

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU**



## **KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**

### **GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT)**

Trình độ đào tạo: Đại học

Ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

Giảng viên hướng dẫn: ThS. Hồ Lan Ngọc

Sinh viên thực hiện: Nguyễn Ngọc Trâm

MSSV: 20034869

Lớp: DH20LG2

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

**PHIẾU GIAO ĐỀ TÀI**  
**ĐỒ ÁN/ KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP**

*(Đính kèm Quy định về việc tổ chức, quản lý các hình thức tốt nghiệp ĐH,  
CD ban hành kèm theo Quyết định số 585/QĐ-ĐHBRVT ngày 16/7/2013  
của Hiệu trưởng Trường Đại học BR-VT)*

**Họ và tên sinh viên:**.....**Ngày sinh:**.....

**MSSV** : .....**Lớp:**.....

**Địa chỉ** : .....

**E-mail** : .....

**Trình độ đào tạo** : .....

**Hệ đào tạo** : .....

**Ngành** : .....

**Chuyên ngành** : .....

**1. Tên đề tài:** .....

.....

**2. Giảng viên hướng dẫn:** .....

**3. Ngày giao đề tài:**.....

**4. Ngày hoàn thành đồ án/ khoá luận tốt nghiệp:** .....

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

**GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN**

*(Ký và ghi rõ họ tên)*

**SINH VIÊN THỰC HIỆN**

*(Ký và ghi rõ họ tên)*

**TRƯỞNG BỘ MÔN**

*(Ký và ghi rõ họ tên)*

**TRƯỞNG KHOA**

*(Ký và ghi rõ họ tên)*

## LỜI CAM ĐOAN

Em xin cam đoan rằng toàn bộ nội dung của bài khóa luận tốt nghiệp với đề tài "Giải pháp hoàn thiện quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) là công trình nghiên cứu của riêng em dưới sự hướng dẫn của cô Hồ Lan Ngọc.

Em xin chịu trách nhiệm về sự cam đoan này.

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

**Người cam đoan**

Nguyễn Ngọc Trâm

## LỜI CẢM ƠN

Em muốn gửi lời cảm ơn chân thành đến sự dẫn dắt và hỗ trợ sâu sắc của quý thầy cô của khoa Kinh tế biển – Logistics trong quá trình thực hiện khóa luận của mình. Thầy cô luôn giúp em không ngừng phát triển bản thân và học hỏi những kiến thức quý báu và kinh nghiệm phong phú từ thầy cô. Đặc biệt, em muốn bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến cô Hồ Lan Ngọc, cô không chỉ ân cần lắng nghe mà còn là nguồn động viên vững chắc, luôn tận tâm đồng hành trong hành trình làm khóa luận này của em. Cô luôn đồng hành mỗi bước, dành nhiều công sức để hướng dẫn, đưa ra nhận xét và góp ý chân thành giúp em vượt qua những thách thức, khó khăn trong quá trình hoàn thiện đề tài của mình.

Bên cạnh đó, Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) và đồng nghiệp đã luôn sẵn sàng tạo điều kiện giúp đỡ em và cung cấp các tài nguyên quan trọng thuận lợi cho quá trình nghiên cứu đề tài.

Em cũng muốn gửi lời cảm ơn đến gia đình, bạn bè và những người thân yêu đã luôn sát cánh cùng em. Những kiến thức, ý kiến và góc nhìn đa chiều của họ đã giúp em nhìn nhận và hiểu biết về những vấn đề tồn tại trong đề tài một cách đa dạng hơn.

Em xin chân thành cảm ơn tất cả những người đã đóng góp vào sự thành công tốt đẹp của bài khóa luận này. Chúc cho quý thầy cô luôn tràn đầy hạnh phúc và nhiều sức khỏe.

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

**Sinh viên thực hiện**

Nguyễn Ngọc Trâm

## MỤC LỤC

	Trang
<b>MỤC LỤC</b> .....	<b>i</b>
<b>DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT</b> .....	<b>v</b>
<b>DANH MỤC CÁC HÌNH, BẢNG</b> .....	<b>vii</b>
<b>LỜI MỞ ĐẦU</b> .....	<b>1</b>
<b>CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT)</b> .....	<b>5</b>
1.1 LỊCH SỬ HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN CỦA CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT).....	5
1.1.1 Lịch sử hình thành.....	5
1.1.2 Lịch sử phát triển .....	8
1.2 TÂM NHÌN – SỨ MỆNH – GIÁ TRỊ CỐT LÕI.....	10
1.2.1 Tâm nhìn – Sứ mệnh.....	10
1.2.2 Giá trị cốt lõi.....	11
1.3 GIẢI THƯỞNG VÀ CÁC HOẠT ĐỘNG XÃ HỘI .....	13
1.3.1 Giải thưởng .....	13
1.3.2 Các hoạt động xã hội .....	14
1.4 CƠ CẤU TỔ CHỨC .....	15
1.5 CÁC HOẠT ĐỘNG TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP .....	16
1.5.1 Cơ sở hạ tầng.....	16
1.5.2 Sơ đồ giao thông trong bãi container .....	17
1.5.3 Trang thiết bị.....	18
1.5.3.1. Xe đầu kéo .....	18
1.5.3.2. Cầu cân xe container điện tử.....	18

1.5.3.3	Thiết bị gắp dỡ công rộng .....	19
1.5.3.4	Thiết bị gắp dỡ công nặng .....	19
1.5.3.5	Cầu khung (RTG) .....	20
1.5.3.6	Cầu bờ Super Post Panamax .....	20
1.5.4	Logistics nội địa .....	21
1.5.4.1	Cập nhập tình hình giao thông ở Cổng cảng .....	21
1.5.4.2	Dịch vụ cân container .....	21
1.5.4.3	Vận tải nội địa .....	22
1.5.4.4	Sửa chữa và bảo trì container rỗng .....	24
1.5.4.5	Mạng lưới kết nối nội địa – ICD .....	24
1.5.4.6	Dịch vụ vận tải liên cảng .....	25
	KẾT LUẬN CHƯƠNG 1 .....	26
	<b>CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN .....</b>	<b>27</b>
2.1.	CÁC KHÁI NIỆM LIÊN QUAN .....	27
2.1.1	Cảng biển và container .....	27
2.1.1.1	Cảng biển .....	27
2.1.1.2	Container .....	27
2.1.2	Xuất khẩu .....	28
2.1.3	Người giao nhận .....	29
2.1.4	Dịch vụ giao nhận .....	30
2.2	PHÂN LOẠI DỊCH VỤ GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN .....	30
2.3	VAI TRÒ VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA NHÀ CUNG CẤP DỊCH VỤ GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU .....	32
2.4	CƠ SỞ PHÁP LÝ, NGUYÊN TẮC GIAO NHẬN HÀNG HOÁ XUẤT KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN .....	33

2.4.1 Cơ sở pháp lý.....	33
2.4.2 Nguyên tắc giao nhận.....	34
2.5 CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN .....	35
2.6 CÁC TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN .....	37
2.7 QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.....	41
2.7.1 Cơ sở pháp lý.....	41
2.7.2 Nguyên tắc giao nhận.....	43
2.8 CÁC LOẠI CHỨNG TỪ CÓ LIÊN QUAN .....	45
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2.....	47
<b>CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN CỦA CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT).....</b>	<b>48</b>
3.1 CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT).....	48
3.1.1 Môi trường bên trong.....	48
3.1.2 Môi trường bên ngoài .....	52
3.2 CÁC TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT) .....	55
3.3 QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT).....	58
3.3.1 Quy trình cảng nhận hàng để xuất.....	58
3.3.2 Quy trình cảng xếp hàng xuất khẩu lên tàu.....	64
3.3.3 Những trường hợp thường xảy ra trong quá trình xuất khẩu.....	66
3.4 CÁC LOẠI CHỨNG TỪ CÓ LIÊN QUAN ĐẾN QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT).....	66

3.5 ĐÁNH GIÁ .....	69
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3.....	71
<b>CHƯƠNG 4. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT) .....</b>	<b>72</b>
4.1 MỤC TIÊU VÀ PHƯƠNG HƯỚNG .....	72
4.2 ƯU ĐIỂM VÀ NHƯỢC ĐIỂM .....	73
4.2.1 Ưu điểm.....	73
4.2.2 Nhược điểm .....	74
4.3 GIẢI PHÁP .....	75
4.3.1 <i>Giải pháp cho vấn đề thủ tục cổng cảng mất nhiều thời gian.....</i>	<i>75</i>
4.3.1.1 <i>Ứng dụng E – port.....</i>	<i>75</i>
4.3.1.2 <i>Cổng container tự động Autogate .....</i>	<i>77</i>
4.3.2 <i>Giải pháp cho vấn đề hỗ trợ khách hàng ngoài giờ hành chính.....</i>	<i>81</i>
4.3.2.1 <i>Hệ thống Hỗ trợ Khẩn cấp 24/7 .....</i>	<i>81</i>
4.3.2.2 <i>Ứng dụng Chatbot và Hệ Thống Tự Động .....</i>	<i>84</i>
4.3.2.3 <i>Hoàn thiện các nội dung của giải pháp đa phương tiện.....</i>	<i>86</i>
<b>KẾT LUẬN .....</b>	<b>89</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO.....</b>	<b>90</b>
<b>PHỤ LỤC .....</b>	<b>92</b>



## DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

<b>STT</b>	<b>TỪ VIẾT TẮT</b>	<b>DIỄN GIẢI BẰNG TIẾNG ANH</b>	<b>DIỄN GIẢI BẰNG TIẾNG VIỆT</b>
1	FWD	Forwarder	Người giao nhận
2	L/C	Letter of Credit	Thư tín dụng
3	FCL	Full Container load	Hàng nguyên cont
4	POL	Port of loading	Cảng đi
5	POD	Port of discharge	Cảng đến
6	ETA	Estimated Time of Arrival	Thời gian dự kiến đến nơi
7	ETD	Estimated Time of Departure	Thời gian dự kiến xuất phát
8	PKL	Packing List	Phiếu đóng gói hàng hóa
9	OPS	Operations	Phòng khai thác
10	B/L	Bill of Lading	Vận đơn đường biển
11	TOS	Terminal Operating System	Hệ thống vận hành cảng
12	CFS	Container Freight Station	Kho tổng hợp hàng container

13	ICD	Inland Container Depot	Cảng cạn
14	Cont	Container	Công – ten - nơ
15	FWD	Forwarder	Người giao nhận
16	CY	Container Yard	Bãi container
17	EDI	Electronic Data Interchange	Trao đổi dữ liệu điện tử
18	NGN		Người giao nhận
19	BRVT		Bà Rịa – Vũng Tàu
20	TP.HCM		Thành phố Hồ Chí Minh
21	XNK		Xuất nhập khẩu
22		Consol	Việc gom hàng
23	STS	Super Post Panamax	
24	VGM	Verified Gross Mass	Phiếu xác nhận khối lượng toàn bộ của container

## DANH MỤC CÁC HÌNH, BẢNG

STT	HÌNH ẢNH, BẢNG	TRANG
1	Hình 1.1. Cảng CMIT	5
2	Hình 1.2. Logo của APM Terminals	6
3	Hình 1.3. Logo của Cảng Sài Gòn	7
4	Hình 1.4. Logo của VIMC	7
5	Hình 1.5. Bảng xếp hạng của CPPI 2022	13
6	Hình 1.6. Hoạt động hiến máu tình nguyện	14
7	Hình 1.7. Hoạt động hiến máu tình nguyện	15
8	Hình 1.8. Cơ cấu tổ chức	15
9	Hình 1.9. Cơ sở hạ tầng	16
10	Hình 1.10. Sơ đồ giao thông trong bãi container	17
11	Hình 1.11. Xe đầu kéo	18
12	Hình 1.12. Cầu cân xe container điện tử	18
13	Hình 1.13. Thiết bị gấp dỡ công rộng	19
14	Hình 1.14. Thiết bị gấp dỡ công nặng	19
15	Hình 1.15. Cầu khung (RTG)	20
16	Hình 1.16. Cầu bờ Super Post Panamax	20
17	Hình 1.17. Tình hình giao thông ở Cổng cảng	21
18	Hình 1.18. Dịch vụ cân container	22
19	Hình 1.19. Vận tải nội địa	22
20	Hình 1.20. Sửa chữa và bảo trì container rộng	23
21	Hình 1.21. Mạng lưới kết nối nội địa – ICD	24
22	Hình 2.1. Giao hàng xuất khẩu có lưu kho, bãi của cảng	42
23	Hình 2.2. Giao hàng xuất khẩu có lưu kho, bãi của cảng	44
24	Hình 3.1. Hạ tầng cảng	49
25	Hình 3.2. An toàn lao động	51

26	Hình 3.3. Thống kê chỉ tiêu đánh giá hoạt động xuất khẩu của CMIT (2022-2023)	57
27	Hình 3.4. Sơ đồ quy trình cảng nhận hàng để xuất	58
28	Hình 3.5. Thông tin về tàu MSC PALOMA	59
29	Bảng 3.1. Thông tin về tàu và số lượng cont xuất dự kiến	60
30	Hình 3.6. Danh sách cont xuất thực tế từ ICD	61
31	Hình 3.7. Sơ đồ quy trình cảng xếp hàng xuất khẩu lên tàu	64
32	Hình 3.8. Cargo Manifest	68
33	Hình 3.9. Sơ đồ xếp hàng trên tàu	69

## LỜI MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Cuối năm 2023 là điểm sáng đầy tích cực cho ngành xuất nhập khẩu của Việt Nam. Theo ước tính, kim ngạch xuất nhập khẩu của tháng 11 đạt 60,88 tỷ USD, tăng 5,9% so với cùng kỳ năm trước. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của 11 tháng vừa qua đạt 619,17 tỷ USD với cán cân thương mại hàng hóa 11 tháng năm 2023 ước tính xuất siêu 25,83 tỷ USD. Sự tăng trưởng đáng kể này được đánh giá là một sự phục hồi mạnh mẽ của ngành xuất nhập khẩu. Các chuyên gia cũng dự đoán rằng 2 tháng cuối năm sẽ trở nên sôi động do các nước đang gấp rút chuẩn bị hàng hóa cho ngày lễ trong giai đoạn cao điểm như Giáng sinh, Tết và các đơn hàng quốc tế của dịp Black Friday vừa qua.

Tuy là vậy nhưng Bộ Công Thương cũng nhận định rằng hoạt động xuất nhập khẩu ở nước ta sẽ còn phải đối mặt với những thách thức ở cả hiện tại và trong tương lai khi thế giới đang trải qua sự thay đổi nhanh chóng, đặt ra những thách thức lớn cho Doanh nghiệp trong việc đáp ứng yêu cầu ngày càng phức tạp của khách hàng và thích ứng với biến động thị trường. Bên cạnh đó, thế giới cũng đang phải đối mặt với những biến động địa chính trị như cuộc xung đột giữa Ukraine và Nga hay cuộc chiến giữa Israel và Hamas dẫn đến việc ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng và vận tải quốc tế là không thể tránh khỏi. Đặc biệt là cảng biển như một công giao thương quan trọng không thể bị ‘đứt gãy’. Tác động của xung đột và sự không chắc chắn trong thị trường quốc tế đã đặt ra những thách thức đặc biệt cho hoạt động xuất khẩu tại các cảng biển. Điều này yêu cầu Doanh nghiệp liên tục đưa ra giải pháp nhanh chóng và phù hợp, cùng với việc cải thiện dịch vụ để cạnh tranh cao hơn so với các cảng lân cận trong cùng 1 khu vực trong bối cảnh khó khăn của kinh tế toàn cầu. Trong đó, Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép

(CMIT) là một trong những cảng trọng tâm và hàng đầu tại khu cụm cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải. Trong suốt 10 năm hoạt động vận tải và khai thác cảng đến nay, CMIT như ngọn đèn đường dẫn lối cho cánh công của sự phát triển về cảng biển ở Việt Nam khi luôn là cảng tiên phong mở đầu tiếp nhận các con tàu lớn nhất thế giới. Trong cuộc đua không ngừng để giữ vững vị thế trong thị trường Logistics và Cảng biển, CMIT luôn không ngừng làm nên những bước tiến quan trọng và đề ra những chiến lược chủ chốt nhằm hướng tới một mục tiêu chung là khẳng định vị thế của mình khi đứng giữa những sự thách thức của thị trường và hơn hết là đặt mình vào quy mô toàn cầu.

Chính vì thế, nhu cầu đặt ra là cần đưa ra giải pháp phù hợp và sáng tạo cho quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng container qua đường biển tại cảng. Đây không chỉ là bước quan trọng trong chuỗi cung ứng, mà nó còn là chìa khóa quyết định đến hiệu suất và uy tín của Doanh nghiệp.

Vì những lý do trên, em quyết định chọn đề tài “Giải pháp hoàn thiện quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) cho khóa luận tốt nghiệp của mình. Bài khóa luận tốt nghiệp sẽ đi sâu vào việc phân tích tình hình thực tế của hoạt động xuất khẩu, bao gồm các vấn đề khó khăn hay hạn chế mà Công ty đang gặp phải. Bên cạnh đó, tập trung nghiên cứu và đề xuất các giải pháp hiệu quả một cách cụ thể nhằm giúp Công ty có nâng cao quy trình này.

## **2. Mục đích nghiên cứu**

- Tìm hiểu và đánh giá thực trạng của quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại CMIT bao gồm cả điểm mạnh và hạn chế.
- Xác định các vấn đề thách thức và khó khăn mà Công ty đang phải đối diện.

- Nghiên cứu và đề xuất các giải pháp tối ưu hóa thời gian xuất khẩu, giảm thiểu các rủi ro phát sinh, nâng cao hiệu suất làm việc và cải thiện trải nghiệm của các đối tác thương mại tốt hơn trong việc giao nhận container tại cảng.

### **3. Nhiệm vụ nghiên cứu**

- Thu thập thông tin ban đầu: Tìm hiểu về CMIT, đặc biệt là quy trình xuất khẩu hàng container. Xác định mục tiêu nghiên cứu và những vấn đề cụ thể cần giải quyết.
- Phân tích hiện trạng: Tiến hành phân tích chi tiết về quy trình xuất khẩu hiện tại. Xác định các vấn đề và thách thức mà CMIT đang phải đối mặt.
- Nghiên cứu thị trường và xu hướng: Nghiên cứu các xu hướng và tiêu chuẩn trong ngành vận tải biển và logistics. So sánh quy trình của CMIT với các đối thủ cạnh tranh.
- Thu thập phản hồi từ nhân viên và đối tác: Tiến hành phỏng vấn nhân viên và đối tác liên quan đến quy trình xuất khẩu. Thu thập ý kiến, góp ý, và nhận xét để hiểu rõ hơn về tình hình thực tế.
- Đề xuất giải pháp: Phát triển các giải pháp cụ thể để giải quyết vấn đề và cải thiện quy trình. Xác định ưu và nhược điểm của từng giải pháp.

### **4. Phương pháp nghiên cứu**

Đề tài được thực hiện bằng các phương pháp như sau: Phương pháp nghiên cứu tài liệu, phương pháp điều tra thực địa, phương pháp phỏng vấn, phương pháp phân tích so sánh, phương pháp chuyên gia để từ đó có cái nhìn toàn diện và chính xác về quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại CMIT.

### **5. Các kết quả đạt được của đề tài**

- Cải thiện hiệu suất quy trình: Giảm thời gian xử lý xuất khẩu hàng container. Tăng cường khả năng xử lý đồng thời nhiều lô hàng.
- Tăng cường độ chính xác và chất lượng dịch vụ: Giảm lỗi và sai sót trong quy trình xuất khẩu. Tăng cường khả năng theo dõi và quản lý các giai đoạn của quy trình.
- Tiết kiệm chi phí: Giảm chi phí liên quan đến thời gian chờ đợi và quy trình xử lý. Tối ưu hóa sử dụng nguồn nhân lực và các nguồn lực khác.
- Tăng cường sự hài lòng của khách hàng: Cung cấp dịch vụ nhanh chóng và đáng tin cậy. Tăng cường mức độ hài lòng của đối tác và khách hàng.
- Tăng cường tính cạnh tranh: Nâng cao vị thế của CMIT trong ngành vận tải biển và logistics. Tạo ra lợi thế cạnh tranh thông qua quy trình xuất khẩu hiệu quả và chất lượng dịch vụ.

## **6. Cấu trúc của đề tài**

Ngoài **Lời mở đầu** và **Kết luận**, đề tài được chia làm 4 chương chính:

**Chương 1:** Tổng quan Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT).

**Chương 2:** Cơ sở lý luận về quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển.

**Chương 3:** Thực trạng quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT).

**Chương 4:** Giải pháp hoàn thiện quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT).



# CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT)

## 1.1 Lịch sử hình thành và phát triển của Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT)

### 1.1.1 Lịch sử hình thành

Hình 1.1. Cảng CMIT



(Nguồn: CMIT)

Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (có tên viết tắt là CMIT) được thành lập ngày 26 tháng 1 năm 2007 và bắt đầu khởi công xây dựng vào ngày 28 tháng 5 năm 2008. Đây là cảng container nước sâu tọa lạc tại khu phố Tân Lộc, phường Phước Hòa, thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu với tổng diện tích 48 héc ta. Hoạt động khai thác tàu container của Cảng CMIT cho phép đón các tàu đạt trọng tải lớn là 214,121 DWT (~20,000 TEU) và được trang bị các thiết bị hiện đại bao gồm cầu cảng dài 600 mét, công suất hơn 1,1 triệu TEU.

CMIT có hệ thống cơ sở vật chất vận hành và khai thác cảng tân tiến mang đến trải nghiệm tốt cho các hãng tàu và khách hàng nhờ vào việc đa dạng hóa các loại hình dịch vụ chất lượng ưu việt với mức chi phí hợp lý và thời gian nhanh chóng. Đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa trong các tuyến vận chuyển nội địa và các

tuyến hàng hải quốc tế trực tiếp mà không quá cảnh qua nước thứ ba từ Việt Nam đến các châu lục có thị trường lớn như Châu Á, Châu và Châu Mỹ.

CMIT là một cảng container nước sâu liên doanh giữa 3 đơn vị gồm 2 đơn vị trong nước và 1 đơn vị nước ngoài: Cảng Sài Gòn sở hữu cổ phần là 15%, Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam – CTCP (VIMC) sở hữu cổ phần là 36% và 49% cổ phần thuộc về APM Terminals - Công ty khai thác cảng container hàng đầu thuộc Tập đoàn Maersk của Đan Mạch.

Hình 1.2. Logo của APM Terminals



*(Nguồn: About Us (cmit.com.vn))*

APM Terminals nâng tầm thương mại toàn cầu với một mạng lưới các cảng được khai thác trên toàn cầu cùng 20,600 nhân viên làm việc tại 72 cảng và 140 cơ sở dịch vụ nội địa ở 69 quốc gia trên thế giới. APM Terminals thiết kế, xây dựng và vận hành các cảng và bến cảng, cũng như cung cấp dịch vụ nội địa để vận chuyển hàng hoá giữa các cảng và các điểm nội địa, cũng như các khu vực liên quan đến xử lý hàng hóa khác. Ngành vận tải biển thế giới và chuỗi logistics toàn cầu thông qua APM Terminals và mạng lưới các cảng trên toàn cầu của APM Terminals để thâm nhập vào tất cả các thị trường lớn trên thế giới một cách hiệu quả.

Hình 1.3. Logo của Cảng Sài Gòn



(Nguồn: About Us ([cmit.com.vn](http://cmit.com.vn)))

Cảng Sài Gòn trong hệ thống Cảng biển của ngành Hàng hải Việt nam là một cảng có sản lượng và năng suất xếp dỡ hàng đầu của Quốc gia. Với lịch sử hơn 150 năm , có thành tích xuất sắc đóng góp cho sự phát triển kinh tế đất nước, Cảng Sài Gòn đã được Chủ tịch nước phong tặng Danh hiệu Anh hùng Lao động về những thành tích xuất sắc từ năm 1986 đến năm 1995, đóng góp một phần vào sự nghiệp xây dựng Chủ nghĩa Xã hội và bảo vệ Tổ quốc. Cảng hoạt động phục vụ cho lĩnh vực rộng lớn gồm các khu vực Thành phố Hồ Chí Minh, các vùng lân cận và đồng bằng sông Mekong với tổng sản lượng hàng hóa hàng năm hơn 10 triệu tấn. Cảng Sài Gòn có vai trò và nhiệm vụ quan trọng phục vụ cho nhu cầu xuất nhập khẩu và phát triển kinh tế nói chung cho toàn khu vực Phía Nam của đất nước.

Hình 1.4. Logo của VIMC



(Nguồn: About Us ([cmit.com.vn](http://cmit.com.vn)))

Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP (VIMC) được thành lập năm 1995 với sứ mệnh là đưa Việt Nam trở thành quốc gia - điểm đến quan trọng có vị trí chiến lược trên bản đồ hàng hải thế giới. Trải qua 26 năm hình thành và phát triển, VIMC là một trong những Doanh nghiệp đi đầu trong việc mở cửa hợp tác, hội nhập quốc tế, cung cấp dịch vụ Hàng hải trên phạm vi toàn cầu đóng góp quan trọng vào sự nghiệp phát triển kinh tế biển của Việt Nam

Chính sách của CMIT là hoạt động kinh doanh hiệu quả, chú trọng vào vấn đề bảo vệ sức khỏe và an toàn cho các bộ công nhân viên và cộng đồng địa phương.

### 1.1.2 Lịch sử phát triển

Ngày 31/3/2011: Dù vẫn đang trong quá trình xây dựng, CMIT đã tiếp nhận chuyến tàu đầu tiên - tàu CMA CGM Columba tải trọng 131.263 DWT và công suất chuyên chở 11.388 TEU. Đây là tàu container có trọng tải lớn nhất từ trước đến nay từng cập cảng Việt Nam.

Ngày 29/10/2015: Cái Mép vinh dự trở thành cảng thứ ba sau Singapore và Malaysia làm hàng cho chuyến tàu container siêu lớn CSCL Star do liên minh Ocean Three khai thác trong tuyến dịch vụ tàu mẹ đầu tiên kết nối Việt Nam và thị trường khu vực Bắc Âu với trọng tải 157.000 DWT/14.000TEU.

Ngày 20/02/2017: Sự kiện CMIT tiếp nhận làm hàng cho chuyến thử nghiệm tàu mẹ siêu lớn Margrethe Maersk đạt trọng tải 194.000 DWT, có sức chở lên đến trên 18.000 TEU. Đây là dấu mốc đáng nhớ chứng tỏ năng lực của cảng có thể trở thành trung tâm trung chuyển của khu vực phục vụ cho hàng hoá khu vực Đông Nam Á, đặc biệt là hàng hoá xuất nhập khẩu tuyến thương mại châu Á và Bắc Âu. Bên cạnh đó còn khẳng định vị thế của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải trên bản đồ hàng hải thế giới trong hoạt động trung chuyển container quốc tế.

Ngày 26/10/2020: CMIT tiếp nhận làm hàng cho tàu mẹ Margrethe Maersk trọng tải 214,121 DWT, tàu loại EEE của hãng tàu Maersk Line có sức chở lên đến

20,000 TEU. Đây là tàu chuyên tuyến dịch vụ kết nối Việt Nam với bờ tây nước Mỹ do liên minh 2M khai thác, cập CMIT để xếp dỡ 6,500 TEU hàng hóa. Cảng CMIT tổ chức một buổi lễ chào đón tàu tại cảng với sự tham dự của các lãnh đạo cấp cao Bộ Giao Thông Vận Tải, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu và hơn 100 đại biểu.

Ngày 27/12/2020, Cảng Quốc Tế Cái Mép đã thành công chào đón tàu MSC Oliver – tàu container lớn nhất của hãng tàu MSC từng cập cảng Việt Nam. MSC Oliver có trọng tải 199,273 DWT tương đương 19,224 TEU được khai thác trên tuyến dịch vụ PEARL/ TP6 của liên minh 2M kết nối giữa Việt Nam với bờ Tây nước Mỹ. Chuyến tàu cập cảng CMIT để xếp dỡ gần 6.000 container, tương đương 10.000 TEUs hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và trung chuyển tại Việt Nam

Ngày 6 & ngày 7/9/2021: CMIT đã tiếp nhận thành công tàu Cosco Shipping Aquarius - Tàu container lớn nhất của hãng tàu OOCL từng cập cảng Việt Nam. Tàu Cosco Shipping Aquarius trọng tải 197.049 DWT tương đương 20.119 TEU được vận hành bởi hãng tàu OOCL (Orient Overseas Container Line) kết nối Việt Nam với thị trường Bắc Mỹ. Chuyến tàu cập CMIT để xếp dỡ khoảng gần 2.500 container tương đương 4.500 TEU hàng hóa xuất, nhập khẩu và trung chuyển.

Ngày 24/9/2022: CMIT là một trong số ít cảng trên thế giới có thể tiếp nhận các tàu mẹ lớn nhất thế giới MSC khi đưa tàu MSC DITTE trọng tải siêu lớn đến 200,148 DWT. Đây là tàu mẹ có kích cỡ lớn nhất mà hãng tàu MSC đưa vào khai thác tại Việt Nam.

Sáng ngày 26/10/2022: tàu TAMPA TRIUMPH với chiều dài 366m, trọng tải 150,709 DWT đã cập Cảng CMIT thành công để xếp dỡ hàng hóa kết nối trực tiếp thị trường Việt Nam với nước Mỹ. Đây là chuyến tàu đầu tiên của hãng tàu Evergreen mà CMIT vinh dự tiếp nhận và cũng là chuyến thử nghiệm trên tuyến dịch vụ đi thẳng bờ Đông nước Mỹ mà hãng tàu EVERGREEN dự định đưa vào khai thác tại Cái Mép.

Ngày 06/09/2023: Cảng CMIT vui mừng chào đón tàu ESL KABIR có trọng tải, chuyển tàu đầu tiên trên tuyến dịch vụ VGI/RGA/VGX/SGS kết nối Việt Nam với khu vực Đông Nam Á và Trung Đông của các hãng tàu ESL, KMTC, RCL, CU Lines và GFS chính thức đưa vào khai thác tại Cái Mép cập cảng CMIT. Tàu ESL KABIR cập cảng để xếp dỡ gần 1,300 TEU hàng hóa, với năng suất cầu trung bình gần 34 container/giờ, tàu đã được khai thác an toàn và rời cảng theo đúng kế hoạch để tiếp tục hải trình. CMIT trở thành người bạn đồng hành đáng tin cậy của các hãng tàu và khách hàng và không ngừng đóng góp vào việc khẳng định vị thế của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải trên bản đồ hàng hải thế giới trong hoạt động trung chuyển container quốc tế.

## **1.2 Tầm nhìn – Sứ mệnh – Giá trị cốt lõi**

### **1.2.1 Tầm nhìn – Sứ mệnh**

CMIT phấn đấu trở thành Doanh nghiệp vận hành và khai thác cảng uy tín hàng đầu tại Việt Nam, là Doanh nghiệp hoạt động an toàn, phát triển bền vững, có lợi nhuận cao, luôn luôn coi trọng giá trị của đội ngũ cán bộ công nhân viên, khách hàng và vai trò của Công ty trong cộng đồng.

CMIT sẽ đạt được điều này thông qua:

- Quan tâm chu đáo vấn đề sức khỏe và an toàn của mỗi cá nhân đến khu vực cảng CMIT hay các cơ sở vật chất liên quan.
- Tôn trọng và tạo điều kiện phát huy các khả năng đặc biệt của đội ngũ cán bộ công nhân viên trong việc đóng góp vào sự thành công của Công ty.
- Tạo nên các giá trị gia tăng cho khách hàng bằng việc không ngừng cung cấp các dịch vụ đáp ứng kỳ vọng của khách hàng.
- Luôn luôn tối ưu hóa chi phí trong khi vẫn duy trì và đẩy mạnh mối quan hệ với các nhà cung ứng.

- Là Doanh nghiệp hoạt động với môi trường và xã hội.
- Phát huy thế mạnh của các cổ đông nhằm hỗ trợ cho sự phát triển không ngừng của Công ty.

### 1.2.2 Giá trị cốt lõi

#### ➤ Bình đẳng – thể hiện ở các khía cạnh sau:

- Toàn thể nhân viên đều thể hiện tinh thần trách nhiệm.
- Cởi mở trong giao tiếp và đón nhận ý kiến của người khác, cho phép người khác phản biện lại ý kiến của chúng ta.
- Minh bạch trong tất cả mọi việc chúng ta làm và cách thức để làm điều đó.
- Thành tích công tác là tiêu chí quan trọng duy nhất để được công nhận và thăng tiến.
- Cơ hội bình đẳng trong tuyển dụng và thăng tiến tại CMIT.
- Đánh giá cao sự đa dạng phong phú vốn có của đội ngũ cán bộ công nhân viên.

#### ➤ Hòa hòa – thể hiện ở các khía cạnh sau:

- Cân bằng các giá trị và văn hóa giữa Công ty và cá nhân nhân viên.
- Đánh giá cao thiện chí, và tôn trọng lợi ích của các bên liên quan trong và ngoài Công ty.
- Thúc đẩy sự phát triển bền vững của Công ty, cộng đồng và ngành công nghiệp dịch vụ Công ty hoạt động.

➤ Nhiệt huyết – thể hiện ở các khía cạnh sau:

- Coi trọng và nuôi dưỡng văn hóa gắn kết.
- Nỗ lực không ngừng để cải thiện.
- Khuyến khích sự ham học hỏi và sáng tạo.
- Những người nhiệt huyết là những người hài lòng và đồng thuận.

➤ Quan tâm – thể hiện ở các khía cạnh sau:

- Quan tâm đến cộng đồng xung quanh.
- Coi trọng sự an toàn và phúc lợi của toàn thể cán bộ công nhân viên.
- Luôn suy xét đến tác động trong từng hành động của chúng ta.

➤ Chính trực – thể hiện ở các khía cạnh sau:

- Cư xử có đạo đức trong công việc và cuộc sống thường ngày.
- Không chấp nhận bất kì hành động trái pháp luật và phi đạo đức.
- Thừa nhận những thiếu sót và sẵn sàng chịu trách nhiệm.
- Chấp nhận và tôn trọng những quyết định đúng đắn và khó khăn.
- Tuân thủ những chuẩn mực giá trị của chúng ta.

❖ Trong các giá trị cốt lõi của CMIT thì chính trực là một giá trị mà CMIT chú trọng hàng đầu và sẽ không nhân nhượng cho bất cứ trường hợp nhân viên nào có hành động đưa hoặc nhận hối lộ.

Hành vi hối lộ được định nghĩa là hành động đưa hoặc nhận tiền (hay các dạng lợi ích khác) để người đưa hối lộ đạt được quyền lợi không hợp pháp. Khoản



“bôi trơn” là khoản tiền (hoặc các dạng lợi ích khác) nhận được hoặc chi trả để có được thứ mà người chi trả có quyền được nhận, những khoản chi này nằm ngoài bất kỳ khoản thù lao nào.

Những nhân viên CMIT nhận tiền hay quà tặng (kể cả quà Tết có giá trị lớn hơn 100 USD) từ các nhà cung cấp là một ví dụ về khoản “bôi trơn” đối với nhân viên CMIT, điều này không được chấp nhận. Những nhân viên bị phát hiện có hành vi đưa hoặc nhận hối lộ hay đưa hoặc nhận khoản “bôi trơn” sẽ bị xử lý kỉ luật hoặc có thể bị đuổi việc.

### 1.3 Giải thưởng và các hoạt động xã hội

#### 1.3.1 Giải thưởng

Hình 1.5. Bảng xếp hạng của CPPI 2022

**CPPI 2022.pdf**

**Table E.1 • The CPPI 2022: Global Ranking of Container Ports**

Port Name	Overall Ranking	Port Name	Overall Ranking
Yangshan	1	Fuzhou	39
Salalah	2	Marsaxlokk	40
Khalifa Port	3	Yarimea	41
Tanger-Mediterranean	4	Dalian	42
Cartagena (Colombia)	5	Lagaro Cardenas	43
Tanjung Pelepas	6	Wilmington (USA-N Carolina)	44
Ningbo	7	Kobe	45
Hamad Port	8	Nagoya	46
Guangzhou	9	Shimizu	47
Port Said	10	Mundra	48
Hong Kong	11	Sohar	49
Cai Mep	12	Rio Grande (Brazil)	50
Shekou	13	Piraeus	51
Mawan	14	Port Of Virginia	52
Yokohama	15	Yantian	53
Algeciras	16	Tokyo	54
King Abdullah Port	17	Altamira	55
Singapore	18	Haifa	56

(Nguồn: *Cái Mép giữ vững thứ hạng cao TOP 12 cảng container hoạt động hiệu quả nhất trên thế giới năm 2022 (cmit.com.vn)*)

Cái Mép được Ngân hàng thế giới và tổ chức S&P Global Market xếp hạng thứ 12 trên 348 cảng container toàn cầu về chỉ số hiệu quả khai thác cảng (CPPI). Đây là năm thứ 2 liên tiếp Cái Mép giữ vững vị trí thứ hạng cao trên bảng đánh giá uy tín này mà trong đó, năng suất khai thác là thành tố quan trọng của chỉ số CPPI. CMIT với những nỗ lực tiên phong tiếp nhận các kích cỡ tàu lớn nhất thế giới qua các năm, cùng với năng suất khai thác vượt trội đóng góp to lớn vào thành tích chung này của Cái Mép.

### 1.3.2 Các hoạt động xã hội

Hình 1.6. Hoạt động hiến máu tình nguyện



(Nguồn: Ngày hội hiến máu ([cmit.com.vn](http://cmit.com.vn)))

Sáng ngày 29/05/2023, với thông điệp “Trao hy vọng và tình yêu thương”, Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) cùng với 2 đối tác Hưng Gia và Vina Logistics đã phối hợp với Ban chỉ đạo vận động hiến máu tình nguyện thị xã Phú Mỹ tổ chức chương trình hiến máu nhân đạo. Hơn 100 nhân viên của CMIT và đối tác đã tích cực tham gia để đóng góp vào nguồn cung cấp máu lành mạnh và an toàn cho những người cần truyền máu.

Hình 1.7. Hoạt động hiến máu tình nguyện

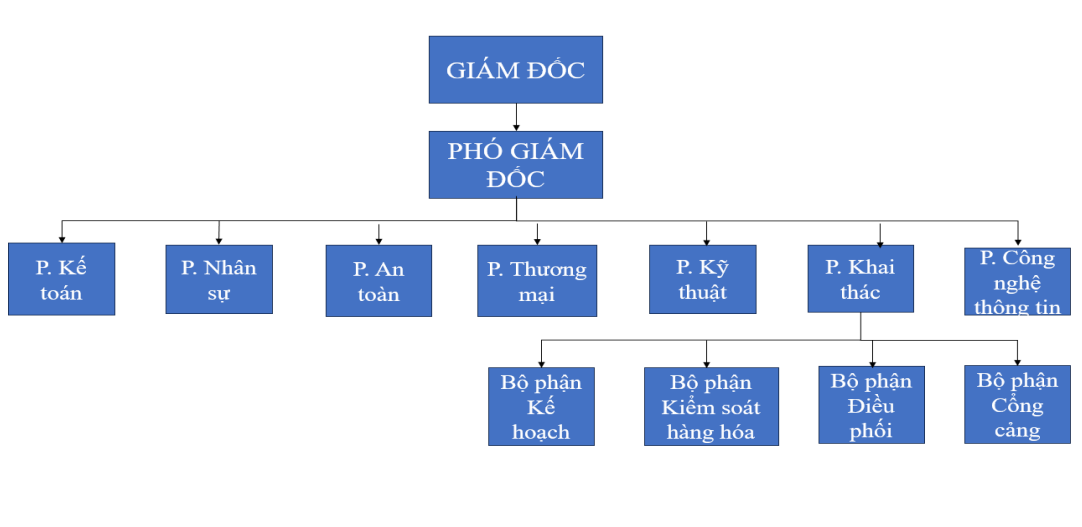


(Nguồn: CMIT cùng em vui đến trường)

Vào ngày 15 tháng 01 năm 2016, ban lãnh đạo Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) đã đến khai giảng và trao tặng 15 chiếc xe đạp kích lệ cho các em học sinh có phần đầu vượt qua hoàn cảnh khó khăn để đạt thành tích cao trong học tập tại hai trường THCS Nguyễn Trung Trực ở xã Suối Rao và trường THCS Trần Hưng Đạo ở xã Bình Ba, huyện Châu Đức, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu với tổng giá trị trên 30 triệu đồng.

#### 1.4 Cơ cấu tổ chức

Hình 1.8. Cơ cấu tổ chức



(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)

## 1.5 Các hoạt động tại Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

### 1.5.1 Cơ sở hạ tầng

Hình 1.9. Cơ sở hạ tầng

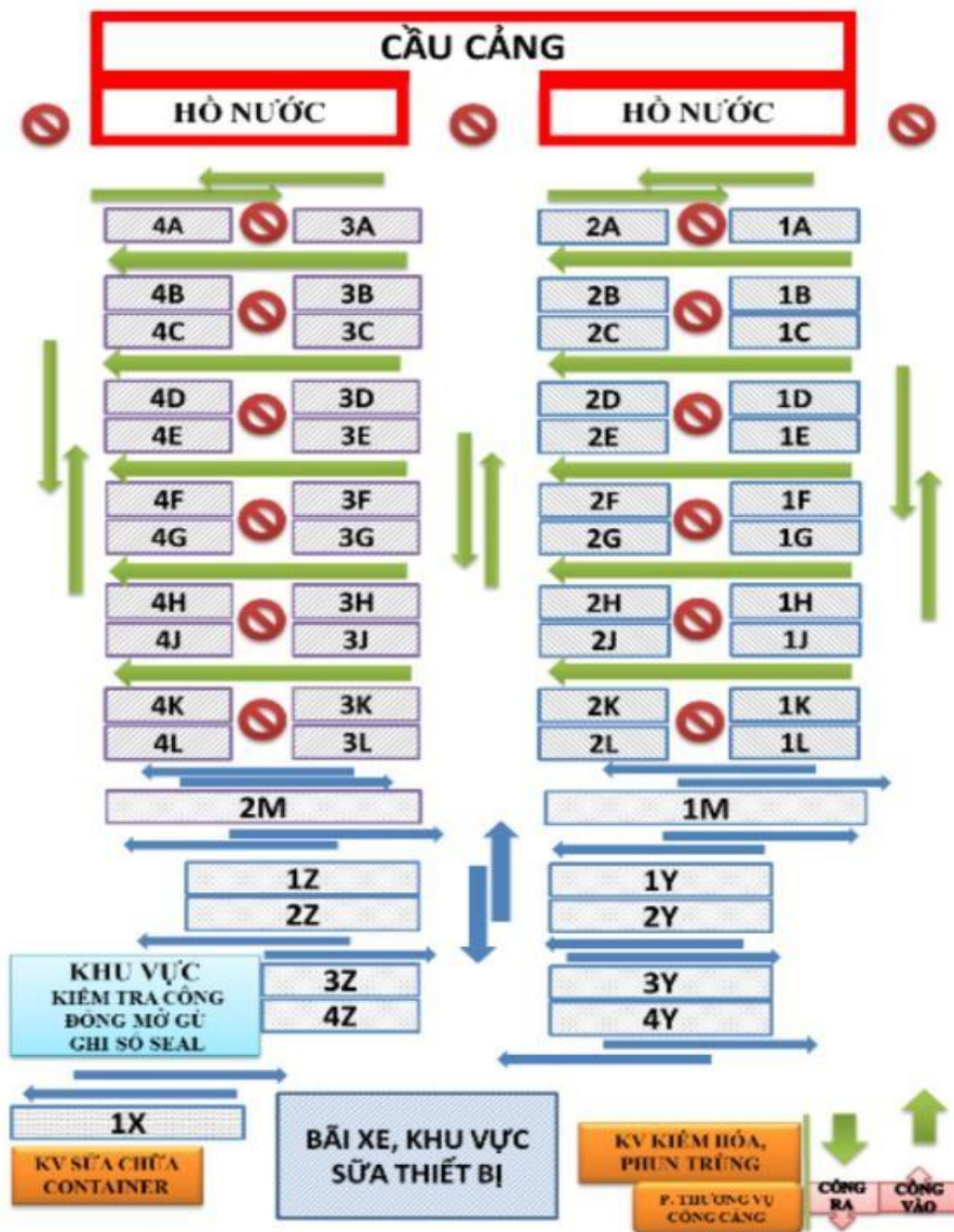


*(Nguồn: Thông tin cảng (cmit.com.vn))*

- Độ sâu luồng vào -14m..
- Độ sâu trước bến tối thiểu -16.5m
- 600 mét cầu bến.
- Công suất 1.115 triệu TEUs.
- Diện tích 48 ha.
- 6 Cầu bờ kích thước Super Post-Panamax (22+1 hàng).

### 1.5.2 Sơ đồ giao thông trong bãi container

Hình 1.10. Sơ đồ giao thông trong bãi container



(Nguồn: Thông tin cảng (cmit.com.vn))

### 1.5.3 Trang thiết bị

#### 1.5.3.1. Xe đầu kéo

Hình 1.11. Xe đầu kéo



(Nguồn: Thông tin cảng (cmit.com.vn))

Rơ-mooc chuyên dụng (65 tấn)		27 cái
Rơ-mooc sàn thấp	70 tấn	05 cái
	90 tấn	02 cái

#### 1.5.3.2. Cầu cân xe container điện tử

Hình 1.12. Cầu cân xe container điện tử



(Nguồn: Thông tin cảng (cmit.com.vn))

Kiểu: CAS-100T.

Mức cân: 10-100 Mtons.

Số lượng: 02 cái.

### 1.5.3.3 Thiết bị gắp dỡ công rỗng

Hình 1.13. Thiết bị gắp dỡ công rỗng



(Nguồn: Thông tin cảng (cmit.com.vn))

Số lượng: 02 thiết bị.

### 1.5.3.4 Thiết bị gắp dỡ công nặng

Hình 1.14. Thiết bị gắp dỡ công nặng



(Nguồn: Thông tin cảng (cmit.com.vn))

Sức nâng: 45 tấn.

Số lượng: 02 chiếc.

#### *1.5.3.5 Cầu khung (RTG)*

Hình 1.15. Cầu khung (RTG)



*(Nguồn: Thông tin cảng (cmit.com.vn))*

Sức nâng: 41 tấn.

Số lượng: 15 cầu.

#### *1.5.3.6 Cầu bờ Super Post Panamax*

Hình 1.16. Cầu bờ Super Post Panamax



*(Nguồn: Thông tin cảng (cmit.com.vn))*



Tầm với: 63.5 mét.

Sức nâng: 65-100 tấn.

Số lượng: 06 cầu.

#### 1.5.4 Logistics nội địa

##### *1.5.4.1 Cập nhật tình hình giao thông ở Cảng cảng*

Hình 1.17. Tình hình giao thông ở Cảng cảng



*(Nguồn: Dịch vụ (cmit.com.vn))*

Khách hàng và các đối tác của CMIT có thể theo dõi tình hình giao thông thực tế tại cảng cảng ngay thời điểm hiện tại. Hình ảnh sẽ được cập nhật 3 phút mỗi lần.

##### *1.5.4.2 Dịch vụ cân container*

Hình 1.18. Dịch vụ cân container



(Nguồn: Dịch vụ (cmit.com.vn))

CMIT thấu hiểu được những nhu cầu ngày càng tăng của các khách hàng về dịch vụ cân container ngay tại cảng, nơi cuối cùng trước khi hàng hóa được xuất khẩu và cũng là nơi đầu tiên sau khi hàng hóa được nhập khẩu. Để đáp ứng điều ấy các cầu cân điện tử được kiểm tra và kiểm định bởi tổ chức được cấp phép đã được lắp đặt tại CMIT giúp các khách hàng tiết kiệm thời gian và có được kết quả đo tốt nhất.

#### 1.5.4.3 Vận tải nội địa

Hình 1.19. Vận tải nội địa



(Nguồn: Dịch vụ (cmit.com.vn))

Được hỗ trợ bởi hạ tầng cơ sở hiện đại của cao tốc Long Thành - Dầu Giây và Quốc lộ 51, việc vận tải đường bộ giữa CMIT và những khu công nghiệp chủ yếu chưa bao giờ nhanh chóng và dễ dàng đến thế.

Với những đối tác vận tải dày dặn kinh nghiệm, CMIT sẽ mang đến dịch vụ vận tải tiêu chuẩn với những lợi thế:

- Giá cả cạnh tranh.
- Bảo đảm an toàn.
- Đúng giờ theo kế hoạch.

#### *1.5.4.4 Sửa chữa và bảo trì container rỗng*

Hình 1.20. Sửa chữa và bảo trì container rỗng



*(Nguồn: Dịch vụ (cmit.com.vn))*

Nhằm cung cấp container rỗng đạt chuẩn cho những lô hàng xuất khẩu của quý khách hàng, CMIT cung cấp dịch vụ M&R (sửa chữa và bảo trì) container, bao gồm giám định sâu, phân loại, vệ sinh và sửa chữa, những dịch vụ này được áp dụng cho tất cả các loại container.

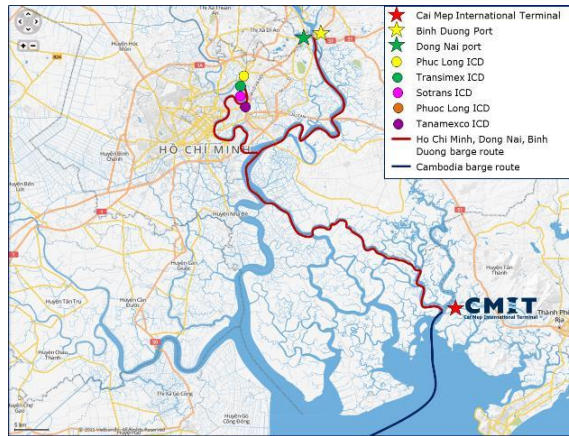
- Container thường/khô.
- Container lạnh.

- Container sàן phẳng, container mở nớc.

Ngoài ra, đối với những container có hàng (khô/lạnh) khi có yêu cầu sửa chữa từ quý khách hàng, CMIT sẽ tiến hành giám định và báo cáo khả năng sửa chữa theo từng trường hợp cụ thể.

#### 1.5.4.5 Mạng lưới kết nối nội địa – ICD

Hình 1.21. Mạng lưới kết nối nội địa – ICD



(Nguồn: Dịch vụ ([cmit.com.vn](http://cmit.com.vn)))

Với một mạng lưới sàן lan rộng rãi, CMIT kết nối cửa ngõ cảng biển nước sâu quốc tế tới TP. Hồ Chí Minh, tỉnh Đồng Nai, Bình Dương – những khu vực sản xuất chính ở miền Nam Việt Nam – và hàng chuyên tải từ Cam-pu-chia.

Tỉnh Đồng Nai/Bình Dương:

- Cảng Đồng Nai.
- Cảng Bình Dương.

Kết nối thẳng tới TP. Hồ Chí Minh:

- ICD Transimex.
- ICD Tanamexco.

- ICD Sotrans.
- ICD Phước Long.
- ICD Phúc Long.

Hàng chuyển tải từ Phnôm Pênh, Cam-pu-chia bằng sà lan, hàng hoá của quý khách có thể đến CMIT trong vòng 6-8 tiếng sau khi rời khỏi các ICD tại TP. Hồ Chí Minh, cảng Đồng Nai và Bình Dương hoặc ngược lại. Và mất khoảng 48 tiếng cũng bằng sà lan để hàng hoá được vận chuyển giữa Phnôm Pênh, Cam-pu-chia và CMIT. Chi phí được tiết kiệm đáng kể, đặc biệt khi quý khách có những lô hàng lớn gồm nhiều container.

#### *1.5.4.6 Dịch vụ vận tải liên cảng*

Nhằm mục đích tạo sự thuận lợi cho quý khách hàng trong hoạt động xuất nhập khẩu giữa hệ thống cảng Cái Mép Thị Vải, CMIT cung cấp dịch vụ vận tải cho container hàng và rỗng giữa các bến cảng. Đây là một lựa chọn hiệu quả và nhanh chóng cho tuyến vận tải có khoảng cách ngắn, đặc biệt khi hàng hoá của quý khách cần được xếp lên con tàu sớm nhất ở một bến cảng khác mà không phải là nơi nó đang được đặt.

Gói dịch vụ bao gồm:

- Dịch vụ vận tải.
- Thủ tục hải quan (cho container hàng).
- Nâng hạ tại hai đầu cảng.

## KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 của đề tài “Giải pháp hoàn thiện quy trình xuất khẩu hàng container đường biển tại Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT)” mở ra một cửa sổ rộng lớn, cho phép nhìn nhận về bức tranh tổng quan về CMIT - một tổ chức đóng vai trò quan trọng trong ngành Logistics và vận tải biển. Hiểu biết sâu sắc từ lịch sử hình thành đến những đặc điểm quan trọng của CMIT không chỉ giúp nắm bắt được vị thế vững chắc của CMIT mà còn hiểu rõ hơn về những thách thức và cơ hội mà Công ty đối mặt trong môi trường kinh doanh ngày càng biến động.

CMIT không chỉ là một nơi cung cấp dịch vụ chuyên về container mà còn là một đối tác chiến lược cho nhiều Doanh nghiệp, góp phần tích cực vào sự phát triển và cung ứng hàng hóa cho thị trường quốc tế. Sự hiểu biết về động lực, tầm nhìn và vị thế của CMIT không chỉ là bước đi chiến lược để nâng cao hiệu suất và tính cạnh tranh mà còn là chìa khóa để tiếp tục khám phá thực trạng và đề xuất giải pháp cho quy trình này trong các chương tiếp theo.

## CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

### 2.1. Các khái niệm liên quan

#### 2.2.1 Cảng biển và container

##### 2.1.1.1 Cảng biển

Năm 1975, theo Port Working Group of the Commission of the European Communities (tạm dịch: nhóm làm việc về cảng của ủy ban cộng đồng Châu Âu) năm 1975 đã đưa ra một khái niệm về thuật ngữ “cảng biển”: “Một cảng biển, với mục đích nghiên cứu hiện nay, có thể được hiểu là khu vực đất và nước tạo nên các công trình và thiết bị cải tiến về cơ bản cho phép tiếp nhận tàu thuyền, bốc dỡ hàng, lưu trữ hàng hóa, nhận và gửi hàng hóa bằng giao thông đất liền và còn có thể bao gồm các hoạt động kinh doanh có liên kết với vận tải đường biển.”

Khái niệm cảng biển cũng được định nghĩa và giải thích cụ thể theo khoản 1 Điều 73 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 như sau: "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 hóa, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng".

Nhìn chung, cảng biển là một địa điểm trên bờ biển hoặc bên cửa sông được thiết kế để phục vụ các hoạt động vận tải hàng hóa và hành khách qua đường biển. Cảng biển thường có cơ sở hạ tầng và thiết bị để tàu thuyền ra vào, xếp dỡ hàng hóa, bảo dưỡng tàu và thực hiện các thủ tục hải quan. Đây là đầu mối quan trọng trong thương mại quốc tế, giao thương và phát triển kinh tế của một khu vực hoặc quốc gia.

##### 2.1.1.2 Container

Tháng 6 năm 1964, Ủy ban kỹ thuật của tổ chức ISO (International Standardizing Organization) đã đưa ra định nghĩa tổng quát về container mà cho đến nay các nước trên thế giới đều áp dụng. Theo ISO 668:1995 (E) định nghĩa của container được hiểu là một công cụ vận tải có các đặc điểm như:

- Có hình dáng cố định, bền chắc, để được sử dụng nhiều lần.
- Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc chuyên chở bằng một hoặc nhiều phương tiện vận tải, hàng hóa không phải xếp dỡ ở cảng dọc đường.
- Có thiết bị riêng để thuận tiện cho việc xếp dỡ và thay đổi từ công cụ vận tải này sang công cụ vận tải khác.
- Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc xếp hàng vào và dỡ hàng ra.
- Có dung tích không ít hơn 1m<sup>3</sup>.

Container tổng hợp hay thông dụng (General Purpose Container) có dạng hình chữ nhật, chịu được ảnh hưởng thời tiết, dùng để chuyên chở và chứa đựng một số hàng có bao bì được đóng gói thành kiện, gói hoặc loại hàng rời không có bao bì. Nó giữ gìn và bảo vệ hàng hóa, chống mất mát hư hỏng. Nó có thể tách rời khỏi phương tiện vận tải như một đơn vị chuyên chở và được chuyển tải mà không cần phải dỡ hàng ra đóng gói lại.

### 2.1.2 Xuất khẩu

Xuất khẩu là quá trình bán hàng hoá và dịch vụ từ một quốc gia sang một quốc gia khác. Điều này có thể bao gồm việc vận chuyển hàng hóa qua biên giới để bán cho người tiêu dùng hoặc Doanh nghiệp ở quốc gia đích. Xuất khẩu đóng vai trò quan trọng trong thương mại quốc tế và có thể mang lại lợi ích kinh tế lớn cho quốc gia xuất khẩu.



Theo quy định tại Luật Thương mại 2005 Điều 28, khoản 1 thì “Xuất khẩu hàng hóa là việc hàng hoá được đưa ra khỏi lãnh thổ Việt Nam hoặc đưa vào khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật”.

Hiểu đơn giản thì xuất khẩu là hoạt động bán hàng hóa hoặc dịch vụ của một quốc gia sang các quốc gia khác.

### 2.1.3 Người giao nhận

Theo FIATA thì “Người giao nhận (Forwarder, Freight forwarder hay Forwarding agent) là người thu xếp chuyên chở toàn bộ hàng hóa theo hợp đồng ủy thác và hoạt động vì lợi ích của người ủy thác mà bản thân họ không phải là người chuyên chở. NGN cũng đảm bảo thực hiện mọi công việc liên quan đến hợp đồng giao nhận như đảm bảo lưu kho, trung chuyển, làm thủ tục hải quan kiểm hóa...”.

Theo định nghĩa giao nhận vận tải do Ủy ban kinh tế, xã hội châu Á Thái Bình Dương ESCAP đưa ra như sau: “NGN vận tải là đại lý ủy thác thay mặt nhà xuất khẩu thực hiện những nhiệm vụ từ đơn giản như lưu cước, làm thủ tục thuế quan cho đến làm trọn gói các dịch vụ của toàn bộ quá trình vận tải và phân phối hàng”.

Theo Luật thương mại Việt Nam thì: “NGN là người làm dịch vụ giao nhận, là các thương nhân có giấy chứng nhận đăng kí kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa. Người giao nhận có thể là chủ hàng, chủ tàu, các Công ty giao nhận hoặc bất kỳ thương nhân nào khác”.

Tóm lại, NGN là người tổ chức vận chuyển hàng hóa theo ủy thác, đảm bảo mọi công đoạn từ lưu kho, trung chuyển, đến thủ tục hải quan diễn ra suôn sẻ. Họ đại diện cho người xuất khẩu và thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến vận chuyển và phân phối hàng hóa.

#### 2.1.4 Dịch vụ giao nhận

Theo Hiệp hội giao nhận quốc tế (the International Federation of Freight Forwarders Associations – FIATA) thì “bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến việc vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hoặc phân phối hàng hóa cũng như các vấn đề có liên quan đến các dịch vụ trên (như thủ tục hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thu thập các chứng từ liên quan đến hàng hóa,...) được gọi là dịch vụ giao nhận.”

Theo Điều 163 của Luật Thương mại Việt Nam ban hành năm 2005 thì “Dịch vụ giao nhận hàng hóa là hành vi Thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự ủy thác của chủ hàng, của người vận tải và của người giao nhận khác (gọi chung là khách hàng)”.

Như vậy, nói một cách ngắn gọn: Dịch vụ giao nhận là quá trình vận chuyển và quản lý hàng hóa từ nơi gửi đến nơi nhận, bao gồm các công đoạn như lưu kho, đóng gói và thủ tục hải quan, được tổ chức và thực hiện bởi người giao nhận.

### **2.2 Phân loại dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển**

Phân loại theo phương thức vận tải:

- Vận chuyển hàng hóa đường bộ

Đây còn được gọi là vận chuyển tận nơi, điều này thường được sử dụng để vận chuyển hàng hóa nội địa. Xe tải được sử dụng để bốc dỡ hàng hóa nội địa hoặc từ địa phương này sang địa phương khác. Đây là một lựa chọn hợp lý nhưng cũng có thể tốn kém tùy thuộc vào giao thông, nguy hiểm trên đường và các vấn đề về cơ sở hạ tầng.

- Vận chuyển hàng hóa đường sắt

Nếu ngân sách của nhà xuất khẩu bị hạn chế, Công ty có thể cân nhắc lựa chọn loại hình thân thiện với môi trường này. Đây được cho là một lựa chọn nhanh hơn và tiết kiệm hơn cho việc vận chuyển hàng hóa. Đây là một cách an toàn và cũng tiết kiệm chi phí để di chuyển hàng hóa vì nó không bị cản trở bởi giao thông hoặc chướng ngại vật. Vận chuyển hàng hóa đường sắt có thể làm cả vận chuyển trong nước và quốc tế.

- Vận chuyển đường biển

Được sử dụng chủ yếu để vận chuyển ra nước ngoài, phương thức vận chuyển hàng hóa này sử dụng phà và tàu để vận chuyển hàng hóa. Đây là hình thức vận chuyển hàng hóa bằng tàu biển cổ điển và lâu đời nhất dành cho việc vận chuyển các container lớn trong nước và quốc tế. Nhược điểm duy nhất là điều này có thể chậm hơn các hình thức khác, tuy nhiên đây là một trong những phương thức rẻ nhất hiện có để di chuyển hàng hóa và sản phẩm với số lượng lớn.

- Vận chuyển hàng không

Nếu nhà xuất nhập khẩu muốn vận chuyển hàng hóa của mình nhanh chóng thì đây là con đường tốt nhất để làm điều đó. Đây có thể được coi là một lựa chọn hàng đầu hoặc khá đắt tiền nhưng đây là cách an toàn và nhanh nhất để vận chuyển hàng hóa cho cả vận chuyển trong nước và quốc tế.

Các phương thức hoặc loại hình giao nhận hàng hóa trên đây đều có thể tham gia vào một chuyến hàng duy nhất. Ví dụ, với các chuyến hàng quốc tế, cần vận chuyển cả đường hàng không và đường biển. Di chuyển hàng hóa từ các cầu tàu và sân bay cũng sẽ yêu cầu vận chuyển hàng hóa mặt đất.

Phân loại theo phạm vi hoạt động:

- Giao nhận quốc tế: là giao nhận phục vụ tổ chức chuyên chở quốc tế.

- Giao nhận nội địa: là giao nhận phục vụ tổ chức chuyên chở trong phạm vi quốc gia.
- Phân loại theo nghiệp vụ:
- Giao nhận thuần túy: chỉ bao gồm nhận hàng đến và gửi hàng đi.
- Giao nhận tổng hợp: gồm giao nhận thuần túy kết hợp xếp dỡ, bảo quản hàng hoá, vận tải đường ngắn, hoạt động kho hàng.

Phân loại theo tính chất:

- Giao nhận riêng: người xuất nhập khẩu tự tổ chức.
- Giao nhận chuyên nghiệp: hoạt động của các tổ chức, Công ty chuyên kinh doanh theo sự uỷ thác của khách hàng.

### **2.3 Vai trò và trách nhiệm của nhà cung cấp dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu**

Người giao nhận hàng hóa, hoặc đại lý giao nhận, là một người hoặc Công ty tổ chức các chuyến hàng cho các cá nhân hoặc tập đoàn để đưa hàng hóa từ nhà sản xuất đến thị trường, khách hàng hoặc điểm phân phối cuối cùng. Người giao nhận ký hợp đồng với một người chuyên chở hoặc nhiều người chuyên chở để chuyển hàng từ nước này sang nước khác.

Người giao nhận không di chuyển hàng hóa mà hoạt động như một chuyên gia trong mạng lưới hậu cần. Người giao nhận có thể sử dụng nhiều phương thức vận chuyển, bao gồm tàu thủy, máy bay, xe tải, đường sắt và thường sử dụng nhiều phương thức cho một chuyến hàng. Ví dụ, người giao nhận có thể sắp xếp để hàng hóa chuyển từ nhà máy đến sân bay bằng xe tải, bay đến thành phố đích và sau đó chuyển từ sân bay đến tòa nhà của khách hàng bằng xe tải khác.

Các nhà giao nhận vận tải quốc tế thường xử lý các chuyến hàng quốc tế và có thêm kiến thức chuyên môn trong việc chuẩn bị và xử lý chứng từ hải quan và thực hiện các hoạt động liên quan đến các chuyến hàng quốc tế. Thông tin thường được người giao nhận xem xét bao gồm hóa đơn thương mại, tờ khai xuất khẩu của người gửi hàng, vận đơn và các chứng từ khác theo yêu cầu của người vận chuyển hoặc quốc gia xuất khẩu, nhập khẩu và/hoặc trung chuyển. Các nhà giao nhận vận tải hiện đại cung cấp một quy trình end-to-end, tức là vận chuyển hàng hóa từ nơi xuất phát đến điểm đến cuối cùng. Cùng với công nghệ theo dõi hàng hóa, các đại lý giao nhận có thể xem thông tin vận chuyển hàng hóa theo thời gian thực.

## **2.4 Cơ sở pháp lý, nguyên tắc giao nhận hàng hoá xuất khẩu bằng đường biển**

### **2.4.1 Cơ sở pháp lý**

Cơ sở pháp lý mà việc giao nhận hàng hoá xuất khẩu cần phải lưu ý và dựa theo gồm các quy phạm pháp luật Quốc tế và của Việt Nam:

Quốc tế: Các công ước về vận tải, vận đơn, hợp đồng mua bán hàng hoá như Công ước quốc tế được ký tại Brussels (Bỉ) ngày 25/08/1924 về thống nhất một số quy tắc vận đơn đường biển (đã được chỉnh lý hai lần vào 1968 tại Visby – Nghị định thư Visby 1968 và năm 1979 – Nghị định thư SDR); Công ước Viên năm 1980 về buôn bán hàng hoá; Công ước Liên hiệp quốc về chuyên chở hàng hoá bằng đường biển ký ngày 31/03/1978 tại Hamburg – Công ước Hamburg hay Quy tắc Hamburg 1978.

Việt Nam cũng ban hành nhiều văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến vận tải, xếp dỡ, giao nhận hàng hóa như: Các bộ luật, thông tư, nghị định: Luật Thương mại Việt Nam 2005, Luật Hàng hải Việt Nam 2005, Nghị định 25CP, 200CP, 330CP, Quyết định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, các quyết định liên quan đến giao nhận, xếp dỡ và vận chuyển hàng hoá tại cảng biển Việt Nam.

#### 2.4.2 Nguyên tắc giao nhận

Để thực hiện hoạt động giao nhận hàng hoá xuất khẩu bằng đường biển tại Việt Nam, các bên cần đảm bảo thực hiện các nguyên tắc đã được quy định tại các văn bản hiện hành như sau:

- Cảng biển tiến hành hoạt động giao nhận hàng hoá dựa trên cơ sở hợp đồng giữa chủ hàng và người được uỷ thác với cảng.
- Trong trường hợp hàng hoá không qua cảng, chủ hàng hoặc người được uỷ thác giao nhận, kết toán trực tiếp với người vận tải, chỉ thoả thuận với cảng về địa điểm thoát dỡ và các chi phí liên quan.
- Chủ hàng muốn đưa phương tiện vào xếp dỡ thì phải thoả thuận với cảng và phải trả các lệ phí, chi phí có liên quan cho cảng.
- Phương thức giao hàng và nhận hàng của cảng phải giống nhau trong trường hợp được uỷ thác giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu với tàu.
- Khi hàng hoá đã ra khỏi bãi, cảng, trách nhiệm không còn thuộc về cảng.
- Khi nhận hàng tại cảng thì chủ hàng hoặc người được uỷ thác phải xuất trình những chứng từ hợp lệ xác định quyền được nhận hàng và phải nhận được một cách liên tục trong một thời gian nhất định những hàng hoá ghi trên chứng từ.
- Việc giao nhận có thể do cảng làm theo uỷ thác hoặc chủ hàng trực tiếp làm.

## 2.5 Các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển

- Môi trường bên trong

Hạ tầng cảng: Mức độ hiện đại, an toàn, và hiệu suất của hạ tầng này có thể quyết định đến khả năng cảng xử lý lưu lượng hàng hóa và tính linh hoạt trong quy trình xuất khẩu. Chẳng hạn, nếu một cảng có hệ thống cơ sở hạ tầng container hiện đại, bao gồm các cầu cảng, thiết bị xếp dỡ tự động, và hệ thống quản lý thông tin hoạt động hiệu quả, quy trình xuất khẩu có thể diễn ra nhanh chóng và mạnh mẽ. Container có thể được xếp, dỡ, và xử lý một cách hiệu quả, giảm thời gian chờ đợi và tăng hiệu suất toàn cầu. Ngược lại, nếu hạ tầng cảng kém hiện đại và không đáp ứng được lưu lượng hàng hóa ngày càng tăng, quy trình xuất khẩu sẽ gặp khó khăn. Thời gian chờ đợi tại cảng có thể tăng lên, gây ra sự chậm trễ trong chuỗi cung ứng và tăng chi phí vận chuyển tổng cộng. Hệ thống thông tin kém hiệu quả cũng có thể dẫn đến sự thiếu chính xác trong quản lý hàng hóa và tăng nguy cơ lỗi trong quy trình xuất khẩu. Ví dụ, cảng Singapore được biết đến với hạ tầng cảng tiên tiến, với các cầu cảng tự động, hệ thống quản lý thông tin hiện đại, và khả năng xử lý hàng hóa lớn. Điều này giúp Singapore dẫn đầu trong việc thu hút và xử lý lượng hàng container lớn từ khắp nơi trên thế giới, tạo ra một quy trình xuất khẩu hiệu quả và linh hoạt.

Đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp: Sự chuyên nghiệp của họ không chỉ ảnh hưởng đến khả năng xử lý hàng hóa mà còn đến trải nghiệm của khách hàng và hiệu suất toàn bộ trong quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển. Ví dụ, nếu một đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp tại cảng có đầy đủ kiến thức về các quy định hải quan và biết cách giải quyết các vấn đề phức tạp, họ có thể giúp giảm thời gian chờ đợi và giảm nguy cơ lỗi trong quy trình xuất khẩu. Ngoài ra, sự chuyên nghiệp của đội ngũ cũng ảnh hưởng đến khả năng quản lý thông tin và giao tiếp. Một đội ngũ nhân viên có kỹ năng giao tiếp xuất sắc có thể giữ liên lạc hiệu quả với các bên liên quan như doanh nghiệp xuất khẩu, các cơ quan quản lý, và các đối tác vận

chuyển. Điều này giúp tránh được những hiểu lầm, giảm bớt rủi ro và đảm bảo thông tin được truyền đạt chính xác và kịp thời. Một ví dụ thực tế về tác động tích cực của đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp là cảng Rotterdam ở Hà Lan. Đội ngũ nhân viên tại cảng này được đào tạo chuyên sâu về các quy trình, công nghệ và quy định quốc tế. Nhờ vào sự chuyên nghiệp và kỹ năng của họ, cảng Rotterdam trở thành một trong những cảng lớn nhất và hiệu quả nhất trên thế giới, thu hút nhiều doanh nghiệp xuất khẩu lớn.

Quản lý an toàn: Việc duy trì kiểm soát an toàn trong cảng là một yếu tố quan trọng trong quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển. Các biện pháp an toàn này không chỉ bảo vệ người lao động mà còn đảm bảo an toàn cho hàng hóa và cả sự ổn định của hoạt động cảng. Ví dụ, quy trình kiểm soát an toàn có thể bao gồm việc kiểm tra và bảo dưỡng định kỳ các thiết bị nâng, cầu container, hay các phương tiện vận chuyển trong cảng. Việc đảm bảo rằng mọi thiết bị hoạt động đúng cách và đáp ứng các tiêu chuẩn an toàn giúp ngăn chặn sự cố và tai nạn không mong muốn. Thực hiện các biện pháp an toàn cũng có thể bao gồm việc đào tạo nhân viên về quy tắc an toàn lao động, quy trình sơ cứu, và xử lý chất độc hại. Nhân viên được trang bị đủ kiến thức và kỹ năng sẽ tăng khả năng phản ứng nhanh chóng trong trường hợp khẩn cấp, giảm nguy cơ tai nạn và bảo vệ sức khỏe của họ. Một khía cạnh quan trọng của kiểm soát an toàn là việc thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường. Các cảng có thể phải tuân thủ các quy định về xử lý và lưu giữ chất thải, kiểm soát ô nhiễm từ hoạt động cảng, nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường biển và cộng đồng xung quanh. Một ví dụ tiêu biểu về kiểm soát an toàn trong cảng là cảng Hamburg ở Đức. Cảng này áp dụng một hệ thống an toàn nghiêm ngặt, kết hợp với việc đào tạo nhân viên và sử dụng công nghệ tiên tiến để giảm thiểu rủi ro tai nạn và đảm bảo an toàn trong quá trình xử lý hàng hóa và vận chuyển container.

- Môi trường bên ngoài



Tình hình chung thế giới: đóng một vai trò quan trọng trong việc định hình quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại các cảng biển. Trong trường hợp có cuộc xung đột lớn ở một khu vực cụ thể, quy trình xuất khẩu hàng container có thể bị đình trệ hoặc chậm trễ trong quá trình xử lý hàng hóa tại cảng và tăng thời gian chờ đợi cho tàu container. Do tuyến đường vận chuyển có thể trở nên nguy hiểm và không an toàn cho việc vận chuyển hàng. Điều này có thể dẫn đến việc cần phải thay đổi lộ trình làm phát sinh thêm các khoản chi phí chi phí và thời gian cho quá trình xuất khẩu. Ngoài ra, xung đột và cuộc chiến tranh cũng có thể tạo ra giới hạn về tuyến đường. Các khu vực bị ảnh hưởng trực tiếp bởi xung đột có thể trở thành "vùng cấm" hoặc "vùng rủi ro cao," nơi mà việc vận chuyển hàng container sẽ phải đối mặt với các hạn chế và rủi ro lớn. Điều này có thể gây ra độ trễ, đồng thời ảnh hưởng đến tính đồng bộ của chuỗi cung ứng. Thêm vào đó, khi kinh tế toàn cầu không ổn định, nhu cầu vận chuyển hàng hóa giảm, ảnh hưởng đến lưu lượng hàng container. Đồng thời, các vấn đề an ninh có thể tăng nguy cơ mất mát hàng hóa và yêu cầu các biện pháp bảo mật bổ sung, tăng chi phí tổng cộng của quá trình xuất khẩu.

Thời tiết và điều kiện khí hậu: Các yếu tố như bão, gió mạnh và sóng lớn có thể tạo ra những ảnh hưởng đáng kể. Thời tiết xấu không chỉ làm chậm quy trình xuất khẩu mà còn tăng nguy cơ hư hại cho hàng hóa. Trong khi có mùa bão ở một vùng biển nào đó, tình trạng này có thể buộc các tàu container phải trì hoãn việc rời cảng để đảm bảo an toàn cho tàu và hàng hóa. Điều này dẫn đến độ trễ trong việc xuất khẩu và làm giảm hiệu suất của quy trình. Nguy cơ hư hại cho hàng hóa trong container cũng tăng lên do chuyển động mạnh của tàu trên sóng lớn, có thể làm mất cân bằng và gây tổn thất hoặc hỏng hóc cho hàng hóa. Bên cạnh đó, thời tiết xấu không chỉ mang lại những ảnh hưởng trực tiếp lên quy trình xuất khẩu mà còn tăng chi phí và rủi ro. Việc cần thêm biện pháp bảo vệ hàng hóa, cũng như chi phí liên quan đến trì hoãn và thời gian chờ đợi, là những vấn đề cần được xem xét.

Tình hình giao thông: Giả sử có một cảng quốc tế nằm gần một thành phố lớn, và đây là cổng chính cho hàng hóa xuất khẩu từ khu vực này. Tại một thời điểm, đường nối từ thành phố đến cảng trở nên chật kín do nhiều nguyên nhân, chẳng hạn như công trình đường, tăng cường xây dựng, hoặc tăng đột ngột về lưu lượng giao thông hàng ngày. Điều đó sẽ dẫn đến lưu lượng hàng hóa tăng lên đột ngột và cảng sẽ phải đối mặt với một lượng container lớn đồng loạt. Thời gian xử lý tại cổng cảng gia tăng do việc container không thể nhanh chóng được di chuyển từ đường vào cảng, làm giảm hiệu suất và tăng thời gian chờ đợi cho các phương tiện vận chuyển. Việc phải chờ đợi lâu tại cổng cảng và trong quá trình xử lý tăng thêm thời gian làm việc của phương tiện vận chuyển. Điều này dẫn đến tăng chi phí vận chuyển do chi phí thêm nhiên liệu và chi phí lao động tăng lên, tất cả đều làm tăng chi phí tổng cộng của quá trình xuất khẩu. Tình trạng kẹt xe và tăng cường giao thông có thể làm tăng rủi ro về an ninh và an toàn. Các phương tiện và container phải chờ đợi trong thời gian dài tại khu vực giao thông, tạo điều kiện thuận lợi cho các vấn đề liên quan đến an toàn như cướp hàng hoặc xâm phạm bảo mật.

Đối thủ cạnh tranh: Sự cạnh tranh giữa các cảng là một yếu tố quan trọng đối với quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển. Chẳng hạn, nếu một cảng cạnh tranh cung cấp các dịch vụ xếp, dỡ hàng hóa và xử lý container nhanh chóng và hiệu quả hơn, doanh nghiệp xuất khẩu có thể chọn sử dụng cảng đó để giảm thời gian xử lý và chi phí liên quan. Điều này có thể dẫn đến sự đổi lưu lượng hàng hóa từ một cảng cũ sang cảng mới, tạo ra một thách thức cạnh tranh và áp đặt áp lực lên cảng cũ để cải thiện dịch vụ của mình. Đối thủ cạnh tranh cũng có thể ảnh hưởng đến chi phí vận chuyển. Nếu một cảng cung cấp giá cả cạnh tranh hơn, doanh nghiệp xuất khẩu có thể chọn sử dụng cảng đó để giảm chi phí tổng cộng của quá trình xuất khẩu. Điều này có thể đưa ra thách thức cho các cảng khác để duy trì tính cạnh tranh của mình trong việc xác định chi phí vận chuyển hấp dẫn cho doanh nghiệp. Bên cạnh đó, các cảng cần cải thiện và đa dạng hóa dịch vụ của mình để giữ chân khách hàng và không bị mất đi do sự cạnh tranh từ các đối thủ khác.

## **2.6 Các tiêu chí đánh giá hiệu quả quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển**

Thời gian vận chuyển và xếp dỡ: Chi tiêu thời gian giao nhận hàng và xếp dỡ là một yếu tố quan trọng nhất trong hoạt động xuất khẩu hàng container bằng đường biển. Đối với khách hàng, sự nhanh chóng và kịp thời trong thời gian giao nhận hàng và xếp dỡ để xuất khẩu là ưu tiên lựa chọn hàng đầu để khách hàng lựa chọn Công ty giao nhận cho mình. Điều này sẽ giúp khách hàng giảm thiểu được thời gian và chi phí vận chuyển. Vì vậy, các Công ty giao nhận cần đảm bảo thời gian giao nhận hàng đúng hạn và thường xuyên cập nhật thông tin về tình trạng hàng hóa để khách hàng có thể lên kế hoạch phù hợp.

Chi phí và phương thức thanh toán: Một đơn vị cung cấp dịch vụ chất lượng tốt đồng thời phải đảm bảo đi kèm với giá cả hợp lý và cạnh tranh. Giá cả hợp lý ở đây không đặt tiêu chuẩn rẻ lên hàng đầu, nó phải cân bằng giữa giá cước và chất lượng dịch vụ nhận lại. Để đảm bảo chi phí hợp lý và tối thiểu nhất thì các Công ty giao nhận bằng đường biển phải tối ưu hóa các quy trình và tuyến đường vận chuyển. Các chi phí này bao gồm: chi phí đóng gói, xếp dỡ, vận chuyển,... và các chi phí phát sinh khác để đưa ra giá cả hợp lý và rõ ràng nhằm giúp khách hàng có thể tính toán được chi phí và đưa ra quyết định của họ. Bên cạnh giá cả thì phương thức thanh toán là một trong những tiêu chí quan trọng. Ví dụ như một Doanh nghiệp sử dụng phương thức thanh toán linh hoạt nhiều lần đảm bảo khả năng khách hàng có thể thanh toán và cũng đảm bảo nguồn tiền về cho nhà cung cấp đủ cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của họ.

Chất lượng dịch vụ: Đánh giá chất lượng dịch vụ của đơn vị giao nhận hàng hóa, bao gồm cả khả năng xử lý hậu cần, thủ tục hải quan và hỗ trợ khách hàng. Chất lượng dịch vụ ảnh hưởng trực tiếp đến trải nghiệm của khách hàng và sự hài lòng về quá trình xuất khẩu hàng hóa. Điều này có thể ảnh hưởng đến mối quan hệ với khách hàng và uy tín của Doanh nghiệp trên thị trường quốc tế. Tiêu chí này được đo lường theo các khía cạnh như sau:

- Tốc độ báo giá đáp ứng yêu cầu của khách hàng.
- Khách hàng không phải mất nhiều thời gian để tư vấn, hỗ trợ cung cấp dịch vụ.
- Việc tiếp nhận và xử lý kết quả hồ sơ, chứng từ diễn ra một cách nhanh chóng.
- Khách hàng không phải mất nhiều thời gian để được giao nhận hàng hóa.
- Những đòi hỏi và thắc mắc của khách hàng được giải quyết kịp thời.
- Khả năng xử lý tình huống phát sinh được thực hiện một cách nhanh chóng.

Tin cậy: Thể hiện Doanh nghiệp thực hiện đúng cam kết ngay từ ban đầu, từ khâu báo giá đến khâu xử lý chứng từ, khai hải quan, giao hàng cho người nhập khẩu và hạn chế tối đa những sai sót, hoặc tổn thất cho khách hàng. Tin cậy cũng có nghĩa là quá trình tổ chức thực hiện quy trình nghiệp vụ không để sai sót xảy ra, hoặc giảm thiểu, hạn chế sai sót ở mức thấp nhất. Tiêu chí này được đo lường theo các khía cạnh sau:

- Khách hàng nhận được hồ sơ, chứng từ hàng hóa theo đúng cam kết về thời gian, địa điểm.
- Khách hàng nhận hàng hóa theo đúng cam kết về thời gian, địa điểm.
- Hồ sơ, chứng từ hàng hóa không bị sai sót.
- Hàng hóa được giao nhận đảm bảo chất lượng phù hợp với hợp đồng.
- Dịch vụ chăm sóc khách hàng đảm bảo chất lượng.

- Chất lượng các dịch vụ dịch vụ liên quan được duy trì ổn định.

An toàn: Sự an toàn là một trong những chỉ tiêu quan trọng để đánh giá quy trình nghiệp vụ xuất khẩu hàng hóa của một Công ty. Khi khách hàng giao hàng và các thông tin, chứng từ liên quan đến hàng hóa cho Công ty giao nhận để làm dịch vụ xuất khẩu hàng hóa hay nhập khẩu hàng hóa thì Công ty cần phải đảm bảo sự an toàn của hàng hóa và sự bảo mật của các thông tin liên quan đến hàng và chủ hàng, đồng thời đảm bảo không mất mát, hư hỏng trong quá trình giao nhận, không rò rỉ thông tin trong quá trình truyền dữ liệu. Tiêu chí này được đo lường theo các khía cạnh như sau:

- Thông tin khách hàng được giữ bảo mật.
- Thông tin hàng hóa được bảo mật.
- Hàng hóa không bị tổn thất trong quá trình giao nhận.
- Hàng hóa được đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển.

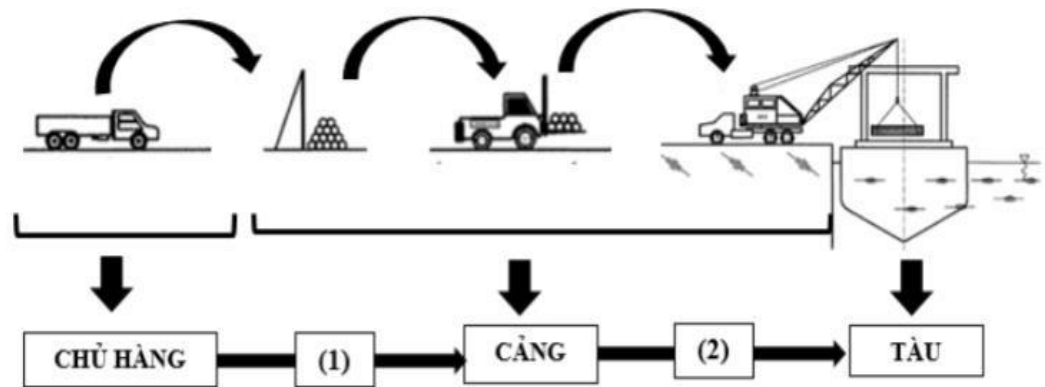
## **2.7 Quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển**

Việc giao hàng hóa xuất khẩu thông qua cảng 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.

### **2.7.1 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 xuất khẩu có lưu kho, bãi của cảng



(Nguồn: Đinh Thu Phương (2021))

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 hóa 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 hợp đồng lưu kho, bốc xếp hàng hóa 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.

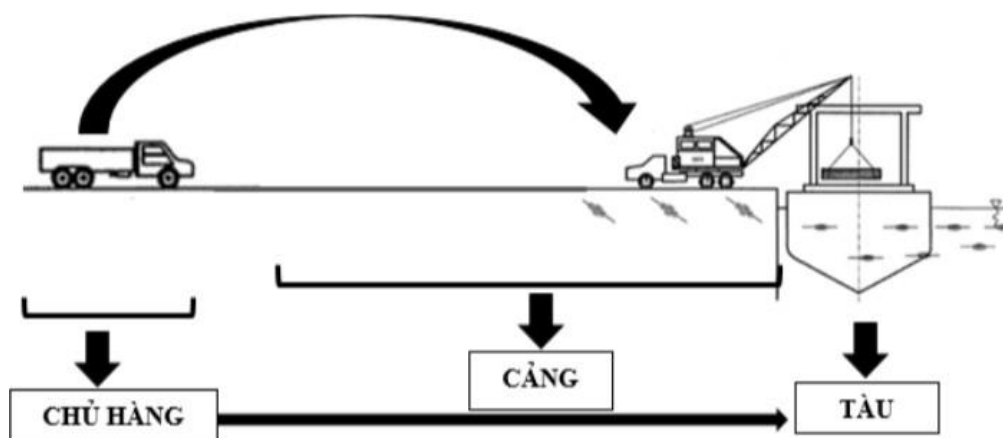
- Trước khi giao hàng cho tàu, chủ hàng phải thực hiện những việc sau:
  - Kiểm nghiệm, kiểm dịch (nếu cần), làm thủ tục hải quan.

- 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 hóa 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.

#### 2.7.2. 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 xuất khẩu có lưu kho, bãi của cảng



(Nguồn: Đinh Thu Phương (2021))

- 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 phó 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).



## 2.8 Các loại chứng từ có liên quan

Các chứng từ liên quan giữa cảng và tàu để lo liệu cho hàng hóa được xếp lên tàu gồm:

- Chỉ thị xếp hàng (Shipping Note).
- Biên lai thuyền phó (Mate's Receipt).
- Vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading).
- Bản lược khai hàng hoá (Cargo Manifest).
- Phiếu kiểm đếm (Dock Sheet & Tally Sheet).
- Sơ đồ xếp hàng (Ship's Stowage Plan).

Chỉ thị xếp hàng: Đây là chỉ thị của người gửi hàng cho Công ty vận tải và cơ quan quản lý cảng, Công ty xếp dỡ, cung cấp những chi tiết đầy đủ về hàng hoá được gửi đến cảng để xếp lên tàu và những chỉ dẫn cần thiết.

Biên lai thuyền phó: Biên lai thuyền phó là chứng từ do thuyền phó phụ trách về gửi hàng cấp cho người gửi hàng hay chủ hàng xác nhận tàu đã nhận xong hàng. Việc cấp biên lai thuyền phó là một sự thừa nhận rằng hàng đã được xếp xuống tàu, đã được xử lý một cách thích hợp và cẩn thận. Do đó trong quá trình nhận hàng người vận tải nếu thấy tình trạng bao bì không chắc chắn thì phải ghi chú vào biên lai thuyền phó. Dựa trên cơ sở biên lai thuyền phó, thuyền trưởng sẽ ký phát vận đơn đường biển là tàu đã nhận hàng để chuyên chở.

Vận đơn đường biển: Vận đơn đường biển là một chứng từ vận tải hàng hoá bằng đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của họ cấp cho người gửi hàng sau khi đã xếp hàng lên tàu hoặc sau khi đã nhận hàng để xếp. Nó có tác dụng như là một bằng chứng về giao dịch hàng hoá, là bằng chứng có hợp đồng chuyên chở.

Bản khai lược hàng hoá: Đây là bản lược kê các loại hàng xếp trên tàu để vận chuyển đến các cảng khác nhau do đại lý tại cảng xếp hàng căn cứ vào vận đơn lập nên. Bản lược khai phải chuẩn bị xong ngày sau khi xếp hàng, cũng có thể lập khi đang chuẩn bị ký vận đơn, dù sao cũng phải lập xong và ký trước khi làm thủ tục cho tàu rời cảng. Bản lược khai cung cấp số liệu thông kê về xuất khẩu cũng như nhập khẩu và là cơ sở để Công ty vận tải (tàu) dùng để đối chiếu lúc dỡ hàng.

Phiếu kiểm đếm: Dock Sheet là một loại phiếu kiểm đếm tại cầu tàu trên đó ghi số lượng hàng hoá đã được giao nhận tại cầu. Tally Sheet là phiếu kiểm đếm hàng hoá đã xếp lên tàu do nhân viên kiểm đếm chịu trách nhiệm ghi chép. Công việc kiểm đếm tại tàu tùy theo quy định của từng cảng còn có một số chứng từ khác như phiếu ghi số lượng hàng, báo cáo hàng ngày,...Phiếu kiểm đếm là một chứng từ gốc về số lượng hàng hoá được xếp lên tàu. Do đó bản sao của phiếu kiểm đếm phải giao cho thuyền phó phụ trách về hàng hoá một bản để lưu giữ, nó còn cần thiết cho những khiếu nại tổn thất về hàng hoá sau này.

Sơ đồ xếp hàng: Đây chính là bản vẽ vị trí sắp xếp hàng trên tàu. Nó có thể dùng các màu khác nhau đánh dấu hàng của từng cảng khác nhau để dễ theo dõi, kiểm tra khi dỡ hàng lên xuống các cảng. Khi nhận được bản đăng ký hàng chuyên chở do chủ hàng gửi tới, thuyền trưởng cùng nhân viên điều độ sẽ lập sơ đồ xếp hàng mục đích nhằm sử dụng một cách hợp lý các khoang, hầm chứa hàng trên tàu cân bằng trong quá trình vận chuyển.

## KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2 đã đưa chúng ta vào một hành trình khám phá về cơ sở lý luận về quy trình xuất khẩu hàng nguyên cont bằng đường biển, tạo ra một nền tảng lý thuyết mạnh mẽ để hiểu sâu sắc về vấn đề này. Điều đó chứng minh rằng cơ sở lý luận về quy trình xuất nhập kho không chỉ là một tập hợp các khái niệm lý thuyết quan trọng như Cảng biển và container, Xuất khẩu, Người giao nhận và Dịch vụ giao nhận cho đến việc phân loại các dịch vụ và hiểu rõ về vai trò của nhà cung cấp dịch vụ giao nhận mà còn là bản đồ chi tiết để hiểu và ứng dụng trong bối cảnh thực tế của CMIT.

Cơ sở pháp lý và nguyên tắc giao nhận cũng được đề cập để mang lại hiểu biết rõ ràng về những quy định và nguyên tắc cần tuân thủ trong việc xuất khẩu hàng container bằng đường biển. Đồng thời, việc tìm hiểu về các nhân tố ảnh hưởng và tiêu chí đánh giá hiệu quả đã giúp chúng ta nhận biết được những thách thức và cơ hội trong quá trình xuất khẩu hàng container. Bên cạnh đó, chương 2 không chỉ cung cấp cái nhìn tổng cảnh về quy trình xuất khẩu mà còn tập trung vào chi tiết cụ thể như chứng từ. Tất cả những điều này sẽ tạo nên nền móng vững chắc cho việc nghiên cứu, phân tích các vấn đề trong quy trình một cách logic và hệ thống để đề xuất ra các giải pháp thực tiễn ứng dụng vào thực trạng hiện tại của Công ty.

### **CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN CỦA CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT)**

#### **3.1 Các nhân tố ảnh hưởng tới quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT)**

##### **3.1.1 Môi trường bên trong**

Hạ tầng cảng: Hạ tầng cảng: bao gồm cả cơ sở vật chất và hệ thống quản lý. Cơ sở vật chất bao gồm cảng, cầu cảng, thiết bị xếp dỡ và khu vực bãi chứa hàng. Nếu hạ tầng này không được đầu tư và quản lý tốt, có thể dẫn đến tình trạng quá tải, thiếu hụt thiết bị, và thời gian chờ đợi kéo dài cho việc xếp dỡ hàng hóa. Bên cạnh đó, hệ thống vận hành và khai thác cảng cũng là yếu tố quan trọng. Hiện CMIT đang dùng hệ thống vận hành cảng hàng đầu thế giới TOS của NAVIS. Việc sử dụng TOS giúp quản lý thông tin hàng hóa, lịch trình tàu biển, và tối ưu hóa quy trình xử lý hải quan, từ đó cải thiện hiệu suất vận hành cảng và giảm thời gian chờ đợi cho quy trình xuất khẩu. Sức chứa của cảng cũng đóng vai trò quan trọng trong việc đáp ứng và xử lý lượng lớn container, giúp đảm bảo rằng quy trình xuất khẩu diễn ra mượt mà và không gặp trở ngại. Hiện nay diện tích bãi của CMIT là 48 hecta trong đó khu vực lưu trữ cont của CMIT là 30 hecta, tương ứng với sức chứa là gần 50.000 TEUs, gồm 840 công cảng dành cho cont lạnh cùng với 6 cầu bờ STS và nhiều thiết bị xếp dỡ hiện đại khác. Điều này cho thấy CMIT có khả năng xử lý số lượng lớn container và cung cấp dịch vụ lưu trữ cho container lạnh, đáp ứng nhu cầu của các loại hàng hóa khác nhau.

Hình 3.1. Hạ tầng cảng



### MODERN FACILITY



- 600m quay length
- 6 Super-Post Panamax cranes: 23 row outreach, 100Tons underhook



- 15 RTG (6 tiers)
- 3 reach stackers, 2 MT handlers, 5 forklifts
- 42 trucks, 33 trailers, 7 lowbed



- Total footprint: 48ha
- Container yard: 30ha
- Storage capacity: ~50,000 TEU
- Reefer capacity: 840 plugs



- Gate lane: 9
- Live camera
- Customs office
- E-Cargo system

**BREAK  
BULK  
HANDLING**

 Handling capacity: up to 100MT  
 Standard and certified handling equipment to ensure safe lifts.  
 Skillful and experienced labour force.




(Nguồn: Tài liệu nội bộ của CMIT)

Đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp: Đội ngũ nhân viên đóng vai trò quan trọng trong quy trình xuất khẩu hàng nguyên cont bằng đường biển, ảnh hưởng đến nhiều khía cạnh quan trọng của quy trình này. Họ giữ trách nhiệm chủ chốt trong việc kiểm soát, quản lý dữ liệu, và thực hiện các giao dịch hàng hóa. Bằng cách kiểm tra, đối chiếu và nhập thông tin chính xác vào hệ thống, họ đảm bảo rằng quy trình xuất khẩu hàng nguyên cont được diễn ra một cách minh bạch và hiệu quả. Sự nhạy bén và tương tác linh hoạt của nhân viên cũng góp phần vào việc giải quyết sự cố, giao tiếp chặt chẽ với khách hàng, duy trì mối quan hệ với các đối tác và cơ quan quản lý, đóng góp quan trọng vào thành công của Doanh nghiệp trong lĩnh vực này. Chính vì vậy, Công ty luôn đưa ra những buổi đánh giá nhu cầu đào tạo, xây dựng chương trình đào tạo chi tiết, và thực hiện các khóa đào tạo ban đầu và liên tục. Nhân viên mới sẽ được giới thiệu với văn hóa tổ chức và quy trình làm việc, đồng thời nhận được các kiến thức về an toàn, bảo mật và các quy định hải quan. Để duy trì sự nâng cao kiến thức và kỹ năng, các khóa đào tạo liên tục được tổ chức định kỳ, và nhân viên được khuyến khích tham gia các khóa học nâng cao kỹ năng chuyên sâu và cá nhân. Đánh giá hiệu quả đào tạo thông qua hệ thống phản hồi giúp

xác định mức độ thành công và điều chỉnh chương trình theo hướng tối ưu hóa. Bên cạnh đó, việc chia sẻ kiến thức và khuyến khích sự đổi mới giữa nhân viên tạo ra một môi trường học tập và phát triển tích cực, hỗ trợ CMIT duy trì vị thế cạnh tranh trong ngành công nghiệp đầy thách thức này. Ngoài ra, trong năm 2023 vừa rồi CMIT đã triển khai chương trình học tập trực tuyến trên E - learning do Phòng nhân sự tự tay thiết lập nhằm phát triển và đào tạo năng lực cho toàn bộ đội ngũ CMIT. Chương trình này đã nhận được sự ủng hộ và tham gia tích cực từ rất nhiều nhân viên của công ty. Đây là một bước khởi đầu mạnh mẽ và thành công tiếp thêm động lực cho CMIT để có thể xây dựng nhiều chương trình hơn giúp cho đội ngũ của Công ty mình ngày càng phát triển và hoàn thiện bản thân hơn nữa.

**Quản lý an toàn:** An toàn là yếu tố cực kỳ quan trọng trong quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại cảng, nhằm đảm bảo sự bảo vệ an toàn cho nhân viên và tài sản, đồng thời giảm thiểu rủi ro tai nạn và mất mát. Đầu tiên, Công ty luôn đặt an toàn của công nhân viên lên hàng đầu vì vậy trước khi bắt đầu một công việc nào đó luôn cần phải đảm bảo rằng mọi người đã được huấn luyện, đào tạo phù hợp với công việc đó cả về chuyên môn lẫn kiến thức về an toàn. Luôn kiểm tra an toàn định kỳ cho các phương tiện vận chuyển, container và trang thiết bị nâng hạ cũng cần được thiết lập để đảm bảo chúng đáp ứng đúng các tiêu chuẩn về an toàn. Môi trường an toàn cũng cần được xem xét, bao gồm xử lý chất thải một cách an toàn và hợp pháp để tránh ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường. Bên cạnh đó, việc thực hiện theo 10 quy tắc an toàn của Công ty khi bước vào cảng là vô cùng quan trọng, nội dung của quy tắc như sau:

Hình 3.2. An toàn lao động



(Nguồn: Tài liệu nội bộ của CMIT)

Trước khi tiến vào khu vực cảng cần nghiêm ngặt tuân thủ quy định về việc trang bị các thiết bị bảo hộ lao động như: áo phản quang, giày bảo hộ, nón bảo hộ. Người đi bộ qua bên kho phải tập trung quan sát và đi đúng làn đường có kẻ vạch màu trắng hoặc màu trắng với xanh, không được đi sang phần đường không được cho phép. Không bao giờ đứng dưới vật lơ lửng trên đầu hay đi ngang phía trước/sau xe nâng, xe tải đang làm việc. Luôn thắt dây an toàn khi điều khiển xe hoặc thiết bị, không bao giờ điều khiển xe hay thiết bị vượt quá tốc độ cho phép và thực hiện đánh giá rủi ro cho công việc trước khi bắt đầu. Đối với những công việc phải làm trên cao thì luôn đeo dây an toàn toàn thân. Đảm bảo không sử dụng rượu bia, ma túy, các dược phẩm trong quá trình làm việc hay điều khiển xe và thiết bị. Không bao giờ sử dụng điện thoại trong lúc lái xe hay điều khiển thiết bị. Không bao giờ chấp nhận tình huống không an toàn, can thiệp và dừng nó lại ngay khi có thể. Báo cáo ngay lập tức khi gặp sự cố, tai nạn hoặc nguy hiểm nào xảy ra trong quá trình làm việc.

Tất cả những biện pháp trên kết hợp lại tạo nên một môi trường làm việc an toàn và hiệu quả trong quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại cảng, đồng thời đóng góp vào việc duy trì uy tín và hình ảnh tích cực của Doanh nghiệp.

### 3.1.2 Môi trường bên ngoài

Tình hình chung thế giới: Việt Nam phải đối mặt với nhiều thách thức và rủi ro “đứt gãy” các tuyến hải hành quốc tế do cuộc xung đột quân sự giữa Nga và Ukraine vẫn chưa có dấu hiệu chấm dứt. Ngoài ra, cuộc chiến giữa Israel và tổ chức Hồi giáo Hamas của người Palestine đang diễn ra rất căng thẳng. Cảng biển và những con tàu phải đối mặt với thách thức mới khi nhóm phiến quân Houthi đến từ Yemen đe dọa tấn công bất kỳ tàu nào qua Biển Đỏ và hướng đến Israel nhằm phản đối cuộc chiến của Israel tại Gaza. Để tránh rủi ro, nhiều hãng tàu như Maersk, ONE, Evergreen, HMM, MSC, Hapag-Lloyd... đã quyết định tạm dừng việc sử dụng tuyến Biển Đỏ để vận chuyển hàng hóa từ Châu Á sang Bắc Âu và chuyển sang tuyến đường Mũi Hảo Vọng. Tuy nhiên, điều này làm tăng thời gian vận chuyển từ 10 ngày lên đến 15 ngày gây ra sự gián đoạn trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Điều này đã ảnh hưởng tiêu cực đến hoạt động vận tải biển của Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT), khi CMIT có khoảng 1/3 hàng xuất khẩu là của hãng tàu ZIM. Nếu tuyến Biển Đỏ không an toàn trở lại, việc tạm ngừng sử dụng tuyến sẽ khiến lịch trình vận chuyển hàng hóa bị kéo dài và giá cước tàu biển sẽ có nguy cơ tăng vọt trong ngắn hạn như đã từng xảy ra trong đại dịch Covid-19 vừa qua, đặc biệt là hàng hóa xuất khẩu từ Việt Nam đi các điểm đến trên thế giới thông qua dịch vụ TP17 của CMIT.

Thời tiết và điều kiện khí hậu: Năm 2023 là 1 năm biến đổi khí hậu cực đoan nhất trong vòng 125.000 năm qua. Do ảnh hưởng của hiện tượng El Niño, từ châu Á sang châu Âu trong đó có Việt Nam đều sẽ phải trải qua các đợt nắng nóng với mức sóng nhiệt khắc nghiệt nhất kèm theo những đợt hạn hán kéo dài và những trận bão lũ cường độ mạnh với hướng di chuyển bất thường. Theo thống kê, thiệt hại kinh tế do thiên tai hàng năm của Việt Nam lên tới 1% GDP cả nước, ước tính bằng



gần một nửa giá trị xuất khẩu gạo. Với vị trí nằm sát biển thì CMIT sẽ phải chịu những tác động trực tiếp từ biến đổi khí hậu như việc băng tan ở hai Cực dẫn tới mực nước biển dâng cao gây xâm nhập mặn và sự thay đổi trong độ sâu của cảng. Điều này làm hư hại đến cơ sở hạ tầng của cảng như cầu cảng, hệ thống lưu nước,...và nhiều khả năng sẽ làm thay đổi cấu trúc cảng, hệ thống neo đậu khi tàu cập cảng cũng như lộ trình vận chuyển của tàu, thậm chí cả khả năng tiếp nhận và xử lý hàng hóa tại cảng. Ngoài ra, nhiệt độ cao và khí hậu khô hanh có thể tạo ra những tình huống không lường trước được, đặc biệt là đối với hàng hóa nhạy cảm với nhiệt độ như hàng đông lạnh, hàng điện tử.

Tình hình giao thông: Vị trí chiến lược của Thị xã Phú Mỹ nằm tại trung tâm kinh tế và công nghiệp của tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đã tạo ra một lưu lượng lớn các phương tiện vận chuyển hàng hóa từ khu vực này đến khu vực khác và ngược lại. Do đó, tình hình giao thông ở Phú Mỹ nói chung và CMIT nói riêng thường xuyên bị quá tải, gây ra tắc nghẽn và kẹt xe, làm chậm quá trình di chuyển hàng hóa và ảnh hưởng đến thời gian giao nhận. Đồng thời, sự phát triển nhanh chóng của các khu công nghiệp, cảng biển và các khu vực kinh tế trong Thị xã Phú Mỹ đã tạo ra một áp lực lớn đối với hạ tầng giao thông. Các tuyến đường và cơ sở vật chất giao thông không phát triển đồng đều với tốc độ tăng trưởng, gây khó khăn trong việc quản lý luồng xe và tăng cường thời gian di chuyển. Tình trạng kẹt xe và áp lực lưu thông có thể tăng nguy cơ tai nạn giao thông, làm gia tăng rủi ro hỏng hóc hoặc thất thoát hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Đối thủ cạnh tranh: Trong thị trường ngày càng khốc liệt hiện nay, Cảng CMIT đang phải đối mặt với sự cạnh tranh ác liệt từ tất cả các cảng biển trên khắp Việt Nam. Đây là một thách thức lớn đối với Cảng khi phải cạnh tranh không chỉ về vị trí địa lý mà còn về dịch vụ, cơ sở hạ tầng và hiệu suất hoạt động. Điển hình là một số cảng biển ở miền Nam, tạo nên một thách thức lớn đòi hỏi CMIT phải liên tục duy trì và phát triển trong môi trường cạnh tranh khốc liệt này. Cụ thể như:

Cảng Sài Gòn: Cảng Sài Gòn là một trong những cảng biển quan trọng nhất tại Việt Nam, với tổng chiều dài hơn 3,2 km bao gồm 21 cầu và 27 bến phao được trải dài dọc theo tuyến sông Sài Gòn. Cảng có vai trò quan trọng trong vận chuyển hàng hóa đường biển, đảm nhận sứ mệnh phục vụ cho nhu cầu xuất và nhập khẩu hàng hóa trong khu vực

Cảng Đồng Nai: Cảng Đồng Nai bao gồm ba cảng: Long Bình Tân, Gò Dầu A và Gò Dầu B với tổng diện tích mặt bằng 443.000 m<sup>2</sup>. Cảng có vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng, là đầu mối giao thông khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam bao gồm: TP.HCM - Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu – Bình Dương.

Cảng Bình Dương: Cảng Container Cửa Khẩu Quốc Tế duy nhất của tỉnh Bình Dương (2014). Cảng tọa lạc tại ngã ba sông Đồng Nai giao với sông Sài Gòn và kết nối đến cụm cảng biển quốc tế Cái Mép thuộc tỉnh BRVT thông qua hệ thống vận tải thủy nội địa, góp phần giảm áp lực giao thông và tiết kiệm thời gian vận chuyển, chi phí logistics cho các Doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Điểm mạnh: Các cảng trên có lợi thế về chi phí vận chuyển và xếp dỡ. Hạ tầng bến cảng ứng được nhu cầu kết nối của các doanh nghiệp, có hệ thống các kho bãi container rộng, kho tổng hợp hàng container (CFS), cảng cạn (ICD)...

Hiện nay các chủ hàng làm thủ tục hải quan qua cảng Cái Mép thì phải đưa mẫu hàng về TP.HCM để kiểm dịch, khiến Doanh nghiệp phải chờ thêm khoảng 7 – 10 ngày, hàng phải lưu lại cảng nên tốn thêm chi phí lưu kho từ 100 USD/container/ngày (tùy mặt hàng). Đây chính là nguyên nhân khiến các Doanh nghiệp “ngại” làm hàng tại cảng Cái Mép mà chuyển về làm tại cảng Cát Lái.

Điểm yếu: Các cảng trên hiện có mớn nước sâu dưới -10m và chiều dài của bến tương đối ngắn đã ngăn cản các con tàu lớn, siêu trọng cập cảng thành phố. Trong khi đó, Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) là cảng tiên phong, dẫn đầu trong việc tiếp nhận những con tàu lớn nhất thế giới như Evergreen,... được xếp hạng thứ 11

CPPI (theo cách tính thống kê trung bình tất cả 5 kích cỡ tàu). Sở hữu đầy đủ trang thiết bị hiện đại giúp CMIT có thể đón tiếp tàu mẹ với trọng lượng 214,121 DWT. Tính riêng 4 tháng đầu năm 2022, hàng hóa container qua CMIT đạt khoảng hơn 3 triệu Teus, bằng 106% so với cùng kỳ năm 2021 (hơn 2,89 triệu TEUs). Bên cạnh đó, CMIT có thể cung cấp các dịch vụ chất lượng cao cho các hãng tàu và khách hàng với thời gian nhanh nhất, thông qua các tuyến vận chuyển quốc tế trực tiếp từ Việt Nam đến các thị trường lớn như châu Á, châu Âu và châu Mỹ.

### **3.2 Các tiêu chí đánh giá hiệu quả quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT)**

Port move per hour (PMPH): là một đơn vị đo lường hiệu suất trong hoạt động cảng biển. Nó thường được sử dụng để đánh giá khả năng xử lý của cảng bao gồm cả quy trình xếp dỡ hàng hóa và các hoạt động liên quan đến tàu cập cảng và rời cảng. Khi PMPH cao, điều này thường chỉ ra rằng cảng đang hoạt động hiệu quả và có khả năng xử lý một lượng tàu lớn trong khoảng thời gian cụ thể.

Công thức tính PMPH như sau:

$$\text{PMPH} = \frac{\text{Sản lượng}}{\text{Thời gian làm hàng}}$$

Thời gian làm hàng = Thời gian tàu đi – Thời gian tàu đến.

*Trong đó:*

Thời gian tàu đi: Thời gian tháo dây neo đậu.

Thời gian tàu đến: Thời gian buộc dây neo đậu.

Gross move per hour (GMPH): là một chỉ số khác liên quan đến hoạt động của cảng biển. Chỉ số này tập trung vào số lượng các thao tác xếp dỡ (moves) mà các cầu (các thiết bị nâng hàng) xử lý trong một khoảng thời gian cụ thể, thường là mỗi giờ. Chỉ số GMPH giúp đánh giá khả năng làm việc của cầu trong cảng và hiệu

suất của quy trình xếp dỡ. Một GMPH cao thường chỉ ra rằng cầu hoạt động hiệu quả và có thể xử lý một lượng lớn hàng hóa trong một khoảng thời gian ngắn.

Công thức tính GMPH:

$$\text{GMPH} = \frac{\text{Sản lượng}}{\text{Thời gian làm hàng} \times \text{Số cầu làm tàu}}$$

Rubber Tire Gantry Crane productivity (RTG productivity): Chỉ số này thường được sử dụng để đo lường khả năng của cầu giàn bánh lốp (RTG) trong việc xếp, di chuyển và dỡ container trong một khoảng thời gian cụ thể. Hiệu đơn giản là số lượng cont mà một cầu giàn bánh lốp có thể gấp trong một giờ (Move/hour). Điều này quan trọng trong việc tối ưu hóa quy trình cảng biển, giảm thời gian chờ đợi và tăng cường khả năng xử lý hàng hóa.

Công thức tính năng suất của RTG:

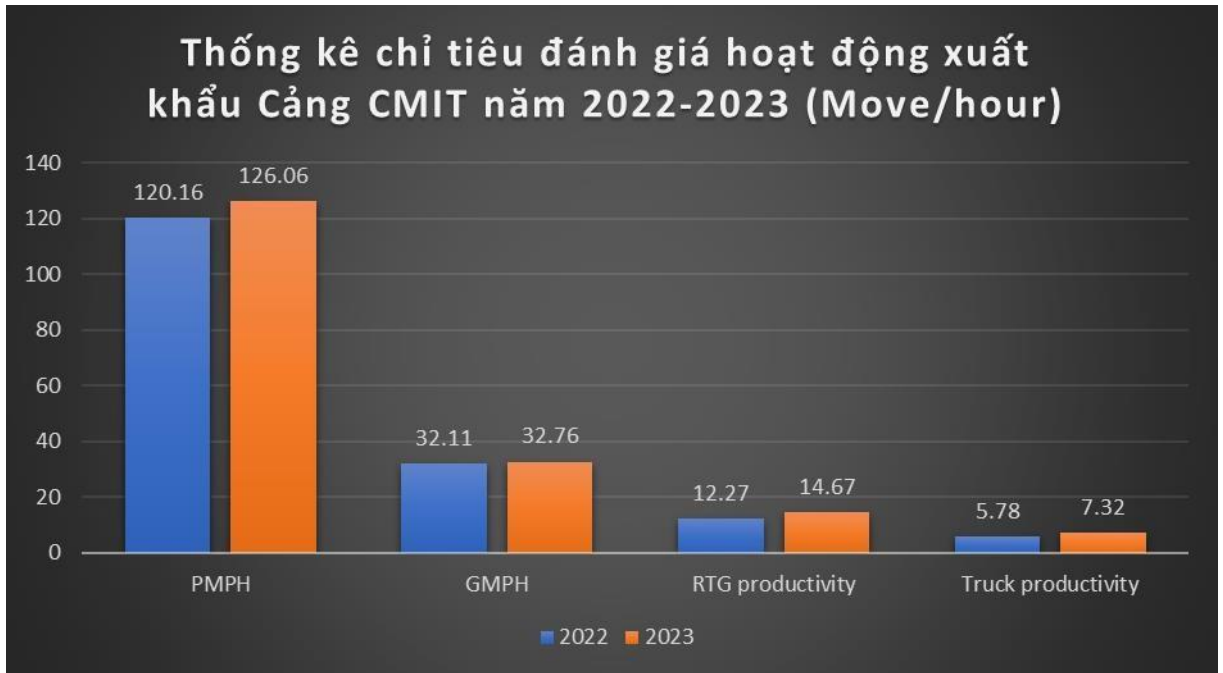
$$\text{Năng suất của RTG} = \frac{\text{Số lượng container xếp được}}{\text{Thời gian làm việc của cầu RTG}}$$

Truck productivity (Truck productivity): là một chỉ số đo lường hiệu suất của các xe đầu kéo (Trucks) tham gia trong quá trình di chuyển và xếp dỡ cont trong một khoảng thời gian cụ thể, thường là mỗi giờ.

Công thức tính năng suất của xe đầu kéo:

$$\text{Năng suất của xe đầu kéo} = \frac{\text{Số lượng container vận chuyển được}}{\text{Thời gian làm việc của xe đầu kéo}}$$

Hình 3.3. Thống kê chỉ tiêu đánh giá hoạt động xuất khẩu của CMIT (2022-2023)



(Nguồn: Tài liệu nội bộ của CMIT)

Dựa vào số liệu trên, chúng ta có thể nhận thấy rằng hoạt động cảng xếp dỡ và xuất khẩu container bằng đường biển đã tăng một cách đáng kể từ năm 2022 đến năm 2023, mặc dù thị trường đang trải qua tình hình bất ổn và sự cạnh tranh giữa các đối thủ ngày càng trở nên gay gắt. Sự tăng trưởng này phản ánh sự nỗ lực và hiệu quả của cảng trong việc tận dụng cơ hội, xây dựng mối quan hệ với các đối tác kinh doanh, và cải thiện quy trình vận hành để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường xuất khẩu.

Năm 2023, so với năm 2022, Cảng đã ghi nhận một sự tăng trưởng tích cực trong chỉ tiêu PMPH với mức tăng 4.90%. Chưa dừng lại ở đó, chỉ tiêu GMPH cũng ghi nhận sự tăng trưởng đáng kể, với mức tăng gần 2.02% so với cùng kỳ năm trước. Điều này không chỉ là dấu hiệu của sự hiệu quả cao trong việc quản lý và vận hành, mà còn phản ánh khả năng nâng cao năng suất đón các tàu mẹ lớn trên thế

giới tại cảng và tiếp tục nâng tầm vị thế của khu cảng nước sâu Cái Mép và ngành cảng biển Việt Nam trên bản đồ cảng biển thế giới.

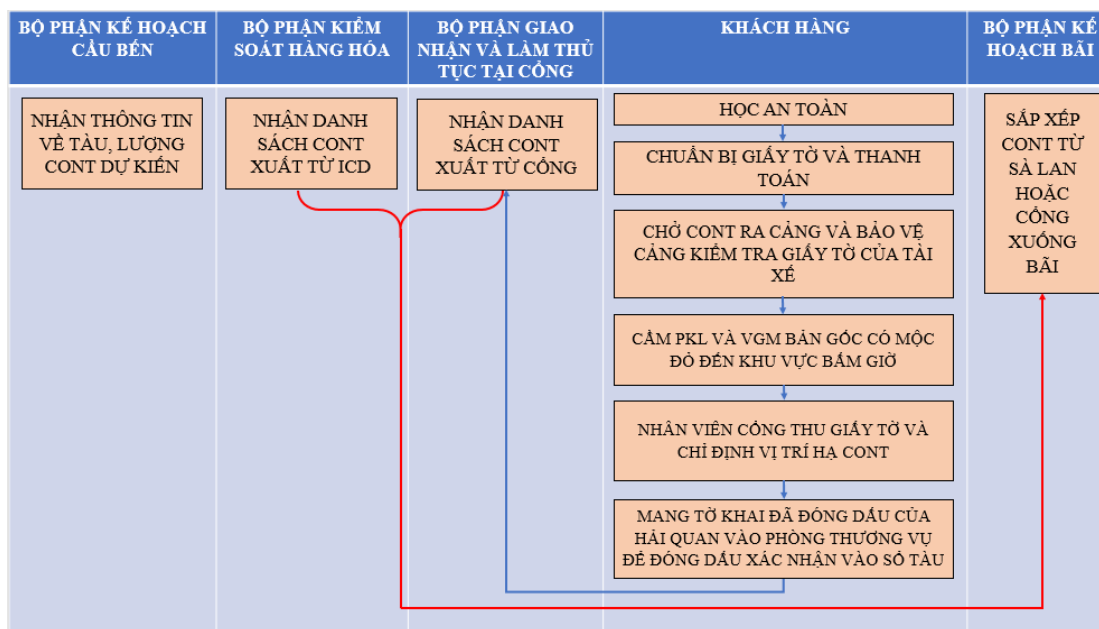
Hơn nữa, các chỉ tiêu về năng suất của cảng như RTG Productivity và Truck Productivity cũng có những bước tăng mạnh. RTG Productivity đã tăng lên đến 19.57%, trong khi Truck Productivity ghi nhận mức tăng đáng kể là 26.63%. Điều này là một minh chứng rõ ràng về sự đầu tư vào quản lý hiệu quả cơ sở hạ tầng và quy trình làm việc tại cảng.

Nhìn chung, những con số tích cực này không chỉ thể hiện sự phát triển mạnh mẽ của Cảng trong năm 2023 mà còn là kết quả của sự cam kết và nỗ lực không ngừng của đội ngũ quản lý và nhân viên, chứng tỏ sự đổi mới và sự linh hoạt để đối mặt với thách thức và cơ hội trong ngành vận tải biển ngày càng cạnh tranh.

### 3.3 Quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT)

#### 3.3.1 Quy trình cảng nhận hàng để xuất

Hình 3.4. Sơ đồ quy trình cảng nhận hàng để xuất



(Nguồn: Tài liệu nội bộ của CMIT)

Bước 1: Trước khi tàu MSC PALOMA cập cảng, Bộ phận kế hoạch cầu bến sẽ liên hệ với hãng vận chuyên Maersk Line để nhận thông tin chi tiết về tàu bao gồm tên tàu, số hiệu tàu, ETA/ETD, các thông tin về kích thước và trọng lượng tàu. Đồng thời, họ cũng nhận thông tin về lượng container xuất dự kiến là 2800 container. Điều này giúp xác định quy mô và phạm vi của công việc giao và sắp xếp hàng hóa lên trên tàu.

Hình 3.5. Thông tin về tàu MSC PALOMA

VVD : MSC PALOMA  
VOY NO : UPR34N

**Vessel Information**

Port : VNVUT  
Date : 19.10.2023 23:42:00

1) VESSEL INFORMATION  
VESSEL NAME : MSC PALOMA  
LOA : 365.5  
LBP : 349.5  
CALL SIGN : 3FKQ  
IMO NUMBER : 9441001  
DISPLACEMENT : 119368.9MT :  
DRAFT : DRAFT FORE : 10.06M DRAFT AFT : 10.06M DEFLECTION : DRAFT FORE : 10.26M DRAFT AFT : 10.27M  
AIR DRAFT (TTL) : 57.4M AIR DRAFT (NOT TTL) : 59.9M

2) PLEASE FOLLOW THE WEIGHT DISTRIBUTION AND IMO STOWAGE CAREFULLY.  
FAILURE TO FOLLOW ABOVE MIGHT CAUSE REJECTION BY VESSEL DUE TO

- LASHING ERRORS
- LINE OF SIGHT ERRORS
- LOSS OF STABILITY/VESSEL INTAKE
- EXCESSIVE DRAFT AND/OR SUBOPTIMAL TRIM

3) PLEASE FORWARD EDI BAPLIE PLAN AS SOON AS VESSEL STOWAGE HAS BEEN PLANNED.  
Please feel free to contact:

- Whenever in doubt
- Any Unreasonable request from vessels command
- If you have suggestion / improvements to stowage
- Any change to layout (see below)

By changes please consider following :

A) Adding one or more units, IF they cause over stow,  
B) Swapping containers with different discharge port from one bay to another.

Further by following our stowage layout we consider following important:

- On deck: Follow weight per unit as close as possible, accumulated weight per row (stack) should match the layout. (Stack weight, collapsed/loss of containers)
- Light over Heavy: max 1 unit per row (stack) can be heavier than the one light below and max 5 m/ton. (Lashing forces, collapsed/loss of containers)
- Unoptimal weight: total weight per bay should match layout (optimal trim, minimum ballast, fuel savings)
- Vertical weight: only when our layout specifically shows heavy on deck and light under deck, else usual stowage practice i.e. always light over heavy throughout vessel (max stability, min ballast, fuel savings)
- Size / Type: size / type (20'-40'-45' / 80'6" - 9'06") to be followed at all times, especially under deck, and on deck, outer rows (min killed slots and wind stack/lashing error)
- Hazardous stowage: always exactly as per layout and always UNNO specific, any IMO not in the layout NEVER to be loaded, this is a zero tolerance policy, no need to call, the answer is always NO. (vessel safety).

If you have any questions with the attached layout please call if urgent or email if not time critical.

Port : VNVUT  
Date : 19.10.2023 23:42:00

(Nguồn: Tài liệu nội bộ của CMIT)

Bảng 3.1. Thông tin về tàu và số lượng cont xuất dự kiến

<b>Vessel Name</b>	MSC PALOMA
<b>Vessel Visit</b>	PLM UP343N
<b>Vessel Operator</b>	MAE
<b>Service</b>	TP6
<b>Cut Off Time</b>	25 / 03:00
<b>ETA</b>	26 / 01:30 (Thursday)
<b>ETD</b>	27 / 18:30 (Friday)
<b>LOA (M)</b>	365.5
<b>Along Side</b>	SB
<b>Status</b>	Confirmed
<b>Remarks</b>	Volume: 2900 (Dis 105 / Load 2800) (including load 2400 laden + 400 x 20' mty MSC)
<b>Berth No.</b>	B2
<b>Agency</b>	Haivanship

(Nguồn: Tài liệu nội bộ của CMIT)

Bước 2:

Nhận danh sách cont xuất thực tế được chuyển từ ICD ra CMIT bằng sà lan:

Bộ phận kiểm soát hàng hóa nhận danh sách chi tiết về các container được xuất thực tế từ ICD Đồng Nai. Thông tin này bao gồm số lượng cont, thông tin về hàng hóa trong từng cont, trọng lượng, kích thước POL/POD,...Tiến hành kiểm tra và xác nhận thông tin trong danh sách container xuất thực tế để đảm bảo tính chính xác và đầy đủ.



Sau đó, Bộ phận kiểm soát hàng hóa sẽ cập nhật thông tin về sà lan vận chuyển các cont vào trong hệ thống. Trong quá trình chuyển container từ ICD Đồng Nai ra cảng CMIT bằng sà lan thì Bộ phận kiểm soát hàng hóa sẽ liên lạc và phối hợp chặt chẽ với bộ phận điều phối thiết bị để đảm bảo bộ phận điều phối thiết bị phân phối thiết bị QC một cách hiệu quả cho việc tiếp nhận và sắp xếp cont lên bãi đúng vị trí đã được chỉ định.

Hình 3.6. Danh sách cont xuất thực tế từ ICD

LIST OF CONTAINERS ON BARGE																		
ICD OPERATOR:		DONG NAI PORT				DNA												
Barge Name:		DN35				Voy:												
Barge Visit Code																		
SEQ	Container No.	Type	LOP	Category	Freight Kind	Booking No.	Seal No.	M Gross Weight	VGM	Position on barge	OPL	POL	POD	Temperature-C	Bien Dong's vessel name	Vessel Name	Ghi Chú	Cargo
1	CAXU9121584	4500	MAE	EXPORT		233393712	VN4866983	32500	10410			VNSGN	CHARLESTON		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	SP GO
4	GCXU5777634	4500	MAE	EXPORT		609865088	VN4812010	32500	11609			VNSGN	SAVANNAH		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	QUAN AO TRE EM
5	GESU6552635	4500	MAE	EXPORT		234208737	VN4730247	32500	16372			VNSGN	NEWARK, NJ		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	ONG THEP
6	HASU4038339	4500	MAE	EXPORT		233939888	VN4847200	32500	23411			VNSGN	NEWARK, NJ		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	TU
7	HASU4091983	4500	MAE	EXPORT		609822970	VN4847172	32500	15058			VNSGN	SAVANNAH		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	QUAN AO TRE EM
8	HASU4473121	4500	MAE	EXPORT		609825489	VN4809734	32500	15106			VNSGN	SAVANNAH		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	QUAN AO
9	HASU4306520	4500	MAE	EXPORT		233203837	VN4847036	32500	10897			VNSGN	SAVANNAH		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	SP GO
10	HASU5156097	4500	MAE	EXPORT		233165117	VN4850288	32500	10460			VNSGN	SAVANNAH		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	SP GO
12	MEU2030477	4500	MAE	EXPORT		232710345	VN4847276	32500	7753			VNSGN	NEWARK, NJ		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal, MUC SET	SP GO
13	MEU3026126	4500	MAE	EXPORT		233893195	VN4814702	32500	11050			VNSGN	CHARLESTON		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	GIEN MAY
14	MRKLU945253	4200	MAE	EXPORT		234119304	VN4730251	32500	7924			VNSGN	NEWARK, NJ		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	GENERAL
15	MRKLU2233370	4500	MAE	EXPORT		233480640	VN4742741	32500	10098			VNSGN	NEWARK, NJ		DN35 2626	MSC PALOMA - UP343N	Cont nguyen seal	SP GO

(Nguồn: Tài liệu nội bộ của CMIT)

Nhận danh sách cont xuất thực tế được chuyển từ nhà máy ra CMIT bằng xe tải từ công:

Bộ phận giao nhận và làm thủ tục tại công sẽ nhận danh sách các cont xuất thực tế được vận chuyển từ nhà máy ra CMIT từ công:

Các bước giao hàng xuất tại công như sau:

B1: Trước khi vận chuyển cont đến cảng để hạ bãi thì tài xế bắt buộc phải học an toàn online (nếu chưa được hướng dẫn an toàn) và làm bài kiểm tra huấn luyện lái xe an toàn. Khi đạt đủ điều kiện về an toàn thì sẽ được phép chở cont vào bãi.

B2: Khách hàng chuẩn bị các giấy tờ bắt buộc phải có để hạ cont hàng xuất tại cảng như sau:

- Packing List, VGM bản gốc có mộc đỏ

- Tờ khai thanh lý và vào sổ tàu bên phòng Hải quan
- Sổ đăng kiểm đầu kéo và rơ moóc còn hạn
- Giấy phép lái xe

và thực hiện thanh toán chuyển khoản các chi phí cho CMIT. Có hai cách để thanh toán:

- Thanh toán trực tuyến: Khách hàng sẽ chọn dịch vụ chuyển khoản 24/7 để thanh toán qua ngay. Hạn chế thanh toán bằng ví điện tử: MoMo, Zalopay, Airpay, Payoo,...

Nội dung thanh toán (bắt buộc)

- Thanh toán nguyên bill hoặc booking: mã số thuế - số booking hoặc số bill
- Thanh toán từng cont: Mã số thuế - số cont – số xe
- Thanh toán lấy rộng: Mã số thuế - số booking – số xe

Tài khoản thanh toán:

Tên Công ty tiếng Việt	Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép
Tên Công ty tiếng Anh	Cai Mep International Terminal Co.,LTD
Số tài khoản (VNĐ)	0501117535050
Tại	Sacombank CN Bà Rịa Vũng Tàu

Khi thực hiện thanh toán online xong thì khách hàng cần chụp lại màn hình chuyển khoản và thông tin xuất hóa đơn kèm theo bản scan VGM, Packing List form gửi qua mail của Công ty: [CMITOPSGAT@CMIT.COM.VN](mailto:CMITOPSGAT@CMIT.COM.VN).

- Thanh toán trực tiếp: Khách hàng sẽ thực hiện thanh toán chuyển khoản khi làm thủ tục tại Cảng.

Sau khi thực hiện chuyển khoản thành công bằng 1 trong 2 hình thức thì Bộ phận thủ tục CMIT sẽ xác nhận đã nhận thanh toán của khách hàng.

B3: Tài xế sẽ tiến hành chở cont ra cảng làm thủ tục để nhập bãi chờ xuất. Bảo vệ Cảng sẽ yêu cầu kiểm tra các giấy tờ của tài xế như: sổ đăng kiểm đầu & mooc, giấy phép lái xe, thẻ an toàn còn hạn của CMIT.

B4: Sau khi kiểm tra thành công thì tài xế sẽ cầm Packing List và VGM bản gốc có mộc đỏ đến khu vực bấm giờ để hạ cont.

B5: Tại khu vực bấm giờ sẽ có nhân viên công thu lại Packing List với VGM gốc từ tài xế và chỉ định vị trí hạ cont.

B6: Sau khi cont hạ bãi, khách hàng mang tờ khai đã đóng dấu “Đã kiểm tra” của Hải quan giám sát cảng đến phòng thương vụ để nhân viên làm thủ tục của CMIT đóng dấu xác nhận “Đã vào sổ tàu”.

Bước 3: Bộ phận kế hoạch bãi nhận thông tin về các container được chuyển từ sà lan hoặc từ công xuống bãi từ 2 bộ phận là Bộ phận kiểm soát hàng hóa cùng với Bộ phận giao nhận và làm thủ tục tại công.

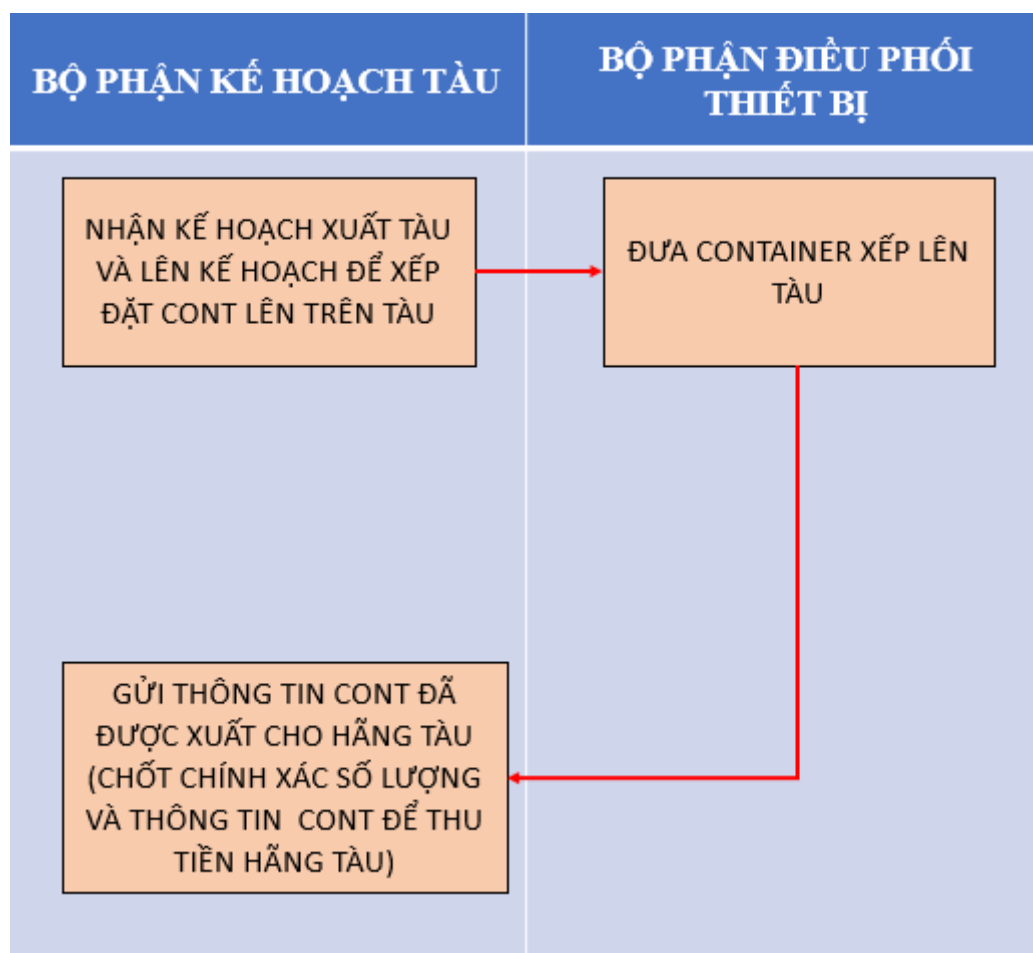
Dựa trên thông tin đó, bộ phận kế hoạch bãi sẽ lập kế hoạch xếp dỡ hàng hóa và sắp xếp container trên bãi theo các tiêu chí như loại hàng hóa, thời hạn sử dụng hoặc đơn vị vận chuyển sao cho tối ưu trong việc sử dụng không gian, thuận tiện cho việc tiếp nhận và xếp dỡ hàng hóa.

Bộ phận kế hoạch bãi liên lạc và phối hợp chặt chẽ với bộ phận điều phối thiết bị để đảm bảo rằng họ xếp dỡ container từ sà lan hoặc từ công đến đúng vị trí đã được chỉ định trên bãi.

Bộ phận kế hoạch bãi theo dõi quá trình sắp xếp container trên bãi và điều chỉnh kế hoạch nếu cần thiết để đảm bảo quá trình diễn ra một cách hiệu quả và an toàn.

### 3.3.2 Quy trình cảng xếp hàng xuất khẩu lên tàu

Hình 3.7. Sơ đồ quy trình cảng xếp hàng xuất khẩu lên tàu



(Nguồn: Tài liệu nội bộ của CMIT)

Bước 1: Bộ phận kế hoạch tàu của cảng CMIT nhận thông tin kế hoạch xuất tàu từ hãng tàu Maersk Line bao gồm thông tin về POD. Ví dụ như là cảng Los Angeles, vị trí cont sẽ được xếp lên tàu từ phía hãng tàu. Dựa trên thông tin đó, bộ phận kế hoạch tàu xác định vị trí cụ thể trên tàu mà các container sẽ được xếp lên và lên kế hoạch để xếp đặt sao cho thuận tiện cho việc xếp dỡ hàng hóa tại cảng Los Angeles.

Bước 2: Dựa vào thông tin vị trí container trên bãi và kế hoạch tàu từ bộ phận kế hoạch tàu, bộ phận điều phối thiết bị quyết định số lượng và loại hình thiết bị cần thiết để đưa container lên tàu. Sau đó, Bộ phận này hướng dẫn đội ngũ thực hiện về kế hoạch cụ thể, bao gồm cả vị trí cụ thể của từng container trên tàu và thứ tự cần thiết để đảm bảo an toàn và hiệu quả trong quá trình xếp lên tàu.

Trước khi bắt đầu quá trình đưa container lên tàu, Bộ phận này kiểm tra tình trạng của thiết bị sử dụng bao gồm cả cầu trục, xe nâng container, và bất kỳ thiết bị nào khác liên quan.

Bộ phận Điều phối Thiết bị duy trì liên lạc liên tục với Bộ phận Kế hoạch Bãi và Bộ phận Kế hoạch Tàu để cập nhật về tiến trình và nhận thông tin mới. Điều này giúp trong việc điều chỉnh kế hoạch nhanh chóng nếu có sự thay đổi.

Khi container được đưa lên tàu, Bộ phận này kiểm tra an toàn của quá trình, đảm bảo rằng không có rủi ro cho nhân viên và hàng hóa. Nếu có vấn đề, họ sẽ ngưng lại và thực hiện các biện pháp khắc phục cần thiết.

Bước 3: Sau khi cont đã được sắp xếp theo đúng kế hoạch từ bãi lên trên, Bộ phận kế hoạch tàu của CMIT gửi thông tin về các container đã được xuất tàu cho hãng tàu Maersk Line để chốt chính xác thông tin về cont và số lượng để thu tiền hãng tàu. Đây là bước quan trọng liên quan đến chi phí. Vì vậy, Bộ phận kế hoạch tàu phải hết sức cẩn trọng để đảm bảo không có sai sót xảy ra trong quá trình cuối cùng này.

### 3.3.3 Những trường hợp thường xảy ra trong quá trình xuất khẩu

- Thay đổi lịch trình và kế hoạch tàu: Thông tin về tên tàu, số hiệu tàu, ETA/ETD có thể thay đổi do ảnh hưởng của các yếu tố như thời tiết, sự cố kỹ thuật hoặc vấn đề liên quan tới cảng đến từ tàu. Ngoài ra, do sự thay đổi trong lịch trình hoặc vấn đề kỹ thuật, hãng tàu thông báo về thay đổi vị trí hoặc kế hoạch tàu ngay trước khi tàu cập cảng, đòi hỏi sự điều chỉnh nhanh chóng trong quá trình xếp lên tàu.
- Chậm trễ trong vận chuyển đến cảng: Xe tải hoặc sà lan vận chuyển container từ ICD hoặc nhà máy đến cảng có thể gặp tắc đường, trục trặc giao thông, sự cố xe cộ, hoặc các vấn đề khác gây chậm trễ.
- Vấn đề về thiết bị và cơ sở hạ tầng: Trong quá trình kiểm tra tình trạng thiết bị trước khi bắt đầu công việc, phát hiện ra một cầu trục không hoạt động, đòi hỏi sự can thiệp và thay thế thiết bị nhanh chóng để tránh làm trễ toàn bộ quá trình.
- Thay đổi đột ngột trong lượng hàng hóa: Những thay đổi đột ngột trong lượng hàng hóa cần được xử lý một cách linh hoạt để đảm bảo rằng không gian trên bãi được sử dụng hiệu quả. Hoặc bộ phận điều phối thiết bị phát hiện ra rằng số lượng hoặc loại container cần xếp lên tàu khác so với thông tin ban đầu, đòi hỏi điều chỉnh nguồn lực và kế hoạch ngay lập tức.

### **3.4 Các loại chứng từ có liên quan đến quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT)**

#### ❖ Biên lai thuyền phó (Mate's Receipt)

- Được sử dụng làm chứng từ cơ sở cho quá trình chuyển giao hàng từ tàu sang đơn vị vận chuyển hoặc kho lưu trữ tại cảng. Đối với bên nhận hàng, biên

lai thuyền phó là chứng nhận rằng họ đã nhận được hàng theo đúng thông tin được mô tả trong tài liệu.

- Để tối ưu hóa quá trình ghi nhận và giảm rủi ro sai sót, biên lai thuyền phó thường sử dụng EDI và phải có phần mềm chuyên dụng để đọc và xử lý thông tin từ nó.

❖ Phiếu kiểm đếm (Dock Sheet & Tally Sheet)

- Ghi lại số lượng và tình trạng hàng hóa khi xếp và dỡ từ tàu. Bảo đảm thông tin chính xác và cập nhật về số lượng thực tế của hàng hóa và tình trạng chúng tại cảng.

- Dùng để kiểm tra sự khớp đúng giữa thông tin ghi trên biên lai thuyền phó và thực tế tại cảng. Hỗ trợ quá trình xác nhận và xử lý khi có sự không khớp hoặc vấn đề nào đó liên quan đến số lượng và tình trạng hàng hóa.

- Cũng như biên lai thuyền phó, Phiếu kiểm đếm sử dụng EDI và phải có phần mềm chuyên dụng để đọc nó.

❖ Bản lược khai hàng hoá (Cargo Manifest)

- Quản lý và theo dõi tình trạng hàng hóa từ sà lan đến điểm đến.

- Hỗ trợ quy trình xử lý và bảo quản hàng: Cung cấp thông tin chi tiết về loại hàng, số lượng, trọng lượng và điểm đến, giúp CMIT thực hiện các bước xử lý và bảo quản hàng hóa một cách hiệu quả.

- Thông tin cần thiết cho các bên liên quan: Cargo Manifest là nguồn thông tin quan trọng cho các bên liên quan như cơ quan hải quan, đại lý vận chuyển, và các đối tác khác, giúp họ chuẩn bị và thực hiện công việc của mình một cách hiệu quả.

## Hình 3.8. Cargo Manifest

Load Dangerous Cargo Manifest

Page: 2 of 4

### Load Dangerous Cargo Manifest

Company name: MAERSK A/S		Company address: Esplanaden 50, Koebenhavn K, 1263 Denmark		Date of Departure: 2023-10-27 14:00				
Nationality:		Vessel name: MSC PALOMA		Load Port: Vung Tau				
Voyage number: 343N		IMO Code: 9441001		Discharge Port: Los Angeles				
Name and signature of master:		/						
1-Proper Shipping Name	1-IMO Class (Subsidiary Risk)	1-Packing Group	1-Marine Pollutant (P/PP/NO)	1-Outer Packing Number & Type	1-Gross Weight (KGS)	1-Shipper Name	1-EMS	1-Container Number
2-Technical Name	2:UNNO	2:Flash point	2:Reefer tmp setpoint	2:1st Inner Packing Number & Type	2:Net Weight (KGS)	2:Emergency contact	2:MFAG	2:Size & Type
3-Hazardous Segregation Group Name	3:NA Number	3:CDC	3:Control temperature	3:2nd Inner Packing Number & Type	3:NEC (KGS)	3:Emergency Phone Number	3:Booking Number	3:Stowage Position
4:SegrGroup	5:CAT	4:SADT	4:Emergency temperature	4:Capacity (KGS)	4:VSA Booking Number	4:PIH Zone		
1:LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment.	1:9 2:3481 3:	1: 2: 3: 4: 5:	1:N 2: 3: 4: 5:	1:384, FIBREBOARD BOX	1:6992.6 2:5934.0 3:0.0 4:6992.6	1:TECHTRONIC CORDLESS GP - MACAU BRANCH 2:WIGGINS,SHAWN 3:+1662-890-2705	1:F-A S-I 2: 3:231808315 4:	1:MRKU2730573 2:40 DRY 3: 4:N
LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment., NEW BATTERY, 9, PG, No								
1:LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment.	1:9 2:3481 3:	1: 2: 3: 4: 5:	1:N 2: 3: 4: 5:	1:648, FIBREBOARD BOX	1:11178.0 2:9149.8 3:0.0 4:11178.0	1:TECHTRONIC CORDLESS GP - MACAU BRANCH 2:Clay.Ellison 3:1864-209-0505	1:F-A S-I 2: 3:232435493 4:	1:MRKU4804607 2:40 DRY 3: 4:N
LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment., NEW BATTERY, 9, PG, No								
1:LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment.	1:9 2:3481 3:	1: 2: 3: 4: 5:	1:N 2: 3: 4: 5:	1:252, FIBREBOARD BOX	1:6375.6 2:5821.2 3:0.0 4:6375.6	1:TECHTRONIC CORDLESS GP - MACAU BRANCH 2:Clay.Ellison 3:+1864-209-0505	1:F-A S-I 2: 3:232190299 4:	1:MRSU4098606 2:40 DRY 3: 4:N
LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment., NEW BATTERY, 9, PG, No								

Date of issue - name of person preparing Dangerous Cargo Manifest: 2023-10-24 (UTC) - Maersk

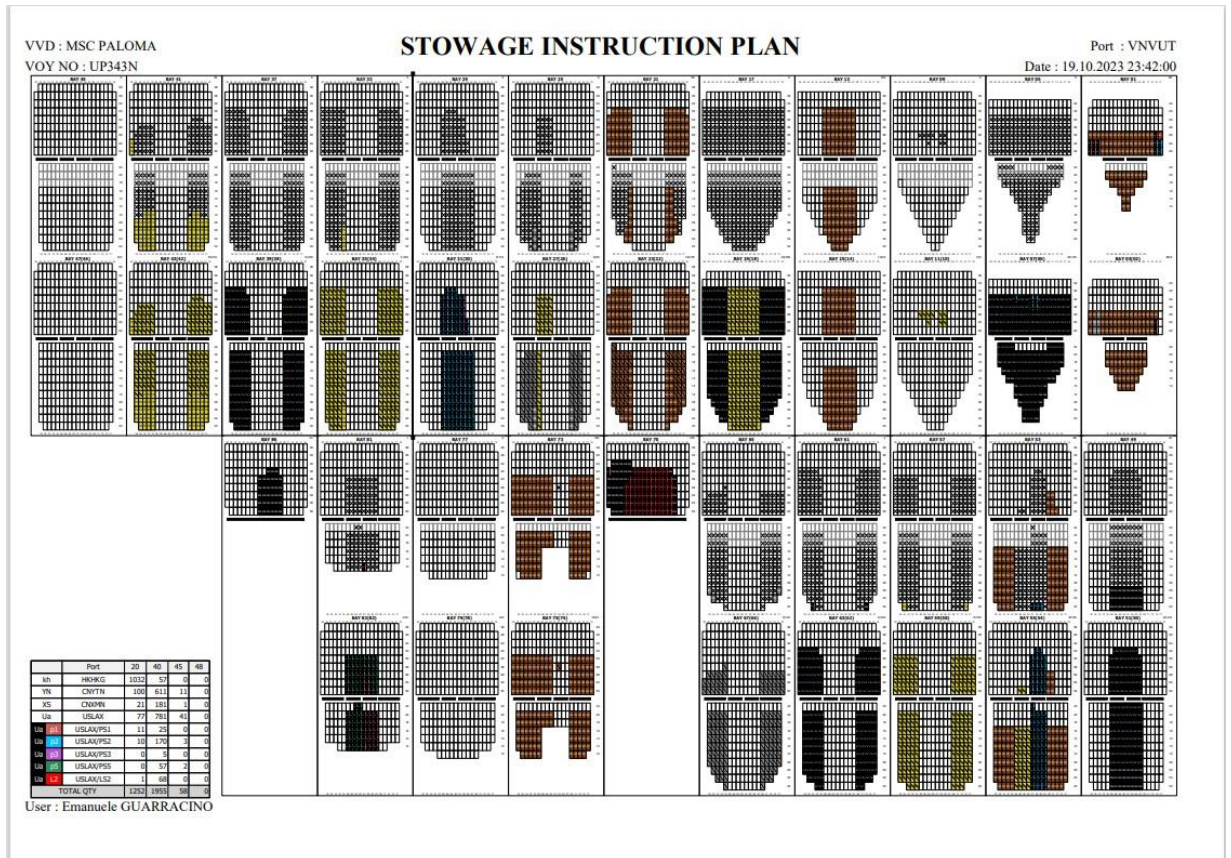
(Nguồn: Tài liệu nội bộ của CMIT)

### ❖ Sơ đồ xếp hàng (Ship's Stowage Plan)

- Sơ đồ xếp hàng hiển thị vị trí cụ thể của container/hàng hóa trên tàu. Giúp CMIT tối ưu hóa không gian trên tàu và đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển.
- Được sử dụng để hướng dẫn quá trình xếp và dỡ hàng hóa trên tàu, giúp tăng cường hiệu suất và giảm thời gian xử lý.



Hình 3.9. Sơ đồ xếp hàng trên tàu



(Nguồn: Tài liệu nội bộ của CMIT)

### 3.5 Đánh giá

CMIT là cảng mở đầu trong việc tiếp nhận những con tàu lớn với khả năng vận chuyển hàng hóa khổng lồ. Việc đổi mới và xử lý những con tàu lớn đòi hỏi sự chuẩn bị kỹ lưỡng và sự đầu tư vào cơ sở hạ tầng. Vậy nên, điều này không chỉ đánh dấu sự hiện đại và tiên tiến của cảng mà còn là minh chứng cho khả năng quản lý và kỹ thuật hàng đầu của CMIT. Ngoài ra, sự đầu tư vào đội ngũ nhân sự với kỹ năng chuyên môn cao và sự đào tạo liên tục cũng đóng một vai trò quan trọng trong việc làm cho CMIT trở thành điểm đến lựa chọn của nhiều hãng tàu hàng đầu trên thế giới.

Năng suất khai thác của cảng CMIT luôn nằm trong top đầu khi không ngừng xác lập kỷ lục với chỉ 6 cầu bờ đưa vào xếp dỡ, năng suất cầu trung bình trên

42 container/giờ. CMIT đã tạo ra một kỷ lục khai thác ấn tượng làm hàng cho tàu mẹ Maersk Emden trên tuyến TP6/Pearl đi Bờ tây Mỹ của liên minh 2M Với năng suất cảng kỷ lục 233 container/giờ, gần 7000 TEU hàng hoá xuất nhập khẩu, trung chuyển và container rỗng đã được xếp dỡ nhanh chóng, an toàn chỉ trong khoảng 20 giờ. Nhờ vậy, tàu mẹ Maersk Emden khởi hành sớm hơn 3 giờ so với kế hoạch, đưa hàng hoá xuất khẩu của Việt Nam kết nối một cách nhanh nhất với thị trường nước Mỹ. Trước đó CMIT đã lập kỷ lục với Tàu MSC VANDYA khi đã xếp dỡ 14,700 TEU hàng hóa chỉ trong khoảng 55 giờ với năng suất bển lên đến 135 container/giờ.

CMIT luôn chú trọng vào việc cải cách tư tưởng, đổi mới quy trình liên tục để đáp ứng nhu cầu vận hành, nhu cầu khách hàng. Đối với CMIT, việc triển khai các dự án Kaizen đã trở thành một phần quan trọng của chiến lược quản lý, mang lại những cải tiến toàn diện trong quy trình vận hành. Trong vòng 1 năm, CMIT có thể hoàn thành gần hàng trăm Kaizen. Việc này giúp tạo ra một môi trường làm việc tích cực, khuyến khích sự sáng tạo và đề xuất giải pháp mới từ phía nhân viên, đồng thời đảm bảo rằng mọi cải tiến đều hướng đến việc đáp ứng nhu cầu ngày càng đa dạng và khó tính của khách hàng.

### KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Chương 3 đã đưa chúng ta từ thế giới lý thuyết vào thực tế của quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT). Cảng CMIT đã thiết lập một quy trình xuất khẩu có tổ chức, linh hoạt và tuân thủ các quy định quốc tế và nội địa. Quy trình được xây dựng một cách toàn diện, bắt đầu từ bước lập kế hoạch xuất khẩu, quản lý thông tin container, đến việc sắp xếp hàng hóa trên bãi và xếp lên tàu. Mỗi bước đều chặt chẽ liên kết với nhau, đảm bảo rằng mọi thông tin và quyết định đều được chuyển giao một cách mượt mà và hiệu quả. Qua việc phân tích chi tiết, chương này đã làm rõ sự chặt chẽ và hiệu quả của quy trình xuất khẩu tại cảng, đồng thời làm nổi bật những ưu điểm và thách thức mà Doanh nghiệp và những bên liên quan phải đối mặt.

Nhìn chung, quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại CMIT không chỉ là một chuỗi các bước thực hiện, mà là một chiến lược tích hợp giữa tất cả các yếu tố quan trọng để đảm bảo rằng hàng hóa được vận chuyển một cách hiệu quả, an toàn và đáp ứng đầy đủ các yêu cầu quy định. Sự liên kết chặt chẽ giữa các bộ phận, sự tập trung vào an toàn và sự linh hoạt trong điều chỉnh quy trình là những yếu tố quan trọng giúp CMIT duy trì vị thế mạnh mẽ trong ngành vận tải biển. Thực trạng này không chỉ là nguồn thông tin hữu ích mà còn cung cấp những điểm mấu chốt để đề xuất những giải pháp sáng tạo và bền vững trong những phần nghiên cứu tiếp theo của đề tài.

## **CHƯƠNG 4. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH XUẤT KHẨU HÀNG CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT)**

### **4.1 Mục tiêu và phương hướng**

#### **❖ Mục tiêu**

CMIT phấn đấu trở thành Doanh nghiệp vận hành và khai thác cảng uy tín hàng đầu tại Việt Nam, là Doanh nghiệp hoạt động an toàn, phát triển bền vững, có lợi nhuận cao, luôn luôn coi trọng giá trị của đội ngũ cán bộ công nhân viên, khách hàng và vai trò của Công ty trong cộng đồng.

#### **❖ Phương hướng**

- Phù hợp đón tàu lớn trong tương lai: Chính phủ đã phê duyệt dự án nạo vét luồng vào Cái Mép để thúc đẩy việc tàu siêu lớn cập cảng tại Cái Mép. Dự án bắt đầu vào ngày 18 tháng 2 năm 2023 và đoạn luồng 30,5 km từ phao số 0 đến thượng lưu cảng CMIT có độ sâu -15,5m và chiều rộng 350m dự kiến sẽ hoàn thành vào tháng 6 năm 2024. Cho phép đón tàu cont cỡ lớn từ 160.000 DWT đến 200.000 DWT.
- Nâng cấp các tuyến giao thông kết nối đường bộ: Nâng cấp kết nối đường bộ giữa Cái Mép và các khu vực lân cận ở phía Nam thông qua 2 dự án chính: cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu và cầu Phước An.
- Trung tâm Logistics chuyên biệt: Xây dựng trung tâm Logistics toàn diện, đầy đủ gần các cảng Cái Mép bao gồm kho CFS, bãi chứa, kiểm tra thực vật/thú y, kiểm tra hải quan,...
- Mở cửa Cái Mép: Tạo điều kiện cho việc vận chuyển hàng hóa và kết nối giữa các cảng Cái Mép với nhau.

## 4.2 Ưu điểm và Nhược điểm

### 4.2.1 Ưu điểm

- Hiệu quả kế hoạch và tính đồng bộ: Quy trình có các bước cụ thể và có kế hoạch, giúp tối ưu hóa thời gian và nguồn lực. Sự đồng bộ và giữa các bộ phận giúp đảm bảo rằng kế hoạch xuất tàu được thực hiện một cách hiệu quả và linh hoạt, tăng cường hiệu suất và giảm thời gian chờ đợi.
- Tính linh hoạt và quản lý thông tin: Việc nhận và xác nhận thông tin từ nhiều nguồn khác nhau (hãng vận chuyển, ICD, nhà máy) giúp quản lý thông tin một cách hiệu quả và đảm bảo sự đồng bộ. Liên lạc liên tục giữa Bộ phận Điều phối Thiết bị và Bộ phận Kế hoạch Tàu cho phép điều chỉnh kế hoạch một cách nhanh chóng khi có sự thay đổi hoặc vấn đề xuất hiện.
- Kiểm soát an toàn: Việc yêu cầu tài xế học an toàn online và kiểm tra an toàn trước khi hạ bãi đảm bảo rằng quá trình tài xế ra vào cảng đều tuân thủ các quy tắc an toàn. Bước kiểm tra tình trạng thiết bị trước khi bắt đầu hoạt động xuất khẩu giúp đảm bảo an toàn trong quá trình làm việc. Kiểm tra an toàn sau khi container được đưa lên tàu giúp phát hiện và khắc phục ngay lập tức mọi vấn đề có thể gây nguy hiểm.
- Tối ưu hóa sử dụng thiết bị: Bộ phận kế hoạch bãi tận dụng thông tin về container từ nhiều nguồn để lập kế hoạch xếp dỡ hàng hóa một cách tối ưu, giúp sử dụng không gian bãi hiệu quả. Bộ phận Điều phối Thiết bị quyết định số lượng và loại hình thiết bị cần thiết, giúp tối ưu hóa sử dụng nguồn lực và giảm tổn thất.
- Hiệu quả tài chính và thủ tục: Quy trình giao hàng xuất tại cảng được thực hiện một cách có kế hoạch và tuân thủ các thủ tục cần thiết, giảm nguy cơ lỗi và trễ trách nhiệm. Việc chốt thông tin chính xác về container khi xuất tàu giúp quản lý chi phí một cách chặt chẽ và tránh sai sót trong thanh toán.

#### 4.2.2 Nhược điểm

Mặc dù CMIT đã phát triển và nâng cấp nhiều khía cạnh trong hoạt động của mình, thủ tục tại công vẫn là một thách thức đôi mắt. Khách hàng khi đến vẫn phải dành nhiều thời gian để thực hiện các thủ tục một cách thủ công, dẫn đến làm chậm quá trình và tạo ra sự phiền phức. Điểm mấu chốt nằm ở việc CMIT vẫn chưa áp dụng công nghệ hóa đầy đủ trong quy trình thủ tục tại công. Điều này có nghĩa là, trong khi nhiều khía cạnh của cảng đã được nâng cấp với sự tích hợp công nghệ cao cấp, thủ tục đầu tiên khi khách hàng đến cảng vẫn chưa đạt được sự hiện đại và tiện lợi tương xứng. Điều này có thể dẫn đến những thách thức trong việc quản lý và kiểm soát tình trạng tại công cảng, cũng như gây khó khăn cho khách hàng trong quá trình thực hiện các bước thủ tục. Đồng thời, cũng làm tăng thời gian chờ đợi và có thể tạo ra các tình huống gặp trở ngại không mong muốn.

Trong bối cảnh hoạt động logistics ngày càng liên tục và toàn cầu hóa, việc cung cấp dịch vụ hỗ trợ liên tục trở thành một yếu tố quan trọng giúp cảng biển thích ứng với đa dạng các múi giờ làm việc trên khắp thế giới và tăng cao sự cạnh tranh với các cảng khu vực. Tuy nhiên, hiện tại, CMIT chỉ cung cấp hỗ trợ và giải đáp thắc mắc cho khách hàng trong các khung giờ hành chính, tạo ra một hạn chế về thời gian và đôi khi gây khó khăn cho những khách hàng cần sự hỗ trợ ngoài giờ này. Mặc dù thông tin liên hệ của từng bộ phận chịu trách nhiệm được công khai trên cổng thông tin của CMIT, tình trạng khó khăn xuất phát khi một số khách hàng gặp vấn đề trong việc xác định bộ phận nào chịu trách nhiệm giải quyết vấn đề của họ, và đôi khi họ thậm chí không thể liên hệ được với bộ phận mong muốn. Đặc biệt, với những khách hàng đến từ các quốc gia khác nhau, sự chênh lệch về múi giờ làm việc tạo ra thách thức khác biệt. Khi khách hàng gọi vào những khoảng thời gian này, không thể đảm bảo rằng vấn đề sẽ được giải quyết kịp thời, gây ảnh hưởng đến trải nghiệm và hài lòng của họ.

## 4.3 Giải pháp

### 4.3.1 Giải pháp cho vấn đề thủ tục công cảng mất nhiều thời gian

#### 4.3.1.1 Ứng dụng E – port

E – PORT (Dịch vụ cảng điện tử) là tiện ích được xây dựng để giúp khách hàng dễ dàng tra cứu thông tin. Hỗ trợ khách hàng hoàn tất thủ tục đăng ký nâng hạ container. Hỗ trợ thay đổi thông tin lô hàng/ số container ngay cả khi giao dịch đã hoàn tất. Thanh toán trực tuyến và khai báo VGM ngay trên ứng dụng E-port này.

Mục tiêu: E-port mang lại lợi ích đa chiều từ việc cung cấp tự phục vụ cho khách hàng, giảm áp lực công việc cho nhân viên công cảng, đến việc tăng cường hiệu quả trong quá trình hải quan và quản lý thông tin vận chuyển. Điều này góp phần tối ưu hóa hoạt động của công cảng và cải thiện trải nghiệm cho tất cả các bên liên quan.

Thực hiện: Phát triển cả ứng dụng di động và trang web E-port cho phép khách hàng tiếp cận dịch vụ từ mọi thiết bị có kết nối internet, từ điện thoại di động đến máy tính bảng và máy tính cá nhân. Đầu tiên, thiết kế giao diện người dùng , nơi mà sự dễ sử dụng và trải nghiệm người dùng tối ưu hóa được ưu tiên hàng đầu. Tiếp theo, các tính năng cơ bản của ứng dụng E-port được xác định và phát triển bao gồm theo dõi container, tra cứu thông tin, thủ tục hải quan và thanh toán trực tuyến. Một bước quan trọng là kết nối với cơ sở dữ liệu cảng biển, đảm bảo rằng thông tin được đồng bộ và liên kết tốt với các hệ thống sẵn có trong cảng. Tính năng theo dõi container được phát triển thông qua việc tích hợp công nghệ theo dõi vị trí, cung cấp thông tin thời gian thực và sử dụng phương tiện truyền thông hiện đại để duy trì liên lạc không gián đoạn. Ứng dụng E-port cũng được thiết kế để hỗ trợ thủ tục hải quan từ xa, với tính năng đảm bảo an toàn của thông tin trong quá trình thực hiện thủ tục. Một phần quan trọng khác của ứng dụng là tính năng thanh toán trực tuyến, cung cấp cổng thanh toán an toàn và các biện pháp bảo mật để bảo vệ giao

dịch thanh toán. Cuối cùng, mục tiêu là mở rộng chức năng của ứng dụng để cung cấp giải pháp toàn diện hơn và xây dựng một hệ sinh thái E-port, kết hợp với sự hợp tác chặt chẽ với các đối tác để tối ưu hóa quy trình và cung cấp giải pháp toàn diện.

Ưu điểm:

- Tự phục vụ cho khách hàng: E-port tạo điều kiện cho khách hàng thực hiện các thủ tục một cách tự phục vụ. Nghĩa là họ có thể làm điều này ở mọi lúc, mọi nơi, giảm thiểu thời gian và công sức di chuyển đến cảng. Việc có thể thực hiện mọi thủ tục từ xa tăng cường sự thuận lợi cho khách hàng, đặc biệt là đối với những Doanh nghiệp và người sử dụng có lịch trình bận rộn.

- Giảm tải công việc cho nhân viên: E-port giúp tự động hóa một số quy trình, giảm tải công việc cho nhân viên cảng. Bằng cách giảm tải công việc cho nhân viên thì E-port cũng giúp các Doanh nghiệp cảng tiết kiệm chi phí và tài nguyên. Nhân sự có thể được phân bổ hiệu quả hơn và do đó, các chi phí liên quan đến thủ tục cũng giảm đi đáng kể.

- Tăng cường hiệu suất hải quan: Khách hàng có thể chuẩn bị, nộp và được xử lý các tài liệu cần thiết trên E - port trước khi đến cảng, giảm thời gian chờ đợi tại các cảng và cửa khẩu và tăng tốc quá trình thông quan. Ngoài ra, việc thực hiện thủ tục hải quan từ xa giúp giảm nguy cơ phát sinh sai sót do con người, đồng thời tăng cường tuân thủ các quy định hải quan. Hệ thống tự động cũng cung cấp khả năng theo dõi liên tục, giúp Doanh nghiệp dễ dàng đáp ứng các thay đổi quy định và pháp lý.

- Phát triển bền vững: Việc giảm thiểu di chuyển và tối ưu hóa quy trình không chỉ mang lại lợi ích kinh tế mà còn góp phần vào mục tiêu phát triển bền vững nhờ vào việc giảm lượng giấy tiêu thụ, tiết kiệm năng lượng và giảm lượng khí nhà kính thải ra môi trường. Đóng góp vào môi trường sống xanh hơn.

Thách thức:



- **Bảo mật thông tin:** Bảo mật là một trong những vấn đề lớn khi triển khai E-port. Bởi các cảng điện tử E-port thường xuyên xử lý lượng lớn thông tin và dữ liệu quan trọng từ nhiều nguồn khác nhau. Điều này đặt ra nhiều thách thức và yêu cầu cao về bảo mật chặt chẽ các thông tin nhạy cảm về hàng hóa, đơn đặt hàng và các dữ liệu liên quan đến khách hàng để ngăn chặn sự thất thoát thông tin và lạm dụng dữ liệu của một số đối tượng xấu .
- **Chấp nhận và thay đổi văn hóa:** Sự chấp nhận từ cộng đồng cảng biển và các đối tác liên quan đến việc chuyển đổi từ thủ tục truyền thống sang E-port có thể gặp phải sự phản đối và khó khăn từ phía nhân viên và đối tác vì nó thoát ra khỏi sự quen thuộc và đưa ra những thay đổi lớn trong cách họ thực hiện công việc hàng ngày.
- **Đào tạo nhân sự:** Việc này có thể tốn kém về thời gian và nguồn lực, đặc biệt là khi có sự chuyển đổi từ thủ tục truyền thống sang thủ tục điện tử. Bởi cần phải đảm bảo rằng họ có đủ kỹ năng và hiểu biết để sử dụng và quản lý hệ thống E-port một cách hiệu quả.

#### 4.3.1.2 Cổng container tự động Autogate

Autogate (Hệ thống giao nhận cổng tự động). Nghĩa là khi xe đến cổng cảng, Autogate sẽ tự động kiểm tra phương tiện và container nhập/xuất qua cổng. Tự động nhận dạng mã container, biển số xe và biển số rơ-mooc. Tự động kiểm soát về tải trọng của xe vận chuyển và rơ-mooc. Tự động chụp ảnh, lưu trữ hình ảnh 5 bề mặt vỏ container để phục vụ công tác tra cứu. Tích hợp với phần mềm E - Port và gửi thông tin giao nhận qua bảng hiển thị điện tử tại cổng vị trí giao nhận container cũng như App dành riêng cho tài xế Nếu các thông tin đều khớp với đăng ký từ trước thì chỉ sau vài phút là hệ thống cảm biến điều khiển sẽ tự động mở barrie để phương tiện có thể ra vào cảng để thực hiện các dịch vụ mà khách hàng đã đăng ký.

Mục tiêu: Mục tiêu chính của Autogate là tăng cường hiệu quả trong quá trình xử lý container tại cảng. Bằng cách tự động hóa các thủ tục làm giảm thiểu thời gian chờ đợi, tăng tốc quá trình thông quan, và làm cho cảng hoạt động một cách linh hoạt hơn.

Thực hiện:

- Hệ thống camera và cảm biến: Autogate sử dụng hệ thống camera và cảm biến chất lượng cao để đảm bảo việc quét và thu thập thông tin từ container diễn ra một cách chính xác và toàn diện. Các camera được đặt ở các vị trí chiến lược để bao phủ toàn bộ bề mặt của container khi nó tiếp cận cổng. Điều này đảm bảo rằng mọi chi tiết của container đều được ghi lại một cách chính xác.
- Công nghệ nhận diện hình ảnh: Hệ thống này sử dụng công nghệ nhận diện hình ảnh tiên tiến để nhận diện chi tiết và đặc điểm quan trọng của container. Thông tin như biển số, kích thước, và hình dạng của container được thu thập một cách nhanh chóng và chính xác. Công nghệ này không chỉ giúp đơn giản hóa quy trình kiểm tra mà còn tăng cường độ chính xác trong việc xác định thông tin của container.
- Hệ thống xác thực tự động: Autogate thực hiện quy trình xác thực tự động dựa trên dữ liệu được thu thập từ công nghệ nhận diện hình ảnh. Hệ thống có khả năng xác định xem container có phải là container đã được đăng ký hay chưa mà không cần sự can thiệp của con người. Quá trình này giúp giảm bớt yếu tố con người, tăng tốc độ xử lý, và giảm thiểu sai sót xác thực.
- Đội ngũ kỹ thuật và đào tạo: Tạo đội ngũ kỹ sư và chuyên gia có kinh nghiệm trong lĩnh vực tự động hóa, vận tải biển và công nghệ thông tin. Xây dựng chương trình đào tạo đầy đủ để đảm bảo người vận hành và quản lý có hiểu biết và kỹ năng cần thiết để sử dụng và duy trì hệ thống Autogate. Chương trình này nên đảm bảo rằng họ luôn được cập nhật với các công nghệ mới và quy trình.

Ưu điểm:

- Tối ưu hóa quy trình thủ tục cổng cảng: Autogate không chỉ giúp tiết kiệm thời gian trong quy trình thủ tục cổng cảng mà còn tối ưu hóa nó. Bằng cách tự động quá trình xác thực và thu thập thông tin từ container, hệ thống này giúp loại bỏ các bước thủ công đơn điệu và tăng tốc độ xử lý. Container có thể di chuyển qua cổng cảng một cách nhanh chóng và dễ dàng. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu suất của chuỗi cung ứng, giúp các đơn vị vận tải và Doanh nghiệp quản lý công việc một cách hiệu quả hơn.
- Chính xác và an toàn: Autogate không chỉ đơn thuần là một hệ thống tự động hóa, mà còn là một người giám sát chính xác và an toàn trong quá trình kiểm tra container. Công nghệ nhận diện hình ảnh tiên tiến giúp hệ thống nhận biết mọi chi tiết của container, từ biển số đến kích thước và hình dạng. Ngoài ra, tính tự động của hệ thống giúp tăng cường an ninh và an toàn bằng cách loại bỏ yếu tố người làm trong quá trình kiểm tra container. Bằng cách này, Autogate giảm nguy cơ tai nạn lao động và đồng thời ngăn chặn mọi ảnh hưởng không mong muốn từ người làm vào quá trình kiểm tra. Điều này đặt ra một tiêu chí cao về độ tin cậy và độ an toàn trong môi trường làm việc.
- Minh bạch và linh hoạt: Autogate không chỉ mang lại hiệu suất mà còn mở ra một môi trường làm việc minh bạch và linh hoạt. Khách hàng không còn phải chờ đợi hoặc lo lắng về các quy trình thủ tục mơ hồ. Việc tự động hóa quá trình xác thực và kiểm tra container tạo ra một hệ thống thông tin đầy đủ và minh bạch mà khách hàng có thể dễ dàng tiếp cận. Khách hàng có thể dựa vào sự tự động hóa để có trải nghiệm dịch vụ nhanh chóng và chính xác hơn.
- Tiết kiệm chi phí: Việc giảm thiểu sự phụ thuộc vào nguồn nhân sự cho các công đoạn đơn điệu giúp tổ chức giảm chi phí liên quan đến tuyển dụng, đào tạo, và duy trì nhân sự. Đồng thời, hệ thống này giúp giảm chi phí sửa chữa và phục hồi do sai sót của người quản lý cổng. Autogate giúp ngăn chặn việc xâm

phạm và tăng cường an ninh, từ đó giảm rủi ro và chi phí liên quan đến các vấn đề an ninh. Đồng thời tính năng tiết kiệm năng lượng cũng giúp giảm chi phí điện năng.

- Giảm thiểu lỗi nhân sự: Việc sử dụng Autogate giảm thiểu sự phụ thuộc vào nguồn nhân sự xuất phát từ việc nhập sai thông tin hoặc thao tác không đồng nhất cho các công đoạn kiểm tra và xác thực container. Nhân sự có thể phát sinh sai sót do mệt mỏi hoặc thiếu tập trung, trong khi hệ thống tự động này giữ cho quy trình được thực hiện một cách chính xác. Điều này làm tăng độ tin cậy của thông tin thu thập được.

Thách thức:

- Tính tương thích và kết nối hệ thống: Các cảng biển hiện đại thường xuyên sử dụng nhiều hệ thống và công nghệ khác nhau từ nhiều nhà cung cấp dịch vụ khác nhau. Tính tương thích giữa Autogate và các hệ thống sẵn có là một thách thức lớn. Điều này đặc biệt trở nên quan trọng khi cảng cần liên kết với các đối tác và cảng khác. Việc đảm bảo rằng Autogate có thể kết nối và tương tác mượt mà với các hệ thống khác như quản lý thông tin hàng hóa và các hệ thống an ninh là chìa khóa để tối ưu hóa hiệu suất và tích hợp thông tin.

- Chi phí đầu tư ban đầu: Một trong những thách thức quan trọng nhất khi triển khai hệ thống Autogate là chi phí đầu tư ban đầu. Việc mua sắm thiết bị, cài đặt hạ tầng, và tích hợp hệ thống đòi hỏi một nguồn lực tài chính đáng kể. Cụ thể hơn là chi phí mua sắm thiết bị chủ yếu gồm các thành phần như cổng tự động, hệ thống camera, bộ xử lý thông tin và các cảm biến. Những thiết bị này phải đáp ứng các tiêu chuẩn an toàn và hiệu suất cao, điều này thường đi kèm với giá thành không nhỏ. Hơn nữa, việc cài đặt hạ tầng, bao gồm việc lắp đặt cơ sở hạ tầng vật lý và điện, đòi hỏi chi phí công việc chuyên nghiệp và kỹ thuật cao. Việc tích hợp hệ thống Autogate với các hệ thống khác trong tổ chức, như hệ thống quản lý an ninh

hay hệ thống quản lý dữ liệu đòi hỏi sự chuyên nghiệp và kỹ thuật cao để đảm bảo tính tương thích và hoạt động hiệu quả.

- Duy trì và nâng cấp hệ thống: Duy trì và nâng cấp hệ thống Autogate không chỉ là một quá trình đơn giản mà còn đòi hỏi sự chú ý và quản lý đặc biệt để đảm bảo tính ổn định và liên tục của hệ thống. Bao gồm việc kiểm tra cảm biến, camera, hệ thống xử lý và các kết nối điện. Bằng cách này, những vấn đề nhỏ có thể được phát hiện và khắc phục trước khi chúng trở nên nghiêm trọng. Bên cạnh đó, việc duy trì định kỳ đến kế hoạch nâng cấp hệ thống đảm bảo rằng hệ thống luôn duy trì được khả năng hoạt động mạnh mẽ và an toàn giúp đáp ứng tốt hơn cho sự phát triển của công nghệ cũng như yêu cầu ngành.

#### 4.3.2 Giải pháp cho vấn đề hỗ trợ khách hàng ngoài giờ hành chính

##### 4.3.2.1 Hệ thống Hỗ trợ Khẩn cấp 24/7

Mục tiêu: Mục tiêu của Hệ thống Hỗ trợ Khẩn cấp 24/7 của CMIT không chỉ là đáp ứng nhanh chóng mọi vấn đề của khách hàng mà còn là tạo ra một môi trường hỗ trợ mang tính đặc biệt và chủ động. Bằng cách này, CMIT hướng đến việc cung cấp dịch vụ không giới hạn theo thời gian và địa điểm, đáp ứng linh hoạt với sự đa dạng của múi giờ làm việc trên toàn cầu.

Thực hiện: Để đảm bảo mục tiêu của mình, CMIT đã thiết lập một đội ngũ chuyên gia khẩn cấp, được chọn lọc và đào tạo chuyên sâu về các khía cạnh của ngành logistics và vận tải biển. Đội ngũ này không chỉ giải quyết vấn đề mà còn có khả năng đưa ra các giải pháp sáng tạo và hiệu quả. Hệ thống liên lạc 24/7 được xây dựng với các phương tiện liên lạc hiện đại nhất bao gồm cả các kênh truyền thông như điện thoại di động, email, và các ứng dụng trực tuyến để đảm bảo rằng khách hàng có thể liên lạc và nhận hỗ trợ mọi lúc. Tích hợp hệ thống Hỗ trợ Khẩn cấp với các hệ thống khác trong cảng như hệ thống quản lý hàng hóa, hệ thống theo dõi an ninh giúp cung cấp thông tin chi tiết và đầy đủ cho đội ngũ hỗ trợ. Thực hiện đánh

giá rủi ro để xác định các vấn đề tiềm ẩn và xây dựng kế hoạch phục hồi linh hoạt, sẵn sàng đối mặt với các kịch bản khẩn cấp khác nhau. Tổ chức các phiên họp đánh giá định kỳ để thu thập phản hồi từ đội ngũ hỗ trợ và cải thiện liên tục hiệu suất của hệ thống. Việc này giúp họ không chỉ duy trì mà còn liên tục cải thiện chất lượng dịch vụ khẩn cấp.

Ưu điểm:

- Tăng cường linh hoạt: Khả năng phục vụ khách hàng không bị giới hạn bởi múi giờ làm việc cụ thể, mở rộng phạm vi hỗ trợ và tạo ra sự linh hoạt đặc biệt về thời gian. Điều này rất quan trọng trong môi trường kinh doanh ngày nay, khi các Công ty và khách hàng có thể đặt ở các múi giờ khác nhau trên toàn cầu. Thực tế, đôi khi khách hàng phải đối mặt với vấn đề khẩn cấp vào những thời điểm ngoài giờ làm việc thông thường. CMIT không chỉ giúp giải quyết những vấn đề này một cách nhanh chóng mà còn đảm bảo rằng sự hỗ trợ luôn sẵn sàng mỗi khi cần thiết, giúp khách hàng cảm thấy an tâm và tin tưởng vào dịch vụ.

- Phản ứng nhanh chóng: Đội ngũ chuyên gia có khả năng phân tích, đánh giá và giải quyết vấn đề một cách nhanh chóng và chính xác. Vì vậy mà họ có thể đưa ra sự sẵn sàng và trực tuyến 24/7 trong việc hỗ trợ khách hàng, giúp khách hàng giảm thiểu thời gian phản hồi, tăng cường trải nghiệm dịch vụ tại cảng. Bất kỳ vấn đề hay thách thức nào mà khách hàng phải đối mặt đều có thể được xử lý ngay lập tức, đồng thời ngăn chặn được những vấn đề nhỏ có khả năng trở thành những thách thức lớn.

- Xây dựng mối quan hệ khách hàng: Hệ thống này không chỉ giúp giải quyết vấn đề mà còn tạo ra một môi trường chủ động, nơi mà khách hàng cảm thấy được quan tâm và hỗ trợ. Việc có một đội ngũ hỗ trợ luôn sẵn sàng 24/7 giúp giải quyết vấn đề ngay lập tức, không gây trễ tràng hay gây ảnh hưởng tiêu cực đến trải nghiệm của khách hàng. Vì vậy mà nó cũng giúp xây dựng lòng tin vững chắc trong quá trình sử dụng dịch vụ. Sự chủ động, linh hoạt và chất lượng của dịch vụ này đều

đóng vai trò quan trọng trong việc định hình cảm nhận và ý kiến của khách hàng, tạo nên một trải nghiệm khách hàng độc đáo và không thể phủ nhận. Điều này không chỉ tạo ra một trải nghiệm tích cực mà còn tăng khả năng duy trì và phát triển mối quan hệ dài hạn.

- Hiệu suất và dữ liệu phản hồi: Hệ thống Hỗ trợ Khách cấp 24/7 cho phép Doanh nghiệp đánh giá hiệu suất ngay khi có sự cố xảy ra. Điều này có nghĩa là thông tin về thời gian giải quyết, phản hồi từ khách hàng, và mức độ hài lòng có sẵn ngay lập tức. Việc này giúp Doanh nghiệp xác định tình hình một cách chi tiết và thực hiện các biện pháp cải thiện. Có thể là việc triển khai nguồn lực thêm hoặc điều chỉnh quy trình. Điều này sẽ khiến khách hàng cảm thấy hài lòng hơn khi nhận thấy rằng Doanh nghiệp đang tích cực làm việc để giải quyết vấn đề của họ và cung cấp thông tin đầy đủ về quy trình giải quyết.

Thách thức:

- Chi phí đầu tư: Triển khai và duy trì một hệ thống Hỗ trợ Khách cấp 24/7 đối diện với một thách thức lớn về chi phí đầu tư. Chi phí này không chỉ bao gồm phần cứng và phần mềm mới mà còn liên quan đến nhân sự và việc nâng cấp hạ tầng hiện có để đáp ứng các yêu cầu khẩn cấp. Hệ thống cần được thiết lập để hoạt động mạnh mẽ, đồng thời đảm bảo rằng không có sự cố nào có thể làm gián đoạn dịch vụ trong bất kỳ tình huống khẩn cấp nào.

- Đào tạo và duy trì nhân sự: Đào tạo và duy trì đội ngũ nhân sự trong lĩnh vực Hỗ trợ Khách cấp đôi khi là một thách thức đặc biệt. Cần phải xây dựng một chương trình đào tạo toàn diện để đảm bảo rằng mọi nhân viên đều có kiến thức cần thiết và kỹ năng để xử lý mọi tình huống khẩn cấp một cách hiệu quả. Đồng thời, việc duy trì kiến thức và kỹ năng trong thời gian là một thách thức liên tục, đặc biệt khi có sự tiến triển nhanh chóng trong công nghệ và phương pháp quản lý.

- Chống rối loạn hệ thống: An ninh mạng là một khía cạnh không thể không quan tâm khi triển khai hệ thống Hỗ trợ Khách cấp 24/7. Hệ thống này cần phải liên tục mở cửa để phục vụ khách hàng mọi lúc, mọi nơi. Đồng thời, nó thường chứa thông tin quan trọng và nhạy cảm từ khách hàng. Nếu không được bảo vệ và kiểm soát chặt chẽ sẽ xảy ra rủi ro mất dữ liệu do tấn công mạng, gây thiệt hại lớn không chỉ về mặt kinh tế mà còn về uy tín.

#### 4.3.2.2 Ứng dụng Chatbot và Hệ Thống Tự Động

Mục tiêu: Mục tiêu của việc triển khai Chatbot và Hệ Thống Tự Động của CMIT là cung cấp giải pháp tự động cho các thắc mắc phổ biến của khách hàng. Điều này nhằm mục đích giảm áp lực cho đội ngũ hỗ trợ và đồng thời mang lại thông tin cần thiết ngay lập tức, đặc biệt là ngoài giờ làm việc.

Thực hiện: Để thực hiện mục tiêu này, CMIT đã triển khai một Chatbot thông minh trên trang web và ứng dụng di động của mình. Chatbot được lập trình để hiểu và giải quyết các câu hỏi thường gặp, cũng như cung cấp thông tin cần thiết về quy trình, dịch vụ và thông báo ngoài giờ hành chính. Có khả năng chấp nhận và hiểu đa ngôn ngữ, giúp tương tác hiệu quả với khách hàng quốc tế. Hệ thống cũng liên kết với cơ sở dữ liệu để đảm bảo thông tin luôn được cập nhật và chính xác. Nếu yêu cầu giải đáp và xử lý vấn đề của khách hàng phức tạp, chatbot có khả năng kết nối với nhân viên chuyên gia hoặc hệ thống hỗ trợ khác một cách tự động. Bên cạnh đó, Chatbot có thể phân loại yêu cầu khách hàng và chuyển hướng chúng đến bộ phận hoặc nhóm phù hợp, tối ưu hóa quá trình giải quyết vấn đề. Chatbot phải được tích hợp với hệ thống quản lý dữ liệu an toàn để đảm bảo rằng thông tin nhạy cảm được bảo vệ và tuân thủ các quy định an ninh thông tin.

Ưu điểm:

- Giảm áp lực cho đội ngũ hỗ trợ: Chatbot có khả năng giải quyết các câu hỏi phổ biến mà không cần sự can thiệp của nhân viên hỗ trợ, giảm áp lực công



việc của họ. Các công việc lặp đi lặp lại được tự động hóa bởi Chatbot, giúp đội ngũ hỗ trợ tập trung vào các vấn đề phức tạp hơn. Bên cạnh đó, Chatbot hoạt động liên tục nên có thể cung cấp hỗ trợ 24/7 cho khách hàng, giúp họ có thể truy cập thông tin và giải quyết vấn đề bất kỳ lúc nào.

- Tối ưu hóa thời gian phản hồi: Chatbot hoạt động liên tục, giúp khách hàng có thể nhận được trả lời ngay cả khi ngoài giờ làm việc, tối ưu hóa thời gian phản hồi. Khách hàng không còn phải chờ đợi lâu để nhận được hỗ trợ, tăng sự hài lòng và trải nghiệm tích cực.

- Cải thiện trải nghiệm khách hàng: Chatbot được thiết kế để tương tác với người dùng một cách thân thiện và hiệu quả, tạo ra một trải nghiệm người dùng tích cực. Hệ thống được tích hợp mạnh mẽ và dễ dàng sử dụng, giúp khách hàng dễ dàng tìm kiếm thông tin và giải đáp thắc mắc của họ.

- Dữ liệu và phân tích thông minh: Chatbot thu thập dữ liệu về các câu hỏi phổ biến và phản hồi của khách hàng, cung cấp thông tin quý báu cho việc phân tích và cải thiện dịch vụ. Dữ liệu thu thập từ Chatbot có thể được sử dụng để phân tích xu hướng và yêu cầu khách hàng, từ đó tối ưu hóa trải nghiệm và dịch vụ.

Thách thức:

- Tính tương tác nhân viên và chatbot: Đối thoại giữa chatbot và nhân viên đặt ra một thách thức đặc biệt, đặc biệt là khi cần sự linh hoạt và hiệu quả trong quá trình chuyển đổi giữa trợ lý ảo và con người. Sự không đồng bộ trong quá trình này có thể dẫn đến hiểu lầm, mất thông tin quan trọng, và giảm hiệu suất làm việc.

- Tăng tính tương tác người dùng: Giữ cho người dùng cảm thấy tương tác và hỗ trợ có tính cá nhân trong khi sử dụng chatbot có thể là một thách thức, đặc biệt là khi người dùng mong đợi một trải nghiệm tương tự như gặp mặt với con người. Bởi Chatbot thường được lập trình để xử lý các nhiệm vụ cụ thể và trả lời các câu hỏi phổ biến. Tuy nhiên, chúng thường không có khả năng tương tác như

con người trong các tình huống phức tạp hoặc không dự đoán được. Sự hạn chế này có thể làm giảm trải nghiệm người dùng và tạo ra ấn tượng về sự không linh hoạt.

- Chấp nhận đa ngôn ngữ và văn hóa: Vấn đề đa ngôn ngữ và văn hóa trong triển khai chatbot là một thách thức đặc biệt phức tạp. Sự đa dạng ngôn ngữ, văn hóa, và quy chuẩn giao tiếp sẽ tạo ra một môi trường đa chiều, nơi mà chatbot phải hiểu và tương tác một cách linh hoạt với sự đa dạng người dùng.

#### *4.3.2.3 Hoàn thiện các nội dung của giải pháp đa phương tiện*

Mục tiêu: Hỗ trợ khách hàng tự giải quyết những vấn đề cơ bản thông qua việc cung cấp thông tin và kiến thức bằng tài liệu, video. Bằng cách này, CMIT mong muốn tạo ra một khả năng tự chủ cho khách hàng và tăng cường tương tác tích cực giữa họ và đội ngũ hỗ trợ.

Thực hiện: CMIT có thể tạo ra tài liệu chi tiết, hướng dẫn và thủ tục một cách rõ ràng và dễ hiểu. Sử dụng hình ảnh, biểu đồ, và đồ họa để minh họa và làm cho thông tin trở nên trực quan. Tạo ra các hướng dẫn bước đi và mô tả chi tiết về quy trình và thủ tục. Điều này giúp khách hàng tự nắm bắt thông tin một cách tự chủ và có thể sử dụng chúng như một tài liệu tham khảo liên tục. Bên cạnh đó, việc tạo video hướng dẫn là một cách mạnh mẽ để truyền đạt thông tin một cách trực quan. CMIT có thể tạo video hướng dẫn chất lượng cao với âm thanh rõ ràng và hình ảnh sắc nét. Các video có thể bao gồm giới thiệu về công cụ, các thiết bị, và các bước cụ thể trong quy trình làm việc. Tăng cường tài liệu và video bằng cách tích hợp câu chuyện và kịch bản thú vị. Sử dụng ví dụ thực tế từ các trường hợp làm việc. Điều này sẽ giúp khách hàng dễ dàng hình dung và áp dụng các kiến thức. Đồng thời, xây dựng hệ thống tìm kiếm trong tài liệu và video để khách hàng có thể dễ dàng tra cứu thông tin. Kết hợp với các đường liên kết và chỉ mục để tạo ra trải nghiệm truy cập nhanh và thuận lợi. Tạo ra một diễn đàn trực tuyến hoặc nền tảng tương tác, nơi khách hàng có thể đặt câu hỏi, chia sẻ kinh nghiệm và học hỏi từ nhau. Đảm bảo rằng tài liệu và video được cập nhật định kỳ để phản ánh các thay

đổi trong quy trình làm việc và các cập nhật về thiết bị. Cung cấp thông báo cho người học về bất kỳ sự thay đổi nào.

Ưu điểm:

- Truyền đạt hiệu quả: Tài liệu chi tiết, hướng dẫn và video giúp truyền đạt thông tin một cách hiệu quả hơn so với các phương tiện khác. Hình ảnh, biểu đồ, và đồ họa làm cho thông tin trở nên trực quan và dễ hiểu, đặc biệt là trong lĩnh vực công nghiệp cảng nơi có nhiều quy trình phức tạp.
- Tự chủ và liên tục: Khách hàng có khả năng tự nắm bắt thông tin và sử dụng chúng như một tài liệu tham khảo liên tục. Hướng dẫn bước đi và mô tả chi tiết về quy trình tạo điều kiện cho sự tự chủ khi tiếp cận thông tin cũng như sự liên tục trong quá trình học.
- Hiệu quả hơn qua video: Video hướng dẫn chất lượng cao với âm thanh rõ ràng và hình ảnh sắc nét tạo ra trải nghiệm học tập đặc biệt hiệu quả. Các giới thiệu về cảng, thiết bị, và bước cụ thể trong quy trình làm việc được truyền đạt một cách sinh động.
- Tăng cường tương tác qua câu chuyện và kịch bản: Tích hợp câu chuyện và kịch bản thú vị trong tài liệu và video giúp tạo sự hấp dẫn và tăng cường sự tương tác. Sử dụng ví dụ thực tế từ các trường hợp làm việc giúp khách hàng kết nối kiến thức với thực tế.
- Hệ thống tìm kiếm và truy cập nhanh: Xây dựng hệ thống tìm kiếm trong tài liệu và video giúp khách hàng dễ dàng tra cứu thông tin khi cần thiết. Đường liên kết và chỉ mục tạo ra trải nghiệm truy cập nhanh và thuận lợi.
- Cập nhật linh hoạt: Cập nhật định kỳ thông tin trong tài liệu và video giúp đảm bảo rằng khách hàng luôn tiếp cận thông tin mới nhất và các thay đổi

trong quy trình làm việc và thiết bị. Thông báo về bất kỳ sự thay đổi nào đối với người học là quan trọng để duy trì tính liên tục và chất lượng trong quá trình học.

Thách thức:

- Duy trì sự cập nhật: Một trong những thách thức lớn là duy trì sự cập nhật liên tục của tài liệu và video. Quy trình làm việc và quy định có thể thay đổi theo thời gian, và việc đảm bảo rằng mọi thông tin đều là chính xác và hiện đại là một nhiệm vụ khó khăn.
- Quản lý thời gian và nguồn lực: Việc tạo tài liệu và video đòi hỏi sự đầu tư đáng kể về thời gian và nguồn lực. CMIT cần có kế hoạch cẩn thận để đảm bảo rằng quá trình này không làm ảnh hưởng đến các hoạt động khác trong cảng.

## KẾT LUẬN

Nhìn chung, tình hình xuất khẩu của Việt Nam vào năm 2023 đã mang đến một số yếu tố thuận lợi nhờ vào việc gỡ bỏ nhiều rào cản khi tham gia ký kết các hiệp định FTA. Việc này không chỉ mở ra cánh cửa rộng lớn hơn cho hàng hóa Việt Nam có thể du nhập vào thị trường quốc tế mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho các Doanh nghiệp nâng cao khả năng cạnh tranh của mình. Trong đó, CMIT đảm nhận vai trò như một cầu nối đưa hàng hóa của Việt Nam xuất nhập khẩu vào thị trường quốc tế. Sở hữu quy mô và cơ sở vật chất trang thiết bị hiện đại, CMIT không chỉ đáp ứng nhu cầu của khách hàng mà còn vượt xa hơn những mong đợi mà ngành Logistics và Cảng biển thường đặt ra về hiệu suất và chất lượng dịch vụ. Tuy nhiên, không phủ nhận rằng sự phức tạp và biến đổi trong nền kinh tế đang đặt ra những thách thức lớn đối với hoạt động xuất khẩu container tại các cảng biển. Các Doanh nghiệp phải đối mặt với một sân chơi cạnh tranh gay gắt về khả năng linh hoạt, sáng tạo, và hiệu suất của các Doanh nghiệp, đồng thời đòi hỏi sự quản lý chặt chẽ để thích ứng với biến động thị trường. Điều này đòi hỏi sự đổi mới liên tục, hiệu quả trong quản lý chuỗi cung ứng và khả năng thích ứng nhanh chóng với những biến động không lường trước được.

Đề tài “Giải pháp hoàn thiện quy trình xuất khẩu hàng container bằng đường biển tại Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) có thể nói là một đề tài không phải mới mẻ nhưng nó vẫn có ý nghĩa quan trọng mang tính cấp thiết đối với việc phát triển của Công ty. Vì vậy, em hi vọng có thể góp một phần nghiên cứu của mình vào việc cải tiến và nâng cao hiệu suất cho quy trình này. Mặc dù em đã tìm hiểu trực tiếp từ thực tế, vận dụng những kiến thức có sẵn và nghiên cứu nhiều nguồn tài liệu khác nhau về đề tài này song vẫn khó tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được sự góp ý và đánh giá từ thầy cô để em có thể hoàn thiện đề tài này một cách toàn diện.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Tổng quan về cảng Sài Gòn (Tp. Hồ Chí Minh). (2023, 03 15). Retrieved from ALS Aviation Logistics: <https://als.com.vn/tong-quan-ve-cang-sai-gon#:~:text=C%E1%BA%A3ng%20S%C3%A0i%20G%C3%B2ng%20%20m%E1%BB%99t%20trong%20nh%E1%BB%AFng%20c%E1%BA%A3ng,v%C3%A0%20nh%E1%BA%ADp%20kh%E1%BA%A9u%20h%C3%A0ng%20h%C3%B3a%20trong%20khu%20v%E1%BB%B1c>.

[2] So sánh cảng cát lái và cái mép. (2022, 04 09). Retrieved from Blog của Thu: <https://thuonline.com/so-sanh-cang-cat-lai-va-cai-mep>

[3] Chí Điền, Đức Minh, Công Tràng (2023, 08 19). Biến đổi khí hậu - Báo động đỏ. Retrieved from Truyền hình Quốc hội Việt Nam: <https://quochoitv.vn/bien-doi-khi-hau-bao-dong-do-186713.htm>

[4] Tài liệu nội bộ của Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép.

[5] Đình Chi (2024, 01 05). Quy trình giao nhận hàng hóa Xuất Nhập Khẩu bằng đường biển. Retrieved from DHD Logistics: <https://dhdlogistics.com/giao-nhan-hang-hoa-xuat-nhap-khau-duong-bien/#ftoc-heading-2>

[6] Đình Thu Phương (2021). Nghiệp vụ giao nhận vận tải quốc tế: Giáo trình nội bộ, Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu. Tr. [24], [28], [43].

[7] Vận Tải Miền Trung. (2022, 11 04). Container là gì? Phân biệt các loại container. Retrieved from MidTrans Easiest Way to Transport : [https://vantaimientrung.com/container-la-gi-phan-biet-cac-loai-container/#Container\\_laggrave\\_gigrave](https://vantaimientrung.com/container-la-gi-phan-biet-cac-loai-container/#Container_laggrave_gigrave)

[8] Ngô Thị Hải Xuân (2017). Giáo trình Giao nhận vận tải quốc tế, Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu. Tr. [28].

[9] Nguyễn Bảo Quốc (2023, 12 28). Viễn cảnh vận tải biển container 2024. Retrieved from Kinh tế Sài Gòn: <https://thesaigontimes.vn/vien-canhh-van-tai-bien-container-2024/>

[10] Song Hoàng (2022, 05 30). Vì sao Cảng Cái Mép được xếp trong top 11 cảng container tốt nhất thế giới? Retrieved from VnEconomy: <https://vneconomy.vn/vi-sao-cang-cai-mep-duoc-xep-trong-top-11-cang-container-tot-nhat-the-gioi.htm>

[11] Điểm sáng xuất nhập khẩu cuối năm 2023 (2023, 12 1). Retrieved from TỔNG CỤC THỐNG KÊ: <https://www.gso.gov.vn/du-lieu-va-so-lieu-thong-ke/2023/12/diem-sang-xuat-nhap-khau-cuoi-nam-2023/>

[12] Trần Thị Oanh Thư (2022). Đánh giá hiệu quả hoạt động và đưa ra một số giải pháp để hoàn thiện và nâng cao nghiệp vụ giao nhận hàng container (FCL) nhập bằng đường biển của Công ty TNHH NTL GROUP, Luận văn Tốt nghiệp, Kinh tế vận tải, Trường Đại Học Giao Thông Vận Tải TP.HCM.

**YÊU CẦU NỘP PHIẾU KIỂM HÓA, HUN TRÙNG TÀI PHÒNG THƯƠNG VỤ SAU KHI HOÀN TẤT CÔNG VIỆC TRONG BÃI**  
**YÊU CẦU NỘP SEAL ĐÃ CẮT TÀI PHÒNG THƯƠNG VỤ SAU KHI KIỂM HÓA (KHÔNG BỎ TRONG CONT)**

**MẪU ĐĂNG KÝ CHUYỂN BÃI KIỂM HÓA, PHUN TRÙNG, LẤY MẪU KIỂM DỊCH TẠI CẢNG CMIT**

Áp dụng từ ngày 29/05/2023

Quý khách hàng có nhu cầu kiểm hóa, phun trùng, lấy mẫu kiểm dịch, vui lòng gửi form mẫu này vào email của Bộ phận Kế hoạch bãi: [CMITOPSPLNYRD@cmic.com.vn](mailto:CMITOPSPLNYRD@cmic.com.vn) với tiêu đề email "**ĐĂNG KÝ CHUYỂN BÃI - TÊN CÔNG TY - TÊN TÀU**" để chúng tôi tiện sắp xếp.

Tên công ty	Số B/L/ Số cont	Tổng số lượng cont	Lượng cont kiểm hóa/ phun trùng/ kiểm dịch	Ngày kiểm hoá	Giờ kiểm hoá	Loại dịch vụ (Kiểm hóa, phun trùng, bảm seal) (PHẦN GHI CHÚ CỦA CMIT)	Yêu cầu đặc biệt		Người phụ trách kiểm hóa/ phun trùng/ kiểm dịch	Số điện thoại
							Xe nâng	Nhân công bốc xếp		
Công ty ABC	123456	10	1	3/15/2023	7:00		Không	0	Nguyễn Văn A	091919191

**\*\*\*LƯU Ý\*\*\***

- Khách hàng **không được phép** làm các hoạt động nào liên quan đến việc leo trèo lên nóc container khi ở trong cảng.
- Khi Quý khách không sắp xếp để đến Cảng tiến hành kiểm hóa, phun trùng, lấy mẫu kiểm dịch theo giờ đã hẹn, vui lòng gọi điện thông báo **trước ít nhất 30 phút** vào số Hotline của Giám sát bãi (0989715843). Sau đó, gửi email thông báo lịch mới vào email của Bộ phận Kế hoạch bãi [CMITOPSPLNYRD@cmic.com.vn](mailto:CMITOPSPLNYRD@cmic.com.vn)
- Khi Cảng không sắp xếp được để chuyển bãi kiểm hóa, phun trùng, lấy mẫu kiểm dịch theo giờ Quý khách đã hẹn, Giám sát bãi sẽ gọi điện thông báo **trước ít nhất 60 phút** vào số điện thoại đã được cung cấp trong mẫu này và sẽ hẹn lại lịch mới để Quý khách sắp xếp.

**\*\*\*HOTLINE\*\*\***

- Liên hệ đặt lịch hẹn và kiểm tra công-ten-nơ đã được chuyển ra bãi hay chưa: **Bộ phận Kế hoạch bãi - 0937 912 962**
- Liên hệ khi đến cảng tiến hành kiểm hóa, phun trùng, lấy mẫu kiểm dịch hoặc thông báo thay đổi giờ kiểm hóa: **Giám sát bãi - 0989 715 843**

**\*\*\*Phân ghi chú của nhân viên cảng\*\*\***

- Thời gian khách hàng đến thương vụ:
- Thời gian giám sát bãi đến:
- Thời gian khách hàng đến đăng ký bảo vệ:
- Thời gian khách hàng đăng ký bảo vệ ra khỏi cảng:

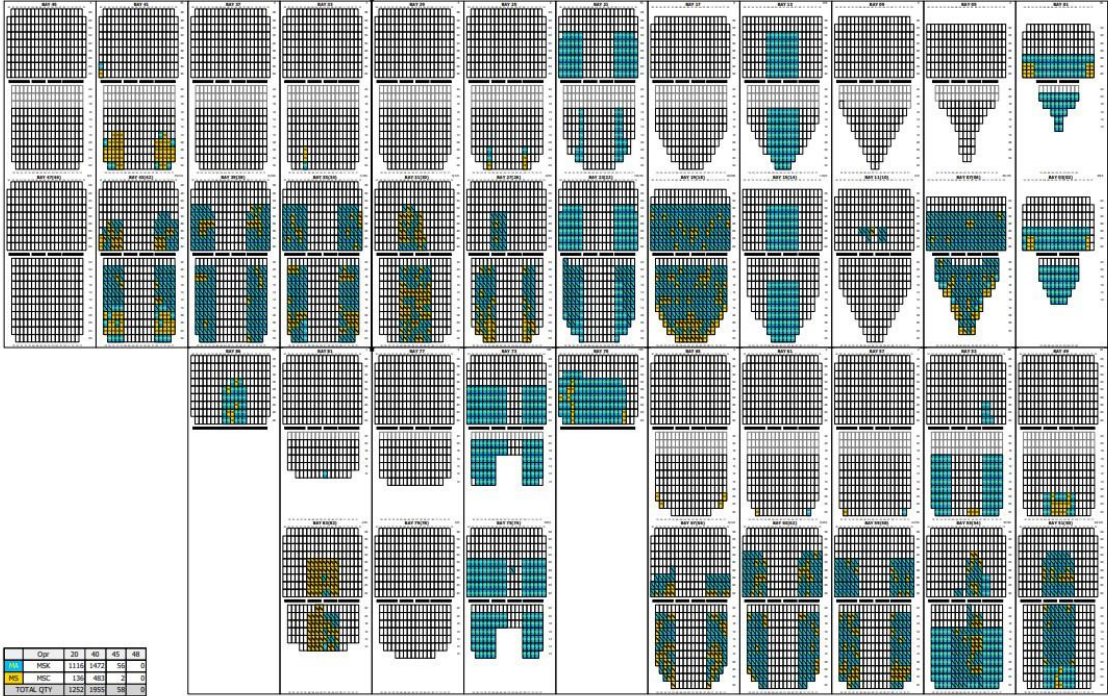
Số cont	Vị trí	Số seal trước khi cắt (KH TỰ GHI SAU KHI KIỂM HÓA)	Xác nhận đã kiểm hóa xong



VVD : MSC PALOMA  
 VOY NO : UP343N

### STOWAGE INSTRUCTION PLAN(OPERATOR)

Port : VNVUT  
 Date : 19.10.2023 23:42:00



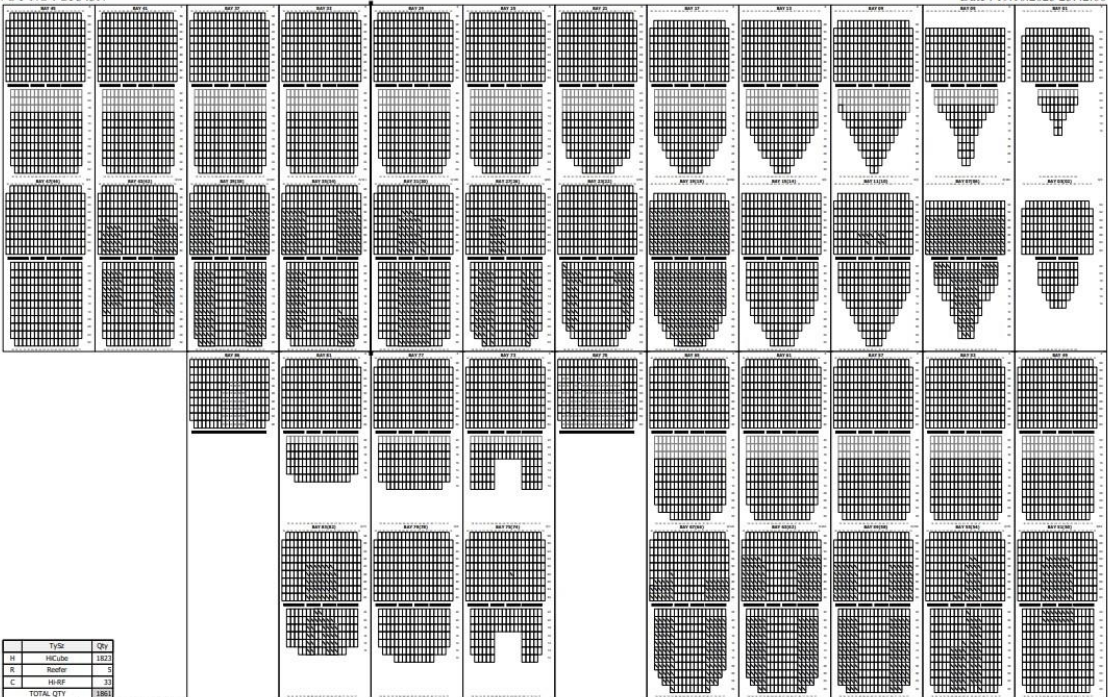
	Qty	20	40	45	48
PKC	1118	1472	58	0	0
MSC	136	481	2	0	0
TOTAL QTY	1254	1953	58	0	0

User : Emanuele GUARRACINO

VVD : MSC PALOMA  
 VOY NO : UP343N

### STOWAGE INSTRUCTION PLAN(SPECIAL CONTAINER)

Port : VNVUT  
 Date : 19.10.2023 23:42:00



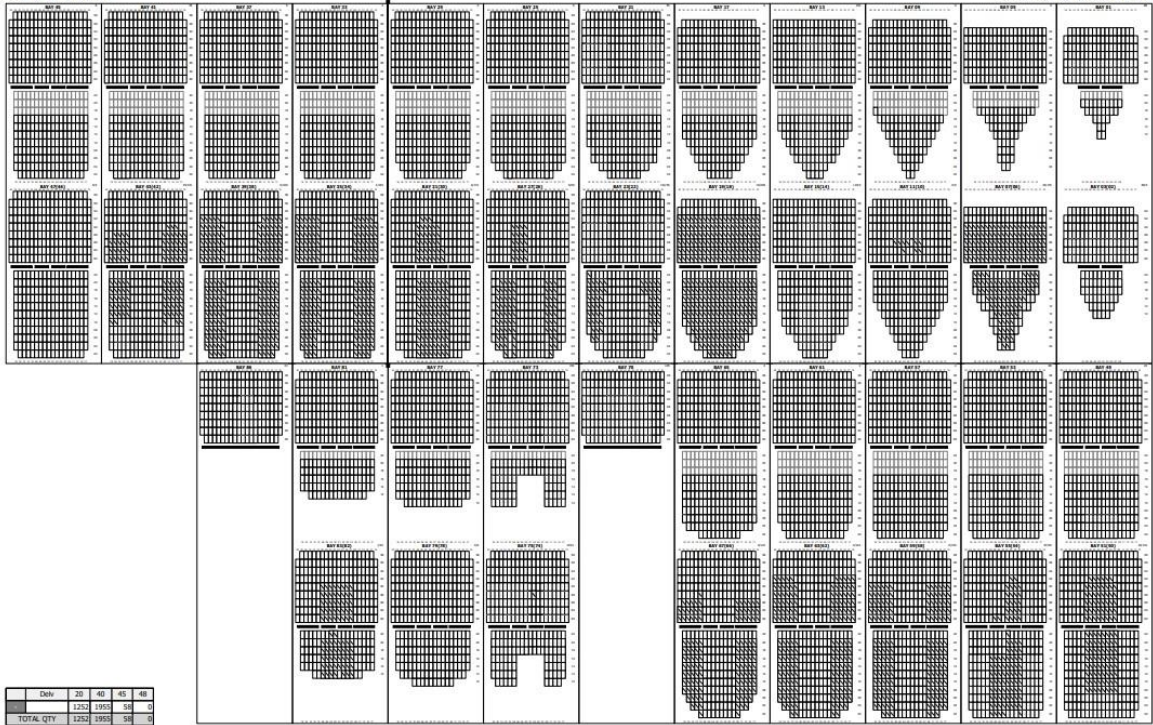
	TyR	Qty
H	HCube	1823
R	Roofor	5
C	HCSP	33
TOTAL QTY		1861

User : Emanuele GUARRACINO

VVD : MSC PALOMA  
VOY NO : UP343N

### STOWAGE INSTRUCTION PLAN(DELIVERY)

Port : VNVUT  
Date : 19.10.2023 23:42:00



User : Emanuele GUARRACINO

VVD : MSC PALOMA  
VOY NO : UP343N

### DG Cargo Detail Information

Port : VNVUT  
Date : 19.10.2023 23:42:00

Cell Position	Container No	POL	POD	TOD	OPR	DEST	FPOD	ISO	TpSz	TpSz	WGT	Class	UNNO	PG	F.P	LQ	Sub.Risk	NET.W
540182	MRKU2730573	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	21.3	9	3481	X		N			5933.95
540184	MRSU6484948	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	19.8	9	3481	X		N			8733.48
540186	TRHU7118720	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	15.0	9	3481	X		N			5631.76
540386	MRSU4098606	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	10.2	9	3481	X		N			5821.2
540590	SUDU6992345	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	12.7	9	3481	X		N			6828
621182	MRKU4804607	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	15.0	9	3481	X		N			9149.76

VVD : MSC PALOMA  
VOY NO : UP343N

### Loading Summary

Port : VNVUT  
Date : 19.10.2023 23:42:00

POD	20(F/E)	40(F/E)	40H(F/E)	45(F/E)	RF	BB	DG	TTL(F/E)	TEU(F/E)	WGT	20WGT	40WGT
HKHKG/HKMTL	1032( 1029)	7( 0)	50( 0)	0( 0)	0	0	0	1089( 1029)	1146( 1029)	2833.7	2276.5	557.2
CNYTN/CNYTNYI	100( 0)	46( 0)	565( 0)	11( 0)	20	0	0	722( 0)	1344( 0)	11453.3	2463.2	8990.1
CNXMN/CNXMNST	21( 0)	4( 0)	177( 0)	1( 0)	9	0	0	203( 0)	385( 0)	2862.9	414.5	2448.5
USLAX/USLAXAT	77( 0)	72( 0)	709( 0)	41( 0)	6	0	1	899( 0)	1721( 0)	12302.4	1494.6	10807.8
USLAX USPS1 USLAXAT	11( 0)	1( 0)	24( 0)	0( 0)	3	0	0	36( 0)	61( 0)	489.9	189.2	300.7
USLAX USPS2 USLAXAT	10( 0)	12( 0)	158( 0)	3( 0)	0	0	5	183( 0)	356( 0)	2416.4	121.7	2294.7
USLAX USLS2 USLAXAT	1( 0)	4( 0)	64( 0)	0( 0)	0	0	0	69( 0)	137( 0)	716.7	4.0	712.8
USLAX USPS5 USLAXAT	0( 0)	9( 0)	48( 0)	2( 0)	0	0	0	59( 0)	118( 0)	734.0	0.0	734.0
USLAX USPS3 USLAXAT	0( 0)	2( 0)	3( 0)	0( 0)	0	0	0	5( 0)	10( 0)	78.2	0.0	78.2
ALL-PORTS	1252( 1029)	157( 0)	1798( 0)	58( 0)	38	0	6	3265( 1029)	5278( 1029)	33887.6	6963.6	26923.9

VVD : MSC PALOMA  
VOY NO : UP343N

### Handling Instruction Detail Information

Port : VNVUT  
Date : 19.10.2023 23:42:00

Cell Position	Container No	POS	POL	POD	TOD	OPR	DEST	FPOD	ISO	TpSz	WGT	TEMP	HI	AB	Class	UNNO	PG	F.P
011882	MEDU6897357	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	19.1		OD					
011884	MEDU1455584	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	17.9		OD					
011682	MEDU5419029	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	19.1		OD					
011684	GLDU9588046	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	19.0		OD					
011482	GATU1374745	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	19.1		OD					
011484	TGBU3094734	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	19.0		OD					
011582	MSCD0047035	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	20.9		OD					
011584	MEDU6874407	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	17.9		OD					
011586	TLLU3626680	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	22G1	20DV	4.0		OD	BC				
011782	FCIU3524716	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	20.0		OD					
011784	MSMU1075084	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	17.7		OD					
031682	MSCD0047163	UNSET	VNVUT	CNXXMN	CNXXMNST	MSC	CNXXMN	USPHL	2210	20DV	22.3		OD					
031684	MSCD0047165	UNSET	VNVUT	CNXXMN	CNXXMNST	MSC	CNXXMN	USPHL	2210	20DV	22.3		OD					
031482	MSCD0047063	UNSET	VNVUT	CNXXMN	CNXXMNST	MSC	CNXXMN	USPHL	2210	20DV	22.3		OD					
031484	MSCD0047164	UNSET	VNVUT	CNXXMN	CNXXMNST	MSC	CNXXMN	USPHL	2210	20DV	22.3		OD					
031582	MEDU6122992	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	19.2		OD					
031584	TEMU4406924	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	2210	20DV	19.1		OD					
432084	CXDU2079638	UNSET	VNVUT	CNYTNY	CNYTNYI	MSC	CNYTNY	USHOU	2210	20DV	19.3		OD					
540590	SUDU6992345	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	12.7		OD		9	3481	X	
581686	TRHU5028308	UNSET	VNVUT	CNYTNY	CNYTNYI	MSK	CNYTNY	CNYTNY	45G1	40HC	9.6		OD	BC				
581986	MRSU5354071	UNSET	VNVUT	CNYTNY	CNYTNYI	MSK	CNYTNY	CNYTNY	45G1	40HC	9.5		OD	BC				
701480	MSCD0047137	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	4510	40HC	24.6		OD					
701084	TCNU4578815	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	10.5		OD	BC				
701088	MRSU6343805	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	9.0		OD	BC				
700890	MRKU4282307	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	7.4		OD	BC				
700684	TRHU4407333	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	10.8		OD	BC				
700690	MRSU4483053	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	8.3		OD	BC				
700280	MRSU6359231	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	15.4		OD	BC				

For 2M services the cost of restows are to be split between MSC and Maersk in proportion to the moves on the vessel at your terminal.  
For example on a vessel with 600 Moves for MSC ( and the subsidiaries)and 400 moves for Maersk (and their subsidiaries) where there are 10 restows then 6 will be for the account of MSC and 4 for the account of Maersk irrespective of the vessel or container operator.  
Where the proportion of restows is not a 'full number', the restows should be rounded up or down to the nearest full number always ensuring the total is correct.  
On occasions where there are restows arising out of a Change of Destination all of those restows are for the account of that operator with the balance of restows to be split in the way described

VVD : MSC PALOMA  
VOY NO : UP343N

### Handling Instruction Detail Information

Port : VNVUT  
Date : 19.10.2023 23:42:00

Cell Position	Container No	POS	POL	POD	TOD	OPR	DEST	FPOD	ISO	TpSz	WGT	TEMP	HI	AB	Class	UNNO	PG	F.P
700284	GCXU5789342	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	11.3		OD	BC				
700286	TCNU2735160	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	10.1		OD	BC				
700290	MRKU5000985	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	8.9		OD	BC				
700180	MRKU5629237	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	17.0		OD	BC				
700184	CIPU5028440	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	11.3		OD	BC				
700190	TGBU6759324	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	8.9		OD	BC				
700380	MRKU4389358	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	13.1		OD	BC				
700584	TGBU5306025	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	10.9		OD					
700590	TCKU6893745	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	8.4		OD	BC				
700788	MSKU0259682	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	9.1		OD	BC				
700790	TRHU6214797	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	8.0		OD	BC				
700984	CIPU5195469	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	10.6		OD	BC				
700986	MRSU5191797	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	9.8		OD	BC				
700988	TCKU7024746	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	9.0		OD	BC				
700990	MRKU5669815	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	6.5		OD	BC				
701182	MRSU4235376	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	11.6		OD	BC				
701184	MRSU6018528	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G1	40HC	10.4		OD	BC				
701380	MSCD0047006	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	4510	40HC	24.6		OD					
701382	MSMU4368743	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	4510	40HC	14.1		OD					
820282	MEDU9417169	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	4510	40HC	17.7		OD	SH				
820384	TGBU7004683	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	4510	40HC	11.6		OD					
860282	MSDU6316681	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	4510	40HC	10.8		OD					
860182	MSDU8609586	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSC	USLAX	USLAX	4510	40HC	11.5		OD					
860382	TLLU5985354	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G0	40HC	10.4		OD	BC				
860584	MSCD0047206	UNSET	VNVUT	USLAX	USLAXAT	MSK	USLAX	USLAX	45G0	40HC	9.5		OD	BC				

For 2M services the cost of restows are to be split between MSC and Maersk in proportion to the moves on the vessel at your terminal.  
For example on a vessel with 600 Moves for MSC ( and the subsidiaries)and 400 moves for Maersk (and their subsidiaries) where there are 10 restows then 6 will be for the account of MSC and 4 for the account of Maersk irrespective of the vessel or container operator.  
Where the proportion of restows is not a 'full number', the restows should be rounded up or down to the nearest full number always ensuring the total is correct.  
On occasions where there are restows arising out of a Change of Destination all of those restows are for the account of that operator with the balance of restows to be split in the way described

VVD : MSC PALOMA  
VOY NO : UP343N

### Long Hatch Arrangement(TWIN LIFT)

Port : VNVUT  
Date : 19.10.2023 23:42:00

HT0	HT1	HT2	HT3	HT4	HT5	HT6	HT7	HT8	HT9	HT10	HT11	HT12	HT13	HT14	HT15	HT16	HT17	HT18	HT19	HT20	HT21	Total	Handling
22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	Summary	Hatch
86	82	78	74	70	66	62	58	54	50	46	42	38	34	30	26	22	18	14	10	06	02		Bay No.
0	2	0	3	0	2	2	2	3	2	0	2	2	2	2	3	2	4	2	0	4	2	41	Open Hatch No.
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Shifting(H)
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Shifting(D)
0	0	56	59	0	80	84	160	164	88	88	88	168	88	156	91	131	68	124	40	88	38	1859	Discharging(H)
0	0	21	0	0	23	0	18	9	51	20	1	13	20	2	20	28	0	0	13	0	21	260	Discharging(D)
0	43	0	140	0	90	94	98	214	112	0	141	98	101	60	82	109	158	110	0	96	64	1796	Loading(H)
33	40	0	81	105	36	70	60	31	46	0	48	70	71	35	20	70	120	48	9	100	54	1112	Loading(D)
0	43	56	199	0	170	178	258	378	200	88	229	266	189	236	173	240	226	234	40	184	102	3655	Total(H)
33	40	21	81	105	59	70	78	40	97	20	49	83	91	37	40	98	120	48	22	100	75	1372	Total(D)
33	83	77	280	105	229	248	336	418	297	108	278	349	280	273	213	338	346	282	62	284	177	5027	Grand Total

	Crane 1	Crane 2	Crane 3	Crane 4	Crane 5	Crane 6	Crane 7	Crane 8	Crane 9
Moves	635	564	725	686	633	546	634	645	

TOTAL AMOUNT CONTAINERS : 6845

VVD : MSC PALOMA  
VOY NO : UP343N

### Lashing Bin Box Detail Information

Port : VNVUT  
Date : 19.10.2023 23:42:00

Cell Position	Container No	POL	POD	OPR	ISO TpsZ	TpsZ	WGT
101482	NMCJ400014	XXOPT	XXOPT	MSC	48P0	40PL	13.7
101282	NMCJ400015	XXOPT	XXOPT	MSC	48P0	40PL	13.7
101082	NMCJ400016	XXOPT	XXOPT	MSC	48P0	40PL	13.7
100982	NMCJ400017	XXOPT	XXOPT	MSC	48P0	40PL	13.7
101182	NMCJ400019	XXOPT	XXOPT	MSC	48P0	40PL	13.7
101382	NMCJ400020	XXOPT	XXOPT	MSC	48P0	40PL	13.7
101582	NMCJ400018	XXOPT	XXOPT	MSC	48P0	40PL	13.7

### Load Dangerous Cargo Manifest

**Vessel:** I42 MSC PALOMA  
**Voyage:** 343N  
**Load Port:** Vung Tau  
**Report Type:** Load  
**VSA Included:** No  
**Terminal Berth:** VNVUNCM  
**Call reference:**  
**Containers included:** ML only  
**Printed by:** Maersk  
**Date of issue:** 2023-10-24 (UTC)  
**Name of preparer:** Maersk  
**Signature:** MAERSK

**Date and time:** 2023-10-24 16:01:51 (UTC)  
**Date received:** 2023-10-24 (UTC)  
**Name of master:**

I hereby certify and acknowledge that every entry made upon this dangerous cargo manifest is a true statement to the best of my knowledge and belief.

Load IMO Summary

### Load IMO Summary

### Dangerous Goods

**Terminal:** VNVUNCM  
**Vessel Name:** MSC PALOMA

**ETA:** 2023-10-25 22:00  
**Vessel Voyage:** I42 - 343N

Prev Voy	Next Disch	Delivery	Booking No	Container No	Size	Type	Weight	IMO	UNNO
	USLSATM	USQIX	231808315	MRKU2730573	40	DRY	21290	9	3481
	USLSATM	USQIX	231809205	MRSU6484948	40	DRY	19799	9	3481
	USLSATM	USQIX	231873381	TRHU7118720	40	DRY	14993	9	3481
	USLSATM	USHPY	232190299	MRSU4098606	40	DRY	10185	9	3481
	USLSATM	USMVO	232353745	SUDU6992345	40	DRY	12736	9	3481
	USLSATM	USHPY	232404751	TCNU2056004	40	DRY	10075	9	3481
	USLSATM	USHPY	232404751	TRHU5140175	40	DRY	10075	9	3481
	USLSATM	USSBU	232435493	MRKU4804607	40	DRY	14988	9	3481

**Load Reefer Manifest**

Vessel: MSC PALOMA  
 Outbound Voyage: 343N  
 Inbound Voyage: 338S

Terminal: VUNG TAU  
 Load Port: VUNG TAU  
 Discharge Port: LOS ANGELES

Container Number	Operator	Commodity	Shipment No	Container size/type	Temp deg C	Ventilation	Humidity %	O2 %	CO2 %	Probes	Drainholes	ML Seal	Stowage Code	Stowage Position	Container Gross Weight
MMAU1045030	MSK	FISH, NOS, FROZEN	231107145	40 HREF	-18.0	CLOSED	OFF			0		VN4187056			26000
MNBU0143978	MSK	SHRIMP, P RAWNS, FROZ EN, SHELLFI SH	232343708	40 HREF	-20.0	CLOSED	OFF			0		VN4735976			22679
MNBU0404198	MSK	SHRIMP, P RAWNS, FROZ EN, SHELLFI SH	232397245	40 HREF	-18.0	CLOSED	OFF			0		VN4735839			23970
MNBU0598724	MSK	SHRIMP, P RAWNS, FROZ EN, SHELLFI SH	232546258	40 HREF	-20.0	CLOSED	OFF			0		VN4736040			22500
MNBU3076657	MSK	SHRIMP, P RAWNS, FROZ EN, SHELLFI SH	232397293	40 HREF	-18.0	CLOSED	OFF			0		VN4735891			23890
MNBU3172028	MSK	SHRIMP, P RAWNS, FROZ EN, SHELLFI SH	232548154	40 HREF	-20.0	CLOSED	OFF			0		VN4917243			22426
MNBU3544470	MSK	SHRIMP, P RAWNS, FROZ EN, SHELLFI SH	232363004	40 HREF	-20.0	CLOSED	OFF			0		VN4921914			22300
MNBU3783562	MSK	SHRIMP, P RAWNS, FROZ EN, SHELLFI SH	23213698	40 HREF	-18.0	CLOSED	OFF			0		VN4917282			19801
SUDU8100448	MSK	SHRIMP, P RAWNS, FROZ EN, SHELLFI SH	232498735	40 HREF	-18.0	CLOSED	OFF			0		VN4735862			24050

Company name:	MAERSK A/S	Company address:	Esplanaden 50, Koebenhavn K, 1263 Denmark					
Nationality:		Vessel name:	MSC PALOMA					
Voyage number:	343N	IMO Code:	9441001					
Name and signature of master:								
1: Proper Shipping Name	1: IMO Class (Subsidiary Risk)	1: Packing Group	1: Marine Pollutant (P/P/NO)	1: Outer Packing Number & Type	1: Gross Weight (KGS)	1: Shipper Name	1: EMS	1: Container Number
2: Technical Name	2: UNNO	2: Flash point	2: Recler temp seipoint	2: 1st Inner Packing Number & Type	2: Net Weight (KGS)	2: Emergency contact	2: M/FAG	2: Size & Type
3: Hazardous Segregation Group Name	3: NA Number	3: CDC	3: Control temperature	3: 2nd Inner Packing Number & Type	3: NEC (KGS)	3: Emergency Phone Number	3: Booking Number	3: Stowage Position
4: SegrGroup		4: SADT	4: Emergency temperature	5: CAT	4: Capacity (KGS)	2: WIGGINS, SHAWN	4: VSA Booking Number	4: PIH Zone
LITHIUM ION BATTERIES								
1: LITHIUM ION BATTERIES	1: 9	1: 1	1: N	1: 1:252, FIBREBOARD	1: 10852.2	1: TECHTRONIC	1: F-A-S-I	1: MRSU6484948
PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment.	2: 3481	2: 2	2: 2	BOX	2: 8733.5	CORDELESS GP - MACAU BRANCH	2: 3231809205	2: 40 DRY
2: NEW BATTERY		3: 3	3: 3		3: 0.0			3: 3
		4: 4	4: 4		4: 10852.2	3: +1662-890-2705		4: N
		5: 5						
LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment., NEW BATTERY, 9, PG., No								
LITHIUM ION BATTERIES								
1: LITHIUM ION BATTERIES	1: 9	1: 1	1: N	1: 252, FIBREBOARD	1: 8876.4	1: CHERYON INDUSTRY (VIETNAM) CO., LTD.	1: F-A-S-I	1: SUDU6992345
PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment.	2: 3481	2: 2	2: 2	BOX	2: 6828.0	2: INFOR TRAC/CCN#: 83978	2: 323255745	2: 40 DRY
2: NEW BATTERY		3: 3	3: 3		3: 0.0	3: 1352-323-3500	4: 4	3: 3
		4: 4	4: 4		4: 8876.4			4: N
		5: 5						
LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment., New battery, 9, PG., No								
LITHIUM ION BATTERIES								
1: LITHIUM ION BATTERIES	1: 9	1: 1	1: N	1: 252, FIBREBOARD	1: 6375.6	1: TECHTRONIC	1: F-A-S-I	1: TRHU5140175
PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment.	2: 3481	2: 2	2: 2	BOX	2: 5821.2	CORDELESS GP - MACAU BRANCH	2: 3232404751	2: 40 DRY
2: New battery		3: 3	3: 3		3: 0.0	2: Clay/Ellison	4: 4	3: 3
		4: 4	4: 4		4: 6375.6	3: 1864-209-0505		4: N
		5: 5						
LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment., New battery, 9, PG., No								
Date of issue - name of person preparing Dangerous Cargo Manifest: 2023-10-24 (UTC) - Maersk								

Date of Departure: 2023-10-27 14:00  
 Load Port: Vung Tau  
 Discharge Port: Los Angeles

Company name:	MAERSK A/S	Company address:	Esglanaden 50, Koebenhavn K, 1263 Denmark	
Nationality:		Vessel name:	MSC PALOMA	
Voyage number:	343N	IMO Code:	9441001	
Name and signature of master:			/	
		Date of Departure:	2023-10-27 14:00	
		Load Port:	Vung Tau	
		Discharge Port:	Los Angeles	

1: Proper Shipping Name	1: IMO Class (Subsidiary Risk)	1: Packing Group	1: Marine Pollutant (P/PP/NO)	1: Outer Packing Number & Type	1: Gross Weight (KGS)	1: Shipper Name	1: EMS	1: Container Number
2: Technical Name	2: UNNO	2: Flash point	2: Reefer tmp setpoint	2: 1st Inner Packing Number & Type	2: Net Weight (KGS)	2: Emergency contact	2: MEAG	2: Size & Type
3: Hazardous Segregation Group Name	3: NA Number	3: CDC	3: Control temperature	3: 2nd Inner Packing Number & Type	3: NEC (KGS)	3: Emergency Phone Number	3: Booking Number	3: Stowage Position
4: SegGroup		4: SADT	4: Emergency temperature	4: Capacity (KGS)		4: VSA Booking Number	4: PH Zone	
LITHIUM ION BATTERIES	1: 9	1:	1: N	1: 1360, FIBREBOARD	1: 7879.8	1: TECHTRONIC	1: E-A-S-I	1: TRHU7118720
PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment.	2: 3481	2:	2:	BOX	2: 5631.8	CORDELESS GP - MACAU BRANCH	2:	2: 40 DRY
	3:	3:	3:		3: 0.0	2: Shawn Wiggins	3: 23187381	3:
2: New battery		4:	4:		4: 7879.8	3: 662890-2705	4:	4: N
3:		5:						
4:								

LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT, Packed with equipment., New battery, 9, PG, No

Date of issue - name of person preparing Dangerous Cargo Manifest: 2023-10-24 (UTC) - Maersk



**Multimodal Dangerous Goods Form**

1 Shipper/Consignor/Sender (full style address is mandatory) CHERVON INDUSTRY (VIETNAM) CO., LTD Factory C-1B-C11, C-1B-C12 & C-1B-C9 Lot C-1B-CN, DE5 street, My Phuoc 3 Industrial Park, Thoi Hoa ward, Ben Cat town, Binh Duong province, Vietnam. TEL: 0274 3803371		2 Transport document number <b>BOOKING NO: 232353745</b>	
6 Consigne LG SOURCING, INC. 1000 LOWE'S BOULEVARD MOORESVILLE, NC28117 E-MAIL:IMPORTDOCS@LOWES.COM		4 Shipper's reference CHERVON INDUSTRY (VIETNAM) CO., LTD	
8 This shipment is within the limitations prescribed for: PASSENGER AND CARGO      CARGO ONLY		5 Freight Forwarder's reference	
10 Vessel and Voyage number MSC PALOMA 343N		Carrier:  	
11 Port of loading CAI MEP		SHIPPER'S DECLARATION I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described below by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded and are in all respects in proper condition for transport according to the applicable international and national government regulations.	
12 Port of discharge LOS ANGELES, CA,USA		13 Destination Mount Vernon, USA	
14 Shipping Marks *Number and kind of packages; description of goods UN : 3481 PSN: (Lithium-ion batteries packed with Equipment) Technical name: Class: 9 PG : Packaging type (Outer ) with quantity 569 Boxes-fibreboard (if outer packing is cartons it is mandatory to specify number & type of inner packing) Packaging type (Inner ) with quantity : 1138 Boxes-paper Sub risk (if any) : Flashpoint : EMS Code : F-A, S-1 IMO Label : Class 9 MFAG Number: Marine pollutant: NO 24-Hour Emergency Tel no: 001-352-323-3500 24-Hour Emergency Contact: INFOR TRAC/ CCN#: 83978 Limited Quantity : N Poisonous inhalation hazard : NO Notes : *Fields marked in red are mandatory to fill. Rest as per conditions if any required.		9 Additional handling information 24-Hour Emergency Tel no: 001-352-323-3500 24-Hour Emergency Contact: INFOR TRAC/ CCN#: 83978	Gross mass (kg) 8876.40 KGS
		Net Mass 6828.00 KGS	Cube(m3) 56.05CBM
		Total cube (m3)	
Other Details			
15 Container identification no. SUDU6992345	16 Seal number(s) ML-VN4192045	17 Container size & type 1 X 40' HC FCL	18 Tare mass (kg) 3860 KGS
CONTAINER PACKING CERTIFICATE I hereby declare that the goods described above have been placed/loaded into the container/vehicle identified above in accordance with the applicable provisions. **MUST BE COMPLETED AND SIGNED FOR ALL CONTAINER/VEHICLE LOADS BY PERSON RESPONSIBLE FOR PACKING/LOADING		19 Total gross (incl. tare) (kg) 12,736.40 KGS	
20 Name of company (stamp & signature are mandatory) CHERVON INDUSTRY (VIETNAM) CO., LTD		21 RECEIVING ORGANIZATION RECEIPT Received the above number of packages/containers/trailers in apparent good order and condition, unless stated herein: RECEIVING ORGANIZATION RE-MARKS:	
22 Name of company (OF SHIPPER PREPARING THIS NOTE) (stamp & signature are mandatory) CHERVON INDUSTRY (VIETNAM) CO., LTD		23 Infiller's name	24 Name of company (OF SHIPPER PREPARING THIS NOTE) (stamp & signature are mandatory) CHERVON INDUSTRY (VIETNAM) CO., LTD
Name/status of declarant MS MAY	Vehicle reg no.	Name/status of declarant MS MAY CONG TY	25 Name of company (OF SHIPPER PREPARING THIS NOTE) (stamp & signature are mandatory) CHERVON INDUSTRY (VIETNAM) CO., LTD
Place and date BINH DUONG, 20/10/2023	Signature and date	Place and date BINH DUONG, 20/10/2023	Signature and date
Signature of declarant 	DRIVER'S SIGNATURE 	Signature of declarant 	Signature of declarant 
* DANGEROUS GOODS You must specify proper shipping name, hazard class, UN No., Packaging group, (where assigned) Marine pollutant and describe the mandatory requirements, under applicable national and international governmental regulations. For the purpose of the IMDG Code see 5.4.1. ** For the purpose of the IMDG Code see 5.4.2.			

**TỔNG GIÁM ĐỐC**