

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

**GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH ĐIỀU
HÀNH VÀ QUY HOẠCH BÃI TẠI CÔNG TY TNHH
MTV CẢNG TÂN CẢNG – CÁI MÉP THỊ VẢI**

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. Đỗ Thanh Phong

Sinh viên thực hiện: Phạm Nguyễn Vũ

Mã SV: 21031525 **Lớp:** DH21LG3

Bà Rịa-Vũng Tàu, tháng 1 năm 2025

LỜI CAM ĐOAN

Em xin cam đoan Khóa luận tốt nghiệp với đề tài “Giải pháp nâng cao hiệu quả quy trình điều hành và quy hoạch bãi tại Công Ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải” là công trình nghiên cứu của riêng em dưới sự hướng dẫn của Thầy ThS. Đỗ Thanh Phong.

Em xin chịu mọi trách nhiệm về sự cam đoan này!

Bà Rịa – Vũng Tàu, 8 tháng 1 năm 2025

Người thực hiện

Phạm Nguyễn Vũ

LỜI CẢM ƠN

Sau khoảng thời gian hơn ba năm học tập tại Trường Đại Học Bà Rịa – Vũng Tàu, được sự giảng dạy và hỗ trợ nhiệt tình của các Thầy Cô đã giảng dạy những kiến thức về mặt lý thuyết về chuyên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng. Em xin gửi lòng biết ơn chân thành đối với các Thầy Cô giảng viên trong Khoa Kinh tế biển – Logistics và đặc biệt trân trọng gửi lời cảm ơn đến thầy ThS. Đỗ Thanh Phong là người đã trực tiếp hướng dẫn và tận tâm giúp đỡ em hoàn thành bài khóa luận này.

Đồng thời, em cũng xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban Giám Đốc Công Ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải và tất cả anh chị thuộc các bộ phận trong Công ty, đặc biệt là tất cả anh chị của phòng Điều Độ và phòng Kế Hoạch Kinh Doanh đã tạo điều kiện thuận lợi cho em có cơ hội để trau dồi thêm vốn kiến thức thực tế của mình.

Do kiến thức còn nhiều hạn chế và khả năng tiếp thu thực tế còn nhiều bờ ngỡ nên bài khóa luận này sẽ không thể tránh khỏi những thiếu sót. Kính mong nhận được sự góp ý và giúp đỡ từ phía Công ty và các Thầy Cô.

Em xin chân thành cảm ơn!

Bà Rịa – Vũng Tàu, 8 tháng 1 năm 2025

Người thực hiện

Phạm Nguyễn Vũ

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG 1: GIỚI THIỆU TỔNG QUÁT VỀ TÂN CẢNG - CÁI MÉP THỊ VẢI	3
1.1. Lịch sử ra đời và phát triển.....	3
1.1.1. Giới thiệu chung về TCTT	3
1.1.2. Quá trình hình thành và phát triển của TCTT	4
1.2. Các ngành nghề kinh doanh	6
1.3. Cơ sở vật chất, kỹ thuật	7
1.4. Tình hình nhân lực.....	10
1.5. Khách hàng, thị trường và đối thủ cạnh tranh	10
1.5.1. Khách hàng	10
1.5.2. Thị trường và Đối thủ cạnh tranh	11
1.6. Cơ cấu tổ chức	11
1.6.1. Sơ đồ tổ chức	11
1.6.2. Chức năng, nhiệm vụ của bộ máy quản lý	12
1.7. Kết quả hoạt động kinh doanh 6 tháng đầu năm 2023	17
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1	19
CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG ĐIỀU HÀNH BÃI TẠI CẢNG BIỂN	20
2.1. Khái quát chung về cảng biển	20
2.1.1. Khái niệm	20
2.1.2. Vai trò, nhiệm vụ và chức năng của cảng	20
2.1.3. Tính chất sản xuất của cảng.....	21
2.2. Khái quát chung về bãi container	22
2.2.1. Khái niệm về bãi container	22
2.2.2. Đặc điểm bãi container	23
2.2.3. Chức năng của bãi container	23
2.2.4. Một số thiết bị xếp dỡ chủ yếu sử dụng trong bãi container	24
2.3. Hoạt động điều hành bãi tại cảng biển	25

2.3.1. Khái niệm liên quan.....	25
2.3.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến điều hành bãi	26
2.3.3. Các chỉ tiêu đánh giá hoạt động điều hành bãi.....	27
2.3.4. Ứng dụng phần mềm TOPX trong hoạt động điều hành bãi.....	28
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2	28
CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH ĐIỀU HÀNH VÀ QUY HOẠCH BÃI TẠI TÂN CẢNG – CÁI MÉP THỊ VẢI	29
3.1. Quy hoạch bãi tại Cảng	29
3.1.1. Quy định chung khi hạ bãi.....	30
3.1.2. Quy định khi hạ bãi xuất tàu.....	30
3.1.3. Quy định khi hạ bãi nhập tàu.....	31
3.2. Công tác điều hành bãi	32
3.2.1. Nhiệm vụ chung (Control Center).....	32
3.2.2. Quy trình điều hành sà lan.....	32
3.2.3. Quy trình điều hành nhập tàu	41
3.2.4. Quy trình giao, nhận xe ngoài vào cảng.....	48
3.3. Phân tích môi trường hoạt động kinh doanh của công ty.....	55
3.3.1. Môi trường vĩ mô	55
3.3.2. Môi trường vi mô	57
3.3.3. Ma trận SWOT	59
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3	60
CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH ĐIỀU HÀNH VÀ QUY HOẠCH BÃI TẠI TÂN CẢNG - CÁI MÉP THỊ VẢI	61
4.1. Giải pháp 1: Tối ưu hóa hoạt động khai thác bãi	61
4.2. Giải pháp 2: Đầu tư cơ sở vật chất và hạ tầng.....	62
4.3. Giải pháp 3: Tăng cường hợp tác các hãng tàu, mở rộng mạng lưới kết nối khu vực FTZ	63
KẾT LUẬN CHƯƠNG 4	64
KẾT LUẬN	65
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	66

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

TỪ VIẾT TẮT/ TIẾNG ANH	DIỄN GIẢI
TCT TCSG	Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn
TCTT	Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải
TTĐH SX	Trung tâm Điều hành sản xuất
SXKD	Sản xuất kinh doanh
Nv	Nhân viên
Lines cont	Dãy container
CM-TV	Cái Mép – Thị Vải
Bay/Row/Tier	Khoang/Hàng/Lớp (container)
IMO	International Maritime Organization (Tổ chức Hàng hải Quốc tế)
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code (Quy phạm Hàng hóa Nguy hiểm Quốc tế)
ISO	International Organization for Standardization (Tổ chức Tiêu chuẩn Quốc tế)
ETD/ETA	Thời gian dự kiến tàu rời/đến

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 1.1. Các ngành nghề kinh doanh tại TCTT	6
Bảng 1.2. Trang thiết bị, kỹ thuật của TCTT.....	8
Bảng 1.3. Tình hình nhân lực của TCTT.....	10
Bảng 1.4. Chi tiết sản lượng các tuyến dịch vụ 6 tháng đầu năm 2023	18
Bảng 1.5. Kết quả thực hiện các chỉ số SXKD 6 tháng đầu năm 2023 so với 6 tháng đầu năm 2022	19
Bảng 2.1. Một số thiết bị, phương tiện chủ yếu sử dụng tại bãi container.....	24
Bảng 3.1. Quy hoạch bãi	29
Bảng 3.2. Ma trận SWOT - TCTT.....	59

DANH MỤC CÁC HÌNH

Hình 1.1. Logo TCTT	3
Hình 1.2. Cầu tàu TCTT	7
Hình 1.3. Một số trang thiết bị của TCTT	8
Hình 1.4. Một số Khách hàng của TCTT	11
Hình 1.5. Sơ đồ tổ chức TCTT	12
Hình 2.1. Giao diện minh họa phần mềm TOPX	28
Hình 3.1. Sơ đồ quy hoạch bãi TCTT	29
Hình 3.2. Quy định chung khi hạ bãi.....	30
Hình 3.3. Quy trình điều hành sà lan đối với khách hàng	33
Hình 3.4. Quy trình điều hành sà lan đối với sà lan của Cảng khai thác	34
Hình 3.5. Quy trình sà lan hàng nhập	35
Hình 3.6. Email kế hoạch nhập sà lan MK 19.....	36
Hình 3.7. Kế hoạch làm hàng nhập sà lan MK 19.....	36
Hình 3.8. Quy trình sà lan hàng xuất.....	38
Hình 3.9. Email kế hoạch xuất sà lan Newport Cypress 19	39
Hình 3.10. Danh sách container sà lan Newport Cypress 19 xuất	39
Hình 3.11. Kế hoạch cầu bến DK tuần 37 (tháng 9/2024)	41
Hình 3.12. Quy trình điều hành nhập tàu	42
Hình 3.13. Kế hoạch giải phóng tàu Mol Explorer	43
Hình 3.14. Sơ đồ bay hàng nhập tàu Mol Explorer.....	44
Hình 3.15. Màn hình Y94 trên phần mềm TOPX.....	44
Hình 3.16. Kế hoạch bố trí phương tiện tàu Mol Explorer	45
Hình 3.17. Màn hình Bộ lọc Y60 trên phần mềm TOPX.....	45
Hình 3.18. Màn hình E80 trên TOPX.....	46
Hình 3.19. Quy trình khách hàng lấy container từ bãi	48
Hình 3.20. Phiếu EIR.....	51
Hình 3.21. Quy trình khách hàng lấy container từ bãi	51
Hình 3.22. Phiếu Đăng ký làm hàng, XNB	53

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lí do chọn đề tài

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Các cảng biển, với vai trò là cửa ngõ giao thương quốc tế, luôn phải đối mặt với những yêu cầu ngày càng cao về hiệu quả, năng suất và chất lượng dịch vụ. Trong đó, hoạt động điều hành bãi container là một khâu then chốt, ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả chung của cảng.

Chính vì thế, em lựa chọn đề tài **“Giải pháp nâng cao hiệu quả quy trình điều hành và quy hoạch bãi tại Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải”** vì em nhận thấy đây là một đề tài có tính thiết thực cũng như trong việc hiểu rõ về một số quy trình liên quan mật thiết khác trong việc điều hành bãi và còn là việc nâng cao hiệu quả làm việc của cảng.

2. Mục đích nghiên cứu

- Tìm hiểu về Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (TCTT)
- Tìm hiểu về thực trạng các quy trình điều hành và quy hoạch bãi container tại cảng TCTT.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: Quy trình điều hành và quy hoạch bãi
- Phạm vi nghiên cứu: Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải

4. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp thu thập tài liệu: Thu thập các tài liệu có liên quan của đơn vị, các tài liệu có chữ ký và dấu xác nhận của đơn vị.
- Phương pháp phân tích: Làm rõ các thông tin đó, sắp xếp lại chúng theo trình tự hợp lí nhất so với đề tài nghiên cứu.

5. Kết cấu của đề tài nghiên cứu

Nội dung đề tài được thể hiện qua 4 chương:

- Chương 1: Giới thiệu tổng quát về Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải

- Chương 2: Cơ sở lý luận về hoạt động điều hành bãi tại cảng biển
- Chương 3: Thực trạng quy trình điều hành và quy hoạch bãi Tân Cảng – Cái Mép
Thị Vải
- Chương 4: Giải pháp nâng cao hiệu quả quy trình điều hành và quy hoạch bãi tại
Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải

CHƯƠNG 1: GIỚI THIỆU TỔNG QUÁT VỀ CÔNG TY TNHH MTV CẢNG TÂN CẢNG – CÁI MÉP THỊ VẢI

1.1. Lịch sử ra đời và phát triển

1.1.1. Giới thiệu chung về TCTT

Hình 1.1. Logo TCTT



(Nguồn: <http://tancangcaimepthivai.com.vn/>)

Cảng Tân Cảng - Cái Mép Thị Vải (TCTT) nằm trong hệ thống cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu, tọa lạc trong Khu công nghiệp Cái Mép, cách Tp. Hồ Chí Minh, Long An, Bình Dương, Biên Hòa khoảng 70 – 80 km đường bộ, 50 km đường sông, rất thuận tiện cho việc kết nối với các Khu công nghiệp Cái Mép với QL 51. TCTT cùng với Cảng Tân Cảng – Cái Mép (TCCT), Cảng Quốc tế Tân cảng - Cái Mép (TCIT) đã tạo thành Cụm cảng container liên hoàn trong hệ thống cảng của TCT TCSG tại tỉnh BR-VT.

❖ Tên Công ty

- Tên Tiếng Việt: Công Ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải
- Tên giao dịch: Công Ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải
- Tên Tiếng Anh: Tan Cang – Cai Mep Thi Vai One Member LLC
- Tên viết tắt: TCTT

❖ Địa chỉ liên hệ

- Trụ sở công ty: Khu Phố Tân Lộc, Phường Phước Hòa, Thị Xã Phú Mỹ, BR-VT
- Điện thoại: (+84) 64.393.8778 Fax: (+84) 64.393.8777
- Email: tctt@saigonnewport.com.vn
- Hotline Điều hành sản xuất: 0962.353.500

❖ Thông tin mã cảng

- Tên cảng trên HT Hải quan VNACCS/VCIS: TAN CANG CAI MEP THI VAI.
- Mã cảng trên HT HQ VNACCS/VCIS: VNTTT Customs department code: 51CI.
- Địa điểm lưu kho Hải quan: 51CIS09
- Mã cảng trên hệ thống UNECE: VNTOT

- Mã Chi cục Hải quan: 51CI

❖ **Cột mốc quan trọng**

- Ngày thành lập: Quyết định số 4551/QĐ-BQP ngày 30/10/2015 Bộ trưởng BQP
- Ngày đón chuyển tàu đầu tiên: 04/04/2014
- Ngày khai trương: 24/02/2016

❖ **Kết cấu hạ tầng**

- | | |
|---------------------------|--|
| - Tổng diện tích: 48 ha | - Khả năng tiếp nhận tàu: 160.000DWT |
| - Số lượng bến: 2 bến | - Công suất thiết kế bãi: 1.500.000Teu/năm |
| - Chiều dài cầu bến: 600m | - Diện tích kho: |
| - Cốt luồng: -14m | + Kho 1: 10.000 m ² |
| - Độ sâu trước bến: -16m | + Kho 2: 6.400 m ² |

1.1.2. Quá trình hình thành và phát triển của TCTT

Tháng 8/2005, bằng Quyết định số 791/QĐ-TTg, Thủ Tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng số 5, trong đó xác định khu vực Thị Vải - Cái Mép sẽ đóng vai trò cảng cửa ngõ cho toàn vùng.

Cảng ODA Tân Cảng Cái Mép là cảng nằm trong dự án xây dựng cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải, một trong những dự án phát triển cơ sở hạ tầng quan trọng nhất của Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản tại Việt Nam. Trong đó, gói thầu số 1 của dự án là xây dựng cảng container Cái Mép gồm 2 bến và hệ thống kho bãi, nhà xưởng đồng bộ. Dự án được khởi công ngày 14/10/2008 và hoàn thành ngày 14/10/2012.

Ngày 30/12/2013, TCT TCSG và Cục HHVN đã ký hợp đồng về việc cho TCT TCSG thuê khai thác kết cấu hạ tầng Bến cảng Container Quốc tế Cái Mép với thời hạn là 30 năm và được TCT TCSG khai thác với tên gọi là cảng ODA Tân Cảng Cái Mép.

Sáng ngày 4/4/2014, TCTT - cảng nước sâu tại khu vực Cái Mép của Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã đón chuyển tàu đầu tiên cập cảng, tàu khách Diamond Princess.

Ngày 27/4/2014, Cảng container nước sâu Cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải chào đón chuyển tàu đầu tiên cập Cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải - Tàu MOL WISDOM thuộc Hãng tàu Mitsui O.S.K Lines (Nhật) với chiều dài tàu 245 m và sức chở 5.500 Teus, trọng tải toàn phần 40.000 DWT. Cảng nước sâu Tân Cảng Cái Mép Thị Vải đi vào hoạt động cùng với việc các Hãng tàu triển khai tuyến dịch vụ trực tiếp sang Mỹ đã thu hút sự chú ý rất lớn của các nhà xuất nhập khẩu Việt Nam và thế giới. Việc triển khai tuyến chạy thẳng từ Việt Nam tới các Cảng khu vực Châu Mỹ và Châu Âu góp phần tích

cực trong việc giảm thiểu chi phí, thời gian vận chuyển hàng và giảm thiểu rủi ro cho các doanh nghiệp, thúc đẩy mạnh mẽ hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam.

Ngày 17/06/2015, tàu du lịch biển cao cấp QUANTUM OF THE SEAS đã cập cảng ODA Tân Cảng - Cái Mép. Hơn 6000 du khách quốc tế đã tham quan Thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa - Vũng Tàu.

Đặc biệt, ngày 08/09/2015, tại Cảng Tân Cảng ODA Cái Mép (TCTT), TCT Tân Cảng Sài Gòn đã giới thiệu tuyến dịch vụ mới đi bờ Đông Hoa Kỳ của hãng tàu Zim tại TCTT, Giám đốc Thương mại ZIM Việt Nam - đã giới thiệu về tuyến dịch vụ mới Z7S - ZIM SEVEN STAR (gồm các Line ZIM, OOCL, MOL, ...) đi từ Việt Nam đến bờ Đông Hoa Kỳ, với hứa hẹn rút ngắn thời gian và chi phí cho khách hàng, đồng thời ZIM cũng có nhiều ưu đãi cho khách hàng tại Việt Nam.

Ngày 30/11/2015, Bộ trưởng BQP đã ra QĐ số 4551/QĐ-BQP về việc thành lập Cty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (trên cơ sở cảng ODA Tân Cảng Cái Mép), cảng có tên thương mại: Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (viết tắt là cảng TCTT). Cảng TCTT chính thức hoạt động từ ngày 01/01/2016.

Cùng với các Cảng thuộc TCT TCSG tại cụm cảng CM-TV là TCCT và TCIT, cảng TCTT là một bộ phận tạo nên cụm cảng Tân Cảng - Cái Mép, một cụm cảng năng động luôn nỗ lực không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ, nâng cao hiệu quả khai thác cảng, đảm bảo vai trò là cầu nối cho hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và thế giới, giữa khu vực Bà Rịa – Vũng Tàu với TP.HCM và các tỉnh, thành phía Nam. Trong năm 2015, sản lượng container của cả Cụm đạt gần 1,2 triệu TEU, chiếm hơn 70% thị phần sản lượng container của khu vực Cái Mép.

Ngày 15/4/2016, Cảng TCTT đã ký hợp đồng với liên minh 2 hãng tàu Maersk và MSC (liên minh 2M) để khai thác tuyến dịch vụ TP11 của liên minh 2M tại cảng TCTT. Con tàu đầu tiên của tuyến cập cảng là tàu Arthur Maersk, có sức chở gần 110.000 DWT. Tuyến TP11 là tuyến dịch vụ đi thẳng từ Vũng Tàu đến bờ Đông Hoa Kỳ qua kênh đào Suez. Sự kiện đón tuyến TP11 đánh dấu bước tiến vững chắc của cảng TCTT trong lĩnh vực kinh doanh, khai thác.

Cho đến nay TCTT đã ký kết hợp đồng với nhiều hãng tàu khai thác nhiều tuyến phục vụ khác nhau như: PHX (Hãng tàu NYK), WIN (Liên minh hãng tàu: NYK, HPL, TSL, YML, EXPRESS FEEDER), FEW3 (MAERSK), TP11 (Liên minh 2M), Z7S (ZIM), CVX (ZIM)...

Ngày 24/5/2024, tại Thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, cảng Tân cảng - Cái Mép Thị Vải (TCTT) thuộc Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn và Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT) đã đồng tổ chức Lễ mở cổng kết nối hai cảng TCTT – CMIT.

Sáng 05/12/2024, tại thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Cảng Tân Cảng - Cái Mép Thị Vải (TCTT) thuộc Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã xếp dỡ TEU thứ 1 triệu thông qua cảng năm 2024 trên tàu Cosco England, thuộc tuyến dịch vụ PVCS, tuyến vận chuyển kết nối Việt Nam với bờ Tây Hoa Kỳ.

Với cơ sở vật chất kỹ thuật hiện đại, vị trí thuận lợi về địa lý, kinh tế và hệ thống Logistics kết nối hoàn chỉnh giữa Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải và các Cảng, ICD của Tân Cảng Sài Gòn tại TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai, các tuyến vận tải thủy kết nối với Đồng Bằng Sông Cửu Long và Campuchia tới Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải. “Bằng uy tín, chất lượng dịch vụ và tính chuyên nghiệp, Cảng Container nước sâu Tân Cảng Cái Mép Thị Vải đã trở thành điểm đến tin cậy và đầy hứa hẹn đối với các hãng tàu, đại lý hãng tàu, các nhà xuất nhập khẩu trong và ngoài nước” như Đại diện các Hãng tàu đã phát biểu.

Bên cạnh việc khai thác tàu container với lợi thế cầu tàu dài, Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải khai thác thêm dịch vụ đón tàu du lịch.

1.2. Các ngành nghề kinh doanh

Bảng 1.1. Các ngành nghề kinh doanh tại TCTT

TT	Tên ngành, nghề, dịch vụ.
1	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải.
2	Bốc xếp hàng hóa.
3	Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải (trừ ô tô con, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác). Chi tiết: Sửa chữa và bảo dưỡng định kỳ tàu thuyền.
4	Sản xuất thân xe có động cơ, rơ moóc và bán rơ moóc. Chi tiết: Sản xuất rơ moóc và bán rơ moóc, sản xuất container.
5	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa.
6	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ.
7	Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa.

TT	Tên ngành, nghề, dịch vụ.
8	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy.
9	Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương.
10	Cho thuê xe có động cơ Chi tiết: Cho thuê xe ô tô, cho thuê xe có động cơ khác.
11	Cho thuê máy móc, thiết bị và đồ dùng hữu hình khác.
12	Dịch vụ hỗ trợ liên quan đến quảng bá và tổ chức tua du lịch Chi tiết: Dịch vụ đón tàu khách du lịch quốc tế.
13	Khai thác, xử lý và cung cấp nước. Chi tiết: Dịch vụ cung cấp nước ngọt.
14	Dịch vụ khu vực cảng mở: Mua bán, phân loại, lưu trữ, bảo quản, sửa chữa bao gói hàng hóa (trừ đóng gói thuốc bảo vệ thực vật)

(Nguồn: Phòng Kế hoạch Kinh doanh TCTT)

Hiện nay, cảng đang hoạt động với 4 công năng chính là Khai thác tàu Container; Tiếp nhận tàu khách du lịch quốc tế; tiếp nhận tàu giàn khoan và tổ chức dịch vụ hậu cần, kỹ thuật dầu khí; tiếp nhận và khai thác tàu hàng tổng hợp.

1.3. Cơ sở vật chất, kỹ thuật

Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải có 2 cầu tàu với tổng chiều dài 600 mét, độ sâu trước bến là 15 m, 48 hecta bãi; 16.400m² kho. Với lợi thế cầu tàu dài cảng có thể vừa giải phóng tàu mẹ, vừa giải phóng sà lan, đảm bảo vận chuyển hàng hóa tới cảng đích nhanh chóng và an toàn, cảng đồng thời có thể tiếp nhận các loại tàu container, tàu khách, tàu hàng rời, tàu chuyên dụng khác.

Hình 1.2. Cầu tàu TCTT



Cảng đang ứng dụng hệ thống *TOP-X*, *TOPO-VN* với hỗ trợ các thao tác tự động trong quy hoạch tàu và bãi container; Bố trí thiết bị xử lý Container; Định vị chính xác vị trí và thông tin container; Liên thông với hệ thống kiểm tra bức xạ cho hàng hóa qua thiết bị đầu cuối; Liên thông với ngân hàng điện tử và Kết nối Cổng/Tàu qua EDI.

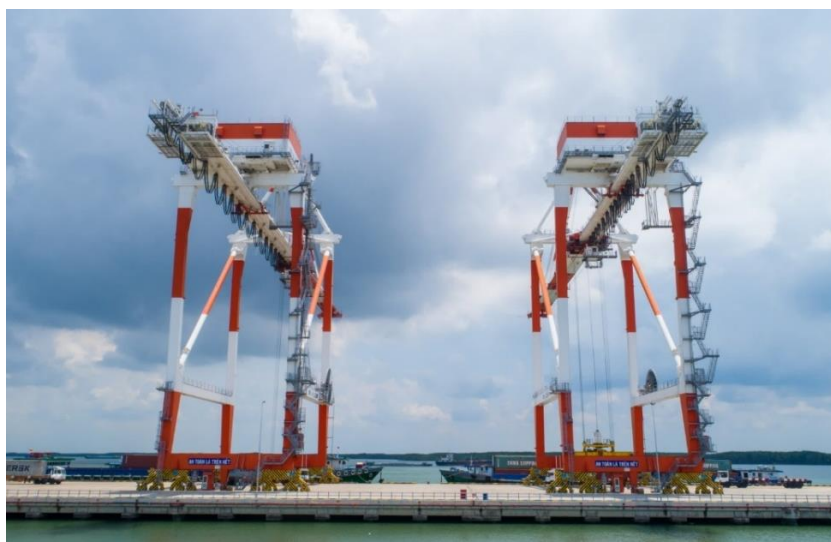
Bảng 1.2. Trang thiết bị, kỹ thuật của TCTT

Loại thiết bị	Số lượng (chiếc)	Năng suất (cont/h/cầu)	Tầm hoạt động
Cầu bờ	04	25-30	52m (18 hàng cont.), sức nâng 50 tấn, ngáng đôi
	03	25-30	65m (21-23 hàng cont), sức nâng 65T, ngáng đôi
Cầu khung (RTG 6+1)	15	22	4 lớp chiều cao, 6 hàng rộng
Xe nâng	02		
Đầu kéo	42		
Ổ điện lạnh	486		
Cổng vào	14		9 đường vào, 5 đường ra
Cầu cân	3		Sức cân mỗi trạm 80T

(Nguồn: Phòng Kỹ thuật – Cơ giới TCTT)

Hình 1.3. Một số trang thiết bị của TCTT

Cầu bờ



Cầu khung RTG



Xe đầu kéo



Xe nâng container



Cổng vào TCTT



(Nguồn: <http://tancangcaimepthivai.com.vn/>)

1.4. Tình hình nhân lực

Bảng 1.3. Tình hình nhân lực của TCTT

STT	CHỈ TIÊU	SỐ LƯỢNG	TỶ TRỌNG
1	Theo trình độ	166	100
1.1	Thạc sỹ	8	4.82
1.2	Đại học	75	45.18
1.3	Cao đẳng	66	39.76
1.4	Trung cấp	14	8.43
1.5	Sơ cấp	3	1.81
2	Theo giới tính	166	100
2.1	Nam	142	85.54
2.2	Nữ	24	14.45
3	Theo độ tuổi	166	100
3.1	Dưới 31	23	13.85
3.2	Từ 31 - 45	97	58.43
3.3	Từ 46 - 50	16	9.63
3.4	Từ 51 - 55	22	13.25
3.5	Trên 55	8	4.82

(Nguồn: P. Tổ chức lao động – Tiền lương TCTT)

Với phương châm nhân lực là tài sản quý giá tốt nhất của công ty, cảng TCTT luôn dành một sự quan tâm lớn nhất với đội ngũ nhân viên của mình.

Hiện nay, Cảng TCTT đang sở hữu một đội ngũ nhân viên đông đảo với trình độ chuyên môn vững vàng, phần lớn nhân viên của công ty đã được hoặc đang được đào tạo bài bản về hoạt động khai thác cảng và logistics.

1.5. Khách hàng, thị trường và đối thủ cạnh tranh

1.5.1. Khách hàng

TCTT hiện đang hợp tác với các hãng tàu lớn như Maersk, Cosco, OOCL, CMA-CGM, NYL..., các cảng biển trong cả nước và trên quốc tế, các nhà vận tải và các doanh nghiệp thương mại, xuất nhập khẩu tại Việt Nam.

Hình 1.4. Một số Khách hàng của TCTT



(Nguồn: <http://tancangcaimepthivai.com.vn/>)

1.5.2. Thị trường và Đối thủ cạnh tranh

Thị trường của TCTT: là khu công nghiệp trọng điểm tại Đông Nam Bộ bao gồm Bà Rịa Vũng Tàu, Bình Dương, Đồng Nai, TP Hồ Chí Minh,... Đông Nam Bộ được biết đến là vùng kinh tế có số lượng KCN đông nhất cả nước (chiếm 35% cả nước). Năm 2019 đánh dấu bước phát triển lớn của vùng trong việc xuất siêu đạt kỉ lục, có tác động lớn đến kinh tế cả nước.

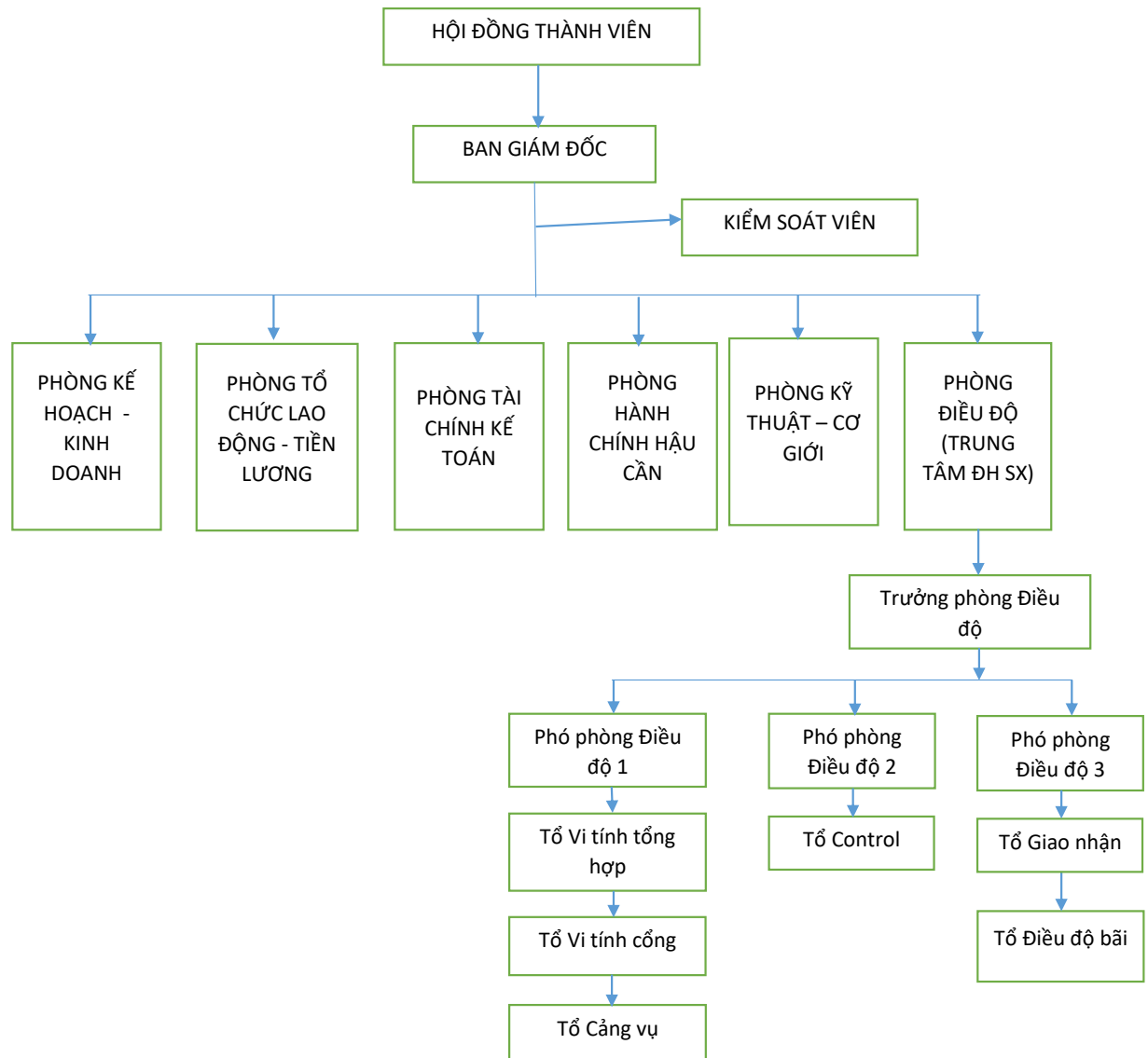
TCTT hiện phục vụ cho các Liên minh The New World Alliance (TNWA) gồm các Hãng tàu MOL, Hyundai, APL; Liên minh CKYH gồm các Hãng tàu Cosco, K'line, YangMing và Hanjin cũng triển khai tuyến dịch vụ trực tiếp sang Bờ Tây nước Mỹ; Liên minh Grand Alliance của OOCL, Hapag Lloyd, NYK triển khai dịch vụ trực tiếp sang Bờ Đông nước Mỹ đến các Cảng lớn như: Yokohama, ToKyo, Shanghai, NewYork, Long Beach,...

Đối thủ cạnh tranh: Hiện tại TCTT là cảng nước sâu đang tiếp nhận size tàu lớn 160.000 DWT. Trong khu vực cảng cửa ngõ và trung tâm trung chuyển Cái Mép – Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu) hiện tại có cảng CMIT (cảng liên doanh với hãng tàu CMA-CGM) và SSIT (cảng liên doanh với hãng tàu MSC) là những đối thủ cạnh tranh trực tiếp với TCTT, có khả năng tiếp nhận size tàu và công suất khai thác, tuyến dịch vụ tương tự.

1.6. Cơ cấu tổ chức

1.6.1. Sơ đồ tổ chức

Hình 1.5. Sơ đồ tổ chức TCTT



(Nguồn: P. Tổ chức lao động – Tiền lương TCTT)

1.6.2. Chức năng, nhiệm vụ của bộ máy quản lý

1.6.2.1. Hội đồng thành viên

- Quyết định chiến lược phát triển, phương thức và kế hoạch đầu tư, kinh doanh;
- Quyết định phương thức đầu tư và dự án đầu tư có giá trị lớn;
- Quyết định giải pháp phát triển thị trường, tiếp thị và chuyển giao công nghệ; thông quan hợp đồng vay; mua, bán tài sản có giá trị lớn;
- Quyết định tăng hoặc giảm, chuyển nhượng Vốn điều lệ, quyết định thời điểm và phương thức huy động thêm vốn;
- Quyết định bổ nhiệm, miễn nhiệm, tuyển dụng và chấm dứt hợp đồng lao động đối với một số chức danh được Điều lệ công ty quy định thuộc thẩm quyền của Hội đồng thành viên;

f) Quyết định mức lương, thưởng, thù lao và lợi ích khác đối với Chủ tịch Hội đồng thành viên, thành viên Hội đồng thành viên, Giám đốc, Phó Giám đốc, các Trưởng phòng và chức danh Hội đồng thành viên bổ nhiệm;

g) Thông qua báo cáo tài chính hằng năm, phương án sử dụng và phân chia lợi nhuận sau thuế cũng như phương án xử lý lỗ của công ty;

h) Quyết định cơ cấu tổ chức quản lý của công ty;

i) Quyết định thành lập công ty con, chi nhánh, văn phòng đại diện;

+ Sửa đổi, bổ sung Điều lệ;

+ Quyết định tổ chức lại công ty;

+ Quyết định mở tài khoản ngân hàng của công ty.

1.6.2.2. Giám đốc

a) Tổ chức thực hiện các quyết định, nghị quyết của Hội đồng thành viên;

b) Là người Đại diện theo pháp luật của công ty;

c) Quyết định các vấn đề liên quan đến hoạt động kinh doanh hàng ngày công ty;

d) Tổ chức thực hiện kế hoạch, phương án kinh doanh và đầu tư của công ty đã được Hội đồng thành viên phê duyệt;

e) Quy định và ban hành quy chế quản lý nội bộ công ty;

f) Chỉ đạo và chủ trì xây dựng kế hoạch quân sự, kế hoạch SXKD, CTĐ – CTCT, chiến lược phát triển công ty; công tác quy hoạch, đầu tư, xây dựng cơ bản, mua sắm thiết bị, tổ chức biên chế, xây dựng lực lượng, tuyển dụng lao động, tài chính, tiền lương;

g) Bổ nhiệm, miễn nhiệm các chức danh quản lý trong công ty, trừ các chức danh được bổ nhiệm, miễn nhiệm của Hội đồng thành viên và cấp trên;

h) Ký kết hợp đồng theo thẩm quyền và chịu trách nhiệm trước Hội đồng thành viên;

i) Quyết định giải pháp marketing và phát triển thị trường;

j) kiến nghị phương án cơ cấu tổ chức công ty;

k) Trình báo cáo quyết toán tài chính 06 tháng và hàng năm lên Hội đồng thành viên; ký tất cả sổ sách, báo cáo tài chính, kế toán theo quy định của pháp luật;

l) Kiến nghị phương án sử dụng lợi nhuận hoặc xử lý lỗ trong kinh doanh.

1.6.2.3. Phòng Kế hoạch - Kinh doanh

a) Tham mưu cho Đảng ủy, Ban Giám đốc về công tác SXKD; lập kế hoạch đầu tư phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh, khai thác cầu tàu, bến bãi, kho vận, logistics, hợp đồng, thương vụ, pháp chế, văn phòng; tổ chức thực hiện các hoạt động kinh doanh

– đối ngoại, nghiên cứu thị trường, năng lực cạnh tranh, nhu cầu khách hàng để đề xuất cải tiến, quảng bá giới thiệu dịch vụ nhằm tăng khả năng cạnh tranh và hiệu quả của hoạt động sản xuất kinh doanh;

b) Chủ trì việc xây dựng kế hoạch SXKD năm; lập các kế hoạch phát triển quản lý kinh doanh khai thác; soạn thảo Hợp đồng và quản lý các hợp đồng dịch vụ;

c) Phối hợp với các đơn vị chức năng trong đơn vị và TCT xây dựng, điều chỉnh kịp thời biểu giá đối nội, chính sách khai thác, giá cả dịch vụ.

d) Xây dựng kế hoạch đầu tư, phát triển dự án hợp tác kinh doanh, thủ tục đấu thầu lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ, tài sản, trang thiết bị... theo yêu cầu của Ban Giám đốc;

e) Thực hiện truyền thông tiếp thị, xây dựng và phát triển thương hiệu công ty, quan hệ công chúng. Nghiên cứu và phân tích thị trường; xây dựng hệ thống quản lý quan hệ khách hàng.

1.6.2.4. Phòng Tổ chức lao động – Tiền lương

a) Thực hiện kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng nâng bậc nhằm nâng cao trình độ, chuyên môn nghiệp vụ cho CB, CNV phù hợp và đáp ứng yêu cầu sản xuất;

b) Thực hiện chế độ chính sách của Nhà nước, Quân đội và của công ty đối với người lao động; Soạn Hợp đồng lao động; giải quyết các chính sách về bảo hiểm xã hội; tính lương, thưởng cho cán bộ, công nhân viên, người lao động Công ty.

c) Chủ động phối hợp tốt với các cơ quan, đơn vị đóng quân trong địa bàn giải quyết các vấn đề phát sinh liên quan đến ANTT, xây dựng địa bàn đóng quân an toàn. Tổ chức bảo vệ, tuần tra canh gác, kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ người, phương tiện ra vào, lưu trú trong cảng, không để xảy ra mất mát, cháy nổ, đảm bảo an toàn cho đơn vị và hàng hóa, kho hàng.

d) Tham mưu cho Ban giám đốc về các vấn đề liên quan đến chế độ, quyền lợi của người lao động trong Công ty.

1.6.2.5 Phòng Tài chính kế toán

a) Là cơ quan tham mưu cho Đảng ủy, Ban Giám đốc về công tác Tài chính – Kế toán của công ty đồng thời chịu sự chỉ đạo về nghiệp vụ của cơ quan tài chính cấp trên;

b) Tổ chức nguồn vốn tiền tệ bảo đảm cho quá trình SXKD của công ty không bị gián đoạn;

c) Mở sổ sách kế toán đúng quy định của Bộ Tài chính. Ghi chép đầy đủ chính xác các phát sinh công tác tài chính liên quan tới hoạt động SXKD và các hoạt động khác của đơn vị, đúng chế độ quy định:

- Lập kế hoạch thu chi tài chính năm;
- Chấp hành các chế độ thuế với Nhà nước;
- Kế toán và quyết toán tài chính năm theo quy định;
- Nộp các khoản tiền thuê cảng theo Hợp đồng;
- Tổ chức thanh toán kịp thời đầy đủ, đúng hạn, đúng chế độ chính sách các khoản phải thanh toán của công ty;
- Tổ chức quản lý vốn và tài sản, quản lý chi phí và thực hiện nghiệp vụ ngân hàng có liên quan;
- Tổ chức, kiểm tra, kiểm soát, kiểm toán đối với hoạt động tài chính của các Phòng, Ban và các tổ chức trong công ty;
- Lập báo cáo tài chính, báo cáo kết quả SXKD theo quy định;

c) Cân đối các nghiệp vụ phát sinh trên sổ sách kế toán, tham gia kiểm kê đánh giá lại các loại vật tư, hàng hóa tài sản lưu động thuộc nguồn vốn lưu động, tài sản cố định, định kỳ hàng năm theo quy định, lập các báo cáo, kiểm kê, theo đúng mẫu quy định của chế độ tài chính kế toán doanh nghiệp.

d) Trích lập và sử dụng các loại quỹ đúng chế độ, đúng mục đích;

e) Cung cấp các số liệu, tài liệu cho việc điều hành hoạt động SXKD; kiểm tra và phân tích hoạt động kinh tế, tài chính; phục vụ việc theo dõi thực hiện kế hoạch; phục vụ công tác thống kê thông tin kinh tế.

1.6.2.6. Phòng Điều độ

a) Tham mưu trực tiếp cho Ban Giám đốc. Chỉ huy điều hành mọi hoạt động trong dây chuyền sản xuất của đơn vị (thông qua Trung tâm Điều hành sản xuất); phối hợp triển khai các phương án tiếp nhận tàu, xếp dỡ, giao nhận, quản lý hàng hóa; cải tiến quy trình, thủ tục giao nhận góp phần khai thác tối đa năng lực của cảng, đảm bảo an toàn sản xuất, cầu bến, kho tàng, hàng hóa, phương tiện, con người. Quản lý giá, thu đúng, thu đủ, đảm bảo nguyên tắc;

b) Chịu trách nhiệm tổ chức quản lý điều hành cầu bến, xếp dỡ và khai thác kho, bãi, các phương tiện cơ giới xếp dỡ và các hoạt động dịch vụ theo chức năng ngành nghề hoạt động của công ty.

c) Lập các kế hoạch tiếp nhận tàu, phương án xếp dỡ – giao nhận, bảo quản hàng hóa tại kho, bãi; tổ chức thực hiện các hợp đồng kinh tế, dây chuyền sản xuất; điều hành hoạt động xếp dỡ, đảm bảo an toàn sản xuất, hàng hóa, phương tiện, con người, khoa học, hợp lý, tiết kiệm.

d) Xây dựng các quy trình tác nghiệp và thường xuyên cải tiến quy trình sản xuất để nâng cao hiệu quả khai thác cầu bến, kho, bãi;

e) Quy hoạch cầu bến, kho, bãi hàng; điều hành sử dụng hợp lý các phương tiện, lực lượng lao động, tăng năng suất xếp dỡ;

f) Phân tích, đánh giá hiệu quả khai thác cảng, chủ động đề xuất đầu tư phát triển các phương án sản xuất có hiệu quả cao;

g) Quản lý, điều hành công tác thương vụ – thu ngân;

h) Trực tiếp điều hành lực lượng bốc xếp, đảm bảo hoạt động sản xuất thông suốt. Phối hợp tốt với hãng tàu, khách hàng, Cụm cảng Tân cảng – Cái Mép, cảng Cát Lái, các ICD và các cơ quan hữu quan, trong công tác điều hành sản xuất chung toàn Tổng công ty TCSG và giải quyết các sự cố hiện trường phát sinh trong sản xuất. Trực tiếp giải quyết các tranh chấp về thương vụ với khách hàng, hãng tàu và các đội xếp dỡ trong phạm vi được phân công;

i) Chịu trách nhiệm trước Ban Giám đốc về quản lý sản lượng, chi phí trong sản xuất, an toàn hàng hóa, an toàn lao động, PCCN, quản lý trang thiết bị CNTT, đảm bảo “giữ tốt dùng bền, an toàn, tiết kiệm”;

j) Phối hợp các cơ quan chức năng của đơn vị và Tổng công ty TCSG thực hiện công tác huấn luyện bồi dưỡng nâng cao nghiệp vụ, cải tiến quy trình sản xuất, giao nhận hàng hóa đạt hiệu quả kinh tế cao.

1.6.2.7. Phòng Kỹ thuật – Cơ giới

a) Tham mưu cho Ban Giám đốc về công tác kỹ thuật, quản lý khai thác phương tiện, thiết bị; công tác xếp dỡ hàng hóa tại cầu bến, kho, bãi hàng; công tác sửa chữa đảm bảo kỹ thuật, vật tư cho phương tiện thiết bị của cảng;

b) Quản lý và khai thác tốt các phương tiện, thiết bị phục vụ xếp dỡ, sản xuất của cảng đảm bảo “giữ tốt dùng bền, an toàn, tiết kiệm”;

c) Xây dựng kế hoạch điều hành phương tiện (thông qua kế hoạch sản xuất của Phòng Điều độ) bố trí lực lượng sản xuất hợp lý, khoa học, hiệu quả;

d) Tổ chức thực hiện các phương án xếp dỡ, giao nhận hàng hóa, kế hoạch sản xuất của cảng;

e) Chủ trì công tác bảo dưỡng, kiểm tra định kỳ, đột xuất tình trạng an toàn kỹ thuật phương tiện, lập sổ sách báo cáo đánh giá tình trạng kỹ thuật của phương tiện thiết bị hàng ngày báo cáo Ban Giám đốc và TTĐHSX;

f) Lập kế hoạch sửa chữa, bảo dưỡng, đại tu phương tiện, thiết bị không làm ảnh hưởng sản xuất;

g) Lập kế hoạch đề xuất mua vật tư và tạm trữ vật tư các loại phục vụ sửa chữa, thay thế phương tiện, thiết bị đảm bảo sản xuất;

h) Đánh giá, báo cáo chất lượng phương tiện, thiết bị theo định kỳ và phối hợp các đơn vị kiểm kê phương tiện, thiết bị đơn vị.

Ngoài ra có nhân viên 03 hợp tác xã bốc xếp: Hợp tác xã Đại Đồng Container, Tân cảng số 1, Hiệp Thành số 3 thực hiện nhiệm vụ xếp dỡ, bảo quản container theo hợp đồng của Cảng.

Chi cục Hải quan Cái Mép thuộc Cục hải quan tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu;

Đại diện biên phòng cửa khẩu, Cảng vụ, kiểm dịch khu vực Cái Mép - Thị Vải.

1.6.2.8. Phòng hành chính hậu cần

a) Tham mưu và chịu trách nhiệm trước Đảng ủy, Ban Giám đốc về công tác Hành chính - Hậu cần (quân y, đảm bảo an toàn đơn vị), tiền lương, tổ chức biên chế, tuyển dụng, quản lý lao động, huấn luyện đào tạo (chuyên môn nghiệp vụ và quân sự);

b) Hướng dẫn, kiểm tra và tổ chức thực hiện các nghiệp vụ về công tác cải cách hành chính, pháp chế, văn thư, bảo mật, hành chính, phòng và khám chữa bệnh;

c) Thực hiện công tác quản lý, bố trí doanh trại, điện nước hợp lý, duy tu sửa chữa thường xuyên; đề xuất lập kế hoạch mua sắm và quản lý trang bị, doanh cụ, doanh trại, văn phòng phẩm, phục vụ hành chính - hậu cần, đảm bảo điều kiện làm việc cho người lao động;

d) Lưu trữ hồ sơ, cập nhật hồ sơ và quản lý CB, CNV qua hồ sơ.

e) Quản lý xăng dầu đúng chế độ quy định; tổ chức quản lý, trông, giữ xe nội bộ. Quản lý tài sản của đơn vị và chủ trì công tác kiểm kê định kỳ hàng năm

1.7. Kết quả hoạt động kinh doanh 6 tháng đầu năm 2023

- Trong sáu tháng đầu năm 2023: Số chuyến tàu tiếp nhận là 425 chuyến (trong đó: 197 tàu mẹ, 228 tàu trung chuyển).

- Sản lượng thông qua bằng container: 400.006 teus đạt 72,73% KH năm và tăng 145.423 teus; đạt 157,12% so với cùng kỳ 2022.
- Năng suất bình quân GPT Net đạt 117,78 moves/h; NS GPT portstay đạt 90,78 moves/h.
- + Tàu có năng suất Net cao nhất: SEASPAN CHIBA/V.0073E/ZIM/ZXB NS Net: 163,98 Moves/h, NS Portstay: 151,17 Moves/h.
- + Tàu có năng suất Portstay cao nhất: Tàu COSCO ENGLAND/V.056W-057E/OCL/PVCS: NS Net: 162,18 Moves/h, NS Portstay: 155,13 Moves/h.
- Công tác VCVN: Cảng tiếp nhận tổng số 2461 lượt sà lan, trong đó tiếp nhận 2246 sà lan cảng và 215 lượt sà lan ngoài. Sản lượng đạt 284.639 Teus.

Bảng 1.4. Chi tiết sản lượng các tuyến dịch vụ 6 tháng đầu năm 2023

(Đơn vị tính: TEUS)

Năm 2023	T1	T2	T3	T4	T5	T6	Tổng
AAC	2.886	3.511	5.413	21.582	5.388	12.000	50.780
ADHOC		4.247	2.338	1.151		1.811	9.547
AEU7						-	-
AWES	2.270	1.072	2.452	3.584	4.528	5.003	18.909
CI1	1.480	1.038	3.373	305	971	870	8.037
CTP (TPV CŨ)	3.024	3.740	4.381	5.323	4.565	3.195	24.228
GOL	3.436	2.583	4.984	2.616	3.365	3.940	20.924
JSM (JID CŨ)	6.776	5.313	6.130	5.121	10.092	5.884	39.316
JTV1	3.296	2.882	3.240	3.697	3.409	2.971	19.495
NDI - XLA						800	800
PVCS	12.520	18.062	28.391	26.973	15.940	15.674	117.560
USEC2	8.665	10.112	10.114	6.699	12.957	6.143	54.690
ZXB	3.003		8.908	8.448	5.519	9.842	35.720
ZX2							-
Tổng	47.356	52.560	79.724	85.499	66.734	68.133	400.006

(Nguồn: P. Kế hoạch Kinh doanh TCTT)

**Bảng 1.5. Kết quả thực hiện các chỉ số SXKD 6 tháng đầu năm 2023
so với 6 tháng đầu năm 2022**

TT	CHỈ TIÊU	THỰC HIỆN 6 THÁNG ĐẦU NĂM 2022	KẾ HOẠCH 2023	THỰC HIỆN 6 THÁNG ĐẦU NĂM 2023		
				Giá trị	% so CK 2022 (%)	% so KH 2023 (%)
1	<i>Số chuyển tàu:</i>	249	636	426	171,08	66,98
	- Tàu mẹ (chuyển)	151	323	197	130,46	60,99
	- Feeder (chuyển)	98	300	228	232,65	76
	- Hàng rời (chuyển)	12	13	1	8,33	7,69
2	<i>Sản lượng</i>	254.583	550.000	391.873	153,93	71,24
	- Tàu mẹ (TEUS)	242.029	517.500	371.524	153,50	71,79
	- Feeder (TEUS)	12.554	32.500	20.349	162,09	62,61
	- Hàng rời (Tấn)	99.874	180.000	259,96	0,26	0,14
3	<i>Doanh thu (trđ)</i>	367.365	863.005	509.703	138,75	59,06
4	<i>Chi phí (trđ)</i>	441.887	839.644	482.959	109.29	57,52
5	<i>Lợi nhuận (trđ)</i>	(74.522)	23.361	26.744		114,48

(Nguồn: P. Kế hoạch Kinh doanh TCTT)

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Qua cái nhìn tổng quan về Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (TCTT), từ lịch sử hình thành và phát triển, cơ sở vật chất, nhân lực, đến hoạt động kinh doanh. Qua đó, có thể thấy TCTT là một trong những cảng container hiện đại trong hàng đầu Việt Nam, đóng góp quan trọng vào sự phát triển của ngành giao thông vận tải biển. Tuy nhiên, để duy trì và nâng cao vị thế cạnh tranh, TCTT cần tiếp tục đổi mới, đầu tư và hoàn thiện hệ thống quản lý.

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG ĐIỀU HÀNH BÃI TẠI CẢNG BIỂN

2.1. Khái quát chung về cảng biển

2.1.1. Khái niệm

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 khách và thực hiện các dịch vụ khác.

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

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

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

Theo quan niệm hiện đại: “Cảng không phải là điểm đầu hoặc kết thúc của quá trình vận tải mà là điểm luân chuyển hàng hóa và hành khách. Nói cách khác cảng như là một mắt xích trong dây chuyền vận tải.”

2.1.2. Vai trò, nhiệm vụ và chức năng của cảng

2.1.2.1. Vai trò của cảng

Đối với ngoại thương: Cảng là nhân tố tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển đội tàu buôn và cho phép không bị lệ thuộc vào sự kiểm soát của các nước khác. Ngoài ra cảng còn đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển và giữ vững quan hệ thương mại với các nước khác.

Đối với công nghiệp: Cảng là nơi tác động trong việc xuất nhập khẩu máy móc thiết bị và nguyên nhiên vật liệu.

Đối với nông nghiệp: Tác động của Cảng mang tính hai chiều: xuất lúa gạo, nông sản và nhập phân bón, máy móc thiết bị phục vụ cho nông nghiệp.

Đối với nội thương: Cảng phục vụ xếp dỡ hàng hóa cho các phương tiện vận tải nội địa, vận tải ven biển và vận tải quá cảnh, là nhân tố tăng cường hoạt động của nhiều cơ quan kinh doanh và dịch vụ khác.

Đối với thành phố cảng: Cảng là tiền đề cho thành phố cảng trở thành các khu trung tâm công nghiệp lớn và tạo công ăn việc làm cho nhân dân thành phố.

2.1.2.2. Nhiệm vụ của cảng

Cảng được coi như là một mắt xích trong dây chuyền vận tải, nó là nơi gặp gỡ của các phương thức vận tải khác nhau, là nơi có sự thay đổi hàng hóa và hành khách từ phương tiện vận tải biển sang các phương tiện vận tải còn lại và ngược lại. Do vậy mà cảng phải thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Lập sơ đồ công nghệ, thực hiện công tác xếp dỡ vận tải nội bộ, công tác đóng gói, bảo quản giao nhận hàng hóa và các công tác phục vụ khác như làm sạch hầm tàu, toa xe...
- Tiến hành công tác hoa tiêu, lai dắt, cung ứng lương thực, thực phẩm, nguyên nhiên vật liệu cần thiết cho tàu.
- Phục vụ kỹ thuật sửa chữa cho tàu và phục vụ hàng hóa.
- Tổ chức tránh nạn cho phương tiện vận tải trong những trường hợp thời tiết xấu.
- Để làm những công việc này cảng cần phải có cầu tàu hàng hóa, cầu tàu hành khách, cầu tàu phụ, kho nhiên liệu, xưởng sửa chữa, và được trang bị đầy đủ bằng những công trình thủy, thiết bị xếp dỡ, ngoài ra còn có đường thủy, đường bộ và đường xe lửa ra vào cảng.

2.1.2.3. Chức năng của cảng

- Đảm bảo an toàn cho tàu biển ra, vào hoạt động
- Cung cấp phương tiện và thiết bị cần thiết cho tàu biển neo đậu, bốc dỡ hàng hóa và đón trả hành khách
- Cung cấp dịch vụ vận chuyển, bốc dỡ, lưu kho bãi và bảo quản hàng trong cảng
- Đề tàu biển và các phương tiện thủy khác trú ẩn, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thực hiện những dịch vụ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp
- Cung cấp các dịch vụ khác cho tàu biển, người và hàng hóa

2.1.3. Tính chất sản xuất của cảng

- Sản xuất của cảng mang tính phục vụ, sản phẩm của cảng dưới dạng phi vật hóa và không thể dự trữ được.

- Điều kiện làm việc không ổn định, vị trí làm việc của công nhân cũng như thiết bị xếp dỡ thường xuyên thay đổi.

- Quá trình sản xuất không nhịp nhàng, hàng hóa đưa đến cảng không đều đặn.

+ Tính không nhịp nhàng của quá trình sản xuất gây nên do hàng hóa vận chuyển theo chu kỳ nhưng không liên tục. Sự thiếu liên tục trong quá trình đưa hàng từ nơi gửi đến nơi nhận gây nên bởi 3 nguyên nhân:

- Tính không nhịp nhàng hoạt động vận tải cơ cấu hàng hóa đưa vào xếp dỡ không giống nhau.
- Điều kiện khí tượng mà chủ yếu là thời tiết thường xuyên thay đổi
- Tổ chức lao động bất hợp lý và sự hợp tác giữa các cơ quan liên quan không chặt chẽ.

+ Sự không đồng đều về lưu lượng hàng hóa đến cảng có tính thời vụ. Những nhân tố ảnh hưởng quyết định tới thời vụ hoạt động của cảng:

- Các mục tiêu kinh tế chính trị của cảng bị lệ thuộc vào chế độ chính trị và cơ cấu kinh tế của nhiều nước.
- Tính chất sản xuất theo thời vụ của các nước quyết định nguồn hàng xuất nhập khẩu qua cảng.
- Tính thời vụ trong việc tiêu thụ một số mặt hàng.
- Các điều kiện khí hậu thủy văn biến động trên các tuyến đường vận chuyển và ở các cảng liên quan.
- Các tập quán trong thương mại quốc tế.
- Biến động cung cầu trên thị trường tiêu thụ.

- Ngoài công việc bốc xếp, phục vụ hàng hóa cảng còn phải đảm bảo phục vụ phương tiện vận tải trong thời gian đỗ bến.

2.2. Khái quát chung về bãi container

2.2.1. Khái niệm về bãi container

Bãi Container (CY - Container Yard) là nơi các container được lưu trữ trên các bến cảng hoặc các cảng cạn trước khi chúng được xếp lên hoặc dỡ xuống khỏi tàu. Tại đây, các container được lưu trữ để bốc hàng vào vận chuyển đi nơi khác hoặc dỡ hàng khi chúng đến cảng hoặc nhà ga.

Một bãi container sẽ thường được chia thành các khu vực cụ thể: khu vực xếp container lên tàu, khu vực nhận container dỡ từ tàu vào bờ và khu vực container rỗng. Tùy vào số lượng container đến và lưu trữ mà diện tích bãi sẽ được điều chỉnh một cách hợp lý nhất. Thông thường tương ứng vào chiều dài 300 mét thì diện tích bãi sẽ chiếm khoảng 105,000 mét vuông.

2.2.2. Đặc điểm bãi container

- *Diện tích rộng:* CY có diện tích lớn để có thể chứa được số lượng lớn container. Kích thước của bãi container thường được thiết kế để đáp ứng nhu cầu lưu trữ và xử lý hàng hóa quy mô lớn.

- *Hệ thống xếp dỡ container:* Các container được xếp chồng lên nhau theo cấu trúc chặt chẽ. Container yard có hệ thống cơ giới như cần cẩu cơ giới, xe nâng container và các công cụ hỗ trợ khác để tiến hành xếp dỡ container một cách an toàn và hiệu quả.

- *Quy tắc sắp xếp container:* Các container trong bãi được sắp xếp thành các hàng theo quy tắc nhất định. Thông thường, các hàng container được sắp xếp theo số hiệu hoặc loại hàng hóa, giúp dễ dàng tìm kiếm và quản lý container.

- *Hệ thống quản lý thông tin:* thường có hệ thống quản lý thông tin chuyên dụng để theo dõi và quản lý các container. Điều này bao gồm việc gán mã số và nhãn hiệu riêng cho mỗi container, giúp dễ dàng xác định và theo dõi chúng.

- *An toàn và bảo mật:* cần đảm bảo an toàn và bảo mật cho hàng hóa được lưu trữ. Các container được xếp dỡ và sắp xếp một cách cẩn thận để tránh sự sụp đổ. Bãi container cũng thường được bảo vệ bởi hệ thống an ninh để ngăn chặn các hành vi trộm cắp hoặc phá hoại.

- *Giao thông và truy cập thuận tiện:* thường được xây dựng gần các cảng biển, cảng nội địa hoặc trung tâm logistics, để thuận lợi cho việc vận chuyển container. Nó cũng cần có hệ thống giao thông và đường xá rộng để các phương tiện vận chuyển có thể tiếp cận dễ dàng.

- *Hoạt động liên quan:* thường thực hiện nhiều hoạt động khác nhau, bao gồm xếp dỡ container, kiểm tra, sửa chữa, và phân phối container đến các phương tiện vận chuyển. Nó cũng có thể cung cấp dịch vụ bảo quản, bảo trì và vệ sinh cho các container.

2.2.3. Chức năng của bãi container

Bãi container được sử dụng với nhiều mục đích khác nhau nhằm đảm bảo sự thông suốt cho các luồng lưu thông hàng hóa giữa các quốc gia và các cảng khác nhau, tránh

cho sự tắc nghẽn luồng hàng hóa xảy ra. Các bãi chứa container là một phần không thể thiếu trong việc giải quyết các cuộc khủng hoảng tắc nghẽn thường xuyên phát sinh trong ngành vận tải biển.

Chức năng chính của bãi container chính là nơi để chứa, bảo quản các container phục vụ cho hoạt động xuất, nhập khẩu. Các container được lưu trữ ở đây bao gồm nhiều loại container khác nhau, có cả container chứa hàng và đặc biệt là container rỗng.

Ngoài chức năng chính dùng để lưu trữ, bảo quản container, bãi container còn có chức năng thiết yếu khác là cung cấp dịch vụ phụ trợ cho container. Các bãi cung cấp nhiều loại dịch vụ phụ trợ cho các khách hàng của mình như: vệ sinh, hun trùng, giám định, sửa chữa vỏ,...

Hầu hết các bãi đều cung cấp dịch vụ vệ sinh và hun trùng container. Điều quan trọng và cần thiết của dịch vụ này là do sự khác biệt về tính chất của các loại hàng hoá khác nhau, nên container cần được vệ sinh sạch sẽ sau khi được trả về bãi. Thêm vào đó khả năng nấm mốc hoặc sinh vật xâm nhập và sinh sản trong container là rất cao, đặc biệt là trong các tuyến vận chuyển dài. Do đó, phải thường xuyên quan tâm đến tình trạng vệ sinh của container.

Một chức năng khác của bãi container là giám định và sửa chữa các container hư hỏng. Trong quá trình xếp dỡ hàng hóa vào bên trong thùng hàng và trong quá trình vận chuyển có thể khiến các container bị trầy xước, móp méo thậm chí là làm đổ, rơi khiến container bị hỏng nặng.

Do đó, một số bãi container có cung cấp dịch vụ giám định tình trạng cũng như là dịch vụ sửa chữa cho khách hàng thay vì việc họ phải đưa container đến cơ sở sửa chữa của hãng tàu, container có thể được sửa chữa với một khoản phí nhỏ hơn tại chính bãi container do không phải tốn thêm chi phí vận chuyển.

2.2.4. Một số thiết bị xếp dỡ chủ yếu sử dụng trong bãi container

Bảng 2.1. Một số thiết bị, phương tiện chủ yếu sử dụng tại bãi container

Thiết bị xếp dỡ	Quá trình làm việc tại bãi	Hình ảnh minh họa
Xe đầu kéo	Chở container từ cầu tàu di chuyển vào bãi container và ngược lại.	

Thiết bị xếp dỡ	Quá trình làm việc tại bãi	Hình ảnh minh họa
Xe nâng container	Khung chụp container ở đầu cần trục sẽ chụp container sau khung nâng sẽ nâng lên hoặc hạ xuống xếp container thành từng hàng, từng cột.	
Cầu bãi RTG điện/dầu	Xe đầu kéo chở hàng vào trong bãi gần thiết bị => xe tời ở bên trên dịch chuyển và hạ khung chụp xuống thùng và khóa khung chụp lại => tời kéo khung chụp container từ xe đầu kéo nâng lên => rồi xe tời dịch chuyển vào bên trong và xếp container và ngược lại.	

2.3. Hoạt động điều hành bãi tại cảng biển

2.3.1. Khái niệm liên quan

Quy hoạch bãi là tất cả những công việc liên quan tới sự luân chuyển của container trong khu vực bãi, nhằm đảm bảo sự sắp xếp hợp lý và khoa học về container trong bãi. Được thể hiện qua việc điều hành các phương tiện, bộ phận trong cảng bao gồm xe đầu kéo, xe nâng, cầu bãi, cầu bờ và giao nhận để thực hiện nhiệm vụ sản xuất của cảng, đảm bảo an toàn trong sản xuất đồng thời hỗ trợ nhân viên kế hoạch sản xuất tàu đảm bảo tiến độ giải phóng tàu/sà lan đúng thời hạn.

Nhân viên làm nhiệm vụ quy hoạch bãi được gọi là “*nhân viên điều hành bãi*” (Control Center hoặc Operator).

Ngoài ra, trong nhiệm vụ chung của họ, liên quan đến công tác điều hành sà lan và nhập tàu. *Giải phóng sà lan* là tên gọi chung cho công tác nhập hàng trên sà lan xuống bãi hoặc xuất hàng trên bãi ngược lại sà lan trong thời gian quy định nhằm đáp ứng yêu cầu tập kết hàng hóa xuất tàu hay chuyển hàng hóa đến các ICDs khác. *Giải phóng tàu* là toàn bộ quá trình thực hiện các hoạt động bốc xếp hàng hóa lên hoặc xuống tàu biển, bao gồm cả việc bốc xếp hàng hóa lên/xuống các phương tiện vận chuyển khác như sà lan, xe tải, và các công việc liên quan đến tàu.

2.3.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến điều hành bãi

❖ Thời tiết

- *Tầm nhìn và hoạt động thiết bị*: Thời tiết xấu như mưa lớn hoặc sương mù làm giảm tầm nhìn của nhân viên vận hành, ảnh hưởng đến độ chính xác khi xếp dỡ container. Gió mạnh (16-18 m/s) có thể kích hoạt hệ thống cảnh báo trên cầu bờ, buộc phải ngừng hoạt động để đảm bảo an toàn.

- *Tác động từ con nước*: Sự thay đổi mực nước (ròng hoặc dâng cao) gây khó khăn trong việc định vị chính xác container, làm tăng thời gian cần thiết cho việc cân chỉnh ngáng gắp container.

❖ Phương tiện, kỹ thuật

- *Tính đồng bộ và hiệu suất*: Toàn bộ dây chuyền thiết bị (cầu bờ, cầu bãi, xe đầu kéo) cần hoạt động ổn định, liên tục và đồng bộ. Một thiết bị gặp sự cố sẽ gây chậm trễ dây chuyền, làm giảm năng suất bãi.

- *Bảo trì thiết bị*: Việc bảo dưỡng định kỳ và sự sẵn sàng của thiết bị dự phòng là yếu tố quan trọng để đảm bảo không bị gián đoạn.

❖ Yếu tố con người

- *Điều hành bãi (Operator hoặc Control Center)*: Người điều hành phải linh hoạt, nắm bắt thứ tự ưu tiên trong quản lý và bố trí vị trí container một cách khoa học. Điều này đảm bảo không gian bãi được sử dụng hiệu quả, tránh ùn ứ hoặc mất thời gian tìm kiếm container.

- *Nhân viên vận hành cầu bãi*: cần chính xác trong việc nâng hạ container đúng vị trí được chỉ định. Sai sót trong thao tác dẫn đến mất thời gian, ảnh hưởng quy trình sau.

- *Nhân viên lái xe đầu kéo*: phải đảm bảo vận chuyển đúng container theo chỉ định, tránh nhầm lẫn hoặc làm gián đoạn luồng hàng. Họ cũng phải kiểm tra thiết bị vận hành để đảm bảo an toàn và hiệu suất.

- *Nhân viên giao nhận*: Đây là người kiểm tra cuối cùng số lượng, chủng loại và thông tin container trước khi container được xếp hoặc dỡ. Sai sót trong kiểm tra có thể gây tổn thất lớn như vận chuyển nhầm container đến sai địa điểm.

❖ Sắp xếp bãi container

- *Quy hoạch khoa học*: Sự sắp xếp container phải hợp lý, đảm bảo dễ dàng tiếp cận, đặc biệt đối với container xuất nhập gắp.

- *Xử lý ùn ứ*: Khi lượng container trong bãi vượt giới hạn thiết kế, nhân viên điều hành cần linh hoạt tìm giải pháp mở rộng bãi tạm thời hoặc điều phối nhanh để giảm tải.

❖ **Yếu tố an toàn**

Các nhân viên vận hành, đặc biệt là lái cầu bờ, phải tuân thủ nghiêm ngặt quy định về an toàn, đảm bảo không có tai nạn trong quá trình làm việc. Nếu có dấu hiệu không an toàn, nhân viên có quyền tạm ngừng thao tác để báo cáo và tìm giải pháp.

❖ **Hợp tác liên phòng ban**

Sự phối hợp giữa các phòng ban như cảng vụ, giao nhận, điều hành và vận hành là yếu tố cốt lõi đảm bảo công việc trong bãi container diễn ra trơn tru và hiệu quả. Mỗi khâu cần đồng bộ hóa thông tin và phối hợp nhịp nhàng để tránh sai sót hoặc chậm trễ.

2.3.3. Các chỉ tiêu đánh giá hoạt động điều hành bãi

❖ **Hiệu suất sử dụng bãi container**

- Tỷ lệ sử dụng bãi: Số container lưu trữ thực tế so với sức chứa tối đa (%).
- Thời gian lưu container trung bình: Thời gian container nằm trong bãi (ngày/container).

❖ **Hiệu suất thiết bị và vận hành**

- Năng suất thiết bị: Số container được xử lý trong một giờ (Moves/hour).
- Thời gian quay vòng phương tiện: Thời gian xe đầu kéo hoặc sà lan/tàu hoàn thành một chu kỳ nhập/xuất container.

❖ **Mật độ lưu thông trong bãi**

- Lưu lượng giao thông: Tần suất di chuyển của xe đầu kéo, xe tải trong bãi.
- Tình trạng ùn tắc: Thời gian hoặc số lần xảy ra ùn tắc trong bãi

❖ **Độ chính xác và an toàn**

- Tỷ lệ lỗi vận hành: Số lỗi liên quan đến xếp/dỡ hoặc giao nhận so với tổng số container (%).

- Số vụ tai nạn: Bao gồm tai nạn thiết bị hoặc tai nạn lao động xảy ra trong bãi.

❖ **Khả năng đáp ứng và linh hoạt**

- Thời gian xử lý container ưu tiên: Khả năng ưu tiên xử lý container cần gấp hoặc hàng đặc biệt.

- Tỷ lệ hài lòng của khách hàng: Dựa trên phản hồi về thời gian xử lý, độ chính xác và chất lượng phục vụ.

2.3.4. Ứng dụng phần mềm TOPX trong hoạt động điều hành bãi

TOPS (Terminal Operation Package System) là hệ thống phần mềm quản lý cảng container do công ty RBS (Australia) phát triển. Hệ thống bao gồm 2 phân hệ chính: TOPX – lập kế hoạch điều hành và TOPO – Quản lý dữ liệu containers.

Trong đó, TOPX là 1 phân hệ trong phần mềm TOPS (Terminal Operation Package System) là hệ thống phần mềm quản lý cảng container do công ty RBS (Australia) phát triển. Đây là phần mềm quản trị dữ liệu tiên tiến về dịch vụ quản trị dữ liệu container ra vào cổng kết nối khách hàng và sử dụng song song cùng hệ thống TOPX.

Việc đưa vào vận hành phần mềm này góp phần hỗ trợ công tác điều hành bãi được chính xác, tăng năng suất làm hàng, chất lượng dịch vụ của cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải. Phần mềm này kết nối thông tin từ Operators tới các phương tiện cầu bãi, đầu kéo và máy tính cầm tay của nhân viên giao nhận.

Trong cửa sổ chính của phần mềm có thể mở ra thêm các cửa sổ phụ để thực hiện thao tác giải phóng/tập kết container từ tàu/sà lan về bãi. Trong đó cửa sổ chính để thực hiện là cửa sổ Y94 thể hiện bãi container chính xác theo vị trí thực tế dùng để quy hoạch hạ container nhập và lấy container xuất.

Hình 2.1. Giao diện minh họa phần mềm TOPX



(Nguồn: <https://rbs-tops.com/>)

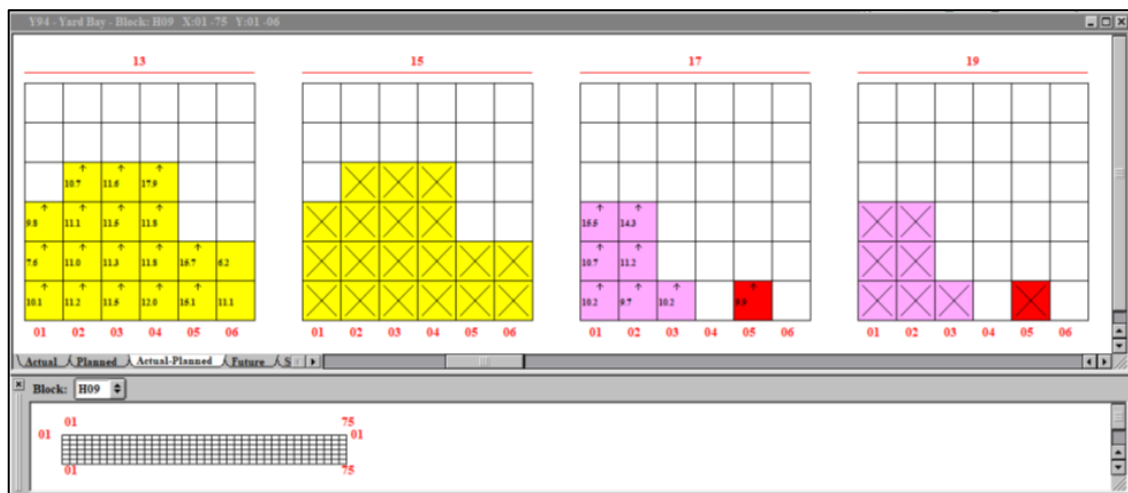
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Tại phần này, ta đã có thể nắm những kiến thức cơ bản về hoạt động điều hành bãi container tại cảng biển, bao gồm khái niệm, đặc điểm, chức năng của bãi container, các yếu tố ảnh hưởng và các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả. Qua đó, có thể thấy hoạt động điều hành bãi là quá trình phức tạp, đòi hỏi sự phối hợp nhịp nhàng giữa nhiều yếu tố. Việc áp dụng các phần mềm quản lý như TOPX giúp nâng cao hiệu quả và tính chính xác trong quá trình điều hành. Đặc biệt, làm cơ sở phân tích, so sánh với quy trình tại TCTT.

3.1.1. Quy định chung khi hạ bãi

- Khi hạ container vào line cần chú ý:
 - + Container ISO
 - + Cảng đích
 - + Tên tàu xuất
 - + IMO của container
 - Container IMO được quy hoạch riêng vào cuối line H01 để tránh nguy hiểm cho các container trong line khi xảy ra sự cố, đặc biệt là không hạ lên lớp 3 và để riêng theo từng nhóm. Riêng IMO nhóm 9 có thể để chung với container khô khác;
 - Container L5GP sẽ xếp vào vị trí đầu line hoặc cuối line (ô 02, 74);
 - Container 42GP sẽ hạ vào Row 06 mỗi ô để cầu bãi có thể kéo ngáng nhanh hơn.
- Các container 45GP sẽ hạ đều từ Row 01 – 05, các Row 01 và 06 sẽ chỉ để 3 lớp để thuận tiện cho việc đảo chuyển container trong ô khi cần;
- Khi hạ container lên bãi sẽ để riêng container 20' và 40' riêng;
 - Phân bố trọng lượng container từ nhẹ đến nặng từ Row 01 – Row 06;
 - Container lạnh để vào line H11 và H12, chỉ để lên lớp 3 phù hợp với chiều cao giàn lạnh cắm điện.

Hình 3.2. Quy định chung khi hạ bãi



(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

3.1.2. Quy định khi hạ bãi xuất tàu

Trước khi tiến hành hạ hàng tập kết cho tàu, nhân viên kế hoạch bãi cần thực hiện trao đổi thông tin với nhân viên kế hoạch tàu. Việc này nhằm xác định số lượng hàng nhập xuất dự kiến cũng như số lượng phương tiện cầu bờ sẽ được sử dụng. Từ đó, kế

hoạch vị trí và số lượng line hạ sẽ được tính toán nhằm tối ưu hóa năng suất giải phóng tàu, đồng thời đảm bảo tiết kiệm chi phí.

Quy định cụ thể: Mỗi cầu bờ sẽ sử dụng 2 lines để phục vụ xuất tàu. Khi tàu sử dụng 4 cầu bờ, tối thiểu cần 8 lines để xuất hàng. Trong trường hợp này, điều hành bãi sẽ chỉ sử dụng 8 lines đã định để hạ hàng tập kết và tính toán bằng cách chia đều tổng số lượng container hàng xuất của tàu cho số line.

Ví dụ minh họa: Tàu xuất 600 container và sử dụng 4 cầu bờ, số lượng container trên mỗi line sẽ được tính như sau: $600/8 = 75$ container cho mỗi line.

Khi hạ container xuất lên bãi, cần phải tách riêng theo cảng đích của tàu và từng tàu khác nhau. Đối với các container nặng, sẽ đề lên container nhẹ vì chúng sẽ được hạ dưới hầm tàu trước. Trong trường hợp không còn vị trí hạ container, có thể hạ đề container của tàu trước lên container của tàu sau.

Quá trình xuất tàu sẽ ưu tiên sử dụng cầu điện nhằm đảm bảo tiết kiệm. Các tàu nhỏ sẽ được hạ gần đầu lines do sản lượng ít. Ngược lại, tàu lớn sẽ được ưu tiên hạ từ giữa đến cuối lines để đảm bảo đủ diện tích hạ bãi, khoanh vùng vị trí làm việc cho cầu bãi, đồng thời tránh việc cầu bãi phải di chuyển quá xa, giúp nâng cao năng suất giải phóng tàu.

3.1.3. Quy định khi hạ bãi nhập tàu

Đối với các tàu nhập có sản lượng container rộng lớn, điều độ bãi sẽ thông báo cho bộ phận kỹ thuật để tiến hành rút điện các line H, chuyển sang hoạt động bằng máy dầu nhằm thực hiện việc nhập container vào line F.

Khi hạ container rộng, cần phải phân loại theo chủ khai thác (COSCO, OOCL...) để phục vụ cho công tác chọn rộng về sau này.

Đối với việc nhập container hàng, cần lưu ý rằng các container giao thẳng (TOT) sẽ không được xếp lên lớp thứ 4. Điều này, nhằm hạn chế việc đảo chuyển và ưu tiên hạ vào các line điện, nơi luôn có nhân viên lái cầu trực, từ đó tiết kiệm thời gian trong quá trình giao container cho khách hàng.

Đối với container nhập từ các cảng khác (Cát Lái, Bình Dương...), quy trình hạ sẽ được thực hiện tương tự như đối với container TOT, nhưng ưu tiên hạ vào các line gần cầu tàu hơn. Điều này, nhằm phục vụ cho mục đích giao hàng cho sà lan về sau này.

3.2. Công tác điều hành bãi

3.2.1. Nhiệm vụ chung (Control Center)

- Lập kế hoạch, lên phương án tập kết, giải phóng sà lan;
- Lập kế hoạch nhập hàng trên tàu;
- Chủ trì công tác giải phóng sà lan và giải quyết các phát sinh của sà lan làm hàng;
- Chủ trì công tác lập kế hoạch bố trí cầu bến, thứ tự làm hàng và công tác phối hợp giữa các đơn vị trong máng sản xuất;
- Kiểm tra danh sách xuất/nhập khai báo của sà lan về tải trọng và số lượng container. Từ chối làm hàng các sà lan vi phạm về tải trọng chất xếp và thông báo với ban chỉ huy để lên phương án giải quyết với các bên liên quan;
- Phối hợp với vi tính công (VTC) cung cấp vị trí hạ, giao container trong bãi cho khách hàng xe ngoài;
- Cập nhật thời gian cập, rời cầu thực tế cho các sà lan.

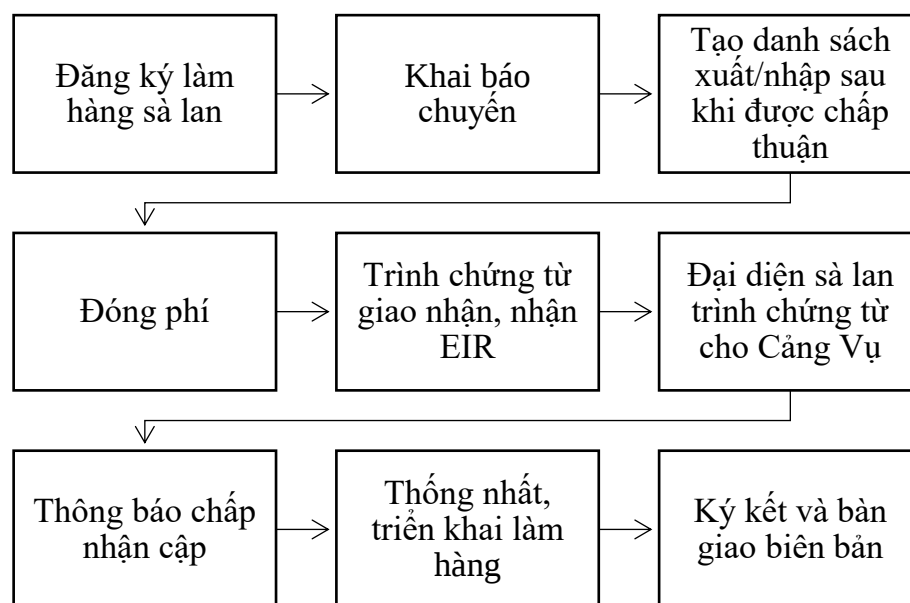
3.2.2. Quy trình điều hành sà lan

3.2.2.1. Quy định chung

- Control Center là đầu mối duy nhất tiếp nhận thông tin, lập kế hoạch tổng thể bố trí cầu bến giải phóng sà lan tại cảng TCTT;
- Sà lan được bố trí làm hàng theo thứ tự: Sà lan trung chuyển quốc tế → Sà lan của Cảng khai thác → Sà lan của khách hàng nội địa;
- Đối với sà lan của khách hàng, Cảng ưu tiên bố trí làm hàng trước cho các sà lan đến cảng đúng lịch đã đăng ký. Trong trường hợp sà lan đến cảng sai lịch đăng ký, Cảng sẽ bố trí làm hàng trước cho các sà lan có thời gian đến cảng gần nhất so với giấy yêu cầu làm hàng;
- Ngoài các thứ tự ưu tiên nêu trên, căn cứ vào tình hình thực tế sản xuất Control Center sẽ điều chỉnh thứ tự làm hàng trên cơ sở bảo đảm chất lượng dịch vụ và tiến độ giải phóng tàu;
- Cảng sẽ không bố trí làm hàng cho các sà lan chất xếp sai quy định, quá tải trọng cho phép, các sà lan không chấp hành lệnh điều động của Cảng vụ, các sà lan thiếu các chứng từ cần thiết để xếp dỡ và giao nhận hàng hóa, các sà lan không cập nhật thời gian đến cảng cho Control Center.

3.2.2.2. Đối với sà lan khách hàng

Hình 3.3. Quy trình điều hành sà lan đối với khách hàng



(Nguồn: Phòng Điều Độ TCTT)

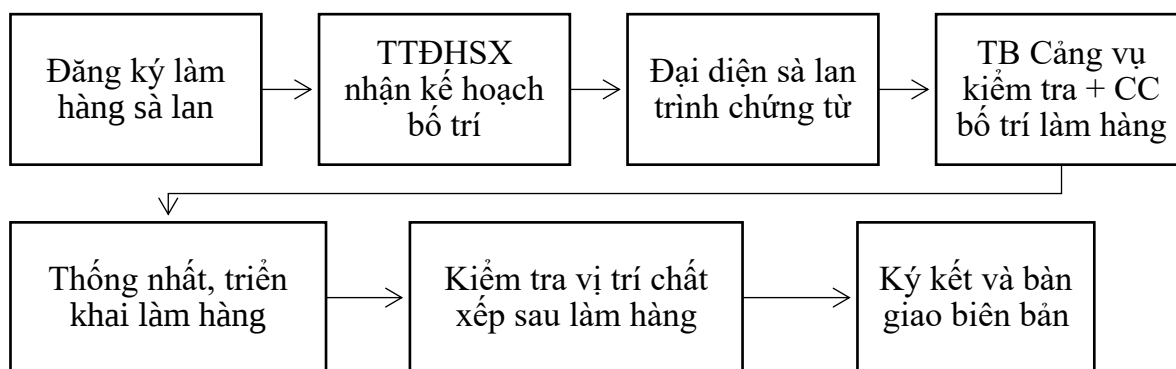
Diễn giải quy trình:

- **Bước 1:** Đối với sà lan lần đầu đăng ký làm hàng tại Cảng, chậm nhất 24h trước khi sà lan đến Cảng, khách hàng phải cung cấp các chứng từ sau (bản sao y) để làm thủ tục đăng ký mã sà lan trên hệ thống của cảng:
 - + Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa; Giấy chứng nhận đăng kiểm;
 - + Sơ đồ chỉ dẫn xếp hàng trên sà lan, ghi rõ vị trí chất xếp các loại container đặc biệt (container 45 feet, container lạnh, container hàng nguy hiểm...);
 - + Các loại giấy phép vận chuyển các loại hàng hóa đặc biệt theo quy định của pháp luật (giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm...).
- **Bước 2:** Khách hàng khai báo tạo chuyển sà lan với Phòng Điều Độ
- **Bước 3:** Sau khi đã được chấp thuận chuyển sà lan từ Control Center khách hàng làm thủ tục tạo danh sách xuất/nhập cho sà lan.
- **Bước 4:** Khách hàng đóng các khoản phí theo quy định
- **Bước 5:** Khách hàng trình các chứng từ liên quan đến công tác giao nhận container. Đóng các khoản phí bổ sung, phát sinh. Nhân viên phát hành chứng từ phát hành phiếu giao nhận container (EIR) cho khách hàng để làm các thủ tục liên quan theo quy định.
- **Bước 6:** Đại diện sà lan trình các chứng từ cho Trục ban Cảng Vụ:

- + Bản chính các chứng từ: giấy phép cập mạn đối với phương tiện thủy của Cảng vụ Hàng Hải Vũng Tàu cấp;
- + Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa;
- + Bảng thuyền trưởng, máy trưởng.
- **Bước 7:** Trục ban Cảng Vụ kiểm tra chứng từ và cấp thông báo chấp nhận cập.
- **Bước 8:** Thuyền trưởng sà lan cùng với nhân viên điều hành giải phóng sà lan/giao nhận hiện trường, công nhân thống nhất sơ đồ xếp, dỡ và triển khai làm hàng.
- **Bước 9:** Sau khi kết thúc làm hàng, thuyền trưởng sà lan cùng với nhân viên giao nhận chấm bay cùng ký kết và bàn giao các biên bản liên quan đến công tác giao nhận container.

3.2.2.3. Đối với sà lan của Cảng khai thác

Hình 3.4. Quy trình điều hành sà lan đối với sà lan của Cảng khai thác



(Nguồn: Phòng Điều Độ TCTT)

Diễn giải quy trình:

- **Bước 1:** Đối với sà lan lần đầu đăng ký làm hàng: Thực hiện giống đối với sà lan của khách hàng đã trình bày ở mục 3.2.2.2.
- **Bước 2:** Hàng ngày, chậm nhất vào các thời điểm 05h30' và 16h30', TTĐHSX nhận kế hoạch bố trí sà lan.
- **Bước 3:** Đại diện sà lan trình các chứng từ sau:
 - + Sơ đồ chất xếp, giấy phép cập mạn đối với phương tiện thủy Cảng vụ Vũng Tàu;
 - + Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa;
 - + Bảng thuyền trưởng, máy trưởng.
- **Bước 4:** Trục ban Cảng Vụ kiểm tra chứng từ, phối hợp với Control Center bố trí cầu và thứ tự làm hàng.

- **Bước 5:** Thuyền trưởng sà lan cùng với nhân viên điều hành giải phóng sà lan/giao nhận hiện trường chủ trì cùng nhau thống nhất phương án, thứ tự xếp dỡ, căn cứ danh sách và trọng lượng của hàng hóa để bố trí vị trí xếp trên sà lan đảm bảo ổn định, an toàn.

+ Trong quá trình làm hàng nếu cần thay đổi kế hoạch, vị trí dự kiến xếp, dỡ thuyền trưởng sà lan thông báo ngay cho Control Center để thống nhất lại kế hoạch.

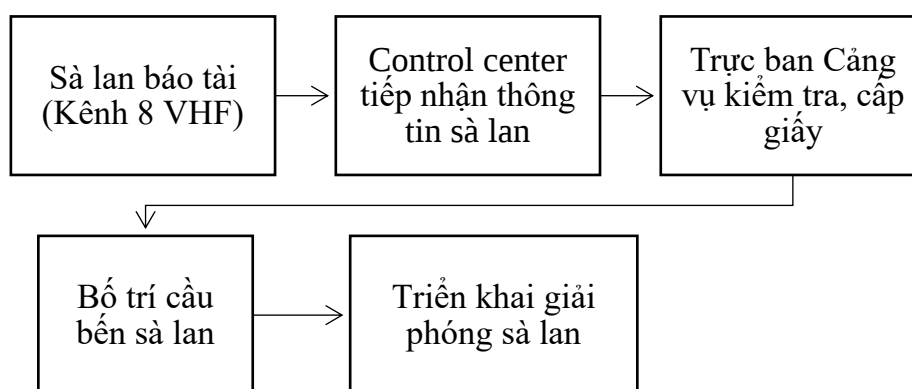
+ Trường hợp sà lan đang làm hàng, phải điều động qua bến khác hoặc ra vị trí phao neo thì thuyền trưởng sà lan thông nhất phương án xếp dỡ Control Center để đảm bảo sà lan ổn định, cân bằng trước khi rời bến.

- **Bước 6:** Sau khi kết thúc làm hàng, thuyền trưởng sà lan kiểm tra vị trí chắt xếp, tính ổn định của sà lan. Nếu nhận thấy chưa đảm bảo an toàn thì yêu cầu Control Center đảo chuyển, sắp xếp lại hàng hóa, chi phí phát sinh sẽ do sà lan chịu. Trường hợp xếp không đúng sơ đồ đã thống nhất ban đầu thì Control Center chịu chi phí phát sinh.

- **Bước 7:** Sau khi kết thúc làm và sà lan sẵn sàng rời bến, thuyền trưởng sà lan ký kết các biên bản liên quan đến công tác giao nhận container.

3.2.2.4. Quy trình sà lan hàng nhập

Hình 3.5. Quy trình sà lan hàng nhập



(Nguồn: Phòng Điều Độ TCTT)

Diễn giải quy trình:

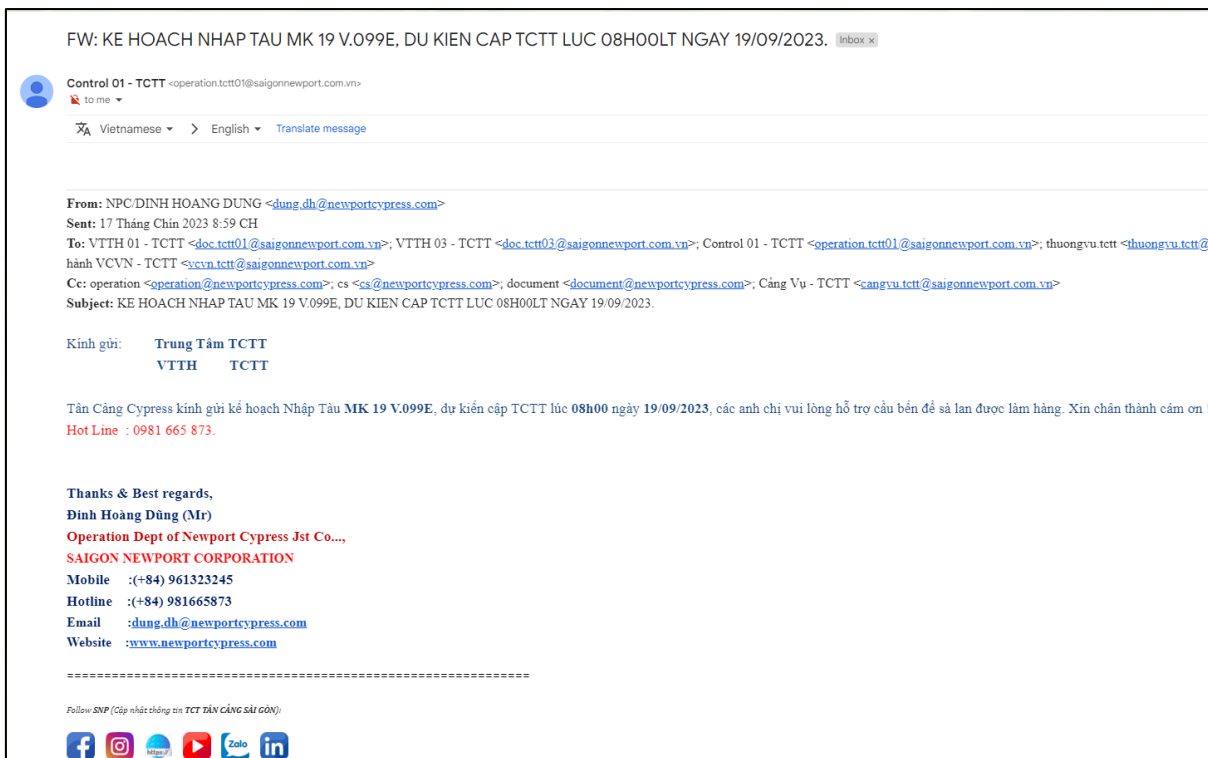
❖ **Bước 1: Sà lan báo tải**

- Báo tải cho Trực ban Cảng Vụ bằng kênh 8 VHF hoặc hotline: 0962353550
- Báo tải cho Control Center bằng số hotline: 0962353500

❖ **Bước 2: Control center tiếp nhận thông tin sà lan**

- Kiểm tra sản lượng sà lan chở có phù hợp với đăng kiểm không;
- Kiểm tra kế hoạch làm hàng ICD gửi qua mail;

Hình 3.6. Email kế hoạch nhập sà lan MK 19



Hình 3.7. Kế hoạch làm hàng nhập sà lan MK 19

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
ĐỘC LẬP – TỰ DO – HẠNH PHÚC

KẾ HOẠCH LÀM HÀNG

Kính gửi: **TRUNG TÂM ĐIỀU HÀNH CẢNG TCTT**

CÔNG TY CỔ PHẦN TÂN CẢNG CYPRESS THÔNG BÁO

Tên sà lan:	MK 19	Chuyến :	V.099E
Dự kiến cập cảng	TCTT	vào lúc:	08:00 ngày 19/09/2023
Dự kiến bắt đầu làm hàng vào lúc:			08:30 ngày 19/09/2023
Dự kiến rời cảng	TCTT	vào lúc :	09:30 ngày 19/09/2023

Số lượng Container nhập, xuất dự kiến theo bảng sau và chi tiết cont như list cont đính kèm.

LOẠI HÀNG	HÀNG NHẬP				HÀNG XUẤT					
	20'F	40'F	45'F	20'E	20'F	40'F	45' HC	20'E	40'E	45'E
KHÔ	5	95								
LANH										
IMO										
CTNR TANK										
FLTRACK										
QUẢ KHÔ										
CỘNG	5	95	0	0	0	0	0	0	0	0

Các thông tin bổ sung đề nghị xem danh mục đính kèm.
 Đề nghị qui điều hành Cảng bố trí người và phương tiện làm hàng để giải phóng tàu đúng kế hoạch. Rất mong sự giúp đỡ của quý Cảng.
 Mọi chi tiết xin liên hệ:

Trân trọng kính chào,

Người lập bảng

(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

- Nếu đúng theo đăng kiểm thì cảng tiếp nhận bình thường;
- Nếu không đúng với đăng kiểm thì cảng từ chối tiếp nhận đồng thời gửi thông báo đến đơn vị vận chuyển, cảng xếp hàng và các bên liên quan. Đơn vị vận chuyển sẽ chịu mọi chi phí phát sinh do sà lan vi phạm dẫn đến container trên sà lan vi phạm này không được xếp lên tàu hoặc không giao hàng kịp thời cho khách hàng;

❖ **Bước 3: Trục ban Cảng vụ kiểm tra, cấp giấy**

- Kiểm tra hồ sơ, giấy tờ của sà lan và người điều khiển phương tiện theo quy định;
- Cấp giấy “*Thông Báo Chấp Nhận Cập Cảng*” cho phương tiện;
- Thông báo cho Control Center sà lan đủ điều kiện cập cầu.

❖ **Bước 4: Bố trí cầu bến sà lan**

- Control Center thông báo cho Cảng vụ tiếp nhận sà lan, vị trí cập qua máy bộ đàm VHF Kênh 8;
- Trục ban Cảng vụ phối hợp với Control Center thông báo cho nhân viên lái cầu QC ra vị trí sà lan cập qua máy bộ đàm (15 phút trước khi sà lan cập cầu);
- Công nhân lái cầu QC có trách nhiệm chuyển về kênh bộ đàm VHF 08 để sẵn sàng cho sà lan cập cầu;
- Trục ban Cảng vụ cảnh báo cho sà lan về con nước, dòng chảy, tốc độ gió cho sà lan, cảnh báo về “hướng cập” của sà lan (mũi hay lái) cho lái cầu, Công nhân để sẵn sàng di chuyển khi có sự cố bất thường qua bộ đàm;
- Trục ban Cảng vụ thông báo cho Control Center khi Sà lan cập buộc dây an toàn xong để chuẩn bị triển khai làm hàng.

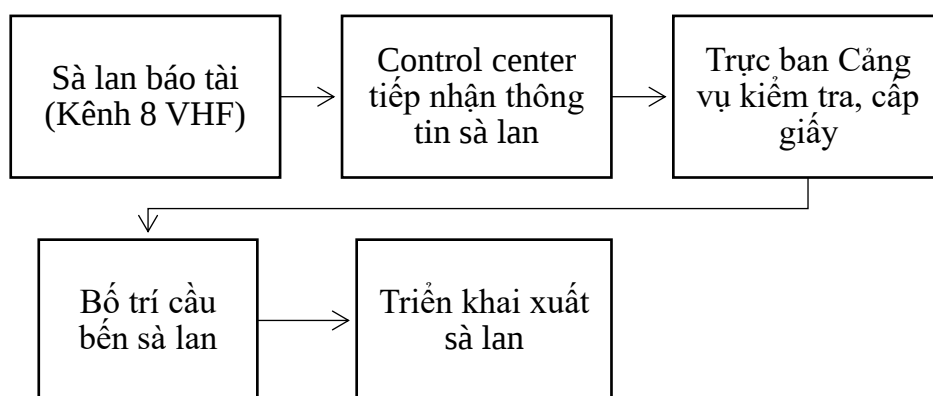
❖ **Bước 5: Triển khai giải phóng sà lan**

- Control Center tiến hành quét bãi trên phần mềm, đối chiếu tổng sản lượng hàng tập kết của tàu mà sà lan đang chở để quy hoạch container nhập lên bãi.
- Control Center thông báo bộ đàm cho Giao nhận sà lan tiến hành nhập sà lan.
- Giao nhận sà lan kiểm tra hàng hóa thực tế chở của sà lan có đúng theo đăng kiểm không, nếu phương tiện mất an toàn thì thông báo lại cho Control Center. Nếu chở đúng theo đăng kiểm thì tiến hành các bước nhập sà lan sau:
 - + Thống nhất với thuyền trưởng sà lan, công nhân phương án nhập hàng, trình tự dỡ các container;
 - + Công nhân sà lan thông báo bằng bộ đàm cho lái cầu phương án nhập hàng đã thống nhất với thuyền trưởng sà lan;

- + Giao nhận sà lan phát lệnh làm hàng cho lái cầu QC & Đầu kéo sau khi thông nhất với Thuyền trưởng, công nhân xong;
- + Ký kết các văn bản sau khi kết thúc làm hàng;
- + Trực ban Cảng vụ cảnh báo cho sà lan về con nước, dòng chảy, tốc độ gió cho Sà lan, Cảnh báo về “hướng rời” của sà lan (mũi hay lái) cho lái cầu để sẵn sàng di chuyển khi có sự cố bất thường qua bộ đàm;
- + Kết thúc làm hàng, lái cầu chuyển máy bộ đàm sang Kênh 08 để sẵn sàng nhận lệnh của Trực ban Cảng vụ (lưu ý chỉ được phép rời Cầu khi sà lan đã rời khỏi Cầu mà không có kế hoạch sà lan kế tiếp).

3.2.2.5. Quy trình sà lan hàng xuất

Hình 3.8. Quy trình sà lan hàng xuất



(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

Diễn giải quy trình:

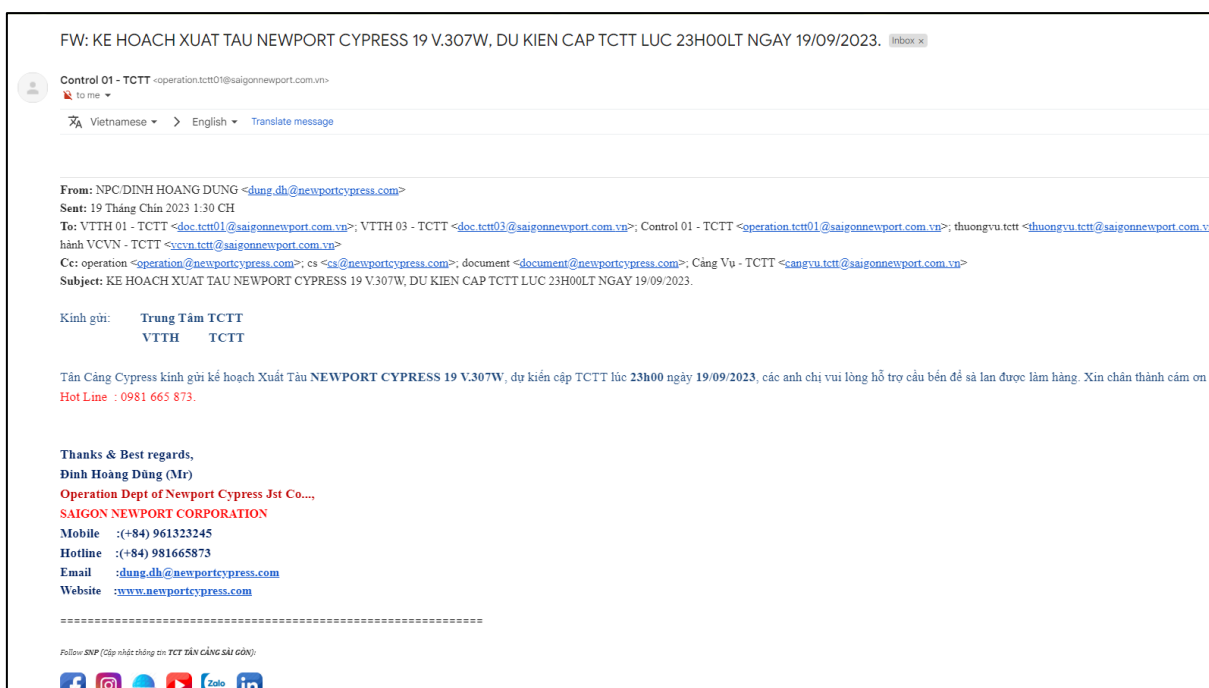
❖ **Bước 1: Sà lan báo tài**

- Báo tài cho Trực ban Cảng Vụ bằng kênh 8 VHF hoặc hotline: 0962353550
- Báo tài cho Control Center bằng số Hotline: 0962353500

❖ **Bước 2: Control center tiếp nhận thông tin sà lan**

- Control Center lên list xuất sà lan căn cứ theo:
 - + Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa, Giấy chứng nhận đăng kiểm;
 - + Sơ đồ chỉ dẫn xếp hàng trên sà lan, vị trí chất xếp các loại container đặc biệt (container 45 feet, lạnh, hàng nguy hiểm...);
 - + Các loại giấy phép vận chuyển các loại hàng hóa đặc biệt theo quy định của pháp luật (giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm...);
 - + Theo kế hoạch giao Container mà các ICDs đã gửi từ trước (số lượng, container hàng, container rỗng...);

Hình 3.9. Email kế hoạch xuất sà lan Newport Cypress 19



+ Gửi list xuất cho giao nhận.

Hình 3.10. Danh sách container sà lan Newport Cypress 19 xuất

 NEWPORT CYPRESS CÔNG TY CP TÂN CẢNG CYPRESS Cat Lai port, Nguyen Thi Dinh st, Dist.2, Ho Chi Minh City. Tel:(084)0837425200, Fax:(084)083425202																
CONTAINER LOADING LIST																
TO	TCTT															
MV	NEWPORT CYPRESS 19															
Port of Loading	TCTT															
Seq	Coms Number	Size	Seal	BILL	OPR	Type	VGM	WeightKgs	PKGS	CBM	HANDLING	VSJ	DES	REMARK		
1	TCKU7331423	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
2	GAOU6098256	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
3	ZCSU718279	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
4	ZCSU6550323	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
5	ZCSU6515913	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
6	ZCSU7859899	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
7	TGBU3626406	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
8	ZCSU7751050	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
9	ZCSU6872021	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
10	ZCSU7723029	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
11	ZCSU8940655	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
12	GCXU5004336	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
13	ZCSU7405844	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
14	ZCSU7398792	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
15	BMOU4502499	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
16	ZCSU7747908	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
17	ZCSU7705380	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
18	GAOU36105294	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
19	ZCSU7568230	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
20	ZCSU8738520	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
21	ZCSU6926236	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
22	BEAU5048621	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
23	ZCSU7215103	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
24	TGBU9859524	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
25	ZCSU6705960	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
26	ZCSU8622649	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
27	ZCSU6960734	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
28	ZCSU8718660	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
29	ZCSU8515907	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
30	ZCSU7026882	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
31	ZCSU8527997	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
32	ZCSU7920973	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
33	ZCSU6831721	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
34	ZCSU7068492	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
35	ZCSU8563119	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
36	ZCSU8770815	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
37	ZCSU8919140	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			
38	ZCSU6689580	40'HC			ZIM	E	3,900.00	-	-	30.00	ZIM	NEWPORT CYPRESS 19 V.307W	PHNOM PENH			

(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

❖ **Bước 3: Bố trí cầu bến sà lan**

- Control Center thông báo cho Cảng vụ tiếp nhận sà lan, vị trí cập qua máy bộ đàm VHF Kênh 8;
- Trục ban Cảng vụ phối hợp với Control Center thông báo cho nhân viên lái cầu QC ra vị trí sà lan cập qua máy bộ đàm (15 phút trước khi sà lan cập cầu);
- Công nhân lái cầu QC có trách nhiệm chuyển về kênh bộ đàm VHF 08 để sẵn sàng cho sà lan cập cầu;
- Trục ban Cảng vụ cảnh báo cho sà lan về con nước, dòng chảy, tốc độ gió cho sà lan, cảnh báo về “hướng cập” của sà lan (mũi hay lái) cho lái cầu, Công nhân để sẵn sàng di chuyển khi có sự cố bất thường qua bộ đàm;
- Trục ban Cảng vụ thông báo cho Control Center khi Sà lan cập buộc dây an toàn xong để chuẩn bị triển khai làm hàng.

❖ **Bước 4: Triển khai xuất sà lan**

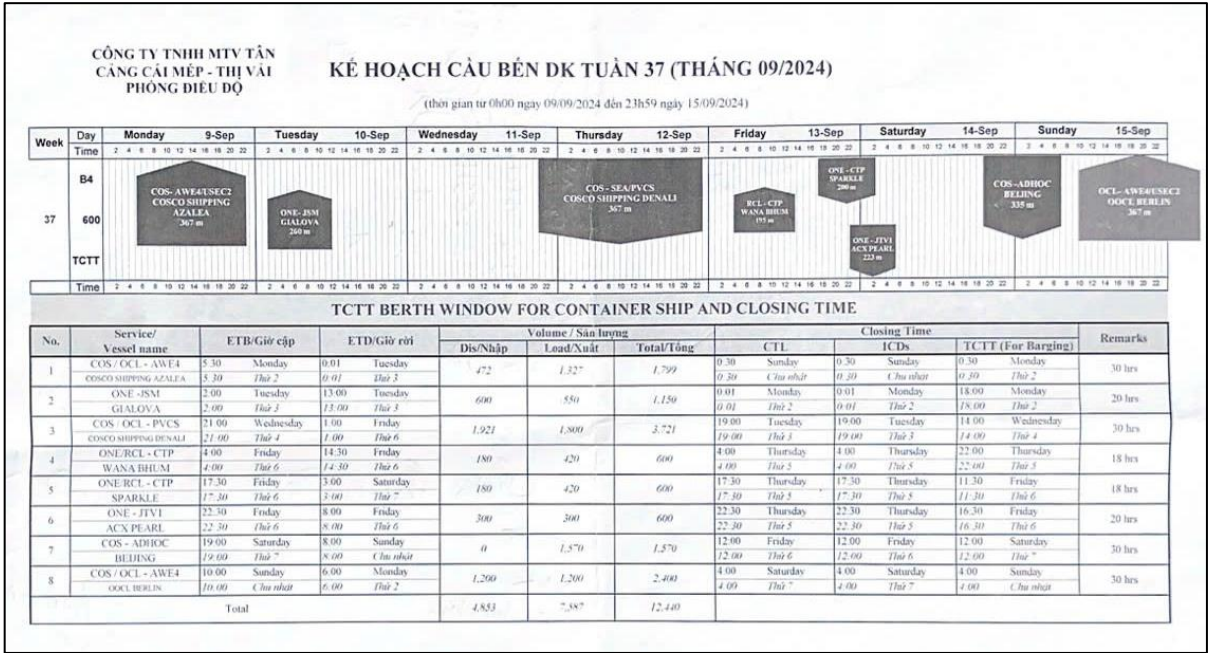
- Control Center thông báo lượng xuất sà lan (hàng, rỗng, lạnh, quá khổ, container đặc biệt...) cho sà lan bằng điện thoại hoặc bộ đàm VHF kênh 8;
- Control Center thông báo bộ đàm cho Giao nhận sà lan tiến hành xuất sà lan, sản lượng xuất sà lan (Hàng, rỗng, lạnh, quá khổ, container đặc biệt...);
- Giao nhận sà lan đưa “*Danh sách xuất sà lan*” cho sà lan và thống nhất với thuyền trưởng sà lan & công nhân phương án xuất container, trình tự xếp container;
- Công nhân sà lan thông báo bằng bộ đàm cho lái cầu phương án xuất hàng đã thống nhất với thuyền trưởng sà lan;
- Giao nhận sà lan thông báo lại cho Control center trình tự xuất hàng theo thống nhất với thuyền trưởng;
- Control Center lấy hàng xuất theo trình tự của Giao nhận sà lan;
- Ký kết các văn bản sau khi kết thúc làm hàng;
- Trục ban Cảng vụ cảnh báo cho sà lan về con nước, dòng chảy, tốc độ gió cho Sà lan, Cảnh báo về hướng cập của sà lan (mũi hay lái) cho lái cầu để sẵn sàng di chuyển khi có sự cố bất thường qua bộ đàm;
- Kết thúc làm hàng lái cầu chuyển máy bộ đàm sang Kênh 08 để sẵn sàng nhận lệnh của Trục ban Cảng vụ. (Lưu ý chỉ được phép rời Cầu khi sà lan đã rời khỏi Cầu mà không có kế hoạch sà lan kế tiếp).

3.2.3. Quy trình điều hành nhập tàu

3.2.3.1. Quy định chung

- Các Hãng tàu đã đăng ký cho tàu làm hàng tại cảng, phải gửi cho cảng (Phòng Điều Độ tiếp nhận) lịch các tàu dự kiến cập cảng trong tháng, trước ngày 25 hàng tháng (tên tàu, số chuyến, giờ/ngày, cập/rời) để xây dựng Lịch Tàu Tháng;

Hình 3.11. Kế hoạch cầu bến DK tuần 37 (tháng 9/2024)



(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

- Đối với tàu lần đầu cập cảng, Hãng tàu phải cung cấp cho cảng các chứng từ sau:
 - + Ship's Particular – Thông tin của tàu (Tên, Loại, Dung tích,...);
 - + Sơ đồ chi tiết các bay trên tàu;
 - + Các lưu ý đặc biệt (như sơ đồ hướng dẫn xếp vị trí container lạnh, container hàng nguy hiểm, vị trí xếp được 45', vị trí chỉ xếp 20'...trên tàu).

Ghi chú: Các thông số chiều dài, mớn nước không vượt quá như đã đăng ký với cảng trước đó.

- Đại lý tàu phải gửi **“Thông báo tàu đến”** cho cảng đầy đủ các nội dung sau:
 - + Số yêu cầu (số thông báo);
 - + Tên tàu/Quốc tịch/hồ hiệu;
 - + Thời gian dự kiến tàu cập (ETA), thời gian dự kiến tàu rời (ETD);
 - + Chiều dài/chiều rộng/mớn nước đến/mớn nước đi/mạn cập;
 - + Hàng hóa xếp dỡ (loại hàng hóa, sản lượng);
 - + Số lượng thuyền viên trên tàu.

3.2.3.2. Quy định cụ thể

- Đại lý tàu phải gửi **“Thông báo tàu đến”** cho cảng 3 lần trước khi tàu cập (ETA) như sau:

- + Lần thứ 1: trước ETA 3 ngày (72 giờ);
- + Lần thứ 2: trước ETA 2 ngày (48 giờ);
- + **Lần thứ 3: trước ETA 1 ngày (24 giờ).**

Hoặc theo điều khoản ký kết trong hợp đồng giữa Cảng và Hãng tàu;

- Phòng Điều độ, căn cứ theo **“Thông báo tàu đến” lần 3**, nếu chấp thuận, gửi **“Thông báo chấp nhận tàu”** cho Đại lý tàu;

- Nếu vì một lý do nào đó (lượng hàng hóa nhập xuất cho tàu, thực tế hàng hóa tập kết của cảng...) và căn cứ theo **“Thông báo tàu đến” lần 3**, cảng sẽ thỏa thuận với đại lý tàu thay đổi một số yêu cầu để phù hợp với điều kiện tình hình thực tế. Khi sự thay đổi theo thỏa thuận đạt được giữa hai bên, Đại lý tàu phải gửi lại **“Thông báo tàu đến”** cho cảng.

- Trường hợp vì một lý do nào khác, cảng không thể bố trí cầu cho tàu theo **“Thông báo tàu đến”**, Phòng Điều độ sẽ thông báo cho Đại lý tàu tối thiểu 24 giờ trước ETA.

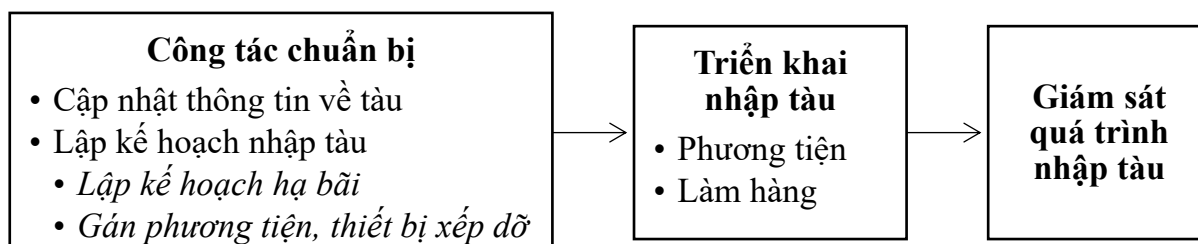
- Trường hợp tàu đến sớm hơn ETA đăng ký với cảng, Phòng Điều độ căn cứ vào cầu bến thực tế và lượng hàng xuất tập kết tại cảng, báo cáo BGĐ xin ý kiến chỉ đạo.

- Thời gian ETD của tàu có thể thay đổi theo thực tế sản xuất và sản lượng nhập xuất của tàu.

- Thứ tự ưu tiên cho các tàu làm hàng dựa vào lịch Tàu đăng ký cố định trên hợp đồng để có thứ tự ưu tiên như sau:

- + Ưu tiên tàu đến đúng lịch;
- + Ưu tiên tàu trễ lịch ít nhất.

Hình 3.12. Quy trình điều hành nhập tàu



(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

Diễn giải quy trình:

3.2.3.2.1. Công tác chuẩn bị

a. Cập nhật thông tin về tàu

- Cập nhật vào hệ thống quản lý: Tên tàu, chuyên tàu, ngày cập dự kiến, ngày rời dự kiến, thời điểm closing time, sản lượng nhập xuất dự kiến;
- Rotation (tương đương Service code trong chương trình TOPX);
- Đối với các tàu mới, khai thác lần đầu tại cảng, tối thiểu 72h trước khi tàu cập, Hãng tàu phải cung cấp trước toàn bộ thông tin cơ bản về đặc trưng kỹ thuật của tàu bao gồm: Trọng tải, kích thước, dung tích, mớn nước, thiết kế hầm hàng, nắp đậy hầm hàng, sơ đồ xếp hàng trên tàu, số lượng cầu tàu (nếu có)... để cập nhật cơ sở dữ liệu về tàu, phục vụ việc làm hàng sau này;
- Nhân viên Vi tính tổng hợp căn cứ các chứng từ do Hãng tàu cung cấp, cập nhật dữ liệu nhập/xuất vào hệ thống. Kiểm tra, thông báo Hãng tàu để điều chỉnh nếu số liệu có sự sai lệch. (Dữ liệu nhập/xuất có thể được cập nhật một cách tự động vào hệ thống vi tính của Cảng qua giao thức truyền file EDI giữa Cảng và Hãng tàu).

b. Lập kế hoạch nhập tàu dựa trên thông tin hệ thống

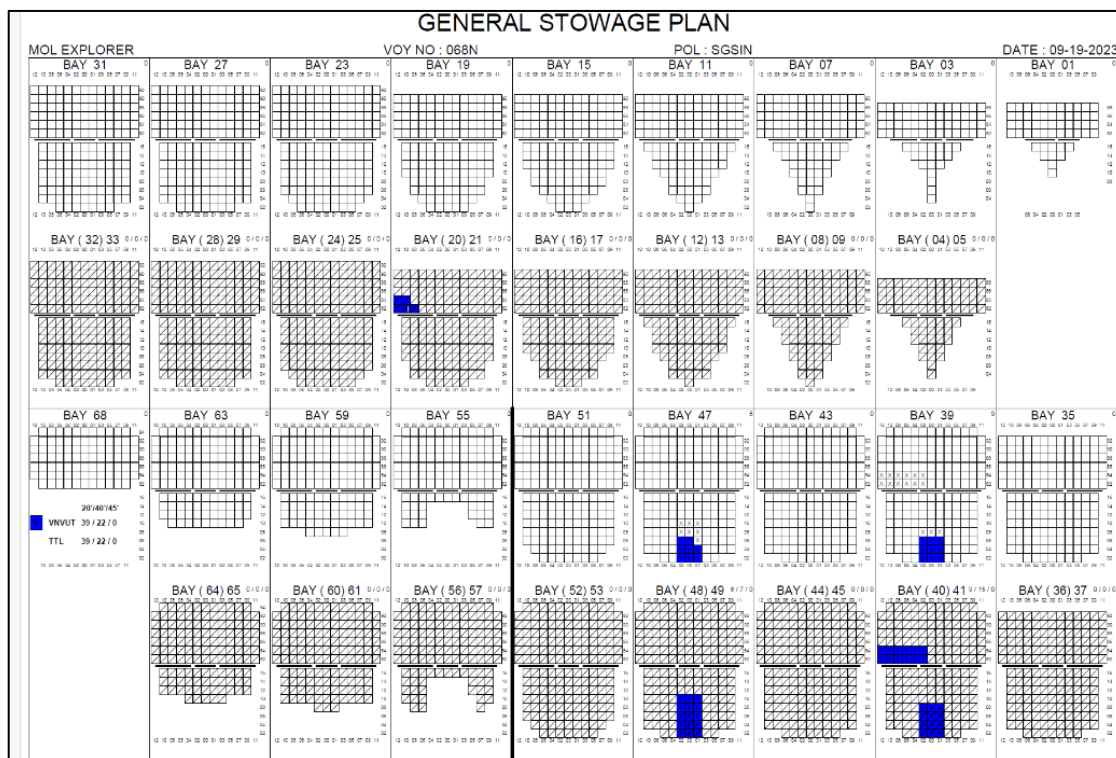
Hình 3.13. Kế hoạch giải phóng tàu Mol Explorer

CẢNG TÂN CẢNG CÁI MÈP THỊ VAI Phòng Điều Độ		CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc Lập - Tự Do - Hạnh Phúc						
KẾ HOẠCH GIẢI PHÓNG TÀU CONTAINER								
II. THÔNG TIN TỔNG QUÁT:								
1. Thông tin về Tàu:								
Tên Tàu: MOL EXPLORER	Chuyến: V.068N	Thời điểm CLT: 23:00 18-09-2023						
Mớn đến: 10.5 m	Mạn: Trái	Vị trí cập: Cách thượng lưu 160m						
Thời gian dự kiến cập: 23:00 18-09-2023	Thủy triều rời cho phép: 01:30 - 05:45 19/09							
Thời gian dự kiến rời: 09:00 19-09-2023		09:00 - 12:15 19/09						
2. Thời gian làm hàng dự kiến:								
Thời gian bắt đầu dỡ: 23:30 18-09-2023	Dự kiến kết thúc dỡ: 00:15 19-09-2023							
Thời gian dự kiến xếp: 00:15 19-09-2023	Dự kiến kết thúc xếp: 07:00 19-09-2023							
III. SẢN LƯỢNG KẾ HOẠCH:								
Phương án	Nhập				Xuất			
Loại container	20'FL	40'FL	20'MT	40'MT	20'FL	40'FL	20'MT	40'MT
Container khô	39	22			79	388		2
Container lạnh					4	55		
IMO						8		
Quả khô								
Tổng 20'/40'	39	22	0	0	83	443	0	2
Tổng container/teus	61 conts		= 83 teus		528 conts		= 973 teus	
III. TÌNH HÌNH TẬP KẾT HÀNG XUẤT :								
1. Tổng sản lượng: 528 conts								
Hàng trên bãi	527	Cont						
Hàng trên sà lan	1	Cont						
Cont chưa có thông tin	0	Cont						
2. Thông tin sà lan chưa tập kết:								
STT	Tên Sà Lan	Sản lượng Nhập		Ghi chú				
		20'	40'					
1	(không)							
Tổng sản lượng		0						
IV/ BỘ TRÍ NHÂN LỰC:								
- Trực Chỉ huy:	PGĐ Phan Văn Du							
- Trực sản xuất:	Lê Đình Bình							
- Trực KT-CG:	Nguyễn Văn Cường	- Trực Cảng vụ: Phan Trọng Lợi						
- Nv Kế hoạch Tàu:	Trịnh Tú Nam	- Trực IT: Nguyễn Hồng Phúc						
- Nv Kế hoạch Bãi:	Bùi Trần Minh Hải	- Trực An toàn: Vũ Văn Đông						
- Nv ĐHHT:	Hoàng Quốc Việt	- Trực Công nhân Tri/Đức						
							Số lượng công nhân: 26	

(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

❖ Lập kế hoạch hạ bãi container nhập tàu trên hệ thống

Hình 3.14. Sơ đồ bay hàng nhập tàu Mol Explorer

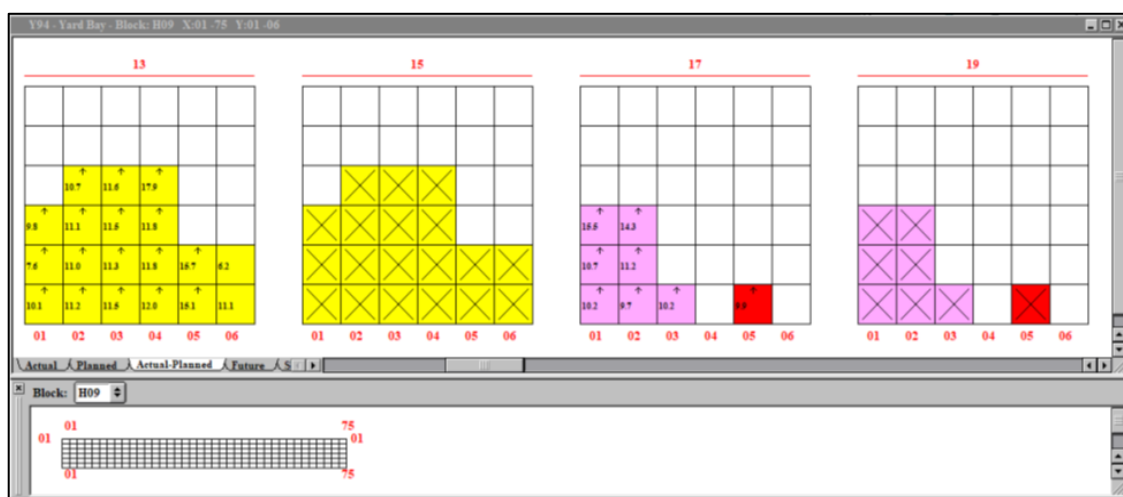


(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

- Cơ sở cho việc lập kế hoạch hạ container trên bãi:

- + Tình hình bến bãi tại thời điểm lập kế hoạch: kiểm tra dung lượng, sự phân bố hàng ở các line bằng cửa sổ Y94 và tiến hành dọn bãi (nếu cần);

Hình 3.15. Màn hình Y94 trên phần mềm TOPX



(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

- + Số lượng container nhập theo nhóm đặc tính (loại container, trạng thái, cảng đích)
 - Phân loại cont theo Teus: 22GP, 45GP...

- Phân loại container theo trạng thái: E (rỗng), F (hàng)
 - Phân loại theo code cảng đích: TOT (Cảng TCTT), CTL (Cát Lái)....
- + Số lượng RTG/RST, xe vận chuyển nội bộ sử dụng cho việc nhập tàu
- Dựa trên số lượng cầu bờ trong dây chuyền sản xuất sẽ quyết định số lượng RTG, sau đó tới số lượng xe đầu kéo làm việc trong dây chuyền
 - Trường hợp tàu Mol Explorer (Hình 3.13) sử dụng 4 cầu bờ, mỗi cầu bờ sẽ có 2 RTG phụ trách hạ hàng nhập và 5-6 xe đầu kéo làm việc trong dây chuyền sản xuất. Từ đó, có thể lên kế hoạch phương tiện trước để chuẩn bị làm hàng.

Hình 3.16. Kế hoạch bố trí phương tiện tàu Mol Explorer

V/ BỐ TRÍ PHƯƠNG TIỆN:								
Phương án	Nhập				Xuất			
Loại P/tiện	QC	RTG	RST	TRL	QC	RTG	RST	TRL
Số lượng	3	5	0	15	4	8	0	22

*Số hiệu và vị trí của Cầu bờ khi bắt đầu làm Tàu:

QC16	QC17	QC18	QC19	QC20	QC21
NHẬP BAY 48	NHẬP BAY 40	XUẤT BAY 32	NHẬP BAY 21		

(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

- + Chỉ định khu vực hạ container trên bãi theo 2 cách:

- Chỉ định chính xác vị trí hạ trên bãi của từng container nhập từ tàu đối với những container đặc biệt, số lượng ít;
- Chỉ định khu vực hạ theo đặc tính của từng nhóm container bằng cách lập

Filter Y60:

Hình 3.17. Màn hình Bộ lọc Y60 trên phần mềm TOPX

(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

Bao gồm nhiều bảng lọc được thiết lập theo thứ tự nhất định. Khi được kích hoạt để tìm vị trí hạ bãi cho một container, TOPX sẽ thực hiện quy trình lọc như sau:

Quét bảng lọc đầu tiên: TOPX sẽ bắt đầu quét từ bảng lọc đầu tiên trong bộ lọc (gọi là bảng lọc hiện hành). Nếu container đáp ứng các tiêu chí của bảng lọc này và trên bãi còn vị trí trống phù hợp, vị trí đó sẽ được chỉ định cho container, đồng thời được đánh dấu là đã sử dụng. Quy trình lọc sẽ kết thúc ngay sau đó.

Chuyển sang bảng lọc kế tiếp: Nếu bảng lọc hiện hành không còn chỗ trống phù hợp, TOPX sẽ tự động chuyển sang bảng lọc tiếp theo để tiếp tục tìm kiếm vị trí cho container. Nếu các thông số container không phù hợp với tiêu chí của bảng lọc hiện hành, TOPX cũng sẽ chuyển sang bảng lọc tiếp theo để tìm vị trí hạ bãi phù hợp.

❖ Gán phương tiện, thiết bị xếp dỡ

- Chỉ định RTG/RST tham gia nhập tàu bằng cách gán RTG/RST cho các số hiệu cầu bờ tham gia nhập tàu trên **E30**;
- Chỉ định vùng làm việc trên bãi của RTG/RST trên **E80** theo đúng Kế hoạch nhập tàu.

Hình 3.18. Màn hình E80 trên TOPX

The screenshot shows the 'E80 - RMG Working Range' window. At the top, there are radio buttons for 'Type': RMG (selected), RST, and Straddle. Below this are input fields for 'Che ID' (E01), 'Block' (F06), 'From X' (01), 'To X' (75), 'From Y' (01), and 'To Y' (06). There is an 'Activate' checkbox. A table lists RMG units with their ranges and an 'Active' column:

RMG	Block	From X	To X	From Y	To Y	Active
E01						
BT1						
F01		01	75	01	06	
F02		01	75	01	06	
F03		01	75	01	06	
F04		01	75	01	06	
F05		01	75	01	06	
F06		01	75	01	06	
F07		01	75	01	06	
F08		01	75	01	06	
F10		01	75	01	06	
F12		01	75	01	06	
H01		01	75	01	06	
H02		01	75	01	06	

At the bottom, there are 'Save' and 'Delete' buttons. A small diagram at the bottom right shows a grid representing the working range with coordinates 01, 75, and 06.

(Nguồn: Phòng Điều độ TCTT)

3.2.3.2.2. Triển khai nhập tàu

a. Triển khai phương tiện

- Ngay sau khi nhận thông báo của Cảng Vụ: Tàu đã cập cầu an toàn.
- Control Center điều động RTG chuẩn bị làm hàng tại các vị trí theo kế hoạch nhập tàu qua VHF kênh 5.
- Nv lái QC dựa trên thông tin trên kế hoạch nhập tàu đã được triển khai, đưa cầu đến vị trí Bay chuẩn bị làm hàng.
- Nv lái xe dựa vào thông tin trên màn hình MDT đưa xe đến vị trí làm hàng.

b. Triển khai làm hàng nhập:

- Ngay sau khi công nhân đã dỡ Lashing xong.
- Nv lái cầu bờ thực hiện dỡ thùng gù, cont khỏi tàu đặt lên xe vận chuyển nội bộ.
- Công nhân làm tàu có trách nhiệm tháo gù trên cont và kiểm tra tình trạng container (theo Hợp Đồng). Nếu phát hiện container bị hư, phải báo ngay cho Nv Giao nhận biết để lập biên bản hư hỏng với đại diện tàu.
- Nv Giao nhận đối chiếu số container thực tế với số container trong danh sách trên màn hình handheld: nếu container không có trong danh sách nhập, báo Control Center xử lý.
- Nhân viên lái RTG/RST đối chiếu số cont, trên màn hình MDT:
 - + Nếu thấy đúng, tiến hành hạ container đúng theo hướng dẫn.
 - + Nếu không thấy có trong danh sách trên màn hình MDT, báo ngay cho Control Center qua VHF Kênh 5 để kiểm tra, xử lý.
 - + Trong trường hợp số container không có trong danh sách nhập, yêu cầu Nv lái xe điều khiển xe chở container trả lại tàu.
 - + Trong trường hợp số container có trong danh sách nhập (do Nv CBGN sai sót khi xác nhận tại cầu tàu nên thể hiện số container khác trên màn hình MDT của RTG/RST) yêu cầu Nv CBGN cập nhật lại để RTG/RST có thể hạ container xuống bãi.
 - + Nếu số container, số xe đúng với danh sách trên màn hình MDT, lựa chọn số container trong danh sách, điều khiển RTG/RST hạ container xuống vị trí chỉ định. Trong trường hợp phải hạ vào vị trí khác với vị trí chỉ định trên màn hình, Nv lái xe báo Control Center điều chỉnh kế hoạch cho container đó. Khi hạ bắt buộc phải cập nhật và xác nhận vị trí thực tế.

- Nv lái xe điều khiển xe quay lại cầu tàu tới vị trí Bay theo hướng dẫn trên màn hình MDT để nhận container tiếp theo và lắp lại.

3.2.3.2.3. Giám sát quá trình nhập tàu

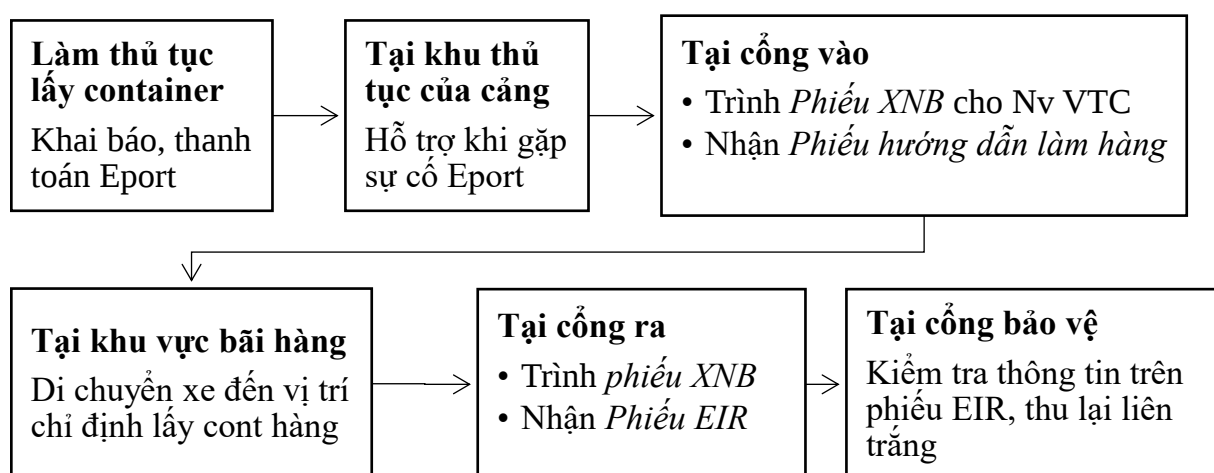
Thường xuyên theo dõi cửa sổ V80 và có những điều chỉnh kịp thời để đảm bảo:

- Container không dồn quá nhiều vào 1 line;
- Hạn chế cùng lúc vừa có cont 20' và cont 40' chỉ định hạ vào cùng 1 line;
- 2 container 20' trên cùng 1 đầu kéo được hạ vào cùng 1 line;
- Theo dõi tốc độ làm hàng cũng như số lượng xe đầu kéo tham gia nhập tàu.

3.2.4. Quy trình giao, nhận xe ngoài vào cảng

3.2.4.1. Đối với khách hàng làm thủ tục lấy container từ bãi

Hình 3.19. Quy trình khách hàng lấy container từ bãi



(Nguồn: Phòng Điều Độ TCTT)

Diễn giải quy trình:

❖ Bước 1: Khách hàng làm thủ tục lấy container

- Khách hàng phải có tài khoản đăng ký trên hệ thống Eport do cảng cung cấp.

- Khách hàng nhận EDO từ Hãng tàu đối với những Hãng tàu áp dụng EDO tại cảng TCTT; nếu các Hãng tàu khác chưa áp dụng EDO tại TCTT vẫn thực hiện theo quy trình cũ.

- Khách hàng sau khi hoàn tất các thủ tục với Hãng tàu, sẽ nhận lệnh giao hàng bằng giấy (D/O) hoặc lệnh giao hàng điện tử (eD/O), đăng nhập vào hệ thống Eport site TCTT và tiến hành thực hiện:

- (1) Khai báo thông tin lô hàng/container;
- (2) Khai báo thông tin: “Số tờ khai Hải quan”;

(3) Xác thực (đối với eD/O);

(4) Thanh toán lô hàng và nhận hóa đơn điện tử.

- Khách hàng đối chiếu tình trạng thông quan hàng nhập của container trên Eport; nếu chưa thông quan liên hệ với cảng để được hướng dẫn, hỗ trợ thêm.

- Sau khi kiểm tra đối chiếu thông quan thành công, Khách hàng in phiếu *Nhận container hàng từ cảng (gọi tắt là **Phiếu XNB**)* trực tiếp từ trên Eport hoặc dùng mã code để in tại máy in dành cho Khách hàng tại cảng TCTT.

- Đối với container lạnh: Khách hàng đăng ký thời gian ngắt điện khi khai báo trên Eport (D/O), trường hợp Khách hàng muốn chỉ định thời gian cảng ngắt điện, thì Khách hàng gửi mail cho Hãng tàu, Hãng tàu gửi mail cho cảng yêu cầu thực hiện ngắt điện theo yêu cầu, để làm cơ sở tính phí vận hành điện;

- Đối với container quá khổ: Giao nguyên (Khách hàng phải có giấy vận chuyển hàng quá khổ, quá tải; rút hàng (Khách hàng phải đăng ký để công nhân xếp dỡ khảo sát lên phương án làm hàng và điều độ bãi hàng kiểm tra giấy phép vận chuyển)).

❖ **Bước 2: Tại khu thủ tục của cảng**

- Tạo tài khoản hoặc cập nhật mã số thuế (MST) lên hệ thống Eport nếu Khách hàng chưa có tài khoản tại TCTT.

- Nv PHCT hướng dẫn, hỗ trợ Khách hàng khi phát sinh các trường hợp không khai báo được thông tin, thông quan và thanh toán trên Eport.

❖ **Bước 3 : Tại cổng vào (Gate in)**

- Lái xe điều khiển xe vào cổng Gate-in theo đúng luồng quy định;

- Lái xe điều khiển xe lên bàn cân, trình phiếu cho Nv VTC, Nv VTC thực hiện: Nhận **Phiếu XNB**, cập nhật số phiếu, số BAT; kiểm tra tải trọng phương tiện vào lấy container theo quy định; kiểm tra thông tin hợp lệ của container, phương tiện vào nhận container giữa chứng từ và thông tin trên hệ thống; nếu hợp lệ thì thực hiện gate-in, nếu không hợp lệ thì yêu cầu lái xe hoàn tất các thủ tục còn thiếu;

- Cấp BAT cho lái xe, nếu dùng BAT tạm;

- In **Phiếu hướng dẫn làm hàng** (vị trí nhận container sẽ được TOPX cập nhật và được in trên Phiếu hướng dẫn làm hàng) và giao **Phiếu XNB, Phiếu hướng dẫn làm hàng** cho lái xe;

- Gửi thông tin về số BAT, vị trí, thông tin container lên phần mềm TOPX Để Control center điều động phương tiện giao container cho khách hàng;

- Mở barie cho xe vào lấy container.

❖ **Bước 4: Tại khu vực bãi hàng**

- Lái xe điều khiển xe đến vị trí chỉ định nhận container in trên ***Phiếu hướng dẫn làm hàng***, liên lạc với Nv lái RTG bằng BAT;
- Nv lái RTG: Căn cứ vào số BAT thực tế của xe, lựa chọn số container, số BAT trong danh sách chỉ dẫn công việc trên màn hình MDT:

(1) Nếu thấy số container, số BAT trùng với chỉ dẫn trên màn hình MDT thì giao container cho Khách hàng;

(2) Nếu không thấy container theo chỉ dẫn trên màn hình MDT hoặc không thấy container ngoài thực tế tại vị trí hướng dẫn: Thông báo cho ***Control Center*** để kiểm tra, nếu không phải lỗi hệ thống, thông báo qua hệ thống loa cho Khách hàng để Khách hàng vào văn phòng điều độ hiện trường để giải quyết.

(3) Xác nhận và cập nhật lên hệ thống các thao tác vừa thực hiện.

- Đối với container lạnh, Khách hàng phải vào tổ điện lạnh thực hiện ký biên bản bàn giao container, cũng như thông tin cho Nv TDL biết rút điện trước khi ra vị trí nhận container, sau khi đã nhận container lên xe, lái xe cho xe ra cổng khu lạnh, để Nv TDL kiểm tra, cập nhật tình trạng lên ***Phiếu XNB***.

❖ **Bước 5: Tại cổng ra (Gate out)**

- Lái xe điều khiển xe ra cổng Gate-out theo luồng giao thông quy định;
- Lái xe trình ***Phiếu XNB*** cho Nv kiểm cont, Nv kiểm cont thực hiện: kiểm tra đối chiếu số container; kiểm tra, cập nhật tình trạng container và ghi chú lên ***Phiếu XNB***, đóng mộc “**ĐÃ KIỂM TRA**” theo quy định.

- Lái xe trình ***Phiếu XNB*** cho Nv VTC, Nv VTC thực hiện: Nhận ***Phiếu XNB***, thu BAT (nếu dùng BAT tạm); kiểm tra đối chiếu với số liệu trên hệ thống. Nếu hợp lệ, thu ***Phiếu XNB***, in 02 ***Phiếu EIR*** (giờ ra cổng được tự động cập nhật trên ***Phiếu EIR***) và đóng dấu xác nhận lên 02 ***Phiếu EIR***, giao 02 ***Phiếu EIR*** cho Khách hàng;

- Mở barie cho xe ra khỏi cổng.

Hình 3.20. Phiếu EIR

CÔNG TY TNHH MTV CẢNG TÂN CẢNG - CÁI MÉP THỊ VÀI
PHIẾU GIAO NHẬN CONTAINER
EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT

Số Đk (No):
 Ngày (Date):

Cảng Tân Cảng - Cái Mép Thị Vải

Gate No:
 BAT No:

Nhận của Khách hàng (Receive from):

Bill / Booking / Ref:
 Cảng đích (Dest):
 Tàu / Chuyến: (Vessel / Voyage)
 Cảng chuyển tải (Transit):

Container No	Kích cỡ (Sz / Tp)	Chủ KT (Operator)	Seal No	Status	Weight (Tons)	IMDG	UNNO	OH OW / OL	TEMP

Mặt trước (Front) (F)
 Vách trái (Left Side (L))
 Đáy (Under (U))
 Vách phải (Right Side (R))
 Nóc (Top (T))
 Mặt sau (Back (B))
 Bên trong (Interior (I))

Ghi chú (Remark):

Vị trí hạ Container:
 Y/C đưa xe đến:
 - BLOCK:
 - VỊ TRÍ Ô:
 Và liên lạc với phương tiện xếp dỡ bằng BAT

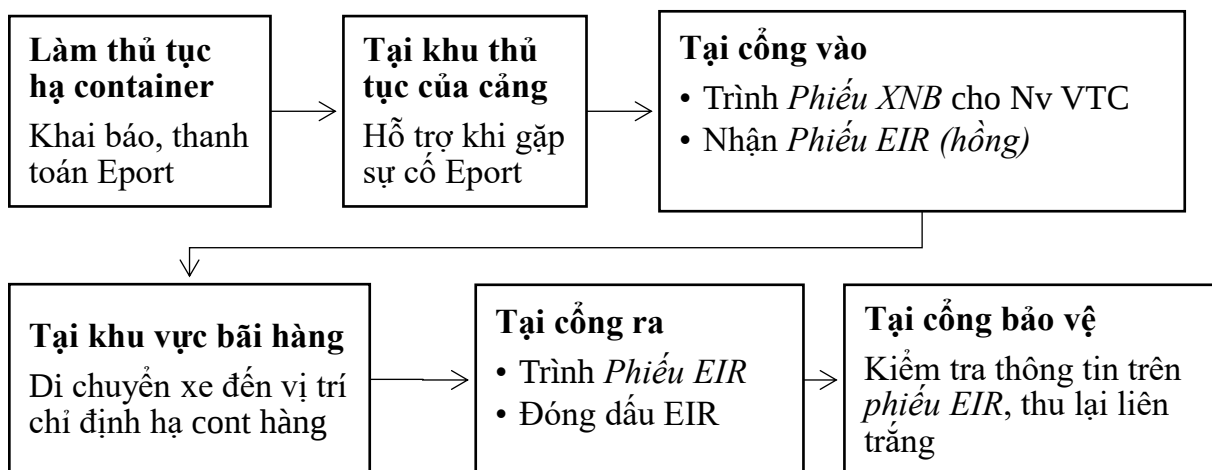
Người phát hành (Issuer):
 Số xe VC:
 Số Móc:

❖ **Bước 6: Tại cổng bảo vệ**

- Khách hàng điều khiển xe ra cổng bảo vệ, trình 02 **Phiếu EIR** cho Nv bảo vệ cổng. Nv bảo vệ cổng kiểm tra **Phiếu EIR** (dấu VTC).
- Nếu hợp lệ đúng số container, số xe và có dấu VTC, thu lại 01 **Phiếu EIR**, giao cho Khách hàng 01 **Phiếu EIR** và cho xe ra khỏi cảng.
- Nếu không hợp lệ thiếu dấu VTC, yêu cầu lái xe quay lại VTC bổ sung thủ tục.
- Nếu sai số container, số xe: Lập biên bản, yêu cầu lái xe xác nhận và xử lý theo quy định.

3.2.4.2. Đối với khách hàng làm thủ tục hạ container tại bãi

Hình 3.21. Quy trình khách hàng lấy container từ bãi



(Nguồn: Phòng Điều Độ TCTT)

❖ **Bước 1: Khách hàng làm thủ tục hạ container**

a. Trường hợp Khách hàng khai báo trên E-port

- Khách hàng phải có tài khoản đăng ký trên hệ thống Eport do cảng cung cấp.
- Khách hàng truy cập tài khoản Eport để thực hiện khai báo thông tin lô hàng hạ bãi xuất tàu và thanh toán phí trên hệ thống Eport:

- + Khách hàng căn cứ các thông tin của lô hàng xuất trên booking, nhận từ Hãng tàu tiến hành cập nhật trên hệ thống Eport các thông tin: Số container, kích cỡ, số seal, tàu/chuyến xuất, cảng chuyển tải, cảng đích... phương án “HBCX” đăng ký các dịch vụ kiểm hóa (nếu có), VGM; đồng thời Khách hàng sẽ nhận được số đăng ký (mã code) cho từng container do hệ thống tự động phát sinh;
- + Khai báo thông tin tờ khai hoặc số quản lý hàng hóa để đối chiếu với hệ thống Hải quan điện tử. Nếu Khách hàng chưa mở tờ khai, có thể khai “số quản lý hàng hóa” để được hạ container trước;
- + Thanh toán phí cho lô hàng đã khai báo và nhận hoá đơn từ hệ thống Eport.

b. Trường hợp hệ thống Eport hoặc Napas bị lỗi

Trong trường hợp không khai báo được trên Eport, Khách hàng vào Khu thủ tục của cảng để làm thủ tục in **Phiếu XNB** và đóng tiền để vào cảng hạ hàng

- Khách hàng (hoặc người đại diện) trình Packing list, VGM, tên hàng hóa cho Nv PHCT, khai báo về việc kiểm hoá (nếu có), tờ khai Hải quan để cập nhật vào hệ thống trên cửa sổ HQ09.

- Nv PHCT cập nhật số liệu vào hệ thống quản lý của cảng: số booking, số cont, kích cỡ, trạng thái, trọng lượng, tàu/chuyến, chủ khai thác (nếu có), cảng dỡ/cảng đích phương án “HBCX” hoặc “HBACK”...; in **Phiếu XNB** và hóa đơn.

- Khách hàng nộp tiền, nhận lại **Phiếu XNB** và hóa đơn thu tiền.

c. Trường hợp phát sinh thêm các phụ phí

Khách hàng đến Khu thủ tục của cảng, cung cấp số đăng ký (mã code) của container cần thực hiện dịch vụ và mã số thuế để đóng thêm các phụ phí phát sinh thêm.

- Khách hàng chịu trách nhiệm với việc khai báo VGM.
- Khách hàng in phiếu Giao container hàng cho cảng (gọi tắt là **Phiếu XNB**) trực tiếp từ trên Eport hoặc dùng mã code để in tại máy in dành cho Khách hàng tại cảng TCTT.

Hình 3.22. Phiếu Đăng ký làm hàng, XNB

		Công ty TNHH MTV CẢNG TÂN CẢNG CÁI MẾP THỊ VẢI MÉP THỊ VẢI		Mã lô: 7851285			
		PHIẾU ĐĂNG KÝ LÀM HÀNG GIAO CONT HÀNG NHẬP (GTHA)		Số ĐK(No): 944H19 Ngày(Date): 30/06/2022 16:23			
Khách hàng: CÔNG TY TNHH CJ KOREA EXPRESS FREIGHT VIỆT NAM							
Bill Lading/Ref BKKCL0574500		Hãng tàu(Operator) ONE					
Tàu nhập/Chuyến: (Vessel/Voyage) 007N		Giao đến (Place of Delivery) KHA					
Số Container (Container No)	Kích cỡ (Sz/Tp)	Số Seal (Seal No)	Trọng lượng (Hàng + vỏ cont)(tấn)	IMDG	UNNO	OH/OW/OL	Nhiệt độ (TEMP)
TEMU4598257	2200	THAU32760	27.25			N	
Ghi chú (Remarks)	ĐÃ THANH TOÁN!			Ghi chú Khách hàng: 			
	(Trọng lượng ghi trên phiếu dùng để kiểm soát tải trọng khi xe qua cổng. Trọng lượng hàng do Hãng tàu cung cấp)						
Y/C vào cổng:		Số xe VC 722222		Số Móc 72R01541			
Kiểm tra CONTAINER		QC ĐÃ KIỂM					
Người đăng ký: 0302601014			Số điện thoại: 0912684117				

		CÔNG TY TNHH MTV CẢNG TÂN CẢNG - CÁI MẾP THỊ VẢI PHIẾU XUẤT / NHẬP BÃI		Số ĐK (No.): Ngày (Date):	
		Khách hàng:		Giá trị đến:	
					
Ghi chú/Remark:					
Y/C vào cổng:		Số xe VC:		Số Móc:	
Kiểm tra CONTAINER:					
CẢNG TÂN CẢNG - CÁI MẾP THỊ VẢI					
Người phát hành:		Người giao/nhận:		DT:	

❖ **Bước 2: Tại khu thủ tục của cảng**

- Tạo tài khoản hoặc cập nhật mã số thuế (MST) lên hệ thống Eport nếu Khách hàng chưa có tài khoản tại TCTT.

- Nv PHCT hướng dẫn, hỗ trợ Khách hàng khi phát sinh các trường hợp không khai báo được thông tin, thông quan và thanh toán trên Eport.

❖ **Bước 3: Tại cổng vào (Gate in)**

- Lái xe điều khiển xe vào cổng Gate-in theo đúng luồng quy định;
- Lái xe trình *Phiếu XNB* cho Nv kiểm container thực hiện: Tiếp nhận *Phiếu XNB* từ lái xe; kiểm tra tình trạng vỏ cont, số cont, số seal ghi chú và cập nhật hư hỏng trực tiếp lên phiếu (nếu có) và đóng dấu “ĐÃ KIỂM TRA”.

- Lái xe điều khiển xe lên bàn cân, trình phiếu cho Nv VTC, Nv VTC thực hiện: Nhận *Phiếu XNB*, cập nhật số phiếu, số BAT; kiểm tra tải trọng phương tiện vào lấy container theo quy định; kiểm tra thông tin hợp lệ của container, phương tiện vào hạ container giữa chứng từ và thông tin trên hệ thống; nếu hợp lệ thì thực hiện Gate in nếu không hợp lệ thì yêu cầu lái xe hoàn tất các thủ tục còn thiếu;

- Cấp BAT cho lái xe, nếu dùng BAT tạm;

- In **Phiếu EIR** (vị trí nhận container sẽ được TOPX cập nhật và được in trên EIR) và giao **Phiếu EIR** cho lái xe;

- Gửi thông tin container lên phần mềm TOPX để Control Center thực hiện cho vị trí hạ bãi;

- Mở barie cho xe vào cảng hạ container.

❖ **Bước 4: Tại khu vực bãi hàng**

- Lái xe điều khiển xe di chuyển đến vị trí hạ container chỉ định in trên **Phiếu EIR** và liên lạc với Nv lái TBN bằng BAT;

- Nv lái TBN kiểm tra số container, số BAT trên màn hình MDT so với thực tế:

- + Nếu thấy số container, số BAT trùng với chỉ dẫn trên màn hình MDT, tiến hành hạ container từ xe xuống vị trí chỉ định; trong trường hợp không thể hạ xuống vị trí chỉ định, báo Control Center để nhận vị trí hạ khác;

- + Xác nhận và cập nhật lên hệ thống các thao tác vừa thực hiện.

- + Nếu phát hiện bất thường thông báo cho Nv điều độ xử lý.

- Đối với container lạnh, Khách hàng phải vào Tổ điện lạnh thực hiện ký biên bản bàn giao container, cũng như thông tin cho Nv TDL biết để cắm điện tại vị trí hạ container.

❖ **Bước 5: Tại cổng ra (Gate out)**

- Sau khi hạ container, Khách hàng điều khiển xe ra cổng Gate-out theo luồng giao thông quy định;
- Khách hàng trình 02 **Phiếu EIR** cho Nv VTC, Nv VTC thực hiện:
 - + Thu BAT khi Khách hàng không sử dụng BAT cố định, nhận 02 **Phiếu EIR** từ khách hàng.
 - + Nhập số phiếu, cập nhật các thông tin bổ sung trên **Phiếu EIR** theo quy định. Kiểm tra, đối chiếu thông tin trên **Phiếu EIR** và thông tin trên hệ thống: Nếu hợp lệ, thực hiện Gate out, đóng dấu VTC lên 02 **Phiếu EIR**, trả 02 **Phiếu EIR** cho Khách hàng, mở barie cho xe ra khỏi cổng.
 - + Nếu không hợp lệ, Nv VTC liên hệ với các bên liên quan và hướng dẫn Khách hàng hoàn tất các thủ tục còn thiếu.

❖ **Bước 6: Tại cổng bảo vệ**

- Khách hàng điều khiển xe ra cổng bảo vệ, trình 02 **Phiếu EIR** cho Nv bảo vệ cổng. Nv bảo vệ cổng kiểm tra **Phiếu EIR** (dấu VTC).
- Nếu hợp lệ đúng số container, số xe và có dấu VTC, thu lại 01 **Phiếu EIR**, giao cho Khách hàng 01 **Phiếu EIR** và cho xe ra khỏi cảng.
- Nếu không hợp lệ thiếu dấu VTC, yêu cầu lái xe quay lại VTC bổ sung thủ tục.
- Nếu sai số container, số xe: Lập biên bản, yêu cầu lái xe xác nhận và xử lý theo quy định.

3.3. Phân tích môi trường hoạt động kinh doanh của công ty

3.3.1. Môi trường vĩ mô

3.3.1.1. Nhân tố chính trị - pháp luật

Ổn định chính trị: Việt Nam có môi trường chính trị ổn định, tạo nền tảng thuận lợi cho các hoạt động đầu tư và phát triển kinh tế, đặc biệt là ngành logistics và cảng biển. Điều này giúp TCTT yên tâm phát triển kinh doanh lâu dài.

Chính sách hỗ trợ ngành logistics:

- Chính phủ triển khai các chương trình phát triển logistics quốc gia, khuyến khích đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng biển và hệ thống giao thông kết nối, tạo lợi thế cho TCTT trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh.
- Các hiệp định thương mại tự do (FTAs) như CPTPP, EVFTA, RCEP thúc đẩy gia tăng hàng hóa xuất nhập khẩu qua các cảng biển, mở rộng cơ hội thị trường cho TCTT.

Yêu cầu pháp lý nghiêm ngặt: Quy định về kiểm soát môi trường, bảo vệ an toàn lao động và hàng hóa ngày càng chặt chẽ, đòi hỏi TCTT phải đầu tư thêm vào hệ thống quản lý và tuân thủ pháp luật, dẫn đến chi phí vận hành gia tăng.

Quy hoạch và định hướng phát triển tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu: Theo Quyết định số 1629/QĐ-TTg ngày 16/12/2023, định hướng phát triển logistics của tỉnh bao gồm:

- + Phát triển Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải thành trung tâm trung chuyển quốc tế lớn.
- + Xây dựng Trung tâm logistics Cái Mép Hạ đạt tầm quốc gia và quốc tế, liên kết chặt chẽ với hệ thống cảng biển quốc gia và sân bay quốc tế Long Thành.
- + Hình thành khu thương mại tự do (FTZ) tại khu vực Cái Mép Hạ để thu hút chuỗi cung ứng toàn cầu và tận dụng lợi thế cảng nước sâu.

Thời gian qua, các chính sách quan trọng:

- Quyết định số 2143/QĐ-UBND ngày 02/8/2017, Quyết định số 2316/QĐ-UBND ngày 13/08/2021 và Quyết định số 1452/QĐ-UBND ngày 20/6/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đến năm 2025;

- Quyết định 1486/QĐ-UBND (2021) thúc đẩy đầu tư hạ tầng cảng biển và trung tâm logistics tại khu vực Cái Mép - Thị Vải.

3.3.1.2. Các nhân tố kinh tế - xã hội

a. Kinh tế

Với tiềm năng to lớn, việc thực hiện cảng mở là bước đệm và là cơ chế chính sách quan trọng để Bà Rịa - Vũng Tàu tiến tới hình thành khu thương mại tự do (FTZ) gắn liền với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, định hướng phát triển theo Nghị quyết 24-NQ/TW ngày 7/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã định hướng “Hình thành Khu thương mại tự do gắn với cảng biển tại khu vực Cái Mép Hạ”. Để hiện thực hóa mục tiêu này, tỉnh tập trung vào ba trụ cột chính:

- Hoàn thiện hạ tầng và kết nối: Nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hàng không để kết nối thông suốt với các khu vực trong và ngoài nước.
- Xây dựng chính sách và cơ chế quản lý hiện đại: Tạo môi trường đầu tư thông thoáng, cởi mở, thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước.

- Thu hút đầu tư nước ngoài và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao: Tăng cường quảng bá tiềm năng, thu hút các nhà đầu tư quốc tế, đồng thời chú trọng đào tạo nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn cao, đáp ứng nhu cầu phát triển của Khu Thương mại Tự do.

Việc triển khai mô hình FTZ này vẫn đang trong giai đoạn hoàn thiện pháp lý. Hiện tại, Việt Nam chưa có FTZ chính thức, nhưng tỉnh đã đặt mục tiêu xây dựng khu thương mại tự do tại Cái Mép Hạ.

b. Xã hội

- Gia tăng dân số và tốc độ đô thị hóa nhanh, nhu cầu tiêu dùng trong nước và ngoài nước đang tăng mạnh. Điều này, tạo cơ hội cho hoạt động logistics và vận tải container tại các cảng như TCTT cũng ngày càng khẳng định vị thế.

- Tuy nhiên, ngành logistics tại Việt Nam nói chung và tại các cảng biển như TCTT nói riêng đang đối mặt với tình trạng thiếu hụt nhân lực có kỹ năng chuyên môn cao.

Các yếu tố vĩ mô tạo điều kiện thuận lợi cho TCTT mở rộng hoạt động kinh doanh, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Tuy nhiên, sự gia tăng cạnh tranh từ các cảng khác và yêu cầu tuân thủ nghiêm ngặt về pháp lý đòi hỏi công ty phải không ngừng cải thiện năng lực khai thác và đầu tư công nghệ.

3.3.2. Môi trường vi mô

3.3.2.1. Nguồn nhân lực

Theo số liệu thống kê từ “Bảng 1.3. Tình hình về nhân lực của TCTT”, ta có thể thấy TCTT đã xác định nhân lực là tài sản quý giá nhất, luôn dành sự quan tâm lớn nhất đến đội ngũ nhân viên của mình.

a. Theo trình độ chuyên môn

- TCTT sở hữu đội ngũ nhân viên với tỷ lệ có trình độ đại học trở lên chiếm hơn 50% tổng số lao động giúp đảm bảo tính chuyên môn hóa cao trong vận hành và quản lý cảng.

- Đội ngũ lao động có trình độ cao đẳng và trung cấp đóng vai trò chủ yếu trong các hoạt động hay hỗ trợ vận hành trực tiếp tại cảng.

b. Theo độ tuổi và giới tính

- Đội ngũ nhân viên chủ yếu tập trung trong độ tuổi 31-45, chiếm gần 60%, đây là nhóm lao động nòng cốt với kinh nghiệm và hiệu suất làm việc cao.

- Nhóm lao động trẻ dưới 31 tuổi tuy chiếm tỷ lệ thấp nhưng đóng vai trò quan trọng trong việc tiếp cận công nghệ mới, góp phần vào đổi mới và nâng cao năng suất.

Với đội ngũ nhân sự đông đảo và cơ cấu hợp lý, phần lớn nhân viên của TCTT đã được hoặc đang được đào tạo bài bản về khai thác cảng và logistics. Điều này, không chỉ đảm bảo năng lực vận hành hiện tại mà còn tạo nền tảng để cảng phát triển bền vững trong tương lai.

3.3.2.2. Khách hàng

TCTT hiện đã và đang hợp tác với các hãng tàu lớn khai thác nhiều tuyến phục vụ khác nhau như MAERSK, COSCO, OOCL, ZIM, APL..., các cảng biển trong cả nước và trên quốc tế, các nhà vận tải và các doanh nghiệp thương mại, xuất nhập khẩu tại Việt Nam. Trong đó, có các đại lý (Panda Logistics, ITL Logistics, SDV Logistics,...) cũng như các hiệp hội (Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam - VCCI, Hiệp hội Thương mại Hoa Kỳ - Amcham Vietnam, Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam - VASEP,...)

3.3.2.3. Đối thủ cạnh tranh

Hiện tại, TCTT là cảng nước sâu, có thể tiếp nhận size tàu lớn 160.000 DWT. Trong khu vực cảng cửa ngõ và trung tâm trung chuyển Cái Mép – Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu), đem lại không ít khó khăn do việc cạnh tranh nguồn khách hàng. Trong đó, có cảng CMIT (cảng liên doanh với hãng tàu CMA-CGM) và SSIT (cảng liên doanh với hãng tàu MSC) là những đối thủ cạnh tranh trực tiếp với TCTT, có khả năng tiếp nhận size tàu và công suất khai thác, tuyển dịch vụ tương tự.

3.3.2.4. Trang thiết bị công nghệ

Theo “Bảng 1.2. Trang thiết bị, kỹ thuật của TCTT”, ta có thể thấy TCTT sở hữu hệ thống trang thiết bị công nghệ hiện đại - tiên tiến đã giúp tối ưu hoá quy trình xếp dỡ và giảm thiểu thời gian lưu thông hàng hóa - đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế. Đặc biệt, các thiết bị (cẩu bờ, cẩu khung RTG và ồ điện lạnh) đảm bảo khả năng xử lý khối lượng khá lớn container, phục vụ nhiều loại hàng hóa khác nhau. Hạ tầng hỗ trợ (cổng vào/ra và cầu cân), giúp tối ưu hóa dòng chảy logistics và nâng cao hiệu suất khai thác. Tuy nhiên, để phát triển bền vững, TCTT vẫn đã và đang đầu tư thêm thiết bị và nâng cấp công nghệ là yếu tố cần thiết để đáp ứng khối lượng hàng hóa ngày càng tăng và yêu cầu ngày càng cao từ thị trường.

3.3.3. Ma trận SWOT

Bảng 3.2. Ma trận SWOT - TCTT

	Điểm mạnh (S1) Vị trí chiến lược nằm trong cụm cảng CM-TV (S2) Đội ngũ nhân viên giàu kinh nghiệm về khai thác cảng và logistics từ TCSG (S3) Ứng dụng hệ thống TOPX, TOPOVN trong quản lý và điều hành bãi (S4) Mối quan hệ đối tác bền chặt với các hãng tàu lớn, doanh nghiệp XNK trong và ngoài nước.	Điểm yếu (W1) Cơ sở vật chất và hạ tầng đạt đến ngưỡng giới hạn hiện tại (W2) Thiếu liên kết chặt chẽ giữa các cảng liên kề vẫn chưa thể đáp ứng nhu cầu của hãng tàu (W3) Khả năng khai thác bãi chưa đạt mức tối ưu do còn hạn chế về chuyển dịch từ phía cầu tàu sang phía bãi chứa container (W4) Áp lực chi phí tuân thủ quy định môi trường, an toàn hàng hóa.
Cơ hội (O1) Định hướng cảng mở - Khu FTZ gắn với CM-TV (O2) CM-TV cảng trung chuyển quốc tế (O3) Đầu tư công và chính sách hỗ trợ phát triển cảng biển từ Chính phủ; (O4) Sự phát triển mạnh mẽ của ngành logistics và vận tải biển tại Việt Nam.	(S4) + (O1) Tăng cường hợp tác các hãng tàu, mở rộng mạng lưới khu vực FTZ (Giải pháp 3)	(W1) + (O2) Đầu tư cơ sở vật chất và hạ tầng (Giải pháp 2)
Thách thức (T1) Cạnh tranh gay gắt trong khu vực, cảng TP.HCM và cảng quốc tế. (T2) Yêu cầu ngày càng cao từ khách hàng về thời gian xử lý trong khai thác. (T3) Tác động từ quy định pháp luật nghiêm ngặt về môi trường, bảo vệ lao động (T4) Sự biến động của thị trường vận tải biển và chi phí logistics toàn cầu.		(W3) + (T1) Tối ưu hóa hoạt động khai thác bãi (Giải pháp 1)

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Chúng ta đã tập trung phân tích thực tiễn quy trình điều hành và quy hoạch bãi tại TCTT. Các quy định khi hạ bãi, điều hành sà lan và quy trình nhập tàu được trình bày cụ thể, giúp hiểu rõ hơn về sự phối hợp và tổ chức trong hoạt động cảng. Kết quả phân tích giúp đánh giá hiệu quả quản lý hiện tại, đồng thời làm cơ sở để đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hoạt động điều hành bãi tại TCTT.

CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH ĐIỀU HÀNH VÀ QUY HOẠCH BÃI TẠI TÂN CẢNG – CÁI MÉP THỊ VẢI

4.1. Giải pháp 1: Tối ưu hóa hoạt động khai thác bãi

➤ Cơ sở đề xuất giải pháp

(W3) Khả năng khai thác bãi chưa đạt mức tối ưu: đáp ứng khá tốt nhu cầu luân chuyển hàng hóa, vẫn còn có sự tắc nghẽn phát sinh trong quá trình chuyển dịch từ phía cầu tàu sang phía bãi chứa container khi xử lý lưu lượng container tăng cao;

(T1) Cạnh tranh gay gắt từ các cảng trong khu vực liền kề (SSIT, CMIT...): Các cảng tại TP.HCM có ưu thế gần trung tâm kinh tế, đòi hỏi TCTT phải tối ưu hóa khai thác để giữ thị phần.

Theo Quyết định 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính Phủ, Quy hoạch cảng CM-TV cần tối ưu hóa khai thác bãi phục vụ mục tiêu cảng trung chuyển quốc tế.

➤ Nội dung thực hiện giải pháp

- Sắp xếp lại cầu bến vào cầu bờ gần phía line lấy hàng để rút ngắn quãng đường di chuyển của xe đầu kéo cho những sà lan xuất sản lượng nhiều; cần hoàn thiện quy trình an toàn cho sà lan xuất trong trường hợp sà lan xuất gấp và hàng ít.

- Việc phối hợp truyền đạt về thông tin sản lượng container trong giờ cao điểm vẫn tồn tại qua nhân viên giao nhận xác nhận tại cầu tàu sai sót dẫn đến thể hiện số container sai trên màn hình MDT của RTG/RST và phải xác nhận lại danh sách nhập, khi không có, phải điều khiển chở container lại tàu nên quy định tăng số lượng nhân viên giao nhận và yêu cầu cung cấp cập nhật thông tin liên tục trong khoảng thời gian cố định đảm bảo nhanh chóng và chính xác.

- Cần thực hiện bảo dưỡng định kì trang thiết bị (cầu bờ, cầu bãi, xe đầu kéo) cũng như hệ thống máy tính và mạng, các thiết bị như điện thoại/bộ đàm kênh VHF liên lạc chính, máy in, máy photo, máy scan tại văn phòng Control Center để giảm thiểu nguy cơ hỏng hóc trong quá trình vận hành, tránh làm gián đoạn.

- Rà soát, điều chỉnh các quy hoạch chiến lược hoặc chính sách về khai thác bãi, cải tiến quy trình, loại bỏ các hoạt động không tạo ra giá trị để tận dụng tối ưu cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và phục vụ lưu chứa container khác nhau.

➤ **Kết quả đạt được từ giải pháp**

- Công tác điều hành dần cải thiện, giảm tình trạng quá tải cho nhân viên giao nhận và tăng khả năng xử lý hàng hóa từ cầu tàu vào bãi trong thời gian ngắn.
- Cải thiện thời gian chờ đợi của tàu, sà lan và container, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng khả năng cạnh tranh và duy trì thị phần trong khu vực CM-TV tiến đến gần hơn với mục tiêu của Chính phủ.
- Tăng năng suất xếp dỡ và vận chuyển hàng hóa, giảm thiểu sai sót và tiết kiệm chi phí vận hành.

4.2. Giải pháp 2: Đầu tư cơ sở vật chất và hạ tầng

➤ **Cơ sở đề xuất giải pháp**

(W1) Cơ sở vật chất và hạ tầng đạt ngưỡng giới hạn;

(O2) Tiềm năng phát triển cụm cảng CM-TV thành cảng trung chuyển quốc tế cần thúc đẩy chuyển đổi số và áp dụng logistics xanh, phù hợp với xu hướng phát triển hiện đại và bền vững.

Theo Quyết định số 1629/QĐ-TTg phê duyệt quy hoạch tỉnh BR-VT thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 phát triển CM-TV cảng cửa ngõ trung chuyển quốc tế. Ngoài ra, logistics xanh và bền vững đang trở thành xu hướng quan trọng tại Việt Nam, đặc biệt khi Việt Nam đã cam kết giảm phát thải ròng về 0 vào năm 2050 đi kèm tự động hóa, hiện đại hóa.

➤ **Nội dung thực hiện giải pháp**

- Các line hạ bãi đều quy hoạch sử dụng RTG (6 +1), 4 lớp chiều cao, 6 hàng rộng nên cải tạo bãi container, đầu tư hệ thống RTG 5-6 lớp chiều cao tận dụng việc lưu trữ; vẫn còn dùng loại cầu chạy dầu...nên cần chuyển đổi sang trang thiết bị sử dụng năng lượng: từ dầu hoá thạch nhiên liệu thông thường đó sang nhiên liệu xanh, năng lượng tái tạo, dầu diesel sinh học..., tối ưu hoá quy trình giao nhận sản xuất. Đồng thời, đo lường các phát thải nhà kính để xác định biện pháp để từng bước giảm thiểu ô nhiễm môi trường dựa vào các quy định của các cơ quan quản lý nhà nước như Cục hàng hải Việt Nam về bộ tiêu chí cảng xanh.

- Thường xuyên nâng cấp và bảo trì các lỗi kịp thời hệ thống Eport để khắc phục triệt để trường hợp khách hàng không khai báo, thông tin và thanh toán được trên hệ thống mà phải đến khu thủ tục truyền thống để giảm thời gian, sai sót hoặc thất lạc thực hiện thủ công qua các giấy tờ khác nhau. Ứng dụng công nghệ như AI, IoT và Blockchain

trong việc đề tăng cường khả năng dự báo, tối ưu hóa lộ trình vận chuyển và nâng cao tính minh bạch trong toàn bộ quy trình.

- Đầu tư vào nguồn nhân lực am hiểu về lĩnh vực chuyển đổi số, logistics xanh. Tuyển dụng nhân sự có kiến thức về chuyển đổi số, logistics xanh để phụ trách dự án chuyển đổi số và logistics của công ty.

➤ **Kết quả đạt được từ giải pháp**

- Nâng cao cơ sở vật chất và hạ tầng đáp ứng phần nào nhu cầu khách hàng trong và ngoài nước ngày nay coi trọng việc chuyển đổi số, logistics xanh và đi kèm thời gian làm hàng nhanh chóng. Ngoài ra, quy trình điều hành bãi chính xác và hiệu quả hơn, môi trường làm việc thân thiện với môi trường hơn.

- Chi phí để thực hiện giải pháp này sẽ khá cao nhưng đó là điều công ty cần tiến tới để đạt được các tiêu chí và theo lộ trình đã đề ra của cơ quan nhà nước và mục tiêu hội nhập quốc tế qua việc từng bước trở thành cảng trung chuyển quốc tế.

4.3. Giải pháp 3: Tăng cường hợp tác các hãng tàu, mở rộng mạng lưới kết nối khu vực FTZ

➤ **Cơ sở đề xuất giải pháp**

(S4) Mọi quan hệ đối tác bền chặt với các hãng tàu lớn: Tận dụng lợi thế này để thúc đẩy liên kết liên cảng, cải thiện dòng chảy container.

(O1) Định hướng cảng mở và khu thương mại tự do: Hỗ trợ tăng tính kết nối để đạt được các mục tiêu quy hoạch lớn.

Theo Nghị quyết 24-NQ/TW ngày 7/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã định hướng “Hình thành Khu thương mại tự do gắn với cảng biển tại khu vực Cái Mép Hạ”.

➤ **Nội dung thực hiện giải pháp**

- Đẩy nhanh, theo dõi sát tiến độ hình thành bến cảng liên thông ngay sau khi vừa chính thức hợp tác mở cổng kết nối khai thác cầu cảng giữa TCTT và CMIT ngày 24/5/2024 vừa qua. Từ đó, hãy cân nhắc việc tận dụng bến cảng liền kề còn lại là SSIT trong tương lai.

- Duy trì các buổi đón đoàn lãnh đạo các hãng tàu (ZIM, RCL...) và định hướng hợp tác lâu dài để có thể đánh giá và trao đổi sâu hơn về nâng cao hiệu quả cho việc đầu tư mạnh mẽ vào cơ sở hạ tầng và một số phần mềm quản lý cảng thông minh phù hợp

xu hướng giúp cải thiện quá trình điều hành, theo dõi tiến độ công việc và giám sát tình trạng thiết bị. Tận dụng, thúc đẩy hãng tàu áp dụng eDO vì còn trường hợp khách hàng vẫn sử dụng lệnh giao hàng giấy DO khi làm hàng tại công ty khi phải tiến hành theo quy trình cũ (nộp DO ở khu thủ tục để nhận phiếu XNB).

- Tận dụng dịch vụ đón tàu khách du lịch quốc tế để thiết lập các tuyến vận chuyển khách du lịch quốc tế với các hãng tàu nhiều hơn, cho phép tàu dừng tại cảng và đưa khách trực tiếp đến Khu du lịch Hồ Tràm để quảng bá tiềm năng về CM-TV gắn định hướng khu FTZ.

➤ **Kết quả đạt được từ giải pháp**

- Tận dụng và loại bỏ được các dư thừa quy hoạch từ trước (cầu cảng), tăng năng lực tiếp nhận điều hành nhập 3 tàu lớn cùng một lúc với CMIT thích ứng xu hướng gia tăng kích thước tàu.

- Củng cố mối quan hệ chiến lược với các hãng tàu lớn, tạo tiền đề các khoản đầu tư mới vào cơ sở hạ tầng và công nghệ thông minh, nâng cao khả năng cạnh tranh và thu hút thêm tuyến vận chuyển quốc tế.

- Tạo điều kiện cho mục tiêu vào hội nhập quốc tế toàn cầu, thu hút các đầu tư nước ngoài, thúc đẩy phát triển khu cảng CM-TV gắn với FTZ, tăng trưởng xuất khẩu.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 4

Ở chương 4 này, chúng ta đã dựa trên thực trạng các quy trình điều hành bãi và phân tích môi trường kinh doanh tại công ty để từ đó có cơ sở đề xuất giải pháp, triển khai các biện pháp nhằm nâng cao hiệu quả phù hợp với xu hướng phát triển công ty nói riêng và cụm cảng Cái Mép – Thị Vải tại Bà Rịa – Vũng Tàu nói chung.

KẾT LUẬN

Trải qua hơn 9 năm kể từ ngày thành lập trong lĩnh vực khai thác cảng biển, Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (TCTT) nói riêng và Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn trực thuộc Bộ Quốc phòng, quân chủng Hải quân Việt Nam nói chung đã từng bước khẳng định vị trí của mình trong ngành. Cảng TCTT luôn quan tâm đào tạo nguồn nhân lực chuyên nghiệp, chất lượng cao; ứng dụng mạnh mẽ hệ thống công nghệ thông tin vào quản lý, vận hành, khai thác cảng, nâng cao năng suất xếp dỡ; triển khai thành công ứng dụng EPORT, EDO thanh toán qua mạng và giao hàng điện tử đã trở thành những tiện ích giúp xóa bỏ mọi khoảng cách địa lý, tạo sự an tâm và tiện nghi cho mọi khách hàng; đồng thời phối hợp chặt chẽ với các cơ quan, đơn vị để đảm bảo cung cấp trọn gói các dịch vụ Hải quan, Hoa tiêu chuyên nghiệp, lai dắt hiện đại, vận tải bộ, vận tải đường sông, bảo đảm an ninh, an toàn, thuận tiện, tiết kiệm. Bằng chất lượng dịch vụ và các chính sách kịp thời, cảng TCTT đã và đang ngày càng được khách hàng, hãng tàu tin tưởng lựa chọn là đối tác chiến lược.

Qua việc tìm hiểu hoạt động điều hành bãi tại công ty, em nhận thấy quy trình điều hành bãi tại cảng biển phải trải qua nhiều bước, mà mỗi bước đều đòi hỏi sự cẩn thận, tỉ mỉ, độ chính xác cũng như kiến thức chuyên môn vững chắc để có thể linh hoạt giải quyết những vấn đề phát sinh của các bộ phận liên quan. Tuy nhiên, vẫn còn một số khó khăn bất lợi theo góc nhìn của em nên em đã cố gắng tìm hiểu và đưa ra một số giải pháp để giúp nâng cao quy trình hơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] TCTT , Tài liệu nội bộ Tân Cảng Cái Mép Thị Vải – Cẩm nang khách hàng TCTT
- [2] ThS. Đỗ Thanh Phong (2024), *Bài giảng: Tổ chức quản lý và khai thác cảng biển*, Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu.
- [3] Trần Thanh Hải (5/2020), *Hỏi đáp về Logistics - in lần thứ năm*, NXB Công Thương
- [4] Bộ Công Thương (2024), *Báo cáo Logistics Việt Nam 2024*.
<https://valoma.vn/tai-lieu/tai-lieu-tieng-viet/bao-cao-logistics-viet-nam-2024-khu-thuong-mai-tu-do/>
- [5] Nhà xuất bản hàng hải CLSCM (2024), *Kỷ yếu hội thảo khoa học quốc gia về logistics và quản lý chuỗi cung ứng việt nam lần thứ 4*: <https://valoma.vn/tai-lieu/tai-lieu-tieng-viet/ky-yeu-hoi-thao-khoa-hoc-quoc-gia-ve-logistics-va-quan-ly-chuoi-cung-ung-viet-nam-lan-thu-4-nha-xuat-ban-hang-hai-clscm-2024/>
- [6] VTC1 – Tin tức (5/9/2024), *Phát triển cụm cảng CM-TV thành cảng quốc tế*
<https://youtu.be/vnl8uW8pn-E?si=RZRt48Ue8I-vtATp>
- [7] BRTgo (27/12/2024), *Trở ngại kìm hãm sự phát triển của cụm cảng biển Cái Mép*
<https://youtu.be/e8DhnRRW9DQ?si=9c-npZhUR3ExjqmY>
- [8] VTC1 (2023). *“Cởi trói” chính sách để phát triển mô hình cảng mở tại CMTV*
<https://youtu.be/EsOc1fs4aZs?si=34omKhQlDsHUdwCe>
- [9] Tạp chí Thông tin & Truyền thông (2023), *Chuyển đổi số nhằm nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển và phát triển logistics*
<https://mt.gov.vn/cntt/tin-tuc/1209/90985/cds-nham-nang-cao-hieu-qua-khai-thac-cang-bien-va-phat-trien-logistics.aspx>
- [10] PetroTimes (2024), *Động lực mới phát triển ngành Logistics Bà Rịa - Vũng Tàu*
<https://petrotimes.vn/dong-luc-moi-phat-trien-nganh-logistics-ba-ria-vung-tau-721396.html>
- [11] Một số văn bản hành chính nhà nước: Quyết định 1629/QĐ-TTg ngày 16/12/2023; Nghị quyết 24-NQ/TW ngày 7/10/2022; Quyết định 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021.