

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



**BARIA VUNGTAU
UNIVERSITY**
CAP SAINT JACQUES

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

**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**

Trình độ đào tạo: Đại học

Hệ đào tạo: Chính quy

Ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Tổ chức quản lý Cảng – Xuất nhập khẩu – Giao nhận vận tải Quốc Tế

Giảng viên hướng dẫn: Ths. Đỗ Thanh Phong

Sinh viên thực hiện: Đỗ Thị Thu Hoài

Mã SV: 19033725

Lớp: DH19QG

Bà Rịa-Vũng Tàu, năm 2022

LỜI CAM ĐOAN

Em xin cam đoan rằng đồ án tốt nghiệp với đề tài 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 là nghiên cứu độc lập của em. Đồng thời những số liệu được cung cấp từ báo cáo đều là của công ty là kết quả nghiên cứu hoàn toàn trung thực, không sao chép từ bất kì một công trình nghiên cứu khác nào. Những tài liệu trích dẫn đều đã được ghi rõ nguồn gốc.

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

LỜI CẢM ƠN

Để hoàn thành báo cáo thực tập tốt nghiệp này, trước hết em xin gửi lời cảm ơn chân thành đối với các Thầy/Cô của Trường Đại Học Bà Rịa – Vũng Tàu đã tận tình giảng dạy, truyền đạt cho em trong suốt bốn năm học vừa qua, giúp em có thể tích lũy cho mình vốn kiến thức trong lĩnh vực Logistics để vận dụng tốt hơn vào công việc sau này.

Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn chân thành nhất đến thầy Đỗ Thanh Phong, người đã luôn tận tình hướng dẫn cũng như bổ sung và sửa chữa những sai sót trong quá trình em thực hiện báo cáo.

Ngoài ra em xin chân thành gửi lời cảm ơn đến Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải – hoạt động mạnh trong lĩnh vực khai thác cảng, em đã được tạo điều kiện trực tiếp quan sát, tham gia vào một số công việc của công ty, từ đó rút ra được nhiều kinh nghiệm cho bản thân và đóng góp một phần công sức vào sự phát triển của công ty. Được sự quan tâm, giúp đỡ tạo điều kiện của Ban lãnh đạo công ty và sự hướng dẫn nhiệt tình của các anh chị trong cảng đã hỗ trợ em rất nhiều về kiến thức thực tế để có thể hoàn thành bài báo cáo tốt nghiệp này.

Cuối lời, em xin kính chúc toàn thể Quý Thầy/Cô Trường Đại Học Bà Rịa – Vũng Tàu dồi dào sức khỏe, hoàn thành tốt công tác giảng dạy. Kính chúc Ban Giám Đốc Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải hoàn thành xuất sắc công việc, luôn gặt hái được nhiều thành công trong tương lai.

Mặc dù đã cố gắng nỗ lực nhưng do còn hạn chế về mặt kiến thức, khả năng vận dụng lý thuyết vào thực tế và kinh nghiệm thực tiễn còn quá ít nên trong quá trình làm bài không thể tránh khỏi sai sót, vì vậy em kính mong nhận được sự đóng góp ý kiến của quý thầy cô và các anh chị để bài báo cáo của em được hoàn thiện hơn.

Em xin trân trọng cảm ơn!

Vũng Tàu, ngày 12 tháng 01 năm 2022

Sinh viên thực hiện

Đỗ Thị Thu Hoài

MỤC LỤC

| | |
|---|-----------|
| LỜI MỞ ĐẦU | 1 |
| CHƯƠNG 1: GIỚI THIỆU TỔNG QUAN VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI..... | 3 |
| 1.1. Giới thiệu chung về Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải. | 3 |
| 1.1.1. Vị trí mặt bằng: | 3 |
| 1.1.2. Lịch sử hình thành Cảng Tổng hợp Thị Vải | 4 |
| 1.2. Cơ cấu tổ chức và chức năng của các phòng ban | 7 |
| 1.2.1. Cơ cấu tổ chức..... | 7 |
| 1.2.2. Chức năng của các phòng ban..... | 7 |
| 1.3. Hạ tầng & trang thiết bị : | 10 |
| 1.4. Dịch vụ tại Cảng | 12 |
| 1.4.1. Xếp dỡ hàng rời khô: | 13 |
| 1.4.2. Xếp dỡ hàng sắt thép:..... | 14 |
| 1.4.3. Xếp dỡ hàng dự án, siêu trường, siêu trọng: | 14 |
| 1.4.4. Xếp dỡ hàng đóng bao, kiện: | 15 |
| 1.4.5. Dịch vụ cho thuê bãi, kho: | 15 |
| 1.5. Công tác an toàn, chất lượng, sức khỏe và môi trường: | 15 |
| 1.6. Định hướng phát triển của Công ty Cảng tổng hợp Thị Vải | 15 |
| 1.6.1. Những điểm mạnh..... | 16 |
| 1.6.2. Những mặt hạn chế | 17 |
| KẾT LUẬN CHƯƠNG 1 | 17 |
| CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG XUẤT NHẬP KHẨU HÀNG XÁ BẢNG ĐƯỜNG BIỂN..... | 18 |
| 2.1. Dịch vụ logistics?..... | 18 |
| 2.1.1. Đặc điểm dịch vụ Logistics | 18 |
| 2.1.2. Vai trò dịch vụ Logistics | 19 |
| 2.1.3. Tác động của dịch vụ logistics..... | 20 |
| 2.2. Xuất nhập khẩu hàng hóa..... | 20 |
| 2.2.1. Khái niệm về hoạt động xuất nhập khẩu | 20 |

| | | |
|--|--|-----------|
| 2.2.2 | Vai trò và nhiệm vụ của xuất nhập khẩu..... | 21 |
| 2.2.3. | Nguyên tắc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu..... | 22 |
| 2.2.4. | Công việc chung của cảng biển: | 23 |
| 2.2.5. | Nhiệm vụ của các chủ hàng xuất nhập khẩu..... | 24 |
| 2.2.6. | Nhiệm vụ của Hải quan..... | 24 |
| 2.2.7. | Những chứng từ thường gặp trong quy trình nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển..... | 25 |
| 2.3. | Khái niệm chung về hàng xá..... | 26 |
| 2.3.1. | Khái niệm hàng xá | 26 |
| 2.3.2. | Phân loại hàng xá | 26 |
| 2.3.3. | Đặc điểm của hàng xá | 27 |
| KẾT LUẬN CHƯƠNG 2 | | 27 |
| CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC VÀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XÁ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI | | |
| 3.1. | Hoạt động khai thác hàng xá tại Cảng tổng hợp Thị Vải | 28 |
| 3.1.1. | Sơ đồ quy trình khai thác hàng xá..... | 28 |
| 3.1.2. | Diễn giải quy trình khai thác:..... | 29 |
| 3.1.3. | Biểu mẫu áp dụng..... | 37 |
| 3.2. | Hướng dẫn làm hàng xá tại Cảng tổng hợp Thị Vải..... | 38 |
| 3.2.1. | Nhập hàng rời..... | 38 |
| 3.2.2. | Quy trình công nghệ xếp dỡ thép tấm cuộn (tole cuộn)..... | 44 |
| 3.3. | Quy trình giao nhận hàng hóa, kho bãi hàng xá | 51 |
| 3.3.1. | Lưu đồ quy trình giao nhận hàng hóa, kho bãi hàng xá..... | 51 |
| 3.3.2. | Mô tả lưu đồ | 51 |
| 3.3.3. | Biểu mẫu áp dụng: | 59 |
| 3.4. | Sản lượng khai thác hàng xá tại Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải từ 2020 – Tháng 09/ 2022 | 59 |
| 3.5. | Đánh giá chung về hoạt động tại Công ty Cảng tổng hợp Thị Vải | 62 |
| 3.5.1. | Điểm mạnh | 62 |
| 3.5.2. | Điểm yếu | 62 |

| | |
|---|-----------|
| 3.5.3. Cơ hội..... | 63 |
| 3.5.4. Thách thức..... | 63 |
| KẾT LUẬN CHƯƠNG 3 | 63 |
| CHƯƠNG 4: 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..... | 64 |
| 4.1. Giải pháp 1: Đảm bảo khâu vận chuyển..... | 64 |
| 4.2. Giải pháp 2: Cơ sở vật chất..... | 65 |
| 4.3. Giải pháp 3: Mở rộng thị trường..... | 66 |
| KIẾN NGHỊ..... | 67 |
| KẾT LUẬN CHƯƠNG 4 | 69 |
| KẾT LUẬN | 70 |

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

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

DANH MỤC BẢNG

| | |
|--|----|
| Bảng 1.1: Số liệu hạ tầng & trang thiết bị của Cảng | 10 |
| Bảng 3.1: Các công việc thực hiện tại Phòng Khai thác và các bộ phận liên quan | 30 |
| Bảng 3.2: Các công việc mỗi Phòng/Bộ phận | 34 |
| Bảng 3.3: Biểu mẫu áp dụng | 37 |
| Bảng 3.4: Chỉ tiêu khai thác | 40 |
| Bảng 3.5: Chỉ tiêu trọng lượng hàng | 46 |
| Bảng 3.6: Chỉ tiêu khai thác | 47 |
| Bảng 3.7: Biểu mẫu áp dụng | 59 |

DANH MỤC SƠ ĐỒ

| | |
|---|----|
| Sơ đồ 1.1: Cơ cấu tổ chức của Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải | 7 |
| Sơ đồ 3.1: Sơ đồ quy trình phòng khai thác | 26 |
| Sơ đồ 3.2: Quy trình giao nhận | 51 |

DANH MỤC HÌNH

| | |
|---|----|
| Hình 1.1: Logo Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải | 3 |
| Hình 1.2: Cổng Cảng tổng hợp Thị Vải - Thị Vải General Port | 5 |
| Hình 1.3: Bãi Cảng tổng hợp Thị Vải | 6 |
| Hình 1.4: Gõ dầm lưu tại bãi Cảng tổng hợp Thị Vải | 13 |
| Hình 1.5: Vận chuyển lúa mì xuống sà lan bằng băng tải | 13 |
| Hình 1.6: Nhập hàng tôn cuộn (ở hầm tàu) | 14 |
| Hình 1.7: Kho lưu trữ hàng hóa tại Cảng tổng hợp Thị Vải | 15 |
| Hình 2.1: Hầm hàng xá | 27 |
| Hình 3.1: Phễu xá (hộp xá) | 38 |
| Hình 3.2: Cân treo | 39 |
| Hình 3.3: Gàu ngoạm | 39 |
| Hình 3.4: Xe gạt - Xe cuốn | 40 |
| Hình 3.5: Thép cuộn: | 44 |
| Hình 3.6: Xe nâng | 45 |
| Hình 3.7: Trong hầm tàu chở thép cuộn | 48 |
| Hình 3.8: Xếp dỡ thép cuộn vận chuyển | 49 |

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài:

Trong điều kiện hiện nay, khi hội nhập và toàn cầu hóa nền kinh tế thế giới đang phát triển mạnh, kinh doanh quốc tế trở thành một tất yếu khách quan đối với mọi quốc gia. Cùng với sự phát triển đó nước ta không ngừng học hỏi và củng cố về mọi mặt (kinh tế, chính trị, xã hội) cũng như lĩnh vực (thương mại, giáo dục, y tế) để phù hợp với nền kinh tế toàn cầu. Hoạt động vận tải nội địa và vận tải quốc tế, hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu đã trở thành khâu quan trọng trong dây chuyền vận tải hàng hóa, không chỉ tạo điều kiện thúc đẩy, mở rộng mua bán mà còn góp phần vào hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu.

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

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

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

“Giải pháp nâng cao hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xá tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải”

2. Mục đích nghiên cứu

- Khái quát mô phỏng được hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xá tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.
- Phân tích thực trạng nghiệp vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu của Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải. Từ đó đánh giá những điểm hoàn thiện và chưa hoàn thiện, các yếu tố có lợi và không có lợi cho nghiệp vụ.

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

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu:

- Đối tượng nghiên cứu: Hàng hóa, khách hàng, máy móc và các trong thiết bị tại Cảng
- Phạm vi nghiên cứu: Hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xá tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.
- Địa bàn nghiên cứu: Khu Công Nghiệp Phú Mỹ 1, Phường Phú Mỹ , Thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu.
- Phạm vi từ thời gian: Thời gian từ tháng 01/2020 – 09/2022.

4. Phương pháp nghiên cứu:

Đề tài vận dụng một số phương pháp sau:

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

5. Cấu trúc của đề tài:

Chương 1: Giới thiệu tổng quan về Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

Chương 2: Cơ sở lý luận về hoạt động xuất nhập khẩu hàng xá bằng đường biển.

Chương 3: Hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xá tại Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

CHƯƠNG 1: GIỚI THIỆU TỔNG QUAN VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

1.1. Giới thiệu chung về Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.



Hình 1.1: Logo Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải

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.

- Tên doanh nghiệp: Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.
- Địa chỉ: Khu Công Nghiệp Phú Mỹ 1, Phường Phú Mỹ, Thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu.
- Điện thoại: (+84) 254.3898773 - Fax: (+84) 254.3898774
- Email: Commercial@thivaiport.com.vn

1.1.1. Vị trí mặt bằng:

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 45km đến thành phố Vũng Tàu.

Giao thông bộ và đường thủy thuận tiện kết nối với các cụm công nghiệp tại Bà Rịa Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương và TP. Hồ Chí Minh qua quốc lộ 51, cao tốc TP. Hồ Chí Minh –Long Thành – Dầu Giây; Cao tốc Bến Lức – Long Thành, Cao tốc Biên Hòa- Vũng Tàu, kết nối với các tỉnh Đồng Bằng sông Cửu Long, Đồng Nai, Bình Dương qua hệ thống giao thông thủy thuận tiện.

| | |
|-----------------------------|------------------------------|
| Vị trí Cảng | 10*34'16,10" N-107*1'19,73"E |
| Khoảng cách từ pilotstation | 37,5km |

1.1.2. Lịch sử hình thành 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 21/03/2013 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 07/03/2014, Cục Hàng hải Việt Nam và Liên doanh Công ty TNHH MTV Cảng Sài Gòn – Công ty Cảng dịch vụ Dầu khí tổng hợp Phú Mỹ - Công ty Cổ phần Vinacommodities – Công ty Cổ phần tập Đoàn muối Miền Nam – Công ty Cổ phần dịch vụ hàng hải dầu khí Hưng Thái, đã ký kết hợp đồng cho thuê khai thác Bến cảng tổng hợp quốc tế Thị Vải.

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



Hình 1.2: Cổng Cảng tổng hợp Thị Vải - Thi Vai General Port



Hình 1.3: Bãi Cảng tổng hợp Thị Vải

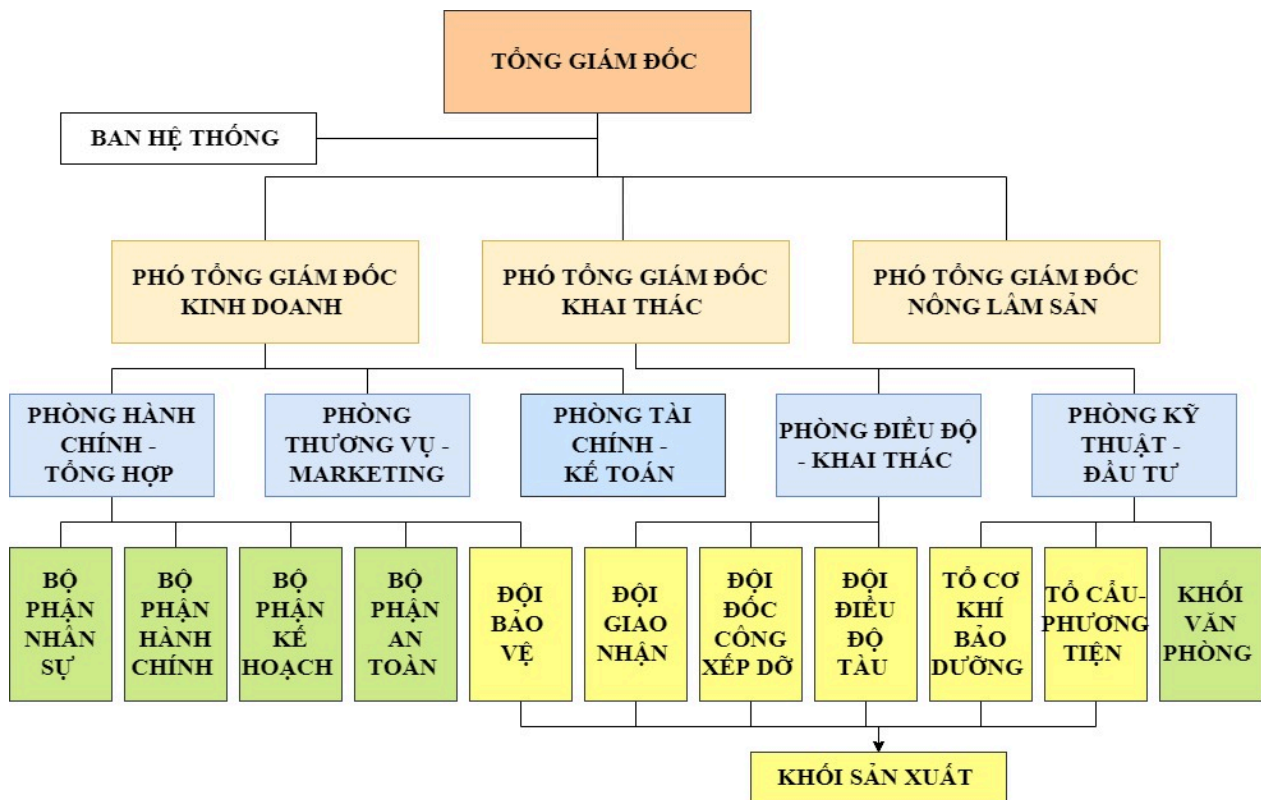
Bắt đầu tiến hành khai thác thử nghiệm vào tháng 03/2014 và chính thức thành lập vào ngày 21/07/2014 với tên gọi đầy đủ là Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải (THI VAI GENERAL PORT) được quản lý và khai thác bởi Liên danh Công ty TNHH MTV Cảng Sài Gòn – Công ty Cảng dịch vụ Dầu khí tổng hợp Phú Mỹ - 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 Gottwald 100 tấn, Hai băng tải làm hàng tàu hơn 70.000 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.

1.2. Cơ cấu tổ chức và chức năng của các phòng ban



Sơ đồ 1.1: Cơ cấu tổ chức của Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

1.2.1. Cơ cấu tổ chức

1.2.2. Chức năng của các phòng ban

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 OHSAS 18001:2007, 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 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.

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

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.

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.
- Tư vấn, tham mưu cho Ban Giám đốc Công ty về các lĩnh vực: làm việc với cơ quan quản lý Nhà nước liên quan đến lĩnh vực như Cảng vụ, Cục hàng hải Việt Nam; quản lý phát triển và khai thác cảng theo Luật Hàng hải Việt Nam.
- Hướng dẫn, điều phối các tàu thuyền ra vào cảng.
- Hỗ trợ cung cấp dịch vụ nước sinh hoạt cho các tàu thuyền.
- Quản lý, điều hành hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng.
- Thực hiện các công việc khác do Tổng Giám đốc phân công.

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 xây dựng 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.
- Tham gia công tác thẩm định thầu, đấu thầu mua sắm tài sản cố định, vật tư, phụ tùng, máy móc, phương tiện, thiết bị trong nước và quốc tế phục vụ sản xuất kinh doanh của Công ty theo quy định phân cấp thẩm quyền của Hội đồng quản trị.
- Tham mưu cho Tổng Giám đốc về vấn đề kỹ thuật, thiết bị sản xuất.
- Quản lý và điều hành hoạt động của Đội phương tiện gồm: Băng tải, xe tải, xe sơ mi rơ mooc, xe cầu, xe nâng phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh dịch vụ của Công ty.
- Tư vấn và tham mưu về phương diện kỹ thuật, sử dụng, bảo dưỡng và sửa chữa cơ khí cho Ban Tổng Giám đốc và các phòng ban khác trong Công ty.
- Sửa chữa, bảo dưỡng và gia công các thiết bị cơ khí trong Công ty.
- Dịch vụ vật tư, bảo dưỡng, sửa chữa của các thiết bị cơ khí cho khách hàng.
- Thực hiện các công việc khác do Tổng Giám đốc phân công.

1.3. Hạ tầng & trang thiết bị:

Bảng 1.1: Số liệu hạ tầng & trang thiết bị của Cảng

| THÔNG TIN CHUNG | |
|-------------------------|---------|
| 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 |
| KHO BÃI | |
| Diện tích bãi đã trải nhựa hoàn thiện | 120.000m ² |
| Bãi Ngoại quan: | 12.500m ² |
| Diện tích kho 1: | 4.000m ² sức chứa khoảng 7.000 đến 8.000 tấn nông sản |
| Diện tích kho 2: | 6.000m ² sức chứa khoảng 25.000 đến 30.000 tấn nông sản |
| TRANG THIẾT BỊ XÉP DỠ | |
| Cầu chân đế đa năng sức nâng 44,6 tấn: | 02 chiếc |
| Cầu di động 100 tấn (có thể xếp dỡ tàu đến 90.000DWT): | 01 chiếc |
| Cầu chân đế đa năng 45 tấn: | 02 chiếc |

| | |
|---|---|
| Gầu ngoạm từ 10m ³ đến 25m ³ : | 12 chiếc |
| Băng chuyên xếp hàng rời (có thể xếp xuống tàu đến 7.000 DWT) | 03 chiếc |
| Phễu xá 80m ³ : | 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 |

Nguồn: Công ty Cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải

1.4. Dịch vụ tại Cảng

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 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.



Hình 1.4: Gỗ dăm lưu tại bãi Cảng tổng hợp Thị Vải

1.4.1. Xếp dỡ hàng rời khô:

Các mặt hàng rời khô có thể cung cấp dịch vụ xếp dỡ, vận chuyển gồm: Hàng nông sản nguyên liệu thực phẩm và chăn nuôi (lúa mì, ngô, bã đậu tương, bã hạt cải,...), than, phân bón, quặng, vật liệu xây dựng, gỗ dăm. Với thiết bị được đầu tư đầy đủ có thể cùng lúc tiếp nhận 02 tàu lớn vào để xếp dỡ hàng hóa.

Năng suất dỡ hàng: 8.000 – 15.000 tấn/ngày.



Hình 1.5: Vận chuyển lúa mì xuống sà lan bằng băng tải

1.4.2. Xếp dỡ hàng sắt thép:

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

Năng suất dỡ hàng tôn cuộn: 10.000 – 15.000 tấn/ngày.

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



Hình 1.6: Nhập hàng tôn cuộn (ở hầm tàu)

1.4.3. Xếp dỡ hàng dự án, siêu trường, siêu trọng:

Với lợi thế kinh nghiệm khai thác từ các cổ đông lớn, cùng với lợi thế về thiết bị, Cảng Tổng hợp Thị Vải có thể cung cấp dịch vụ xếp dỡ hàng dự án, hàng siêu trường siêu trọng phục vụ xây dựng các nhà máy tại các cụm công nghiệp lân cận cũng như phục vụ xuất khẩu; đặc biệt khả năng kết hợp 02 cầu bờ của Cảng có thể xấp dỡ kiện hàng đến 75 tấn là lợi thế rất lớn của Cảng Tổng hợp Thị Vải. Ngoài ra, hệ thống cầu cảng rộng, nhiều cầu dẫn, bãi chứa lớn và hoàn thiện rất thuận lợi để tiếp nhận và xếp dỡ hàng hóa.

1.4.4. 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.

1.4.5. Dịch vụ cho thuê bãi, kho:

Với diện tích bãi rộng, được đầu tư trải thảm nhựa nên rất thuận tiện cho khách hàng trung chuyển và lưu trữ hàng hóa, Diện tích bãi có thể sử dụng lên đến 120.000m². Hai kho có sức chứa khoảng 32.000 – 38.000 tấn nông sản, thuận tiện cho việc lưu trữ hàng hóa, khai thác và giải phóng tàu.



Hình 1.7: Kho lưu trữ hàng hóa tại Cảng tổng hợp Thị Vải

1.5. Công tác an toàn, chất lượng, sức khỏe và môi trường:

Từ khi thành lập chất lượng dịch vụ gắn với an toàn hoạt động sản xuất luôn được Công ty quan tâm hàng đầu. Bên cạnh đó là công tác chăm lo đời sống, sức khỏe nguồn nhân lực và bảo vệ môi trường được Công ty quan tâm và thực hiện tốt.

1.6. Định hướng phát triển của Công ty Cảng tổng hợp Thị Vải

Hiện nay mức độ cạnh tranh trong ngành xuất nhập khẩu ngày càng trở nên khốc liệt và căng thẳng, đối với thị trường Việt Nam. Năm 2020 đến nay, tình hình kinh tế thế giới chưa thật sự thoát khỏi cơn khủng hoảng, trình trạng nợ công của chính, tình trạng kinh doanh kém hiệu quả của các ngân hàng lớn trên thế, lạm phát tăng cao, biến động về chính

trị ở một số nước, ... thiên tai triền miên, lũ lụt, động đất ... từ các yếu tố trên đã ảnh hưởng trực tiếp đến thị trường kinh tế thế giới và gián tiếp ảnh hưởng đến thị trường vận tải quốc tế nói chung và Việt Nam nói riêng, kinh doanh ngày càng khó khăn hơn, nhu cầu của khách hàng về dịch vụ ngày càng cao hơn.

Vì thế, đây là thách thức rất lớn đối với Ban Giám Đốc và toàn thể nhân viên trong công ty. Áp dụng công nghệ thông tin, thương mại điện tử vào lĩnh vực giao nhận giúp cho quá trình xử lý đơn hàng, thực hiện đơn hàng, giao hàng, thanh toán, ... một cách nhanh chóng góp phần tạo doanh thu của hoạt động dịch vụ và tạo thành công cho công ty trong những năm tới.

Đào tạo đội ngũ nhân viên ngày càng chuyên nghiệp và giàu kinh nghiệm trong ngành.

Mở rộng dịch vụ từ lĩnh vực giao nhận sang xây dựng mạng lưới vận tải, kho bãi riêng cho chính mình, không phải thuê ngoài như lúc trước để chủ động được thời gian cũng như tiết kiệm chi phí dịch vụ, nâng cao uy tín của công ty đồng thời giữ được nhiều khách hàng.

1.6.1. Những điểm mạnh

Nhìn chung, dựa trên kinh nghiệm hoạt động lâu năm và quy mô lớn, Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải có nhiều điểm mạnh trong các khâu: cung cấp dịch vụ xếp dỡ hàng hóa. vận tải nội địa, quy trình chuyên nghiệp và nhanh chóng, uy tín của công ty cao đem lại sự an tâm cho khách hàng.

Lực lượng nhân viên tổ giao nhận đông đảo, có kinh nghiệm lâu năm, khả năng tiếp cận với công nghệ thông tin nhanh chóng đảm bảo cho quá trình khai báo hải quan điện tử nhanh chóng, chính xác, hiệu quả, không bị dón ứ hàng. Điều này góp phần không nhỏ tạo nên sự thành công của một thương vụ kinh doanh xuất khẩu.

Công ty được trang bị cơ sở hạ tầng đầy đủ. Về cơ sở vật chất phục vụ cho các khâu vận chuyển hàng hóa: Cảng tổng hợp Thị Vải đã xây dựng cho mình một hệ thống kho bãi, có phương tiện vận chuyển riêng phục vụ các dịch vụ giao nhận nội địa tại kho, tại xưởng. Cùng với đội xe tải chuyên nghiệp tạo được sự chủ động và linh động trong việc chở hàng từ cảng về kho cho khách hàng, làm giảm thời gian nhập hàng và tránh những phiền phức trong quá trình kiểm hóa, Cảng tổng hợp Thị Vải đã tạo được lợi thế cạnh tranh với đối thủ và trở thành đối tác lâu dài của rất nhiều khách hàng lớn. Điều đó không chỉ đem lại cho

Công ty một lượng khách hàng ổn định, mà còn góp phần rút ngắn các thủ tục, đẩy mạnh quá trình kí kết hợp đồng và giao nhận hàng hóa.

Ngoài ra, hệ thống của Cảng tổng hợp Thị Vải cho phép khách hàng có thể theo dõi lịch trình tàu và tạo điều kiện thúc đẩy quá trình Booking diễn ra nhanh chóng và tiện lợi hơn cho khách hàng, đồng thời cũng tăng khả năng tương tác giữa doanh nghiệp và khách hàng, khiến khách hàng chủ động hơn trong việc tìm kiếm và lựa chọn dịch vụ phù hợp nhất với mình.

1.6.2. Những mặt hạn chế

Thị trường logistics tại Việt Nam đang cạnh tranh ngày càng kịch liệt. Sự xuất hiện nhanh chóng của doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp dịch vụ nói chung đã gây nên sức ép cạnh tranh lớn với tất cả các công ty trong và ngoài nước.

Cảng quốc tế Cái Mép – Thị Vải là dự án đầu tiên Chính phủ Việt Nam lựa chọn nhà khai thác cảng vì vậy cảng đã phải nỗ lực nhanh chóng với sự thay đổi của thị trường để có thể gia nhập thị trường Quốc tế. Bên cạnh đó, để duy trì chất lượng dịch vụ cao cho khách hàng, giá cước dịch vụ cao tại Cảng tổng hợp Thị Vải cũng là một rào cản ngăn công ty tiếp cận với nhiều nhà cung ứng vừa và nhỏ hơn.

Tình trạng này đưa ra thách thức lớn đối với Cảng tổng hợp Thị Vải trong việc cân bằng giữa chất lượng dịch vụ và giá cả trong tình hình cung lớn hơn cầu hiện nay. Xu thế biến động của dịch bệnh thế giới và bối cảnh nền kinh tế bị suy giảm thời gian qua.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Ở chương 1, trình bày các thông tin cơ bản về Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải quá trình hình thành và phát triển của công ty khi mới hình thành đến hiện tại, cho biết cơ cấu bộ máy tổ chức với chức năng của từng phòng ban qua đó rút ra điểm mạnh và điểm hạn chế để cho ra định hướng phát triển của công ty ở hiện tại cũng như trong tương lai.

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG XUẤT NHẬP KHẨU HÀNG XÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

2.1. Dịch vụ logistics?

“Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó doanh nghiệp tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để thu lợi nhuận”.

2.1.1. Đặc điểm dịch vụ Logistics

Dịch vụ Logistics có những đặc điểm như sau:

- Thứ nhất, đối tượng của quan hệ dịch vụ logistics gồm nhà cung cấp và khách hàng.
 - + Nhà cung cấp dịch vụ Logistics là các doanh nghiệp yêu cầu phải đáp ứng đủ các điều kiện về phương tiện, công vụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu.
 - + Khách hàng là những người có hàng hóa cần gửi hoặc cần nhận và có nhu cầu sử dụng dịch vụ giao nhận. Khách hàng có thể là người vận chuyển hay thậm chí là người làm dịch vụ khác. Như vậy, khách hàng có thể là doanh nghiệp hay không phải là doanh nghiệp; có thể là chủ sở hữu hàng hóa hoặc không phải là chủ sở hữu hàng hóa.
- Thứ hai, dịch vụ logistics là bước phát triển cao hơn và hoàn chỉnh hơn các dịch vụ liên quan đến hàng hóa như vận tải, đóng gói bao bì, giao nhận hàng hóa, lưu kho, lưu bãi. Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics có thể cung cấp các dịch vụ riêng lẻ như thuê tàu, đóng gói hàng hóa, làm thủ tục hải quan, ... hoặc cung cấp những dịch vụ trọn gói từ kho đến bãi. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics thực hiện dịch vụ theo chuỗi, có sự sắp xếp hợp lý nhằm tiết kiệm chi phí, thời gian từ nhận hàng, đóng gói bao bì, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, chuẩn bị giấy tờ, làm thủ tục hải quan và giao hàng tới cho người nhận. Thương nhân cung ứng dịch vụ logistics được hưởng thù lao từ dịch vụ do mình cung ứng.

- Thứ ba, dịch vụ logistics có vai trò quan trọng đối với quá trình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Dịch vụ logistics có thể hỗ trợ toàn bộ các khâu trong hoạt động doanh nghiệp, từ chuẩn bị nguyên vật liệu, sản xuất đến khi sản phẩm được đưa ra khỏi doanh nghiệp đến tay người tiêu dùng. Các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics nhằm mục đích đưa hàng hóa tới tay người tiêu dùng nhanh chóng, hạn chế tối đa rủi ro và phải trả thù lao. Tuy nhiên, mức phí này thấp hơn nhiều so với chi phí đầu tư tự thực hiện.
- Thứ tư, dịch vụ logistics được thực hiện trên cơ sở hợp đồng song vụ có tính đền bù. Tùy thuộc vào mức độ sử dụng dịch vụ của khách hàng, nội dung hợp đồng có thể đơn giản hoặc phức tạp.

2.1.2. Vai trò dịch vụ Logistics

- Dịch vụ logistics có tác dụng tiết kiệm, giảm chi phí trong quá trình lưu thông phân phối (ở đây, chủ yếu là phí vận tải chiếm tỷ lệ lớn, chi phí này cấu thành giá cả hàng hóa trên thị trường). Dịch vụ logistics càng hoàn thiện và hiện đại sẽ tiết kiệm cho chi phí vận tải và các chi phí khác phát sinh trong quá trình lưu thông. Do đó, giảm thiểu được chi phí này sẽ góp phần làm cho giá cả hàng hóa trên thị trường giảm xuống, mang lại nhiều lợi ích cho khách hàng, tăng yếu tố cạnh tranh trong các doanh nghiệp;
- Dịch vụ logistics góp phần mở rộng thị trường trong buôn bán quốc tế. Các nhà sản xuất muốn chiếm lĩnh và mở rộng thị trường cho sản phẩm của mình phải cần sự hỗ trợ của dịch vụ logistics. Dịch vụ này có tác dụng như cầu nối trong vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường đến các thị trường mới đúng yêu cầu về thời gian và địa điểm đặt ra. Nên doanh nghiệp có thể khai thác và mở rộng thị trường nhanh và mạnh hơn;
- Dịch vụ logistics góp phần giảm chi phí, hoàn thiện và tiêu chuẩn hóa chứng từ kinh doanh quốc tế;
- Dịch vụ logistics góp phần nâng cao hiệu quả pháp lý, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp;
- Dịch vụ logistics góp phần gia tăng giá trị kinh doanh của các doanh nghiệp giao nhận;

2.1.3. Tác động của dịch vụ logistics

- Dịch vụ logistics góp phần nâng cao hiệu quả quản lý, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp.
- Dịch vụ Logistics phát triển góp phần mở rộng thị trường trong buôn bán quốc tế.
- Dịch vụ logistics có tác dụng tiết kiệm và giảm chi phí trong hoạt động lưu thông phân phối.
- Dịch vụ logistics góp phần gia tăng giá trị kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải giao nhận.
- Dịch vụ logistics phát triển góp phần giảm chi phí, hoàn thiện và tiêu chuẩn hóa chứng từ trong kinh doanh quốc tế.

Sản xuất có mục đích là phục vụ tiêu dùng, cho nên trong sản xuất kinh doanh, vấn đề thị trường luôn là vấn đề quan trọng và luôn được các nhà sản xuất và kinh doanh quan tâm. Các nhà sản xuất kinh doanh muốn chiếm lĩnh và mở rộng thị trường cho sản phẩm của mình phải cần sự hỗ trợ của dịch vụ logistics. Dịch vụ logistics có tác dụng như chiếc cầu nối trong việc chuyển dịch hàng hóa trên các tuyến đường mới đến các thị trường mới đúng yêu cầu về thời gian và địa điểm đặt ra. Dịch vụ logistics phát triển có tác dụng rất lớn trong việc khai thác và mở rộng thị trường kinh doanh cho các doanh nghiệp.

2.2. Xuất nhập khẩu hàng hóa.

2.2.1. Khái niệm về hoạt động xuất nhập khẩu

Xuất nhập khẩu là hoạt động kinh doanh buôn bán trên phạm vi quốc tế. Xuất nhập khẩu không chỉ là những hành vi buôn bán riêng lẻ mà là cả một hệ thống các quan hệ mua bán trong thương mại có tổ chức nhằm mục đích đẩy mạnh sản xuất hàng hoá, chuyển đổi cơ cấu kinh tế ổn định và từng bước nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân. Do đó, cùng với những lợi ích kinh tế đem lại khá cao thì hoạt động xuất nhập khẩu cũng rất dễ dẫn đến những hiệu quả khó lường hết vì nó phải đối mặt với toàn bộ các hệ thống kinh tế của các nước cùng tham gia xuất nhập khẩu mà các hệ thống này có đặc điểm không giống nhau và rất khó có thể khống chế được.

Xuất khẩu, đó là hoạt động bán những sản phẩm sản xuất trong nước ra nước ngoài nhằm thu ngoại tệ, tăng tích lũy cho ngân sách Nhà nước, phát triển sản xuất kinh doanh và nâng cao đời sống cho nhân dân.

Nhập khẩu, đó là hoạt động mua những sản phẩm của nước ngoài về trong nước, nhằm làm đa dạng hóa sản phẩm của thị trường nội địa, làm tăng sức cạnh tranh của hàng hóa trong và ngoài nước.

Hoạt động xuất nhập khẩu phức tạp hơn rất nhiều so với việc mua bán một sản phẩm nào đó trong thị trường nội địa, vì hoạt động này diễn ra trong một thị trường vô cùng rộng lớn, đồng tiền thanh toán có ngoại tệ mạnh, hàng hoá vận chuyển ra ngoài phạm vi quốc gia. Các quốc gia khi tham gia vào hoạt động buôn bán, giao dịch quốc tế đều phải tuân thủ theo các thông lệ quốc tế.

2.2.2 Vai trò và nhiệm vụ của xuất nhập khẩu

Hoạt động xuất nhập khẩu đóng vai trò quan trọng trong quá trình tăng trưởng và phát triển của bất kỳ một quốc gia nào. Hoạt động xuất nhập khẩu mang lại nguồn tài chính rất lớn cho đất nước. Chúng ta có thể tóm gọn lại vai trò của xuất nhập khẩu đối với sự tăng trưởng và phát triển của một quốc gia qua những điểm sau đây:

- Thông qua việc xuất khẩu các mặt hàng có thế mạnh chúng ta sẽ có khả năng phát huy được lợi thế so sánh, sử dụng tối đa và hiệu quả các nguồn lực có điều kiện trao đổi kinh nghiệm cũng như tiếp cận được với các thành tựu khoa học công nghệ tiên tiến trên thế giới. Đây chính là vấn đề mấu chốt của công nghiệp hoá hiện đại hoá. Áp dụng công nghệ tiên tiến hiện đại trong các ngành chế tạo và chế biến hàng xuất khẩu sẽ tạo được những sản phẩm có chất lượng cao mang tính cạnh tranh trên thị trường thế giới. Khi đó sẽ có một nguồn lực công nghiệp mới cho phép tăng số lượng, chất lượng sản phẩm, đồng thời tiết kiệm được chi phí lao động của xã hội.
- Tạo việc làm tăng thu nhập cho người lao động, từ đó kết hợp hài hoà giữa tăng trưởng kinh tế với thực hiện công bằng xã hội, góp phần tạo ra những biến chuyển tốt để giải quyết những vấn đề còn bức xúc trong xã hội.
- Tăng thu ngoại tệ tạo nguồn vốn cho đất nước và cả cho nhập khẩu phục vụ sự nghiệp công nghiệp hoá hiện đại hoá đất nước. Đồng thời cải thiện cán cân thanh toán, cán cân

thương mại, tăng dự trữ ngoại tệ cho ngân sách Nhà nước và qua đó tăng khả năng nhập khẩu nguyên liệu, máy móc thiết bị tiên tiến thay thế dần cho những thiết bị lạc hậu còn đang sử dụng, để phục vụ cho sự nghiệp phát triển kinh tế của đất nước.

- Xuất nhập khẩu tất yếu dẫn đến cạnh tranh. Nhờ có cạnh tranh thúc đẩy doanh nghiệp cải tiến công nghệ để có khả năng sản xuất những sản phẩm, dịch vụ có chất lượng cao, tạo ra năng lực sản xuất mới. Vì vậy, các chủ thể tham gia xuất khẩu cần phải tăng cường theo dõi kiểm soát chặt chẽ lẫn nhau để không bị yếu thế trong cạnh tranh.
- Tăng cường hợp tác trong lĩnh vực xuất nhập khẩu, nâng cao uy tín và vị thế của Việt Nam trên thị trường quốc tế. Khi hoạt động xuất nhập khẩu xuất phát từ nhu cầu thị trường thế giới nó sẽ đóng góp vào việc chuyển dịch cơ cấu kinh tế, thúc đẩy sản xuất phát triển thể hiện ở một số điểm sau:
 - + Tạo khả năng mở rộng thị trường tiêu thụ làm cho sản xuất phát triển và ổn định.
 - + Mở rộng khả năng cung cấp đầu vào cho sản xuất góp phần nâng cao năng lực sản xuất trong nước.
 - + Tạo điều kiện cho các ngành có cơ hội phát triển đồng thời kéo theo các ngành liên quan phát triển theo.
 - + Thông qua xuất nhập khẩu, Việt Nam có thể tham gia vào thị trường cạnh tranh thế giới. Do vậy các doanh nghiệp luôn luôn phải đổi mới và hoàn thiện cơ cấu sản phẩm để thích nghi với các yêu cầu đòi hỏi ngày càng khắt khe của thị trường thế giới.
 - + Tạo ra những tiền đề kinh tế kỹ thuật hiện đại.

2.2.3. Nguyên tắc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu.

Các văn bản hiện hành đã quy định những nguyên tắc giao nhận hàng hóa XNK tại các cảng biển Việt Nam như sau:

- Việc giao nhận hàng hóa XNK tại các cảng biển là do cảng tiến hành trên cơ sở hợp đồng giữa chủ hàng và người được chủ hàng ủy thác với cảng.
- Đối với những hàng hóa không qua cảng (không lưu kho tại cảng) thì có thể do các chủ hàng hoặc người được chủ hàng ủy thác giao nhận trực tiếp với người vận tải (tàu) (quy định mới từ năm 1991). Trong trường hợp đó, chủ hàng hoặc người được chủ hàng ủy

thác phải kết toán trực tiếp với người vận tải và chỉ thỏa thuận với cảng về địa điểm thoát dỡ, thanh toán các chi phí có liên quan.

- Việc xếp dỡ hàng hóa trong phạm vi cảng là do cảng tổ chức thực hiện.
- Trường hợp chủ hàng muốn đưa phương tiện vào xếp dỡ thì phải thỏa thuận với cảng và phải trả các lệ phí, chi phí liên quan cho cảng.
- Khi được ủy thác giao nhận hàng hóa XNK với tàu, cảng nhận hàng bằng phương thức nào thì phải giao hàng bằng phương thức đó.
- Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hóa khi hàng đã ra khỏi bãi, cảng.
- Khi nhận hàng tại cảng thì chủ hàng hoặc người được ủy thác phải xuất trình những chứng từ hợp lệ xác định quyền được nhận hàng và phải nhận được một cách liên tục trong một thời gian nhất định những hàng hóa ghi trên chứng từ.
- Việc giao nhận có thể do cảng làm theo ủy thác hoặc chủ hàng trực tiếp làm.

2.2.4. Công việc chung của cảng biển:

- Ký kết hợp đồng xếp dỡ, giao nhận, bảo quản, lưu kho hàng hóa với chủ hàng. Hợp đồng của cảng biển có hai loại:
 - + Hợp đồng ủy thác giao nhận.
 - + Hợp đồng thuê mướn: chủ hàng thuê cảng xếp dỡ vận chuyển, lưu kho, bảo quản hàng hóa.
- Giao hàng xuất khẩu cho tàu và nhận hàng nhập khẩu từ tàu nếu được ủy thác.
- Kết toán với tàu về việc giao nhận hàng hóa và lập các chứng từ cần thiết khác để bảo vệ quyền lợi của các chủ hàng.
- Giao hàng nhập khẩu cho các chủ hàng trong nước theo sự ủy thác của chủ hàng xuất nhập khẩu.
- Tiến trình việc xếp dỡ, vận chuyển, bảo quản, lưu kho trong khu vực cảng.
- Chịu trách nhiệm về những tổn thất của hàng hóa do mình gây nên trong quá trình giao nhận vận chuyển xếp dỡ.
- Hàng hóa lưu kho bãi của cảng bị hư hỏng, tổn thất thì cảng phải bồi thường nếu có biên bản hợp lệ và nếu cảng không chứng minh được là cảng không có lỗi.
- Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hóa trong các trường hợp sau:

- + Không chịu trách nhiệm về hàng hóa khi hàng đã ra khỏi kho bãi của cảng.
- + Không chịu trách nhiệm về hàng hóa ở bên trong nếu bao kiện, dấu xi vẫn nguyên vẹn.
- + Không chịu trách nhiệm về hư hỏng do ký mã hiệu hàng hóa sai hoặc không rõ (dẫn đến nhầm lẫn mất mát).

2.2.5. Nhiệm vụ của các chủ hàng xuất nhập khẩu.

- Ký kết hợp đồng giao nhận với Cảng trong trường hợp hàng qua cảng.
- Tiến hành giao nhận hàng hóa trong trường hợp hàng hóa không qua cảng hoặc tiến hành giao nhận hàng hóa XNK với cảng trong trường hợp hàng qua cảng.
- Ký kết hợp đồng bốc dỡ, vận chuyển bảo quản, lưu kho hàng hóa với cảng.
- Cung cấp cho cảng những thông tin về hàng hóa và tàu. Cung cấp các chứng từ cần thiết cho cảng để cảng giao nhận hàng hóa:
 - + Đối với hàng xuất khẩu: gồm các chứng từ:
 - Lược khai hàng hóa (Cargo Manifest): lập sau vận đơn cho toàn tàu, do đại lý tàu biển làm được cung cấp 24h trước khi tàu đến vị trí hoa tiêu.
 - Sơ đồ xếp hàng (Cargo Plan) do thuyền phó phụ trách hàng hóa lập, được cung cấp 8h trước khi bốc hàng xuống tàu.
 - + Đối với hàng nhập khẩu: Gồm các chứng từ:
 - Lược khai hàng hóa.
 - Sơ đồ xếp hàng.
 - Chi tiết hầm tàu.
 - Vận đơn đường biển trong trường hợp ủy thác cho cảng nhận hàng.

2.2.6. Nhiệm vụ của Hải quan

Tiến hành thủ tục hải quan, thực hiện các việc kiểm tra, giám sát kiểm soát Hải quan đối với tàu biển và hàng hóa xuất nhập khẩu. Đảm bảo thực hiện các quy định của Nhà nước về xuất nhập khẩu, về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu. Tiến hành các biện pháp phát hiện, ngăn chặn, điều tra và xử lý hành vi buôn lậu, gian lận thương mại hoặc vận chuyển trái phép hàng hóa, ngoại hối, tiền Việt Nam qua cảng biển.

2.2.7. Những chứng từ thường gặp trong quy trình nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển:

- Hợp đồng thương mại (Sale Contract): là hình thức pháp lý của hành vi thương mại, là sự thỏa thuận của hai hay nhiều bên (ít nhất một bên phải là thương nhân hoặc các chủ thể có tư cách thương nhân) nhằm xác lập, thay đổi, chấm dứt quyền và nghĩa vụ của các bên trong việc thực hiện hoạt động thương mại.
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice): là chứng từ cơ bản của khâu thanh toán, là yêu cầu của người bán đòi người mua phải trả số tiền hàng ghi trên hóa đơn. Trong hóa đơn phải nêu được tên hoặc mô tả của hàng hóa, đơn giá, tổng giá trị hàng hóa, điều kiện cơ sở giao hàng, phương thức thanh toán, phương thức vận tải, ... Hóa đơn thương mại thường lập thành nhiều bản để dùng trong nhiều việc khác nhau như: xuất trình cho ngân hàng để đòi tiền hàng, xuất trình cho công ty bảo hiểm để tính chi phí bảo hiểm, cho hải quan để tính thuế.
- Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List): là một trong những chứng từ không thể thiếu của bộ chứng từ xuất nhập khẩu. Trên Packing list thể hiện rõ người bán bán những cái gì cho người mua, qua đó người mua có thể kiểm tra và đối chiếu lại xem có giống với đơn hàng đã đặt hay không? Bên cạnh đó chỉ ra cách thức đóng gói của hàng hóa, nghĩa là khi nhìn vào đó, ta có thể hiểu được lô hàng này được đóng gói như thế nào, bao nhiêu kiện, trọng lượng và thể tích bao nhiêu.
- Giấy chứng nhận số lượng/ trọng lượng (Certificate of Quantity/Weight): Là chứng từ xác nhận số lượng/ trọng lượng của hàng thực giao. Giấy chứng nhận chất lượng có thể do người cung cấp hàng hoặc tổ chức giám định hàng hóa cung cấp, tùy theo sự thỏa thuận trong hợp đồng.
- Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa (Certificate of Origin): là chứng từ nhằm chứng minh xuất xứ của hàng hóa. Do cơ quan có thẩm quyền hay đại diện có thẩm quyền tại nước xuất khẩu cấp để chứng nhận xuất xứ của sản phẩm nước đó theo quy tắc xuất xứ.
- Chứng từ kiểm định, kiểm dịch, phun trùng: là các loại giấy chứng nhận hàng hóa đủ tiêu chuẩn để nhập khẩu hay không, có được xử lý trước khi nhập khẩu hay chưa, nhằm đáp ứng những quy định riêng cho từng loại mặt hàng.

- Chứng từ vận tải (Bill of Lading): thường được viết tắt là B/L, là một chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của họ cấp cho người gửi hàng sau khi đã xếp hàng lên tàu hoặc sau khi đã nhận hàng để xếp.
- Chứng từ bảo hiểm: Chứng từ bảo hiểm là chứng từ do người hoặc tổ chức bảo hiểm cấp cho người được bảo hiểm, nhằm hợp thức hóa hợp đồng bảo hiểm được dùng để điều tiết quan hệ giữa tổ chức bảo hiểm và người được bảo hiểm. Trong mối quan hệ này, tổ chức bảo hiểm nhận bồi thường cho những tổn thất xảy ra vì những rủi ro mà hai bên đã thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm, còn người được bảo hiểm phải nộp cho người bảo hiểm một số tiền nhất định là phí bảo hiểm.

2.3. Khái niệm chung về hàng xá

2.3.1. Khái niệm hàng xá

Về cơ bản thì hàng xá và hàng rời là một, chúng còn được gọi là hàng chở xô trong tiếng Anh gọi là Bulk Cargo.

Chúng được biết đến là những sản phẩm, hàng hóa được vận chuyển số lượng lớn nhưng chúng không đóng được từng kiện riêng, cũng như thường được chứa trong các khoang hàng của tàu biển, container.

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

2.3.2. Phân loại hàng xá

Hàng xá, hàng rời được phân loại thành 2 nhóm như sau:

Bảng 2.1: Phân loại hàng xá, hàng rời

| Nhóm 1 | Nhóm 2 |
|--|---|
| Hàng rời rắn với sự kết hợp từ các phần tử nhỏ, hạt nhỏ hay còn gọi là hàng khô. Loại hàng rời này sẽ được chở với khối lượng, số lượng lớn trên tàu như: lương thực, bột mì, hạt rời, cà phê, nông sản, đá, vật liệu, ... | Hàng rời lỏng với các mặt hàng như xăng dầu, hóa chất, nước, dầu thô, ... được vận chuyển bằng tanker, tàu thủy, tàu hỏa, đảm bảo an toàn |

2.3.3. Đặc điểm của hàng xá

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



Hình 2.1: Hầm hàng xá

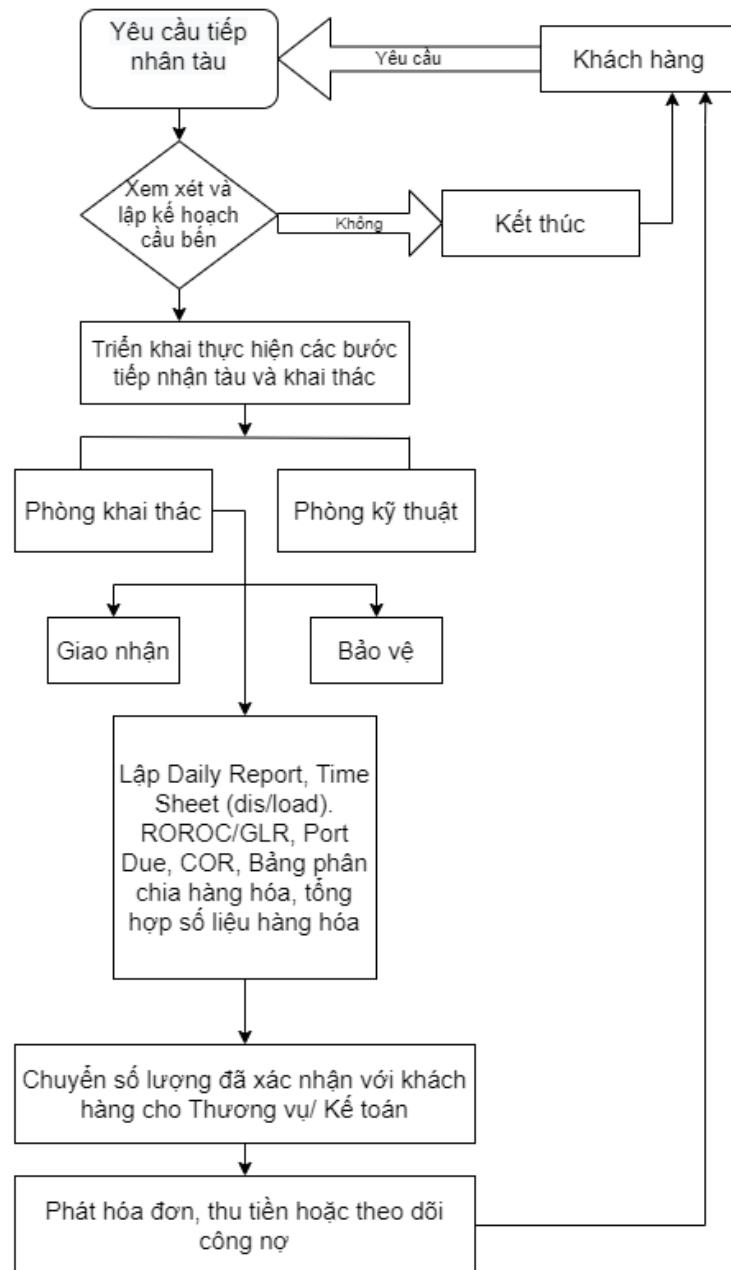
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Nội dung chính trong chương này, trình bày các cơ sở lý luận liên quan đến đề tài gồm khái quát chung về dịch vụ Logistics và xuất nhập khẩu hàng hóa, khái quát chung về hàng xá.

CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC VÀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XÁ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

3.1. Hoạt động khai thác hàng xá tại Cảng tổng hợp Thị Vải

3.1.1. Sơ đồ quy trình khai thác hàng xá



Sơ đồ 3.1: Sơ đồ quy trình phòng khai thác

3.1.2. Diễn giải quy trình khai thác:

❖ Bước 1:

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

❖ Bước 2:

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

❖ Bước 3:

Phòng Điều độ khai thác sẽ lập Giấy chấp nhận cầu bến theo mẫu số CTV-QT18-BM02 gửi đại lý/khách hàng và lập kế hoạch giao nhận hàng (xếp dỡ, vận chuyển) theo mẫu 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.

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

Bảng 3.1: Các công việc thực hiện tại Phòng Khai thác và các bộ phận liên quan

| Tên phòng/Bộ phận | Công việc | Mẫu biểu sử dụng | Hồ sơ/chứng từ yêu cầu |
|--------------------------|--|--|---|
| Khai thác | 1) Liên quan xếp dỡ HH: Đề nghị khách hàng/đại lý gửi thông tin và làm thủ tục đăng ký giao nhận hàng hóa 2) Liên quan đến tiếp nhận tàu: Yêu cầu phương tiện nội địa (tàu, sà lan) đăng ký thủ tục vào cảng | CTV- QT18- BM03 CTV- QT18- BM04 | a) Xếp dỡ hàng hóa Phiếu đăng ký phương tiện nhận hàng CTV-QT18-BM04 kèm theo: + Bản chính lệnh giao hàng (DO) đối với hàng nhập + Tờ khai hải quan nhập khẩu hoặc xuất khẩu + Giấy giới thiệu có chữ ký của người đại diện khách hàng hoặc đơn vị được ủy quyền cho người đại diện giao nhận hàng. Trường hợp ủy quyền phải có giấy ủy quyền bản chính: + CMND của người được giao nhiệm vụ đại diện giao nhận hàng. Bản chính và bản copy, bản chính để đối chiếu. Đăng ký danh sách người và phương tiện ra vào cảng để giám sát giao nhận |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>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. Trường hợp cần thiết, Trưởng phòng Khai thác có thể giao Phó phòng/Chuyên viên Điều độ kế hoạch hoặc Đội trưởng bảo vệ ký xác nhận.</p> <p>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.</p> <p>Chuyên viên điều độ hiện trường phối hợp với Chuyên viên điều độ kế hoạch lập lập các biên bản sự việc đối với các sự cố (nếu có) trong quá trình tiếp nhận tàu và quá trình xếp dỡ hàng hóa.</p> <p>b) Thủ tục tiếp nhận tàu:</p> <p>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</p> |
|--|--|---|

| | | | |
|-----------|--|--|--|
| | | | <p>vào cảng (giấy phép cập cảng, giấy đăng ký phương tiện).</p> <p>Chuyên viên Điều độ kế hoạch sẽ thu giấy đăng ký và thu phí neo đậu, coi buộc dây đối với các tàu chạy tuyến nội địa. Phi dịch vụ sẽ được tổng hợp theo mẫu quy định và chuyển Phòng Tài chính kế toán định kỳ cuối tháng.</p> |
| Giao nhận | <p>1) Cập nhật thông tin về khách hàng, về hàng hóa vào hệ thống cân và hệ thống theo dõi số liệu.</p> <p>2) Lên kế hoạch bố trí nhân viên.</p> | <p>CTV- QT18- BM03 CTV- QT18- BM04</p> | <p>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.</p> <p>Đội trưởng/người được ủy nhiệm sẽ phổ biến đến tất cả các nhân viên giao nhận được phân công.</p> |
| Kỹ thuật | <p>1) Lên kế hoạch bố trí thiết bị, nhân lực lái cầu, trực điện, trực sửa chữa thiết bị.</p> <p>2) Hướng dẫn an toàn cho công nhân/nhân viên nhà thầu, khách hàng (nếu cần).</p> | <p>CTV- QT18- BM03 CTV- QT18- BM12</p> | <p>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 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.</p> |

| | | | |
|--------|--|--|---|
| | | CTV- QT18- BM13 | 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. Việc hướng dẫn đối với những nhóm công nhân thường xuyên làm việc trong cảng có thể thực hiện 01 lần/năm hoặc trước khi thực hiện xếp dỡ hàng có yêu cầu cao về an toàn hoặc khi có cập nhật mới quy định của cảng. |
| Bảo vệ | 1) Bố trí nhân viên bảo vệ theo yêu cầu từng chuyến tàu. 2) Theo dõi kiểm soát người/phương tiện ra vào cảng. | CTV- QT18- BM03 CTV- QT18- BM04 CTV- QT18- BM12 CTV- QT18- BM13 | Căn cứ Kế hoạch khai thác tuân theo mẫu biểu CTV-QT18-BM13 và kế hoạch giao nhận hàng CTV-QT18-BM03 do P. Khai thác chuyên, 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:**

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 bảng dưới đây:

Bảng 3.2: Các công việc mỗi Phòng/Bộ phận

| Tên phòng/Bộ phận | Công việc | Mẫu biểu sử dụng | Diễn giải |
|-------------------|--|--|---|
| Khai thác | 1) Lập Daily Report/Timesheet (xếp dỡ) 2) ROROC hoặc GLR 3) Port Due 4) Bảng phân chia hàng hóa 5) Lập báo cáo ngày 6) Tổng hợp công việc thực hiện | CTV-OT18-BM05 CTV-OT18-BM06 CTV-OT18-BM07 hoặc CTV-OT18-BM08 CTV-OT18-BM09 CTV-OT18-BM11 CTV-OT18-BM12 | Đầu mỗi ca, Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập Daily Report cho ngày trước đó căn cứ trên những số liệu tự theo dõi và đối chiếu với số liệu do Chuyên viên điều độ hiện trường và điều độ nhà thầu ghi chép. Sau khi hoàn thành xếp dỡ hàng hóa và trước khi tàu rời cảng. Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập Time Sheet (xếp dỡ). Daily Report và Time Sheet sẽ được ký hàng ngày với đại diện tàu (thuyền trưởng/Đại phó) đối với những tàu hàng nông sản, sắt phé liệu hoặc tàu có yêu cầu theo dõi thời gian xếp dỡ hàng hóa. Sau khi kết thúc làm hàng và trước khi tàu rời cảng, Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập ROROC hoặc GLR (tàu xuất). Port Due đối với những tàu chạy tuyến nước ngoài. Các giấy tờ nêu trên được đại diện tàu ký xác nhận là cơ sở để phát hóa đơn thu tiền từ đại lý/khách |

| | | | |
|-----------|---------------------------------------|---------------|--|
| | | | <p>hàng. Đối với tàu nội địa, chuyên viên Điều độ kế hoạch sẽ trực tiếp thu tiền câu bên, coi buộc dây và lập bảng theo dõi để làm cơ sở chuyển P. Tài chính - Kế toán. Chuyên viên điều độ hiện trường có trách nhiệm chi chép các vấn đề tồn tại cần lưu ý cũng như thời gian làm hàng vào sổ theo dõi giao ca.</p> <p>Chuyên viên điều độ kế hoạch có trách nhiệm kiểm tra tổng hợp báo cáo ngày theo Mẫu CTV-OT18-BM12 với P. TGD Khai thác. TGD Nhân viên theo dõi số liệu sẽ căn cứ trên các số liệu từ Chuyên viên điều độ, Giao nhận sẽ kiểm tra đối chiếu số liệu. Khi số liệu đã chính xác sẽ lập Bảng tổng hợp dịch vụ theo Mẫu CTV-OT18-BM10 và chuyển khách hàng xác nhận. Sau đó các hồ sơ này sẽ được chuyển Phòng Thương Vụ (có xác nhận thời gian) để Phòng Thương vụ tập hợp hồ sơ thanh toán chuyển Phòng TCKT.</p> |
| Giao nhận | 1) Lập ROROC hoặc GLR (hàng xuất) cho | CTV-OT18-BM07 | Sau khi hoàn thành xếp hoặc dỡ hàng mỗi phương tiện, nhân viên |

| | | | |
|--|--|---------------|--|
| | những tàu chạy tuyến nội địa. 2) Lập COR hoặc biên bản đối với hàng hóa hư hỏng . | CTV-OT18-BM08 | 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. |
|--|--|---------------|--|

❖ **Bước 5:**

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

- Port Due (ký với tàu) cho phần phí cầu bến và phí liên quan;
- Bảng tổng hợp dịch vụ theo mẫu CTV-QT18-BM10 và chuyển khách hàng xác nhận.
Việc xác nhận có thể qua fax, scan gửi qua mail.

❖ **Bước 6:**

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

❖ **Bước 7: Lưu hồ sơ**

01 bản chính Kế hoạch giao nhận hàng (CTV-QT18-BM03), Giấy chấp nhận tàu (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;

01 bản các loại hồ sơ: Port Due, Time Sheet, Bảng tổng hợp khối lượng dịch vụ sau khi xác nhận (CTV-QT18-BM10) sẽ được lưu tại Phòng Khai thác.

01 bản sẽ chuyển Phòng Thương Vụ để tập hợp hồ sơ thanh toán chuyển Phòng Tài chính Kế toán.

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

3.1.3. Biểu mẫu áp dụng

Bảng 3.3: Biểu mẫu áp dụng

| STT | Mã hiệu | Tên biểu mẫu | Hình thức lưu hoặc gửi |
|-----|---------------|-------------------------------------|------------------------|
| 1 | CTV-QT18-BM01 | Berthing Schedule | File cứng |
| 2 | CTV-QT18-BM02 | Acceptance Notice | File cứng |
| 3 | CTV-QT18-BM03 | Kế hoạch giao nhận hàng | File cứng |
| 4 | CTV-QT18-BM04 | Phiếu Đăng ký phương tiện nhận hàng | File cứng |
| 5 | CTV-QT18-BM05 | Daily Report | File cứng + File mềm |
| 6 | CTV-QT18-BM06 | Time Sheet (loading-discharging) | File cứng |
| 7 | CTV-QT18-BM07 | Report on Receipt of cargo | File cứng |
| 8 | CTV-QT18-BM08 | General Loading Report | File cứng |
| 9 | CTV-QT18-BM09 | Port Due | File cứng |
| 10 | CTV-QT18-BM10 | Work Completion | File cứng |
| 11 | CTV-QT18-BM11 | Bảng phân chia hàng hóa | File cứng |

| | | | |
|----|---------------|---------------------------------|----------------------|
| 12 | CTV-QT18-BM12 | Báo cáo ngày | Email |
| 13 | CTV-QT18-BM13 | Kế hoạch khai thác tuần | Email + Bản in |
| 14 | CTV-QT18-BM14 | Đánh giá kết quả khai thác tuần | Bản in hoặc file mềm |

3.2. Hướng dẫn làm hàng xá tại Cảng tổng hợp Thị Vải

3.2.1. Nhập hàng rời

3.2.1.1. Phân loại

- Cám bã đậu nành, cám mì viên, Cám cọ, cám dừa, bã hạt cải, Lúa mì, bắp hạt
- Than đá, phân bón, muối ...

3.2.1.2. Công cụ xếp dỡ:

a, Phễu xá (hộp xá):

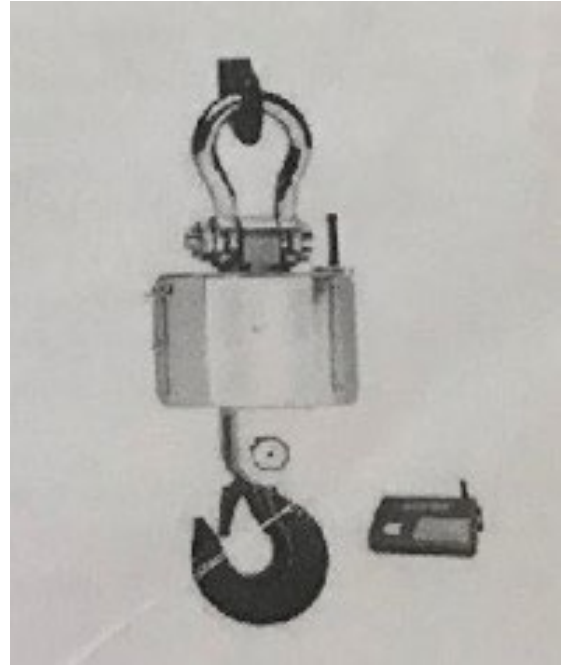


- Thiết bị chuyên dụng chỉ dùng cho hàng đổ xá.
- Cấu tạo một họng phễu, hai cần gạt rót hàng.

Hình 3.1: Phễu xá (hộp xá)

b, Cân treo: dùng cho phương án xếp dỡ hàng từ tàu sang mạn tàu, sà lan, ghe, ...

Hỗ trợ cân đo số lượng hàng trong gàu ngoạm cho một quy trình, hàng trong gàu ngoạm sẽ được cân đo trọng lượng và truyền tín hiệu về bảng điều khiển để nhân viên giao nhận cập nhật thông tin và in ra phiếu cân, là cơ sở tính sản lượng cho phương án sang mạn sà lan.



Hình 3.2: Cân treo

c, Gàu ngoạm:



Hình 3.3: Gàu ngoạm

- Qui cách: nhiều kích cỡ như 8,5m, 12m, ...(tùy theo sức nâng của cần cầu mà sử dụng gàu ngoạm phù hợp).
- Hỗ trợ trong các phương án thao tác xếp dỡ hàng hoá, ngoạm hàng dưới hầm hàng bỏ sang tàu con (sà lan, ghe), bỏ vào phễu đóng bao, phễu xá ...

d, Xe cuốc, xe gạt:

Dùng để san gạt hàng xá dưới hầm hàng, mục đích để hàng được lấp đầy diện tích hầm hàng. Hoặc dùng để gom hàng dưới hầm hàng trong trường hợp hút quét hàng.



Hình 3.4: Xe gạt - Xe cuốc

3.2.1.3. Phương án xếp dỡ:

TÀU → CẦU TÀU/ CẦU BỜ → PHỄU XÁ → XE VẬN TẢI GIAO THẲNG

TÀU → CẦU TÀU/ CẦU BỜ → CÂN TREO → TÀU / SÀ LAN/ GHE

3.2.1.4. Các chỉ tiêu khai thác

Bảng 3.4: Chỉ tiêu khai thác

| CHỈ TIÊU KHAI THÁC | | | | | |
|---------------------------|-----------------------|------------------|--|-----------------------|---------------------------------|
| Phương án | Phương tiện | Công nhân | Công nhân cơ giới/ lập tín hiệu | Tổng công nhân | Năng suất (tấn/máng/giờ) |
| 1 | Tàu | 2 – 4 | 1 | 7 - 8 | 90 – 110 |
| | Cầu tàu | | 1 | | |
| | Xe vận tải giao thẳng | 2 | | | |
| 2 | Tàu | 2 – 4 | 1 | 7 - 8 | 100 – 120 |
| | Cầu bờ | | 1 | | |

| | | | | | |
|---|-----------------------|-------|---|--------|----------|
| | Xe vận tải giao thẳng | 2 | | | |
| 3 | Tàu | 2 – 4 | 1 | 8 - 10 | 80 – 100 |
| | Cầu tàu | | 1 | | |
| | Xe vận chuyển | | 1 | | |
| | Xe nâng | | 1 | | |
| | Kho - bãi | 2 | | | |
| 4 | Tàu | 2 – 4 | 1 | 8 - 10 | 90 – 110 |
| | Cầu bờ | | 1 | | |
| | Xe vận chuyển | | 1 | | |
| | Xe nâng | | 1 | | |
| | Kho (bãi) | 2 | | | |
| 5 | Tàu | 2 – 4 | 1 | 8 - 10 | 80 – 100 |
| | Cầu tàu | | 1 | | |
| | Xe vận chuyển | | 1 | | |
| | Cầu di động | | 1 | | |
| | Kho (bãi) | 2 | | | |
| 6 | Tàu | 2 – 4 | 1 | 8 - 10 | 90 – 110 |
| | Cầu bờ | | 1 | | |
| | Xe vận chuyển | | 1 | | |
| | Cầu di động | | 1 | | |
| | Kho (bãi) | 2 | | | |

3.2.1.5. Diễn tả quy trình:

a, Dưới hầm tàu:

- Công nhân đánh tín hiệu cho cần cầu di chuyển đưa gầu ngoạm xuống giữa hầm hàng để ngoạm hàng, tiếp đến cần cầu di chuyển đưa gầu ngoạm lên khỏi hầm hàng đến vị trí đặt phễu xá, cần cầu từ từ hạ gầu ngoạm xuống chính giữa sàn đỡ tải của phễu để xả hàng.
- Đối với phương án sang mạn (từ tàu sang tàu, sà lan, ghe...) có sử dụng cân treo: Trước khi tiến hành bốc dỡ hàng, công nhân tiến hành lắp cân treo nối tiếp giữa cần cầu và

gàu ngoạm, cần cầu nâng gàu ngoạm lên cách mặt đất từ 0,2m đến 0,5m để kiểm tra trọng lượng và độ chính xác của cân. Công nhân đánh tín hiệu cho cần cầu đưa gàu ngoạm xuống giữa sân hầm ngoạm hàng đưa lên khỏi hầm hàng và dừng lại để nhân viên giao nhận xác định trọng lượng của hàng từ cân treo. Cần cầu tiếp tục di chuyển qua sà lan và hạ xuống vị trí giữa hầm sà lan để xả hàng.

b, Trên cầu tàu:

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

c, Trên tàu con (sà lan, ghe, ...):

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

3.2.1.6. Phương pháp chất xếp bảo quản:**a, Dưới hầm tàu:**

- Công nhân phối hợp với xe gạt đưa hàng ra giữa sân hàng cho gàu ngoạm dễ dàng thực hiện thao tác, công nhân tín hiệu cùng với lái cần cầu phải chú ý quan sát ra hiệu cho xe gạt và công nhân di chuyển vào trong vách hầm hàng trước khi gàu ngoạm hạ xuống ngoạm hàng dưới hầm tàu. – Gàu ngoạm không ngoạm hàng quá đầy gây rơi vãi trong quá trình di chuyển.
- Trường hợp hút quét hầm hàng, công nhân dùng xẻng, kị gom hàng đổ vào ben hoặc bao tải cho cần cầu đưa lên cầu tàu.

b, Trên cầu tàu:

- Công nhân gạt cần xả dưới phễu để rớt hàng xuống sàn phương tiện vận chuyển lấy xá, công nhân rớt hàng cho đến độ cao vách thùng xe, không vung đồng gây rơi vãi,
- Gom hàng rơi vãi xung quanh phễu để gàu ngoạm đưa trở lại phễu.
- Phương tiện vận chuyển phải che, phủ bạt trước khi di chuyển để tránh gây ô nhiễm.

c, Trên tàu con (sà lan, ghe):

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

3.2.1.7. Yêu cầu kỹ thuật an toàn:

- Công nhân phải mang trang bị bảo hộ lao động khi làm việc.
- Che phủ bạt tại vị trí phễu và sà lan để tránh gây rơi vãi, thất thoát hàng và ô nhiễm.
- Phải thực hiện các biện pháp chống bụi cho hàng.
- Gàu ngoạm phải hạ sát xuống hầm tàu mới được ngoạm hàng và khi nhả hàng ở phễu phải di chuyển hạ sát sàn đỡ tải của phễu và mở gàu từ từ để nhả hàng không mở đột ngột để tránh gây bụi.
- Luôn bố trí công nhân hót quét hàng rơi vãi trên boong tàu, sà lan, cầu tàu trong quá trình xếp dỡ.
- Công nhân dưới sà lan, ghe không lùa hàng xuống sông, phải dọn dẹp, cào đùn và hót quét hàng cho vào hầm sà lan, đóng nắp hầm hàng trước khi vận chuyển. Không vận chuyển quá tải trọng cho phép.
- Không xếp dỡ hàng trong điều kiện thời tiết xấu và giông gió lớn.
- Cuối ca trực và kết thúc tàu, phải kiểm tra phễu, xả hết hàng trên phễu, thu rơi vãi trước khi vệ sinh phễu và bơm rửa cầu tàu.gom, hót quét hàng.
- Trên boong tàu, cầu tàu và mạn sà lan không đổ hàng, lùa hàng xuống sông gây ô nhiễm môi trường.
- Kiểm tra tình trạng kỹ thuật của công cụ xếp dỡ, thiết bị nâng, phương tiện vận chuyển trước khi đưa vào vận hành và sử dụng. Kiểm tra các thiết bị hoạt động bằng điện, phải có dây nối đất, để tránh rò rỉ điện, các đường dây đầu nối phải có vỏ bọc cách điện. Chấp hành quy định an toàn điện.
- Không chất xếp quá tải, quá chiều cao an toàn của công cụ xếp dỡ, phương tiện vận chuyển và kho bãi.
- Trong quá trình xếp dỡ hàng rời luôn luôn phải ý thức bảo vệ môi trường.
- Thực hiện đầy đủ nội quy an toàn lao động trong xếp dỡ hàng hóa.

3.2.2. Quy trình công nghệ xếp dỡ thép tấm cuộn (tole cuộn)

3.2.2.1 Loại hàng

Thép tấm (tole) cuộn có hệ thống được đóng gói thành kiện đặt trên pallet gỗ hoặc cột bằng các đai thép, đường kính lõi $d = (650-720)$ mm, đường kính ngoài $D_{max} = (1600-1650)$ mm, chiều dài phụ thuộc vào kho tole $L_{max} = 1500$ mm.

- Trọng lượng cuộn cũng rất đa dạng $Q_{max} = 30T$. Độ dày của tole từ nhỏ hơn 1mm - 25mm. Tư thế nâng chuyển hàng có thể đứng hoặc nằm.
- Thép tấm cuộn có 02 loại là thép cán nóng và thép cán nguội.
- Thép tấm thường được vận chuyển trên các tàu có trọng tải lớn.



Hình 3.5:Thép cuộn:

3.2.2.2 Công cụ hỗ trợ

Ngáng chữ C: thiết bị chuyên dụng hỗ trợ cho công tác xếp dỡ tole cuộn, sắt khoan...

Cáp dẹt: dùng để hỗ trợ trong thao tác xếp dỡ, nâng hạ các loại hàng như: tole cuộn, thép khoan, thép ống, thép hình...

Đặc đệm: chất liệu là vải và nylon có đệm bọc chống cắt (cứa) dây, không gây biến dạng hàng trong thao tác, trọng lượng nhẹ giúp người sử dụng dễ thao tác trong quá trình mắc cáp và tháo cáp.

- Chiều dài: 6m-8m
- Sức nâng: 20 – 30 tấn

Xe nâng và Coil-ram: xe nâng tháo càn gắn lắp coil ram trở thành thiết bị chuyên dụng, tham gia vào công tác nâng hạ hàng, vận chuyển hàng từ cầu tàu lên phương tiện vận chuyển hay từ cầu tàu vào bãi, từ bãi lên phương tiện chủ hàng.

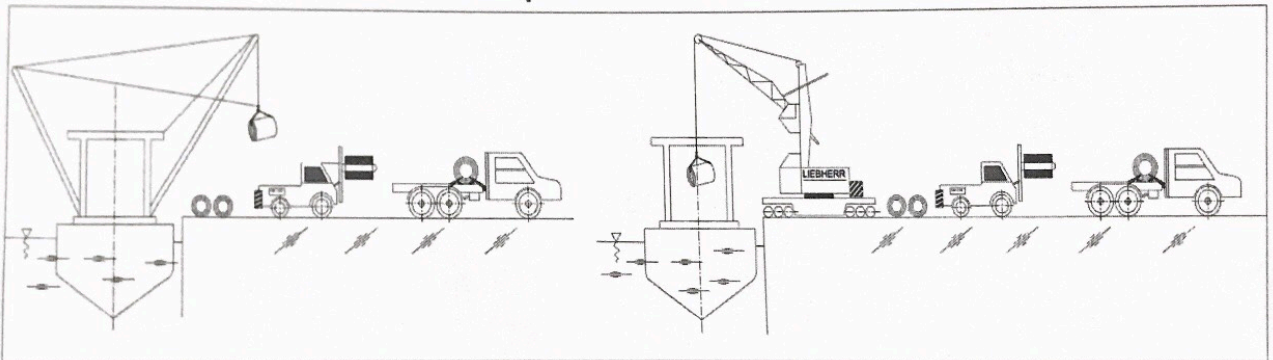
- Công suất: 243 HP
- Sức nâng: 30 tấn



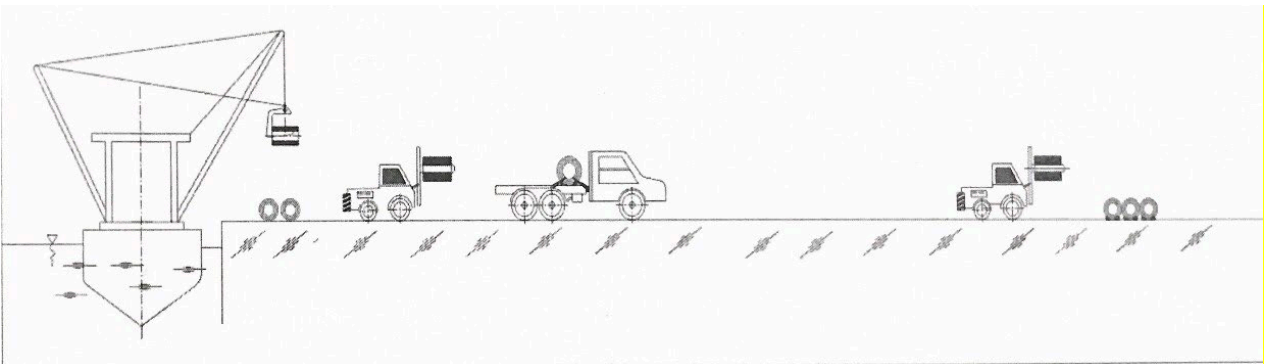
Hình 3.6: Xe nâng

3.2.2.3 Phương án xếp dỡ

TÀU – CẦU TÀU/ CẦU BỜ - XE VẬN TẢI GIAO THẲNG



TÀU – CẦU TÀU/ CẦU BỜ - XE VẬN CHUYỂN – XE NÂNG – KHO/ BÃI



3.2.2.4 Các chỉ tiêu khai thác

Bảng 3.5: Chỉ tiêu trọng lượng hàng

| CHỈ TIÊU TRỌNG LƯỢNG HÀNG | | | |
|----------------------------------|---------------------|---------------------------------|---------------------|
| Loại hàng | Trọng lượng mã hàng | Số lượng hàng trong một mã hàng | Thời gian thực hiện |
| Thép tấm cán nóng | 5-30 tấn | 1 cuộn | 6'/ mã hàng |
| Thép tấm cán nguội | 3-8 tấn | 1-2 cuộn | 6'/ mã hàng |

Bảng 3.6: Chỉ tiêu khai thác

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

3.3.2.5 Diễn tả quy trình

Trước khi tiến hành xếp dỡ hàng hóa, trực ban tàu phải liên hệ với tàu để nắm rõ các thông tin như: khả năng hoạt động của cần trục (sức nâng, tầm với, ...), sơ đồ hầm hàng, quy cách chất xếp hàng, luôn phối hợp với tàu trong suốt quá trình xếp dỡ. Phổ biến các thông tin trên với các bộ phận tham gia vào quy trình xếp dỡ của tàu. Tiến hành xếp dỡ hàng.

Việc nắm rõ các thông tin liên quan đến tàu và hàng hóa, giúp cho công tác xếp dỡ hàng được nhanh chóng, an toàn và hiệu quả.

Dưới hầm tàu:

- Cần cầu lắp công cụ xếp dỡ từ từ hạ cần xuống hầm hàng đến vị trí xếp dỡ theo tín hiệu của công nhân đánh tín hiệu trên hầm hàng, công nhân được bố trí dưới hầm hàng tiến hành luồn công cụ xếp dỡ qua lõi cuộn tole. Cần cầu nâng mã hàng lên cao khoảng 0,3m để công nhân kiểm tra độ an toàn của mã hàng, sau khi đảm bảo mã hàng đã được chèn buộc chắc chắn. Công nhân đánh tín hiệu cho cần cầu nâng mã hàng lên khỏi hầm hàng, di chuyển đến vị trí dỡ hàng trên cầu tàu.
- Dùng xe nâng đưa mã hàng từ vị trí khoảng tới hầm hàng ra giữa sân hầm để cần cầu thao tác dễ dàng.



Hình 3.7: Trong hầm tàu chở thép cuộn

Trên cầu tàu:

- Khi cần cầu đưa mã hàng xuống cầu tàu. Công nhân trên cầu tàu điều chỉnh mã hàng hạ an toàn xuống xe, chèn lót chống lặn cho hàng, khi mã hàng đã ổn định trên xe, công nhân

tiến hành tháo công cụ xếp dỡ ra khỏi mã hàng. Công nhân đánh tín hiệu cho cần cầu di chuyển trở lại hầm hàng tiếp tục thao tác dưới hầm tàu.



Hình 3.8: Xếp dỡ thép cuộn vận chuyển

Trong kho bãi:

Xe nâng đưa mã hàng trên sàn phương tiện xếp mã hàng vào bãi theo kế hoạch bố trí của nhân viên giao nhận bãi.

3.2.2.6. Phương pháp chất xếp bảo quản

Dưới hầm tàu:

Bố trí từ 2 công nhân trở lên tháo lắp công cụ xếp dỡ vào lõi của cuộn tôn, trường hợp dỡ hàng theo sơ đồ chất xếp (stowage plan) phải có sự hướng dẫn của trực ban tàu. Sau khi đã lắp công cụ xếp dỡ vào lõi của cuộn tôn, tiến hành dùng gối kê lót tránh tình trạng chèn ép gây biến dạng hay hư hỏng cho hàng.

Trên phương tiện vận chuyển:

- Hàng chất lên sàn phương tiện sẽ được chất đều, chỉ xếp 01 lớp, công nhân tiến hành kê lót cố định mã hàng, trước khi xe nâng đưa công cụ xếp dỡ ra khỏi cuộn tole.
- Đối với phương tiện giao thẳng, phải thực hiện các biện pháp chống lặn, chằng buộc và kiểm tra độ ổn định của mã hàng trước khi rời khỏi.

- Phương tiện vận chuyển di chuyển đúng tốc độ cho phép, chú ý tránh va quệt gây biến dạng, hư hỏng hàng hóa.

Trong kho bãi:

- Hàng xếp tại bãi phải có nền vững chắc tạo hành lang an toàn cho phương tiện, thiết bị làm hàng di chuyển cũng như thực hiện thao tác xếp dỡ.
- Hàng xếp tại bãi phải được xếp thẳng hàng, không xếp chồng từng lớp, tiến hành kê lót chống lặn cho hàng.
- Đối với hàng tole cán nguội phải đưa vào kho bảo quản hoặc che phủ bạt tránh hư hỏng và biến dạng cho hàng.

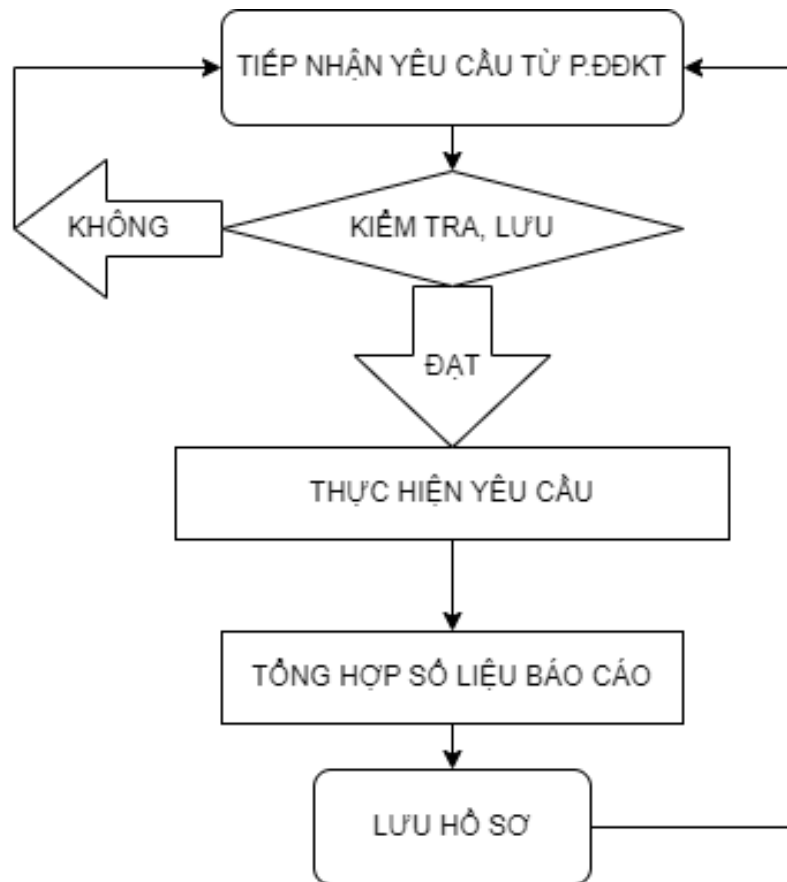
3.2.2.7 Yêu cầu kỹ thuật an toàn

- Công nhân phải mang đầy đủ trang thiết bị bảo hộ lao động khi làm việc.
- Kiểm tra tình trạng kỹ thuật của CCXD, thiết bị nâng, phương tiện vận chuyển trước khi đưa vào vận hành và sử dụng.
- Sử dụng công cụ xếp dỡ có kích thước và tải trọng phù hợp với trọng lượng của mã hàng.
- Hàng hóa phải được chèn lót, chằng buộc và kiểm tra độ ổn định trước khi vận chuyển.
- Kiểm tra mã hàng trước khi nâng hạ.
- Công nhân không đứng hoặc di chuyển dưới tầm hoạt động của cần cầu khi cần cầu đang thao tác.
- Công nhân cơ giới và công nhân xếp dỡ chỉ được có mặt trên phương tiện vận chuyển khi mã hàng đã hạ xuống sàn phương tiện.
- Xếp dỡ hàng dưới hầm tàu, trên cầu tàu và trong kho bãi đúng trình tự, qui cách.
- Không chất xếp quá tải, quá chiều cao an toàn của công cụ xếp dỡ, phương tiện vận chuyển và kho bãi.
- Phương tiện vận chuyển hàng vào bãi phải lưu ý chạy đúng tốc độ cho phép, tránh va quệt.
- Thực hiện đầy đủ nội quy an toàn lao động trong xếp dỡ hàng hóa.

3.3. Quy trình giao nhận hàng hóa, kho bãi hàng xá

3.3.1. Lưu đồ quy trình giao nhận hàng hóa, kho bãi hàng xá

3.3.2. Mô tả lưu đồ



Sơ đồ 3.2: Quy trình giao nhận

Bước 1: Tiếp nhận yêu cầu

Đội giao nhận tiếp nhận yêu cầu từ Phòng ĐĐKT bằng văn bản.

Bước 2: Kiểm tra, lưu tiếp nhận yêu cầu.

Căn cứ vào yêu cầu của Phòng ĐĐKT người nhận yêu cầu kiểm tra các điều kiện giao nhận hàng hóa sau.

Yêu cầu được phát ra từ Phòng ĐĐKT, trên kế hoạch giao nhận hàng hoặc lệnh giao hàng được ghi đầy đủ các thông tin có liên quan đến hàng hóa: Tên tàu, tên chủ hàng, tên đơn vị ủy quyền nhận hàng, hàng nhập hay xuất, loại hàng, ký mã hiệu (nếu có), số lượng,

trọng lượng. Các hồ sơ khác liên quan kèm theo (nếu có) Bảng kê hàng hóa, sơ đồ hầm hàng, bill .v.v..

Báo cáo kịp thời những vướng mắc trong bản yêu cầu nếu không phân phát các vị trí theo kế hoạch và lưu hồ sơ.

Bước 3: Thực hiện yêu cầu.

a, Trạm cân.

Khi nhận được yêu cầu từ Phòng ĐĐKT nhân viên trạm cân tiến hành lập các mã (Mã tàu, mã hàng, mã khách hàng) theo phần mềm trạm cân.

Các bước công việc đối với hàng nhập.

- (1) Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Kho, bãi.
- (2) Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Cổng bảo vệ.
- (3) Cầu cảng → Trạm Cân 80 tấn → Cầu cảng (Sà lan, tàu, ghe)

Thực hiện.

- Nhân viên giao nhận làm việc tại Trạm cân căn cứ giấy xác nhận của chủ hàng (phiếu nhỏ) đối chiếu với danh sách xe do Phòng ĐĐKT cung cấp trùng khớp tiến hành cân bì xe.
- Chỉ cân những xe có trong danh sách xe nhận hàng, xe đứng giữa bàn cân, không có lái, phụ trên xe, bàn cân.
- Cân xe không hàng lấy trọng lượng xe không hàng. Nhập thông tin tàu, khách hàng, loại hàng, biển số xe và hướng dẫn xe xuống vị trí nhận hàng. (Lưu ý: kiểm tra lại trọng lượng xe không hàng đã cân trước đó được lưu trong phần mềm cân, nếu khối lượng xe không hàng cao hơn so với lần trước từ phải báo bảo vệ kiểm tra lại).
- Sau khi nhận hàng xe lên cầu cân. Nhân viên trạm cân kiểm tra số xe đã cân xác xe, tiến hành cân xe có hàng, kiểm tra lượng hàng trên xe có vượt quá tải trọng cho phép của xe theo phiếu bảo vệ cấp cho xe (CTV-QT24-BM10), nếu xe không vượt quá tải trọng cho phép tiến hành cân xe, nhập thông tin theo phiếu giao nhận đầu cần cấp cho xe (số hầm, cầu tàu, cầu bờ...) lưu phiếu cân, in và giao cho xe 2 phiếu cân.

- Cuối ca làm việc nhân viên trạm cân kết số liệu, ký xác nhận với giám định, bảo hiểm, chủ hàng...
- Ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08

Các bước công việc đối với hàng xuất.

(1) Cổng bảo vệ → Trạm cân → Cầu cảng

(2) Kho, bãi → Trạm cân → Cầu cảng

Thực hiện.

- Nhân viên trạm cân chỉ cân những xe có trong danh sách xe nhận hàng, xe đứng giữa bàn cân, không có lái, phụ trên xe, bàn cân.
- Cân xe có hàng lấy trọng lượng hàng và xác xe. kiểm tra lượng hàng trên xe có vượt quá tải trọng cho phép của xe theo phiếu bảo vệ cấp cho xe (CTV-QT24-BM10) hướng dẫn xe xuống vị trí trả hàng.
- Sau khi xe giao hàng xong cân xác xe để lấy trọng lượng hàng, nhập thông tin theo phiếu giao nhận đầu cần cấp cho xe (số hầm, cầu tàu, cầu bờ...) lưu phiếu cân, in và giao cho xe 2 phiếu cân.
- Cuối ca làm việc nhân viên trạm cân kết số liệu, ký xác nhận với đại diện phương tiện nhận hàng.
- Ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08.

b, Kho, bãi.

❖ Hàng không qua cân.

Các bước công việc đối với hàng nhập

(1) Cổng bảo vệ → Kho, bãi.

(2) Cầu cảng → Kho, bãi.

Thực hiện.

(1).(2) Đây là các loại hàng hóa được khách hàng dùng xe vận chuyển hoặc Tàu biển mang hàng tập kết về kho bãi của Công ty để lưu hàng hóa loại này thường không qua cân.

Nhân viên kho, bãi phải kiểm tra tình trạng hàng hóa trước khi nhập kho, bãi.

Kiểm tra hàng hóa nhập đúng chủng loại, ký mã hiệu và các chứng từ nhập hợp lệ hợp pháp, tiến hành nhập kho, bãi. Ghi phiếu nhập kho CTV-QT23-BM07. Sau khi nhập xong ký các giấy tờ liên quan giao cho xe vận chuyển liên 2, liên 3 của phiếu nhập kho, lưu giữ lại chứng từ liên quan đến hàng hóa, tổng hợp số liệu vào sổ giao ca CTV-QT23-BM08.

Các bước công việc đối với hàng xuất.

(1) Kho, bãi → Công bảo vệ.

(2) Kho, bãi → Cầu cảng.

Thực hiện.

Bước (1), (2) Kiểm tra chứng từ liên quan đến việc xuất hàng như lệnh xuất hàng, danh sách xe nhận hàng, chủng loại hàng hóa xuất phải hợp lệ tiến hành xuất kho. Ghi phiếu xuất kho CTV-QT23-BM06 giao cho xe vận chuyển liên 2, liên 3 của phiếu nhập kho, lưu giữ lại chứng từ liên quan đến hàng hóa, tổng hợp số liệu vào sổ giao ca CTV-QT23-BM08.

❖ Hàng qua cân.

Các bước công việc đối với hàng nhập.

(1). Bảo vệ cổng → Trạm cân 80 tấn → Kho, bãi.

(2). Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Kho, bãi.

Thực hiện

(1), (2) Đây là các loại hàng hóa nhập kho qua cân chủ yếu là hàng rời.

Trước khi nhập hàng nhân viên kho, bãi phải kiểm tra kho vệ sinh kho sạch sẽ, kiểm tra trang thiết bị trong kho, hệ thống cửa kho, chuẩn bị tường chắn di động để chắn cửa kho.

Khi nhập hai hoặc ba loại hàng cùng một kho nhân viên kho, bãi phải phân khu vực, tính toán diện tích kho để nhập hàng, dùng bê tông hoặc tường chắn di động để ngăn cách từng loại hàng.

Kiểm tra tình trạng hàng trước khi nhập, hướng dẫn xe vào chỗ cần nhập hàng, không cho hàng hóa tràn ra các vị trí cửa kho, sang các hàng hóa khác.

Lập phiếu nhập kho CTV-QT23-BM07 điền đầy đủ thông tin theo phiếu cân hàng, ký các chứng từ liên quan giao xe vận chuyển liên 2, liên 3.

Cuối ca tổng hợp số lượng xe nhập hàng, đối chiếu với trạm cân, ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08.

Các bước công việc đối với hàng xuất.

(1) Kho, bãi → Trạm cân 80 tấn → Bảo vệ cổng

(2) Kho, bãi → Trạm cân 80 tấn → Cầu cảng.

Thực hiện

(1),(2). Căn cứ vào lệnh xuất hàng của Phòng ĐĐKT ghi rõ các loại hàng hóa xuất kho, hàng bao hoặc hàng xá. Nhân viên giao nhận kho bãi cần kiểm tra chứng từ của xe vận chuyển, phiếu kiểm soát tải trọng (CTV-QT24-BM10). Kiểm tra lại xe vận chuyển nếu thấy không tin tưởng yêu cầu xe lên bàn cân cân lại. Hướng dẫn xe vào vị trí lấy hàng theo yêu cầu.

Phối hợp với nhân viên trạm cân kiểm tra khối lượng đã giao cho từng chủ hàng.

Ghi Phiếu xuất kho CTV-QT23-BM06, ký các chứng từ liên quan giao cho xe vận chuyển liên 2, liên 3 xe lên bàn cân.

Cuối ca tổng hợp số lượng xe xuất hàng theo từng chủ hàng, đối chiếu với trạm cân, ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08.

❖ Cầu cảng.

Các bước công việc đối với hàng nhập.

(1) Cầu cảng → Kho, bãi.

(2) Cầu cảng → Cổng bảo vệ.

(3) Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Kho, bãi.

(4) Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Công bảo vệ.

Thực hiện.

- **Giao nhận hàng thiết bị, sắt thép, tôn cuộn, hàng bao...không qua cân.**
 - + Nhân viên kiểm đếm tại cầu cảng phải kiểm tra các loại hàng hóa từ dưới hầm tàu trước khi dỡ hàng. Trong trường hợp hàng hóa hư hỏng được phát hiện dưới hầm tàu phải lập biên bản riêng CTV-QT23-BM05 và báo cho phụ trách Đội biết để xử lý. Trong trường hợp không phát hiện tiến hành nhận hàng từ tàu giao cho xe vận chuyển.
 - + Hàng từ tàu bốc xuống đầu cần nhân viên giao nhận Cảng, ghi rõ số lượng, khối lượng, ký hiệu mã hàng, nếu bao bì bên ngoài bị rách, bể phải báo với phụ trách đội để mời các bên liên quan ký biên bản rách vỡ bao bì.
 - + Nhân viên giao nhận đầu cần kiểm tra tải trọng cho phép của phương tiện nhận hàng theo phiếu bảo vệ cấp cho phương tiện (CTV-QT24-BM10), không được giao vượt quá tải trọng cho phép của phương tiện.
 - + Kiểm tra danh sách xe, hướng dẫn xe vào vị trí nhận hàng, khi phương tiện đã nhận đủ hàng nhân viên giao nhận ghi rõ các thông tin (cầu tàu hoặc cầu bờ, tên tàu, chủ hàng, số xe, số hầm) vào phiếu giao nhận CTV-QT23-BM04 để phương tiện rời cảng hoặc lưu kho bãi, ghi giấy kiểm đếm hàng hóa CTV-QT23-BM01.
 - + Kiểm tra và kết toán khối lượng, thời gian làm hàng đối với phương tiện cơ giới phục vụ cho Cảng.
 - + Cuối ca nhân viên giao nhận Cảng, dịch vụ tổng kết tally với giám định, đại diện tàu, tập kết tally, tổng hợp số liệu giao ca CTV-QT23-BM08.
 - + Nhân viên giao nhận Cảng Lập biên bản quyết toán đối với tàu, salan nội địa quốc tịch Việt nam (CTV-QT23-BM03) khi phương tiện giao hết yêu cầu.
- **Giao nhận hàng nông sản, than đá, hàng rời qua trạm cân.**
 - + Nhân viên giao nhận đầu cần phải kiểm tra các xe xuống nhận hàng đều phải cân xác xe, chỉ giao hàng cho những xe có trong danh sách từ Phòng ĐDKT.

- + Theo dõi xe vào hầm nào lấy hàng sử dụng cầu tàu hay cầu bờ ghi các thông tin vào phiếu giao nhận hàng hóa CTV-QT23-BM04, ghi giấy kiểm đếm hàng hóa CTV-QT23-BM01 ký các chứng từ liên quan giao xe vận chuyển liên 2 và 3.
- + Cuối ca nhân viên giao nhận Cảng, dịch vụ tổng kết tally với giám định, đại diện tàu, tập kết tally, tổng hợp số liệu giao ca CTV-QT23-BM08.
- + Nhân viên giao nhận Cảng Lập biên bản quyết toán CTV-QT23-BM03 khi phương tiện giao hết yêu cầu.

Các bước công việc đối với hàng xuất.

- (1) Kho, bãi → Cầu cảng.
- (2) Cổng bảo vệ → Cầu cảng.
- (3) Kho, bãi → Trạm cân 80 tấn → Cầu cảng.
- (4) Cổng bảo vệ → Trạm cân 80 tấn → Cầu cảng.

Thực hiện.

- Giao nhận hàng thiết bị, sắt thép, hàng bao...

- + Các loại hàng hóa chủ yếu được khách hàng tập kết tại kho, bãi của Cảng và các loại hàng hóa không qua cân được đóng bao vận chuyển vào cảng để giao xuống phương tiện thủy. Đối với các loại hàng hóa này nhân viên giao nhận đầu cần phải kiểm tra tình trạng hàng hóa trước khi giao cho phương tiện thủy về số lượng, trọng lượng ghi trên bao bì nhãn mác. Trong trường hợp hàng hóa không đạt yêu cầu lập biên bản theo mẫu CTV-QT23-BM05 đồng thời báo với phụ trách đội để xử lý.
- + Nhân viên giao nhận Cảng, dịch vụ tiếp nhận các loại chứng từ liên quan đến hàng hóa từ xe vận chuyển, kiểm tra đối chiếu với số hiệu của phương tiện thủy ghi trên phiếu trùng khớp tiến hành giao nhận hàng. Yêu cầu phương tiện thủy ký xác nhận vào chứng từ giao nhận trước khi xuống hàng, ghi giấy kiểm đếm hàng hóa CTV-QT23-BM01. Cuối ca tổng kết tally với kiểm kiện, đại diện phương tiện thủy, tổng hợp số liệu ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08.

- + Lập biên bản quyết toán với phương tiện thủy CTV-QT23-BM02 khi phương tiện nhận hết yêu cầu ghi trên kế hoạch giao nhận hàng hoặc theo yêu cầu của phương tiện thủy khi không nhận hết yêu cầu do quá khổ hoặc quá tải.
- **Giao nhận hàng nông sản, hàng rời qua trạm cân.**
 - + Nhân viên giao nhận chỉ được giao hàng cho phương tiện thủy khi xe vận chuyển đã qua cân, các chứng từ giao nhận kèm theo kiểm tra đối chiếu với số hiệu phương tiện thủy ghi trên kế hoạch giao nhận hàng, yêu cầu phương tiện xác nhận vào chứng từ giao nhận trước khi giao hàng. Ghi giấy kiểm đếm hàng hóa CTV-QT23-BM01, Cuối ca tổng kết tally với kiểm kiện, đại diện phương tiện, tổng kết số liệu ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08.
 - + Lập biên bản quyết toán với phương tiện thủy CTV-QT23-BM02 khi phương tiện kết thúc nhận hàng.

❖ **Cân treo.**

Các bước thực hiện.

(1) Tàu → Cân treo → Tàu, ghe, sà lan.

Thực hiện.

- Nhân viên giao nhận kiểm tra phiếu nhận hàng từ phương tiện thủy, chỉ giao hàng cho những phương tiện có trong kế hoạch từ Phòng ĐĐKT.
- Cân trừ bì trọng lượng cạp không hàng, khi xác nhận được số lượng thực của trọng lượng cạp hành cân hàng. Cân từng mã hàng ghi vào giấy kiểm đếm hàng hóa CTV-QT23-BM01 ký xác nhận giữa các bên. Cuối ca tổng kết tally với kiểm kiện, đại diện phương tiện thủy, tổng hợp số liệu ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08.
- Lập biên bản quyết toán CTV-QT23-BM02 khi phương tiện nhận hết yêu cầu.

❖ **Tổng hợp số liệu, báo cáo, lưu hồ sơ.**

Nhân viên giao nhận làm công tác tổng hợp căn cứ vào các chứng từ giao nhận, sổ giao ca tiến hành làm báo cáo ngày CTV-QT23-BM09 gửi các phòng ban, bằng email hoặc bản cứng. Lưu hồ sơ theo từng tàu, từng vị trí làm việc.

3.3.3. Biểu mẫu áp dụng:

Lưu các tài liệu có thông số liên quan đến quá trình thực hiện dịch vụ với đầy đủ chữ ký và các chứng từ liên quan.

Bảng 3.7: Biểu mẫu áp dụng

| STT | Tên hồ sơ | Ký mã hiệu | Đơn vị lưu | Thời gian lưu trữ |
|-----|-----------------------------|----------------|------------|-------------------|
| 1 | Giấy kiểm nhận hàng hóa | CTV-QT23- BM01 | ĐGN | 2 năm |
| 2 | Biên bản kết toán hàng nhập | CTV-QT23- BM02 | ĐGN | 2 năm |
| 3 | Biên bản kết toán hàng xuất | CTV-QT23- BM03 | ĐGN | 2 năm |
| 4 | Phiếu giao nhận hàng hóa | CTV-QT23- BM04 | ĐGN | 2 năm |
| 5 | Biên bản hàng hóa hư hỏng | CTV-QT23- BM05 | ĐGN | 2 năm |
| 6 | Phiếu xuất kho | CTV-QT23- BM06 | ĐGN | 2 năm |
| 7 | Phiếu nhập kho | CTV-QT23- BM07 | ĐGN | 2 năm |
| 8 | Sổ giao ca | CTV-QT23- BM08 | ĐGN | 2 năm |
| 9 | Báo cáo ngày | CTV-QT23- BM09 | ĐGN | 2 năm |

3.4. Sản lượng khai thác hàng xá tại Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải từ 2020 – Tháng 09/ 2022

Đơn vị: Tấn

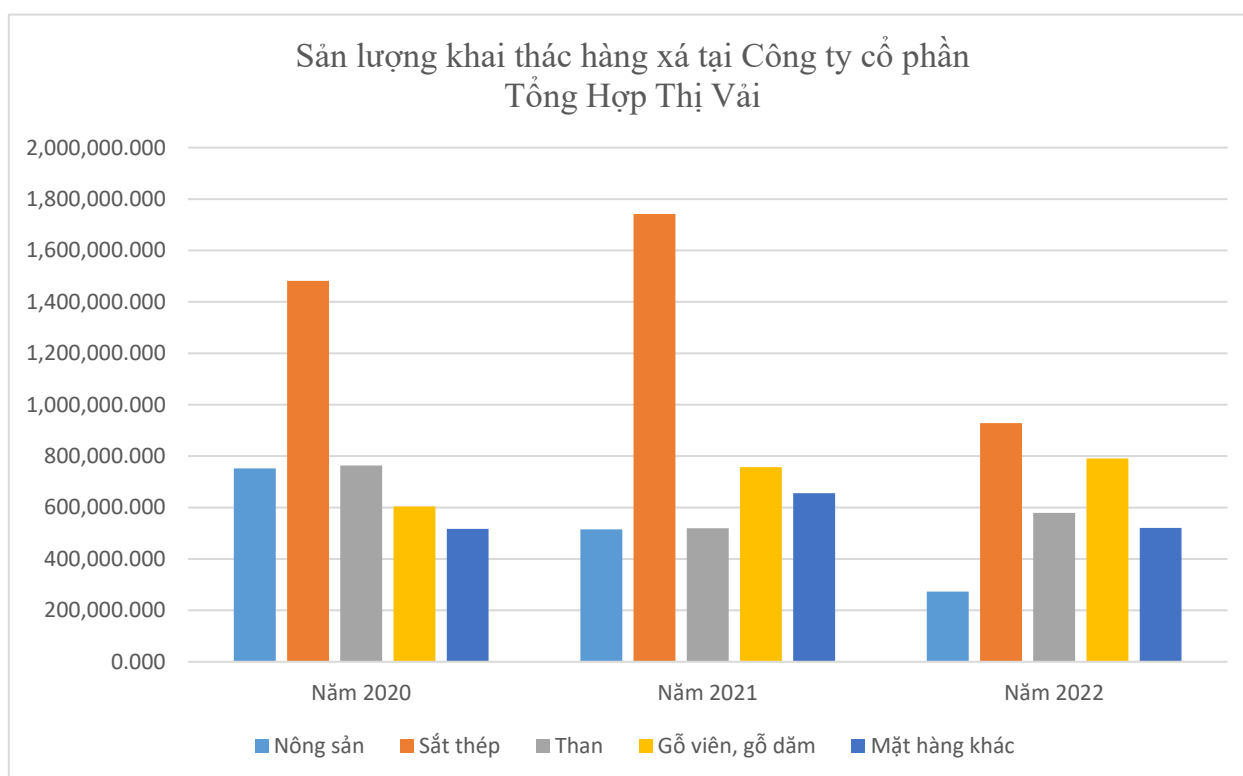
| Mặt hàng | Năm 2020 | Năm 2021 | Năm 2022 |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Nông sản | 752.289,900 | 515.296,610 | 272.851,310 |
| Sắt thép | 1.481.734,049 | 1.741.668,878 | 928.057,731 |
| Than | 763.146,326 | 519.481,470 | 578.895,508 |
| Gỗ viên, gỗ dăm | 603.880,326 | 757.385,850 | 790.969,380 |
| Mặt hàng khác | 517.128,984 | 655.544,497 | 520.482,804 |
| Tổng | 4.118.179,649 | 4.189.377,305 | 3.091.256,733 |

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

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

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

Dự báo với tình hình cạnh tranh ngày càng khó khăn hơn, tình hình kinh tế thế giới có những chuyển biến phức tạp, xu hướng sử dụng dịch vụ vận tải trên toàn cầu sẽ phải đối mặt với nhiều thử thách, năm 2023 là một năm đầy thách thức đối với công ty Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.



Về hàng nông sản:

Từ đầu năm 2020, ngành nông nghiệp chịu ảnh hưởng lớn từ đại dịch covid 19 đặc biệt là thương mại nông sản nhiều nước nhập khẩu nông sản lớn trong đó có Mỹ và các nước Châu Âu đề ra các tiêu chuẩn kiểm tra chặt chẽ để đảm bảo không có virus gây bệnh, gây khó khăn hơn cho nông sản xuất khẩu nước ta vào những thị trường này. Trong bối cảnh "bình thường mới", bên cạnh những khó khăn, đại dịch COVID-19 cũng mở ra cơ hội lớn với các quốc gia trong đó có Việt Nam, nếu kịp thời thích nghi có những chiến lược, chính sách phù hợp vì vậy sản lượng nông sản năm 2020 không bị ảnh hưởng nghiêm trọng.

Năm 2021- 2022 nông sản giảm lần lượt 5,97% - 3,47% so với năm 2020 nguyên nhân chính do dịch Covid-19 đã tác động lớn đến hoạt động sản xuất, chế biến của nhiều doanh nghiệp/nhà máy chế biến phục vụ xuất khẩu, nhiều doanh nghiệp/nhà máy chỉ hoạt động ở 30-40% công suất, thậm chí phải đóng cửa do có F0 từ đó không có công nhân để đáp ứng dây chuyền sản xuất.

Về hàng Sắt thép:

Năm 2021 sản lượng sắt thép bất chấp đại dịch ngành tăng trưởng tích cực về lượng và giá, tăng do từ tháng 12/2020 do giá nguyên liệu đầu vào ổn định vì vậy sản lượng sắt thép năm 2021 tăng 5,59% so với năm 2020.

Từ năm 2022 sản lượng sắt thép sụt giảm 11,55% so với năm 2021 vì lạm phát và giới hạn ngân sách nhà nước.

Về Than:

Năm 2021 sản lượng than giảm 6,13% so với năm 2020 nguyên nhân vẫn do ảnh hưởng của dịch covid 19 thiếu hụt nguồn lao động đã tác động gây ảnh hưởng đến việc khai thác than đá, đến năm 2022 mọi hoạt động đi vào bình thường mới sản lượng than đã tăng 6,33% so với năm 2021 tạo dòng chảy hàng hóa được thuận lợi cho quá trình xuất nhập khẩu.

Về hàng gỗ viên, gỗ dăm:

Tốc độ tăng trưởng hàng gỗ qua mỗi năm, năm 2021 tăng 3,42% so với năm 2020 và tiếp tục tăng 7,51% vào năm 2022 do EU “khát” nén viên, nén gỗ cơ hội bất ngờ cho Việt Nam xuất khẩu “ Từ tháng 03/2022, Chính phủ Nga ban hành lệnh cấm xuất khẩu một số sản phẩm gỗ, trong đó có viên nén, gỗ tròn để trả đũa lệnh hình phạt của các nước Châu Âu

từ đó các viên nén xuất khẩu từ Nga được coi là bất hợp pháp.” Trước đây, Việt Nam chủ yếu xuất khẩu qua Hàn Quốc và Nhật Bản nhưng với nhu cầu cao từ Châu Âu, Việt Nam đã chuyển hướng xuất khẩu qua Châu Âu để đạt lợi nhuận cao hơn.

Nhìn chung năm 2020-2021 và đầu 2022 là giai đoạn đầy biến động của nền kinh tế không chỉ ở Việt Nam mà còn trên toàn thế giới vì tác động của dịch bệnh, lạm phát. Nhưng đây cũng là giai đoạn đầy triển vọng để công ty có cơ hội có được nhiều bài học đắt giá và tìm được hướng phát triển đổi mới hoàn toàn. Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải đã thực hiện xong chặng đường của kế hoạch trong năm 2020-2021 và đầu 2022 với kết quả đạt được khả quan và đó là hành trang cho một hướng phát triển mới trước tình hình cạnh tranh gay gắt trên thị trường, tình hình khó khăn của cả kinh tế và xã hội kinh doanh hiện nay.

3.5. Đánh giá chung về hoạt động tại Công ty Cảng tổng hợp Thị Vải

3.5.1. Điểm mạnh

- (S1) Đội ngũ nhân viên giàu kinh nghiệm, nhiệt huyết, trình độ chuyên môn cao.
- (S2) Cách thức quản lý đội ngũ nhân viên khắt khe cho thấy được hiệu quả làm việc.
- (S3) Phản ứng kịp thời trước những sai sót và xử lý những tình huống bất ngờ.
- (S4) Môi trường làm việc vui vẻ, hòa đồng giúp các phòng ban dễ dàng gắn kết và hỗ trợ nhau.
- (S5) Có nhiều mối quan hệ mật thiết với các hãng tàu dễ dàng cập nhật được giá các tuyến đường vận chuyển.
- (S6) Có một lượng khách hàng thân thiết, sẵn sàng giúp cắt giảm chi phí về marketing.
- (S7) Cung cấp dịch vụ nhanh gọn và hiệu quả tạo được lòng tin từ khách hàng.

3.5.2. Điểm yếu

- (W1) Quy mô công ty chỉ ở mức vừa và nhỏ, còn hạn chế về cơ sở vật chất, trang thiết bị còn thô sơ.
- (W2) Việc áp dụng công nghệ thông tin vào quy trình còn ở mức thô sơ.
- (W3) Số lượng nhân viên còn hạn chế nhưng số lượng công việc thì quá nhiều.
- (W4) Mức giá chưa thực sự cạnh tranh với nhiều đối thủ trong ngành.

3.5.3. Cơ hội

(O1) Sự phát triển không ngừng của mối quan hệ giao thương hàng hóa giúp thúc đẩy ngành dịch vụ giao nhận hàng hóa tại công ty.

(O2) Chính phủ nhà nước không ngừng thúc đẩy cho ngành logistics phát triển như đầu tư vào cơ sở hạ tầng, có nhiều chính sách ưu đãi.

(O3) Hoạt động giao nhận diễn ra thuận lợi.

(O4) Sự đổ bộ ồ ạt của nền công nghiệp 4.0 giúp cho việc giao thương hàng hóa trở nên dễ dàng hơn, tiết kiệm thời gian và cắt giảm được nhiều chi phí.

(O5) Việt Nam nằm trong khu vực chiến lược của Đông Nam Á nên rất có tiềm năng về phát triển dịch vụ giao nhận – logistics.

3.5.4. Thách thức

(T1) Là một trong những thị trường màu mỡ, dẫn đến sự cạnh tranh gay gắt giữa các công ty lẫn trong và ngoài nước.

(T2) Nhiều công ty dịch vụ về giao nhận hàng hóa, dẫn đến khách hàng có quá nhiều sự lựa chọn đòi hỏi công ty phải có những chính sách phù hợp để thu hút và giữ chân khách hàng

(T3) Mức độ am hiểu về luật pháp các quốc gia chưa sâu rộng.

(T4) Cơ sở vật chất, cảng biển kho bãi còn lạc hậu, thủ tục hải còn rườm rà và rắc rối, thiếu chặt chẽ và chưa thống nhất gây khó khăn trong quá trình giao nhận hàng hóa.

(T5) Việc đảm bảo cho hàng hóa không bị hư hại trong quá trình giao nhận còn gặp khó khăn (vấn đề thời tiết).

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Ở chương 3 nói về hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xá và cách thức làm hàng từ đó cho biết sản lượng khai thác hàng xá tại Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải đưa ra đánh giá chung về công ty để đưa công ty phát triển mạnh hơn trong thời gian tới.

CHƯƠNG 4: 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

4.1. Giải pháp 1: Đảm bảo khâu vận chuyển

➤ Cơ sở của giải pháp:

- Đặc điểm vận chuyển đối với từng hàng hóa và tình trạng giao thông thường thay đổi liên tục, ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố khác nhau, cũng như quy định về việc xử phạt xe quá tải được nhà nước ban hành, thực thi trong thời gian gần đây, đặc biệt là đối với xe có trọng tải nặng như xe chuyên chở hàng xá nên đòi hỏi Công ty phải nhanh chóng có các biện pháp xử lý, khắc phục kịp thời và hợp lý.

- Bên cạnh đó cần phải tăng cường mối quan hệ hợp tác giữa Công ty giao nhận và hãng vận tải, đảm bảo hàng hóa được vận chuyển liên tục. Vận chuyển hàng hóa về kho kịp thời, giao hàng đúng thời hạn cho khách hàng. Đó cũng là động lực để Công ty nhanh chóng triển khai việc nâng cao cơ sở vật chất hạ tầng như xây thêm kho bãi để chứa hàng và đầu tư thêm các phương tiện vận chuyển hàng hóa như xe chở container, xe tải loại vừa và lớn.

➤ Điều kiện thực hiện giải pháp:

- Trước hết để đảm bảo được xe chở hàng xá không bị thiếu, Công ty nên tự trang bị xe và hợp tác với các hãng vận tải để đáp ứng hết nhu cầu vận chuyển hàng hóa.

- Ngoài việc chú trọng chở hàng siêu trường siêu trọng, Công ty cần chủ động liên hệ với các hãng vận tải chuyên chở hàng xá, hàng rời, và ký hợp đồng vận tải đảm bảo thực hiện công tác chuẩn bị xe để vận chuyển hàng hóa. Nhân viên bộ phận vận chuyển và bộ phận giao nhận kết hợp chặt chẽ để đảm bảo có xe vận chuyển kịp thời.

- Công ty nên đặt xe với hãng vận tải trước khi hoàn thành thủ tục thông quan và phải đảm bảo đáp ứng đủ số lượng xe theo yêu cầu để kéo hàng ra khỏi cảng và đưa về kho kịp thời gian quy định.

- Khi vận chuyển hàng hóa trạm cân phải kiểm soát chặt chẽ tránh trường hợp hàng hóa vượt quá quy định có thể lưu thông trên đường ảnh hưởng đến vấn đề lưu thông bằng đường bộ.

- Xe chở hàng xá là loại xe hạng nặng và kích cỡ lớn nên không thể đi ở những tuyến đường nhỏ hẹp, hay tuyến đường gồ gề, bị xuống cấp, ...
- Cần tranh thủ thời gian để tìm hướng đi phù hợp và đúng với quy định đường bộ, tránh đi vào các tuyến đường cấm xe có trọng tải lớn cũng như về thời gian vận chuyển và vi phạm các lỗi giao thông khác.
- Nhân viên giao nhận Công ty nên thường xuyên liên lạc người vận chuyển để nắm rõ tình hình hiện tại và khắc phục sự cố nếu có kịp thời. Nếu có các tình huống, trường hợp gây khó khăn thì phối hợp đưa ra các phương án xử lý kịp thời, và các phương án dự phòng khác.

➤ **Kết quả đạt được từ giải pháp:**

- Khâu vận chuyển được chuẩn bị một cách kỹ càng nhất, hàng hóa được về kho hoặc giao cho khách trong thời gian sớm nhất có thể, điều này không những đem lại lợi ích cho Công ty mà còn đảm bảo quá trình kinh doanh sản xuất.
- Bên cạnh đó, còn có mối quan hệ tốt với hãng vận tải, đảm bảo cho Công ty luôn luôn có xe vận chuyển giao hàng đúng thời gian, địa điểm quy định để hoàn thành quá trình giao nhận tốt nhất.
- Đồng thời chấp hành đúng quy định của nhà nước đã ban hành, chấp hành đúng luật an toàn giao thông đường bộ, hình ảnh của Công ty trở nên đẹp hơn.
- Có thể chi phí bỏ ra để thực hiện giải pháp này sẽ cao hơn so với bình thường nhưng đổi lại sẽ là uy tín, chất lượng và hiệu quả cao, đó là điều một Công ty cần hướng tới.

4.2. Giải pháp 2: Cơ sở vật chất

➤ **Cơ sở đề xuất giải pháp:**

Hệ thống phương tiện, kho bãi chưa đáp ứng đủ nhu cầu trong thời điểm dịch vụ tăng cao. Công ty bị động trong việc thuê phương tiện vận tải - đầu kéo container, giá cả dịch vụ thuê phương tiện không ổn định gây tổn thất chi phí.

➤ **Điều kiện thực hiện giải pháp:**

Trích chi phí đầu tư vào phương tiện thêm các thiết bị để phục vụ cho việc xếp dỡ và bảo quản hàng hóa được tốt hơn như: cầu bờ, đầu kéo, xe nâng, máy xúc, ...hoặc đẩy mạnh

mối quan hệ hợp tác với dịch vụ cho thuê phương tiện xếp dỡ của các công ty chuyên về vận tải để hạn chế được tình trạng "rót hàng" khi thiếu xe vận chuyển chuyên chở.

Mở rộng thêm diện tích hệ thống kho bãi đã có tại Cảng và nâng cấp kho bãi chứa hàng. Hệ thống kho hiện đại giúp công ty tiết kiệm được một khoản chi phí đáng kể cho việc thuê kho bên ngoài khi số lượng hàng quá nhiều vừa mở rộng thêm dịch vụ cho thuê bãi. Ngoài ra, cần kiểm tra hệ thống máy tính, hệ thống mạng định kì nhằm phát hiện kịp thời các lỗi, hư hỏng để nhanh chóng điều chỉnh, nâng cấp nhằm tránh tình trạng máy bị treo, mất mạng dẫn đến dữ liệu bị mất hay làm gián đoạn công việc. Các trang thiết bị máy móc phục vụ công việc như máy in, photo, máy scan, ... cũng cần thường xuyên kiểm tra nhằm tránh gặp trục trặc hay hư hỏng trong khi làm việc làm gián đoạn công việc ảnh hưởng đến công ty.

➤ **Kết quả đạt được từ giải pháp:**

- Nâng cao cơ sở vật chất đem lại lợi nhuận cho công ty cũng như quy trình giao nhận nhanh chóng đạt hiệu quả cao.
- Tăng năng suất khả năng làm hàng cho cảng từ đó tăng doanh thu nhờ có thiết bị tiến tiến, hiện đại phục vụ và đáp ứng nhu cầu nhanh chóng cho khách hàng.

4.3. Giải pháp 3: Mở rộng thị trường

➤ **Cơ sở đề xuất giải pháp:**

Việc tiếp cận khách hàng mới và nhiều tiềm năng, nghiên cứu thị trường vẫn chưa được đẩy mạnh do khối lượng công việc quá tải – đa phần công ty tập trung vào việc làm các dịch vụ giao nhận, xuất nhập khẩu hàng hóa.

➤ **Điều kiện thực hiện giải pháp:**

Tăng cường hoạt động Marketing, quảng bá hình ảnh trên các phương tiện thông tin đại chúng qua báo chí, website, ... Hiện tại công ty chưa có website cụ thể nên công ty cần tạo một trang web để khách hàng tìm kiếm thông tin và liên lạc với công ty dễ dàng hơn. Khi đã có trang web riêng cần thay đổi nội dung, thêm nhiều tính năng, đăng nhiều bài viết về hoạt động của công ty, các văn bản pháp quy mới nhất về thuế cho khách hàng dễ cập nhật.

Công ty phải luôn nghiên cứu đối thủ cạnh tranh, điem mạnh, điem yếu để tìm ra các phương thức cạnh tranh. Đặt mục tiêu gia tăng thêm uy tín cho công ty bằng việc giao hàng đúng hẹn cho khách hàng.

➤ **Kết quả đạt được từ giải pháp:**

Mở rộng thị trường nhằm thu hút khách hàng thông qua mạng xã hội có thể truyền thông trực tiếp cho khách hàng có thêm sự lựa chọn cũng như biết hơn về công ty mình.

Bên cạnh đó có thể thu hút nguồn nhân lực mới, trẻ trung, năng động, đam mê và sáng tạo, sẵn sàng cống hiến hết mình cho công việc đang tìm kiếm nơi làm việc phù hợp và là nhân sự tiềm năng cho tương lai của công ty.

KIẾN NGHỊ

Đối với bộ giao thông vận tải

Đề xuất kiến nghị mở rộng nâng cấp hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, nâng cấp cảng hàng không, cảng biển, kho bãi, hạ tầng thương mại, trung tâm logistics với quy mô lớn hơn, có thể đón các tàu kích thước lớn hơn vào cập bến. Cùng với các dịch vụ đi kèm đáp ứng kịp thời những yêu cầu hết sức đa dạng của thị trường. Đẩy mạnh cải cách về thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh tạo điều kiện cho doanh nghiệp phát triển, giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh, thúc đẩy xuất khẩu; hình thành nên các chuỗi cung ứng logistics toàn diện, đa dạng và ngày càng chuyên sâu hơn, góp phần quan trọng trong cơ cấu nền kinh tế. Đẩy mạnh cải cách hành chính, cắt bỏ hoặc đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan đến nghiệp vụ giao nhận, đặc biệt là thủ tục kiểm tra chuyên ngành; Đẩy nhanh tiến độ triển khai các công trình hạ tầng giao nhận quốc tế trọng điem; Lòng ghép các hoạt động hội nhập và hợp tác trong khu vực với việc mở cửa thị trường, tiếp cận nguồn hàng từ các nước láng giềng, đồng thời với việc nâng cao chất lượng và chuẩn hóa dịch vụ giao nhận quốc tế; Mở rộng mạng lưới đào tạo về giao nhận quốc tế, đẩy mạnh tuyên truyền về giao nhận quốc tế cho các cấp, các ngành và các doanh nghiệp sản xuất – kinh doanh; Tiếp tục hoàn thiện khung thể chế và bộ máy quản lý nhà nước hỗ trợ giao nhận quốc tế phát triển; Đa dạng hóa nguồn vốn phát triển hạ tầng logistics dưới các hình thức khác nhau; Tăng cường liên kết để cùng phát triển, tạo dựng thương hiệu logistics cũng như giao nhận quốc tế Việt Nam.

Đối với Nhà nước

Nhà nước tiếp tục nâng cấp cơ sở hạ tầng phục vụ giao thông đặc biệt các công trình liên quan đến việc giao nhận đường biển. Cần đầu tư thích đáng để xây dựng các cơ sở vật chất kỹ thuật cho vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, như xây dựng mới và mở rộng, nâng cấp cảng biển, hiện đại hóa các thiết bị xếp dỡ hàng hóa, xây dựng nhà kho đạt tiêu chuẩn về bảo quản. Xây dựng một hệ thống pháp luật đồng bộ và nhất quán, phù hợp với pháp luật và thông luật quốc tế. Đây sẽ là một tiền đề tạo ra một hành lan pháp lý ổn định, thu hút hàng hóa về Việt Nam, tạo tâm lý an toàn cho các doanh nghiệp vận tải và giao nhận cũng như các doanh nghiệp mua bán trong và ngoài nước. Vì vậy, Nhà nước cố gắng tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật, các chính sách về thuế, thủ tục hải quan, thủ tục hành chính.... nhằm thúc đẩy và phát triển hệ thống giao nhận. Tiến hành khảo sát, lấy ý kiến và đánh giá tình hình một cách khách quan để đưa ra các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp thiết yếu trong thời gian khó khăn xảy ra đại dịch toàn cầu covid-19. Cụ thể như giãn, hoãn, đề xuất miễn, giảm có thời hạn các khoản thuế và phí phải nộp của doanh nghiệp ở những ngành, lĩnh vực chịu nhiều ảnh hưởng (thu nhập doanh nghiệp, giá trị gia tăng, phí bảo hiểm). Cung cấp thông tin kịp thời, chính xác cho doanh nghiệp về tình hình diễn biến dịch bệnh và kịch bản kinh tế của Chính phủ. Chính phủ nên làm việc với các hãng vận tải, hãng tàu nhằm giảm giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa, giảm phí dịch vụ tại cảng để giảm chi phí lưu thông hàng hóa, góp phần hỗ trợ Doanh nghiệp sản xuất và doanh nghiệp giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu. Kiểm soát được giá, không tăng giá quá cao, các cơ quan liên quan triển khai công tác đảm bảo chống dịch ở các cửa khẩu đường bộ, cảng biển theo hướng tạo thuận lợi cho doanh nghiệp. Phối hợp với các tỉnh biên giới bố trí lực lượng chức năng phân luồng tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa phương tiện được lưu thông thông tốt nhất. Tăng cường chính sách hợp tác quốc tế về kinh tế, chính trị, văn hóa - xã hội, việc Việt Nam gia nhập ASEAN, AFTA, APEC, WTO, ... đã giúp cho nước ta nâng cao tầm thế và vị trí trên trường quốc tế, tạo điều kiện cho kinh tế phát triển. Nhưng vẫn còn một số quốc gia, vùng lãnh thổ có quan hệ không thân thiết, chúng ta cần thiết lập mối quan hệ tin tưởng đặc biệt là quan hệ về thương mại, hai bên cùng có lợi vì lợi ích quốc gia. Từ đó, gián tiếp thúc đẩy việc xuất nhập khẩu hàng hóa, tạo điều kiện thuận lợi cho ngành giao

nhận và vận tải phát triển. Hơn nữa, việc cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài sẽ tạo động lực cho các doanh nghiệp trong nước phấn đấu và trưởng thành hơn.

Đối với công ty

Hiện nay có rất nhiều đối thủ cạnh tranh, theo em công ty có thể quan tâm hơn nữa đến những chiến lược thông minh, nắm bắt xu thế thị trường, đẩy mạnh chiến lược marketing, quảng bá hình ảnh công ty qua các phương tiện thông tin. Không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng tốt nhất những yêu cầu của khách hàng và mở rộng phạm vi hoạt động của công ty để tìm kiếm thêm khách hàng mới.

Tuy công ty đang hoạt động kinh doanh rất hiệu quả nhưng vẫn sẽ gặp khó khăn trong việc đưa vị trí của công ty lên một tầm cao mới trên thị trường. Theo em công ty có thể quan tâm hơn nữa đến vốn kinh doanh để thuận lợi hơn trong việc kinh doanh.

Theo em công ty có thể quan tâm hơn nữa đến nhu cầu của khách hàng, thường xuyên liên lạc để giữ mối quan hệ làm ăn lâu dài. Công ty nên có những chính sách ưu đãi về giá đối với những khách hàng lâu năm và những khách hàng thường xuyên của công ty. Từ đó, sự tín nhiệm của khách hàng sẽ nâng cao và đảm bảo lượng khách hàng quen thuộc.

Theo em công ty có thể quan tâm hơn nữa đến đầu tư đổi mới trang thiết bị, phương tiện vận tải, hệ thống kho bãi và dịch vụ bốc xếp để tổ chức tốt dịch vụ giao nhận và hạn chế các chi phí thuê ngoài. Bên cạnh đó, công ty có thể quan tâm đến chính sách nhân sự như là thưởng cho các nhân viên làm việc có hiệu quả, tổ chức các hoạt động vui chơi ngoài giờ để các thành viên trong công ty gắn kết nhau hơn và yếu tố quan trọng là sử dụng nhân viên đúng chuyên ngành để phát huy điểm trội của mỗi cá nhân. Hướng dẫn các nhân viên mới về các nghiệp vụ của phòng xuất nhập khẩu, mở lớp bồi dưỡng về nghiệp vụ hay luật pháp cho các nhân viên vào những khoảng thời gian hàng hóa xuất khẩu ít.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 4

Trong chương này, dựa trên các cơ sở đề xuất giải pháp gồm quan điểm, định hướng, dự báo tương lai ngành giao nhận đồng thời dựa vào các yếu tố đã phân tích ở chương 2 từ đó đưa ra các quan điểm về các giải pháp nhằm đẩy mạnh hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu bằng đường biển tại Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải. Ngoài ra, cũng đưa ra

các kiến nghị đối với Công ty và các cơ quan ban ngành nhằm giúp cho các giải pháp đề ra được thực hiện một cách có hiệu quả.

KẾT LUẬN

Qua việc nghiên cứu và nhận xét hoạt động khai thác và quy trình giao nhận hàng xả ở Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải, em đã học hỏi và rút ra được những kinh nghiệm quý báu cho mình trong thời gian qua. Cảng với sự nhiệt huyết không ngừng, sự dùi dốt tài tình của ban lãnh đạo. Cùng với đội ngũ nhân viên, các anh chị ở các phòng ban luôn gắn kết, làm việc nhiệt huyết, thường xuyên trau dồi kiến thức về nghiệp vụ, để có thể cung cấp một dịch vụ hiệu quả, nhanh gọn, chất lượng nhất đến tay khách hàng. Dần dần công ty đã khẳng định được lợi thế và khắc phục những khó khăn để ngày một phát triển hơn.

Trong thời gian thực tập ở công ty em đã được anh chị hết lòng chỉ dạy, giúp em tự tay thực hiện những công việc thực tế để nhập khẩu một lô hàng từ nước ngoài về Việt Nam đã giúp em hiểu được một quy trình giao nhận sẽ gồm những bước, những khâu quan trọng mà khi học ở trường em chưa có dịp biết đến. Đây là một quy trình hợp lý, chặt chẽ, nhưng vẫn còn những khó khăn, bất lợi mà em đã cảm nhận trong quá trình thực tập. Nên em đã cố gắng tìm hiểu và đưa ra một vài giải pháp để giúp cho quy trình của mình ngày một hoàn thiện và dễ dàng hơn. Cảm ơn những kiến thức những số liệu mà anh chị đã cung cấp nhằm giúp em hoàn thành được bài luận của mình.

Việt Nam với lợi thế về vị trí địa lý thuận lợi cũng như con đường giao thương với nước ngoài rộng mở, tương lai sẽ còn thu hút nhiều hơn các mối quan hệ hợp tác quốc tế lâu dài. Ngành Logistics chính là yếu tố chi phối cả thị trường xuất nhập khẩu trên thế giới. Khâu vận chuyển hàng hóa giữa các quốc gia với nhau được thực hiện phần lớn bằng đường biển, trên những tàu hàng siêu tải trọng. Mua bán và trao đổi hàng hóa quốc tế chính là cách để chúng ta phát triển nền kinh tế riêng của từng quốc gia, sau đó tạo nên một sự phát triển liên tục và tương tác lẫn nhau, từ đó có thể xây dựng một thị trường kinh tế thế giới phát triển hết sức mạnh mẽ và bền vững như hiện nay.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

📖 Sách tham khảo:

- Tài liệu tại Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải
- Bộ Công Thương.(2020). Báo cáo Logistic Việt Nam 2020. Hà nội: Nhà xuất bản Bộ công thương.
- Đàm, N. H. (2003). Vận tải và giao nhận trong ngoại thương. Hà Nội: Nhà xuất bản giao thông vận tải.
- TS,Thuyền trưởng Đinh Xuân Mạnh.Xếp dỡ và bảo quản hàng hóa
- FIATA. (1926). Hiệp hội giao vận quốc tế. Switzerland.
- Hiền, P. M. (2010). Nghiệp vụ giao nhận vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương. Hồ Chí Minh: Nhà xuất bản lao động-xã hội.

🌐 Website:

- Wikipedia: <http://www.wikipedia.org/>
- Logistics: <http://logistics-vietnam.com/>
- Logistics online: <https://www.logisticsmgmt.com/>
- Logistics4vn: <https://logistics4vn.com/>
- Weblogistics.vn: <https://weblogistics.vn/>
- Công thương: <https://congthuong.vn/>

📖 Các văn bản hành chính nhà nước:

- Luật Hải quan 2016
- Luật thương mại 2005.
 - Nghị định số 140/2007/NĐ-CP.
 - Nghị định số 87/2009/NĐ-CP.
 - Nghị định số 125/2003/NĐ-CP.
 - Nghị quyết 36/2005/QH11
- Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ngày 21/01/2015 của chính phủ: quy định chi tiết và biện pháp thi hành luật hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan

PHỤ LỤC

1. Bộ chứng từ Xuất Nhập Khẩu

THI VAI GENERAL PORT
Operation Department

CTV-QT18-SM021
Ban hành lần 2

BERTHING SCHEDULE 20.... (MONTH)

| No | NAME OF VESSEL | Nationality | ETA P/S | | ATB | | ETD | PARTICULARS | | | | | Purpose | Cargo | Q'TY (M.Ton) | Agent | Shipper/ Consignee | Remark |
|----|----------------|-------------|---------|------|------|------|-----|-------------|-----|-----|------|------------------|---------|-------|-----------------|-------|-----------------------|--------|
| | | | Time | Date | Time | Date | | DWT | GRT | LOA | BEAM | ARRIVAL DRAFT | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

THI VAI GENERAL PORT
OPERATON DEPT

PSA PM STEEL



CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI
PHÒNG ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC

CTV-QT18-BM03
Ban hành lần 1

KẾ HOẠCH GIAO/NHẬN HÀNG

TÊN TÀU:

PROUD UNITY

PHƯƠNG THỨC XẾP DỠ: XE/SẢ LAN --> TÀU

LOẠI HÀNG:

TÔN CUỘN & ỒNG THÉP

NGÀY BẮT ĐẦU LÀM HÀNG:

01/09/2022

Số:...../KHXD/ĐDKT

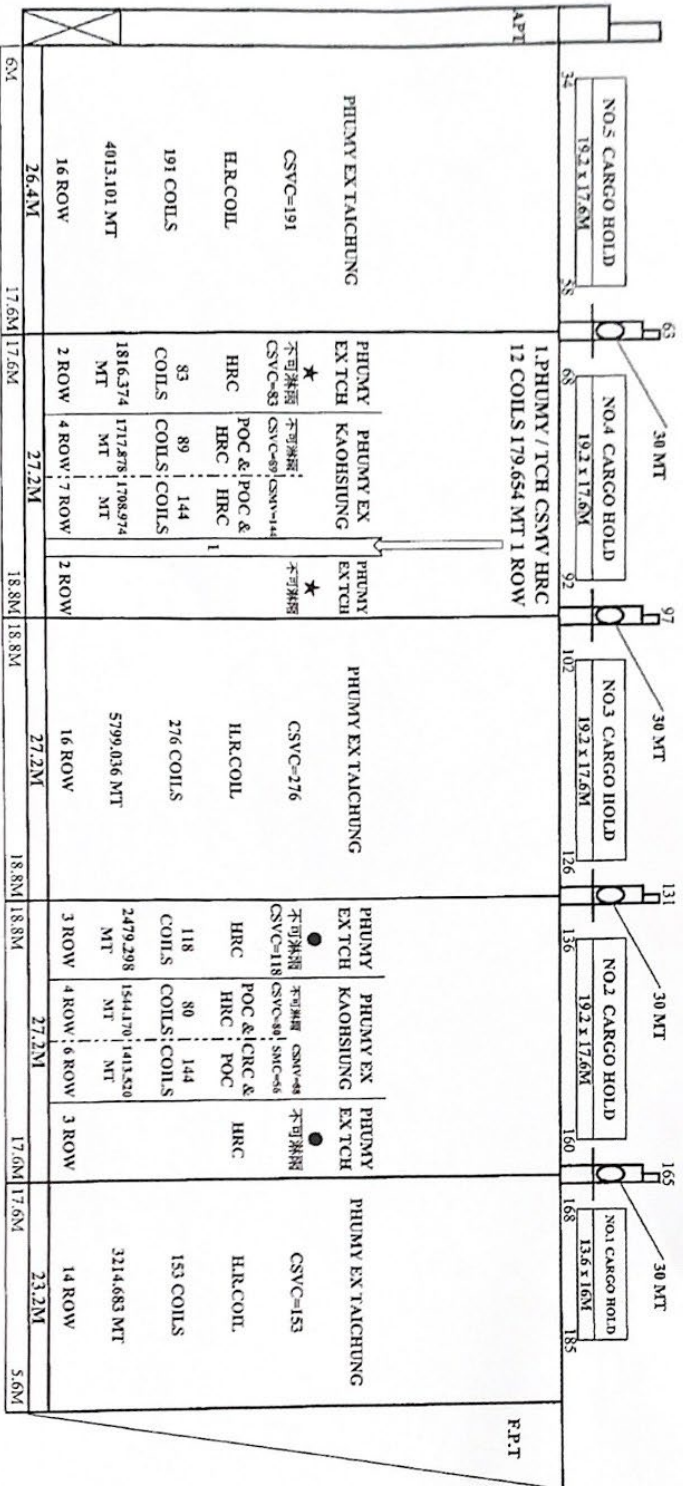
| TT | B/L hoặc Cargo List | TÊN CHỦ HÀNG | KHỐI LƯỢNG HÀNG | | | THIẾT BỊ/NHÂN LỰC | ĐƠN VỊ/NHÀ THẦU |
|------------------|---------------------|--------------|-----------------|------------|----------|-------------------|-----------------|
| | | | Tấn | Kiện/thanh | Ghi Chú | | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) |
| 1 | | NAM KIM | | 286 | TÔN CUỘN | C. TÀU | CN TRƯỜNG GIANG |
| 2 | | DONG A | | | | | |
| 3 | | CSVC | | | | | |
| 4 | | SEAH | | 23,152 | ỒNG THÉP | | |
| TỔNG CỘNG | | | 24,000 | | | | |

STORAGE PLAN FOR M.V. CSE PROSPERITY EXPRESS

SAILING FROM TAICHUNG, TO KAOSHUNG, TO PHUUMY.

VOY. NO: 11117
Sep / 23 / 2022

| CARGO | PKGS | MT | PKGS | MT | PKGS | MT | PKGS | MT | PKGS | MT | TOTAL | |
|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|----------|------|-----------|-------|-----------|
| | | | | | | | | | | | PKGS | MT |
| NO.1 | | | | | | | 153 | 3214.683 | 153 | 3214.683 | | |
| NO.2 | | | | | | | 118 | 2479.298 | 118 | 5436.988 | | |
| NO.3 | | | | | | | 276 | 5799.036 | 276 | 5799.036 | | |
| NO.4 | | | | | | | 95 | 1996.028 | 95 | 5422.880 | | |
| NO.5 | | | | | | | 191 | 4013.101 | 191 | 4013.101 | | |
| TOTAL | 0 | 0.000 | 0 | 0.000 | 0 | 0.000 | 457 | 6384.542 | 833 | 17502.146 | 1290 | 23886.688 |





CTV-QT18-BM08

Ban hành lần I

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 898774

No:

GENERAL LOADING REPORT

- 1- Vessel (tên tàu): PROUND UNITY 1.1- Flag: PANAMA
2- Port of Loading (cảng xếp): THI VAI GENERAL PORT - VIET NAM
3- Port of Discharging (Cảng dỡ):
4- Date of Arrival (ngày đến): 01 September 2022
5- Date of Departure (Ngày rời cảng): 16 September 2022

| CARGO RECEIVED (HÀNG NHẬN) | | | |
|----------------------------|--|-------------------------------------|---------------------------------------|
| B/L No (số B/L) | Description of cargo (Mô tả hàng hóa) | Quantity (P'kgs) Số lượng (kiện) | Gross Weight: MTS Trọng lượng: tấn |
| (a) | (b) | (c) | (d) |
| SEAH | STEEL PIPE BUNDLE | | |
| NAM KIM | COLD ROLLED STEEL SHEET IN COIL | | |
| DONG A | | | |
| VINA ONE | | | |
| POSCO | | | |
| HOA SEN | | | |
| GRAND TOTAL: | | 17561 | 31,283.096 |

6- Say in Word:

Bảng chữ:

7- Remarks:

Ghi chú:

* Commenced loading at : 01 September 2022

* Completed loading at : 16 September 2022

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

Ghi chú khác:

* **CONDITIONS & EXCEPTIONS OF RECEIPT (ĐIỀU KIỆN VÀ CÁC LOẠI TRỪ):**

- 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 outturn report hereattache if any.

8- Vessel: PROUND UNITY

The Master/Chief Officer

FOR RECEIPT ONLY

Phu My, 16-Sep-22

Operations Dept.



NGUYEN VAN DAO

CTV-QT18-BM02
Ban hành lần 1

CẢNG TỔNG HỢP THỊ VÀI
THI VAI GENERAL PORT
Phòng Điều độ Khai thác
OPERATION DEPT.

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Socialist Republic of Viet Nam
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Independence Freedom Happiness

Phú Mỹ, ngày 30 tháng 08 năm 2022
Phu My town, date

THÔNG BÁO CHẤP NHẬN TÀU
ACCEPTANCE NOTICE

Tên tàu: MV. PROUND UNITY
M/V

Quốc tịch: SINGAPORE
Nationality

Trọng tải: 63.481 Tổng dung tích: 35.832
DWT *GT*

Chiều dài (M): 199.9 M
L.O.A (M):

Đại lý: MACS SHIPPING

Agent/Cargo owner:

Được phép đưa tàu vào cập cầu Cảng Tổng Hợp Thị Vài.
The Vessel is accepted to berth at Thi Vai General Port

Đề dỡ/xếp: 24000TÂN
To dis/loading :

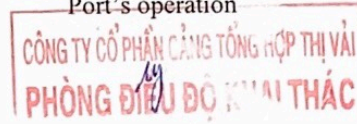
Hàng hóa : ÓNG THÉP .
Kind of cargo:

Thời gian cập cầu: Sáng 02/09/2022 cập cầu thay thế tàu WIENKE .
Time of berthing :

Trong thời gian neo đậu tại vùng nước của Cảng Tổng Hợp Thị Vài, phải chấp hành sự điều động (nếu có) của Cảng tổng hợp Thị Vài (Phòng Điều độ Khai thác). Mọi chi phí phát sinh sẽ được tính cho đại lý hoặc chủ tàu.

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.

Điều độ Khai thác
Port's operation



NGUYEN HOANG NGOC

Telephone number:

– *Ops Manager:* *Mr Biên* 090.716.7886
– *Deputy Ops Manager:* *Mr Quân* 090.639.4669

– *Hotline Ops dept:* (+84) (0) 933 810 121
– *Email:* operation@thivaiport.com.vn

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Socialist Republic of Vietnam
Independence - Freedom - Happiness

THÔNG BÁO TÀU ĐẾN CẢNG (QUÁ CẢNH)
NOTICE OF ARRIVAL OF VESSEL AT THE PORT (TRANSIT)

| | | | | | |
|--|---|-----------------------------|--|---|--|
| Tên và loại tàu: Name and type of ship | | PROUD UNITY BULK CARRIER | | Cảng đến/cảng rời Port of arrival/ departure ODA THI VAI | Thời gian đến/ rời cảng Date-time of arrival/ departure AM Hrs 01/09/2022 |
| Số IMO: IMO number | | 9860659 | | | |
| Hô hiệu: Call sign | | 3EUM6 | | | |
| Số chuyến đi: Voyage number | | | | | |
| Quốc tịch tàu Flag state of ship PANAMA | Tên thuyền trưởng Name of Master | | Cảng rời cuối cùng/ cảng đích: Last port of call/ next port of call POSCO / SINGAPORE | | |
| 7. Giấy chứng nhận đăng ký (số, ngày cấp, cảng) Certificate of registry (Port, date and number) | | | Tên và địa chỉ của chủ tàu: Name and address of shipowner PAN OCEAN CO., LTD / SEOUL KOREA | | |
| Tổng dung tích Gross Tonnage 35,832 | Trọng tải toàn phần DWT 63,481 | | Chiều cao tính không H max/ Air draft 45.3 M/ 39.0 M | Mớn nước thực tế Draft 7.0/ 7.5 M | |
| Chiều dài Length over roll 199.90 | Chiều rộng Breadth 32.00 | | Đại lý của chủ tàu tại VN (nếu có) Name of Shipowner's agent in Việt Nam (if any) MACS SHIPPING CORP. | | |
| Mục đích đến cảng (Quá cảnh đi): Purpose of call (Transit to): | | | Xếp hàng: 24,000Mts Pipe + 14,000MT Coils | | |
| Số lượng và loại hàng vận chuyển trên tàu: Quantity and types of cargoes on board | | | | | |
| Inward cargo : Nil Transit cargo : NIL | | | | | |
| Số thuyền viên Number of crew(Incl. Master) 21 | Số hành khách Number of passengers Nil | | Ghi chú: Remarks | | |
| Những người khác trên tàu Other persons on board | | | - ETA : <u>AM</u> <u>HRS</u> <u>01/09/2022</u> - POB : <u>AM</u> <u>HRS</u> <u>01/09/2022</u> - ETB : <u>AM</u> <u>HRS</u> <u>01/09/2022</u> - ETD : <u> </u> <u>HRS</u> <u> </u> | | |

Tp. HCM, ngày/tháng/năm: 25/08/2022
Date

Thông tin bổ sung:

THUYỀN TRƯỞNG (ĐẠI LÝ HOẶC SỸ QUAN)
Master(Authorized agent or officer)



Mr Trương 0919 733 117

Shipper
CHINA STEEL CORPORATION

COPY



B/L No.
10923T70501

Consignee
TO ORDER OF VIETINBANK, HOCHIMINH CITY
BRANCH

CHINA STEEL EXPRESS CORPORATION
BILL OF LADING

Notify Party
SMC STEEL CO., LTD 1B ROAD, PHU MY 1 INDUSTRIAL ZONE, PHU MY
WARD, PHU MY TOWN, BA RIA VUNG TAU PROVINCE, VIETNAM. TAX ID
CODE:3500801878

SHIPPED on board the vessel, the Goods, or the total number of
Containers or other packages or units enumerated below in apparent
external good order and condition except as otherwise noted for
transportation from the Port of Loading to the Port of Discharge subject to
all the terms and conditions hereof (including the terms and conditions on
the reverse hereof).

One of the original Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in
exchange for the Goods or Delivery Order unless otherwise provided
herein.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees
to all its terms and conditions, whether written, stamped, printed or
otherwise incorporated, as fully as if signed by the Merchant.

IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below
have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be
void.

(TERMS OF THIS BILL OF LADING CONTINUED ON THE BACK HEREOF)

| | |
|--|---------------------|
| Local Vessel* | From |
| Ocean Vessel CSE PROSPERITY EXPRESS | Voy. No. V-11117 |
| Port of Loading KAHSIUNG, TAIWAN | |

| | | |
|---|---------------------------------------|--|
| Port of Discharge PHU MY PORT, VIETNAM | For Transhipment to (if on-carriage)* | Final Destination (for the Merchant's reference only)* |
|---|---------------------------------------|--|

| Marks/Numbers | No. of Pkgs or Units | Kind of Packages or Units: Description of Goods | Gross Weight | Measurement |
|--|-------------------------|--|------------------------------------|-------------|
| SMC PM SPEC: SIZE: COIL NO: NET WEIGHT: GROSS WEIGHT: MADE IN TAIWAN R. O. C. | 56 COILS | HOT-DIP ZINC-COATED STEEL SHEET-COIL L/C NUMBER:09001L2200365 L/C ISSUING DATE:220824 TOTAL NET WEIGHT:597.965 MT TOTAL GROSS WEIGHT:602.445 MT TOTAL NUMBER OF COILS:56 COILS HS CODE:72104912, 72104913 *FREIGHT PREPAID* SAY TOTAL FIFTY SIX (56) COILS ONLY. FULL DETAIL OF SHIPPING AGENCY IN VIETNAM (FULL NAME AND ADDRESS, TEL., FAX): VOSA SAIGON 10TH FL, NO.1 DINH LE BUILDING NO. 01 DINH LE STREET, WARD 12, DISTRICT4, HOCHIMINH CITY, VIETNAM TEL:84-8-3 8267773/76 FAX:84-8-3 8267767/80/82 ATTN:MR. PHAN THE PHUONG E-MAIL:VOSADL@VOSASAIGON.COM | N.W. 597.965 MT G.W. 602.445 MT | MT MT |

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER BUT
NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER

| | | | | | |
|-------------------------------|--------------|---|-----|------------------------|---------|
| Declared value USD | | | | | |
| FREIGHT & CHARGES | Revenue Tons | Rate | Per | Prepaid AS ARRANGED | Collect |
| Number of Original B/L: Three | Payable at | Place & Date of Issue Kaohsiung, Taiwan Sep. 23, 2022 | | | |

7C6474
114254
(Verification Code): 7E1F3DCA563D7B5BA83A

CHINA STEEL EXPRESS CORPORATION
By:



ĐẠI LÝ HÀNG HẢI VŨNG TÀU
VOSA VUNG TAU

04 - Quang Trung, Vũng Tàu, Việt Nam
Tel : 0254-3856 801 / 3856 810 Fax : 0254-3856 276
E-Mail : agt.vta@vosagroup.com

Ngày 26 tháng 09 năm 2022.

Số : 8000/DLPM

THÔNG BÁO TÀU ĐẾN CẢNG

Kính gửi : - CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

Đại Lý Hàng Hải Vũng Tàu (VOSA VUNG TAU) xin trân trọng thông báo :

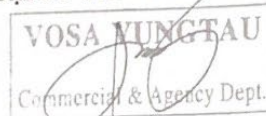
| | | | |
|------------|------------------------|------------|--------------|
| Tàu: | CSE PROSPERITY EXPRESS | Quốc tịch: | Panama |
| Hồ hiệu: | 3EES5 | Loại tàu: | Bulk Carrier |
| Chiều dài: | 169.26 M | Mớn nước: | 9.7 M |
| DWT/GT: | 28,440 / 16,962 | Đến từ: | Taiwan |

Dự kiến đến Quý cảng : Ngày 27 tháng 09 năm 2022 để dỡ 23,886.688 tấn Thép.

Vậy, kính đề nghị Quý công ty thu xếp kế hoạch cho tàu nói trên. Thời gian cập và rời cầu cụ thể sẽ được chúng tôi thông báo trong thời gian sớm nhất.

Xin cảm ơn và kính chào .

ĐẠI LÝ HÀNG HẢI VŨNG TÀU



Đào Phương Nam

Mọi chứng từ hóa đơn xin xuất cho:
CHI NHÁNH CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẠI LÝ HÀNG HẢI VIỆT NAM - ĐẠI LÝ HÀNG HẢI SÀI GÒN
Địa chỉ: Tầng 10 Tòa nhà Đinh Lễ số 01 Đinh Lễ, Phường 13, Quận 4, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam
MST: 0300437898014

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: 16-Sep-22

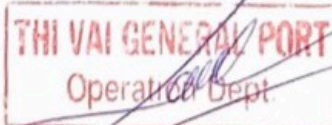
NAME OF VESSEL : PROUD UNITY
NATIONALITY : PANAMA
GT : 35,832
LENGTH : 199.9 M
BREADTH :
DWT : 63,481
SHIP AGENT : MACS SHIPPING
BERTHED AT : THI VAI GENERAL PORT - VIET NAM
TIME OF ARRIVAL : 18H30 LT - 01/09/2022
TIME OF DEPARTURE : 12H30 LT - 16/09/2022

THE VESSEL

The Master/Chief Officer

Truong A
FOR RECEIPT ONLY


FOR THI VAI GENERAL PORT


Truong A

NGUYEN VAN DAO



CTV-QT18-BM06
Ban hành lần 1

THI VAI GENERAL PORT

Phumy I industrial Zone, Tan Thanh District,
Ba Ria - Vung Tau Province, S.R.Vietnam
Tel: 84-64-3 898773 , Fax 84-64-3 898774

TIME SHEET

M/V : STAR PATHFINDER
Quantity of Cargo loading/discharging : 50,841.120 WHEAT IN BULK
Port of loading/discharging : THI VAI GENERAL PORT
Commenced loading/discharging : 17H30LT-11/01/2019

| DATE | WEEK'S DAY | FROM | TO | RECORD |
|------------------------------------|------------|-------|-------|---|
| For discharging/loading activities | | | | |
| 11-01-2019 | FRI | 13:30 | 17:30 | The M/V berthed at Thi Vai port |
| | | | | Waiting initial draft survey and preparing for dis |
| | | 17:30 | 20:00 | Commenced dis with 3 gangs by ship's crane H 1,4, shore's crane H 2 |
| | | 20:00 | 24:00 | Dis with 4 gangs by ship's crane H 1,4,5, shore's crane H 2 |
| 12-01-2019 | SAT | 0:00 | 7:00 | Dis with 4 gangs by ship's crane H 1,4,5, shore's crane H 2 |
| | | 7:00 | 14:00 | Dis with 5 gangs, H 1,2,4,5 by ship/crane, H2 by shore's crane |
| | | 14:00 | 19:00 | Dis with 4 gangs, H 1,2,4,5 by ship/crane |
| | | 19:00 | 24:00 | Dis with 4 gangs, H 1,2,4,5 by ship/crane |
| 13-01-2019 | SUN | 0:00 | 7:00 | Dis with 4 gangs, H 1,2,4,5 by ship/crane |
| | | 7:00 | 11:30 | Dis with 4 gangs at H1,2,4,5 by ship and shore's rane |
| | | 11:30 | 12:30 | Meal time |
| | | 12:30 | 23:30 | Dis with 4 gangs at H1,2,4,5 by ship and shore's rane |
| | | 23:30 | 24:00 | Meal time |
| 14-01-2019 | MON | 7:00 | 9:00 | Dis with 4 gangs at H1,2,4,5 by ship and shore's rane |
| | | 9:00 | 15:45 | Dis with 4 gangs at H1,2,3,4, by ship and shore's rane, finish |
| | | 15:45 | 23:20 | Dis with 4 gangs at H1,2,3,5 by ship and shore's rane, finish |
| | | 23:20 | 24:00 | Dis with 3 gangs at H 2,3,5 by ship and shore's rane. |
| 15-01-2019 | TUE | 0:00 | 2:30 | Dis with 3 gangs at H 2,3,5 by ship and shore's rane, finish |
| | | 2:30 | 7:00 | Dis with 2 gangs at H 3,5 by ship and shore's rane, |
| | | 7:00 | 8:15 | Dis with 2 gangs at H 3,5 by ship and shore's rane, finish |
| | | 8:15 | 9:25 | Dis with 1 gangs at H 3 by ship and shore's rane, finish A |

THE MASTER / C.O

M/V STAR PATHFINDER

FOR RECEIPT ONLY
w/o PRODUCE

OPERATION DEPT

THI VAI GENERAL PORT
Operation Dept.

REPORT ON RECEIPT OF CARGO

1- Vessel: STAR PATHFINDER 1.1- Flag: PANAMA
 2- Port of Loading:
 3- Port of Discharging: THI VAI GENERAL PORT - VIET NAM
 4- Date of Arrival: Friday, January 11, 2019
 5- Date of Departure: Tuesday, January 15, 2019

| CARGO MENTIONED IN MANIFEST | | | | CARGO RECEIVED | |
|-----------------------------|--|----------------|-------------------|----------------|-------------------|
| B/L No | Description of cargo | Quantity (PKG) | Weight (MT) | Quantity (PKG) | Weight (MT) |
| 1 | AUSTRALIAN PREMIUM WHITE WHEAT IN BULK (APW) | IN BULK | 4,400.000 | IN BULK | 28,725.600 |
| 2 | | | 5,500.000 | | |
| 3 | | | 1,100.000 | | |
| 4 | | | 7,200.000 | | |
| 5 | | | 4,500.000 | | |
| 6 | | | 3,300.000 | | |
| 7 | | | 1,041.120 | | |
| 8 | | | 450.000 | | |
| 9 | | | 450.000 | | |
| 10 | | | 900.000 | | |
| 11 | AUSTRALIAN HARD WHEAT IN BULK (AH2) | | 6,600.000 | | 21,976.520 |
| 12 | | | 1,870.000 | | |
| 13 | | | 10,560.000 | | |
| 14 | | | 1,870.000 | | |
| 15 | | | 550.000 | | |
| 16 | | | 550.000 | | |
| GRAND TOTAL: | | 0 | 50,841.120 | 0 | 50,702.120 |

6- Say in Word:

* Draft's Figure: **MTS**
 * Shore's Figure: **50702.120 MTS**

7- Remarks:

- * Commenced discharging at: Friday, January 11, 2019
- * Completed discharging at: Tuesday, January 15, 2019
- * Discharged by shore's cranes: 13120.22 MT
- * Discharged by ship's cranes: 37581.900 MT
- * 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 outturn report bereattaché if any.

8- Vessel: STAR PATHFINDER
 The Master/Chief Officer

M/V STAR PATHFINDER
 For receipt only
 w/o prejudice

Phu My, 15-Jan-19
 Operations Dept.
THI VAI GENERAL PORT
 Operation Dept.

2. Giấy tờ phòng giao nhận

PHIẾU NHẬN HÀNG BĂNG TẢI

| | |
|---------------------------|--------------------|
| Ca: | Ngày/09/2022 |
| TÀU MẸ : INTUITION | |
| Số xe: | |
| Tàu / Sà lan: | |
| Chủ hàng: | HÀM : |
| Loại hàng: | LÚA MÌ |

CÔNG TY CP CẢNG TH THỊ VẢI ĐỘI GIAO NHẬN CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc Lập - Tự Do - Hạnh Phúc

THI VAI GENERAL PORT
CTV-QT23-BM04

PHIẾU GIAO NHẬN HÀNG HÓA Số: **0053156**

Liên 1: Lưu

Tên đơn vị giao / nhận hàng :

Phương tiện thủy : số phiếu cân :

Tổ GN / kho : ca từ đến ngày tháng năm 202.....

Hàng chở từ : đến số Phương tiện Hầm số

Phương tiện nhận hàng từ : lúc giờ hoàn tất lúc giờ

| LOẠI HÀNG | SỐ LƯỢNG | TRỌNG LƯỢNG | HIỆN TRẠNG HÀNG HÓA |
|-----------|----------|-------------|---------------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

NGƯỜI NHẬN **ĐẠI DIỆN PHƯƠNG TIỆN** **NGƯỜI GIAO**
(Ký, ghi rõ họ tên) (Ký, ghi rõ họ tên) (Ký, ghi rõ họ tên).

.....

Ghi chú: ĐD phương tiện chịu trách nhiệm trọng tải thực chở hàng hóa so với trọng tải cho phép của phương tiện.

CÔNG TY CP CẢNG THỊ VAI
ĐỘI GIAO NHẬN

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc Lập - Tự Do - Hạnh Phúc

THI VAI GENERAL
PORT

CTV-QT23-BM04

PHIẾU GIAO NHẬN HÀNG HÓA

Số: **0053156**

Liên 2: Bảo vệ, kho bãi

Tên đơn vị giao / nhận hàng :

Phương tiện thủy : số phiếu cân :

Tổ GN / kho : ca từ đến ngày tháng năm 202.....

Hàng chờ từ : đến số Phương tiện Hầm số

Phương tiện nhận hàng từ : lúc giờ hoàn tất lúc giờ

| LOẠI HÀNG | SỐ LƯỢNG | TRỌNG LƯỢNG | HIỆN TRẠNG HÀNG HÓA |
|-----------|----------|-------------|---------------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

NGƯỜI NHẬN
(Ký, ghi rõ họ tên)

ĐẠI DIỆN PHƯƠNG TIỆN
(Ký, ghi rõ họ tên)

NGƯỜI GIAO
(Ký, ghi rõ họ tên)

Ghi chú: ĐD phương tiện chịu trách nhiệm trọng tải thực chờ hàng hóa so với trọng tải cho phép của phương tiện.

CÔNG TY CP CẢNG THỊ VAI
ĐỘI GIAO NHẬN

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc Lập - Tự Do - Hạnh Phúc

THI VAI GENERAL
PORT

CTV-QT23-BM04

PHIẾU GIAO NHẬN HÀNG HÓA

Số: **0053156**

Liên 3: Khách hàng

Tên đơn vị giao / nhận hàng :

Phương tiện thủy : số phiếu cân :

Tổ GN / kho : ca từ đến ngày tháng năm 202.....

Hàng chờ từ : đến số Phương tiện Hầm số

Phương tiện nhận hàng từ : lúc giờ hoàn tất lúc giờ

| LOẠI HÀNG | SỐ LƯỢNG | TRỌNG LƯỢNG | HIỆN TRẠNG HÀNG HÓA |
|-----------|----------|-------------|---------------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

NGƯỜI NHẬN
(Ký, ghi rõ họ tên)

ĐẠI DIỆN PHƯƠNG TIỆN
(Ký, ghi rõ họ tên)

NGƯỜI GIAO
(Ký, ghi rõ họ tên)

Ghi chú: ĐD phương tiện chịu trách nhiệm trọng tải thực chờ hàng hóa so với trọng tải cho phép của phương tiện.

