

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

**NÂNG CAO QUY TRÌNH XẾP DỠ HÀNG THÉP
TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VINA LOGISTICS**

Trình độ đào tạo: Đại Học

Ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Giảng viên hướng dẫn: TS. Hà Minh Hiếu

Sinh viên thực hiện: Hoàng Thị Hồng Nhung

MSSV: 21030221

Lớp: DH21LG1

Bà Rịa - Vũng Tàu, năm 2025

PHIẾU GIAO ĐỀ TÀI KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

(Đính kèm Quy định về việc tổ chức, quản lý các hình thức tốt nghiệp DH ban hành kèm theo Quyết định số /QĐ-BVU ngày // của Hiệu trưởng Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu)

Họ và tên sinh viên : Hoàng Thị Hồng Nhung
Ngày sinh : 10/12/2003
MSSV : 21030221
Lớp : DH21LG1
Email : nhungphotohong@gmail.com
Điện thoại : 058 974 1235
Trình độ đào tạo : Đại học
Hệ đào tạo : Chính quy
Ngành : Logistics
Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

1. Tên đề tài: NÂNG CAO QUY TRÌNH XẾP DỠ HÀNG THÉP TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VINA LOGISTICS

2. Giảng viên hướng dẫn: TS.Hà Minh Hiếu

3. Ngày giao đề tài: 01/12/2024

4. Ngày hoàn thành khóa luận tốt nghiệp: 07/01/2025

Thành phố Vũng Tàu, ngày 07 tháng 01 năm 2025

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

(Ký và ghi rõ họ tên)

SINH VIÊN THỰC HIỆN

(Ký và ghi rõ họ tên)

TRƯỞNG BỘ MÔN

(Ký và ghi rõ họ tên)

TRƯỞNG KHOA

(Ký và ghi rõ họ tên)

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

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên hướng dẫn:

Học hàm, học vị: Chuyên ngành:

.....

Đơn vị công tác:

.....

- Họ và tên sinh viên: MSSV:

Lớp: Khoa:

.....

Tên đề tài:

.....

.....

...

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang:

Số chương:

+ Số bảng số liệu:

Số hình vẽ:

+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

2.1. Nhận xét về hình thức:

.....

.....

.....

.....

2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....

.....

.....

.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....

.....

.....

.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....

.....

.....

.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....

.....

.....

.....

.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....

.....

.....

.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....

.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....

.....

.....

.....

.....

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

.....

.....

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

IV. Đánh giá

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

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

Không được bảo vệ: ☐

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

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

(Ký và ghi rõ họ tên)

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

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên phản biện:

Học hàm, học vị: Chuyên ngành:

.....

Đơn vị công tác:

.....

- Họ và tên sinh viên: MSSV:

Lớp: Khoa:

.....

Tên đề tài:

.....

.....

...

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang:

Số chương:

+ Số bảng số liệu:

Số hình vẽ:

+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

2.1. Nhận xét về hình thức:

.....

.....

.....

.....

2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....

.....

.....

.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....

.....

.....

.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....

.....

.....

.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....

.....

.....

.....

.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....

.....

.....

.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

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

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

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

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
IV. Đánh giá

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

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

Không được bảo vệ: ☐

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

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

(Ký và ghi rõ họ tên)

LỜI CẢM ƠN

Sau thời gian thực tập tại Công ty Cổ phần Vina Logistics, em đã có cơ hội tổng hợp và hệ thống hóa những kiến thức đã được học trong suốt quá trình học tập. Đây cũng là dịp để em kết nối những kiến thức lý thuyết trong sách vở với thực tế, đồng thời trau dồi thêm vốn hiểu biết chuyên môn đặc biệt là về quy trình, phương án và các dụng cụ xếp dỡ hàng Thép.

Trong suốt thời gian thực tập dù không dài nhưng em đã học hỏi được nhiều bài học quý giá từ thực tiễn, mở rộng tầm nhìn và tích lũy thêm kinh nghiệm làm việc. Những trải nghiệm này là hành trang quan trọng giúp em tự tin hơn khi bước vào môi trường làm việc thực tế sau này.

Em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban lãnh đạo Công ty Cổ phần Vina Logistics, đặc biệt là phòng Điều độ khai thác, vì đã tạo điều kiện thuận lợi và tận tình hướng dẫn em trong quá trình thực tập.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến Ban Giám hiệu trường Đại học Bà Rịa – Vũng Tàu (BVU) và đặc biệt là TS. Hà Minh Hiếu. Nhờ sự hướng dẫn tận tình và sự hỗ trợ quý báu của Thầy, em đã hoàn thành khóa luận tốt nghiệp một cách hiệu quả. Sự chỉ dẫn của Thầy không chỉ giúp em nâng cao kiến thức mà còn là nguồn động lực để em cố gắng hoàn thiện bài làm của mình.

Do thời gian thực tập có hạn và kinh nghiệm thực tế của em còn hạn chế, nên bài khóa luận không tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được những góp ý của Thầy để em có thể tiếp tục hoàn thiện hơn nữa trong tương lai.

Cuối cùng, em xin kính chúc Thầy TS. Hà Minh Hiếu và toàn thể cán bộ, nhân viên Công ty Cổ phần Vina Logistics luôn dồi dào sức khỏe, thành công trong công việc và đạt được nhiều thành tựu trong thời gian tới.

Em xin chân thành cảm ơn!

....., ngày tháng 01 năm 2025

Sinh viên thực hiện

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN.....	x
DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT.....	xiv
DANH MỤC CÁC BẢNG.....	xv
DANH MỤC CÁC SƠ ĐỒ.....	xv
DANH MỤC CÁC HÌNH.....	xvi
LỜI MỞ ĐẦU.....	1
1 Lý do thực hiện đề tài.....	1
2 Mục tiêu thực hiện đề tài.....	3
3 Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	3
4 Phương pháp nghiên cứu.....	3
5 Kết cấu của đề tài.....	4
CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN VINA LOGISTICS.....	5
1.1 Lịch sử hình thành và quá trình phát triển.....	5
1.1.1 Tên doanh nghiệp.....	5
1.1.2 Đơn vị chủ quản:.....	5
1.1.3 Địa chỉ liên lạc:.....	6
1.1.4 Các công ty thành viên và công ty liên doanh.....	7
1.1.5 Tầm nhìn:.....	8
1.1.6 Sứ mệnh:.....	8
1.1.7 Giá trị cốt lõi:.....	9
1.1.8 Cơ sở hạ tầng.....	9
1.2 Cơ cấu tổ chức.....	11
1.2.1 Sơ đồ cơ cấu tổ chức.....	11
1.2.2 Nhiệm vụ của các phòng ban.....	11
1.3 Các lĩnh vực hoạt động kinh doanh.....	14
1.3.1 Cảng cạn Hưng Thái (ICD Hưng Thái).....	15
1.3.2 Bến phao tại Gò Gia.....	17
1.3.3 Dịch vụ lai dắt.....	19
1.3.4 Khai thác cảng quốc tế.....	21
1.3.5 Ứng phó sự cố tràn dầu.....	22
1.4 Đánh giá tình hình hoạt động chung của công ty.....	22

1.4.1 Nguồn nhân lực và phát triển con người.....	22
1.4.2 Chương trình đào tạo.....	22
1.4.3 Thành tựu và tình hình hoạt động	24
1.4.4 Khách hàng của Công ty Cổ phần Vina Logistics	28
<i>Kết luận chương 1:</i>	28
CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ XẾP DỠ HÀNG THÉP	29
2.1 Tổng quan về mặt hàng Thép	29
2.1.1 Khái niệm về Thép?	29
2.1.2 Phân loại thép.....	29
2.1.3 Một số loại thép phổ biến được khai thác tại VNL.....	30
2.2 Cơ sở lý thuyết về xếp dỡ	32
2.2.1 Khái niệm về xếp dỡ.....	32
2.2.2 Các hình thức xếp dỡ	32
2.2.3 Yêu cầu cơ bản về quá trình xếp dỡ.....	34
2.2.4 Những yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả xếp dỡ.....	35
2.2.5 Phân chia chi phí xếp dỡ	36
2.3 Xếp dỡ Hàng Thép	36
2.3.1 Đặc điểm của hàng thép trong xếp dỡ	36
2.3.2 Thiết bị và công cụ trong xếp dỡ hàng thép.....	37
2.3.3 Yêu cầu cơ bản trong quá trình xếp dỡ	38
2.3.4 An toàn trong xếp dỡ hàng thép.....	40
2.4 Kết luận chương 2	42
CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH TỔ CHỨC XẾP DỠ HÀNG THÉP TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VINA LOGISTICS (VNL).....	43
3.1 Dụng cụ xếp dỡ.....	43
3.2 Phương án xếp dỡ	45
3.3 Quy trình thực hiện	46
3.3.1 Quy trình xếp dỡ dưới hầm tàu	46
3.3.2 Quy trình xếp dỡ trên cầu cảng	55
3.4 Các vấn đề khác	60
3.5 Đánh giá chung về quy trình xếp dỡ hàng thép tại công ty vina logistics	61
3.6 <i>Kết luận chương 3 :</i>	62

CHƯƠNG 4: NÊU GIẢI PHÁP VÀ KIẾN NGHỊ TRONG QUY TRÌNH XẾP DỠ HÀNG THÉP	64
4.1 Định hướng mục tiêu nâng cao quy trình xếp dỡ hàng thép tại Vina logistics	64
4.2.1 Giải pháp cho quy trình xếp dỡ hàng thép dưới hầm tàu	64
4.2.1.1 Giải pháp cho bước : Đánh tín hiệu điều hướng cần cẩu đến vị trí hàng	64
4.2.1.2 Giải pháp cho bước : Lắp móc và chuẩn bị mã hàng	65
4.2.1.3 Giải pháp cho bước : Kiểm tra độ ổn định và cân bằng mã hàng	67
4.2.1.4 Giải pháp cho bước : Di chuyển và hạ mã hàng lên phương tiện tại cầu cảng	69
4.2.2 Giải pháp cho quy trình xếp dỡ trên cầu cảng	71
4.2.2.1 Giải pháp cho bước : Chuẩn bị xe và kê lót sẵn sàng	71
4.2.2.2 giải pháp cho bước :Hạ hàng và điều chỉnh vị trí trên xe	71
4.2.2.3 Giải pháp cho bước : Tháo dụng cụ làm hàng	73
4.2.2.4 giải pháp cho bước : Chằng buộc và kiểm tra an toàn trước khi di chuyển....	74
4.3 Một số kiến nghị để nâng cao chất lượng dịch vụ của Vina Logistics	75
4.4 <i>kết luận chương 4</i>	77
KẾT LUẬN	78
TÀI LIỆU THAM KHẢO	79

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Tiếng anh	Tiếng Việt
BHLĐ	Labor Insurance	Bảo hiểm lao động
BHP	Brake Horsepower	Mã lực phanh
BHXH	Social Insurance	Bảo hiểm xã hội
CMSC	Cai Mep Service Corporation	Công ty dịch vụ Cái Mép
CFS	Container Freight Station	Kho bãi
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm nội địa
DWT	Deadweight Tonnage	Trọng tải toàn phần
HSE	Health-Safety-Environment	Sức khỏe – An toàn – Môi trường
ICD	Inland Clearance Depot	Cảng cạn
MSC	Mediterranean Shipping Company	Hãng tàu MSC
PTSC	PetroVietnam Technical Services Corporation	Tổng công ty Cổ phần Dịch vụ Kỹ thuật Dầu khí Việt Nam
SP-PSA	SP-PSA International Port	Cảng quốc tế SP-PSA
TEUs	Twenty-foot Equivalent Unit	Đơn vị tương đương 20ft
VNL	Vina Logistics Corporation	Công ty Cổ phần Vina Logistics
VCS	Vina Container Service	Dịch vụ container

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 1.1 Bảng thông số các trang thiết bị	9
Bảng 1.2 Bảng cơ sở vật chất kỹ thuật tại VNL	10
Bảng 1.3 Năng lực ICD Hưng Thái	16
Bảng 1.4 Năng lực bến phao	17
Bảng 1.5 Năng suất xếp dỡ Thép tại VNL năm 2021-2023	20
Bảng 1.6 Kết quả hoạt động kinh doanh tại VNL năm 2021 - 2023	21
Bảng 3. 1 Dụng cụ xếp dỡ	39

DANH MỤC CÁC SƠ ĐỒ

Sơ đồ 1.1 Sơ đồ tổ chức của VNL	11
Sơ đồ 1.2 Năng suất xếp dỡ Bulk cargo, COAL at buoy tại VNL năm 2021 – 2023	20

DANH MỤC CÁC HÌNH

Hình 1.1 Giấy phép kinh doanh Công ty Cổ phần Vina Logistics	6
Hình 1.2 Logo công ty	7
Hình 1.3 Vị trí Công ty Cổ phần Vina Logistics	7
Hình 1.4 Dự án ICD Hưng Thái	15
Hình 1.5 Giai đoạn sửa chữa cảng Hưng Thái	16
Hình 1.6 Vị trí bến phao thuộc quyền khai thác của công ty VNL	17
Hình 1.7 Tàu VNL VOYAGER	19
Hình 1.8 Tàu VNL EXPLORER	19
Hình 1.9 Tàu VNL RUBY	19
Hình 1.10 Tàu VNL RELIANCE	20
Hình 1.11 Tàu VNL 07	20
Hình 1.12 Tàu VNL 05	20
Hình 1.13 Tàu VNL 03	21
Hình 1.14 VNL ứng phó sự cố tràn dầu	21
Hình 1.15 Các khách hàng CTCP Vina Logistics	27
Hình 2.1: Phôi thép.....	30
Hình 2.2: Thép cây	30
Hình 2.3: Thép cây tròn.....	31
Hình 2.4: Thép góc	31
Hình 2.5: Thép khoanh	32
Hình 2.6 : Nhân viên xếp dỡ thủ công.....	33
Hình 2.7 Xếp dỡ cơ giới.....	33
Hình 2.8: Xếp dỡ kết hợp (nguồn :piggy.co.id).....	34
Hình 3. 1 Quy trình thực hiện xếp dỡ Hàng Thép (Nguồn: Phòng điều độ khai thác công ty VNL)	45
Hình 3.2: Quy trình xếp dỡ hàng thép dưới hầm tàu	46
Hình 3.3 Thao tác dùng khăn cấp.....	47

Hình 3.4: Thao tác dừng khẩn cấp.....	47
Hình 3.5: Thao tác nâng móc	48
Hình 3.6: Thao tác hạ móc	48
Hình 3.7: Thao tác tải trọng cao hơn.....	49
Hình 3.8: Thao tác tải trọng thấp hơn.....	49
Hình 3.9: Quá trình lắp móc của công nhân	51
Hình 3.10: Kiểm tra độ ổn định.....	53
Hình 3.11: Di chuyển hàng lên cầu (nguồn : VNL).....	54
Hình 3.12: quy trình xếp dỡ hàng thép trên cầu cảng	56
Hình 3.13 : kê lót gỗ.....	56
Hình 3.14 : Hạ hàng (nguồn : VNL).....	58
Hình 3. 15: Tháo dụng cụ làm hàng (nguồn :VNL).....	59
Hình 3.16 : chằng buộc hàng thép trên phương tiện (nguồn : VNL)	60

LỜI MỞ ĐẦU

1 Lý do thực hiện đề tài

Trong quá trình hội nhập kinh tế khu vực và thế giới cùng với tác động của quá trình toàn cầu hóa trong hóa thương mại quốc tế việc phát triển các hoạt động giao nhận vận tải quốc tế ở nước ta có một ý nghĩa hết sức quan trọng. Việt Nam với hơn 3000km đường bờ biển, nền kinh tế biển là một trong những ngành chiếm vị trí quan trọng trong nền kinh tế quốc dân.

Hàng năm, lợi nhuận mà kinh tế biển mang lại góp phần không nhỏ vào GDP của đất nước. Trước những nhu cầu ngày càng phát triển của nền kinh tế, hoạt động giao nhận hàng hóa không ngừng đổi mới, nâng cao trình độ kỹ năng nghiệp vụ. Đây là vấn đề đặt ra cho các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực thương mại – dịch vụ ngày càng cạnh tranh gay gắt. Để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của hoạt động giao nhận, đòi hỏi các doanh nghiệp Việt Nam phải hiểu rõ và nắm vững các quy trình xuất nhập khẩu, vận dụng tốt các qui định của pháp luật, thông hiểu các tập quán quốc tế. Do đó, nhiều công ty logistics ra đời đảm nhận nhiều chức năng trong lĩnh vực vận chuyển, giao nhận trong và ngoài nước.

Theo Báo cáo "Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050" của Bộ Giao thông vận tải (2023), tính đến tháng 10/2022, cả nước có 286 bến cảng thuộc năm nhóm cảng biển, với tổng chiều dài khoảng 95 km cầu cảng.

Nhờ hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế, Việt Nam tiếp nhận thành công tàu container có tải trọng lên đến 214.000 tấn tại khu bến cảng Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu). Việt Nam thiết lập được 32 tuyến vận tải, trong đó có 25 tuyến quốc tế và 7 tuyến nội địa, với khả năng khai thác vượt trội trong khu vực Đông Nam Á. Dịch vụ logistics tại Việt Nam có tốc độ tăng trưởng cao, đạt khoảng 14%-16%, với tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics khoảng 60%-70%, đóng góp khoảng 4%-5% GDP. Năm 2022, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt hơn 723 tỷ USD, tăng 10% so với năm 2021.

Thị trường logistics Việt Nam được xếp thứ 11 trong nhóm 50 thị trường logistics mới nổi toàn cầu theo Báo cáo về chỉ số Năng lực logistics theo quốc gia năm 2022 của Agility. Tỷ lệ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) giai đoạn 2022-2027 được dự báo đạt mức 5,5%, cùng với sự phục hồi mạnh mẽ của nền kinh tế sau đại dịch Covid-19. (Theo đánh giá của Agility năm 2022)

Trong bối cảnh này, Công ty Cổ phần Vina Logistics một trong những hệ sinh thái của ngành Logistics, một doanh nghiệp còn non trẻ, đang phải đối mặt với nhiều thách thức và cơ hội. Việc nghiên cứu và đề xuất các giải pháp nâng cao quy trình xếp dỡ hàng thép tại công ty không chỉ giúp tăng cường hiệu quả hoạt động, mà còn góp phần nâng cao khả năng cạnh tranh và đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường. Vì vậy, tôi quyết định chọn đề tài "**Nâng cao quy trình xếp dỡ Hàng Thép tại Công ty Cổ phần Vina Logistics**" với hy vọng sẽ góp phần cải thiện hoạt động của công ty và đóng góp vào sự phát triển bền vững của ngành logistics tại Việt Nam

¹ Bộ Giao thông vận tải (2023) Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050

² Theo đánh giá của Agility năm 2022

2 Mục tiêu thực hiện đề tài

Để đạt được mục đích trên, Khóa luận Tốt Nghiệp có nhiệm vụ:

1. Làm rõ quy trình xếp dỡ hàng Thép :Phân tích chi tiết quy trình xếp dỡ container tại các cảng biển và cảng cạn.Xác định các bước làm thủ tục xếp dỡ, từ khâu chuẩn bị đến khâu hoàn thành.

2. Khái niệm chung về thép, vai trò và chức năng:Giới thiệu khái quát về thép, các loại thép phổ biến và ứng dụng của chúng trong công nghiệp.Phân tích vai trò quan trọng của thép trong nền kinh tế và chuỗi cung ứng.

3. Quy trình xếp dỡ thép tại VNL:Mô tả chi tiết quy trình xếp dỡ hàng thép tại VNL.Phân tích từng bước trong quy trình, từ khâu nhận hàng, kiểm tra, đến khâu xếp dỡ và lưu trữ.

4. Đề xuất một số phương hướng và giải pháp phát triển dịch vụ tại VNL:Đánh giá thực trạng dịch vụ khai thác hàng hóa tại VNL, xác định các điểm mạnh và điểm yếu.

Đề xuất các phương hướng cải tiến quy trình xếp dỡ, bao gồm áp dụng công nghệ hiện đại, đào tạo nhân viên và nâng cao an toàn lao động.

Phát triển các giải pháp cụ thể nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng cường hiệu quả hoạt động và đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng.

3 Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: là Quy trình xếp dỡ hàng Thép tại VNL.

- Phạm vi: Báo cáo tập trung nghiên cứu tổng quan về công ty và quy trình xếp dỡ hàng Thép tại VNL giai đoạn hiện tại và kiến nghị các giải pháp cho những năm tới.

4 Phương pháp nghiên cứu

Để có thể hoàn thành mục đích nghiên cứu, báo cáo sẽ sử dụng đồng bộ các:

Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp thống kê – phân tích – tổng hợp:

- Số chênh lệch, số tương đối: Phương pháp này được sử dụng để so sánh các chỉ số và số liệu qua các thời kỳ khác nhau, giúp đánh giá mức độ thay đổi và sự khác biệt của các yếu tố liên quan đến quy trình xếp dỡ hàng thép.

- So sánh định gốc, so sánh động thái: Áp dụng để phân tích các yếu tố cố định và biến động trong quy trình xếp dỡ, từ đó xác định xu hướng phát triển theo thời gian.
- Phương pháp biểu đồ: Sử dụng các loại biểu đồ như biểu đồ cột, biểu đồ đường để trực quan hóa các số liệu thống kê, giúp đánh giá quá trình phát triển, hiện trạng và dự đoán xu thế phát triển trong tương lai một cách dễ hiểu và sinh động.

Phương pháp phân tích kinh nghiệm, phân tích hệ thống:

- Phân tích kinh nghiệm: Thu thập và phân tích các kinh nghiệm thực tiễn từ các chuyên gia và nhân viên làm việc trực tiếp trong quy trình xếp dỡ hàng thép tại VNL. Điều này giúp nhận diện những vấn đề còn tồn tại và các bài học kinh nghiệm quý báu.
- Phân tích hệ thống: Nghiên cứu trực tiếp tại đơn vị VNL để có cái nhìn toàn diện và chi tiết nhất về quy trình xếp dỡ hàng thép. Phương pháp này bao gồm việc quan sát, phỏng vấn và thảo luận với các bộ phận liên quan nhằm thu thập thông tin đầy đủ và chính xác.

5 Kết cấu của đề tài

Ngoài phần: “Mở đầu”, “Kết luận”, và “Tài liệu tham khảo”, nội dung chính của bài báo cáo gồm 04 chương:

Chương 1: Tổng quan về Công ty Cổ phần Vina Logistics.

Chương 2: Cơ sở lý luận về xếp dỡ hàng Thép.

Chương 3: Thực trạng quy trình tổ chức và xếp dỡ hàng Thép tại Công ty Cổ phần Vina Logistics.

Chương 4: Nhận xét và kiến nghị một số giải pháp để nâng cao chất lượng dịch vụ tại Công ty Cổ phần Vina Logistics.

CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN VINA LOGISTICS

1.1 Lịch sử hình thành và quá trình phát triển

Công ty Cổ phần Vina Logistics được thành lập vào năm 2015. Công ty Cổ phần Vina Logistics (VNL) là thành viên của Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hải Hưng Thái. VNL đã có những bước phát triển vượt bậc để trở thành nhà cung cấp dịch vụ logistics hàng đầu tại Bà Rịa - Vũng Tàu. Với vốn đăng ký 300 tỷ đồng, VNL định hướng mở rộng thị trường, nâng cao dịch vụ với mục tiêu trở thành Công ty chuyên nghiệp trong lĩnh vực chất lượng và dịch vụ logistics trong chuỗi cung ứng vận tải.

1.1.1 Tên doanh nghiệp

- Tên doanh nghiệp viết bằng tiếng Việt: CÔNG TY CỔ PHẦN VINA LOGISTICS

- Tên doanh nghiệp viết bằng tiếng Anh: VINA LOGISTICS CORPORATION

1.1.2 Đơn vị chủ quản:

Công ty Cổ phần Dịch vụ Hàng hải Hưng Thái.

- Mã số doanh nghiệp: 3502290876

- Ngày bắt đầu thành lập : 08/10/2015

- Người đại diện pháp luật : Phạm Quốc Trung

- Chi cục thuế quản lý: Cục Thuế Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU PHÒNG ĐĂNG KÝ KINH DOANH	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập – Tự do – Hạnh phúc
--	--

GIẤY CHỨNG NHẬN ĐĂNG KÝ DOANH NGHIỆP
CÔNG TY CỔ PHẦN

Mã số doanh nghiệp: 3502290876
Đăng ký lần đầu: ngày 08 tháng 10 năm 2015
Đăng ký thay đổi lần thứ: 4, ngày 10 tháng 07 năm 2018

1. Tên công ty
 Tên công ty viết bằng tiếng Việt: CÔNG TY CỔ PHẦN VINA LOGISTICS
 Tên công ty viết bằng tiếng nước ngoài: VINA LOGISTICS CORPORATION
 Tên công ty viết tắt: VINA LOGISTICS CORP.

2. Địa chỉ trụ sở chính
Khu phố Tân Lộc, Phường Phước Hòa, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam
 Điện thoại: 0254.3890666 Fax: 0254.3890272
 Email: info@vinalogistics.com.vn Website: www.vinalogistics.com.vn

3. Vốn điều lệ
 Vốn điều lệ: 300.000.000.000 đồng
Bằng chữ: Ba trăm tỷ đồng
 Mệnh giá cổ phần: 10.000 đồng
 Tổng số cổ phần: 30.000.000

4. Người đại diện theo pháp luật của công ty
 * Họ và tên: PHẠM QUỐC TRUNG Giới tính: Nam
 Chức danh: Tổng giám đốc
 Sinh ngày: 15/10/1971 Dân tộc: Kinh Quốc tịch: Việt Nam
 Loại giấy tờ chứng thực cá nhân: Thẻ căn cước công dân
 Số giấy chứng thực cá nhân: 031071002550
 Ngày cấp: 18/07/2016 Nơi cấp: Cục Cảnh sát ĐKQL cư trú và DLQG về dân cư
 Nơi đăng ký hộ khẩu thường trú: Số 238 Trần Phú, Phường 5, Thành phố Vũng Tàu, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam
 Chỗ ở hiện tại: Số 238 Trần Phú, Phường 5, Thành phố Vũng Tàu, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam

TRƯỞNG PHÒNG

Nguyễn Văn Trường

Hình 1.1 Giấy phép kinh doanh Công ty cổ phần Vina Logistics

(Nguồn: Phòng hành chính nhân sự công ty VNL)

1.1.3 Địa chỉ liên lạc:

- Địa chỉ trụ sở chính: Khu phố Tân Lộc, Phường Phước Hòa, Thị Xã Phú Mỹ, Bà Rịa, Vũng Tàu.
- Văn phòng đại diện: 17F Tòa nhà Saigon Trade Center, số 37 Tôn Đức Thắng, Quận 1, Thành Phố Hồ Chí Minh, Việt Nam.
- Website: <https://vinalogisticscorp.com>
- Email: info@vinalogisticscorp.com
- Điện thoại: (+84) 254 3890 666

- Fax: (+84) 254 3890 272

- Logo:



Hình 1.2 Logo Công ty

(Nguồn: Công ty cổ phần Vina Logistics)

- Vị trí: Cùng nằm chung chỗ với Cảng Dịch vụ tổng hợp Hưng Thái (ICD Hưng Thái).



Hình 1.3 Vị trí CTCP Vina Logistics

(Nguồn: Ảnh chụp từ google maps)

1.1.4 Các công ty thành viên và công ty liên doanh

- Công ty được thành lập để cung cấp tất cả các dịch vụ bốc xếp dỡ cho khách hàng tại các cảng trong khu vực Phú Mỹ, Cái Mép, bến phao Gò Gia.

- Là Công ty liên doanh giữa Công ty Cổ Phần Vina Logistics (VNL) và Công ty Medlog (hãng tàu MSC) trong đó VNL là cổ đông chính, VCS cung cấp dịch vụ bảo trì và sửa chữa container.

- Hiện nay VNL đang có hoạt động khai thác tại 5 bến cảng, bến phao:

- Cảng ICD Hưng Thái;
- Bến phao Gò Gia (VNL vận hành, khai thác 05 bến phao);
- Cảng quốc tế SP-PSA (Hợp đồng thuê);
- Cảng tổng hợp ODA Thị Vải;
- Cảng PTSC.

+ Cảng ICD Hưng Thái có vị trí chiến lược tại khu phố Tân Lộc, phường Phước Hòa, thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam. Đến nay, Vina Logistics là Công ty đầu tiên và duy nhất có cảng ICD tại khu vực Phú Mỹ - Cái Mép. Nó tạo ra nhiều lợi thế cho các dịch vụ hậu cần cảng và đặc biệt cung cấp các giải pháp và dịch vụ nhanh và kịp thời cho khách hàng của VNL.

+ Bến phao Gò Gia là các bến phao nằm đối diện với cảng ICD Hưng Thái. Khu vực này là một nơi hoàn hảo để cung cấp dịch vụ chuyên tải, trung chuyển số lượng lớn cho các tàu lên tới 150.000 DWT với độ sâu luồng -16m. VNL hiện đang vận hành, khai thác 05 bến phao tại khu neo đậu này.

+ Cảng Tổng hợp Thị Vải tọa lạc tại Khu công nghiệp Phú Mỹ 1, thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. VNL là một trong 5 cổ đông của Cảng Tổng hợp Thị Vải, hiện nay VNL cung cấp cho cảng các dịch vụ về xếp dỡ và cho thuê 2 cần cầu bờ 45 tấn.

+ Cảng quốc tế SP - PSA là một trong những đối tác lâu dài của VNL tại khu vực Phú Mỹ - Cái Mép. Cảng SP - PSA tọa lạc tại đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải, thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Trong năm 2017, VNL đã xử lý thành công tới 1,7 triệu tấn hàng hóa các loại thông qua cảng SP - PSA.

+ Cảng PTSC là đối tác chiến lược của VNL với lợi thế kho chứa hàng nông sản rộng và hiện đại nhất khu vực. Cảng PTSC tọa lạc tại khu công nghiệp Phú Mỹ 1.

1.1.5 Tầm nhìn:

- Phát triển, khẳng định vị trí dẫn đầu của Vina Logistics trong thị trường logistics.

- Là lựa chọn đầu tiên và tốt nhất cho khách hàng trong dịch vụ Logistics.

1.1.6 Sứ mệnh:

- Khai thác hiệu quả, an toàn phương tiện, thiết bị, công cụ dụng cụ, bến cảng/kho bãi và các bến phao do công ty quản lý.

- Để mang lại trải nghiệm tích cực, đáng tin cậy cho mỗi khách hàng của chúng tôi đồng thời mang lại giá trị đặc biệt trên thị trường.

- Đặt ra chuẩn mực về tính chuyên nghiệp trong các giải pháp logistics chúng tôi cung cấp.

1.1.7 Giá trị cốt lõi:

- Cam kết mạnh mẽ, dịch vụ tốt nhất, giá hiệu quả.

- Hiệu quả tốt nhất, có lợi nhất cho khách hàng.

- Đổi mới liên tục.

- Sự phát triển của nhân lực.

- Tuân thủ nghiêm ngặt chính sách HSE.

+ Đội ngũ nhân viên của VNL được đào tạo chuyên nghiệp về cung cấp các dịch vụ hậu cần cảng như khai thác cảng, bến nổi; xếp dỡ container, hàng rời; đóng/dỡ container, bảo dưỡng, sửa chữa container; cung cấp nhân công bốc xếp; kho bãi, thủ tục hải quan, vận tải đường biển, đường bộ và đường hàng không; hỗ trợ kéo xe, v.v.

+ Các dịch vụ và giải pháp chiến lược của VNL được điều chỉnh để đáp ứng nhu cầu của bất kỳ khách hàng nào. Bằng sự thấu hiểu và phân tích khách hàng sâu sắc, VNL phát triển các giải pháp nhằm cung cấp dịch vụ chất lượng cao nhất với giá cạnh tranh nhất, mang lại giá trị ngắn hạn và xây dựng chiến lược dài hạn cho khách hàng.

+ Cảng ICD của VNL được kết nối với mạng lưới phao neo, cảng và kho bán buôn với trang thiết bị hiện đại, được điều hành bởi đội ngũ công nhân lành nghề, tay nghề cao đã giúp VNL tạo nên sự khác biệt và tối đa hóa hiệu quả chuỗi cung ứng cho khách hàng, giảm thiểu rủi ro và chi phí cho khách hàng.

1.1.8 Cơ sở hạ tầng

Ngành công nghiệp hậu cần là ngành cạnh tranh rất mạnh do sự phát triển của thương mại quốc tế. Để có thể nổi bật và đáp ứng các yêu cầu của khách hàng, cảng Hưng Thái và công ty cổ phần Vina Logistics luôn cập nhật và đổi mới các trang thiết bị phù hợp với các yêu cầu làm hàng. Dưới đây là bảng các trang thiết bị:

Bảng 1. 1 Bảng thông số về các trang thiết bị

(Nguồn: Phòng hành chính nhân sự công ty VNL)

Cảng Hưng Thái	
Chiều dài cầu cảng	250m (giai đoạn 1)
Bãi Container	33,000 m ²
Kho hàng rời	17,000 m ² & 10,000 m ² (Giai đoạn 1)
Cầu bờ	03 cần cẩu MacGregor
Băng tải	02 băng tải để xếp dỡ hàng hóa
Năng suất xếp dỡ	550 lần/ngày cho hàng Container, 10,000 tấn/ngày cho hàng nông sản.

Các cơ sở vật chất kỹ thuật tại VNL:

Bảng 1. 2 Bảng cơ sở vật chất kỹ thuật tại VNL

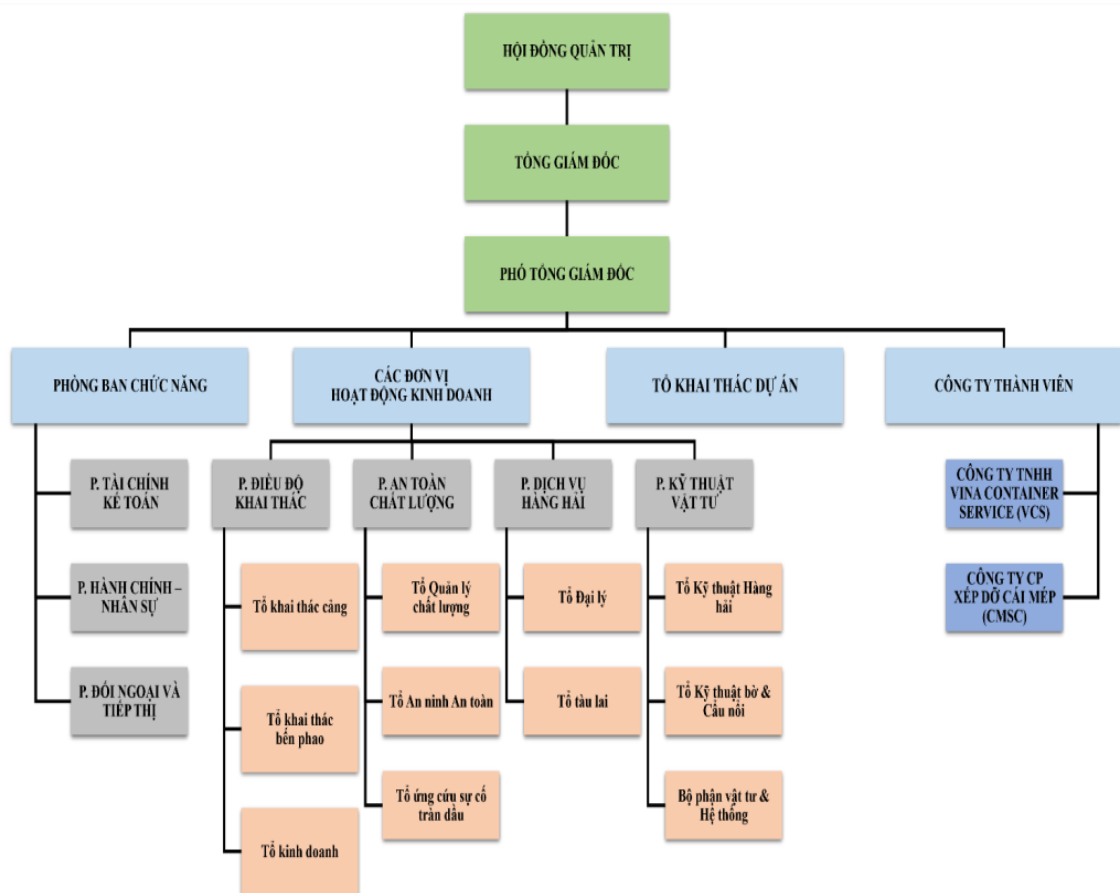
(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)

Thiết bị	Số lượng
Cần cẩu Macgregor 45 tấn	5
Xe nâng 30 tấn	2
Xe nâng 28 tấn	2
Xe nâng 20 tấn	2
Xe nâng 11 – 15 tấn	3
Máy xúc chở hàng rời 0,7m ³ – 1,2m ³	20
Xe ủi	3
Phễu 80m ³	7
Gầu ngoạm 20m ³	4
Máy kéo và rơ-mooc	20
Xe tải	20
Tàu kéo 1600 HP – 2400 HP – 5000 HP	3

Tàu kéo Azimuth	4
Sà lan 6800-7800 tấn	2
Cần cẩu nổi MacGregor 45 tấn	2
Phao neo	5
Cầu container	10

1.2 Cơ cấu tổ chức

1.2.1 Sơ đồ cơ cấu tổ chức



Sơ đồ 1.1 Sơ đồ tổ chức của VNL

(Nguồn: Phòng hành chính nhân sự công ty VNL)

1.2.2 Nhiệm vụ của các phòng ban.

- Hội đồng quản trị

Tổ chức các cuộc họp theo quý để cập nhật tình hình về kinh doanh và giải quyết các vấn đề về chiến lược phát triển của công ty. Trong những trường hợp khẩn cấp sẽ có cuộc họp bất thường.

- **Tổng giám đốc**

- Là người chịu trách nhiệm trước pháp luật về hoạt động của công ty.
- Quyết định chiến lược kinh doanh, quy mô phạm vi thị trường, kế hoạch.
- Đầu tư và phát triển, chính sách và mục tiêu chất lượng của công ty.
- Quyết định cơ cấu tổ chức, sắp xếp bố trí nhân sự.
- Chỉ đạo, điều hành hoạt động và tài chính của công ty.
- Tổ chức thực hiện bộ máy quản lý chất lượng trong công ty. Thực tập cam kết chất lượng đối với khách hàng.
- Chủ trì các cuộc họp xem xét của lãnh đạo về hệ thống quản lý chất lượng của công ty.
- Giám đốc là người có quyền lực cao nhất quyết định mọi hoạt động của công ty.

- **Phó giám đốc**

- Là người thay mặt Giám đốc xử lý và quyết định khi giám đốc vắng mặt.
- Giúp giám đốc quản lý điều hành hoạt động của công ty theo sự phân công của Giám đốc.
- Thiết lập mục tiêu, chính sách cho việc quản lý các bộ phận.
- Dẫn dắt, phát triển đội ngũ nhân sự đáp ứng yêu cầu, chức năng và nhiệm vụ của họ.

- **Phòng hành chính – nhân sự**

- Tham mưu cho Ban lãnh đạo công ty về các vấn đề liên quan đến nhân sự, công văn, hợp đồng, các quy chế áp dụng cho công ty.
- Tham mưu về cách tổ chức các phòng ban, nhân sự theo mô hình công ty.
- Lên kế hoạch tuyển dụng và phát triển nhân lực.
- Lưu trữ các hồ sơ, văn bản, các giấy tờ quan trọng.
- Soạn thảo các văn bản, các tài liệu hành chính lưu hành nội bộ và gửi cho khách hàng.

- **Phòng tài chính – kế toán**
 - Xây dựng hệ thống kế toán của Doanh nghiệp.
 - Quản lý các chi phí đầu vào, đầu ra của Công ty.
 - Có trách nhiệm báo cáo về tình hình tài chính của công ty cho lãnh đạo khi có yêu cầu.
 - Nắm bắt tình hình tài chính và có tham mưu kịp thời cho lãnh đạo trong việc đưa ra các quyết định.
 - Giải quyết các chế độ tiền lương, thưởng, thai sản,...
 - Quản lý doanh thu, lượng hàng, công nợ, hàng tồn kho, tài sản cố định,...
 - Thanh toán hợp đồng, tham gia đàm phán các hợp đồng kinh tế.
- **Phòng điều độ khai thác**
 - Triển khai kế hoạch, phân bổ phương tiện, công nhân thực hiện yêu cầu sản xuất/ dịch vụ khách hàng.
 - Điều phối liên lạc với hãng tàu, nhận thông báo và kế hoạch tàu (Lịch tàu, sơ đồ chất xếp, danh sách container phải dỡ/ xếp,...).
 - Nhận yêu cầu của các cảng khác về hàng đi thẳng, chuyển cảng,...
 - Giám sát/ đôn đốc/ điều phối/ xử lý tình huống và các bộ phận trong ca sản xuất.
- **Phòng kỹ thuật – vật tư**
 - Quản lý và khai thác có hiệu quả cơ sở vật chất kỹ thuật và phương tiện, thiết bị hiện có của công ty.
 - Xây dựng, tổ chức thực hiện và giám sát chặt chẽ các kế hoạch duy tu, bảo dưỡng, sửa chữa nâng cấp, đầu tư mới máy móc, trang thiết bị kỹ thuật hàng năm phục vụ hoạt động kinh doanh của công ty.
 - Triển khai thực hiện các nhiệm vụ trong lĩnh vực liên quan đến đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị kỹ thuật phục vụ chiến lược, kế hoạch đầu tư phát triển kinh doanh của công ty.
- **Phòng an toàn chất lượng**
 - Giám sát an toàn của toàn công ty, quản lý tài sản cố định và bảo dưỡng tài sản của công ty.
 - Tổ chức, quản lý theo dõi kiểm tra các công tác liên quan đến trật tự, phòng cháy chữa cháy,...

- Đảm bảo chất lượng hàng hóa đầu ra đáp ứng được các yêu cầu và tiêu chuẩn chất lượng của công ty.

1.3 Các lĩnh vực hoạt động kinh doanh

Hiện VNL kinh doanh trên 5 lĩnh vực chính là: Khai thác ICD, Khai thác bến phao, Dịch vụ lai dắt, Khai thác cảng quốc tế, ứng phó sự cố tràn dầu. VNL không chỉ tập trung vào các dịch vụ hiện có mà còn có kế hoạch phát triển và cải thiện các dịch vụ để đáp ứng nhu cầu của khách hàng.

Tính đến nay, Vina Logistics là công ty đầu tiên và duy nhất tại khu vực Phú Mỹ - Cái Mép cung cấp dịch vụ cho các cảng nội địa. Với Cảng ICD nằm trong Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải gồm các cảng lớn, chuyên dùng sẽ nâng cao hiệu quả kinh doanh, giảm chi phí cho khách hàng.

- Bãi Chứa Hàng Container:

Với 7,000 m² và 10,000 m² bãi chứa container của VNL không chỉ mang lại lợi ích cho các hãng tàu, mà cả các khách hàng cũng như các cảng lân cận trong khu vực.

- Dịch vụ đóng/ rút container:

Với kho bãi bốc xếp container rộng 5000m² cùng đội ngũ nhân viên giàu kinh nghiệm. VNL có thể hoàn thành nhiệm vụ được giao một cách hiệu quả, tiết kiệm thời gian và tiền bạc cho khách hàng.

- Thủ Tục Hải Quan, Xe Container/ Sà Lan:

Hiện hàng hóa xuất nhập qua cảng liên tục. Tuy thủ tục và điều kiện nhiều vướng mắc, phức tạp nhưng VNL đảm bảo hàng hóa của khách hàng đến nơi an toàn và nhanh nhất.

- Kho Bãi:

VNL sở hữu và vận hành 02 nhà kho có diện tích 17.000 m² và 10.000 m² được thiết kế và xây dựng phù hợp với yêu cầu về hàng rời, đặc biệt là hàng nông sản, thức ăn chăn nuôi - thức ăn chăn nuôi, nông sản, v.v. VNL trang bị cho nhà kho hệ thống vòi phun, hút khói cảm biến nhiệt, camera giám sát, dịch vụ bảo vệ 24/24 và hàng hóa lưu kho luôn đảm bảo an toàn, nguyên vẹn, chất lượng tốt.

- Khai Thác Cảng:

Cảng ICD Hưng Thái có chiều dài cầu cảng 250m, được trang bị 3 cần trục đất SWL 45 tấn và hệ thống băng tải đôi, mang lại nhiều tiện ích cho tất cả các dịch vụ tại

cầu cảng như xếp dỡ container, hàng rời và hàng xá...Hàng hóa được vận chuyển bằng phương tiện xe tải sang sà lan sông, do đó cung cấp cho chủ hàng một lựa chọn giao hàng cạnh tranh với giá trị và chi phí cao hơn mà không làm tăng lưu lượng giao thông trên các tuyến đường của tỉnh và do đó giúp giảm lượng khí thải carbon...

- Trung Chuyển Hàng Container:

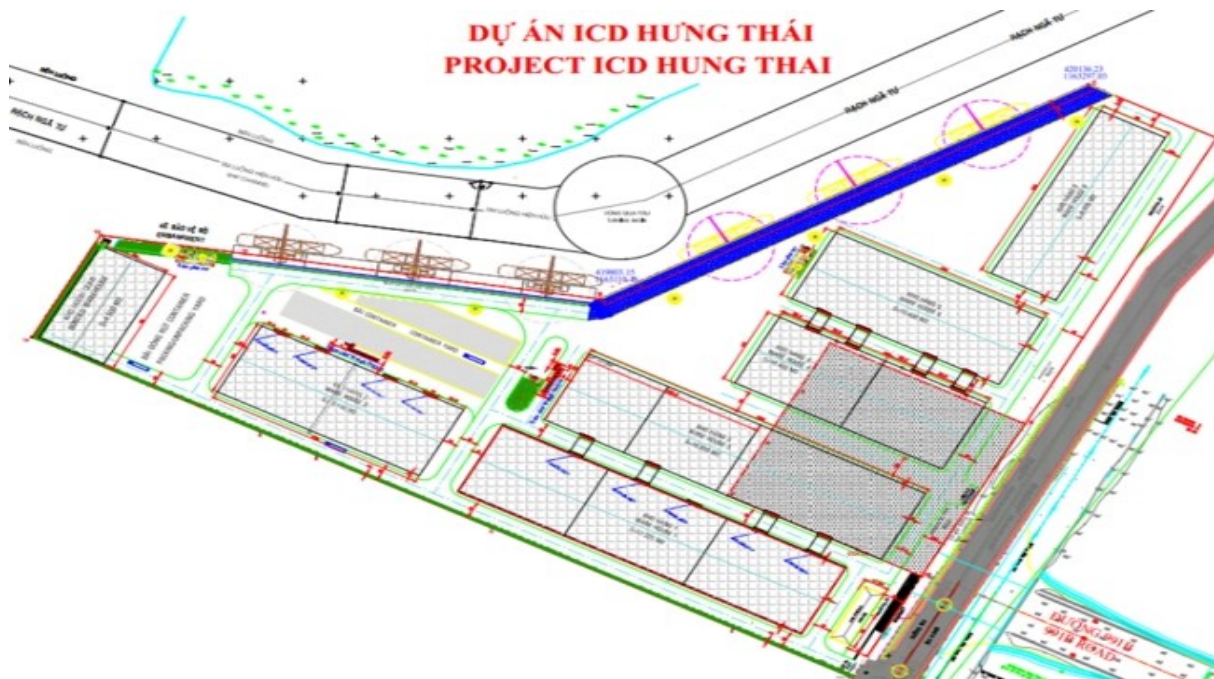
Dịch vụ CFS VNL đặt tại ICD Cái Mép chuyên cung cấp các dịch vụ xếp dỡ container bao gồm:

- + Nâng/hạ container;
- + Đóng và lấy hàng;
- + Bảo trì và sửa chữa container;
- + Giao hàng bằng container.

CMSC này cho phép VNL cung cấp đầy đủ các dịch vụ cho chủ hàng container từ khâu đầu tiên đến khâu cuối cùng. Sau khi container đã được nâng/ hạ từ sà lan xuống VNL, hàng hóa được dỡ khỏi container và trải qua các công đoạn xử lý để chuyển đến các điểm cuối cùng hoặc trung tâm phân phối. Điều này sẽ giúp khách hàng tiết kiệm rất nhiều thời gian và tiền bạc khi trả container rỗng.

1.3.1 Cảng cạn Hưng Thái (ICD Hưng Thái)

Cảng Hưng Thái bắt đầu hoạt động từ tháng 1 năm 2018 dưới sự quản lý của Tổng Công ty Vina Logistics Corporation (VNL).



Hình 1. 4 Dự án ICD Hưng Thái

(Nguồn: Phòng Hành Chính Nhân Sự công ty VNL)

- **Lợi thế của cảng cạn Hưng Thái (ICD Hưng Thái)**
 - Vị trí tốt nhất, thuận tiện về mặt chiến lược cho các hoạt động liên kết cảng.
 - Dễ dàng tiếp cận bằng cả đường bộ và đường thủy.
 - Được cấp phép nhận tàu quốc tế.
 - Giám sát hải quan, thông quan tại cảng.
 - Thiết bị tối tân.
 - Cơ sở hạ tầng tốt.
 - Người bốc xếp có kinh nghiệm và khéo léo.
- **Năng lực cảng**

Bảng 1. 3 Năng lực ICD Hưng Thái

(Nguồn: Phòng hành chính nhân sự công ty VNL)

	Giai đoạn 1	Giai đoạn 2
Diện tích	8,15 ha	12 ha
Chiều dài cầu cảng	250 m	380 m
Thiết bị	3 cần cầu bờ	6 cần cầu bờ

Bãi	19,000 m ²	97,870 m ²
Tổng bãi	20,000 TEUs	
Kho	27,625 m ²	
Kho ngoại quan	5,000 m ²	
Năng suất xếp dỡ	550 lần/ngày cho hàng Container 10,000 tấn/ngày cho hàng Nông sản	



Hình 1. 5 Giai đoạn sửa chữa cảng Hưng Thái

(Nguồn: Phòng điều độ khai thác công ty VNL)

1.3.2 Bến phao tại Gò Gia

Vina Logistics (VNL) sở hữu và vận hành số lượng bến phao lớn nhất khu vực Gò Gia (5 bến). Bến phao VNL là sự lựa chọn tốt nhất cho tàu neo đậu và bốc hàng khi các cảng khu vực chật cứng cần cầu. VNL có thể được nhận bởi tất cả các tàu.



Hình 1. 6 Vị trí bến phao thuộc quyền khai thác của CTCP Vina Logistics

(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)

Các địa điểm bến phao của VNL nằm ở khu vực có điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý lý tưởng của khu neo đậu Gò Gia:

- Không bị ảnh hưởng bởi gió bão, nước tĩnh và dòng chảy ổn định quanh năm;
- Độ sâu luồng từ – 14 đến -20m, chiều rộng luồng lên đến 1.000m;
- Cách Trạm Hoa tiêu 17 hải lý (khoảng 2 giờ đi tàu);
- Nằm ở vị trí giao nhau của 3 tỉnh: TP.HCM, Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai.

Bảng 1. 4 Năng lực bến phao

(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)

BẾN PHAO	BP2	BP3	BP8	BP9	BP11
Trọng tải	150.000 DWT	150.000 DWT	60.000 DWT	80.000 DWT	60.000 DWT
Mớn nước	-15,8m	-15,8m	-14,4m	-15,6m	-14,4m

Ngoài ra, với nguồn nhân lực chuyên nghiệp cũng như trang thiết bị, phương tiện xếp dỡ hàng hóa được đầu tư hiện đại, toàn diện và có hệ thống; VNL cung cấp dịch vụ logistics trọn gói cho khách hàng có nhu cầu trung chuyển hàng hóa tại bến phao:

- 7 tàu lai dắt (4 tàu Azimuth);
- 3 cầu nổi (2 cầu nổi đơn và 1 cầu nổi đôi);
- 25 Máy xúc;
- 4 máy ủi;
- 6 bộ Fender;
- 5 grabs;
- Sà lan VNL02 / 03 (7.800 DWT);
- Hơn 500 công nhân bốc xếp kinh nghiệm & được đăng ký BHXH đầy đủ & các loại bảo hiểm khác theo quy định.

VNL cung cấp các dịch vụ trọn gói cho tàu tại bến phao bao gồm: Xếp dỡ hàng hóa bằng cầu tàu, cầu nổi; dịch vụ trung chuyển bằng sà lan, dịch vụ lai dắt ...cam kết vì quyền lợi của khách hàng:

- Tiết kiệm chi phí so với tàu cập cảng làm hàng;
- Chi phí làm hàng hợp lý;
- Tốc độ xếp dỡ cao;

- Tỷ lệ hao hụt thấp;
- Khai thác an toàn;
- Đa dạng lựa chọn về bến phao, tránh tắc nghẽn bến;
- Bến phao kết nối với cảng Hưng Thái (Cách nhau 1 hải lý) giúp hàng hóa có thể trung chuyển đến cảng Hưng Thái để bảo quản/ giao hàng bằng xe tải/ giao hàng bằng sà lan;
- Kế hoạch dự phòng luôn sẵn sàng trong mọi trường hợp;
- Dịch vụ 24/7.

1.3.3 Dịch vụ lai dắt

Bắt đầu từ năm 2017 với 3 tàu lai 1.600 BHP – 2.400 BHP để phục vụ nhu cầu lai dắt của khách hàng chủ yếu tại các bến phao VNL tại khu neo Gò Gia. VNL đã đầu tư thêm 4 tàu lai Azimuth loại 5.000 BHP, nâng tổng số tàu của đội tàu lai lên thành 7 tàu phục vụ lai dắt cho tàu container, tàu rời và tàu du lịch tại khu vực Cái Mép – Thị Vải.

Đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường, cùng với sự hỗ trợ từ các hãng tàu, đại lý, cảng, VNL vẫn đang tiếp tục nâng cấp đội tàu lai của mình.

Dịch vụ lai dắt của VNL rất được khách hàng tin tưởng nhờ vào những giá trị mà VNL mang lại:

- | | |
|---|--------------------------------------|
| - Giá cả cạnh tranh; | - Sự an toàn tuyệt đối; |
| - Dịch vụ chuyên nghiệp; | - Tuân thủ chính xác lịch trình tàu; |
| - Đội ngũ thuyền viên giàu kinh nghiệm; | - Phản hồi nhanh chóng. |



Hình 1.7 Tàu VNL VOYAGER

• Đội tàu của VNL

➤ Tàu VNL VOYAGER:

- 5,000 BHP;
- Sản xuất năm 2005;
- Mang cờ: Việt Nam;
- Cấp đăng kiểm: VR;
- Số IMO: 9343297;

- Mã hiệu tàu: XVFD7.

Hình 1.7: Tàu VNL VOYAGER

(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)



➤ Tàu VNL EXPLORER:

- 5,000 BHP;
- Sản xuất năm: 2005;
- Mang cờ: Việt Nam;
- Cấp đăng kiểm: VR;
- Số IMO: 9343285;
- Mã hiệu tàu: XVFC7.

Hình 1.8: Tàu VNL EXPLORER

(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)



➤ Tàu VNL RUBY:

- 5,000 BHP;
- Sản xuất năm: 2008;
- Mang cờ: Việt Nam;
- Cấp đăng kiểm: LR;
- Số IMO: 9382580;
- Mã hiệu tàu: 9V7089.

Hình 1.9: Tàu VNL RUBY

(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)



➤ Tàu VNL RELIANCE:

- 5,000 BHP;
- Sản xuất năm: 2012;
- Mang cờ: Việt Nam;
- Cấp đăng kiểm: VR;
- Mã hiệu tàu: XVKJ7.

Hình 1.10: Tàu VNL RELIANCE

(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)



Hình 1.11: Tàu VNL 07

- Tàu VNL 07:
- 1,600 BHP;
- Sản xuất năm: 2001;
- Mang cờ: Việt Nam;
- Cấp đăng kiểm: VR – SB;
- Số đăng ký: BV 1530.

(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)



Hình 1.12: Tàu VNL 05

- Tàu VNL 05:
- 2,400 BHP;
- Sản xuất năm: 2005;
- Mang cờ: Việt Nam;
- Cấp đăng kiểm: VR – SB;
- Số đăng ký: BV 1688.

(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)



Hình 1.13: Tàu VNL 03

- Tàu VNL 03:
- 2,400 BHP;
- Sản xuất năm: 2005;
- Mang cờ: Việt Nam;
- Cấp đăng kiểm: VR – SB;
- Số đăng ký: BV 1699.

(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)

1.3.4 Khai thác cảng quốc tế

Bên cạnh việc cung cấp các dịch vụ bến phao tại khu neo Gò Gia và cảng Hưng Thái, VNL hiện đang cung cấp dịch vụ bốc xếp, khai thác cảng tại Cảng quốc tế SP-PSA (SP-PSA), Cảng tổng hợp Thị Vải (ODA Thị Vải), PTSC Cảng Phú Mỹ (PTSC) thuộc Khu công nghiệp Phú Mỹ. Ba cảng nước sâu chuyên dụng này để tiếp nhận tàu quốc tế có trọng tải lớn cập bến & khai thác hàng. Với mối quan hệ đối tác bền chặt và

lâu dài giữa VNL và 3 cảng lớn tại Phú Mỹ này đã tạo cho VNL nhiều lợi thế hơn trong việc đưa ra nhiều lựa chọn cho khách hàng, giúp VNL luôn có các phương án dự phòng để tránh tình trạng tắc nghẽn cảng.

1.3.5 Ứng phó sự cố tràn dầu

VNL là công ty hàng đầu trong việc cung cấp các dịch vụ ứng phó sự cố tràn dầu tại tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu như Gemalink, SITV, INSEE, ODA Thị Vải, PVOil đều chọn VNL là nhà cung cấp dài hạn cho dịch vụ này.



Hình 1.14 VNL ứng phó sự cố tràn dầu

(Nguồn: <https://vinalogisticscorp.com/>)

1.4 Đánh giá tình hình hoạt động chung của công ty

1.4.1 Nguồn nhân lực và phát triển con người

- + Tổng số nhân viên: 700
- + Nhân viên dài hạn: 689
- + Nhân viên thời vụ: 11

1.4.2 Chương trình đào tạo

- **Chiến lược đào tạo và chính sách**

Trình độ, định hướng và đào tạo được yêu cầu bởi tất cả các lao động của VNL để thực hiện nhiệm vụ của họ một cách lành mạnh và an toàn. Lực lượng lao động đã được công nhận trong ngành công nghiệp về trình độ và độ tin cậy của nó do những điều sau đây:

- **Lựa chọn lao động có trình độ và tay nghề cao**

Tất cả các công nhân của công ty cổ phần Vina Logistics đã được đào tạo, có trình độ và được chứng nhận bởi Đại học Giao Thông Thành phố Hồ Chí Minh và các chương trình được viết riêng cho các công nhân về kỹ thuật xếp/ dỡ tàu. Mặc dù vậy, họ

được yêu cầu phải vượt qua các bài kiểm tra (an toàn và bảo mật tại nơi làm việc, quy trình chuẩn và khả năng bơi lội) trước khi được giao nhiệm vụ và được đào tạo lại định kỳ để nâng cao năng lực chuyên môn, kỹ năng làm việc và hiệu suất an toàn. Thủ tục tiêu chuẩn và nâng cao cho:

- Hoạt động khai thác cảng;
- Quy trình tiêu chuẩn cho từng loại hàng hóa;
- Quản lý kho;
- Di chuyển và vận hành thiết bị;
- Vận hành xe nâng hạ container rỗng;
- Vận hành rơ moóc;
- Vận hành xe nâng.

- **Nội quy an toàn lao động chung**

- Phải tuân thủ các quy định pháp luật về an toàn vệ sinh lao động.
- Tuân thủ nội quy, quy định về an toàn, của công ty/các địa điểm làm việc khác.
- Tuân thủ các quy trình/Quy định/Hướng dẫn về an toàn khi làm việc.
- Nghiêm cấm tất cả các trường hợp uống rượu, bia hoặc tình trạng không ổn định vào công ty, lên phương tiện thủy làm việc – Chi tiết Quy định tại chính sách rượu, cồn và chất kích thích của công ty.

- Người lao động sử dụng đúng, đầy đủ phương tiện bảo vệ cá nhân theo yêu cầu.
- Phải tuân thủ theo các tín hiệu cảnh báo, rào hoặc thanh chắn an toàn được sử dụng cho tất cả tình trạng tiềm ẩn mọi nguy hiểm.

- **Nguyên tắc khi làm việc tập thể**

- Làm việc theo sự hướng dẫn của người chỉ huy trực tiếp.
- Tiến hành công việc theo đúng trình tự.
- Khi đổi ca hoặc điều sang vị trí khác phải tiến hành bàn giao rõ ràng.

- **An toàn khi vận hành máy móc thiết bị**

- Kiểm tra trang thiết bị, dụng cụ trước khi thực hiện công việc
- Tuyệt đối không được vận hành thiết bị khi chưa được đào tạo, chưa hiểu rõ về quy trình vận hành và hướng dẫn an toàn.
- Tắt máy khi không có người điều khiển hoặc khi nguồn điện bị cắt.
- Trước khi vệ sinh, sửa chữa máy nhất thiết phải cắt nguồn điện và treo biển báo hoặc có người giữ nơi cấp điện.

- **Đi lại trong Cảng biển**

- Tuân theo lối đi quy định, không vượt tắt, qua những nơi có biển cấm, dây rào.
- Không đi lại dưới những nơi có người làm việc phía trên.
- Khi có chướng ngại vật ở lối đi phải dọn dẹp để thông đường.
- Luôn đội mũ bảo hộ (gài quai) và mang giày an toàn
- Chú ý tránh dây điện, vũng nước, vật bén nhọn
- Không đứng hoặc đi lại bên dưới cần trục hoặc xe nâng

- **An toàn khi sử dụng dụng cụ Bảo hộ lao động (BHLĐ)**

- Trang bị thích hợp với công việc.
- Vừa vặn và trong tình trạng sử dụng tốt.
- Bảo dưỡng kỹ lưỡng khi sử dụng xong.
- Vệ sinh, thu dọn nơi làm việc sạch sẽ sau mỗi ca làm việc.

- **Môi trường làm việc**

- Không xả rác, vứt rác bừa bãi. Bỏ rác đúng nơi quy định
- Sử dụng tiết kiệm nguyên vật liệu nhằm hạn chế tối đa chất thải.
- Phân loại và thu gom các chất thải nguy hại phát sinh trong thời gian làm việc.

1.4.3 Thành tựu và tình hình hoạt động

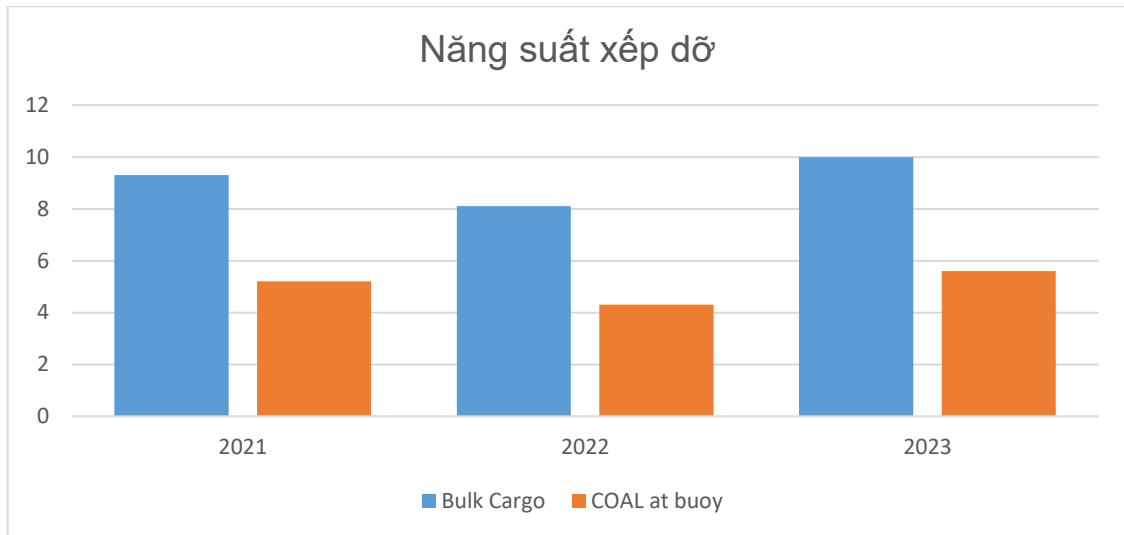
- **Thành tựu**

Dựa vào phần tổng quan và nhìn vào các thông số về VNL, có thể hiểu rằng công ty VNL đang ngày càng vững mạnh hơn trong việc khai thác cảng biển cũng như là các dịch vụ liên quan đến logistics.

Bảng 1.5 Năng suất xếp dỡ Thép tại VNL năm 2021-2023

(Đơn vị: Tấn) (Nguồn: Phòng hành chính nhân sự công ty VNL)

Tên Hàng	2021	2022	2023
Thép	93.650	147.036	89.901



Sơ đồ 1.2: Năng suất xếp dỡ Bulk Cargo, COAL at buoy năm 2021 – 2023

(Đơn vị: mil tons)

(Nguồn: Phòng hành chính nhân sự công ty VNL)

Tại công ty VNL, hoạt động khai thác hàng rời (bulk cargo) chiếm ưu thế trong suốt quá trình phát triển.

Năm 2021: Đây là thời điểm công ty đạt được những bước tiến lớn trong ngành cảng biển, đặc biệt là khi dịch COVID-19 đang diễn ra. Nhu cầu về dịch vụ vận tải hàng hóa tăng cao, giúp VNL có một giai đoạn phát triển mạnh mẽ. Đầu năm 2021 được xem là thời kỳ đỉnh cao của công ty, nhưng đến khoảng tháng 7-8, khi dịch bệnh dần được kiểm soát, nhu cầu hàng hóa bắt đầu giảm nhẹ. Đồng thời, giá cả hàng hóa leo thang khiến cho dù có nhiều đơn hàng, năng suất khai thác của công ty vẫn không đạt như kỳ vọng. Dù vậy, công ty đã đạt mốc 5,2 triệu tấn hàng than xếp dỡ tại phao, và xếp dỡ 93.650 tấn hàng thép, đánh dấu một sự phát triển đáng kể so với năm 2020.

Năm 2022: Khi các quốc gia dần mở cửa trở lại sau dịch, tình hình kinh tế toàn cầu vẫn bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố phức tạp, bao gồm dịch bệnh và xung đột Nga - Ukraina từ đầu năm. Chuỗi cung ứng toàn cầu bị gián đoạn, giá cả hàng hóa trên thế giới leo thang, khiến cho năng suất khai thác của VNL giảm sút rõ rệt. Hàng rời giảm 12,9% so với năm 2021, lượng than giảm 17,3%, và hàng thép đạt 147.036 tấn. Đây là một năm đầy thách thức cho VNL, khi các chỉ số khai thác đều sụt giảm so với năm trước.

Năm 2023: Tình hình đã có những dấu hiệu khởi sắc hơn khi kinh tế dần hồi phục sau đại dịch. Sự gia tăng trong nhu cầu tiêu dùng và sản xuất thúc đẩy thương mại quốc tế. VNL cũng hưởng lợi từ xu hướng chuyển dịch sang thương mại điện tử, tạo ra nhu cầu lớn về vận chuyển hàng hóa nhỏ lẻ bằng container. Nhờ vào danh tiếng và sự tin tưởng của khách hàng từ những năm trước, công ty đã đạt được những bước tiến mới. Cụ thể, VNL đã đạt 10 triệu tấn hàng rời, con số tăng trưởng đáng kể. Hàng than đạt 5,6 triệu tấn, mức cao nhất từ trước đến nay. Xếp dỡ thép đạt 89.901 tấn, lượng hàng than tại phao tăng 30,23%, và hàng rời tăng 23,46%.

- **Tình hình hoạt động**

Bảng 1.6 Kết quả hoạt động kinh doanh tại VNL năm 2021 - 2023

(Đơn vị: Nghìn tỷ VNĐ) (Nguồn: Phòng hành chính nhân sự công ty VNL)

Năm	2021	2022	2023	Chênh lệch 2021-2022		Chênh lệch 2022-2023	
				Mức chênh lệch	Tỷ lệ %	Mức chênh lệch	Tỷ lệ %
Tổng doanh thu	533.13	469.52	573.25	63.61	13.55%	103.73	22.09%
Tổng chi phí	433.36	392.63	456.18	40.73	10.37%	63.55	16.19%
Lợi nhuận sau thuế	79.81	61.52	85.81	18.29	29.73%	24.29	39.48%

- Công ty VNL, với tư cách là một doanh nghiệp hàng đầu trong lĩnh vực khai thác cảng biển và dịch vụ logistics tại Việt Nam, đã trải qua một giai đoạn biến động mạnh mẽ trong những năm gần đây. Dù chịu tác động tiêu cực từ đại dịch COVID-19 và các biến động địa chính trị toàn cầu, VNL vẫn chứng tỏ được khả năng thích ứng và phát triển bền vững. Công ty VNL ngày càng lớn mạnh hơn trong việc khai thác cảng biển cũng như là các dịch vụ liên quan đến Logistics. Nhìn chung, doanh thu của công ty giảm xuống năm 2022 và bắt đầu tăng trưởng lại năm 2023. Cụ thể trong năm 2021 đạt 533.13 tỷ đồng, năm 2022 đạt 469.52 tỷ đồng, năm 2023 đạt 573.25 tỷ đồng.

+ Năm 2021, mở rộng cung cấp dịch vụ vận hành cầu cảng xây dựng, xếp dỡ hàng siêu trường siêu trọng, cung cấp trọn gói dịch vụ khai thác, vận hành hệ thống kho, logistics cho Tổ hợp hóa dầu Long Sơn. Với tầm nhìn chiến lược, hiện VNL đã dần hoàn thiện hệ thống các dịch vụ cốt lõi bao gồm: Khai thác ICD Hưng Thái, Bến phao Gò Gia; dịch vụ lai dắt và cứu hộ hàng hải; khai thác cảng quốc tế; dịch vụ ứng phó sự cố

trần dầu, quản lý kho, vận chuyển và các dịch vụ logistics khác. Tuy nhiên, trải qua đợt dịch Covid - 19 đã ảnh hưởng đến toàn cầu, công ty Vina Logistics cũng chịu ảnh hưởng không nhỏ, thế nhưng vì có những chiến lược kinh doanh, sự chuẩn bị tâm lý để ứng phó khẩn cấp, công ty đã giảm rất lớn sự rủi ro xảy ra. Dù được các khách hàng tin tưởng và hợp tác nhiều hơn nhưng cũng không tránh khỏi vật giá leo cao. Cụ thể, năm 2021 vào thời điểm dịch bệnh cao trào, chi phí, giá cả leo thang, công ty đã phải tốn khoản chi phí là 433.36 tỷ đồng.

+ Và Trong năm 2022, Công ty Cổ phần Vina Logistics đã lai dắt thành công tàu khách quốc tế MEIN SCHIFF 5 cập cảng quốc tế SP - PSA. Đây là tàu khách quốc tế đầu tiên cập Bà Rịa - Vũng Tàu sau hơn 2 năm tạm ngừng các hoạt động đón khách du lịch tàu biển do ảnh hưởng của đại dịch Covid - 19, báo hiệu sự phục hồi của ngành du lịch không chỉ riêng Bà Rịa – Vũng Tàu mà ngay cả Việt Nam nói chung. Cùng với sự hỗ trợ từ các hãng tàu, đại lý, cảng, VNL vẫn đang tiếp tục nâng cấp đội tàu lai của mình nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường, phục vụ lai dắt cho đa dạng các loại tàu container, tàu rời và tàu du lịch tại khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu. Và tình hình dịch bệnh đã thuyên giảm, nhưng kéo theo đó lượng cầu giảm dần và có thêm một sự việc mới diễn ra làm ảnh hưởng đến việc logistics toàn cầu đó chính là xung đột Nga – Ukraine tháng 2/2022, công ty bị suy thoái về doanh thu cũng như về chi phí, cụ thể năm 2022 công ty chỉ chi ra 392.63 tỷ đồng, giảm 10.78% so với năm 2021.

+ Sang năm 2023, thời điểm phục hồi sau dịch, công ty đã quay trở lại sự ổn định về doanh thu cũng như về chi phí. Điều này thể hiện rõ thời điểm đó là có nhiều đơn hàng hơn, nhu cầu khách hàng vẫn giữ được mức ổn định và đem lại kì vọng cho công ty, thể hiện ở doanh thu cao hơn 2022 là 573,25 tỷ đồng. Công ty đã đề ra được nhiều phương án hơn để nâng cao hiệu quả kinh doanh giúp công ty lấy lại vị thế của mình được thể hiện qua lợi nhuận đã tăng, mức tăng trưởng là 29.74% so với năm 2022.

Nhận xét chung: Công ty VNL đã chứng minh được khả năng thích ứng và phát triển bền vững trong một môi trường kinh doanh đầy biến động. Phản ánh sự tăng trưởng mạnh mẽ của ngành logistics trước khi đại dịch bùng phát. Tuy nhiên, chi phí hoạt động cũng tăng đáng kể do nhu cầu đầu tư vào hạ tầng và đáp ứng các yêu cầu mới của thị trường. Doanh thu giảm do ảnh hưởng của đại dịch COVID - 19 và xung đột Nga - Ukraine, làm gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu và làm giảm nhu cầu vận chuyển hàng hóa. Song song đó, công ty đã có những nỗ lực cắt giảm chi phí để đối phó với tình hình

khó khăn. Doanh thu phục hồi mạnh mẽ, cho thấy sự hồi phục của nền kinh tế và nhu cầu vận chuyển hàng hóa của công ty VNL tăng trở lại.

1.4.4 Khách hàng của Công ty Cổ phần Vina Logistics



Hình 1.15 Các khách hàng CTCP Vina Logistics

(Nguồn: Phòng hành chính nhân sự VNL)

Kết luận chương 1:

Nhìn chung Công ty Cổ phần Vina Logistic tập khai thác hàng rời, hàng xá là chủ yếu. Có thể thấy Công ty Cổ phần Vina Logistics là một doanh nghiệp có vị thế quan trọng trong ngành logistics Việt Nam. Công ty luôn đáp ứng được nhu cầu về mặt kỹ thuật, nguồn nhân lực với điều kiện an toàn lao động tốt nhất khi tham gia khai thác, xếp dỡ hàng. Với quy mô lớn, mạng lưới rộng khắp và kinh nghiệm dày dặn, công ty đã đạt được nhiều thành tựu đáng kể. Phòng Điều độ Khai thác và phòng An ninh an toàn của công ty luôn phối hợp chặt chẽ với nhau để sẵn sàng ứng phó trước mọi sự cố có thể xảy ra. Hơn thế, trong những năm gần đây VNL luôn giữ cho mình được vị trí quan trọng với nhiều đối tác về vận tải thủy nội địa. Là đối tác về nguồn nhân sự cho nhiều cảng lớn trong khu vực Cái Mép hiện nay.

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ XẾP DỠ HÀNG THÉP

2.1 Tổng quan về mặt hàng Thép

2.1.1 Khái niệm về Thép?

- Thép là hợp kim với thành phần chính là sắt (Fe), với carbon (C), từ 0,02% đến 2,14% theo trọng lượng, và một số nguyên tố hóa học khác. Chúng làm tăng độ cứng, hạn chế sự di chuyển của nguyên tử sắt trong cấu trúc tinh thể dưới tác động của nhiều nguyên nhân khác nhau.

Số lượng khác nhau của các nguyên tố và tỷ lệ của chúng trong thép nhằm mục đích kiểm soát các mục tiêu chất lượng như độ cứng, độ đàn hồi, tính dễ uốn, và sức bền kéo đứt. Thép với tỷ lệ carbon cao có thể tăng cường độ cứng và cường lực kéo đứt so với sắt, nhưng lại giòn và dễ gãy hơn. Tỷ lệ hòa tan tối đa của carbon trong sắt là 2,14% theo trọng lượng (ở trạng thái Austenit) xảy ra ở 1.147 độ C; nếu lượng carbon cao hơn hay nhiệt độ hòa tan thấp hơn trong quá trình sản xuất, sản phẩm sẽ là xementit có cường lực kém hơn. Pha trộn với carbon cao hơn 2,06% sẽ được gang. Thép cũng được phân biệt với sắt rèn, vì sắt rèn có rất ít hay không có carbon, thường là ít hơn 0,035%. Ngày nay người ta gọi ngành công nghiệp thép (không gọi là ngành công nghiệp sắt và thép), nhưng trong lịch sử, đó là 2 sản phẩm khác nhau. Ngày nay có một vài loại thép mà trong đó carbon được thay thế bằng các hỗn hợp vật liệu khác, và carbon nếu có, chỉ là không được ưa chuộng.³

2.1.2 Phân loại thép

Thép được phân thành 2 loại: phôi thép và thép thành phẩm

❖ Phôi thép

Trong các tài liệu chuyên ngành, phôi được dùng để gọi tên loại sản phẩm trung gian trong quá trình sản xuất sắt thép. Sau khi khai thác từ mỏ, quặng sẽ được vận chuyển đến khu liên hợp sản xuất gang thép và tiến hành sản xuất phôi. Quá trình sản xuất sẽ

³ Kiến thức về Thép 2023

bao gồm các khâu: khai thác, nung chảy, cán thép và tạo sản phẩm hoàn thiện. Hiện nay, phôi thép được chia làm 3 loại là phôi thép vuông, phôi thép dẹt và phôi thép Bloom.



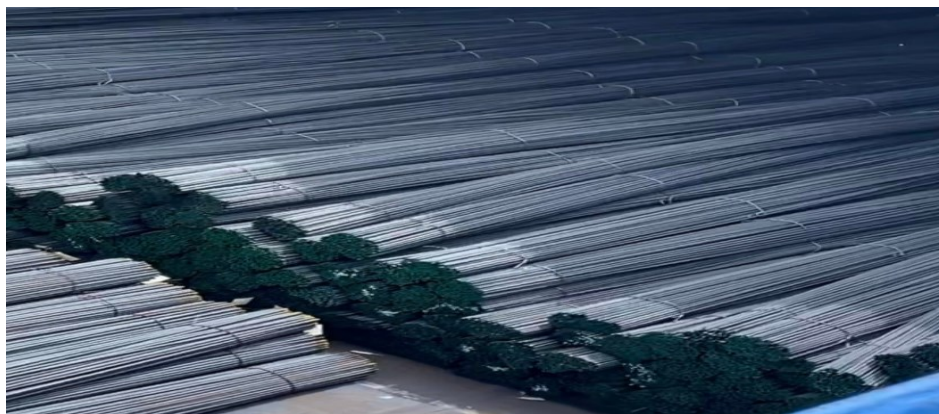
Hình 2.6: Phôi thép
(Nguồn: <https://vi.wikipedia.org/wiki/>)

❖ Thép thành phẩm

Là những loại thép đã hoàn thiện từ phôi thép, thường dùng trong xây dựng, có độ dẻo dai, chịu uốn và độ dẫn dài cao.

2.1.3 Một số loại thép phổ biến được khai thác tại VNL

- Thép cây tròn có vân hay là loại thép có đường vân, gân ở mặt ngoài. Đường kính của chúng khá đa dạng từ Ø10, Ø12, Ø14, Ø16, Ø18, Ø20, Ø22, Ø25, Ø28, Ø32. Tùy thuộc vào nhu cầu sử dụng để có thể lựa chọn được loại phù hợp.



Hình 2.7: Thép cây
(Nguồn: Ảnh chụp hiện trường xếp dỡ hàng thép tại VNL)

- Thép cây tròn trơn: đây là loại thép cây được gia công theo hình trụ, với bề ngoài sẽ nhẵn bóng, trơn được sản xuất theo khuôn có chiều dài thông thường từ 12m/cây, đường kính tiêu chuẩn là Ø14, Ø16, Ø18, Ø20, Ø22, Ø25.



Hình 2.8: Thép cây tròn

(Nguồn: Ảnh chụp hiện trường xếp dỡ hàng thép tại VNL)

Thép Hình V và L (L V shaped steel) hay Thép Góc là loại Thép Hình được thiết kế như chữ V và L. Cả 2 loại Thép Hình L và V cơ bản nhìn khá giống nhau. Tùy vào mỗi công trình yêu cầu khả năng chịu tải, lực, độ cứng, độ bền khác nhau mà nhà thầu lựa chọn Thép Hình V hay L



Hình 2.9: Thép góc (Nguồn: tài liệu về thép)

- Thép khoan: là các sợi thép có kích cỡ đường kính 6mm, 8mm, 10mm. Cả cuộn có đường kính khoảng 1,2m và nặng từ 600-2100kg.



Hình 2.10: Thép khoan

(Nguồn: Ảnh chụp hiện trường xếp dỡ hàng thép tại VNL)

2.2 Cơ sở lý thuyết về xếp dỡ

2.2.1 Khái niệm về xếp dỡ

Quá trình di chuyển hàng hóa từ phương tiện vận chuyển này sang phương tiện vận chuyển khác hoặc di chuyển từ một vị trí trong kho bãi đến một vị trí khác. Quá trình này bao gồm các hoạt động như nâng, hạ, bốc, xếp, chuyển và dỡ hàng hóa. Xếp dỡ hàng hóa là một phần quan trọng trong chuỗi cung ứng và logistics, đảm bảo sự lưu thông hàng hóa một cách hiệu quả và an toàn. ⁴

2.2.2 Các hình thức xếp dỡ

Gồm 3 hình thức :

- Xếp dỡ thủ công
- Xếp dỡ cơ giới
- Xếp dỡ thủ công kết hợp cơ giới

⁴ Quá trình xếp dỡ 2023

Xếp dỡ thủ công : Đây là hình thức xếp dỡ hàng hóa truyền thống, thường được thực hiện bằng sức người, dùng cho hàng hóa có kích thước và trọng lượng nhỏ.



Hình 2.6 : Nhân viên xếp dỡ thủ công (nguồn:123job.vn)

Xếp dỡ cơ giới : Sử dụng các thiết bị như xe nâng, cần cẩu, và băng chuyền để xếp dỡ hàng hóa lớn và nặng, giảm thiểu sự cần thiết của sức người và tăng hiệu quả công việc.



Hình 2.7 Xếp dỡ cơ giới (nguồn: lawnet.vn)

Xếp dỡ thủ công kết hợp cơ giới :Kết hợp nhiều phương thức và thiết bị khác nhau để xử lý đa dạng các loại hàng hóa trong cùng một quá trình xếp dỡ.



Hình 2.8: Xếp dỡ kết hợp (nguồn :piggy.co.id)

2.2.3 Yêu cầu cơ bản về quá trình xếp dỡ

Chuẩn bị và kiểm tra hàng hóa: Kiểm tra tình trạng của hàng hóa trước khi xếp dỡ để phát hiện bất kỳ hư hỏng nào. Đồng thời, nhân viên cần có đồ bảo hộ lao động và trang bị các thiết bị an toàn.

Sử dụng thiết bị nâng hạ: Các thiết bị như xe nâng và cần cẩu giúp nâng và di chuyển hàng hóa một cách an toàn. Nhân viên cần tuân thủ quy tắc an toàn, giữ khoảng cách an toàn để tránh tai nạn.

Phân loại và sắp xếp: Xác định vị trí sắp xếp hàng hóa dựa trên loại hàng và yêu cầu vận chuyển. Hàng hóa có thể được phân chia theo các khu vực để tối ưu hóa không gian lưu trữ.

Đóng gói và gắn nhãn: Các kiện hàng được đóng gói chặt chẽ, sử dụng vật liệu bảo vệ như bọt xốp hoặc băng keo và gắn nhãn phù hợp để nhận dạng.

Giao nhận và kiểm tra lần cuối: Kiểm tra hàng hóa một lần nữa trước khi giao nhận, đảm bảo hàng hóa không bị hư hỏng trong quá trình xếp dỡ. Hàng hóa sau đó được vận chuyển đến địa điểm nhận theo yêu cầu.

2.2.4 Những yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả xếp dỡ

Thiết bị xếp dỡ

Chất lượng và hiện đại của thiết bị: Các thiết bị xếp dỡ như cầu, xe nâng, và băng chuyền nếu được bảo trì tốt và hiện đại sẽ tăng năng suất làm việc và giảm thiểu rủi ro hỏng hóc.

Công suất thiết bị: Thiết bị có công suất cao sẽ xử lý được nhiều hàng hóa hơn trong cùng một khoảng thời gian.

Nhân lực

Trình độ và kỹ năng: Nhân viên được đào tạo bài bản và có kỹ năng xếp dỡ hàng hóa sẽ làm việc hiệu quả và an toàn hơn.

Số lượng nhân viên: Số lượng nhân viên phù hợp sẽ đảm bảo quá trình xếp dỡ diễn ra liên tục và không bị gián đoạn.

Quy trình và quản lý

Quy trình làm việc: Quy trình xếp dỡ rõ ràng và hiệu quả sẽ giúp giảm thiểu thời gian chờ đợi và tăng năng suất.

Quản lý và giám sát: Quản lý hiệu quả sẽ đảm bảo tất cả các bước trong quy trình xếp dỡ được thực hiện đúng kế hoạch và giải quyết kịp thời các vấn đề phát sinh.

Đặc điểm hàng hóa

Loại hàng hóa: Các loại hàng hóa có hình dạng, kích thước và trọng lượng khác nhau sẽ yêu cầu các phương pháp xếp dỡ khác nhau.

Bao bì và đóng gói: Hàng hóa được đóng gói chắc chắn và dễ xếp dỡ sẽ giúp quá trình diễn ra nhanh chóng và an toàn hơn.

Môi trường và cơ sở hạ tầng

Cơ sở hạ tầng: Cơ sở hạ tầng tốt như bãi đỗ xe, kho bãi và hệ thống giao thông nội bộ sẽ hỗ trợ hiệu quả quá trình xếp dỡ.

Điều kiện thời tiết: Thời tiết xấu như mưa bão, sương mù có thể làm gián đoạn và giảm hiệu quả xếp dỡ hàng hóa.

Công nghệ thông tin

Hệ thống quản lý thông tin: Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và điều phối xếp dỡ hàng hóa sẽ giúp tối ưu hóa quy trình và tăng cường hiệu quả làm việc.

Giám sát và theo dõi: Hệ thống giám sát và theo dõi hàng hóa trong suốt quá trình xếp dỡ sẽ giúp phát hiện và giải quyết kịp thời các sự cố.

2.2.5 Phân chia chi phí xếp dỡ

Phí xếp dỡ chỉ là chi phí bốc hàng từ cầu cảng lên tàu và xếp hàng vào hầm tàu và dỡ hàng từ hầm tàu đưa xuống cầu cảng. Hai phần chi phí này do ai gánh chịu đã được quy định rõ trong hợp đồng thuê tàu chuyển. Có những quy định sau:

- Điều khoản chủ tàu chịu chi phí bốc dỡ, còn gọi là điều kiện tàu chợ (Liner Term or Berth Term). Theo quy định này, tại cảng xếp, chủ hàng đem hàng đặt bên cầu cảng cạnh mạn tàu sao cho tàu dùng móc cầu của tàu có thể lấy hàng đưa lên tàu, tại cảng dỡ, tàu dùng cầu tàu dỡ hàng đưa xuống cầu cảng bên cạnh mạn tàu, người nhận hàng lấy hàng hóa từ móc cầu của tàu.

- Chủ tàu không chịu chi phí xếp dỡ hàng, chất xếp và san hàng (Free In and Out, Stowed and Trimmed – FIOST). Nếu vận chuyển hàng siêu kiện đòi hỏi phải chằng buộc mà chi phí chằng buộc do người thuê tàu chịu thì trong hợp đồng phải thể hiện rõ “FIOSLASHED”.

- Chủ tàu không chịu chi phí bốc dỡ (Free In and Out – FIO)

- Chủ tàu không chịu chi phí bốc hàng (Free In – FI)

- Chủ tàu không chịu chi phí dỡ hàng (Free Out – FO)

Việc phân phối chi phí bốc dỡ như nói trên không có liên quan gì đến vấn đề gánh chịu rủi ro khi xếp dỡ.

2.3 Xếp dỡ Hàng Thép

2.3.1 Đặc điểm của hàng thép trong xếp dỡ

Trọng lượng lớn và kích thước đa dạng: Thép có trọng lượng lớn, đặc biệt là thép cuộn hoặc thép tấm, có thể lên đến hàng trăm kilogram mỗi đơn vị. Hơn nữa, thép có kích thước và hình dạng đa dạng như thép cuộn, thép tấm phẳng, thép ống, mỗi loại có phương pháp xếp dỡ riêng.

Bề mặt dễ bị trầy xước và gỉ sét: Bề mặt thép dễ bị trầy xước và gỉ sét nếu không được bảo vệ đúng cách, đặc biệt với thép mạ, thép có bề mặt bóng hoặc thép yêu cầu

chất lượng cao. Cần bảo vệ bề mặt thép bằng vật liệu như màng nhựa, bạt, hoặc cao su để tránh va chạm.

Hình dạng không đồng đều: Các sản phẩm thép có hình dạng không đồng đều như thép cuộn, thép ống, thép thanh tạo ra thách thức trong việc sắp xếp. Việc xếp không đúng có thể dẫn đến việc lăn hoặc rơi của hàng hóa.

Khả năng gây nguy hiểm cao: Các sản phẩm thép có cạnh sắc như thép tấm hoặc thép thanh có thể gây ra vết thương cho người lao động nếu không được xử lý đúng cách. Hơn nữa, thép cuộn không được cố định có thể gây nguy hiểm trong quá trình vận chuyển.

Cần bảo vệ khỏi tác động ngoại lực: Thép dễ bị biến dạng hoặc gãy nếu bị tác động mạnh. Các va đập hoặc dịch chuyển không đúng cách có thể làm hỏng sản phẩm. Do đó, việc bảo vệ thép khỏi các tác động ngoại lực là rất quan trọng.

Yêu cầu sự cố định chắc chắn: Hàng thép cần được cố định chặt chẽ trong suốt quá trình xếp dỡ để tránh xô dịch hoặc gây hỏng hóc. Việc sử dụng dây buộc, giá đỡ hoặc vật liệu lót là cần thiết để bảo đảm sự ổn định của hàng hóa

2.3.2 Thiết bị và công cụ trong xếp dỡ hàng thép

Xe nâng: Là thiết bị phổ biến trong xếp dỡ hàng thép, đặc biệt là khi di chuyển các thanh thép, tấm thép hoặc cuộn thép có trọng lượng lớn. Xe nâng có thể di chuyển hàng hóa trong kho hoặc lên xuống từ các phương tiện vận chuyển như xe tải.

Cầu (Crane): Các loại cầu, bao gồm cầu trục và cầu tháp, được sử dụng để nâng các lô hàng thép có trọng lượng lớn hoặc khó di chuyển. Cầu có thể nâng các cuộn thép, thép tấm hoặc thép ống lên các vị trí cao và vào các phương tiện vận chuyển.

Palăng: Là thiết bị nâng hạ hàng hóa, thường được sử dụng kết hợp với cầu hoặc xe nâng để nâng các khối thép có trọng lượng lớn. Palăng có thể là loại cơ học hoặc điện tử, giúp di chuyển và hạ các vật thể một cách chính xác và an toàn.

Dây cáp, dây xích và dây thừng: Được sử dụng để cố định và giữ cho hàng hóa thép ổn định trong suốt quá trình xếp dỡ. Dây xích và dây cáp đặc biệt quan trọng khi cần nâng các sản phẩm thép có trọng lượng lớn, trong khi dây thừng thường dùng để bảo vệ các mặt hàng nhẹ hoặc dễ vỡ.

Máng trượt hoặc ray: Trong một số trường hợp, việc sử dụng máng trượt hoặc ray có thể giúp di chuyển thép cuộn hoặc thép tấm từ vị trí này sang vị trí khác mà không gây hư hỏng cho hàng hóa.

Giá đỡ (Rack): Được sử dụng để lưu trữ và xếp thép tấm, thép ống hoặc thanh thép trong kho. Giá đỡ phải được thiết kế chắc chắn để chịu được trọng lượng của thép và đảm bảo sự ổn định cho hàng hóa khi xếp.

Bạt, màng nhựa và vật liệu bảo vệ: Sử dụng để bảo vệ bề mặt thép khỏi các tác động bên ngoài, tránh trầy xước và gỉ sét. Màng nhựa hoặc bạt cũng giúp bảo vệ thép khỏi mưa hoặc độ ẩm trong quá trình vận chuyển.

Kẹp, móc và các dụng cụ chuyên dụng: Các kẹp thép hoặc móc được sử dụng để giữ và nâng các sản phẩm thép như thép cuộn, thép tấm hoặc thép ống. Các dụng cụ này cần phải được lựa chọn phù hợp với hình dạng và kích thước của sản phẩm thép để đảm bảo tính ổn định trong suốt quá trình nâng hạ.

Bộ đo tải trọng (Load Indicator): Là công cụ giúp giám sát tải trọng trong quá trình xếp dỡ, đảm bảo rằng không có quá tải trong suốt quá trình vận hành. Việc sử dụng bộ đo tải trọng giúp tránh tình trạng quá tải và đảm bảo an toàn cho cả người lao động và phương tiện.

Thiết bị cố định hàng hóa (Băng dính, chốt, chằng buộc): Các dụng cụ này được dùng để cố định thép trong quá trình vận chuyển và xếp dỡ. Chúng đảm bảo rằng hàng hóa không bị xô dịch trong quá trình di chuyển, tránh được các sự cố hoặc hư hỏng không mong muốn.

2.3.3 Yêu cầu cơ bản trong quá trình xếp dỡ

Đặc điểm của hàng hóa

Loại hàng hóa: Hàng rời, hàng container, hàng nguy hiểm, hàng dễ vỡ, hàng đông lạnh, hay hàng công kênh sẽ có yêu cầu và quy trình khác nhau.

Kích thước và trọng lượng: Hàng hóa lớn, nặng hoặc bất thường đòi hỏi thiết bị và phương pháp xếp dỡ đặc thù.

Tình trạng hàng hóa: Hàng hóa bị hư hỏng, ẩm ướt hoặc không được đóng gói đúng cách sẽ làm chậm quá trình xếp dỡ và cần có biện pháp xử lý bổ sung.

Thiết bị và công nghệ xếp dỡ

Chất lượng thiết bị: Máy móc như cần cẩu, xe nâng, băng tải nếu không được bảo dưỡng định kỳ dễ gây gián đoạn hoặc sự cố.

Loại thiết bị: Sự phù hợp của thiết bị với loại hàng hóa ảnh hưởng trực tiếp đến tốc độ và hiệu quả xếp dỡ.

Ứng dụng công nghệ: Các hệ thống tự động hóa hoặc phần mềm quản lý kho bãi hiện đại có thể tối ưu hóa quy trình và giảm thiểu sai sót.

Điều kiện môi trường và thời tiết

Thời tiết: Gió lớn, mưa bão hoặc sương mù có thể gây nguy hiểm và làm trì hoãn hoạt động xếp dỡ, đặc biệt với hàng ngoài trời.

Nhiệt độ: Ảnh hưởng lớn đến hàng hóa cần bảo quản đặc biệt như hàng đông lạnh hoặc hàng hóa nhạy cảm với nhiệt độ.

Địa hình và không gian: Khu vực xếp dỡ chật hẹp, không bằng phẳng hoặc khó tiếp cận sẽ làm giảm hiệu suất.

Nhân lực tham gia

Trình độ kỹ thuật: Đội ngũ công nhân, nhân viên vận hành cần có kinh nghiệm và kỹ năng chuyên môn tốt để thực hiện công việc hiệu quả.

Số lượng nhân lực: Thiếu hụt nhân lực sẽ kéo dài thời gian xếp dỡ hoặc gây áp lực quá lớn cho nhân viên hiện tại.

Ý thức và kỷ luật lao động: Sự phối hợp không tốt giữa các cá nhân có thể gây lỗi hoặc chậm trễ.

Quy trình và tổ chức công việc

Kế hoạch xếp dỡ: Kế hoạch không rõ ràng hoặc thiếu chi tiết sẽ dẫn đến sự lộn xộn và chậm trễ.

Sự phối hợp giữa các bên: Việc thiếu sự hợp tác giữa các bộ phận liên quan (điều độ, kho bãi, vận chuyển) sẽ làm giảm hiệu quả.

Tuân thủ quy trình: Không tuân thủ các quy định kỹ thuật hoặc quy trình vận hành an toàn có thể gây ra sự cố và gián đoạn.

Yếu tố pháp lý và thủ tục

Giấy tờ và thủ tục hải quan: Sự chậm trễ trong việc xử lý thủ tục hoặc sai sót về giấy tờ có thể ảnh hưởng lớn đến quy trình.

Quy định an toàn: Các yêu cầu nghiêm ngặt về xếp dỡ hàng nguy hiểm hoặc hàng hóa đặc biệt cũng ảnh hưởng đến thời gian và chi phí.

Khách hàng và yêu cầu đặc biệt

Thời gian giao nhận: Yêu cầu khắt khe về thời gian từ khách hàng có thể gây áp lực lớn cho quy trình.

Yêu cầu bảo quản: Hàng hóa cần lưu ý đặc biệt như giữ nhiệt độ ổn định hoặc bảo vệ chống va đập sẽ đòi hỏi thêm thiết bị và thời gian.

Tình trạng phương tiện vận tải

Loại phương tiện: Tàu, xe tải, hoặc toa tàu không phù hợp sẽ làm chậm tiến độ hoặc gây hư hỏng hàng hóa.

Sự sẵn sàng của phương tiện: Phương tiện đến trễ hoặc gặp sự cố sẽ ảnh hưởng đến kế hoạch xếp dỡ.

2.3.4 An toàn trong xếp dỡ hàng thép

Quá trình xếp dỡ hàng thép là một công việc đòi hỏi sự tỉ mỉ và cẩn trọng, bởi đây là loại hàng hóa có trọng lượng lớn, hình dạng đa dạng và dễ bị hư hỏng nếu không được xử lý đúng cách sau đây là những cách để đảm bảo an toàn trong quá trình xếp dỡ

- Kiểm tra sức khỏe người lao động

Trước khi bắt tay vào công việc, người lao động cần đảm bảo rằng mình có đủ sức khỏe để thực hiện các công việc nặng nhọc. Các nhân viên cần được kiểm tra sức khỏe định kỳ và chỉ tham gia xếp dỡ khi không có vấn đề gì về sức khỏe. Điều này cực kỳ quan trọng bởi hàng thép có trọng lượng lớn và việc làm việc trong điều kiện không đủ sức khỏe có thể gây ra tai nạn. Bên cạnh đó, việc trang bị đầy đủ bảo hộ lao động như mũ bảo hiểm, găng tay, giày bảo hộ và các thiết bị bảo vệ khác là điều bắt buộc để đảm bảo an toàn.

- Xác định trọng tải cho phép

Trước khi xếp dỡ, cần phải xác định rõ tải trọng của thiết bị nâng hạ để tránh xếp hàng quá tải. Hàng thép có trọng lượng lớn, vì vậy phải chắc chắn rằng thiết bị và phương tiện vận chuyển có thể chịu được trọng lượng của hàng hóa. Việc này không chỉ đảm bảo an toàn cho quá trình làm việc mà còn tránh làm hỏng cả hàng hóa và thiết bị.

- Sắp xếp hàng hóa theo loại và thứ tự

Để việc quản lý và bảo quản dễ dàng hơn, các loại thép có tính chất giống nhau như thép cuộn, thép tấm, thép ống nên được xếp chung vào một khu vực. Việc này sẽ giúp việc thống kê, kiểm soát và bảo quản trở nên thuận tiện hơn. Cần sắp xếp các lô hàng theo thứ tự giao nhận. Những lô hàng cần giao gấp sẽ được xếp ở phía trên hoặc đầu xe, trong khi những lô hàng giao sau có thể đặt ở phía trong.

- Cách xếp dỡ hàng thép nặng và nhẹ

Hàng thép thường có những loại có trọng lượng rất nặng, do đó khi xếp dỡ, các sản phẩm nặng như thép cuộn, thép tấm cần được đặt ở dưới cùng, gần với trọng tâm của xe hoặc container. Còn các loại thép nhẹ hơn có thể xếp lên trên các loại nặng, tránh để chúng bị đè lên và gây hư hỏng. Đặc biệt, cần phải cố định các lô hàng chắc chắn, sử dụng dây buộc hoặc các vật liệu lót để ngăn chặn sự di chuyển trong quá trình vận chuyển.

- Bảo vệ hàng hóa trong suốt quá trình xếp dỡ

Bề mặt của thép dễ bị trầy xước hoặc gỉ sét nếu không được bảo vệ đúng cách. Do đó, cần sử dụng các lớp bọc bảo vệ như vải bạt, màng nhựa hoặc cao su để che phủ các bề mặt thép, tránh làm hỏng lớp bảo vệ hoặc gây ra trầy xước không cần thiết. Những sản phẩm thép dễ vỡ hoặc có bề mặt mạ cũng cần được xếp cẩn thận và tránh để va đập mạnh.

- Phân bố tải trọng đều trên phương tiện vận chuyển

Lưu ý rằng việc phân bố tải trọng đều trên xe hoặc container là rất quan trọng. Các lô hàng thép không thể được xếp quá lệch về một phía vì sẽ gây mất cân bằng và có thể dẫn đến sự cố trong quá trình vận chuyển. Điều này không chỉ bảo vệ hàng hóa mà còn bảo vệ an toàn cho người lao động và phương tiện vận chuyển.

- Thống nhất phương án xếp dỡ khi sử dụng phương tiện đặc biệt

Khi sử dụng các phương tiện vận chuyển đặc biệt như xà lan, tàu thuyền hoặc các phương tiện thủy, cần phải thống nhất phương án xếp dỡ với người phụ trách để đảm bảo sự an toàn trong suốt quá trình di chuyển. Môi trường trên các phương tiện này cũng cần được kiểm tra kỹ lưỡng, đặc biệt là không gian thông thoáng khi vận chuyển các loại thép có thể gây ra khí độc hoặc hơi độc.

- Xếp dỡ từ trên xuống dưới

Khi xếp dỡ hàng thép, các lớp hàng trên cùng cần được lấy xuống trước. Đặc biệt, khi lấy hàng, không nên rút sàn từ dưới cùng vì dễ gây sụt đổ các lớp hàng phía trên. Cần phải đảm bảo rằng hàng hóa được giữ ổn định và đúng hình khối trong suốt quá trình làm việc, tránh để hàng hóa bị xô dịch hay đổ vỡ.

- Di chuyển cẩn thận và hạn chế va chạm

Di chuyển hàng thép cần thực hiện chậm rãi, cẩn thận, đặc biệt khi xử lý các bình khí nén hoặc các sản phẩm dễ cháy nổ. Khi vận chuyển, cần giảm thiểu va chạm mạnh để tránh xảy ra sự cố. Đồng thời, chuẩn bị sẵn các phương án xử lý kịp thời trong trường hợp có rủi ro xảy ra, chẳng hạn như hàng rơi vỡ.

2.4 Kết luận chương 2

Chương 2 đã cung cấp cơ sở lý luận vững chắc về xếp dỡ hàng hóa và tổng quan về hàng thép. Qua đó, chúng ta hiểu rõ các khái niệm, vai trò và các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình xếp dỡ, cũng như các phương pháp thực hiện và quy trình cụ thể. Đồng thời, chương này cũng giới thiệu chi tiết về thép, bao gồm định nghĩa, phân loại, vai trò trong các ngành công nghiệp, quy trình sản xuất, thị trường và các thách thức cùng cơ hội phát triển. Những kiến thức này là nền tảng quan trọng để nghiên cứu và đề xuất các giải pháp nâng cao quy trình xếp dỡ hàng thép tại Công ty Cổ phần Vina Logistics, góp phần cải thiện hiệu quả hoạt động và nâng cao chất lượng dịch vụ của công ty

CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH TỔ CHỨC XẾP DỠ HÀNG THÉP TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VINA LOGISTICS (VNL)

3.1 Dụng cụ xếp dỡ

Bảng 3. 1 Dụng cụ xếp dỡ

(Nguồn: Phòng điều độ khai thác công ty VNL)

Dụng cụ	Chức năng	Hình ảnh
1. Bộ móc đôi	Công cụ chuyên dụng có tải trọng quy định là 5 tấn, hỗ trợ trong thao tác nâng hạ thép dây cuộn	
2. Dây cáp, ma ní	Phối hợp với bộ móc đôi tạo thành công cụ xếp dỡ chuyên dụng để kéo thép dây cuộn	

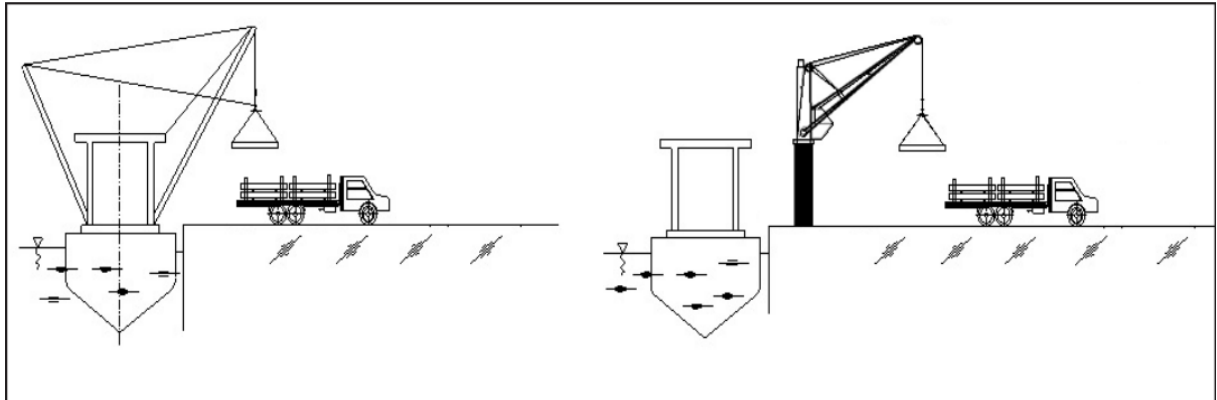
3. Cầu tàu	Dùng để bốc dỡ hàng hóa, phụ tùng, hoặc thiết bị của tàu	
4. Cầu bờ MacGregor 45 tấn	Dùng để bốc hàng lên tàu hoặc dỡ hàng ra khỏi tàu biển	
5. Xe đầu kéo	Dùng để vận chuyển hàng hóa có khối lượng lớn hàng trăm tấn	

3.2 Phương án xếp dỡ

Tàu « Cầu tàu/Cầu bờ « Xe

Cầu tàu (hoặc cầu bờ): Đảm nhận việc nâng hạ hàng hóa từ/tới tàu.

Xe (xe tải, xe nâng, hoặc xe chuyên dụng): Vận chuyển hàng hóa từ cầu cảng đến kho bãi hoặc ngược lại.



Hình 3. 2 Quy trình thực hiện xếp dỡ Hàng Thép

(Nguồn: Phòng điều độ khai thác công ty VNL)

Định mức công nhân

08 người:

- 01 lái cầu : Chịu trách nhiệm vận hành cầu tàu/cầu bờ để đảm bảo an toàn và hiệu quả trong việc nâng hạ hàng hóa.

- 02 công nhân trên cầu cảng:

+ Hướng dẫn xe tiếp cận khu vực bốc xếp.

+ Phụ trách điều phối và cố định hàng hóa lên xe.

- 04 công nhân dưới tàu :

+ Chịu trách nhiệm buộc dây, tháo dây, cố định kiện hàng dưới khoang tàu.

+ Hỗ trợ kiểm tra và xử lý hàng hóa tại khu vực này.

- 01 tally : Ghi chép số liệu hàng hóa xếp dỡ, bao gồm số lượng, trọng lượng, và tình trạng hàng hóa

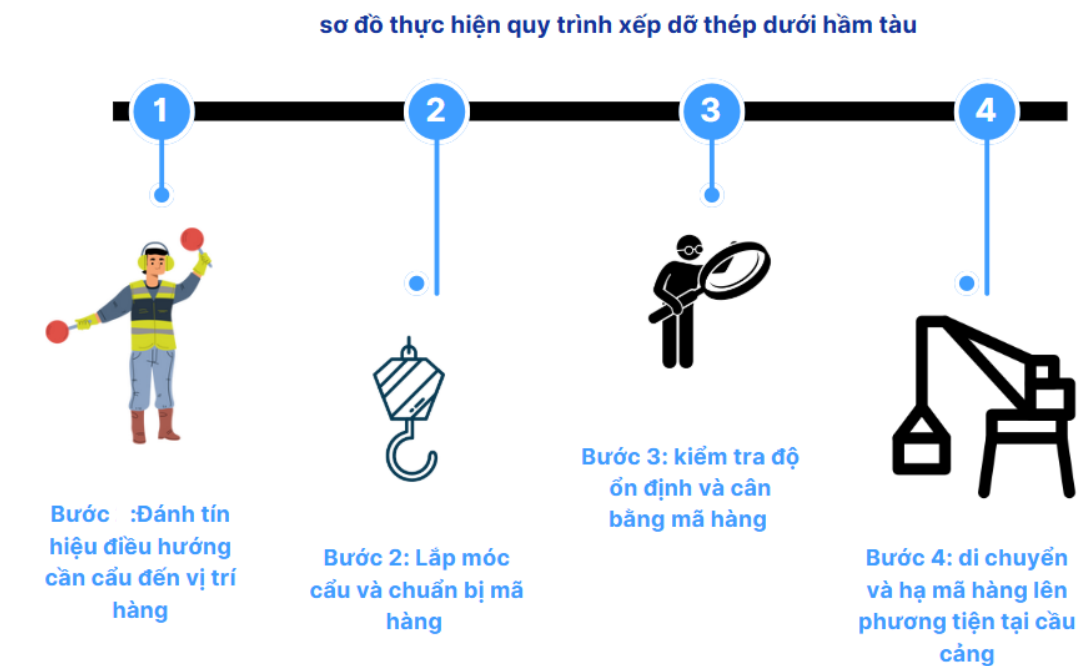
Năng suất yêu cầu (tấn/máng/ca): 400 – 600

Ca làm việc tiêu chuẩn: Thường kéo dài 8 giờ.

Với năng suất này, đội ngũ cần đảm bảo quy trình làm việc liên tục, phối hợp nhịp nhàng giữa các công đoạn.

3.3 Quy trình thực hiện

3.3.1 Quy trình xếp dỡ dưới hầm tàu



Hình 3.2 : Quy trình xếp dỡ hàng thép dưới hầm tàu

Bước 1 : Đánh tín hiệu điều hướng cần cẩu đến vị trí hàng

Công nhân đánh tín hiệu cho lái cầu đến vị trí lấy hàng. Lái cầu di chuyển theo tín hiệu.

Quá trình thực hiện đánh tín hiệu của công nhân trong cảng :

Tín hiệu dừng

Tín hiệu dừng là tín hiệu quan trọng nhất đối với hoạt động của cầu trục vì chúng cho phép người ra tín hiệu nhanh chóng thông báo nhu cầu ngừng chuyển động và hoạt động.

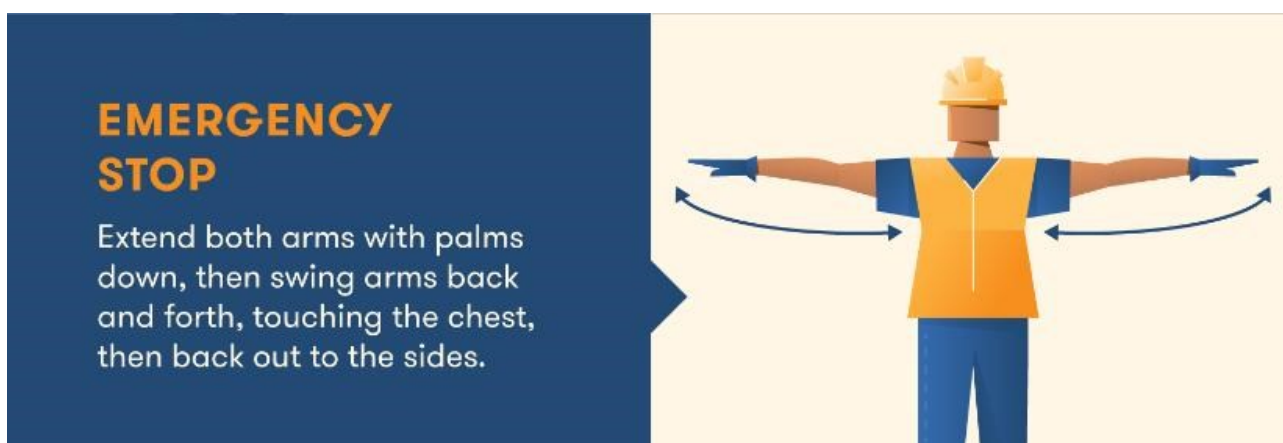
Dừng lại : Mở rộng một cánh tay, lòng bàn tay hướng xuống, sau đó xoay cánh tay qua lại, chạm vào ngực, sau đó lùi sang một bên.



Hình 3.3 Thao tác dừng khẩn cấp

(nguồn :Kiểm định an toàn cầu trực)

Dừng khẩn cấp : Mở rộng hai tay với lòng bàn tay úp xuống, sau đó vung cánh tay qua lại, chạm vào ngực, sau đó lùi ra hai bên.



Hình 3.4 : Thao tác dừng khẩn cấp

(nguồn :Kiểm định an toàn cầu trực)

Tín hiệu nâng hạ di chuyển tải

Nâng móc : Mở rộng một cánh tay ra ngoài và hướng ngón tay cái lên trên bằng năm đầu ngón tay.



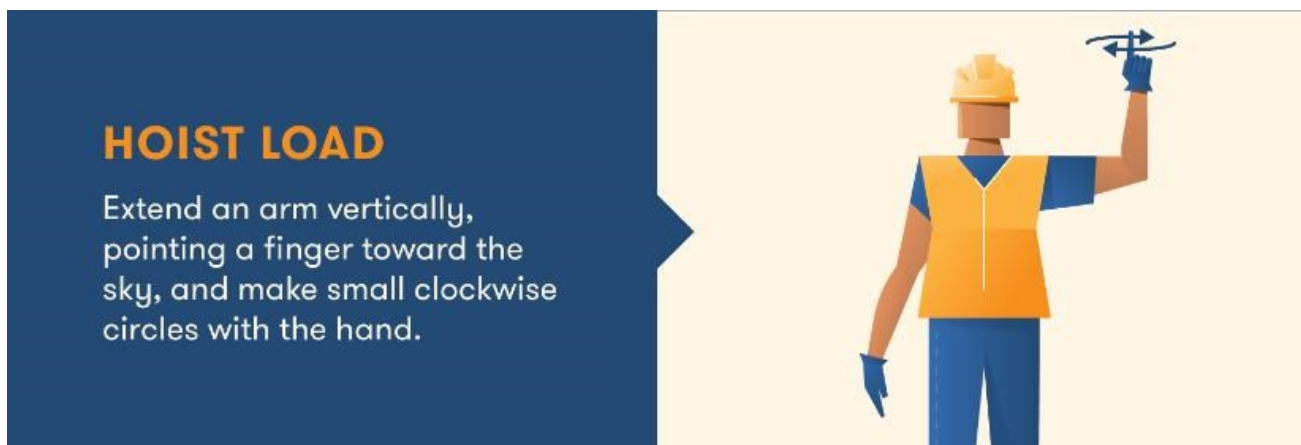
Hình 3.5: Thao tác nâng móc
(nguồn :Kiểm định an toàn cầu trực)

Hạ móc: Mở rộng một cánh tay ra ngoài và hướng ngón tay cái xuống dưới bằng nắm đấm khép lại.



Hình 3.6: Thao tác hạ móc
(nguồn :Kiểm định an toàn cầu trực)

Tải trọng cao hơn: Mở rộng một cánh tay theo chiều dọc, hướng một ngón tay lên trời và tạo các vòng tròn nhỏ theo chiều kim đồng hồ bằng bàn tay.



Hình 3.7: Thao tác tải trọng cao hơn

(nguồn :Kiểm định an toàn cầu trục)

Tải trọng thấp hơn: Mở rộng một cánh tay theo chiều dọc, hướng một ngón tay về phía mặt đất và tạo các vòng tròn nhỏ theo chiều kim đồng hồ bằng bàn tay.



Tín hiệu bằng tay thúc đẩy sự an toàn khi vận hành cầu trục, cầu trục, cổng trục trong nhà xưởng và ngoài công trường.

Hình 3.8:Thao tác tải trọng thấp hơn

(nguồn :Kiểm định an toàn cầu trục)

Rủi ro:

- Khi người đánh tín hiệu không rõ ràng sẽ dễ khiến người lái cầu bị hiểu nhầm và việc nâng hạ gặp vấn đề như va đập hoặc có thể sẽ gây tai nạn

- Là công việc quan trọng nhưng trong lúc thực hiện đánh tín hiệu mà người đánh tín hiệu mất tập trung hay bị phân tâm bởi môi trường xung quanh cũng sẽ gây hậu quả khôn lường
- Đánh tín hiệu bằng tay cho nên sẽ có vấn đề gặp phải đó là tầm nhìn người lái cầu bị hạn chế, trang phục người đánh tín hiệu không đủ sáng
- Thiếu sự phối hợp và giao tiếp giữa các công nhân và lái cầu có thể dẫn đến việc thực hiện tín hiệu không đồng bộ và thiếu an toàn.

Ưu điểm :

Việc sử dụng tín hiệu từ công nhân không yêu cầu phải có hệ thống điều khiển điện tử phức tạp, giúp giảm chi phí đầu tư vào công nghệ, đồng thời có thể hoạt động tốt trong các môi trường không có thiết bị điều khiển tự động. Việc giao tiếp trực tiếp giữa công nhân và lái cầu giúp xây dựng sự hiểu biết và phối hợp ăn ý, nâng cao hiệu quả làm việc, đặc biệt trong các môi trường làm việc phức tạp, cần sự chính xác.

Trong các tình huống khẩn cấp hoặc thay đổi đột ngột về điều kiện làm việc (như việc di chuyển vật cản hoặc điều chỉnh vị trí), công nhân có thể nhanh chóng thay đổi tín hiệu cho lái cầu, giúp phản ứng kịp thời.

Nhược điểm :

Việc giao tiếp bằng tín hiệu có thể dẫn đến hiểu lầm hoặc sai sót nếu không có sự thống nhất rõ ràng về tín hiệu hoặc nếu tín hiệu không được thực hiện đúng cách. Điều này có thể gây ra sự cố trong quá trình vận chuyển, gây thiệt hại cho hàng hóa hoặc tai nạn lao động.

Hiệu quả của phương pháp này phụ thuộc nhiều vào kỹ năng và kinh nghiệm của công nhân trong việc đánh tín hiệu. Nếu công nhân không có đủ kinh nghiệm hoặc không hiểu rõ quy trình, khả năng xảy ra lỗi sẽ tăng lên.

Trong các khu vực làm việc có điều kiện tầm nhìn hạn chế (như trong các kho bãi đông đúc hoặc dưới các kết cấu hạ tầng thấp), việc sử dụng tín hiệu có thể gặp khó khăn và hạn chế tính hiệu quả.

Nếu có quá nhiều công nhân và máy móc hoạt động cùng lúc, việc đồng bộ hóa các tín hiệu có thể gặp khó khăn, dẫn đến tình trạng lộn xộn và giảm hiệu quả công việc.

Công nhân và lái cầu phải luôn duy trì sự tập trung cao độ để đảm bảo tính chính xác của tín hiệu và quá trình di chuyển cầu. Điều này có thể gây căng thẳng và mệt mỏi, đặc biệt trong các ca làm việc dài.

Bước 2: Lắp móc và chuẩn bị mã hàng

Công nhân lắp móc thép vào hai đầu ống. Tùy theo trọng lượng hàng và sức nâng của cần cầu có thể thành lập mã hàng từ 02 ống trở lên. Đối với hàng thép hình hay thép ống được đóng thành kiện (bó) thì công nhân dùng cáp môi hoặc xà beng đẩy một bên đầu kiện hàng để luôn cáp.



Hình 3.9: Quá trình lắp móc của công nhân
(Nguồn :VNL)

Rủi ro:

- Công nhân có nguy cơ bị chấn thương do va đập hoặc bị kẹp tay/chân khi thao tác với các ống thép hoặc xà beng.
- Các rủi ro từ thiết bị như đứt cáp hoặc sự cố cần cầu cũng tiềm ẩn nguy hiểm.

- Việc tải quá trọng lượng hoặc mất cân bằng tải có thể dẫn đến các tai nạn nghiêm trọng

Ưu điểm :

- Việc lắp móc thép vào hai đầu ống hoặc kiện hàng giúp đảm bảo rằng hàng hóa được treo chắc chắn và ổn định trong suốt quá trình nâng hạ, giảm thiểu nguy cơ rơi vỡ hoặc hư hỏng hàng hóa.

- Khi lắp móc vào các điểm phù hợp và sử dụng nhiều ống (hoặc kiện), sức nâng của cần cẩu được tối ưu hóa, giúp nâng được các kiện hàng có trọng lượng lớn hơn. Điều này giúp tăng khả năng vận chuyển và giảm thời gian cần thiết để xử lý hàng hóa.

- Cách lắp móc này linh hoạt và có thể áp dụng cho nhiều loại hàng thép khác nhau, bao gồm thép hình, thép ống hay các kiện thép đóng gói, từ đó đáp ứng được yêu cầu của nhiều đơn hàng khác nhau.

- Việc sử dụng cáp môi hoặc xà beng để đẩy kiện hàng giúp công nhân dễ dàng luồn cáp vào và điều chỉnh vị trí hàng hóa một cách nhanh chóng và chính xác, đặc biệt là trong trường hợp hàng hóa đóng kiện hoặc bó.

Nhược điểm :

- Quá trình lắp móc và chuẩn bị mã hàng đòi hỏi công nhân phải làm việc gần các vật thể nặng và di chuyển nhanh, do đó có thể tiềm ẩn nguy cơ tai nạn nếu công nhân không chú ý hoặc không có đủ thiết bị bảo vệ.

- Nếu không tính toán chính xác trọng lượng hàng hóa và sức nâng của cần cẩu, việc lắp móc không đúng có thể gây ra tình trạng quá tải, làm giảm độ an toàn và hiệu quả công việc. Việc thành lập mã hàng từ 02 ống trở lên có thể làm tăng độ phức tạp trong việc phân bổ tải trọng.

- Việc sử dụng cáp môi hoặc xà beng để đẩy kiện hàng có thể gây mỏi mệt và yêu cầu công nhân phải làm việc trong điều kiện vất vả, đặc biệt là trong môi trường làm việc khắc nghiệt. Điều này có thể ảnh hưởng đến năng suất làm việc và sức khỏe của công nhân.

- Việc sử dụng xà beng hay cáp môi có thể khiến các thiết bị bị mài mòn hoặc hư hỏng nhanh chóng nếu không được bảo trì thường xuyên. Điều này có thể gây gián đoạn công việc và tăng chi phí bảo trì, sửa chữa.

Bước 3: Kiểm tra độ ổn định và cân bằng mã hàng

Công nhân được giao nhiệm vụ đánh tín hiệu cho lái cầu để nâng mã hàng lên cao cách vị trí ban đầu khoảng 20cm. Mục tiêu của việc này là để đánh giá độ ổn định và cân bằng của mã hàng trước khi tiến hành các thao tác tiếp theo trong quy trình xếp dỡ. Việc nâng tạm mã hàng giúp xác định xem hàng hóa đã được móc cáp đúng cách và phân bố trọng lượng đồng đều hay chưa, từ đó phòng tránh các rủi ro tiềm ẩn như rung lắc hoặc lệch trọng tâm khi di chuyển. Đây là một bước quan trọng để đảm bảo an toàn cho cả hàng hóa và nhân viên, đồng thời tránh những gián đoạn không mong muốn trong quy trình.



Hình 3.10: Kiểm tra độ ổn định

(nguồn :VNL)

Rủi ro:

- Nếu hàng hóa không được phân bố trọng lượng đều hoặc cáp móc không chắc chắn, việc nâng lên có thể gây rung lắc hoặc lệch trọng tâm, dẫn đến nguy cơ rơi hàng.
- Cáp hoặc móc có thể bị hỏng do không được kiểm tra kỹ lưỡng trước khi sử dụng.
- Sự mất tập trung của công nhân hoặc lái cầu, cũng như điều kiện môi trường không thuận lợi như gió mạnh hoặc ánh sáng yếu, có thể ảnh hưởng đến quá trình kiểm tra và làm tăng nguy cơ tai nạn.
- Thiếu đào tạo và kinh nghiệm cũng là một yếu tố rủi ro quan trọng

Ưu điểm:

- Đảm bảo rằng hàng hóa được móc cáp và phân bố trọng lượng đúng cách, giúp giảm nguy cơ tai nạn do hàng rơi hoặc lệch.
- Cho phép phát hiện kịp thời các vấn đề về móc cáp hoặc độ cân bằng của hàng hóa, giúp bảo trì hoặc điều chỉnh trước khi di chuyển.
- Bước chuẩn bị này giúp tối ưu hóa quá trình xếp dỡ, làm giảm thiểu gián đoạn hoặc chậm trễ do sự cố.

Nhược điểm:

- Việc nâng thử hàng hóa có thể tốn thời gian và làm chậm tiến trình nếu gặp phải nhiều mã hàng cần kiểm tra kỹ lưỡng.
- Công nhân phải được đào tạo tốt về việc truyền tín hiệu chính xác và hiểu các nguyên tắc an toàn.
- Dù bước này giúp phát hiện vấn đề, nhưng cũng có thể xảy ra sai sót trong việc đánh giá độ cân bằng do chủ quan hoặc thiếu kinh nghiệm.

Bước 4: Di chuyển và hạ mã hàng lên phương tiện tại cầu cảng

Sau khi mã hàng cân bằng, lái cầu nâng ra khỏi hầm tàu, hạ xuống vị trí xe trên cầu cảng



Hình 3.11: Di chuyển hàng lên cầu (nguồn : VNL)

Rủi ro:

- Nguy cơ hàng hóa bị lệch hoặc đung đưa, đặc biệt nếu không duy trì được sự cân bằng trong suốt quá trình di chuyển.
- Các yếu tố như gió mạnh hoặc môi trường làm việc không ổn định có thể làm tăng khả năng hàng hóa va chạm hoặc rơi khỏi móc cáp, gây nguy hiểm cho cả

hàng hóa và người xung quanh

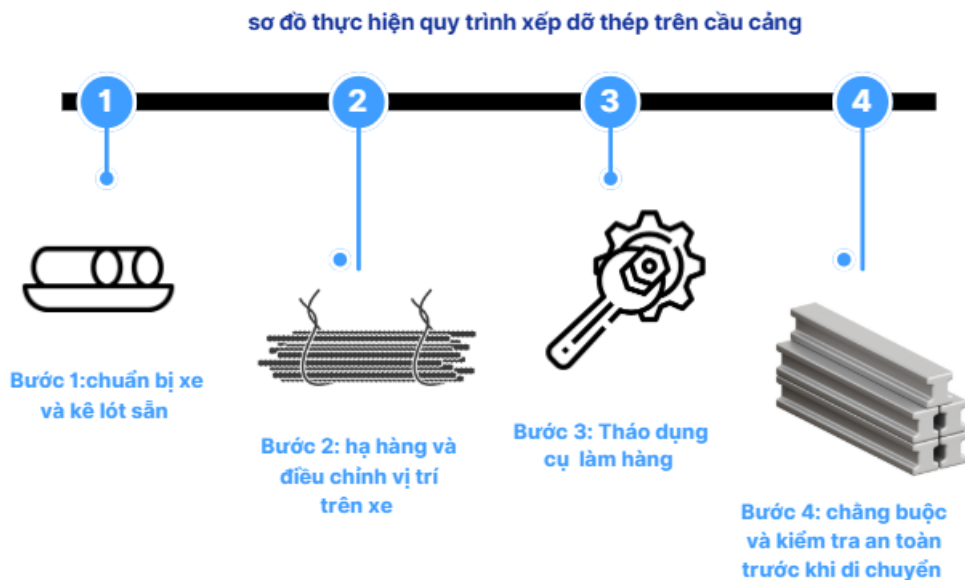
Ưu điểm:

- Đưa hàng hóa ra khỏi hầm tàu và hạ xuống phương tiện trên cầu cảng giúp rút ngắn thời gian vận chuyển từ tàu lên xe, tăng tốc độ xử lý hàng hóa.
- Với hàng hóa đã được xác nhận cân bằng trước đó, việc di chuyển và hạ hàng sẽ diễn ra suôn sẻ, giúp giảm thiểu nguy cơ hư hỏng.
- Việc nhanh chóng chuyển hàng từ tàu lên xe giúp giải phóng không gian cho các lô hàng tiếp theo, tối ưu hóa việc sử dụng cầu cảng.

Nhược điểm:

- Quá trình này có thể bị ảnh hưởng bởi điều kiện thời tiết không ổn định, như gió mạnh hoặc mưa, gây khó khăn cho việc di chuyển và hạ hàng hóa chính xác.
- Các thiết bị và công nhân phải làm việc đồng bộ và hiệu quả, chỉ cần một trục trặc nhỏ có thể gây gián đoạn quy trình.
- Cần có sự quản lý chặt chẽ về lưu thông trên cầu cảng để tránh ùn tắc hoặc va chạm giữa các phương tiện và hàng hóa.

3.3.2 Quy trình xếp dỡ trên cầu cảng



Hình 3.12 : quy trình xếp dỡ hàng thép trên cầu cảng

(nguồn :VNL)

Bước 1: Chuẩn bị xe và kê lót sẵn sàng

Công nhân dùng gỗ kê lót trên xe, chuẩn bị cho cầu hạ hàng xuống



Hình 3.13 : kê lót gỗ

(nguồn :VNL)

Rủi ro :

- Công nhân có nguy cơ bị chấn thương do gỗ kê không ổn định hoặc trượt, đặc biệt khi gỗ không được đặt đúng cách
- Công nhân có thể bị kẹt tay hoặc chân giữa các tấm gỗ hoặc giữa hàng hóa và gỗ kê. Điều kiện môi trường như sàn trơn hoặc ánh sáng yếu cũng làm tăng nguy cơ tai nạn

Ưu điểm:

- Kê gỗ giúp giảm thiểu nguy cơ va đập hay cọ xát khi hàng hóa hạ xuống, bảo vệ hàng khỏi hư hỏng.
- Việc kê lót tạo mặt phẳng chắc chắn, giúp hàng hóa đứng vững và phân phối đều trọng lượng, giảm nguy cơ đổ vỡ khi di chuyển.
- Chuẩn bị trước giúp quy trình hạ hàng diễn ra nhanh gọn và suôn sẻ, tiết kiệm thời gian cho các công đoạn sau.

Nhược điểm:

- Việc kê lót cần thực hiện kỹ lưỡng, có thể tốn thời gian và làm chậm quá trình nếu không được chuẩn bị tốt từ trước.
- Sử dụng gỗ kê lót có thể gây lãng phí tài nguyên hoặc phát sinh chi phí nếu không tái sử dụng hiệu quả.

- Công nhân phải có kỹ năng và kiến thức để đặt kê lót đúng cách, đảm bảo an toàn và hiệu quả.

Bước 2 :Hạ hàng và điều chỉnh vị trí trên xe

Khi hàng được hạ xuống cách sàn xe 10cm, công nhân điều chỉnh mã hàng sao cho phù hợp với vị trí xác định.

Đặt mã hàng ở vị trí dọc theo chiều dài xe,kê lót chống lăn hai bên.

Rủi ro :

- Công nhân có thể bị chấn thương nếu không giữ được sự tập trung hoặc nếu hàng hóa không được ổn định, dẫn đến rơi hoặc lăn. Việc điều chỉnh và kê lót không đúng cách có thể làm mất cân bằng hàng, gây nguy cơ đổ hoặc xô dịch trong quá trình vận chuyển
- Điều kiện môi trường như sàn trơn, ánh sáng yếu hoặc không gian hạn chế cũng làm tăng rủi ro tai nạn



Hình 3.14 : Hạ hàng (nguồn : VNL)

Ưu điểm:

- Điều chỉnh hàng hóa gần sàn xe giúp kiểm soát và đặt hàng chính xác hơn, đảm bảo cân bằng và an toàn trong suốt quá trình vận chuyển.

- Kê lót chống lăn hai bên giúp hàng hóa đứng vững, ngăn chặn hiện tượng lăn hoặc xô dịch, nhất là khi xe di chuyển trên địa hình không bằng phẳng.

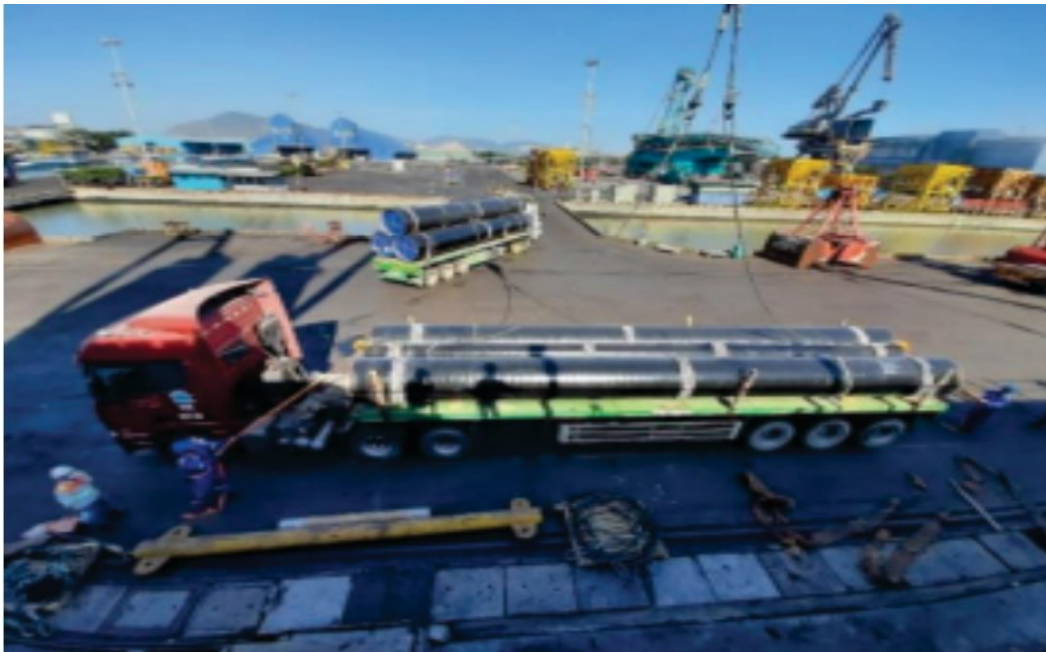
- Việc đặt hàng dọc theo chiều dài xe tối ưu hóa khối lượng hàng có thể chở, tận dụng tối đa khả năng tải của xe.

Nhược điểm:

- Đòi hỏi công nhân có kỹ năng và kinh nghiệm điều chỉnh hàng hóa đúng vị trí để tránh các tai nạn hoặc hư hỏng không mong muốn.
- Quá trình hạ và điều chỉnh hàng cần sự tỉ mỉ và chính xác, có thể làm chậm tiến trình nếu không chuẩn bị và thực hiện tốt.
- Cần có đủ dụng cụ kê lót và công cụ hỗ trợ, đòi hỏi sự chuẩn bị trước về vật tư cần thiết, có thể làm tăng chi phí vận hành.

Bước 3: Tháo dụng cụ làm hàng

Khi mã hàng được đặt ổn định trên xe, cầu chùng cáp, công nhân tiến hành tháo dụng cụ làm hàng



Hình 3.15 : Tháo dụng cụ làm hàng (nguồn :VNL)

Rủi ro :

- Công nhân có nguy cơ bị chấn thương do cáp hoặc dụng cụ lỏng lẻo bất ngờ di chuyển hoặc rơi.
- Quá trình tháo dụng cụ không cẩn thận có thể làm hàng hóa mất ổn định hoặc di chuyển, gây nguy hiểm cho công nhân.
- Điều kiện môi trường như sàn xe trơn trượt hoặc thiếu ánh sáng cũng làm tăng rủi ro tai nạn.

Ưu điểm:

- Tháo dụng cụ làm hàng khi hàng đã ổn định giúp giảm nguy cơ tai nạn hoặc hư hỏng khi xe bắt đầu di chuyển.

- Quá trình chùng cáp và tháo cáp đúng cách giúp bảo vệ các dụng cụ khỏi hư hại, duy trì chất lượng và tuổi thọ sử dụng lâu dài.

- Thao tác này lập tức giải phóng xe và cầu để sử dụng cho các mã hàng khác, tăng hiệu suất quay vòng thiết bị.

Nhược điểm:

- Việc tháo dụng cụ cần thực hiện cẩn thận và phối hợp nhịp nhàng giữa các công nhân để tránh làm rớt hàng hoặc gây lộn xộn.

- Công nhân phải được đào tạo bài bản để thực hiện thao tác tháo một cách an toàn, tránh các tai nạn không đáng có.

- Nếu có nhiều dụng cụ cần tháo hoặc công nhân thiếu kinh nghiệm, quá trình này có thể mất nhiều thời gian hơn dự kiến.

Bước 4: Chằng buộc và kiểm tra an toàn trước khi di chuyển

Chằng buộc và kiểm tra độ ổn định của hàng trên xe trước khi di chuyển xe



Hình 3.16 : chằng buộc hàng thép trên phương tiện (nguồn : VNL)

Rủi ro :

- Quá trình này nếu công nhân không kiểm tra chằng buộc đúng cách thì sẽ có nguy cơ gây tai nạn trong lúc di chuyển .

- Khi công nhân mất tập trung đang trong lúc chằng buộc mà để lỏng lẻo cũng có nguy cơ lăn đề lên người .

Ưu điểm:

- Chằng buộc hàng hóa chặt chẽ giúp đảm bảo nó không bị xô dịch hoặc lật ngã trong quá trình di chuyển, giảm nguy cơ tai nạn.
- Giúp bảo vệ hàng hóa khỏi hư hỏng do rung lắc hay di chuyển khi xe đi qua các vùng địa hình gồ ghề.
- Việc kiểm tra độ ổn định giúp tuân thủ các quy định an toàn vận tải hàng hóa, tránh vi phạm và các hậu quả pháp lý.

Nhược điểm:

- Quy trình chằng buộc và kiểm tra kỹ lưỡng có thể làm chậm tốc độ vận chuyển, đặc biệt khi có nhiều xe hoặc tải lớn.
- Cần có công nhân có kinh nghiệm và kỹ năng để thực hiện chằng buộc sao cho chặt chẽ và an toàn.
- Nếu dụng cụ chằng buộc không đạt chất lượng hoặc bị hỏng, có thể gây mất an toàn cho hàng hóa

3.4 Các vấn đề khác

Môi trường xã hội và văn hóa:

Quan hệ lao động: Mâu thuẫn nội bộ, đình công có thể làm gián đoạn quá trình làm việc.

Văn hóa an toàn lao động: Thiếu sự quan tâm đúng mức có thể dẫn đến xao lãng trong tuân thủ các biện pháp an toàn.

Chính trị và pháp lý:

Thay đổi chính sách: Các chính sách về thuế, hải quan, an ninh có thể ảnh hưởng đến thời gian và chi phí thực hiện.

Yêu cầu pháp lý mới: Những thay đổi đột ngột trong yêu cầu pháp lý có thể khiến doanh nghiệp cần thời gian để thích ứng.

Kinh tế:

Giá nguyên liệu: Biến động giá nguyên vật liệu đầu vào hoặc nhiên liệu có thể ảnh hưởng đến chi phí hoạt động.

Thị trường lao động: Thiếu hụt lao động hoặc chi phí lao động tăng cao có thể gây áp lực lên quy trình.

Công nghệ:

Công nghệ lỗi thời: Thiếu đầu tư vào công nghệ mới có thể làm giảm tính hiệu quả và an toàn của quy trình.

Sự cố kỹ thuật: Hư hỏng đột ngột của hệ thống công nghệ có thể gây gián đoạn.

Yếu tố môi trường:

Tình hình thời tiết thất thường: Thay đổi do biến đổi khí hậu làm ảnh hưởng cả về lịch trình và phương tiện kỹ thuật đang sử dụng.

Ô nhiễm môi trường: Tăng cường các biện pháp bảo vệ môi trường có thể làm tăng chi phí hoạt động.

Mùa vụ:

Nhu cầu thị trường biến động: Dẫn đến tắc nghẽn hoặc không đồng đều trong vận chuyển.

3.5 Đánh giá chung về quy trình xếp dỡ hàng thép tại công ty vina logistics

Những ưu điểm mà công ty đang đạt được :

- Phân chia rõ ràng giữa xếp dỡ dưới hầm tàu và trên cầu tàu giúp quy trình trở nên cụ thể hơn và tăng hiệu quả công việc. Điều này cho phép mọi người dễ dàng quản lý từng giai đoạn, nâng cao năng suất và giảm thiểu lỗi lầm. Nhân viên cũng có thể được đào tạo chuyên sâu, nâng cao kỹ năng phù hợp với từng phần việc cụ thể

- Quy trình đã xác định rõ các biện pháp phòng ngừa và khắc phục nhằm xử lý tình huống nguy hiểm có thể xảy ra trong quá trình xếp dỡ. Các biện pháp phòng ngừa bao gồm việc cảnh báo khu vực nâng hạ, cấm người và thiết bị vào khu vực này để tránh rủi ro tiếp xúc với hàng hóa đang di chuyển. Ngoài ra, công nhân được hướng dẫn và đào tạo về an toàn cũng như cách sử dụng thiết bị như dây điều hướng để ổn định mã hàng. Khi tình huống nguy hiểm bất ngờ xảy ra, các biện pháp khắc phục như chốt ổn định mã hàng, di chuyển nhanh chóng ra khu vực an toàn và sử dụng thiết bị hỗ trợ cố định được triển khai nhằm đảm bảo an toàn cho nhân viên và tối thiểu hóa thiệt hại. Những biện pháp này không chỉ giúp ngăn chặn sự cố mà còn tạo ra một môi trường làm việc an toàn và hiệu quả.

- Quy trình này được thiết kế nhằm giảm thiểu sự cố, tối ưu hóa thời gian hoạt động và tránh các gián đoạn không cần thiết. Việc thực hiện các biện pháp an toàn và phòng ngừa từ trước giúp ngăn ngừa các tình huống khẩn cấp có thể gây gián đoạn công việc. Khi mọi công nhân đều được đào tạo và làm quen với quy trình, công việc diễn ra suôn sẻ, giảm thiểu thời gian xử lý sự cố không mong muốn

Tuy nhiên công ty vẫn có những lỗ hổng trong quy trình Thiếu sót trong việc lập kế hoạch:

Một số giai đoạn có thể không được lên kế hoạch chi tiết, dẫn đến lãng phí thời gian và tài nguyên. Thiếu sót trong việc dự báo khối lượng công việc có thể dẫn đến tình trạng quá tải hoặc thiếu nhân lực.

Chưa tối ưu công nghệ: Nếu không áp dụng những tiến bộ công nghệ mới nhất, công ty có thể gặp khó khăn trong việc cải thiện hiệu suất hoặc độ chính xác trong quá trình xếp dỡ. Các công nghệ như tự động hóa hoặc hệ thống quản lý dữ liệu có thể được tích hợp tốt hơn.

Thiếu sự điều phối: Sự phối hợp không chặt chẽ giữa các bộ phận như xếp dỡ dưới hầm tàu và trên cầu có thể gây ra sự chậm trễ hoặc rủi ro an toàn do sự không nhất quán trong hoạt động giao tiếp và thực thi.

Kiểm tra không toàn diện: Quy trình kiểm tra không toàn diện có thể dẫn đến việc bỏ sót các vấn đề tiềm ẩn. Một số khía cạnh, chẳng hạn như môi trường làm việc hay tình trạng thiết bị, có thể chưa được kiểm tra đầy đủ.

Khả năng đối phó sự cố chưa tốt: Mặc dù có các biện pháp khắc phục, nhưng nếu không có sự chuẩn bị chu đáo và luyện tập thường xuyên, khả năng ứng phó khi xảy ra sự cố nghiêm trọng vẫn có thể kém hiệu quả. Việc cập nhật và gia tăng các kịch bản diễn tập tình huống là cần thiết.

3.6 Kết luận chương 3 :

Qua phân tích thực trạng quy trình tổ chức xếp dỡ hàng thép tại Công ty Cổ phần Vina Logistics (VNL), có thể thấy rằng doanh nghiệp đã xây dựng một hệ thống quy trình cơ bản để đáp ứng yêu cầu vận hành và phục vụ khách hàng. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại một số vấn đề như thiếu sự đồng bộ trong tổ chức, công tác kiểm tra chưa chặt chẽ, và một số hạn chế về kỹ năng của đội ngũ lao động.

Những thách thức này không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành mà còn tiềm ẩn rủi ro về an toàn lao động và chất lượng dịch vụ. Từ thực trạng này, việc đưa ra các giải pháp cải tiến trong các khâu tổ chức, đào tạo, và ứng dụng công nghệ sẽ là yếu tố then chốt để nâng cao hiệu quả hoạt động và khẳng định vị thế của VNL trên thị trường logistics.

CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP VÀ KIẾN NGHỊ TRONG QUY TRÌNH XẾP DỠ HÀNG THÉP

4.1 Định hướng mục tiêu nâng cao quy trình xếp dỡ hàng thép tại Vina logistics

Khi tiến hành nghiên cứu nâng cao quy trình xếp dỡ hàng thép tại Vina Logistics, mục tiêu chính là tạo ra một hệ thống hiệu quả, an toàn và bền vững. Trước tiên, mục tiêu là tăng cường hiệu suất hoạt động bằng cách tối ưu hóa thời gian và nguồn lực, từ đó giảm thiểu thời gian chờ đợi và nâng cao năng suất xếp dỡ. Đặc biệt, việc đảm bảo an toàn lao động là ưu tiên hàng đầu, thông qua việc triển khai các biện pháp an toàn tiên tiến nhằm giảm thiểu rủi ro tai nạn và bảo vệ sức khỏe của công nhân. Công nghệ và thiết bị hiện đại sẽ được đánh giá và ứng dụng để tăng tính chính xác và ổn định trong quá trình xếp dỡ, đồng thời tối ưu hóa chi phí vận hành bằng cách loại bỏ sự lãng phí tài nguyên. Mục tiêu còn bao gồm việc phát triển quy trình thân thiện với môi trường, giảm thiểu tác động tiêu cực đến hệ sinh thái bằng cách sử dụng hiệu quả năng lượng và nguyên liệu. Cuối cùng, việc đào tạo và nâng cao tay nghề cho nhân viên sẽ giúp họ tự tin và thực hiện công việc một cách có hiệu quả, xây dựng một đội ngũ làm việc chuyên nghiệp và vững chắc. Bằng cách đạt được tất cả các mục tiêu này, Vina Logistics không chỉ tiến tới một quy trình xếp dỡ tối ưu mà còn tạo ra tiền đề cho sự phát triển bền vững lâu dài của công ty.

4.2.1 Giải pháp cho quy trình xếp dỡ hàng thép dưới hầm tàu

4.2.1.1 Giải pháp cho bước : Đánh tín hiệu điều hướng cần cầu đến vị trí hàng **Tình huống :**

Trong quá trình làm việc, người đánh tín hiệu bắt đầu làm việc riêng và mất tập trung, không chú ý đến các tín hiệu cần truyền đạt cho người vận hành. Điều này khiến việc giao tiếp giữa hai bên trở nên không hiệu quả. Thêm vào đó, bộ đàm liên lạc giữa hai bên không hoạt động tốt do hư hỏng, khiến tín hiệu không được truyền đạt rõ ràng, gây ra sự hiểu lầm trong việc điều khiển. Trong khi đó, dây cáp của thiết bị lại vướng vào các vật thể xung quanh, làm cản trở quá trình di chuyển và vận hành, gây nguy cơ tai nạn hoặc hư hỏng thiết bị.

Nguyên nhân:

Thứ nhất, người đánh tín hiệu làm việc riêng và mất tập trung vào công việc vì thiếu ý thức về tầm quan trọng của nhiệm vụ, có thể do thiếu giám sát hoặc không được đào tạo đầy đủ về trách nhiệm công việc.

Thứ hai, bộ đàm không hoạt động hoặc thiếu thiết bị liên lạc do bảo trì kém, không kiểm tra định kỳ, hoặc không chú trọng đến việc duy trì thiết bị, dẫn đến việc tín hiệu không được truyền đạt rõ ràng và hiệu quả.

Thứ ba, cấp vướng vào vật khác là do thiếu sự kiểm soát trong việc quản lý và bố trí dây dẫn, không tuân thủ quy trình an toàn trong việc kiểm tra và sắp xếp cáp, khiến chúng dễ bị vướng vào các vật cản trong quá trình vận hành

Giải pháp:

Đào tạo và hướng dẫn an toàn: Người đánh tín hiệu cần được huấn luyện về các tín hiệu tay, âm thanh, và đèn báo, đồng thời phải hiểu rõ các quy trình an toàn và tình huống nguy hiểm có thể xảy ra. Người vận hành cũng phải được đào tạo bài bản về cách vận hành máy móc, nhận diện tín hiệu và đảm bảo tuân thủ quy định an toàn khi thực hiện công việc.

Xử lý nghiêm vi phạm: Mọi hành vi vi phạm quy trình an toàn hoặc thiếu trách nhiệm trong công việc sẽ bị xử lý nghiêm minh, bao gồm cảnh cáo, phạt tiền, hoặc đình chỉ công việc. Điều này giúp nâng cao ý thức trách nhiệm và đảm bảo sự tuân thủ tuyệt đối các quy định an toàn.

Thay thế bộ đàm hư hỏng: Đảm bảo rằng tất cả các thiết bị liên lạc như bộ đàm hoạt động tốt. Bộ đàm hư hỏng cần được thay thế ngay lập tức để tránh gián đoạn trong việc truyền đạt tín hiệu giữa người điều khiển và người vận hành.

Thống nhất tín hiệu cầu: Cần thống nhất rõ ràng các tín hiệu sử dụng trong quá trình điều khiển cầu, đảm bảo tất cả các nhân viên đều hiểu và thực hiện đúng tín hiệu đã được quy định. Điều này giúp tăng cường sự phối hợp hiệu quả và giảm thiểu rủi ro tai nạn trong quá trình làm việc.

4.2.1.2 Giải pháp cho bước : Lắp móc và chuẩn bị mã hàng ***Tình huống :***

Trong quá trình làm việc trên cao, khi người lao động đang đứng trên hàng để thực hiện công việc, tình huống xảy ra khi người luôn cáp và người chỉ cầu không phối hợp tốt với nhau. Người luôn cáp đang cố gắng di chuyển và đưa cáp vào vị trí yêu cầu trên cao, trong khi đó người chỉ cầu lại không đưa tín hiệu chính xác hoặc không thực hiện các động tác cầu một cách hợp lý. Điều này khiến cáp bị kéo sai hướng, vướng vào các vật cản hoặc không được luôn đúng cách, gây ra sự cố nguy hiểm như mất thăng bằng, rơi cáp, hoặc thậm chí làm cầu bị mắc kẹt. Việc thiếu sự phối hợp nhịp nhàng và giao tiếp rõ ràng giữa hai bên có thể dẫn đến tai nạn lao động nghiêm trọng hoặc gây hư hỏng thiết bị.

Nguyên nhân :

Người luôn cáp không nhận được tín hiệu chính xác hoặc không thể thực hiện công việc đúng cách vì người chỉ cầu không điều khiển cầu hợp lý. Ngoài ra, thiếu kinh nghiệm và huấn luyện chuyên sâu cũng là nguyên nhân khiến các thao tác không chính xác, dẫn đến sự cố. Môi trường làm việc không thuận lợi và thiếu sự giám sát chặt chẽ càng làm tăng nguy cơ tai nạn lao động. Những yếu tố này cần được cải thiện để đảm bảo an toàn và hiệu quả trong công việc.

Giải pháp :

- Việc hướng dẫn vị trí đứng an toàn trên xe là yếu tố quan trọng nhằm giảm thiểu nguy cơ tai nạn lao động. Nhân viên cần được đào tạo để nhận biết các khu vực an toàn và nguy hiểm trên xe, chẳng hạn như tránh đứng trong phạm vi di chuyển của các bộ phận cơ khí hoặc trong khu vực tải trọng có nguy cơ rơi. Đồng thời, cần đảm bảo nhân viên luôn giữ thăng bằng, không đứng gần mép xe và sử dụng các thiết bị bảo vệ cá nhân (PPE) khi cần thiết.

- Để đảm bảo an toàn trong công việc móc cáp, nhân viên cần được đào tạo về kỹ thuật móc cáp đúng chuẩn. Điều này bao gồm việc lựa chọn đúng loại cáp và phụ kiện phù hợp với tải trọng, kiểm tra tình trạng cáp trước khi sử dụng và tuân thủ các quy tắc an toàn khi thao tác. Ngoài ra, cần có quy trình giám sát và kiểm tra định kỳ để đảm bảo người lao động luôn tuân thủ các tiêu chuẩn kỹ thuật.

- Việc thống nhất ký tín hiệu trước khi bắt đầu công việc là cần thiết để tránh nhầm lẫn và đảm bảo sự phối hợp hiệu quả giữa các bộ phận. Một hệ thống tín hiệu chung cần được xây dựng, phổ biến và thực hành trước khi làm việc, bao gồm các ký

hiệu bằng tay, âm thanh hoặc thiết bị phát tín hiệu. Điều này giúp đảm bảo mọi thành viên trong đội ngũ hiểu rõ ý định và hành động của nhau, từ đó giảm thiểu rủi ro và nâng cao hiệu suất làm việc.

4.2.1.3 Giải pháp cho bước : Kiểm tra độ ổn định và cân bằng mã hàng

Tình huống :

Tình huống 1: Cầu vượt quá tải trọng cho phép

Trong một ca làm việc tại công trường, tổ vận hành được yêu cầu nâng một kiện hàng nặng hơn mức tải trọng tối đa của cần cẩu. Dù biết kiện hàng quá nặng, nhân viên vận hành vẫn thực hiện vì áp lực tiến độ. Khi nâng kiện hàng lên, cầu bị mất cân bằng, gây nguy cơ gãy cần cẩu và làm rơi hàng hóa xuống khu vực làm việc. Hậu quả có thể gây thiệt hại lớn về người và tài sản.

Tình huống 2: Thiết bị hở, hư hỏng

Trong khi chuẩn bị nâng một thùng vật liệu xây dựng, nhân viên kiểm tra thiết bị và phát hiện cáp nâng có dấu hiệu mài mòn, một số sợi cáp đã đứt. Ngoài ra, hệ thống móc cáp có dấu hiệu lỏng lẻo, và phần gàu của cần cẩu có vết nứt. Bỏ qua các dấu hiệu này, nhóm vận hành vẫn tiến hành công việc. Kết quả, cáp nâng bị đứt trong quá trình vận hành, khiến thùng vật liệu rơi xuống đất gây nguy hiểm cho công nhân bên dưới.

Tình huống 3: Thời tiết xấu, phương tiện mất kiểm soát

Trong một buổi chiều, khi trời bắt đầu mưa lớn và có gió mạnh, tổ vận hành vẫn tiến hành nâng và di chuyển hàng hóa. Do thời tiết xấu, cần cẩu bị rung lắc mạnh và mất kiểm soát. Một đợt gió lớn bất ngờ khiến cần cẩu lệch khỏi hướng di chuyển, làm kiện hàng va chạm vào công trình gần đó và gây hư hỏng nghiêm trọng.

Tình huống 4: Vị trí hàng và đầu cần cẩu không thẳng đứng

Khi tiến hành cầu một kiện hàng nặng, tổ vận hành không kiểm tra kỹ vị trí hàng và đầu cần cẩu. Kiện hàng không nằm đúng trọng tâm, khiến lực nâng phân bố không đều. Khi cầu nâng lên, kiện hàng nghiêng và gây áp lực lớn lên cần cẩu, dẫn đến việc cần cẩu bị mất cân bằng. Tình huống này không chỉ làm hư hỏng thiết bị mà còn đe dọa an toàn của người lao động.

Nguyên nhân :

Các tình huống nguy hiểm trong vận hành thiết bị nâng hạ xuất phát từ nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan. Trước tiên, việc cầu vượt quá tải trọng thường do

thiếu hiểu biết của nhân viên về giới hạn thiết bị, áp lực tiến độ công việc, hoặc thiếu sự giám sát và kiểm tra tải trọng trước khi nâng. Đối với thiết bị hư hỏng hoặc hỏng, nguyên nhân chủ yếu là không thực hiện bảo dưỡng định kỳ, sử dụng thiết bị đã quá cũ kỹ, và thiếu kiểm tra tình trạng trước khi làm việc. Thời tiết xấu và phương tiện mất kiểm soát thường do không đánh giá đúng điều kiện môi trường, tiếp tục làm việc bất chấp rủi ro, và thiết bị thiếu công nghệ hỗ trợ trong điều kiện khắc nghiệt. Ngoài ra, việc vị trí hàng và đầu cần cẩu không thẳng đứng thường là kết quả của sự thiếu kiểm tra kỹ lưỡng, thiếu kinh nghiệm vận hành, và áp lực phải hoàn thành công việc nhanh chóng. Những nguyên nhân này đều xuất phát từ sự thiếu cẩn trọng, không tuân thủ quy trình an toàn, và áp lực tiến độ, dẫn đến nguy cơ cao cho người lao động và thiết bị.

Giải pháp :

Trước khi vận hành thiết bị, cần yêu cầu nhà sản xuất cung cấp đầy đủ thông số kỹ thuật về tải trọng tối đa, giới hạn vận hành và các khuyến cáo an toàn. Thông tin này giúp nhân viên vận hành nắm rõ khả năng của thiết bị, từ đó tránh tình trạng cẩu vượt quá tải trọng cho phép. Đồng thời, đội ngũ quản lý cần lưu trữ các tài liệu này để sử dụng trong đào tạo và kiểm tra định kỳ.

Công việc nâng hạ cần được tạm dừng ngay khi điều kiện thời tiết trở nên bất lợi, chẳng hạn như mưa lớn, giông bão, hoặc gió mạnh. Việc này đảm bảo thiết bị không bị rung lắc, mất kiểm soát, đồng thời giảm nguy cơ tai nạn cho người lao động. Quy định cụ thể về việc đánh giá và dừng công việc trong điều kiện thời tiết xấu cần được phổ biến và tuân thủ nghiêm ngặt.

Trong quá trình vận hành, cần thiết lập khu vực cấm xâm nhập xung quanh phạm vi hoạt động của cần cẩu và kiện hàng đang được nâng. Nhân viên cảnh giới phải được phân công để đảm bảo không ai tiếp cận khu vực nguy hiểm, nhằm tránh nguy cơ bị hàng rơi hoặc va chạm trong quá trình vận hành. Biển báo và rào chắn cũng cần được sử dụng để tăng cường an toàn.

Người chỉ huy cần đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an toàn và hiệu quả vận hành. Vì vậy, cần tổ chức các khóa đào tạo chuyên sâu về kỹ thuật chỉ cẩu, bao gồm cách đọc và sử dụng tín hiệu, phân bổ tải trọng hợp lý, và phối hợp hiệu quả với người vận hành. Bên cạnh đó, cần định kỳ đánh giá kỹ năng của người chỉ huy cần để đảm bảo họ luôn đáp ứng yêu cầu công việc.

4.2.1.4 Giải pháp cho bước : Di chuyển và hạ mã hàng lên phương tiện tại cầu cảng **Tình huống :**

Tình huống 1: Tải qua đầu người

Trong quá trình nâng kiện hàng từ hầm lên boong tàu, người chỉ huy cầu không chú ý sắp xếp lộ trình an toàn cho kiện hàng. Kiện hàng được cầu đi qua đầu của một nhóm công nhân đang làm việc dưới hầm. Bất ngờ, cáp nâng bị lỏng khiến kiện hàng rung lắc mạnh, gây nguy hiểm trực tiếp cho những người phía dưới.

Tình huống 2: Chướng ngại vật

Khi vận hành cầu để di chuyển một kiện hàng lớn trong hầm, người vận hành không kiểm tra kỹ không gian làm việc. Một thanh giằng kim loại bị bỏ quên nằm chéo trong hầm đã chặn đường di chuyển của kiện hàng, khiến nó bị kẹt và làm cần cầu mất cân bằng, gây rung lắc toàn bộ hệ thống.

Tình huống 3: Điểm kẹt của công nhân hoạt động trong hầm hàng

Một công nhân đang làm việc gần tường hầm để hướng dẫn kiện hàng vào đúng vị trí. Tuy nhiên, trong lúc kiện hàng được hạ xuống, không gian làm việc quá chật hẹp khiến công nhân bị kẹt giữa kiện hàng và tường hầm, dẫn đến nguy cơ chấn thương nghiêm trọng.

Tình huống 4: Khuất tầm nhìn của người chỉ cầu

Trong lúc vận hành, kiện hàng nằm ở một góc khuất trong hầm, khiến người chỉ huy cầu không thể quan sát rõ vị trí. Do không có sự hỗ trợ từ các nhân viên dưới hầm hoặc thiết bị camera, kiện hàng va chạm vào vách hầm, gây hư hỏng hàng hóa và làm mất cân bằng cần cầu.

Tình huống 5: Lấy hàng quá nhiều tại một vị trí, tạo hố sâu trong hầm hàng

Khi bốc dỡ hàng, đội vận hành tập trung lấy hàng từ một góc duy nhất của hầm mà không phân bổ đều. Kết quả là nền hàng trong hầm bị sụt lún, tạo thành hố sâu. Điều này làm kiện hàng ở vị trí lân cận đổ nghiêng, gây khó khăn và nguy hiểm cho việc tiếp tục vận hành.

Tình huống 6: Hầm hàng thiếu ánh sáng

Trong một ca làm việc ban đêm, hầm hàng không được trang bị đầy đủ hệ thống chiếu sáng. Nhân viên vận hành phải làm việc trong điều kiện thiếu sáng, khiến việc

điều hướng kiện hàng gặp khó khăn. Một kiện hàng lớn đã va vào vách hầm và suýt làm rơi cáp nâng do không nhìn rõ không gian làm việc.

Nguyên nhân :

Đầu tiên, việc để tải di chuyển qua đầu người thường do thiếu ý thức an toàn, không thiết lập khu vực cấm hoặc không có người cảnh giới để kiểm soát phạm vi hoạt động của cần cẩu. Chướng ngại vật xuất hiện trong hầm hàng thường do sắp xếp hàng hóa không hợp lý hoặc không kiểm tra kỹ khu vực làm việc trước khi vận hành. Điểm kẹt của công nhân là hệ quả của việc thiếu phối hợp giữa nhân viên trong hầm hàng và người vận hành thiết bị, cùng với việc không thực hiện cảnh báo kịp thời. Nguyên nhân dẫn đến khuất tầm nhìn của người chỉ cầu thường do bố trí không gian hầm hàng không hợp lý, hoặc không có thiết bị hỗ trợ tầm nhìn như camera hoặc gương chiếu. Việc lấy hàng quá nhiều từ một vị trí tạo ra hố sâu xuất phát từ kế hoạch bốc xếp không đồng đều, thiếu sự giám sát chặt chẽ và không dự đoán được các nguy cơ mất cân bằng trong hầm. Cuối cùng, hầm hàng thiếu ánh sáng thường do không lắp đặt đủ hệ thống chiếu sáng hoặc không bảo trì định kỳ, khiến công nhân khó quan sát và dễ xảy ra tai nạn. Những nguyên nhân này đều có thể được khắc phục nếu áp dụng đúng các biện pháp quản lý an toàn và tuân thủ quy trình vận hành.

Giải pháp :

- Phối hợp ra tín hiệu để người móc cáp di chuyển tới vị trí an toàn trước khi lên cáp

Trước khi nâng kiện hàng, người chỉ huy cầu cần đảm bảo phối hợp chặt chẽ với người móc cáp thông qua hệ thống tín hiệu rõ ràng, được thống nhất trước. Sau khi móc cáp xong, người móc cáp phải rời khỏi khu vực nguy hiểm và di chuyển đến vị trí an toàn trước khi tín hiệu nâng hàng được thực hiện. Điều này không chỉ giảm nguy cơ tai nạn cho người móc cáp mà còn đảm bảo an toàn cho cả quá trình vận hành.

- Trong hầm hàng, cần thiết lập và đánh dấu rõ ràng các khu vực an toàn để công nhân có thể nghỉ chờ trong khi thiết bị nâng hạ đang hoạt động. Các vị trí này phải nằm ngoài phạm vi di chuyển của kiện hàng và cách xa các điểm có nguy cơ va chạm hoặc kẹt. Nhân viên cũng cần được hướng dẫn cụ thể về cách di chuyển đến khu vực an toàn một cách nhanh chóng và an toàn khi cần thiết.

- Việc bốc xếp hàng hóa cần tuân thủ quy trình lấy hàng theo thứ tự từ trên xuống dưới để đảm bảo sự cân bằng trong hầm hàng. Điều này giúp tránh tạo ra hố sâu hoặc mất ổn định cho cả cấu trúc hàng hóa và thiết bị nâng hạ. Đội ngũ vận hành cần được đào tạo và giám sát chặt chẽ để đảm bảo thực hiện đúng quy trình, đồng thời kiểm tra định kỳ để phát hiện sớm các nguy cơ tiềm ẩn trong quá trình làm việc.

4.2.2 Giải pháp cho quy trình xếp dỡ trên cầu cảng

4.2.2.1 Giải pháp cho bước : Chuẩn bị xe và kê lót sẵn sàng

Tình huống :

Tình huống 1: Kê lót không kỹ lưỡng làm chậm tiến độ công việc

Trong quá trình bốc xếp hàng hóa lên tàu, đội ngũ vận hành phát hiện cần phải kê lót để ổn định kiện hàng. Tuy nhiên, do không chuẩn bị sẵn gỗ kê lót hoặc không có kế hoạch cụ thể, công nhân mất nhiều thời gian để tìm kiếm và cắt gọt vật liệu phù hợp. Việc này làm chậm tiến độ công việc, gây ảnh hưởng đến lịch trình vận chuyển và gia tăng áp lực lên đội ngũ vận hành.

Tình huống 2: Sử dụng gỗ kê lót không hiệu quả gây lãng phí tài nguyên

Sau khi hoàn thành công việc nâng hạ, số lượng lớn gỗ kê lót bị bỏ lại và không được tái sử dụng do không có kế hoạch bảo quản hoặc thu hồi. Điều này không chỉ làm tăng chi phí vật liệu mà còn gây lãng phí tài nguyên, ảnh hưởng đến hiệu quả kinh tế của dự án và có tác động tiêu cực đến môi trường.

Tình huống 3: Kê lót sai kỹ thuật gây mất an toàn

Trong một trường hợp, công nhân kê lót không đúng vị trí hoặc sử dụng vật liệu không phù hợp, khiến kiện hàng bị nghiêng trong quá trình nâng. Hậu quả là kiện hàng mất ổn định, rơi xuống và gây hư hỏng hàng hóa, đồng thời suýt gây chấn thương cho một công nhân đang làm việc gần đó. Tình huống này xảy ra do thiếu kỹ năng và hiểu biết cần thiết về việc kê lót an toàn.

4.2.2.2 giải pháp cho bước :Hạ hàng và điều chỉnh vị trí trên xe

Tình huống :

Trong quá trình hạ và điều chỉnh hàng hóa tại kho bãi, một nhóm công nhân được giao nhiệm vụ sắp xếp các kiện hàng vào đúng vị trí quy định. Tuy nhiên, do thiếu kỹ năng và kinh nghiệm trong việc điều chỉnh hàng hóa, một số kiện hàng bị đặt sai vị trí, dẫn đến tình trạng mất cân bằng và nguy cơ đổ vỡ. Quá trình hạ hàng yêu cầu sự tỉ mỉ

và chính xác, nhưng vì thiếu sự chuẩn bị kỹ lưỡng và không có kế hoạch rõ ràng, công việc diễn ra chậm trễ, gây ảnh hưởng đến tiến độ chung. Ngoài ra, đội ngũ vận hành không có đủ dụng cụ kê lót và công cụ hỗ trợ phù hợp, buộc phải tạm dừng công việc để tìm kiếm vật tư cần thiết. Tình huống này không chỉ làm gián đoạn quy trình mà còn làm tăng chi phí vận hành do việc mua sắm bổ sung dụng cụ và vật liệu một cách đột xuất

Nguyên nhân :

Thứ nhất, việc công nhân thiếu kỹ năng và kinh nghiệm trong điều chỉnh hàng hóa là do không được đào tạo đầy đủ hoặc không thường xuyên thực hành các quy trình an toàn và kỹ thuật cần thiết. Điều này dẫn đến việc sắp xếp hàng hóa sai vị trí, gây mất cân bằng và tăng nguy cơ tai nạn hoặc hư hỏng.

Thứ hai, quá trình hạ và điều chỉnh hàng hóa bị chậm trễ thường do thiếu sự chuẩn bị trước, bao gồm lập kế hoạch công việc, kiểm tra các bước thực hiện, và không tổ chức phân công lao động hợp lý. Điều này khiến công nhân không thể phối hợp hiệu quả, làm giảm hiệu suất chung của quá trình vận hành.

Thứ ba, việc không có đủ dụng cụ kê lót và công cụ hỗ trợ là kết quả của sự thiếu hụt trong khâu chuẩn bị vật tư, không kiểm tra kho bãi trước khi thực hiện công việc. Việc này có thể bắt nguồn từ sự quản lý yếu kém, không dự đoán được nhu cầu thực tế hoặc không lập kế hoạch chi tiết, dẫn đến phát sinh chi phí vận hành và kéo dài thời gian hoàn thành công việc.

Giải pháp :

Tổ chức các khóa đào tạo định kỳ về kỹ thuật hạ và điều chỉnh hàng hóa, đặc biệt là kỹ năng sắp xếp hàng đúng vị trí và xử lý các tình huống bất thường. Đồng thời, cung cấp các tài liệu hướng dẫn và mô phỏng thực tế để công nhân có cơ hội thực hành, từ đó nâng cao tay nghề và ý thức an toàn.

Xây dựng quy trình làm việc rõ ràng, bao gồm việc kiểm tra vị trí đặt hàng, tính toán trình tự hạ hàng và phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng công nhân. Việc lập kế hoạch chi tiết sẽ giúp công việc diễn ra trơn tru, giảm thiểu sai sót và tối ưu hóa thời gian vận hành.

Kiểm tra và dự trữ đầy đủ vật tư như gỗ kê lót, thiết bị nâng hạ và các dụng cụ hỗ trợ trước khi bắt đầu công việc. Đồng thời, xây dựng hệ thống quản lý vật tư hiệu

quả để giảm thiểu lãng phí và đảm bảo luôn có đủ nguồn lực cần thiết khi vận hành.

Sử dụng các thiết bị hỗ trợ hiện đại như hệ thống cảm biến, camera giám sát, hoặc phần mềm quản lý kho để tăng độ chính xác trong việc điều chỉnh và sắp xếp hàng hóa. Công nghệ sẽ giúp giảm bớt áp lực công việc thủ công, đảm bảo an toàn và tăng hiệu suất vận hành.

Bổ trí người giám sát theo dõi quá trình hạ và điều chỉnh hàng hóa để kịp thời phát hiện và khắc phục các vấn đề phát sinh. Đồng thời, thực hiện kiểm tra định kỳ về tình trạng vật tư, thiết bị, và quy trình làm việc để đảm bảo mọi thứ luôn trong trạng thái sẵn sàng và an toàn.

4.2.2.3 Giải pháp cho bước : Tháo dụng cụ làm hàng

Tình huống :

Trong quá trình hoàn tất bốc xếp hàng hóa tại hầm hàng, đội ngũ công nhân bắt đầu tháo các dụng cụ hỗ trợ như dây cáp, móc cầu và kê lót. Do không có sự phối hợp nhịp nhàng, một số công nhân thực hiện thao tác cùng lúc tại các khu vực gần nhau, gây nên tình trạng lộn xộn và mất trật tự trong không gian làm việc chật hẹp. Điều này khiến một công nhân vô tình làm rơi dụng cụ, suýt gây thương tích cho đồng nghiệp gần đó.

Ngoài ra, có một số công nhân chưa được đào tạo bài bản, thao tác tháo dây cáp không đúng kỹ thuật khiến dây bị căng đột ngột và đập mạnh vào sàn, gây hư hỏng dụng cụ và tăng nguy cơ tai nạn. Quá trình tháo kéo dài hơn dự kiến do số lượng dụng cụ lớn, công nhân phải thử nhiều cách xử lý không hiệu quả, làm chậm tiến độ công việc và ảnh hưởng đến lịch trình chung của dự án.

Nguyên nhân :

Công nhân không được phân công nhiệm vụ rõ ràng hoặc thiếu người giám sát trực tiếp, dẫn đến việc tháo dụng cụ diễn ra đồng thời ở các khu vực gần nhau. Điều này không chỉ gây lộn xộn mà còn làm tăng nguy cơ tai nạn do các dụng cụ rơi hoặc va đập.

Một số công nhân không nắm vững kỹ thuật tháo dụng cụ hoặc chưa được hướng dẫn cách thao tác an toàn, dẫn đến các sai sót như tháo không đúng cách, làm dụng cụ bị hư hỏng hoặc gây nguy hiểm cho bản thân và đồng nghiệp.

Quá trình tháo dụng cụ không được lập kế hoạch chi tiết, đặc biệt trong trường hợp có nhiều dụng cụ cần tháo hoặc công nhân thiếu kinh nghiệm. Sự thiếu sót này làm

cho công việc trở nên rối ren và kéo dài hơn dự kiến.

Việc không xây dựng quy trình tháo dụng cụ rõ ràng và thống nhất dẫn đến tình trạng công nhân tự ý thực hiện theo cách riêng, gây khó khăn trong việc duy trì trật tự và kiểm soát công việc.

Giải pháp :

Trước khi tiến hành tháo dụng cụ, người giám sát cần lập kế hoạch phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng công nhân. Các nhóm làm việc nên được tổ chức tại các khu vực khác nhau để tránh việc chồng chéo hoặc lộn xộn trong thao tác. Đồng thời, đảm bảo có sự phối hợp nhịp nhàng giữa các nhóm để công việc diễn ra trôi chảy.

Tổ chức các khóa đào tạo định kỳ nhằm trang bị cho công nhân kỹ năng thao tác tháo dụng cụ đúng cách và an toàn. Công nhân cần hiểu rõ các quy trình tháo từng loại dụng cụ cũng như cách xử lý các tình huống phát sinh bất ngờ. Việc nâng cao ý thức an toàn sẽ giúp giảm nguy cơ tai nạn trong quá trình làm việc.

Xây dựng kế hoạch tháo dụng cụ chi tiết, bao gồm việc liệt kê các dụng cụ cần tháo, phân chia công việc hợp lý và dự kiến thời gian hoàn thành. Đồng thời, chuẩn bị đầy đủ các công cụ hỗ trợ cần thiết để đảm bảo quá trình tháo diễn ra suôn sẻ và hiệu quả.

Xây dựng và áp dụng quy trình tháo dụng cụ tiêu chuẩn (Standard Operating Procedure - SOP) để công nhân có thể làm việc theo một hệ thống nhất quán. Quy trình này nên bao gồm các bước cụ thể, từ chuẩn bị, thao tác đến kiểm tra dụng cụ sau khi tháo. Điều này giúp giảm sai sót và đảm bảo mọi công việc được thực hiện đúng cách.

Cử người giám sát để theo dõi quá trình tháo dụng cụ, kịp thời phát hiện và xử lý các sai sót hoặc tình huống nguy hiểm. Sau khi hoàn tất công việc, thực hiện kiểm tra toàn bộ các dụng cụ để đảm bảo không có thiết bị nào bị bỏ sót hoặc hư hỏng.

4.2.2.4 giải pháp cho bước : Chằng buộc và kiểm tra an toàn trước khi di chuyển
Tình huống :

Trong quá trình vận chuyển một lô hàng lớn bằng xe tải, đội ngũ công nhân bắt đầu thực hiện việc chằng buộc để đảm bảo an toàn cho hàng hóa. Do số lượng xe nhiều và tải trọng lớn, công việc chằng buộc mất nhiều thời gian hơn dự kiến, khiến tiến độ vận chuyển bị chậm lại và gây áp lực lên lịch trình giao hàng.

Một trong những công nhân được giao nhiệm vụ chưa có đủ kinh nghiệm trong việc chằng buộc hàng hóa. Kết quả là dây buộc không được cố định chắc chắn, tạo ra nguy cơ hàng hóa bị xô dịch trong quá trình vận chuyển. Khi xe di chuyển trên đoạn đường gồ ghề, một phần kiện hàng bị trượt nhẹ, làm tăng nguy cơ tai nạn và hư hỏng.

Nguyên nhân :

Đầu tiên, việc không lập kế hoạch chi tiết và chuẩn bị kỹ lưỡng cho quá trình chằng buộc khiến công việc mất nhiều thời gian hơn dự kiến, đặc biệt khi số lượng xe nhiều và tải trọng lớn.

Thứ hai, đội ngũ công nhân chưa được đào tạo đầy đủ về kỹ thuật chằng buộc an toàn hoặc thiếu kinh nghiệm, dẫn đến các thao tác sai lệch, làm giảm hiệu quả chằng buộc và tăng nguy cơ hàng hóa bị xô dịch.

Thứ ba, dụng cụ chằng buộc không đạt chất lượng hoặc đã hỏng nhưng không được kiểm tra và thay thế kịp thời, cho thấy sự thiếu sót trong công tác quản lý và bảo trì vật tư. Những nguyên nhân này kết hợp lại không chỉ làm chậm tiến độ vận chuyển mà còn tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn trong quá trình làm việc.

Giải pháp :

Công nhân phải được đào tạo kỹ lưỡng về kỹ thuật chằng buộc và cách sử dụng dụng cụ một cách chính xác. Đồng thời, cần thực hiện kiểm tra dụng cụ chằng buộc trước và sau khi sử dụng, đảm bảo loại bỏ hoặc thay thế ngay các dụng cụ không đạt tiêu chuẩn. Quy trình này cần được tuân thủ nghiêm ngặt, kết hợp với việc áp dụng chế tài xử lý mạnh đối với các trường hợp bỏ qua các bước an toàn. Việc đầu tư vào các thiết bị hỗ trợ hiện đại, như dây đai tự động hoặc cảm biến kiểm tra độ chặt, cũng là một giải pháp hiệu quả giúp tăng năng suất và đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn.

4.3 Một số kiến nghị để nâng cao chất lượng dịch vụ của Vina Logistics

Có vị trí chiến lược là công ty đầu tiên và duy nhất có cảng ICD tại khu vực Phú Mỹ - Cái Mép, VNL có nhiều lợi thế trong cung cấp các dịch vụ hậu cần cảng. Thương hiệu của công ty ngày càng vững mạnh với sự quan tâm đặc biệt từ tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu trong lĩnh vực logistics.

Về hoạt động khai thác:

Do đặc thù của cảng ICD là cảng cạn thủy nội địa với mớn nước sâu chỉ khoảng 5m, nên chỉ có thể đón những sà lan nội địa và còn nhiều hạn chế trong việc khai thác nhiều loại mặt hàng ở cầu cảng. Sà lan vào cầu cảng nhưng mớn nước không đủ sâu gây trì hoãn việc làm hàng. Đối với bến phao, mặc dù có những lô hàng từ tàu lớn cập bến, nhưng mật độ khai thác tàu lớn tại VNL còn khá ít so với các cảng khác. Cần tập trung cải thiện chất lượng, củng cố dịch vụ ở bến phao để có thể đón được nhiều tàu lớn hơn, nâng cao uy tín dịch vụ của công ty.

Về đội ngũ công nhân viên:

Hàng năm, công ty nên tổ chức các cuộc thi kỹ năng nghiệp vụ, khả năng giải quyết vấn đề và theo dõi công việc thường xuyên để có phương pháp đào tạo chuyên sâu hơn cho nhân lực. Công ty cần cập nhật và phổ biến các văn bản pháp luật liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu, các thay đổi trong chính sách Nhà nước và quy tắc Hải quan, giúp tiết kiệm chi phí và thời gian làm thủ tục. Nâng cao tay nghề và kỹ năng ứng xử của nhân viên để đạt hiệu quả công việc cao hơn. Đối với công nhân tham gia xếp dỡ, cần đảm bảo an toàn lao động qua các khóa học định kỳ về an toàn.

Tối ưu hóa các chi phí:

Công ty cần hạn chế các chi phí không cần thiết để nâng cao lợi nhuận, tận dụng nguồn vốn để đầu tư vào các mặt hàng có lợi hơn. Tuyển chọn nhân lực có kinh nghiệm để giảm thiểu chi phí đào tạo. Trong kinh doanh, lợi nhuận là yếu tố quan trọng, do đó cần quan tâm đến nhân lực để nâng cao trình độ tay nghề. Hàng năm, tổ chức các cuộc thi nghiệp vụ cho nhân viên và khuyến khích học hỏi ngoại ngữ để phục vụ công việc tốt hơn.

Mở rộng thị trường:

Trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt, công ty cần có biện pháp tìm kiếm và mở rộng thị trường. Đa dạng hóa các loại dịch vụ, kết hợp vận tải đa phương thức để thỏa mãn nhu cầu khách hàng, giúp công ty thâm nhập và mở rộng thị trường, tăng thị phần và nâng cao vị thế trên thị trường. Thu hút khách hàng và tăng lợi nhuận thông qua tìm kiếm các thị trường mới tiềm năng.

4.4 kết luận chương 4

Những giải pháp và kiến nghị được đề xuất trong Chương 4 không chỉ nhằm nâng cao hiệu quả và an toàn trong quy trình xếp dỡ hàng thép mà còn đảm bảo sự đồng bộ, chuyên nghiệp trong tổ chức vận hành. Các giải pháp như đào tạo công nhân, kiểm tra nghiêm ngặt dụng cụ và thiết bị, lập kế hoạch chi tiết, cùng việc áp dụng chế tài và công nghệ hiện đại đều hướng đến việc giảm thiểu rủi ro, bảo vệ con người và tài sản.

Những kiến nghị đưa ra nhằm cải thiện quy trình không chỉ giải quyết các vấn đề hiện hữu mà còn góp phần xây dựng một môi trường làm việc an toàn, hiệu quả và bền vững hơn trong ngành logistics. Việc thực hiện nghiêm túc và liên tục cải tiến quy trình sẽ là nền tảng quan trọng để doanh nghiệp đạt được các mục tiêu phát triển dài hạn, tối ưu hóa chi phí và đảm bảo chất lượng dịch vụ.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt, công ty cần có biện pháp tìm kiếm và mở rộng thị trường. Đa dạng hóa các loại dịch vụ, kết hợp vận tải đa phương thức để thỏa mãn nhu cầu khách hàng, giúp công ty thâm nhập và mở rộng thị trường, tăng thị phần và nâng cao vị thế trên thị trường. Thu hút khách hàng và tăng lợi nhuận thông qua tìm kiếm các thị trường mới tiềm năng. Trong quá trình thực tập và nghiên cứu về quy trình xếp dỡ hàng thép tại Công ty Cổ phần Vina Logistics (VNL), chúng ta đã có cơ hội khám phá và hiểu rõ hơn về các hoạt động vận hành của công ty.

VNL đã thể hiện một hệ thống quản lý chặt chẽ và chuyên nghiệp trong việc xếp dỡ hàng thép, đảm bảo chất lượng và khối lượng hàng hóa luôn được duy trì ổn định. Công ty không chỉ chú trọng đến việc đầu tư trang thiết bị hiện đại và an toàn, mà còn đặc biệt quan tâm đến đào tạo và phát triển năng lực nhân viên. Sự nhiệt huyết và chuyên nghiệp của đội ngũ nhân viên là một yếu tố quan trọng giúp VNL duy trì uy tín và chất lượng dịch vụ trên thị trường. Các biện pháp bảo vệ và an toàn lao động được thực hiện nghiêm ngặt, đảm bảo môi trường làm việc an toàn cho tất cả các công nhân và nhân viên.

Tuy nhiên, VNL cũng phải đối mặt với những thách thức từ yếu tố ngoại cảnh như thời tiết và sự biến động của thị trường. Việc mưa bão gây khó khăn trong quá trình xếp dỡ, đặc biệt là khi phải neo đậu ngoài bến phao. Công ty cần có những giải pháp linh hoạt và hiệu quả để đối phó với những thách thức này, nhằm đảm bảo tiến độ và chất lượng công việc. Những kiến nghị và giải pháp đưa ra trong báo cáo này hướng đến mục tiêu nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng cường hiệu quả hoạt động của VNL, từ việc tối ưu hóa quy trình vận hành đến việc phát triển đội ngũ nhân viên và mở rộng thị trường. Việc áp dụng các biện pháp cải tiến không chỉ giúp VNL vượt qua các khó khăn hiện tại mà còn định hướng cho sự phát triển bền vững trong tương lai. Hy vọng rằng báo cáo này sẽ cung cấp những thông tin hữu ích và đóng góp tích cực vào sự phát triển của Công ty Cổ phần Vina Logistics, đồng thời giúp chúng ta hiểu rõ hơn về tầm quan trọng của quy trình xếp dỡ hàng thép trong ngành logistics.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. *Nhật ký hoạt động Cảng | Công ty cổ phần Vina Logistics.*
2. *Bộ Giao thông vận tải (2023) Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*
3. *Agility năm 2022. Đánh giá về Ngành Thép*
4. *Pháp luật Doanh Nghiệp 2024. Điều 7 Luật Đường bộ 2024.*
5. *Pháp luật Doanh Nghiệp 2024 .Điều 78 Luật Đường bộ 2024*
6. *Luật Đường bộ 2024, Luật quy định về Dịch vụ thu gom hàng, chuyển tải, kho bãi hàng hóa và dịch vụ xếp, dỡ hàng hóa trên phương tiện tham gia giao thông đường bộ*
7. *Giáo trình tổ chức xếp dỡ 2022 . CD GTVT Trung ương*
8. *Bài giảng tổ chức xếp dỡ 2022 . Tài liệu Đại Học*
9. *Triệu Hồng Cẩm (2006), Vận tải quốc tế và bảo hiểm vận tải quốc tế, NXB Văn hóa Sài Gòn.*
10. *Nguyễn Hồng Đàm (2003), Giáo trình vận tải và giao nhận, NXB Giao thông vận tải.*
11. *Giáo trình môn học Xếp dỡ và bảo quản hàng hoá (Phần 2): www.hanghaikythuat.wordpress.com Đỗ Minh Cường Nhóm tác giả: TS, TT Đinh Xuân Mạnh, TT Phạm Văn Trường, TS TT Nguyễn Mạnh Cường, Ths. TT Nguyễn Đại Hải.*
12. *Hoàng Cao Tín, Nguyễn Minh Phương, Nguyễn Khôi Nguyên, Trần Khánh Hưng, Nguyễn Thanh Nhà (2024).Phân tích chuỗi cung ứng ngành Thép*