

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



**BARIA VUNGTAU
UNIVERSITY**

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG ĐIỀU ĐỘ VÀ KHAI THÁC CẢNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

Trình độ đào tạo: Đại học

Hệ đào tạo: Chính quy

Ngành: Logistics và QLCCU

Chuyên ngành: Logistics và QLCCU

Khoá học: 2021

Giảng viên hướng dẫn: ThS. Nguyễn Thị Kim Hiệp

Sinh viên thực hiện: Vũ Đình Sắc

Mã SV: 21030147 **Lớp:** DH21LG1

Bà Rịa–Vũng Tàu, tháng 1 năm 2025

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan rằng khóa luận này là kết quả nghiên cứu độc lập của tôi, được thực hiện dưới sự hướng dẫn của Th.S Nguyễn Thị Kim Hiệp. Các nội dung, kết luận trong khóa luận hoàn toàn phản ánh sự trung thực và chính xác.

Tất cả các dữ liệu, bảng biểu và tài liệu được sử dụng trong quá trình phân tích đều được thu thập từ các nguồn tài liệu đáng tin cậy, đã được ghi chú rõ ràng trong phần tài liệu tham khảo hoặc trực tiếp dưới các bảng biểu.

Ngoài ra, những tài liệu được trích dẫn để bổ sung, làm rõ các luận điểm cũng đã được ghi rõ ở cuối bài khóa luận.

Bà Rịa- Vũng Tàu, 8 tháng 1 năm 2025

Sinh viên thực hiện

(Ký tên, ghi rõ họ tên)

Vũ Đình Sắc

LỜI CẢM ƠN

Để hoàn thành bài báo cáo này, tôi đã nhận được sự hỗ trợ, giúp đỡ từ nhiều cá nhân, tổ chức và cơ quan. Với lòng biết ơn sâu sắc, tôi xin phép được gửi lời cảm ơn chân thành đến tất cả những người đã tạo điều kiện giúp đỡ tôi trong quá trình học tập và nghiên cứu.

Lời cảm ơn đầu tiên tôi xin gửi đến Ban Giám hiệu Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu cùng các thầy cô khoa Kinh tế Biển – Logistics, những người đã tận tâm giảng dạy, truyền đạt những kiến thức và kinh nghiệm quý báu cho tôi. Đặc biệt, tôi xin gửi lời cảm ơn đến cô Nguyễn Thị Kim Hiệp, người đã luôn tận tình hướng dẫn và giúp đỡ tôi hoàn thành bài báo cáo này.

Tôi cũng xin chân thành cảm ơn Ban lãnh đạo cùng các phòng ban, các cô chú, anh chị tại công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải, đơn vị đã tạo điều kiện thuận lợi và hỗ trợ tôi trong việc tiếp cận thực tế sản xuất, hiểu rõ quy trình công việc tại công ty.

Do thời gian và kiến thức có hạn, bài báo cáo này không thể tránh khỏi những thiếu sót. Tôi rất mong nhận được sự góp ý từ quý công ty, quý thầy cô và các bạn để tôi có thể rút kinh nghiệm và cải thiện công trình nghiên cứu của mình trong tương lai. Xin chân thành cảm ơn!

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN	iii
DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT.....	vii
DANH MỤC CÁC HÌNH	viii
DANH MỤC CÁC BẢNG.....	ix
DANH MỤC CÁC SƠ ĐỒ.....	x
LỜI MỞ ĐẦU	1
1. Lí do chọn đề tài	1
2. Mục tiêu nghiên cứu.....	1
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	2
4. Cấu trúc đề tài nghiên cứu	2
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG ĐIỀU ĐỘ VÀ KHAI THÁC CẢNG BIỂN.....	3
1.1 Định nghĩa và ý nghĩa của hoạt động điều độ và khai thác cảng biển.....	3
1.1.1 Khái niệm và vai trò cảng biển.....	3
1.1.2 Khái niệm cơ bản trong điều độ và khai thác cảng biển.....	4
1.2 Mối quan hệ tương tác giữa khai thác và điều độ cảng biển.....	7
1.3 Tầm quan trọng của hoạt động điều độ và khai thác cảng biển	8
1.3.1 Tăng cường hiệu quả vận hành và năng suất	8
1.3.2 Tạo lợi thế cạnh tranh và đóng góp vào phát triển kinh tế quốc gia.....	8
1.3.3 Đảm bảo an toàn, bảo vệ môi trường và ứng dụng công nghệ.....	9
1.4 Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động điều độ và khai thác cảng biển	10
1.4.1 Yếu tố lượng tàu cập cảng.....	10
1.4.2 Yếu tố về loại hàng hóa	11
1.4.3 Yếu tố về công nghệ và thiết bị tại cảng	11
1.4.4 Yếu tố khả năng lưu trữ là xử lý hàng hóa	12
1.4.5 Yếu tố điều kiện môi trường.....	12
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1	13

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG ĐIỀU ĐỘ VÀ KHAI THÁC CẢNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI	14
2.1 Tổng quan về công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải.....	14
2.1.1 Giới thiệu chung về cảng Tổng hợp Thị Vải	14
2.1.2 Lịch sử hình thành và phát triển của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải	15
2.1.3 Lĩnh vực kinh doanh của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải.....	18
2.1.4 Cơ cấu tổ chức của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải	23
2.1.4.1 Phòng thương vụ Marketing	23
2.1.4.2 Phòng Kỹ thuật Đầu tư	24
2.1.4.3 Phòng Hành chính Tổng hợp.....	26
2.1.4.4 Phòng Tài chính Kế toán	27
2.1.4.5 Phòng Điều độ Khai thác	29
2.1.5 Cơ sở hạ tầng và cơ sở vật chất của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải...30	
2.1.5.1 Vị trí mặt bằng.....	30
2.1.5.2 Hạ tầng, trang thiết bị.....	32
2.2 Thực trạng hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải.....	35
2.2.1 Quy trình hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại công ty cổ phần cảng tổng hợp Thị Vải	35
2.2.2 Sản lượng hàng hóa thông qua của Công ty cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải .47	
2.3 Đánh giá chung về hoạt động khai thác cảng của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải	51
2.3.1 Điểm mạnh	51
2.3.2 Một số hạn chế còn tồn đọng và nguyên nhân	52
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2	54
CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG ĐIỀU ĐỘ VÀ KHAI THÁC CẢNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI	55
3.1 Mục tiêu và phương hướng phát triển của công ty	55
3.1.1 Mục tiêu phát triển.....	55
3.1.2 Phương hướng phát triển.....	56

3.2 Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải.....	57
3.2.1 Giải pháp nâng cao chất lượng cơ sở vật chất	57
3.2.2 Giải pháp tối ưu hóa quy trình điều độ và quản lý thông tin.....	58
3.2.3 Giải pháp đầu tư vào công nghệ và tự động hóa	60
3.2.4 Giải pháp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.....	61
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3	63
KẾT LUẬN	64
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	66

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

SXKD	Sản xuất kinh doanh
HH	Hàng hóa
DO	Delivery Order
ROROC	Revenue of Return on Cargo
GLR	General Ledger Report
TCKT	Tài chính kế toán
ĐDKT	Điều độ khai thác
TGD	Tổng giám đốc
DWT	Deadweight tonnage
COR	Certificate of Receipt

DANH MỤC CÁC HÌNH

STT	HÌNH	TRANG
1	Hình 2.1 Bãi cảng Tổng hợp Thị Vải	15
2	Hình 2.2 Vị trí địa lý của cảng Tổng hợp Thị Vải	31
3	Hình 2.3 Biên bản thông báo tàu đến	37
4	Hình 2.4 Biên bản thông báo chấp nhận tàu	38
5	Hình 2.5 Bản kế hoạch xếp hàng (Stowage plan)	40
6	Hình 2.6 Bản Port Due ký kết giữa chủ tàu và cảng	43
7	Hình 2.7 Bảng tính phí cầu bến	44
8	Hình 2.8 Hóa đơn thu tiền	45

DANH MỤC CÁC BẢNG

STT	BẢNG	TRANG
1	Bảng 2.1: Biểu mẫu áp dụng	46
2	Bảng 2.2 : Sản lượng hàng hóa thông qua cảng Tổng hợp Thị Vải từ 2020-2023	47

DANH MỤC CÁC SƠ ĐỒ

STT	SƠ ĐỒ	TRANG
1	Sơ đồ 2.1: Cơ cấu tổ chức của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải	23
2	Sơ đồ 2.2: Quy trình khai thác cảng biển của cảng Tổng hợp Thị Vải	35

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lí do chọn đề tài

Cảng biển đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển nền kinh tế của một quốc gia, đặc biệt là trong bối cảnh Việt Nam là một quốc gia có ngành vận tải biển phát triển mạnh mẽ. Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải là một trong những doanh nghiệp chủ chốt trong việc khai thác cảng biển tại khu vực phía Nam, đóng góp lớn vào sự phát triển kinh tế địa phương và quốc gia.

Tuy nhiên, việc nâng cao hiệu quả hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại công ty hiện nay vẫn còn nhiều thách thức, đặc biệt trong việc tối ưu hóa quy trình điều độ, tăng cường hiệu quả sử dụng nguồn lực và giảm thiểu thời gian chờ đợi của tàu, hàng hóa. Việc cải tiến các giải pháp điều độ và khai thác cảng biển là một yêu cầu cấp thiết để nâng cao năng lực cạnh tranh của công ty trong bối cảnh thị trường vận tải biển ngày càng khốc liệt.

Bằng cách nghiên cứu và đề xuất những giải pháp nâng cao hiệu quả trong hoạt động điều độ và khai thác cảng biển, đề tài này không chỉ giúp công ty cải thiện hiệu quả kinh doanh mà còn đóng góp vào việc nâng cao chất lượng dịch vụ cảng biển, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng và thị trường. Đồng thời, nghiên cứu này cũng giúp công ty xây dựng chiến lược phát triển bền vững, phù hợp với xu thế hiện đại hóa và hội nhập quốc tế.

Vì vậy, lựa chọn đề tài “Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải” là cần thiết để giải quyết những vấn đề thực tiễn mà công ty đang đối mặt, đồng thời đóng góp vào việc phát triển ngành cảng biển của Việt Nam.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu nghiên cứu của đề tài là đánh giá thực trạng hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải, xác định các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động, từ đó đề xuất các giải pháp cải tiến quy trình điều độ, tối ưu hóa việc

khai thác cảng, giảm thiểu thời gian chờ đợi và tăng năng suất. Ngoài ra, nghiên cứu cũng nhằm đánh giá tính khả thi và phương án triển khai các giải pháp đề xuất, đảm bảo phù hợp với điều kiện thực tế của công ty.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng: Công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải

Phạm vi nghiên cứu: Đề tài được thực hiện qua việc tìm hiểu cách thức làm việc thực tế tại công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải dựa vào các số liệu tài chính của công ty vào những năm trở lại đây 2020 đến 2023. Mặt khác việc tìm hiểu những tài liệu chuyên về hoạt động điều độ và khai thác thông qua mạng internet sách báo tạp chí chuyên ngành.

4. Cấu trúc đề tài nghiên cứu

Chương 1: Cơ sở lý luận về hoạt động điều độ và khai thác cảng biển

Chương 2: Thực trạng hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại Công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải

Chương 3: Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại Công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG ĐIỀU ĐỘ VÀ KHAI THÁC CẢNG BIỂN

1.1 Định nghĩa và ý nghĩa của hoạt động điều độ và khai thác cảng biển

1.1.1 Khái niệm và vai trò cảng biển

Cảng biển là một khu vực được xây dựng dọc theo bờ biển hoặc cửa sông, nơi có cơ sở hạ tầng và các thiết bị đặc biệt phục vụ cho các hoạt động vận tải biển. Nhiệm vụ chính của cảng biển là tiếp nhận và xử lý hàng hóa, tàu thuyền, cung cấp các dịch vụ bốc dỡ, lưu kho, bảo quản hàng hóa, cũng như các dịch vụ khác liên quan đến vận tải như bảo trì tàu thuyền, tiếp tế cho tàu, hay phục vụ khách du lịch. Ngoài ra, cảng biển còn đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối giao thông hàng hải với các phương thức vận tải khác như đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy nội địa.

Cảng biển có thể phân loại thành nhiều loại khác nhau tùy theo mục đích sử dụng. Những cảng thương mại chuyên tiếp nhận và xử lý hàng hóa có thể chia ra thành cảng container, cảng hàng rời, cảng hàng lỏng (như dầu mỏ, khí hóa lỏng) và cảng hàng tổng hợp. Ngoài ra, còn có những cảng phục vụ tàu khách, tàu du lịch (cảng hành khách), hoặc các cảng chuyên dụng phục vụ các ngành công nghiệp như cảng dầu khí hay cảng công nghiệp, nơi tiếp nhận nguyên liệu và xuất khẩu sản phẩm.

Cảng biển không chỉ đóng vai trò là trung tâm giao thương quốc tế mà còn là động lực thúc đẩy nền kinh tế của khu vực và quốc gia. Nó là nơi kết nối các tuyến vận tải biển quốc tế, nơi xuất nhập khẩu hàng hóa, đồng thời cũng là điểm giao lưu, trao đổi hàng hóa và dịch vụ giữa các quốc gia. Các hoạt động tại cảng góp phần không nhỏ vào việc tạo ra giá trị gia tăng cho nền kinh tế, từ việc hỗ trợ các doanh nghiệp xuất nhập khẩu cho đến việc phát triển các khu công nghiệp, dịch vụ hậu cần và các ngành công nghiệp khác.

Chính vì những yếu tố quan trọng này, việc xây dựng và quản lý cảng biển luôn đòi hỏi sự đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng, công nghệ, nguồn nhân lực và cả các chính sách phát triển của chính phủ. Cảng biển không chỉ đơn thuần là nơi tiếp nhận và xử lý hàng hóa mà

còn là một phần không thể thiếu trong chuỗi cung ứng toàn cầu, giúp thúc đẩy phát triển kinh tế và tạo ra cơ hội việc làm cho hàng triệu người trên toàn thế giới.

Với sự phát triển không ngừng của thương mại quốc tế và ngành vận tải biển, nhu cầu về các cảng biển hiện đại, hiệu quả và có khả năng tiếp nhận các tàu lớn ngày càng trở nên cấp thiết. Việc đầu tư và cải thiện cơ sở hạ tầng cảng biển đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì và phát triển hoạt động vận tải biển, cũng như đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về tốc độ và chất lượng dịch vụ trong ngành vận tải quốc tế.

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

✓ Theo quy định tại Điều 74 Bộ luật hàng hải ngày 25 tháng 11 năm 2015, các tiêu chí xác định cảng biển bao gồm:

- Có vùng nước nối thông với biển.
- Có điều kiện địa lý tự nhiên đáp ứng yêu cầu xây dựng cầu, bến cảng, khu neo đậu, chuyển tải và luồng hàng hải cho tàu biển đến, rời, hoạt động an toàn.
- Có lợi thế về giao thông hàng hải.
- Là đầu mối giao thông phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa trong nước; vận chuyển hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và trung chuyển bằng đường biển. [1]

1.1.2 Khái niệm cơ bản trong điều độ và khai thác cảng biển

Điều độ cảng biển: là một hoạt động quan trọng trong quản lý cảng, giúp tổ chức, điều phối và giám sát tất cả các hoạt động diễn ra tại cảng để đảm bảo quá trình vận hành diễn ra hiệu quả, an toàn và đúng tiến độ. Công tác điều độ có sự kết hợp giữa nhiều yếu tố, bao gồm việc quản lý lịch trình tàu thuyền, điều phối các công việc xếp dỡ hàng hóa, phân công nhân lực, sắp xếp các thiết bị cảng, giám sát các hoạt động, và xử lý các tình huống phát sinh một cách nhanh chóng.

Theo quy định tại Điều 34 Thông tư 11/2016/TT-BQP Quy định tiêu chí phân loại cảng, công bố danh mục cảng thủy nội địa; phân cấp kỹ thuật, tiêu chuẩn phân cấp kỹ thuật cảng thủy nội địa, tiêu chuẩn bến thủy nội địa và quản lý hoạt động đối với cảng, bến thủy nội địa thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ Quốc phòng thì trách nhiệm của bộ phận Điều độ cảng, bến thủy nội địa trong quản lý, khai thác cảng, bến thủy nội địa được quy định cụ thể như sau:

- Thường trực thực hiện Điều độ tại cảng, bến kiểm tra, kịp thời đề nghị với Thủ trưởng đơn vị quản lý trực tiếp cảng, bến cấp giấy phép vào, rời cảng, bến cho phương tiện.

- Tham mưu cho Thủ trưởng đơn vị quản lý trực tiếp cảng, bến phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan xử lý vi phạm trong hoạt động quản lý, khai thác cảng, bến thủy nội địa.

- Kịp thời đề xuất với thủ trưởng đơn vị quản lý trực tiếp cảng, bến huy động người, phương tiện, thiết bị tham gia phòng chống lụt bão, tìm kiếm cứu nạn, chữa cháy và khắc phục ô nhiễm môi trường.

- Kịp thời phát hiện, đề xuất với Thủ trưởng đơn vị quản lý trực tiếp cảng, bến phối hợp với cơ quan chức năng được quy định từ *Điều 50 đến Điều 53 Nghị định số 179/2013/NĐ-CP ngày 14 tháng 11 năm 2013* của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực bảo vệ môi trường để xử lý những hành vi vi phạm lĩnh vực bảo vệ môi trường trong vùng nước cảng, bến thủy nội địa. [2]

*Theo hăng luật NPLaw về quy định pháp luật về kinh doanh **khai thác cảng biển***: “Kinh doanh khai thác cảng biển là hoạt động tổ chức, quản lý và vận hành các cảng biển nhằm cung cấp các dịch vụ liên quan đến bốc dỡ hàng hóa, hành khách, lưu trữ hàng hóa, cung ứng nhiên liệu, nước ngọt, lương thực và các dịch vụ hậu cần khác. Đây là một phần quan trọng của ngành logistics và vận tải biển, đóng vai trò then chốt trong chuỗi cung ứng toàn cầu.”

➤ Tiếp nhận tàu thuyền:

Khi tàu đến cảng, các thông tin về tàu như loại tàu, tải trọng, lịch trình, và yêu cầu về hàng hóa sẽ được tiếp nhận. Bộ phận khai thác cảng sẽ phải chuẩn bị bến tàu phù hợp và lên kế hoạch tiếp nhận tàu.

Các hoạt động tiếp nhận tàu bao gồm kiểm tra giấy tờ, kiểm tra điều kiện của tàu, đảm bảo rằng tàu có đủ các điều kiện để cập bến và bắt đầu quá trình xếp dỡ.

➤ **Xếp dỡ hàng hóa:**

Xếp dỡ là một trong những công việc quan trọng nhất trong khai thác cảng. Quá trình này bao gồm việc vận chuyển hàng hóa từ tàu vào cảng hoặc từ cảng lên tàu. Việc sử dụng các thiết bị như cầu, cần cẩu, xe nâng và các phương tiện vận chuyển khác phải được quản lý và điều phối sao cho phù hợp với yêu cầu của từng loại hàng hóa.

Các hoạt động xếp dỡ phải đảm bảo an toàn, chất lượng hàng hóa, và tuân thủ các quy định của cảng.

➤ **Bảo trì cơ sở hạ tầng và thiết bị:**

Một phần quan trọng trong khai thác cảng là công tác bảo trì các cơ sở hạ tầng và thiết bị của cảng. Các thiết bị xếp dỡ, cầu tàu, kho bãi... cần được kiểm tra và bảo dưỡng định kỳ để đảm bảo hoạt động ổn định và an toàn. Công tác bảo trì bao gồm việc kiểm tra, sửa chữa và thay thế các thiết bị hư hỏng.

➤ **Quản lý khu vực lưu trữ hàng hóa:**

Sau khi xếp dỡ, hàng hóa cần được lưu trữ và vận chuyển tới các địa điểm tiếp theo. Quá trình này đòi hỏi sự quản lý chính xác về mặt kho bãi, bao gồm việc phân bổ không gian lưu trữ, kiểm tra và theo dõi lượng hàng hóa lưu trữ, đảm bảo hàng hóa không bị mất mát hay hư hỏng.

1.2 Mối quan hệ tương tác giữa khai thác và điều độ cảng biển

Điều độ và khai thác cảng biển là hai yếu tố không thể tách rời, có mối quan hệ mật thiết và bổ sung cho nhau. Khi điều độ cảng hoạt động hiệu quả, công tác khai thác sẽ trở nên dễ dàng và trơn tru hơn, giúp tối ưu hóa các nguồn lực và tài nguyên của cảng.

Điều độ hỗ trợ khai thác: Điều độ viên sẽ giúp điều phối các hoạt động xếp dỡ, phân công tàu vào các bến cảng hợp lý, tối ưu hóa thời gian chờ hàng. Điều độ viên cũng phải giám sát và xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình khai thác cảng để đảm bảo hoạt động diễn ra liên tục và hiệu quả.

Khai thác hỗ trợ điều độ: Khai thác cảng cung cấp các nguồn lực, cơ sở vật chất và thiết bị cho quá trình điều độ. Nếu cơ sở hạ tầng của cảng không được khai thác tối ưu, điều độ sẽ gặp khó khăn trong việc thực hiện kế hoạch và giải quyết các tình huống phát sinh.

Ảnh hưởng qua lại: Sự phối hợp nhịp nhàng giữa điều độ và khai thác sẽ giúp tối ưu hóa các chỉ số hoạt động của cảng như thời gian quay vòng tàu, năng suất xếp dỡ, tỷ lệ sử dụng cầu bến và kho bãi. Ngược lại, nếu có sự thiếu phối hợp, chẳng hạn như tàu đến mà không có cầu bến sẵn sàng hoặc thiết bị không được điều động kịp thời, sẽ gây lãng phí thời gian và nguồn lực, làm giảm hiệu quả hoạt động chung của cảng.

Khai thác và điều độ cảng biển có mối quan hệ mật thiết và không thể tách rời, đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa hiệu quả hoạt động của cảng. Khi điều độ hoạt động hiệu quả, công tác khai thác trở nên suôn sẻ, giúp tối ưu hóa nguồn lực và giảm thiểu thời gian chờ đợi. Điều độ viên điều phối các tàu vào bến hợp lý và giám sát quá trình xếp dỡ, trong khi khai thác cung cấp cơ sở vật chất và thiết bị cần thiết cho hoạt động điều độ. Sự phối hợp tốt giữa hai yếu tố này giúp tối ưu hóa các chỉ số như thời gian quay vòng tàu, năng suất xếp dỡ và tỷ lệ sử dụng cầu bến.

Sự thiếu phối hợp giữa khai thác và điều độ có thể gây ra tắc nghẽn, như khi tàu đến cảng mà không có bến sẵn sàng hoặc thiết bị không được điều động kịp thời, làm giảm hiệu quả hoạt động chung. Ứng dụng công nghệ điều độ và tự động hóa trong khai thác giúp tối ưu hóa quá trình làm việc, giảm thiểu sai sót và tăng năng suất. Việc dự báo chính xác khối

lượng hàng hóa và xu hướng vận tải cũng hỗ trợ điều độ trong việc lập kế hoạch phân bổ tài nguyên hiệu quả.

Ngoài ra, việc đào tạo nhân lực và chú trọng đến các yếu tố môi trường và chi phí cũng là những yếu tố quan trọng để cải thiện mối quan hệ giữa khai thác và điều độ. Sự kết hợp nhịp nhàng giữa các yếu tố này sẽ góp phần nâng cao hiệu quả và giảm thiểu lãng phí trong hoạt động cảng biển.

1.3 Tầm quan trọng của hoạt động điều độ và khai thác cảng biển

1.3.1 Tăng cường hiệu quả vận hành và năng suất

Hoạt động điều độ và khai thác cảng biển là yếu tố then chốt trong việc tối ưu hóa toàn bộ quy trình vận hành tại cảng. Việc điều phối hợp lý giữa các hoạt động như tiếp nhận tàu, xếp dỡ hàng hóa, lưu kho và vận chuyển giúp giảm thiểu thời gian chờ đợi của tàu, đồng thời tránh tình trạng tắc nghẽn tại các bến cảng. Một hệ thống điều độ thông minh, chính xác không chỉ đảm bảo các tàu vào bến đúng lịch mà còn phân bổ tài nguyên như thiết bị xếp dỡ, phương tiện vận chuyển, và công nhân một cách hợp lý. Điều này có thể làm giảm đáng kể chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả làm việc.

Tối ưu hóa quy trình không chỉ giúp tăng năng suất lao động mà còn góp phần gia tăng số lượng tàu có thể phục vụ trong một khoảng thời gian nhất định. Khi các hoạt động được đồng bộ và thông suốt, thời gian quay vòng của tàu được rút ngắn, giúp cảng có thể tiếp nhận nhiều tàu hơn, tăng khả năng tiếp nhận hàng hóa và vận chuyển. Hệ thống điều độ hiệu quả cũng giúp giảm chi phí xếp dỡ và vận chuyển hàng hóa cho các chủ tàu và chủ hàng, đồng thời giảm thiểu các chi phí phát sinh không cần thiết. Việc cải thiện hiệu quả vận hành còn giúp cảng duy trì và tăng trưởng trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt giữa các cảng biển trong khu vực và trên thế giới.

1.3.2 Tạo lợi thế cạnh tranh và đóng góp vào phát triển kinh tế quốc gia

Khai thác cảng biển một cách hiệu quả không chỉ mang lại lợi ích cho các cảng mà còn có tác động tích cực đến nền kinh tế quốc gia. Các cảng biển có khả năng vận hành trơn tru và xử lý nhanh chóng các tàu thuyền sẽ thu hút được các hãng tàu quốc tế và các đối tác

thương mại lớn. Việc giảm thiểu thời gian tàu phải chờ đợi, cũng như tối ưu hóa quy trình xếp dỡ hàng hóa, góp phần làm giảm chi phí logistics cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Điều này không chỉ giúp các doanh nghiệp giảm giá thành sản phẩm mà còn gia tăng tính cạnh tranh của các sản phẩm trên thị trường quốc tế.

Cảng biển là cầu nối quan trọng giữa nền kinh tế quốc gia với các thị trường quốc tế. Các cảng hoạt động hiệu quả sẽ giúp tăng trưởng mạnh mẽ trong ngành xuất nhập khẩu, thúc đẩy giao thương giữa các quốc gia và tạo cơ hội hợp tác quốc tế. Hệ quả là, quốc gia sở hữu các cảng biển hiệu quả sẽ có khả năng phát triển nhanh chóng hơn, củng cố vị thế kinh tế trên thị trường toàn cầu. Bên cạnh đó, việc phát triển cảng biển cũng tạo ra nhiều cơ hội việc làm, thúc đẩy các ngành công nghiệp phụ trợ như sản xuất, dịch vụ vận tải và chế biến hàng hóa. Hơn nữa, việc cải thiện năng lực cảng biển còn thu hút đầu tư nước ngoài, giúp phát triển hạ tầng và đóng góp đáng kể vào nguồn thu ngân sách quốc gia.

1.3.3 Đảm bảo an toàn, bảo vệ môi trường và ứng dụng công nghệ

Đảm bảo an toàn trong hoạt động khai thác cảng biển là một yếu tố vô cùng quan trọng. Việc điều phối chính xác các hoạt động tại cảng không chỉ giúp giảm thiểu tai nạn mà còn bảo vệ sức khỏe và an toàn của công nhân và hành khách. Một hệ thống điều độ hiệu quả giúp kiểm soát giao thông tàu thuyền tại cảng, tổ chức các hoạt động xếp dỡ hàng hóa một cách hợp lý, tránh xảy ra các sự cố như va chạm tàu, hỏng hóc thiết bị, hoặc các tai nạn lao động.

Bên cạnh đó, công nghệ cũng đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo chất lượng dịch vụ và an toàn tại cảng biển. Các hệ thống tự động hóa, phần mềm điều độ thông minh và các công nghệ giám sát trực tuyến giúp giám sát mọi hoạt động của cảng, giúp các nhà quản lý có thể can thiệp kịp thời khi có sự cố phát sinh. Công nghệ còn giúp tối ưu hóa quy trình vận hành, từ việc xếp dỡ hàng hóa, vận chuyển tàu thuyền cho đến việc lưu trữ và xử lý thông tin, giúp cảng hoạt động hiệu quả hơn và giảm thiểu sai sót.

Ngoài việc đảm bảo an toàn và tối ưu hóa vận hành, bảo vệ môi trường cũng là một yếu tố không thể thiếu trong hoạt động khai thác cảng biển. Các hoạt động khai thác cảng,

đặc biệt là vận hành tàu và các phương tiện vận tải, có thể gây ra ô nhiễm không khí, nước và tiếng ồn. Vì vậy, các cảng cần áp dụng các biện pháp bảo vệ môi trường như hệ thống xử lý nước thải, giảm khí thải từ tàu và thiết bị xếp dỡ, và giảm tiếng ồn. Việc áp dụng công nghệ xanh giúp các cảng duy trì sự phát triển bền vững mà không ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường tự nhiên. Một cảng biển bảo vệ môi trường không chỉ tạo ra không gian làm việc an toàn cho công nhân mà còn giúp cải thiện hình ảnh và uy tín của cảng, thu hút các đối tác thương mại quốc tế.

1.4 Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động điều độ và khai thác cảng biển

1.4.1 Yếu tố lượng tàu cập cảng

Lượng tàu cập cảng là yếu tố nền tảng quyết định hoạt động khai thác và điều độ tại cảng biển. Lượng tàu đến và đi từ cảng không chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến mật độ công việc tại cảng mà còn tác động đến việc sắp xếp, phân bổ thời gian và nguồn lực cho các công việc bốc dỡ, vận chuyển hàng hóa.

Trong các cảng có lượng tàu cập cảng lớn như các cảng container quốc tế, việc điều độ phải được thực hiện một cách chính xác để tránh tình trạng tắc nghẽn. Khi có quá nhiều tàu cùng cập cảng trong một khoảng thời gian ngắn, cảng sẽ phải sắp xếp lịch trình cập cảng cho từng tàu, điều này có thể kéo dài thời gian chờ đợi của tàu, làm giảm hiệu quả khai thác. Để giải quyết vấn đề này, các cảng hiện đại thường sử dụng các hệ thống quản lý điều độ thông minh, có thể dự báo được lượng tàu cập cảng trong ngày và phân bổ nguồn lực hiệu quả hơn.

Việc có đủ bến cảng và trang thiết bị hỗ trợ để phục vụ số lượng tàu thuyền lớn là điều kiện thiết yếu để cảng có thể hoạt động liên tục và không bị gián đoạn. Một yếu tố quan trọng là hệ thống thông tin liên lạc giữa các tàu và cảng phải hoạt động thông suốt, đảm bảo tàu có thể cập bến đúng lịch trình mà không phải chờ đợi quá lâu, qua đó giảm thiểu tình trạng tàu chờ đợi ngoài khơi.

1.4.2 Yếu tố về loại hàng hóa

Loại hàng hóa là yếu tố quan trọng trong việc quyết định phương thức xếp dỡ tại cảng biển. Mỗi loại hàng hóa có đặc điểm riêng, ảnh hưởng đến cách thức xử lý và thời gian bốc dỡ tại cảng. Ví dụ, đối với các hàng rời như than, quặng, hoặc ngũ cốc, cần sử dụng các thiết bị bốc dỡ chuyên dụng như cầu chân không, xe ben hoặc băng tải. Đặc biệt, đối với các loại hàng hóa dễ vỡ, hàng siêu trường siêu trọng, việc lựa chọn và sử dụng thiết bị phù hợp là rất quan trọng để đảm bảo không gây hư hỏng hay tai nạn trong quá trình vận chuyển.

Đối với hàng container, cảng cần có hệ thống cầu container tự động hoặc bán tự động, cùng với hệ thống quản lý kho bãi để tối ưu hóa không gian lưu trữ và giảm thiểu thời gian bốc dỡ. Các cảng lớn sử dụng công nghệ nhận diện tự động (ví dụ: nhận diện qua RFID) để theo dõi quá trình bốc dỡ và lưu trữ hàng hóa, qua đó giảm sai sót và tăng hiệu quả điều độ.

Ngoài ra, hàng hóa nguy hiểm (như hóa chất, khí lỏng, hoặc hàng dễ cháy nổ) đòi hỏi các biện pháp bảo vệ nghiêm ngặt hơn trong suốt quá trình bốc dỡ và lưu trữ. Những hàng hóa này cần có khu vực riêng biệt, được trang bị các thiết bị cảnh báo và xử lý khẩn cấp, đồng thời các nhân viên cần được huấn luyện đặc biệt về các quy trình xử lý an toàn.

1.4.3 Yếu tố về công nghệ và thiết bị tại cảng

Công nghệ và thiết bị tại cảng là yếu tố không thể thiếu quyết định hiệu quả khai thác và điều độ tại cảng biển. Các cảng biển hiện đại sử dụng các công nghệ tiên tiến và thiết bị tự động hóa để tối ưu hóa quá trình bốc dỡ hàng hóa và quản lý tàu thuyền. Các thiết bị như cầu container tự động, hệ thống vận chuyển hàng hóa tự động (AGV - Automated Guided Vehicle), băng tải tự động giúp tăng tốc độ xếp dỡ, giảm thiểu thời gian chờ đợi của tàu và hàng hóa, đồng thời giảm thiểu rủi ro xảy ra sự cố.

Hệ thống giám sát tàu thuyền tự động, như VTS (Vessel Traffic Services), giúp theo dõi vị trí, tốc độ và hướng đi của các tàu khi vào và ra cảng. Hệ thống này không chỉ giúp

điều phối tàu vào cảng một cách an toàn mà còn hỗ trợ trong việc dự báo và điều chỉnh các kế hoạch điều độ, giúp giảm thiểu tình trạng tắc nghẽn và tối ưu hóa thời gian cập bến.

Một yếu tố quan trọng khác là hệ thống quản lý cảng (Port Management System) hoặc phần mềm điều độ (Terminal Operating System - TOS). Phần mềm này giúp các nhà điều hành cảng giám sát và điều phối toàn bộ hoạt động từ việc lên kế hoạch cập bến cho tàu đến việc xếp dỡ và vận chuyển hàng hóa. Các phần mềm này còn có khả năng phân tích và đưa ra các quyết định dựa trên dữ liệu thu thập được, giúp nâng cao hiệu quả vận hành và giảm chi phí.

1.4.4 Yếu tố khả năng lưu trữ là xử lý hàng hóa

Khả năng xử lý và lưu trữ hàng hóa tại cảng ảnh hưởng trực tiếp đến năng suất và hiệu quả khai thác. Cảng biển không chỉ là nơi để tàu cập bến mà còn là khu vực để lưu trữ và bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình xử lý và chuyển tiếp. Các khu vực kho bãi tại cảng cần được tổ chức một cách hợp lý để tối ưu hóa không gian và giúp việc lưu trữ hàng hóa diễn ra thuận lợi. Hệ thống kho bãi cần được trang bị các công nghệ quản lý kho thông minh (WMS - Warehouse Management System), giúp theo dõi và quản lý hàng hóa, giảm thiểu sai sót và tổn thất.

Các cảng lớn hiện nay thường sử dụng các thiết bị nâng hạ tự động, băng tải và các hệ thống kho tự động (AS/RS - Automated Storage/Retrieval System) để di chuyển hàng hóa trong khu vực lưu trữ. Điều này không chỉ giúp tăng tốc độ xử lý mà còn giảm chi phí lao động và tăng tính chính xác trong việc phân loại và tìm kiếm hàng hóa.

Việc tổ chức kho bãi hợp lý cũng ảnh hưởng đến khả năng điều độ tàu. Nếu kho chứa không đủ dung lượng hoặc không được sắp xếp hợp lý, tàu sẽ phải chờ đợi lâu hơn, làm tăng chi phí và giảm hiệu quả khai thác của cảng.

1.4.5 Yếu tố điều kiện môi trường

Điều kiện môi trường tại cảng biển, bao gồm thời tiết, thủy triều, sóng gió và các hiện tượng thiên nhiên khác, có thể ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động khai thác và điều độ. Thời tiết xấu, như bão, mưa lớn, hoặc gió mạnh, có thể khiến các tàu không thể tiếp cận

cảng hoặc phải di chuyển chậm hơn, gây ảnh hưởng đến lịch trình cập bến và bốc dỡ hàng hóa.

Thủy triều cũng là một yếu tố quan trọng. Mức nước quá thấp có thể khiến các tàu không thể vào cảng hoặc phải chờ đợi đến khi thủy triều lên. Điều này có thể dẫn đến sự chậm trễ trong quá trình xử lý hàng hóa và ảnh hưởng đến năng suất của cảng. Do đó, việc dự báo và theo dõi các yếu tố môi trường như thủy triều, sóng, gió và các điều kiện khí hậu là rất quan trọng đối với việc điều phối hoạt động cảng.

Các cảng hiện đại thường sử dụng các hệ thống giám sát môi trường và các công cụ dự báo thời tiết để có thể chủ động ứng phó với các tình huống xấu. Việc trang bị các công nghệ này giúp cảng có thể điều chỉnh lịch trình điều độ tàu và có phương án xử lý kịp thời trong trường hợp xảy ra sự cố.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 đã cung cấp cơ sở lý luận vững chắc về hoạt động điều độ và khai thác cảng biển, bắt đầu từ các khái niệm cơ bản về cảng biển và vai trò của chúng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Nội dung chương làm rõ các yếu tố quan trọng trong điều độ và khai thác cảng biển, cũng như tầm quan trọng của chúng đối với hiệu quả vận hành, lợi thế cạnh tranh, và đóng góp vào sự phát triển kinh tế quốc gia. Chương cũng đề cập đến các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động này, như lượng tàu cập cảng, loại hàng hóa, công nghệ và thiết bị tại cảng, khả năng lưu trữ và xử lý hàng hóa, cùng với các yếu tố môi trường. Những kiến thức này cung cấp nền tảng quan trọng để hiểu và phân tích các yếu tố tác động đến hiệu quả khai thác và điều độ tại các cảng biển.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG ĐIỀU ĐỘ VÀ KHAI THÁC CẢNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

2.1 Tổng quan về công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải

2.1.1 Giới thiệu chung về cảng Tổng hợp Thị Vải

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

Tên giao dịch: THI VAI GENERAL PORT

Địa chỉ: Khu Công nghiệp Phú Mỹ 1, Thị trấn Phú Mỹ, Huyện Tân Thành, Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu

Ngày cấp giấy phép: 21/07/2014

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.

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.



Hình 2.1 Bãi cảng Tổng hợp Thị Vải

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

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

2.1.2 Lịch sử hình thành và phát triển của công ty cổ phần 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.

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.

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 danh

Công ty TNHH MTV Cảng Sài Gòn – Công ty Cảng dịch vụ Dầu khí tổng hợp Phú Mỹ - Công ty Cổ phần Vinacommodities – Công ty Cổ phần tập Đoàn muối Miền Nam – Công ty Cổ phần dịch vụ hàng hải dầu khí Hưng Thái, đã ký kết hợp đồng cho thuê khai thác Bến cảng tổng hợp quốc tế Thị Vải.

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

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

Với Tổng diện tích 22 ha, bãi chứa hàng 120.000 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: Cần cẩu Gottwalt 100 tấn, Hai băng tải làm hàng tàu hơn 7.000 DWT, Xe nâng, Cạp, Phễu...

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

2.1.3 Lĩnh vực kinh doanh của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải

Khai thác cảng biển là lĩnh vực cốt lõi của Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải. Cảng được thiết kế để tiếp nhận tàu trọng tải lớn, với các cầu cảng có độ sâu thích hợp cho nhiều loại tàu. Hoạt động bốc dỡ hàng hóa từ tàu đến kho bãi và ngược lại được thực hiện một cách chuyên nghiệp, đảm bảo an toàn và hiệu quả.

a) Xếp dỡ hàng rời khô

Hàng rời khô là nhóm hàng hóa chủ yếu được bốc xếp tại Cảng Tổng hợp Thị Vải, bao gồm các mặt hàng nông sản, nguyên liệu thực phẩm và chăn nuôi như lúa mì, ngô, bã đậu tương, bã hạt cải, phân bón, than, quặng, vật liệu xây dựng, gỗ dăm. Để đảm bảo công tác bốc xếp diễn ra nhanh chóng và hiệu quả, cảng đã đầu tư đầy đủ các thiết bị chuyên dụng, giúp tiếp nhận đồng thời 02 tàu lớn vào bốc dỡ hàng hóa.

Năng suất bốc xếp: Cảng có thể xử lý từ 8.000 đến 15.000 tấn hàng rời khô mỗi ngày, đáp ứng nhu cầu lớn từ các khách hàng trong ngành xuất nhập khẩu.

Thiết bị hiện đại: Các thiết bị bốc xếp như cần cẩu, băng tải và xe nâng được sử dụng để chuyển hàng hóa một cách nhanh chóng và an toàn. Điều này giúp tối ưu hóa thời gian quay vòng của tàu và giảm thiểu chi phí lưu kho cho các doanh nghiệp.

b) Xếp dỡ hàng sắt thép

Cảng Tổng hợp Thị Vải cung cấp dịch vụ xếp dỡ cho các mặt hàng sắt thép như tôn cuộn, phôi thép, nhôm, sắt phế liệu, thép xây dựng, ống thép, thép tấm, gang thỏi và các sản phẩm thép khác. Các mặt hàng này đòi hỏi quy trình bốc xếp chính xác, nhanh chóng và đảm bảo không làm hư hại đến chất lượng của sản phẩm.

Năng suất bốc xếp:

Hàng tôn cuộn: 10.000 – 15.000 tấn/ngày.

Hàng phôi thép và nhôm: 3.000 – 5.000 tấn/ngày.

Ưu điểm: Cảng luôn duy trì năng suất bốc xếp ở mức cao, đáp ứng nhanh chóng yêu cầu của khách hàng và giúp tối ưu hóa các chi phí liên quan đến việc vận chuyển và lưu kho. Cảng sử dụng các thiết bị hiện đại như cầu container, xe nâng để đảm bảo việc bốc xếp diễn ra suôn sẻ.

c) Xếp dỡ hàng dự án, siêu trường, siêu trọng

Một trong những thế mạnh của Cảng Tổng hợp Thị Vải là khả năng xếp dỡ hàng dự án, hàng siêu trường và siêu trọng, phục vụ cho các ngành xây dựng, đặc biệt là xây dựng các nhà máy trong các khu công nghiệp lân cận và phục vụ xuất khẩu. Với kinh nghiệm khai thác từ các cở đông lớn và hệ thống thiết bị chuyên dụng, cảng có thể tiếp nhận các kiện hàng có trọng lượng lớn và kích thước vượt chuẩn.

Khả năng xếp dỡ: Cảng có thể xếp dỡ các kiện hàng có trọng lượng lên đến 75 tấn, nhờ vào khả năng kết hợp hai cầu bờ của cảng. Điều này mang lại lợi thế vượt trội trong việc xử lý các loại hàng hóa đặc biệt, yêu cầu các thiết bị cầu lớn và quy trình xử lý phức tạp.

Hệ thống cơ sở hạ tầng: Cảng Tổng hợp Thị Vải sở hữu hệ thống cầu cảng rộng, nhiều cầu dẫn và bãi chứa lớn, giúp dễ dàng tiếp nhận và xếp dỡ các loại hàng hóa đặc biệt này. Điều này giúp tối ưu hóa không gian lưu trữ và giảm thiểu thời gian chờ đợi của tàu.

d) Xếp dỡ hàng đóng bao, kiện

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

e) 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 120.000 m².

Hai kho với sức chứa khoảng 32.000 - 38.000 tấn nông sản, thuận tiện cho việc lưu trữ hàng hoá, khai thác và giải phóng tàu.

Cảng Tổng hợp Thị Vải được trang bị nhiều thiết bị hiện đại phục vụ cho hoạt động xếp dỡ hàng hóa, bao gồm:

- **Cầu cảng (Gantry cranes):** Đây là thiết bị chủ lực giúp bốc dỡ hàng hóa lớn và nặng từ tàu. Cầu cảng có khả năng vận hành nhanh chóng và chính xác.
- **Xe nâng và thiết bị hỗ trợ:** Sử dụng để di chuyển và xếp dỡ hàng hóa trong khu vực kho bãi, giúp giảm thiểu thời gian và nâng cao hiệu quả.
- **Hệ thống quản lý thông minh:** Ứng dụng công nghệ trong quản lý giúp theo dõi và tối ưu hóa quy trình xếp dỡ, từ việc kiểm soát hàng hóa đến lập kế hoạch vận chuyển.

Mảng kinh doanh xếp dỡ hàng hóa của cảng phục vụ nhiều loại khách hàng khác nhau, bao gồm:

- **Doanh nghiệp xuất nhập khẩu:** Cảng là điểm trung chuyển quan trọng cho các doanh nghiệp cần vận chuyển hàng hóa xuất khẩu và nhập khẩu.
- **Các khu công nghiệp:** Cảng cung cấp dịch vụ xếp dỡ cho các khu công nghiệp lân cận, giúp kết nối hàng hóa với thị trường tiêu thụ.
- **Các công ty logistics:** Hợp tác với các công ty logistics để cung cấp dịch vụ trọn gói từ xếp dỡ đến vận chuyển nội địa.

Cảng Tổng hợp Thị Vải đang tập trung vào việc mở rộng và nâng cao hiệu quả hoạt động xếp dỡ hàng hóa thông qua một số chiến lược chính:

- **Đầu tư vào công nghệ:** Cải tiến hệ thống công nghệ thông tin và thiết bị bốc dỡ để nâng cao năng suất và giảm thiểu sai sót.
- **Đào tạo nhân lực:** Tổ chức các khóa đào tạo định kỳ cho nhân viên để nâng cao kỹ năng và kiến thức về an toàn lao động, quy trình xếp dỡ.
- **Mở rộng dịch vụ:** Tìm kiếm cơ hội mở rộng các dịch vụ đi kèm như vận chuyển nội địa và dịch vụ logistics để tạo giá trị gia tăng cho khách hàng.

Mảng kinh doanh xếp dỡ hàng hóa tại Cảng Tổng hợp Thị Vải không chỉ là một phần thiết yếu trong chuỗi cung ứng mà còn là yếu tố quyết định đến sự thành công và phát triển của công ty. Với quy trình được tổ chức chặt chẽ, thiết bị hiện đại, và chiến lược phát triển rõ ràng, công ty đã tạo ra được giá trị cạnh tranh và đáp ứng nhu cầu ngày càng cao từ thị trường. Tuy nhiên, để duy trì vị thế này, cảng cần liên tục cải tiến và đổi mới, đồng thời chú trọng đến các yếu tố an toàn và bền vững trong hoạt động kinh doanh.

Ngoài ra cảng còn một số dịch vụ khác như:

➤ Dịch vụ logistics

Dịch vụ logistics của công ty rất đa dạng và toàn diện, bao gồm nhiều khía cạnh thiết yếu trong chuỗi cung ứng. Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển nội địa, giúp kết nối hàng hóa từ cảng đến các điểm đến trong nước. Bên cạnh đó, dịch vụ kho bãi của công ty bao gồm không gian lưu trữ cho hàng hóa rời và container, đáp ứng nhu cầu lưu trữ hàng hóa trong các giai đoạn khác nhau của quá trình vận chuyển.

Hơn nữa, công ty hỗ trợ khách hàng trong việc hoàn tất các thủ tục hải quan, giúp tiết kiệm thời gian và giảm thiểu các rắc rối pháp lý. Sự đa dạng trong các dịch vụ logistics không chỉ tạo thuận lợi cho khách hàng mà còn nâng cao giá trị cạnh tranh của công ty trong thị trường.

➤ Dịch vụ xếp dỡ

Công ty cũng chuyên cung cấp dịch vụ xếp dỡ hàng hóa với các thiết bị hiện đại và quy trình làm việc chuyên nghiệp. Dịch vụ này bao gồm việc xếp dỡ hàng hóa từ tàu xuống bến cảng và ngược lại, đảm bảo an toàn cho hàng hóa và hiệu quả trong quy trình. Việc sử dụng công nghệ tiên tiến trong xếp dỡ không chỉ tăng cường năng suất mà còn giúp giảm thiểu thiệt hại trong quá trình vận chuyển.

➤ Dịch vụ vận tải

Liên kết với các đơn vị vận tải là một phần không thể thiếu trong hoạt động kinh doanh của công ty. Dịch vụ vận tải của công ty giúp đảm bảo rằng hàng hóa được vận chuyển một

cách nhanh chóng và an toàn từ cảng đến các khu công nghiệp, kho hàng hoặc điểm đến cuối cùng của khách hàng. Sự phối hợp chặt chẽ giữa các dịch vụ cảng và vận tải tạo ra một chuỗi cung ứng mạch lạc và hiệu quả.

➤ Phát triển hạ tầng cảng

Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải luôn chú trọng đến việc phát triển cơ sở hạ tầng cảng để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường. Việc đầu tư vào nâng cấp thiết bị, công nghệ và mở rộng quy mô hoạt động là một trong những chiến lược quan trọng của công ty. Những cải tiến này không chỉ nâng cao khả năng tiếp nhận và bốc dỡ hàng hóa mà còn cải thiện chất lượng dịch vụ.

2.1.4 Cơ cấu tổ chức của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải



Sơ đồ 2.1: Cơ cấu tổ chức của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

2.1.4.1 Phòng thương vụ Marketing

Phòng Thương vụ - Marketing có Trưởng Phòng, các Phó Trưởng Phòng, các chuyên viên, nhân viên giúp việc và các bộ phận trực thuộc Phòng phụ trách các lĩnh vực công tác theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn quy định tại Quy chế này. Các bộ phận trực thuộc Phòng do Tổng giám đốc quyết định thành lập theo đề nghị của Trưởng Phòng.

- Trưởng Phòng do Tổng giám đốc bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức. Phó Trưởng Phòng do Tổng giám đốc bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức theo đề nghị của Trưởng Phòng.

Chức năng, nhiệm vụ của Phòng Thương vụ Marketing:

- Quản lý thực hiện quy chế, quy định chung về công tác thương mại trong toàn Công ty. - Thực hiện công tác đấu thầu, đàm phán, ký kết hợp đồng (không thuộc dự án đầu tư, mua sắm thiết bị tài sản của Công ty) và triển khai các dịch vụ cho khách hàng.
- Thực hiện công tác marketing, quan hệ công chúng, báo chí phục vụ phát triển kinh doanh dịch vụ và phát triển thương hiệu của Công ty.
- Xây dựng các chiến lược Marketing, tìm kiếm khách hàng mang lại doanh thu lợi nhuận cao cho Công ty
- Tham mưu cho Ban Tổng Giám đốc Công ty các vấn đề về pháp lý, luật pháp và các thủ tục liên quan đến công tác thương mại.
- Thực hiện công tác đấu thầu, đàm phán, ký kết hợp đồng (không thuộc dự án đầu tư, mua sắm của Công ty) và triển khai các dịch vụ cho khách hàng.
- Xây dựng đơn giá, đàm phán, soạn thảo và thực hiện các hợp đồng dịch vụ căn cứ: Cho thuê kho bãi, thiết bị, nhân lực, v.v..
- Theo dõi, kiểm tra việc thực hiện các hợp đồng trong phạm vi công việc được phân công.
- Quản lý, lưu trữ các hợp đồng trong phạm vi công việc được phân công.

2.1.4.2 Phòng Kỹ thuật Đầu tư

Phòng Kỹ thuật - Đầu tư có Trưởng Phòng, các Phó Trưởng Phòng, các chuyên viên, nhân viên giúp việc và các bộ phận trực thuộc Phòng phụ trách các lĩnh vực công tác theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn quy định tại Quy chế này. Các bộ phận trực thuộc Phòng do Tổng giám đốc quyết định thành lập theo đề nghị của Trưởng Phòng.

- Trưởng Phòng do Tổng giám đốc bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức. Phó Trưởng Phòng do Tổng giám đốc bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức theo đề nghị của Trưởng Phòng.

Chức năng, nhiệm vụ của Phòng Kỹ thuật Đầu tư:

- Tham mưu cho Tổng Giám đốc trong việc nghiên cứu và tiến hành xây dựng các dự án đầu tư phương tiện thiết bị, các dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, các công trình, bảo dưỡng và sửa chữa các phương tiện kịp thời XDCB của Công ty trình Hội đồng quản trị Công ty phê duyệt và thực hiện các dự án đó theo sự phân cấp của Tổng Giám đốc.

- Có nhiệm vụ bảo dưỡng, sửa chữa các phương tiện kịp thời và làm cơ sở cho quyết toán nhiên liệu cho các phương tiện.

- Theo dõi quá trình bảo dưỡng các phương tiện nhằm đảm bảo việc bảo dưỡng được tiến hành theo đúng quy trình, quy định của Công ty và các yêu cầu của nhà sản xuất.

- Theo dõi và quản lý các giấy tờ liên quan đến phương tiện: Giấy đăng ký, giấy kiểm định kỹ thuật và môi trường và các giấy tờ khác đảm bảo phương tiện hoạt động hợp pháp theo các quy định của Nhà nước.

- Hàng năm lập kế hoạch bảo dưỡng, sửa chữa cho các loại phương tiện.

- Thực hiện các công việc khác do Tổng Giám đốc giao.

* Công tác cơ khí, bảo dưỡng:

- Tiếp nhận các yêu cầu sửa chữa của các bộ phận trong Công ty và của khách hàng.

- Lập Biên bản kiểm tra tình trạng kỹ thuật trước khi sửa chữa, xem xét đánh giá mức độ hư hỏng để có phương án sửa chữa thích hợp.

- Lập đề nghị cung cấp vật tư trên cơ sở Biên bản kiểm tra.

- Kiểm tra và thực hiện các quy trình bảo dưỡng và sửa chữa.

- Lập Biên bản kiểm tra nghiệm thu và bàn giao sau khi sửa chữa.

- Quản lý các thiết bị, phụ tùng, vật tư, nhà xưởng thuộc Xưởng quản lý.

- Lưu các hồ sơ thiết bị và các công việc đã thực hiện.

- Sửa chữa, bảo dưỡng các thiết bị cơ khí trong Công ty như: băng tải, xe cầu, xe tải, xe nâng, xe con, máy phát điện, máy bơm nước, v.v.

- Sửa chữa, phun cát, phun sơn và gia công các Container và các cấu kiện kim loại của Công ty.

- Dịch vụ sửa chữa, gia công các kết cấu kim loại và cung cấp các vật tư, thiết bị cơ khí cho khách hàng.

- Đảm bảo an toàn và vệ sinh môi trường trong khu vực Xưởng quản lý.

- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Tổng Giám đốc phân công.

2.1.4.3 Phòng Hành chính Tổng hợp

Phòng Hành chính - Tổng hợp có Trưởng Phòng, Phó Trưởng Phòng, các chuyên viên, nhân viên giúp việc và các bộ phận trực thuộc Phòng phụ trách các lĩnh vực công tác theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn theo Quy định này. Các bộ phận trực thuộc Phòng do Tổng giám đốc quyết định thành lập theo đề nghị của Trưởng Phòng.

- Trưởng Phòng do Tổng giám đốc bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức. Phó Trưởng Phòng do Tổng giám đốc bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức theo đề nghị của Trưởng

Chức năng, nhiệm vụ của Phòng Hành chính Tổng hợp:

- Quản lý, điều hành công tác quản trị, hành chính, văn thư lưu trữ của Công ty.

- Tham mưu cho lãnh đạo Công ty và tổ chức thực hiện các vấn đề về xây dựng, phát triển và ứng dụng công nghệ thông tin vào các hoạt động sản xuất kinh doanh dịch vụ của Công ty.

- Tham mưu cho Lãnh đạo các công việc của Hội đồng quản trị, Ban Tổng Giám đốc; thực hiện các công việc phục vụ cho sự chỉ đạo, điều hành của Hội đồng quản trị, Ban Tổng Giám đốc.

- Tham mưu cho lãnh đạo Công ty quản lý, điều hành công tác tổ chức nhân sự, lao động tiền lương, đào tạo, thi đua khen thưởng - kỷ luật trong toàn Công ty.

- Tham mưu cho Giám đốc xây dựng và triển khai công tác kế hoạch sản xuất kinh doanh dài hạn, trung hạn và hàng năm của Công ty trình Hội đồng quản trị Công ty, Tổng Công ty phê duyệt.

- Thực hiện công tác quản lý, kiểm soát và đưa ra các kiến nghị cải tiến cho các hoạt động liên quan tới Hệ thống quản lý chất lượng của Công ty đảm bảo tuân thủ theo tiêu chuẩn ISO 9001:2008 và các quy định chung của Công ty. Triển khai áp dụng Hệ thống quản lý An toàn-Sức khỏe-Môi trường tại bộ phận đảm bảo tuân thủ theo tiêu chuẩn OHSAS18001:2007, ISO 14001:2004, các quy định chung của Công ty và các yêu cầu của luật định

- Tham mưu, giúp việc cho 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 lao động, bồi dưỡng ca ba độc hại. Quản lý sức khỏe người lao động của Công ty và tổ chức thực hiện các nội dung của y tế cơ quan. Kiểm tra, hướng dẫn nghiệp vụ, chuyên môn và các mặt hoạt động về kỹ thuật an toàn, vệ sinh lao động, công tác y tế cho các phòng, đơn vị trực thuộc.

- Tham mưu đề xuất với Tổng Giám đốc Công ty và thực hiện chủ trương chính sách, chỉ thị, quyết định, quy chế, nội quy của Đảng, pháp luật của Nhà nước và Công ty nhằm đảm bảo và duy trì an ninh chính trị và trật tự an toàn tại Công ty.

- Tổ chức triển khai thực hiện các phương án, biện pháp đảm bảo công tác bảo vệ bí mật Nhà nước, an ninh an toàn và tổ chức thực hiện nhiệm vụ quốc phòng trong Công ty theo các quy định của Công ty, pháp luật Nhà nước.

- Thực hiện các công việc khác do Tổng Giám đốc phân công

2.1.4.4 Phòng Tài chính Kế toán

Phòng Tài chính Kế toán có Kế toán trưởng Công ty kiêm Trưởng Phòng, Phó Trưởng Phòng, Tổ trưởng/Kế toán Tổng hợp và các chuyên viên, nhân viên giúp việc và các bộ phận trực thuộc Phòng phụ trách các lĩnh vực công tác theo chức năng, nhiệm vụ,

quyền hạn theo quy định này. Các bộ phận trực thuộc Phòng do Tổng giám đốc quyết định thành lập theo đề nghị của Trưởng Phòng.

Kế toán trưởng kiêm Trưởng Phòng theo Điều lệ. Phó Trưởng Phòng, Kế toán Tổng hợp/Tổ trưởng do Tổng giám đốc bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức theo đề nghị của Trưởng Phòng.

Chức năng, nhiệm vụ của Phòng Tài chính Kế toán:

Tiến hành công tác tài chính kế toán theo đúng quy định của Nhà nước đảm bảo phản ánh toàn bộ các hoạt động kinh tế của Công ty. Tổ chức và quản lý, kiểm tra công tác tài chính kế toán phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh và sự phát triển của Công ty.

Tư vấn tham mưu Ban Tổng Giám đốc Công ty về lĩnh vực tài chính kế toán phục vụ cho công tác quản lý, điều hành sản xuất kinh doanh của Công ty.

- Hướng dẫn hỗ trợ các bộ phận, phòng chức năng các vấn đề liên quan đến tài chính kế toán.

- Thực hiện các công việc khác do Tổng Giám đốc phân công

- Ghi chép, tính toán, phản ánh số liệu hiện có, tình hình luân chuyển và sử dụng tài sản, vật tư, tiền vốn, quá trình và kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh.

- Kiểm tra tình hình thực hiện kế hoạch SXKD, kế hoạch thu, chi tài chính, thu nộp, thanh toán, kiểm tra việc bảo quản và sử dụng các loại tài sản, vật tư, tiền vốn, phát hiện và ngăn chặn kịp thời những vi phạm chính sách chế độ tài chính của Nhà nước.

- Lập báo cáo kế toán thống kê theo quy định và kiểm tra sự chính xác của các báo cáo do các phòng chức năng khác lập phục vụ công tác thống kê và thông tin kinh tế. Cung cấp các số liệu, tài chính phục vụ cho việc điều hành hoạt động SXKD.

- Tham mưu Tổng Giám đốc hướng dẫn, chỉ đạo các phòng chức năng và các bộ phận trực thuộc thực hiện việc ghi chép ban đầu đúng chế độ, phương pháp.

- Tham mưu Tổng Giám đốc tổ chức công tác thông tin kinh tế, hạch toán kinh tế, phân tích hoạt động kinh tế và quyết toán tài chính với các bên liên quan và cấp có thẩm quyền.

- Tham mưu Tổng Giám đốc phổ biến hướng dẫn và thường xuyên kiểm tra việc thực hiện các chế độ, thể lệ quản lý kinh tế tài chính trong phạm vi Công ty.

- Lưu trữ bảo quản hồ sơ tài liệu và quản lý tập trung thống nhất số liệu kế toán thống kê và cung cấp số liệu đó cho các bộ phận liên quan trong Công ty và các cơ quan quản lý cấp trên theo quy định.

2.1.4.5 Phòng Điều độ Khai thác

Phòng Điều độ Khai thác có Trưởng Phòng, Phó Trưởng Phòng, các chuyên viên, nhân viên giúp việc và các bộ phận trực thuộc Phòng phụ trách các lĩnh vực công tác theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn quy định tại Quy chế này. Các bộ phận trực thuộc Phòng do Tổng giám đốc quyết định thành lập theo đề nghị của Trưởng Phòng.

- Trưởng Phòng do Tổng giám đốc bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức. Phó Trưởng Phòng do Tổng giám đốc bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức theo đề nghị của Trưởng Phòng.

Chức năng, nhiệm vụ của Phòng Điều độ Khai thác:

- Trực tiếp điều hành các công việc sản xuất, kinh doanh hàng ngày và báo cáo Tổng Giám đốc Công ty.

* Công tác giao nhận:

- Quản lý kho chứa hàng, bãi chứa hàng, hàng hoá chờ hoàn thành thủ tục Hải đếm và giao nhận các hàng hoá xuất nhập khẩu theo các quy định của Nhà nước. Thống kê, lưu trữ và báo cáo kịp thời, chính xác các chứng từ, số liệu về các dịch vụ kho hải quan, phục vụ công tác thanh toán các chi phí phục vụ của Công ty.

* Công tác đầu tư hạ tầng, thiết bị xếp dỡ:

- Phối hợp phòng Kỹ thuật đầu tư xây dựng kế hoạch đầu tư hạ tầng, trang thiết bị phục vụ xếp dỡ hàng hóa theo chính sách đầu tư của Công ty nhằm bảo đảm năng suất xếp dỡ và chất lượng dịch vụ cung cấp cho khách hàng;

- Cử nhân sự tham gia trong các tổ công tác, tổ mua sắm tài sản, thiết bị, đầu tư hạ tầng.

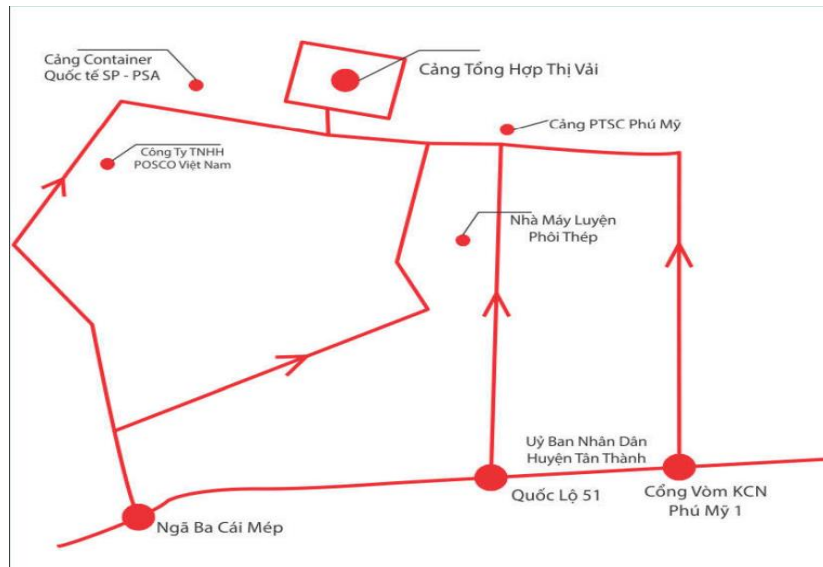
2.1.5 Cơ sở hạ tầng và cơ sở vật chất của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải

2.1.5.1 Vị trí mặt bằng

Được thành lập ngày 21 tháng 07 năm 2014, Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải là đơn vị quản lý, khai thác Bến Cảng Tổng hợp Thị Vải theo hợp đồng thuê với thời hạn 30 năm từ Cục Hàng hải Việt Nam. Kế thừa những kinh nghiệm quản lý khai thác cảng từ những cổ đông lớn mạnh, Cảng Tổng hợp Thị Vải đã nhanh chóng đi vào hoạt động ổn định và đạt tốc độ tăng trưởng nhanh.

Mục tiêu hoạt động của Công ty là đưa Cảng Tổng hợp Thị Vải trở thành một trong những cảng tổng hợp lớn mạnh trong khu vực Cái Mép – Thị Vải.

Cảng Tổng hợp Thị Vải nằm bên bờ trái sông Thị Vải, cách quốc lộ 51 3km, cách Thành phố Hồ Chí Minh 70 km và 45 km đến thành phố Vũng Tàu. Giao thông bộ và đường thủy thuận tiện kết nối với các cụm công nghiệp tại BRVT Đồng Nai, Bình Dương và TP. Hồ Chí Minh qua quốc lộ 51, cao tốc TPHCM-Long Thành- Dầu Giây; Cao tốc Bến Lức - Long Thành, Cao tốc Biên Hoà - Vũng tàu, kết nối với các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long, Đồng Nai, Bình Dương qua hệ thống giao thông thủy thuận tiện.



Hình 2.2 Vị trí địa lý của cảng Tổng hợp Thị Vải

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

Vị trí địa lý của cảng này mang lại nhiều lợi thế nổi bật, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực và cả nước.

- **Gần Trung Tâm Kinh Tế**

Cảng Thị Vải nằm gần các khu công nghiệp lớn như Biên Hòa và khu chế xuất Vũng Tàu. Điều này giúp cảng thu hút nhiều hoạt động giao thương và logistics, đồng thời giảm chi phí vận chuyển hàng hóa cho các doanh nghiệp. Việc này tạo ra một môi trường thuận lợi cho các nhà đầu tư và doanh nghiệp, tăng khả năng cạnh tranh của khu vực.

- **Giao Thông Thuận Lợi**

Với hệ thống giao thông đường bộ và đường thủy phát triển, cảng Thị Vải dễ dàng kết nối với các tỉnh lân cận như Đồng Nai, TP.HCM và các vùng miền khác. Cảng được trang bị các bến tàu hiện đại và cơ sở hạ tầng hỗ trợ vận tải, giúp giảm thiểu thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa. Sự thuận lợi này không chỉ nâng cao hiệu quả kinh doanh mà còn thúc đẩy sự phát triển của chuỗi cung ứng.

- **Vị Trí Chiến Lược**

Cảng Tổng hợp Thị Vải nằm gần cửa ngõ ra biển Đông, tạo điều kiện cho các tàu lớn dễ dàng tiếp cận. Vị trí này không chỉ là lợi thế trong việc giao thương nội địa mà còn là cầu nối quan trọng cho hoạt động xuất nhập khẩu quốc tế. Sự gần gũi với các tuyến đường hàng hải chính giúp tăng cường khả năng cạnh tranh của cảng trong khu vực.

- **Hạ Tầng Phát Triển**

Cảng Thị Vải được trang bị hạ tầng hiện đại với các thiết bị xếp dỡ tiên tiến, phục vụ cho nhiều loại hàng hóa khác nhau. Hệ thống kho bãi rộng rãi và quy trình vận hành chuyên nghiệp đảm bảo tính linh hoạt và hiệu quả trong việc xử lý hàng hóa. Điều này không chỉ nâng cao năng suất mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong việc quản lý hàng tồn kho.

- **Tiềm Năng Phát Triển**

Nhìn về tương lai, cảng Tổng hợp Thị Vải có tiềm năng lớn để mở rộng và phát triển. Với sự gia tăng nhu cầu xuất nhập khẩu và đầu tư vào khu vực, cảng này có thể trở thành một trung tâm logistics lớn, thu hút thêm nhiều doanh nghiệp và vốn đầu tư. Các dự án nâng cấp hạ tầng và cải thiện dịch vụ sẽ tiếp tục góp phần nâng cao vị thế của cảng trong mạng lưới giao thương quốc tế.

2.1.4.2 Hạ tầng, trang thiết bị

a) Cầu cảng

Tổng diện tích khu đất: 28,2 ha

Tổng chiều dài cầu cảng: 600m

Chiều rộng: 40m

Độ sâu trước bến: -14m

Khả năng tiếp nhận tàu: 93.366,7 DWT

b) Kho bãi

Diện tích bãi đã trải nhựa hoàn thiện: 120.000 m²

Bãi ngoại quan: 12.500 m²

2 kho chứa hàng nông sản và một số hàng tổng hợp khác

Diện tích kho 1: 4000 m² sức chứa khoảng 7-8000 tấn nông sản

Diện tích kho 2: 6000 m² sức chứa khoảng 25-30.000 tấn nông sản

c) Trang thiết bị xếp dỡ

Thiết bị chính:

- Cầu chân đế đa năng sức nâng 44,6 tấn: 02 chiếc;
- Cầu di động 100 tấn (có thể xếp dỡ tàu đến 90.000 DWT): 01 chiếc;
- Cầu chân đế đa năng 45 tấn: 02 chiếc;
- Gầu ngoạm từ 10m đến 25m: 12 chiếc;
- Băng chuyền xếp hàng rời (có thể xếp xuống tàu đến 7.000 DWT): 03 chiếc;
- Phễu xá 80m: 08 chiếc;
- Cầu cân 80 tấn: 04 chiếc;
- Cân treo 30 - 40 tấn: 08 chiếc;
- Xe nâng 5 - 25 tấn: 18 chiếc;
- Dụng cụ xếp dỡ khác: Đầy đủ đáp ứng xếp dỡ đa dạng các loại hàng rời.

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

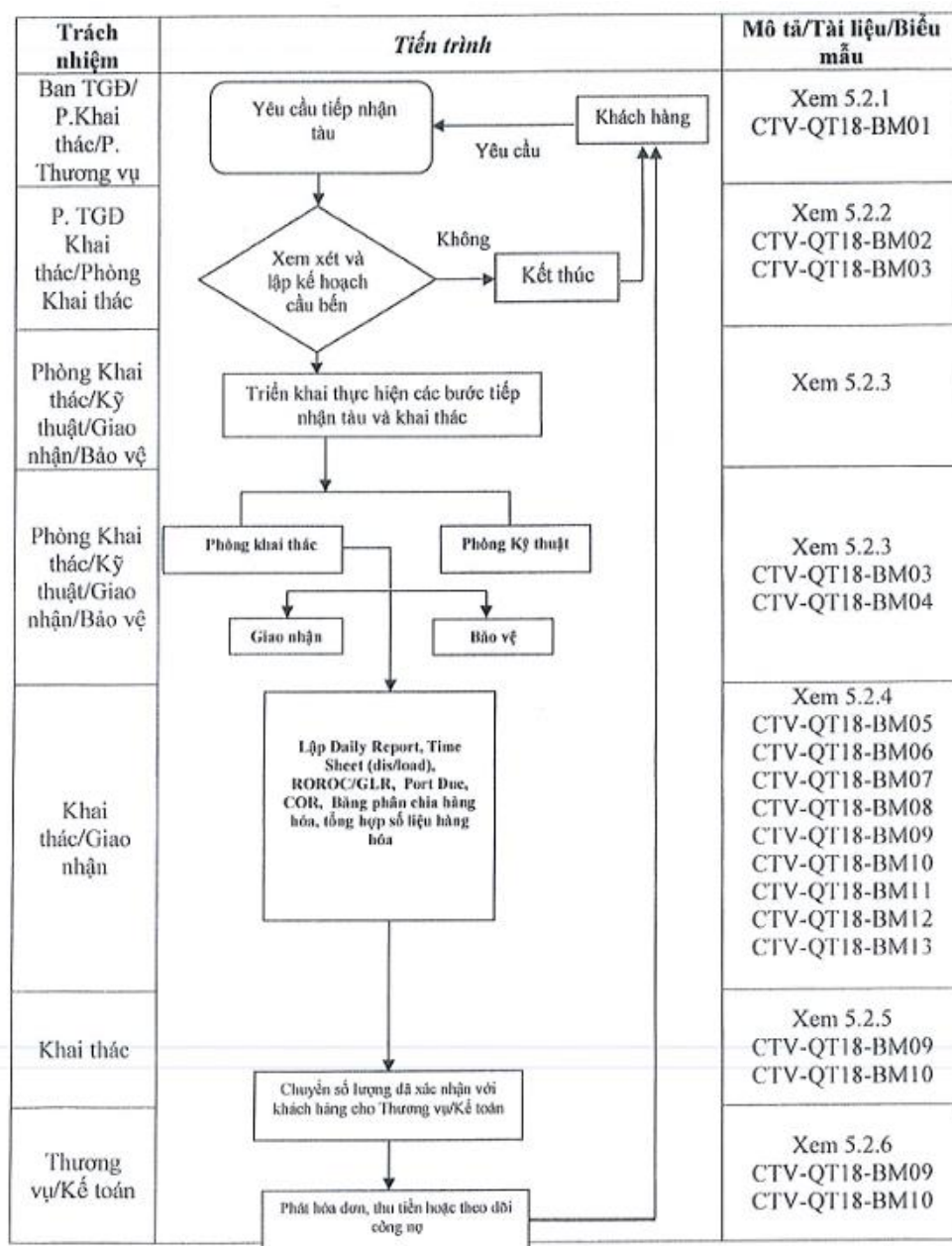
Xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa gồm các mặt hàng chính:

- + Hàng nông sản nguyên liệu thực phẩm và 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.

2.2 Thực trạng hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải

2.2.1 Quy trình hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại công ty cổ phần cảng tổng hợp Thị Vải



Sơ đồ 2.2: Quy trình khai thác cảng biển của cảng Tổng hợp Thị Vải

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

Bước 1: Xử lý các yêu cầu tiếp nhận tàu

A) 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 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.

Đây là bước đầu tiên và quan trọng nhất trong quy trình. Việc liên lạc giữa cảng và chủ tàu là một phần không thể thiếu nhằm đảm bảo sự phối hợp chặt chẽ giữa hai bên. Ở bước này, các thông tin liên quan đến tàu như tên tàu, quốc tịch, trọng tải, kích thước, loại hàng hóa và thời gian dự kiến đến cảng sẽ được trao đổi chi tiết. Mục tiêu của bước này là để cảng có thể đánh giá khả năng tiếp nhận và xử lý tàu, đồng thời đảm bảo rằng tất cả các điều kiện pháp lý và kỹ thuật đều được đáp ứng. Giai đoạn này cũng thể hiện tính minh bạch và sự chủ động của các bên liên quan, giúp ngăn ngừa những rủi ro và sự cố bất ngờ.

Sau khi cảng nhận được thông tin cần thiết từ chủ tàu, một thông báo tàu đến sẽ được gửi đi. Đây là một bước quan trọng trong việc xác nhận chính thức từ cảng về khả năng tiếp nhận tàu. Thông báo tàu đến là tài liệu chính thức, ghi rõ các thông tin về tàu và hành trình. Việc gửi thông báo này cho thấy sự sẵn sàng từ phía chủ tàu trong việc tiếp nhận chỉ thị từ cảng và chuẩn bị cho quá trình nhập bến. Thông báo này cũng đóng vai trò như một phương tiện đảm bảo rằng mọi chi tiết liên quan đến lịch trình và điều kiện tiếp nhận tàu đã được cảng xem xét và phê duyệt.

	VITAMAS COMPANY LIMITED 44-46 Nguyen Tat Thanh Str., Dist.4, HCM City, Viet Nam Tel: +84 28 3943 0629 / 39430991 Fax: +84 28 39400495 Email: agency.vitamas@vosagroup.com	
---	---	---

THÔNG BÁO TÀU ĐẾN

-----o0o-----

Kính gửi: - CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI
Attn: Mr.Quân

Chúng tôi, CÔNG TY TNHH VITAMAS thông báo:

Tàu : NAGATO	V.145
Quốc tịch : PANAMA	Hồ hiệu: 3FTS9
Chủ tàu : TRIO HAPPINESS S.A	
Người khai thác: NYK BULK & PROJECTS CARRIERS LTD	

Thông số kỹ thuật :

NRT : 3,576 MT	LOA: 130.73 M
GRT : 9,467 MT	BM : 19.60 M
DWT : 12,150 MT	Arrl Draft F /A: 7.45 / 8.75 M
CRANE: 41MT x 2, DERRICK CRANE 30MT x 1	

Hàng hóa : Nhập : 10,478.242 MT OF HOT ROLLED STEEL SHEET IN COIL
 Xuất : NIL
 Quá cảnh : NIL

Số thuyền viên: 16 Số hành khách : NIL
 Tàu đến từ Cảng: KEELUNG /TAIWAN - CẢNG ODA THỊ VẢI - JAMBI, INDONESIA
 Dự kiến đến Vũng Tàu lúc: 06 giờ 00 / Ngày 03 tháng 09 năm 2024

Thông tin xuất Hóa đơn như sau:
 Tên công ty: NYK Bulk & Projects Carriers Ltd.
 Địa chỉ: 2-3-2 Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo 100-0005 Japan
 Địa chỉ giao, nhận HD: Số 44-46 Nguyễn Tất Thành P.13 Q.4 Tp.Hồ Chí Minh
 Địa chỉ email nhận HD: invoice.vitamas@vosagroup.com & agency.vitamas@vosagroup.com

Tp.Hồ Chí Minh, ngày 30 tháng 08 năm 2024
 Công ty TNHH VITAMAS

PIC: Mr.Ngọc: 0903 709 357
 Mr.Thông: 0906 692 942

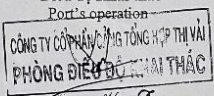


Hình 2.3 Biên bản thông báo tàu đến

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

B) 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, mọi điều kiện và yêu cầu từ phía tàu đều được đáp ứng, cảng sẽ gửi một thông báo chấp nhận tàu. Đây là bước khẳng định rằng cảng sẵn sàng tiếp nhận tàu, và mọi chuẩn bị về cơ sở vật chất, nhân lực và thiết bị tại cảng đã sẵn sàng. Thông báo này cũng là dấu hiệu cho thấy tàu có thể tiếp tục hành trình đến cảng mà không phải lo ngại về các vấn đề thủ tục hay hành chính. Bước này thường là kết quả của quá trình kiểm tra kỹ lưỡng, nhằm đảm bảo cảng có đủ điều kiện để xử lý tàu và hàng hóa mà tàu mang theo.

CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI THI VAI GENERAL PORT Phòng Điều độ Khai thác OPERATION DEPT.		CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM <i>Socialist Republic of Viet Nam</i> Độc lập - Tự do - Hạnh phúc <i>Independence Freedom Happiness</i>	
		Phú Mỹ, ngày 29 tháng 08 năm 2024 <i>Phu My town, date</i>	
THÔNG BÁO CHẤP NHẬN TÀU ACCEPTANCE NOTICE			
Tên tàu: NAGATO <i>MV</i>		Quốc tịch: PANAMA <i>Nationality</i>	
Trọng tải: 12150 <i>DWT</i>	Tổng dung tích: 9467 <i>GT</i>	Chiều dài (M): 130.73 M <i>L.O.A (M):</i>	
Đại lý: VITAMAS <i>Agent/Cargo owner:</i>			
Được phép đưa tàu vào cập cầu Cảng Tổng Hợp Thị Vải. <i>The Vessel is accepted to berth at Thi Vai General Port</i>			
Để dỡ/xếp: 10478 Tấn <i>To dis/loading :</i>		Hàng hóa: SẮT THÉP <i>Kind of cargo:</i>	
Dự kiến thời gian: TỪ NGÀY 03/09/2024 <i>Time of berthing :</i>			
Trong thời gian neo đậu tại vùng nước của Cảng Tổng Hợp Thị Vải, phải chấp hành sự điều động (nếu có) của Cảng tổng hợp Thị Vải (Phòng Điều độ Khai thác). Mọi chi phí phát sinh sẽ được tính cho đại lý hoặc chủ tàu. <i>In time the Vessel being berthed alongside of Thi Vai General Port, the vessel's executive according to request and arrange of Thi Vai General Port (Operation Department). All the cost regarding the shifting (if any) shall be at vessel owner/charterer's account.</i>			
		Điều độ Khai thác <i>Port's operation</i>  <i>Lương Văn Trung</i>	
Telephone number: Hotline Ops dept: (+84) (0) 933 810 121 Email: operation@thivaiport.com.vn			

Hình 2.4 Biên báo thông báo chấp nhận tàu

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

Bước 2: Xem xét và lập kế hoạch cầu bến

C) Phòng Điều độ khai thác sẽ lập Giấy chấp nhận cầu bến theo mẫu số CTV-QT18-BM02 gửi đại lý/khách hàng và lập kế hoạch giao nhận hàng (xếp dỡ, vận chuyển) theo mẫu CTV-QT18- BM03 trong đó nêu rõ một số thông số chính của tàu, khối lượng hàng hóa, phương án xếp dỡ vận chuyển, nhân lực, phương tiện yêu cầu kèm theo các hồ sơ về bản lược khai (cargo manifest), danh sách hàng hóa (cargo list), sơ đồ xếp hàng (stowage plan). Kế hoạch giao nhận hàng Phòng Khai thác triển khai đến các bộ phận thuộc phòng và đồng thời chuyển các bộ phận Kỹ thuật, Giao nhận, Bảo vệ để các bộ phận bố trí nhân lực, thiết bị triển khai thực hiện. Kế hoạch giao nhận hàng sẽ được Chuyên viên điều độ kế hoạch chuyển đến chuyên viên điều độ hiện trường cũng như thông báo các nội dung cần thiết cho nhà thầu phụ. Chuyên viên điều độ hiện trường sẽ căn cứ trên kế hoạch tàu đến và kế hoạch giao nhận hàng sẽ bố trí nhân lực tiếp nhận tàu và triển khai công tác xếp dỡ, vận chuyển ngay khi tàu đến. Trong quá trình xếp dỡ, vận chuyển chuyên viên điều độ hiện trường sẽ là người chịu trách nhiệm đôn đốc, phối hợp các Phòng/Đội trong Công ty và nhà thầu phụ để triển khai xếp dỡ hiệu quả.

Chuyên viên điều độ kế hoạch là người chịu trách nhiệm chung về công tác khai thác trong suốt ca làm việc do mình phụ trách.

Chủ tàu sẽ gửi cho cảng 1 bản kế hoạch xếp hàng (Stowage plan) để cung cấp thông tin về cách xếp dỡ hàng hóa, trọng tải và cách phân bố hàng trong các khoang tàu. Điều này giúp cảng và đội ngũ xếp dỡ chuẩn bị phương tiện, thiết bị phù hợp và sắp xếp công việc một cách hiệu quả

STOWAGE PLAN

N/S NAGATO VOY NO 145 SAILING FROM KASHIMA ON 24TH AUG' 2024 KASHIMA BRANCH THE JAPAN CARGO TALLY CORPORATION

DIS. PORT	HATCH NO.	NO. 1		NO. 2		TOTAL	
		PKGS	K/TONS	PKGS	K/TONS	PKGS	K/TONS
PHU MY		215	4,538.0	311	5,940.3	526	10,478.3
TOTAL		215	4,538.0	311	5,940.3	526	10,478.3

30T 41T 41T

No.2 No.1

PHU MY EX KASHIMA 125 COILS H.R. COIL 2,292.5 K/T

PHU MY EX KASHIMA 188 COILS H.R. COIL 3,547.8 K/T

PHU MY EX KASHIMA 165 COILS H.R. COIL 3,456.0 K/T

PHU MY EX KASHIMA 50 COILS H.R. COIL 1,098.0 K/T

Hình 2.5 Bản kế hoạch xếp hàng (Stowage plan)

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

Bước 3: Triển khai thực hiện các bước tiếp nhận tàu và khai thác

Các công việc thực hiện tại Phòng Khai thác và các bộ phận liên quan như sau:

a) Phòng Khai thác

- Liên quan đến xếp dỡ hàng hóa:

-Đăng ký danh sách người và phương tiện ra vào cảng để giám sát giao nhận hàng hóa: Danh sách sẽ gửi P. Khai thác và Bảo vệ. Trưởng/Phó P. Khai thác hoặc người được ủy nhiệm sẽ căn cứ kế hoạch sẽ ký xác nhận vào Giấy đăng ký của khách hàng/đại lý/giám định và chuyển Bảo vệ theo dõi cho người và phương tiện ra vào.

-Đăng ký danh sách xe giao hoặc nhận hàng: Danh sách sẽ được gửi đến P. Khai thác. Căn cứ kế hoạch, Trưởng phòng khai thác hoặc Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ ký vào

danh sách (đóng dấu P. Khai thác) và chuyển Giao nhận và Bảo vệ cùng với kế hoạch làm hàng hoặc gửi trước khi làm hàng.

- Liên quan đến tiếp nhận tàu:

-Thủ tục tiếp nhận tàu Chuyên viên điều độ kế hoạch có trách nhiệm yêu cầu các phương tiện thủy nội địa trình các giấy tờ theo quy định khi vào cảng (giấy phép cập cảng, giấy đăng ký phương tiện). Chuyên viên Điều độ kế hoạch sẽ thu giấy đăng ký và thu phí neo đậu, còi buộc dây đối với các tàu chạy tuyến nội địa.

b) Đội giao nhận

-Đăng ký nhận hàng hoặc xuất hàng của khách hàng sau khi được P. Khai thác ký xác nhận (cả phiếu đăng ký và danh sách phương tiện vận chuyển) sẽ được Đội trưởng Giao nhận hoặc người được ủy nhiệm kiểm tra kỹ thông tin, sau đó nhập vào hệ thống cân và các sổ theo dõi

-Đội trưởng/người được bổ nhiệm sẽ phổ biến đến tất cả nhân viên giao nhận được phân công

c) Phòng Kỹ thuật

-Kế hoạch giao nhận hàng từ Phòng Khai thác chuyển sẽ được Trưởng phòng/người được ủy nhiệm cập nhật vào sổ theo dõi kế hoạch.

-Trưởng phòng/người được ủy nhiệm sẽ lên kế hoạch phân công công nhân lái cầu, nhân viên trực sửa chữa, trực điện và kiểm tra thiết bị để chuẩn bị triển khai làm hàng.

-Trước khi làm hàng, Phòng Kỹ thuật cử Chuyên viên An toàn hướng dẫn các quy định của cảng về an toàn khi làm việc trong cảng.

d) Đội bảo vệ

-Căn cứ Kế hoạch khai thác tuần theo mẫu biểu CTV-QT18- BML3 và Kế hoạch giao nhận hàng CTV-QT18-BM03 do Phòng Khai thác chuyển, Đội trưởng/người được ủy

nhiệm sẽ lập kế hoạch bố trí nhân viên bảo vệ theo từng vị trí yêu cầu đối với từng chuyến tàu;

-Căn cứ Đăng ký nhận hàng hoặc xuất hàng được Phòng Khai thác chuyên, Đội trưởng/người được ủy nhiệm sẽ kiểm tra và phổ biến đến mọi nhân viên bảo vệ được giao nhiệm vụ.

Bước 4: Lập Daily Report, Time Sheet, ROROC/GLR, Port Due, COR, Bảng phân chia hàng hóa tổng hợp số liệu hàng hóa

D) 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. Các công việc mỗi Phòng/Bộ phận thực hiện như quy trình dưới đây:

a) Phòng Khai thác

-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). 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. Đối với tàu nội địa, chuyên viên Điều độ kế hoạch sẽ trực tiếp thu tiền cầu bến, còi buộc dây và lập bảng để làm cơ sở chuyển P. Tài chính Kế toán. Chuyên viên điều độ hiện trường. có trách nhiệm ghi chép các vấn đề tồn tại cần lưu ý cũng như thời gian làm hàng vào số theo dõi giao ca.

-Chuyên viên điều độ kế hoạch có trách nhiệm kiểm tra tổng hợp báo cáo ngày theo Mẫu CTV-QT18- BMI2 gửi 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-QT18-BM10 và chuyển khách hàng xác nhận. Sau đó các hồ sơ này sẽ được chuyển Phòng Thương Vụ (có xác nhận thời gian) để Phòng Thương vụ tập hợp hồ sơ thanh toán chuyển Phòng TCKT

b) Đội giao nhận

-Sau khi hoàn thành xếp 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.

E) 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:

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

THI VAI GENERAL PORT CTV-QT18-BM09
Ban hành lần 1

Add: Phu My 1 Industrial Zone, Phu My Ward, Phu My Town, Ba Ria - Vung Tau Province
Tel: (84) 64 3898773 Fax: (84) 64 3898774

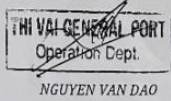
DECLARATION OF PORT DUE AND CHARGES

No: _____ Date: 6-Sep-24

NAME OF VESSEL : NAGATO
NATIONALITY : PANAMA
GT : 9,467
LENGTH : 130.73 M
BREADTH :
DWT : 12,150
SHIP AGENT : VITAMAS
BERTHED AT : THI VAI GENERAL PORT - VIET NAM

TIME OF ARRIVAL : 03H30 LT - 04/09/2024
TIME OF DEPARTURE : 10H30 LT - 06/09/2024

THE VESSEL _____ FOR THI VAI GENERAL PORT

Hình 2.6 Bản Port Due kí kết giữa chủ tàu và cảng

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

Bước 5: Chuyển số lượng đã xác nhận với khách hàng cho thương vụ/ Kế toán, phát hóa đơn thu tiền hoặc theo dõi công nợ

Sau khi bản port due được ký kết, phòng thương mại tại cảng sẽ tính toán phí cầu bến. Đây là khoản chi phí bắt buộc mà chủ tàu phải thanh toán để sử dụng cơ sở hạ tầng tại cảng, bao gồm bến đỗ và các dịch vụ hỗ trợ khác. Quá trình tính toán này thường dựa trên các yếu tố như kích thước của tàu, thời gian tàu ở bến, và các dịch vụ mà tàu sử dụng. Việc tính phí một cách minh bạch và hợp lý là một phần quan trọng để đảm bảo rằng mọi bên đều tuân thủ đúng các quy định tài chính và pháp lý trong hoạt động vận tải biển.

CTV-QT21-BM01
Ban hành lần 1



THI VAI GENERAL PORT
CẢNG TỔNG HỢP THỊ VAI
THI VAI GENERAL PORT

THI VAI GENERAL PORT JOINT STOCK COMPANY
Phu Mỹ 1 IZ, Phu Mỹ Ward, Phu Mỹ Town, Ba Rịa Vũng Tàu Province
Tel : (84 254) 3898 773 ; Fax : (84 254) 3898 774
Website: thivaiport.com.vn - Email: commercial@thivaiport.com.vn

BẢNG TÍNH PHÍ CẦU BẾN

Berthages Invoice

Tên Tàu (Vessel name): **NAGATO**

Tổng dung tích (Gross Tonnage): **9.467 GT**

Cấp (Berthed): **3 giờ(Hrs) 30**

Rời cầu (Sailed at): **10 giờ(Hrs) 30**

Cấp cầu (Berth): **THI VAI GENERAL PORT**

Cảng xếp (Loading port):

Cảng dỡ (Discharging port): **THI VAI GENERAL PORT**

Thi Vai General Port, date:

Quốc tịch (Nationality): **PANAMA**

Ngày (on): **04/09/2024**

Ngày (on): **06/09/2024**

Đại lý (Agent): **VITAMAS**

CÁC KHOẢN CƯỚC PHÍ Description	THÀNH TIỀN Amount in USD	GHI CHÚ Remarks
* Phí cầu bến (Berthage dues): USD 0,0031 x 9467 GT x 55,00 HOURS	1.614,12	
* Phí buộc dây (Mooring line charges):	50,00	
* Phí còi dây (Unmooring line charges):	50,00	
CÔNG (TOTAL):	1.714,12 USD	

Kết toán thành tiền (Stop with the sum of) : **1.714,12 USD**

THI VAI GENERAL PORT

THI VAI GENERAL PORT
 COMMERCIAL-MARKETING DEPT

Nguyễn Khắc Hoàng Hồng

Hình 2.7 Bảng tính phí cầu bến

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

F) Các hồ sơ 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.

THI VAI

GENERAL
PORT

CTV-QT18-BM07
Ban hành lần 1

THI VAI GENERAL PORT
Phu My 1 Industrial Zone, Phu My Ward, Phu My Town
Ba Ria – Vung Tau Province, S.R. Vietnam
Tel: 84-64-3 898773 Fax 84-64-3 608774

REPORT ON RECEIPT OF CARGO

1- Vessel: **NAGATO**

2- Port of Loading:

3- Port of Discharging: **THI VAI GENERAL PORT - VIET NAM**

4- Date of Arrival: **04 September 2024**

5- Date of Departure: **06 September 2024**

1.1- Flag: **PANAMA**

CARGO MENTIONED IN MANIFEST				CARGO RECEIVED	
B/L No	Description of cargo	Quantity (PKG)	Weight (MT)	Quantity (PKG)	Weight (MT)
162145KSM001	STEEL COILS	506	10283.062	506	10283.062
162145KSM002		20	195.180	20	195.180
GRAND TOTAL:		526	10,478.242	526	10,478.242

6- Say in Word:

7- Remarks:

* Commenced discharging at: **04 September 2024**

* Completed discharging at: **06 September 2024**

* Discharged by shore's crane: NIL

* Discharged by ship's crane: All

* Others remarks as per Tally-sheets and Daily reports.

*** CONDITIONS & EXCEPTIONS OF RECEIPT:**

- Cargo received as per number of packages in apparent good conditions without liability for contents.

- Weight as per cargo manifest or draft survey report (for cargo in bulk) without liability for discrepancy.

- Cargo occurs report hereafter if any.

8- **Vessel: NAGATO**

The Master/Chief Officer

Phu My, 22-Oct-24
Operations Dept.

NGUYEN VAN DAO

Hình 2.8 Hóa đơn thu tiền

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

G) Lưu hồ sơ:

01 bản chính Kế hoạch giao nhận hàng (CTV-QT18-BM03), Giấy chấp nhận tàu (CTV-QT18- 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 và một bản các loại hồ sơ khác.

STT	Mã hiệu	Tên mẫu biểu	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	Ke hoạch giao nhan hang	File cứng
4	CTV-QT18-BM04	Phieu dang ky phuong tien nhan hang	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	Bang phan chia hang hoa	File cứng
12	CTV-QT18-BM12	Bao cao ngay	Email
13	CTV-QT18-BM13	Ke hoạch khai thac tuan	Email+bản in
14	CTV-QT18-BM14	Danh gia ket qua khai thac tuan	Bản in hoặc file mềm

Bảng 2.1: Biểu mẫu áp dụng

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)

Chỉ tiêu quá trình:

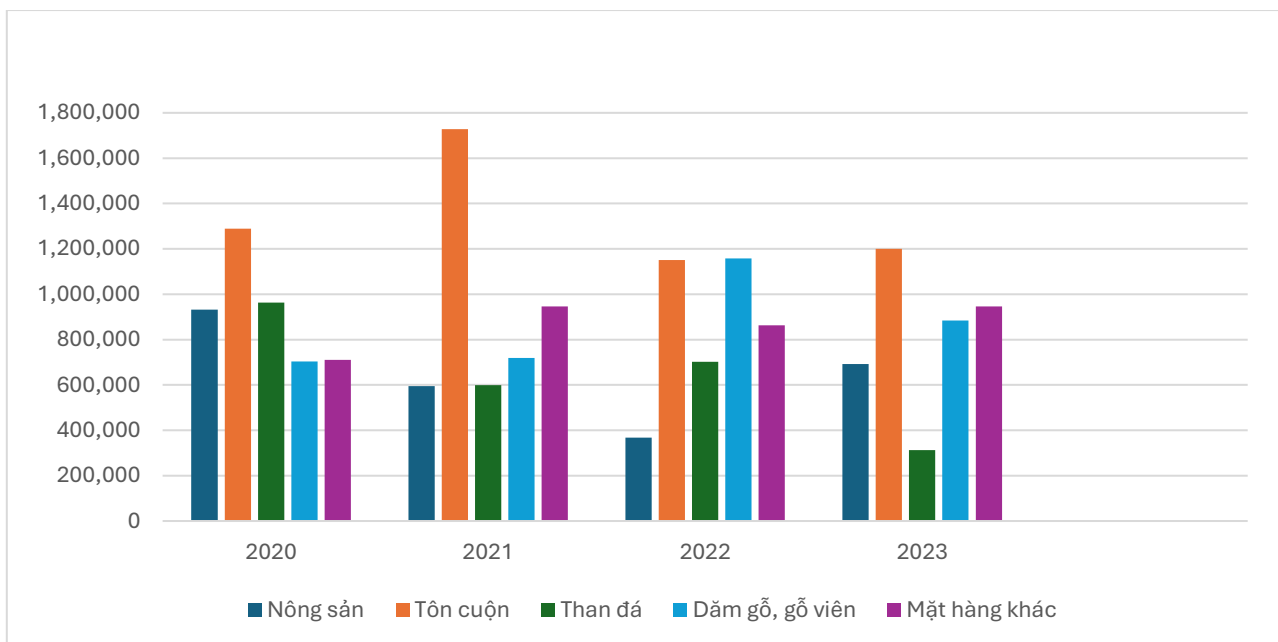
Nội dung chỉ tiêu	Thời gian thu thập thông tin	Phân tích thông tin	Tần suất phân tích chỉ tiêu	Bộ phận phụ trách
Thời gian xếp dỡ theo cam kết với khách hàng	Quý	Trên 90% số lượng tàu đáp ứng tiến độ xếp dỡ như cam kết với khách hàng	Tuần	ĐĐKT

2.2.2 Sản lượng hàng hóa thông qua của Công ty cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải

STT	LOẠI HÀNG	2020	2021	2022	2023
1	NÔNG SẢN	932.289,90	595.296,61	368.076,86	692.701,37
2	TÔN CUỘN	1.288.654,55	1.728.448,10	1.150.283,85	1.200.133,75
3	THAN ĐÁ	963.146,32	599.481,47	702.528,27	312.718,48
4	DẪM GỖ, GỖ VIÊN	703.880,39	719.385,85	1.158.343,10	884.334,06
5	MẶT HÀNG KHÁC	710.208,47	946.765,27	863.167,90	946.360,14
	TỔNG SẢN LƯỢNG (TẤN)	4.598.179,65	4.589.377,31	4.242.399,99	4.036.247,81

Bảng 2.2: Sản lượng hàng hóa thông qua cảng Tổng hợp Thị Vải từ 2020-2023

(Nguồn: Cảng Tổng hợp Thị Vải)



Biểu đồ sản lượng hàng hóa thông qua cảng Tổng hợp Thị Vải từ 2020-2023

a) Phân tích sản lượng từng loại hàng qua các năm và các yếu tố ảnh hưởng

➤ Hàng Nông sản:

Biến động sản lượng: Từ năm 2020, sản lượng hàng nông sản đã có sự dao động mạnh, giảm từ 932.289.990 tấn (năm 2020) xuống mức thấp nhất vào năm 2022 với 368.076.860 tấn, nhưng đã phục hồi đáng kể trong năm 2024 với mức 867.909.920 tấn.

Nguyên nhân: Ngành nông sản chịu tác động từ các yếu tố thời tiết, dịch bệnh (như COVID-19), và biến động trong xuất khẩu. Những năm 2020-2022, đại dịch đã làm gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu, gây khó khăn trong xuất khẩu nông sản. Tuy nhiên, từ năm 2023, khi kinh tế dần phục hồi, nhu cầu tiêu thụ và xuất khẩu nông sản tăng lên, kéo theo sự phục hồi sản lượng của ngành này.

➤ Tôn cuộn:

Biến động sản lượng: Sản lượng tôn cuộn có sự tăng trưởng tốt trong năm 2021 với 1.728.448.100 tấn, sau đó giảm xuống còn 1.150.283.854 tấn vào năm 2022 nhưng phục hồi trong quý 3 năm 2024 với 1.537.079.748 tấn.

Nguyên nhân: Nhu cầu tôn cuộn gắn liền với sự phát triển của ngành xây dựng và sản xuất công nghiệp. Sự tăng trưởng vào năm 2021 phản ánh sự phục hồi mạnh mẽ của ngành xây dựng sau giai đoạn giãn cách xã hội, khi nhiều dự án bị trì hoãn trước đó đã được khởi động lại. Tuy nhiên, trong năm 2022, giá nguyên liệu thô và chi phí sản xuất tăng cao, làm giảm nhu cầu. Đến năm 2024, nhu cầu dần phục hồi khi thị trường điều chỉnh và các chính sách đầu tư công thúc đẩy ngành xây dựng trở lại.

➤ Than đá:

Biến động sản lượng: Sản lượng than đá giảm mạnh từ 963.146.326 tấn (năm 2020) xuống còn 239.590.610 tấn vào quý 3 năm 2024, cho thấy xu hướng sụt giảm rõ rệt.

Nguyên nhân: Sự giảm sút trong vận chuyển than đá có thể do xu hướng toàn cầu chuyển dịch từ nhiên liệu hóa thạch sang năng lượng tái tạo nhằm giảm thiểu ô nhiễm môi trường. Chính phủ Việt Nam và các quốc gia khác đã có các chính sách hạn chế sử dụng than đá, làm giảm nhu cầu và ảnh hưởng đến sản lượng vận chuyển loại hàng này.

➤ Dăm gỗ, gỗ viên:

Biến động sản lượng: Sản lượng dăm gỗ, gỗ viên đạt đỉnh vào năm 2022 với 1.158.343.100 tấn, sau đó giảm xuống 746.247.100 tấn vào quý 3 năm 2024.

Nguyên nhân: Dăm gỗ và gỗ viên là nguyên liệu được xuất khẩu nhiều sang các thị trường như Nhật Bản và Hàn Quốc để sử dụng trong sản xuất năng lượng sinh học. Sự gia tăng sản lượng vào năm 2022 có thể do nhu cầu cao từ các quốc gia này trong bối cảnh các nước châu Á thúc đẩy sử dụng năng lượng sạch. Tuy nhiên, các biến động thị trường, giá nguyên liệu tăng cao, và các chính sách bảo vệ môi trường cũng khiến sản lượng giảm trong các năm tiếp theo.

➤ Mặt hàng khác:

Biến động sản lượng: Mặt hàng khác cũng có xu hướng giảm nhẹ từ đỉnh 946.765.275 tấn năm 2021 xuống 643.109.178 tấn vào quý 3 năm 2024.

Nguyên nhân: Các mặt hàng khác không thuộc nhóm hàng chủ lực, nên dễ bị tác động bởi biến động kinh tế và nhu cầu tiêu thụ trong nước cũng như quốc tế. Khi nền kinh tế toàn cầu gặp khó khăn, nhu cầu vận chuyển những loại hàng hóa không thiết yếu có xu hướng giảm.

b) Tổng sản lượng qua các năm và phân tích xu hướng chung

Xu hướng tổng sản lượng: Tổng sản lượng của công ty qua các năm từ 2020 đến 2024 có xu hướng giảm, từ 4.598.179.649 tấn năm 2020 xuống 4.033.936.556 tấn vào quý 3 năm 2024.

Nguyên nhân:

Tác động của đại dịch: Từ năm 2020 đến 2022, đại dịch COVID-19 đã ảnh hưởng nghiêm trọng đến các chuỗi cung ứng toàn cầu, khiến việc vận chuyển và xuất khẩu gặp khó khăn. Điều này có thể lý giải cho sự sụt giảm sản lượng trong giai đoạn này.

Biến động giá nhiên liệu và chi phí logistics: Giá nhiên liệu và chi phí vận tải tăng cao trong những năm gần đây cũng làm giảm lợi nhuận của các công ty cảng và ảnh hưởng đến sản lượng hàng hóa.

Chuyển dịch xu hướng tiêu dùng và sản xuất: Khi các quốc gia chuyển sang sử dụng năng lượng tái tạo, nhu cầu đối với một số mặt hàng như than đá đã giảm. Ngành công nghiệp cũng phải thích ứng với các xu hướng mới, ảnh hưởng đến khối lượng vận tải truyền thống.

c) Đánh giá hiệu quả kinh doanh và triển vọng phát triển

Những giai đoạn kinh doanh tốt: Năm 2021 và một phần của năm 2024 là những giai đoạn công ty đạt sản lượng cao ở một số loại hàng như tôn cuộn và nông sản. Sự phục hồi của nền kinh tế sau đại dịch đã thúc đẩy các dự án xây dựng, xuất khẩu nông sản và nhu cầu năng lượng sạch, mang lại cơ hội tăng trưởng cho công ty.

Những giai đoạn khó khăn: Giai đoạn 2020-2022, công ty gặp nhiều thách thức do đại dịch, chi phí vận tải tăng cao và nhu cầu giảm ở một số mặt hàng, đặc biệt là than đá.

Triển vọng phát triển: Mặc dù có những thách thức, các mặt hàng như nông sản và tôn cuộn vẫn có tiềm năng tăng trưởng do nhu cầu xuất khẩu và các dự án hạ tầng. Công ty cần nắm bắt xu hướng chuyển đổi năng lượng và đáp ứng các yêu cầu môi trường để thích ứng với nhu cầu mới.

2.3 Đánh giá chung về hoạt động khai thác cảng của công ty cổ phần cảng Tổng hợp Thị Vải

2.3.1 Điểm mạnh

Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải, tọa lạc tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, là một trong những cảng quan trọng tại miền Nam Việt Nam. Hoạt động khai thác của công ty không chỉ đóng vai trò quan trọng trong việc vận chuyển hàng hóa mà còn góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế khu vực. Bài viết này sẽ đánh giá tổng quan về hoạt động khai thác của công ty dựa trên các khía cạnh như khả năng tiếp nhận hàng hóa, chất lượng dịch vụ, ứng dụng công nghệ và tiềm năng phát triển.

a) Khả năng tiếp nhận và bốc dỡ hàng hóa

Cảng Tổng hợp Thị Vải được trang bị các cầu cảng có độ sâu lớn, cho phép tiếp nhận tàu có trọng tải lớn. Với khả năng bốc dỡ hàng hóa hiệu quả, cảng có thể xử lý một khối lượng lớn hàng hóa xuất nhập khẩu trong thời gian ngắn. Sự hiện diện của các thiết bị bốc dỡ hiện đại như cầu container và các phương tiện vận chuyển nội bộ giúp tối ưu hóa quy trình làm việc, giảm thiểu thời gian chờ đợi của tàu và tăng cường năng suất.

b) Dịch vụ logistics đa dạng

Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải cung cấp một loạt các dịch vụ logistics, bao gồm vận chuyển nội địa, kho bãi và thủ tục hải quan. Sự đa dạng trong dịch vụ không chỉ tạo thuận lợi cho khách hàng mà còn giúp họ quản lý chuỗi cung ứng hiệu quả hơn. Đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp và có kinh nghiệm là một điểm cộng lớn, giúp công ty duy trì chất lượng dịch vụ cao và sự hài lòng của khách hàng.

c) Ứng dụng công nghệ và quản lý

Công ty đã áp dụng các công nghệ tiên tiến trong quản lý và vận hành cảng. Hệ thống quản lý cảng thông minh cho phép theo dõi và kiểm soát hàng hóa một cách chính xác, từ đó nâng cao hiệu quả trong quy trình vận hành. Việc sử dụng công nghệ không chỉ giúp tiết kiệm thời gian mà còn giảm thiểu rủi ro trong việc vận chuyển và lưu trữ hàng hóa.

d) Tiềm năng phát triển

Với vị trí địa lý thuận lợi và cơ sở hạ tầng hiện đại, Cảng Tổng hợp Thị Vải có nhiều tiềm năng để mở rộng và phát triển trong tương lai. Công ty đang tích cực đầu tư vào việc nâng cấp cơ sở hạ tầng và mở rộng quy mô hoạt động để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao từ thị trường. Sự phát triển của các khu công nghiệp lân cận cũng là một yếu tố tích cực, góp phần tăng cường lưu lượng hàng hóa qua cảng. Một số điểm mạnh bên trong như:

- Kế thừa những kinh nghiệm và sự hỗ trợ từ các cổ đông có kinh nghiệm khai thác cảng nên bước đầu Công ty đã xây dựng được thương hiệu và được tín nhiệm bởi các khách hàng lớn.

- Hạ tầng và trang thiết bị khá bài bản

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

2.3.2 Một số hạn chế còn tồn đọng và nguyên nhân

Trước hết, một trong những nhược điểm lớn nhất của Cảng Tổng hợp Thị Vải là cơ sở hạ tầng hạn chế. Mặc dù công ty đã có những đầu tư nhất định vào trang thiết bị, hệ thống cảng vẫn chưa đạt mức hiện đại hóa đồng bộ như các cảng lớn trong khu vực như Cát Lái và Cái Mép – Thị Vải. Sự thiếu thốn về trang thiết bị tiên tiến và công nghệ hiện đại khiến cho hiệu suất xử lý hàng hóa của cảng thấp hơn, dẫn đến thời gian xử lý kéo dài và tốn kém hơn. Trong ngành cảng biển, thời gian và độ chính xác là hai yếu tố quan trọng quyết định sự hài lòng của khách hàng. Tuy nhiên, do hệ thống thiết bị và công nghệ quản lý chưa được đầu tư mạnh, Cảng Tổng hợp Thị Vải khó có thể đáp ứng các yêu cầu cao của khách hàng, đặc biệt là những doanh nghiệp có quy mô lớn và yêu cầu dịch vụ logistics chuyên nghiệp.

Cơ sở hạ tầng không chỉ bị giới hạn ở trang thiết bị xử lý hàng hóa mà còn liên quan đến hệ thống hỗ trợ như bãi đỗ xe, nhà kho và khu vực lưu trữ chuyên dụng. Hiện tại, cảng vẫn còn thiếu các kho bãi đạt chuẩn quốc tế để đáp ứng nhu cầu lưu trữ của các loại hàng hóa đặc thù, như hàng hóa dễ cháy nổ, hàng hóa cần điều kiện bảo quản đặc biệt hoặc hàng hóa có giá trị cao. Điều này làm giảm khả năng phục vụ đa dạng các loại hàng hóa của cảng và ảnh hưởng đến khả năng thu hút các khách hàng có yêu cầu cao về điều kiện lưu trữ. So với các cảng lớn được đầu tư đầy đủ về cơ sở hạ tầng hỗ trợ, Cảng Tổng hợp Thị Vải kém hấp dẫn hơn trong mắt các doanh nghiệp logistics và xuất nhập khẩu quốc tế.

Ngoài vấn đề vị trí và cơ sở hạ tầng, năng lực quản lý và điều hành cũng là một điểm yếu của Cảng Tổng hợp Thị Vải:

❖ **Thiếu tối ưu trong quy trình điều độ**

Một trong những hạn chế lớn trong hoạt động điều độ tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải là quy trình điều độ chưa được tối ưu hóa. Việc phân bổ tàu và bốc xếp hàng hóa chưa đạt hiệu quả cao, dẫn đến tình trạng thời gian chờ đợi của tàu và hàng hóa kéo dài. Điều này không chỉ làm giảm năng suất của cảng mà còn gia tăng chi phí vận hành, ảnh hưởng đến sự hài lòng của khách hàng và khả năng cạnh tranh của công ty. Việc điều độ chưa thực sự linh hoạt và chính xác, khiến cho việc khai thác cảng không diễn ra một cách mượt mà và hiệu quả.

❖ **Cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ**

Cơ sở hạ tầng của cảng Tổng hợp Thị Vải chưa đáp ứng đầy đủ nhu cầu khai thác ngày càng cao. Mặc dù công ty đã có những cải tiến trong thời gian qua, nhưng một số khu vực của cảng vẫn thiếu sự đồng bộ và hiện đại hóa, đặc biệt là hệ thống kho bãi và thiết bị xếp dỡ. Việc thiếu các thiết bị và công cụ hiện đại khiến cho quá trình bốc xếp, vận chuyển hàng hóa trở nên chậm chạp và không hiệu quả, dẫn đến ùn tắc và giảm hiệu quả khai thác. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến năng suất lao động mà còn làm giảm khả năng tiếp nhận các tàu có tải trọng lớn và tăng chi phí hoạt động.

❖ **Ứng dụng công nghệ chưa đầy đủ**

Công nghệ đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả điều độ và khai thác cảng biển. Tuy nhiên, tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải, việc áp dụng công nghệ hiện đại trong công tác điều độ và quản lý khai thác còn hạn chế. Các hệ thống phần mềm quản lý, điều phối tàu, hàng hóa chưa được tích hợp hoàn toàn, và chưa có sự tự động hóa đầy đủ trong quy trình làm việc. Điều này khiến cho công tác quản lý trở nên phức tạp và dễ xảy ra sai sót, dẫn đến sự mất thời gian và thiếu chính xác trong các quyết định điều độ. Công ty cần đầu tư mạnh mẽ vào công nghệ để cải thiện hiệu quả hoạt động.

❖ **Nguồn nhân lực thiếu chuyên môn sâu**

Một vấn đề khác cần được giải quyết là chất lượng nguồn nhân lực. Dù đội ngũ nhân viên tại cảng có kinh nghiệm nhất định, nhưng một số bộ phận vẫn thiếu sự đào tạo chuyên sâu về công nghệ và quy trình làm việc hiện đại. Việc này ảnh hưởng đến khả năng xử lý các tình huống phát sinh và làm giảm hiệu quả công việc, đặc biệt trong các tình huống phức tạp hoặc khi cần có sự can thiệp nhanh chóng. Để nâng cao hiệu quả khai thác cảng, công ty cần tập trung vào việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực, đảm bảo họ có đủ kiến thức và kỹ năng để đáp ứng yêu cầu công việc.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2 đã phân tích thực trạng hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải. Qua đó, cho thấy công ty có hệ thống quy trình khai thác tương đối hiệu quả, cơ sở hạ tầng và tổ chức điều độ hợp lý, đóng góp tích cực vào hoạt động xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, một số hạn chế về kỹ thuật, quản lý nguồn lực và một vài quy trình chưa được tối ưu ảnh hưởng đến năng suất khai thác. Để nâng cao hiệu quả, công ty cần tiếp tục cải tiến quy trình và khắc phục các yếu tố còn yếu, đồng thời phát triển các giải pháp công nghệ mới.

CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG ĐIỀU ĐỘ VÀ KHAI THÁC CẢNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

3.1 Mục tiêu và phương hướng phát triển của công ty

3.1.2 Mục tiêu phát triển

Một trong những mục tiêu quan trọng nhất của công ty là nâng cao năng lực tiếp nhận tàu thuyền và xử lý hàng hóa. Để đạt được điều này, công ty đã và đang đầu tư mạnh mẽ vào việc mở rộng và nâng cấp các bến cảng, kho bãi và hệ thống thiết bị xếp dỡ. Việc này không chỉ giúp tăng trưởng khối lượng hàng hóa mà còn nâng cao khả năng phục vụ các tàu có trọng tải lớn, phù hợp với xu hướng vận tải biển toàn cầu hiện nay. Sự mở rộng cơ sở hạ tầng sẽ giúp công ty đáp ứng được yêu cầu ngày càng cao của khách hàng và thu hút thêm các đối tác quốc tế.

Bên cạnh đó, công ty cũng đặc biệt chú trọng đến việc cải thiện chất lượng dịch vụ khách hàng. Để nâng cao trải nghiệm khách hàng, Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải hướng đến việc rút ngắn thời gian chờ đợi cho tàu thuyền và hàng hóa, đồng thời tối ưu hóa quy trình làm việc giữa các bộ phận, giảm thiểu thủ tục hành chính, tạo thuận lợi cho khách hàng. Công ty cũng đầu tư vào các dịch vụ gia tăng như logistics và kho bãi, cung cấp giải pháp toàn diện cho khách hàng, từ đó gia tăng sự hài lòng và sự trung thành của khách hàng.

Một mục tiêu không kém phần quan trọng nữa là ứng dụng công nghệ hiện đại trong công tác quản lý và khai thác cảng. Công ty đã nhận thức rõ sự cần thiết của việc áp dụng công nghệ thông tin, tự động hóa và các giải pháp kỹ thuật số để nâng cao hiệu quả công việc. Hệ thống quản lý thông minh và phần mềm tối ưu hóa sẽ giúp cải thiện quy trình điều độ, tăng cường giám sát và bảo mật trong các giao dịch tại cảng, đồng thời giúp tiết kiệm chi phí vận hành.

Bảo đảm an toàn lao động và bảo vệ môi trường là một mục tiêu xuyên suốt trong chiến lược phát triển của công ty. Việc tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về an toàn lao động không chỉ giúp công ty bảo vệ sức khỏe và an toàn cho nhân viên, mà còn bảo vệ uy tín của công ty trước khách hàng và cộng đồng. Đặc biệt, công ty cam kết áp dụng các công nghệ thân thiện với môi trường, giảm thiểu ô nhiễm và tác động tiêu cực đến môi trường trong quá trình khai thác cảng.

Cuối cùng, một mục tiêu quan trọng không thể thiếu là tăng trưởng lợi nhuận và mở rộng thị phần. Công ty dự kiến sẽ không chỉ tập trung vào việc phát triển cơ sở hạ tầng mà còn chú trọng vào việc tăng trưởng doanh thu thông qua việc cung cấp các dịch vụ cảng biển toàn diện, phát triển các dịch vụ logistics và xây dựng các mối quan hệ đối tác chiến lược với các hãng tàu, các công ty vận tải biển, nhằm tạo ra cơ hội mới để mở rộng thị trường.

3.1.2 Phương hướng phát triển

Trong thời gian tới, Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải sẽ tiếp tục thực hiện các chiến lược mở rộng quy mô và nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng. Công ty nhận thức được rằng sự phát triển lâu dài và bền vững chỉ có thể được xây dựng trên một nền tảng cơ sở vật chất hiện đại và đồng bộ. Việc mở rộng bến cảng và đầu tư vào các thiết bị xếp dỡ hiện đại là những bước đi quan trọng để đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng cao của các tàu có trọng tải lớn và các hàng hóa có yêu cầu đặc biệt. Đồng thời, công ty cũng chú trọng đến việc phát triển các dịch vụ logistics, kho bãi, nhằm cung cấp giải pháp toàn diện cho khách hàng.

Một trong những phương hướng phát triển quan trọng của công ty trong giai đoạn tới là tăng cường ứng dụng công nghệ vào công tác quản lý và khai thác cảng. Việc áp dụng các hệ thống quản lý tự động và các công nghệ tiên tiến sẽ giúp công ty tối ưu hóa quy trình làm việc, nâng cao hiệu quả xếp dỡ và giảm thiểu sai sót trong quá trình vận hành. Công ty cũng sẽ đẩy mạnh việc triển khai các giải pháp công nghệ thông tin, từ đó tối ưu hóa lịch trình tàu thuyền, cải thiện công tác điều độ và quản lý kho bãi. Điều này không chỉ giúp tăng hiệu quả hoạt động mà còn nâng cao khả năng cạnh tranh của cảng trên thị trường quốc tế.

Phát triển mối quan hệ đối tác quốc tế cũng là một trong những phương hướng quan trọng của công ty trong tương lai. Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải sẽ tiếp tục tìm kiếm và xây dựng các mối quan hệ hợp tác với các đối tác trong và ngoài nước. Việc hợp tác với các hãng tàu quốc tế, các công ty vận tải và các đối tác chiến lược sẽ giúp công ty mở rộng mạng lưới khách hàng và gia tăng thị phần, tạo đà cho sự phát triển mạnh mẽ trong tương lai.

Để đạt được các mục tiêu đã đề ra, công ty cũng sẽ tiếp tục đầu tư vào việc phát triển nguồn nhân lực, nâng cao trình độ chuyên môn và kỹ năng của đội ngũ nhân viên. Bên cạnh đó, công ty sẽ chú trọng đến công tác đào tạo, phát triển các chương trình huấn luyện về an toàn lao động và bảo vệ môi trường, đảm bảo rằng tất cả các nhân viên đều có đủ kiến thức và kỹ năng để thực hiện công việc một cách hiệu quả và an toàn.

3.2 Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải

3.2.1 Giải pháp nâng cao chất lượng cơ sở vật chất

➤ **Nâng cấp và mở rộng hệ thống cầu bến:**

Nạo vét luồng hàng hải: Duy trì và tiếp tục nạo vét luồng hàng hải đạt độ sâu tiêu chuẩn, đảm bảo khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn

Mở rộng và nâng cấp cầu bến: Xây dựng thêm các cầu bến mới, đặc biệt là các bến chuyên dụng cho container, hàng rời, hàng lỏng, khí... để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường. Nâng cấp các cầu bến hiện có để có thể tiếp nhận đồng thời nhiều tàu lớn, giảm thời gian chờ đợi và tăng năng suất xếp dỡ. Ví dụ như việc kết nối tạo thành cầu cảng dài 1.200m để đón cùng lúc ba tàu lớn, giúp tăng khả năng làm hàng, giảm thời gian chờ và tăng thêm 30-40% công suất.

Đầu tư thiết bị xếp dỡ hiện đại: Trang bị các loại cầu bờ, cầu RTG, xe nâng, xe đầu kéo... hiện đại, có công suất lớn và tốc độ xử lý nhanh để nâng cao năng suất xếp dỡ và giảm thời gian quay vòng tàu.

➤ Phát triển hệ thống kho bãi và bãi chứa hàng:

Mở rộng diện tích kho bãi: Quy hoạch và xây dựng thêm các kho bãi có diện tích lớn, đáp ứng nhu cầu lưu trữ hàng hóa ngày càng tăng. Cần phân loại kho bãi theo từng loại hàng hóa (hàng khô, hàng lạnh, hàng nguy hiểm...) để đảm bảo chất lượng hàng hóa và an toàn.

Nâng cấp chất lượng kho bãi: Xây dựng kho bãi theo tiêu chuẩn hiện đại, với hệ thống nền móng vững chắc, mái che, tường vách chống thấm, hệ thống thông gió, chiếu sáng, phòng cháy chữa cháy... đảm bảo điều kiện lưu trữ hàng hóa tốt nhất.

Xây dựng các kho lạnh: Đầu tư xây dựng các kho lạnh hiện đại để phục vụ nhu cầu lưu trữ các mặt hàng đông lạnh, nông sản, thủy sản...

Phát triển hệ thống bãi container: Mở rộng và nâng cấp các bãi container, trang bị hệ thống quản lý bãi thông minh để tối ưu hóa diện tích sử dụng và nâng cao hiệu quả quản lý container.

3.2.2 Giải pháp tối ưu hóa quy trình điều độ và quản lý thông tin

➤ Số hóa quy trình điều độ tàu

Sử dụng phần mềm điều độ tự động: Để tối ưu hóa quy trình điều độ tàu, Cảng Tổng hợp Thị Vải cần triển khai phần mềm điều độ tự động giúp kết nối thông tin giữa các bộ phận của cảng và khách hàng. Phần mềm này không chỉ hỗ trợ xác định lịch trình tàu mà còn tối ưu hóa bến tàu, dự báo thời gian tàu vào bến và điều phối các nguồn lực trong cảng.

Xây dựng nền tảng kết nối liên phòng ban: Phần mềm điều độ cần kết nối trực tiếp với các bộ phận như thủ tục hải quan, tiếp nhận tàu và bốc dỡ, giúp tất cả các bộ phận có thông tin thống nhất và kịp thời. Điều này sẽ giúp quá trình làm việc trở nên đồng bộ và giảm thiểu các bước trung gian không cần thiết.

Xây dựng và triển khai phần mềm điều độ tàu tự động, kết nối giữa các bộ phận liên quan trong cảng.

Đảm bảo các bộ phận sử dụng thông tin từ phần mềm để đồng bộ hóa quy trình làm việc và nâng cao hiệu quả công việc.

Lên kế hoạch đào tạo cho đội ngũ nhân viên về việc sử dụng phần mềm điều độ tàu và các công cụ hỗ trợ liên quan.

➤ Tích hợp hệ thống quản lý cảng điện tử (Port Management System - PMS)

Triển khai hệ thống PMS: Cảng Tổng hợp Thị Vải cần tích hợp một hệ thống quản lý cảng điện tử (PMS) để tự động hóa các công tác như theo dõi tình trạng tàu, bốc dỡ hàng hóa, báo cáo hải quan và báo cáo tài chính. Hệ thống này sẽ giúp cảng quản lý toàn diện từ tiếp nhận tàu cho đến quá trình bốc dỡ hàng hóa.

Tích hợp các tính năng báo cáo tự động: Hệ thống PMS sẽ tự động tạo ra các báo cáo theo thời gian thực, giúp các bộ phận liên quan nhận thông tin chính xác và kịp thời về tình hình khai thác, các vấn đề phát sinh hoặc các điểm cần cải thiện. Các báo cáo như Daily Report và Time Sheet sẽ được gửi trực tiếp đến các bộ phận và khách hàng để họ có thể theo dõi tình trạng và tiến độ công việc.

Tối ưu hóa quy trình làm việc với dữ liệu: Tích hợp hệ thống PMS với các công cụ phân tích và báo cáo để không chỉ theo dõi công việc mà còn phân tích các dữ liệu về năng suất, hiệu suất và chất lượng dịch vụ. Điều này giúp nâng cao khả năng đưa ra quyết định nhanh chóng và chính xác.

Triển khai hệ thống PMS, tự động hóa các báo cáo như Daily Report và Time Sheet, cung cấp thông tin kịp thời cho các bộ phận và khách hàng.

Giám sát và đánh giá hiệu quả của hệ thống PMS, đảm bảo tính chính xác và đồng bộ trong công tác quản lý.

Tổ chức các buổi đào tạo để nhân viên hiểu rõ cách thức vận hành và sử dụng hệ thống PMS.

3.2.3 Giải pháp đầu tư vào công nghệ và tự động hóa

➤ Ứng dụng công nghệ AI và phân tích dữ liệu

Ứng dụng AI trong phân tích và dự báo: Cảng Tổng hợp Thị Vải cần triển khai các công cụ AI mạnh mẽ để phân tích dữ liệu lịch sử và dự báo khối lượng hàng hóa, nhu cầu bốc dỡ và tình hình tàu trong các ngày tiếp theo. AI có thể dự đoán chính xác xu hướng khối lượng hàng hóa và tối ưu hóa việc điều chỉnh lịch tàu.

Quy trình điều phối thông minh: Hệ thống AI sẽ phân tích dữ liệu thời gian thực từ tàu, thiết bị bốc dỡ và tình trạng hàng hóa để điều chỉnh các kế hoạch khai thác một cách linh hoạt. Ví dụ, nếu lượng hàng hóa dự báo tăng đột biến, AI có thể tự động điều chỉnh lịch tàu và phân bổ thiết bị để đáp ứng nhu cầu bốc dỡ một cách hiệu quả.

Dự báo và hỗ trợ điều phối: AI cũng giúp dự báo thời gian lưu kho của hàng hóa và đưa ra các đề xuất tối ưu về việc điều phối công việc giữa các phòng ban, đảm bảo việc bốc dỡ diễn ra liên tục và không bị gián đoạn.

➤ Phát triển hệ thống điều khiển tự động

Triển khai thiết bị tự động: Để tối ưu hóa quy trình khai thác, Cảng Tổng hợp Thị Vải cần đầu tư vào các thiết bị tự động như cầu tự động và xe nâng tự lái. Các thiết bị này có thể hoạt động liên tục mà không cần sự can thiệp của con người, giúp giảm thiểu thời gian và chi phí vận hành.

Tối ưu hóa hiệu suất công việc: Hệ thống điều khiển tự động có thể điều phối các thiết bị này với nhau, đảm bảo các thiết bị hoạt động đồng bộ, từ đó nâng cao năng suất và giảm thiểu sự cố trong quá trình khai thác.

Tăng cường tính linh hoạt: Các thiết bị tự động giúp giảm sai sót trong việc vận chuyển và bốc dỡ hàng hóa, từ đó nâng cao hiệu quả làm việc và giảm thiểu gián đoạn trong các quy trình.

Đầu tư vào thiết bị tự động hóa: Triển khai cầu tự động và xe nâng tự lái để thay thế công việc thủ công trong quá trình bốc dỡ hàng hóa.

Tích hợp hệ thống điều khiển tự động: Thiết lập hệ thống điều khiển tự động để phối hợp các thiết bị bốc dỡ và tối ưu hóa năng suất công việc.

3.2.4 Giải pháp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực

➤ Đào tạo và phát triển đội ngũ nhân viên khối văn phòng

Phân công công việc rõ ràng: Cần phân chia công việc một cách chi tiết cho từng nhân viên, tránh việc giao quá nhiều nhiệm vụ cho một người. Ví dụ, có thể phân chia nhân viên thành các nhóm, mỗi nhóm đảm nhận một loại nghiệp vụ chuyên sâu như giao nhận đường biển, thủ tục hải quan, hay chứng từ.

Đào tạo nâng cao chuyên môn: Tổ chức các khóa đào tạo về nghiệp vụ giao nhận xuất nhập khẩu, khai báo hải quan, cũng như các kỹ năng bổ trợ như ngoại ngữ, để đảm bảo nhân viên luôn cập nhật kiến thức và năng lực đáp ứng yêu cầu công việc.

Xây dựng kế hoạch đào tạo định kỳ hàng năm cho nhân viên.

Đánh giá kết quả sau mỗi đợt đào tạo để đảm bảo hiệu quả và chất lượng công việc của nhân viên.

➤ Đào tạo và nâng cao chất lượng nhân viên tại cảng/bãi/kho

Huấn luyện kỹ năng và tác phong làm việc: Tổ chức các khóa đào tạo chuyên sâu về kỹ năng tác nghiệp, quản lý hàng hóa và sử dụng thiết bị tại cảng. Đồng thời, chú trọng việc nâng cao ý thức kỷ luật công việc cho công nhân.

Kiểm tra và giám sát định kỳ: Cần có kế hoạch kiểm tra kỹ năng làm việc của nhân viên thường xuyên (hàng quý, hoặc nửa năm một lần), đánh giá sự tiến bộ của từng nhân viên và thực hiện các điều chỉnh nếu cần.

Chia nhóm và quản lý theo đội: Để nâng cao hiệu quả làm việc, cần chia đội ngũ công nhân, nhân viên kiểm đếm thành các nhóm nhỏ (6-8 người), với mỗi nhóm có một trưởng nhóm chịu trách nhiệm giám sát và điều phối công việc. Nhóm trưởng sẽ theo sát và nhắc nhở nhân viên trong suốt quá trình làm việc.

Xây dựng lịch trình đào tạo và kiểm tra kỹ năng hàng năm cho công nhân và nhân viên trực tiếp làm việc.

Tổ chức các buổi đào tạo nâng cao kỹ năng cho các công nhân mới, kết hợp với các chương trình huấn luyện tại hiện trường.

➤ Phát triển nguồn nhân lực trẻ và tiềm năng

Tuyển dụng và đào tạo sinh viên thực tập: Tổ chức các chương trình tuyển sinh viên từ các trường đại học chuyên ngành ngoại thương, thương mại, vận tải, và quản trị kinh doanh. Các sinh viên thực tập sẽ được đào tạo bài bản về ngành logistics và quản lý cảng biển.

Chương trình thực tập và việc làm: Tổ chức các buổi tham quan thực tế, ngày hội việc làm tại trường, hoặc mở các chương trình thực tập dài hạn để sinh viên có thể tiếp cận công việc thực tế ngay từ khi còn ngồi trên ghế nhà trường.

Liên kết với các trường đại học để tổ chức các chương trình tuyển dụng sinh viên thực tập.

Cung cấp các khóa đào tạo cho sinh viên thực tập để chuẩn bị cho công việc chính thức sau khi tốt nghiệp.

➤ Kiểm tra và giám sát chất lượng công nhân và nhân viên tại hiện trường

Kiểm tra và rà soát kỹ năng định kỳ: Cần tiến hành các chương trình kiểm tra định kỳ về kỹ năng làm việc của công nhân và nhân viên tại hiện trường, đặc biệt là đối với công nhân mới hoặc các nhân viên chưa có nhiều kinh nghiệm.

Giám sát và hướng dẫn trực tiếp: Tổ chức các buổi huấn luyện, hướng dẫn trực tiếp cho nhân viên, đặc biệt là đối với các công nhân xếp dỡ, lái cầu và nhân viên kiểm đếm. Mỗi năm tổ chức kiểm tra lại năng lực công nhân và nhân viên để đánh giá sự tiến bộ.

Xây dựng lịch trình kiểm tra và đánh giá năng lực định kỳ đối với công nhân, lái cầu và nhân viên kiểm đếm.

Đưa ra các biện pháp xử lý kịp thời đối với những nhân viên không đạt yêu cầu và cung cấp các khóa học nâng cao kỹ năng cho họ.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Chương 3 đã trình bày các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động điều độ và khai thác cảng biển tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải. Các giải pháp bao gồm nâng cấp cơ sở vật chất, tối ưu hóa quy trình điều độ và quản lý thông tin, đầu tư vào công nghệ và tự động hóa, cùng với việc cải thiện chất lượng nguồn nhân lực. Những giải pháp này không chỉ giúp nâng cao hiệu suất và năng suất lao động, mà còn góp phần giảm thiểu chi phí và thời gian chờ đợi của tàu, nâng cao sự cạnh tranh của cảng. Việc triển khai các giải pháp này sẽ tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững của công ty trong tương lai.

KẾT LUẬN

Quy trình điều độ và khai thác tại cảng Tổng hợp Thị Vải được xây dựng một cách khoa học, bài bản và rõ ràng, đảm bảo đáp ứng yêu cầu vận hành của một cảng hiện đại. Thông qua các bước tiến trình chi tiết, các phòng ban liên quan được phân công trách nhiệm cụ thể, giúp quá trình làm việc trở nên trơn tru và hiệu quả. Các điểm nổi bật của quy trình bao gồm:

- Tính minh bạch và phân công nhiệm vụ rõ ràng: Quy trình phân định trách nhiệm cụ thể cho từng bộ phận, từ Ban Tổng Giám đốc, Phòng Khai thác, đến bộ phận Kế toán/Thương vụ. Điều này không chỉ đảm bảo các bước trong quy trình được thực hiện đúng tiến độ mà còn tạo ra sự phối hợp nhịp nhàng giữa các phòng ban. Bất kỳ sai sót nào cũng có thể nhanh chóng được truy vết và xử lý.

- Quản lý hiệu quả thông tin và tài liệu: Hệ thống biểu mẫu tiêu chuẩn, như Berthing Schedule, Daily Report, hay Time Sheet, là công cụ quan trọng giúp lưu trữ thông tin chi tiết về lịch tàu, hoạt động khai thác, và lượng hàng hóa. Việc lưu giữ các tài liệu dưới dạng file cứng và mềm tạo ra một hệ thống quản lý tài liệu kép, vừa đảm bảo tính bảo mật vừa dễ dàng truy xuất khi cần thiết.

- Đáp ứng linh hoạt nhu cầu của khách hàng: Quy trình cho phép xử lý các yêu cầu từ khách hàng một cách nhanh chóng, từ khâu tiếp nhận yêu cầu, lập kế hoạch, đến triển khai các bước khai thác và giao nhận. Sự linh hoạt này giúp cảng đáp ứng được nhu cầu vận hành với cường độ cao, đồng thời duy trì mối quan hệ tốt đẹp với khách hàng.

- Kiểm soát chặt chẽ hoạt động khai thác: Các báo cáo như Daily Report, Time Sheet và bảng phân chia hàng hóa giúp cảng theo dõi sát sao từng giai đoạn trong hoạt động khai thác, từ khi tàu cập cảng đến khi hoàn tất giao nhận. Việc này không chỉ giúp đánh giá năng suất lao động mà còn đảm bảo không xảy ra sự cố liên quan đến hàng hóa hay phương tiện.

Tuy nhiên, bên cạnh những ưu điểm trên, quy trình vẫn còn một số hạn chế cần khắc phục để tối ưu hóa hiệu quả hoạt động, nhất là trong bối cảnh ngành logistics đang thay đổi mạnh mẽ nhờ sự phát triển của công nghệ hiện đại. Để đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững và gia tăng sức cạnh tranh trên thị trường logistics, cảng Tổng hợp Thị Vải có thể cân nhắc thực hiện các đề xuất sau:

- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực
- Tối ưu hóa quy trình điều độ và quản lý thông tin
- Tối ưu hóa nguồn lực và thiết bị
- Rút ngắn thủ tục hành chính
- Đầu tư vào công nghệ và tự động hóa

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam (2015)
- [2]. Thông Tư (2016), *Quy định tiêu chí phân loại cảng, công bố danh mục cảng thủy nội địa; phân cấp kỹ thuật, tiêu chuẩn phân cấp kỹ thuật cảng thủy nội địa, tiêu chuẩn bến thủy nội địa và quản lý hoạt động đối với cảng, bến thủy nội địa thuộc thẩm quyền quản lý của bộ quốc phòng*
- [3] Đinh Nguyễn Tường Vy (2023). *Giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận thép cán nóng nhập khẩu tại công ty Ngọc Phước*. Khóa luận tốt nghiệp, Logistics, Trường Đại học Bà Rịa Vũng Tàu.
- [4] Đỗ Thị Thu Hoài (2022). *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*, Khóa luận tốt nghiệp, Logistics, Trường Đại học Bà Rịa Vũng Tàu.
- [5]. Cục Hàng Hải Việt Nam: <https://www.vinamarine.gov.vn/vi>
- [6]. Thư viện Pháp luật: <https://thuvienphapluat.vn/>
- [7] Cảng Tổng hợp Thị Vải/ Thị Vải General Port, tài liệu nội bộ.
- [8]. Báo giao thông (2016), *Cảng Thị Vải: Đẩy mạnh khai thác tiềm năng cảng nước sâu*