang đến khách hàng chất lượng dịch vụ cao;
- Có quyền nghiên cứu, đề xuất với lãnh đạo các chiến lược kinh doanh;
- Nghiên cứu đề xuất, lựa chọn đối tác đầu tư liên doanh, liên kết;
- Nghiên cứu đề xuất, lựa chọn đối tác đầu tư liên doanh, liên kết;
- Lập kế hoạch mua sắm trang thiết bị, máy móc phục vụ hoạt động SXKD;
- Báo cáo thường xuyên về tình hình chiến lược, những phương án thay thế và cách hợp tác với các khách hàng;
- Nghiên cứu về thị trường, đối thủ cạnh tranh;
- Xây dựng cách chiến lược PR, marketing cho các sản phẩm theo từng giai đoạn và đối tượng khách hàng;

- Xây dựng chiến lược phát triển về thương hiệu.

1.3.6. Phòng kế toán- tài chính:

- Xây dựng hệ thống kế toán của DN;
- Cập nhật và nắm bắt các luật thuế, chính sách thuế mới ban hành nhằm đáp ứng đúng theo quy định của pháp luật;
- Quản lý các chi phí đầu vào, đầu ra của công ty;
- Có trách nhiệm báo cáo về tình hình tài chính của công ty cho lãnh đạo khi có yêu cầu;
- Nắm bắt tình hình tài chính và có tham mưu kịp thời cho ban lãnh đạo trong việc đưa ra các quyết định;
- Giải quyết các chế độ tiền lương, thưởng, thai sản...
- Quản lý doanh thu, lượng hàng, công nợ, hàng tồn kho, tài sản cố định...
- Thanh toán hợp đồng, tham gia đàm phán các hợp đồng kinh tế.

1.3.7. Phòng điều độ khai thác:

- Triển khai kế hoạch; phân bổ phương tiện, công nhân thực hiện yêu cầu sản xuất/ dịch vụ khách hàng;
- Điều phối liên lạc với hãng tàu, nhận thông báo và kế hoạch tàu (lịch tàu, sơ đồ chất xếp, danh sách container phải dỡ/ xếp,...);
- Nhận yêu cầu của các cảng/ ICD/ Depot khác về hàng đi thẳng, chuyển cảng...
- Giám sát/ đôn đốc/ điều phối/ xử lý tình huống các bộ phận trong ca sản xuất

1.3.8. Phòng kỹ thuật đầu tư:

- Giám sát/ đôn đốc/ điều phối/ xử lý tình huống các bộ phận trong ca sản xuất
- Xây dựng, tổ chức thực hiện và giám sát chặt chẽ các kế hoạch duy tu, bảo dưỡng, sửa chữa nâng cấp, đầu tư mới máy móc, trang thiết bị kỹ thuật hàng năm phục vụ hoạt động kinh doanh của Công ty;

- Triển khai thực hiện các nhiệm vụ trong lĩnh vực liên quan đến đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị kỹ thuật phục vụ chiến lược, kế hoạch đầu tư phát triển kinh doanh của Công ty.

1.4. Các dịch vụ của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải

- Kế thừa kinh nghiệm quản lý, khai thác từ các cổ đông góp vốn, Công ty đã xây dựng đội ngũ nhân lực lành nghề có thể cung cấp đa dạng các dịch vụ chất lượng:

- + Dịch vụ cung ứng tàu biển.
- + Xếp dỡ, đóng gói, vận chuyển hàng hóa:

- Hàng đóng bao, kiện: Các loại hàng đóng bao, kiện như phân bón, soda (bao jumbo và bao 50 kg). Ngoài ra, Cảng có thể tiếp nhận xếp dỡ đa dạng các loại hàng hóa khác đóng trong bao kiện.

- Hàng dự án, siêu trường, siêu trọng (Heavy cargo): là những mặt hàng có khối lượng lớn, kích thước lớn thường chọn phương thức vận tải biển để an toàn và tối ưu chi phí. Với lợi thế kinh nghiệm khai thác từ các cổ đông lớn, cùng với lợi thế về thiết bị, Cảng tổng hợp Thị Vải có thể cung cấp dịch vụ xếp dỡ hàng dự án, hàng siêu trường siêu trọng phục vụ xây dựng các nhà máy tại các cụm công nghiệp lân cận cũng như phục vụ sản xuất khác; đặc biệt khả năng kết hợp 2 cầu bờ của Cảng có thể xếp dỡ kiện hàng đến 75 tấn là lợi thế lớn của Cảng Tổng hợp Thị Vải. Ngoài ra, hệ thống cầu cảng rộng, nhiều cầu dẫn, bãi chứa lớn và hoàn thiện rất thuận lợi để tiếp nhận và xếp dỡ hàng hóa.

- Hàng súc vật sống (Livestock): Bao gồm vận chuyển thú cưng nhỏ bằng đường hàng không và các động vật khác với số lượng lớn bằng đường biển, đòi hỏi thêm một số giấy tờ kiểm dịch và tuân thủ các quy định đặc thù khác.

- Hàng nguy hiểm (Dangerous Goods): Hàng dễ hư hỏng (Perishables) cũng là các mặt hàng nằm trong danh sách các mặt hàng giao nhận vận tải nhưng không thông dụng. Đòi hỏi tiêu chuẩn rất nghiêm ngặt nhằm đảm bảo an toàn cũng như chất lượng sản phẩm.

- Hàng rời khô: Các mặt hàng rời khô có thể cung cấp dịch vụ xếp dỡ, vận chuyển gồm: hàng nông sản nguyên liệu thực phẩm và chăn nuôi (lúa mì, ngô, bã đậu tương, bã hạt cải,...), than, phân bón, quặng, vật liệu xây dựng, gỗ dăm. Với thiết bị được đầu tư đầy đủ có thể cùng lúc tiếp nhận 2 tàu lớn vào để xếp dỡ hàng hóa.

- Năng suất dỡ hàng: 6,000-12,000 tấn/ngày.
- Hàng sắt thép: Các mặt hàng chính gồm: Tôn cuộn, phôi thép, nhôm, sắt phế liệu, thép xây dựng, ống thép, thép tấm, gang thỏi và các nguyên liệu, sản phẩm thép khác. Năng suất xếp dỡ luôn duy trì ở mức cao đáp ứng nhu cầu của khách hàng
- Năng suất dỡ hàng tôn cuộn: 7,000-12,000 tấn/ngày.
- Năng suất dỡ hàng phôi thép, nhôm: 3,000-5,000 tấn/ngày.
- Cho thuê kho, bãi lưu trữ hàng hóa.
- Cung cấp dịch vụ liên quan đến kho ngoại quan
- Cho thuê bãi và thiết bị nâng hạ phục vụ các dự án chế tạo cũng như các dịch vụ vận chuyển, hạ thủy các cấu kiện sau khi chế tạo. Với diện tích bãi rộng, được đầu tư trải thảm nhựa nên rất thuận tiện cho khách hàng trung chuyển và lưu trữ hàng hóa.
- Diện tích bãi có thể sử dụng lên đến 120,000 m².
- Cung cấp dịch vụ logistics cho các dự án, khách hàng.
- Bốc xếp hàng hóa: Bốc xếp hàng hóa cảng biển; Bốc xếp hàng hóa đường bộ. Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy: Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải ven biển và viễn dương; Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy nội địa; Lai dắt tàu biển, cứu hộ hàng hải.
- Vận tải hàng hóa bằng đường bộ: Kinh doanh vận tải hàng hóa bằng ô tô.
- Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải (trừ ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác): Sửa chữa phương tiện vận tải thủy bộ, xà lan, ca nô, tàu kéo.
- Tổ chức giới thiệu và xúc tiến thương mại.
- Sửa chữa thiết bị khác: Sửa chữa thiết bị xếp dỡ và các thiết bị chuyên dùng ngành hàng hải.
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải: Dịch vụ đại lý tàu biển; Đại lý vận tải hàng hóa; Dịch vụ đại lý vận tải đường biển; Cung ứng tàu biển (không bao gồm tàu dịch vụ dầu khí); Sửa chữa tàu biển tại cảng; Dịch vụ vệ sinh tàu biển; Dịch vụ quản lý, điều hành, kinh doanh, khai thác cảng, căn cứ dịch vụ kỹ thuật dầu khí; Dịch vụ vận chuyển, giao nhận, kiểm đếm, bảo quản, đóng gói hàng hóa; Kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế; Kinh doanh cho thuê văn phòng làm việc, kho tàng, nhà xưởng, phương tiện vận tải; Xếp dỡ, giao nhận, vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; Kinh doanh dịch vụ logistics; Đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển; Quản lý, khai

thác và cho thuê kho bãi chứa hàng, phao neo, thiết bị xếp dỡ, phương tiện vận tải thủy bộ và các thiết bị chuyên dùng ngành hàng hải; Dịch vụ khai thuê hải quan.

- Kho bãi và lưu giữ hàng hóa: Kho bãi và lưu giữ hàng hóa trong kho ngoại quan; Kho bãi và lưu trữ hàng hóa trong kho đông lạnh; Kho bãi và lưu trữ hàng hóa trong kho khác.

CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG PHỤC VỤ TÀU TẠI CẢNG BIỂN

2.1. Tổng quan về cảng biển

- *Cảng biển* là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ hàng hoá, đón trả hành khách, sửa chữa phương tiện vận tải biển, bảo quản hàng hoá và thực hiện các dịch vụ khác.

- *Vùng đất cảng* là vùng đất được giới hạn để xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, các công trình phụ trợ khác và lắp đặt trang thiết bị

- *Vùng nước cảng* là vùng nước được giới hạn để thiết lập vùng nước trước cầu cảng, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão, vùng đón trả hàng hoá, vùng kiểm dịch; vùng để xây dựng luồng cảng biển và các công trình phụ trợ khác

- *Cảng biển* có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng. Cầu cảng là kết cấu cố định thuộc bến cảng, được sử dụng cho tàu biển neo đậu, bốc dỡ hàng hoá, đón, trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác .

- *Kết cấu hạ tầng cảng biển* bao gồm kết cấu hạ tầng bến cảng và kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển .

- *Kết cấu hạ tầng bến cảng* bao gồm cầu cảng, vùng nước trước cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, luồng nhánh cảng biển và các công trình phụ trợ khác được xây dựng, lắp đặt cố định tại vùng đất cảng và vùng nước trước cầu cảng .

- *Kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển* bao gồm luồng cảng biển, hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ khác. Luồng cảng biển là phần giới hạn vùng nước từ biển vào cảng được xác định bởi hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ để bảo đảm cho tàu biển và các phương tiện thuỷ khác ra, vào cảng biển an toàn

- *Luồng nhánh cảng biển* là phần giới hạn vùng nước từ luồng cảng biển vào bến cảng được xác định bởi hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ, để bảo đảm cho tàu biển và các phương tiện thuỷ khác ra, vào bến cảng an toàn.

- Cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thuỷ nội địa nằm trong vùng nước cảng biển

chịu sự quản lý nhà nước về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật này.

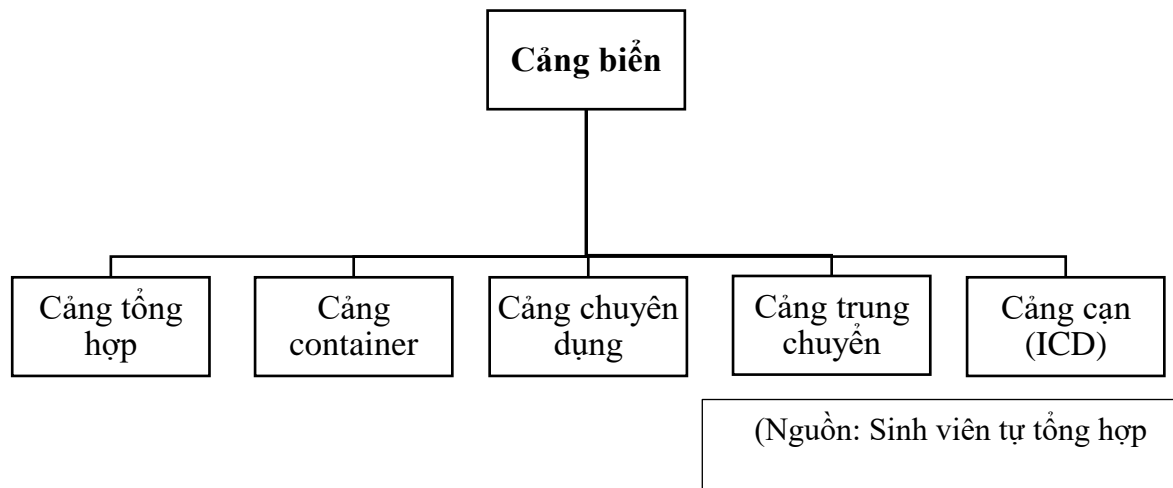
Như vậy, cảng biển là đầu mối kinh doanh lớn, bao gồm nhiều công trình và kiến trúc, bảo đảm cho tàu thuyền neo đậu an toàn, nhanh chóng và thuận lợi thực hiện công việc chuyển giao hàng hóa, hành khách từ các phương tiện giao thông trên đất liền sang các tàu thuyền và ngược lại, bảo quản và gia công hàng hóa, phục vụ tất cả các nhu cầu cần thiết của tàu neo đậu trong cảng. Ngoài ra, cảng biển còn là trung tâm phân phối, trung tâm công nghiệp, trung tâm thương mại, trung tâm dịch vụ, trung tâm cư dân của cả một vùng, địa phương.

Cần nhấn mạnh rằng cảng biển đề cập ở đây là cảng được xây dựng phục vụ cho lợi ích công cộng, trái ngược với các cơ sở vật chất khác chỉ phục vụ cho các lợi ích cá nhân (như cảng của một nhà máy công nghiệp). Sự cạnh tranh giữa các cảng là một yếu tố được xem như là những cách thức khi so sánh với những cơ sở vật chất khác. Sự cạnh tranh này xảy ra khi có nhiều hơn một cảng phục vụ và tất nhiên các cảng này cung cấp những dịch vụ với chất lượng và giá phí khác nhau.

2.2. Phân loại cảng biển

- Có rất nhiều cách để phân loại cảng biển, tuy nhiên để làm rõ các thành phần và vai trò của từng loại cảng biển trên thế giới, chúng tôi tiến hành phân loại cảng biển theo chức năng:

Hình 2.1: Sơ đồ phân loại Cảng biển



(Nguồn: Sinh viên tự tổng hợp)

- *Cảng tổng hợp*: là cảng thương mại chuyên giao nhận và xử lý nhiều loại hàng hóa khác nhau, bao gồm: hàng rời- đóng kiện (break– bulk cargo), hàng chuyên dụng, hàng container, các loại hàng khô và hàng lỏng khác

- *Cảng container*: là cảng chuyên xử lý và xếp dỡ container, hàng hóa được bảo quản trong các container có tiêu chuẩn là 20 feet hoặc 40 feet. Với xu hướng container hóa, hầu hết các cảng biển đều có khu vực và trang thiết bị riêng để phục vụ các mặt hàng container.

- *Cảng chuyên dụng*: là cảng chuyên xử lý một loại hàng hóa (xi măng, than, xăng dầu...) phục vụ cho các ngành nghề riêng biệt (cung cấp nguyên liệu, phân phối sản phẩm của nhà máy hoặc các khu công nghiệp...), bao gồm cảng chuyên dụng hàng rời (ngũ cốc, cát, sỏi, xi măng) và cảng chuyên dụng hàng lỏng (LNG, khí gas...).

- *Cảng trung chuyên*: là nơi chuyển tiếp hàng hóa container giữa các “tàu mẹ” và “tàu con”, tức là các tàu đưa hàng hóa đến cảng trung gian, sau đó hàng hóa từ cảng trung gian sẽ được vận chuyển đến điểm đích (hoặc cảng đích) thông qua hệ thống vận tải nội địa hoặc các cảng feeder.

- *Cảng cạn (ICD)*: là loại cảng nằm sâu trong nội địa (miền hậu phương của cảng), được gọi là cảng cạn hay điểm thông quan nội địa.

- Theo quy mô và ý nghĩa cảng biển được phân thành:

+ Cảng biển loại 1: là cảng biển đặc biệt quan trọng, có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế- xã hội của cả nước hoặc liên vùng.

+ Cảng biển loại 2: là cảng biển quan trọng, có quy mô vừa phục vụ cho việc phát triển kinh tế xã hội của vùng, địa phương.

+ Cảng biển loại 3: là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp.

- Theo tính chất cảng biển được chia thành:

Theo địa lý, khu vực cảng biển được chia thành:

+ Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình.

+ Nhóm 2: Nhóm cảng biển khu vực Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh.

+ Nhóm 3: Nhóm cảng khu vực Trung Trung Bộ từ Quảng Ninh đến Quảng Ngãi.

+ Nhóm 4: Nhóm cảng khu vực Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận. 4

+ Nhóm 5: Nhóm cảng biển khu vực Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và khu vực trên sông Soài Rạp thuộc tỉnh Long An).

+ Nhóm 6: Nhóm cảng biển khu vực Đồng Bằng sông Cửu Long (bao gồm cả đảo Phú Quốc và các đảo Tây Nam).

2.3. Chức năng của cảng biển

- Dịch vụ:

+ Cung cấp dịch vụ hỗ trợ tàu thuyền đến, rời cảng.

+ Cung cấp phương tiện, thiết bị và nhân lực cần thiết cho tàu thuyền neo đậu, bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách.

+ Phục vụ hàng hóa: cảng phải làm nhiệm vụ xếp dỡ, giao nhận chuyên tải, bảo quản, lưu kho, tái chế, đóng gói, phân phối hàng hóa xuất, nhập khẩu. Cảng còn là nơi tiến hành các thủ tục xuất nhập khẩu, là nơi bắt đầu, tiếp tục hoặc kết thúc quá trình vận tải...

+ Đầu mối kết nối hệ thống giao thông ngoài cảng biển.

+ Là nơi để tàu thuyền trú ẩn, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thực hiện những dịch vụ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp.

+ Cung cấp các dịch vụ khác cho tàu thuyền, người và hàng hóa.

- Để đánh giá một cảng hoạt động tốt hay không tốt, hiện đại hay không hiện đại phải căn cứ vào các chỉ tiêu sau:

- Số lượng tàu hoặc tổng dung tích đăng ký (GRT) hoặc trọng tải toàn phần (DWT) ra vào cảng trong một năm. Chỉ tiêu này phản ánh độ lớn, mức độ nhộn nhịp của một cảng

- Số lượng tàu có thể tiến hành xếp dỡ trong cùng một thời gian, khối lượng hàng hoá xếp dỡ trong một năm. Chỉ tiêu này phản ánh độ lớn, mức độ hiện đại, năng suất xếp dỡ của một cảng.

- Mức xếp dỡ hàng hoá của cảng, tức là khả năng xếp dỡ hàng hoá của cảng, thể hiện bằng khối lượng từng loại hàng hoá mà cảng có thể xếp dỡ trong một ngày của tàu. Chỉ tiêu này nói lên mức độ cơ giới hoá, năng lực xếp dỡ của một cảng.

- Khả năng chứa hàng của kho bãi cảng. Chỉ tiêu này thể hiện bằng số diện tích (m²) của kho bãi cảng, bãi container (CY) trạm giao nhận đóng gói hàng lẻ (CFS)... phản ánh mức độ lớn của cảng

- Chi phí xếp dỡ hàng hoá, cảng phí, phí lai dắt, hoa tiêu, cầu bến, xếp dỡ container (THC)... phản ánh năng suất lao động, trình độ quản lý của cảng.

- Vai trò cơ bản của cảng biển là xếp dỡ hàng hóa, hỗ trợ cho công tác xuất nhập khẩu với tư cách là bộ phận cơ sở hạ tầng của quốc gia.

- Cảng biển đã lưu chuyển toàn bộ khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, phục vụ các vùng kinh tế trọng điểm, khu công nghiệp góp phần tăng trưởng GDP.

- Việc áp dụng những thành tựu khoa học công nghệ tiên tiến vào quản lý và khai thác các cảng biển đã phát huy tác dụng đạt hiệu quả cao. Năng lực các nhà xây dựng các nhà thầu trong nước không ngừng được đổi mới nâng cấp. Đội ngũ cán bộ sử dụng và vận hành cảng biển ngày một hoàn thiện.

2.4. Hệ thống phục vụ tàu tại cảng biển

- Hệ thống phục vụ tàu tại cảng biển được chia thành 6 hệ thống thứ cấp, bao gồm:

- + Hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu.
- + Hệ thống phục vụ tàu vào cảng.
- + Hệ thống xếp dỡ.

- + Hệ thống phục vụ hàng quá cảnh.
 - + Hệ thống lưu kho bãi
 - + Hệ thống liên kết vận tải nội địa.
- *Hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu:* Nhiệm vụ của hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu trong dịch vụ cảng biển logistics. Là cung cấp lương thực, thực phẩm hoặc các dịch vụ hỗ trợ khác cho tàu. Bên cạnh đó, còn có hệ thống thông tin hỗ trợ hành trình của tàu như hệ thống kiểm tra cân bằng xếp hàng trên tàu trước khi tàu rời cảng, kiểm tra cân bằng tàu,...
- *Hệ thống phục vụ tàu ra vào cảng:* Vai trò chính của hệ thống phục vụ tàu vào cảng là đảm bảo an toàn và thuận tiện cho tàu khi tàu cập cảng. Các công ty, tổ chức cảng vụ, dịch vụ liên quan đến công tác phục vụ tàu vào cảng bao gồm dịch vụ thông quan, dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ đảm bảo an toàn cho tàu vào luồng, đại lý tàu,... Luồng hàng sẽ đi từ hệ thống phục vụ tàu vào cảng đến hệ thống xếp dỡ.
- *Hệ thống xếp dỡ:* Hệ thống xếp dỡ nắm nhiệm vụ hỗ trợ hoạt động xếp hàng và dỡ hàng của tàu tại cảng sao cho nhanh chóng và an toàn. Các bên liên quan đến hoạt động này sẽ nhận lệnh trực tiếp từ các công ty vận tải biển hoặc thông qua đại lý của người gửi hàng. Còn đội công nhân xếp dỡ sẽ nhận lệnh từ đơn vị thực hiện công tác xếp dỡ.
- *Hệ thống phục vụ hàng quá cảnh:* Đảm bảo liên kết giữa bên xếp dỡ và bên kho bãi là nhiệm vụ chính của hệ thống phục vụ hàng quá cảnh. Luồng hàng sẽ dịch chuyển từ hệ thống xếp dỡ đến hệ thống liên kết vận tải bộ hoặc hệ thống lưu kho bãi. Ở một số cảng, quá trình này không được tách biệt rõ ràng mà có thể được gộp vào hệ thống lưu kho bãi. Tuy nhiên, đối với các cảng có bãi hàng nằm xa khu vực trung tâm cảng. Thì việc xây dựng hệ thống phục vụ hàng quá cảnh là vô cùng cần thiết.

- *Hệ thống lưu kho bãi:* Với mỗi loại hàng hóa khác nhau, cần có các quá trình phục vụ khác nhau từ bên chuyên môn như phục vụ kho lưu hàng nguy hiểm, kho lưu hàng thực phẩm, khu chứa bồn cho hàng lỏng và khu kho bãi đa chức năng (bao gồm cả bãi container). Hàng hóa sau khi dỡ từ tàu hoặc mang đến từ chủ hàng sẽ được chuyển đến kho CFS để tháo/ đóng hàng vào container. Luồng hàng đi từ hệ thống phục vụ hàng quá cảnh đến hệ thống liên kết vận tải nội địa.
- *Hệ thống liên kết vận tải nội địa:* Vai trò của hệ thống liên kết vận tải nội địa là hỗ trợ cho liên kết giữa hệ thống kho bãi (hoặc hệ thống phục vụ hàng quá cảnh) với hệ thống vận tải nội địa. Dòng hàng dịch chuyển từ hệ thống phục vụ hàng quá cảnh hoặc hệ thống xếp dỡ đến khu vận tải nội địa bao gồm: vận tải đường sắt, vận tải ven biển, vận tải đường thủy nội địa, vận tải đường hàng không và chủ yếu là vận tải đường bộ.

2.5. Hoạt động phục vụ tàu tại cảng biển

- Bố trí địa điểm tàu thuyền cập cầu, vào neo đậu hoặc dịch chuyển. Trước 16 giờ hàng ngày phải thông báo kế hoạch điều độ tàu vào, rời cảng cho Cảng vụ hàng hải để lập và triển khai kế hoạch điều động tàu; trường hợp có thay đổi, phải thông báo ngay cho Cảng vụ hàng hải biết để điều chỉnh kế hoạch điều động tàu thuyền trong ngày.

- Sau khi đã có thông báo của Cảng vụ hàng hải về kế hoạch điều động tàu thuyền, doanh nghiệp cảng phải thực hiện các yêu cầu sau đây:

+ Bố trí cầu cảng có đủ chiều dài và các điều kiện cần thiết khác theo quy định bảo đảm cho tàu thuyền cập cầu an toàn; cầu cảng phải có đủ ánh sáng, không có chướng ngại vật trên mặt cầu có thể gây trở ngại, gây nguy hiểm cho việc tàu neo đậu hoặc các hoạt động bình thường khác của thuyền viên và hành khách;

+ Bố trí công nhân lành nghề để phục vụ việc buộc, cởi dây của tàu thuyền khi vào, rời cầu cảng; các cột bích phải được chuẩn bị sẵn sàng để việc buộc, cởi dây được thực hiện nhanh chóng và an toàn. Tại các vị trí buộc, cởi dây phải duy trì dấu hiệu cảnh báo phù hợp theo quy định;

+ Hoàn tất việc chuẩn bị cầu cảng ít nhất 01 giờ trước khi tàu dự kiến cập cầu nếu tàu thuyền đi từ phía biển vào cảng và 30 phút nếu tàu thuyền đi chuyển, thay đổi vị trí trong vùng nước cảng;

+ Bảo đảm các điều kiện an ninh trật tự tại khu vực cầu cảng nơi tàu cập cầu bốc dỡ hàng hóa hoặc đón trả hành khách;

+ Trang bị và duy trì sự hoạt động bình thường các phương tiện thông tin liên lạc nhằm bảo đảm sự thông suốt trong trao đổi thông tin liên quan đến hoạt động hàng hải tại cảng biển theo quy định;

+ Duy trì tình trạng kỹ thuật cầu cảng, kho, bãi, phương tiện, thiết bị, độ sâu vùng nước trước cầu cảng và vùng nước khác do mình quản lý sử dụng theo quy định;

+ Định kỳ tổ chức thực hiện việc khảo sát và đề nghị công bố thông báo hàng hải vùng nước trước cầu cảng và vùng nước khác do mình quản lý sử dụng. Tổ chức kiểm định tình trạng kỹ thuật của cảng biển theo quy định tại Điều 37 Nghị định 58/2017/NĐ-CP và quy định có liên quan của pháp luật nhằm bảo đảm an toàn trong khai thác;

+ Tổ chức thực hiện quy định của pháp luật về bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường tại cảng biển. Trường hợp xảy ra tai nạn, sự cố hàng hải, cháy, nổ, sự cố môi trường, phải tiến hành ngay các biện pháp ngăn ngừa phù hợp, thông báo cho Cảng vụ hàng hải và các cơ quan liên quan biết, xử lý theo quy định.

- Kiểm soát an toàn và môi trường: liên quan đến các quy định, quy tắc để loại trừ nguy hiểm đối với môi trường, đối với con người, bao gồm cả phòng chống cháy nổ, kiểm soát ô nhiễm nước và không khí, kiểm soát tiếng ồn.

- Các hạt động nhằm duy trì bảo dưỡng thiết bị, công trình, tạo điều kiện cho cảng hoạt động hiệu quả như:

+ Nạo vét;

+ Sửa chữa, bảo dưỡng cầu tàu, kho bãi, đường giao thông trong cảng;

+ Sửa chữa bảo dưỡng máy móc thiết bị.

- An ninh cảng: các điều kiện để đảm bảo an toàn cho hàng hóa, tài sản của cảng.

- Các hoạt động đặc biệt: đôi khi các hoạt động quân sự cũng được thực hiện trong cảng như việc tiếp nhận tàu chiến, tàu ngầm, xếp dỡ những loại hàng đặc biệt nguy hiểm.

2.6. Các yếu tố ảnh hưởng tới hiệu quả hoạt động phục vụ tàu tại cảng biển:

2.6.1. Cơ sở hạ tầng:

Bao gồm những công trình trang thiết bị, phần mềm và hệ thống các cấu trúc xây dựng khác bao quanh có chức năng hỗ trợ hoạt động. Cơ sở hạ tầng chính là nền tảng cơ bản cho tất cả loại hình thức dịch vụ vận tải nói chung và vận tải biển nói riêng. Cơ sở hạ tầng được đánh giá dựa trên các tiêu chí sau:

- + Độ sâu mực nước phù hợp cho tàu ra vào cảng
- + Số cầu cảng và cần cầu phục vụ xếp dỡ hàng hóa.
- + Hệ thống công nghệ thông tin hiện đại
- + Mức độ tự động hóa trong hoạt động cảng
- + Cảng có mạng lưới giao thông kết nối bao phủ
- + Cảng có bến bãi neo đậu phục vụ tàu vận tải
- + Cửa ngõ ra vào cảng và cầu cảng không có tình trạng tắc nghẽn

2.6.2. Vị trí địa lý:

Là một trong những đặc tính cố hữu khi điều hành hoạt động cảng trung chuyên, vì vậy cần xem xét kỹ lưỡng trước khi lên kế hoạch xây dựng. Vị trí địa lý cảng biển ảnh hưởng rất lớn đến khả năng thu hút hàng hóa và tàu thuyền qua cảng. Các tiêu chí đánh giá bao gồm:

- + Cảng thuộc khu kinh tế mở
- + Cảng có mạng lưới tàu tiếp vận thu gom và phân phối hàng hóa
- + Cảng gần với tuyến hàng hải quốc tế
- + Cảng có vị trí gần với nguồn hàng

- + Điều kiện thời tiết khu vực cảng ổn định, địa thế cảng có khả năng sử dụng để tránh bão
- + Tốc độ dòng chảy ổn định, thuận lợi cho tàu ra vào cảng
- + Cảng nằm trong khu vực kín gió, ít bị tác động bởi các điều kiện tự nhiên như sóng, thủy triều,...

2.6.3. Quản lý hoạt động:

Là yếu tố duy trì trong suốt quá trình hoạt động của cảng trung chuyển, mang tính quyết định đến hiệu quả trong hoạt động cảng. Các tiêu chí đánh giá bao gồm:

- + Tính hiệu quả của hoạt động hải quan cảng
- + Thời gian hoạt động của cảng
- + Hiệu quả hoạt động xếp dỡ hàng, sắp xếp tàu vào cảng
- + An ninh kiểm soát nội bộ và vòng ngoài cảng
- + Quy hoạch luồng tàu ra vào cảng
- + Mức độ phải hỏi thông tin khách hàng
- + Thương hiệu về dịch vụ cảng

2.6.4. Chi phí và các khoản thu khác:

- Phí xếp dỡ, lưu và thuê kho bãi
- Chi phí nhiên liệu và tiếp ứng nhu yếu phẩm
- Các loại phí khác như phí ra vào cảng, phí lai dắt và neo đậu

CHƯƠNG 3. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG PHỤC VỤ TÀU RA VÀO CẢNG TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

3.1. Cơ sở vật chất hệ thống phục vụ tàu ra vào cảng tại Cảng Tổng Hợp Thị Vải

Trang thiết bị, máy móc, phương tiện phục vụ cho hoạt động kinh doanh là nhân tố then chốt giúp doanh nghiệp hoạt động kinh doanh. Trình độ máy móc quyết định đến năng suất lao động, chất lượng sản phẩm dịch vụ công ty trang bị đầy đủ vật chất, thiết bị phục vụ. Các thiết bị luôn đảm bảo điều kiện làm việc, giúp công nhân hoàn thành công việc một cách tốt nhất.

3.1.1. Trang thiết bị

Bảng 3.1 Trang thiết bị phục vụ cho xếp dỡ của Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

STT	Loại thiết bị	Đơn vị tính	Số lượng
1	Cầu chân đế đa năng sức nâng 44,6 tấn	Chiếc	2
2	Cầu chân đế đa năng sức nâng 45 tấn	Chiếc	3
3	Cầu di động 100 tấn (có thể xếp dỡ tàu lên đến 90.000 DWT	Chiếc	1
4	Cầu ngoạm từ 10m đến 25m	Cái	12
5	Băng chuyền xếp hàng rời (có thể xếp xuống tàu lên đến 7.000 DWT	Chiếc	2
6	Phễu xá 80m	Cái	6
7	Cầu cân 80 tấn	Cái	4
8	Cần cẩu 30 – 40 tấn	Chiếc	4
9	Xe nâng 5 – 25 tấn	Chiếc	4

(Nguồn: Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải)

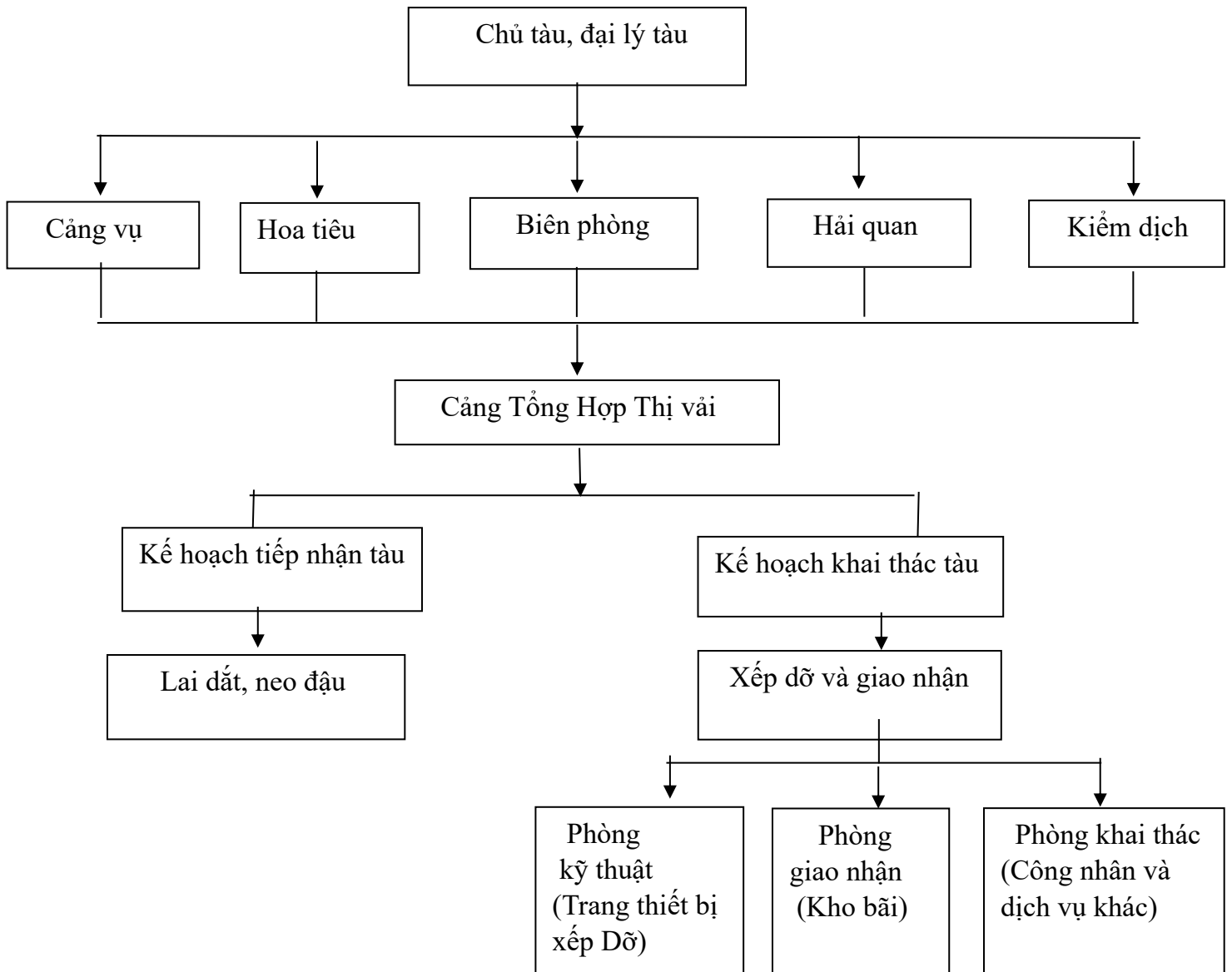
3.1.2. Hệ thống kho bãi

- Diện tích bãi đã trải nhựa hoàn thiện: 120,000 m²
- Bãi ngoại quan: 12,500 m².
- Diện tích kho: 4,000 m²
- Công ty đang đầu tư mở rộng kho với tổng diện tích 10,000 m², sức chứa từ 25,000 đến 35,000 tấn

3.2. Thực trạng hoạt động phục vụ tàu ra vào cảng của công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

3.2.1. Quy trình phục vụ tàu ra vào cảng.

Hình 3.1. Sơ đồ tiến trình tiếp nhận tàu ra, vào cảng



(Nguồn: Sinh viên tự tổng hợp)

Diễn giải:

- Khi tàu cập cảng Tổng Hợp Thị Vải, đại lý vui lòng liên hệ Phòng Điều độ khai thác Cảng Tổng Hợp Thị Vải để làm thủ tục đăng ký cầu bến, ký hợp đồng, đóng tạm ứng cảng phí.

- Khi đến làm thủ tục đăng ký cầu bến, đại lý vui lòng gửi các thông tin tàu đến như: tên tàu, các thông số kỹ thuật tàu, hàng hóa, chủ hàng, ngày cập cảng khi có thông tin.

- Liên hệ bộ phận kế hoạch để biết kế hoạch điều động tàu cập cảng: vị trí, thời gian tàu cập bến, cảng làm hàng và các thông tin liên quan khác.

- Gửi giấy báo tàu đến, cargo manifest (hàng nhập), cargo list (hàng xuất), cargo plan và các loại chứng từ khác qua fax, email, hoặc gửi trực tiếp cho bộ phận điều độ.

- Cung cấp cho cảng thông tin về hàng hóa (packinglist, tên hàng, số lượng hàng hàng hóa).

- Giấy yêu cầu cầu dịch vụ lai dắt.

- Nhận và ký xác nhận (về việc nhận giấy) và gửi lại bộ phận Điều độ “ GIẤY CHẤP NHẬN TÀU” (do cảng vụ cấp), thể hiện các thông tin vị trí neo đậu, thời gian dự kiến làm hàng.

-Sau khi hoàn tất làm hàng, gửi thông tin tàu đi, xác nhận báo ngày giờ tàu chạy để bộ phận Điều độ lên kế hoạch cho tàu dời bến

-Trong quá trình tàu cập cầu/phao hoặc trong quá trình làm hàng, phối hợp với bộ phận Điều độ để giải quyết vấn đề:

+ Về năng suất xếp dỡ, sử dụng cầu bờ, kho bãi, di dời vị trí neo đậu, các vấn đề khác liên quan đến cảng

+ Về sự cố, tranh chấp hàng hải bao gồm: đâm va, tai nạn về thiết bị tàu/ cảng, gtai nạn lao động, hao hụt,...

3.2.2. Bộ Chứng từ cần thiết phục vụ tàu ra vào cảng

*Bảng 3.2. Bộ chứng từ phục vụ tàu ra vào Cảng của Công ty Cổ Phần
cảng Tổng Hợp Thị Vải.*

STT	Mã hiệu	Tên mẫu biểu
1	CTV-QT18-BM01	Berthing Schedule
2	CTV-QT18-BM02	Acceptance Notice
3	CTV-QT18-BM03	Kế hoạch giao nhận hàng
4	CTV-QT18-BM04	Phiếu Đăng Ký phương tiện nhận hàng
5	CTV-QT18-BM05	Daily Report
6	CTV-QT18-BM06	Time Sheet (loading discharging)
7	CTV-QT18-BM07	Report on Receipt of cargo
8	CTV-QT18-BM08	General Loading
9	CTV-QT18-BM09	Report Port Due
10	CTV-QT18-BM10	Work completion
11	CTV-QT18-BM11	Bảng phân chia hàng hóa
12	CTV-QT18-BM12	Báo cáo ngày
13	CTV-QT18-BM13	Kế hoạch khai thác tuần
14	CTV-QT18-BM14	Đánh giá kết quả khai thác tuần

(Nguồn: Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải)

3.2.3 Cước phí phục vụ tàu ra vào cảng:

3.2.3.1. Cước dịch vụ tàu lai dắt hỗ trợ.

Bảng 3.3. Chi phí dịch vụ tàu lai dắt phục vụ đưa tàu ra/vào cảng.

Đơn vị tính: USD/giờ

Chiều dài toàn bộ của tàu thủy yêu cầu hỗ trợ (LOA)	Hỗ trợ tàu cập/rời cầu Cảng
Loại tàu có LOA từ 80m – dưới 90m	466
Loại tàu có LOA từ 90m – dưới 135m	932
Loại tàu có LOA từ 135m – dưới 175m	1598
Loại tàu có LOA từ 175m – dưới 200m	2787

(Nguồn: Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải)

3.2.3.2. Phí dịch vụ buộc/cởi dây tàu.

Bảng 3.4: Đơn giá phí buộc/cởi dây của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp thị Vải

Dvt: Đồng/lần buộc hoặc cởi

Trọng tải tàu	Đơn giá tại cầu (VNĐ)
<500 GT	400,000
501-1,000 GT	500,000
1,001-4,000 GT	800,000
4,001-10,000 GT	1,400,000
10,001-15,000 GT	1,800,000
15,001-20,000 GT	2,200,000
>20,001 GT	2,500,000

(Nguồn: Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải)

3.2.3.3. Phí cầu bến

Theo thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 - Chưa bao gồm thuế GTGT): 0.0031USD/GT/giờ.

o Cách tính: Phí cầu bến = 0.0031USD ×GT ×Hours.

Bảng 3.5: Đơn giá phí cầu bến của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải

	Dịch vụ nội địa	Đơn giá (VNĐ)
1	<p>Tàu thủy cập cầu/mạn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neo đậu tại cầu/mạn - Lấy nhiên liệu - Mức thu tối thiểu <p>Xà lan cập cầu bến hoặc cập mạn để dỡ/nhận hàng</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trọng tải toàn phần <p style="padding-left: 40px;"><400 GT</p> <p style="padding-left: 40px;">400-799 GT</p> <p style="padding-left: 40px;">800-999 GT</p> <p style="padding-left: 40px;">1,000-1,399 GT</p> <p style="padding-left: 40px;">>1,400 GT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nếu xà lan chưa rời bến/mạn sau mỗi 48 giờ <p style="padding-left: 40px;">500,000/ lượt/4 giờ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xà lan cập bến/mạn để lấy nhiên liệu <p>➤ Khi nhận được lệnh rời cảng, nếu phương tiện trên vẫn chiếm cầu bến</p>	<p>16.5/GT/giờ</p> <p>1,500,000/lượt</p> <p>1,000,000/lượt</p> <p>300,000/lượt/48 giờ</p> <p>450,000/lượt/48 giờ</p> <p>650,000/lượt/48 giờ</p> <p>700,000/lượt/48 giờ</p> <p>300,000/lượt/48 giờ</p> <p>Đơn giá tính thêm từng lượt như trên</p> <p>500,000/ lượt/4 giờ</p> <p>Tăng 100% đơn giá</p>
	Dịch vụ quốc tế	Đơn giá (USD)

	Tàu biển quốc tế cập cầu	
	Neo đậu tại cầu	0.0031/GT/giờ
2	Khi nhận được lệnh rời cảng, nếu phương tiện trên vẫn chiếm cầu bến	0.006/GT/giờ
	Mức thu tối thiểu	1,000/lượt
3	Trường hợp ngưng làm hàng do thời tiết, với thời gian trên 1 ngày (24 giờ liên tục) thì không thu cước cầu bến trong thời gian không làm hàng	

(Nguồn: Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải)

3.2.3.3. Phí dịch vụ khác:

Phí cấp nước, theo yêu cầu, nếu có: 3,3 USD/ m

Phí đổ rác, theo yêu cầu, nếu có:

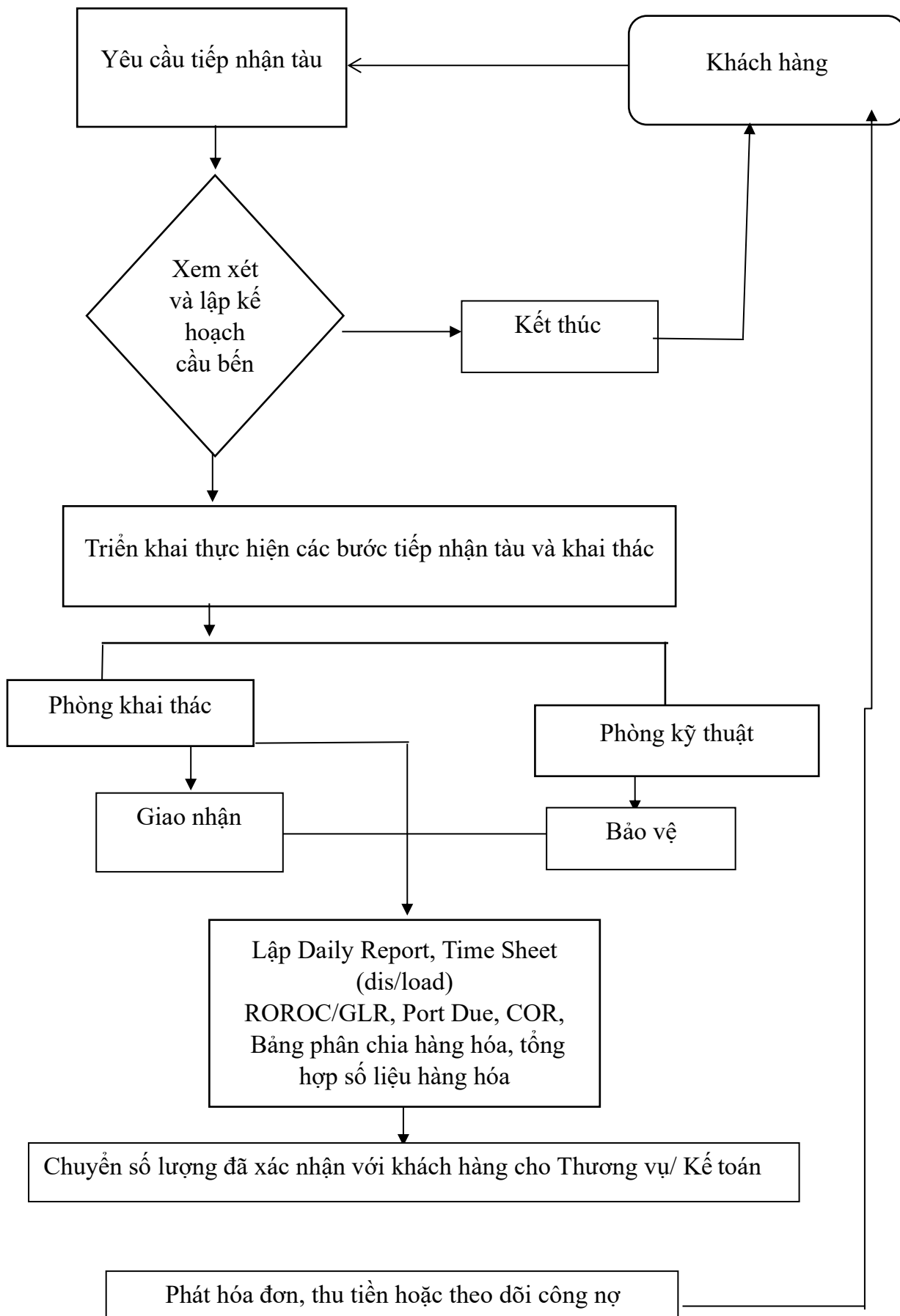
Đối với rác thông thường: 55 USD/ m³.

Mức tối thiểu cho mỗi lần yêu cầu dịch vụ là: 55 USD

3.3. Thực trạng phục vụ hoạt động xếp dỡ và giao nhận hàng hóa cho tàu.

3.3.1. Quy trình xếp dỡ và và giao nhận hàng cho tàu.

Hình 3.2. Sơ đồ tiến trình phục vụ xếp dỡ hàng hóa cho tàu



(Nguồn: Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải)

Diễn giải:

-Khi tiếp nhận được yêu cầu tiếp nhận tàu, chuyên viên điều độ kế hoạch có trách nhiệm yêu cầu các phương tiện trình các giấy tờ theo quy định khi vào cảng (giấy phép cập cảng, giấy đăng ký phương tiện)

-Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ thu giấy đăng ký và thu phí neo đậu, còi buộc dây đối với tàu.

-Sau đó, Phòng Điều độ khai thác sẽ căn cứ vào tính chất hợp đồng dài hạn hay theo chuyến và chính sách ưu tiên đối với những khách hàng sẽ cập nhật và lập kế hoạch tiếp nhận tàu (berthing schedule) theo mẫu CTV-QT18-BM01.

-Nếu các yêu cầu tiếp nhận tàu không được chấp nhận hoặc không thể sắp xếp được cầu bến/thiết bị thì sẽ thông báo khách hàng/đại lý tàu không tiếp nhận tàu. -Nếu yêu cầu tiếp nhận tàu được chấp nhận và có thể sắp xếp cầu bến/thiết bị xếp dỡ. Phòng Điều độ khai thác sẽ lập Giấy chấp nhận cầu bến theo mẫu số CTV-QT18-BM02 gửi đại lý/khách hàng và lập kế hoạch giao nhận hàng (xếp dỡ, vận chuyển) theo mẫu CTV-QT18- BM03 trong đó nêu rõ một số thông số chính của tàu, khối lượng hàng hóa, phương án xếp dỡ vận chuyển, nhân lực, phương tiện yêu cầu kèm theo các hồ sơ về bản lược khai (cargo manifest), danh sách hàng hóa (cargo list), sơ đồ xếp hàng (stowage plan). Kế hoạch giao nhận hàng Phòng Khai thác triển khai đến các bộ phận thuộc phòng và đồng thời chuyển các bộ phận Kỹ thuật, Giao nhận, Bảo vệ để các bộ phận bố trí nhân lực, thiết bị triển khai thực hiện. Kế hoạch giao nhận hàng sẽ được Chuyên viên điều độ kế hoạch chuyển đến chuyên viên điều độ hiện trường cũng như thông báo các nội dung cần thiết cho nhà thầu phụ.

- Chuyên viên điều độ hiện trường sẽ căn cứ trên kế hoạch tàu đến và kế hoạch giao nhận hàng sẽ bố trí nhân lực tiếp nhận tàu và triển khai công tác xếp dỡ, vận chuyển ngay khi tàu đến.

-Trong quá trình xếp dỡ, vận chuyển chuyên viên điều độ hiện trường sẽ là người chịu trách nhiệm đôn đốc, phối hợp các Phòng/Đội trong Công ty và nhà thầu phụ để triển khai xếp dỡ hiệu quả. Chuyên viên điều độ kế hoạch là người chịu trách nhiệm chung về công tác khai thác trong suốt ca làm việc do mình phụ trách.

-Đầu mỗi ca, Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập Daily Report cho ngày trước đó căn cứ trên những số liệu tự theo dõi và đối chiếu với số liệu do Chuyên viên điều độ hiện trường và điều độ nhà thầu ghi chép.

- Sau khi hoàn thành xếp dỡ hàng hóa và trước khi tàu rời cảng, Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập Time Sheet (xếp dỡ). Daily Report và Time Sheet sẽ được ký hàng ngày với đại diện tàu (thuyền trưởng/Đại phó) đối với những tàu hàng nông sản, sắt phế liệu hoặc tàu có yêu cầu theo dõi thời gian xếp dỡ hàng hóa

-Sau khi kết thúc làm hàng và trước khi tàu rời cảng, Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập ROROC hoặc GLR (tàu xuất), Port Due đối với những tàu chạy tuyến nước ngoài. Các giấy tờ nêu trên được đại diện tàu ký xác nhận là cơ sở để phát hóa đơn thu tiền từ đại lý/khách hàng.

-Chuyên viên điều độ hiện trường có trách nhiệm ghi chép các vấn đề tồn tại cần lưu ý cũng như thời gian làm hàng vào sổ theo dõi giao ca. Chuyên viên điều độ kế hoạch có trách nhiệm kiểm tra tổng hợp báo cáo ngày theo Mẫu CTV-QT18 BM12 gửi Phó tổng giám đốc Khai thác, TGD Nhân viên theo dõi số liệu sẽ căn cứ trên các số liệu từ Chuyên viên điều độ, Giao nhận sẽ kiểm tra đối chiếu số liệu. Khi số liệu đã chính xác sẽ lập Bảng tổng hợp dịch vụ theo Mẫu CTV-QT18-BM10 và chuyển khách hàng xác nhận. Sau đó các hồ sơ này sẽ được chuyển Phòng Thương Vụ (có xác nhận thời gian) để Phòng Thương vụ tập hợp hồ sơ thanh toán chuyển Phòng TCKT.

3.3.2. Các chứng từ giao nhận hàng hóa

- Vận đơn đường biển (B/L)
- Lệnh giao hàng (D/O)
- Chứng từ giao nhận cầu tàu: căn cứ lệnh giao hàng, lược khai hàng hóa... các bên tiến hành giao nhận theo số lượng, chủng loại từng loại hàng trên cơ sở các phoi phiếu kiểm đếm hàng được lập theo từng ca và có xác nhận của các bên: tàu – cảng – người nhận hàng

- Các loại biên bản
- + Biên bản kết toán giao nhận hàng với tàu (ROROC)
- + Giấy chứng nhận hàng hư hỏng, đổ vỡ (COR)
- + Phiếu thiếu hàng (CSC)

Nhân viên giao nhận tại cầu tàu cần quan tâm đến các loại giấy tờ liên quan đến kiểm soát phương tiện làm hàng, danh sách phương tiện làm hàng, các phoi phiếu giao nhận, các mẫu biên bản để kiểm soát các phương tiện làm hàng có đúng tàu, đúng máng, loại hàng, vận đơn, ngoài ra còn kiểm soát an toàn hàng hóa, an toàn vệ sinh lao động.

3.3.3. Số lượng tàu ra vào cảng Tổng Hợp Thị Vải năm 2023

Bảng 3.6. Tổng hợp số lượng tàu ra vào cảng Tổng Hợp Thị Vải năm 2023

STT	Tháng	Tổng số lượng tàu ra vào cảng (chiếc)
1	1	22
2	2	22
3	3	26
4	4	21
5	5	24
6	6	22
7	7	29
8	8	27
9	9	27
10	10	37
11	11	25
12	12	20



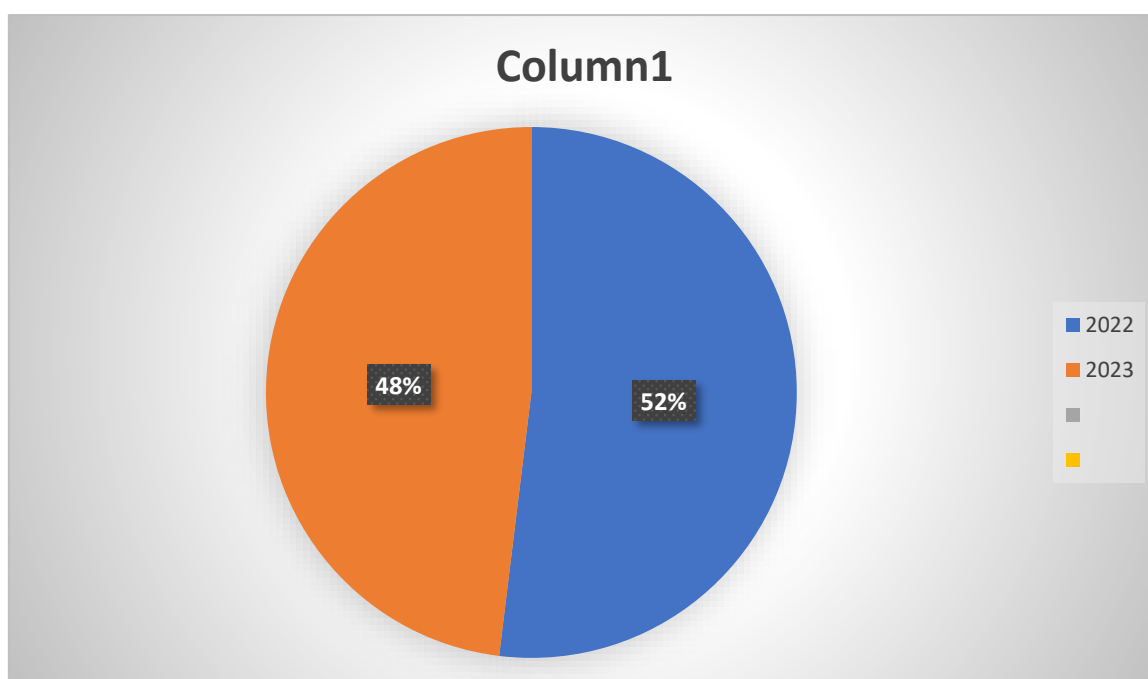
(Nguồn: Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải)

***Nhận xét:** Trong tất cả các tháng trong năm, tháng 10 là tháng đỉnh điểm Cảng tiếp nhận được số lượng tàu ra vào Cảng nhiều nhất, do cuối năm nhu cầu mua hàng hóa của người tiêu dùng tăng cao. Còn số lượng trung bình tiếp nhận tàu của các tháng còn lại sẽ giao động khoảng từ 20 đến 29 chiếc.

3.3.4. Sản lượng hàng hóa năm 2023

So sánh tổng sản lượng hàng hóa thông qua Cảng Tổng Hợp Thị Vải năm 2022 và 2023

Biểu đồ 3.1: Biểu đồ so sánh tổng sản lượng hàng hóa của năm 2022 và 2023



Nguồn: (Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải)

***Nhận xét:** Từ biểu đồ trên cho ta thấy sản lượng hàng hóa thông qua Cảng của năm 2023 ít hơn sản lượng hàng hóa thông qua Cảng của năm 2022. Nguyên nhân là do sự ảnh hưởng của nền kinh tế toàn cầu đang gặp khó khăn và ảnh hưởng bởi chiến tranh lạnh chính trị của một số nước khác.

3.3.5. Bảng giá phục vụ hoạt động giao nhận hàng hóa với của Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

3.3.5.1. Phí xếp dỡ hàng hóa.

Bảng 3.7. Phí xếp dỡ các loại mặt hàng rời tại Công ty Cổ phần Cảng tổng Hợp thị Vải

Đơn vị tính: đồng/tấn.

Loại hàng	Đơn vị tính	Đơn giá VNĐ
Hàng nông sản (cầu bờ)	Tấn	71,500
Hàng nông sản (cầu tàu)	Tấn	71,500
Sắt thép	Tấn	93,000
Hàng rời	Tấn	66,000
Đi thẳng (đơn giá bao gồm phí cầu bờ, phí quản lý, phí cân hàng, phí thông qua cầu cảng).	Tấn	32,900
Sử dụng cầu nổi (đơn giá chỉ bao gồm chi phí cân treo, quản lý, phí thông qua cầu cảng).	Tấn	11,000

(Nguồn: Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải)

3.3.5.2. Phí dịch vụ đóng mở nắp hầm hàng

- Trường hợp cần cầu bờ:

Bảng 3.8: Đơn giá phí đóng /mở hầm hàng của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải

Đvt: đồng/lần đóng hoặc mở hầm

Trọng tải tàu	Nắp hầm để lại trên boong	Nắp hầm đưa lên bờ
<5,000 GT	500,000	600,000
5,001-10,000 GT	600,000	700,000
>1,001 GT	800,000	900,000

(Nguồn: Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải)

Trường hợp có 2 boong (Tween Deck): tăng 150% đơn giá

3.3.5.3. Phí qua cổng và phí cân.

Bảng 3.9: Đơn giá phí qua cổng và phí cân của Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải

Đơn vị tính: đồng/tấn.

Cân hàng	Đơn giá VNĐ
Hàng và phương tiện (chỉ tính lượt cân khi trên xe có hàng)	2,000
Xe qua cổng	1,000

(Nguồn: Công ty Cổ Phần cảng Tổng Hợp Thị Vải)

3.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động phục vụ tàu tại công ty cổ phần cảng Tổng Hợp Thị Vải.

- Để đón nhận và khai thác một con tàu vào cảng giao nhận hàng hóa sẽ phụ thuộc vào rất nhiều yếu tố khác nhau, nhưng qua tổng hợp thì các yếu tố sau đây đang làm ảnh hưởng trực tiếp, gây khó khăn tới hoạt động phục vụ tàu ra vào cảng của Cảng Tổng Hợp Thị Vải:

3.4.1. Cơ sở hạ tầng:

Khả năng đón nhận tàu của cảng tổng hợp Thị Vải so với cảng cùng đặc điểm là SSIT được thể hiện ở bảng 3.10.

Bảng 3.10. Năng lực cầu bến của cảng tổng hợp Thị Vải và SSIT

STT	Cảng	Độ sâu bến nước	Số cầu bến	Chiều dài bến	Trọng lượng tối đa (DWT)
1	Tổng Hợp Thị Vải	12m	1	600m	75.000
2	SSIT	14m	1	600m	160.000

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)

Nhận xét:

Số lượng cầu bến và chiều dài bến của cảng tổng hợp Thị Vải và cảng SSIT là như nhau, nhưng do độ sâu bến nước của cảng tổng hợp Thị Vải thấp hơn cảng SSIT nên khả năng tiếp nhận tàu của cảng tổng hợp Thị Vải nhỏ hơn rất nhiều so với cảng SSIT (cảng SSIT có thể tiếp nhận được tàu có trọng tải gấp đôi so với cảng tổng hợp Thị Vải).

3.4.2. Nguồn nhân lực

- Số lượng nhân viên còn hạn chế nhưng số lượng công việc thì quá nhiều.
- Nguồn nhân lực còn yếu kém, do Cảng chưa có những giải pháp đào tạo công nhân, nhân viên một cách bài bản. Làm thiếu đi những đội ngũ lao động có trình độ chuyên môn cao.
- Việc tuyển dụng được các lao động có trình độ chuyên môn về cảng biển còn gặp nhiều khó khăn và mất nhiều thời gian do số lượng ứng cử viên địa phương đáp ứng các yêu cầu đặt ra quá ít.
- Đi đôi với việc thiếu về số lượng, do hầu hết người lao động chưa được đào tạo chuyên sâu nên doanh nghiệp phải mất từ 1 - 2 năm để đào tạo lại. Kéo theo doanh nghiệp phải mất thêm thời gian và chi phí đào tạo

3.4.3. Thời tiết:

- Sức gió: Sức gió mạnh có thể ảnh hưởng đến việc xếp dỡ và kiểm soát tàu ra, vào cảng. Chính vì vậy mà cảng cần có kế hoạch và trang thiết bị để đối phó.
- Sóng và nước biển: Sóng cao có thể làm tăng rủi ro cho các hoạt động xếp dỡ của tàu
- Thời tiết mưa bất chợt sẽ phải tạm ngưng và khiến quá trình làm hàng bị gián đoạn do một số mặt hàng kỵ nước: Lúa mì, bắp, kali,.....
- Mưa kéo dài sẽ làm giảm tầm nhìn, công nhân phải tạm dừng làm việc và các trang thiết bị đều phải tắt trạng thái hoạt động.

3.4.4. Hệ thống giao thông

- Hệ thống đường bộ vào Cảng còn kém, chưa được lưu thông một cách tối ưu dẫn đến việc hay xảy ra ùn tắc giao thông
- Kết cấu đường chưa được hoàn thiện dẫn đến quá trình vận chuyển gặp khó khăn, ảnh hưởng đến thời gian và hiệu suất

- Giao thông kém dẫn đến việc sự chậm trễ trong việc giao hàng đến Cảng và tăng chi phí vận chuyển.

3.5. Nhận xét chung về thực trạng hoạt động phục vụ tàu ra cảng tại Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

3.5.1. Ưu điểm

- Sản lượng hàng xuất nhập khẩu tăng đều hàng năm điều này chứng tỏ nghiệp vụ đón nhận và giao nhận hàng tại Cảng tổng hợp Thị Vải ngày càng chuyên nghiệp, đạt được sự tin cậy của khách hàng mang về doanh thu cao cho Cảng.

- Hoạt động xếp dỡ và khai thác không có chất thải đáng kể gây ô nhiễm môi trường.

- Đường vào/tiếp cận: đường vào rộng.

- Công nghệ: Khả năng đưa công nghệ mới vào phần mềm và nguồn nhân lực (khả năng cung cấp dịch vụ tốt với năng suất và chất lượng cao).

- Thương hiệu của Cảng: nhiều khách hàng trung thành.

- Hạ tầng và trang thiết bị xây dựng bài bản.

3.5.2. Nhược điểm

- Trang thiết bị chưa được tân tiến dẫn đến quá trình khai thác, làm hàng còn chậm.

- Độ sâu trước bến không đủ sâu còn hạn chế để có khả năng tiếp nhận những tàu mẹ có trọng lớn.

- Hệ thống giao thông kết nối cùng các dịch vụ phụ trợ còn nhiều thiếu hụt. Hệ thống giao thông kết nối giữa Cái Mép- Thị Vải nói chung và cảng tổng hợp Thị Vải nói riêng với các khu vực lân cận chưa được phát triển.

CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ PHỤC VỤ TÀU RA VÀO CẢNG TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

4.1. Định hướng phát triển của cảng

Được thành lập ngày 21/07/2014, Công ty Cổ Phần Cảng Tổng hợp Thị Vải là đơn vị quản lý, khai thác Bến cảng tổng hợp Thị Vải. Mục tiêu hoạt động của Công ty là đưa Cảng tổng hợp Thị Vải trở thành một trong những cảng tổng hợp lớn mạnh trong khu vực Cái Mép – Thị Vải. Kế thừa kinh nghiệm quản lý, khai thác từ các cổ đông góp vốn, Công ty đã xây dựng đội ngũ nhân lực lành nghề có thể cung cấp đa dạng các dịch vụ chất lượng: Xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa; cho thuê kho, bãi lưu trữ hàng hóa; Cung cấp dịch vụ Logistics cho các dự án, các khách hàng,...

Hình thành hệ thống các cảng biển có mô hình quản lý hiện đại, tiên tiến trong toàn Tổng công ty, củng cố hoạt động sản xuất kinh doanh của cảng để giữ vững thị phần cũng như tận dụng tối đa công suất cầu bến, trang thiết bị khai thác nhằm nâng cao năng lực và hiệu quả khai thác.

4.2. Phân tích năng lực cạnh tranh của cảng

Dựa vào việc xem xét điểm mạnh và điểm yếu của cảng cũng như các cơ hội và thách thức có thể đưa ra chiến lược điều chỉnh phát triển. Phương pháp này được tổng hợp trong ma trận SWOT (trong bảng 4.1). Bảng này cho thấy có nhiều khó khăn mà cảng cần giải quyết và khắc phục nhằm thích nghi tốt hơn với các thách thức trong tương lai. Chiến lược tốt nhất là dựa vào các điểm mạnh hiện có để nắm bắt cơ hội phát sinh. Cũng cần giải quyết các yếu điểm hiện nay nhằm củng cố năng lực của cảng, đối phó với những thách thức trong tương lai.

Bảng 4.1. Ma trận SWOT phân tích năng lực cạnh tranh của cảng tổng hợp Thị Vải

Điểm mạnh	Điểm yếu
<p>1. Xây dựng được thương hiệu được tín nhiệm bởi các khách hàng lớn.</p> <p>2. Hạ tầng và trang thiết bị xây dựng bài bản.</p> <p>3. Hoạt động xếp dỡ và khai thác rất ít có chất thải đáng kể gây ô nhiễm môi trường.</p>	<p>1. Trang thiết bị cũ dẫn đến hiệu suất làm việc giảm.</p> <p>2. Khả năng kết nối với các khu vực lân cận còn hạn chế.</p> <p>3. Chức năng của cảng: thiếu các công ty, Chi nhánh,... liên quan đến cảng được đặt tại cảng.</p>

Cơ hội	Thách thức
<p>1. Gần các khu công nghiệp lớn tại BRVT, Đồng Nai, Bình Dương.</p> <p>2. Việt Nam đã ký kết hiệp định đối tác xuyên Thái Bình Dương thúc đẩy tự do thương mại và tạo điều kiện cho thương giao thương trong khu vực.</p> <p>3. Các nhà khai thác và các các hãng tàu biển: Sự quan tâm nhiều hơn từ các nhà khai thác và các hãng tàu biển, điều này đồng nghĩa với khả năng đưa các nhà khai thác nhiều kinh nghiệm vào khai thác dựa trên những điều kiện hợp đồng thích hợp, và thu hút những người sử dụng cảng có nhiều hàng hoá</p>	<p>1. Khu vực có nhiều cảng đã đi vào hoạt động trong đó cả cảng container đã thêm công năng tiếp nhận tàu hàng rời/xá nên cạnh tranh trực tiếp với cảng.</p> <p>2. Gần các nhà máy sản xuất thép khói bụi gây ô nhiễm môi trường và ảnh hưởng đến sức khỏe lao động cũng như những khách hàng của công ty.</p> <p>3. Luật định và chính sách Việt Nam thay đổi liên tục.</p>

- Nhận xét:** Bảng này cho thấy có nhiều khó khăn mà cảng cần giải quyết và khắc phục nhằm thích nghi tốt hơn với các thách thức trong tương lai. Chiến lược tốt nhất là dựa vào các điểm mạnh hiện có để nắm bắt cơ hội phát sinh. Cũng cần giải quyết các yếu điểm hiện nay nhằm củng cố năng lực của cảng, đối phó với những thách thức trong tương lai.

4.3. Đề xuất một số giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của cảng tổng hợp Thị Vải.

4.3.1. Nhóm giải pháp nâng cao năng lực khai thác.

Đẩy mạnh đầu tư trang thiết bị hiện đại, đồng bộ cũng như áp dụng thành tựu khoa học kỹ thuật và công nghệ thông tin vào quản lý và khai thác cảng. Cần tiếp tục cải cách thủ tục hành chính cảng biển, tạo điều kiện thuận lợi cho chủ tàu, chủ hàng tiết kiệm thời gian qua cảng, giải phóng tàu nhanh và giảm thiểu chi phí vận tải.

4.3.2. Đầu tư trang thiết bị phục vụ hoạt động xếp dỡ, giao nhận

Cảng cũng cần đặc biệt chú trọng nâng cao năng suất bốc dỡ bởi vì năng suất xếp dỡ càng cao thì thời gian làm hàng và giải phóng hàng càng nhanh chóng. Năng suất xếp dỡ của cảng phụ thuộc vào năng lực về trang thiết bị xếp dỡ (như cần cầu bờ, xe nâng, xe xúc, cầu cân,...). Để nâng cao năng lực xếp dỡ thì cảng cần đầu tư phát triển phương tiện thiết bị theo hướng chuyên dụng và hiện đại. Để thực hiện được giải pháp này cảng có thể thực hiện theo hai hướng là mua mới hoặc đi thuê.

Bảng 4.2. So sánh các ưu, nhược điểm của giải pháp đầu tư trang thiết bị

Giải pháp	Ưu điểm	Nhược điểm
Mua mới	- Chủ động trong việc xếp dỡ, giao nhận	- Giá thành cao - Chi phí quản lý nhiều - Lãng phí trong giai đoạn thấp điểm
Đi thuê	- Chi phí thấp - Được đảm bảo thay thế thiết bị khi có sự cố - Ưu điểm tài chính – dự đoán trước được chi phí - Cơ hội mở rộng hoạt động kinh doanh do giảm được chi phí đầu tư ban đầu	- Phụ thuộc vào bên cho thuê thiết bị - Kỹ thuật và nghiệp vụ thuê trang thiết bị phức tạp

(Nguồn: Sinh viên phân tích)

Giải pháp trước mắt là thay vì doanh nghiệp bỏ toàn bộ số tiền ra để mua trang thiết bị mới thì việc thuê thiết bị sẽ tối ưu hơn, công ty chỉ cần thanh toán những khoản tiền nhỏ hơn rất nhiều so với giá trị của máy móc thiết bị.

4.3.3. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.

Cần chú trọng đến công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực để phục vụ cho cảng.

- (1) Tuyển dụng, đào tạo đội ngũ nhân viên có chuyên môn cao. Cảng có thể tiến hành “đặt hàng” nhân lực từ các cơ sở đào tạo trong và ngoài khu vực.
- (2) Thành lập các chỉ số đánh giá hiệu quả lao động của nhân viên như năng suất lao động, doanh thu,...
- (3) Nâng cao khả năng giải quyết vấn đề nhằm tăng thêm uy tín cho cảng thông qua các chương trình đào tạo nội bộ, giao lưu học hỏi kinh nghiệm giữa các đơn vị cảng với nhau.

4.3.4. Phát triển Marketing dịch vụ cảng biển

Tăng cường hoạt động Marketing đối với dịch vụ cảng, tạo điều kiện cho cảng có thể thực hiện việc quảng cáo qua các ấn phẩm như: Tờ rơi, slide, phim ảnh được cảng xây dựng và thiết kế nhằm giới thiệu và quảng cáo tại các dịp như hội nghị, triển lãm tọa đàm xúc tiến đầu tư nhằm hỗ trợ cho các doanh nghiệp tiếp cận thị trường, tìm kiếm đối tác và các cơ hội kinh doanh đầu tư.

Nỗ lực tạo mối quan hệ với các hãng tàu, hải quan, kho bãi, khách hàng nhằm có sự ưu đãi cũng như sự lựa chọn trước hết khi học có nhu cầu. Cập nhật thông tin, diễn biến của thị trường trong việc giá cả, chất lượng dịch vụ tạo vị thế cạnh tranh giành lấy sự lựa chọn của khách hàng.

Cung cấp các dịch vụ gia tăng như kho bãi an toàn, dịch vụ thông quan hiệu quả và giải pháp vận chuyển linh hoạt.

Tạo các chương trình khuyến mãi và ưu đãi cho những khách hàng lâu năm hoặc những khách hàng mới nhằm xây dựng mối quan hệ mật thiết với khách hàng tiềm năng trong ngành logistics và vận tải biển.

4.3.5 Cải tạo luồng vào cảng

Cảng cần có kế hoạch cải tạo luồng bằng cách nạo vét luồng, tạo điều kiện thuận lợi cho các tàu lớn có thể cập cảng. Việc tàu phải giảm tải do hạn chế về luồng lạch không chỉ khiến cho cảng mất nguồn doanh thu lớn từ tác nghiệp xếp dỡ, mà còn khiến chủ hàng mất thời gian luân chuyển hàng hóa, ảnh hưởng đến sức hút của cảng.

Cải tạo luồng để có thể tiếp nhận được nhiều tàu có trọng tải lớn hơn, để không phải đợi con nước lớn tàu mới có thể vô cảng làm hàng, rồi đợi đến con nước lớn sau mới tàu mới có thể ra cảng được.

4.3.6 Không ngừng cải tiến quy trình làm việc

Sắp xếp lại hàng hóa trong kho bãi, tạo không gian làm việc ngăn nắp, thuận tiện hơn cho công nhân thao tác công việc và góp phần cải thiện hình ảnh của công ty trước khách hàng.

Ban hàng bằng hướng dẫn thao tác, trình tự công việc và kết hợp giám sát thực hiện, đào tạo các kiến thức chuyên môn, các chức năng máy móc và cách khắc phục các hư hỏng, sự cố thường xảy ra.

4.3.7 Giải pháp gia tăng sức cạnh tranh và thu hút thêm nữa các khách hàng

Phát triển kết nối giao thông liên vùng bằng đường bộ, đường sắt, đường sông đến các khu vực kinh tế trọng điểm trong vùng; các cơ quan chức năng sớm xem xét và bố trí nguồn vốn để đầu tư nạo vét tuyến luồng Cái Mép-Thị Vải đến cao độ -15,5m từ phao số “0”

Cho phép xây dựng và áp dụng cơ chế cảng mở tại cụm cảng Cái Mép-Thị Vải để thúc đẩy trung chuyển quốc tế; đầu tư tuyến đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu kết nối với cụm cảng Cái Mép-Thị Vải; triển khai nhanh dự án cao tốc Bến Lức-Long Thành tạo thuận lợi cho việc kết nối hàng hóa bằng đường bộ từ khu vực Tây Nam Bộ đến các cảng Nhóm 5.

Bên cạnh đó, tập trung nguồn lực đầu tư phát triển và hoàn thiện hạ tầng giao thông kết nối giữa cảng và hậu phương sau cảng; thủ tục xuất nhập khẩu, thông quan hải quan, kiểm dịch hàng hóa tại cảng Cái Mép-Thị Vải cần phải nhanh chóng, hiệu quả, cạnh tranh; các bãi xe tải để thuận lợi cho việc vận tải hàng hóa đến các cảng biển Nhóm 5; kêu gọi các nhà đầu tư tham gia đầu tư các cảng cạn theo quy hoạch để điều tiết giao thông, tăng cường hỗ trợ phát triển công nghiệp và nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển trong khu vực; nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực trong lĩnh vực logistics.

Hiện nay hệ thống Cảng Cái Mép - Thị Vải chưa đủ điều kiện để trở thành cảng trung chuyển quốc tế, chưa thu hút được các hãng tàu lớn và mất đi tính cạnh tranh với các cảng nước sâu khác trong khu vực và thế giới do thiếu các yếu tố: Các cảng đang bị

chia cắt, cầu cảng chưa gắn kết, hàng hóa từ tàu nhỏ chuyển sang tàu lớn không có sự liên thông, chưa thật sự là cảng trung chuyển; thiếu một tổ chức kiểm tra chuyên ngành tại chỗ; thiếu một hệ sinh thái Logistics; thiếu một hệ thống giao thông kết nối liên vùng đa phương thức; chi phí logistics cao, thời gian thông quan kéo dài.

KẾT LUẬN

Đẩy mạnh đầu tư trang thiết bị hiện đại, đồng bộ cũng như áp dụng thành tựu khoa học kỹ thuật và công nghệ thông tin vào quản lý và khai thác cảng. Cảng cũng cần đặc biệt chú trọng nâng cao năng suất bốc dỡ bởi vì năng suất xếp dỡ càng cao thì thời gian làm hàng và giải phóng hàng càng nhanh chóng. Năng suất xếp dỡ của cảng phụ thuộc vào năng lực về trang thiết bị xếp dỡ (như cần cầu bờ, xe nâng, xe xúc, cầu cân,...) Tăng cường hoạt động marketing đối với dịch vụ của cảng: tạo điều kiện cho cảng có thể thực hiện việc quảng cáo qua hình thức: Tạo website, slide, phim ảnh được cảng xây dựng và thiết kế nhằm giới thiệu và quảng cáo tại các dịp như các hội nghị, triển lãm tọa đàm xúc tiến đầu tư nhằm hỗ trợ cho các doanh nghiệp tiếp cận thị trường, tìm kiếm đối tác và các cơ hội kinh doanh- đầu tư. Đẩy mạnh việc Marketing các dịch vụ của Cảng, xây dựng hình ảnh Cảng một cách toàn diện. Nỗ lực tạo mối quan hệ với các hãng tàu, hải quan, kho bãi, khách hàng nhằm có sự ưu đãi cũng như sự lựa chọn trước hết khi họ có nhu cầu, chủ động trong việc tìm kiếm khách hàng và thị trường mới của mình. Cập nhật thông tin, diễn biến của thị trường trong việc giá cả, chất lượng dịch vụ tạo vị thế cạnh tranh giành lấy sự lựa chọn của khách hàng.

Ngày nay, dưới sự phát triển không ngừng của nền kinh tế khoa học, kỹ thuật Ngày nay, với tiên tiến, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ngày càng khẳng định được ưu thế của mình trong vận chuyển quốc tế. Với giá cước rẻ, vận chuyển được khối lượng hàng hóa lớn, thời gian vận chuyển ổn định, đa dạng phương thức khai thác, song chung ta cũng không ngừng cải thiện, khắc phục điểm yếu trong phương thức vận chuyển và khai thác này chính là thời gian. Bằng mọi nguồn lực, chúng ta có thể cải thiện tốc độ tàu nhưng vấn đề mấu chốt chính là rút ngắn thời gian xoay vòng tàu quay lại Cảng. Để làm được việc đó, việc đầu tiên phải làm chính là tăng tốc độ làm hàng, khai thác tại cảng, rút ngắn thời gian tàu nằm tại cảng nhưng khối lượng làm hàng vẫn đảm bảo được tăng lên. Tốc độ khai thác, làm hàng nhanh hay chậm có thể ảnh hưởng đến sự tồn tại và phát triển của công ty. Nhưng không vì thế mà công ty đưa về thời gian mà quên mất đi chất lượng dịch vụ, thương hiệu của chính mình. CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI với các loại hình: dịch vụ khai thác hàng Rời, hàng Xá các loại hình dịch vụ Cảng Biển khác đang dần hoàn thiện chính mình và khẳng định thương hiệu cũng như năng lực cạnh tranh với các đối thủ trong Cụm Cảng Cái Mép nói riêng và Quốc tế nói chung.

❖ PHỤ LỤC

MỘT SỐ MẪU BIÊN BẢN, CHỨNG TỪ CỦA CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI.

Phụ lục 01	Danh sách phương tiện đăng ký nhận hàng
Phụ lục 02	Kế hoạch giao/nhận hàng
Phụ lục 03	Giấy kiểm nhận hàng với tàu
Phụ lục 04	Phiếu giao nhận hàng hóa
Phụ lục 05	Berthing schedule

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI (08/2021-TT.BGTVT). Thông Tư Ban Hành Quy Chuẩn Kỹ Thuật Quốc Gia Về Cảng Biển, 19/04/2021, từ:
<<https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Thong-tu-08-2021-TT-BGTVT-Quy-chuan-ky-thuat-quoc-gia-ve-cang-bien-471523.aspx>>
2. NHÓM 7-GVHD: TRƯƠNG MINH ĐỨC (2018). Quy Trình Khai Thác Cảng. Bài tiểu luận, từ: <<https://luanvan.co/luan-van/tieu-luan-quy-trinh-khai-thac-cang-61755/>>
3. Tài liệu nội bộ Công Ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải