

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

---



**BARIA VUNGTAU**  
UNIVERSITY  
CAP SAINT JACQUES

**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**

**TÊN ĐỀ TÀI:**

**GIẢI PHÁP NÂNG CAO HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN  
CONTAINER TẠI KHU VỰC CẢNG CẢNG SSIT**

<b>Trình độ đào tạo:</b>	Đại học
<b>Hệ đào tạo:</b>	Chính quy
<b>Ngành/ Chuyên ngành:</b>	Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
<b>Khoá học:</b>	2019
<b>Lớp:</b>	DH19QG
<b>Giảng viên hướng dẫn:</b>	Th.S Võ Thị Hồng Minh
<b>Sinh viên thực hiện:</b>	Nguyễn Hoài Bích Ngân
<b>Mã sinh viên:</b>	19034532

*Bà Rịa-Vũng Tàu, tháng 1 năm 2023*

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

**I. Thông tin chung**

- Họ và tên giảng viên hướng dẫn: Th.S Võ Thị Hồng Minh

Học hàm, học vị: .....Chuyên ngành: .....

Đơn vị công tác.....

- Họ và tên sinh viên: Nguyễn Hoài Bích Ngân      MSSV: 19034532

Lớp: DH19QG

Khoa: Kinh tế biển - Logistics

Tên đề tài: “Giải pháp nâng cao hoạt động giao nhận Container tại khu vực cổng Cảng SSIT”

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang: .....      Số chương: .....

+ Số bảng số liệu: .....      Số hình vẽ: .....

+ Số tài liệu tham khảo: .....

**II. Nhận xét về ĐA/KLTN**

**2.1. Nhận xét về hình**

thức:

.....  
.....  
.....

.....  
2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....  
.....  
.....  
.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....  
.....  
.....  
.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....  
.....  
.....  
.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....  
.....  
.....  
.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....  
.....  
.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....  
.....  
.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....  
.....  
.....

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

.....  
.....  
.....

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

.....  
.....  
.....

**IV. Đánh giá**

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

.....

2. Đề nghị: Được bảo vệ:

Không được bảo vệ:

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

....., ngày ..... tháng ..... năm 2023

**GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN**

*(Ký và ghi rõ họ tên)*

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

**I. Thông tin chung**

- Họ và tên giảng viên hướng dẫn: Th.S Võ Thị Hồng Minh

Học hàm, học vị: .....Chuyên ngành: .....

Đơn vị công tác.....

- Họ và tên sinh viên: Nguyễn Hoài Bích Ngân      MSSV: 19034532

Lớp: DH19QG

Khoa: Kinh tế biển - Logistics

Tên đề tài: “Giải pháp nâng cao hoạt động giao nhận Container tại khu vực cổng Cảng SSIT”

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang: .....      Số chương: .....

+ Số bảng số liệu: .....      Số hình vẽ: .....

+ Số tài liệu tham khảo: .....

**II. Nhận xét về ĐA/KLTN**

**2.1. Nhận xét về hình**

thức:

.....  
.....  
.....

.....  
2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....  
.....  
.....  
.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....  
.....  
.....  
.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....  
.....  
.....  
.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....  
.....  
.....  
.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt  
được:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

.....

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....

.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

.....



#### **IV. Đánh giá**

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

.....

2. Đề nghị: Được bảo vệ:

Không được bảo vệ:

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

....., ngày ..... tháng ..... năm 20.....

**GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN**

(Ký và ghi rõ họ tên)

## **LỜI CAM ĐOAN**

Em xin cam đoan là khóa luận tốt nghiệp với đề tài “Giải pháp nâng cao hoạt động giao nhận container tại khu vực cảng SSIT “ do em thực hiện tại Công Ty Liên Doanh Dịch Vụ Container Quốc Tế Cảng Sài Gòn – SSA (SSIT) với những số liệu và kết quả trong khóa luận do em tự thu thập và chất lọc trên các hệ thống cũng như phân tài liệu tham khảo. Em hoàn toàn chịu trách nhiệm trước nhà trường về sự cam đoan này.

Vũng Tàu, ngày tháng năm 2023

Nguyễn Hoài Bích Ngân

## LỜI CẢM ƠN

Không có thành công nào mà không có sự giúp đỡ, không có người tài nào lại không có người thầy dạy dỗ, tất cả những gì ta gặt hái được đều có công sức của người vun trồng và em cũng vậy. Để hoàn thành bài báo cáo tốt nghiệp này, em xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến cô Ths. VÕ THỊ HỒNG MINH cùng các thầy cô trong khoa Kinh tế biển - Logistics đã tận tình hướng dẫn, quan tâm cũng như nhận xét, góp ý trong suốt quá trình viết Báo cáo tốt nghiệp của em

Em cũng xin gửi lời cảm ơn đến ban lãnh đạo công ty SP-SSA INTERNATIONAL TERMINAL (SSIT) đã cho phép và tạo điều kiện thuận lợi cho em được làm việc tại đây nhờ vậy mà em có thể nghiên cứu để đưa ra những giải pháp, góp ý cho công ty.

Do kiến thức và khả năng lý luận còn nhiều hạn chế nên khóa luận vẫn còn những thiếu sót nhất định. Em rất mong nhận được những đóng góp của các thầy giáo, cô giáo để khóa luận tốt nghiệp của em được hoàn thiện hơn.

Em xin chân thành cảm ơn!

# MỤC LỤC

<b>LỜI CẢM ƠN</b> .....	xi
<b>DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT</b> .....	iv
<b>DANH MỤC HÌNH ẢNH</b> .....	v
<b>DANH MỤC BẢNG</b> .....	vi
<b>DANH MỤC SƠ ĐỒ</b> .....	vi
<b>DANH MỤC BIỂU ĐỒ</b> .....	vi
<b>LỜI MỞ ĐẦU</b> .....	1
<b>CHƯƠNG I : CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN CONTAINER TẠI CÔNG TY TNHH LIÊN DOANH DỊCH VỤ CONTAINER QUỐC TẾ CẢNG SÀI GÒN – SSA (SSIT)</b> .....	4
<b>1.1.NHỮNG KIẾN THỨC VỀ CONTAINER</b> .....	4
1.1.1.Khái niệm và những thành phần cơ bản trong cấu trúc của container .....	4
1.1.2.Kích thước container .....	4
1.1.3. Cấu tạo container .....	6
1.1.3.1.Phần khung của container.....	6
1.1.3.2.Đáy và mặt sàn của container .....	6
1.1.3.3.Tấm mái.....	6
1.1.3.4.Vách dọc .....	6
1.1.3.4.Mặt trước .....	6
1.1.3.5.Mặt sau và cửa container .....	7
1.1.4.Phân loại container .....	8
1.1.5.Cách kiểm tra số container .....	13
1.1.6. Ký mã hiệu container.....	14
1.1.6.1.Hệ thống nhận biết.....	15
1.1.6.2.Mã kích thước và mã kiểu .....	17
1.1.6.3.Các dấu hiệu khai thác (operational markings).....	18
<b>1.2.Hoạt động giao nhận container</b> .....	20
1.2.1. Khái niệm giao nhận.....	20
1.2.2. Các giấy tờ, chứng từ liên quan trong hoạt động giao nhận container .....	21
1.2.2.1.Phiếu VGM.....	21
1.2.2.2.Packing list .....	23
1.2.2.3.Phiếu CMT .....	24

1.2.2.4.D/O .....	25
1.2.5.Phiếu Eir .....	26
1.2.3.Sơ lược về những kiến thức và công việc hằng ngày tại vị trí booth.....	27
1.2.3.1.Cách phân biệt các loại container trên bãi.....	27
1.2.3.2.Cách nhận biết những người điều khiển có mặt trên cầu .....	29
1.2.3.3.Cách lấy container theo từng vị trí .....	29
<b>1.3.Seal container .....</b>	<b>31</b>
<b>CHƯƠNG II : THỰC TRẠNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN CONTAINER TẠI KHU VỰC CẢNG CẢNG SSIT .....</b>	<b>34</b>
<b>2.1.Giới thiệu chung về cảng SSIT .....</b>	<b>34</b>
<b>2.2.Lịch sử hình thành và phát triển của công ty .....</b>	<b>34</b>
<b>2.3.Định hướng phát triển trung và dài hạn của công ty.....</b>	<b>36</b>
<b>2.4.Sơ đồ bộ máy tổ chức và chức năng nhiệm vụ của các phòng ban.....</b>	<b>36</b>
<b>2.5.Phần mềm quản lý khai thác container tại cảng SSIT ( Traffic Control , Spinnaker, Mainsail Vanguard).....</b>	<b>41</b>
2.5.1. Hệ thống Traffic Control .....	41
2.5.2. Hệ thống Spinnaker .....	42
2.5.3.Hệ thống Mainsail Vanguard.....	42
<b>2.6.Quy trình giao nhận container tại khu vực cảng .....</b>	<b>43</b>
2.6.1.Nhận container có hàng (FULL IN) .....	43
2.6.2.Nhận container rỗng (EMPTY IN).....	48
2.6.3.Giao container có hàng (PICK FULL) .....	51
2.6.4.Giao container rỗng ( PICK EMPTY).....	54
<b>2.7. Sản lượng xuất nhập khẩu container tại khu vực cảng trong năm 2020,2021,2022 .....</b>	<b>56</b>
<b>2.8.Tình hình kiểm soát tải trọng trong năm 2022 .....</b>	<b>57</b>
<b>2.9.Uưu điểm và nhược điểm của hoạt động giao nhận container.....</b>	<b>58</b>
<b>CHƯƠNG III: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN CONTAINER TẠI KHU VỰC CẢNG CẢNG SSIT .....</b>	<b>61</b>
<b>3.1.Định hướng phát triển dài hạn của công ty .....</b>	<b>61</b>
3.1.1.Định hướng phát triển của cảng SSIT .....	61
3.1.2. Phương hướng hoạt động kinh doanh của cảng SSIT trong thời gian tới .....	61
<b>3.2.Giải pháp nâng cao hoạt động giao nhận container tại khu vực cảng SSIT.....</b>	<b>62</b>
3.2.1.Nhóm giải pháp liên quan đến nguồn lực.....	62

3.2.2.Nhóm giải pháp liên quan đến chiến lược phát triển của công ty .....	63
3.2.3.Nhóm giải pháp liên quan đến các thủ tục trong quy trình cấp rộng .....	65
3.2.4.Nhóm giải pháp liên quan đến nghiệp vụ kiểm container .....	66
3.2.5.Nhóm giải pháp liên quan đến lỗi hệ thống.....	66
<b>KẾT LUẬN</b> .....	68
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO</b> .....	69

## DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

RTG	Cầu khung Rubber Tired Gantry Crane
ISO	Tổ chức Quốc tế về tiêu chuẩn hoá (International Organization for Standardization)
CONT	Container
POD	Cảng dỡ hàng Port of Loading
VOY	Số chuyến Voyage
KSTT	Kiểm soát tải trọng
EIR	Equipment Interchange Receipt Phiếu xác nhận tình trạng cont
D/O	Delivery Order Lệnh giao hàng
TNHH	Trách nhiệm hữu hạn

## DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1 1 : Góc lắp ghép container.....	7
Hình 1 2 : Container bách hóa.....	8
Hình 1 3: Container hàng rời.....	9
Hình 1 4: Container chuyên dụng.....	10
Hình 1 5: Container bảo ôn.....	10
Hình 1 6: Container hở mái.....	11
Hình 1 7: Container bồn.....	12
Hình 1 8 : Container mặt bằng.....	12
Hình 1 9 : VGM.....	23
Hình 1 10 : Packing list.....	24
Hình 1 11 : Phiếu CMT.....	25
Hình 1 12 : Vị trí cont trên bãi.....	28
Hình 1 13 : Màn hình làm việc Traffic Control.....	29
Hình 1 14 : Vị trí lấy cont của cầu RTG.....	30
Hình 1 15 : Vị trí lấy cont của TOPPICK và SIDE PICK.....	31
Hình 1 16 : seal cối.....	32
Hình 1 17 : seal hộp nhôm.....	33
Hình 1 18: Logo các cô đồng thành lập SSIT.....	35
Hình 1 19 : Sơ mooc.....	45
Hình 1 20 : Màn hình kiểm soát tải trọng.....	45
Hình 1 21 : Màn hình thanh toán phí nâng hạ cont.....	46
Hình 1 22 : Biên bản hư hỏng.....	47
Hình 1 23 :Phiếu EIR có note hư hỏng.....	48
Hình 1 24 : Lệnh hạ rỗng.....	49
Hình 1 25: Biên bản hư hỏng cont rỗng.....	50
Hình 1 26 : Lệnh giao hàng.....	52
Hình 1 27 : Lệnh cấp rỗng.....	55



## DANH MỤC BẢNG

Bảng 1 1: Kích thước container.....	5
Bảng 1 2 : Trang thiết bị.....	40
Bảng 1 3 : Cơ sở hạ tầng .....	41
Bảng 1 4: Thông số cầu bến .....	41
Bảng 1 5 : Sản lượng xuất nhập khẩu container tại khu vực cổng cảng trong năm 2020,2021,2022 .....	56
Bảng 1 6: Tình hình kiểm soát tải trọng trong năm 2022.....	58

## DANH MỤC SƠ ĐỒ

Sơ đồ 1 : Sơ đồ bộ máy của cảng SSIT .....	42
Sơ đồ 2 : Quy trình nhận cont có hàng .....	49
Sơ đồ 3 : Quy trình nhận cont rỗng .....	54
Sơ đồ 4 : Quy trình lấy cont hàng.....	57
Sơ đồ 5 : Quy trình lấy cont rỗng .....	60

## DANH MỤC BIỂU ĐỒ

Biểu đồ 1 : Sản lượng xuất nhập khẩu container tại khu vực cổng cảng giai đoạn 2020-2022.....	63
---	----

## LỜI MỞ ĐẦU

### 1.Lý do chọn đề tài

Kể từ khi nước ta thực hiện chính sách mở cửa, nền kinh tế Việt Nam thực sự có những bước chuyển biến khởi sắc lạc quan, từng bước hội nhập, hòa mình vào kinh tế khu vực và thế giới. Trong bối cảnh đó, hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu đã thể hiện rõ ràng vai trò quan trọng, là động lực thúc đẩy nền kinh tế đất nước phát triển đúng theo quá trình Công nghiệp hiện đại hóa đất nước mà Đảng và Nhà nước đã vạch ra.

Hoạt động xuất nhập khẩu thương mại là sự trao đổi hàng hoá, dịch vụ giữa các nước thông qua hành vi mua bán. Sự trao đổi đó là một hình thức của mối quan hệ xã hội và phản ánh sự phụ thuộc lẫn nhau về kinh tế giữa những người sản xuất hàng hoá riêng biệt của các quốc gia. Chúng ta không thể phủ nhận được những vai trò to lớn mà nghề xuất nhập khẩu đem lại cho nền kinh tế hiện nay.

Quy trình giao nhận hàng hóa cụ thể là quy trình giao nhận container trong hoạt động Logistics đóng vai trò vô cùng quan trọng trong điều kiện hiện đại ngày nay. Dịch vụ giao nhận trong hoạt động Logistics đảm bảo sự trơn tru cho các giao dịch kinh tế. Nền kinh tế chỉ có thể phát triển đồng bộ khi chuỗi dịch vụ giao nhận trong hoạt động Logistics được hoạt động liên tục, nhịp nhàng. Hàng loạt các hoạt động kinh tế liên quan diễn ra trong chuỗi dịch vụ giao nhận trong hoạt động Logistics, theo đó các sản phẩm và giá trị nhu cầu thỏa mãn của khách hàng cũng như người sản xuất là điều rất quan trọng

Để giảm thiểu những khoản chi phí bất hợp lý, tối ưu hóa thời gian, năng suất trong hoạt động giao nhận container tại khu vực cảng cần có sự phối hợp chặt chẽ của các nhân viên công ty, các cán bộ lãnh đạo, nhà sản xuất, người vận tải, người kinh doanh kho bãi cùng hợp sức thực hiện triển khai đồng bộ các giải pháp để hạn chế những rủi ro trong quá trình làm việc, tổ chức những chính sách phù hợp để thúc đẩy năng suất làm việc của nhân viên, phân phối hàng hóa đúng chủng loại, số lượng, đảm bảo đúng địa điểm, kịp thời gian với chi phí được giảm thiểu nhưng vẫn đáp ứng được yêu cầu xã hội, thỏa mãn người tiêu dùng. Hoạt động đó chính là nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận container

Cảng biển là nơi tiếp nhận tàu biển để xuất và nhập hàng hóa, là một mắt xích quan trọng trong chuỗi logistics đưa hàng từ nhà sản xuất đến người tiêu dùng. Đối với Bà Rịa - Vũng Tàu, phát triển kinh tế biển trong đó cảng biển và dịch vụ logistics là mục tiêu quan trọng cho sự nghiệp phát triển kinh tế xã hội của tỉnh. Cụm cảng nước sâu ở Cái Mép – Thị Vải (Vũng Tàu) dự kiến sẽ trở thành cửa khẩu container quan trọng ở khu vực phía Nam.

Cảng SSIT là một trong những cảng lớn mạnh nằm trong Cụm cảng nước sâu khu vực Cái Mép – Thị Vải. Cảng bắt đầu đi vào hoạt động khai thác dịch vụ Container từ tháng 6/2018 đến nay. Với sự chuyên nghiệp của đội ngũ cán bộ, nhân viên và với những trang thiết bị hiện đại bậc nhất, công tác tổ chức xếp dỡ nhanh chóng và linh hoạt, tối ưu thời gian và chi phí làm hàng, cảng đã thu hút được những tàu container lớn, số lượng hàng hóa container khai thác ngày càng tăng. Vì vậy, trong thời gian thực tập tại vị trí Nhân viên công cảng ( Gate clerk ), em luôn chú trọng tìm hiểu và học hỏi các quy trình cũng như giấy tờ thủ tục giao nhận Container . Từ đó, em chọn đề tài về “GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH GIAO NHẬN CONTAINER TẠI KHU VỰC CÔNG CẢNG SSIT”

## **2.Mục tiêu nghiên cứu**

- Tìm hiểu về Công Ty Liên Doanh Dịch Vụ Container Quốc Tế Cảng Sài Gòn – SP-SSA (SSIT)
- Tìm hiểu về các quy trình giao nhận cũng như ưu và nhược điểm của hoạt động giao nhận container tại khu vực công cảng SSIT
- Từ những nhược điểm , các vấn đề còn tồn đọng sẽ đề ra giải pháp để nâng cao hoạt động giao nhận container tại khu vực công cảng

## **3.Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

- Đối tượng nghiên cứu : Quy trình giao nhận container tại Công Ty Liên Doanh Dịch Vụ Container Quốc Tế Cảng Sài Gòn – SP-SSA (SSIT)
- Phạm vi nghiên cứu : nghiên cứu được thực hiện tại khu vực công cảng SSIT nơi kiểm soát lượng xe ra vào công , làm lệnh, out cont, các giấy tờ thủ tục có liên quan trong quy trình

## **4.Phương pháp nghiên cứu**

Khóa luận sử dụng các phương pháp nghiên cứu thống kê, phân tích dữ liệu thứ cấp như báo cáo của phòng ban trong công ty, các dữ liệu từ sách báo, internet. Bên cạnh đó kết hợp với nghiên cứu thực nghiệm: quan sát và thực hành thực tế để đối chiếu lý thuyết.

## **5. Kết cấu luận văn**

Ngoài phần mở đầu, kết luận, tài liệu tham khảo, khóa luận được kết cấu gồm các chương sau đây :

**Chương I: Cơ sở lý luận về hoạt động giao nhận container tại công ty TNHH liên doanh dịch vụ container quốc tế cảng sài gòn – SSA (SSIT)**

**Chương II: Thực trạng về hoạt động giao nhận container tại khu vực cổng cảng SSIT**

**Chương III: Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận container tại khu vực cổng cảng SSIT**

# **CHƯƠNG I : CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN CONTAINER TẠI CÔNG TY TNHH LIÊN DOANH DỊCH VỤ CONTAINER QUỐC TẾ CẢNG SÀI GÒN – SSA (SSIT)**

## **1.1.NHỮNG KIẾN THỨC VỀ CONTAINER**

### **1.1.1.Khái niệm và những thành phần cơ bản trong cấu trúc của container**

\*Khái niệm : Theo tiêu chuẩn ISO 668:1995(E), container hàng hóa (freight container) là một công cụ vận tải có những đặc điểm sau:

- Có đặc tính bền vững và đủ độ chắc tương ứng phù hợp cho việc sử dụng lại.
- Được thiết kế đặc biệt để có thể chở hàng bằng một hay nhiều phương thức vận tải, mà không cần phải dỡ ra và đóng lại dọc đường.
- Được lắp đặt thiết bị cho phép xếp dỡ thuận tiện, đặc biệt khi chuyển từ một phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác.
- Được thiết kế dễ dàng cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra khỏi container.
- Có thể tích bên trong bằng hoặc hơn 1 mét khối (35,3 ft khối).

Thực tế thường hay gặp thuật ngữ container tiêu chuẩn quốc tế (ISO container), đó là những container hàng hóa (như nêu trên) tuân theo tất cả các tiêu chuẩn ISO liên quan về container đang có hiệu lực tại thời điểm sản xuất container.

#### **\*Những thành phần cơ bản trong cấu trúc của container:**

Container là một thùng thép có kích thước lớn hình hộp chữ nhật bên trong rộng và có cửa mở thiết kế chốt để đóng kín. Container có khả năng chịu lực cực kỳ tốt và có nhiều kích thước khác nhau. Vỏ của thùng container thường có màu xanh hoặc màu đỏ tuy nhiên cũng có thể xuất hiện một số màu sắc khác tùy theo yêu cầu của khách hàng hoặc nhà sản xuất.

### **1.1.2.Kích thước container**

Container có nhiều loại, và kích thước cụ thể theo từng đơn vị sản xuất. Tuy nhiên, do nhu cầu tiêu chuẩn hóa để có thể sử dụng trên phạm vi toàn cầu nên kích thước cũng như ký mã hiệu container thường được áp dụng theo tiêu chuẩn ISO.

Theo ISO 668:1995(E), các container ISO đều có chiều rộng là 2,438m (8ft).

+ **Về chiều cao**, hiện chủ yếu dùng 2 loại: thường và cao. Loại container thường cao 8 feet 6 inch (8’6’’), loại cao có chiều cao 9 feet 6 inch (9’6’’). Cách gọi container thường, container cao chỉ mang tính tập quán. Trước đây, người ta gọi loại cao 8 feet là container thường, nhưng hiện nay loại này không còn được sử dụng nhiều nữa, thay vào đó, container thường có chiều cao 8’6’’.

+ **Về chiều dài**, container 40’ được lấy làm chuẩn. Các container ngắn hơn có chiều dài tính toán sao cho có thể xếp kết để đặt dưới container 40’ và vẫn đảm bảo có khe hở 3 inch ở giữa. Chẳng hạn 2 container 20’ sẽ đặt khít dưới 1 container 40’ với

hở giữa 2 container 20’ này là 3 inch. Vì lý do này, container 20’ chỉ có chiều dài xấp xỉ 20 feet (chính xác là còn thiếu 1,5 inch)

Kích thước		Cont20' (20'DC)	Cont 40' thường (40'DC)	Cont40' cao (40'HC)	Cont hở mái(open top) (Open Top 20')	Cont hở mái(ope n top) (Open Top 40')	Cont lạnh (Reefer 20')	Cont lạnh (Reefer 40')	Cont Flatrack (Flat Rack 20')	Cont Flatrac k (Flat Rack 40')
Bên ngoài	Dài	6,058 m	12,192 m	12,192 m	6.058m	12.19m	6.06m	12.190 m	6.06m	12.190 m
	Rộng	2,438 m	2,438 m	2,438 m	2.438m	2.44m	2.44m	2.438 m	2.44m	2.438 m
	Cao	2,591 m	2,591 m	2,896 m	2.59m	2.59m	2.59m	2.896 m	2.59m	2.590 m
Bên trong (tối thiểu )	Dài	5,867 m	11,998 m	11,998 m	5.89 m	12.01 m	5.38 m	11.48 m	5.61 m	12.06 m
	Rộng	2,330 m	2,330 m	2,330 m	2.31 m	2.33 m	2.26 m	2.26 m	2.20 m	2.08 m
	Cao	2,350 m	2,350 m	2,655 m	2.33 m	2.33 m	2.26 m	2.18 m	2.23 m	1.95 m

(Nguồn : Tác giả tự tổng hợp)

Bảng 1 1: Kích thước container

### **1.1.3. Cấu tạo container**

Hiện nay trên thị trường có nhiều loại container khác nhau tuy nhiên về cấu tạo thì chúng đều có các bộ phận sau:

#### *1.1.3.1. Phần khung của container*

Đặc điểm của phần khung này là có hình hộp chữ nhật và được làm từ chất liệu thép. Khung container là bộ phận quan trọng nhất quyết định khả năng chịu lực của container.

Phần khung cấu tạo gồm 4 trụ góc, 2 xà dọc nóc, 2 xà dọc đáy, 2 dầm đáy, 1 xà ngang trên trước cùng 1 xà ngang trên sau.

#### *1.1.3.2. Đáy và mặt sàn của container*

Bộ phận đáy và mặt sàn container là các thanh dầm ngang nối với 2 thanh xà dọc đáy với nhau kết nối với phần khung của container tạo nên một khối có khả năng chịu lực vững chắc.

Sàn của container được làm chủ yếu bằng gỗ nguyên bản nên độ chịu lực rất tốt và chắc chắn. Hơn nữa loại gỗ được dùng làm sàn container đều đã được ngâm ủ hóa chất nên có thể chống được mối mọt và tình trạng mục nát.

#### *1.1.3.3. Tấm mái*

Mái của container là một tấm kim loại làm từ thép, nhôm có các sóng uốn lượn rất chắc chắn và không bị han gỉ giúp bảo quản, đảm bảo an toàn cho hàng hóa trong lúc vận chuyển.

#### *1.1.3.4. Vách dọc*

Vách dọc container là gì? Đó là những tấm kim loại được gắn kết với nhau có đặc điểm với các bề mặt lượn sóng có tác dụng không để nước mưa đọng lại và tăng tính chịu lực cho container. Những vách dọc này được sử dụng để che chắn hai bên hông của container.

#### *1.1.3.4. Mặt trước*

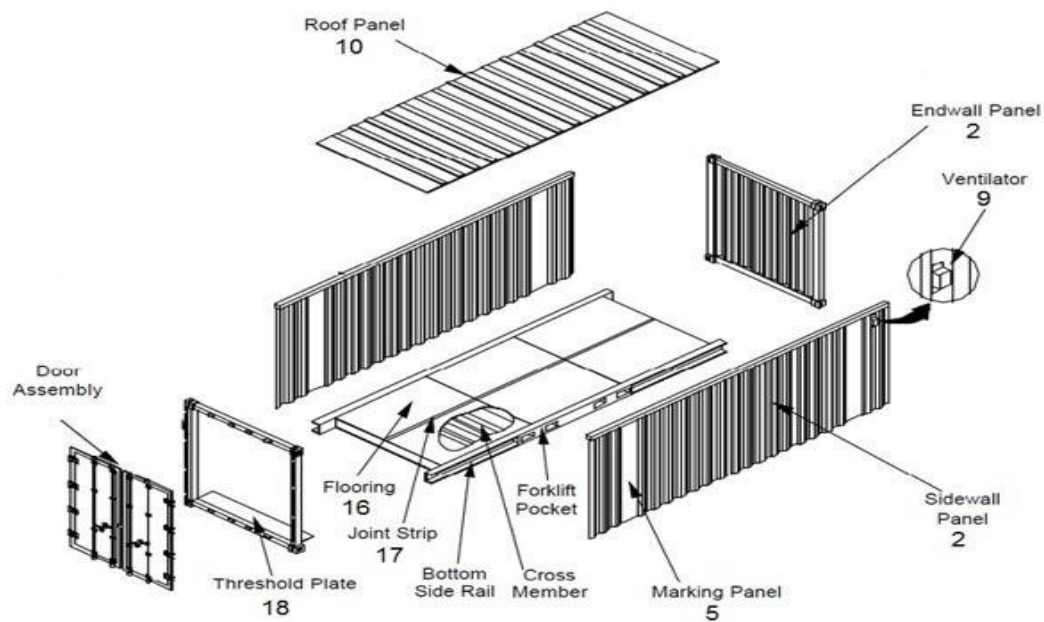
Mặt trước là những tấm thép kim loại không có cửa và được dập sóng theo khối vuông.

### 1.1.3.5. Mặt sau và cửa container

Được thiết kế với 2 tấm kim loại phẳng làm cánh cửa, các cánh cửa được gắn với khung container bằng các bản lề chắc chắn.

### 1.1.3.6. Góc lắp ghép

Góc lắp ghép được chế tạo bằng thép và được hàn khớp với các góc trên, dưới của container. Chúng được sử dụng để buộc dây chằng trong quá trình nâng hạ, xếp chồng hàng hóa.



Hình 1 1 : Góc lắp ghép container

(Nguồn : <https://samcovina.vn/cau-tao-container/>)



#### 1.1.4. Phân loại container

Theo tiêu chuẩn ISO 6346 (1995), container đường biển bao gồm 7 loại chính như sau:

- Container bách hóa (General purpose container).



Hình 1 2 : Container bách hóa

(Nguồn: [haicancontainer.com](http://haicancontainer.com))

Container bách hóa thường được sử dụng để chở hàng khô, nên còn được gọi là container khô (dry container, viết tắt là 20'DC hay 40'DC).

Loại container này được sử dụng phổ biến nhất trong vận tải biển.

- Container hàng rời (Bulk container)

Là loại container cho phép xếp hàng rời khô (xi măng, ngũ cốc, quặng...) bằng cách rót từ trên xuống qua miệng xếp hàng (loading hatch), và dỡ hàng dưới đáy hoặc bên cạnh (discharge hatch).

Loại container hàng rời bình thường có hình dáng bên ngoài gần giống với container bách hóa, trừ miệng xếp hàng và cửa dỡ hàng.



Hình 1 3: Container hàng rời

(Nguồn: [haicancontainer.com](http://haicancontainer.com))

Container chuyên dụng (Named cargo containers).

- Container chở ô tô: cấu trúc gồm một bộ khung liên kết với mặt sàn, không cần vách với mái che bọc, chuyên để chở ô tô, và có thể xếp bên trong 1 hoặc 2 tầng tùy theo chiều cao xe. (Hiện nay, người ta vẫn chở ô tô trong container bách hóa khá phổ biến)



*Hình 1 4: Container chuyên dụng*

*(Nguồn: haicancontainer.com)*

- Container chở súc vật: được thiết kế đặc biệt để chở gia súc. Vách dọc hoặc vách mặt trước có gắn cửa lưới nhỏ để thông hơi. Phần dưới của vách dọc bố trí lỗ thoát bẩn khi dọn vệ sinh.

• Container bảo ôn (Thermal container). Được thiết kế để chuyên chở các loại hàng đòi hỏi khống chế nhiệt độ bên trong container ở mức nhất định.

Vách và mái loại này thường bọc phủ lớp cách nhiệt. Sàn làm bằng nhôm dạng cấu trúc chữ T (T-shaped) cho phép không khí lưu thông dọc theo sàn và đến những khoảng trống không có hàng trên sàn

Container bảo ôn thường có thể duy trì nhiệt độ nóng hoặc lạnh. Thực tế thường gặp container lạnh



*Hình 1 5: Container bảo ôn*

*(Nguồn: haicancontainer.com)*

- Container hở mái (Open-top container).

Container hở mái được thiết kế thuận tiện cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra qua mái container. Sau khi đóng hàng, mái sẽ được phủ kín bằng vải dầu. Loại container này dùng để chuyên chở hàng máy móc thiết bị hoặc gỗ có thân dài



*Hình 1 6: Container hở mái*

*(Nguồn: haicancontainer.com)*

- Container bồn (Tank container).

Container bồn về cơ bản gồm một khung chuẩn ISO trong đó gắn một bồn chứa, dùng để chở hàng lỏng như rượu, hóa chất, thực phẩm... Hàng được rót vào qua miệng bồn (manhole) phía trên mái container, và được rút ra qua van xả (Outlet valve) nhờ tác dụng của trọng lực hoặc rút ra qua miệng bồn bằng bơm.



Hình 1 7: Container bồn

(Nguồn: haicancontainer.com)

- Container mặt bằng (Platform container).

Được thiết kế không vách, không mái mà chỉ có sàn là mặt bằng vững chắc, chuyên dùng để vận chuyển hàng nặng như máy móc thiết bị, sắt thép... Container mặt bằng có loại có vách hai đầu (mặt trước và mặt sau), vách này có thể cố định, gập xuống, hoặc có thể tháo rời



Hình 1 8 : Container mặt bằng



### 1.1.5.Cách kiểm tra số container

Số container là một trong những thông tin cực kỳ quan trọng trong việc xếp hàng lên tàu, làm bill, mở tờ khai hải quan, truyền manifest ... và rất rất nhiều công dụng khác, một trong những yêu cầu cấp thiết nhất của số container là tính chính xác.

Nhưng có một thực tế là số container thường bị sai bởi những lý do sau:

- Nhập sai: là do khi nhân viên chứng từ nhập số liệu sai.
- Nhận được thông tin sai: thường đối với hàng xuất thì việc lấy số container thường thông qua tài xế gửi về, và gửi qua sms, việc tài xế gửi sai hoặc nhầm là thường xuyên xảy ra.
- Và nhiều lý do khác.

Hậu quả của việc sai số container thường rất nghiêm trọng có thể kể đến như: rút tàu (container không được xếp lên tàu), bốc nhầm container, sửa bill, sửa manifest... dù nguyên nhân và hậu quả thế nào đi chăng nữa thì cũng sẽ làm cho bạn mất đi một khoản chi phí để khắc phục vấn đề này.

☞ Sau đây là một số cách tính số container chính xác và tránh nhầm lẫn

Mỗi hãng tàu sẽ có cách kiểm tra số container tương đối giống nhau chẳng hạn như:

+HMM.tracking , HLC.tracking , MSC.tracking, ONE.tracking, YML.tracking

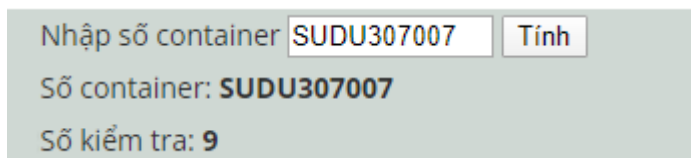
+Hoặc nếu đơn giản hơn có thể lên Google

Cách tính số kiểm tra container

(container check-digit)

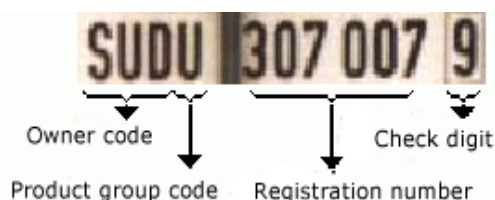
Nhập số vào ô dưới rồi nhấn nút "*Tính*", sẽ thấy số kiểm tra hiển thị ở dòng dưới.

Lưu ý: nhập 10 ký tự số container theo chuẩn, chẳng hạn: SUDU307007.



The image shows a web-based calculator for container check-digits. It features a text input field with the value 'SUDU307007' and a button labeled 'Tính'. Below the input, the text 'Số container: SUDU307007' is displayed, followed by the result 'Số kiểm tra: 9'.

Chữ số kiểm tra container là chữ số cuối cùng (trong bảy chữ số) trên vỏ container. Chữ số này thường được viết tách riêng trong một ô hình chữ nhật bao quanh (như số “9” trong hình dưới).



Theo quy định về ký mã hiệu container, mỗi container có một dãy 10 ký tự để nhận biết. Trong đó có 4 chữ cái và 6 chữ số, như trong hình trên là SUDU 307007. Với các container tiêu chuẩn, chữ số này là duy nhất cho một container và không có 2 container trùng mã nhận biết này.

Trong quá trình vận chuyển, số container được nhiều đối tượng sử dụng (chủ hàng, forwarder, hãng tàu, dịch vụ hải quan...), tần suất nhiều lần, trên nhiều chứng từ (B/L, Manifest, D/O...). Một khả năng dễ xảy ra là nhập nhầm số container, và hậu quả thường là khá nghiêm trọng.

Để giảm thiểu nguy cơ này, người ta dùng một chữ số thứ 7 để kiểm tra (check digit). Về cơ bản, số kiểm tra này là kết quả tính toán theo quy tắc đã định của 10 ký tự nêu trên. Nếu nhập nhầm số, chữ số kiểm tra sẽ khác với số thực tế, nhờ đó người ta phát hiện ra lỗi.

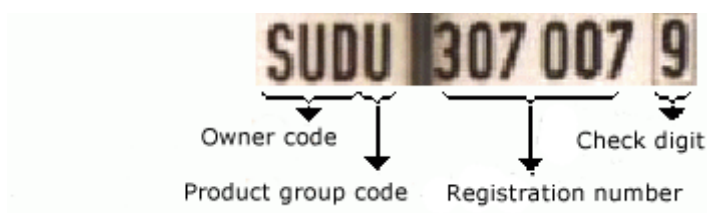
Chẳng hạn trong ví dụ trên, số container là *SUDU307007* có chữ số kiểm tra là 9. Giả sử, nếu người nhập số container sai một ký tự thành *SUDU307107*, khi đó số kiểm tra sẽ phải là 5 (không đúng với 9). Sự sai khác này chỉ ra rằng việc nhập số container đã bị sai sót, cần phải kiểm tra lại.

### 1.1.6. Ký mã hiệu container

### 1.1.6.1.Hệ thống nhận biết

Hệ thống nhận biết của container bao gồm 4 thành phần

1. Mã chủ sở hữu (owner code)
2. Ký hiệu loại thiết bị (equipment category identifier / product group code)
3. Số sê-ri (serial number / registration number)
4. Chữ số kiểm tra (check digit)



**1.Mã chủ sở hữu (owner code):** Mã chủ sở hữu (còn gọi là tiếp đầu ngữ container) bao gồm 3 chữ cái viết hoa được thống nhất và đăng ký với cơ quan đăng kiểm quốc tế thông qua cơ quan đăng kiểm quốc gia hoặc đăng kí trực tiếp với Cục container quốc tế - BIC (Bureau International des Containers et du Transport Intermodal).

Sau khi đăng ký, việc sở hữu mã này mới được chính thức công nhận trên toàn thế giới. Một hãng có thể sở hữu một hoặc nhiều mã khác nhau, mặc dù BIC hạn chế điều này, và đưa ra những điều kiện nhất định cho việc đăng kí nhiều mã.

Ở Việt Nam, đến đầu năm 2010, có 6 công ty đăng kí mã tiếp đầu ngữ với BIC, chi tiết như dưới đây.

T	Mã BIC	Tên công ty
1	GMDU	Gemadept
2	GMTU	Gematrans



3	NSHU	Nam Trieu shipping
4	VCLU	Vinashin-TGC
5	VNLU	Vinalines container
6	VNTU	Vinashin-TGC

*(Ghi chú: container đầu ngữ GMTU hiện do Gemadept quản lý; Vinashin-TGC đăng ký 2 tiếp đầu ngữ VCLU và VNTU)*

Một số công ty khác đang sở hữu, khai thác container với những đầu ngữ nhất định, nhưng chưa đăng ký với BIC, chẳng hạn như Biển Đông dùng đầu ngữ BISU, Vinafco dùng đầu ngữ VFCU...

Việc sử dụng mã chủ sở hữu chưa đăng ký sẽ có một số bất lợi như:

- **Thứ nhất: Số Container** không được đăng ký với BIC vẫn đưa vào sử dụng là trái quy định trong Phụ lục G của tiêu chuẩn ISO 6343 – Quy định về việc đăng ký mã xác định chủ sở hữu với BIC để được bảo vệ quyền sở hữu đối với mã này trên phạm vi quốc tế.
- **Thứ 2:** Container gắn mã không đăng ký, trong quá trình lưu thông có thể bị hải quan tạm giữ, kiểm tra và có thể không được phép lưu thông tự do quy định trong Công ước hải quan về Container (Custom Convention on Containers). Điều này có thể làm gián đoạn hoặc tạm ngừng quá trình vận chuyển hàng hóa.
- **Thứ 3:** Việc không đăng ký đồng nghĩa sẽ không được thừa nhận quyền sở hữu đối với **số hiệu container** khi xảy ra nhầm lẫn, khiếu nại và có thể dẫn đến mất container.

**2. Ký hiệu loại thiết bị(equipment category identifier / product group code):** là một trong ba chữ cái dưới đây viết hoa, tương ứng với một loại thiết bị:

U: container chở hàng (freight container)

J: thiết bị có thể tháo rời của container chở hàng (detachable freight container-related equipment)

Z: đầu kéo (trailer) hoặc mooc (chassis)

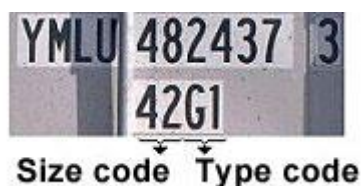
Việc sử dụng bất kỳ chữ cái nào không thuộc ba chữ cái trên (U; J; Z) làm ký hiệu loại thiết bị được coi là không tuân theo tiêu chuẩn ISO 6346.

**3. Số sê-ri (serial number):** đây chính là số container, gồm 6 chữ số. Nếu số sê-ri không đủ 6 chữ số, thì các chữ số 0 sẽ được thêm vào phía trước để thành đủ 6 chữ số. Chẳng hạn, nếu số sê-ri là 1234, thì sẽ thêm 2 chữ số 0, và số sê-ri đầy đủ sẽ là 001234. Số sê-ri này do chủ sở hữu container tự đặt ra, nhưng đảm bảo nguyên tắc mỗi số chỉ sử dụng duy nhất cho một container.

**4. Chữ số kiểm tra (check digit):** là một chữ số (đứng sau số sê-ri), dùng để kiểm tra tính chính xác của chuỗi ký tự đứng trước đó, gồm: tiếp đầu ngữ, số sê-ri. Với mỗi chuỗi ký tự gồm tiếp đầu ngữ và số sê-ri, áp dụng cách tính chữ số kiểm tra container, sẽ tính được chữ số kiểm tra cần thiết.

Việc sử dụng số kiểm tra là để giảm thiểu rủi ro sai sót trong quá trình nhập số container. Thực tế là số container được nhiều đối tượng sử dụng (chủ hàng, forwarder, hãng tàu, hải quan...), nhiều lần, trên nhiều chứng từ (B/L, Manifest, D/O...), do đó khả năng nhập sai số là rất lớn. Mỗi số container (gồm tiếp đầu ngữ và số sê-ri) sẽ tương ứng với một chữ số kiểm tra. Do đó, việc nhập sai số phần lớn sẽ bị phát hiện do chữ số kiểm tra khác với thực tế. Tuy vậy, cũng cần lưu ý điều này không phải tuyệt đối, bởi nếu sai 2 ký tự trở lên thì có thể số kiểm tra vẫn đúng, và sai sót không bị phát hiện ra.

#### 1.1.6.2. Mã kích thước và mã kiểu



- **Mã kích thước:** 2 ký tự (chữ cái hoặc chữ số). Ký tự thứ nhất biểu thị chiều dài container, chữ số 4 trong ví dụ trên thể hiện chiều dài container này là 40ft (12,192m). Ký tự thứ hai biểu thị chiều rộng và chiều cao container, chữ số 2 biểu thị chiều cao 8ft 6in (2,591m).

- **Mã kiểu:** 2 ký tự. Ký tự thứ nhất cho biết kiểu container, trong ví dụ trên: G thể hiện container hàng bách hóa. Ký tự thứ hai biểu thị đặc tính chính liên quan đến container, số 1 (sau chữ G) nghĩa là container có cửa thông gió phía trên.

Tóm lại, 42G1 trong hình trên thể hiện container bách hóa dài 20ft 40ft, cao 8ft 6in, thông gió phía trên.

Tiêu chuẩn ISO 6346:1995 quy định chi tiết ý nghĩa các mã kích thước và mã kiểu.

#### 1.1.6.3. Các dấu hiệu khai thác (operational markings)

Các dấu hiệu trong khai thác gồm hai loại: bắt buộc và không bắt buộc

- **Dấu hiệu bắt buộc:** tải trọng container, cảnh báo nguy hiểm điện; container cao.

- **Trọng lượng tối đa (Maximum Gross Mass)** được ghi trên cửa container, số liệu tương tự như trong Biên chứng nhận an toàn CSC. Một số container cũng thể hiện trọng lượng vỏ (tare weight), trọng tải hữu ích (net weight) hay lượng hàng xếp cho phép (payload). Cần lưu ý: *Payload* chính là lượng hàng tối đa (Gross Weight) được đóng trong container, bao gồm cả bao bì hàng hóa.

MAX. GROSS	30.480 KGS
	67.200 LBS
TARE	3.950 KGS
	8.710 LBS

*Dấu hiệu cảnh báo nguy hiểm điện từ đường dây điện phía trên, dùng cho tất cả các container có lắp thang leo.*



*Dấu hiệu container cao trên 2,6 mét: bắt buộc đối với những container cao trên 8ft 6in (2,6m). Chẳng hạn, hình trên thể hiện container cao 9ft 6in (2,9m)*

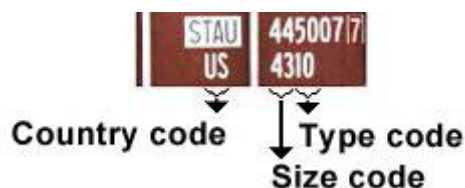


*- Dấu hiệu không bắt buộc: khối lượng hữu ích lớn nhất (max net mass), mã quốc gia (country code)*

- Khối lượng hữu ích lớn nhất (max net mass) dán trên cửa container, phía dưới dấu hiệu trọng lượng container tối đa.



Mã quốc gia (country code) gồm 2 chữ cái viết tắt thể hiện tên quốc gia sở hữu container. Trong hình dưới đây, US viết tắt của United States Hoa Kỳ.



Ngoài ba loại ký mã hiệu chính, trên vỏ container còn các dấu hiệu mô tả các thông tin cần thiết khác.

- Biển chứng nhận an toàn CSC
- Biên Chấp nhận của hải quan
- Ký hiệu của tổ chức đường sắt quốc tế UIC
- Logo hãng đăng kiểm
- Test plate (của đăng kiểm), dấu hiệu xếp chồng (stacking height)
- Tên hãng (Maersk, MSC...), logo, slogan (nếu có)
- Mác hãng chế tạo (CIMC, VTC...)
- Ghi chú vật liệu chế tạo vách container (corten steel), hướng dẫn sửa chữa (...repaired only with corten steel)
- Bảng vật liệu chế tạo các bộ phận container; các lưu ý...
- Thông tin về xử lý gỗ (ván sàn)
- Nhãn hàng nguy hiểm (nếu có)

## 1.2. Hoạt động giao nhận container

### 1.2.1. Khái niệm giao nhận

Chúng ta có thể hiểu ngắn gọn là “Logistics là quá trình lên kế hoạch, áp dụng và kiểm soát các luồng dịch chuyển của hàng hóa và thông tin liên quan đến nguyên nhiên liệu vật tư ( đầu vào) và sản phẩm cuối cùng ( đầu ra ) từ điểm xuất phát đến điểm tiêu thụ.

Giao nhận vận tải (hay Freight Forwarding) là dịch vụ vận chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng, trong đó người giao nhận (Freight Forwarder) ký hợp

đồng vận chuyển với chủ hàng, đồng thời cũng ký hợp đồng đối ứng với người vận tải để thực hiện dịch vụ.

Giao nhận được định nghĩa theo Quy tắc mẫu của Liên đoàn các hiệp hội

Giao nhận quốc tế (FIATA): “Dịch vụ giao nhận (Freight forwarding service) là bất cứ loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như các dịch vụ hoặc có liên quan đến các dịch vụ trên kể cả các vấn đề HQ, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hóa”.

Giao nhận được định nghĩa theo điều 163 Luật Thương Mại Việt Nam: Dịch vụ giao nhận hàng hóa là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo ủy thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc người làm dịch vụ giao nhận khác (gọi chung là khách hàng)

## 1.2.2. Các giấy tờ, chứng từ liên quan trong hoạt động giao nhận container

### 1.2.2.1. Phiếu VGM

VGM là phiếu xác nhận khối lượng toàn bộ (Gross Weight) của container hàng vận chuyển quốc tế.

VGM viết tắt của thuật ngữ tiếng Anh: Verified Gross Mass. Chứng từ này được quy định trong SOLAS - Công ước an toàn sinh mạng con người trên biển (Safety of Life at Sea Convention).

Mục đích của loại giấy tờ này là để kiểm soát tình trạng quá tải của container trong vận tải biển. Khi việc khai báo tải trọng không chính xác, việc xếp dỡ và tính toán tải trọng, vị trí xếp hàng trên tàu container bị sai, dẫn tới nhiều hậu quả nghiêm trọng về an toàn cho con người, tàu, và hàng hóa trong hành trình trên biển.

Tổ chức hàng hải thế giới (IMO) vì thế đã bổ sung quy định trong SOLAS, yêu cầu người gửi hàng (Shipper) phải xác định khối lượng container hàng, thì hàng mới được xếp tàu. Quy định này có hiệu lực từ ngày 1 tháng 7 năm 2016.

Tại Việt Nam, quy định này đã được Cục hàng hải Việt Nam cụ thể hóa trong *Công văn số 2428/CHHVN-VTDVHH*, trong đó giải thích rõ hơn VGM là gì và kèm theo mẫu VGM áp dụng cho hàng xuất khẩu từ Việt Nam.

Cần lưu ý, hiện VGM mới áp dụng cho hàng xuất nhập khẩu. Còn với hàng container nội địa, luật chưa quy định và các hãng tàu nội địa cũng chưa yêu cầu chủ hàng phải có VGM. Sau này, có thể sẽ có sự thay đổi cập nhật thêm.

Liên quan đến tải trọng hàng container nội địa, vào những thời điểm nhất định, chẳng hạn như khi hàng quá nhiều, hãng tàu sẽ tự cân hàng tại cảng để kiểm tra. Trường hợp quá tải trọng tối đa cho phép, hãng tàu sẽ yêu cầu chủ hàng nộp phí quá tải, thậm chí yêu cầu rút bớt hàng trước khi đồng ý xếp hàng lên tàu.

VGM để hãng tàu biết trọng lượng container hàng, để kiểm soát tải trọng, và phục vụ cho công tác xếp dỡ hàng lên xuống tàu. Có thể thấy 2 ý như sau:

Nếu trọng lượng hàng trong container vượt quá tải trọng đóng hàng cho phép, hãng tàu có quyền từ chối vận chuyển hàng, hoặc yêu cầu rút bớt tải trước khi được xếp lên tàu.

Khi biết trọng lượng từng container hàng, bộ phận khai thác tàu sẽ biết cách bố trí sắp xếp vị trí tối ưu cho từng container hàng trên tàu, theo nguyên tắc chung: hàng nặng hơn xếp xuống phía dưới. Có phần mềm tính toán để chọn phương án đảm bảo tính ổn định và an toàn cho tàu.

Biểu mẫu  
(Ban hành kèm theo Văn bản số 2428/CHHVN-  
VTDVHH Ngày 15 tháng 6 năm 2016 của Cục  
Hàng Hải Việt Nam)

**XÁC NHẬN KHỐI LƯỢNG TOÀN BỘ CÔNG-TE-NƠ VẬN CHUYỂN QUỐC TẾ**  
**VERIFIED GROSS MASS OF CONTAINER ON INTERNATIONAL TRANSPORT**  
**(VGM)**

1. Tên người gửi hàng, địa chỉ, số điện thoại/ Name of shipper, address, phone number: \_\_\_\_\_, ngày ... tháng ... năm 2022  
 Người gửi hàng:  
 Địa chỉ: Số điện thoại:

2. Thông số công-te-nơ/ Container's particular:

Stt Seq	Số Công-te-nơ Container No.	Kích cỡ công-te-nơ Size of container (20'/40'/ other)	Khối lượng sử dụng lớn nhất Max gross weight (kg)	Xác nhận khối lượng toàn bộ của công-te-nơ Verified gross mass of a packed container (kg)	Số booking Booking No.	Tên tàu/chuyến Vessel/Voy.No.
1	TCKU4208858	Cont 40'DC	32500KGS	18,838.00KGS	SGNCT1379400	YM TRIUMPH 012E(PN2)
2	DRYU6030129	Cont 40'HC	32500KGS	13,168.00KGS		
3	TRHU6741479	Cont 40'HC	32500KGS	13,048.00KGS	SGNCT1379400	YM TRIUMPH 012E(PN2)
4	TGHU6770407	Cont 40'HC	32500KGS	13,258.00KGS		
5						

Chúng tôi cam kết và chịu trách nhiệm việc xác nhận khối lượng toàn bộ công-te-nơ nói trên là đúng sự thật.

NGƯỜI GỬI HÀNG  
CTY HÀNG DƯƠNG

ĐƠN VỊ CÁN  
GIÁM ĐỐC  
*La Thanh Hằng*

Hình 19 : VGM

(Nguồn: haicancontainer.com)

### 1.2.2.2.Packing list

Packing list hay Phiếu đóng gói là bảng kê danh mục hàng hóa như thỏa thuận của Hợp đồng, thông tin trên bảng kê tương tự như hóa đơn nhưng không cần có các thông tin liên quan đến thanh toán hay đơn giá hoặc trị giá hoặc đồng tiền thanh toán. Điều quan trọng là cần có quy cách đóng gói, trọng lượng và kích thước. Chức năng của packing list là cung cấp những thông tin cần thiết của hàng hóa, tùy từng loại packing list sẽ bao gồm những thông tin cơ bản sau như:

- Số lượng và trọng lượng của danh sách hàng hóa là bao nhiêu trong thùng container.
- Số kiện hàng và số pallet cụ thể, số lượng hàng nhỏ được đóng vào hộp, thùng.
- Phương thức dỡ hàng: bằng xe nâng hay bằng tay để bố trí số lượng công nhân bốc dỡ phù hợp.
- Dự kiến về thời gian dỡ hàng để tính toán bao nhiêu số lượng hàng sẽ dỡ trong 1 ngày giúp người mua bố trí nhân lực nhận hàng và diện tích kho bãi phù hợp.



- List packing là phiếu đóng gói rất quan trọng trong bộ chứng từ trong xuất nhập khẩu.

(Ví dụ như container có 20 kiện, đóng pallet thì có thể 1 cont trong vòng 30 phút, 1 giờ, 1 ngày dỡ được 8 cont nhưng nếu như container có 1000 kiện bốc rời thì có thể mất 1,5 – 2 giờ/container và 1 ngày chỉ dỡ được 4 cont hàng).

- Truy xuất được thông tin ca sản xuất, số máy, quản đốc,... để có thể khiếu nại với bên bán hay nhà sản xuất nếu sản phẩm bị lỗi, có thể đổi trả; tìm được kiện, bao, pallet chứa đựng hàng.

SỐ VẬN ĐƠN Bl. No.		KÝ MÃ HIỆU Mark & Number	SỐ LƯỢNG BAO KIẾN Quantity of pk/bg	TÊN HÀNG Description of goods	TRỌNG LƯỢNG HANG Gr. Cargo weight	KHOẢNG LƯỢNG HANG Measurement
EBKG04450381		XDS CAMBODIA CO.,LTD		<b>XE ĐẠP</b>		
<b>MST: 0305440943</b>				<b>HẠ VĨNG TÀU</b>		
SDT: 0946 854 759 (ANH BAY)				<b>CẢNG QUỐC TẾ SP-SSA (SSIT)</b>		
Closing time HẠ CONT TRƯỚC 24:00 PM - 26 / 11 / 2022						
<i>Đề nghị Quý khách kiểm tra tình trạng container trước khi nhận</i>						
<b>YÊU CẦU:</b> - Khi khai báo khách hàng cần phải ký và ghi rõ họ tên khai trên packing list - Khách hàng phải chịu trách nhiệm với tất cả nội dung khai báo trên packing list - Hàng tàu xếp hàng theo cảng đã khai báo, nếu có thay đổi so với booking khác phải báo lại hàng tài trước khi container hạ bãi - Quý khách đưa container về hạ bãi cảng và hoàn thành thủ tục Hải quan trước thời hạn closing time quy định trên booking - Sau khi thanh lý Hải quan xong, khách hàng phải vào sổ TLHQ của Điều độ cảng để đảm bảo container được xếp xuống tàu.						
				For and behalf of shipper <b>XE 50H06742</b> HO, TÊN : Full name Hand phone : 51R 05355		

Hình 1. 10 : Packing list

(Nguồn: cảng SSIT)

### 1.2.2.3. Phiếu CMT

Phiếu CMT ( CONTAINER MOVEMENT TICKET) là phiếu phát hành khi khách hàng nộp D/O để lấy cont trên đó có danh sách cont sẽ lấy (theo lô), khách hàng đem CMT đi thanh lý hải quan, Gate sau khi làm lệnh trên hệ thống chọn cont thì tô vào ô có số + loại cont trên CMT và cấp vị trí lấy đưa khách

hàng vào lấy cont, sau khi khách hàng lấy cont ra thì kiểm tra có đúng số cont trên CMT đã tô không.

**SSIT®**  
 SP-SSA INTERNATIONAL TERMINAL  
 Phuoc Hoa Commune, Tan Thanh District, Baria Vungtau Province, Vietnam  
 Tel: (+84) 254 393 888- Ext. 501 (Gate Clerk)

Tên công ty: **CÔNG TY TNHH MỘT THÀNH VIÊN THÉP VAS AN HƯNG TƯỜNG**  
 Hạn D/O: **11/28/2022**  
 D/O No:  
 Số BL: **MEDUD6104928**  
 Vessel code/ Tên mã tàu: **MSC GAYANE**

TRUCKER: **AHT**  
 Line: **MSC** Chuyển: **FV245A**

STT	SỐ CONTAINER	ISO-SIZE TYPE
1	<b>BMOU5503083</b>	<b>40DH</b>
2	BMOU5924375	40DH
3	CAIU4913925	40DH
4	DFSU6295751	40DH
5	DRYU9016654	40DH
6	FBLU0162025	40DH
7	FFAU1701250	40DH
8	FFAU2178015	40DH
9	MEDU8973543	40DH
10	MSDU5921374	40DH

STT	SỐ CONTAINER	ISO-SIZE TYPE
11	MSMU4382269	40DH
12	MSMU6062921	40DH
13	MSMU7539808	40DH
14	MSNU7384612	40DH
15	TCLU5336974	40DH
16	TCNU1797342	40DH
17	TCNU5427393	40DH
18	TGBU9906183	40DH
19	TRHU7926100	40DH
20		

Gate officer/ Nhân viên cảng cảng: **CÔNG TY TNHH LDDV CỘNG SẢN VIỆT NAM (SSIT)**  
 Customer/ Khách Hàng: **KIM THANH (SSIT)**  
 Hải quan giám sát cảng:   
 Hải quan giám sát bãi:   
 LƯU Ý: - Đối với CMT có kèm mã vạch để ghi quỹ khách hàng giữ thùng, không nhàu nát và trình CMT cho cảng khi vào nhận container  
 - Đối với CMT không kèm mã vạch, bắt buộc phải trình EDO khi vào cảng nhận container

50 # 08520  
 51 R 19001

Hình 1. 11 : Phiếu CMT

(Nguồn: cảng SSIT)

#### 1.2.2.4.D/O

D/O là tên viết tắt của cụm từ Delivery Order có nghĩa là lệnh giao hàng. Đây là chứng từ mà người nhập khẩu nhận được để trình cho cơ quan giám sát kho hàng tại cảng đến trước khi rút hàng khỏi bãi, kho hay container.

Hiểu theo nghĩa đơn giản thì lệnh giao hàng là giấy chỉ thị người đang giữ hàng giao lại hàng cho người nhận (consignee). Việc giao hàng được ghi rõ trong lệnh giao hàng consignee.

Với doanh nghiệp nhập khẩu, để có thể nhận được hàng thì họ bắt buộc phải có đủ lệnh giao hàng. Khi đã có đủ giấy giao hàng thì người viết bill sẽ chuyển hàng cho họ

Hai loại lệnh giao hàng được sử dụng phổ biến nhất hiện nay, được phân chia tùy theo đối tượng ban hành bao gồm 2 loại:

D/O của forwarder và D/O của hãng tàu.

– D/O của forwarder: Lệnh giao hàng của đại lý vận chuyển có thể hiểu là đại lý vận chuyển ban hành lệnh này để yêu cầu người nắm giữ hàng phải đưa hàng cho người nhận (doanh nghiệp nhập khẩu). Tuy nhiên, đại lý vận chuyển không phải là người viết Bill nên không thể chỉ dùng lệnh này để nhận hàng mà bạn yêu cầu phải có những chứng từ kèm theo.

– D/O của hãng tàu: Lệnh giao hàng của hãng tàu là lệnh hãng tàu phát hành để yêu cầu người đang giữ hàng giao hàng cho người nào đó. Thường mối quan hệ sẽ là Hãng tàu yêu cầu giao hàng cho forwarder và forwarder yêu cầu giao hàng cho consignee thực sự (doanh nghiệp nhập khẩu). Khi forwarder nắm trong tay D/O mà hãng tàu cấp phát cho mình và giao lại cho doanh nghiệp nhập khẩu thì người nhập khẩu mới đủ điều kiện nhận hàng

#### 1.2.5. Phiếu Eir

EIR là Equipment Interchange Receipt: đại loại cái này là 1 loại phiếu ghi lại tình trạng của cont, ví dụ khi chủ hàng lấy cont ra khỏi depot để kéo về kho riêng đóng hàng, sẽ có 1 tờ phiếu ghi rằng tình trạng cont tốt xấu hay thùng rách, ngoài ra có cách thông tin khác như số cont, số xe ô tô kéo cont ra, chủ hàng...; tương tự khi đóng hàng xong trả về bãi chứa cont chờ xuất khẩu thì người ta cũng làm vậy, cont có còn tốt hay ko, số chi như thế nào. Tóm lại, khi cái cont được chuyển giao từ người này sang người khác, thì sẽ phát sinh 1 cái eir để làm bằng chứng. Sau này nếu cái cont có bị vấn đề, rách hoặc thùng cont chằng hạn, thì sẽ căn cứ vào cái eir đó, bị ở bước nào thì cái người giao cont ở bước đó chịu trách nhiệm đền bù thiệt hại.

Nội dung trên phiếu eir bao gồm :

Nội dung thứ nhất là các thông tin gồm : số xe, giờ ra , giờ vào cảng tính tại khu vực công cảng

Nội dung thứ hai là các thông tin về container : số cont, số ISO, trọng lượng, vị trí tên tàu, số chuyến , hãng tàu, chủ khai thác , ngày xếp dỡ, cảng xếp, cảng dỡ, số seal, số booking, B/L

Nội dung thứ ba là ghi chú, báo cáo chi tiết về tình trạng container được biểu thị bằng cách đánh dấu vị trí hư hỏng trên hình vẽ và ghi chú

Cuối cùng là phần đánh dấu và ký xác nhận của hai bên

### 1.2.3.Sơ lược về những kiến thức và công việc hằng ngày tại vị trí booth

- Kiểm tra số cont và size type thực tế của các loại cont để đối chiếu với trên hệ thống, hai số này phải luôn luôn giống nhau (4 số và 7 chữ) không được sai bất kì kí tự nào. Điều này bắt buộc phải nắm chắc kiến thức về phân biệt các loại size type của cont
- Xử lý được các tình huống hằng ngày với khách hàng liên quan đến việc giao nhận cont (cần nắm rõ cũng như hiểu sâu về các nội quy của công ty để giải quyết điều này)
- Nắm bắt được lượng xe ra vào cổng, biết được nhu cầu ra vào của từng xe theo lệnh bên trong pre-gate đã tạo trên hệ thống
- Kiểm tra tình trạng Container (đối với những container hàng hạ),lập biên bản với những cont hư hỏng trước khi hạ tại bãi, cho vị trí hạ theo sự sắp xếp của bộ phận Yard Planner
- Cân xe, lập phiếu cân
- Làm báo cáo cuối ca về sản lượng cont trong ngày

#### 1.2.3.1.Cách phân biệt các loại container trên bãi

☞ **Cách xếp cont trên bãi sẽ chia theo kích cỡ và trạng của cont**



Hình 1 12 : Vị trí cont trên bãi

(Nguồn: cảng SSIT )

-Từng màu sẽ thể hiện các loại cont khác nhau:

- +Màu xanh lá : là những cont 40 loại cao (40 DH )
- + Màu xanh lá nhạt : là những cont flat rack ( 20, 40 FR )
- +Màu xanh dương nhạt : là những cont 40 lạnh (40 RH )
- +Màu đỏ : là những cont 40 loại thấp (40 DR)
- +Màu xanh dương đậm : là những cont 45 ( 45L1)
- +Màu cam : là những cont 20 thấp ( 20 DR )
- +Màu tím : là những cont mở nắp ( 20 , 40 OT)

Thường số Bay của một Block là 32 Bay, tuy nhiên Block 1V có 27 Bay, 1W có 27 Bay, 1A có 32 Bay.

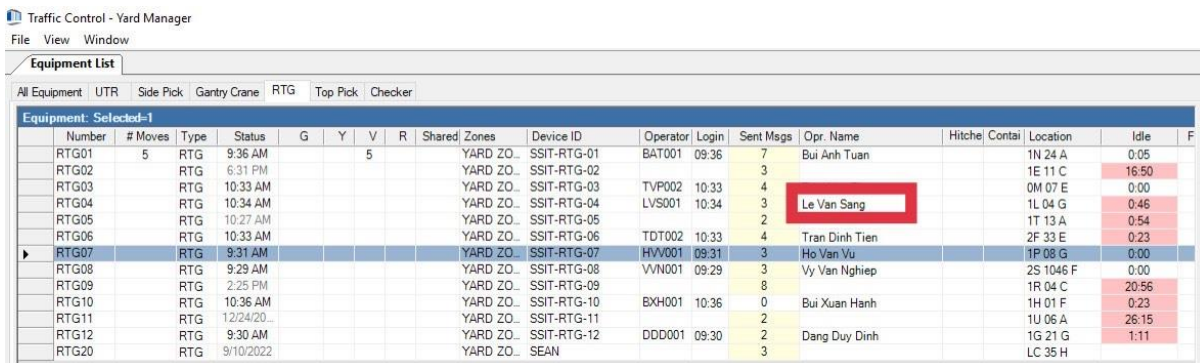
- Block 1J,1K,1A,1H,1D để container lạnh.
- Block 1W để container kiểm hóa.
- Block MR để container cần sửa chữa
- Bay được xem là các Bay lẻ 01,03,05,... nếu đặt container 20', đọc là Bay chẵn 02,04,06,... nếu đặt container 40'
- Chiều xe chạy giữa các block 1C và 1K, 1L và 1M, 1N và 1P, 1R và 1S, 1T và 1U, 1V và 1Y, 1W và 1X ra cầu dẫn

### 1.2.3.2. Cách nhận biết những người điều khiển có mặt trên cầu

Cách để nhận biết cầu có hoạt động hoặc có người hay không sẽ nhìn vào hệ thống Traffic Control :

Nếu ở ô Opr.Name có hiện tên cũng như giờ Login thì vị trí đang có người hoạt động. Đồng nghĩa với việc có thể cho tài xế lấy cont ở vị trí có người như vậy.

Trong trường hợp với những lô hàng chỉ còn 1-2cont ở vị trí ABC bất kỳ nhưng lúc đó không có người trên cầu thì bên bộ phận Gate phải gọi Dispatcher hỗ trợ cho người lên cây cầu đó để hỗ trợ khách hàng



The screenshot shows the 'Equipment List' window in the 'Traffic Control - Yard Manager' application. The window has a menu bar with 'File', 'View', and 'Window'. Below the menu bar, there are tabs for 'All Equipment', 'UTR', 'Side Pick', 'Gantry Crane', 'RTG', 'Top Pick', and 'Checker'. The 'RTG' tab is selected. The main area displays a table with columns: Number, # Moves, Type, Status, G, Y, V, R, Shared, Zones, Device ID, Operator, Login, Sent Msgs, Opr. Name, Hitch/Contai, Location, Idle, and F. The table lists various RTG equipment (RTG01 to RTG20) with their respective status, zones, operators, and idle times. A red box highlights the 'Opr. Name' column for RTG07, which is 'Le Van Sang'.

Number	# Moves	Type	Status	G	Y	V	R	Shared	Zones	Device ID	Operator	Login	Sent Msgs	Opr. Name	Hitch/Contai	Location	Idle	F
RTG01	5	RTG	9:36 AM			5			YARD_ZO_	SSIT-RTG-01	BAT001	09:36	7	Bui Anh Tuan		1N 24 A	0:05	
RTG02		RTG	6:31 PM						YARD_ZO_	SSIT-RTG-02			3			1E 11 C	16:50	
RTG03		RTG	10:33 AM						YARD_ZO_	SSIT-RTG-03	TVP002	10:33	4			0M 07 E	0:00	
RTG04		RTG	10:34 AM						YARD_ZO_	SSIT-RTG-04	LVS001	10:34	3	Le Van Sang		1L 04 G	0:46	
RTG05		RTG	10:27 AM						YARD_ZO_	SSIT-RTG-05			2			1T 13 A	0:54	
RTG06		RTG	10:33 AM						YARD_ZO_	SSIT-RTG-06	TDT002	10:33	4	Tran Dinh Tien		2F 33 E	0:23	
RTG07		RTG	9:31 AM						YARD_ZO_	SSIT-RTG-07	HVV001	09:31	3	Ho Van Vu		1P 08 G	0:00	
RTG08		RTG	9:29 AM						YARD_ZO_	SSIT-RTG-08	VVN001	09:29	3	Vy Van Nghiep		2S 1046 F	0:00	
RTG09		RTG	2:25 PM						YARD_ZO_	SSIT-RTG-09			8			1R 04 C	20:56	
RTG10		RTG	10:36 AM						YARD_ZO_	SSIT-RTG-10	BXH001	10:36	0	Bui Xuan Hanh		1H 01 F	0:23	
RTG11		RTG	12/24/20...						YARD_ZO_	SSIT-RTG-11			2			1U 06 A	26:15	
RTG12		RTG	9:30 AM						YARD_ZO_	SSIT-RTG-12	DDD001	09:30	2	Dang Duy Dinh		1G 21 G	1:11	
RTG20		RTG	9/10/2022						YARD_ZO_	SEAN			3			LC 36 H		

Hình 1. 13 : Màn hình làm việc Traffic Control

(Nguồn: cảng SSIT )

### 1.2.3.3. Cách lấy container theo từng vị trí

\* Sẽ có 3 thiết bị lấy cont trên bãi như : RTG, SIDE PICK, TOP PICK, mỗi thiết bị sẽ có cách hoạt động khác nhau ;

-Đối với cầu RTG : sẽ lấy theo từng tier từ trên xuống và từ vị trí ngoài đô trong tường ( A → H )



1H 01 (02) - Row View

# 1H 01 (02)

	A	B	C	D	E	F	G	H
7	X							X
6								
5								
4								
3		MSMU 5417816 24.3 40DH MON SIN/ 02 B 3 MSC	MSDU 7938910 8.5 40DH MON SIN/ 02 C 3 MSC				CAIU 7135102 3.7 40DH HMM LBT/ 02 G 3 HMM	
2	TCLU 5852918 27.8 40DH MON SIN/ 02 A 2 MSC	MEDU 4975527 23.9 40DH MON SIN/ 02 B 2 MSC	FFAU 2490743 7.4 40DH MON SIN/ 02 C 2 MSC	TGBU 7009875 17.1 40DH MON PKG/ 02 D 2 MSC		TCKU 9454005 3.8 40DH HMM LBT/ 02 F 2 HMM	KOCU 5206285 3.7 40DH HMM LBT/ 02 G 2 HMM	
1	TCLU 5903194 27.7 40DH MON SIN/ 02 A 2 MSC	FFAU 3717370 29.0 40DH MON SIN/ 02 B 2 MSC	MSCU 5061480 9.5 40DH MON SIN/ 02 C 2 MSC	TCNU 2901575 19.0 40DH MON PKG/ 02 D 2 MSC	MSMU 8431891 6.3 40DH MON SIN/ 02 E 2 MSC	TCNU 3376743 3.7 40DH HMM LBT/ 02 F 2 HMM	HMMU 6290205 3.7 40DH HMM LBT/ 02 G 2 HMM	

Hình 1 14 : Vị trí lấy cont của cầu RTG

(Nguồn: cảng SSIT )

-Đối với cầu Toppick : lấy cont theo mặt cắt từng row và từ trên xuống dưới , từ phía ngoài đô trong tường , từ row A → H .

-Đối với cầu Sidepick : cách lấy tương tự cầu Toppick, lấy cont theo mặt cắt từng row và từ trên xuống dưới, từ phía ngoài đô trong tường, từ row A → H

Với những cont lấy theo yêu cầu của khách hàng nhưng lại nằm ở vị trí cuối cùng cần có sự đổi chuyển các cont, lúc này phải báo với bên bộ phận Dispatcher để cho người lên cầu hỗ trợ khách hàng

1V 11 (12) - Row View

# 1V 11 (12)

	H	G	F	E	D	C	B	A
7								
6								
5								
4								
3	TGBU 7803437 22.6 40DH LGB/ 12 H 3 MSC	MSNU 7322122 22.7 40DH LGB/ 12 G 3 MSC	MSDU 8100243 22.7 40DH LGB/ 12 F 3 MSC	MEDU 4759261 22.7 40DH LGB/ 12 E 3 MSC	TLLU 4695284 22.6 40DH LGB/ 12 D 3 MSC	MTSU 9654635 15.0 40DH LGB/ 12 C 3 MSC	TXGU 5340526 14.2 40DH LGB/ 12 B 3 MSC	MSDU 5454304 14.2 40DH LGB/ 12 A 3 MSC
2	MSDU 5567928 22.6 40DH LGB/ 12 H 2 MSC	MSMU 4175317 22.6 40DH LGB/ 12 G 2 MSC	MSDU 7199785 22.7 40DH LGB/ 12 F 2 MSC	FFAU 3016657 22.6 40DH LGB/ 12 E 2 MSC	MSMU 6659706 22.6 40DH LGB/ 12 D 2 MSC	TGBU 5832950 12.9 40DH LGB/ 12 C 2 MSC	TLLU 8599150 15.0 40DH LGB/ 12 B 2 MSC	MEDU 7577316 15.0 40DH LGB/ 12 A 2 MSC
1	MSDU 5921374 22.6 40DH LGB/ 12 H 1 MSC	MSMU 6718162 22.6 40DH LGB/ 12 G 1 MSC	TCLU 5323853 22.6 40DH LGB/ 12 F 1 MSC	MSDU 5757738 22.6 40DH LGB/ 12 E 1 MSC	MEDU 7274808 22.7 40DH LGB/ 12 D 1 MSC	MEDU 9366230 26.0 40DH LGB/ 12 C 1 MSC	MSMU 8964062 15.1 40DH LGB/ 12 B 1 MSC	MSDU 8897585 13.0 40DH LGB/ 12 A 1 MSC

Hình 1 15 : Vị trí lấy cont của TOPPICK và SIDE PICK

(Nguồn: cảng SSIT )

### 1.3.Seal container

Hiện nay, có rất nhiều loại Seal niêm phong Container nhưng các Doanh nghiệp thường sử dụng 3 loại chì chính sau:

#### 1. Seal cối

- Seal niêm phong container cối 7mm (KH-SCO 01)
- Chì cối (khóa cối) dùng nhiều khi đóng hàng trong Container có kích thước thường là 7mm đường kính thân.



- Cấu tạo bên ngoài bọc nhựa, bên trong chì cối là lõi thép cứng
- Cơ cấu khóa 1 chiều vào, không rút ngược lại được, chỉ dùng 1 lần. Rất dễ dàng kiểm tra dấu hiệu cạy mở, đánh cắp hàng hóa
- Trên thân chì cối có thể in logo, số Seal theo yêu cầu tiện cho việc quản lý đơn hàng.

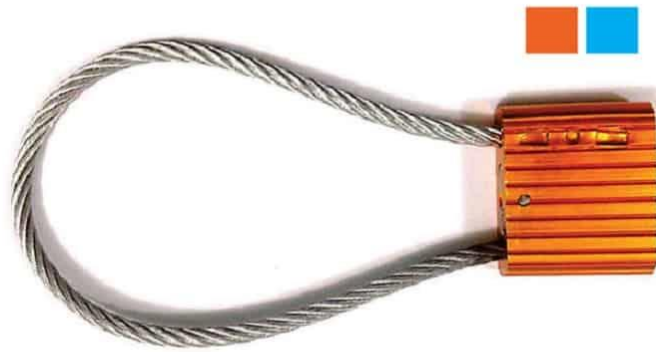


*Hình 1 16 : seal chì*

*(Nguồn: trievu.com )*

## **2. Seal niêm phong cáp hộp nhôm**

- Seal niêm phong cáp hộp nhôm đường kính dây 3-5mm được làm từ chất liệu chủ yếu là nhôm và dây cáp xoắn nhiều lớp, chiều dài từ 40-100cm
- Loại Seal này rất chắc chắn, dùng cho các lô hàng giá trị lớn và vận chuyển đường dài
- Trên hộp khóa thông tin về số Seal, Series, Công ty cấp chì dùng để khai báo và quản lý hàng hóa.



*Hình 1 17 : seal hộp nhôm*

*(Nguồn:trieuvu.com )*

### **3. Seal niêm phong cáp bấm đầu nhựa, dây khóa cáp lục giác**

- Seal cáp rút đầu bọc nhựa niêm phong khoen cửa Container
- Loại chì dây cáp này sử dụng nhiều để niêm phong xe tải, kẹp chì xe tải rất chắc chắn và an toàn hơn và có thể dung áp dụng với trường hợp niêm phong Container
- Trường hợp lỗ khóa trên thùng Container hoặc thùng xe tải không còn khả năng sử dụng hoặc không còn chắc chắn để sử dụng thì nên dùng chì lục giác
- Trên thân dây khóa cáp đầu nhựa có thể in số, tên công ty để nhận biết lô hàng dễ dàng.

## **CHƯƠNG II : THỰC TRẠNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN CONTAINER TẠI KHU VỰC CẢNG CẢNG SSIT**

### **2.1. Giới thiệu chung về cảng SSIT**

Giới thiệu chung về Công ty Liên doanh Dịch vụ Container Quốc tế Cảng Sài Gòn – SSA :

- Tên gọi bằng Tiếng Việt: CÔNG TY LIÊN DOANH DỊCH VỤ CONTAINER QUỐC TẾ CẢNG SÀI GÒN – SSA.
- Tên viết tắt: SSIT
- Địa chỉ: Khu phố Phước Lộc, Phường Phước Hòa, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu.
- Mã số thuế: 0304763927.
- Tổng giám đốc: Robert Hildebrand
- Ngày hoạt động: 03/10/2006.
- Vốn điều lệ: 85.000.000 USD.
- Vị trí Cảng: 10°32'27"N - 107°02'00"E 3.
- Điểm đón trả hoa tiêu: 10°19'00"N – 107°02'00"E 4.
- ĐỊA CHỈ: Xã Phước Hòa, Huyện Tân Thành, Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu
- SỐ ĐIỆN THOẠI: (+84) 64 393 8888 - SỐ FAX: (+84) 064 393 8889
- EMAIL: info@ssit.com.vn WEBSITE: www.ssit.com.vn

### **2.2. Lịch sử hình thành và phát triển của công ty**

SSIT là một công ty liên doanh được thành lập theo Luật Doanh nghiệp Việt Nam, theo Giấy Chứng nhận tư (GCNDT) số 491021000018 ngày 3 tháng 10 năm 2006 do Bộ Kế hoạch và Đầu tư cấp và theo GCNDT điều chỉnh lần 6 được cấp bởi Ủy ban Nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu. SP-SSA International Terminal (SSIT) tọa lạc trên sông Thị Vải, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, SSIT được sở hữu bởi 50% cổ phần của SSA Holding International – Viet Nam (SSA Viet Nam), 38.93% bởi Cảng Sài Gòn (SP) và Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) sở hữu 11.07%.



Hình 1 18: Logo các cổ đông thành lập SSIT

(Nguồn: [ssit.com.vn](http://ssit.com.vn))

Ngày 14-6, Công ty liên doanh Dịch vụ Container Quốc tế Cảng Sài Gòn - SSA (SSIT), chủ đầu tư cảng SSIT nằm trong cụm cảng Cái Mép -Thị Vải thuộc thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu, đã tổ chức đón chuyển tàu container quốc tế đầu tiên cập cảng là tàu MSC Rosaria.

Tàu MSC Rosaria với sức chở 4.860 TEUs trọng tải hơn 63.000 DWT, dài 275 m, thuộc sở hữu của hãng tàu Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), một trong những công ty vận tải container lớn của thế giới. Theo kế hoạch, hàng tuần sẽ có hai tàu container của hãng MSC chạy tuyến nội Á Origami (tuyến trong khu vực châu Á) cập cảng SSIT.

Cảng quốc tế SSIT với quy mô 60,5 ha và 600 m cầu cảng, có khả năng tiếp nhận tàu 160.000 DWT. Sản lượng bốc xếp hàng năm theo thiết kế khoảng 1,2 triệu Teus. Ngoài ra, cảng SSIT có 236 m bến chuyên dùng cho sà lan gom hàng từ các cảng ICDs khu vực nội đô TPHCM và Đồng Nai.

Cảng đi vào hoạt động từ tháng 10-2014 nhưng do ảnh hưởng của suy thoái kinh tế nên cảng chỉ đón hàng rời để duy trì hoạt động. Đến nay, các đối tác trong liên doanh đã đầu tư 200 triệu đô la Mỹ cho xây dựng cảng và chính thức phát triển theo định hướng là cảng container.

Hoạt động chính của công ty SSIT là trang bị vận hành và khai thác cảng; cung cấp dịch vụ container như xếp dỡ, lưu trữ hàng hóa tại Cái Mép, Bà Rịa – Vũng Tàu và các dịch vụ khác theo quy định của Pháp Luật

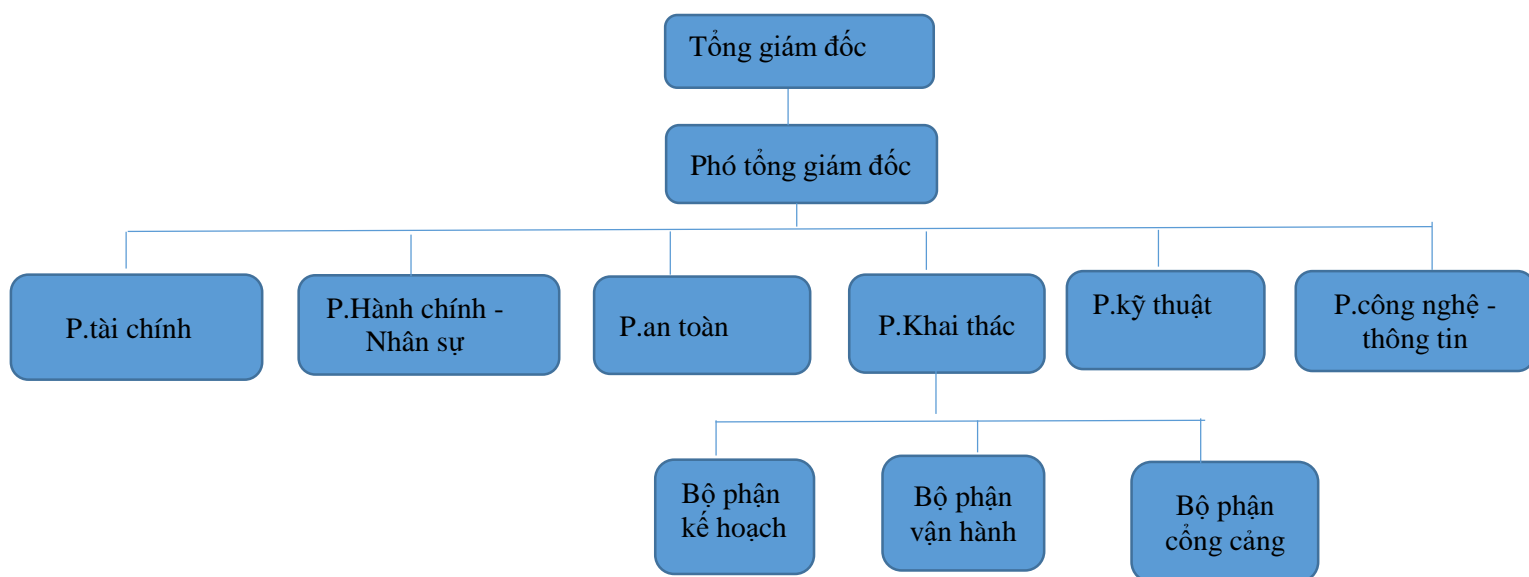
Đại diện Vinalines SSIT cho biết, bên cạnh việc duy trì khai thác hàng rời, đơn vị đang hoàn thiện hạ tầng để tiếp thị với các hãng tàu. Dự kiến, thời gian tới, sẽ có 2

tuyến dịch vụ của hãng tàu mới vào SSIT với sản lượng 300.000 Tons/năm và SSIT sẽ bắt đầu thu hút được thị phần hàng hóa container thông qua cảng từ cuối năm 2018.

### 2.3. Định hướng phát triển trung và dài hạn của công ty

SSIT nỗ lực để trở thành công ty khai thác cảng cung cấp dịch vụ mang đẳng cấp quốc tế cho khách hàng, tận dụng công nghệ để đáp ứng nhu cầu dịch vụ của loại tàu cỡ lớn, trở thành công ty khai thác có chi phí hiệu quả nhất, là lựa chọn hàng đầu của khách hàng trong lĩnh vực khai thác cảng biển, vận chuyển liên vận quốc tế, và là công ty được lựa chọn cho người lao động vì tạo ra cơ hội nghề nghiệp và môi trường làm việc an toàn, uy tín, chuyên nghiệp. SSIT hoàn thành sứ mệnh thông qua các giá trị cốt lõi sau: An toàn, Dịch vụ xuất sắc, Chính trực, Toàn vẹn, Tinh thần đồng đội

### 2.4. Sơ đồ bộ máy tổ chức và chức năng nhiệm vụ của các phòng ban



Sơ đồ 1 : Sơ đồ bộ máy của cảng SSIT

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)

#### • Phòng tài chính

Chức năng: Tham mưu cho lãnh đạo công ty và tổ chức thực hiện các mặt công tác sau: hạch toán kế toán kịp thời, đầy đủ toàn bộ tài sản, vốn chủ sở hữu, nợ phải trả, các hoạt động thu, chi tài chính, lập kế hoạch kinh doanh và kế hoạch tài

chính của đơn vị; tham mưu cho lãnh đạo đơn vị chỉ đạo và thực hiện kiểm tra, giám sát việc quản lý và chấp hành chế độ tài chính – kế toán...

Nhiệm vụ: Có nhiệm vụ hạch toán các nghiệp vụ kinh tế phát sinh tại đơn vị một cách kịp thời, đầy đủ đảm bảo phục vụ tốt cho hoạt động kinh doanh; chủ trì và phối hợp với các phòng có liên quan để lập kế hoạch kinh doanh, kế hoạch tài chính hàng năm và dài hạn của công ty; thực hiện, tham gia thực hiện và trực tiếp quản lý công tác đầu tư tài chính, cho vay tại đơn vị; tham mưu cho lãnh đạo đơn vị về việc chỉ đạo thực hiện hoặc trực tiếp thực hiện kiểm tra, giám sát việc quản lý và chấp hành chế độ tài chính – kế toán; nghiên cứu và đề xuất với lãnh đạo đơn vị các biện pháp quản lý hoạt động kinh doanh đảm bảo chấp hành tốt đúng chế độ hiện hành và phù hợp với đặc điểm, tình hình kinh doanh của đơn vị để đạt hiệu quả cao nhất.

- **Phòng hành chính – nhân sự**

- Phòng hành chính**

- Chức năng: Quản lý, sắp xếp văn bản, hồ sơ một cách khoa học. Tổ chức lưu trữ văn bản, hồ sơ (bản cứng và bản mềm). Cập nhật dữ liệu trong máy tính: thư đi, thư đến, hợp đồng... Tạo các biểu mẫu phục vụ cho công việc quản lý một cách có hệ thống.

- Nhiệm vụ: Thực hiện các nhiệm vụ khác do cấp quản lý giao.

- Phòng nhân sự**

- Chức năng: Xây dựng và thực hiện kế hoạch tuyển dụng. Liên hệ với các đơn vị cung ứng dịch vụ tuyển dụng nhân sự để tuyển nhân viên cho công ty. Vận hành hệ thống lương, thưởng và các chế độ đãi ngộ khác theo đúng quy định của công ty. Tham gia xây dựng và giám sát triển khai hệ thống quản trị, đánh giá thực hiện công việc tại các phòng ban, đơn vị đúng quy định.

- Nhiệm vụ: Theo dõi và giải quyết chế độ BHXH, BHYT cho người lao động toàn công ty. Theo dõi, cập nhật và quản lý hồ sơ, danh sách lao động công ty. Thực hiện các công việc khác liên quan dưới sự chỉ đạo của trưởng ban nhân sự. Xây dựng và thực hiện kế hoạch đào tạo nhằm nâng cao trình độ của cán bộ nhân viên.

- **Phòng an toàn**

Chức năng: Bộ phận an toàn – vệ sinh lao động có chức năng tham mưu, giúp việc cho người sử dụng lao động trong việc tổ chức thực hiện, kiểm tra, giám sát việc thực hiện các hoạt động an toàn – vệ sinh lao động.

Nhiệm vụ: Phối hợp với các bộ phận có liên quan trong cơ sở lao động tiến hành các công việc sau: Xây dựng nội quy, quy chế, quy trình, biện pháp bảo đảm an toàn - vệ sinh lao động, phòng, chống cháy nổ trong cơ sở lao động. Quản lý theo dõi việc đăng ký, kiểm định các máy, thiết bị, vật tư và các chất có yêu cầu nghiêm ngặt về an toàn – vệ sinh lao động và xây dựng kế hoạch hằng năm, đơn đốc, giám sát việc thực hiện kế hoạch; đánh giá rủi ro và xây dựng kế hoạch ứng cứu khẩn cấp.

#### • Phòng kỹ thuật

Chức năng: Quản lý, thực hiện và kiểm tra công tác kỹ thuật, thi công nhằm đảm bảo tiến độ, an toàn, chất lượng, khối lượng và hiệu quả kinh tế trong toàn công ty. Quản lý sử dụng, sửa chữa, mua sắm thiết bị, máy móc phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh trong toàn công ty.

Nhiệm vụ: Xây dựng phương án thi công, phương án kỹ thuật cho các dự án, các loại phương tiện xe máy thiết bị thi công, các sản phẩm khác để tổ chức thực hiện trong toàn công ty. Kiểm tra, xác định khối lượng, chất lượng, quy cách vật tư, mức hao phí lao động trên cơ sở định mức kinh tế kỹ thuật được duyệt. Xây dựng phương án thi công, phương án an toàn lao động và vệ sinh môi trường đối với các công trình lớn trọng điểm. Hướng dẫn các đơn vị trực thuộc lập và duyệt phương án thi công, phương án an toàn lao động, vệ sinh môi trường đối với các công trình nhỏ.

#### • Phòng khai thác

☞ Bộ phận kế hoạch, bộ phận vận hành, bộ phận công cảng

*Bộ phận vận hành*

Chức năng: Khai thác tàu. Khai thác bãi.

Nhiệm vụ: Đảm bảo hoạt động khai thác bãi diễn ra suôn sẻ.

*Bộ phận kế hoạch*

Chức năng: Lên kế hoạch tàu và bãi.

Nhiệm vụ: Đảm bảo việc thiết kế tàu và bãi diễn ra hợp lý và không gặp vấn đề, sai sót trong quá trình thực hiện.

#### *Bộ phận công cảng*

Chức năng: Kiểm soát lượng xe ra vào cảng

Nhiệm vụ: Đảm bảo các hoạt động cũng như quy trình tại khu vực công cảng diễn ra nhanh chóng, chính xác

#### **•Phòng công nghệ thông tin**

Chức năng: Tham mưu và tổ chức, triển khai thực hiện quản lý toàn bộ hệ thống công nghệ thông tin (CNTT) bao gồm: Quản lý hệ thống mạng, hệ thống ứng dụng CNTT phục vụ các hoạt động công việc trong công ty.

Nhiệm vụ: Lắp đặt, cài đặt, sửa chữa, nâng cấp thiết bị tin học, thiết bị mạng; trực tiếp phân bổ kết nối mạng; quản lý, đảm bảo cơ sở hạ tầng về kỹ thuật công nghệ thông tin; tư vấn xây dựng các điều kiện, tiêu chuẩn kỹ thuật khi đầu tư thiết bị liên quan đến CNTT; thực hiện thu thập, lưu trữ, xử lý và đảm bảo an toàn thông tin trong quá trình sử dụng. Tư vấn triển khai giải pháp phần mềm quản lý, đào tạo cho các phòng ban. Thiết kế và dự toán kinh phí xây dựng các hệ thống CNTT đơn vị, triển khai các hệ thống ứng dụng.

#### **2.4.Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị**

Cảng SSIT được xây dựng để khai thác tàu container kích cỡ lớn nhất thế giới, đủ khả năng đón tàu container có sức chở đến 20,000 TEU hoặc tải trọng lên đến 200,000 tấn.

Cảng SSIT có vị trí thuận lợi, nằm gần nhất với cửa sông kết nối biển. Cảng có vùng quay trở tàu rộng 700 mét, độ sâu trước bến tối thiểu 16.5m và độ sâu luồng vào 14m.

#### **\*Trang thiết bị:**

Thiết bị	Số lượng (chiếc)
Phao neo	1
Thiết bị cân (100 tấn)	2



Xe nâng container rỗng	3 chiếc
Xe nâng container hàng	4 chiếc
Xe đầu kéo	40 chiếc
RTG điện	12 chiếc
Cầu bờ STS	4 cầu (23 hàng)

Bảng 1 2 : Trang thiết bị

(Nguồn : tài liệu công ty SSIT)

\*Cơ sở hạ tầng:

<b>Thông tin chung</b>	
Tổng chiều dài bến chính	600m
Phao neo	55m
Chiều dài bến sà lan container	435m
Tổng diện tích bãi	60ha
Diện tích bãi container	20ha
Khu vực đất trống	40ha
Kích cỡ tàu container	160,000-200,00 tấn
Độ sâu trước bến tối thiểu	16.5m
Vùng quay trở	700m
Độ sâu luông vào	14m
Biên độ thủy triều	-0.5-3.6m
Mớn nước cao nhất cho tàu ra	-12.5m

Bảng 1 3 : Cơ sở hạ tầng

(Nguồn : tài liệu công ty SSIT)

\*Thông số cầu bến

Tên / số hiệu	Chiều dài	Độ sâu	Loại tàu/hàng
Bến 1	300m	-12.5m	Container, tổng hợp
Bến 2	300m	-14.5m	
Bến sà lan 1	200m	-0.4m	
Bến sà lan 2	225m	-2.5	

Bảng 1 4: Thông số cầu bến

(Nguồn : tài liệu công ty SSIT)

## 2.5.Phần mềm quản lý khai thác container tại cảng SSIT ( Traffic Control , Spinnaker, Mainsail Vanguard)

### 2.5.1. Hệ thống Traffic Control

-Hệ thống Traffic Control là một ứng dụng điều phối thiết bị xếp dỡ, vận chuyển container cũng như kiểm soát lưu lượng phương tiện vận chuyển trong cảng giúp quá trình xếp, dỡ đạt được năng suất tối ưu

-Quan sát và nắm rõ được lịch trình tàu và phân công thiết bị cho hoạt động

-Chỉ định thiết bị cho các khu vực, hoạt động và khu vực bãi, giám sát hoạt động của thiết bị cũng như hoạt động của phương tiện vận tải trong cảng

-Theo dõi vị trí hiện tại của các container (trên bãi, trên xe đầu kéo hoặc trên tàu) trong quá trình xếp dỡ

### **2.5.2. Hệ thống Spinnaker**

-Spinnaker Planning Management System tích hợp đầy đủ các công cụ lập kế hoạch đồ họa tàu , bến, bãi và đường sắt trong một màn hình làm việc để cung cấp cho các nhà khai thác cảng khả năng tăng khối lượng hàng hóa và thời gian quay tàu và tối đa được hiệu quả làm việc

+Lập kế hoạch xếp dỡ container(tàu $\leftrightarrow$  bãi, tàu $\leftrightarrow$  tàu/xà lan, tàu $\leftrightarrow$  xe/đảo chuyên)

+Lập kế hoạch bãi chứa container phục vụ quá trình xếp dỡ tàu hoặc xà lan

-Lập kế hoạch sắp xếp tàu ra/ vào cầu bến trên giao diện đồ họa toàn diện, thiết lập không gian làm việc để lên kế hoạch hiệu quả cho các container chung cùng một nơi

-Tối ưu không gian kho bãi :tự động hóa việc gán vị trí container để tối ưu hóa việc sử dụng không gian hiệu quả các hoạt động tàu và cồng. Kiểm soát vị trí container để tránh tổn kém chi phí kho bãi

-Tự động sắp xếp các container được gửi đi bằng việc ấn nút và tính toán trình tự tải lại hiệu quả nhất để giảm thời gian quay tàu. Người lên kế hoạch bãi và tàu sẽ nhận thông báo về các cảnh báo, gợi ý sắp xếp container

-Nâng cao năng suất : sử dụng thông tin container được mã hóa màu để dễ dàng lên kế hoạch cho tàu và nhanh chóng tạo đơn đặt hàng công việc điện tử để gửi đi trong thời gian thực

-Cải thiện độ chính xác của hàng tồn kho :các công cụ lập kế hoạch bãi hiệu quả và linh hoạt cho phép cảng tối ưu hóa vị trí của container luôn cập nhật và đảm bảo hàng tồn kho chính xác

-Thiết kế sơ đồ bay tàu container trên giao diện đồ họa

-Giúp người sử dụng phân biệt được các loại container (khô, lạnh) bằng màu sắc và khu vực trên bãi

### **2.5.3.Hệ thống Mainsail Vanguard**

-Kiểm soát được thời gian ra vào cồng của xe , cũng như thời gian của các container có trên bãi, nắm bắt được mọi vấn đề của container ( số container, loại container,size type, tình trạng hư hỏng).

-Quản lý , kiểm soát được sản lượng tại khu vực công cảng theo từng ngày hoặc thời gian người dùng mong muốn, tìm kiếm thông tin của hàng hóa một cách nhanh chóng, tiện lợi.

-Thời gian đáp ứng được tối ưu hóa : Mainsall Vanguard tối ưu hóa thời gian phản hồi của hệ thống và cung cấp một phương tiện đơn giản, hiệu quả về chi phí để triển khai và chạy hệ thống cho Cảng

- Tích hợp với hệ thống bên thứ ba : giao tiếp liền mạch giữa Mainsain Vanguard và các hệ thống kinh doanh quan trọng khác, chẳng hạn như kế toán, công và hệ thống độc quyền

- Khả năng báo cáo nâng cao : quản lý hiệu quả thiết bị đầu cuối của bạn với một thư viện các báo cáo tiêu chuẩn cũng như báo cáo do người dùng xác định. Tạo báo cáo tùy chỉnh và lưu để sử dụng sau.

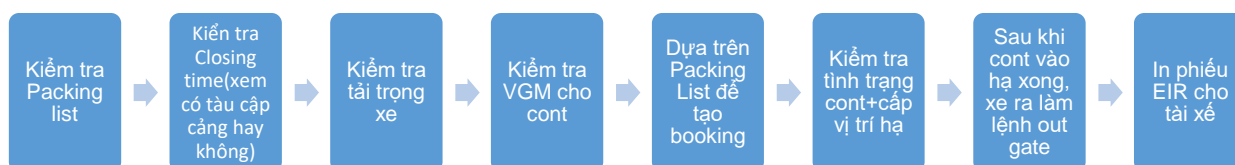
-Công cụ tìm kiếm tương tác : tìm ngay thông tin bạn cần với nhiều tính năng có thể truy cập từ một màn hình. Bạn có thể dễ dàng lọc và sắp xếp dữ liệu, đi sâu vào chi tiết, kết quả biểu đồ, chỉnh sửa hàng loạt hồ sơ và lưu các tìm kiếm và báo cáo

-Người dùng có thể xem, thêm, chỉnh sửa và xóa dữ liệu trên mỗi lệnh của phần mềm. Người dùng cũng có thể đặt tùy chọn cụ thể để xem và sắp xếp dữ liệu theo cách họ muốn xem

## 2.6.Quy trình giao nhận container tại khu vực công cảng

### 2.6.1.Nhận container có hàng (FULL IN)


FULL IN : nhận cont hàng, thường là nhận cont Export (xuất khẩu) để xuất đi tàu



Sơ đồ 2 : quy trình nhận cont có hàng

(Nguồn : tác giả tự tổng hợp)

-Kiểm tra Packing List của khách hàng : có đúng tàu cập cảng SSIT không, Voy, POD, kiểm tra số booking, số cont, size type, ISO, số seal, trọng lượng..

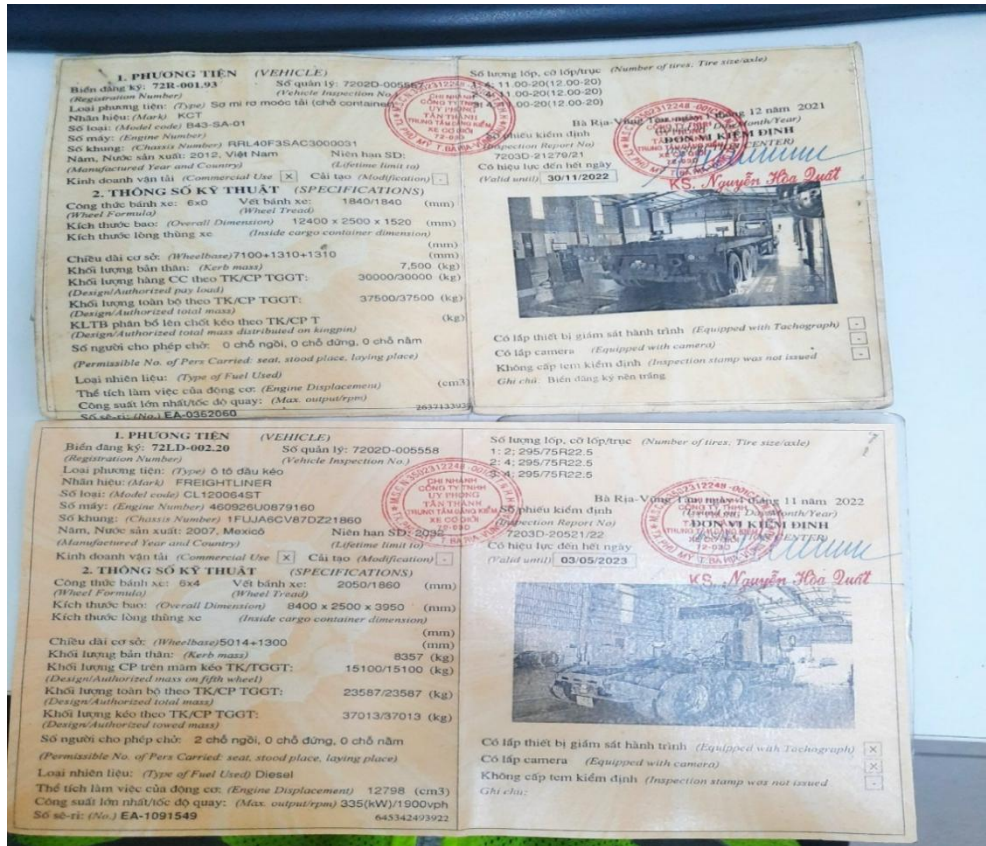
 Mediterranean Shipping Company S.A. MSC Vietnam Joint Venture Company <small>No. 9 Nguyen Hue Avenue, 9F, FC, Q2, Ho Chi Minh City, Vietnam                  Tel: +84 8 822 5212 Fax: +84 8 827 5214                  Terminal office Tel: +84 8 512 0304 - 512 3085 Fax: +84 8 512 4382                  E-mail: mschzn@msa.com.vn</small>					
<b>ĐƠN VỊ XUẤT:</b> Shipper: <b>CÔNG TY TAM LẬP THÀNH</b>			<b>SỐ CONTAINER:</b> Container No.: <b>TGCU5099153</b>		
<b>TÊN TÀU:</b> Vessel's name: <b>MSC UNITED VIII</b>		<b>CHUYẾN:</b> Voyage: <b>FV247A</b>		<b>CỒ LOẠI:</b> Size/Type: <b>40'</b>	
<b>CẢNG ĐẾN:</b> Port of destination: <b>LONG BEACH</b>		<b>CẢNG CHUYỂN TẢI:</b> Trans-ship port: <b>LONG BEACH</b>		<b>SỐ SEAL:</b> Seal No.: <b>FX22608592</b>	
SỐ VẠN ĐƠN BL No.	KÝ MÃ HIỆU Mark & Number	SỐ LƯỢNG BAO KIẾN Quantity of pk/bg	TÊN HÀNG Description of goods	TRỌNG LƯỢNG HÀNG Gr. Cargo weight	KHOẢNG LƯỢNG HÀNG Measurement
EBKG04450381	XDS CAMBODIA CO.,LTD		<b>XE ĐẠP</b>		
<b>MST: 0305440943</b>			<b>HÀ VĨNG TÀU</b>		
<b>SDT: 0946 854 759</b> (ANH BAY)			<b>CẢNG QUỐC TẾ SP-SSA (SSIT)</b>		
			Closing time <b>HÀ CONT TRƯỚC 24:00 PM - 26 / 11 / 2022</b> Để nghị Quý khách kiểm tra tình trạng container trước khi nhận		
<b>YÊU CẦU:</b> Khi khai báo khách hàng cần phải ký và ghi rõ họ tên khai trên packing list Khách hàng phải chịu trách nhiệm với tất cả nội dung khai báo trên packing list Hàng hóa xếp hàng theo cảng sở hàng như đã khai báo, nếu có thay đổi so với booking khác hàng hóa phải báo lại bằng tài trước khi container hạ bãi Quý khách đưa container về hạ bãi cảng và hoàn thành thủ tục Hải quan trước thời hạn closing time quy định trên booking Sau khi thanh lý Hải quan xong, khách hàng phải vào số TTHQ của Điều lệ cảng để đảm bảo container được xếp xuống tàu.					
				For and behalf of shipper <b>XE 50H06742</b> HO, TÊN : Full name : Hand phone : 51R 05355	

(Nguồn: cảng SSIT)

-Kiểm tra tải trọng cho xe :

+Yêu cầu tài xế cung cấp bằng lái xe , giấy tờ xe, photo tất cả các loại giấy này

+Kiểm tra số đăng kiểm ( số đăng kiểm đầu xe + rơ mooc) để xác định xem xe có chở quá tải không



Hình 19 : Sổ mooc

(Nguồn: cảng SSIT)

+Kiểm tra tải trọng cho xe bằng cách nhập thông tin vào file kiểm soát tải

trọng

Stt	Transacti on number	Container Number	Weight (t)	Số đầu xe	SỐ RO MOOC	Task	Truck Visit Enter Yard	KLBT DK (A1)	KLCPKT DK (A2)	KLBT RM (B1)	KLCPKT GT RM (B2)	Số trục đơn n	TTL CPTGG T (T)	Trọng lượng TBKX (C)	(1)	(2)	(3)	Hạn Đăng kiểm BK	Hạn Đăng Kiểm Romooc	KC Đầu kéo	KC Rơ mooc	Kiểm tra Qua tải	Viết luận
51	162606	BHOU022428	9600	50H02948	50H02948	FULLIN	11/1/2022 05:40	8650	3853	8650	21700	2	22118	22118	Không	Không	Không	23/02/2023	23/02/2023	EA-0867549	EA-0867549	Không	Được phép
52	162606	BHOU022381	13500	50H03449	50H04371	FULLIN	11/1/2022 20:42	6320	31885	4740	29300	4	40425	24.625	Không	Không	Không	23/02/2023	13/05/2023	KD-5569260	EA-0847649	Không	Được phép
53	162608	MDU0403201	10950	50H03507	50H04447	FULLIN	11/1/2022 20:47	6320	31885	4650	27700	4	38755	21.055	Không	Không	Không	02/02/2023	23/05/2023	KD-5588575	EA-0821056	Không	Được phép
54	162611	TEMU0674843	13500	60C30713	60R05158	FULLIN	11/1/2022 22:04	8357	37013	5000	27000	5	40422	26.922	Không	Không	Không	17/11/2022	08/01/2023	ea-0894159	KD-5006853	Không	Được phép
55	162612	TGCU0572699	8470	72C04602	72R00368	FULLIN	11/1/2022 22:54	8800	38700	6960	30000	6	45825	24.265	Không	Không	Không	09/02/2023	09/08/2023	EA-0952307	EA-0952301	Không	Được phép
56	162613	TCLU0182334	4300	72C11527	72R01664	FULLIN	11/1/2022 22:56	8720	39150	5900	31350	6	47835	18.985	Không	Không	Không	04/01/2023	04/01/2023	ea-0362955	ea-0362956	Không	Được phép
57	162614	NYKU0858483	3690	72C11527	72R01664	FULLIN	11/1/2022 22:57	8720	39150	5900	31350	6	47835	18.375	Không	Không	Không	04/01/2023	04/01/2023	ea-0362955	ea-0362956	Không	Được phép
58	162615	MSDU0419364	8200	50H03547	50H04361	FULLIN	11/1/2022 23:01	6320	31885	4740	27700	4	38825	19.325	Không	Không	Không	02/02/2023	23/05/2023	KD-5588580	EA-0821047	Không	Được phép
59	162617	MSMU0485461	8700	51C78841	51R04018	FULLIN	11/1/2022 23:15	6955	36915	5460	33600	6	40680	21.180	Không	Không	Không	23/04/2023	01/03/2024	EA-1421612	EA-0586744	Không	Được phép
60	162618	FDCU0416174	16520	72C04602	72R00368	FULLIN	11/1/2022 23:40	8800	38700	6960	30000	6	45825	32.345	Không	Không	Không	09/02/2023	09/08/2023	EA-0952307	EA-0952301	Không	Được phép
61	162619	NYKU0630308	4700	51D43052	51R21786	FULLIN	11/1/2022 23:43	6857	38513	7200	31150	6	45272	18.822	Không	Không	Không	14/04/2023	08/05/2023	EA-1192510	EA-0647238	Không	Được phép
62	162620	KOCU0584630	9360	72C00554	72R07911	FULLIN	11/1/2022 23:52	7857	37513	6300	26570	5	40792	23.382	Không	Không	Không	27/12/2022	15/06/2022	ea-0701624	KD-4134427	Không	Không đủ điều kiện
63	162621	GAOU06571970	8790	72C04602	72R00368	FULLIN	11/2/2022 05:57	8800	38700	6960	30000	6	45825	24.615	Không	Không	Không	09/02/2023	09/08/2023	EA-0952307	EA-0952301	Không	Được phép
64	162622	NHMM0202307	6390	72C00554	15R07911	FULLIN	11/2/2022 1:01	7857	37513	6340	32055	6	48317	20.652	Không	Không	Không	27/12/2022	10/05/2023	ea-0701624	EA-0700315	Không	Được phép
65	162623	YMMU1188318	8600	52K06777	50R04071	FULLIN	11/2/2022 1:10	7000	32561	4740	29300	5	41105	20.405	Không	Không	Không	26/02/2023	19/09/2024	EA-0586651	ea-0583368	Không	Được phép
66	162624	FFAU0777134	8900	51D17503	51R23652	FULLIN	11/2/2022 1:14	8800	40000	5650	33030	6	47545	23.415	Không	Không	Không	01/03/2023	17/03/2023	KD-6225210	EA-0588113	Không	Được phép
67	162625	MSMU0708692	8200	51C73315	51R12018	FULLIN	11/2/2022 1:22	7057	38313	4520	28160	5	39802	19.642	Không	Không	Không	29/06/2022	27/08/2022	EA-0437014	EA-0277728	Không	Không đủ điều kiện
68	162626	MSDU0466500	7900	51D17609	51R00730	FULLIN	11/2/2022 1:31	8315	37055	5950	30000	6	44330	22.230	Không	Không	Không	11/10/2023	17/10/2023	EA-1420379	EA-1420965	Không	Được phép
69	162627	TCLU0500232	9590	72H00704	72R02156	FULLIN	11/2/2022 1:37	8415	36955	4565	29500	5	42545	22.635	Không	Không	Không	10/11/2022	30/05/2023	EA-0700316	EA-1070086	Không	Được phép
70	162628	MSMU0490216	7600	50D17298	51R00794	FULLIN	11/2/2022 1:42	7775	32095	5200	26990	4	40300	20.640	Không	Không	Không	28/02/2023	03/03/2023	EA-0586715	ea-1024287	Không	Được phép
71	162629	CAXU0260463	7200	50H03368	51R26429	FULLOUT	11/2/2022 1:45	8557	36813	6000	33000	6	47622	21.822	Không	Không	Không	26/04/2023	24/03/2023	EA-0546686	ea-0546686	Không	Được phép
72	162630	MSDU04153081	23100	51D05555	51R08120	FULLIN	11/2/2022 1:50	8257	37113	4800	27200	5	40322	36.222	Không	Không	Không	27/12/2022	09/12/2022	EA-1141593	EA-0276199	Không	Được phép
73	162631	UACU03580300	19400	51C69137	51R20553	FULLIN	11/2/2022 1:56	8357	37013	4570	28410	5	41402	32.392	Không	Không	Không	05/12/2022	25/05/2023	EA-0701036	EA-0700767	Không	Được phép

Hình 20 : Màn hình kiểm soát tải trọng

(Nguồn: cảng SSIT)



+Kiểm tra VGM cho cont

**Biểu mẫu**  
(Ban hành kèm theo Văn bản số 2428/CHHVN-VTDVHH Ngày 15 tháng 6 năm 2016 của Cục Hàng Hải Việt Nam)

**XÁC NHẬN KHỐI LƯỢNG TOÀN BỘ CÔNG-TE-NƠ VẬN CHUYỂN QUỐC TẾ**  
**VERIFIED GROSS MASS OF CONTAINER ON INTERNATIONAL TRANSPORT (VGM)**

1. Tên người gửi hàng, địa chỉ, số điện thoại/ Name of shipper, address, phone, ngày ... tháng ... năm 2022  
 number:  
 Người gửi hàng:  
 Địa chỉ: Số điện thoại

2. Thông số công-te-nơ/ Container's particular:

Sit Seq	Số Công-te-nơ Container No.	Kích cỡ công-te-nơ Size of container (20'/40'/ other)	Khối lượng sử dụng lớn nhất Max gross weight (kg)	Xác nhận khối lượng toàn bộ của công-te-nơ Verified gross mass of a packed container (kg)	Số booking Booking No.	Tên tàu/chuyến Vessel/Voy.No.
1	TCKU4208858	Cont 40'DC	32500KGS	18,838.00KGS	SGNCT1379400	YM TRIUMPH 012E(PN2)
2	DRYU6030129	Cont 40'HC	32500KGS	13,168.00KGS		
3	TRHU6741479	Cont 40'HC	32500KGS	13,048.00KGS	SGNCT1379400	YM TRIUMPH 012E(PN2)
4	TGHU6770407	Cont 40'HC	32500KGS	13,258.00KGS		
5						

Chúng tôi cam kết và chịu trách nhiệm việc xác nhận khối lượng toàn bộ công-te-nơ nói trên là đúng sự thật.

NGƯỜI GỬI HÀNG  
 ĐƠN VỊ CÁN

CTY HÀNG DƯƠNG

GIÁM ĐỐC  
 Tô Thanh Hằng

(Nguồn: cảng SSIT)

+Thu phí nâng hạ ( LOLO):

Save + New Delete Sales order Sell Manage Pick and pack Invoice Commerce General Options

Generate Invoice Pro-forma invoice Payment schedule Open transactions Settle Open transactions Connection Credit invoicing Journals Invoice

You're using a browser version that is older than recommended. Please update your browser.

Sales order | Standard view

SO-0066225 : CÔNG TY TNHH NHÓM TOÀN CẦU VIỆT NAM

Lines Header Open order

Sales order header

**DELIVERY ADDRESS**  
 Name: CÔNG TY TNHH NHÓM TOÀN ...  
 Address: Khu công nghiệp Mỹ Xuân B1 - Conac, Phường Mỹ Xuân, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam

**DELIVERY DATE**  
 Requested ship date: 1/6/2023  
 Requested receipt date: 1/6/2023  
 Simulate delivery dates

Confirmed ship date  
 Confirmed receipt date

**REFERENCES**  
 Customer reference  
 Customer requisition

**WAREHOUSE**  
 Release status: Open

**TRANSPORTATION**  
 Routes  
 Carrier customer account number

**DISCOUNTS**  
 Total discount %: 0.00

**DISTRIBUTED ORDER MANAGEMENT**  
 DCM Status: Not processed

Sales order lines

+	o	Ty...	Variant number	Item number	Product name	Sales catago...	CW quantity	C...	Qua...	Unit	Delivery type	CW deliver now	Adjusted unit ...	Site	Unit price	Discount
o				LOLO20F	LOLO Full 20'	Container			1.00	CONT	Stock		0.00000	SSIT	381818.00	

Hình 1 21 : Màn hình thanh toán phí nâng hạ cont

(Nguồn: cảng SSIT)

- Kiểm tra tình trạng cont hàng vào hạ
- +Kiểm tra nếu là cont lạnh phải cập nhật nhiệt độ hiện tại của cont có xác nhận của tài xế
- +Kiểm tra container Packing List xem những cont hạ hàng là DG,OOG, cont lạnh để có hướng xử lý phù hợp
- +Cont hàng phải có bấm seal (kiểm tra số Seal trên hệ thống có giống với seal thực tế không)
- Gate làm lệnh FULL IN trên hệ thống và Yard sẽ cho vị trí hạ
- Kiểm tra tình trạng hư hại
- +Cont nếu có hư hỏng như :móp, phình, rách,lủng , cong phải lập biên bản(DAMAGED CONTAINER REPORT) note trên phiếu eir và đưa tài xế kí

<b>SSIT</b> SUPPORTING DOCUMENT	<b>DAMAGED CONTAINER REPORT</b>		Document No. FM-OPS-001-000
			Revision No. 000
			Effective Date 2022
			Page 1 of 1
CONTAINER NO. <u>MFDU9435136</u>			Size / Type: <u>40 DH</u>
VESSEL M/V. <u>UNIVIII 1247A</u> DISCHARGED <input type="checkbox"/> LOADED <input checked="" type="checkbox"/>			Status: <u>Full</u> Mty
YARD LOCATION:			Date: <u>26/11/2022</u>
<b>CONDITION INSPECTION REPORT</b>			
BE - BENT BU - BULGED		D - DENT H - HOLE	
REMARKS: <u>PHÌNH VÁCH PHẢI 3cm</u>			
Please attach your picture here			
TRACTOR DRIVER (Stamp and signature)  		SP-SSA INTERNATIONAL TERMINAL (Stamp and signature)   Reported by: <u>ĐÃ KIỂM SOÁT</u> Position: <u>GATE CLERK</u>	

Hình 1 22 : Biên bản hư hỏng



(Nguồn: cảng SSIT)

SSIT®		EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT (EIR) PHIẾU GIAO NHẬN CONTAINER		Transaction No.: 164405	
BAT NÒ. (số BAT):		SIC54414		Ngày (Date): 11/26/2022 23:21	
Truck No. (Số xe vào cổng):		SIR30769			
Romoooc No.:					
Customer (Khách hàng):		CÔNG THỊNH PHÁT VINH			
Booking or B/L No. (Số booking, B/L):		W490425510			
Vessel code/ Name (Mã/tên tàu):		YMTRIUM		Voy. (Chuyến): 012E	
POL (Cảng xếp): SSIT		POD (Cảng dỡ): VAN		Dest. (Cảng đích):	
Container No. (số container)		FSCU5113992		Operator (Hãng Tàu): YML	
Seal No. (số seal):		YMAL563401		Gross weight (trọng lượng): 10,145	
Size/Type (loại cont/kích cỡ):		40DR		Commodity (loại hàng): CỎ HÀNG	
Reefer Temp. (Nhiệt độ):		ĐỘ C		Vent. (Thông gió):	
OH/OF/OB/OL/OR (cont. Quê Khố):		cm		IMO/UN No.:	
Yard Location (vị trí bãi)		1U12A			
Remark (Ghi chú):					
<p>MÓP VÁCH TRÁI SẰH</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>NẾU KHÔNG CÓ GHI CHÚ THÌ CONTAINER ĐƯỢC GIAO NHẬN TRONG TÌNH TRẠNG BÌNH THƯỜNG</p>		<p>Tractor Driver (Tài xế)</p> <p>Signed by chủ tài xế tên và số điện thoại</p> <p><i>[Signature]</i></p> <p>Phước Công Thuận</p> <p>Xác nhận đã kiểm tra đúng số xe, số container, loại container trước khi rời bãi.</p> <p>SSIT không chịu trách nhiệm về mọi sai sót sau khi xe rời bãi.</p>			
<p>CÔNG THỊNH PHÁT VINH LƯU CONTAINER ĐƯỢC TẾ LAMU SAI LƯU-SSA</p> <p>Phước Lộc, Phước Hòa, Tân Thành, BR-VT</p> <p><b>ĐÃ KIỂM SOÁT</b></p>					
GATE CLERK					

Hình 1 23 :Phiếu EIR có note hư hỏng

(Nguồn: cảng SSIT)

-Sau khi xe vào hạ cont, ra làm lệnh OUT GATE in 2 phiếu eir cho tài xế 1 phiếu, gate giữ 1 phiếu

### 2.6.2.Nhận container rỗng (EMPTY IN)

EMPTY IN : nhận container rỗng hoặc khách hàng trả rỗng tại cảng \



Sơ đồ 3 : quy trình nhận cont rỗng


(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)

-Kiểm tra mail của khách hàng thông báo về việc hạ rỗng

-Kiểm tra:

+Khi khách hàng lấy cont tại cảng và trả rỗng tại cảng SSIT : kiểm tra phiếu  
eir lúc lấy cont tại cảng SSIT , phiếu D/O hạ rỗng : BL hạ tại SSIT , hạn hạ rỗng, đủ  
điều kiện cho hạ, hạ đúng hạn không ? kiểm tra hạn hạ bãi, line MSC phiếu hạ rỗng  
có thể sử dụng bằng D/O bản copy

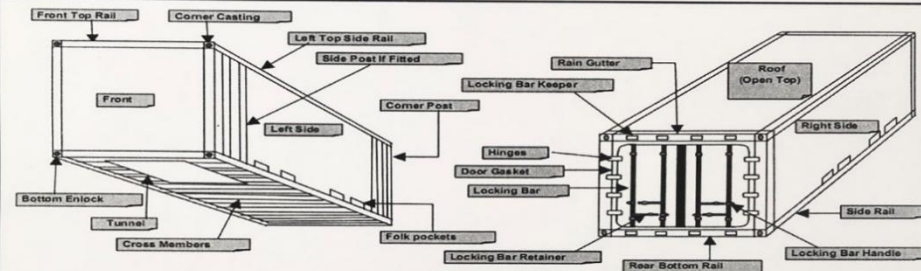
+Khi khách hàng lấy cont từ cảng khác, hạ rỗng tại cảng SSIT : kiểm tra phiếu  
eir khi lấy cont tại cảng khác, phiếu D/O hạ rỗng : trên D/O thể hiện rõ cont được  
phép hạ tại SSIT , còn thời hạn hạ rỗng đúng số cont trong lệnh

DELIVERY ORDER			
Consignee : JOINT ORDER OF JOINT STOCK COMMERCIAL BANK FOR FOREIGN TRADE OF VIETNAM, HOCHIMINH CITY BRANCH		Notify : PHU MY STEEL CORPORATION PHU MY INDUSTRIAL ZONE 1, TAN THANH DISTRICT, BA RIA VUNG TAU PROVINCE, VIETNAM	
Arrival Date :	20/01/2018		
Vessel / Storage :	AHEL MAERSK / 901W		
DOI No :	00027972019M5G2		
Port of Loading :	PARAMARIBO (SR/PR)		
Port of Discharge :	VUNG TAU /		
BL Number :	MSCU98033616		
Place of Delivery:			
Marks & Numbers	No. Of Pkgs	Description	Weight & Measurement
1 NCT 1807181 / 2018 ET 1180699672028181	1	HEAVY MELTING STEEL SCRAP NO 1 AND 2 CONTRACT NO. 49PQMINA - STAMCORP/2018 TOTAL NET WEIGHT: 149 100 MT TOTAL GROSS WEIGHT 149 100 MT LC NO. 08237101807732 DATED 18/01/17 PORT OF DISCHARGE CAI MEP PORT - BA RIA VUNG TAU PROVINCE, VIETNAM FULL PARTICULARS OF TOP SHIPPING AGENT IN VIETNAM MSC VIETNAM COMPANY LIMITED 10TH FLOOR, SAIGON PARAGON BLDG., PHU MY HUNG (3) NGUYEN LƯƠNG BANG ST, TAN PHU WARD, DIST 7 HO CHI MINH CITY VIETNAM TEL .84 8 5413 5253 FAX: 84 8 5413 5255 FREIGHT PREPAID	17215 / 0
6X1U019428 / 2018 ET 118069972028181	1	HEAVY MELTING STEEL SCRAP NO 1 AND 2 CONTRACT NO. 49PQMINA - STAMCORP/2018 TOTAL NET WEIGHT: 149 100 MT TOTAL GROSS WEIGHT 149 100 MT LC NO. 08237101807732 DATED 18/01/17 PORT OF DISCHARGE CAI MEP PORT - BA RIA VUNG TAU	17840 / 0
Page No. 1 of 4			
 KIỂM SOÁT VỤ THỦ ĐÀI TRANG <b>Hạ rỗng SSIT</b>			

Hình 1. 24 : Lệnh hạ rỗng

(Nguồn: cảng SSIT)

-Kiểm tra tình trạng cont như FULL IN : hư hại móp, cong, lũng, phình lập biên bản kèm theo note trên phiếu eir và đưa tài xế kí xác nhận

<b>SSIT</b> SUPPORTING DOCUMENT	<b>DAMAGED CONTAINER REPORT</b>		Document No.	FM-OPS-001-000
			Revision No.	000
			Effective Date	2022
			Page	1 of 1
<b>CONTAINER NO.</b> FCIU827291151C36030				
<b>VESSEL M/V.</b> DAVAOTII 1236 A			<input type="checkbox"/> DISCHARGED	<input type="checkbox"/> LOADED
<b>YARD LOCATION:</b>			<b>Size / Type:</b> 40PH	<b>Status:</b> Full (Mty)
			<b>Date:</b> 30/09/2022	
<b>CONDITION INSPECTION REPORT</b>				
BE - BENT		D - DENT		
BU - BULGED		H - HOLE		
				
<b>REMARKS:</b> CONT RI SET.				
Please attach your picture here				
<b>TRACTOR DRIVER</b> (Stamp and signature)  Minh Van Hau		<b>SP-SSA INTERNATIONAL TERMINAL</b> (Stamp and signature)  CTY TNHH LDDV CONTAINER QUỐC TẾ CẢNG SÀI GÒN-SSA Phước Lộc, Phước Hòa, Tân Thành, BR-VT <b>ĐIỂM KIỂM SOÁT</b> Reported by: _____ Position : GATE CLERK		

Hình 1 25: Biên bản hư hỏng cont rỗng

(Nguồn: cảng SSIT)

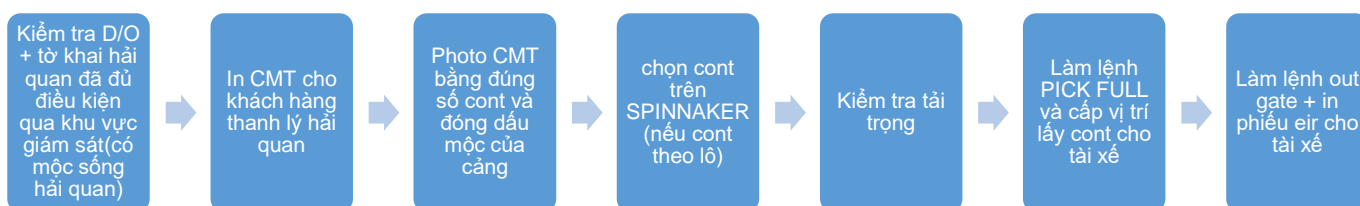
-Làm lệnh EMPTY IN trên hệ thống, cấp vị trí hạ cho tài xế

-Gate làm lệnh out Gate

-In phiếu eir làm 2 bản kí và đóng dấu ( nếu có hư hỏng xác nhận và phân ghi chú). Gate giao cho tài xế kí 1 bản , gate giữ lại 1 bản

### 2.6.3. Giao container có hàng (PICK FULL)

PICK FULL : lấy cont hàng, khách hàng tới lấy cont Import (nhập khẩu) hạ từ tàu xuống ra công cảng



*Sơ đồ 4 : quy trình lấy cont hàng*

*(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)*

- Khách hàng cần gửi mail cho gate về việc làm hàng của mình
- Kiểm tra D/O khách hàng nộp
- +Kiểm tra hạn D/O
- +Quét mã QR xem có chính xác hay không ( tránh tình trạng làm giả )



MSC VIETNAM COMPANY LTD  
E.Town Central, 27th Floor, No 11 Doan Van Bo, Ward 13, District 4, Ho Chi Minh  
City, Vietnam  
Tel: (028) - 3636 39 39 - Fax: (028) - 3636 33 11  
Email: VN339-MSCVNSGNIMPDOCDEPT@msc.com

**DELIVERY ORDER**  
**LỆNH GIAO HÀNG**

**Consignee:**  
TO ORDER OF BNP PARIBAS, HO CHI MINH CITY  
BRANCH, VIETNAM

**Notify 1:**  
HYOSUNG DONGNAI CO., LTD  
N3 STREET, NHON TRACH 5 IZ, HIEP PHUOC  
TOWN, NHON TRACH DISTRICT, DONG NAI  
PROVINCE, VIETNAM ENC+TAX  
CODE: 3603277021 CONTACT: NOH HYON JEONG  
PHONE: 84-2513-566-000  
CNPTRADING@NAVER.COM

**For declaration to Terminal Eport (Dành cho khách hàng khai báo trên ePort của Cảng)**  
Release to (Người nhận lệnh) **CÔNG TY TRÁCH NHIỆM HỮU HẠN HYOSUNG ĐỒNG NAI**

Vessel (Tên tàu)	MSC MONTEREY	DO No (Số Lệnh)	DO002682023MSC
Voyage (Số chuyến)	HI251A	Bill of Lading (Số vận đơn)	MEDUD6567942
Arrival Date (Ngày tàu cập)	01/01/2023	DO Valid date (Hạn lệnh)	09/01/2023
Port of Loading (Cảng xếp hàng)	MOBILE		
Port of Discharge (Cảng cập)	VUNG TAU		
Discharge Terminal (Cảng dỡ hàng)	SSIT		
Place of Delivery (Cảng đích)	SUNNY STREAM TRUONG		
Place of empty return (Nơi hạ rỗng)	THO		
Destuff (Rút ruột)	No		
Container with special empty depot (Trả rỗng về nơi khác)	LUU BAI HET HAN: 08/01/23		

Kindly take notes for below important information (Vui lòng lưu ý các thông tin bên dưới)

Mục	Ghi chú
Phí chạy điện	N/A
Phí lưu bãi cont SOC	N/A
Phí lưu bãi	N/A

DO Validity is applied for both full containers pick up & empty return  
(Hạn lệnh là thời hạn để lấy container, đồng thời là thời hạn để Trả rỗng)

Container/Type/Seal	No. of Pkgs	Description	Weight & Measurement

Page 1 of 2

Sensitivity: Internal

Hình 1. 26 : Lệnh giao hàng

(Nguồn: cảng SSIT)

- Kiểm tra tờ khai hải quan , khai báo trên phần mềm Ecus xem đã đủ điều kiện qua khu vực giám sát hay chưa , tờ khai hải quan phải có mộc sổng của hải quan
- Kiểm tra cont cần lấy có nằm trên Yard
- Chú ý khi giao cont lạnh cần kiểm tra mail về các phí cần phải thu từ hãng tàu
- Sau đó in phiếu CMT ( Container Movement Ticket ) giao cho người nhập khẩu phiếu CMT có chữ ký của nhân viên làm CMT và dấu mộc của phòng Gate để



khách hàng thanh lý hải quan ( thanh lý hải quan bên cảng CMIT). Số giấy CMT tương ứng số cont trên CMT rồi đóng dấu và ký

-Khách hàng cầm CMT và bằng lái xe lấy BAT

**SSIT**  
 SP-SSA INTERNATIONAL TERMINAL  
 Phuoc Hoa Commune, Tan Thanh District, Baria Vungtau Province, Vietnam  
 Tel: (+84) 254 393 888. Ext: 501 (Gate CLerk)

Tên công ty: **CÔNG TY TNHH MỘT THÀNH VIÊN THIẾT VAS AN HƯNG TƯƠNG**  
 Hạn D/O: **11/28/2022**  
 D/O No:  
 Số BL: **MEDUD6104928**  
 Vessel code/ Tên mã tàu: **MISC GAYANE**      TRUCKER: **AHT**      Line: **MISC**      Chuyển: **FV245A**

STT	SỐ CONTAINER	ISO-SIZE TYPE
1	<b>BMOU5503083</b>	<b>40DH</b>
2	BMOU5924375	40DH
3	CAIU4913925	40DH
4	DFSU6295751	40DH
5	DRYU9016654	40DH
6	FBLU0162025	40DH
7	FFAU1701250	40DH
8	FFAU2178015	40DH
9	MEDU8973543	40DH
10	MSDU5921374	40DH

STT	SỐ CONTAINER	ISO-SIZE TYPE
11	MSMU4382269	40DH
12	MSMU6062921	40DH
13	MSMU7539808	40DH
14	MSNU7384612	40DH
15	TCLU5336974	40DH
16	TCNU1797342	40DH
17	TCNU5427393	40DH
18	TGBU9906183	40DH
19	TRHU7926100	40DH
20		

Gate officer/ Nhân viên cảng: **CÔNG TY TNHH LDDV CONTAINER QUỐC TẾ CẢNG SÀI GÒN (KIM THÁNH SSIT)**      Customer/ Khách Hàng:      Hải quan giám sát cảng:      Hải quan giám sát bãi:      **1N24**

LƯU Ý: - Đối với CMT có kèm mã vạch để ghi quy khách hàng giữ thẳng, không nhàu nát và trình CMT cho cảng khi vào nhận container  
 - Đối với CMT không kèm mã vạch, bắt buộc phải trình EDO khi vào cảng nhận container

**50 # 08520**  
**51 R 19001**

(Nguồn: cảng SSIT)

-Gate nhận CMT kiểm tra hạn D/O, nếu còn hạn thì Gate làm lệnh lấy container PICK FULL trên hệ thống Mainsail và chọn cont trên SPINNAKER, còn hết hạn lấy cont thì khách hàng phải liên hệ với hãng tàu để làm thủ tục gia hạn D/O rồi gate mới tiến hành làm lệnh được

-Chọn container trên hệ thống SPINNAKER theo nguyên tắc:

+Nếu cont ở bãi block RTG : lấy từ tier cao nhất → thấp nhất theo thứ tự từ A → Z. Nếu chỉ còn 2 Row cuối sẽ lấy theo thứ tự từ trên → xuống và thứ tự A → Z

+Nếu cont để ở bãi W : lấy theo thứ tự alphabet từ A → H và lấy theo tier (mặt cắt lớp) cao xuống thấp, bãi này dùng Top Pick và Side Pick nên bắt buộc phải lấy từ row ngoài cùng vào

-Kiểm tra tải trọng xe + container khi nhập vào file có báo quá tải hay không

-Đưa số cont và vị trí lấy cont cho khách hàng

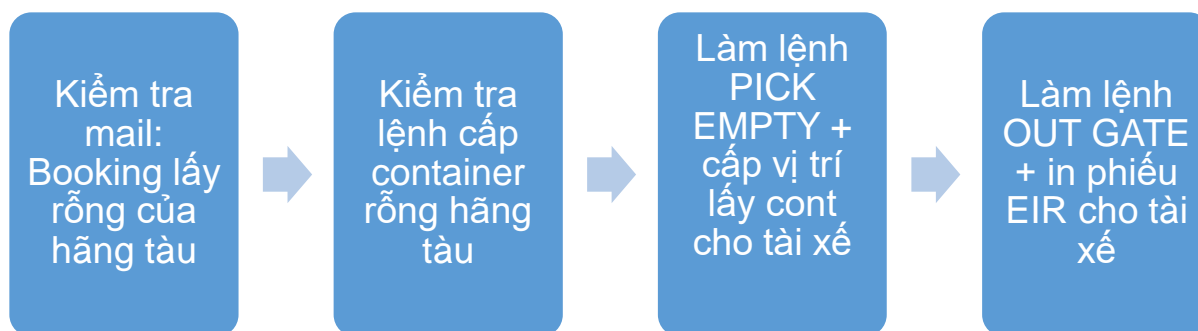
-Thông báo Dispatcher để chuẩn bị cầu

-Xe lấy cont ra Gate kiểm số cont, size type đúng trên hệ thống

- Tài xế kiểm tra cont , nếu có hư hỏng gate sẽ note vào phần ghi chú
- Đối với line MSC , cần quét mã để Release Container trên hệ thống của MSC
- Gate làm lệnh OUT GATE và in phiếu eir làm hai bản có đóng dấu, đưa tài xế kí và ghi số điện thoại, sau đó đưa tài xế một bản và Gate giữ lại một bản

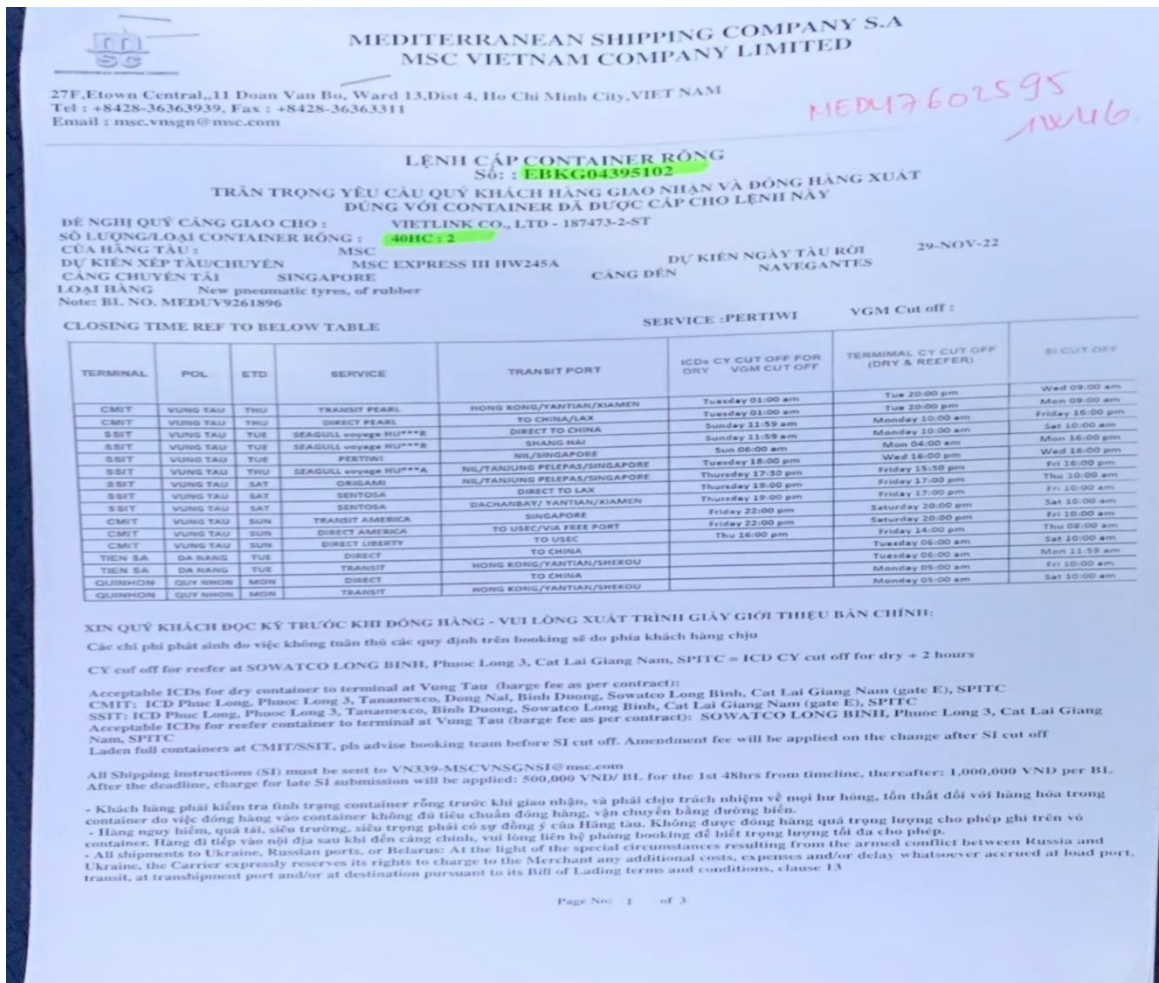
#### 2.6.4.Giao container rỗng ( PICK EMPTY)

PICK EMPTY : Lấy cont rỗng ra khỏi cảng, khách lấy cont rỗng để đóng hàng



Sơ đồ 5 : quy trình lấy cont rỗng  
(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)

- Kiểm tra mail : booking lấy rỗng ( hãng tàu đã gửi mail xác nhận chưa )
- Khách hàng nộp lệnh cấp rỗng của hãng tàu cho Gate, kiểm tra :
  - +Ngày được phép giao cont
  - +Số lượng được phép giao
  - +Giao loại cont gì
- +Gate đối chiếu lệnh cấp rỗng của khách hàng với file của hãng tàu gửi xem có chính xác hay không



Hình 1. 27 : Lệnh cấp rỗng

(Nguồn: cảng SSIT)

-Gate sẽ ưu tiên cấp rỗng những cont đã qua sửa chữa , cont đẹp, nhưng trong trường hợp cảng hết những cont đẹp (loại A, B) trước khi khách hàng lấy sẽ qua bộ phận giám định kiểm cont, nếu đủ điều kiện mới cấp cho khách hàng.

-Cấp seal của hãng tàu cho khách hàng

-Nếu cont chỉ định thì không cần chọn, nếu cont không chỉ định thì Gate lọc cont theo hãng tàu chọn cont theo quy tắc trên SPINNAKER. Sau khi chọn được cont Gate làm lệnh Pick Empty trên hệ thống cho ghi vị trí số cont cho tài xế vào lấy

-Tài xế kiểm cont, nếu cont bị rách hay bất kỳ lỗi gì không phù hợp với yêu cầu của khách hàng thì tiến hành đổi cont rỗng khác cho khách hàng



- Xe lấy cont ra Gate kiểm tra số cont , size type đúng trên hệ thống
- Gate làm lện OUT GATE , in phiếu EIR làm 2 bản có đóng dấu, Gate giao cho tài xế 1 bản, Gate giữ lại 1 bản

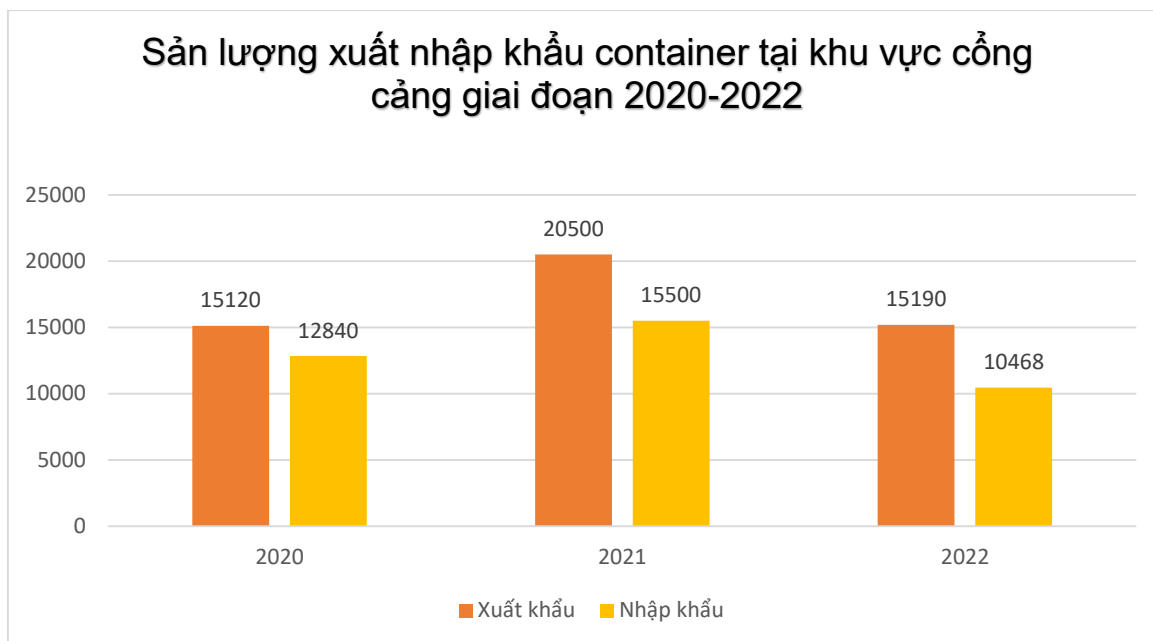
**2.7. Sản lượng xuất nhập khẩu container tại khu vực cổng cảng trong năm 2020,2021,2022**

*(Đơn vị tính qua từng năm : hàng nghìn)*

	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Export</b>	15120	20500	15190
<b>Import</b>	12840	15500	10468
<b>Total Container</b>	27960	36000	25658
<b>Total Teu</b>	44740	57606	41057

*Bảng 1 5 : Sản lượng xuất nhập khẩu container tại khu vực cổng cảng trong năm 2020,2021,2022*

*(Nguồn : tác giả tự tổng hợp )*



**Biểu đồ 1 : Sản lượng xuất nhập khẩu container tại khu vực cổng cảng giai đoạn 2020-2022**

*(Nguồn: tác giả tự tổng hợp)*

### **Nhìn chung :**

Từ lúc bắt đầu đi vào khai thác hàng container cho đến nay, cảng đã tăng trưởng một cách vượt bậc ,luôn giữ được phong độ trong những năm đầu khai thác và làm hàng container.

Đỉnh điểm là năm 2021 số lượng container đạt 57606 TEU cao hơn gần 2 lần so với năm 2020 (đạt 44740 TEU) và gấp 1,5 lần so với năm 2022 ( đạt 41057 TEU). Điều này chứng tỏ nghiệp vụ làm hàng container tại Cảng SSIT ngày càng chuyên nghiệp, đạt được sự tin cậy của khách hàng mang về doanh thu cao cho Cảng. Năm 2022 do bị suy thoái kinh tế và hậu quả của covid nên kinh tế toàn cầu, nên sản lượng xuất nhập khẩu có sự giảm sút khá rõ rệt. Nhưng cảng SSIT đang nỗ lực hoàn thiện cũng như thúc đẩy nhiều chính sách về dịch vụ Logistics để có thể mang lại sự hài lòng cho khách .Tổng thể, qua 3 năm cảng vẫn giữ được sản lượng trung bình trên 40000 TEU Dự đoán trong tương lai, lượng container sẽ duy trì trên mức 70000 TEU mỗi năm

### **2.8.Tình hình kiểm soát tải trọng trong năm 2022**

*(Đơn vị tính theo tổng số container: Hàng nghìn ; đơn vị tính theo tổng trọng lượng : Hàng Triệu tấn)*

Nội dung	Tổng số container	Tổng trọng lượng	Được phép	Không đủ điều kiện
Số lượng	25.231	471.204.323	25.093	138

Bảng 1 6: Tình hình kiểm soát tải trọng trong năm 2022

(Nguồn : Theo số liệu của công ty SSIT)

\*Nhận xét : Mục tiêu KSTT phương tiện tại các cảng biển có ý nghĩa đặc biệt quan trọng, bởi khối lượng vận chuyển hàng hóa lên đến 471 triệu tấn (gồm cả hàng xuất và nhập). Trước khi ra hoặc dờ cảng SSIT, phần lớn hàng hóa đều được vận chuyển bằng đường bộ. Vì thế nếu kiểm soát tốt tải trọng tại cảng biển là có thể kiểm soát gần một nửa số hàng hoá vận chuyển trên toàn quốc. Cảng SSIT luôn siết chặt việc kiểm soát tải trọng xe , hầu hết tất cả các xe đều chấp hành đúng nội quy của cảng nên dấu hiệu bị quá tải là không có, nhưng bên cạnh đó còn tồn đọng vấn đề là hết hạn đăng kiểm số đầu xe và sổ mooc, nếu trong quá trình làm việc nhân viên bộ phận Gate phát hiện ra điều này sẽ lập tức lấy sổ đăng ký mới của tài xế và cập nhật, nếu không có sẽ không cho phép hạ hàng hoặc lấy hàng.

## 2.9.Ưu điểm và nhược điểm của hoạt động giao nhận container

### \*Ưu điểm :

- Đội ngũ trong ban lãnh đạo chuyên nghiệp, công tâm, nhiệt huyết luôn quan tâm và thúc đẩy nhân viên ngày một tốt hơn. Luôn có sự kết nối chặt chẽ với nhân viên nên mọi vấn đề trong công việc được xử lý vô cùng nhanh chóng và trơn tru.
- Môi trường làm việc giữa các đồng nghiệp với nhau cực kỳ vui vẻ và dễ chịu, luôn tạo cảm giác thoải mái khi đến nơi làm việc. Chính vì điều này, nên năng suất làm việc của nhân viên rất tốt.
- Công ty có một phương hướng và kế hoạch phát triển cụ thể rõ ràng. Các ban giám đốc luôn cập nhật được mọi biến động của kinh tế thị trường thế giới để có mục tiêu và ngã rẽ phù hợp cho doanh nghiệp, luôn nắm bắt nhu cầu của khách hàng để có thể làm hài lòng mọi dịch vụ mà doanh nghiệp cung cấp

-Các trang thiết bị hiện đại, luôn được bảo trì thường xuyên nên đảm bảo được sự an toàn cho tất cả nhân viên làm việc trực tiếp ngoài bãi, cũng như các máy tính đời mới nhất để hỗ trợ cho công việc của các nhân viên được diễn ra nhanh chóng và hiệu quả nhất

-Đội ngũ nhân viên đa số làm việc theo đúng chuyên ngành nên luôn có cái nhìn tường tận trong công việc, cập nhật và thay đổi theo đúng xu hướng và yêu cầu của cấp trên, có tinh thần trách nhiệm cao nên luôn tạo được sự tin tưởng đối với khách hàng.

-Chính sách và quyền lợi của công ty tốt, luôn khuyến khích và khen thưởng nhân viên trong các dịp lễ tết hoặc bệnh tật. Điều này, giúp tinh thần làm việc của mọi người tốt hơn và muốn cống hiến nhiều hơn.

**\*Nhược điểm:**

-Quy trình cấp rỗng :

+Thiếu những cont loại A,B để cấp cho khách hàng, vì vậy khi cấp rỗng tài xế phải đổi cont ít nhất 2 lần/lượt, nhưng đa số đều những cont không đủ điều kiện để đóng hàng, xảy ra những tình huống bất cập như :

+Những cont khách hàng không đồng ý lấy, Gate sẽ không được phép đổi liền mà tài xế phải chạy lại khu vực giám định cont để bộ phận sửa chữa kiểm tra xác định lại một lần nữa, Có những tài xế phải chờ từ 7-8 tiếng mới có thể lấy rỗng từ cảng → làm mất khá nhiều thời gian của cả đôi bên và tốn chi phí di chuyển cũng như cảm giác khó chịu cho khách hàng

+Còn trường hợp những cont đã được bộ phận sửa chữa cont giám định và xác nhận đủ điều kiện những khách hàng vẫn không chịu lấy, → do tiêu chuẩn của khách hàng cao ,đội ngũ kiểm cont chưa làm việc thật sự kỹ càng, khách hàng cần lấy cont để đóng những mặt hàng thời trang nên đòi hỏi cont phải đẹp sạch sẽ cả ngoài và trong. Nhưng cảng không còn đủ cont có điều kiện cao.

+Bộ phận sửa chữa cont không đủ nhân lực để làm việc, chưa biết ưu tiên những cont đúng với nhu cầu của khách hàng ,dẫn đến thiếu loại cont khách hàng cần

+Bộ phận sửa chữa cont chưa có mặt kịp thời để làm việc khi khách hàng cần kiểm tra cont, có lúc khách hàng phải đợi 30' mới có người ra xử lý.

-Về nghiệp vụ kiểm cont :

+Chưa có đội ngũ kiểm soát chuyên nghiệp tại khu vực cổng cảng , với những kiểm soát viên nhân viên Gate sẽ là người làm việc này nhưng chỉ có thể xác định những lỗi cơ bản như : phình , lủng , móp, cong . Điều này chưa đảm bảo được chất lượng tuyệt đối trước khi cho xuất tàu

+Gây ra tình trạng kẹt xe : Những ngày khách hàng có nhu cầu cao như vừa hạ vừa lấy rỗng về, thì nhân viên phải vừa chạy ra kiểm soát vừa out kiểm soát, không kịp để xử lý nên gây tình trạng tắc nghẽn hai làn. Khách hàng phải đợi lâu

-Lỗi hệ thống :

+Các thiết bị và phần mềm máy tính làm việc liên tục không được bảo trì thường xuyên nên gây nên bị đứng hoặc rất chậm nên phải mất thời gian để chạy lại làm cho quy trình bị kéo dài khách hàng phải chờ đợi, và bị kẹt xe

-Đào tạo nguồn nhân lực

+Công ty bổ sung thêm những lớp học, hoặc các cuộc giao lưu giữa các bộ phận với nhau, để mọi người có thể cởi mở hơn về những khó khăn đang gặp phải cũng như những điều mà các bộ phận cần phải khắc phục. Kiến thức là vô tận, mỗi ngày sẽ có những thay đổi mới nên bản thân mỗi người luôn phải cố gắng nâng cấp bản thân, luôn tìm ra những điều chưa tốt của mình để có thể tạo nên một tập thể tốt và giúp cho công việc nói riêng và công ty ngày một tốt hơn.

## **CHƯƠNG III: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN CONTAINER TẠI KHU VỰC CÔNG CẢNG SSIT**

### **3.1. Định hướng phát triển dài hạn của công ty**

#### **3.1.1. Định hướng phát triển của cảng SSIT**

Trong những năm tới, cảng SSIT hướng tới mục tiêu phát triển trở thành cảng lớn nhất trong khu vực miền nam Việt Nam. Hình thành các loại hình đa dịch vụ và đa chức năng tận dụng nguồn lực từ bên trong và bên ngoài để đẩy mạnh sự phát triển của công ty trong thời gian tới. Nâng cao năng lực cạnh tranh để có thể đáp ứng nhu cầu thị trường ngày càng gia tăng và đòi hỏi sự chuyên nghiệp cao trong tác phong làm việc và cung ứng dịch vụ hiệu quả đạt chi phí tối ưu nhất.

#### **3.1.2. Phương hướng hoạt động kinh doanh của cảng SSIT trong thời gian tới**

Đứng trước việc đang bắt đầu gặt hái thành quả sau những nỗ lực cố gắng, thể hiện qua doanh thu và lợi nhuận tăng dần theo từng năm thì công ty đã đề ra các phương án phân đầu nhằm duy trì và phát triển hơn nữa những gì mà cảng đang có:

Đẩy mạnh công tác nghiên cứu thị trường, tiếp cận tới các khách hàng tiềm năng trong tương lai nhằm đạt được kết quả doanh thu tăng trưởng hơn hiện tại.

- Chú trọng vào việc đầu tư vào nguồn nhân lực, nâng cao trình độ nhân viên thông qua các khóa học có trả lương và khuyến khích nhân viên sắp xếp thời gian hợp lý để tham dự.
- Công ty cần chú trọng hơn nữa trong việc hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ và cung cấp nguồn nhân lực để có thể có một môi trường nhân lực với kỹ năng tốt nhất để hỗ trợ các hoạt động khai thác cảng của công ty.
- Linh hoạt hơn trong chính sách khen thưởng, chính sách tiền lương, kỷ luật nhằm kích thích cán bộ nhân viên có tinh thần tích cực hơn trong công việc.
- Đề ra những chính sách nhằm giữ lấy người tài, nhân viên làm lâu năm trong công ty như: Đề bạt tăng chức, thưởng KPI, tăng lương để tránh việc mất đi những nhân viên có năng lực.

•Luôn cải tiến các trang thiết bị, cơ sở hạ tầng để đảm bảo được sự an toàn và hoạt động của các quy trình diễn ra một cách chuyên nghiệp và kết quả tốt

### **3.2.Giải pháp nâng cao hoạt động giao nhận container tại khu vực cổng cảng SSIT**

#### **3.2.1.Nhóm giải pháp liên quan đến nguồn lực**

Giải pháp 1 : Chiến lược đào tạo nhân lực

Việc thao tác trên máy tính cũng thỉnh thoảng bị sai sót đối với nhân viên ở bộ phận Gate, bị miss mail hoặc chưa hiểu rõ về các trình tự làm lệnh cũng ảnh hưởng không ít đến quá trình làm việc. Chính vì vậy, việc thường xuyên đào tạo, huấn luyện nhân viên là việc rất cần thiết trong việc phát triển công ty lâu dài

Ưu điểm : Tổ chức các cuộc gặp gỡ giữa các nhân viên trong bộ phận Planning để mọi người có thể cởi mở gắn kết với nhau hơn, từ đó dễ dàng giao lưu học hỏi và chia sẻ kiến thức với nhau. Điều này sẽ thúc đẩy quá trình làm việc cũng như các hoạt động giao nhận tại khu vực cổng cảng diễn ra một cách nhanh chóng và trơn tru hơn, hiệu quả hơn

Nhược điểm :

- Do tính chất công việc phải làm việc theo ca nên rất khó tập trung đầy đủ tất cả nhân viên trong từng buổi huấn luyện

- Tăng chi phí cho việc tổ chức

Việc số lượng hàng hóa khai thác của cảng càng ngày càng tăng mạnh thì việc bổ sung thêm nguồn nhân lực là vô cùng quan trọng. Tuy nhiên giải pháp tuyển dụng thêm nhân lực kèm theo đó là đào tạo nhân viên mới để trở nên chuyên nghiệp hơn lại là cả quá trình và mất rất nhiều thời gian. Vì thế giải pháp khả thi có thể áp dụng ngay hiện nay đó là chiến lược đào tạo nhân viên tại công ty để nâng cao khả năng xử lý công việc một cách chính xác ,nhanh chóng và chuyên nghiệp của nhân viên làm hài lòng khách hàng, thu hút thiện chí hợp tác lâu dài.

Giải pháp 2 : Đánh giá năng lực nhân viên thường xuyên

Công ty nên thường xuyên làm các bài kiểm tra năng lực chuyên môn và kỹ năng trong công việc cho nhân viên. Dựa vào kết quả đó để biết được nhân viên đang ở mức năng lực nào, đồng thời sẽ có hình thức khen thưởng cho những nhân viên có

thành tích xuất sắc để tạo động lực thúc đẩy tinh thần cải thiện thành tích tốt hơn cho những nhân viên chưa tốt

Ưu điểm:

- Tạo động lực giúp nhân viên tốt hơn từng ngày, lấy thành tích và sự khen thưởng để giúp nhân viên có quyết tâm làm việc hơn
- Sàn lọc được chất lượng nhân viên của công ty

Nhược điểm :

- Mất nhiều thời gian

### **3.2.2.Nhóm giải pháp liên quan đến chiến lược phát triển của công ty**

Giải pháp 1: Chiến lược tạo sự khác biệt, chuyên nghiệp

Quan tâm đến chính sách sản phẩm, dịch vụ, đưa ra giá thành cạnh tranh hơn so với các cảng trong khu vực Cụm cảng Cái Mép- Thị Vải đồng thời tuyển dụng đào tạo đội ngũ nhân viên có chuyên môn cao thành lập các chỉ số như KPI ( Key Performance Indicator) để đánh giá hiệu quả lao động của nhân viên thể hiện khả năng giải quyết chuyên nghiệp của công ty

Ưu điểm:

- Thu hút khách hàng hơn về cả giá thành và chất lượng dịch vụ chuyên nghiệp
- Tăng thêm uy tín cho công ty bằng việc sử dụng đội ngũ nhân viên có khả năng giải quyết công việc hiệu quả, chuyên nghiệp và an toàn.

Nhược điểm :

Khó khăn trong việc cân đối chi phí để đưa ra giá thành cạnh tranh hơn

Giải pháp 2 : Chiến lược duy trì và củng cố các mối quan hệ với khách hàng  
Việc đơn giản hóa các thủ tục của khách hàng thông qua các dịch vụ hiệu quả , liên tục tìm hiểu ,liên hệ, thăm hỏi các khách hàng trung thành và thu hút các đối tác mới tiềm năng, chăm sóc khách hàng hậu bán hàng là chiến lược vô cùng hiệu quả để tăng mối quan hệ với khách hàng, tăng dịch vụ, tăng lợi nhuận.

Ưu điểm:

- Chi phí thấp
- Giữ chân khách hàng dài lâu



- Tăng quy mô và số lượng khách hàng một cách đáng kể giúp lợi nhuận tăng kéo theo nhiều

- Thu hút nhiều đối tác tiềm năng

Nhược điểm:

- Đòi hỏi nắm rõ tâm lý của từng phân khúc khách hàng, hiểu rõ yêu cầu của từng khách hàng, thường xuyên giữ mối liên lạc với họ, quan tâm chia sẻ những mối bận tâm, khó khăn của khách hàng để hướng họ vào các dịch vụ của công ty.

- Thời gian lâu dài SSIT được thành lập từ năm 2006 , Cảng đi vào hoạt động từ tháng 10/2014 nhưng ảnh hưởng của suy thoái kinh tế nên cảng chỉ đón hàng rời để duy trì

hoạt động. Tuy nhiên tới 14/6/2018 cảng SSIT mới đón chuyển tàu container đầu tiên đánh dấu bước đầu trong lĩnh vực khai thác hàng container. Trong bối cảnh công ty đang phát triển như hiện nay, việc bỏ ra chi phí quá lớn để hoàn thiện cơ sở hạ tầng và cải tiến trang thiết bị là trở ngại rất lớn. Việc cân đối giá thành chi phí sản phẩm dịch vụ cũng được ban lãnh đạo công ty rất quan tâm, song với quy mô chưa đủ lớn thì việc tạo khác biệt về giá thành cũng là khó khăn đối với phía công ty. Chính vì vậy, giải pháp khả thi nhất chính là Chiến lược duy trì và tạo mới các mối quan hệ với khách hàng để giữ chân khách hàng cũ và thu hút khách hàng tiềm năng. Tạo mối quan hệ thân thiết với khách hàng thông qua việc : thăm hỏi, quan tâm chia sẻ khi khách hàng gặp khó khăn hay có niềm vui. Đây chính là cách quảng cáo hiệu quả nhất và tốn ít chi phí vì có thể duy trì khách hàng cũ và có thêm khách hàng mới thông qua các mối quan hệ và phương thức “truyền miệng”.

Giải pháp 3 : Chiến lược về đa dạng các dịch vụ Logistics

Cảng biển và dịch vụ Logistics có mối quan hệ hữu cơ gắn kết, có cảng biển thì phải có dịch vụ Logistics đi kèm để hỗ trợ và nâng cao hiệu quả khai thác cũng như nhu cầu của khách hàng. Khi các dịch vụ Logistics đi kèm hiệu quả cũng như phong phú sẽ làm tăng sự hài lòng , sự tin tưởng của khách hàng. Hiện tại ở cảng mới có dịch vụ sửa chữa cont , trong thời gian tới cần có phương hướng cũng như kế hoạch bổ sung thêm các dịch vụ như : khai báo hải quan , thuế, bảo hiểm, đại lý tàu biển để đa dạng hơn. Nâng cấp và mở rộng hệ thống kho bãi, các trang thiết bị bốc xếp, vận chuyển chuyên dùng và các dịch vụ hỗ trợ khác.

Ưu điểm :

- Xây dựng được lòng tin vững chắc cho khách hàng, khả năng hợp tác lâu dài
- Thu hút những khách hàng mới
- Tiết kiệm thời gian
- Tạo được vị thế cạnh tranh vững chắc trong khu vực
- Là sự lựa chọn ưu tiên của khách hàng

Nhược điểm :

- Nguồn nhân lực phục vụ cho dịch vụ logistics chưa qua đào tạo bài bản còn thiếu và yếu, chưa đáp ứng yêu cầu, đặc biệt thiếu các chuyên viên logistics giỏi có năng lực ứng dụng và triển khai tại các doanh nghiệp. Trong số các doanh nghiệp nội địa hiện nay, có tới 93 – 95% người lao động không được đào tạo bài bản, chủ yếu làm dịch vụ ở các chuỗi cung ứng nhỏ như: Giao nhận, kho bãi, xử lý vận đơn...
- Tốn kém chi phí

### **3.2.3.Nhóm giải pháp liên quan đến các thủ tục trong quy trình cấp rộng**

Giải pháp 1 : Ưu tiên sửa chữa những cont khách hàng cần

Tại cảng thường xuyên xảy ra tình trạng dư những loại cont khách hàng chưa cần tới. Chẳng hạn , khách hàng cần gấp 20 cont loại 20 DR đẹp để đóng những mặt hàng thời trang nhưng cảng chỉ đang có loại cont 40 DH , 40 DR hoặc chỉ có còn 10 cont loại 20DR và 10 cont loại 20DR nhưng chưa qua sửa chữa và chưa phù hợp với điều kiện cần của khách hàng. Như vậy, sẽ làm ảnh hưởng đến quá trình làm hàng cũng như mất uy tín của công ty đối với đối tác

Ưu điểm :

- Phục vụ khách hàng kịp lúc, giảm thiểu sự phàn nàn và thất vọng của khách hàng
- Là sự lựa chọn hàng đầu cho khách hàng
- Giảm thiểu những tình huống rắc rối mà nhân viên Gate phải đối diện ( có những ngày tài xế phải chờ quá lâu để được đổi cont theo đúng tiêu chí của chủ hàng, nhưng nếu vào thời gian giao ca họ phải chờ đến tận 2-3 tiếng sau đó mới được làm việc , nhưng nếu không may có thể lại phải đổi cont tiếp tục điều này khiến cho họ bị khó chịu vì phải chạy xe đường dài mệt mỏi và vừa phải liên tục chờ đợi lấy

được cont đẹp. Chính vì bị sức ép từ nhiều phía, đôi khi có những lời lẽ không hay và xúc phạm đến nhân viên tại booth. )

Nhược điểm :

- Cần nắm rõ được nhu cầu khách hàng
- Thiếu nhân lực làm việc tại khu vực sửa chữa cont, vào những tối thứ 7 chủ nhật thường thì sẽ không có người trực

### **3.2.4.Nhóm giải pháp liên quan đến nghiệp vụ kiểm container**

Giải pháp 1 : Tuyển dụng đội ngũ có chuyên môn

Vào những ngày nhu cầu khách hàng tăng cao, sản lượng qua cổng nhảy vọt, nhân viên tại booth vừa phải làm lệnh , out cont , kiểm cont và xác nhận tình trạng cont rất nhiều công việc một lúc nên có thể bị sai sót trong quá trình kiểm tra cont. Bên cạnh đó, nhân viên cũng chưa qua lớp đào tạo chuyên sâu về việc kiểm cont nên chỉ xác nhận được những lỗi cơ bản. Vì vậy, cần có một bộ phận chuyên nghiệp đảm nhận việc này để đảm bảo được chất lượng cont khi ra vào cảng một cách chính xác

Ưu điểm :

- Giảm thiểu được khối lượng công việc của một nhân viên ,năng suất làm việc nhanh chóng tăng tính chuyên nghiệp cho công ty.
- Khả năng xác nhận tình trạng cont chính xác cao.
- Giảm thời gian giao nhận của quy trình cũng như sự chờ đợi của khách hàng

Nhược điểm

- Tốn kém về chi phí
- Thời gian không cao điểm hoặc những ca hàng số lượng ít thì nhân viên không có việc làm gây lãng phí

### **3.2.5.Nhóm giải pháp liên quan đến lỗi hệ thống**

Giải pháp 1 : Theo dõi và kiểm tra định kì các thiết bị , thay thế những thiết bị hay hư hỏng và đã cũ

Các hệ thống máy tính cũng như thiết bị hoạt động liên tục trong thời gian đã quá lâu, nên thường xuyên xảy ra tình trạng máy bị đơ, bị lag , nên phải thoát ra đăng nhập lại từ đầu nên thời gian làm quy trình bị kéo dài , khách hàng phải chờ lâu. Vì

thế, phải luôn thường xuyên kiểm tra các thiết bị làm việc đặc biệt là khu vực công  
cảng, sau mỗi lần kiểm tra cần phải thống kê lại số lượng thiết bị còn có thể sử dụng  
được cũng như các thiết bị thường xuyên hư hỏng để có những phương pháp xử lý  
kịp thời, vệ sinh các thiết bị hằng ngày để tránh tình trạng bụi bám vào các thiết bị  
bên trong, khi có thông báo bị lỗi phần mềm bộ phận IT nên có mặt kịp thời để xử  
lý

Ưu điểm :

- Giảm thời gian làm quy trình cho khách hàng, có tính chuyên nghiệp hơn
- Xử lý công việc nhanh chóng hơn

Nhược điểm:

- Việc thay thế các thiết bị tốn kém chi phí cho doanh nghiệp
- Vào ban đêm không có bộ phận IT

## KẾT LUẬN

Nhìn chung công ty có những chính sách phù hợp trong hoạt động kinh doanh, và cùng không ngừng nỗ lực để có chỗ đứng vững chắc trên thị trường trong nước và ngoài nước. Đây chính là nhờ sự tổ chức làm việc chặt chẽ chuyên nghiệp của bộ máy công ty và sự nỗ lực của toàn bộ anh chị em trong công ty. Bên cạnh đó có thể nói SSIT là công ty có văn hóa tốt, không khí làm việc thoải mái đồng thời có nhiều chính sách đãi ngộ nhân viên. Cũng như tất cả các công ty thương mại khác đang hoạt động. Mục tiêu lớn nhất của SSIT trong thời gian tới là trở thành một cảng trung chuyển hàng hóa quốc tế. Đảm bảo thế lực trong kinh doanh cũng là một vấn đề cần thiết trong hoạt động kinh doanh hiện nay. Thế lực trong kinh doanh là sự chiếm lĩnh thị trường, tỷ trọng chiếm lĩnh thị trường, mở rộng thị trường mục tiêu, tăng trưởng số lượng hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua cảng.

Quá trình thực tập tại CÔNG TY LIÊN DOANH DỊCH VỤ CONTAINER QUỐC TẾ CẢNG SÀI GÒN – SP-SSA(SSIT) đã tạo cho em cơ hội quý báu để tiếp xúc với thực tế, được làm việc như một nhân viên chính thức của SSIT, em có cơ hội tìm hiểu cặn kẽ về giấy tờ liên quan đến các quy trình giao nhận, cách ứng xử với tài xế và khách hàng, xử lý các tình huống trong quá trình làm việc. Em hy vọng trong tương lai, cùng với những nỗ lực của cán bộ nhân viên trong công ty và những lợi thế của cảng, khắc phục kịp thời những khó khăn khuyết điểm, SSIT sẽ vươn tới những mục tiêu cao hơn, xa hơn của mình.

Một lần nữa em xin chân thành cảm ơn cô Võ Thị Hồng Minh – Giảng viên hướng dẫn, Ban Giám Đốc và toàn thể các anh chị trong công ty đã tận tình chỉ bảo và hướng dẫn em hoàn thành bài luận này.

Em xin chân thành cảm ơn.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

[www.ssit.com.vn](http://www.ssit.com.vn)

[Spinnaker | Vessel, Rail & Container Yard Planning Management System](#)

[\(tideworks.com\)](http://tideworks.com)

[Phân loại container - Các loại container đường biển \(container-transportation.com\)](#)