

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



KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP

GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ KHAI THÁC
HÀNG RỜI TẠI CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

Trình độ đào tạo:	Đại học
Hệ đào tạo:	Chính quy
Ngành:	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
Khoá học:	2021
Lớp:	DH21LG2
Giảng viên hướng dẫn:	PGS.TS Hà Thị Ngọc Oanh
Sinh viên thực hiện:	Phạm Vĩnh Quý
Mã SV:	21030648

Bà Rịa-Vũng Tàu, tháng 12 năm 2024

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

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên hướng dẫn:
Học hàm, học vị: Chuyên ngành:
Đơn vị công tác:
- Họ và tên sinh viên: MSSV:
Lớp: Khoa:
Tên đề tài:
.....
- Tổng quát về ĐA/KLTN:
+ Số trang: Số chương:
+ Số bảng số liệu: Số hình vẽ:
+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

- 2.1. Nhận xét về hình thức:
.....
.....
2.2. Tính cấp thiết của đề tài:
.....
.....
2.3. Mục tiêu và nội dung:
.....
.....
2.4. Tổng quan tài liệu:
.....
.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....

.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....

.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....

.....

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

.....

.....

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

.....

.....

IV. Đánh giá

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

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

Không được bảo vệ: ☐

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

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

(Ký và ghi rõ họ tên)

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

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên phản biện:
Học hàm, học vị: Chuyên ngành:
Đơn vị công tác:
- Họ và tên sinh viên: MSSV:
Lớp: Khoa:
Tên đề tài:
.....
- Tổng quát về ĐA/KLTN:
+ Số trang: Số chương:
+ Số bảng số liệu: Số hình vẽ:
+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

- 2.1. Nhận xét về hình thức:
.....
.....
.....
2.2. Tính cấp thiết của đề tài:
.....
.....
.....
2.3. Mục tiêu và nội dung:
.....
.....
.....
2.4. Tổng quan tài liệu:
.....

.....
.....
2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....
.....
.....
.....
2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....
.....
.....
.....
2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....
.....
.....
.....
2.8. Kết luận và đề nghị:

.....
.....
.....
.....
2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

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

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

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IV. Đánh giá

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

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

 Không được bảo vệ: ☐

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

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

(Ký và ghi rõ họ tên)

LỜI CAM ĐOAN

Em xin cam đoan khóa luận tốt nghiệp với đề tài "Giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác hàng rời tại Cảng Tổng hợp Thị Vải" là công trình nghiên cứu độc lập của em dưới sự hướng dẫn của PGS.TS Hà Thị Ngọc Oanh và Th.S Đinh Thu Phương. Các số liệu, kết quả nghiên cứu được trình bày trong khóa luận là trung thực, khách quan và có nguồn gốc rõ ràng. Em xin chịu hoàn toàn trách nhiệm về nội dung của khóa luận này.

Em xin chịu hoàn toàn trách nhiệm trước nhà trường nếu trường hợp phát hiện ra bất cứ sai phạm hay vấn đề sao chép nào trong đề tài này.

Vũng Tàu, ngày 3 tháng 1 năm 2025

Sinh viên thực hiện

LỜI CẢM ƠN

Em xin chân thành cảm ơn các Thầy Cô Trường Đại Học Bà Rịa - Vũng Tàu đã tận tâm truyền đạt kiến thức trong suốt bốn năm học, giúp em có nền tảng vững chắc về Logistics để áp dụng vào công việc phát triển sự nghiệp của em trong tương lai.

Đặc biệt, em vô cùng biết ơn PGS.TS Hà Thị Ngọc Oanh và Th.S Đinh Thu Phương, hai người đã dành thời gian quý báu để hướng dẫn, bổ sung và chỉnh sửa những thiếu sót trong quá trình thực hiện báo cáo tốt nghiệp của em. Sự tận tình của các cô là nguồn động lực to lớn giúp em hoàn thành tốt bài báo cáo này.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải, một đơn vị hoạt động mạnh mẽ trong lĩnh vực khai thác cảng, đã tạo điều kiện thuận lợi cho em được trực tiếp quan sát, tham gia vào các hoạt động thực tế của công ty. Nhờ đó, em đã tích lũy được nhiều kinh nghiệm quý báu và đóng góp một phần nhỏ vào sự phát triển của công ty. Sự quan tâm, giúp đỡ của Ban Lãnh đạo công ty cùng sự hướng dẫn nhiệt tình của các anh chị trong cảng đã hỗ trợ em rất nhiều về kiến thức thực tế, tạo tiền đề cho em hoàn thành bài báo cáo này.

Cuối cùng, em xin kính chúc toàn thể Quý Thầy Cô Trường Đại Học Bà Rịa – Vũng Tàu luôn dồi dào sức khỏe và đạt được nhiều thành công trong sự nghiệp giảng dạy. Kính chúc Ban Giám Đốc Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải gặt hái được nhiều thành công hơn nữa trong tương lai.

Do kiến thức, khả năng vận dụng lý thuyết vào thực tiễn và kinh nghiệm đúc kết được từ kỳ thực tập còn hạn chế, bài báo cáo của em chắc chắn còn nhiều thiếu sót. Em rất mong nhận được sự góp ý chân thành từ quý thầy cô để bài báo cáo được hoàn thiện hơn.

Em xin trân trọng cảm ơn!

MỤC LỤC

MỤC LỤC	i
DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT	iv
DANH MỤC SƠ ĐỒ	iv
DANH MỤC BIỂU ĐỒ	iv
DANH MỤC CÁC HÌNH	v
DANH MỤC CÁC BẢNG	v
LỜI MỞ ĐẦU	1
Chương 1: Tổng quan về công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải	4
1.1. Giới thiệu về bến cảng tổng hợp Thị Vải	4
1.2. Lịch sử hình thành và phát triển	5
1.3. Cơ cấu tổ chức và hạ tầng thiết bị tại cảng TH Thị Vải	8
1.3.1. Chức năng của các phòng ban	8
1.4. Lĩnh vực hoạt động	11
1.4.1. Chỉ tiêu xếp dỡ hàng khô	12
1.4.2. Chỉ tiêu xếp dỡ hàng sắt thép	12
1.4.3. Dịch vụ cho thuê kho, bãi	13
1.5. Kết quả hoạt động	13
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1	14
Chương 2: Cơ sở lý luận về hoạt động khai thác hàng rời tại cảng biển	14
2.1. Cơ sở lý luận về hệ thống cảng biển	14
2.1.1. Khái niệm cảng biển	14
2.1.2. Các công tác trọng tâm của cảng	18
2.2. Thực trạng chung về hệ thống cảng biển Việt Nam cho việc khai thác hàng xá	20

2.3. Các trang thiết bị dùng để bốc xếp hàng rời	21
2.4. Quy trình chung trong khai thác hàng rời tại cảng biển	22
2.5. Các tiêu chí ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác hàng rời	24
2.6. Khái niệm, phân loại, đặc tính của hàng rời	27
2.6.1. Khái niệm hàng rời	27
2.6.2. Phân loại hàng rời	27
2.6.3. Đặc tính của hàng rời	28
2.6.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến tính chất của hàng rời	29
2.7. Vai trò của hàng rời	30
2.8. TÌNH HÌNH CHUNG CỦA XUẤT, NHẬP KHẨU VIỆT NAM 2024	33
2.9. DỰ BÁO CỦA XUẤT, NHẬP KHẨU THẾ GIỚI	36
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2	39
Chương 3: Thực trạng về mức độ hiệu quả khai thác hàng rời tại Cảng Tổng hợp Thị Vải	40
3.1. Quy trình khai thác hàng xá tại Cảng TH Thị Vải	40
3.1.1. Sơ đồ quy trình khai thác hàng xá	40
3.1.2. Các biểu mẫu được áp dụng trong quy trình khai thác	45
3.2. Các tiêu chí của từng mặt hàng được khai thác phổ biến tại cảng TH Thị Vải	46
3.2.1. Về hàng rời khô	46
3.2.2. Về hàng thép ống – thép hình	48
3.2.3. Về hàng thép tấm cuộn (tole cuộn)	49
3.3. Sản lượng khai thác hàng xá thông qua Cảng TH Thị Vải 5 năm trở lại đây	52
3.4. Đánh giá về hoạt động kinh doanh, khai thác của cảng TH Thị Vải	53
3.4.1. Điểm mạnh	53

3.4.2. Điểm yếu	54
3.4.3. Những cơ hội	54
3.4.4. Những thách thức	55
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3	55
CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP TỐI ƯU HÓA QUY TRÌNH KHAI THÁC HÀNG XÁ, GIẢM THIỂU CHI PHÍ VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ TẠI CTY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI	56
4.1. Giải pháp 1: Tận dụng quy mô và cơ sở vật chất	56
4.2. Giải pháp 2: Ứng dụng công nghệ vào quy trình	57
4.3. Giải pháp 3: Mở rộng thị trường và đào tạo thể hệ nhân viên mới toàn diện	58
KIẾN NGHỊ	60
KẾT LUẬN	62
TÀI LIỆU THAM KHẢO	63

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

ĐĐKT	Phòng điều độ khai thác
TNYC	Tiếp nhận yêu cầu
ĐGN	Đội giao nhận
TGĐ	Tổng giám đốc
ATLĐ	An toàn lao động
XNK	Xuất nhập khẩu
ROROC/GLR	Report on receipt of cargo
ETA	Estimated Time of Arrival
ETD	Estimated Time of Departure
ATB	Air Terminal Building
DWT	Deadweight tonnage
GRT	Gross Register Tonnage

DANH MỤC SƠ ĐỒ

Sơ đồ 1.1.	8
Sơ đồ 2.1.	23
Sơ đồ 3.1.	34

DANH MỤC BIỂU ĐỒ

Biểu đồ 3.1	44
-------------	----

DANH MỤC CÁC HÌNH

Hình 1.1.	4
Hình 1.2.	5
Hình 1.3.	7
Hình 1.4.	13
Hình 2.1.	17
Hình 2.2.	18
Hình 2.3.	22
Hình 2.4.	22
Hình 2.5.	22
Hình 3.1.	40
Hình 3.2.	41
Hình 3.3.	42

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 2.1.	25
Bảng 2.2.	28
Bảng 3.1.	38
Bảng 3.2.	40
Bảng 3.3.	41
Bảng 3.4.	42
Bảng 3.5	43
Bảng 3.6	43

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lí do chọn đề tài

Trong bối cảnh thương mại toàn cầu ngày càng phát triển, việc vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trở nên phổ biến. Hàng rời, với đặc thù riêng của mình, đặt ra nhiều thách thức cho các cảng biển. Làm thế nào để tối ưu hóa quy trình khai thác hàng rời, giảm thiểu chi phí và nâng cao hiệu quả ?

Hàng rời, với khối lượng lớn và đa dạng chủng loại, đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Việc khai thác hiệu quả hàng rời tại các cảng biển không chỉ ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp mà còn tác động đến sự phát triển kinh tế của cả một quốc gia. Quy trình khai thác hàng rời tại cảng là một hệ thống phức tạp, đòi hỏi sự phối hợp nhịp nhàng giữa nhiều khâu khác nhau. Từ việc tiếp nhận thông tin về lô hàng, chuẩn bị phương tiện và thiết bị, thực hiện các hoạt động bốc xếp, vận chuyển, lưu kho đến kiểm tra, nghiệm thu và bàn giao hàng, mỗi công đoạn đều đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn, nhanh chóng và hiệu quả.

Như vậy, vận tải đường biển là phương thức vận tải sử dụng đường biển để vận chuyển hàng hóa giữa hai hay nhiều quốc gia (điểm đầu và điểm cuối của quá trình vận tải là hai cảng ở hai quốc gia khác nhau). Hiểu một cách đơn giản nhất, vận tải đường biển là hình thức sử dụng phương tiện kết hợp với cơ sở hạ tầng đường biển để vận chuyển hàng hóa. Thông thường, phương tiện vận chuyển được sử dụng phổ biến nhất là thuyền, còn xe cầu, xe cầu tự hành là phương tiện.

Trong dịch vụ Logistics hiện nay, nhu cầu chuyên chở hàng hóa tàu biển ngày càng phổ biến và phát triển hơn. Trong đó, dịch vụ chở hàng xá và hàng rời đang được nhiều người quan tâm.

Việt Nam, với lợi thế về đường biển, có nhiều cảng biển lớn đóng vai trò quan trọng trong việc xuất nhập khẩu hàng hóa. Hàng năm, hàng triệu tấn hàng rời như than đá, quặng sắt, ngũ cốc được khai thác tại các cảng này. Tuy nhiên, quá trình khai thác hàng rời thường gặp phải nhiều khó khăn do đặc thù của loại hàng hóa này. Bài viết

này sẽ phân tích chi tiết quy trình khai thác hàng rời tại các cảng biển Việt Nam, nhằm tìm ra những giải pháp tối ưu hóa quy trình này.

Nhận thức được tầm quan trọng của điều đó trong quá trình thực tập tại công ty, em đã lựa chọn đề tài:

“GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ KHAI THÁC HÀNG RỜI TẠI CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI”

2. Mục đích nghiên cứu

Khái quát mô phỏng được hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xá tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

Phân tích thực trạng nghiệp vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu của Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải. Từ đó đánh giá những điểm hoàn thiện và chưa hoàn thiện, các yếu tố có lợi và không có lợi cho nghiệp vụ.

Tìm ra và phân tích đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xá tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải. Từ đó đánh giá những điểm thuận lợi và khó khăn phát triển cơ hội, thách thức cho công ty.

Đề xuất các giải pháp nâng cao hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xá tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu: Hàng hóa, khách hàng, máy móc và các trang thiết bị tại Cảng Thị Vải.

Phạm vi nghiên cứu: Hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xá tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải, từ đó đưa ra phương án cải thiện.

Địa bàn nghiên cứu: Khu Công Nghiệp Phú Mỹ 1, Phường Phú Mỹ. Thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu.

Phạm vi từ thời gian: Thời gian từ tháng 7/2023 - 1/2024.

4. Phương pháp nghiên cứu

Đề tài vận dụng một số phương pháp sau:

Vận dụng các phương pháp: mô tả, quan sát thực tế, tìm hiểu chuyên sâu về khái niệm, vai trò và chức năng của quy trình khai thác và giao nhận hàng xá. Sau đó phân tích, tổng hợp hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xá tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

5. Cấu trúc của đề tài

Cấu trúc của đề tài này gồm 4 chương:

Chương 1: Tổng quan về công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

Chương 2: Cơ sở lý luận về hoạt động khai thác hàng rời tại cảng biển

Chương 3: Thực trạng về mức độ hiệu quả khai thác hàng rời tại Cảng TH Thị Vải

Chương 4: Giải pháp tối ưu hóa quy trình khai thác hàng xá, giảm thiểu chi phí và nâng cao hiệu quả tại Công ty cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải

Chương 1: Tổng quan về công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

1.1. Giới thiệu về bến cảng tổng hợp Thị Vải

- Tên doanh nghiệp: Công ty Cổ phần cảng Tổng Hợp Thi Vải.
- Tên giao dịch quốc tế: THI VAI GENERAL PORT JOINT STOCK COMPANY.
- Viết tắt: THI VAI GENERAL PORT
- Địa chỉ: Khu Công nghiệp Phú Mỹ 1, Phường Phú Mỹ, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam.
- Điện thoại: 0254.3898.773 - Fax: 0254.3898.774
- Tổng Giám Đốc: Đặng Việt Dũng



Hình 1.1. CTCP Cảng Tổng hợp Thị Vải

Cảng Tổng Hợp Thị Vải là một trong những cảng nước sâu được đầu tư công nghệ hiện đại tại Khu vực Thị Vải – Cái Mép, trong cụm cảng có tiềm năng, vị trí thuận lợi, tiếp nhận được các tàu có trọng tải lớn. Đáp ứng nhu cầu trở thành cảng trung chuyển quốc tế kết nối, thúc đẩy quá trình phát triển của các địa phương trong vùng kinh tế trọng điểm của cả nước.



Hình 1.2. Toàn cảnh Cảng Thị Vải

Với vị trí cảng biển như Bà Rịa-Vũng Tàu, cần những tiền đề để tiến tới một mô hình cảng biển ưu việt đang là xu hướng cấp thiết để tiến tới trung tâm cảng biển logistics của Việt Nam và khu vực. Là một trong 6 nhóm cảng biển trong hệ thống cảng biển Việt Nam, nhóm cảng biển số 5 có vai trò quan trọng hàng đầu, đảm nhận thông qua khối lượng hàng hóa chiếm xấp xỉ 50% tổng khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển cả nước, chiếm trên 60% tổng lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển toàn Việt Nam.

1.2. Lịch sử hình thành và phát triển

Dự án phát triển cảng quốc tế Cái Mép – Thị Vải nằm trong nhóm cảng biển số 5, được Thủ tướng chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 695/QĐ-TTg ngày 24/6/2004

với tổng mức đầu tư lên tới 12.891 tỷ đồng, quy mô đầu tư 02 bến container Cái Mép hạ, 02 bến tổng hợp Thị Vải, tổng mức đầu tư 12.891 tỷ đồng bằng nguồn vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản và vốn đối ứng của Chính phủ Việt Nam.

Đây là dự án đầu tư xây dựng cảng biển cho tàu trọng tải lớn với quy mô trang thiết bị hiện đại, làm thay đổi diện mạo hệ thống cảng biển trong nhóm cảng số 5 cũng như trong hệ thống cảng biển Việt Nam.

Cảng quốc tế Cái Mép – Thị Vải là Dự án đầu tiên Chính phủ Việt Nam lựa chọn nhà khai thác cảng thông qua hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước theo Nghị định 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2013 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải, tiến tới phá bỏ dần sự độc quyền, tăng tính cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và tạo bước đột phá cho các doanh nghiệp khai thác cảng của Việt Nam, đáp ứng các cam kết của Việt Nam sau khi gia nhập Tổ chức thương mại thế giới (WTO).

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

Bến tổng hợp Thị Vải được thiết kế và xây dựng cho tàu chở hàng rời cỡ Panamax có trọng tải 70.000DWT tổng chiều bến là 600m. Các công trình phụ trợ kèm theo gồm văn phòng điều hành, nhà kho, thiết bị (2 giàn cầu đa chức năng 44.6 tấn), xưởng bảo dưỡng, trạm nhiên liệu, mặt sân bãi, cổng kiểm tra.



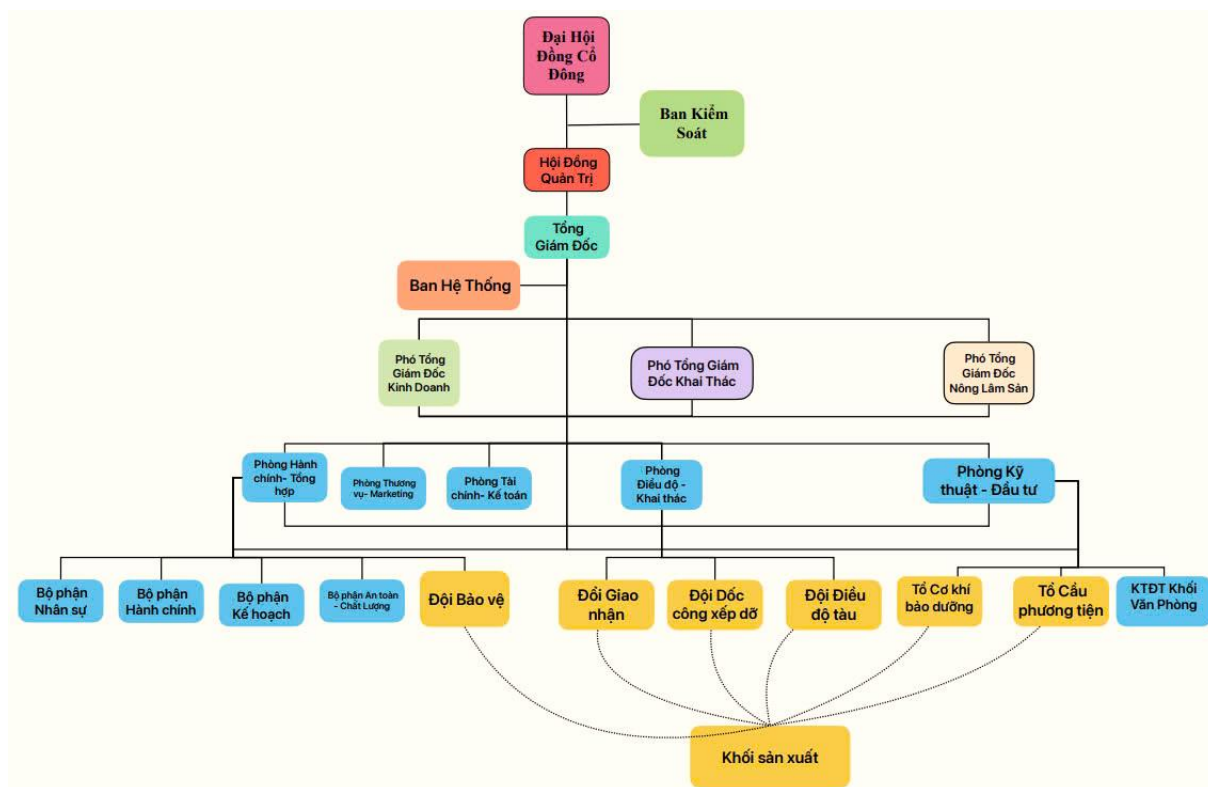
Hình 1.3. Khai thác hàng hóa tại cảng Thị Vải

Bắt đầu tiến hành khai thác thử nghiệm vào tháng 03/2014 và chính thức thành lập vào ngày 21/07/2014 với tên gọi đầy đủ là Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải (THI VAI GENERAL PORT) được quản lý và khai thác bởi Liên doanh Công ty TNHH MTV Cảng Sài Gòn – Công ty Cảng dịch vụ Dầu khí tổng hợp Phú Mỹ – Công ty Cổ phần Vinacommodities – Công ty Cổ phần tập Đoàn muối Miền Nam – Công ty Cổ phần dịch vụ hàng hải dầu khí Hưng Thái.

Với Tổng diện tích 22 ha, bãi chứa hàng 120.000 m², diện tích kho 4.000 m², độ sâu trước bến đạt 14,5 mét, trọng tải tiếp nhận tàu 70.000 DWT, trong thời gian hoạt động tuy ngắn nhưng Cảng tổng hợp Thị Vải đã tiếp nhận nhiều đợt tàu lớn, đáp ứng nhu cầu, tiến độ bốc xếp hàng rời cũng như hàng tổng hợp. Ngoài ra Cảng đã tiến hành mua sắm, góp vốn thêm các trang thiết bị để phục vụ hoạt động kinh doanh như: Cẩu Gottwalt 100 tấn, Hai băng tải làm hàng tàu hơn 7.000 DWT, Xe nâng, Cáp, Phễu...

Tuy Cảng tổng hợp Thị Vải vừa mới được thành lập một thời gian ngắn nhưng đang nỗ lực phấn đấu để trở thành một trong những Cảng dẫn đầu về chất lượng dịch vụ. Đảm bảo quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa nhanh chóng, an toàn từng bước góp phần đưa Đất Nước phát triển và hội nhập Quốc tế.

1.3. Cơ cấu tổ chức và hạ tầng thiết bị tại cảng TH Thị Vải



Sơ đồ 1.1. Cơ cấu tổ chức của Cảng TH Thị Vải

1.3.1. Chức năng của các phòng ban

Phòng hành chính – tổng hợp:

- Quản lý hành chính và văn thư lưu trữ: Đảm nhiệm việc quản lý và điều hành toàn diện công tác quản trị hành chính, bao gồm hệ thống văn thư lưu trữ, đảm bảo tính khoa học, hiệu quả và tuân thủ các quy định hiện hành.
- Tham mưu về công nghệ thông tin: Cung cấp tư vấn chiến lược cho lãnh đạo Công ty về việc xây dựng, phát triển và ứng dụng công nghệ thông tin tiên tiến vào các hoạt động sản xuất, kinh doanh và dịch vụ, nhằm tối ưu hóa hiệu suất và nâng cao năng lực cạnh tranh.
- Hỗ trợ Hội đồng quản trị và Ban Tổng Giám đốc: Tham mưu và hỗ trợ các hoạt động của Hội đồng quản trị và Ban Tổng Giám đốc, đảm bảo việc chỉ đạo và điều hành được thực hiện một cách hiệu quả và thông suốt.
- Quản lý nguồn nhân lực: Tham mưu cho lãnh đạo Công ty về quản lý và điều hành công tác tổ chức nhân sự, bao gồm các vấn đề liên quan đến lao động, tiền

lương, đào tạo, thi đua khen thưởng và kỷ luật, nhằm xây dựng đội ngũ nhân sự chất lượng cao và gắn bó.

- **Hoạch định chiến lược kinh doanh:** Tham mưu cho Giám đốc trong việc xây dựng và triển khai kế hoạch sản xuất kinh doanh dài hạn, trung hạn và hàng năm, trình Hội đồng quản trị và Tổng công ty phê duyệt, đảm bảo sự phát triển bền vững của Công ty.
- **Quản lý chất lượng và an toàn:** Quản lý, kiểm soát và đề xuất các giải pháp cải tiến cho Hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001:2008 và các quy định của Công ty. Triển khai và duy trì Hệ thống quản lý An toàn – Sức khỏe – Môi trường theo tiêu chuẩn OHSAS 18001:2007, ISO 14001:2004 và các quy định pháp luật.
- **Đảm bảo an toàn lao động:** Tham mưu và hỗ trợ Tổng Giám đốc trong công tác đảm bảo an toàn lao động, bao gồm kỹ thuật an toàn, vệ sinh lao động, y tế cơ quan, tuyên truyền, giáo dục, huấn luyện bảo hộ lao động, trang bị phòng hộ và bồi dưỡng độc hại. Quản lý sức khỏe người lao động và tổ chức các hoạt động y tế cơ quan. Kiểm tra và hướng dẫn chuyên môn về an toàn, vệ sinh lao động và y tế cho các đơn vị trực thuộc.
- **Đảm bảo an ninh và trật tự:** Tham mưu và đề xuất với Tổng Giám đốc về các chủ trương, chính sách, chỉ thị, quyết định, quy chế và nội quy của Đảng, Nhà nước và Công ty nhằm đảm bảo an ninh chính trị và trật tự an toàn trong Công ty.
- **Bảo vệ bí mật nhà nước và quốc phòng:** Tổ chức triển khai các phương án và biện pháp bảo vệ bí mật nhà nước, an ninh an toàn và thực hiện nhiệm vụ quốc phòng trong Công ty theo quy định của pháp luật và Công ty.

Phòng thương vụ - marketing:

- **Quản lý hoạt động thương mại:** Đảm bảo việc tuân thủ và thực thi hiệu quả các quy chế và quy định chung về công tác thương mại trong toàn Công ty, tối ưu hóa các hoạt động kinh doanh.
- **Quản lý hợp đồng và dịch vụ khách hàng:** Tổ chức và điều phối công tác đấu thầu, đàm phán và ký kết hợp đồng (ngoại trừ các dự án đầu tư, mua sắm thiết

bị và tài sản của Công ty), đồng thời giám sát việc triển khai dịch vụ cho khách hàng, đảm bảo chất lượng và sự hài lòng.

- Quản lý marketing và quan hệ công chúng: Xây dựng và triển khai chiến lược marketing, quan hệ công chúng và truyền thông, bao gồm cả quan hệ báo chí, nhằm thúc đẩy phát triển kinh doanh dịch vụ và củng cố, nâng cao nhận diện thương hiệu của Công ty trên thị trường.
- Thực hiện các nhiệm vụ khác: Thực hiện các nhiệm vụ khác theo sự phân công của Tổng Giám đốc.

Phòng điều độ - khai thác:

- Điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh: Trực tiếp điều hành và giám sát các hoạt động sản xuất kinh doanh hàng ngày của Công ty, đảm bảo hiệu suất và hiệu quả hoạt động, đồng thời báo cáo định kỳ cho Tổng Giám đốc.
- Tư vấn chiến lược về quản lý cảng: Cung cấp tư vấn chuyên môn và chiến lược cho Ban Giám đốc về các vấn đề liên quan đến quản lý và khai thác cảng theo Luật Hàng hải Việt Nam, cũng như làm việc với các cơ quan quản lý Nhà nước như Cảng vụ và Cục Hàng hải Việt Nam, đảm bảo tuân thủ pháp luật và tối ưu hóa hoạt động cảng.
- Điều phối hoạt động tàu thuyền: Điều phối và hướng dẫn hoạt động ra vào cảng của tàu thuyền, đảm bảo an toàn, trật tự và hiệu quả.
- Hỗ trợ dịch vụ cho tàu thuyền: Điều phối và giám sát việc cung cấp các dịch vụ hỗ trợ cho tàu thuyền, bao gồm dịch vụ cung cấp nước sinh hoạt, đảm bảo chất lượng dịch vụ và đáp ứng nhu cầu của khách hàng.
- Quản lý hoạt động xếp dỡ hàng hóa: Quản lý và điều hành toàn bộ hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng, đảm bảo an toàn, hiệu quả và tuân thủ các quy trình, quy định.
- Thực hiện các nhiệm vụ khác: Thực hiện các nhiệm vụ khác theo sự phân công của Tổng Giám đốc.

Phòng kỹ thuật – đầu tư:

- Tham mưu và quản lý dự án đầu tư: Tham mưu cho Tổng Giám đốc trong việc nghiên cứu, lập kế hoạch và triển khai các dự án đầu tư, bao gồm đầu tư phương tiện thiết bị, xây dựng cơ sở hạ tầng và các công trình xây dựng khác của Công ty. Trình các dự án lên Hội đồng quản trị phê duyệt và thực hiện các dự án theo phân cấp của Tổng Giám đốc, đảm bảo hiệu quả đầu tư và tuân thủ các quy định.
- Tham gia thẩm định và đấu thầu: Tham gia vào quá trình thẩm định thầu và đấu thầu mua sắm tài sản cố định, vật tư, phụ tùng, máy móc, phương tiện và thiết bị trong nước và quốc tế, phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty, tuân thủ theo quy định phân cấp thẩm quyền của Hội đồng quản trị.
- Tư vấn kỹ thuật: Cung cấp tư vấn chuyên môn cho Tổng Giám đốc về các vấn đề kỹ thuật liên quan đến thiết bị sản xuất, đảm bảo hiệu suất hoạt động và áp dụng công nghệ tiên tiến.
- Quản lý đội phương tiện: Quản lý và điều hành hoạt động của đội phương tiện, bao gồm băng tải, xe tải, xe sơ mi rơ moóc, xe cầu và xe nâng, đảm bảo hoạt động hiệu quả, an toàn và đáp ứng nhu cầu sản xuất kinh doanh và dịch vụ của Công ty.
- Tư vấn và hỗ trợ kỹ thuật: Cung cấp dịch vụ tư vấn và tham mưu về phương diện kỹ thuật, sử dụng, bảo dưỡng và sửa chữa cơ khí cho Ban Tổng Giám đốc và các phòng ban khác trong Công ty, tối ưu hóa hiệu quả sử dụng thiết bị và giảm thiểu chi phí bảo trì.
- Bảo trì và sửa chữa thiết bị: Thực hiện công tác sửa chữa, bảo dưỡng và gia công các thiết bị cơ khí trong Công ty, đảm bảo hoạt động liên tục và ổn định của hệ thống.
- Dịch vụ kỹ thuật cho khách hàng: Cung cấp dịch vụ vật tư, bảo dưỡng và sửa chữa các thiết bị cơ khí cho khách hàng, mở rộng phạm vi kinh doanh và tăng doanh thu cho Công ty.
- Thực hiện các nhiệm vụ khác: Thực hiện các nhiệm vụ khác theo sự phân công của Tổng Giám đốc.

1.4. Lĩnh vực hoạt động

Là một công ty cổ phần, Cảng Tổng hợp Thị Vải và Cảng Quốc tế Thị Vải đóng vai trò quan trọng cho quá trình khai thác hàng hóa, giao thương và đóng góp cho sự phát triển kinh tế của tỉnh BR-VT nói riêng, và kinh tế xã hội nói chung.

* Các lĩnh vực kinh doanh nổi bật của Cảng Tổng hợp Thị Vải như:

- Xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa gồm các mặt hàng chính:
 - + Hàng nông sản nguyên liệu thực phẩm chăn nuôi
 - + Hàng gỗ dăm
 - + Hàng sắt thép nguyên liệu và thành phẩm như tôn cuộn, phôi thép, thép xây dựng, sắt phế liệu, ống thép
 - + Hàng dự án và hàng siêu trường siêu trọng
- Cho thuê kho, bãi lưu trữ hàng hóa
- Cung cấp dịch vụ liên quan đến kho ngoại quan
- Cho thuê bãi và thiết bị nâng hạ phục vụ các dự án chế tạo cũng như các dịch vụ vận chuyển, hạ thủy các cấu kiện sau khi chế tạo
- Cung cấp dịch vụ logistics cho các dự án, các khách hàng

1.4.1. Chỉ tiêu xếp dỡ hàng khô

Các mặt hàng khô được cung cấp dịch vụ xếp dỡ, vận chuyển tại cảng Thị Vải gồm: Hàng nông sản, nguyên liệu thực phẩm và chăn nuôi (lúa mì, ngô, bã đậu tương, bã hạt cải,...), than, phân bón, quặng, vật liệu xây dựng, gỗ dăm.

Với thiết bị được đầu tư đầy đủ có thể cùng lúc tiếp nhận 02 tàu lớn vào để xếp dỡ hàng hóa. Năng suất dỡ hàng: 8.000 – 15.000 tấn/ngày (tổng các mặt hàng).

1.4.2. Chỉ tiêu xếp dỡ hàng sắt thép

Các mặt hàng chính gồm: tôn cuộn, phôi thép, nhôm, sắt phế liệu, thép xây dựng, ống thép, thép tấm, gang thỏi và các nguyên liệu, sản phẩm thép khác. Năng suất xếp dỡ luôn duy trì ở mức cao đáp ứng nhu cầu của khách hàng.

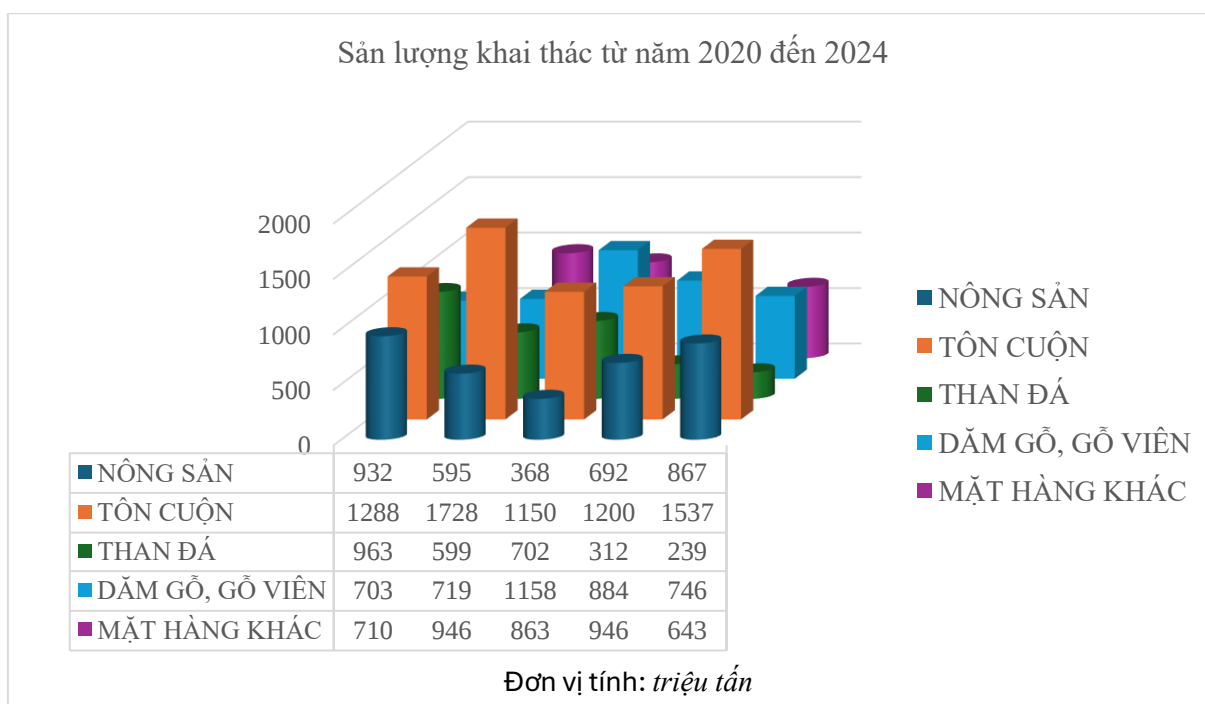
Năng suất dỡ hàng tôn cuộn: 8.000 – 10.000 tấn/ngày.

Năng suất dỡ hàng phôi thép, nhôm: 3.000 – 5.000 tấn/ngày.

1.4.3. Dịch vụ cho thuê kho, bãi

Với diện tích bãi rộng, được đầu tư trải thảm nhựa nên rất thuận tiện cho khách hàng trung chuyển và lưu trữ hàng hóa, Diện tích bãi có thể sử dụng lên đến 120.000m². Hai kho hiện tại có đủ năng lực chứa các loại hàng tổng hợp khoảng 32.000 – 38.000 tấn, thuận tiện cho việc lưu trữ hàng hóa sau/trước khai thác.

1.5. Kết quả hoạt động



Hình 1.4. Báo cáo sản lượng tạm tính của Cảng TH Thị Vải

Từ bảng số liệu trên, ta có thể rút ra một số nhận xét ban đầu về hoạt động của Cảng Thị Vải:

- Biến động lớn về khối lượng hàng hóa: Khối lượng hàng hóa thông qua cảng có sự biến động khá lớn qua các năm, đặc biệt là đối với một số loại hàng hóa như than đá, gỗ dầm.
- Sự suy giảm chung trong năm 2022: So với năm 2021, tổng sản lượng hàng hóa giảm đáng kể trong năm 2022. Điều này có thể do nhiều yếu tố ảnh hưởng như tình hình kinh tế chung, các biến động về giá cả hàng hóa, hoặc các yếu tố khác liên quan đến hoạt động của cảng.

- Sự phục hồi nhẹ trong quý 3/2024: So với cùng kỳ năm trước, khối lượng hàng hóa trong quý 3/2024 có dấu hiệu phục hồi, đặc biệt là đối với một số loại hàng hóa như tôn cuộn.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 đặt nền móng cho toàn bộ nghiên cứu bằng việc cung cấp thông tin tổng quan về Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải. Quá trình phát triển của công ty sẽ được trình bày một cách mạch lạc, kết hợp với việc làm rõ cơ cấu tổ chức và chức năng của từng bộ phận. Mục tiêu của chương này là xác định những yếu tố then chốt ảnh hưởng đến sự phát triển của công ty, từ đó đề xuất những định hướng chiến lược nhằm tối ưu hóa hiệu quả hoạt động trong giai đoạn hiện tại và tương lai.

Chương 2: Cơ sở lý luận về hoạt động khai thác hàng rời tại cảng biển

2.1. Cơ sở lý luận về hệ thống cảng biển

2.1.1. Khái niệm cảng biển

Theo điều 59 chương V Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005: “Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác”.

Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng. Bến cảng bao gồm cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, luồng vào bến cảng và các công trình phụ trợ khác. Cầu cảng là kết cấu cố định thuộc bến cảng, được sử dụng cho tàu biển neo, đậu, bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

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

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

Theo Từ điển Bách khoa 1995: “Cảng biển là khu vực đất và nước ở biển có những công trình xây dựng và trang thiết bị phục vụ cho tàu thuyền cập bến, bốc dỡ hàng hoá, khách hàng lên xuống, sửa chữa phương tiện vận tải biển, bảo quản hàng hoá và thực hiện các công việc khác phục vụ quá trình vận tải đường biển. Cảng có cầu cảng, đường vận chuyển có thể là đường sắt, đường bộ, kho hàng, xưởng sửa chữa”.

Theo quan điểm truyền thống: Cảng biển là tập hợp các công trình xây dựng và phương tiện nhằm đảm bảo cho tàu neo đậu an toàn và bốc dỡ hàng hóa một cách nhanh chóng và thuận tiện nhất. Theo quan điểm này thì cảng biển là đầu mối giao thông, là nơi thực hiện các thao tác xếp dỡ hàng hoá từ phương thức vận tải biển sang các phương thức 4 Theo quan điểm hiện đại: Cảng biển không phải là điểm cuối hoặc kết thúc của quá trình vận tải mà là điểm luân chuyển hàng hoá và hành khách. Nói cách khác, cảng như một mắt xích trong dây chuyền vận tải.

Cảng biển được xem là nơi thu hút các hoạt động kinh tế, là điểm đầu mối của hoạt động vận tải. Theo quan điểm này thì cảng biển là khu vực tiếp nối giữa đất liền và biển, được phát triển thành một trung tâm công nghiệp và logistics, đóng vai trò quan trọng trong mạng lưới công nghiệp và logistics toàn cầu.

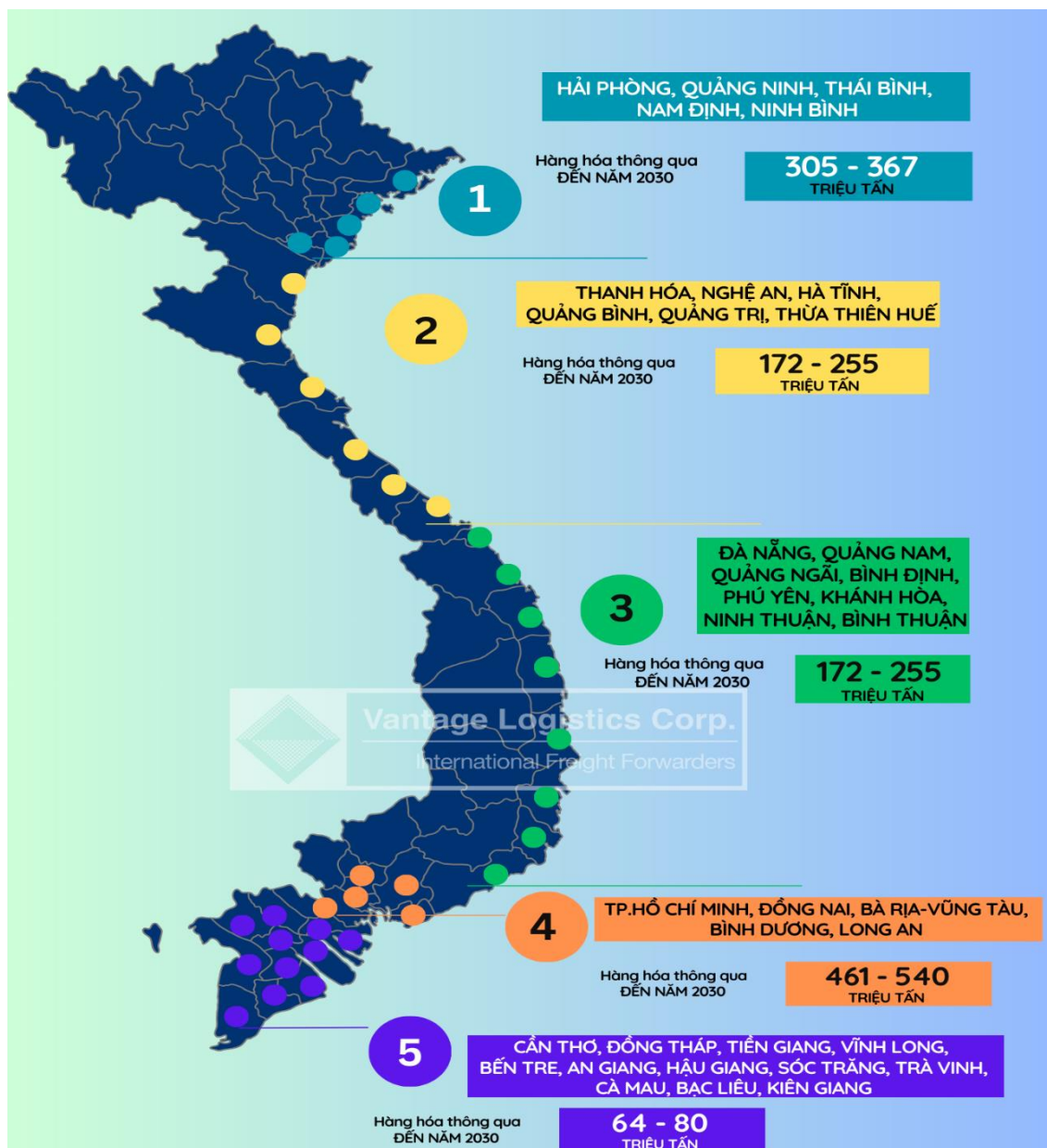
Theo giáo trình Quy hoạch Cảng của trường đại học xây dựng, năm 1984 định nghĩa: Cảng là tổng hợp những công trình và thiết bị kỹ thuật đảm bảo thuận lợi cho tàu tiến hành công tác bốc xếp hàng hóa và các quá trình khác. Nhiệm vụ cơ bản của cảng là vận chuyển hàng hóa hay hành khách từ đường thủy (biển hay sông) lên các phương tiện giao thông khác và ngược lại. Theo Notteboom (2002): Cảng biển được định nghĩa là “một trung tâm công nghiệp và logistics hàng hải, đóng vai trò tích cực trong hệ thống vận tải toàn cầu, nó được mô tả bằng một tập hợp các hoạt động mang tính chức năng và không gian, có liên quan trực tiếp hay gián tiếp đến quá trình thông tin và vận chuyển trong chuỗi sản xuất”.

⇒ Như vậy có thể kết luận: cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, nơi xây dựng các công trình như luồng tàu, đê chắn sóng, cầu cảng, kho bãi, nhà xưởng... và lắp đặt thiết bị phục vụ cho tàu biển ra vào hoạt động để bốc dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác phục vụ quá trình vận tải đường biển.

Cảng biển là một khu vực gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng được xây dựng và trang bị công nghệ một cách kỹ lưỡng. Nhằm phục vụ cho tàu thuyền đến cũng như rời đi để bốc dỡ hàng hóa. Hay là những dịch vụ đón trả hành khách du lịch,... Cảng biển thì chỉ có một, nhưng bến cảng và cầu cảng thì có nhiều.

* Hệ thống cảng biển Việt Nam được chia thành 6 nhóm dọc từ Bắc vào Nam:

- Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình.
- Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh.
- Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi.
- Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận.
- Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc địa bàn tỉnh Long An).
- Nhóm 6: Nhóm **cảng biển** đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam).



Hình 2.1. Tổng hợp 6 nhóm cảng biển Việt Nam

* Các hoạt động chính tại cảng biển

- Xếp dỡ hàng hóa: Đây là hoạt động cốt lõi của cảng, bao gồm việc bốc hàng hóa từ tàu lên bờ và ngược lại. Các loại hình hàng hóa đa dạng, từ hàng container, hàng rời (than, quặng), hàng lỏng (dầu khí) đến hàng siêu trường, siêu trọng.



Hình 2.2. Khai thác container tại cảng CMIT

- Lưu trữ hàng hóa: Sau khi được dỡ xuống tàu, hàng hóa có thể được lưu trữ tạm thời tại các kho bãi của cảng trước khi được vận chuyển đi tiếp.
- Vận chuyển nội địa: Cảng biển thường kết nối với hệ thống giao thông đường bộ và đường sắt để vận chuyển hàng hóa đến các địa điểm tiêu thụ trong nước.
- Các dịch vụ khác: Ngoài các hoạt động chính, cảng biển còn cung cấp nhiều dịch vụ khác như:
 - Dịch vụ hải quan: Thực hiện các thủ tục hải quan cho hàng hóa xuất nhập khẩu.
 - Dịch vụ đại lý tàu: Đại diện cho chủ tàu để thực hiện các thủ tục liên quan đến tàu tại cảng.
 - Dịch vụ sửa chữa tàu: Cung cấp các dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng tàu biển.
 - Dịch vụ cung cấp nhiên liệu: Cung cấp nhiên liệu cho tàu biển.

2.1.2. Các công tác trọng tâm của cảng

- *Vận hành và khai thác cảng:*

- Bốc dỡ hàng hóa: Bao gồm các hoạt động bốc xếp, vận chuyển hàng hóa từ tàu lên bờ và ngược lại, sử dụng các thiết bị chuyên dụng như cần trục, xe nâng.
- Lưu trữ hàng hóa: Quản lý kho bãi, đảm bảo hàng hóa được bảo quản đúng điều kiện, tránh hư hỏng, thất thoát.
- Vận chuyển nội địa: Kết nối cảng với hệ thống giao thông vận tải nội địa (đường bộ, đường sắt) để phân phối hàng hóa đi các địa điểm tiêu thụ.
- Dịch vụ tàu biển: Cung cấp các dịch vụ hỗ trợ cho tàu như cung cấp nhiên liệu, nước ngọt, sửa chữa, lai dắt.
- *Đầu tư và phát triển:*
 - Nâng cấp hạ tầng: Đầu tư xây dựng, nâng cấp các công trình cảng biển như cầu tàu, kho bãi, đường giao thông nội bộ để đáp ứng nhu cầu tăng trưởng của hàng hóa.
 - Đầu tư trang thiết bị: Mua sắm, nâng cấp các thiết bị hiện đại để tăng năng suất, giảm chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động.
 - Mở rộng quy mô: Mở rộng diện tích cảng, tăng số lượng cầu tàu để đáp ứng nhu cầu tăng trưởng của thương mại quốc tế.
 - Đổi mới công nghệ: Áp dụng các công nghệ mới như tự động hóa, số hóa để nâng cao hiệu quả quản lý và vận hành cảng.
- *Quản lý và điều hành:*
 - Lập kế hoạch: Lập kế hoạch dài hạn và ngắn hạn cho hoạt động của cảng, bao gồm kế hoạch đầu tư, kế hoạch khai thác, kế hoạch bảo vệ môi trường.
 - Quản lý chất lượng: Đảm bảo chất lượng dịch vụ, tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn, bảo vệ môi trường.
 - Quản lý tài chính: Quản lý hiệu quả các nguồn tài chính, đảm bảo cân đối thu chi.
 - Quản lý nhân sự: Xây dựng đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp, có năng lực, đáp ứng yêu cầu công việc.
- *An toàn và bảo vệ môi trường:*

- An toàn hàng hải: Đảm bảo an toàn cho tàu thuyền, nhân viên cảng và môi trường xung quanh.
- Bảo vệ môi trường: Thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường, giảm thiểu ô nhiễm không khí, nước và đất.
- Phòng chống cháy nổ: Xây dựng hệ thống phòng cháy chữa cháy, thường xuyên kiểm tra và bảo dưỡng thiết bị.
- Phát triển bền vững:
 - Liên kết với các bên liên quan: Xây dựng mối quan hệ hợp tác với các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp logistics, các cảng biển khác.
 - Phát triển cộng đồng: Góp phần vào phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

2.2. Thực trạng chung về hệ thống cảng biển Việt Nam cho việc khai thác hàng xá

Việt Nam, với vị trí địa lý chiến lược trên Biển Đông - một trong sáu biển lớn nhất toàn cầu, kết nối Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương - đóng vai trò then chốt trong mạng lưới giao thương hàng hải quốc tế. Biển Đông, được bao bọc bởi chín quốc gia, là tuyến đường huyết mạch của năm trong số mười tuyến vận tải biển nhộn nhịp nhất thế giới. Vùng biển này đảm nhận khối lượng vận chuyển khổng lồ, bao gồm khoảng 70% lượng dầu thô nhập khẩu từ Trung Đông và Đông Nam Á, xấp xỉ 45% hàng hóa xuất khẩu của Nhật Bản và 60% hàng hóa nhập khẩu của Trung Quốc.

Với đường bờ biển dài hơn 3.260 km, tiếp giáp Biển Đông ở cả ba hướng Đông, Nam và Tây Nam, Việt Nam được xem là một quốc gia biển với tỷ lệ bờ biển trên diện tích đất liền cao gấp sáu lần so với trung bình toàn cầu (1 km bờ biển trên 100 km² đất liền). Vùng biển rộng khoảng 1 triệu km² của Việt Nam nắm giữ vị trí chiến lược trên các tuyến đường hàng hải và hàng không trọng yếu, kết nối Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, đồng thời là cầu nối giữa Châu Âu, Trung Đông với các thị trường năng động như Trung Quốc, Nhật Bản và các quốc gia trong khu vực.

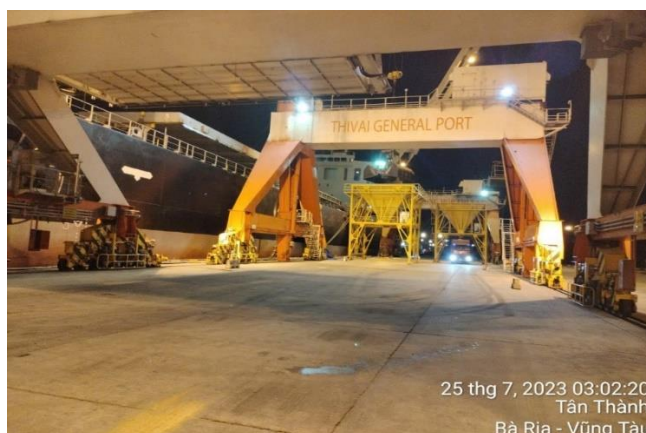
Hệ thống hạ tầng cảng biển của Việt Nam vô cùng tiềm năng với hơn 90 cảng biển lớn nhỏ hiện hữu và hơn 100 địa điểm lý tưởng cho việc phát triển cảng biển, bao gồm cả các cảng trung chuyển quốc tế. Hiện nay, 24 tỉnh thành ven biển của Việt Nam sở hữu khoảng 266 cảng biển các loại, hơn 100 bến phao chuyển tải và hàng ngàn mét

vuông kho bãi hậu cần. Bên cạnh đó, mạng lưới các điểm thông quan nội địa (ICD) được thiết lập sâu trong đất liền nhằm tối ưu hóa hoạt động khai thác hàng xá và hàng container. Năng suất xếp dỡ bình quân của các cảng tổng hợp đạt 2.500 tấn/m cầu cảng/năm, cho thấy tiềm năng khai thác hiệu quả của hệ thống cảng biển Việt Nam trong hoạt động logistics.

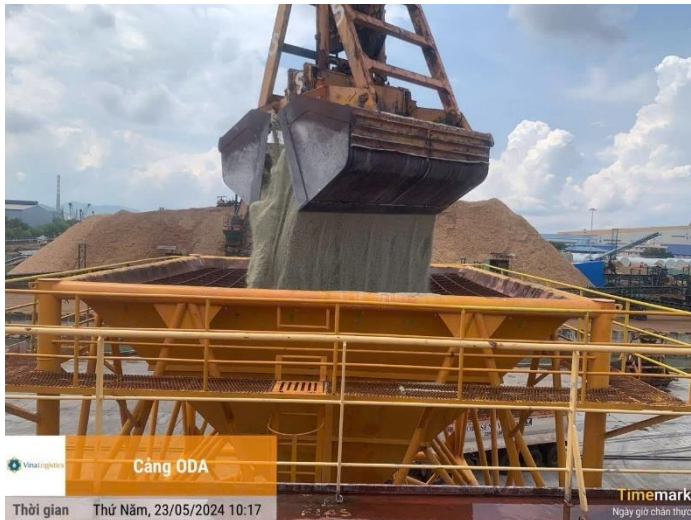
2.3. Các trang thiết bị dùng để bốc xếp hàng rời

Trong quá trình xử lý hàng rời, việc hiện đại hóa yêu cầu trang bị đầy đủ các thiết bị chuyên dụng để đảm bảo an toàn và tiện lợi. Dưới đây là một số thiết bị thông dụng:

- Cẩu trục chân đế: Sử dụng tại các cảng biển để xếp dỡ hàng hóa, bao gồm cả hàng rời. Với khả năng xoay và di chuyển linh hoạt, nó giúp việc xếp dỡ trở nên dễ dàng hơn.
- Cầu nâng: Được thiết kế đặc biệt để xếp dỡ hàng rời như bông, quặng, cát ra khỏi container hoặc tàu biển.
- Xe nâng: Được sử dụng để nâng và di chuyển hàng hóa từ điểm này đến điểm khác, tùy thuộc vào nhu cầu sử dụng có thể chạy bằng xăng hoặc điện.
- Băng tải băng: Dùng để vận chuyển hàng hóa theo chiều ngang hoặc nghiêng.
- Phễu: Dùng để cấp hàng từ tàu vào băng tải hoặc các thiết bị khác.
- Máy sàng: Dùng để phân loại hàng hóa theo kích thước.



Hình 2.3. Phễu xả đáy di động



Hình 2.4. Gầu ngoạm dung tích lớn



Hình 2.5. Băng tải chuyên hàng lên tàu

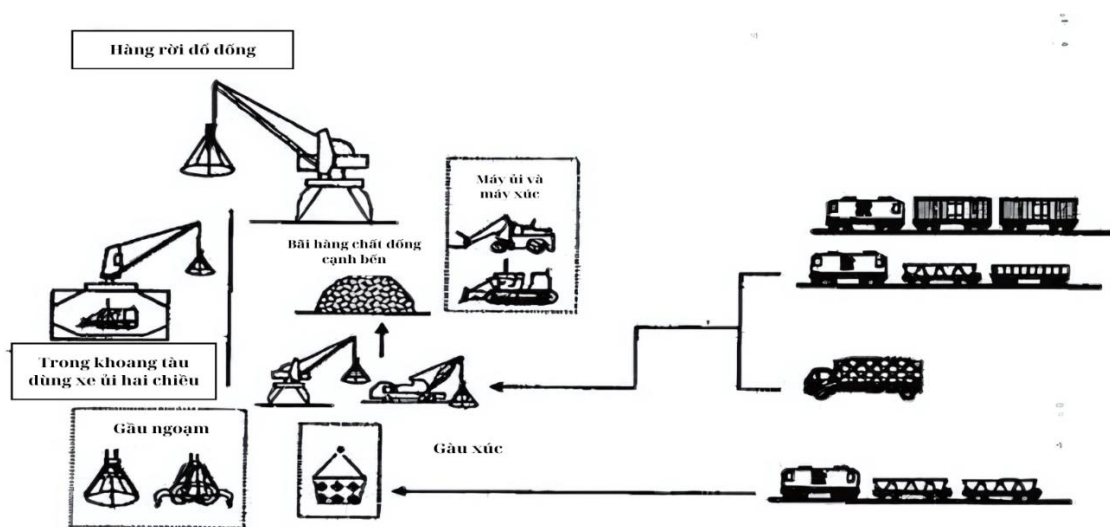
Thiết bị sử dụng phụ thuộc vào loại hàng hóa cụ thể và sẽ được chủ kho hàng rời phối hợp và sử dụng để đảm bảo việc vận chuyển diễn ra một cách hiệu quả nhất.

2.4. Quy trình chung trong khai thác hàng rời tại cảng biển

Quy trình khai thác hàng rời tại cảng là một chuỗi các hoạt động liên hoàn, từ khi hàng hóa đến cảng đến khi được giao cho khách hàng. Quy trình này đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa các đơn vị liên quan như cảng vụ, chủ tàu, chủ hàng, nhà cung cấp dịch vụ logistics và các cơ quan quản lý nhà nước.

Trong quy trình khai thác hàng rời bằng đường biển, đảm bảo mỗi tàu sẽ có 5-7 công nhân thực hiện việc xếp dỡ hàng rời. Mỗi người sẽ đảm nhận một nhiệm vụ tương ứng như:

- 1 công nhân điều khiển cầu ngoạm
- 1 công nhân điều khiển tín hiệu
- 1 công nhân điều khiển nâng
- 2 công nhân xếp hàng vào hầm tàu
- 2 công nhân lắp, tháo dây cáp
- 2 công nhân dỡ hàng xuống xe tải



Sơ đồ 2.1. Quy trình chung trong khai thác hàng rời tại cảng biển

Diễn giải các giai đoạn chính:

a. Tiếp nhận thông tin về lô hàng:

- Thông báo đến cảng: Chủ tàu hoặc đại lý gửi thông báo đến cảng về việc tàu sẽ cập cảng, loại hàng, khối lượng, kích thước và các yêu cầu đặc biệt (nếu có).
- Kiểm tra thông tin: Cảng kiểm tra thông tin, đối chiếu với các giấy tờ liên quan như vận đơn, chứng nhận chất lượng, chứng nhận nguồn gốc...
- Lập kế hoạch khai thác: Dựa trên thông tin nhận được, cảng lập kế hoạch chi tiết cho các hoạt động bốc xếp, vận chuyển, lưu kho.

b. Chuẩn bị phương tiện và thiết bị:

- Kiểm tra thiết bị: Kiểm tra, bảo dưỡng các thiết bị bốc xếp như cần trục, băng tải, xe nâng... đảm bảo hoạt động ổn định và an toàn.
- Chuẩn bị kho bãi: Chuẩn bị kho bãi phù hợp với loại hàng hóa, đảm bảo thông thoáng, sạch sẽ và có hệ thống thoát nước tốt.
- Sắp xếp nhân lực: Phân công nhân lực cho các công việc cụ thể như điều khiển thiết bị, giám sát, kiểm đếm...

c. Thực hiện các hoạt động bốc xếp, vận chuyển, lưu kho:

- Bốc xếp: Sử dụng các thiết bị chuyên dụng để bốc xếp hàng hóa từ tàu lên kho hoặc từ kho lên phương tiện vận chuyển khác.
- Vận chuyển nội địa: Vận chuyển hàng hóa từ kho của cảng đến kho của khách hàng hoặc các địa điểm khác theo yêu cầu.
- Lưu kho: Lưu trữ hàng hóa trong kho một cách an toàn, đảm bảo hàng hóa không bị hư hỏng, mất mát.

d. Kiểm tra, nghiệm thu và bàn giao hàng:

- Kiểm tra số lượng: Kiểm tra số lượng hàng hóa thực tế so với số lượng ghi trên chứng từ.
- Kiểm tra chất lượng: Kiểm tra chất lượng hàng hóa, đảm bảo hàng hóa không bị hư hỏng, biến dạng trong quá trình vận chuyển.
- Bàn giao hàng: Bàn giao hàng cho khách hàng hoặc đại lý của khách hàng, lập biên bản bàn giao.

2.5. Các tiêu chí ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác hàng rời

Vấn đề trong khai thác hàng rời	Điểm TB (Mean)	Điểm biến thiên (Std. Deviation)
Xếp hàng quá tải trọng cho phép của tàu	4.54	.542
Khoang hàng không sạch	3.90	.974

Thời tiết xấu, thiên tai không miễn trừ	4.28	.640
Thiết bị khai thác không đúng quy cách	4.32	.741
Lưu lượng giao thông cảng	4.26	.565
Hạn chế cầu bến	4.06	.793

Bảng 2.1. Bảng đánh giá vấn đề trong khai thác hàng rời

Bảng trên cho thấy nhận thức của các nhà giao nhận vận tải (freight forwarders) về những thách thức trong hoạt động vận chuyển hàng hóa rời tại cảng. Bảng thể hiện điểm trung bình (mean score) và độ lệch chuẩn (standard deviation) của từng mục.

Dựa trên điểm trung bình, "Xếp hàng vượt quá khả năng đi biển của tàu" (4.54) là vấn đề hàng đầu mà những người được hỏi gặp phải, tiếp theo là "Thiếu sử dụng đúng cách thiết bị xử lý hàng hóa" (4.32), "Hư hỏng trong quá trình xếp và dỡ hàng" (4.28), "Thiếu an toàn cho thiết bị" (4.14), "Hầm hàng bẩn" (3.90), "Độ tin cậy và hiệu suất của thiết bị" (3.89). Kinh nghiệm mà những người được hỏi có được từ dịch vụ là rất quan trọng để xác định mức độ hiệu quả của việc xử lý hàng rời.

Các tàu lớn hơn gặp phải những vấn đề rất lớn khi vận chuyển hàng rời, cần một loạt các cơ sở vật chất để cạnh tranh với độ tin cậy và các phương tiện kỹ thuật của vận tải, điều này thiết yếu hơn để loại bỏ các vấn đề gặp phải trong khi xử lý hàng rời.

* Có thể phân loại các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác hàng rời

1) Cơ sở hạ tầng và thiết bị

- Độ sâu luồng tàu và cầu cảng: Ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn (ví dụ: tàu Panamax, Capesize). Luồng tàu cạn sẽ giới hạn kích thước tàu, làm giảm hiệu quả kinh tế do không tận dụng được tối đa khả năng chuyên chở.

- Trang thiết bị xếp dỡ: Các loại cần cẩu (cần cẩu chân đế, cần cẩu di động, cần cẩu giàn), sức nâng, tốc độ nâng hạ ảnh hưởng đến tốc độ xếp dỡ. Hoặc các hệ thống băng tải liên tục giúp vận chuyển hàng rời nhanh chóng từ tàu lên bờ hoặc vào kho. Gầu ngoạm/Gầu xúc: Được sử dụng cho các loại hàng rời như than, quặng, ngũ cốc. Loại gầu, dung tích gầu ảnh hưởng đến năng suất.
- Hệ thống quản lý và điều khiển: Hệ thống tự động hóa, công nghệ thông tin giúp quản lý và điều phối hoạt động xếp dỡ, lưu kho hiệu quả.

2) Vị trí địa lý và khả năng kết nối giao thông

- Đường bộ: Hệ thống đường bộ tốt giúp vận chuyển hàng hóa đến và đi từ cảng bằng xe tải.
- Đường thủy nội địa: Các tuyến sông, kênh giúp kết nối cảng với các khu vực trong nước.

3) Hoạt động dịch vụ và logistics:

- Dịch vụ xếp dỡ: Năng lực, kinh nghiệm của đội ngũ xếp dỡ ảnh hưởng đến tốc độ và an toàn trong quá trình xếp dỡ.
- Ngoài ra, giá cả dịch vụ cũng là yếu tố mà các chủ hàng quan tâm. Giá xếp dỡ, lưu kho, vận chuyển ảnh hưởng đến chi phí khai thác của cảng, và ảnh hưởng đến chi phí hàng hóa cho khách hàng chặng cuối.
- Thời tiết: Thời tiết xấu (mưa bão, sương mù) có thể ảnh hưởng đến hoạt động xếp dỡ, khiến cho tàu, bè phải đóng hầm, chờ đợi. Điều này gây thất thoát thời gian và giảm hiệu quả khai thác chung của cả con tàu chờ hàng.
- An toàn lao động và bảo vệ môi trường: Các biện pháp đảm bảo an toàn cho người lao động và bảo vệ môi trường. Ngày nay, các nước phát triển như Mỹ và các nước châu Âu đang dần chú trọng hơn về vấn đề này. Việt Nam ta cũng đang hướng đến chương trình Net Zero tầm nhìn đến năm 2050.
- Đặc tính hàng hóa: Mỗi loại hàng rời có đặc tính riêng (khối lượng riêng, độ ẩm, độ rời rạc, tính ăn mòn,...) đòi hỏi phương pháp xếp dỡ và bảo quản khác

nhau. Ví dụ: hàng rời dạng bột có thể bị hao hụt do gió, hàng rời dạng hạt có thể bị dịch chuyển trong quá trình vận chuyển.

2.6. Khái niệm, phân loại, đặc tính của hàng rời

2.6.1. Khái niệm hàng rời

Hàng rời (hay còn gọi là hàng xá, bulk cargo) là những loại hàng hóa không được đóng gói trong các bao bì, thùng container hoặc các đơn vị đóng gói khác. Thay vào đó, chúng được vận chuyển trực tiếp trong các khoang tàu, xe tải hoặc các phương tiện vận chuyển khác.

Các mặt hàng xá thông dụng đã được khai thác thường xuyên là: sắt thép; nông sản; than đá; dăm gỗ, viên gỗ nén; ...

2.6.2. Phân loại hàng rời

Hàng rời có thể là hàng lỏng, hàng khô hoặc hàng tự do. Tùy thuộc vào phân loại, chúng có thể được đổ hoặc rót vào xe tải chở hàng lỏng, tàu thương mại hoặc xe lửa. Ngoài ra, còn có các mặt hàng như hàng rời đóng kiện, là những hàng hóa được đóng trong container nhưng không được đóng gói, được vận chuyển trên pallet, trong thùng hoặc bao tải.

- Hàng rời NEO: Số lượng lớn hàng hóa, chẳng hạn như ngũ cốc, khoáng sản và các nguyên liệu thô khác được vận chuyển bằng tàu chở hàng rời.
- Hàng rời đóng kiện: Các mặt hàng lớn không thể đóng gói hoặc chứa trong container để vận chuyển, chẳng hạn như xe cộ, gỗ, máy móc hoặc thép.
- Hàng rời container hóa: Các vật liệu rời, hạt hoặc bột được vận chuyển trong các đơn vị container hoặc container trung gian linh hoạt (FIBC).

Ta có thể phân loại hàng rời thành 2 nhóm chính như sau:

Nhóm 1	Nhóm 2
Hàng rời rắn với sự kết hợp từ các phần tử nhỏ, hạt nhỏ hay còn gọi là hàng khô. Loại hàng rời này sẽ được chở với khối	Hàng rời lỏng với các mặt hàng như xăng dầu, hóa chất, nước, dầu thô, ... được vận chuyển bằng tanker, tàu thủy,

lượng, số lượng lớn trên tàu như: lương thực, bột mì, hạt rời, cà phê, nông sản, đá, vật liệu, ...	tàu hỏa, đảm bảo an toàn trong suốt quá trình vận chuyển.
--	---

Bảng 2.2. Bảng phân loại hàng rời

2.6.3. Đặc tính của hàng rời

Vì không thường được đóng gói trong bao bì, container hoặc các đơn vị đóng gói khác, nên hàng rời cũng có những đặc tính khác với các loại hàng hóa thông thường được đóng trong container:

- Không đồng nhất về kích thước: Hàng rời có thể bao gồm các hạt, bột, khối với kích thước và hình dạng khác nhau.
- Dễ bị ảnh hưởng bởi môi trường: Hàng rời dễ bị ẩm, nhiễm bẩn, phân lớp trong quá trình vận chuyển và bảo quản.
- Yêu cầu phương tiện vận chuyển chuyên dụng: Việc vận chuyển hàng rời đòi hỏi các tàu, xe có cấu trúc khoang đặc biệt để chứa và đảm bảo an toàn cho hàng hóa.
- Khối lượng lớn: Hàng rời thường được vận chuyển với khối lượng lớn, đòi hỏi công suất xếp dỡ cao.

Để vận chuyển các loại hàng xá có nhiều đặc tính riêng thì cần các phương tiện đặc biệt như sau:

- Tàu chở hàng xá là loại tàu có công suất hoạt động rất lớn trong việc vận chuyển hàng hóa trên thế giới. - Loại tàu này có thể giúp vận chuyển những hàng hóa ở dạng thô, khô (bulk cargo) như: than đá, lưu huỳnh, quặng sắt, hàng nông sản, phế liệu không đóng thùng hay bao kiện. Những loại hàng này sẽ được chứa trực tiếp vào các khoang hàng chống thấm nước của tàu.
- Ngoài ra, còn có tàu chuyên dụng chở hàng xá. Đây là loại tàu một boong, có cấu trúc vững chắc. Có kết hông và kết treo ở hai bên mạn hầm hàng để làm giảm mặt thoáng hầm hàng và dễ điều chỉnh trọng tâm tàu khi cần thiết.

- Tàu chuyên dụng chở hàng rời thường có miệng hầm rộng rãi, thuận lợi cho việc xếp dỡ hàng. Điểm đặc biệt là hầm hàng của loại tàu này luôn được gia công chắc chắn để chịu được sự va đập của hàng hóa và thiết bị khi làm hàng.

2.6.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến tính chất của hàng rời

Tính chất của hàng rời rất đa dạng và chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố kích thước, hình dạng, trọng lượng, độ ẩm, tính chảy, độ bám dính, khả năng hòa tan, tính dễ cháy, độc tính,... Mỗi loại hàng rời sẽ có những đặc tính riêng, đòi hỏi các phương pháp xử lý và vận chuyển khác nhau.

❖ Yếu tố môi trường:

- Nhiệt độ: Nhiệt độ quá cao hoặc quá thấp có thể làm thay đổi cấu trúc, làm mềm, làm cứng hoặc gây chảy các loại hàng hóa.
⇒ Chocolate sẽ bị chảy ở nhiệt độ cao, trong khi trái cây đông lạnh có thể bị đông cứng và mất chất lượng.
- Độ ẩm: Độ ẩm cao có thể gây ẩm mốc, lên men, hoặc hòa tan các chất trong hàng hóa.
⇒ Muối sẽ bị vón cục trong môi trường ẩm ướt, ngũ cốc dễ bị mốc.
- Ánh sáng: Ánh sáng mặt trời trực tiếp có thể làm bạc màu, oxy hóa các chất trong hàng hóa, đặc biệt là các loại thực phẩm và hóa chất.
- Không khí: Không khí có thể chứa các chất ô nhiễm, bụi bẩn, vi khuẩn, nấm mốc, gây ảnh hưởng đến chất lượng hàng hóa.

❖ Yếu tố vận chuyển:

- Rung lắc: Rung lắc trong quá trình vận chuyển có thể làm vỡ, nứt, biến dạng các hạt hoặc sản phẩm.
- Va đập: Va đập mạnh có thể gây hư hỏng, biến dạng, làm rò rỉ các loại hàng hóa.
- Áp suất: Sự thay đổi áp suất đột ngột có thể gây ra các vấn đề như nổ bao bì, biến dạng sản phẩm.

- Thời gian vận chuyển: Thời gian vận chuyển quá dài có thể làm giảm chất lượng hàng hóa, đặc biệt đối với các sản phẩm tươi sống.

2.7. Vai trò của hàng rời

Hàng rời đóng vai trò vô cùng quan trọng trong nền kinh tế và xã hội. Việc hiểu rõ vai trò của hàng rời sẽ giúp chúng ta đánh giá được tầm quan trọng của ngành vận tải hàng rời và đưa ra các giải pháp phù hợp để phát triển ngành này một cách bền vững.

a) Đối với nền kinh tế quốc dân

- Cung cấp nguyên liệu:
 - Ngành công nghiệp: Hàng rời như quặng sắt, than đá, dầu thô là nguyên liệu đầu vào không thể thiếu cho các ngành công nghiệp nặng như luyện kim, hóa chất, sản xuất điện.
 - Nông nghiệp: Ngũ cốc, phân bón là nguồn cung cấp thức ăn cho con người và vật nuôi, đồng thời cải thiện năng suất nông nghiệp.
 - Xây dựng: Cát, sỏi, xi măng là vật liệu xây dựng cơ bản cho các công trình hạ tầng.
- Đáp ứng nhu cầu tiêu dùng:
 - Thực phẩm: Ngũ cốc, đường, muối là những mặt hàng thiết yếu trong cuộc sống hàng ngày.
 - Năng lượng: Dầu thô, khí tự nhiên cung cấp năng lượng cho sinh hoạt và sản xuất.
- Thúc đẩy phát triển kinh tế các vùng miền:
 - Tạo việc làm: Các hoạt động khai thác, vận chuyển, chế biến hàng rời tạo ra nhiều việc làm cho người dân địa phương.
 - Tăng thu nhập: Xuất khẩu hàng rời mang lại nguồn thu ngoại tệ quan trọng cho quốc gia.
 - Phát triển hạ tầng: Để phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng rời, các quốc gia cần đầu tư xây dựng cảng biển, đường sắt, đường bộ, góp phần phát triển hạ tầng giao thông.

b) Đối với nền kinh tế quốc tế

- Thúc đẩy thương mại quốc tế:
 - Tạo ra chuỗi cung ứng toàn cầu: Hàng rời được vận chuyển qua nhiều quốc gia, tạo ra các chuỗi cung ứng phức tạp và đa dạng.
 - Tăng cường hợp tác quốc tế: Các quốc gia có nhu cầu về nguyên liệu sẽ nhập khẩu từ các nước khác, thúc đẩy hợp tác kinh tế.
- Cân bằng cán cân thương mại:
 - Tăng xuất khẩu: Các quốc gia giàu tài nguyên thiên nhiên có thể tăng kim ngạch xuất khẩu hàng rời, cải thiện cán cân thương mại.
 - Giảm nhập khẩu: Việc tự khai thác và sử dụng các nguồn tài nguyên trong nước giúp giảm phụ thuộc vào nhập khẩu.
- Đa dạng hóa nền kinh tế:
 - Giảm rủi ro: Không phụ thuộc quá nhiều vào một vài ngành công nghiệp, giúp nền kinh tế ổn định hơn.
 - Tăng sức cạnh tranh: Xuất khẩu hàng rời giúp các quốc gia tăng sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

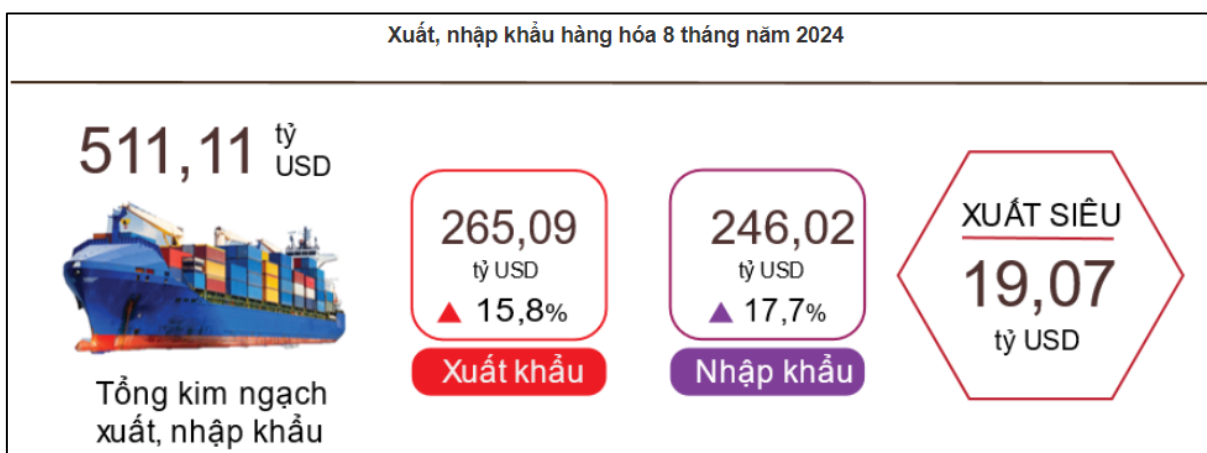
c) Trong lĩnh vực Logistics

- Nền tảng của chuỗi cung ứng:
 - Nguyên liệu đầu vào: Hàng rời là nguyên liệu đầu tiên trong quá trình sản xuất, từ đó tạo ra các sản phẩm cuối cùng.
 - Kết nối các khâu trong chuỗi cung ứng: Hàng rời được vận chuyển từ nơi sản xuất đến các nhà máy, kho chứa và cuối cùng đến tay người tiêu dùng.
- Tối ưu hóa không gian:
 - Tận dụng tối đa công suất: So với hàng container, hàng rời tận dụng tối đa không gian của phương tiện vận chuyển, giảm chi phí vận hành.

- Giảm thiểu lãng phí: Việc xếp dỡ hàng rời linh hoạt hơn, giúp giảm thiểu không gian trống trong kho.
- Đa dạng hóa phương thức vận chuyển:
 - Tàu biển: Phù hợp cho vận chuyển hàng rời trên các tuyến đường dài.
 - Tàu hỏa: Thích hợp cho vận chuyển hàng rời nội địa và giữa các quốc gia lân cận.
 - Xe tải: Dùng để vận chuyển hàng rời trong phạm vi ngắn.
 - Băng tải: Sử dụng trong các nhà máy, kho bãi để vận chuyển hàng rời một cách tự động.
- Thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng:
 - Cảng biển chuyên dụng: Dành riêng cho việc bốc xếp và lưu trữ hàng rời.
 - Hệ thống đường sắt, đường bộ: Phục vụ cho việc vận chuyển hàng rời nội địa.
 - Kho bãi hiện đại: Trang bị các thiết bị bốc xếp, hệ thống thông gió, chống cháy nổ.
- Tạo việc làm cho lực lượng lao động:
 - Ngành vận tải: Tạo ra nhiều việc làm cho lái tàu, nhân viên bốc xếp, nhân viên kho.
 - Ngành xây dựng: Tạo việc làm cho các công nhân xây dựng các công trình hạ tầng phục vụ cho vận chuyển hàng rời.

2.8. TÌNH HÌNH CHUNG CỦA XUẤT, NHẬP KHẨU VIỆT NAM 2024

Bức tranh xuất khẩu hàng hóa năm 2024 với nhiều tín hiệu tích cực đang tạo động lực mạnh mẽ cho các doanh nghiệp, hiệp hội, ngành hàng tiếp tục bám sát diễn biến thị trường, đẩy mạnh xuất khẩu. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu 2 tháng gần nhất đều vượt 70 tỷ USD, riêng tháng 8, xuất khẩu gần 38 tỷ USD. Nếu duy trì đà tăng như hiện tại, xuất nhập khẩu cả năm nay sẽ xác lập kỷ lục mới, bỏ xa mốc 732 tỷ USD từng đạt được trong năm 2022. Và hoàn toàn có thể kỳ vọng đạt mốc kỷ lục 800 tỷ USD.



Hình 2.6. Xuất, nhập khẩu hàng hóa 8 tháng năm 2024

Sự phục hồi của các thị trường xuất khẩu chủ lực của Việt Nam đã đưa xuất khẩu tháng 8 tiếp tục đạt con số kỷ lục là 37,59 tỷ USD, kết quả cao nhất từ trước tới nay, vượt hơn 1 tỷ USD so với mức 36,24 tỷ USD của tháng 7.

Trong 8 tháng năm 2024, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa sơ bộ đạt 265,09 tỷ USD, tăng 15,8% so với cùng kỳ năm 2023. Trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 73,88 tỷ USD, tăng 21%, chiếm 27,9% tổng kim ngạch xuất khẩu; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 191,21 tỷ USD, tăng 13,9%, chiếm 72,1%.

Đáng chú ý là kim ngạch xuất khẩu hàng hóa những tháng gần đây liên tục đạt mức cao, tháng 6 đạt 33,7 tỷ USD, tháng 7 đạt 36,24 tỷ USD, tháng 8 đạt 37,59 tỷ USD, trung bình trong 8 tháng năm 2028, kim ngạch xuất khẩu đạt trung bình 33,1 tỷ USD/tháng, trong khi con số trung bình kim ngạch xuất khẩu sáu tháng cuối năm 2023 chỉ đạt 31,7 tỷ USD/tháng.

Tính đến hết tháng 8/2024, có 30 mặt hàng đạt kim ngạch xuất khẩu trên 1 tỷ USD, chiếm 92,3% tổng kim ngạch xuất khẩu (có 6 mặt hàng xuất khẩu trên 10 tỷ USD, chiếm 62,6%).

- ⇒ Nhóm hàng nhiên liệu và khoáng sản đạt 2,92 tỷ USD, chiếm 1,1%;
- ⇒ Nhóm hàng nông sản, lâm sản đạt 22,53 tỷ USD, chiếm 8,5%;
- ⇒ Nhóm hàng thủy sản đạt 6,31 tỷ USD, chiếm 2,4%.

Trong 4 nhóm hàng xuất khẩu nhóm hàng công nghiệp chế biến trong 8 tháng qua đạt giá trị lớn nhất 233,3 tỷ USD, chiếm 88% tổng giá trị kim ngạch xuất khẩu, tăng 15,4% so với cùng kỳ năm trước. Các mặt hàng có giá trị xuất khẩu lớn tăng cao so với cùng kỳ năm trước như:

- ⇒ Máy ảnh, máy quay phim và linh kiện tăng 41,9%, đạt 5,4 tỷ USD;
- ⇒ Sản phẩm chất dẻo tăng 31,2%, đạt 4,3 tỷ USD;
- ⇒ Điện tử, máy tính và linh kiện tăng 28,9%, đạt 46,3 tỷ USD;
- ⇒ Máy móc, thiết bị, dụng cụ, phụ tùng khác tăng 21,8%, đạt 32,7 tỷ USD;
- ⇒ Sắt thép tăng 14,1%, đạt 6,5 tỷ USD;
- ⇒ Giày dép tăng 11,8%, đạt 14,9 tỷ USD.

Nhóm hàng nông sản, lâm sản đạt 22,53 tỷ USD, tăng 24,9% so với cùng kỳ năm trước, là nhóm hàng tăng cao nhất trong 4 nhóm hàng. Hầu hết các mặt hàng thuộc nhóm này đều tăng cao như: Hạt tiêu tăng 42,6%, đạt 877 triệu USD; cà phê tăng 34,8%, đạt 4 tỷ USD; chè tăng 33,5%, đạt 163 triệu USD; rau quả tăng 33,2%, đạt 4,7 tỷ USD; gỗ và sản phẩm gỗ tăng 22,3%, đạt 10,4 tỷ USD; gạo tăng 21,7%, đạt 3,9 tỷ USD; hạt điều tăng 21,6%, đạt 2,8 tỷ USD.

Ngoài ra, hai nhóm hàng còn lại chỉ đạt mức tăng thấp là thủy sản tăng 4,9% và nhiên liệu và khoáng sản tăng 0,6%.

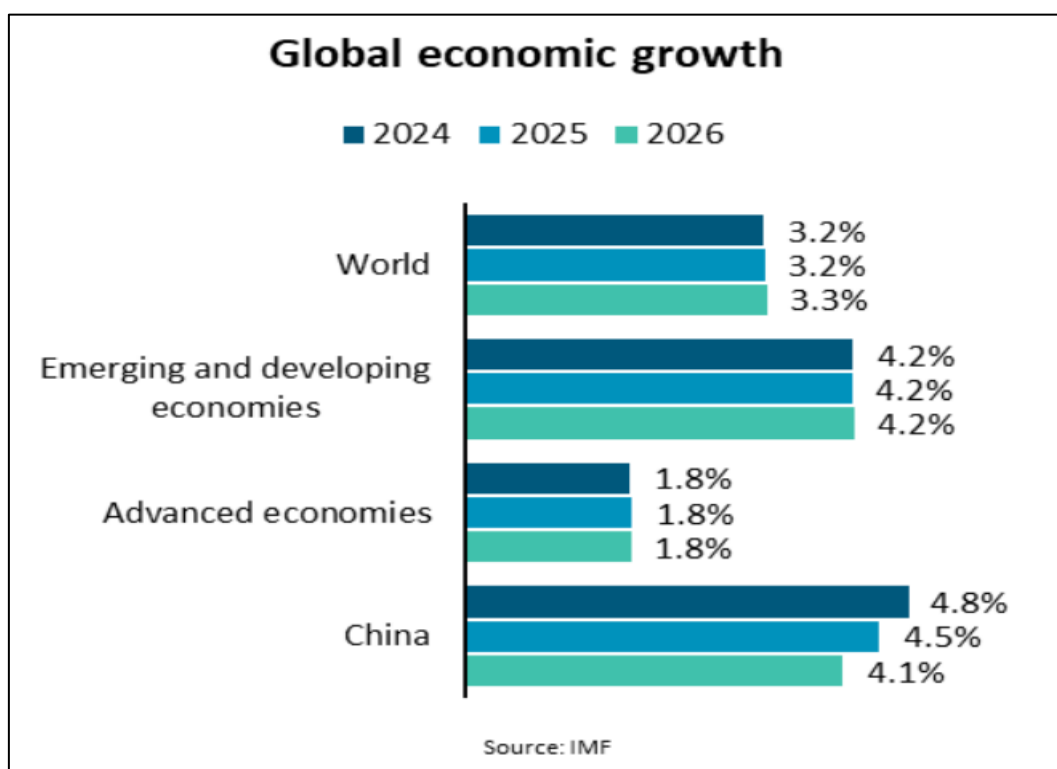
Trên cơ sở kết quả xuất, nhập khẩu và các yếu tố thuận lợi, khó khăn của thị trường toàn cầu, việc chúng ta kỳ vọng tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu 800 tỷ năm 2024 là rất khả thi, từ đó tạo đà cho xuất, nhập khẩu của năm 2025. Theo tính toán, để đạt được mục tiêu tổng kim ngạch xuất khẩu 800 tỷ USD, thì tốc độ tăng năm 2024 so với năm 2023 cần phải đạt tối thiểu 17,5% (năm 2023 tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu đạt

681,1 tỷ USD), với tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu 4 tháng là 290 tỷ USD, bình quân mỗi tháng là 72,5 tỷ USD.

Theo quan sát quy luật nhiều năm, hoạt động xuất, nhập khẩu thường diễn ra sôi động, tăng mạnh trong những tháng cuối năm. Tỷ trọng kim ngạch xuất, nhập khẩu quý IV thường cao hơn các quý khác. Năm 2020, kim ngạch xuất, nhập khẩu quý IV chiếm 28,5% tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu cả năm, tăng 26,2% so với quý I, tăng 32,9% so với quý II và tăng 4,3% so với quý III; năm 2021 chiếm 27,6% tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu, tăng lần lượt 19,8%, 12,9% và 11,3% so với quý I, quý II, quý III; năm 2022 do ảnh hưởng của hậu dịch Covid-19, các tháng cuối năm hoạt động xuất, nhập khẩu bắt đầu bị ảnh hưởng, suy giảm so với cùng kỳ các năm trước nên kim ngạch xuất, nhập khẩu quý IV chỉ chiếm 23,8% (quý I chiếm 24,1%, quý II chiếm 26,6%, quý III chiếm 25,5%). Đến cuối năm 2023, hoạt động xuất, nhập khẩu đã có dấu hiệu hồi phục, tuy chưa bằng với cùng kỳ các năm trước. Tỷ trọng kim ngạch xuất, nhập khẩu quý IV chiếm 27,3% tổng kim ngạch cả năm, tăng lần lượt 21,1%, 14%, 4,7% so với các quý trong năm.

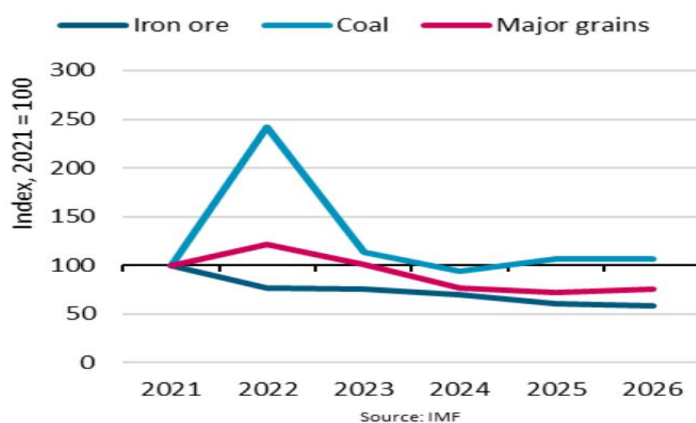
Một số chỉ tiêu chủ yếu của ngành GTVT năm 2025 như: Về sản lượng vận tải, khối lượng hàng hóa tăng khoảng 9%, hành khách tăng khoảng 8% so với năm 2024; khối lượng luân chuyển hàng hóa tăng khoảng 9%, luân chuyển hành khách tăng khoảng 10% so với năm 2024. Về kế hoạch đầu tư phát triển, phân đấu giải ngân trên 95% kế hoạch năm 2025 được cấp có thẩm quyền phân bổ, giao dự toán. Phân đấu khởi công 19 dự án, hoàn thành 50 dự án. Trong đó hoàn thành các dự án thành phần, nổi thông tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông và cùng với các địa phương hoàn thành một số dự án đường bộ cao tốc để hoàn thành mục tiêu đưa vào khai thác 3.000km đường bộ cao tốc...

2.9. DỰ BÁO CỦA XUẤT, NHẬP KHẨU THẾ GIỚI



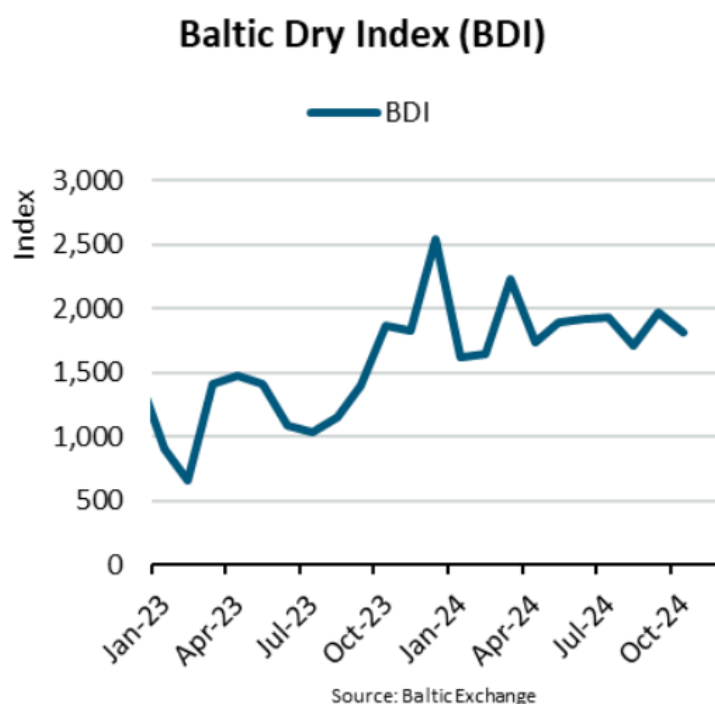
Hình 2.7. Dự báo tăng trưởng kinh tế (IMF)

Có thể thấy, dự báo của Quỹ Tiền Tệ Thế Giới (IMF) về tăng trưởng kinh tế toàn cầu và của các nước hội nhập hoặc đang phát triển có dấu hiệu ổn định, có biến động nhưng chưa đáng kể. Dự đoán này được đưa ra một cách chủ quan với tình hình địa chính trị quốc tế sẽ được ổn định trong năm tới. Tuy nhiên, Trung Quốc, Mỹ Latin và các nước châu Âu sẽ gặp nhiều biến động trong 3 năm tới, xét theo tình hình chính trị và kinh tế của các nước này hiện tại.



Hình 2.8. Tình hình XNK hàng rời khô toàn cầu

Lấy năm 2021 làm mốc tiêu chuẩn, có thể thấy rằng giá nguyên liệu, hàng thô có nhịp tăng cao vào năm 2022, nhưng đã giảm dần và giữ ở mức thấp kể từ năm 2023 cho đến nay. Điều này đã khuyến khích các kho hàng tăng tỉ lệ lấp đầy các mặt hàng này, và giảm tỉ lệ đặt hàng. Dự kiến trong 2 năm sắp tới, lượng chuyển giao mặt hàng rời khô này sẽ giữ ở mức thấp và có thể giảm nhẹ.



Hình 2.9. Chỉ số BDI
(tính đến T10/2024)

Baltic Dry Index (BDI) là một chỉ số kinh tế quan trọng, phản ánh giá cả vận chuyển các loại hàng hóa khô thô qua đường biển. Chỉ số này được sử dụng như một công cụ đánh giá tình hình kinh tế toàn cầu, bởi vì nó dựa trên tỷ lệ cước phí vận chuyển hàng hóa trên các tuyến tàu biển, không bị ảnh hưởng bởi các yếu tố đầu cơ.

Chỉ số BDI có vai trò quan trọng trong việc đánh giá tình hình kinh tế toàn cầu. Nó không chỉ phản ánh nhu cầu vận chuyển hàng hóa mà còn là một dấu hiệu của hoạt động sản xuất và tiêu dùng trên thế giới. Khi chỉ số BDI cao, nó cho thấy nhu cầu vận chuyển hàng hóa lớn và ngược lại. Do đó, chỉ số BDI cũng được xem là một chỉ báo sớm cho các xu hướng kinh tế.

Chỉ số Baltic Dry Index là một chỉ báo gián tiếp về nhu cầu và nguồn cung toàn cầu cho các loại hàng hóa thô được vận chuyển bằng tàu biển, bao gồm các nguyên liệu cơ bản như nguyên vật liệu xây dựng, than, quặng sắt và ngũ cốc. Vì những hàng

hóa này thường là nguyên liệu đầu vào cho việc sản xuất các sản phẩm trung gian và cuối cùng như xi măng, năng lượng, thép và lương thực, BDI thường được xem là một chỉ số hàng đầu, phản ánh sự tăng trưởng của hoạt động kinh tế toàn cầu trong tương lai.

* Công thức tính chỉ số BDI:

$$BDI = ((\text{CapesizeTC}_{\text{avg}} + \text{PanamaxTC}_{\text{avg}} + \text{SupramaxTC}_{\text{avg}} + \text{HandysizeTC}_{\text{avg}}) / 4) * 0.113473601$$

Trong đó:

- TC_{avg} = Time charter average: mức cước thuê hạn định bình quân (của mỗi cỡ tàu Capesize, Panamax, Supramax, Handysize)
- 0.1,13473601 là một hệ số, lần đầu tiên được áp dụng khi BDI thay thế cho BFI, và hệ số này được thay đổi theo các năm khi các chỉ số thành phần và phương pháp tính toán được thay đổi.

Kết luận:

- ☞ Mặc dù thị trường xuất khẩu của Việt Nam đang phục hồi với nhiều đơn đặt hàng, song xuất khẩu của các ngành hàng chủ lực đang đối mặt với nhiều thách thức do thiếu nhân công, chi phí sản xuất tăng cao, cùng các yêu cầu khắt khe và các biện pháp phòng vệ thương mại của các thị trường xuất khẩu.
- ☞ Tính đến thời điểm hiện tại của năm 2024, chỉ số Baltic thế giới (BDI) vẫn duy trì ở mức ổn định nhờ nhu cầu vận chuyển hàng hóa mạnh mẽ và khoảng cách di chuyển dài hơn. Các tàu Capesize đã chứng kiến sự gia tăng lớn nhất về doanh thu, với Chỉ số Capesize 5TC của Sàn giao dịch Baltic tăng trung bình 75% so với cùng kỳ năm trước (y/y), vượt trội so với mức tăng 50% của toàn bộ BDI. Đặc biệt, các phân khúc tàu nhỏ hơn đã được hưởng lợi từ khoảng cách di chuyển dài hơn qua Mũi Hảo Vọng do các tàu phải chuyển hướng khỏi Biển Đỏ và Kênh đào Panama.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

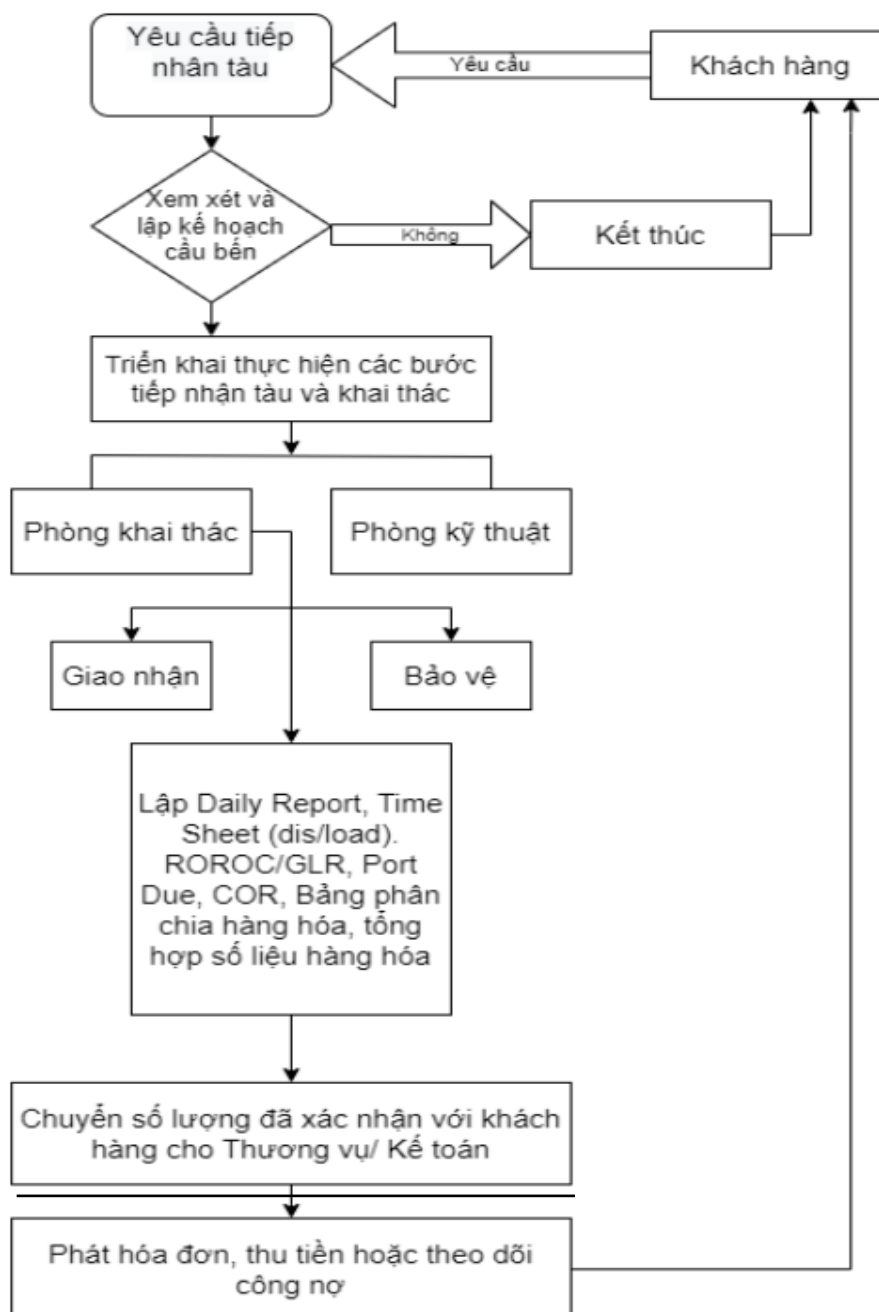
Chương này trình bày một cách hệ thống các cơ sở lý luận liên quan đến đề tài. Cụ thể, chương sẽ khảo sát các khía cạnh chung của dịch vụ Logistics và xuất nhập khẩu hàng hóa, đồng thời làm rõ khái niệm hàng xá.

Ngoài ra, chương này cung cấp thêm thông tin về tình hình XNK trên toàn thế giới, và khu vực châu Á – châu Âu nói chung. Các thông số về BDI, và công thức tính toán định lượng, cung cấp cái nhìn chủ quan về tương lai 2025 – 2030.

Chương 3: Thực trạng về mức độ hiệu quả khai thác hàng rời tại Cảng Tổng hợp Thị Vải

3.1. Quy trình khai thác hàng xá tại Cảng TH Thị Vải

3.1.1. Sơ đồ quy trình khai thác hàng xá



Sơ đồ 3.1. Quy trình chung khai thác hàng rời tại cảng Thị Vải

Diễn giải quy trình:

+ Bước 1:

Các yêu cầu tiếp nhận tàu đến từ nhiều nguồn: khách hàng, đối tác giới thiệu. Tổng Giám đốc, các Phó tổng giám đốc phụ trách lĩnh vực, Phòng khai thác, Phòng Thương vụ có thể có các Phòng/Bộ phận khác của Công ty sẽ tiếp nhận yêu cầu tiếp nhận tàu. Phòng đầu mối xử lý các yêu cầu tiếp nhận tàu là Phòng Điều độ khai thác.

+ Bước 2:

Khi tiếp nhận được yêu cầu tiếp nhận tàu, Phòng Điều độ khai thác sẽ căn cứ vào tính chất hợp đồng dài hạn hay theo chuyến và chính sách ưu tiên đối với những khách hàng sẽ cập nhật và lập kế hoạch tiếp nhận tàu (berthing schedule) theo mẫu CTV-QT18-BM01. Nếu các yêu cầu tiếp nhận tàu không được chấp nhận hoặc không thể sắp xếp được cầu bến/thiết bị thì sẽ thông báo khách hàng/đại lý tàu không tiếp nhận tàu. Nếu yêu cầu tiếp nhận tàu được chấp nhận và có thể sắp xếp cầu bến/thiết bị xếp dỡ thì sẽ chuyển sang bước tiếp theo.

+ Bước 3:

Phòng Điều độ khai thác sẽ lập Giấy chấp nhận cầu bến theo mẫu số CTV-QT18-BM02 gửi đại lý/khách hàng và lập kế hoạch giao nhận hàng (xếp dỡ, vận chuyển) theo mẫu CTVQT18-BM03 trong đó nêu rõ một số thông số chính của tàu, khối lượng hàng hóa, phương án xếp dỡ vận chuyển, nhân lực, phương tiện yêu cầu kèm theo các hồ sơ về bản lược khai (cargo manifest), danh sách hàng hóa (cargo list), sơ đồ xếp hàng (stowage plan). Kế hoạch giao nhận hàng Phòng Khai thác triển khai đến các bộ phận thuộc phòng và đồng thời chuyển các bộ phận Kỹ thuật, Giao nhận. Bảo vệ để các bộ phận bố trí nhân lực, thiết bị triển khai thực hiện.

Kế hoạch giao nhận hàng sẽ được Chuyên viên điều độ kế hoạch chuyển đến chuyên viên điều độ hiện trường cũng như thông báo các nội dung cần thiết cho nhà thầu phụ. Chuyên viên điều độ hiện trường sẽ căn cứ trên kế hoạch tàu đến và kế hoạch giao nhận hàng sẽ bố trí nhân lực tiếp nhận tàu và triển khai công tác xếp dỡ,

vận chuyển ngay khi tàu đến. Trong quá trình xếp dỡ, vận chuyển chuyên viên điều độ hiện trường sẽ là người chịu trách nhiệm đôn đốc, phối hợp các phòng ban, đội nhóm của công ty và nhà thầu phụ để triển khai xếp dỡ hiệu quả. Chuyên viên điều độ kế hoạch là người chịu trách nhiệm chung về công tác khai thác trong suốt ca làm việc do mình phụ trách.

+ Bước 4:

Sau mỗi ca làm việc, Đội Giao nhận có trách nhiệm gửi báo cáo số liệu về Phòng Khai thác. Nhân viên tổng hợp số liệu của Phòng Khai thác sẽ phối hợp Đội Giao nhận kiểm tra số liệu. Công đoạn thực hiện của từng đội được mô tả trong bảng sau:

Tên phòng ban / bộ phận	Công việc	Mẫu biểu sử dụng	Diễn giải cụ thể
Khai thác	1) Lập Daily Report/Timesheet (xếp dỡ) 2) ROROC hoặc GLR 3) Port Due 4) Bảng phân chia hàng hóa 5) Lập báo cáo ngày 6) Tổng hợp công việc thực hiện	CTV-OT18- BM05 CTVQT18- BM06 CTVQT18- BM07 hoặc CTV-OT18- BM08 CTV-OT18- BM09 CTV-QT18- BM11 CTV-QT18- BM12	Đầu mỗi ca, Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập Daily Report cho ngày trước đó căn cứ trên những số liệu tự theo dõi và đối chiếu với số liệu do Chuyên viên điều độ hiện trường và điều độ nhà thầu ghi chép. Sau khi hoàn thành xếp dỡ hàng hóa và trước khi tàu rời cảng. Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập Time Sheet (xếp dỡ). Daily Report và Time Sheet sẽ được ký hàng ngày với đại diện tàu (thuyền trưởng/Đại phó) đối với những tàu hàng nông sản, sắt phế liệu hoặc tàu có yêu cầu theo dõi

			thời gian xếp dỡ hàng hóa. Sau khi kết thúc làm hàng và trước khi tàu rời cảng, Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập ROROC hoặc GLR (tàu xuất). Port Due đối với những tàu chạy tuyến nước ngoài. Các giấy tờ nêu trên được đại diện tàu ký xác nhận là cơ sở để phát hóa đơn thu tiền từ đại lý/khách hàng. Đối với tàu nội địa, chuyên viên Điều độ kế hoạch sẽ trực tiếp thu tiền câu bên, coi buộc dây và lập bảng theo dõi để làm cơ sở chuyển P. Tài chính - Kế toán. Chuyên viên điều độ hiện trưởng có trách nhiệm chi chép các vấn đề tồn tại cần lưu ý cũng như thời gian làm hàng vào sổ theo dõi giao ca. Chuyên viên điều độ kế hoạch có trách nhiệm kiểm tra tổng hợp báo cáo ngày theo Mẫu CTV-OT18- BM12 với P. TGD Khai thác. TGD Nhân viên theo dõi số liệu sẽ căn cứ trên các số liệu từ Chuyên viên điều
--	--	--	--

			độ, Giao nhận sẽ kiểm tra đối chiếu số liệu. Khi số liệu đã chính xác sẽ lập Bảng tổng hợp dịch vụ theo Mẫu CTV-OT18- BM10 và chuyển khách hàng xác nhận. Sau đó các hồ sơ này sẽ được chuyển Phòng Thương Vụ (có xác nhận thời gian) để Phòng Thương vụ tập hợp hồ sơ thanh toán chuyển Phòng TCKT.
Giao nhận	1) Lập ROROC hoặc GLR (hàng xuất) cho những tàu chạy tuyến nội địa. 2) Lập COR hoặc biên bản đối với hàng hóa hư hỏng .	CTV-OT18- BM07 CTV-OT18- BM08	Sau khi hoàn thành xếp hoặc dỡ hàng mỗi phương tiện, nhân viên giao nhận có nhiệm vụ lập ROROC hoặc GLR đối với những tàu/sà lan chạy tuyến nội địa. Trong quá trình xếp dỡ hàng, nếu phát hiện hàng có hư hỏng hoặc bất thường, nhân viên giao nhận sẽ lập COR hoặc biên bản để xác nhận với tàu/đại lý/khách hàng tình trạng của hàng hóa.

Bảng 3.1. Bảng phân chia công việc

+ Bước 5:

Sau khi đã kiểm tra đối chiếu số liệu chính xác, Phòng Khai thác (nhân viên tổng hợp số liệu) sẽ lập các loại hồ sơ như sau:

- Port Due (ký với tàu) cho phần phí cầu bến và phí liên quan;

- Bảng tổng hợp dịch vụ theo mẫu CTV-QT18-BM10 và chuyển khách hàng xác nhận. Việc xác nhận có thể qua fax, scan gửi qua mail.

+ Bước 6:

Các hồ sơ nêu ở mục trên sau khi được khách hàng xác nhận sẽ được chuyển phòng Thương vụ tập hợp hồ sơ (cùng với hợp đồng, bảng tính phí, ...) để chuyển Phòng Tài chính kế toán để phát hành hóa đơn thu tiền.

+ Bước 7:

Lưu hồ sơ 01 bản chính Kế hoạch giao nhận hàng (CTV-QT18-BM03), Giấy chấp nhận tàu (CTVQT18- BM02) sẽ được lưu tại Phòng Điều độ khai thác. 01 (một) bản copy Kế hoạch Giao nhận hàng sẽ được lưu tại Phòng Kỹ thuật, Đội Giao nhận, Đội Bảo vệ; 01 bản các loại hồ sơ: Port Due, Time Sheet, Bảng tổng hợp khối lượng dịch vụ sau khi xác nhận (CTV-QT18-BM10) sẽ được lưu tại Phòng Khai thác. 01 bản sẽ chuyển Phòng Thương Vụ để tập hợp hồ sơ thanh toán chuyển Phòng Tài chính Kế toán.

Các hồ sơ khác: daily report, time sheet (loading/unloading), thông báo tàu đến và các giấy tờ khác sẽ lưu tại Phòng Khai thác theo từng chuyến tàu.

3.1.2. Các biểu mẫu được áp dụng trong quy trình khai thác

STT	Mã hiệu	Tên biểu mẫu	Hình thức lưu hoặc gửi
1	CTV-QT18- BM01	Berthing Schedule	File cứng
2	CTV-QT18- BM02	Acceptance Notice	File cứng
3	CTV-QT18- BM03	Kế hoạch giao nhận hàng	File cứng
4	CTV-QT18- BM04	Phiếu Đăng ký phương tiện nhận hàng	File cứng
5	CTV-QT18- BM05	Daily Report	File cứng + File mềm
6	CTV-QT18- BM06	Time Sheet (loading/discharging)	File cứng
7	CTV-QT18- BM07	Report on Receipt of cargo	File cứng
8	CTV-QT18- BM08	General Loading Report	File cứng

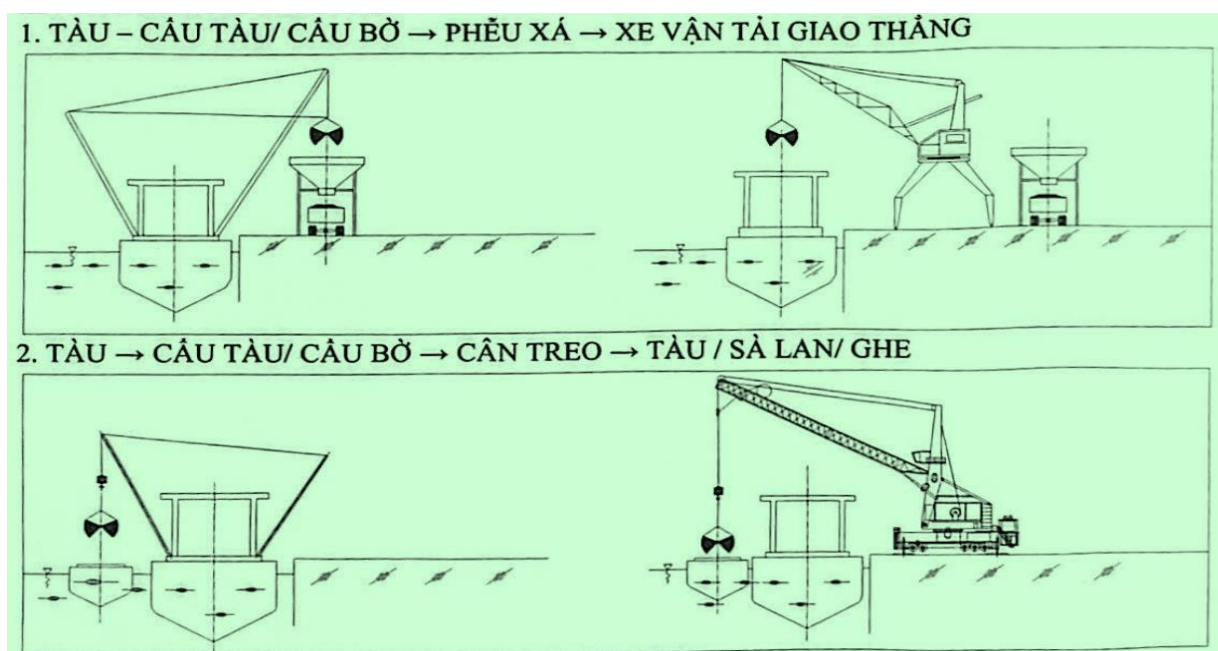
9	CTV-QT18- BM09	Port Due	File cứng
10	CTV-QT18- BM10	Work Completion	File cứng
11	CTV-QT18- BM11	Bảng phân chia hàng hóa	File cứng
12	CTV-QT18- BM12	Báo cáo ngày	Email
13	CTV-QT18- BM13	Kế hoạch khai thác tuần	Email + Bản in
14	CTV-QT18- BM14	Đánh giá kết quả khai thác tuần	Bản in hoặc file mềm

Bảng 3.2. Bảng biểu mẫu được áp dụng

3.2. Các tiêu chí của từng mặt hàng được khai thác phổ biến tại cảng TH Thị Vải

3.2.1. Về hàng rời khô

a) Phương án xếp dỡ



Hình 3.1. Phương án xếp dỡ hàng rời khô

Dưới hầm tàu:

- Công nhân đánh tín hiệu cho cần cầu di chuyển đưa gầu ngoạm xuống giữa hầm hàng để ngoạm hàng, tiếp đến cần cầu di chuyển đưa gầu ngoạm lên khỏi hầm hàng đến vị

trí đặt phễu xá, cần câu từ từ hạ gàu ngoạm xuống chính giữa sản dỡ tải của phễu để xả hàng.

- Đối với phương án sang mạn (từ tàu sang tàu, sà lan, ghe..) có sử dụng cân treo: Trước khi tiến hành bốc dỡ hàng, công nhân tiến hành lắp cân treo nối tiếp giữa cân cầu và gàu ngoạm. Công nhân đánh tín hiệu cho cần cầu đưa gàu ngoạm xuống giữa sân hầm ngoạm hàng đưa lên khỏi hầm hàng và dừng lại để nhân viên giao nhận xác định trọng lượng của hàng từ cân treo. Cần câu tiếp tục di chuyển qua sà lan và hạ xuống vị trí giữa hầm sà lan để xả hàng.

Trên cầu tàu:

- Công nhân đánh tín hiệu cho gàu ngoạm hạ xuống giữa sản dỡ tải của phễu. Công nhân ra hiệu cho xe vận tải di chuyển đưa thùng xe vào vị trí rớt hàng dưới họng phễu. Công nhân gạt cần xả cho hàng rớt xuống thùng xe và ra hiệu cho xe di chuyển lên xuống để hàng rớt đều xuống thùng xe.

Trên tàu con (sà lan, ghe,...):

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

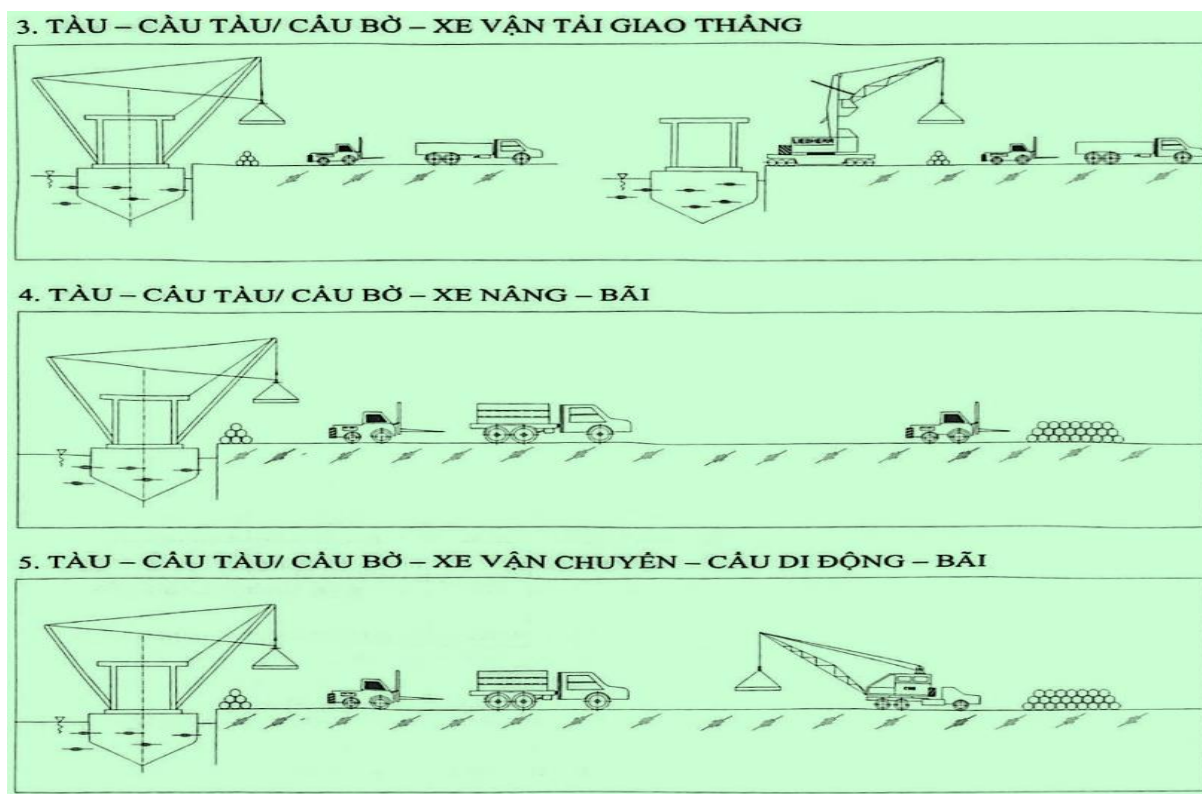
b) Chỉ tiêu khai thác

CHỈ TIÊU KHAI THÁC					
Phương án	Phương tiện	Công nhân	Công nhân cơ giới/đánh tín hiệu	Tổng số công nhân	Năng suất (Tấn/máng/ca)
1	Tàu Cầu tàu Xe gạt/ xe cuốc Phễu xá Xe vận tải giao thẳng	1	1 1 1	4	1000-1500
2	Tàu Cầu bờ Phễu xá Xe vận tải giao thẳng	1	1 1 1	4	2000-2500
3	Tàu Cầu tàu Xe gạt/ xe cuốc Cân treo Tàu/ Sà lan/ Ghe	1	1 1 1	4	800-1000
4	Tàu Cầu bờ Xe gạt/ xe cuốc Cân treo Tàu/ Sà lan/ Ghe	1	1 1 1	4	1200-1800

Bảng 3.3. Chỉ tiêu khai thác hàng rời khô

3.2.2. Về hàng thép ống – thép hình

a) Phương án xếp dỡ



Hình 3.2. Phương án xếp dỡ hàng thép ống

Trước khi xếp dỡ mã hàng, trực ban tàu phối hợp với tàu và tổ công nhân xếp dỡ nắm rõ sơ đồ hầm hàng và lập kế hoạch xếp dỡ hàng. Kiểm tra công cụ xếp dỡ, tiến hành quy trình xếp dỡ.

Dưới hầm tàu:

Công nhân đánh tín hiệu cho cần cầu đã lắp công cụ xếp dỡ chuyên dụng di chuyển vào khu vực khoảng sân hầm hàng.

- Dưới hầm, công nhân lắp mố móc vào 02 đầu ống hoặc thanh thép định hình. Tùy theo trọng lượng hàng và sức nâng của cần cầu có thể thành lập mã hàng từ 02 ống trở lên. Sau khi thành lập mã hàng, công nhân đánh tín hiệu cho cần cầu nâng mã hàng lên 0,2m so với mặt sàn, để mã hàng ổn định, kiểm tra độ an toàn và vững chắc của mã hàng tiếp tục cho cần cầu nâng mã hàng di chuyển ra khỏi hầm hàng.

Trên cầu tàu:

- Khi cần cầu đưa mã hàng đến vị trí dỡ tải trên xe, công nhân điều chỉnh mã hàng hạ đúng vị trí gôi kê hàng và tiến hành chèn lót chống lún cho hàng. Khi hàng đã được hạ xuống ổn định, công nhân mới tháo dỡ công cụ xếp dỡ ra khỏi mã hàng. Công nhân trên cầu tàu tiến hành kê lót, chèn buộc mã hàng trước khi phương tiện di chuyển.

Trong kho, bãi:

- Phương tiện vận chuyển đưa mã hàng từ cầu tàu đến vị trí xếp hàng tại bãi để xe nâng hoặc cần cầu di động hỗ trợ dỡ hàng xếp xuống bãi theo sự hướng dẫn của nhân viên quản lý kho, bãi.

b) Chỉ tiêu khai thác

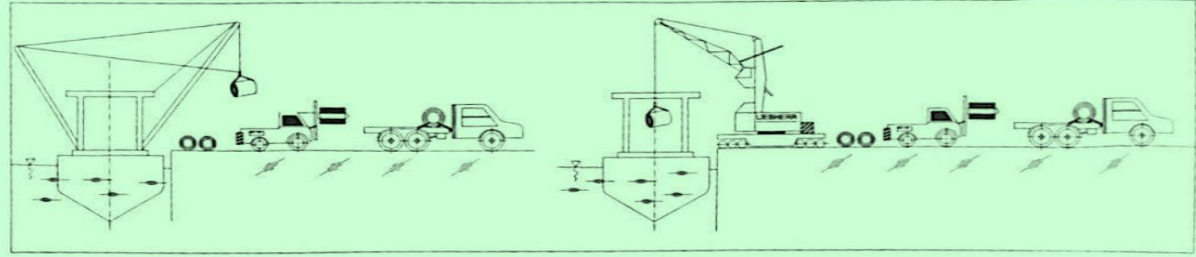
CHỈ TIÊU KHAI THÁC					
Phương án	Phương tiện	Công nhân	Công nhân cơ giới/ lập tín hiệu	Tổng số công nhân	Năng suất (Tấn/máng/giờ)
1	Tàu	2-4	1	7-8	90-110
	Cầu tàu Xe vận tải giao thẳng	2	1		
2	Tàu	2-4	1	7-8	100-120
	Cầu bờ Xe vận tải giao thẳng	2	1		
3	Tàu	2-4	1	8-10	80-100
	Cầu tàu Xe vận chuyển Xe nâng Kho – bãi	2	1 1 1 1		
4	Tàu	2-4	1	8-10	90-110
	Cầu bờ Xe vận chuyển Xe nâng Kho (bãi)	2	1 1 1 1		
5	Tàu	2-4	1	8-10	80-100
	Cầu tàu Xe vận chuyển Cầu di động Kho (bãi)	2	1 1 1 1		
6	Tàu	2-4	1	8-10	90-110
	Cầu bờ Xe vận chuyển Cầu di động Kho (bãi)	2	1 1 1 1		

Bảng 3.4. Chỉ tiêu khai thác hàng thép ống

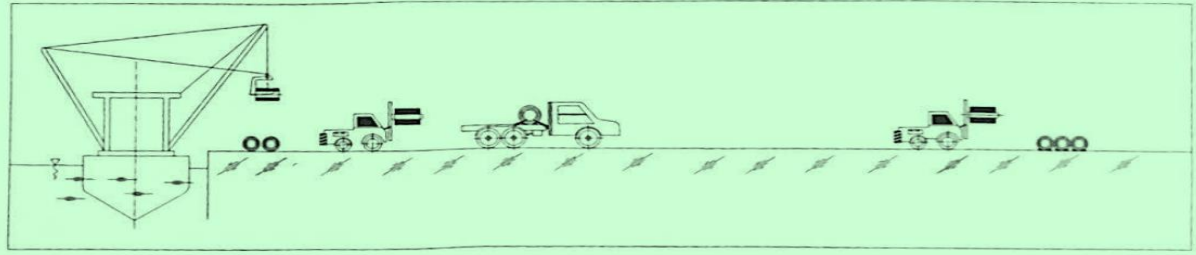
3.2.3. Về hàng thép tấm cuộn (tole cuộn)

a) Phương án xếp dỡ

1. TÀU – CẦU TÀU/ CẦU BỜ – XE VẬN TẢI GIAO THANG



2. TÀU – CẦU TÀU/CẦU BỜ – XE VẬN CHUYỂN – XE NÂNG – KHO/BÃI



Hình 3.3. Phương án xếp dỡ hàng tole cuộn

Trước khi tiến hành xếp dỡ trực ban tàu phải cung cấp thông tin cho tổ công nhân xếp dỡ, lái cầu, lái xe nâng, phương tiện vận chuyển cần nắm rõ thông tin hàng hoá, trọng lượng hàng để đảm bảo an toàn trong xếp dỡ hàng hoá, tránh việc xếp dỡ quá tải trọng cho phép của cần cẩu, xe nâng và công cụ xếp dỡ.

Dưới hầm tàu:

- Cần cẩu đã được lắp công cụ xếp dỡ di chuyển theo tín hiệu của công nhân đánh tín hiệu hạ cần xuống khu vực khoảng sân hầm tàu để lập mã hàng.

Công nhân được bố trí dưới hầm tàu dùng móc thép xoắn luôn qua lõi các cuộn thép.

Mỗi mã hàng được thành lập có trọng lượng khoảng hơn 5 tấn.

- Khi công nhân thành lập mã hàng xong, công nhân đánh tín hiệu cho cần cẩu nâng mã hàng lên từ từ để công nhân kiểm tra độ ổn định và cân bằng của mã hàng và gỡ các cuộn thép vướng vào mã hàng (nếu có), sau khi chắc chắn mã hàng đã ổn định và đảm bảo an toàn, công nhân đánh tín hiệu cho lái cầu nâng mã hàng lên khỏi hầm hàng di chuyển tới vị trí dỡ hàng trên cầu tàu.

Trên cầu tàu:

- Công nhân sử dụng công cụ xếp dỡ điều chỉnh mã hàng đến vị trí dỡ tải khi cần cầu hạ mã hàng cách mặt cầu tàu hoặc sàn phương tiện 0,2m, đặt các cuộn thép ở tư thế đứng ổn định hoặc nằm (có kê lót chống lặn cho hàng).
- Thông báo tín hiệu cho lái cầu hạ mã hàng, tháo công cụ xếp dỡ khỏi mã hàng để cần cầu di chuyển về phía hầm tàu lắp lại thao tác dưới hầm tàu.

Trên sàn phương tiện:

- Xe nâng dùng cang đưa vào lõi của cuộn thép xúc cuộn thép chất lên sàn phương tiện vận tải giao thẳng hoặc trên sàn phương tiện vận chuyển để chất xuống kho bãi.
- Sau khi mã hàng đã ổn định trên phương tiện vận chuyển, công nhân tiến hành kê lót chặn buộc hàng để đảm bảo cho mã hàng được ổn định và vững chắc trong quá trình vận chuyển.

Trong kho, bãi:

Khi phương tiện vận chuyển đưa hàng từ cầu cảng vào tới vị trí bãi xếp hàng, công nhân chuẩn bị các dụng cụ kê lót trước khi xe nâng hoặc cần cầu hạ mã hàng.

b) Chỉ tiêu khai thác

CHỈ TIÊU KHAI THÁC					
Phương án	Phương tiện	Công nhân	Công nhân cơ giới/ đánh tín hiệu	Tổng số công nhân	Năng suất (Tấn/máng/giờ)
1	Tàu	2	1	6	50-170
	Cầu tàu Xe vận tải giao thẳng	2	1		
2	Tàu	2	1	6	50-190
	Cầu bờ Xe vận tải giao thẳng	2	1		
3	Tàu	2	1	7	50-170
	Cầu tàu Xe vận chuyển Kho /bãi	2	1		
4	Tàu	2	1	7	50-190
	Cầu bờ Xe vận chuyển Kho/ bãi	2	1		

Bảng 3.5. Chỉ tiêu khai thác hàng tole cuộn

3.3. Sản lượng khai thác hàng xá thông qua Cảng TH Thị Vải 5 năm trở lại đây

Đơn vị: Tấn

Loại hàng	2020	2021	2022	2023	Quý 3/2024
Nông sản	932.289	595.296	368.076	692.701	867.909
Tôn cuộn	1.288.654	1.728.448	1.150.283	1.200.133	1.537.079
Than đá	963.146	599.481	702.528	312.718	239.590
Dăm gỗ, gỗ viên	703.880	719.385	1.158.343	884.334	746.247
Mặt hàng khác	710.208	946.765	863.167	946.360	643.109
Tổng sản lượng (Tấn)	4.598.179	4.589.377	4.242.399	4.036.247	4.033.936

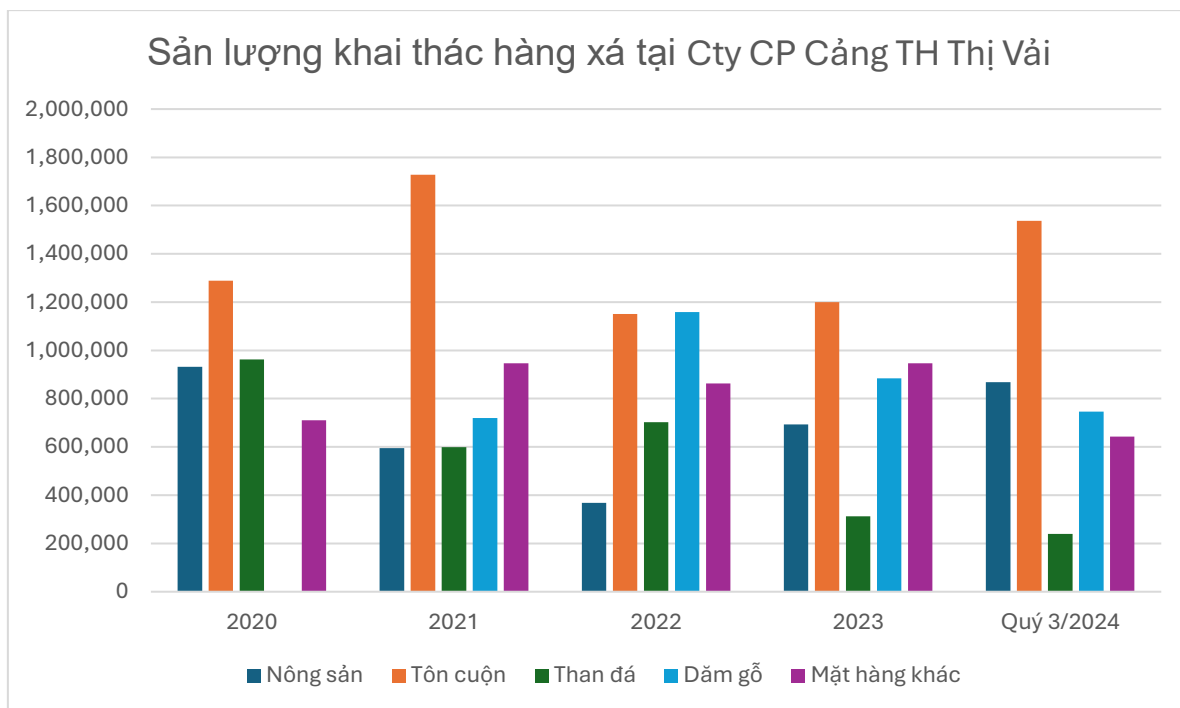
Bảng 3.6. Sản lượng khai thác tạm tính từ 2020-2024

Nhận xét:

Thông qua sản lượng hàng hóa từ năm 2020 – Tháng 09/2022 nêu trên, ta thấy sản lượng tại công ty không ổn định do nhiều sự tác động và rất khó dự báo qua các năm:

Giai đoạn 2020 – 2021, sản lượng của công ty tăng nhẹ đồng thời lợi nhuận của công ty có xu hướng tăng từ đó góp phần không nhỏ vào sự phát triển của công ty mặc dù bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19 nhưng do Cảng đã ký hợp đồng khai thác với khách hàng trước 1 -2 năm nên sản lượng hàng hóa vẫn luân chuyển trong diễn biến sau dịch.

Đến đầu năm 2022, dần có sự ảnh hưởng của dịch Covid-19 đã làm tắc nghẽn hàng hóa giao thoa giữa các quốc gia nên sản lượng của công ty bắt đầu có sự chuyển biến mạnh hơn so với những năm trước nhưng không bị ảnh hưởng mạnh đến cảng quá lớn chứng tỏ sự dần thay đổi cảng đã và đang thích nghi đem lại kết quả khả quan cho doanh nghiệp.



Biểu đồ 3.1. Biểu đồ sản lượng khai thác hàng hóa tại Cảng TH Thị Vải

Sự phục hồi nhẹ trong quý 3/2024: So với cùng kỳ năm trước, khối lượng hàng hóa trong quý 3/2024 có dấu hiệu phục hồi, đặc biệt là đối với một số loại hàng hóa như tôn cuộn.

Dự báo với tình hình cạnh tranh ngày càng khó khăn hơn, tình hình kinh tế thế giới có những chuyển biến phức tạp, xu hướng sử dụng dịch vụ vận tải trên toàn cầu sẽ phải đối mặt với nhiều thử thách, năm 2025 là một năm đầy thách thức đối với công ty Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

3.4. Đánh giá về hoạt động kinh doanh, khai thác của cảng TH Thị Vải

3.4.1. Điểm mạnh

- Cảng sở hữu đội ngũ nhân viên được kế thừa kinh nghiệm và sự hỗ trợ nhiệt huyết từ các cổ đông có kinh nghiệm khai thác cảng từ trước, đảm bảo chất lượng dịch vụ đồng đều và khả năng đáp ứng mọi yêu cầu khẩn cấp của khách hàng.

- Khả năng phản ứng nhanh chóng và hiệu quả trước các sự cố và tình huống bất ngờ: tàu chậm chuyển, thời tiết xấu, ... nhằm giảm thiểu rủi ro và đảm bảo tính liên tục của hoạt động kinh doanh.

- Môi trường làm việc cởi mở, thân thiện và hợp tác, thúc đẩy sự gắn kết và phối hợp hiệu quả giữa các phòng ban, tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững.

- Xây dựng được lượng khách hàng trung thành và gắn bó, giúp tối ưu hóa chi phí marketing và tạo nguồn doanh thu ổn định. Cung cấp dịch vụ nhanh chóng, hiệu

quả và đáng tin cậy, xây dựng lòng tin và sự hài lòng của khách hàng, tạo lợi thế cạnh tranh bền vững.

- Hoạt động khai thác, xếp dỡ không có chất thải đáng kể gây ô nhiễm môi trường, phù hợp với xu thế “xanh” của toàn thế giới.

3.4.2. Điểm yếu

- Có vị trí nằm trong khu vực cụm cảng Cái Mép – Thị Vải, tuy nhiên nếu so về quy mô thì vẫn được coi là một cảng nhỏ của khu vực.

- Tình hình áp dụng công nghệ vào thực tiễn sản xuất, khai thác còn chưa cao. Sự liên kết giữa các phòng ban hành chính với đội giao nhận hiện trường còn nhiều bất cập và chưa thực sự kịp thời.

- Số lượng nhân viên không quá nhiều, chưa có lộ trình tuyển dụng và đào tạo nhân viên mới, trong khi lượng công việc, hàng hóa thông qua cảng ngày càng tăng với đà phục hồi kinh tế chung toàn cầu.

- Với việc là một cảng được xây dựng dựa trên vốn ODA, và được Nhà Nước cho thuê trong vòng 30 năm, việc điều chỉnh mức giá và đầu tư mới các công nghệ hoặc các trang thiết bị phụ lợi đi kèm chưa đủ hấp dẫn với các nhà đầu tư.

3.4.3. Những cơ hội

- Cảng Thị Vải có vị trí địa lý thuận lợi để kết nối giao thông đường bộ, đường thủy với các cụm công nghiệp tại Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương và TP HCM thông qua QL51, cao tốc TP HCM - Long Thành - Dầu Giây, và kết nối đường thủy tới các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long.
- Các cảng khu vực TP.HCM phải di dời và giảm tải trong thời gian tới, dẫn đến việc hàng hóa sẽ dồn về khu vực Thị Vải – Cái Mép.
- Ngoài ra, với diện tích 28,2 ha gồm hai cầu tàu có chiều dài cầu cảng 600 m, cảng Thị Vải có thể tiếp nhận tàu Panamax tải trọng lên đến 75 nghìn DWT. Việc đưa cảng tổng hợp Thị Vải vào khai thác góp phần nâng cao năng lực bốc dỡ hàng hóa của cụm cảng số 5 nói chung và của Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng.
- Với thiết bị đầy đủ, cảng có thể cùng lúc tiếp nhận hai tàu lớn để xếp dỡ hàng hóa, đạt năng suất dỡ hàng khô từ 8 - 12 nghìn tấn/ngày, hàng tôn cuộn từ 9 - 12

nghìn tấn/ngày. Đặc biệt, với hàng siêu trường, siêu trọng khả năng kết hợp hai cầu bờ của cảng có thể xếp dỡ kiện hàng đến 75 tấn là lợi thế rất lớn.

- Bên cạnh đó, cảng còn cung cấp đa dạng các dịch vụ đảm bảo an toàn, chất lượng như xếp dỡ vận chuyển hàng nông sản, than, phân bón, vật liệu xây dựng... mở rộng dịch vụ lưu trữ hàng hóa, logistics, cho thuê kho bãi với sức chứa lên đến 120 nghìn m².

3.4.4. Những thách thức

- Khu vực có nhiều cảng đã đi vào hoạt động từ sớm, một số cảng container trong khu vực đã thêm công năng tiếp nhận tàu hàng rời, tạo ra sự cạnh tranh trực tiếp với cảng tổng hợp Thị Vải.
- Cảng TH Thị Vải có vị trí gần sát với các nhà máy sản xuất thép, dẫn đến việc khói bụi gây ảnh hưởng đến sức khỏe của người lao động và những khách hàng đến Công ty.
- Luật định và chính sách của Việt Nam thay đổi liên tục.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Chương 3 sẽ đi sâu vào phân tích hoạt động khai thác hàng xá tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải. Quy trình giao nhận hàng xá, từ khâu tiếp nhận thông tin tàu và hàng hóa đến khâu giao hàng cho khách hàng, sẽ được mô tả chi tiết.

Dựa trên số liệu thống kê sản lượng khai thác hàng xá trong giai đoạn 2020-2023, chương sẽ đánh giá hiệu quả hoạt động của công ty và so sánh với các cảng trong khu vực Cái Mép - Thị Vải. Phân tích SWOT sẽ được sử dụng để đánh giá điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của công ty.

CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP TỐI ƯU HÓA QUY TRÌNH KHAI THÁC HÀNG XÁ, GIẢM THIỂU CHI PHÍ VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ TẠI CTY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

4.1. Giải pháp 1: Tận dụng quy mô và cơ sở vật chất

➤ Cơ sở đề xuất giải pháp:

Quy mô công ty còn hạn chế, cơ sở vật chất và trang thiết bị còn chưa được đầu tư đồng bộ, ảnh hưởng đến năng suất và khả năng cạnh tranh. Sự hạn chế về năng lực logistics nội tại, bao gồm cả đội xe vận tải và hệ thống kho bãi, đã buộc doanh nghiệp phải dựa vào các dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL). Tuy nhiên, sự thiếu hụt về nguồn cung phương tiện vận tải như xe đầu kéo hoặc xe ben đã dẫn đến tình trạng giá cước xếp dỡ hàng hóa biến động mạnh, gây ảnh hưởng đến tính hiệu quả của chuỗi cung ứng

➤ Giải pháp cho vấn đề:

- Triển khai các biện pháp tối ưu hóa vận hành nội bộ, bao gồm việc tái cấu trúc quy trình nghiệp vụ, áp dụng các phương pháp quản lý tinh gọn (lean management) và quản lý chất lượng toàn diện nhằm tối đa hóa hiệu suất sử dụng nguồn lực hiện tại.
- Thực hiện chiến lược đầu tư có trọng điểm vào các tài sản cố định then chốt, dựa trên phân tích chi phí - lợi ích và đánh giá tác động đến hiệu quả hoạt động kinh doanh. Ưu tiên các khoản đầu tư mang lại giá trị gia tăng cao nhất và đóng góp trực tiếp vào việc nâng cao năng lực cạnh tranh.
- Xây dựng mạng lưới đối tác chiến lược với các doanh nghiệp sở hữu năng lực logistics tốt trong khu vực, đặc biệt là về cơ sở hạ tầng vận tải và kho bãi, nhằm bổ sung nguồn lực một cách linh hoạt và giảm thiểu gánh nặng đầu tư trực tiếp.

➤ Kết quả đạt được:

- Việc đầu tư vào nâng cấp và hiện đại hóa cơ sở hạ tầng logistics, bao gồm cả kho bãi, thiết bị xếp dỡ và hệ thống công nghệ thông tin, mang lại lợi ích kép cho doanh nghiệp. Một mặt, nó góp phần tối ưu hóa quy trình giao nhận, rút ngắn thời gian xử lý

hàng hóa và nâng cao hiệu quả hoạt động. Mặt khác, việc cải thiện năng suất và giảm thiểu chi phí vận hành sẽ tác động trực tiếp đến lợi nhuận của doanh nghiệp.

- Trang bị các thiết bị xếp dỡ tiên tiến và hiện đại, gia tăng năng suất xử lý hàng hóa, từ đó thúc đẩy doanh thu thông qua khả năng đáp ứng nhanh chóng và hiệu quả nhu cầu ngày càng cao của khách hàng. Nâng cao năng lực cạnh tranh của cảng và thu hút thêm khách hàng mới.

4.2. Giải pháp 2: Ứng dụng công nghệ vào quy trình

➤ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Mức độ ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics của doanh nghiệp vẫn còn ở giai đoạn sơ khai, thể hiện qua việc thiếu vắng các hệ thống quản lý hiện đại và sự phụ thuộc vào các phương pháp thủ công. Điều này gây trở ngại đáng kể cho việc kiểm soát, theo dõi và tối ưu hóa các quy trình logistics, hạn chế khả năng cạnh tranh và hiệu quả kinh doanh.

➤ Giải pháp cho vấn đề

- Tiến hành phân tích chuyên sâu về nhu cầu ứng dụng công nghệ thông tin của doanh nghiệp, tập trung vào việc xác định các bài toán nghiệp vụ cấp bách cần được giải quyết bằng các giải pháp công nghệ. Quá trình này bao gồm việc đánh giá hiện trạng, xác định các điểm nghẽn và ưu tiên các giải pháp mang lại hiệu quả cao nhất trong ngắn hạn và trung hạn.

- Áp dụng các giải pháp công nghệ như quản lý chất lượng toàn diện (TQM) nhằm tối đa hóa hiệu suất sử dụng nguồn lực hiện tại, từ đó nâng cao năng suất và giảm thiểu lãng phí, hệ thống quản lý kho hàng (WMS), hệ thống quản lý vận tải (TMS), phần mềm hoạch định nguồn lực doanh nghiệp (ERP) để tự động hóa các quy trình, cải thiện khả năng theo dõi và quản lý dữ liệu.

- Đầu tư vào chương trình đào tạo và phát triển kỹ năng cho nhân viên về việc sử dụng và khai thác hiệu quả các công nghệ mới được triển khai. Chương trình đào tạo cần được thiết kế phù hợp với từng đối tượng người dùng và cập nhật thường xuyên để đáp ứng với sự phát triển của công nghệ.

➤ Kết quả đạt được:

- Nâng cao đáng kể năng suất và hiệu suất khai thác của cảng, giảm thiểu các chi phí phát sinh hoặc thất thoát từ việc quản lý thiếu hiệu quả, từ đó mang lại lợi nhuận cao hơn cho từng công đoạn khai thác.
- Cải thiện sự hài lòng cho khách hàng nhờ vào việc áp dụng CNTT, điều phối thông tin nhanh chóng, kịp thời về tình trạng hàng hóa. Nâng cao độ an toàn không chỉ cho hàng hóa của khách hàng, mà còn đảm bảo an toàn trong lao động cho những công nhân làm việc tại cảng.

4.3. Giải pháp 3: Mở rộng thị trường và đào tạo thế hệ nhân viên mới toàn diện

➤ Cơ sở đề xuất giải pháp

- Sự tập trung quá mức vào các hoạt động dịch vụ giao nhận và xuất nhập khẩu hiện tại đã khiến doanh nghiệp thiếu chủ động trong việc tìm kiếm cơ hội thị trường mới và xây dựng mạng lưới khách hàng tiềm năng. Điều này có thể làm giảm khả năng thích ứng của doanh nghiệp với những thay đổi của thị trường và tạo ra rủi ro trong dài hạn.

* Ví dụ: Kênh thông tin đại chúng duy nhất của cảng TH Thị Vải là trang Facebook **Thi Vai General Port**, chuyên dùng để đăng một vài thông tin liên quan đến cảng hoặc tin tuyển dụng. Việc thiếu vắng một website hoàn chỉnh, hoặc các kênh thông tin liên lạc khác, đã giảm độ phủ sóng của cảng ra thị trường không chỉ trong nước, mà còn là thị trường nước ngoài đầy tiềm năng.

- Việc đầu tư vào đào tạo và phát triển nguồn nhân lực trẻ, những người có tiềm năng đóng góp lớn cho sự phát triển của cảng, chưa được quan tâm đúng mức. Sự thiếu hụt này tạo ra khoảng trống về lực lượng kế thừa và hạn chế khả năng đổi mới, thích ứng với những thay đổi của thị trường.

➤ Giải pháp cho vấn đề:

- Triển khai chiến lược marketing và truyền thông đa kênh, tận dụng tối đa sức mạnh của các phương tiện thông tin đại chúng, các nền tảng trực tuyến và đặc biệt là website chính thức của công ty. Mục tiêu là xây dựng và củng cố hình ảnh thương hiệu, tăng cường nhận diện và tiếp cận khách hàng tiềm năng. Với thực trạng hiện nay ở phòng

Thương vụ - Marketing của Công ty, điều này là vô cùng bất cập và cần sự chú trọng của các lãnh đạo cảng Thị Vải trong thời gian tới.

- Việc thiết lập một website chính thức là vô cùng cấp thiết trong bối cảnh hiện nay. Website sẽ đóng vai trò là kênh thông tin chính thức của công ty, cung cấp đầy đủ thông tin về dịch vụ, năng lực và kinh nghiệm, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho khách hàng tìm kiếm thông tin và liên hệ với công ty một cách nhanh chóng và hiệu quả.

- Phân công nhiệm vụ một cách khoa học, dựa trên phân tích năng lực và khối lượng công việc của từng cá nhân. Mục tiêu là tối ưu hóa hiệu suất làm việc, đảm bảo sự cân bằng giữa yêu cầu công việc và khả năng của nhân viên, tránh tình trạng quá tải hoặc lãng phí nguồn lực. Xác định các vị trí then chốt đang thiếu hụt nguồn lực và tiến hành tuyển dụng nhân sự có trình độ và kinh nghiệm phù hợp. Việc bổ sung nhân sự cần được thực hiện dựa trên phân tích chi phí - lợi ích, đảm bảo hiệu quả đầu tư và phù hợp với chiến lược phát triển.

➤ Kết quả đạt được:

- Khai thác hiệu quả các nền tảng mạng xã hội sẽ mở ra cơ hội tiếp cận trực tiếp và tương tác với một lượng lớn khách hàng tiềm năng. Thông qua các kênh này, doanh nghiệp có thể truyền tải thông tin về dịch vụ, sản phẩm, giá trị cốt lõi và những lợi thế cạnh tranh của mình.

- Mạng xã hội cũng là một kênh tuyển dụng hiệu quả, giúp doanh nghiệp tiếp cận với nguồn nhân lực trẻ, năng động, có trình độ chuyên môn và đam mê với công việc. Việc xây dựng hình ảnh chuyên nghiệp và môi trường làm việc hấp dẫn trên mạng xã hội sẽ thu hút những ứng viên tiềm năng, góp phần xây dựng đội ngũ nhân sự chất lượng cao cho tương lai của doanh nghiệp.

KIẾN NGHỊ

Đối với các ban ngành liên quan

Nhà nước cần tiếp tục đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông, đặc biệt là các công trình liên quan đến vận tải biển. Cụ thể là xây dựng và mở rộng cảng biển, nâng cấp thiết bị bốc dỡ hàng hóa và xây dựng kho chứa hàng đạt tiêu chuẩn.

Chính phủ nên làm việc với các hãng vận tải biển để giảm giá cước vận chuyển và phí dịch vụ tại cảng, nhằm giảm chi phí cho doanh nghiệp. Đồng thời, cần kiểm soát giá cả để tránh tình trạng tăng giá quá cao. Cần xây dựng hệ thống pháp luật rõ ràng, thống nhất và phù hợp với luật pháp quốc tế. Điều này sẽ tạo môi trường pháp lý ổn định, thu hút hàng hóa và tạo sự tin tưởng cho các doanh nghiệp vận tải, giao nhận và thương mại trong và ngoài nước.

Việc hợp tác với các nước trên thế giới về kinh tế, chính trị và văn hóa là rất quan trọng. Việc tham gia các tổ chức quốc tế đã giúp Việt Nam phát triển. Chúng ta cần tiếp tục mở rộng quan hệ với các nước, đặc biệt là trong lĩnh vực thương mại, để thúc đẩy xuất nhập khẩu và tạo điều kiện cho ngành vận tải phát triển. Sự cạnh tranh với các doanh nghiệp quốc tế cũng sẽ giúp các doanh nghiệp trong nước mạnh mẽ hơn.

Đối với ban điều hành cảng TH Thị Vải

Hiện tại, cạnh tranh trên thị trường rất gay gắt. Theo em, công ty nên chú trọng hơn vào việc xây dựng các chiến lược kinh doanh thông minh, nắm bắt kịp thời xu hướng thị trường. Đồng thời, cần đẩy mạnh hoạt động marketing và quảng bá hình ảnh công ty trên các phương tiện truyền thông để nhiều người biết đến hơn.

Công ty nên quan tâm hơn nữa đến nhu cầu của khách hàng, thường xuyên liên lạc để duy trì mối quan hệ tốt. Cần có những chính sách ưu đãi về giá cho khách hàng thân thiết và khách hàng lâu năm. Điều này sẽ giúp tăng sự tin tưởng của khách hàng và giữ chân được khách hàng quen. Về vấn đề này, cần chú trọng hơn về nhân sự của phòng Thương Vụ - Marketing của cảng.

Để dịch vụ tốt hơn và tiết kiệm chi phí, công ty nên đầu tư vào trang thiết bị, xe cộ, kho bãi. Về nhân sự thì cần có thưởng cho người làm tốt, tổ chức hoạt động chung

cho mọi người gắn kết hơn. Tuyển người đúng chuyên môn và đào tạo nghiệp vụ cho nhân viên cũng rất quan trọng.

KẾT LUẬN

Trong quá trình nghiên cứu và đưa ra các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả khai thác của Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải, em đã hiểu thêm và rút ra được nhiều kinh nghiệm trong công tác quản lý hoạt động của cảng. Với sự nhiệt thành, liên tục nâng cao trình độ cá nhân của từng phòng ban, và sự lèo lái có tính toán của ban điều hành cảng, Thị Vải sẽ luôn là điểm đến tin tưởng của các khách hàng cả trong và ngoài nước. Với việc “sinh sau đẻ muộn” của mình, Cảng Thị Vải không lấy đó làm khó khăn hay bất lợi, mà đã từng bước phát triển, đạt được sự tín nhiệm của khách hàng, từ đó dần khẳng định lợi thế và vị thế của mình trong khu vực cụm cảng Bà Rịa – Vũng Tàu.

Em cũng xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến Ban lãnh đạo và toàn thể cán bộ công nhân viên Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải đã tạo điều kiện thuận lợi cho em thực tập tại đây. Nhờ sự hướng dẫn tận tình của anh chị và các bác lãnh đạo, em như được trang bị thêm một hành trang vững chắc để bước vào cuộc sống. Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn đến chị Thanh phòng Thương Vụ - Marketing. Sự nhiệt tình và tận tâm của chị đã giúp em nhanh chóng hòa nhập với môi trường làm việc mới và hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao. Những kiến thức thực tế mà em học được tại đây sẽ là hành trang quý báu cho em trong sự nghiệp tương lai.

Nhờ sự quan tâm của Đảng và Nhà nước, hệ thống cảng biển của Việt Nam đã được đầu tư và không ngừng phát triển. Đặc biệt từ sau năm 2007, hệ thống cảng biển nước ta đã có những bước phát triển đột phá. Điều này cho thấy định hướng phát triển cảng biển ở nước ta đang đi đúng hướng, đáp ứng được nhu cầu phát triển của nền kinh tế. Thương mại quốc tế, tức là việc mua bán hàng hóa giữa các nước, là động lực quan trọng giúp mỗi quốc gia phát triển kinh tế. Sự trao đổi hàng hóa này tạo ra một vòng tuần hoàn phát triển, các nước hỗ trợ nhau cùng tiến bộ, tạo nên một nền kinh tế thế giới vững mạnh. Vì vậy, rất mong các ban ngành liên quan sẽ dành sự quan tâm đặc biệt cho ngành Logistics nói chung, và các cụm cảng trong tương lai.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Tài liệu tại Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải
- [2]. Nguyễn Văn Sơn, Giáo trình Tổ chức và kỹ thuật cảng biển, 2004, Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam.
- [3]. TS. Nguyễn Thanh Thủy, Giáo trình kinh tế cảng, 2013, Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam.
- [4]. Bộ Công Thương (2020). Báo cáo Logistic Việt Nam 2020. Hà nội: Nhà xuất bản Bộ công thương.
- [5]. Vinamarine, Draft Plan for Port Administration and Management in Viet Nam, 2008
- [6]. Tutorship, Port and Terminal Management, 2007, Published and Pritned by Witherbys Publishing Limited.
- [7]. Murphy, P., Daley, J., Dalenberg, D. (1992), Port selection criteria: an application of a transport research framework. Logistics and Transportation Review 28 (3), 237–255
- [8]. <https://www.facebook.com/p/Thi-Vai-General-Port-100080180102960/>
<https://vpcp.chinhphu.vn/phat-huy-het-tiem-nang-loi-the-cang-bien-ba-ria-vung-tau/>
- [9]. <https://baobariavungtau.com.vn/kinh-te-bien/201406/cang-tong-hop-thi-vai-va-cang-oda-tan-cang-cai-mep/>
- [10]. <https://tapchicongthuong.vn/>
- [11]. <https://www.inboundlogistics.com/articles/bulk-cargo/>
- [12]. <https://vinamarine.gov.vn/vi/thong-ke>