

TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU

KHOA KINH TẾ BIỂN – LOGISTICS



KHÓA LUẬN THỰC TẬP TỐT NGHIỆP

**ĐỀ TÀI: MỘT SỐ GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH
XẾP DỠ HÀNG TÔN CUỘN NHẬP KHẨU TẠI CẢNG SITV CỦA
CÔNG TY NGỌC PHƯỚC**

Trình độ đào tạo: Đại học

Hệ đào tạo: Chính quy

Ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

Khoá học: 2021

Lớp: DH21LG1

Đơn vị thực tập: Công ty Cổ phần Thương mại – Dịch vụ Vận tải Ngọc Phước

Người hướng dẫn tại đơn vị: Nguyễn Thị Phương Hoa

Giảng viên hướng dẫn: ThS. Võ Thị Hồng Minh

Sinh viên thực hiện: Mai Trần Đăng Khoa

Mã SV: 21031650

Bà Rịa – Vũng Tàu, tháng 01 năm 2025

LỜI CẢM ƠN

Đầu tiên, em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Trường Đại học Bà Rịa – Vũng Tàu và tập thể giảng viên, cán bộ nhà trường đã giảng dạy em trong suốt 4 năm học vừa qua. Đặc biệt, em xin bày tỏ lòng cảm ơn sâu sắc đến giảng viên hướng dẫn của em là cô Võ Thị Hồng Minh đã chỉ bảo tận tình, truyền đạt những kiến thức quý báu cũng như cho em những lời khuyên hữu ích để em hoàn thành bài khóa luận tốt nghiệp này.

Đồng thời, em xin chân thành cảm ơn Ban lãnh đạo công ty Cổ Phần Thương Mại – Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước đã cho em cơ hội được thực tập, học hỏi và làm việc tại công ty. Em cảm ơn các anh, chị trong các phòng ban đã tạo điều kiện cho em tiếp cận được những số liệu cũng như những kiến thức thực tế để hoàn thiện khóa luận này.

Tuy nhiên, do vốn kiến thức còn nhiều hạn chế nên chắc chắn bài báo cáo này khó có thể tránh khỏi những thiếu sót, mong quý thầy cô xem xét và góp ý để khóa luận của em được hoàn thiện hơn.

Cuối cùng, em xin chúc quý thầy cô dồi dào sức khỏe và thành công hơn nữa trong sự nghiệp giảng dạy. Kính chúc các anh chị trong công ty có nhiều sức khỏe và gặt hái được nhiều thành công hơn trong công việc.

Em xin chân thành cảm ơn!

Vũng Tàu, ngày 08 tháng 01 năm 2025

Sinh viên thực hiện

Mai Trần Đăng Khoa

MỤC LỤC

DANH MỤC BẢNG	iv
DANH MỤC SƠ ĐỒ.....	iv
DANH MỤC BIỂU ĐỒ	iv
DANH MỤC HÌNH ẢNH	v
LỜI MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG XẾP DỠ HÀNG HÓA TẠI CẢNG SITV CỦA CÔNG TY NGỌC PHƯỚC	4
1.1. Cơ sở lý luận về hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng	4
1.1.1. Khái niệm	4
1.1.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng	5
1.1.3. Vai trò của hoạt động xếp dỡ trong chuỗi cung ứng	6
1.1.4. Các chứng từ liên quan trong quá trình xếp dỡ hàng hóa tại cảng....	8
1.2. Đặc điểm hàng tôn cuộn và yêu cầu kĩ thuật trong quá trình xếp dỡ	13
1.2.1. Đặc điểm hàng tôn cuộn.....	13
1.2.2. Yêu cầu kĩ thuật xếp dỡ hàng tôn cuộn	14
1.2.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả quy trình xếp dỡ hàng hóa tại cảng.....	16
1.3. Tổng kết lý luận	20
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH XẾP DỠ HÀNG TÔN CUỘN TẠI CẢNG SITV CỦA CÔNG TY NGỌC PHƯỚC	22
2.1. Tổng quan về công ty cổ phần thương mại dịch vụ vận tải Ngọc Phước	22
2.1.1. Thông tin chính	22
2.1.2. Một số ngành nghề kinh doanh chính	24
2.1.3. Tầm nhìn của công ty	25
2.1.4. Sứ mệnh của công ty	25

2.1.5. Cơ cấu tổ chức của công ty	25
2.1.6. Hệ thống cảng công ty Ngọc Phước đang khai thác	26
2.2. Sơ lược về cảng Quốc tế Sài Gòn Việt Nam (Saigon International Terminals Vietnam - SITV)	28
2.2.1. Thông tin chính	28
2.2.2. Vị trí địa lý chiến lược.....	28
2.2.3. Cơ sở hạ tầng và thiết bị hiện đại	29
2.3. Quy trình xếp dỡ hàng nhập khẩu tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước	31
2.3.1. Trước khi tàu cập bến.....	31
2.3.2. Sau khi tàu cập bến.....	32
2.3.3. Kết thúc làm hàng.....	33
2.4. Diễn giải quy trình xếp dỡ hàng hóa tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước	33
2.4.1. Trước khi tàu cập bến.....	33
2.4.2. Sau khi tàu cập bến.....	34
2.4.3. Kết thúc làm hàng.....	35
2.5. Đánh giá sản lượng hàng tôn cuộn nhập khẩu tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước xếp dỡ giai đoạn năm 2021 - 2023	35
CHƯƠNG 3 : MỘT SỐ GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH XẾP DỠ HÀNG TÔN CUỘN TẠI CẢNG SITV CỦA CÔNG TY NGỌC PHƯỚC ...	41
3.1. Giải pháp 1: Phát triển nguồn lực	41
3.2. Giải pháp 2: Nâng cao cơ sở vật chất	42
3.3. Giải pháp 3: Hoàn thiện quy trình chuẩn bị chứng từ	43
3.4. Giải pháp 4: Nâng cao chất lượng của quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn	44
KẾT LUẬN	46

DANH MỤC BẢNG

STT	TÊN BẢNG	TRANG
1	Bảng 2.8: Hệ thống cảng công ty Ngọc Phước đang khai thác.	27
2	Bảng 2.12: Sản lượng tôn cuộn tại cảng SITV do công ty Ngọc Phước xếp dỡ giai đoạn 2021 - 2023.	36

DANH MỤC SƠ ĐỒ

STT	TÊN SƠ ĐỒ	TRANG
1	Sơ đồ 2.7: Sơ đồ cơ cấu tổ chức chùa công ty.	26
2	Sơ đồ 2.10: Quy trình chuẩn bị trước khi tàu cập bến.	32
3	Sơ đồ 2.11: Sau khi tàu rời bến.	33

DANH MỤC BIỂU ĐỒ

STT	TÊN BIỂU ĐỒ	TRANG
1	Biểu đồ 2.13: Sản lượng tôn cuộn tại cảng SITV do công ty Ngọc Phước xếp dỡ giai đoạn 2021 - 2023.	37

DANH MỤC HÌNH ẢNH

STT	TÊN HÌNH ẢNH	TRANG
1	Hình 1.1: Hàng tôn cuộn trên tàu.	4
2	Hình 1.2: Hàng tôn cuộn trên tàu.	5
3	Hình 1.3: Bill of Lading.	9
4	Hình 1.4: Giấy chứng nhận hun trùng.	11
5	Hình 1.5: Phiếu kiểm đếm hàng hóa.	12
6	Hình 1.6: Phương tiện xếp dỡ hàng tôn cuộn.	17
7	Hình 1.7: Một góc của bãi tôn cuộn tại cảng SITV.	19
8	Hình 2.1: Logo công ty	22
9	Hình 2.2: Hình ảnh về công ty.	23
10	Hình 2.3: Hình ảnh về công ty.	23
11	Hình 2.4: Hình ảnh về công ty.	24
12	Hình 2.5: Hình ảnh về công ty.	24
13	Hình 2.6: Nhân viên hiện trường của công ty đang phụ trách xếp dỡ hàng hóa.	25
14	Hình 2.9: Cảng SITV.	28

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới, ngành logistics và vận tải biển ngày càng giữ vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu, đóng góp lớn vào tăng trưởng kinh tế quốc gia. Các cảng biển, đặc biệt là Cảng SITV (Southern International Terminal Vietnam), đã trở thành điểm nhấn trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Một trong những loại hàng hóa đặc thù thường xuyên được xếp dỡ tại đây là tôn cuộn – mặt hàng có yêu cầu khắt khe về quy trình vận chuyển, bảo quản và xếp dỡ.

Tuy nhiên, việc xếp dỡ tôn cuộn tại cảng không phải là một công việc đơn giản, bởi đặc thù của loại hàng hóa này bao gồm độ nặng lớn, dễ bị móp méo, trầy xước hoặc hư hỏng trong quá trình vận chuyển nếu không được xử lý đúng cách. Do đó, việc tối ưu hóa quy trình xếp dỡ tôn cuộn không chỉ góp phần tăng hiệu quả công việc mà còn giảm thiểu rủi ro về thiệt hại hàng hóa, qua đó giúp nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng cường năng lực cạnh tranh của cảng.

Bài báo cáo này được em lựa chọn với mục tiêu nghiên cứu và đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn tại Cảng SITV của Công ty Ngọc Phước. Đây là một vấn đề có tính cấp thiết và thực tiễn cao, không chỉ giúp tối ưu hóa quy trình làm việc tại cảng mà còn giảm thiểu chi phí và tăng năng suất, góp phần phát triển bền vững cho cảng và ngành logistics nói chung.

Ngoài ra, việc nghiên cứu đề tài này còn giúp em nâng cao kiến thức và kỹ năng trong lĩnh vực logistics, vận tải biển và quản lý chuỗi cung ứng, đồng thời tạo cơ hội để áp dụng lý thuyết vào thực tiễn, từ đó đóng góp vào việc cải tiến hoạt động của một trong những cảng lớn và quan trọng tại Việt Nam.

Với những lý do trên, em tin rằng việc nghiên cứu và đề xuất các giải pháp nâng cao hiệu quả quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn tại Cảng SITV sẽ mang lại những kết quả thiết thực và có giá trị ứng dụng cao.

2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu: Mục đích chính của khóa luận là nghiên cứu và đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn tại Cảng SITV của Công ty Ngọc Phước. Cụ thể, khóa luận sẽ tập trung vào việc tìm hiểu các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình xếp dỡ hiện tại, phân tích những bất cập, khó khăn, cũng như đánh giá các phương pháp cải tiến có thể áp dụng để tối ưu hóa công tác xếp dỡ, từ đó nâng cao hiệu quả công việc, giảm thiểu rủi ro, và đảm bảo an toàn trong quá trình vận hành.

Thông qua việc nghiên cứu thực tế và phân tích số liệu, mục tiêu của khóa luận là đưa ra các giải pháp cụ thể và khả thi, giúp cải thiện quy trình xếp dỡ tại Cảng SITV, đồng thời góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng cường năng lực cạnh tranh của cảng trong ngành logistics.

Nhiệm vụ nghiên cứu:

- Phân tích hiện trạng quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn tại cảng SITV
- Đánh giá các vấn đề tồn tại trong quy trình xếp dỡ hiện tại
- Đề xuất các giải pháp cải tiến quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn
- Đánh giá tính khả thi và hiệu quả của các giải pháp đề xuất
- Đưa ra kết luận và kiến nghị

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu: Nghiên cứu sẽ tập trung vào việc phân tích, đánh giá và đề xuất các giải pháp nhằm cải thiện quy trình xếp dỡ loại hàng hóa đặc thù này, với các yếu tố chính bao gồm:

- Quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn
- Thiết bị và phương tiện xếp dỡ
- Nhân lực và tổ chức lao động
- An toàn và bảo vệ hàng hóa
- Thời gian và chi phí xếp dỡ

Phạm vi nghiên cứu:

- Về không gian: Nghiên cứu sẽ tập trung vào cảng SITV (Saigon International Terminals Vietnam) nằm tại khu vực cảng biển miền Nam Việt Nam.

- Về thời gian: Khóa luận này sẽ nghiên cứu quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn trong khoảng thời gian 3 năm gần nhất, từ năm 2021 đến 2023. Thời gian này sẽ đủ để

thu thập các dữ liệu và thông tin cần thiết về quy trình hoạt động của cảng trong giai đoạn hiện tại.

- Về nội dung: Nghiên cứu sẽ bao gồm các vấn đề liên quan đến quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn, từ công tác chuẩn bị, tiếp nhận hàng hóa, lựa chọn thiết bị, tổ chức công việc, cho đến việc thực hiện các biện pháp an toàn và đánh giá hiệu quả công việc của công ty Cổ phần Thương mại Dịch vụ Vận tải Ngọc Phước.

4. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp thống kê: Thu thập số liệu thông qua các báo cáo tài chính, báo cáo hoạt động và tài liệu nội bộ mà công ty cung cấp.

- Phương pháp so sánh: So sánh các số liệu về hoạt động xếp dỡ qua các năm của công ty.

5. Kết cấu khóa luận

Nội dung khóa luận ngoài phần mở đầu và kết luận sẽ được kết cấu thành 3 chương:

CHƯƠNG 1: Cơ sở lý luận về hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước

CHƯƠNG 2: Thực trạng quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước

CHƯƠNG 3: Một số giải pháp nâng cao hiệu quả quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG XẾP DỠ HÀNG HÓA TẠI CẢNG SITV CỦA CÔNG TY NGỌC PHƯỚC

1.1. Cơ sở lý luận về hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng

1.1.1. Khái niệm

Quy trình xếp dỡ hàng hóa (Cargo Handling Process) là quá trình di chuyển hàng hóa từ một phương tiện vận tải (như tàu, xe tải, tàu hỏa) lên bờ hoặc ngược lại, đảm bảo dòng chảy hàng hóa liên tục trong chuỗi cung ứng. Đây là một trong những hoạt động cốt lõi của ngành logistics và vận tải biển, góp phần quyết định hiệu quả của chuỗi cung ứng hàng hóa toàn cầu.

Theo Hiệp hội cảng biển thế giới (IAPH), xếp dỡ hàng hóa không chỉ bao gồm các hoạt động kỹ thuật liên quan đến bốc, dỡ mà còn bao hàm việc tối ưu hóa không gian lưu trữ, sử dụng thiết bị và đảm bảo an toàn trong quá trình thực hiện.



Hình 1.1: Hàng tôn cuộn trên tàu.

(Nguồn: tác giả)



Hình 1.2: Hàng tôn cuộn trên tàu.

(Nguồn: Tác giả)

1.1.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng

*** Yếu tố con người**

- Trình độ và kỹ năng lao động: Chất lượng lao động quyết định tốc độ, độ chính xác và an toàn của hoạt động xếp dỡ. Ví dụ, việc vận hành các thiết bị hiện đại đòi hỏi kỹ thuật viên được đào tạo bài bản.

- Quản lý lao động: Tổ chức khoa học trong phân công lao động, lập kế hoạch làm việc và kiểm soát hiệu suất là yếu tố then chốt. Ví dụ, mô hình làm việc theo ca giúp duy trì hoạt động liên tục trong các cảng lớn.

*** Yếu tố công nghệ và thiết bị**

- Hiện trạng thiết bị: Sự hiện đại và đồng bộ của các thiết bị như cầu container, băng chuyền tự động quyết định trực tiếp năng suất xếp dỡ.

- Ứng dụng công nghệ 4.0:

+ IoT: Giám sát thời gian thực các thiết bị và hàng hóa.

+ AI: Tối ưu hóa phân phối thiết bị và nhân lực, dự báo nhu cầu xếp dỡ dựa trên dữ liệu vận tải.

*** Cơ sở hạ tầng cảng**

- Thiết kế và quy mô bến cảng: Các bến cảng lớn với khả năng tiếp nhận tàu trọng tải cao (ví dụ: cảng nước sâu) có lợi thế cạnh tranh hơn nhờ giảm thời gian quay vòng tàu.

- Hệ thống kho bãi: Kho bãi được quy hoạch hợp lý, đảm bảo khả năng lưu trữ lớn và tiện lợi cho vận chuyển nội địa.

*** Quy định pháp luật và chính sách**

- Quy định an toàn lao động: Pháp luật yêu cầu đảm bảo an toàn trong quá trình xếp dỡ, bao gồm sử dụng thiết bị bảo hộ và kiểm định định kỳ thiết bị xếp dỡ.

- Chính sách hỗ trợ hiện đại hóa: Chính phủ và các tổ chức hỗ trợ tài chính và kỹ thuật để nâng cấp cơ sở hạ tầng, hiện đại hóa thiết bị xếp dỡ tại các cảng lớn.

*** Các yếu tố môi trường bên ngoài**

- Thời tiết: Thời tiết khắc nghiệt như mưa bão, sóng lớn có thể gây chậm trễ hoặc làm hư hỏng hàng hóa. Ví dụ, việc xếp dỡ hàng hóa tại các cảng biển miền Trung Việt Nam thường bị ảnh hưởng trong mùa mưa bão.

- Thị trường vận tải: Sự biến động trong nhu cầu vận tải biển hoặc thay đổi trong chuỗi cung ứng toàn cầu có thể tác động đến khối lượng hàng hóa thông qua cảng.

- Yếu tố cạnh tranh: Sự cạnh tranh giữa các cảng trong khu vực, đặc biệt tại các khu vực có mật độ cảng biển cao như Đông Nam Á, buộc các cảng phải cải thiện năng suất xếp dỡ để thu hút khách hàng.

1.1.3. Vai trò của hoạt động xếp dỡ trong chuỗi cung ứng

*** Đảm bảo sự lưu thông hàng hóa**

Hoạt động xếp dỡ đóng vai trò mắt xích trung gian trong chuỗi cung ứng, đảm bảo lưu thông hàng hóa từ điểm xuất phát đến điểm tiêu thụ. Năng lực xếp dỡ cao giúp giảm thời gian chờ đợi tàu tại cảng, từ đó tăng tính cạnh tranh của cảng trong khu vực.

Trong chuỗi cung ứng hiện đại, tính liên tục và nhanh chóng của hoạt động này giúp các doanh nghiệp sản xuất và thương mại đảm bảo thời gian giao hàng đúng hạn. Ví dụ, các cảng tại Trung Quốc như Thượng Hải và Quảng Châu với hệ thống xếp dỡ

hiện đại đã giúp giảm đáng kể thời gian dừng tàu, tăng tốc độ quay vòng trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

*** Giảm thiểu chi phí và thời gian**

- Tiết kiệm chi phí lưu kho và vận tải: Hoạt động xếp dỡ nhanh chóng và chính xác giúp giảm thời gian lưu kho và chi phí liên quan. Điều này có thể giúp doanh nghiệp tối ưu hóa chi phí vận hành, đồng thời giảm áp lực về lưu kho tại cảng hoặc tại các trạm trung chuyển.

- Hạn chế chi phí hỏng hóc và tổn thất hàng hóa: Quy trình xếp dỡ hiệu quả, đặc biệt là đối với hàng hóa dễ vỡ hoặc có giá trị cao, giúp giảm thiểu rủi ro hư hỏng hàng hóa. Điều này đảm bảo hàng hóa được vận chuyển và lưu trữ an toàn, giảm thiểu thiệt hại và chi phí đền bù.

*** Đảm bảo chất lượng dịch vụ logistics**

- Nâng cao tính cạnh tranh của cảng và doanh nghiệp: Với hoạt động xếp dỡ hiệu quả, các cảng và doanh nghiệp logistics có thể cung cấp dịch vụ chất lượng cao, đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng cao của khách hàng. Dịch vụ xếp dỡ nhanh chóng và an toàn cũng góp phần gia tăng lòng tin và sự hài lòng của khách hàng.

- Đáp ứng các yêu cầu về thời gian và hiệu quả trong dịch vụ logistics: Trong chuỗi cung ứng hiện đại, đặc biệt với các mô hình logistics “Just-in-Time” hoặc “Lean Logistics,” xếp dỡ hiệu quả giúp đảm bảo thời gian giao nhận, từ đó hỗ trợ doanh nghiệp đáp ứng cam kết với khách hàng về mặt thời gian và chất lượng.

*** Tối ưu hóa quy trình quản lý kho bãi và vận tải**

- Quản lý hiệu quả không gian kho bãi: Với quy trình xếp dỡ tối ưu, hàng hóa sẽ được phân loại và sắp xếp một cách khoa học ngay từ khi bốc dỡ, giúp tiết kiệm không gian kho bãi và dễ dàng quản lý hàng tồn kho.

- Tối ưu hóa tải trọng phương tiện: Xếp dỡ hiệu quả đảm bảo hàng hóa được sắp xếp hợp lý trên các phương tiện vận tải, tối ưu hóa trọng tải, hạn chế di chuyển không cần thiết, và giảm tiêu hao năng lượng.

*** Góp phần vào an toàn lao động và giảm thiểu rủi ro**

- Bảo vệ an toàn lao động: Quy trình xếp dỡ chặt chẽ với các quy định an toàn nghiêm ngặt giúp bảo vệ sức khỏe của nhân viên bốc xếp và hạn chế tai nạn lao động. Điều này rất quan trọng trong việc xây dựng môi trường làm việc an toàn, bền vững.

- Giảm thiểu rủi ro hư hỏng hàng hóa và tai nạn: Khi quy trình xếp dỡ được thực hiện đúng kỹ thuật, tuân thủ các tiêu chuẩn an toàn, rủi ro hư hỏng hàng hóa, đổ vỡ và tai nạn lao động sẽ được giảm thiểu đáng kể, góp phần xây dựng quy trình vận hành an toàn.

*** Đóng góp vào phát triển bền vững của cảng và doanh nghiệp logistics**

- Tối ưu sử dụng tài nguyên: Quy trình xếp dỡ nhanh chóng giúp tối ưu sử dụng trang thiết bị và nhân lực, giảm thiểu lãng phí và góp phần vào sử dụng bền vững tài nguyên của doanh nghiệp.

- Giảm tác động đến môi trường: Xếp dỡ hiệu quả giúp giảm thời gian sử dụng các phương tiện vận tải, từ đó giảm tiêu thụ nhiên liệu và phát thải CO₂. Điều này góp phần bảo vệ môi trường, hướng đến sự phát triển bền vững trong logistics.

*** Góp phần thúc đẩy thương mại quốc tế**

Các cảng biển là cửa ngõ chính cho hoạt động giao thương quốc tế. Hiệu quả xếp dỡ hàng hóa không chỉ ảnh hưởng đến luồng hàng hóa mà còn tác động đến vị trí của một quốc gia trong mạng lưới thương mại toàn cầu.

Ví dụ, cảng Singapore với năng lực xử lý hàng trăm triệu tấn hàng hóa mỗi năm đã trở thành trung tâm logistics hàng đầu thế giới, kết nối châu Á với châu Âu và Mỹ. Khả năng xếp dỡ nhanh chóng và chính xác tại các cảng này đã giúp giảm thiểu thời gian vận chuyển, từ đó tăng cường tính cạnh tranh cho hàng hóa quốc gia.

Ngoài ra, việc cải thiện hoạt động xếp dỡ tại cảng còn giúp thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực. Các khu kinh tế đặc biệt thường được xây dựng xung quanh những cảng biển lớn, nơi có năng lực xử lý hàng hóa cao. Điều này không chỉ thúc đẩy thương mại mà còn tạo cơ hội việc làm và thu hút đầu tư nước ngoài.

1.1.4. Các chứng từ liên quan trong quá trình xếp dỡ hàng hóa tại cảng

*** Chứng từ vận tải**

- Vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L): Bill of Lading chính là chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, do chính người vận chuyển lập, ký và cấp. Trong đó người vận chuyển sẽ xác nhận hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển và cam kết rằng số hàng hóa đó sẽ đến được đến tay người nhận tại cảng đích với chất lượng tốt và đầy đủ số lượng như được ghi trên giấy tờ. Nói một cách ngắn gọn hơn thì Bill of lading chính là chứng từ do bên vận chuyển phát hành cho người gửi hàng, để xác

nhận đã nhận hàng và sẽ vận chuyển số hàng đó đến tay người nhận được ủy quyền. Có thể ví vận đơn đường biển như một bằng chứng về giao dịch hàng hóa giữa người gửi và người vận chuyển.

BILL OF LADING			
Shipper (complete name and address) METAL ONE CORPORATION 7-2, MARUNOUCHI, 2-CHOME, CHIYODA-KU, TOKYO 100-7032, JAPAN		B/L NO. WHUMKAPH240101	
Consignee (complete name and address) TO ORDER OF VIETNAM JOINT STOCK COMMERCIAL BANK FOR INDUSTRY AND TRADE (VIETINBANK) - EAST SAIGON BRANCH		 WOOHYUN SHIPPING CO., LTD.	
Notify address (complete name and address) TON DONG A CORPORATION NO 5, STREET NO 5, SONG THAN 1 INDUSTRIAL PARK, DI AN WARD, DI AN CITY, BINH DUONG PROVINCE, VIETNAM *		BY ACCEPTING THIS BILL OF LADING, the shipper, owner and consignee of the goods, and the holder of this bill of lading expressly accept and agree to all its stipulations, exceptions and conditions, whether written, stamped or printed, as fully as if signed by each shipper, owner, consignee and/or holder. No agent is authorized to waive any of the provisions of this bill of lading. RECEIVED FROM THE SHIPPER HEREIN NAMED THE GOODS OR PACKAGES IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION UNLESS OTHERWISE INDICATED IN THIS BILL OF LADING. THE TERM "APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION" WHEN USED IN THIS BILL OF LADING WITH REFERENCE TO IRON, STEEL, METAL PRODUCTS OR WOOD PRODUCTS DOES NOT MEAN THAT THE GOODS, WHEN RECEIVED, WERE FREE OF VIBRATION, RUST, MOISTURE, STAINING, CHAFFING OR BREAKAGE. IF THE SHIPPER SO REQUESTS, A SUBSTITUTE BILL OF LADING WILL BE ISSUED CORRECTING THE ABOVE DEFERRED AND SETTING FORTH ANY NOTATIONS AS TO RUST, MOISTURE, STAINING, CHAFFING OR BREAKAGE WHICH MAY APPEAR ON THE MATES RECEIPTS OR TALLY CLERK'S RECEIPTS. IN WITNESS WHEREOF, the Master or agent of the said ship has signed the number of original (B/Ls) of Lading stated below, all of this tenor and date, ONE of which being accomplished, the others to stand void.	
Local Vessel	From	Flag	Final Destination (for the shipper's reference only)
Ocean Vessel "UNION MARK"	Voyage No. 2401		
Port of Loading KASHIMA PORT IN JAPAN	Port of Discharge PHU MY PORT IN VIETNAM	For Transhipment to	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER			
Marks and Numbers TON DONG A CORPORATION COMMODITY SPECIFICATION SIZE N/MASS (KGS) G/MASS (KGS) INSPECTION NO. CONTRACT NO. CASE NO. 1-22, 24-54, 1-26, 28-55, 1-18, 20-47, 49-55, 57-63, 65-78, 80-157, 159-178, 180, 182-211, 1-6, 8-55, 57-58, 60-62, 64-112, 114-121, 123-133, 135-155, 157, 159-169, 171, 173-178, 180-182, 185, 192-217, 1-31, 33-35, 37-41, 44-105, 107-109, 1-18, 1-7, 9 CAST NO. COIL NO. NIPPON STEEL CORPORATION KASHIMA AREA MADE IN JAPAN	HOT ROLLED STEEL SHEET IN COIL TENSILE STRENGTH: 550 MPA MAX 637 COILS ***** 14, 422, 019 KGS * TAX CODE: 3700255880 TEL: 84-283844-2041 FAX: 84-283847-7143 HS CODE : 720839 L/C NUMBER AND DATE: 09461L2400063 AND 24-11-29 CONTRACT OF SALE NUMBER AND DATE: 4B6VND DATED NOVEMBER 15TH, 2024. - AS PER ATTACHED SHEET -		
"FREIGHT PREPAID"			
Total Number of SAY: SIX HUNDRED AND THIRTY SEVEN (637) COILS ONLY.		COPY NON-NEGOTIABLE	
Package or Unit (in words) Declared Value (Optional) - US \$ See transportation of goods in the amount exceeding \$ 500 per package (total money of the United States, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the B/L of lading and additional freight has been paid as required. This declaration, if embodied in the B/L of lading, shall be prima facie evidence, but shall not constitute an invoice. THIS CLAUSE SHALL APPLY ONLY TO GOODS MOVING TO OR FROM PORTS OF UNITED STATES.			
Freight & Charge	Revenue Tons	Rate	Per
Freight Prepaid at TOKYO, JAPAN		Freight Payable at TOKYO, JAPAN	
Total Prepaid in 		No. of Original B/L THREE (3)	
Laden on Board the Vessel 		Date : 	
WOOHYUN SHIPPING CO., LTD. AS CARRIER			

Hình 1.3: Bill of Lading.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

- Giấy chứng nhận xếp hàng (Mate's Receipt): Còn được gọi là biên lai thuyền phó, đây là một loại chứng từ được sử dụng trong lĩnh vực vận tải đường biển. Đây là một giấy biên nhận do thuyền phó nhất ký để xác nhận việc nhận được hàng hóa và ghi chép các thông tin quan trọng như tên hàng hóa, số lượng, trọng lượng, kích cỡ, ngày nhận hàng và tình trạng của hàng hóa khi được bốc lên tàu. Với biên lai thuyền phó, thuyền phó có trách nhiệm chịu trách nhiệm về hàng hóa cho đến khi nó được trao cho người giao hàng (shipper). Sau khi đã nhận được hàng hóa, người giao hàng sẽ đổi lấy vận đơn chứng nhận việc vận chuyển hàng hóa đã được thực hiện.

* Chứng từ hải quan

- Tờ khai hải quan: là một loại văn bản mà theo đó người chủ của hàng hóa phải kê khai số hàng hóa đó cho bên lực lượng kiểm soát khi xuất nhập khẩu hàng hóa vào nước ta (hay còn gọi là xuất cảnh). Cũng có thể bạn hiểu một cách khác như, khi bạn có một lô hàng nào đó cần phải xuất đi hoặc nhập về thì bạn phải làm thủ tục hải quan, trong đó việc tờ khai hải quan là không thể thiếu, bắt buộc phải có, nếu không có mọi hoạt động liên quan đến xuất nhập khẩu đều bị dừng lại.

- Chứng từ kiểm dịch: Yêu cầu đối với hàng hóa đặc biệt như thực phẩm, nông sản, hoặc động vật sống.

- Giấy chứng nhận hun trùng (Fumigation Certificate): Hun trùng hàng hóa xuất khẩu là biện pháp thường sử dụng xịt hóa chất xử lý các loại côn trùng, ... để làm các khoang tàu, hàng có sử dụng bao bì, kệ bằng giấy hoặc gỗ hay các thùng bằng gỗ trở nên sạch, tránh bị ô nhiễm, ... trong khi vận chuyển hàng hóa, phòng trừ sự phát tán các vi sinh vật sống kí sinh trong các mạch gỗ giữa các quốc gia trên thế giới. Chứng từ này sẽ được cấp sau khi cơ quan kiểm dịch và khử trùng y tế tiêm thuốc bảo vệ thực vật. Sử dụng chứng từ hun trùng này sẽ giúp bảo vệ, làm sạch và diệt trừ các loại vi khuẩn, mối mọt trong các khoang tàu khi vận chuyển bằng đường biển. Hóa chất chính được sử dụng trong quá trình hun trùng là Bromua.

CERTIFICATE OF FUMIGATION

No. :

We hereby certify that the cargo with following details :

Name of the commodity	:	WOODEN (ALL WOOD PACKING MATERIAL INCLUDED DUNNAGE HAVE BEEN TREATED AND MARKED IN ACCORDANCE WITH ISPM 15)
Shipper	:	HOA SEN GROUP
Quantity	:	2 M ³
Means of conveyance	:	MV ARTEMIS BULKER V.2424E
Has been fumigated with	:	METHYL BROMIDE
Dosage	:	48 GR/M ³
Duration of exposure	:	24 HOURS
Place of fumigation	:	BA RIA - VUNG TAU, VIET NAM
Port of loading	:	PHU MY PORT ,VIETNAM
Port of discharge	:	ALTAMIRA, MEXICO
Time of fumigated	:	JUNE 10, 2024

HOCHIMINH CITY JUNE 30, 2024

CAFECONTROL

.....
Authorized Signature

Hình 1.4: Giấy chứng nhận hun trùng.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

* Chứng từ giao nhận tại cảng

- Phiếu nhập kho và xuất kho: Được sử dụng để theo dõi tình trạng hàng hóa khi di chuyển qua các kho bãi tại cảng.

- Phiếu cân hàng: Ghi nhận trọng lượng hàng hóa trước và sau khi xếp dỡ, thường áp dụng cho hàng rời

- Phiếu kiểm đếm hàng hóa (Tally Sheet): Được lập bởi nhân viên cảng để ghi nhận số lượng thực tế so với chứng từ vận tải, giảm thiểu rủi ro mất mát hoặc sai lệch trong quá trình giao nhận.

NP LOGISTICS

TALLY SHEET
(Phiếu kiểm đếm hàng hóa)

Port: BA-SUN
(Cảng làm hàng)

Vessel/Barge: AFRICAN CRATE
(Tên tàu/sà lan)

Tallyman: Lê Hồng Trường
(Tên người kiểm đếm)

Time: From: 06:00 To: 18:00
(Thời gian làm việc)

Sheet No.: 01
(Trang)

Date: 5/6/2014
(Ngày giao hàng)

Hold No.:
(Hầm làm hàng)

Cargo: S.S.C.
(Hàng hóa)

Operation for: ☒ Loading (Xếp) ☐ Discharging (Dỡ)

No Stt	Truck No Số xe	Time Thời gian	Production No. / Coils No. Mã hàng hóa	Gross weight (MTS) Trọng lượng	Driver Tài xế	Note Ghi chú
1	50H06825		04 Cuộn	31.802		
2	51C98859		04 Cuộn	32.305		
3	53M9881		04 Cuộn	32.155		
4	50H41336		04 Cuộn	33.820		
5	50H06013		04 Cuộn	32.566		
6	51C60651		04 Cuộn	32.203		
7	51D36577		04 Cuộn	32.813		
8	51D36763		04 Cuộn	32.819		
9	51C37424		04 Cuộn	32.371		
10	06381		04 Cuộn	31.851		
11	51C99647		04 Cuộn	32.688		
12	51D36881		04 Cuộn	32.931		
13	51D36289		04 Cuộn	32.256		
14	51C92407		04 Cuộn	32.148		
15	53M17882		04 Cuộn	32.053		
16	50H37215		04 Cuộn	31.752		
17	50H06268		04 Cuộn	32.502		
18	50H06376		04 Cuộn	31.793		
19	51C60790		04 Cuộn	32.078		
20	51C36163		04 Cuộn	32.097		
21	50H06886		04 Cuộn	29.480		
22	50H38304		04 Cuộn	32.206		
23	50H06328		04 Cuộn	32.193		
24	51C67143		04 Cuộn	30.972		
GRAND TOTAL (Tổng cộng)				Tổng 96 Cuộn = 771.199		

Remark:

Rep. of shipper/Consignee
(Đại diện chủ hàng/Người nhận)

Rep. of contractor
(Đại diện nhà thầu)

Tallyman/
(Người kiểm đếm)
Lê Hồng Trường

Hình 1.5: Phiếu kiểm đếm hàng hóa.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

*** Chứng từ bảo hiểm**

- Giấy chứng nhận bảo hiểm (Insurance Certificate): Đảm bảo hàng hóa được bảo vệ khỏi rủi ro trong quá trình vận chuyển và xếp dỡ.

1.2. Đặc điểm hàng tôn cuộn và yêu cầu kĩ thuật trong quá trình xếp dỡ

1.2.1. Đặc điểm hàng tôn cuộn

*** Hình dạng cuộn tròn**

- Cuộn tròn và nặng: Tôn cuộn có dạng cuộn tròn giống như một ống lớn, với lõi rỗng ở giữa để thuận tiện cho việc nâng hạ và di chuyển. Hình dạng tròn này giúp giảm diện tích bề mặt tiếp xúc, nhưng lại gây khó khăn trong việc cố định và xếp dỡ.

- Dễ lăn và khó ổn định: Do hình dạng tròn, tôn cuộn dễ bị lăn khi không được cố định chắc chắn, đòi hỏi quy trình xếp dỡ phải có phương pháp chèn hoặc gia cố đặc biệt để tránh dịch chuyển hoặc lăn trong quá trình vận chuyển và lưu kho.

*** Kích thước lớn, đa dạng về đường kính và chiều rộng**

- Đường kính và chiều rộng khác nhau: Đường kính của tôn cuộn có thể dao động từ 500 mm đến 2000 mm (0.5 - 2 mét), trong khi chiều rộng thường dao động từ 600 mm đến 1500 mm (0.6 - 1.5 mét). Kích thước của cuộn phụ thuộc vào loại tôn và yêu cầu của khách hàng, do đó, phương tiện và phương pháp xếp dỡ cũng cần linh hoạt để phù hợp với từng kích thước cụ thể.

- Khối lượng lớn: Tôn cuộn có trọng lượng nặng, có thể từ vài trăm kg đến hàng chục tấn mỗi cuộn, phụ thuộc vào độ dày và chiều dài của tôn. Khối lượng lớn này yêu cầu các thiết bị xếp dỡ chuyên dụng như cần cẩu hoặc xe nâng có khả năng chịu tải cao, đồng thời đòi hỏi nhân viên vận hành phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về an toàn.

*** Độ dày và chiều dài khác nhau**

- Độ dày từ mỏng đến dày: Tôn cuộn có nhiều độ dày khác nhau, từ khoảng 0,2 mm đến 3 mm hoặc dày hơn. Độ dày càng cao thì trọng lượng và độ cứng càng lớn, đồng nghĩa với việc cần có phương pháp xếp dỡ khác nhau để tránh làm hư hỏng cấu trúc của tôn cuộn.

- Chiều dài cuộn lớn: Tôn cuộn thường được cuộn lại thành một chiều dài lớn, có thể từ vài mét đến hàng chục mét, tùy vào nhu cầu sử dụng của khách hàng. Điều này tạo ra thách thức cho quá trình xếp dỡ, vì cần phải đảm bảo sao cho cuộn tôn không bị bung ra hoặc méo mó trong khi vận chuyển.

*** Lõi rỗng bên trong**

- Lõi rỗng để dễ nâng hạ: Phần lõi rỗng ở giữa tôn cuộn giúp dễ dàng lồng vào các thiết bị nâng hạ chuyên dụng, giúp giữ ổn định khi di chuyển. Tuy nhiên, lõi rỗng cũng khiến tôn cuộn dễ bị biến dạng nếu không được xử lý cẩn thận, đặc biệt khi xếp chồng hoặc chịu lực nén từ các vật nặng khác.

- Yêu cầu bảo vệ phần lõi: Lõi rỗng thường được bọc hoặc gia cố để tránh bị vỡ hoặc biến dạng trong quá trình vận chuyển và bảo quản, nhất là khi lõi được làm bằng chất liệu dễ vỡ như giấy hoặc nhựa.

*** Đặc điểm gói bọc và bảo vệ bề mặt**

- Lớp bọc bảo vệ: Thông thường, tôn cuộn được bọc thêm lớp bảo vệ bên ngoài để chống trầy xước và gỉ sét. Lớp bảo vệ này có thể là nhựa, giấy hoặc vải, giúp bảo vệ bề mặt khỏi các tác nhân bên ngoài.

- Yêu cầu chống gỉ: Do nhạy cảm với ẩm ướt và oxy, tôn cuộn cần được bảo quản khô ráo, tránh tiếp xúc với nước và không khí ẩm. Vì vậy, ngoài lớp bọc, quá trình xếp dỡ cũng phải hạn chế tiếp xúc trực tiếp để tránh làm hỏng lớp bảo vệ.

1.2.2. Yêu cầu kĩ thuật xếp dỡ hàng tôn cuộn

*** Thiết bị và công cụ xếp dỡ chuyên dụng**

- Cần cẩu và xe nâng chịu tải lớn: Do trọng lượng tôn cuộn rất nặng (có thể lên đến hàng chục tấn), cần sử dụng cần cẩu hoặc xe nâng có khả năng chịu tải lớn. Các thiết bị này cần đảm bảo có khả năng nâng, di chuyển và sắp xếp hàng hóa mà không gây biến dạng cho cuộn tôn.

- Dụng cụ nâng kẹp và móc: Để nâng tôn cuộn an toàn, cần có các móc hoặc kẹp chuyên dụng phù hợp với hình dạng tròn và lõi rỗng của cuộn tôn. Các kẹp này giúp giữ chắc tôn cuộn, tránh trượt hoặc rơi trong quá trình xếp dỡ. Thông thường, móc nâng được thiết kế để lồng vào lõi rỗng của cuộn tôn, giữ thăng bằng khi di chuyển.

- Xe đẩy chuyên dụng: Trong một số trường hợp, xe đẩy hoặc hệ thống vận chuyển con lăn có thể được sử dụng để di chuyển tôn cuộn trong kho bãi. Điều này giúp giảm thiểu áp lực lên bề mặt và ngăn chặn tình trạng lấn tự do.

*** Phương pháp chèn cố định và bảo vệ**

- Chèn gỗ, cao su hoặc vật liệu chống trượt: Khi xếp dỡ, cần sử dụng các tấm chèn bằng gỗ hoặc cao su để cố định cuộn tôn, tránh lấn hoặc dịch chuyển ngoài ý muốn.

Các tấm chèn này phải được đặt chắc chắn ở hai bên của cuộn tôn để đảm bảo giữ cuộn không lăn.

- Dây chằng buộc chắc chắn: Để cố định tôn cuộn trên phương tiện vận chuyển, cần sử dụng dây chằng buộc đủ bền và chắc. Dây buộc phải chịu được trọng lượng của cuộn tôn và được kiểm tra kỹ trước khi di chuyển để tránh nguy cơ dây bị đứt hoặc lỏng.

*** Quy trình nâng hạ an toàn và chính xác**

- Nâng hạ theo phương thẳng đứng: Khi nâng hạ tôn cuộn, cần thao tác từ từ theo phương thẳng đứng để tránh làm cuộn tôn bị xô dịch hoặc trượt. Phương pháp nâng theo phương đứng này giúp giữ cuộn tôn ổn định, giảm rủi ro đổ vỡ hoặc trầy xước bề mặt.

- Tránh va chạm và cọ xát: Khi di chuyển cuộn tôn, cần tránh va chạm hoặc cọ xát vào các vật thể khác. Bề mặt tôn cuộn dễ bị trầy xước hoặc biến dạng, do đó, cần có khoảng cách an toàn khi di chuyển để tránh gây hư hỏng cho hàng hóa.

*** Kỹ thuật xếp chồng và lưu kho**

- Xếp chồng cẩn thận: Khi xếp chồng các cuộn tôn, cần đảm bảo các cuộn bên dưới có khả năng chịu tải của cuộn phía trên. Các cuộn tôn cần được xếp ngay ngắn, không để chênh hoặc nghiêng để tránh đổ. Có thể sử dụng các thanh gỗ hoặc miếng đệm giữa các cuộn để bảo vệ bề mặt và giảm áp lực.

- Lưu kho trên bề mặt phẳng và chắc chắn: Trong kho, tôn cuộn cần được lưu trữ trên bề mặt phẳng, chắc chắn và được chèn kỹ để tránh lăn. Sàn kho phải có khả năng chịu tải cao để tránh bị sụp hoặc lún dưới sức nặng của các cuộn tôn.

*** Bảo vệ bề mặt và chống gỉ sét**

- Che phủ bề mặt chống trầy xước: Tôn cuộn cần được bọc hoặc che phủ để tránh trầy xước trong quá trình xếp dỡ. Các lớp bọc bằng nhựa hoặc vải có thể giúp giảm thiểu hư hỏng do va đập hoặc cọ xát.

- Bảo quản khô ráo, tránh ẩm ướt: Để tránh gỉ sét, cần bảo quản tôn cuộn trong môi trường khô ráo, tránh tiếp xúc với nước hoặc không khí ẩm. Các cuộn tôn nên được đặt trong kho có mái che hoặc được bọc kín bằng vật liệu chống ẩm.

*** Yêu cầu về an toàn lao động**

- Đào tạo kỹ năng xếp dỡ cho nhân viên: Nhân viên tham gia xếp dỡ tôn cuộn cần được đào tạo về kỹ năng vận hành thiết bị và hiểu rõ quy trình an toàn. Điều này giúp giảm thiểu rủi ro tai nạn lao động và bảo vệ an toàn cho hàng hóa.

- Trang bị bảo hộ lao động: Nhân viên xếp dỡ cần được trang bị đầy đủ bảo hộ lao động, bao gồm mũ bảo hộ, găng tay, và giày an toàn. Điều này đảm bảo bảo vệ an toàn cho nhân viên khi tiếp xúc với các cuộn tôn nặng và trong môi trường có nhiều rủi ro.

*** Kiểm tra và bảo trì thiết bị thường xuyên**

- Kiểm tra thiết bị trước khi xếp dỡ: Các thiết bị xếp dỡ như cần cẩu, xe nâng và móc nâng cần được kiểm tra kỹ lưỡng trước khi sử dụng để đảm bảo không có sự cố kỹ thuật. Thiết bị bị lỗi hoặc không ổn định có thể gây ra các tai nạn nghiêm trọng.

- Bảo trì định kỳ: Để duy trì hiệu quả vận hành, các thiết bị cần được bảo trì định kỳ. Điều này giúp đảm bảo rằng thiết bị luôn hoạt động tốt và tránh các sự cố bất ngờ trong quá trình xếp dỡ.

1.2.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả quy trình xếp dỡ hàng hóa tại cảng

*** Thiết bị và công nghệ xếp dỡ**

- Chất lượng và công suất của thiết bị: Các thiết bị như cần cẩu, xe nâng, xe kéo phải đáp ứng yêu cầu về công suất và tính linh hoạt. Thiết bị có công suất cao và vận hành tốt sẽ giúp tăng tốc độ xếp dỡ, đồng thời giảm thiểu hư hỏng hàng hóa.

- Công nghệ tự động hóa: Sử dụng các hệ thống tự động hóa, như cần cẩu tự động và hệ thống quản lý kho tự động, giúp giảm thiểu sai sót do con người và tăng tốc độ xử lý hàng hóa. Những công nghệ này còn giúp theo dõi chính xác số lượng và vị trí của từng lô hàng trong cảng.

- Bảo trì và bảo dưỡng thiết bị: Thiết bị được bảo trì thường xuyên sẽ hoạt động ổn định hơn, giảm thiểu tình trạng hỏng hóc giữa chừng, ảnh hưởng đến tiến độ và an toàn trong quá trình xếp dỡ.



Hình 1.6: Phương tiện xếp dỡ hàng tôn cuộn.

(Nguồn: Tác giả)

*** Nhân sự và trình độ lao động**

- Trình độ kỹ năng của nhân viên: Nhân viên có trình độ kỹ năng cao, được đào tạo về quy trình xếp dỡ, sẽ vận hành thiết bị hiệu quả và an toàn hơn, giảm thiểu rủi ro tai nạn và hư hỏng hàng hóa.

- Số lượng và tổ chức nhân sự: Số lượng nhân sự hợp lý cùng với việc phân bổ công việc hiệu quả sẽ đảm bảo rằng quá trình xếp dỡ không bị gián đoạn, tránh tình trạng thiếu hụt hoặc dư thừa nhân lực vào từng thời điểm.

- Thái độ và trách nhiệm: Sự tập trung và trách nhiệm cao của nhân viên trong quá trình làm việc giúp giảm thiểu sai sót và nâng cao năng suất xếp dỡ.

*** Quy trình và quy định trong xếp dỡ**

- Quy trình chuẩn hóa: Các quy trình xếp dỡ được chuẩn hóa và hướng dẫn rõ ràng sẽ giúp nhân viên thực hiện thao tác nhất quán, từ đó giảm thiểu sai sót và nâng cao tốc độ làm việc.

- Tuân thủ các quy định an toàn: Cảng cần thiết lập và tuân thủ các quy định an toàn lao động nghiêm ngặt để bảo vệ sức khỏe cho nhân viên và bảo vệ hàng hóa khỏi hư hỏng trong quá trình vận hành.

- Giám sát và kiểm soát chất lượng: Việc giám sát, đánh giá hiệu quả công việc giúp phát hiện sớm các vấn đề phát sinh, từ đó đưa ra biện pháp cải thiện hoặc khắc phục kịp thời.

*** Hạ tầng và diện tích cảng bãi**

- Kích thước và sức chứa của bến bãi: Bến bãi rộng rãi, đủ sức chứa sẽ giúp tối ưu hóa việc sắp xếp hàng hóa và xe tải, từ đó tăng hiệu quả xếp dỡ. Nếu cảng quá chật hẹp hoặc không có không gian sắp xếp hợp lý, quá trình xếp dỡ có thể bị gián đoạn và mất nhiều thời gian.

- Giao thông nội bộ và hệ thống lối đi: Hệ thống giao thông nội bộ thuận lợi giúp các phương tiện di chuyển dễ dàng hơn, tránh tình trạng tắc nghẽn và giảm thời gian chờ đợi.

- Kho lưu trữ và hệ thống bảo quản: Các kho lưu trữ đáp ứng yêu cầu bảo quản hàng hóa sẽ giúp nâng cao hiệu quả, đặc biệt là đối với hàng hóa có yêu cầu đặc biệt như đông lạnh, chống ẩm hoặc phòng cháy chữa cháy.



Hình 1.7: Một góc của bãi tôn cuộn tại cảng SITV.

(Nguồn: tác giả)

*** Yếu tố thời tiết và khí hậu**

- Khả năng chống chịu thời tiết của cảng: Thời tiết xấu như mưa lớn, bão, hoặc nhiệt độ quá cao có thể ảnh hưởng đến an toàn và tốc độ xếp dỡ. Các cảng có hệ thống mái che hoặc giải pháp chống chịu thời tiết sẽ giúp giảm thiểu ảnh hưởng của thời tiết đến quá trình xếp dỡ.

- Biến đổi khí hậu và tác động lâu dài: Cảng cần có các biện pháp dự phòng và kế hoạch ứng phó khi gặp các hiện tượng thời tiết khắc nghiệt bất thường, đảm bảo duy trì hoạt động xếp dỡ an toàn.

*** Tính đồng bộ và phối hợp với các bên liên quan**

- Phối hợp với nhà vận tải và khách hàng: Để quá trình xếp dỡ diễn ra trôi chảy, cần có sự phối hợp nhịp nhàng giữa cảng, khách hàng và các đơn vị vận tải. Lịch trình rõ ràng, thông tin kịp thời sẽ giúp giảm thiểu tình trạng ứ ứ hàng hóa và chờ đợi không cần thiết.

- Thủ tục và hồ sơ hải quan nhanh gọn: Các thủ tục hành chính nhanh chóng giúp giảm thời gian chờ đợi và tăng tốc độ xếp dỡ. Các cảng có quy trình hải quan thuận lợi và nhanh gọn sẽ tăng năng suất và tính cạnh tranh.

1.3. Tổng kết lý luận

Hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng là một trong những yếu tố quyết định đến hiệu quả của cả chuỗi logistics và chuỗi cung ứng toàn cầu. Trong chương này, chúng ta đã tìm hiểu về cơ sở lý luận của hoạt động này, bao gồm khái niệm, vai trò, quy trình và các yếu tố ảnh hưởng. Qua đó, có thể thấy rõ xếp dỡ hàng hóa tại cảng không chỉ đơn thuần là việc di chuyển và sắp xếp hàng hóa mà còn bao gồm các quy trình phức tạp, yêu cầu sự phối hợp nhịp nhàng giữa con người, thiết bị và các hệ thống quản lý.

Trước hết, hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng đóng vai trò quan trọng trong việc lưu thông hàng hóa, đảm bảo hàng hóa được giao nhận đúng thời gian và chất lượng. Các cảng là cửa ngõ quan trọng để giao thương quốc tế, do đó, khả năng xếp dỡ hàng hóa hiệu quả góp phần giảm thiểu thời gian lưu thông và chi phí vận tải, từ đó nâng cao sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp. Hoạt động này cũng là một yếu tố quyết định năng lực xử lý của cảng, tạo nên lợi thế so sánh trong bối cảnh ngày càng nhiều cảng cạnh tranh để thu hút lưu lượng hàng hóa quốc tế.

Quá trình xếp dỡ hàng hóa tại cảng đòi hỏi sự phối hợp của nhiều yếu tố, từ thiết bị công nghệ, phương tiện vận chuyển, cơ sở hạ tầng cảng, đến kỹ năng của người lao động. Các công nghệ mới như hệ thống quản lý thông minh, thiết bị xếp dỡ tự động và công nghệ cảm biến đã và đang tạo ra những bước tiến lớn, giúp tối ưu hóa hiệu suất làm việc tại cảng. Bên cạnh đó, năng lực và trình độ của nhân sự làm việc tại cảng cũng là một yếu tố then chốt để đảm bảo hoạt động xếp dỡ diễn ra an toàn, chính xác và hiệu quả. Tuy nhiên, việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng và thiết bị hiện đại đi kèm với nhiều thách thức, đòi hỏi sự đầu tư tài chính lớn và khả năng quản lý khoa học từ phía các doanh nghiệp cảng.

Ngoài ra, điều kiện tự nhiên và các quy định pháp lý cũng ảnh hưởng đến hiệu quả xếp dỡ hàng hóa. Điều kiện thời tiết, khí hậu bất lợi có thể làm gián đoạn hoạt động cảng, gây chậm trễ và tổn thất cho các bên liên quan. Mặt khác, các quy định về an toàn lao động, tiêu chuẩn bảo vệ môi trường, và các quy định quốc tế về hàng hải cũng đóng vai trò định hình cách thức thực hiện và quản lý hoạt động xếp dỡ, đảm bảo sự phát triển bền vững và an toàn cho cảng.

Như vậy, chương này đã đưa ra cái nhìn tổng quan và có hệ thống về những yếu tố nền tảng trong hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước. Các cơ sở lý luận này không chỉ giúp chúng ta hiểu rõ về tầm quan trọng và sự phức tạp của hoạt động này, mà còn làm nổi bật các khía cạnh cần được chú trọng và cải tiến. Việc vận dụng những hiểu biết lý luận này vào thực tiễn sẽ là bước đi quan trọng giúp các cảng nâng cao năng lực cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu giao thương ngày càng tăng trong xu thế hội nhập quốc tế. Qua đó, hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng sẽ ngày càng đóng vai trò chiến lược trong hệ thống logistics và chuỗi cung ứng toàn cầu. Vì vậy em đã viết khóa luận với đề tài: “Một số giải pháp nâng cao hiệu quả quy trình xếp dỡ hàng tồn cuộn xuất khẩu tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước”.

Cơ sở lý luận trong chương này sẽ là nền tảng để phân tích thực trạng tại công ty ở chương tiếp theo.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH XẾP DỠ HÀNG TÔN CUỘN TẠI CẢNG SITV CỦA CÔNG TY NGỌC PHƯỚC

2.1. Tổng quan về công ty cổ phần thương mại dịch vụ vận tải Ngọc Phước

2.1.1. Thông tin chính

- Tên công ty: Công Ty Cổ Phần Thương Mại - Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước
- Tên viết tắt: NGOC PHUOC JSC
- Tên tiếng anh: Ngoc Phuoc Trading – Transportation Services Joint Stock Company
- Mã số thuế: 3502260670
- Trụ sở công ty: KP. Vạn Hạnh, P. Phú Mỹ, TX. Phú Mỹ, Bà Rịa-Vũng Tàu
- Đại diện công ty: ông Phạm Hồng Lợi - Giám đốc
- SĐT: (0254) 3921616; 0911171118; 0906221221
- Mail: ngocphuoccompany@gmail.com
- Web: www.ngocphuocjsc.com
- Logo công ty:



Hình 2.1: Logo công ty

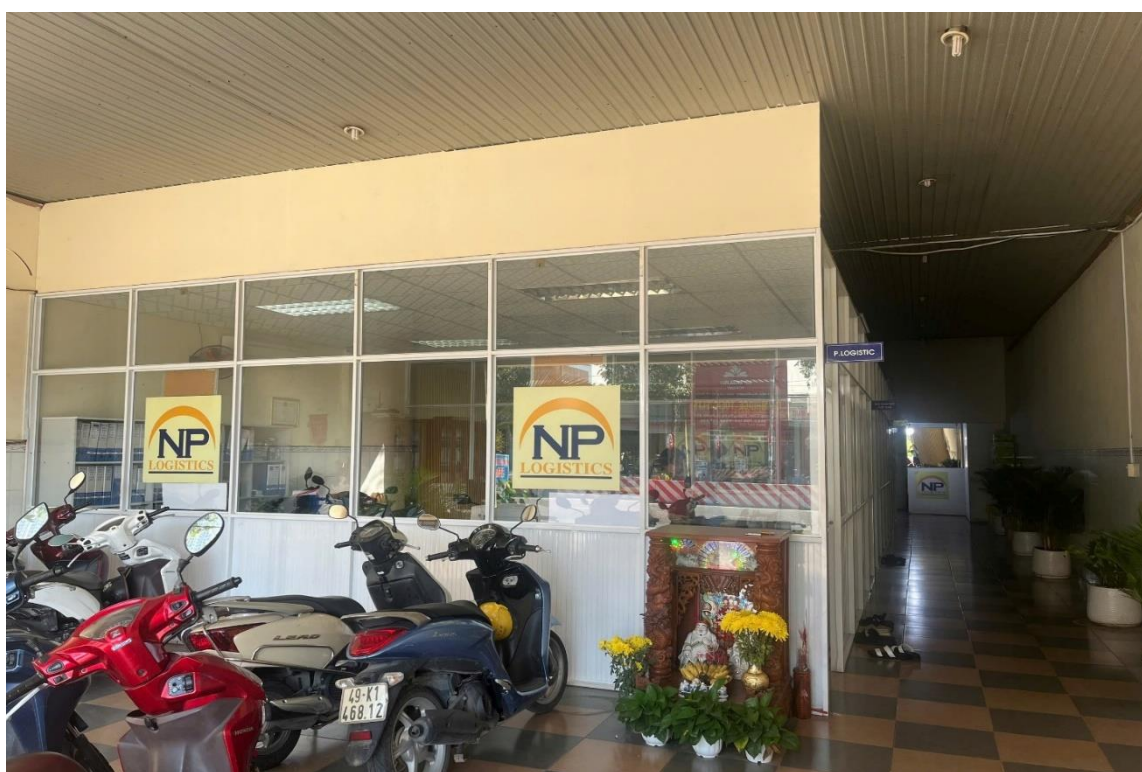
(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

- Một số hình ảnh về công ty:



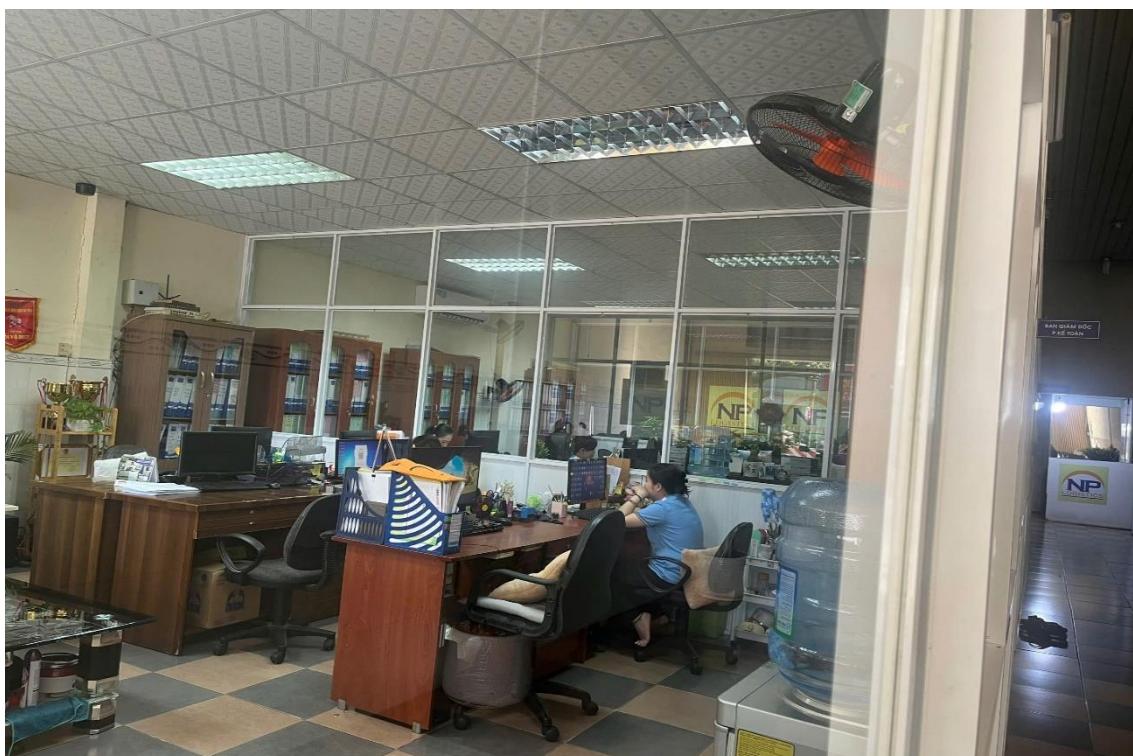
Hình 2.2: Hình ảnh về công ty.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)



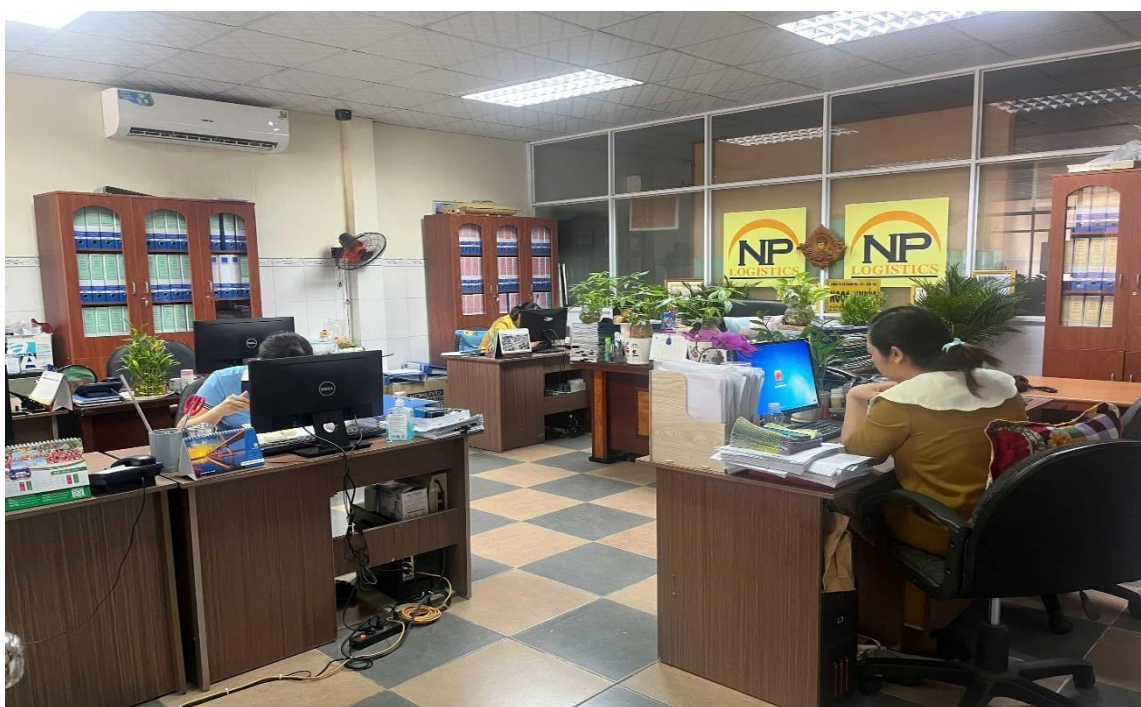
Hình 2.3: Hình ảnh về công ty.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)



Hình 2.4: Hình ảnh về công ty.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)



Hình 2.5: Hình ảnh về công ty.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

2.1.2. Một số ngành nghề kinh doanh chính

Dịch vụ logistics cho tất cả các loại hàng hóa, cụ thể:

- Dịch vụ khai báo thủ tục hải quan hàng hóa xuất nhập khẩu và thanh khoản hoàn thuế (không trực tiếp làm)
- Vận chuyển và xếp dỡ hàng hóa



Hình 2.6: Nhân viên hiện trường của công ty đang phụ trách xếp dỡ hàng hóa.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

- Đóng gói bao bì kể cả đóng hàng vào container (stuffing) và chằng buộc hàng hóa (lashing) trên tàu
- Đại lý khai thác cảng biển (khu vực Phú Mỹ, Cái Mép, thành phố Hồ Chí Minh...)

2.1.3. Tầm nhìn của công ty

Công ty cổ phần thương mại – dịch vụ vận tải Ngọc Phước quyết tâm trở thành một trong những công ty cung cấp dịch vụ Logistics uy tín nhất cho tất cả các khách hàng, đặc biệt là các khách hàng trong ngành thép tại địa bàn mà công ty đang hoạt động.

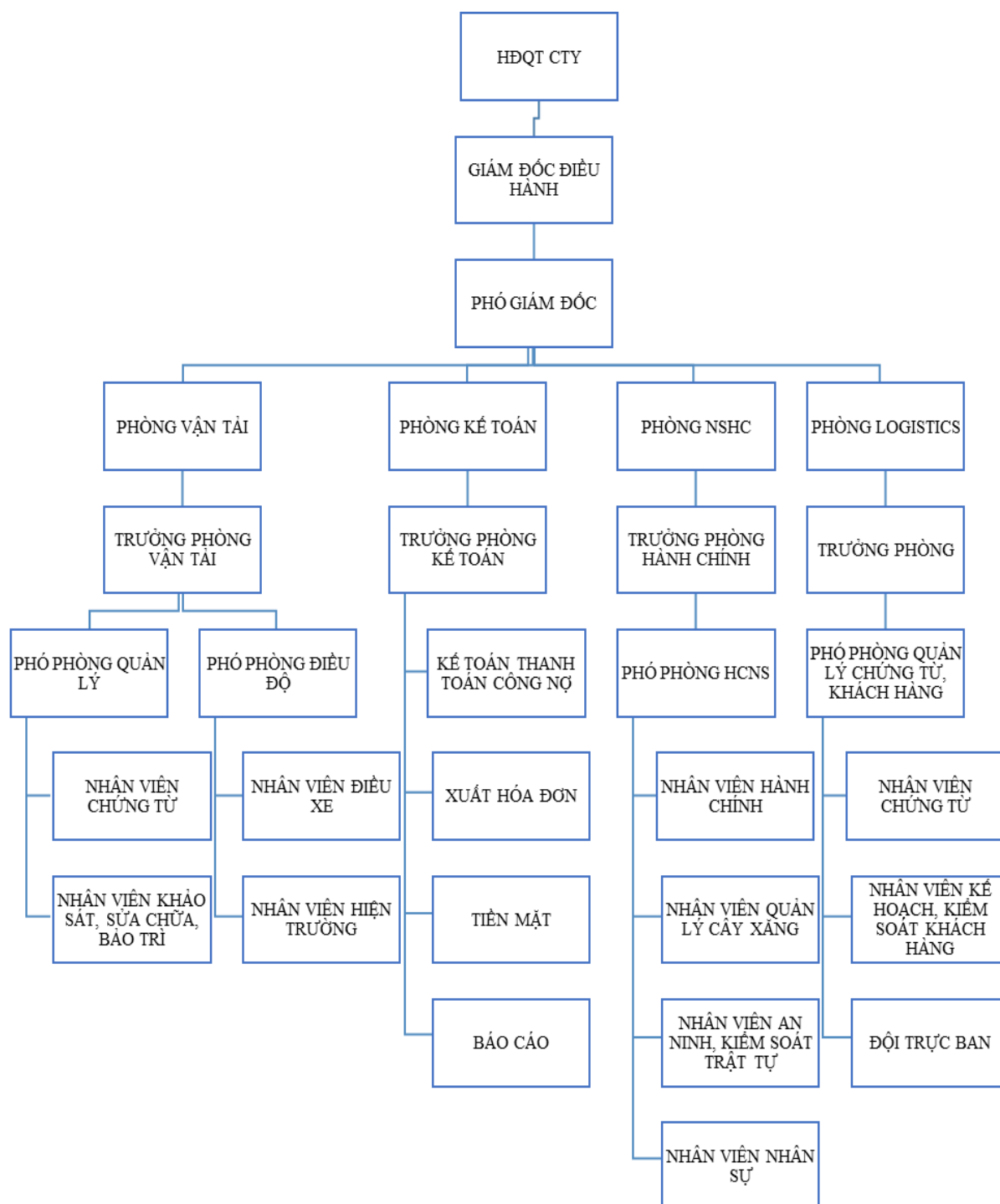
2.1.4. Sứ mệnh của công ty

Sứ mệnh của công ty cổ phần thương mại – dịch vụ vận tải Ngọc Phước: Tất cả khách hàng sẽ luôn luôn hài lòng khi đến với dịch vụ của công ty.

2.1.5. Cơ cấu tổ chức của công ty

Với đội ngũ cán bộ giàu kinh nghiệm, công tác điều hành hiện đại, Ngọc Phước đang cung cấp dịch vụ Logistics đối với các loại hàng hóa thông thường, container và kể cả hàng siêu trường siêu trọng cho các phương thức vận chuyển như đường bộ, đường biển, đường sắt và kể cả đường hàng không với chất lượng dịch vụ tốt nhất. Ngoài ra, với hệ thống xe tải từ 10-30 tấn, đội ngũ lái xe nhiều kinh nghiệm, thông thuộc mọi

tuyến đường phía Nam và mạng lưới các nhà thầu phụ. Và dưới đây là cơ cấu tổ chức của công ty:



Sơ đồ 2.7: Sơ đồ cơ cấu tổ chức của công ty.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

2.1.6. Hệ thống cảng công ty Ngọc Phước đang khai thác

STT	Khu Vực Cảng	Tên các Cảng khai thác
-----	--------------	------------------------

1	Khu Vực Phú Mỹ- Cái Mép	Cụm Cảng Cái Mép : SSIT, TCTT, TCCT, Hưng Thái,... Cụm Cảng Phú Mỹ: SITV, TVP, PTSC, ODA Thị Vải, SPPSA, Ba Son, Thép Miền Nam, PTSC Phú Mỹ,
2	Khu vực TP Hồ Chí Minh	Cảng Tân Thuận, Cảng Bến Nghé, Cảng Lotus,.....
3	Khu vực Đồng Nai	Cảng Vĩnh Hưng, Cảng Gò dầu,...
4	Khu vực Thanh Hóa	Cảng PTSC Thanh Hóa, Cảng Quốc Tế Nghi Sơn
5	Khu vực Quy Nhơn	Cảng Quy Nhơn, Cảng Đại Dương
6	Khu vực Cảng Hải Phòng	Khu neo Hạ Long, Cảng Hoàng Diệu,....
7	Khu vực Phao	Khu neo thiềng liềng: hải vân, Sài Gòn, An Bình,.... Phao gò da: Vinalog, hải Vân,...

Bảng 2.8: Hệ thống cảng công ty Ngọc Phước đang khai thác.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

2.2. Sơ lược về cảng Quốc tế Sài Gòn Việt Nam (Saigon International Terminals Vietnam - SITV)

2.2.1. Thông tin chính

- Tên cảng: cảng Quốc tế Sài Gòn Việt Nam
- Mã cảng: VN SIT
- Tên tiếng anh: Saigon International Terminals Vietnam
- Tên viết tắt: SITV
- Cơ quan chủ quản: Công ty TNHH Cảng Quốc tế Sài Gòn Việt Nam (Saigon International Terminals Vietnam Co., Ltd.)
- Vị trí cảng: $10^{\circ}36'06.39''\text{N}$ – $107^{\circ}01'18.90''\text{E}$; $10^{\circ}35'44.82''\text{N}$ – $107^{\circ}01'28.80''\text{E}$
- Điểm đón hoa tiêu: $10^{\circ}19'00''\text{N}$ – $107^{\circ}02'00''\text{E}$
- Trụ sở chính: Đường liên cảng Cái Mép – Thị Vải, phường Phú Mỹ, thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu
- Tổng giám đốc: Mr. Mok Kevin Chung-kai
- Sản lượng thông qua trong năm 2023: 4,755,215.77 MT
- Hình ảnh cảng SITV:



Hình 2.9: Cảng SITV.

(Nguồn: Internet)

2.2.2. Vị trí địa lý chiến lược

Cảng Quốc tế Sài Gòn Việt Nam (Saigon International Terminal Vietnam - SITV) là một trong những cảng nước sâu hiện đại nhất tại Việt Nam, đóng vai trò quan trọng trong hệ thống cảng biển khu vực phía Nam. Nằm trong cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, SITV không chỉ phục vụ cho các hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam mà còn đóng vai trò cửa ngõ kết nối với thị trường quốc tế.

Cảng SITV tọa lạc tại khu vực Cái Mép - Thị Vải, thuộc tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, cách Thành phố Hồ Chí Minh khoảng 80km về phía Đông Nam. Đây là vị trí chiến lược, nằm trên tuyến đường biển quốc tế kết nối Việt Nam với các thị trường trọng điểm như châu Âu, Bắc Mỹ, và khu vực Đông Bắc Á. Với lợi thế cảng nước sâu, SITV có khả năng tiếp nhận các tàu container lớn, góp phần quan trọng trong việc tăng cường khả năng cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam trên thị trường toàn cầu.

Ngoài ra, SITV còn có mạng lưới kết nối đường bộ, đường sắt, và đường thủy nội địa rất thuận lợi, giúp dễ dàng vận chuyển hàng hóa từ cảng tới các khu công nghiệp lớn ở Bình Dương, Đồng Nai và Thành phố Hồ Chí Minh.

2.2.3. Cơ sở hạ tầng và thiết bị hiện đại

2.2.3.1. Bến cảng

- Cảng SITV có tổng chiều dài bến lên đến 730m, được chia thành các khu vực bến chuyên biệt để xử lý hàng hóa container và hàng rời.

- Độ sâu của luồng tàu vào cảng đạt khoảng -14m, cho phép tiếp nhận các tàu container và tàu hàng rời có trọng tải lên đến 80.000 DWT. Điều này giúp SITV trở thành một trong số ít cảng tại Việt Nam có khả năng tiếp nhận các tàu lớn.

- Bến cảng được trang bị hệ thống neo đậu an toàn và hiện đại, đảm bảo tàu có thể cập cảng và rời cảng thuận lợi, ngay cả trong điều kiện thời tiết không thuận lợi.

2.2.3.2. Kho bãi

- SITV có tổng diện tích kho bãi lên đến 33 ha, được thiết kế để lưu trữ nhiều loại hàng hóa khác nhau.

- Khu vực lưu trữ container

- + Diện tích lớn, được quy hoạch hợp lý để tối ưu hóa không gian.

- + Hệ thống lưu trữ container xếp chồng với khả năng quản lý lên đến hàng trăm nghìn TEUs mỗi năm.

- + Sử dụng công nghệ quản lý tự động giúp theo dõi vị trí container một cách chính xác.

- Kho lưu trữ hàng rời: Được thiết kế để xử lý các loại hàng hóa như ngũ cốc, phân bón, và nguyên liệu công nghiệp. Sử dụng hệ thống băng tải và các thiết bị hút chân không hiện đại để tối ưu hóa quá trình xếp dỡ.

- Khu vực bảo quản đặc biệt:

- + Có các khu vực chuyên biệt dành cho hàng hóa nhạy cảm như hàng đông lạnh, hàng hóa nguy hiểm (hóa chất, nhiên liệu).

- + Trang bị hệ thống kiểm soát nhiệt độ và an ninh nghiêm ngặt.

2.2.3.3. Hệ thống thiết bị xếp dỡ

- Cầu bờ STS (Ship-to-Shore):

- + Có khả năng xử lý các container từ tàu lên bến và ngược lại với tốc độ cao.

- + Thiết kế hiện đại, hoạt động ổn định ngay cả với các tàu container lớn.

- Cầu bãi RTG (Rubber Tyred Gantry):

- + Hỗ trợ di chuyển container trong khu vực bãi lưu trữ.

- + Trang bị hệ thống điều khiển từ xa, giảm thiểu sự phụ thuộc vào nhân lực.

- Xe nâng và xe kéo:

- + Hệ thống xe nâng container loại lớn giúp tối ưu hóa việc vận chuyển hàng hóa từ bến cảng đến khu vực kho bãi.

- + Xe kéo chuyên dụng được thiết kế để chịu tải trọng lớn và đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển.

2.2.3.4. Luồng tàu và hệ thống dẫn đường

- Luồng tàu vào cảng SITV được thiết kế và duy trì ở độ sâu -14m, đảm bảo khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn.

- Hệ thống phao tiêu và dẫn đường:

- + Được bố trí khoa học, hỗ trợ tàu di chuyển an toàn và dễ dàng tiếp cận bến cảng.

- + Trang bị các cảm biến và hệ thống radar giám sát để quản lý luồng giao thông trên biển hiệu quả.

2.2.3.5. Công nghệ và hệ thống quản lý hiện đại

- Cảng SITV áp dụng các công nghệ tiên tiến để quản lý và vận hành:

+ Hệ thống quản lý cảng (Terminal Operating System - TOS): Hỗ trợ tối ưu hóa quá trình xếp dỡ, kiểm kê, và quản lý kho bãi.

+ IoT: Theo dõi tình trạng thiết bị và hàng hóa trong thời gian thực.

+ AI: Dự báo lưu lượng hàng hóa, lập kế hoạch xếp dỡ và phân phối thiết bị phù hợp.

- Hệ thống an ninh:

+ Cảng được trang bị hệ thống camera giám sát 24/7 tại tất cả các khu vực quan trọng.

+ Kiểm soát ra vào nghiêm ngặt bằng hệ thống thẻ từ và nhận diện khuôn mặt, đảm bảo an toàn cho hàng hóa và nhân viên.

2.2.3.6. Hạ tầng kết nối

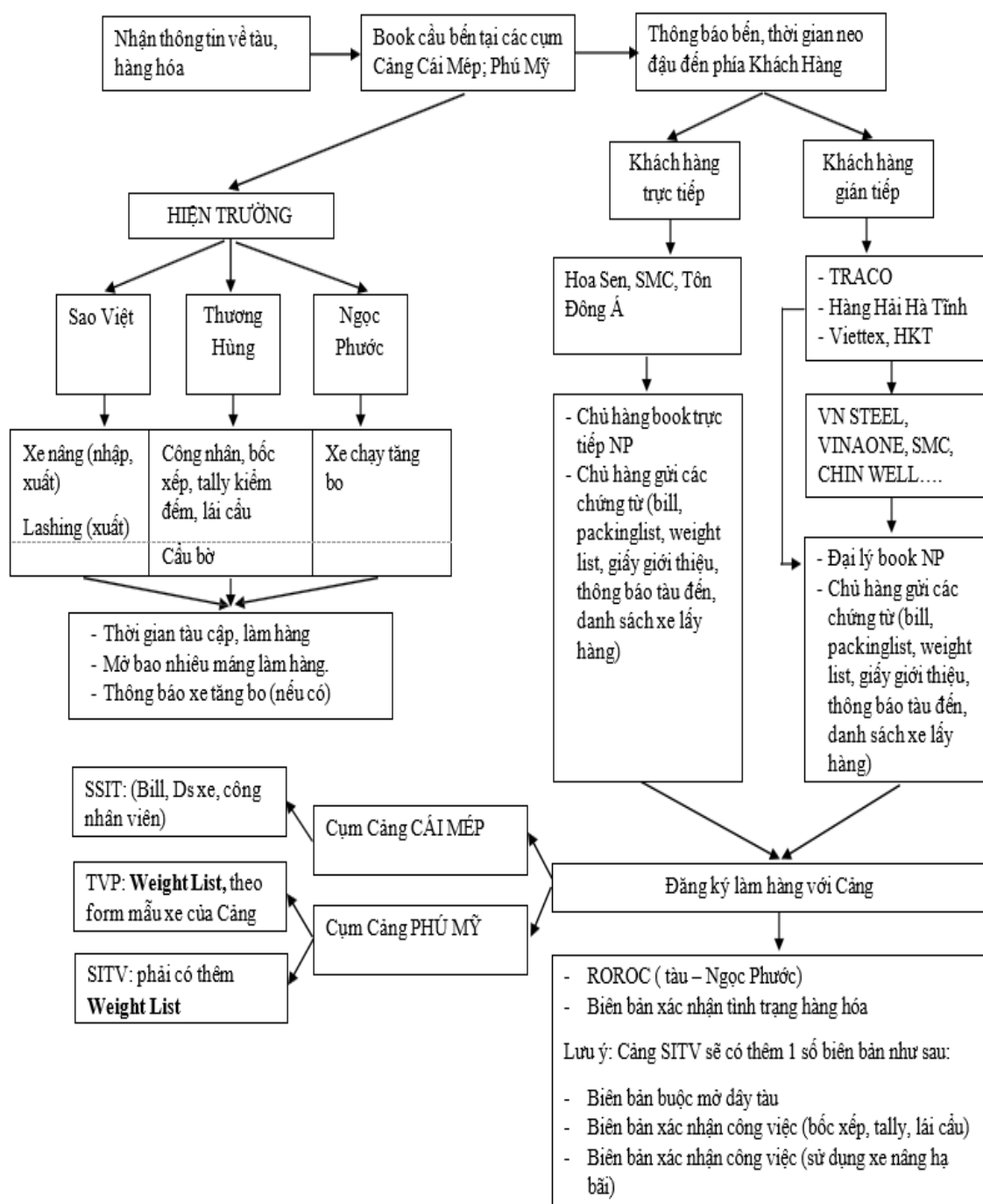
- Đường bộ: SITV có hệ thống đường bộ liên kết trực tiếp với các tuyến cao tốc quan trọng như cao tốc Long Thành - Dầu Giây và quốc lộ 51, giúp vận chuyển hàng hóa nhanh chóng đến các khu công nghiệp lớn ở Đồng Nai, Bình Dương, và Thành phố Hồ Chí Minh.

- Đường thủy nội địa: Kết nối với hệ thống sông ngòi khu vực phía Nam, SITV tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện thủy nội địa.

- Đường sắt: Tuy chưa thể có nhưng cảng có kế hoạch kết nối với mạng lưới đường sắt quốc gia trong tương lai, nhằm tăng cường khả năng vận tải hàng hóa xuyên suốt và giảm áp lực cho đường bộ.

2.3. Quy trình xếp dỡ hàng nhập khẩu tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước

2.3.1. Trước khi tàu cập bến



Sơ đồ 2.10: Quy trình chuẩn bị trước khi tàu cập bến.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

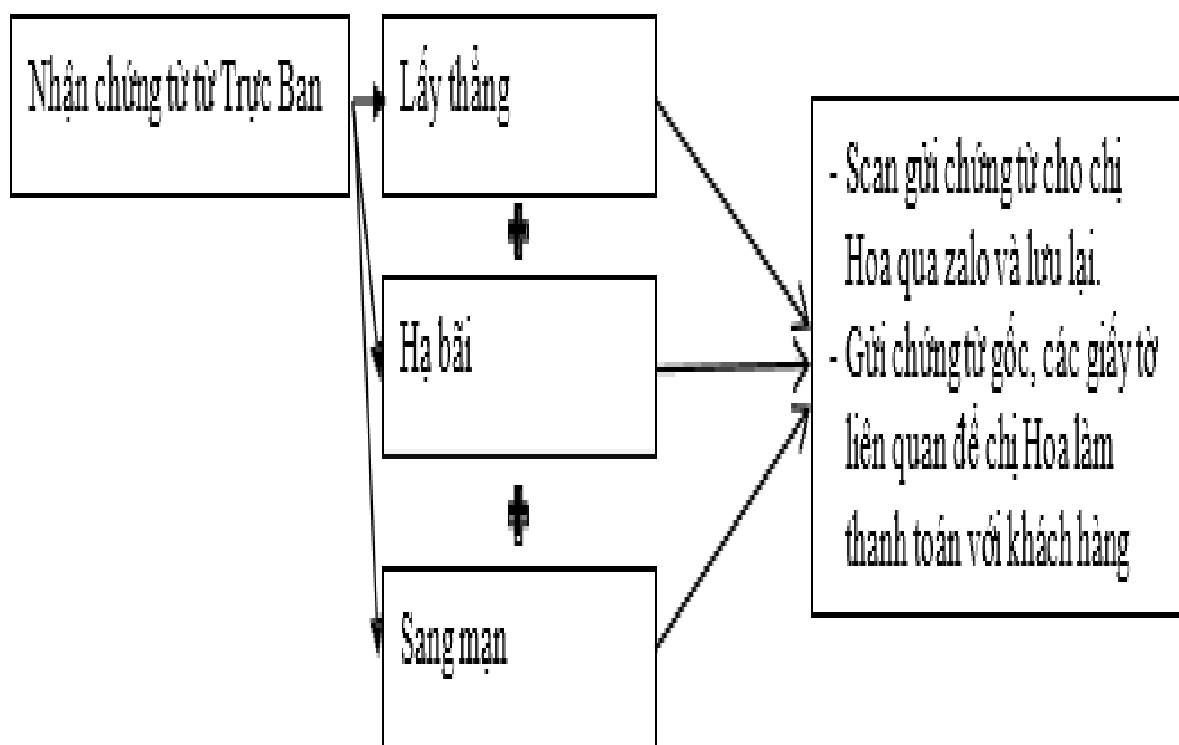
2.3.2. Sau khi tàu cập bến

Xử lý trong quá trình làm tàu:

- Đăng ký bổ sung công nhân, thiết bị vật tư, xe lấy hàng từ chủ hàng hoặc xe chạy tăng bo...
- Đăng ký cho chủ hàng hoặc các bên có liên quan vào Cảng phục vụ cho việc làm hàng.

- Gửi mail bổ sung lệnh giao hàng cho Cảng (lưu ý: lệnh giao hàng và tờ khai hải quan chủ hàng nộp trực tiếp cho Cảng để làm thủ tục nhận hàng).
- Đăng ký một số phát sinh khác. (nếu có).

2.3.3. Kết thúc làm hàng



Sơ đồ 2.11: Sau khi tàu rời bến.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

2.4. Diễn giải quy trình xếp dỡ hàng hóa tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước

2.4.1. Trước khi tàu cập bến

Bước 1: Nhận thông tin về tàu và hàng hóa: Các thông tin liên quan đến tàu và hàng hóa sẽ được thu thập, bao gồm thông tin lịch trình, loại hàng hóa và khối lượng dự kiến.

Bước 2: Đặt cầu bến tại các cụm Cảng Cái Mép và Phú Mỹ: Dựa trên thông tin đã nhận, cầu bến sẽ được đặt trước tại các cụm cảng phù hợp với thời gian và nhu cầu của khách hàng.

Bước 3: Thông báo bến và thời gian neo đậu đến khách hàng: Thông tin về bến và thời gian tàu sẽ neo đậu tại cảng sẽ được thông báo lại cho khách hàng. Có hai nhóm khách hàng chính:

- Khách hàng trực tiếp (chủ hàng đặt trực tiếp) như Hoa Sen, SMC, Tôn Đông Á.
- Khách hàng gián tiếp (qua đại lý) như VN STEEL, VINAONE, CHIN WELL.

Bước 4: Khách hàng chuẩn bị giấy tờ và thông tin: Chủ hàng hoặc đại lý cần gửi các chứng từ liên quan như bill, packing list, weight list, giấy giới thiệu, thông báo tàu đến và danh sách xe lấy hàng.

Bước 5: Hoạt động tại hiện trường: Các công ty dịch vụ như Sao Việt, Thương Hùng, Ngọc Phước sẽ thực hiện các công việc sau:

- Xe nâng (Sao Việt): Phụ trách nhập, xuất hàng hóa, thực hiện lashing (cố định hàng hóa trên tàu).
- Công nhân, bốc xếp, tally kiểm đếm, lái cầu (Thương Hùng): Phụ trách các công việc liên quan đến bốc xếp hàng hóa, kiểm đếm.
- Xe chạy tăng bo (Ngọc Phước): Phụ trách vận chuyển hàng từ tàu vào bãi hoặc ngược lại.

Bước 6: Thông báo thời gian và công việc cần thực hiện: Thời gian tàu cập bến, số lượng cầu và mâm sẽ được thông báo, đồng thời đưa ra các thông tin cho xe tăng bo (nếu có).

Bước 7: Đăng kí làm hàng với cảng: Lên ROROC (Report on receipt of cargo), biên bản xác nhận tình trạng hàng hóa, biên bản buộc mở dây tàu, biên bản xác nhận công việc (bốc xếp, tally, lái cầu), biên bản sử dụng xe nâng hạ bãi.

Bước 8: Liên hệ với các cơ quan quản lý: Gửi bill, danh sách xe và công nhân viên cho cảng SITV, đặc biệt khác với các cảng trong cụm, cảng SITV yêu cầu phải có thêm danh sách cân (Weight list)

2.4.2. Sau khi tàu cập bến

- Đăng ký bổ sung công nhân, thiết bị vật tư, xe lấy hàng từ chủ hàng hoặc xe chạy tăng bo...
- Đăng ký cho chủ hàng hoặc các bên có liên quan vào cảng SITV phục vụ cho việc làm hàng.

- Gửi mail bổ sung lệnh giao hàng cho cảng SITV (lưu ý: lệnh giao hàng và tờ khai hải quan chủ hàng nộp trực tiếp cho cảng để làm thủ tục nhận hàng).
- Đăng ký một số phát sinh khác. (nếu có).

2.4.3. Kết thúc làm hàng

Bước 1: Nhận chứng từ từ bộ phận Trục Ban: Bước đầu tiên là nhận các chứng từ từ bộ phận Trục Ban. Các chứng từ này có thể bao gồm hóa đơn, biên bản, và các tài liệu liên quan đến quá trình xếp dỡ hàng hóa.

Bước 2: Thực hiện các công việc xử lý chứng từ: Sau khi nhận chứng từ, có 3 công việc khác nhau cần làm:

- Lấy thẳng: Quy trình lấy chứng từ thẳng từ nguồn gốc, đảm bảo tính chính xác và toàn vẹn của tài liệu.
- Hạ bãi: Đặt hàng hóa hoặc tài liệu xuống khu vực bãi theo quy định, lưu giữ ở vị trí an toàn.
- Sang mạn: Chuyển chứng từ hoặc tài liệu liên quan đến khu vực tiếp nhận khác, chuẩn bị cho các bước xử lý tiếp theo.

Bước 3: Scan và gửi chứng từ: Các chứng từ sau khi đã qua các bước xử lý sẽ được scan và gửi cho phó phòng (hoặc trưởng phòng) Logistics qua ứng dụng Zalo để họ có thể lưu trữ và theo dõi.

Bước 4: Gửi chứng từ gốc: Bản gốc của chứng từ và các giấy tờ liên quan sẽ được chuyển cho phó phòng (hoặc trưởng phòng) Logistics để họ có thể thực hiện các thủ tục thanh toán với khách hàng.

2.5. Đánh giá sản lượng hàng tôn cuộn nhập khẩu tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước xếp dỡ giai đoạn năm 2021 - 2023

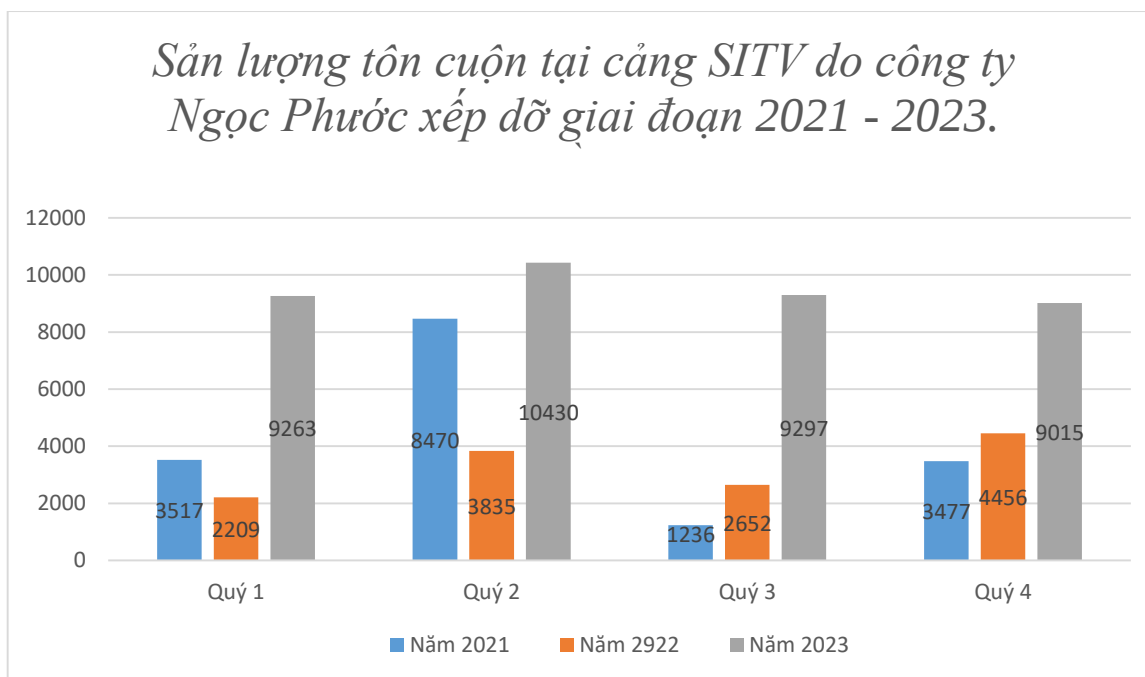
Bảng dữ liệu cung cấp thông tin chi tiết về sản lượng xuất khẩu tôn cuộn theo quý của công ty Ngọc Phước tại cảng SITV trong ba năm từ 2021 đến 2023. Dựa vào bảng trên, có thể nhận thấy xu hướng biến động rõ rệt qua từng năm, với những thay đổi về tổng sản lượng cũng như sự phân bố tỷ trọng giữa các quý. Phân tích chi tiết từng

yếu tố sẽ giúp làm sáng tỏ các đặc điểm nổi bật và nguyên nhân tiềm năng của sự thay đổi.

STT	CHỈ TIÊU	Năm 2021		Năm 2022		Năm 2023	
		SẢN LƯỢNG (CUỘN)	TỶ TRỌNG (%)	SẢN LƯỢNG (CUỘN)	TỶ TRỌNG (%)	SẢN LƯỢNG (CUỘN)	TỶ TRỌNG (%)
1	Quý 1	3517	21.06	2209	16.80	9263	24.37
2	Quý 2	8470	50.72	3835	29.16	10430	27.44
3	Quý 3	1236	7.40	2652	20.16	9297	24.46
4	Quý 4	3477	20.82	4456	33.88	9015	23.73
Tổng cộng		16700	100	13152	100	38005	100

Bảng 2.12: Sản lượng tôn cuộn tại cảng SITV do công ty Ngọc Phước xếp dỡ giai đoạn 2021 - 2023.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)



Biểu đồ 2.13: Sản lượng tôn cuộn tại cảng SITV do công ty Ngọc Phước xếp dỡ giai đoạn 2021 - 2023.

(Nguồn: Nội bộ công ty Ngọc Phước)

Đánh giá về bản trên:

*** Tổng sản lượng qua các năm**

Năm 2021: 16,700 cuộn

- Tổng sản lượng tôn cuộn nhập khẩu đạt 16,700 cuộn, đây là một con số đáng chú ý phản ánh sự ổn định của hoạt động sản xuất và xuất khẩu trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu bắt đầu phục hồi sau đại dịch COVID-19.

- Quý 2 chiếm tỷ trọng vượt trội nhất với 8,470 cuộn (50.72%) tổng sản lượng cả năm, cao hơn hẳn các quý khác. Điều này có thể do đây là thời điểm nhu cầu xây dựng và nhập khẩu tăng cao khi các thị trường chính như Mỹ, châu Âu, hoặc Đông Nam Á bắt đầu hồi phục sau đại dịch.

- Quý 3 là giai đoạn thấp điểm với sản lượng thấp nhất, chỉ đạt 1,236 cuộn (7.40%). Điều này có thể liên quan đến các yếu tố như mùa mưa làm ảnh hưởng đến hoạt động vận chuyển hoặc nhu cầu tiêu thụ giảm vào giữa năm.

- Quý 1 và Quý 4 tương đương nhau, với sản lượng lần lượt là 3,517 cuộn và 3,477 cuộn (21% mỗi quý), thể hiện sự ổn định của hoạt động sản xuất vào đầu và cuối năm.

Năm 2022: 13,152 cuộn

- Tổng sản lượng giảm mạnh xuống còn 13,152 cuộn, giảm khoảng 21.3% so với năm 2021.

- Đây là năm có sự sụt giảm rõ rệt về sản lượng, có thể liên quan đến những khó khăn từ chuỗi cung ứng toàn cầu, chi phí nguyên vật liệu tăng cao, hoặc tác động của các chính sách thương mại.

- Quý 4 dẫn đầu về sản lượng, đạt 4,456 cuộn, chiếm tỷ trọng lớn nhất (33.88%), cho thấy sự hồi phục của thị trường vào cuối năm khi nhu cầu tăng trở lại.

- Quý 1 có tỷ trọng thấp nhất, chỉ đạt 2,209 cuộn (16.80%), phản ánh những khó khăn của thị trường vào đầu năm.

- Quý 3 và Quý 2 gần tương đương nhau, lần lượt đạt 2,652 cuộn (20.16%) và 3,835 cuộn (29.16%), thể hiện sự phân bổ không đồng đều nhưng cũng không quá chênh lệch giữa các quý.

Năm 2023: 38,005 cuộn

- Tổng sản lượng tăng đột biến lên 38,005 cuộn, cao gấp 2.88 lần so với năm 2022 và gấp 2.27 lần so với năm 2021. Đây là minh chứng cho sự phục hồi mạnh mẽ của công ty cũng như toàn bộ chuỗi cung ứng nhập khẩu tôn cuộn.

- Sản lượng phân bổ khá đồng đều qua các quý, dao động từ 23.73% đến 27.44% tổng sản lượng cả năm, cho thấy sự ổn định trong hoạt động nhập khẩu hàng hóa.

- Quý 2 tiếp tục dẫn đầu với 10,430 cuộn (27.44%), đây có thể là thời điểm cao điểm của các đơn hàng nhập khẩu, tương tự như các năm trước.

- Quý 1 và Quý 3 đạt mức tương tự, lần lượt là 9,263 cuộn (24.37%) và 9,297 cuộn (24.46%), phản ánh sự ổn định và khả năng điều phối sản xuất của công ty.

- Quý 4 thấp nhất nhưng vẫn đạt con số ấn tượng là 9,015 cuộn (23.73%), cho thấy công ty duy trì được nhịp độ hoạt động tốt đến cuối năm.

*** Phân tích theo từng quý**

Quý 1:

- 2021: 3,517 cuộn (21.06%)

- 2022: Giảm mạnh xuống còn 2,209 cuộn (16.80%), cho thấy thị trường đầu năm chịu tác động tiêu cực, có thể do các yếu tố về chi phí logistics hoặc nhu cầu thấp.

- 2023: Tăng vọt lên 9,263 cuộn (24.37%), phản ánh sự hồi phục mạnh mẽ và sự ổn định của hoạt động nhập khẩu từ đầu năm.

Quý 2:

- 2021: 8,470 cuộn (50.72%) – Đây là quý có sản lượng lớn nhất, cho thấy sự bùng nổ về nhu cầu vào giữa năm.

- 2022: Giảm xuống còn 3,835 cuộn (29.16%) – vẫn giữ vị trí quan trọng nhưng đã suy giảm đáng kể do khó khăn của thị trường.

- 2023: 10,430 cuộn (27.44%) – phục hồi mạnh mẽ và chiếm tỷ trọng lớn nhất trong năm, khẳng định sự ổn định về nhu cầu giữa năm.

Quý 3:

- 2021: 1,236 cuộn (7.40%) – thấp nhất trong năm, có thể liên quan đến yếu tố tác động từ thị trường.

- 2022: Tăng lên 2,652 cuộn (20.16%), cho thấy sự phục hồi nhẹ.

- 2023: Đạt 9,297 cuộn (24.46%) – thể hiện sự cải thiện đáng kể, nhờ vào sự ổn định trong chuỗi cung ứng và nhu cầu tiêu thụ.

Quý 4:

- 2021: 3,477 cuộn (20.82%) – đóng góp đáng kể vào sản lượng cả năm, nhờ nhu cầu tăng vào cuối năm.

- 2022: 4,456 cuộn (33.88%) – cao nhất trong năm 2022, thể hiện sự phục hồi của thị trường vào cuối năm.

- 2023: 9,015 cuộn (23.73%) – vẫn giữ mức cao, cho thấy hoạt động xuất khẩu duy trì ổn định đến hết năm.

*** Xu hướng và nguyên nhân**

Xu hướng tăng trưởng

- Năm 2023 là năm bùng nổ về sản lượng, cho thấy công ty đã khắc phục được các khó khăn trong chuỗi cung ứng và tận dụng cơ hội từ sự phục hồi của kinh tế toàn cầu.

- Các quý có sự phân bố sản lượng đồng đều hơn, điều này phản ánh sự tối ưu hóa trong quản lý sản xuất và chuỗi cung ứng.

*** Nguyên nhân tăng trưởng năm 2023**

- Sự phục hồi kinh tế: Thị trường quốc tế hồi phục sau đại dịch, nhu cầu xây dựng và công nghiệp tăng cao.
- Cải tiến trong quản lý: Công ty có thể đã đầu tư vào cơ sở hạ tầng, thiết bị hiện đại và tối ưu hóa quy trình xuất khẩu.
- Sự ổn định của chuỗi cung ứng: Việc giảm thiểu các rủi ro về logistics đã giúp duy trì tốc độ nhập khẩu ổn định.

2.6. Kết luận chương 2

Chương 2 đã phân tích và đánh giá thực trạng hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng của công ty Ngọc Phước. Qua các số liệu và thông tin thu thập, có thể thấy rằng công ty đã đạt được một số kết quả nhất định trong việc tổ chức và quản lý hoạt động xếp dỡ, góp phần đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và cải thiện hiệu quả khai thác cảng.

Tuy nhiên, bên cạnh những thành tựu, công ty cũng đang đối mặt với một số hạn chế như: năng suất lao động chưa cao, hệ thống trang thiết bị xếp dỡ chưa đồng bộ hoặc hiện đại, quy trình quản lý còn thiếu tính tối ưu, và ảnh hưởng từ các yếu tố khách quan như thời tiết, luồng hàng không ổn định. Những hạn chế này đã ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh và hiệu quả kinh doanh của công ty trong bối cảnh thị trường logistics ngày càng khốc liệt.

Những vấn đề trên sẽ là cơ sở để đề xuất các giải pháp cải thiện, nhằm nâng cao chất lượng và hiệu quả hoạt động xếp dỡ hàng hóa của công ty Ngọc Phước trong các chương tiếp theo.

CHƯƠNG 3 : MỘT SỐ GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH XẾP DỠ HÀNG TÔN CUỘN TẠI CẢNG SITV CỦA CÔNG TY NGỌC PHƯỚC

3.1. Giải pháp 1: Phát triển nguồn lực

Cơ sở hình thành giải pháp: Quy trình giao nhận hàng hóa là một nghiệp vụ bao gồm rất nhiều bước, nhiều hồ sơ và chứng từ. Nếu nhân viên xảy ra nhiều sai sót sẽ làm quy trình bị chậm lại, khiến thời gian giao nhận hàng hóa bị kéo dài, ảnh hưởng đến uy tín công ty. Vì thế cần phải có một đội ngũ nhân lực am hiểu với trình độ chuyên môn và nghiệp vụ cao.

Điều kiện giải pháp:

Việc tiến hành tuyển dụng cần diễn ra một cách công tâm, khách quan để có thể bố trí và sử dụng nhân sự đúng người đúng việc.

Công ty cần xây dựng một kế hoạch tuyển dụng bài bản từ khâu bắt đầu đến khâu kết thúc và phải tiến hành định kỳ, thường xuyên nhằm tuyển dụng được những người có năng lực thật sự.

Tiến hành đào tạo và tái đào tạo nguồn lực hiện có bằng cách: thường xuyên tổ chức các khóa nghiệp vụ về quy trình giao nhận và ngoại ngữ ngắn hạn nhằm nâng cao, củng cố kiến thức cho cán bộ, công nhân viên ở công ty. Đồng thời, thu hút lao động có trình độ chuyên ngành liên quan, am tường ngoại ngữ và kiến thức địa lý.

Công ty cần liên tục cập nhật và phổ biến các thông tin mới nhất liên quan hoạt động xuất nhập khẩu, nghiệp vụ giao nhận, quy tắc hải quan đến nhân viên được biết giúp tránh được những sai sót trong quy trình, tiết kiệm thời gian và chi phí.

Muốn có được nguồn nhân lực giỏi công ty cần tổ chức các chương trình hỗ trợ sinh viên thực tập để hấp dẫn sinh viên vào công ty mình từ đó tăng cơ hội lựa chọn nhân lực giỏi.

Cần thường xuyên mở rộng những cuộc thảo luận cho các hoạt động của công ty để đúc kết được những kinh nghiệm, trao đổi, học hỏi thêm về quy trình giao nhận, cần nhắc giữa các nguyên tắc để làm tốt công việc giao nhận trên phạm vi giới hạn đã được ủy thác.

Có chế độ khen thưởng đối với những nhân viên xuất sắc, tiêu biểu của tháng,

của năm.

Để làm được những điều như trên thì công ty cần phải:

- Có một nguồn vốn phục vụ cho việc đào tạo, mở các lớp nghiệp vụ nâng cao trình độ cho nhân viên của mình.
- Việc tiến hành tuyển dụng cần diễn ra một cách công tâm, khách quan để có thể bố trí và sử dụng nhân sự đúng người đúng việc.

Các công ty nên liên kết với một số trường đại học có uy tín để tham gia vào quá trình đào tạo, bồi dưỡng trình độ cũng như có quyền thuyết trình và quyền tuyển dụng tại các trường này. Muốn vậy các công ty cần xây dựng quỹ đào tạo tại trường, hỗ trợ chuyên môn cho các trường nếu muốn có sinh viên tốt nhất và được đào tạo bài bản nhất cho mình.

Kết quả dự kiến:

Phát huy thế mạnh của từng cá nhân.

Tạo môi trường làm việc chuyên nghiệp, hiệu quả.

Khi đã có nguồn nhân lực với kinh nghiệm dày dặn, trình độ chuyên môn cao thì quy trình giao nhận hàng hóa sẽ được tiến hành một cách chính xác, nhanh chóng, qua đó, đem đến chất lượng dịch vụ tốt hơn, đáp ứng nhu cầu của khách hàng đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh với các công ty cùng hoạt động trong ngành và ngày càng khẳng định được uy tín, vị thế của công ty.

3.2. Giải pháp 2: Nâng cao cơ sở vật chất

Cơ sở giải pháp: Một số thiết bị tại cảng chưa được nâng cấp đồng bộ, dẫn đến tình trạng thời gian chờ thiết bị giữa các khâu kéo dài, làm giảm hiệu quả vận hành. Ví dụ, cầu trục và xe nâng đôi khi không đủ đáp ứng khi khối lượng hàng hóa tăng đột biến.

Điều kiện giải pháp:

Giao nhận hàng hóa bằng đường biển là quy trình được đánh giá là phức tạp, hiện đại nên cần đầu tư vào các phương tiện bốc dỡ, phương tiện vận chuyển như xe chở hàng, xe nâng hàng, moóc kéo, xe chở container...

Công ty cần trang bị một hệ thống phần mềm làm việc hiện đại và mỗi nhân viên trong công ty có một tài khoản để đăng nhập. Thông qua phần mềm này, tất cả nhân

viên đều nắm rõ được tình hình hàng hóa như thế nào từ đó có thể xử lý một cách kịp thời nhiều tình huống rủi ro xảy ra.

Tiến hành sử dụng các phần mềm khai báo hải quan để nhanh chóng trong việc làm thủ tục hải quan, thông quan tiết kiệm được thời gian và chi phí.

Kết quả dự kiến:

- Giúp cho doanh nghiệp dễ dàng trong việc quản lý nhân viên và hàng hóa.
- Năng suất công việc sẽ nhanh hơn bình thường tạo điều kiện trong việc có nhiều đơn hàng hơn.
- Nhân viên công ty sẽ có sự chủ động hơn và tạo tâm lý thoải mái hơn trong quá trình làm việc.
- Thông qua trang web khách hàng sẽ biết tới công ty nhiều hơn từ đó có nhiều cơ hội hợp tác làm ăn.
- Đầu tư cơ sở vật chất - kỹ thuật tạo ra dịch vụ ngày càng được nâng cao, xây dựng lòng tin cho khách hàng, nâng tầm vị thế và năng lực cạnh tranh giúp công ty ngày càng phát triển đi lên.

3.3. Giải pháp 3: Hoàn thiện quy trình chuẩn bị chứng từ

Cơ sở giải pháp:

Quy trình chuẩn bị chứng từ là khâu tiền đề rất quan trọng trong quy trình giao nhận hàng hóa, nó giúp tạo cơ sở cho các khâu sau này như khai báo hải quan, thông quan hàng hóa được diễn ra suôn sẻ, ít gặp khó khăn.

Quy trình chuẩn bị chứng từ hết sức phức tạp vì thế cần tìm ra các giải pháp nâng cao tính chuyên môn nghề nghiệp, tránh được các rủi ro, sai sót bắt nguồn từ nhân viên để thực hiện khâu này một cách nhanh chóng, đầy đủ, chính xác.

Điều kiện giải pháp:

Khi nhận được bộ chứng từ từ khách hàng, nhân viên chứng từ phải kiểm tra tính đầy đủ, chính xác của bộ chứng từ. Sau đó, đối chiếu kỹ các thông tin (tính xác thực, pháp lý) giữa các chứng từ với nhau, nếu phát hiện sai sót cần tìm nguyên nhân gây ra sự sai lệch đồng thời liên hệ lại ngay với khách hàng thông qua: điện thoại, mail.. để kịp thời sửa đổi

Bộ chứng từ thường được viết bằng ngôn ngữ tiếng Anh vì vậy đòi hỏi nhân viên

làm chứng từ phải có trình độ đọc, hiểu tiếng anh tốt. Bên cạnh đó, cũng phải có trình độ chuyên môn về nghiệp vụ cao; có tính cẩn thận, nhạy bén nhằm phát hiện ra những sai sót kịp thời, chính xác và nhanh chóng

Khi nhận bộ chứng từ từ khách hàng tiến hành phân loại bộ chứng từ, sau đó giao cho từng nhân viên cụ thể phụ trách tránh để xảy ra tình huống nhầm lẫn giữa bộ chứng từ này với bộ chứng từ khác gây khó khăn trong việc kiểm tra.

Nhân viên làm chứng từ và nhân viên giao nhận thường là hai người khác nhau. Nên hai nhân viên này nên thường xuyên trao đổi thông tin về hàng hóa với nhau để nắm bắt tường tận thông tin giúp xử lý kịp thời những tình huống ngoài ý muốn.

Kết quả dự kiến:

Đảm bảo tính thống nhất cho bộ chứng từ, từ đó mọi thủ tục sau này sẽ diễn ra trơn tru, thuận lợi; rút ngắn thời gian thực hiện quy trình; việc giao nhận hàng hóa nhanh hơn, tiết kiệm được thời gian, chi phí làm hàng thông qua việc làm lại, sửa đổi chứng từ gây tổn thất cho khách hàng và công ty.

3.4. Giải pháp 4: Nâng cao chất lượng của quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn

Cơ sở giải pháp:

Hiện tại, quy trình xếp dỡ tôn cuộn chủ yếu sử dụng cáp cầu và móc treo thông thường, dẫn đến dễ gây móp méo và trầy xước bề mặt tôn cuộn. Ngoài ra, việc điều khiển thủ công làm giảm hiệu suất công việc và mất an toàn khi vận hành.

Điều kiện giải pháp:

Sử dụng đệm lót cao su trong quá trình xếp dỡ các cuộn tôn tại cảng và hướng dẫn quy trình xếp dỡ chuẩn hóa

Chi phí đầu tư đệm cao su và tài liệu hướng dẫn thấp

Phù hợp với mọi loại thiết bị cầu trục, dây cáp và nhà kho hiện tại.

Tuân thủ nguyên tắc kiểm tra đệm cao su, dây cáp và thiết bị cầu trục trước khi sử dụng.

Kết quả dự kiến:

Giảm thời gian kiểm tra hư hỏng sau xếp dỡ từ đó tăng khả năng xếp dỡ. Giảm tỷ lệ hư hỏng tôn cuộn khi sử dụng đệm lót cao su. Ngoài ra, giúp công ty Cải thiện chất lượng xếp dỡ, tăng tính chuyên nghiệp và năng lực phục vụ khách hàng.

3.5. Kết luận chương 3

Chương 3 đã đề xuất các giải pháp thiết thực và khả thi nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng của công ty Ngọc Phước. Những giải pháp này được xây dựng dựa trên cơ sở lý luận và phân tích thực trạng đã trình bày ở các chương trước, đồng thời xem xét đến xu hướng phát triển của ngành logistics và đặc thù hoạt động của công ty.

Các giải pháp bao gồm việc đầu tư nâng cấp trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, cải thiện quy trình quản lý và vận hành, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực thông qua đào tạo chuyên sâu, ứng dụng công nghệ thông tin và tự động hóa vào hoạt động khai thác cảng. Bên cạnh đó, việc tăng cường hợp tác với các đối tác chiến lược và xây dựng kế hoạch linh hoạt nhằm ứng phó với các biến động thị trường cũng được đề xuất nhằm đảm bảo sự ổn định và bền vững trong hoạt động kinh doanh.

Những giải pháp này, nếu được thực hiện đồng bộ và hiệu quả, sẽ không chỉ cải thiện năng suất lao động và giảm chi phí mà còn góp phần nâng cao vị thế cạnh tranh của công ty Ngọc Phước trên thị trường. Đồng thời, chúng cũng đóng góp vào sự phát triển bền vững của ngành logistics và vận tải biển tại địa phương và khu vực.

KẾT LUẬN

*** Tóm tắt nội dung nghiên cứu**

Trong quá trình thực hiện khóa luận, đề tài đã tập trung nghiên cứu thực trạng quy trình xếp dỡ hàng tôn cuộn nhập khẩu tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước. Qua đó, khóa luận không chỉ mô tả chi tiết các bước trong quy trình xếp dỡ mà còn đi sâu vào phân tích các yếu tố ảnh hưởng và đánh giá hiệu quả vận hành. Đây là lĩnh vực quan trọng trong ngành logistics, đặc biệt đối với hàng hóa có đặc điểm kỹ thuật đặc thù như tôn cuộn, đòi hỏi quy trình vận hành phải đảm bảo tính an toàn, chính xác và hiệu quả cao.

Khóa luận đã xây dựng được một bức tranh toàn diện về các giai đoạn trong quy trình xếp dỡ, từ khâu chuẩn bị ban đầu như kiểm tra điều kiện thiết bị, đánh giá phương tiện vận chuyển nội bộ, đến các bước thực hiện như cầu hàng, di chuyển, xếp dỡ tại bãi và kiểm tra chất lượng hàng hóa trước khi nhập khẩu. Bằng cách kết hợp giữa quan sát thực tế tại hiện trường và phân tích lý thuyết, nghiên cứu đã làm rõ các điểm mạnh và yếu trong cách công ty Ngọc Phước triển khai quy trình tại cảng SITV.

*** Những phát hiện chính từ nghiên cứu**

*** Ưu điểm trong quy trình xếp dỡ tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước**

- Tính tổ chức và tuân thủ quy chuẩn an toàn

- + Quy trình xếp dỡ tại cảng SITV được thiết kế và thực hiện dựa trên các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn và hiệu quả. Các thiết bị chuyên dụng như cầu trục, xe nâng đều được kiểm tra định kỳ, đảm bảo đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật để xử lý hàng tôn cuộn – loại hàng có trọng lượng lớn và yêu cầu độ chính xác cao khi di chuyển.

- + Nhân viên tham gia trực tiếp vào quy trình đều được đào tạo bài bản, có chứng chỉ an toàn lao động và hiểu rõ các rủi ro có thể xảy ra.

- Hiệu quả trong phối hợp giữa các bộ phận

Quy trình vận hành tại cảng có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ phận liên quan như tổ khai thác, tổ vận hành thiết bị, bộ phận kiểm tra chất lượng và bộ phận quản lý kho bãi. Điều này giúp giảm thiểu tình trạng chồng chéo công việc hoặc lãng phí thời gian trong các khâu xử lý hàng hóa.

*** Hạn chế trong quy trình xếp dỡ tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước**

- Thiếu sự đồng bộ trong thiết bị xếp dỡ

Một số thiết bị tại cảng chưa được nâng cấp đồng bộ, dẫn đến tình trạng thời gian chờ thiết bị giữa các khâu kéo dài, làm giảm hiệu quả vận hành. Ví dụ, cầu trục và xe nâng đôi khi không đủ đáp ứng khi khối lượng hàng hóa tăng đột biến.

- Chậm trễ trong khâu làm thủ tục hải quan

Một số thiết bị tại cảng chưa được nâng cấp đồng bộ, dẫn đến tình trạng thời gian chờ thiết bị giữa các khâu kéo dài, làm giảm hiệu quả vận hành. Ví dụ, cầu trục và xe nâng đôi khi không đủ đáp ứng khi khối lượng hàng hóa tăng đột biến.

*** Hạn chế của nghiên cứu và hướng đi tiếp theo**

Khóa luận đã đạt được nhiều kết quả khả quan, tuy nhiên vẫn tồn tại một số hạn chế:

- Phạm vi nghiên cứu chỉ tập trung vào một công ty và một cảng cụ thể, do đó, kết quả có thể chưa đại diện hoàn toàn cho các doanh nghiệp khác trong ngành.
- Một số yếu tố bên ngoài như tác động của biến đổi thị trường quốc tế, chi phí logistics, hoặc yếu tố thời tiết chưa được phân tích kỹ lưỡng.

Trong tương lai, các nghiên cứu tiếp theo có thể mở rộng phạm vi khảo sát sang nhiều doanh nghiệp và cảng biển khác, đồng thời đi sâu vào phân tích tác động của các xu hướng công nghệ mới như blockchain hoặc trí tuệ nhân tạo (AI) trong lĩnh vực logistics.

*** Kết luận tổng quát**

Quy trình xếp dỡ hàng tồn cuộn tại cảng SITV của công ty Ngọc Phước, mặc dù đã được triển khai một cách bài bản và đáp ứng nhu cầu nhập khẩu hiện tại, nhưng vẫn còn nhiều tiềm năng cải thiện để nâng cao hiệu quả và khả năng cạnh tranh. Việc cải tiến quy trình không chỉ giúp công ty tiết kiệm chi phí, rút ngắn thời gian giao nhận mà còn góp phần nâng cao uy tín trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Khóa luận hy vọng sẽ là tài liệu tham khảo hữu ích, cung cấp các giải pháp thực tiễn và mở ra hướng đi mới cho các doanh nghiệp trong ngành logistics. Việc tối ưu hóa quy trình xếp dỡ hàng hóa không chỉ là mục tiêu ngắn hạn mà còn là nền tảng chiến lược giúp công ty Ngọc Phước duy trì vị thế trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt trên thị trường quốc tế.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Các văn bản tham khảo:

1. Báo cáo sản lượng năm 2021 của Công ty Ngọc Phước.
2. Báo cáo sản lượng năm 2022 của Công ty Ngọc Phước.
3. Báo cáo sản lượng năm 2023 của Công ty Ngọc Phước.

Các trang web tham khảo:

4. Trang web Công ty Ngọc Phước:

“<https://ngocphuoc.com.vn/gioi-thieu-ve-ngoc-phuoc/>”

5. Tranh web Cảng SITV:

“<https://www.sitv.com.vn/>”

6. Cơ sở lý luận về hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại cảng

“<https://dichvuchuyennhatrongoi.org/quy-trinh-xep-do-hang-hoa-container-tai-cang>”

7. Hạn chế và tiềm năng của các cảng tại cụm cảng Phú Mỹ

“<https://phumy3sip.com/vi-VN/cang-can-phu-my--manh-ghep-hoan-thien-trung-tam-logistics-vung-dong-nam-bo>”