

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

---



**BÁO CÁO KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**

**TÊN ĐỀ TÀI**

**GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ GIAO NHẬN HÀNG  
NÔNG SẢN TẠI 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

**Khoá học:** 2020    **Lớp:** DH20LG2

**Đơn vị thực tập:** Công Ty Cổ Phần Cảng Hợp Thị Vải  
( THI VAI GENERAL PORT )

**Người hướng dẫn tại đơn vị:** .....

**Giảng viên hướng dẫn:** Ths. Đinh Thu Phương

**Sinh viên thực hiện:** Nguyễn Hoàng Dũng

**Mã SV:** 20035560

*Bà Rịa-Vũng Tàu, tháng ... năm 20...*

## LỜI CẢM ƠN

Lời đầu tiên , được sự phân công của quý thầy cô Khoa Kinh tế biển - Logistics , Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu , sau hơn 3 năm học tập cũng như tích lũy kiến thức .

Để hoàn thành nhiệm vụ được giao , không những sự cố gắng từ bản thân em còn có sự hướng dẫn tận tình từ các thầy cô , bạn bè , ... .

Em xin chân thành cảm ơn các thầy / cô trong khoa Kinh tế biển - Logistics đã luôn nhiệt tình giúp đỡ và đặc biệt cô - ThS . Đinh Thu Phương , người đã hướng dẫn em từng chút một từ những bài học , thực tập tốt nghiệp và bây giờ là khóa luận tốt nghiệp . Mặc dù khối lượng công việc của cô rất lớn từ việc hàng ngày giảng dạy biết bao lớp cho tới việc của cô nhưng cô không ngần ngại dành thời gian nghỉ ngơi của mình để hướng dẫn , định hướng đi cho em , để em hoàn thành tốt nhiệm vụ . Một lần nữa em xin chân thành cảm ơn cô và chúc cô dồi dào sức khỏe để phát triển tiếp sự nghiệp truyền đạt kiến thức cho sinh viên . Nhờ sự dạy dỗ và chỉ bảo chân thành đã giúp em gần hoàn thành con đường học tập trên ghế nhà trường , sau này khi đã tốt nghiệp và đi làm em luôn mong được sự giúp đỡ , chỉ bảo và những lời tâm sự để cho em mở mang thêm về chuyên ngành lĩnh vực mà mình đã chọn .

....., ngày .....tháng.....năm 20..

**Sinh viên thực hiện**

## DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

Bill of loading ( B/L ) : Vận đơn đường biển

Cargo manifest : Bản Khai Sơ Lược Hàng Hóa

## DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1 : Logo Công ty Cảng Tổng Hợp Thị Vải

Hình 1.2 : Sơ đồ thể hiện cơ cấu tổ chức nhân sự của Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

Hình 2.1 . Giao hàng hóa xuất khẩu có lưu kho, bãi của cảng

Hình 2.2. Giao hàng hóa xuất khẩu không lưu kho, bãi cảng

## DANH MỤC BẢNG

Bảng 1.1. Thông kê Phòng/Ban trong Công Ty Cổ Phần Cảng tổng Hợp Thị Vải

Bảng 2.1. Phí bốc xếp các mặt hàng Nông Sản

Bảng 3.1. Các trang thiết bị của Cảng

Bảng 3.2. Năng suất công việc

Bảng 3.3. Chỉ tiêu trọng lượng hàng cầu bờ

Bảng 3.4. So sánh chi phí cầu, bốc xếp giữa Cảng Tổng Hợp Thị Vải và Cảng SSIT

## MỤC LỤC

<b>LỜI CẢM ƠN .....</b>	<b>i</b>
<b>DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT .....</b>	<b>ii</b>
<b>DANH MỤC HÌNH .....</b>	<b>iii</b>
<b>DANH MỤC BẢNG .....</b>	<b>iv</b>
<b>LỜI MỞ ĐẦU .....</b>	<b>1</b>
<b>CHƯƠNG 1 . TỔNG QUAN VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI(THI VAI GENERAL PORT).....</b>	<b>2</b>
1.1. Giới Thiệu về Công ty.....	2
1.2. Quá Trình Hình Thành Và Phát Triển .....	3
1.3. Lĩnh Vực Hoạt Động.....	4
1.4. Nhiệm Vụ Và Chức Năng Của Công Ty .....	5
1.5. Cơ Cấu Tổ Chức Nhân Sự .....	6
1.5.1 Bộ máy tổ chức công ty .....	6
1.5.2 Các ban phòng trong Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải :.....	8
<b>CHƯƠNG 2 . TỔNG QUAN GIAO NHẬN HÀNG NÔNG SẢN TẠI CẢNG BIỂN .....</b>	<b>12</b>
2.1. Tổng Quan Về Giao Nhận Hàng Hóa Tại Cảng Biển.....	12
2.2. Giao Nhận Hàng Nông Sản Tại Cảng Biển .....	16
2.2.1. Khái niệm về hàng nông sản.....	16
2.2.2 Đặc Tính Vận Tải Của Hàng Nông Sản .....	17
2.2.3 Các Yêu Cầu Đối Với Quá Trình Giao Nhận Và Xếp Dỡ Hàng Nông Sản..	18
2.3.1 Cơ sở hạ tầng và trình độ của nhân viên.....	19
2.3.2 Biến động thời tiết .....	19
2.3.3 Cạnh tranh ngày càng mạnh mẽ.....	20
2.4 Các Tiêu Chí Đánh Giá Hiệu Quả Hoạt Động Giao Nhận Hàng Nông Sản.....	20
<b>CHƯƠNG 3 . THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG NÔNG SẢN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI.....</b>	<b>22</b>
3.1. Cơ Sở Vật Chất , Kỹ Thuật của Cảng Tổng Hợp Thị Vải : .....	22
3.1.1 Danh sách thiết bị .....	22
3.1.2 Quy Trình Giao Nhận Hàng Nông Sản .....	24
3.2 Phương Án Xếp Dỡ.....	25
3.2.1 Phương Án Phễu Xá .....	25
3.2.2 Phương Án Cân Treo .....	27

3.3 Phương Pháp Chất Xếp Bảo Quản.....	28
3.4 Thực Trạng Hoạt Động Giao Nhận Hàng Nông Sản Tại Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.....	29
3.4.1 Kết Quả Hoạt Động Giao Nhận Hàng Nông Sản tại Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.....	29
3.4.2 Hiệu Quả Hoạt Động Giao Nhận Hàng Nông Sản .....	31
3.4.3 Các Yếu Tố Ảnh Hưởng Đến Hiệu Quả Giao Nhận Hàng Nông Sản Tại Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải .....	32
3.5 Đánh Giá Chung Về Hiệu Quả Hoạt Động Giao Nhận Hàng Nông Sản Tại Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải .....	33
3.5.1 Ưu Điểm .....	33
3.5.2 Nhược Điểm.....	33
3.5.3 Nguyên Nhân Tồn Tại .....	34
<b>CHƯƠNG 4 : GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG NÔNG SẢN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI.....</b>	<b>36</b>
4.1 Mục Tiêu & Chiến Lược Phát Triển Của Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải .....	36
4.2 Các Giải pháp.....	36
<b>KẾT LUẬN .....</b>	<b>37</b>

## LỜI MỞ ĐẦU

Trong thời đại hiện nay, Logistics đang đóng một vai trò quan trọng trong sự thành công của công nghiệp hóa - hiện đại hóa của đất nước. Logistics nói chung và hoạt động xuất nhập khẩu nói riêng là lĩnh vực đóng vai trò mũi nhọn thúc đẩy nền kinh tế Việt Nam hội nhập với nền kinh tế quốc tế, phát huy những lợi thế của đất nước, tận dụng các năng lực, tiềm năng của con người, vốn, công nghệ, khoa học kỹ thuật, kinh nghiệm, kỹ năng tiến tiến từ nước ngoài, trân trọng văn hóa dân tộc, tiếp thu tinh hoa nhân loại.

Việt Nam chính thức gia nhập Tổ Chức Thương Mại WTO, vì vậy nền kinh tế ngày càng trở nên năng động hơn, nhiều cơ hội để các doanh nghiệp phát triển hơn. Hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu chiếm một vị trí quan trọng hàng đầu trong sự tồn tại và phát triển kinh tế của mỗi quốc gia.

Quy trình giao nhận hàng nông sản là một phần quan trọng trong chuỗi cung ứng nông sản từ nơi sản xuất đến người tiêu dùng. Mục tiêu chính của quy trình là đảm bảo hàng hóa được giao nhận đúng chất lượng, đúng thời gian và đảm bảo sự phù hợp với yêu cầu của khách hàng. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện quy trình có thể phát sinh các vấn đề như hàng hóa bị hư hại, không đạt chất lượng hay việc giao nhận hàng không đúng thời gian. Vì vậy, cần có các giải pháp và cải tiến để tăng cường kiểm soát chất lượng hàng hóa, đảm bảo đúng tiến độ giao nhận hàng và nâng cao kỹ năng của nhân viên giao nhận. Quy trình giao nhận hàng nông sản là một phần quan trọng trong hoạt động kinh doanh nông sản và cần được thực hiện một cách hiệu quả để đảm bảo sự phát triển bền vững của ngành nông nghiệp.

Qua quy trình này, hàng hoá từ nơi sản xuất được vận chuyển đến cảng để tiếp tục các thủ tục nhập khẩu hoặc xuất khẩu. Các bên liên quan sẽ phối hợp và tuân thủ theo quy trình để đảm bảo việc giao nhận hàng nông sản diễn ra một cách chính xác và hiệu quả.

Vì vậy, bài khóa luận lần này của em có liên quan đến hàng nông sản. Hàng nông sản là mặt hàng nổi trội của nước Việt Nam ta và cũng như các nước trong khu vực Đông Nam Á. Nhận thức được tầm quan trọng của quy trình giao nhận hàng nông sản, với những kiến thức mà em đã được học và cùng với sự hướng dẫn của anh chị trong công ty, cho nên em đã chọn thực hiện đề tài: “GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ GIAO NHẬN HÀNG NÔNG SẢN TẠI CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI”.



# **CHƯƠNG 1 . TỔNG QUAN VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI(THI VAI GENERAL PORT)**

## **1.1. Giới Thiệu về Công ty**

- 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 CUỜNG / ĐẶNG VIỆT DŨNG.

- Điện thoại : 0254 3895 807

- Fax : 0254 3895 808

- Email : [Ctv@thivaiport.vn](mailto:Ctv@thivaiport.vn)

- Website : [www.thivaiport.vn](http://www.thivaiport.vn)

- Mã số thuế : 3502259121

- Ngành nghề :

(1) Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy.

(2) Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê.

(3) Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải.

- Vốn điều lệ : 31.600.000 USD

- Năng lực : Tiếp nhận tàu lên đến 93.366,7 DWT với tổng công suất lên đến 3 triệu tấn/ năm.

- Tổng diện tích khu đất : 28,2 Ha

- Tổng chiều dài cầu cảng : 600m
- Chiều rộng : 40m
- Độ sâu trước bến : -14m
- Công năng khai thác cảng : Cầu cảng Tổng hợp (Hàng rời, hàng khô...) .
- Tàu vào cảng lớn nhất (DWT) : 75.000

## **1.2. Quá Trình Hình Thành Và Phát Triển**

Dự án phát triển cảng quốc tế Cái Mép – Thị Vải nằm trong nhóm cảng biển số 5, được Thủ tướng chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 695/QĐ-TTg ngày 24/6/2004 với tổng mức đầu tư lên tới 12.891 tỷ đồng, quy mô đầu tư 02 bến container Cái Mép hạ, 02 bến tổng hợp Thị Vải, tổng mức đầu tư 12.891 tỷ đồng bằng nguồn vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản và vốn đối ứng của Chính phủ Việt Nam. Cảng quốc tế Cái Mép – Thị Vải là Dự án đầu tiên Chính phủ Việt Nam lựa chọn nhà khai thác cảng thông qua hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước theo Nghị định 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2013 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải, tiến tới phá bỏ dần sự độc quyền, tăng tính cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và tạo bước đột phá cho các doanh nghiệp khai thác cảng của Việt Nam, đáp ứng các cam kết của Việt Nam sau khi gia nhập Tổ chức thương mại thế giới (WTO).

Được sự chấp thuận của Bộ Giao thông Vận tải tại Quyết định số 172/QĐ-BGTVT ngày 17/01/2014 về việc phê duyệt kết quả đánh giá Hồ sơ dự thầu Gói thầu số 2 “Lựa chọn bên thuê khai thác bến cảng tổng hợp quốc tế Thị Vải” do Nhà nước đầu tư bằng nguồn vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản, ngày 07/3/2014, Cục Hàng hải Việt Nam và Liên danh Công ty TNHH MTV Cảng Sài Gòn – Công ty Cảng dịch vụ Dầu khí tổng hợp Phú Mỹ - Công ty Cổ phần Vinacommodities – Công ty Cổ phần tập Đoàn muối Miền Nam – Công ty Cổ phần dịch vụ hàng hải dầu khí Hưng Thái, đã ký kết hợp đồng cho thuê khai thác Bến cảng tổng hợp quốc tế Thị Vải.

Bến tổng hợp Thị Vải được thiết kế và xây dựng cho tàu chở hàng rời cỡ Panamax có trọng tải 70.000DWT tổng chiều bến là 600m. Các công trình phụ trợ kèm theo gồm văn phòng điều hành, nhà kho, thiết bị (2 giàn cầu đa chức năng 44.6 tấn), xưởng bảo dưỡng, trạm nhiên liệu, mặt sân bãi, cổng kiểm tra. Bắt đầu tiến hành khai thác thử nghiệm vào tháng 03/2014 và chính thức thành lập vào ngày 21/07/2014 với tên gọi đầy đủ là Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải ( THI VAI GENERAL PORT) được quản

lý và khai thác bởi Liên danh Công ty TNHH MTV Cảng Sài Gòn – Công ty Cảng dịch vụ Dầu khí tổng hợp Phú Mỹ - Công ty Cổ phần Vinacommodities – Công ty Cổ phần tập Đoàn muối Miền Nam – Công ty Cổ phần dịch vụ hàng hải dầu khí Hưng Thái. Với Tổng diện tích 22 ha, bãi chứa hàng 120.000 m<sup>2</sup>, diện tích kho 4.000 m<sup>2</sup>, độ sâu trước bến đạt 14,5 mét, trọng tải tiếp nhận tàu 70.000 DWT, trong thời gian hoạt động tuy ngắn nhưng Cảng tổng hợp Thị Vải đã tiếp nhận nhiều đợt tàu lớn, đáp ứng nhu cầu, tiến độ bốc xếp hàng rời cũng như hàng tổng hợp. Ngoài ra Cảng đã tiến hành mua sắm, góp vốn thêm các trang thiết bị để phục vụ hoạt động kinh doanh như: Cầu cầu Gottwalt 100 tấn, Hai băng tải làm hàng tàu hơn 7.000 DWT, Xe nâng, Cạp, Phễu...

Tuy Cảng tổng hợp Thị Vải vừa mới được thành lập một thời gian ngắn nhưng đang nỗ lực phấn đấu để trở thành một trong những Cảng dẫn đầu về chất lượng dịch vụ. Đảm bảo quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa nhanh chóng, an toàn từng bước góp phần đưa Đất Nước phát triển và hội nhập Quốc tế. Đi vào hoạt động năm 2018, TVP là cảng tổng hợp nước sâu có thể tiếp nhận nhiều loại hàng hóa với tổng công suất lên đến 3 triệu tấn/ năm. Với quyết tâm vì sự phát triển bền vững để đóng góp cho nền kinh tế Việt Nam cũng như mang lại cuộc sống tốt đẹp cho người dân Việt Nam, chính sách của TVP là cung cấp dịch vụ chất lượng hàng đầu đạt chuẩn quốc tế đi đôi với việc chú trọng về an toàn, môi trường và sức khỏe.



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

### **1.3. Lĩnh Vực Hoạt Động**

- Xếp dỡ , vận chuyển hàng hóa gồm các mặt hàng chính :
- + Hàng nông sản nguyên liệu thực phẩm và chăn nuôi ;
  - + Hàng gỗ dăm ;
  - + Hàng sắt thép nguyên liệu thành phẩm như tôn cuộn , phôi thép ,thép xây dựng , sắt phế liệu , ống thép ;

- + Hàng dự án và hàng siêu trường siêu trọng ;
- Cho thuê kho bãi , bãi lưu trữ hàng hóa ;
- Cung cấp dịch vụ liên quan đến khi 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 khi chế tạo ;
- Cung cấp dịch vụ Logistics cho các dự án , các khách hàng .
- 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;
  - + Kinh doanh cho thuê văn phòng làm việc, kho tàng, nhà xưởng, phương tiện vận tải , xếp dỡ .

#### **1.4. Nhiệm Vụ Và Chức Năng Của Công Ty**

##### Chức năng :

+ Công ty cung cấp các dịch vụ cho các công ty hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh nội địa và quốc tế với mục đích kết nối thương mại toàn cầu một cách hiệu quả, chất lượng và đẩy mạnh sự phát triển kinh tế cũng như giao lưu văn hóa dân tộc. Công ty đẩy mạnh các thủ tục dịch vụ: làm chứng từ, khai báo hải quan, vận tải, giao nhận hàng hóa, tư vấn cho khách hàng,...với mong muốn mang đến sự yên tâm và tạo niềm tin cho khách hàng tốt nhất.

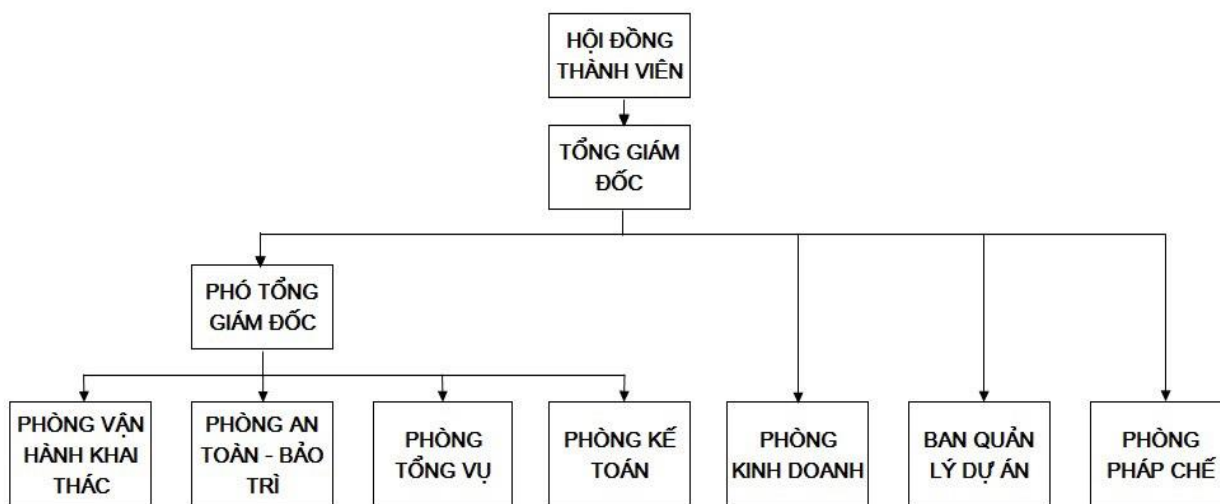
##### Nhiệm vụ :

- + Chức năng hoạt động: Các dịch vụ cảng và logistics
- + Làm trung gian vận chuyển hàng hóa nội địa, quốc tế bằng đường biển, đường bộ
- + Thực hiện các thủ tục thông quan, đóng thuế thay cho chủ hàng
- + Hỗ trợ các dịch vụ quản lý liên quan đến chứng từ (invoice, packing

list, bill, tờ khai hải quan), giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật, giấy phép xuất nhập khẩu, mã vận đơn, chứng nhận xuất xứ hàng hóa, thủ tục thuê kho bãi,...

## 1.5. Cơ Cấu Tổ Chức Nhân Sự

### 1.5.1 Bộ máy tổ chức công ty



Hình 1.2 : Sơ đồ thể hiện cơ cấu tổ chức nhân sự của Công ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

Sơ đồ thể hiện cơ cấu tổ chức như **Hình 1.3**, đã thể hiện rõ sự phân quyền hạn và trách nhiệm giữa các cấp lãnh đạo đối với nhân viên, giữa các phòng ban với nhau. Các phòng ban đều có trưởng phòng và phó phòng, họ giữ một vị trí rất quan trọng và chịu trách nhiệm phân công và nắm rõ công việc của trong phòng ban cũng như liên kết với các phòng ban khác để hỗ trợ lẫn nhau, giúp đẩy mạnh hoạt động kinh doanh có hiệu quả nhất nhằm mục đích giúp công ty phát triển mạnh hơn.

Phòng	Chi tiết phòng ban	Nhân Sự
Phòng Điều độ Khai Thác	Trưởng phòng	Chuyên Viên Điều độ
	Phó phòng	Điều độ hiện trường / Đốc Công Xếp dỡ
		Nhân viên Tổng hợp

	Đội Trưởng giao nhận	Nhân viên Tổng hợp
		Nhân viên Kho bãi
		Nhân viên Cầu cân
Phòng Thương vụ Marketing	Trưởng phòng	
	Phó phòng	Chuyên viên Phụ trách Hợp đồng Chuyên viên theo dõi công nợ
Phòng Kỹ thuật Đầu tư	Trưởng phòng	
	Phó phòng	Tổ trưởng mua sắm
		Chuyên viên Quản lý vật tư kho
		Kỹ sư Xây dựng
	Tổ trưởng Tổ Cầu - Phương tiện	Nhân viên Lái Cầu
		Nhân viên vận hành TBPT
	Tổ trưởng Cơ khí Bảo dưỡng	Chuyên viên Bảo dưỡng điện
		Chuyên viên bảo dưỡng Thiết bị
Kỹ sư Thiết bị Cơ khí		
Phòng Tài chính Kế toán	Kế toán Trưởng / Trưởng phòng	
	Phó phòng	CV Kế toán DT
		CV Kế toán CP
		CV Kế toán Tiền mặt
Thủ quỹ		
Phòng Hành chính Tổng hợp	Trưởng phòng	
	Phó phòng / Tổ trưởng	CV Nhân sự
		CV Hành chính
CV Kế hoạch		

		CV CNTT
		Nhân viên HCTT
		Nhân viên Văn thư
		Nhân viên Lễ tân
		Nhân viên Tạp vụ
		Nhân viên Lái xe
		CV An toàn
		CV Chất Lượng
	Đội Trưởng Bảo vệ	Nhân viên Bảo vệ

*Bảng 1.1: Thống kê Phòng / ban trong Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải*

### **1.5.2 Các ban phòng trong Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải :**

❖ *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 hằng năm của từng loại cổ phần .
- Bầu, miễn nhiệm, bãi nhiệm thành viên Hội đồng quản trị, Kiểm soát viên .
- 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 .
- Quyền và nghĩa vụ khác theo quy định của Luật này và Điều lệ công ty.

❖ *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 .

❖ *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;

- Tổ chức thực hiện bộ máy quản lý chất lượng trong công ty.
- 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;

❖ *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;
- Tổ chức, quản lý theo dõi kiểm tra các công tác liên quan đến trật tự, phòng cháy chữa cháy, vệ sinh...;

❖ *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;
- 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.

❖ *Phòng kế toán- tài chính:*

- Xây dựng hệ thống kế toán của DN;
- 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;
- Thanh toán hợp đồng, tham gia đàm phán các hợp đồng kinh tế;



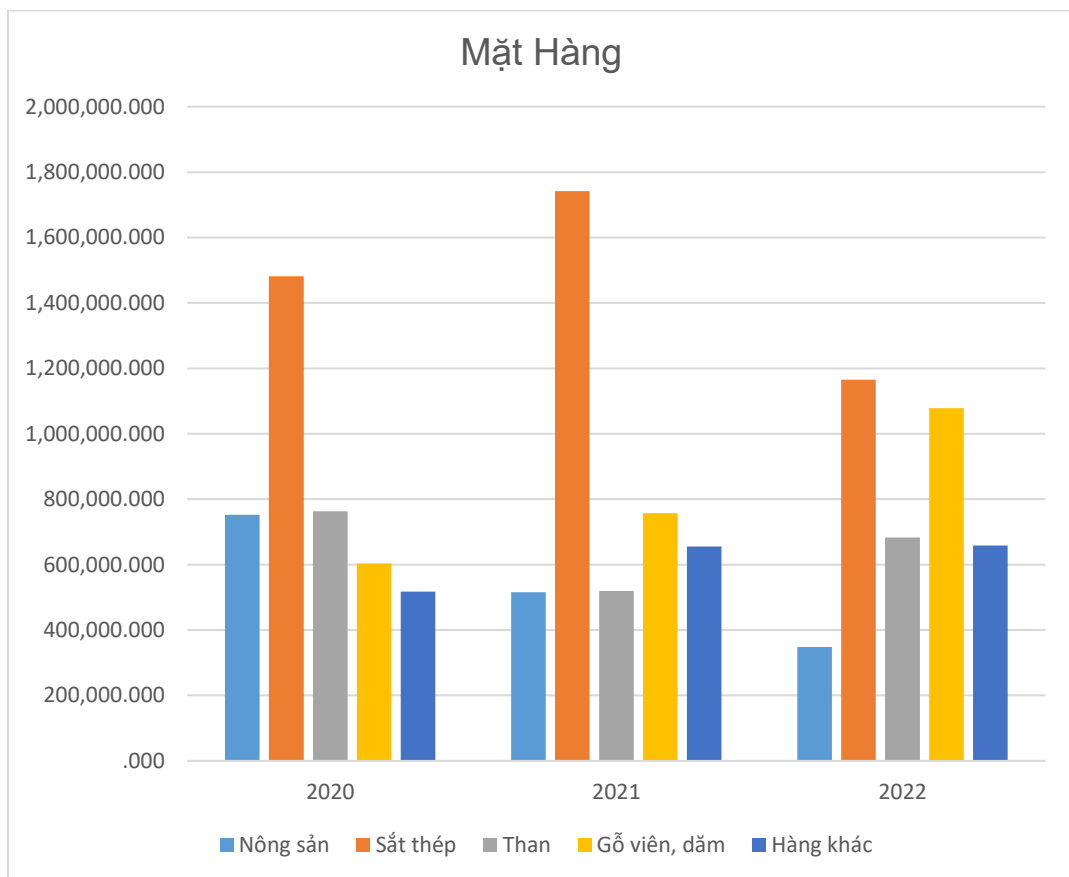
❖ *Phòng điều độ khai thác:*

- 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/ đơn đốc/ điều phối/ xử lý tình huống các bộ phận trong ca sản xuất

❖ *Phòng kỹ thuật đầu tư:*

- Giám sát/ đơn 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 trang thiết bị kỹ thuật hàng năm phục vụ hoạt động kinh doanh của Công ty;

## 1.6 Kết Quả Hoạt Động Sản Xuất Kinh Doanh



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

- Sản Lượng Thông Quan Của Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải :
- + Năm 2020 , tình hình hoạt động giao nhận vẫn diễn ra suôn sẻ và các đơn hàng giao nhận vẫn bình thường .Các mặt hàng vẫn được khai thác đều theo từng đợt tàu trong năm , gần như là mặt hàng chính được Công ty khai thác và giao nhận .
- + Năm 2021 , do biến động của dịch Covid-19 trên toàn cầu ở Việt Nam cũng bị ảnh hưởng và tại Công ty cũng thực hiện theo chính sách 3 tại chỗ . Nhưng các đơn hàng đã được ký từ 2020 nên vẫn hoạt động bình thường .
- + Năm 2022 , sau hậu Covid-19 tình hình hoạt động Công ty không được mấy suôn sẻ vì các Quốc gia hạn chế xuất khẩu tập trung vào Đất nước họ để khôi phục lại , nên việc hoạt động khai thác và giao nhận giảm đi đáng kể .

## CHƯƠNG 2 . TỔNG QUAN GIAO NHẬN HÀNG NÔNG SẢN TẠI CẢNG BIỂN

### 2.1. Tổng Quan Về Giao Nhận Hàng Hóa Tại Cảng Biển

#### 2.1.1 Khái niệm về giao nhận hàng hóa

Giao nhận là dịch vụ liên quan đến vận chuyển, gom hàng, bốc xếp, lưu kho đóng gói và phân phối hàng hóa. Đồng thời các đơn vị giao nhận sẽ trực tiếp giải quyết các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ có liên quan trực tiếp đến hàng hóa .

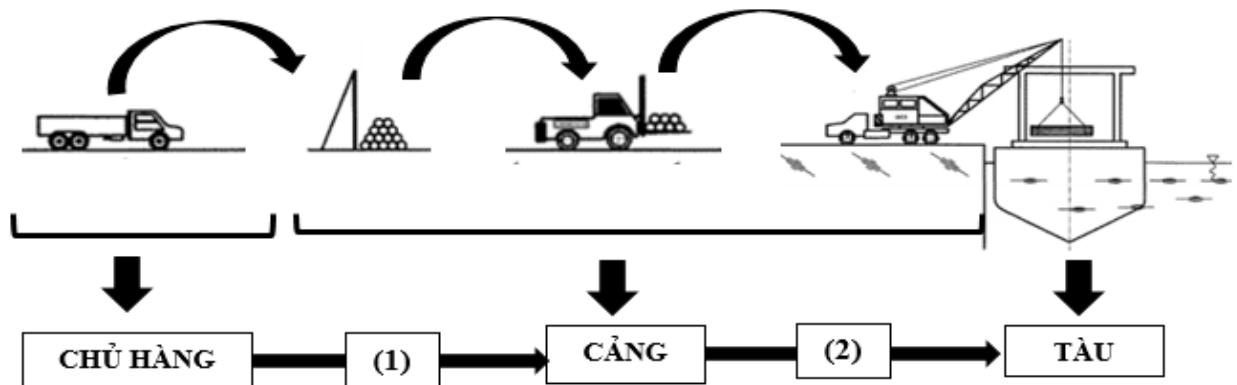
#### 2.1.2 Quy trình giao nhận hàng hóa tại Cảng biển

##### 2.1.2.1 Giao hàng xuất khẩu

Việc giao hàng hóa xuất khẩu thông qua các biển được chia thành 2 trường hợp: giao hàng xuất khẩu lưu kho, bãi của cảng và giao hàng xuất khẩu không lưu kho, bãi của cảng.

##### a. Giao hàng xuất khẩu có lưu kho, bãi của cảng

Đối với loại hàng này, việc giao hàng gồm 2 bước chính: chủ hàng giao hàng cho cảng, sau đó cảng tiến hành giao hàng cho tàu.



Hình 2.1 . Giao hàng hóa xuất khẩu có lưu kho, bãi của cảng

#### □□ **Bước 1: Chủ hàng giao hàng xuất khẩu cho cảng.**

Chủ hàng hoặc người được chủ hàng ủy thác tiến hành các công việc sau:

- Giao Danh mục hàng hoá xuất khẩu (Cargo List) và đăng ký với phòng điều độ để bố trí kho bãi và lên phương án xếp dỡ .
- Liên hệ với phòng thương vụ để ký kết hợp đồng lưu kho, bốc xếp hàng hoá với cảng .
- Lấy lệnh nhập kho và báo với hải quan và kho hàng .

Giao hàng vào kho, bãi của cảng.

**Bước 2: Cảng giao hàng cho tàu**

Bước công việc này được chia làm 2 giai đoạn là: chuẩn bị trước khi giao hàng cho tàu và tổ chức xếp, giao hàng cho tàu.

Trước khi giao hàng cho tàu, chủ hàng phải thực hiện những việc sau:

Kiểm nghiệm, kiểm dịch (nếu cần), làm thủ tục hải quan

Báo cho cảng ngày giờ dự kiến tàu đến (ETA), chấp nhận NOR (Notice of Readiness – Thông báo sẵn sàng làm hàng)

Giao cho cảng Danh mục hàng hoá xuất khẩu để cảng bố trí phương tiện xếp dỡ.

Ký hợp đồng xếp dỡ với cảng

Cảng tổ chức xếp hàng và giao hàng cho tàu:

Trước khi xếp phải vận chuyển hàng từ kho ra cảng, lấy lệnh xếp hàng, ấn định số máng xếp hàng, bố trí xe và công nhân và người áp tải (nếu cần).

Tiến hành giao hàng cho tàu.

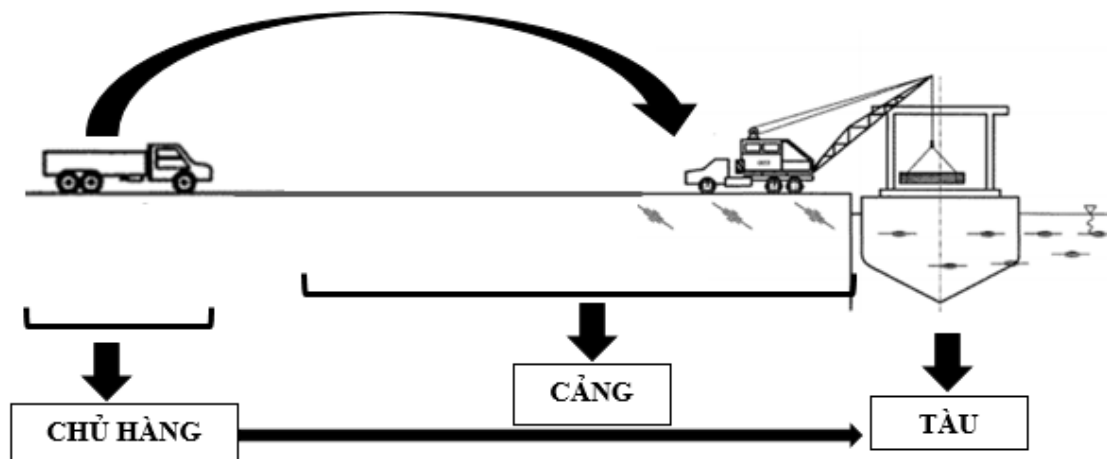
Khi giao nhận một lô hoặc toàn tàu, cảng phải lấy Biên lai thuyền phó (Mate's Receipt) để lập vận đơn.

Sau khi xếp hàng lên tàu, căn cứ vào số lượng hàng đã xếp ghi trong Phiếu kiểm đếm (Tally Sheet), cảng sẽ lập Bản tổng kết xếp hàng lên tàu (General Loading Report) và cùng ký xác nhận với tàu. Đây cũng là cơ sở để lập vận đơn (Bill of lading – B/L).

Chủ hàng thanh toán các chi phí cần thiết cho cảng như chi phí xếp hàng, vận chuyển, lưu kho, bãi.

*b. Giao hàng xuất khẩu không lưu kho, bãi của cảng*

Trường hợp này hàng hóa có thể để tại kho riêng của chủ hàng chứ không qua kho, bãi của cảng. Từ kho riêng, chủ hàng hoặc người được chủ hàng ủy thác có thể giao hàng trực tiếp cho tàu. Các bước giao nhận cũng phải được tiến hành tại cảng biển.



Hình 2.2. Giao hàng hóa xuất khẩu không lưu kho, bãi cảng

- Chủ hàng đưa hàng đến cảng .
- Trước khi giao hàng hoàn thành thủ tục hải quan .
- Chủ hàng đăng ký với cảng số máng xếp dỡ, địa điểm xếp dỡ, cầu tàu xếp dỡ .
- Trước khi xếp hàng lên tàu liên hệ với thuyền trưởng lấy Cargo plan .
- Việc xếp hàng lên tàu do công nhân xếp dỡ của cảng làm và nhân viên kiểm đếm ghi vào Tally Sheet .
- Giao hàng xong chủ hàng lấy Mate's Receipt (Biên lai thuyền phó) để đổi lấy B/L .
- Thuyền trưởng lập bộ chứng từ thanh toán gửi cho người giao hàng .
- Thông báo cho người mua biết về việc đã giao hàng .
- Tính thưởng, phạt xếp dỡ cho tàu (nếu có) .

### 2.1.2.2 Nhận hàng nhập khẩu

Tương tự quy trình giao hàng hóa xuất khẩu, việc nhận hàng nhập khẩu thông qua các biển cũng chia thành 2 trường hợp: nhận hàng nhập khẩu lưu kho, bãi của cảng và nhận hàng nhập khẩu không lưu kho, bãi của cảng.

#### a. Nhận hàng nhập khẩu có lưu kho, bãi của cảng

Đối với loại hàng này, việc giao hàng gồm 2 bước chính: cảng nhận hàng từ tàu, sau đó giao cho chủ hàng.

- Bước 1: Cảng nhận hàng từ tàu**
- Khi tàu cập cảng, hãng tàu sẽ trực tiếp đứng ra giao nhận hàng với cảng, rồi

đưa hàng về kho, bãi của cảng. Chủ hàng phải ký hợp đồng ủy thác cho cảng làm việc này.

□□ Trước khi dỡ hàng, tàu hoặc đại lý phải cung cấp cho cảng Bảng lược khai hàng hóa (Cargo Manifest), sơ đồ hầm tàu để cảng và các cơ quan chức năng khác như hải quan, điều độ, cảng vụ tiến hành các thủ tục cần thiết và bố trí phương tiện làm hàng.

□□ Cảng và đại diện tàu tiến hành kiểm tra tình trạng hầm tàu. Nếu phát hiện thấy hầm tàu ẩm ướt, hàng hóa ở trong tình trạng lộn xộn hoặc hư hỏng, mất mát thì phải lập biên bản để 2 bên cùng ký. Nếu đại diện của tàu không chịu ký thì mời cơ quan giám định lập biên bản mới tiến hành dỡ hàng.

□□ Cảng chịu trách nhiệm dỡ hàng bằng cần cẩu của tàu hoặc của cảng và xếp lên phương tiện vận tải để đưa hàng về kho, bãi để bảo quản. Trong lúc dỡ hàng, đại diện của tàu cùng nhân viên giao nhận cùng kiểm đếm, phân loại hàng cùng như kiểm tra tình trạng hàng để ghi vào Tally sheet.

□□ Lập biên bản kết toán (ROROC – Report on Receipt of cargo) với tàu dựa trên Tally sheet.

□□ Lập các chứng từ cần thiết lúc giao nhận, như báo cáo hàng đổ vỡ và hư hỏng COR (Cargo outturn report) nếu hàng bị hư hỏng, hay yêu cầu tàu cấp giấy chứng nhận hàng thiếu CSC (Certificate of Shore landed cargo) nếu tàu giao thiếu hàng so với bản lược khai hàng hóa.

□□ Đưa hàng về kho, bãi của cảng.

□□ **Bước 2: Cảng giao hàng cho chủ hàng**

□□ Trước khi tàu đến, đại lý tàu biển hoặc hãng tàu gửi Giấy thông báo hàng đến (Notice of Arrival) cho người nhận hàng, để họ biết để làm các thủ tục thanh toán để nhận Lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O).

□□ Chủ hàng đóng phí lưu kho, bãi, phí xếp dỡ hàng hóa và lấy biên lai để nhận lệnh xuất kho, bãi.

□□ Chủ hàng làm các thủ tục cần thiết để nhận lệnh xuất kho, bãi

.□□ Chủ hàng làm thủ tục khai báo hải quan. Sau khi hàng hóa được thông quan, chủ hàng có thể đưa hàng về kho riêng của mình.

*b. Nhận hàng nhập khẩu không lưu kho, bãi của cảng*

Trong trường hợp này, chủ hàng hoặc người được chủ hàng ủy thác đứng ra giao nhận trực tiếp với tàu.

Để có thể tiến hành dỡ hàng, 24 giờ trước khi tàu đến vị trí hoa tiêu, chủ hàng phải giao cho cảng các chứng từ:

Bản lược khai hàng hóa

Sơ đồ xếp hàng

Chi tiết hầm hàng

Chủ hàng làm thủ tục thanh toán để nhận D/O từ hãng tàu.

Trực tiếp nhận hàng từ tàu và lập các chứng từ cần thiết trong quá trình giao nhận hàng như:

Biên bản giám định hầm tàu.

Biên bản dỡ hàng (COR) đối với tổn thất rõ rệt.

Thư dự kháng (LOR) đối với tổn thất không rõ rệt.

Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC)

Biên bản giám định

Giấy chứng nhận hàng thiếu (CSC)

Chủ hàng làm thủ tục hải quan, đưa hàng về kho riêng hoặc phân phối hàng hóa.

## **2.2. Giao Nhận Hàng Nông Sản Tại Cảng Biển**

### **2.2.1. Khái niệm về hàng nông sản**

- Hàng nông sản bao gồm một phạm vi khá rộng các loại hàng hoá có nguồn gốc từ hoạt động nông nghiệp .

- Các sản phẩm nông nghiệp cơ bản:lúa gạo, lúa mì, bột mì, sữa, động vật tươi sống (trừ cá và các sản phẩm từ cá), cà phê, hồ tiêu, hạt điều, chè, rau quả tươi,...)

- Nông sản là những sản phẩm hoặc bán thành phẩm của ngành sản xuất hàng hóa thông qua gây trồng và phát triển của cây trồng. Sản phẩm nông nghiệp bao gồm nhiều nhóm hàng thực phẩm, tơ sợi, nhiên liệu, nguyên vật liệu, dược phẩm và ma túy bất hợp pháp (thuốc lá, cần sa), các sản phẩm độc đáo đặc thù.

- Hàng rời là thuật ngữ được sử dụng trong ngành logistics để chỉ những hàng hóa không phù hợp hoặc không thể chứa trong các container hoặc khoang chứa, container tiêu chuẩn, hoặc các loại bao bì cụ thể. Thay vào đó, hàng rời được vận chuyển dưới dạng các khoang hàng riêng lẻ, không có đóng gói chung và thường có kích thước, hình

dạng đa dạng. Các khoang hàng này được đặt trên tàu, xe tải hoặc các phương tiện vận chuyển khác một cách riêng lẻ.

- Những vật liệu này có thể được vận chuyển từ nhà máy, cánh đồng, mỏ hoặc địa điểm gốc của vật liệu, và có thể được lưu trữ bằng cách sử dụng băng tải, cần cẩu, bồn chứa, hoặc hầm chứa. Lúa mì, gạo, lúa mạch, yến mạch; các loại khoáng sản như quặng bauxite, đồng và đá vôi; các chất hóa học như nhựa, viên nén, hạt nhựa hoặc phân bón; và các hàng hóa khác như muối và gỗ là các ví dụ về hàng rời rã trong vận chuyển hàng khô.

- Những sản phẩm này được vận chuyển bằng tàu vận tải hàng rời rã, thường là các tàu vận tải hàng khô lớn được xây dựng để chở hàng rời rã, bao gồm một sàn chạy duy nhất với nhiều lỗ hầm.

### **2.2.2 Đặc Tính Vận Tải Của Hàng Nông Sản**

- Phương tiện vận chuyển là một trong những yếu tố quan trọng nhất đối với việc vận chuyển hàng nông sản.

- Hàng nông sản cực kỳ kỳ về yếu tố thời tiết đặc biệt là mưa .

- Cần phải đảm bảo rằng hàng hóa được đóng gói và bảo quản đúng cách để giữ được chất lượng của hàng nông sản trong suốt quá trình vận chuyển. Và hai yếu tố quan trọng bạn cần lưu ý là nhiệt độ bảo quản và cách đóng gói hàng hóa.

- Thời gian vận chuyển cũng là yếu tố quan trọng trong việc vận chuyển hàng nông sản.

- Vận chuyển bằng container lạnh: những mặt hàng nông sản tươi như hoa tươi, rau, củ, quả cần bảo quản nhiệt độ mát .

- Đối tượng hạt (ít hư hỏng) gồm các loại hạt nhóm hạt cây ngũ cốc, thành phần dinh dưỡng chủ yếu là gluxit; nhóm hạt chứa nhiều protein thuộc các loại cây họ đậu; nhóm hạt có dầu thuộc các loại cây trồng như lạc, vừng, thầu dầu,...

- Đối tượng rau hoa quả (dễ hư hỏng)

- Đối tượng củ (khá dễ hỏng)

- Đối tượng thân lá (chè, thuốc lá,..) (dễ hư hỏng)

➤ Ví dụ về tình trạng đặc trưng hư hỏng khi vận tải bằng đường biển :

\* Hư hỏng do bị ẩm ướt. Nguyên nhân chủ yếu làm hàng vận chuyển bị ẩm ướt thường là do miệng hầm hàng không kín nước để nước biển, nước mưa lọt xuống, do sự rò rỉ của các đường ống dẫn dầu, nước chảy qua hầm, do bị ngấm nước từ dưới lỗ la canh, ballast lên, do sự rò rỉ của các loại hàng lỏng xếp cùng hầm...



\* Hư hỏng do động vật, côn trùng có hại gây nên thường xảy ra đối với các loại hàng ngũ cốc, thực phẩm... Các động vật có hại như chuột, mối mọt và các côn trùng khác sẽ làm hư hỏng hàng hoá.

\* Bảo quản sai cách trong quá trình vận chuyển một số loại hàng hóa như thực phẩm, đồ ăn, đồ nông sản,... luôn có những yêu cầu nghiêm ngặt về cách bảo quản trong quá trình vận chuyển. Bởi vì, những loại hàng hóa này có đặc tính dễ hư hỏng trong điều kiện thường.

\* Bị ảnh hưởng nhiều do thời tiết

- Thời tiết cũng là nguyên nhân hàng đầu gây hư hỏng hàng hóa, việc tăng giảm nhiệt độ theo thời tiết sẽ ảnh hưởng rất lớn đến chất lượng hàng hóa và là nguyên nhân chủ chốt gây hư hỏng hàng hóa.

### **2.2.3 Các Yêu Cầu Đối Với Quá Trình Giao Nhận Và Xếp Dỡ Hàng Nông Sản**

- Trong thời gian giao nhận hàng cần kiểm tra kỹ độ ẩm của hàng hóa nhận xuống tàu. Không nhận vận chuyển những bao hàng có độ ẩm lớn.

- Không nhận hàng đang trong trạng thái tự nóng, thiếu giấy chứng nhận chất lượng của cơ quan kiểm dịch, hoặc tờ khai hàng hoá của người gửi hàng.

- Dùng lưới hoặc bạt phủ khu vực làm hàng giữa tàu và bờ tránh hàng rơi vãi xuống nước.

- Không nên cùng nhận, trả hàng ngũ cốc với các loại hàng bay bụi nhiều.

- Công tác giao nhận hàng ngũ cốc không thực hiện trong điều kiện trời mưa và thời tiết xấu

- Công nhân phải mang trang bị bảo hộ lao động khi làm việc .

- Che phủ bạt tại vị trí phễu và sà lan để tránh gây rơi vãi , thất thoát hàng và ô nhiễm .

- Phải thực hiện các biện pháp chống bụi cho hàng .

- Gàu ngoạm pahri hạ sát xuống hầm tàu mới được ngoạm hàng và khi nhả hàng ở phễu phải di chuyển hạ sát sàn đỡ của phễu và mở hàng từ từ để nhả hàng không mở đột ngột tránh gây bụi .

- Luôn bố trí công nhân hút quét hàng rơi vãi trên boong tàu , sà lan , cầu tàu trong quá trình xếp dỡ .

- Công nhân dưới sà lan , ghe không lùa hàng xuống sông , phải dọn dẹp , cào đũa và hốt quét hàng cho vào hầm hàng, đóng nắp hầm trước khi di chuyển . không vận chuyển quá tải trọng cho phép .

- Không xếp dỡ hàng trong điều kiện thời tiết xấu và giông gió lớn .

- Cuối ca trực và kết thúc tàu , phải kiểm tra phễu , xả hết hàng trên phễu , thu gom , hốt quét hàng rơi vãi trước khi vệ sinh phễu và bơm rửa cầu tàu .

- Trên boong tàu, cầu tàu và mạn xà lan không đổ hàng , lùa hàng xuống sông gây ô nhiễm môi trường .

- Kiểm tra kĩ các thiết bị phục vụ xếp dỡ hàng trước khi đưa vào vận hành và sử dụng . Chấp hành các quy định an toàn về điện

- Không chất xếp quá tải , quá chiều cao an toàn của công cụ xếp dỡ , phương tiện vận chuyển và kho bãi .

- Trong quá trình xếp dỡ hàng luôn phải có ý thức bảo vệ môi trường .

- Thực hiện đầy đủ nội quy An Toàn lao Động trong xếp dỡ hàng hóa .

## **2.3 Các Yếu Tố Ảnh Hưởng Hiệu Quả Giao Nhận Hàng Nông Sản**

### **2.3.1 Cơ sở hạ tầng và trình độ của nhân viên**

Mặc dù được trang bị nhiều thiết bị công cụ để phục vụ cho công tác xếp dỡ nhưng đối với mặt bằng chung các thiết bị đã cũ , trang thiết bị được sửa và trùng tu nhiều lần . Dẫn đến những lần đang diễn ra hoạt động giao nhận nhưng cũng phải ngưng lại để sửa chữa hoặc thuê từ bên ngoài .

Nhân viên tại Công ty luôn được tuyển chọn từ nhiều vị trí và có nhiều năm kinh nghiệm , song đó nhiều lúc các loại chứng từ mới trên Thế giới vẫn chưa được sử dụng nhiều và số lượng công việc nhiều chưa được giải quyết kịp thời . Đa số tàu sẽ phải ở lại đợi lại để đợi nhân viên làm giấy tờ làm ắc tắc tại bến , một số hàng sẽ phải đợi để được khai thác .

### **2.3.2 Biến động thời tiết**

Thời tiết ảnh hưởng rất lớn đến việc giao hàng, nhận hàng và quá trình chuyên chở hàng hoá bằng đường biển như mưa, bão có thể gây thiệt hại hoàn toàn cho hàng hoá trên tàu hoặc làm chậm việc giao hàng, làm phát sinh hậu quả kinh tế cho các bên có liên quan. Mỗi loại hàng hoá lại có những đặc điểm riêng của nó. Ví dụ như hàng nông sản là loại hàng mau hỏng, để biến đổi chất lượng còn hàng máy móc, thiết bị lại thường công kênh, khối lượng và kích cỡ lớn,... Chính vì vậy sẽ quy định cách bao gói, xếp dỡ,

chẳng buộc hàng hoá sao cho đúng quy cách, phù hợp với từng loại hàng để nhằm đảm bảo chất lượng của hàng hoá trong quá trình giao nhận và thời tiết.

Do những tác động trên mà thời tiết sẽ ảnh hưởng đến chất lượng của hàng hoá, và là một trong những nguyên nhân gây ra những tranh chấp. Nó cũng là cơ sở để xây dựng trường hợp bất khả kháng và khả năng miễn trách nhiệm cho người giao nhận.

### **2.3.3 Cạnh tranh ngày càng mạnh mẽ**

Những năm gần đây, cùng với xu thế hội nhập toàn cầu thì nhu cầu về giao nhận ngày càng phát triển mạnh mẽ. Mặc dù còn sơ khai, song thị trường giao nhận đã có sức hấp dẫn. Cả nước có khoảng trên 3.000 doanh nghiệp và trên 25 tập đoàn giao nhận hàng đầu thế giới tham gia đầu tư và kinh doanh dưới nhiều hình thức. Điều này dẫn đến mức độ cạnh tranh ngành rất cao. Hơn nữa, do áp lực cạnh tranh và thiếu hẳn những dịch vụ giá trị gia tăng, giá trở thành công cụ cạnh tranh chính của các doanh nghiệp giao nhận. Mặt khác ngành giao nhận nước ta còn khá non trẻ so với thế giới và phát triển một cách tự phát. Doanh nghiệp phát triển nhiều về số lượng nhưng chênh lệch trình độ giữa trong nước và nước ngoài là khá lớn, giả cả lại không ổn định giữa các thời điểm khác nhau. Chính vì vậy mà mức độ cạnh tranh trong ngành ngày càng gay gắt hơn. Một số công ty giao nhận của nước ngoài có văn phòng đại diện tại Việt Nam, họ tận dụng những lợi thế này nhằm tìm kiếm những công ty có năng lực làm việc yếu hơn để làm cho họ hoặc mua lại các công ty giao nhận của Việt Nam để kinh doanh, gây khó khăn cho ta trong khâu quản lý.

### **2.4 Các Tiêu Chí Đánh Giá Hiệu Quả Hoạt Động Giao Nhận Hàng Nông Sản**

- Cơ sở hạ tầng luôn được đáp ứng bài bản và hiệu quả .
- Thời gian làm thủ tục giấy tờ được rút ngắn gọn và nhanh chóng , chính xác .
- Trong quá trình khai thác hàng không gây ô nhiễm khói bụi môi trường .
- Liên kết chặt chẽ với nhà thầu khai thác và đội giao nhận .
- Luôn giám sát kỹ lưỡng khối lượng công việc và luôn báo cáo theo từng ca .
- Lên kế hoạch thay thế dự bị khi không may có tình huống xấu xảy ra trong quá trình giao nhận .
- Thời gian xếp dỡ thực tế nhanh hơn thời gian xếp dỡ dự kiến .
- Giá dịch vụ giao nhận hàng hợp lý

STT	Tên hàng hóa , dịch vụ	Nội dung	Đơn vị tính	Đơn giá
01	Phí bốc xếp hàng nông sản xá ( lúa mì , bắp , bã nành ) , đường xá	Tàu -> phễu -> xe tải Cầu tàu hoặc cầu bờ	VNĐ/tấn	71.500
		Tàu -> tàu nội địa / sà lan	VNĐ/tấn	71.500
02	Phí bốc xếp hàng phân bón xá ( NPK , Đạm , Kali , ... )	Tàu / sà lan -> phễu -> xe / sà lan ( Cầu tàu )	VNĐ/tấn	57.200
		Tàu / sà lan -> phễu -> xe / sà lan ( Cầu bờ )	VNĐ/tấn	71.500
		Tàu ( < 5000 DWT ) -> phễu -> xa / sà lan ( cầu bờ )	VNĐ/tấn	71.500
03	Phí Cầu bờ		VNĐ/tấn	29.700

*Bảng 2.1. Phí bốc xếp các mặt hàng Nông Sản*

## **CHƯƠNG 3 . THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG NÔNG SẢN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI**

### **3.1. Cơ Sở Vật Chất , Kỹ Thuật của Cảng Tổng Hợp Thị Vải :**

Cảng Quốc Tế Thị Vải đã và đang đầu tư nhiều trang thiết bị hiện đại để đáp ứng các nhu cầu của khách hàng cụ thể như sau:

- Trạm cân: 2 trạm cân. (Trạm cân 80T (khả năng quá tải 150%: 02 bộ với kích thước bàn cân: 3x18m) .

- Cầu chân đế đa năng sức nâng 44,6 tấn : 02 chiếc

- Cầu di động 100 tấn ( có thể xếp dỡ tàu đến 90.000 DWT ) : 01 chiếc .

- Cầu chân đế đơn năng 45 tấn : 02 chiếc .

- Gầu ngoạm từ 10m<sup>3</sup> đến 25m<sup>3</sup> : 12 chiếc .

- Băng chuyền hàng xếp hàng rời ( có thể xếp xuống tàu đến 7.000 DWT ) : 03 chiếc .

- Phễu xá 80m<sup>3</sup> : 08 chiếc .

- Cân treo 30 - 40 tấn : 08 chiếc .

- Xe nâng 5 - 25 tấn : 18 chiếc .

- Dụng cụ xếp dỡ khác : Đầy đủ dụng cụ đáp ứng xếp dỡ đa dạng các loại hàng rời .

#### **3.1.1 Danh sách thiết bị**

*Bảng 3.1. Các trang thiết bị của Cảng*

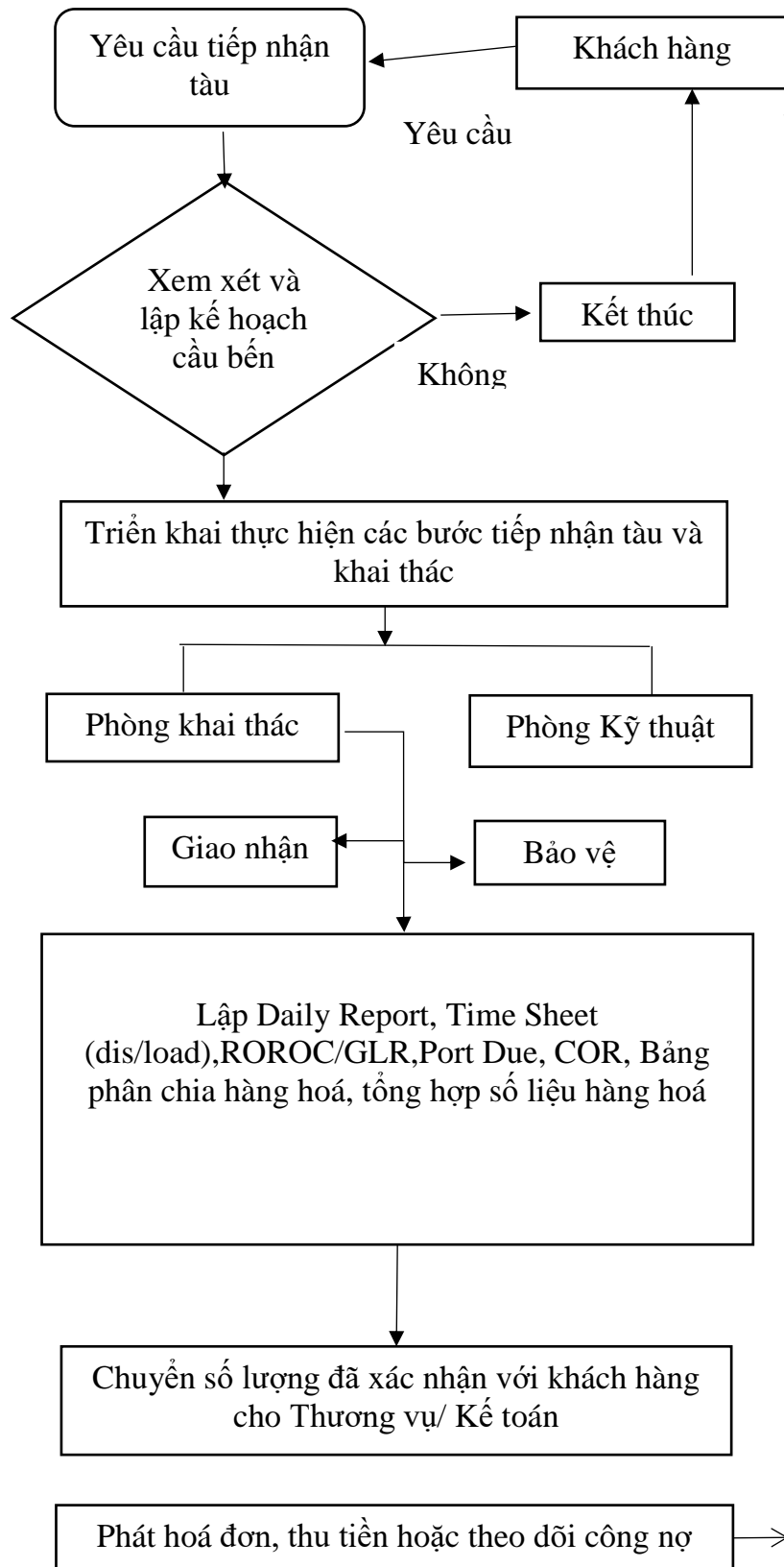
<b>STT</b>	<b>Tên thiết bị</b>	<b>Số lượng</b>	<b>Đơn vị</b>	<b>Ghi Chú</b>
01	Cầu di động Liebherr số 1:40T x32m  Cầu di động Liebherr số 2:40T x32m	02	Cái	Sức nâng 40 ton / tầm với 32 m

02	Gầu ngoạm từ 10m <sup>3</sup> đến 25m <sup>3</sup>	12	Chiếc	Hàng nông sản .
03	Cân treo 30 - 40 tấn	08	Cái	Dùng cân hàng rời ( lúa mì, ngô , ... )
04	Xe nâng 5 - 25 Tấn	18	Chiếc	Nâng các bao đựng lúa mì / thép cuộn
05	Cầu cân 100 Tấn	02	Cầu cân	Cân các loại hàng xuất nhập
06	Phễu ( xá )	08	Chiếc	Rót hàng nông sản xuống xe .
07	Băng chuyền xếp hàng rời ( có thể xếp xuống tàu lên đến 7,000DWT	02		Chuyển hàng từ tàu / mặt đất

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

### 3.1.2 Quy Trình Giao Nhận Hàng Nông Sản

Sơ đồ quy trình



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

- Các bước quy trình giao nhận hàng nông sản :

Bước 1 : Các yêu cầu tiếp nhận khai thác hàng nông sản từ nhiều nguồn như khách hàng , đối tác giới thiệu , Tổng giám đốc , Phó tổng giám đốc phụ trách lĩnh vực hoặc các Phòng / Bộ phận khác của Công ty . Phòng đầu mối xử lý các yêu cầu tiếp nhận là Phòng Điều độ khai thác .

Bước 2 : Khi tiếp nhận được yêu cầu tiếp nhận khai thác , Phòng Điều độ khai thác sẽ căn cứ vào tính chất hợp đồng dài hạn hay theo chuyến và chính sách ưu tiên để cập nhật lập kế hoạch khai thác . Nếu trong trường hợp không thể sắp xếp được cầu bến / thiết bị xếp dỡ thì sẽ thông báo lại khách hàng / đại lý không tiếp nhận khai thác .

Bước 3 : Phòng Điều độ khai thác sẽ lập Giấy chấp nhận cầu bến và lập kế hoạch giao nhận hàng ( xếp dỡ , vận chuyển ) để gửi cho đại lý . Bên khách hàng phải kèm theo hồ sơ bản lược khai ( cargo manifest ) , danh sách hàng hóa ( cargo list ) , sơ đồ xếp hàng ( stowage plan ) .

Bước 4 : Kế hoạch giao nhận hàng sẽ được chuyển đến các bộ phận Kỹ thuật , Giao nhận , Bảo vệ để bố trí nhận lượ , thiết bị triển khai thực hiện . Trong quá trình xếp dỡ , vận chuyển chuyên viên điều độ hiện trường 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 .

Bước 5 : Sau khi kiểm tra đối chiếu số lượng chính xác , nhân viên tổng hợp số liệu sẽ lập :

- + Port Due ( ký với tàu ) cho phần phí cầu bến và phí liên quan .
- + Bảng tổng hợp dịch vụ và chuyển khách hàng xác nhận .

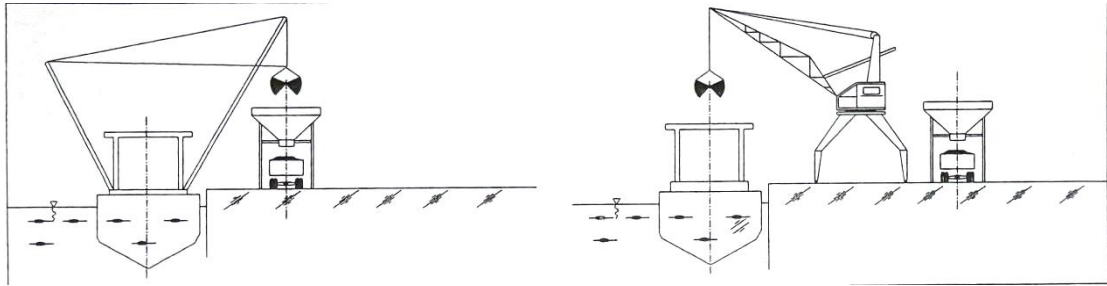
Bước 6 : Sau khi khách hàng xác nhận sẽ được chuyển Phòng Thương vụ tập hồ sơ ( hợp đồng , bảng tính phí , .... ) để chuyển qua Phòng tài chính kế toán phát hành hóa đơn thu tiền khách hàng .

## **3.2 Phương Án Xếp Dỡ**

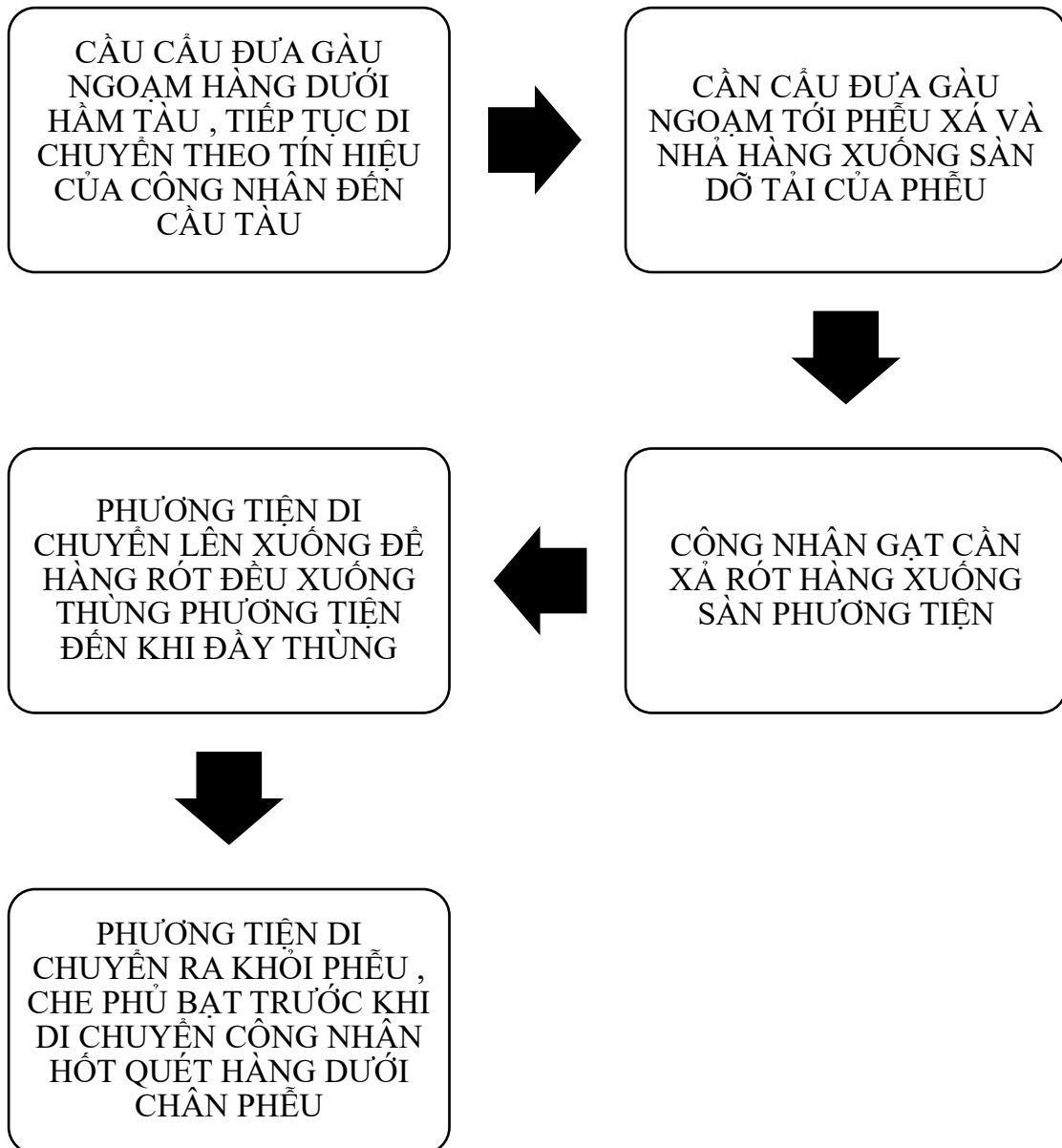
### **3.2.1 Phương Án Phễu Xá**

➤ TÀU -> CẦU TÀU / CẦU BỜ -> PHỄU XÁ -> XA VẬN TẢI GIAO THĂNG



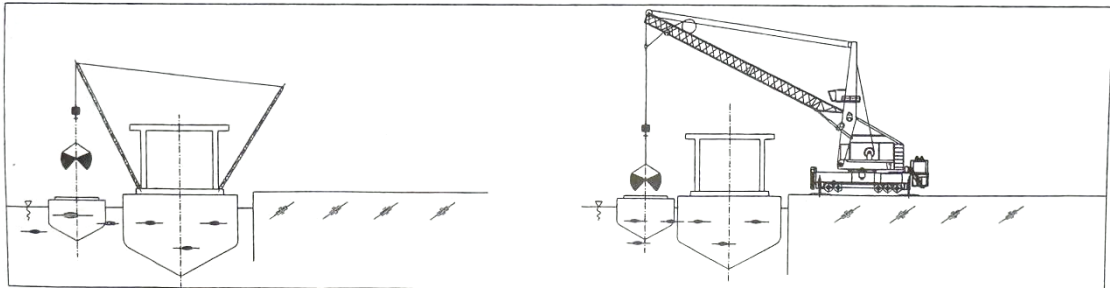


- ❖ Các loại trang thiết bị phục vụ : Gàu ngoạm , cầu cẩu , phễu ( xá ) , ... .
- ❖ Hướng dẫn xếp dỡ :



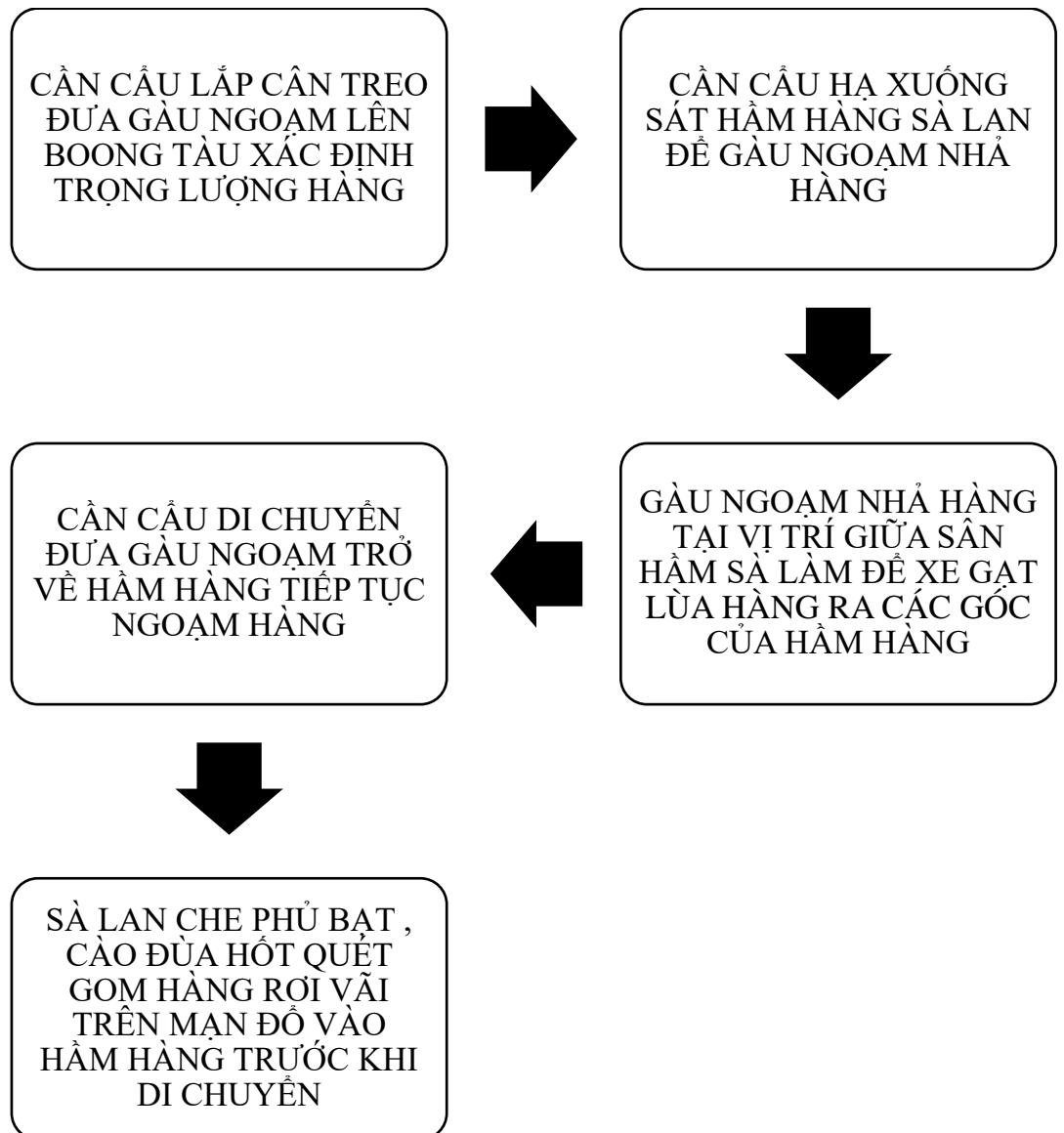
### 3.2.2 Phương Án Cân Treo

➤ TÀU -> CẦU TÀU / CẦU BỜ -> CÂN TREO -> TÀU / SÀ LAN / GHE



❖ Các loại trang thiết bị phục vụ : Gàu ngoạm , cân treo , xe gạt lùa , ... .

❖ Hướng dẫn xếp dỡ :



◆ Dưới hầm tàu :

- Công nhân đánh tín hiệu cho cần cầu di chuyển đưa gàu ngoạm xuống giữa hầm để ngoạm hàng , tiếp đến cần cầu di chuyển đã gàu ngoạm lên khỏi hầm hàng đến vị trí đặt phễu xá , cần cầu từ từ hạ gàu ngoạm xuống chính giữa sàn đỡ tải của phễu để xả hàng .

- Đối với phương án sang mạn ( từ tàu sang tàu , sà lan , ghe , ... ) sử dụng cân treo :

+ Trước khi tiến hành bốc dỡ hàng , công nhân tiến hành lắp cân treo nối tiếp giữa cần cầu và gàu ngoạm , cần cầu nâng gàu ngoạm lên cách mặt đất từ 0,2m -> 0,5m để kiểm tra trọng lượng và độ chính xác của cân . Công nhân đánh tín hiệu để ngoạm hàng dưới hầm và dừng lại để nhân viên giao nhận xác định trọng lượng của hàng từ cân treo . Cầu cầu đưa qua sà lan và hạ xuống giữa hầm để xả hàng .

◆ Trên cầu tàu :

- Công nhân đánh tín hiệu cho gàu ngoạm hạ xuống giữa sàn đỡ tải của phễu . Công nhân ra hiệu cho xe vận tải di chuyển thùng xe dưới hống phễu , gạt cần xả và ra hiệu cho xe di chuyển lên xuống cho hàng rót đều xuống thùng .

◆ Trên tàu con ( sà lan , ghe , ... )

◆ - Công nhân đánh tín hiệu cho cần cầu đưa gàu ngoạm từ hầm di chuyển tới vị trí sà lan và sẽ nhả hàng ở giữa sân hầm của sà lan .

### 3.3 Phương Pháp Chất Xếp Bảo Quản

❖ Dưới hầm tàu :

- Công nhân phối hợp với xe gạt đưa hàng ra giữa sân cho gàu ngoạm để thực hiện thao tác , công nhân đánh tín hiệu phối hợp với lái cầu chú ý quan sát ra hiệu cho xe gạt và công nhân di chuyển vào hầm hàng trước khi gàu ngoạm hầm dưới hầm tàu .

- Gàu ngoạm không ngoạm hàng quá đầy gây rơi vãi trong quá trình di chuyển .

- Trường hợp hốt quét hầm hàng , công nhân dùng xẻng , ky gom hàng đổ vào ben hoặc bao tải cho cần cầu đã lên cầu tàu .

❖ Trên cầu tàu :

- Công nhân gạt cần xả dưới phễu để rót hàng xuống sàn phương tiện vận chuyển lấy xá , công nhân rót hàng cho đến độ cao vách thùng xe , không vung đồng gây rơi vãi .

- Gom hàng rơi vãi xung quanh phễu để gàu ngoạm đưa trở lại phễu .

- Phương tiện vận chuyển phải che , phủ bạt trước khi di chuyển để tránh gay ô nhiễm .

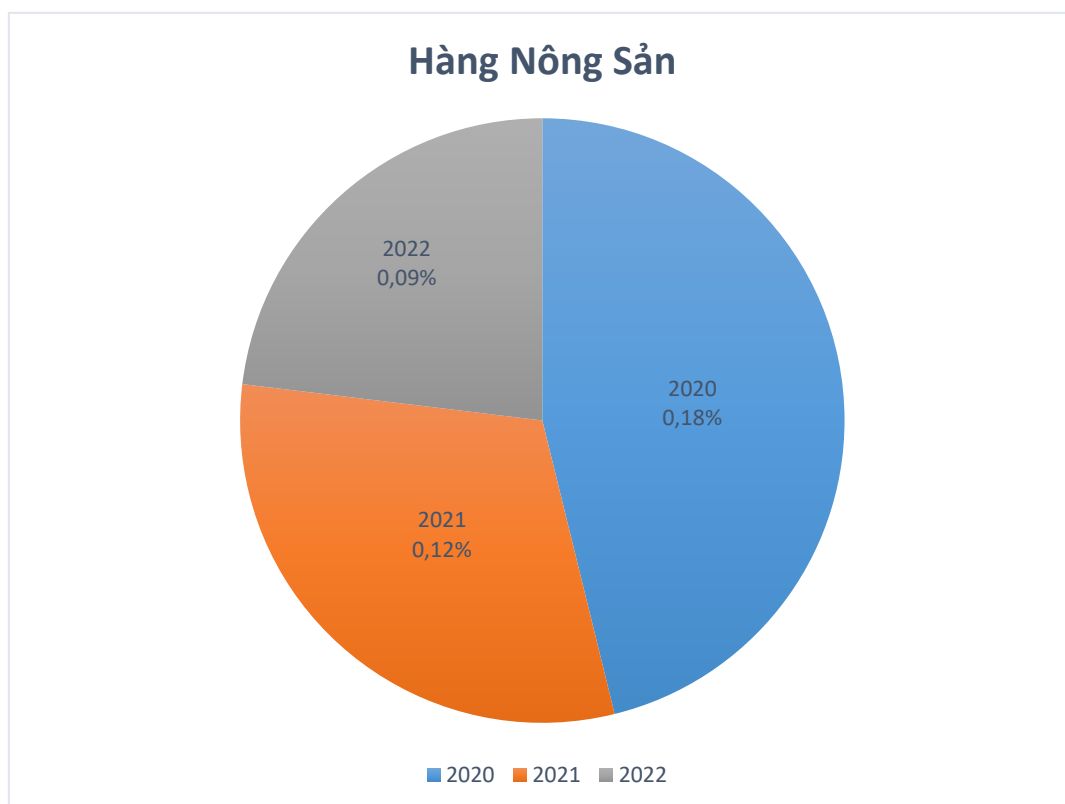
❖ Trên tàu con ( sà lan , ghe ) :

- Công nhân phối hợp với xe cào đùn , lùa hàng ra đều các góc của hầm hàng . Trước khi di chuyển , sà lan phải che chắn phủ bạt, gom hàng rơi vãi trên mạn đổ xuống hầm hàng tránh gây ô nhiễm môi trường .

### 3.4 Thực Trạng Hoạt Động Giao Nhận Hàng Nông Sản Tại Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

#### 3.4.1 Kết Quả Hoạt Động Giao Nhận Hàng Nông Sản tại Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

Năm	Hàng Nông Sản	Tổng Sản Lượng	Tỷ Lệ %
2020	752.289,900	4.118.179,649	0,18 %
2021	515.298,610	4.189.377,305	0,12 %
2022	348.076,860	3.932.399,999	0,09 %



*Biểu đồ 3.1 : Số liệu thống kê hàng nông sản*

- Tại Cảng Tổng hợp Thị Vải khai thác những mặt hàng như : Sắt thép , nông sản , than , gỗ viên , gỗ dăm và mặt hàng khác . Nhưng trong đó mặt hàng nông sản vẫn

được tín dụng và khai thác trong suốt thời gian qua . Vì hàng nông sản là thuộc hàng công nghiệp và sử dụng xử dụng vào nông nghiệp , dùng để chăn nuôi gia súc và làm phân bón cây trồng đều phục vụ cho nhu cầu ăn uống và sinh hoạt con người .

- Năm 2020 là năm của dịch Covid bùng phát toàn cầu , làm tất cả ngành nghề đều đứng lại , tất cả các nước đều áp dụng 3 tại chỗ trong đó có Việt Nam cũng áp dụng . Vào tháng 1/2020 là đợt dịch đầu tiên tại Việt Nam . Nhưng vì hàng nông sản đã được sản xuất ra và đang được vận chuyển đi , hợp đồng đã được ký kết trong 1 năm nên hàng nông sản vẫn được khai thác trong suốt năm . Tổng sản lượng chiếm 18,27 % trên tổng 100% và doanh thu mặt hàng nông sản 752.289,900 trên tổng doanh thu 4.118.179,649 của tất cả mặt hàng được khai thác .

- Năm 2021 là tổng của đợt dịch bùng phát trên Toàn quốc , nhiều Tỉnh thành bắt đầu áp dụng chỉ thị 15 và 16 . Làm tất cả hoạt động và đời sống đều ngưng lại trong quãng thời gian dài để tập trung vào dập dịch và cứu người dân , mặc dù vậy nhu cầu ăn uống và sinh hoạt của mọi người vẫn cần thiết , nhu yếu phẩm là đặc biệt được quan tâm tới . Mặc dù vậy hàng nông sản vẫn được khai thác và vận chuyển nhằm phục vụ vào nhu cầu sinh hoạt . Tổng sản lượng hàng nông sản được khai thác là 12,30 % thấp hơn 5,97% vì chỉ thị 15 và 16 làm hạn chế việc vận chuyển của mặt hàng , doanh thu 515.296,610 giảm đi 236.993,29 so với năm 2020 . Vào Quý 3-4/2020 khi Vacxin được vận chuyển và tiêm cho mọi người nên dịch được hạn chế và người dân dần hòa nhập lại nhưng vẫn còn một số hạn chế .

- Năm 2022 , sau khi tất cả mặt hàng được sản xuất và vận chuyển đi thì các nước ngưng lại việc khai thác và vận chuyển , quay xang hồi phục lại kinh tế nước nhà sau đại dịch . Nhiều nước trên thế giới cũng như Việt Nam cũng kiệt quệ về tài chính nên cần thời gian hồi phục lại kinh tế để duy trì . Nhưng vào 24/02/2022 Nga đã tiến hành chiến tranh với Ukraina , Ukraina là nước có nền nông nghiệp về lúa mì , ngô , hạt , ... lớn của thế giới . Việc chiến tranh xảy ra nên các Quốc gia đã ra một số lệnh trừng phạt vào kinh tế gây nên ảnh hưởng ít nhiều tới việc vận chuyển hàng nông sản . Tổng sản lượng tại Cảng khai thác hàng nông sản là 8,85% thấp hơn 3,45% ( 2021 ) và 9.42 % ( 2020 ) , doanh thu 348.076,860 giảm đi 167.219,75 ( 2021 ) và 404.213,04 ( 2020 ) . Cho thấy việc khai thác của hàng nông sản giảm đi rõ rệt vì đại dịch Covid và cuộc xung đột giữa Nga và Ukraina .

### 3.4.2 Hiệu Quả Hoạt Động Giao Nhận Hàng Nông Sản

- Năng suất khai thác giao nhận tại Công ty :

Phương án	Phương tiện	Năng suất ( Tấn / máng / ca )
1	Tàu Cầu tàu Xe gặt / xe cuốc Phễu xá Xe vận tải giao thẳng	1000-1500
2	Tàu Cầu bờ Xe gặt / xe cuốc Phễu xá Xe vận tải giao thẳng	2000-2500
3	Tàu Cầu tàu Xe gặt / xe cuốc Cân treo Tàu / sà lan / ghe	800-1000
4	Tàu Cầu bờ Xe gặt / xe cuốc Cân treo Tàu / sà lan / ghe	1200-1800

*Bảng 3.2 : Năng suất công việc*

- Tùy vào năng suất công việc có thể lên hoặc giảm , yếu tố thời tiết cũng có thể làm thay đổi hoặc gián đoạn .

- Quá trình xếp dỡ luôn có chuyên viên điều độ giám sát kỹ làm giảm độ hao hụt hàng nông sản .

- Trong quá trình hoạt động có kỹ thuật căng bạt che phủ tại miệng phễu , sà lan để tránh rơi vãi hàng cũng như bảo vệ môi trường .

- Giá dịch vụ giao nhận hàng nông sản của Công ty được nhiều khách hàng chú ý tới đơn cử như phí cầu bờ và các loại khác .

### 3.4.3 Các Yếu Tố Ảnh Hưởng Đến Hiệu Quả Giao Nhận Hàng Nông Sản Tại Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

- Công cụ , thiết bị , kĩ thuật tại Công ty mặc dù đã đầy đủ nhưng chưa phát huy hết được công suất

Chỉ tiêu trọng lượng hàng				
Loại hàng	Khối lượng riêng	Loại cạp	Trọng lượng hàng	Thời gian thực hiện
Ngũ cốc & Thức ăn gia súc	0.28 -0.75 T/m <sup>3</sup>	12-14 m <sup>3</sup>	8 - 10 tấn	2' - 3' / cạp

Bảng 3.3 : Chỉ tiêu trọng lượng hàng cầu bờ

- Một số loại máy cuốc / xe gạt Công ty phải thuê từ bên ngoài để hoạt động . Gàu ngoạm trong quá trình khai thác đã cũ lâu lâu gặp vấn đề không thể điều khiển được , và khi xả hàng cũng đã rơi vãi và ngoài môi trường .

- Khi giao , nhận hàng đặc biệt hàng nông sản , khối lượng hàng lớn nên đặc biệt phải chú ý tới biến động của thời tiết . Thấy bất thường khi đang nắng trời tối đen lại nên huy động đóng nắp hầm hàng và dưới phễu xá nên che / đậy lại , các phương tiện khi đó cũng phải phủ bạt lên để tránh nước mưa nhiều xuống làm tránh hư hỏng và hao hụt hàng .

- Chi phí giao nhận hàng nông sản cũng là yếu tố ảnh hưởng tới Công ty vì hiện tại nhiều Công ty hoạt động giao nhận và nhiều mức giá khác nhau . Chưa có quy định chung về bảng giá giao nhận .

Cảng	THIVAI GENERAL PORT		SSIT		SP - PSA
Phí cầu ( VNĐ/ Tấn )	Cầu bờ	29.700	Cầu bờ	75.000	
			Cầu tàu	40.000	
Phí bốc xếp hàng rời ( VNĐ / Tấn )	19.800 ~ 71.500				23.760 ~ 64.800

Bảng 3.4 :So sánh chi phí cầu, bốc xếp giữa Cảng Tổng Hợp Thị Vải và Cảng SSIT

### **3.5 Đánh Giá Chung Về Hiệu Quả Hoạt Động Giao Nhận Hàng Nông Sản Tại Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải**

#### **3.5.1 Ưu Điểm**

Cảng nằm tại cửa ngõ bên bờ trái của sông Thị Vải , cách Quốc Lộ 51 ( 3km ) . Vị trí thuận lợi cho đường bộ và đường thủy nhằm kết nối với các tỉnh .

Có mối quan hệ rộng rãi với Hải quan và các Khách hàng nên các đợt hàng được các nhân viên giải quyết trong thời gian sớm nhất để đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Hàng hóa luôn được khai thác đúng thời gian, đảm bảo số lượng, chất lượng trong suốt thời gian giao nhận.

Đội ngũ nhân viên giao nhận hầu hết là những nhân viên dày dặn trong công việc, thường xuyên được đào tạo nâng cao nghiệp vụ, đặc biệt có nhiều nhân viên có kinh nghiệm nhiều năm trong nghề.

Luôn đặt chất lượng dịch vụ, uy tín lên hàng đầu, với phương châm kinh doanh là “uy tín, tận tâm, giá cả cạnh tranh”, Cảng Tổng Hợp Thị Vải đã tạo được lòng tin rất lớn ở khách hàng. Vì vậy khách hàng của công ty đều là những khách hàng lớn, tiềm năng và ngày càng có nhiều khách hàng kí hợp đồng.

Luôn đặt uy tín, chất lượng lên hàng đầu nên trong quá trình giao nhận công ty luôn giám sát chặt chẽ với nhà thầu và kiểm soát hàng hóa kĩ lưỡng , nghiêm túc trong ca làm việc của mỗi nhân viên .

Việc kinh doanh uy tín cùng với những đối tác quen thuộc nên trong quá trình giao nhận công ty đã giảm bớt một số bước không cần thiết, nhằm không làm ứ đọng vốn, rút ngắn thời gian giao hàng, làm tăng lợi nhuận.

Đội ngũ nhân viên đã có nhiều năm kinh nghiệm và việc kết hợp với các nhà thầu giao nhận hàng uy tín , hiệu quả . Điều này góp phần nâng cao uy tín của công ty đối với khách hàng trong việc chuyên giao nhận hàng hóa đúng thời gian, giải phóng được lượng hàng hoá.

Công ty đã tạo được mối quan hệ với nhiều hãng tàu để có thể mang lại dịch vụ tốt nhất cho khách hàng cũng như sự chủ động về đội xe kéo, nắm bắt tâm lý khách hàng.

#### **3.5.2 Nhược Điểm**

Do mặt hạn chế về kinh tế và đầu tư nên Cảng hiện tại có 2 cần cẩu chân đế đa năng ( sức nâng 44.6 tấn ) . Với mỗi tàu vào khi khai thác thì mới có 2 hầm được làm , khi có sà lan bên cạnh để san qua thì không thể với ra xa được .



Mặc dù hàng năm Công Ty vẫn chi trả để mua những công cụ mới để phục vụ trong quá trình giao nhận nhưng vẫn không đủ để đáp ứng .

Trong quá trình giao nhận hàng hóa , có những lệnh giao hàng mới nhưng vì do điều kiện thời tiết và trang thiết bị chưa được sử dụng tối ưu hóa . Nên đã nhiều lần từ chối khách hàng vì không còn chỗ để cập bến , không đủ trang thiết bị để phục vụ và làm thất thoát cho Công ty .

Vì mặt hạn chế về trang thiết bị khi bị hư hay thiếu , Công ty vẫn phải thuê các nhà thầu từ bên ngoài vào cùng phục vụ giao nhận hàng nông sản . Vì thế Cảng vừa phải làm và vừa phải thuê thêm đã làm chi phí lợi nhuận không cao cho Công ty .

Chiến lược Marketing và quảng bá truyền thông còn hạn chế ,

### **3.5.3 Nguyên Nhân Tồn Tại**

- Vì chiến lược marketing còn yếu , trang website riêng của Công ty vẫn còn trên bảng thảo ý kiến . Làm cho các bên khách hàng chưa tìm hiểu hoặc biết nhiều tới . Việc quảng cáo hay có người biết tới chỉ qua giới thiệu hoặc nói nhau biết tới về Công ty .

- Chất lượng kỹ thuật , hạ tầng đã đáp ứng đủ nhưng chưa cải thiện loại mới đa số đã dùng được 10 năm và một số trang thiết bị mua cũ lại hoặc đã sửa chữa nhiều lần . Về diện tích sử dụng để làm nhà kho lưu trữ hàng nông sản chưa được lớn khoảng ( 25.000 tấn ~ 30.000 tấn ) .

- Khí hậu Việt Nam nhiệt đới nên có những tháng mưa rất nhiều hoặc bất chợt có cơn mưa nên hiệu quả hoạt động giao nhận giảm đi . Ngay cả hàng hóa trong lúc giao nhận cũng có thể dính nước mưa bị hư hỏng và hoa hụt đi .

- Quy trình giao nhận vẫn còn nhiều điểm chưa được rút ngắn gọn và một số loại giấy tờ chờ mới được xác nhận , ký vào biên bản . Gây nên tàu chờ hàng và một số loại hàng phải ở lại trong Công ty để chờ xác nhận .

- Vì yếu tố cạnh tranh hiện nay có nhiều Công ty thành lập và hoạt động trong lĩnh vực giao nhận hàng nông sản nên có nhiều mức giá ưu đãi hơn . Thời gian dự trữ khai thác cũng giảm đi vì kỹ thuật , hạ tầng của Công ty khác sẽ mới hơn và hiện đại hơn . Đã gây nên thiếu mát quy định chung về mức giá chung giữa các Công ty trong cùng lĩnh vực .

- Công nhân viên Công ty đã nhiều năm làm việc trong lĩnh vực giao nhận hàng nông sản nhưng vì công nghệ đã áp dụng nhiều nên một số nhân viên mới thì họ am hiểu

nhưng cần phải có những nhân viên được cử đi tìm hiểu thêm hoặc giao lưu học hỏi từ các Công ty khác cùng lĩnh vực . Một chuyên viên điều độ khai thác họ vừa phải giám sát trực tiếp dưới cầu cảng và vừa phải lên Công ty để làm giấy tờ nên gây mất thời gian và công sức .

## **CHƯƠNG 4 : GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG NÔNG SẢN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI**

### **4.1 Mục Tiêu & Chiến Lược Phát Triển Của Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng**

#### **Hợp Thị Vải**

Mở rộng quan hệ giao dịch đối ngoại với các tổ chức giao nhận quốc tế, đẩy mạnh công tác marketing tìm kiếm thị trường mới, chú trọng các thị trường như Châu Âu, Trung Quốc...

Đầu tư, xây dựng kho bãi, cải tiến trang thiết bị, các phương tiện vận tải để phục vụ tốt hoạt động giao nhận.

Xây dựng cơ chế điều hành thúc đẩy kinh doanh, tăng cường công tác quản lý nhằm tiết kiệm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ để tăng khả năng cạnh tranh và thu hút khách hàng.

Tăng cường đào tạo, nâng cao trình độ nghiệp vụ cho cán bộ công nhân viên trong ngành, kịp thời cập nhật thông tin và tình hình giao nhận vận tải trên thế giới.

Xây dựng cơ cấu giá hợp lý, thường xuyên tìm kiếm, lựa chọn, tổ chức, phối hợp các phương án vận tải để cước phí có lợi nhất đảm bảo bù đắp giá thành.

#### **4.2 Các Giải pháp**

- Nhằm phục vụ giao nhận hàng nông sản đạt kết quả cao , Công ty nên đầu tư về cần cẩu với sức nâng lớn hơn và có thể tầm vươn dài hơn để dễ dàng bốc xếp dỡ từ tàu mẹ sang sà lan . Không phải nhờ đến cầu của tàu giảm chi phí đáng kể .

- Xây dựng thêm các nhà kho với diện tích lớn hơn và hiện đại hơn chuyên lưu trữ hàng nông sản khi khách hàng cần để đảm bảo hàng khi khách hàng tới nhận .

- Các quy trình từ tiếp nhận tàu cho đến các thủ tục giấy tờ giao nhận hàng nông sản nên được lược lại ngắn gọn nhằm không để tàu phải chờ đợi ở cầu bến hoặc xe giao nhận hàng không phải chờ ở công .

- Nên cần phần mềm cải tiến hơn để luôn theo dõi số lượng giao nhận để tránh sai sót giữa nhà thầu khai thác và Công ty . Áp dụng thêm các công nghệ mới từ nước ngoài trong việc quản lý giao nhận hàng nông sản .

- Tăng cường mối quan hệ với các đối tác tới khai thác và giao nhận .

- Tìm hiểu thêm các biện pháp giảm mức độ rơi vãi trong quá trình giao nhận để giảm thiểu mức độ hao hụt . Cũng có thể học hỏi thêm về những quy tình mới về giảm ô nhiễm môi trường khi hoạt động giao nhận hàng có lượng bụi nhiều .

## KẾT LUẬN

Việt Nam chính thức gia nhập Tổ Chức Thương Mại WTO, vì vậy nền kinh tế ngày càng trở nên năng động hơn, nhiều cơ hội để các doanh nghiệp phát triển hơn. Hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu chiếm một vị trí quan trọng hàng đầu trong sự tồn tại và phát triển kinh tế của mỗi quốc gia.

Quy trình giao nhận hàng nông sản là một phần quan trọng trong chuỗi cung ứng nông sản từ nơi sản xuất đến người tiêu dùng. Mục tiêu chính của quy trình là đảm bảo hàng hóa được giao nhận đúng chất lượng, đúng thời gian và đảm bảo sự phù hợp với yêu cầu của khách hàng. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện quy trình có thể phát sinh các vấn đề như hàng hóa bị hư hại, không đạt chất lượng hay việc giao nhận hàng không đúng thời gian. Vì vậy, cần có các giải pháp và cải tiến để tăng cường kiểm soát chất lượng hàng hóa, đảm bảo đúng tiến độ giao nhận hàng và nâng cao kỹ năng của nhân viên giao nhận. Quy trình giao nhận hàng nông sản là một phần quan trọng trong hoạt động kinh doanh nông sản và cần được thực hiện một cách hiệu quả để đảm bảo sự phát triển bền vững của ngành nông nghiệp.

Qua quy trình này, hàng hoá từ nơi sản xuất được vận chuyển đến cảng để tiếp tục các thủ tục nhập khẩu hoặc xuất khẩu. Các bên liên quan sẽ phối hợp và tuân thủ theo quy trình để đảm bảo việc giao nhận hàng nông sản diễn ra một cách chính xác và hiệu quả.

Vì vậy, bài khóa luận lần này của em có liên quan đến hàng nông sản. Hàng nông sản là mặt hàng nổi trội của nước Việt Nam ta và cũng như các nước trong khu vực Đông Nam Á. Nhận thức được tầm quan trọng của quy trình giao nhận hàng nông sản, với những kiến thức mà em đã được học và cùng với sự hướng dẫn của anh chị trong công ty, cho nên em đã chọn thực hiện đề tài: “Quy trình giao nhận hàng .....”.