

TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU

KHOA: KINH TẾ BIỂN – LOGISTICS



KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP

**ĐỀ TÀI: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH GIẢI
PHÓNG TÀU TẠI CẢNG TCTT**

Trình độ đào tạo: Đại học

Hệ đào tạo: Chính quy

Ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

Lớp: DH21LG3

Chuyên ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

Khoá học: 2021

Giảng viên hướng dẫn: ThS Đỗ Thanh Phong

Sinh viên thực hiện: Nguyễn Thành Tài

Mã SV: 21031252

Bà Rịa-Vũng Tàu, tháng 01 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 ĐH 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 : Nguyễn Thành Tài

Ngày sinh : 03/09/2003

MSSV : 21031252

Lớp : DH21LG3

Email : tai74192@gmail.com

Điện thoại : 0942465720

Trình độ đào tạo : Đại học

Hệ đào tạo : Chính quy

Ngành : Logistics

Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Tên đề tài: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH GIẢI PHÓNG TÀU TẠI
CẢNG TCTT

Giảng viên hướng dẫn: ThS. Đỗ Thanh Phong

1. Ngày giao đề tài: 01/12/2024

2. 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 CAM ĐOAN

Em xin cam đoan rằng đề tài khoá luận về Giải Pháp Nâng Cao Hiệu Quả Quy Trình Giải Phóng Tàu Tại Cảng TCTT là nghiên cứu độc lập của em. Đồng thời những số liệu được cung cấp từ báo cáo đều là của công ty TNHH MTV Tân Cảng Cái Mép – Thị Vải là kết quả nghiên cứu hoàn toàn trung thực, không sao chép từ bất kì một công trình nghiên cứu khác nào. Những tài liệu em tham khảo đều được trích dẫn và ghi rõ nguồn gốc.

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

LỜI CẢM ƠN

Trước hết, em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban Giám Hiệu cùng tất cả Thầy Cô của trường Đại học Bà Rịa – Vũng Tàu đã truyền đạt kiến thức kinh nghiệm trong những năm em học tập tại trường. Và từ đó em có thể vận dụng kiến thức trong quá trình làm bài và hoàn thành bài khoá luận này.

Cùng với đó, em xin gửi lời cảm ơn đến Thầy ThS. Đỗ Thanh Phong đã hướng dẫn, định hướng, trả lời những vướng mắc em gặp phải trong lúc làm bài khoá luận này.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban Giám Đốc Công Ty Trách Nhiệm Hữu Hạn Một Thành Viên Cảng Tân Cảng-Cái Mép Thị Vải (TCTT) và tất cả anh chị thuộc các bộ phận trong Công ty đặc biệt là tất cả anh chị của phòng Kế Hoạch Kinh Doanh và phòng Điều Độ, đã tạo điều kiện thuận lợi cho em trong việc hoàn thành bài báo cáo này.

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

Em xin chân thành cảm ơn!

Vũng Tàu, ngày 01 tháng 01 năm 2025

Sinh viên thực hiện

NGUYỄN THÀNH TÀI

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU	1
1.Lý do chọn đề tài	1
2. Mục đích nghiên cứu	1
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	2
4. Phương pháp nghiên cứu	2
5. Kết cấu đề tài	2
CHƯƠNG 1: GIỚI THIỆU VỀ CÔNG TY TNHH MTV TÂN CẢNG - CÁI MÉP THỊ VẢI.	3
1.1 Lịch sử hình thành và phát triển:.....	3
1.1.1 Sơ lược về Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn.	3
1.1.2 Khái quát về Công ty TNHH MTV Tân Cảng-Cái Mép Thị Vải.	4
1.1.3 Quá trình hình thành của Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải..	5
1.1.4 Sự phát triển của Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải:	6
1.2 Vị trí địa lí và kết nối giao thông:	9
1.2.1 Vị trí, luồng tàu:	10
1.2.2 Điều kiện thủy văn	11
1.2.3 Hệ thống giao thông nối cảng.....	12
1.3 Ngành nghề kinh doanh	14
1.4 Tình hình nhân lực.....	15
1.5 Cơ sở vật chất kỹ thuật của cảng.....	16
1.6 Khách hàng, Thị trường và đối thủ cạnh tranh:	21
1.6.1 Khách hàng	21
1.6.2 Thị trường và Đối thủ cạnh tranh:	21
1.7 Cơ cấu bộ máy tổ chức	21
1.7.1 Sơ đồ tổ chức Sơ đồ tổ chức của cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải	21
1.7.2 Chức năng và nhiệm vụ của bộ máy quản lí:	22
1.8 Đánh giá chung kết quả hoạt động sản xuất trong 6 tháng đầu năm 2023.....	28
1.8.1 Đặc điểm tình hình	33

1.8.2 Đánh giá kết quả thực hiện	37
1.8.2.1. Các giải pháp đã thực hiện trong 6 tháng đầu năm 2023.....	37
1.9 Dự báo 6 tháng cuối năm 2023	37
1.9.1 Tình hình chung:	37
1.9.2 Phương hướng nhiệm vụ trong thời gian tới	39
Kết Luận Chương 1	39
CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN QUY TRÌNH GIẢI PHÓNG TÀU.....	41
2.1 Khái niệm và các bước trong quy trình giải phóng tàu	41
2.1.1 Khái niệm.....	41
2.1.2 Các bước trong quy trình giải phóng tàu	43
2.2 Bản chất, mục tiêu, vai trò và đặc điểm của quy trình giải phóng tàu	44
2.2.1 Bản chất	44
2.2.2 Mục tiêu	44
2.2.3 Vai trò	45
2.2.4 Đặc điểm.....	45
2.3 Lập kế hoạch tác nghiệp phục vụ phương tiện vận tải	46
2.4 Kế hoạch cầu bến (Quay Planning or Berthing Planning)	46
2.5 Lý thuyết và mô hình áp dụng trong quy trình giải phóng tàu	47
2.6 Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình giải phóng tàu	47
2.7 Phần mềm ứng dụng trong công tác giải phóng tàu.....	50
Kết Luận Chương 2.....	52
CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIẢI PHÓNG TÀU COSCO SHIPPING ORCHAR TẠI CÔNG TY TNHH MTV CẢNG TÂN CẢNG CÁI MÉP – THỊ VẢI.....	53
3.1 Những lưu ý trong quá trình làm hàng	53
3.2 Quy trình làm hàng nhập và xuất tàu container	54
3.2.1 Quy trình làm hàng nhập	54
3.2.2 Quy trình làm hàng xuất	60
3.3 Tình huống thực tế.....	66

3.3.1 Thông tin về tàu: COSCO SHIPPING ORCHID	66
3.3.2 Thông tin về thủy văn	67
3.3.3 Kế hoạch cầu bến:	67
3.3.4 Nhân lực.....	68
3.3.5 Tổ Chức Giải Phóng Tàu COSCO SHIPPING ORCHID	69
3.3.6 Báo cáo kết quả làm tàu.....	73
Kết Luận Chương 3	75
CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH GIẢI PHÓNG TÀU	76
4.1 Phân tích môi trường vi mô và vĩ mô.....	76
4.1.1 Môi trường vi mô	76
4.1.2 Môi trường vĩ mô	76
4.1.3 Mô hình SWOT	78
4.2 Một số giải pháp nâng cao hiệu quả quy trình giải phóng tàu.....	79
4.2.1 Giải pháp nâng cao mở rộng kết nối cầu bến	79
4.2.2 Giải pháp nâng cao công tác chuyên môn và huấn luyện.....	81
4.2.3 Giải pháp nâng cao công tác phối hợp điều hành Giải phóng tàu.....	82
4.2.4 Giải pháp nâng cao hệ thống giao thông kết nối cảng bằng đường bộ	84
Kết Luận Chương 4.....	86
KẾT LUẬN	87
TÀI LIỆU THAM KHẢO	88

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Nghĩa
TCT TCSG	Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn
HHVN	Hàng Hải Việt Nam
TCTT	Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải
TNHH MTV	Công ty Trách Nhiệm Hữu Hạn Một Thành Viên
SXKD	Sản xuất kinh doanh
TTĐH SX	Trung tâm Điều hành sản xuất
FTZ	Free Trade Zone (Khu thương mại tự do)

DANH MỤC CÁC HÌNH ẢNH

Hình 1.1: Logo Công ty TNHH MTV Tân Cảng-Cái Mép Thị Vải	4
Hình 1.2: Các lãnh đạo công ty chào mừng TEU thứ 1.000.000 thông quan cảng năm 2024	9
Hình 1.3: Bản đồ vị trí Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải.....	10
Hình 1.4: Đường tần suất mực nước giờ tại trạm Vũng Tàu.....	12
Hình 1.5: Sơ đồ kết nối giữa Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải và các ICD	13
Hình 1.6: Hình ảnh cầu tàu của cảng TCTT.....	16
Hình 1.7: Hình ảnh cầu bờ của cảng TCTT	17
Hình 1.8: Hình ảnh cầu khung RTG và xe đầu kéo.....	18
Hình 1.9: Hình ảnh xe nâng của cảng TCTT.....	18
Hình 1.10: Hình ảnh cổng vào cảng TCTT	19
Hình 3. 1: Thông tin về thủy văn.....	67
Hình 3.2: Kế hoạch bố trí cầu bến cho tàu COSCO SHIPPING ORCHID	68
Hình 3.3: Kế hoạch giải phóng tàu container	69
Hình 3.4: Các máng dự kiến làm.....	71
Hình 3.5: Kết quả làm hàng.....	74

DANH MỤC SƠ ĐỒ, BẢNG

Sơ đồ 1.1: Sơ đồ quy hoạch tổng thể cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải.....	20
Sơ đồ 1.2: Sơ đồ tổ chức của công ty TNHH MTV CẢNG TÂN CẢNG CMTV.....	22
Bảng 1.1: Tên ngành, nghề, dịch vụ.....	14
Bảng 1.2: Tình hình nhân lực của công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải.....	15
Bảng 1.3: Số liệu trang thiết bị Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải	17
Bảng 1.4: Đánh giá chung kết quả sản xuất kinh doanh công ty TNHH	29
Bảng 1.5: Số lượng teus tiếp nhận từ các tuyến vận tải	35
Bảng 1.6: Kết quả 6 tháng đầu năm 2022 với 6 tháng đầu năm 2023.....	36
Bảng 3.1: Quy trình làm hàng nhập tàu.....	54
Bảng 3.2: Quy trình làm hàng xuất tàu.....	60
Bảng 4.1: Mô hình SWOT.....	78

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Trong hoạt động khai thác cảng, nếu nhà quản lý cảng không có sự quản lý chặt chẽ, không xây dựng một quy trình giải phóng tàu khoa học, phù hợp với từng con tàu từng loại hàng để nhanh chóng hoàn thành giải phóng tàu sẽ dẫn đến hành trình của con tàu bị chậm trễ, các nguồn lực của cảng, của tàu, của chủ hàng không đạt được năng suất cao nhất, gây lãng phí nguồn nhân lực ảnh hưởng tới hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Hơn nữa, việc chậm trễ trong xếp dỡ hàng hóa gây sự tắc nghẽn ở cảng trong tháng cao điểm, gây nguy hiểm cho tàu khi có hiện tượng thời tiết cực đoan xảy ra như bão, sóng cao... Khi cảng muốn phát triển, mở rộng sẽ chú trọng trong việc đầu tư, nâng cấp hệ thống trang thiết bị, đồng thời phải có những giải pháp nâng cao hiệu quả quy trình giải phóng tàu nhanh, hợp lý, khoa học giúp cho tăng năng suất trang thiết bị tại cảng cũng như trên con tàu đạt cực đại, rút ngắn thời gian làm hàng của tàu tại cảng.

Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (TCTT) là một trong những cảng nước sâu hiện đại và có vị trí chiến lược tại khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, với sự gia tăng khối lượng hàng hóa và áp lực cạnh tranh trong ngành cảng biển, việc tối ưu hóa quy trình giải phóng tàu là nhu cầu cấp bách để duy trì và phát triển năng lực cạnh tranh của cảng.

2. Mục đích nghiên cứu

Hoạt động của cảng biển tại Vũng Tàu rất quan trọng đối với việc phát triển kinh tế xã hội của miền Nam nước ta nói chung, cũng như của thành phố Vũng Tàu nói riêng. Trong đó, có những cảng phát triển mạnh, mở rộng quy mô nhanh nhưng cũng có những cảng không thể mở rộng, phát triển ví dụ như vị trí địa lý, tình hình kinh tế, cách quản lý cảng của từng doanh nghiệp... Thời gian làm hàng, giải phóng tàu cũng là một trong các lý do thúc đẩy doanh thu, phát triển cảng. Thời gian con tàu làm hàng tại cảng phụ thuộc phần nhiều vào hệ thống trang thiết bị cũng như quy trình xếp dỡ, giải phóng con tàu tại cảng.

Chính vì thế em lựa chọn đề tài Giải pháp nâng cao hiệu quả Quy trình giải phóng tàu tại Công Ty Trách Nhiệm Hữu Hạn Một Thành Viên Cảng Tân Cảng-Cái Mép Thị Vải

(TCTT) vì em nhận thấy đây là một đề tài có tính thiết thực trong việc hiểu rõ về quy trình giải phóng tàu và còn là việc nâng cao hiệu quả làm việc của cảng.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: Tổ chức thực hiện kế hoạch giải phóng tàu COSCO SHIPPING ORCHID

- Phạm vi nghiên cứu:

+ Phạm vi không gian: tại Công Ty Trách Nhiệm Hữu Hạn Một Thành Viên Cảng Tân Cảng-Cái Mép Thị Vải (TCTT)

+ Phạm vi thời gian: Quy trình giải phóng tàu COSCO SHIPPING ORCHID vào ngày 18-19/8/2024

4. Phương pháp nghiên cứu

Đề tài sử dụng các phương pháp như:

- Phương pháp nghiên cứu tài liệu
- Phương pháp nghiên cứu mô tả thống kê

5. Kết cấu đề tài

Đề tài gồm có 4 chương:

Chương 1: Giới Thiệu Về Công Ty TNHH MTV Tân Cảng - Cái Mép Thị Vải

Chương 2: Cơ sở lý luận về quy trình giải phóng tàu

Chương 3: Thực trạng quy trình giải phóng tàu COSCO SHIPPING ORCHAR tại Công Ty TNHH MTV Tân Cảng - Cái Mép Thị Vải

Chương 4: Giải pháp nâng cao hiệu quả Quy trình giải phóng tàu tại cảng TCTT

CHƯƠNG 1: GIỚI THIỆU VỀ CÔNG TY TNHH MTV TÂN CẢNG - CÁI MÉP THỊ VẢI

1.1 Lịch sử hình thành và phát triển:

1.1.1 Sơ lược về Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn.

Tân Cảng Sài Gòn được thành lập ngày 15/03/1989 theo quyết định 41/QĐ-BQP của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng. Từ tháng 12/2006, Công ty chuyển đổi sang hoạt động theo mô hình Công ty mẹ - Công ty con. Ngày 09/02/2010, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng đã ký Quyết định số 418/QĐ-BQP chuyển Công ty Tân Cảng Sài Gòn thành Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn.

Trong 30 năm xây dựng và trưởng thành (15/3/1989-15/3/2019), Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã trở thành nhà khai thác cảng container chuyên nghiệp, hiện đại và lớn nhất Việt Nam với các dịch vụ khai thác cảng biển như: Dịch vụ xếp dỡ hàng hóa, dịch vụ Logistics, dịch vụ hàng hải, cứu hộ, cứu nạn, hoa tiêu, địa ốc, cao ốc văn phòng, xây dựng công trình dân sự, quân sự ... và vận tải đa phương thức. Hiện nay Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đang dẫn đầu hệ thống cảng biển Việt Nam về thị phần. Sản lượng hàng hoá container xuất nhập khẩu thông qua Tân Cảng Sài Gòn chiếm trên 80% thị phần các cảng khu vực TP HCM, và gần 50% thị phần cả nước.

Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn quản lý một hệ thống các cơ sở từ Bắc đến Nam với hàng chục công ty con hoạt động trong các lĩnh vực kinh tế. Các Cảng của Tổng Công ty TCSG bao gồm: Cảng Tân Cảng, Cảng Tân Cảng-Cát Lái, Cảng Tân Cảng- Hiệp Phước tại TP Hồ Chí Minh, Cảng container nước sâu Tân Cảng-Cái Mép tại Bà Rịa- Vũng Tàu, Cảng Tân Cảng- Miền Trung tại Quy Nhơn. Cùng với việc phát triển cơ sở hạ tầng cảng, Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn rất quan tâm phát triển hệ thống Logistics . Tổng công ty hiện có các ICD tại các vị trí trung tâm, các khu công nghiệp lớn như ICD Tân Cảng- Sóng Thần (Bình Dương), ICD Tân Cảng- Long Bình (Đồng Nai), ICD tại cảng Tân Cảng (TP.HCM), Depot Nhơn Trạch (Đồng Nai), ICD Tân Cảng- 128 (Hải Phòng) và sắp tới sẽ triển khai ICD Tân Cảng - 189 (Hải Phòng), ICD Tân Cảng- Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu). Công ty cũng đã triển khai tuyến vận tải thủy bằng xà lan kết nối Campuchia, khu vực đồng Bằng Sông

Cửu Long tới Cát Lái, các ICD khu vực TP Hồ Chí Minh và các cảng tại Cái Mép, trong tương lai Tổng Công ty sẽ triển khai kết nối vận tải thủy tới khu vực các tỉnh Miền Trung.

Cảng Tân Cảng - Cát Lái hiện là cảng container quốc tế lớn và hiện đại nhất Việt Nam tại Quận 2- TP HCM, gần với cụm các khu Công nghiệp, khu chế xuất Phía Bắc TP HCM và khu Công nghiệp các tỉnh Bình Dương và Đồng Nai. Cảng Tân Cảng- Cát Lái có tổng diện tích gần 800.000m², chiều dài cầu tàu 1.189m (7bến), được trang bị 17 cầu bờ hiện đại Panamax, hệ thống quản lý, khai thác container hiện đại TOP-X của RBS (Australia) cùng hệ thống phần cứng đồng bộ cho phép quản lý container theo thời gian thực, tối ưu hóa năng lực khai thác cảng, giảm thời gian giao nhận hàng, tạo nhiều tiện ích cho khách hàng... Cảng Tân Cảng- Cát Lái hiện là chọn lựa số 1 của các khách hàng tại khu vực Các tỉnh phía Nam trong giao nhận hàng hóa nhờ chất lượng dịch vụ và vị trí thuận lợi.

Là nhà khai thác cảng container hàng đầu tại Việt Nam, Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn đang hướng đến việc nâng cao chất lượng dịch vụ và cung cấp dịch vụ trọn gói cho khách hàng trong giao nhận hàng hóa với phương châm “Đến với Tân Cảng Sài Gòn- Đến với chất lượng dịch vụ hàng đầu”.

1.1.2 Khái quát về Công ty TNHH MTV Tân Cảng-Cái Mép Thị Vải.

Hình 1.1: Logo Công ty TNHH MTV Tân Cảng-Cái Mép Thị Vải



(nguồn: <http://tancangcaimepthivai.com.vn/>)

TÊN CTY:

Tên tiếng việt: CÔNG TY TNHH MTV CẢNG TÂN CẢNG – CÁI MÉP THỊ VẢI

Tên giao dịch: CÔNG TY TNHH MTV CẢNG TÂN CẢNG – CÁI MÉP THỊ VẢI

Tên tiếng anh: TAN CANG – CAI MEP THI VAI TERMINAL ONE-MEMBER LLC

Tên viết tắt: TCTT

Địa chỉ liên lạc: Trụ sở Công ty: Ấp Tân Lộc, Xã Phước Hòa, Huyện Tân Thành, Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

Số điện thoại: (+84)64.393.8778

Fax: (+84) 64.393.8777

Email: tctt@saigonnewport.com.vn

Hotline điều hành sản xuất: 0962.353.500

1.1.3 Quá trình hình thành của Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải

Tháng 8/2005, bằng Quyết định số 791/QĐ-TTg, Thủ Tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng số 5, trong đó xác định khu vực Thị Vải - Cái Mép sẽ đóng vai trò cảng cửa ngõ cho toàn vùng.

Cảng ODA Tân Cảng Cái Mép là cảng nằm trong dự án xây dựng cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải, một trong những dự án phát triển cơ sở hạ tầng quan trọng nhất của Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản tại Việt Nam. Trong đó, gói thầu số 1 của dự án là xây dựng cảng container Cái Mép gồm 2 bến và hệ thống kho bãi, nhà xưởng đồng bộ. Dự án được khởi công ngày 14/10/2008 và hoàn thành ngày 14/10/2012.

Cảng Quốc tế Cái Mép - Thị Vải được khánh thành vào cuối tháng 1/2013, bằng nguồn vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản và vốn đối ứng của Việt Nam, với tổng vốn đầu tư gần 13.000 tỉ đồng. Trong đó, cảng container Cái Mép có 2 cầu tàu có tổng chiều dài 600m, cho phép tàu container trọng tải 180.000 DWT cập bến, năng lực khoảng 700.000 TEU/năm. Cảng hàng tổng hợp Thị Vải gồm 2 cầu tàu có tổng chiều dài 600m cho tàu hàng tải trọng 50.000 tấn cập bến, năng lực 1,6- 2 triệu tấn/năm.

Ngày 30/12/2013, TCT TCSG và Cục HHVN đã ký hợp đồng về việc cho TCT TCSG thuê khai thác kết cấu hạ tầng Bến cảng Container Quốc tế Cái Mép với thời hạn là 30 năm và được TCT TCSG khai thác với tên gọi là cảng ODA Tân Cảng Cái Mép

Ngày 30/11/2015, Bộ trưởng BQP đã ra QĐ số 4551/QĐ-BQP về việc thành lập Cty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (trên cơ sở cảng ODA Tân Cảng Cái Mép), cảng có tên thương mại: Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (viết tắt là cảng TCTT). Cảng TCTT chính thức hoạt động từ ngày 01/01/2016.

Cùng với các Cảng thuộc TCT TCSG tại cụm cảng CM-TV là TCCT và TCIT, cảng TCTT là một bộ phận tạo nên cụm cảng Tân Cảng - Cái Mép, một cụm cảng năng động luôn nỗ lực không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ, nâng cao hiệu quả khai thác cảng, đảm bảo vai trò là cầu nối cho hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và thế giới, giữa khu vực Bà Rịa – Vũng Tàu với TP.HCM và các tỉnh, thành phía Nam. Trong năm 2015, sản lượng container của cả Cụm đạt gần 1,2 triệu TEU, chiếm hơn 70% thị phần sản lượng container của khu vực Cái Mép.

Nhằm đáp ứng xu thế thị trường và hưởng ứng chủ trương đưa Cái Mép - Thị Vải trở thành cụm cảng container trung chuyển quốc tế, Cảng TCTT đầu tư thêm 3 cầu bờ Super Post Panamax (*tầm với ngoài 65m, sức nâng cont đôi dưới ngáng 65 tấn, phục vụ xếp dỡ cho những tàu cont có bề rộng 23 rows*)

Kết cấu hạ tầng của cảng:

- Hệ thống cầu cảng: cầu tàu dài 600m
- Mớn nước trước bến : -15m
- Tổng diện tích khuôn viên $600 \times 800 \text{ m}^2 = 48 \text{ ha}$ (480.000 m^2)
- Kho hàng CFS : 6400 m^2
- Bãi chứa container và hàng hóa : 31 ha
- Công suất thiết kế của cảng: 1,1 triệu TEU/ năm
- Cỡ tàu được phép cập cảng: có thể đến 180.000 DWT

1.1.4 Sự phát triển của Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải:

Ngày 27/4/2014, Cảng container nước sâu Cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải chào đón chuyến tàu đầu tiên cập Cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải - Tàu MOL WISDOM thuộc Hãng tàu Mitsui O.S.K Lines (Nhật) với chiều dài tàu 245 m và sức chở 5.500 Teus, trọng tải toàn phần 40.000 DWT. Cảng nước sâu Tân Cảng Cái Mép Thị Vải đi vào hoạt động cùng với việc các Hãng tàu triển khai tuyến dịch vụ trực tiếp sang Mỹ đã thu hút sự chú ý rất lớn của các nhà xuất nhập khẩu Việt Nam và thế giới. Việc triển khai tuyến chạy thẳng từ Việt Nam tới các Cảng khu vực Châu Mỹ và Châu Âu góp phần tích cực trong việc giảm thiểu chi phí, thời gian vận chuyển hàng và giảm thiểu rủi ro cho các doanh nghiệp, thúc đẩy mạnh mẽ hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam. Chỉ sau một năm đi vào hoạt động, Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải đã đón 4 chuyến tàu/tuần và hầu hết các Liên minh các Hãng tàu lớn trên thế giới đều triển khai tuyến dịch vụ trực tiếp sang Bờ Đông và Bờ Tây nước Mỹ từ Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải.

Đặc biệt, Ngày 08/09/2015, tại Cảng Tân Cảng ODA Cái Mép (TCTT), TCT Tân Cảng Sài Gòn đã giới thiệu tuyến dịch vụ mới đi bờ Đông Hoa Kỳ của hãng tàu Zim tại TCTT, Giám đốc Thương mại ZIM Việt Nam - đã giới thiệu về tuyến dịch vụ mới Z7S - ZIM SEVEN STAR (gồm các Line ZIM, OOCL, MOL, ...) đi từ Việt Nam đến bờ Đông Hoa Kỳ, với hứa hẹn rút ngắn thời gian và chi phí cho khách hàng, đồng thời ZIM cũng có nhiều ưu đãi cho khách hàng tại Việt Nam.

Ngày 15/4/2016, Cảng TCTT đã ký hợp đồng với liên minh 2 hãng tàu Maersk và MSC (liên minh 2M) để khai thác tuyến dịch vụ TP11 của liên minh 2M tại cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (TCTT). Con tàu đầu tiên của tuyến cập cảng là tàu Arthur Maersk, có sức chở gần 110.000 DWT.

Tuyến TP11 là tuyến dịch vụ đi thẳng từ Vũng Tàu đến bờ Đông Hoa Kỳ qua kênh đào Suez. Sự kiện đón tuyến TP11 đánh dấu bước tiến vững chắc của cảng TCTT trong lĩnh vực kinh doanh, khai thác cũng như ghi nhận sự phát triển mạnh mẽ của Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn trong việc phát triển cụm cảng Tân Cảng – Cái Mép.

Với tuyến dịch vụ TP11 tại cảng TCTT, kết hợp với tuyến dịch vụ từ Vũng Tàu đến bờ Tây Hoa Kỳ đang khai thác tại cụm cảng Cái Mép, hãng tàu Maersk Line đã cung cấp mạng lưới vận tải biển hoàn chỉnh kết nối trực tiếp Việt Nam và Hoa Kỳ, giúp nâng cao tính cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu từ Việt Nam vào Hoa Kỳ, một trong những đối

tác thương mại lớn nhất của Việt Nam, và cảng TCTT là đầu mối quan trọng trong mạng lưới này.

Cho đến nay Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải đã ký kết hợp đồng với nhiều hãng tàu khai thác nhiều tuyến phục vụ khác nhau như: PHX (Hãng tàu NYK), WIN (Liên minh hãng tàu: NYK, HPL, TSL, YML, EXPRESS FEEDER), FEW3 (MAERSK), TP11 (Liên minh 2M), Z7S (ZIM), CVX (ZIM)...

Kết hợp cùng các tuyến dịch vụ vận chuyển hàng hóa nội địa từ các cảng Đà Nẵng, Qui Nhơn tới Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải để chung chuyển ra nước ngoài, sản lượng hàng hóa thông qua Cảng có sự thay đổi đáng kể - từ tháng 6/2014 đến hết năm 2014 đạt khoảng 7,000 Teus. Sang đến 6 tháng đầu năm 2015, Cảng Tân Cảng- Cái Mép Thị Vải đã xếp dỡ trên 8,000 Teus. Như vậy sau hơn 01 năm đi vào hoạt động, Cảng đã xếp dỡ trên 150,000 Teus. Năng suất xếp dỡ bình quân đã đạt 80 container/giờ/tàu-gấp đôi năng suất những ngày đầu khai thác. Kế hoạch của TCTT trong năm 2019 là sẽ đạt 540,000 Teus.

Với cơ sở vật chất kỹ thuật hiện đại, vị trí thuận lợi về địa lý, kinh tế và hệ thống Logistics kết nối hoàn chỉnh giữa Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải và các Cảng, ICD của Tân Cảng Sài Gòn tại TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai, các tuyến vận tải thủy kết nối với Đồng Bằng Sông Cửu Long và Campuchia tới Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải. “Bằng uy tín, chất lượng dịch vụ và tính chuyên nghiệp, Cảng Container nước sâu Tân Cảng Cái Mép Thị Vải đã trở thành điểm đến tin cậy và đầy hứa hẹn đối với các hãng tàu, đại lý hãng tàu, các nhà xuất nhập khẩu trong và ngoài nước” như Đại diện các Hãng tàu đã phát biểu.

Bên cạnh việc khai thác tàu cont với lợi thế cầu tàu dài Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải khai thác thêm dịch vụ đón tàu du lịch.

Sáng ngày 4/4/2014, cảng Tân Cảng – Cái Mép ODA (TCTT: Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải Terminal), cảng nước sâu tại khu vực Cái Mép của Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã đón chuyển tàu đầu tiên cập cảng, tàu khách Diamond Princess.

Tàu Diamond Princess mang quốc tịch Bermuda là tàu khách đầu tiên cập cảng. Tàu có chiều dài 288,3m, chiều rộng 37,5m, dung tích toàn phần 115.875 GT, trọng tải toàn phần 14.601 DWT, thủy thủ đoàn 1.100 người, hành khách 2.600 người, với hành trình Singapore – Thái Lan – Việt Nam (gồm TCTT – Nha Trang – Chân Mây) – Hồng Kông – Trung Quốc – Nhật Bản.

Ngày 17/06/2015, tàu du lịch biển cao cấp QUANTUM OF THE SEAS đã cập cảng ODA Tân Cảng - Cái Mép. Hơn 6000 du khách quốc tế đã tham quan Thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa - Vũng Tàu.

Quantum of the Seas thuộc tập đoàn *Royal Caribbean International*, được đóng mới theo công nghệ tiên tiến nhất và hạ thủy vào cuối năm 2014, với tổng tải trọng 168.666 tấn, cao 18 tầng, dài 347m và sức chứa lên đến 4905 du khách cùng 1500 thuyền viên. Về quy mô, tàu chỉ lớn thứ 3 thế giới nhưng thiết kế hiện đại và thông minh thì được xem là số 1 thế giới, tính đến thời điểm hiện nay.

Bên cạnh đó vào sáng ngày 05/12/2024, tại thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Cảng Tân Cảng - Cái Mép Thị Vải (TCTT) thuộc Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã xếp dỡ TEU thứ 1 triệu thông qua cảng năm 2024 trên tàu Cosco England, thuộc tuyến dịch vụ PVCS, tuyến vận chuyển kết nối Việt Nam với bờ Tây Hoa Kỳ. Đây là cột mốc quan trọng, đánh dấu lần đầu tiên cảng TCTT vượt mốc này và là tín hiệu đáng mừng cho phát triển kinh tế đất nước nói chung, của ngành cảng biển Việt Nam nói riêng.

Hình 1.2: Các lãnh đạo công ty chào mừng TEU thứ 1.000.000 thông qua cảng năm 2024



(nguồn: internet)

1.2 Vị trí địa lí và kết nối giao thông:

1.2.1 Vị trí, luồng tàu:

1.2.1.1 Vị trí:

Cảng Tân cảng - Cái Mép Thị Vải nằm trong hệ thống cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu, bên bờ trái sông Thị Vải, cách ngã 3 sông Thị Vải - Cái Mép 01km, cách phao số 0 Vũng Tàu 25,7km. Cảng nằm trong khu công nghiệp Cái Mép thuộc địa bàn xã Tân Phước – huyện Tân Thành – tỉnh Bà Rịa-Vũng tàu. Phía bắc giáp với Cảng Container CMIT, phía nam giáp với Cảng Container SSIT, phía Tây giáp với bán đảo Gò Dầu, phía Đông giáp trực đường liên cảng nối khu công nghiệp Cái Mép với QL 51.

Hình 1.3: Bản đồ vị trí Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải



(nguồn: internet)

1.2.1.2 Luồng ra, vào bến cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải

Theo thông báo số 120/2007/TBHH-CTBDATHH II ngày 02/10/2007 về luồng tàu đoạn từ phao số 06 đến phao số 08 có khoảng cách 2.800m. Khi chưa nạo vét, tàu có mớn nước tối đa 12.2m có thể vào/ra cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải. Dự án nạo vét luồng sẽ kết thúc vào cuối tháng 10/2010. Hiện nay luồng đã được nạo vét xong bởi nhà thầu chính Penta Toyo và Penta Ocean (Nhật Bản) với độ sâu 14m. Cảng có vũng quay tàu rộng 610m,

để dành cho tàu có sức chở lớn quay đầu an toàn khi cập/rời cầu. Hiện nay cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải có thể tiếp nhận tàu tới 180.000 DWT vào/ra làm hàng an toàn.

Giàn khoan, tàu vào bến cảng sử dụng luồng Vũng Tàu-Thị Vải. Đoạn luồng vào đến cảng thường xuyên có tàu container trọng tải trên 180.000 DWT, chiều dài tàu (L.O.A) trên 300m và mớn nước trên 13m hành trình. Đoạn luồng vào cảng có thông số kỹ thuật chính như sau:

Đoạn từ phao “0” đến phao “8” luồng Vũng Tàu – Thị Vải có chiều dài 12,2km, chiều rộng luồng $B = 350\text{m}$, cao độ đáy thiết kế $H_{tk} = 14,0\text{m}$ cho tàu hàng hải 2 chiều.

Đoạn từ phao “8” luồng Vũng Tàu – Thị Vải đến cảng Tân cảng - Cái Mép Thị Vải (thượng lưu sông Gò Gia + 140m), có chiều dài 18,3 km, chiều rộng luồng $B = 310\text{m}$, cao độ đáy thiết kế $H_{tk} = 14,0\text{m}$ cho tàu hàng hải 2 chiều.

Như vậy, luồng vào cảng Tân cảng - Cái Mép Thị Vải là đặc biệt thuận lợi cho giàn khoan, tàu phục vụ dịch vụ hậu cần, kỹ thuật dầu khí vào, ra bến cảng.

1.2.2 Điều kiện thủy văn

1.2.2.1 Thủy triều

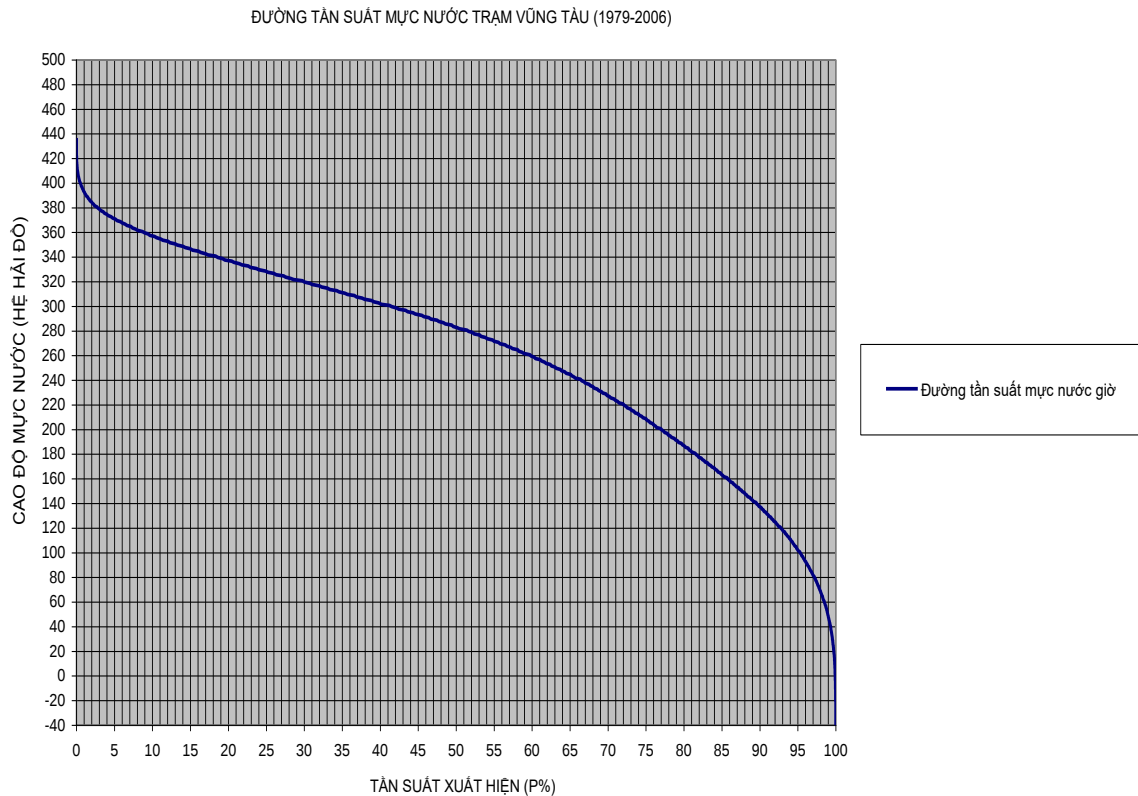
Tại ven biển Vũng Tàu: thủy triều ở khu vực Gành Rái và phụ cận thuộc loại bán nhật triều không đều, với giá trị độ lớn thủy triều cực đại đến hơn 4m. Mực nước trung bình tháng mùa khô cao hơn mùa mưa. Đây là kết quả hoạt động nước dâng ở biển Đông dưới tác dụng của gió mùa.

Trên sông Thị Vải: chế độ dao động mực nước như Vũng Tàu với vai trò chủ yếu của thành phần thủy triều. Thành phần lượng nước sông không lớn, thậm chí kể cả mùa mưa.

Tốc độ truyền triều tại khu vực là không lớn, triều tại khu vực sông Cái Mép Thị Vải thường chậm pha hơn tại Vũng Tàu khoảng 1 giờ.

1.2.2.2 Mực nước

Đối với luồng sông Cái Mép – Thị Vải mực nước khu vực chịu ảnh hưởng mạnh của chế độ bán nhật triều không đều (trong một ngày có hai lần triều lên và hai lần triều xuống). Dựa trên số liệu quan trắc tại trạm thủy văn Vũng Tàu từ năm 1979-2005, đường tần suất mực nước được thể hiện trong hình sau:

Hình 1.4: Đường tần suất mực nước giờ tại trạm Vũng Tàu

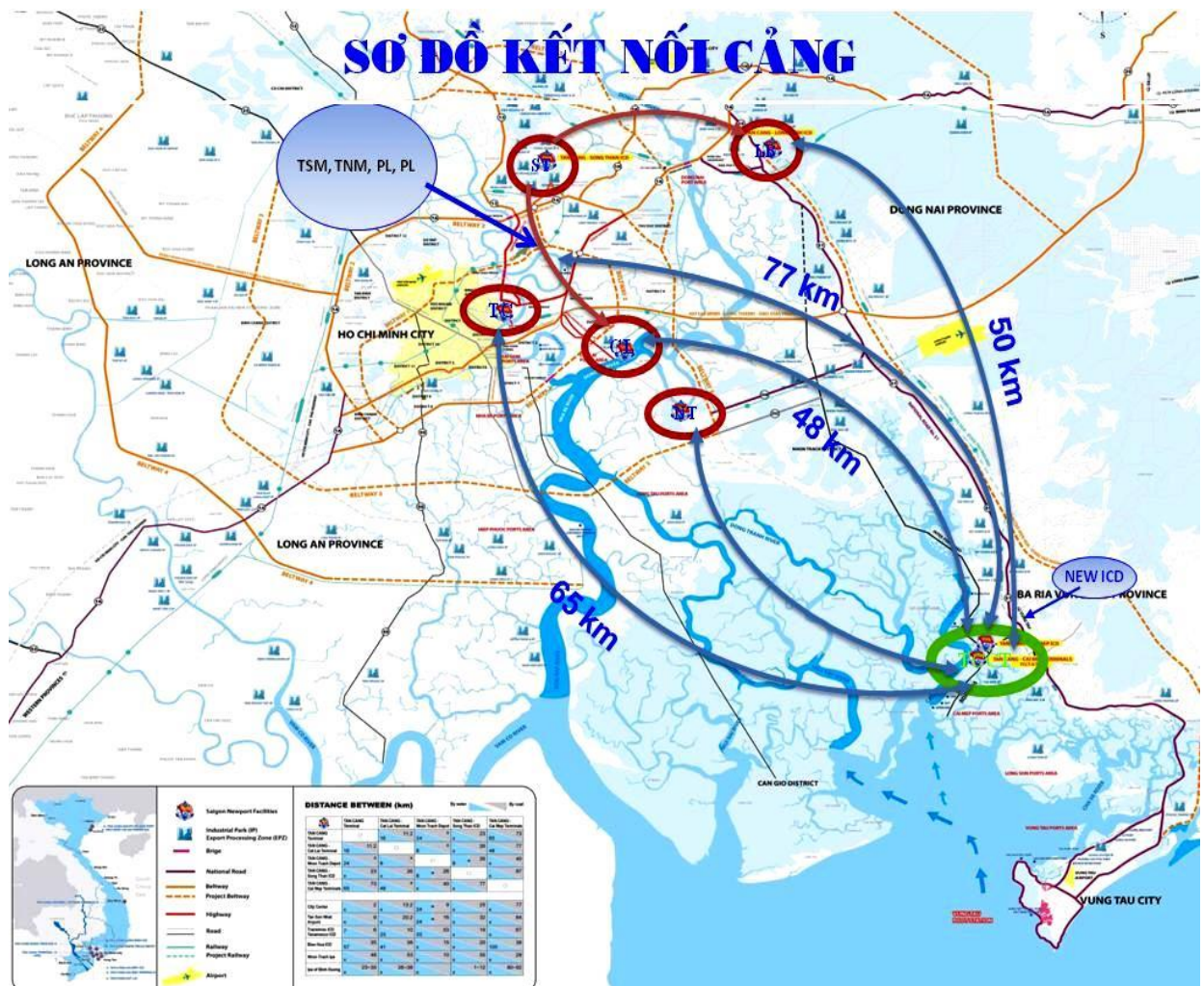
(nguồn: internet)

1.2.2.3 Dòng chảy

Dòng chảy chịu ảnh hưởng bởi những quá trình động lực của Biển Đông, chế độ dòng chảy chính là dòng triều, tiếp đến là dòng chảy tạo bởi quá trình nước dâng và lưu lượng dòng tại các cửa sông. Dòng chảy sông Cái Mép Thị Vải chủ yếu là dòng chảy triều. Do vậy khi triều lên dòng chảy có hướng từ Nam lên Bắc, khi triều xuống dòng chảy có hướng ngược lại từ Bắc xuống Nam. Đặc biệt giữa hai lần triều lên và triều xuống xuất hiện thời gian nước đứng có vận tốc dòng chảy rất nhỏ, đó là thời gian chuyển triều. Sự chuyển triều này thường xuất hiện gần thời điểm mực nước thấp nhất và mực nước cao nhất trong ngày. Trong trường hợp mực nước cao xuất hiện nước đứng là thời điểm thuận lợi cho việc chạy tàu, tuy nhiên thời gian này thường kéo dài không lâu chỉ khoảng 1 giờ, tốc độ dòng chảy lớn nhất khoảng trên 02 knots.

1.2.3 Hệ thống giao thông nội cảng

Hình 1.5: Sơ đồ kết nối giữa Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải và các ICD



(nguồn: Internet)

Đoạn đường 4 km nối cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải với đường Quốc lộ 51 của Ban quản lý dự án 85 - Bộ Giao Thông Vận Tải được mở rộng với 6 làn xe, đảm bảo lưu thông an toàn và nhanh chóng.

Song song với Quốc lộ 51 là các dự án đường cao tốc nối với sân bay quốc tế Long Thành và dự án đường sắt nối từ Biên Hòa xuống Vũng Tàu. Hiện nay giao thông đường thủy nội địa giữ một vai trò quan trọng, với các cơ sở kết nối tại TP.HCM và Bà Rịa Vũng Tàu bằng các luồng sông Gò Gia - ngã ba Đồng Tranh - ngã ba Nhà Bè và đi vào cảng Cát Lái, Tân Cảng và các ICD liên kết (Transimex, Tanamexco, Phúc Long, Phước Long và Sotran).

1.3 Ngành nghề kinh doanh

Bảng 1.1: Tên ngành, nghề, dịch vụ

TT	Tên ngành, nghề, dịch vụ.
1	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải.
2	Bốc xếp hàng hóa.
3	Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải (trừ ô tô con, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác). Chi tiết: Sửa chữa và bảo dưỡng định kỳ tàu thuyền.
4	Sản xuất thân xe có động cơ, rơ moóc và bán rơ moóc. Chi tiết: Sản xuất rơ moóc và bán rơ moóc, sản xuất container.
5	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa.
6	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ.
7	Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa.
8	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy.
9	Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương.
10	Cho thuê xe có động cơ Chi tiết: Cho thuê xe ô tô, cho thuê xe có động cơ khác.
11	Cho thuê máy móc, thiết bị và đồ dùng hữu hình khác.
12	Dịch vụ hỗ trợ liên quan đến quảng bá và tổ chức tua du lịch Chi tiết: Dịch vụ đón tàu khách du lịch quốc tế.
13	Khai thác, xử lý và cung cấp nước. Chi tiết: Dịch vụ cung cấp nước ngọt.
14	Dịch vụ khu vực cảng mở: Mua bán, phân loại, lưu trữ, bảo quản, sửa chữa bao gói hàng hóa (trừ đóng gói thuốc bảo vệ thực vật)

(nguồn: p.kế hoạch kinh doanh công ty)

Hiện nay, cảng đang hoạt động với 4 công năng chính là Khai thác tàu Container; Tiếp nhận tàu khách du lịch quốc tế; tiếp nhận tàu giàn khoan và tổ chức dịch vụ hậu cần, kỹ thuật dầu khí; tiếp nhận và khai thác tàu hàng tổng hợp.

1.4 Tình hình nhân lực

Bảng 1.2: Tình hình nhân lực của công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải

STT	CHỈ TIÊU	SỐ LƯỢNG (người)	TỶ TRỌNG (%)
1	Theo trình độ	166	100
1.1	Thạc sỹ	8	4.82
1.2	Đại học	75	45.18
1.3	Cao đẳng	66	39.76
1.4	Trung cấp	14	8.43
1.5	Sơ cấp	3	1.81
2	Theo giới tính	166	100
2.1	Nam	142	85.54
2.2	Nữ	24	14.45
3	Theo độ tuổi	166	100
3.1	Dưới 31	23	13.85
3.2	Từ 31 – 45	97	58.43
3.3	Từ 46 – 50	16	9.63
3.4	Từ 51 – 55	22	13.25
3.5	Trên 55	8	4.82

(nguồn: P.tổ chức lao động – tiền lương Công ty)

Với phương châm nhân lực là tài sản quý giá tốt nhất của công ty, cảng TCTT luôn dành một sự quan tâm lớn nhất với đội ngũ nhân viên của mình.

Hiện nay Cảng TCTT đang sở hữu một đội ngũ nhân viên đông đảo với trình độ chuyên môn vững vàng, phần lớn nhân viên của công ty đã được hoặc đang được đào tạo bài bản về hoạt động khai thác Cảng và Logistics.

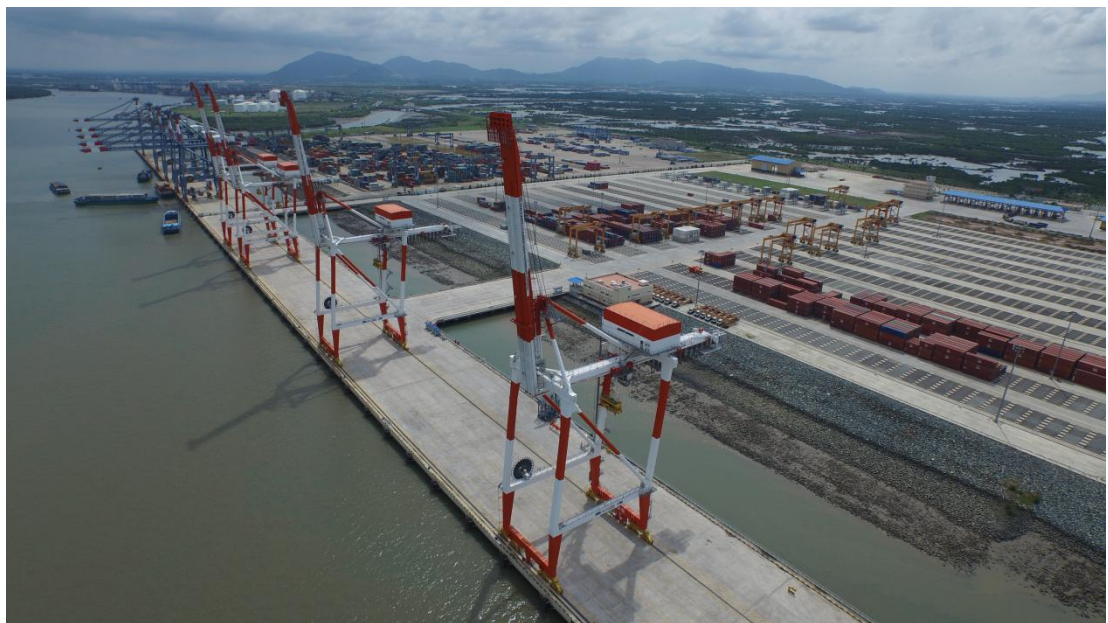
Nhân viên viên Cảng TCTT là những con người năng động sáng tạo và nhiệt tình trong công việc, có khả năng làm việc độc lập cũng như làm việc nhóm rất hiệu quả. Nhân viên của công ty luôn không ngừng học hỏi, nâng cao hiểu biết đóng góp sức mình vào sự phát triển lớn mạnh của công ty.

Tập thể nhân viên Cảng TCTT là một tập thể đoàn kết, vững mạnh, gắn bó.

1.5 Cơ sở vật chất kỹ thuật của cảng

Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải có 2 cầu tàu với tổng chiều dài 600 mét, độ sâu trước bến là 15 m, 48 hecta bãi; 16.400m² kho. Với lợi thế cầu tàu dài cảng có thể vừa giải phóng tàu mẹ, vừa giải phóng sà lan, đảm bảo vận chuyển hàng hóa tới cảng đích nhanh chóng và an toàn, cảng đồng thời có thể tiếp nhận các loại tàu container, tàu khách, tàu hàng rời, tàu chuyên dụng khác.

Hình 1.6: Hình ảnh cầu tàu của cảng TCTT



Cảng đang ứng dụng chương trình quản lý TOP-X , TOPO-VN với tính năng ưu việt nhất hiện nay cho việc lập kế hoạch, theo dõi, triển khai và đánh giá lưu trữ dữ liệu. Hệ thống wireless xác định vị trí container trên tàu và bãi, hệ thống truyền dữ liệu điện tử (EDI) thông suốt giữa cảng và đối tác, khách hàng.

Bảng 1.3: Số liệu trang thiết bị Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải

Loại thiết bị	Số lượng (chiếc)	Năng suất (cont/h/cầu)	Tầm hoạt động
Cầu bờ	04	25-30	52m (18 hàng cont.), sức nâng 50 tấn, ngáng đôi
	03	25-30	65m (21-23 hàng cont), sức nâng 65T, ngáng đôi
Cầu khung RTG 6+1	15	22	4 lớp chiều cao, 6 hàng rộng
Xe nâng	01		
Đầu kéo	42		
Ô điện lạnh	486		
Cổng vào	14		9 đường vào, 5 đường ra
Cầu cân	3		Sức cân mỗi trạm 80T

(nguồn: p.cơ giới công ty)

Hình 1.7: Hình ảnh cầu bờ của cảng TCTT

(nguồn: internet)

Hình 1.8: Hình ảnh cầu khung RTG và xe đầu kéo



(nguồn: internet)

Hình 1.9: Hình ảnh xe nâng của cảng TCTT



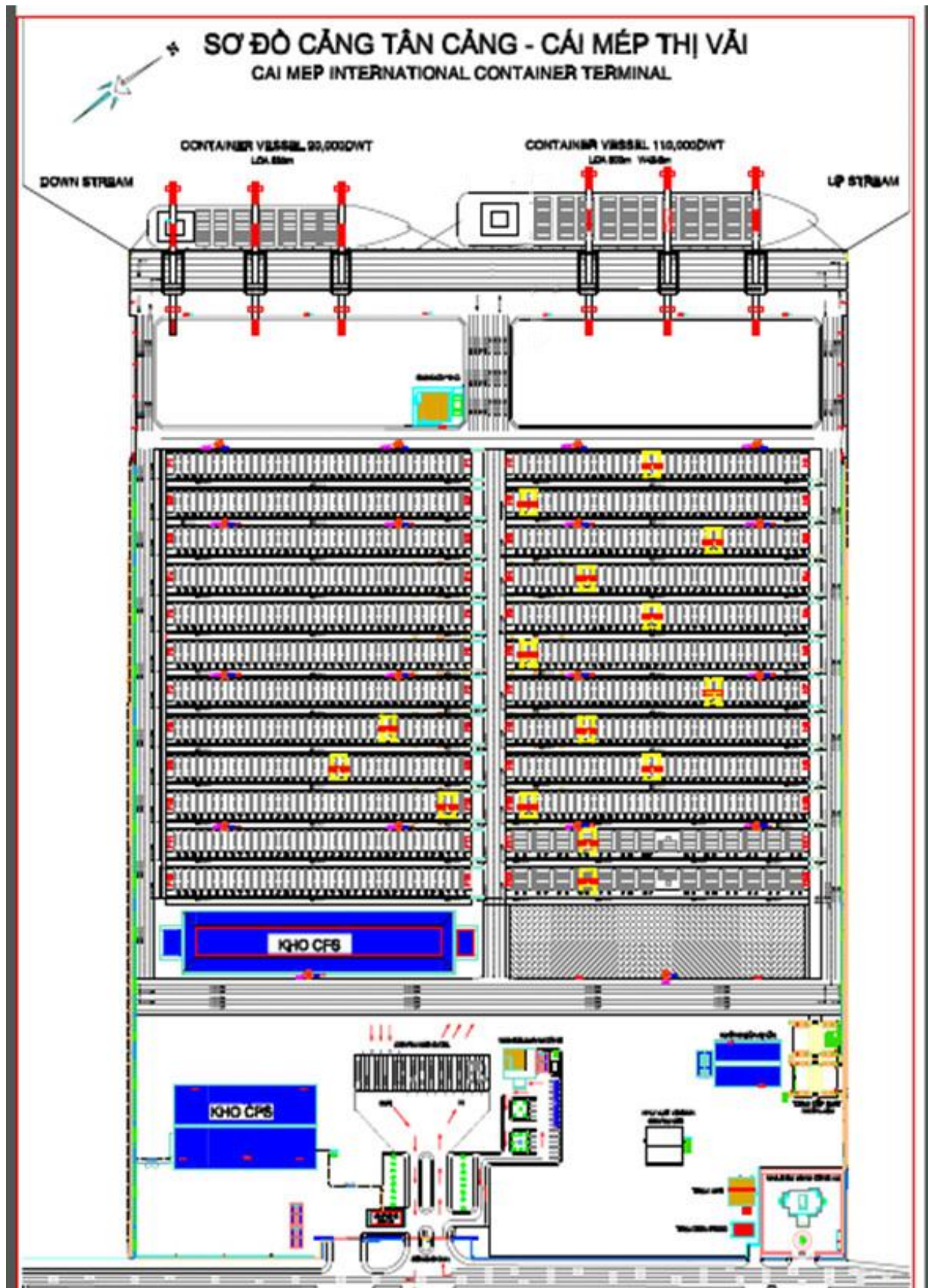
(nguồn: internet)

Hình 1.10: Hình ảnh cổng vào cảng TCTT



(nguồn: internet)

Sơ đồ 1.1: Sơ đồ quy hoạch tổng thể cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải



(nguồn: p.Điều độ công ty)

1.6 Khách hàng, Thị trường và đối thủ cạnh tranh:

1.6.1 Khách hàng

Khách hàng của TCTT hiện đang hợp tác với các hãng tàu lớn như Maersk, Cosco, OOCL, CMA-CGM, NYL..., các cảng biển trong cả nước và trên quốc tế, các nhà vận tải và các doanh nghiệp thương mại, xuất nhập khẩu tại Việt Nam.

1.6.2 Thị trường và Đối thủ cạnh tranh:

Thị trường của cảng TCTT: là khu công nghiệp trọng điểm tại Đông Nam Bộ bao gồm Bà Rịa Vũng Tàu, Bình Dương, Đồng Nai, TP Hồ Chí Minh,... Đông Nam Bộ được biết đến là vùng kinh tế có số lượng KCN đông nhất cả nước (chiếm 35% cả nước). Năm 2019 vừa qua cũng đánh dấu bước phát triển lớn của vùng trong việc xuất siêu đạt kỉ lục, có tác động lớn đến kinh tế cả nước. Đây là một trong những dấu hiệu đáng mừng cho việc đóng góp của vùng hậu phương lên sản lượng hàng hóa thông qua cảng.

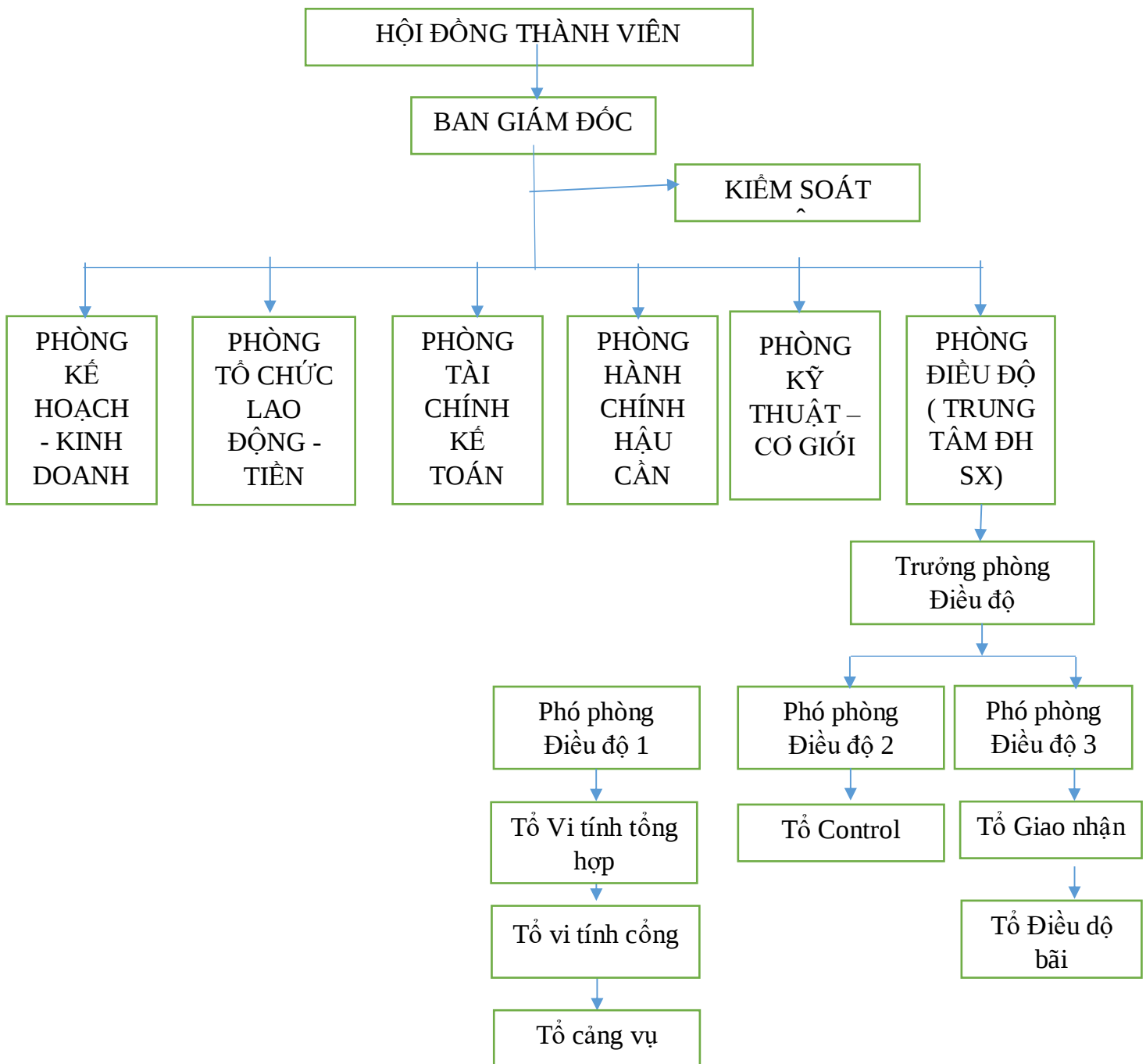
TCTT hiện phục vụ cho các Liên minh The New World Alliance (TNWA) gồm các Hãng tàu MOL, Hyundai, APL; Liên minh CKYH gồm các Hãng tàu Cosco, K'line, YangMing và Hanjin cũng triển khai tuyến dịch vụ trực tiếp sang Bờ Tây nước Mỹ; Liên minh Grand Alliance của OOCL, Hapag Lloyd, NYK triển khai dịch vụ trực tiếp sang Bờ Đông nước Mỹ đến các Cảng lớn như : Yokohama, ToKyo, Shanghai, NewYork, Long Beach,...

Đối thủ cạnh tranh: Hiện tại TCTT là cảng nước sâu đang tiếp nhận size tàu lớn 180 000 DWT. Trong khu vực cảng cửa ngõ và trung tâm trung chuyển Cái Mép – Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu) hiện tại có cảng CMIT (cảng liên doanh với hãng tàu CMA-CGM) và SSIT (cảng liên doanh với hãng tàu MSC) là những đối thủ cạnh tranh trực tiếp với TCTT, có khả năng tiếp nhận size tàu và công suất khai thác, tuyến dịch vụ tương tự.

1.7 Cơ cấu bộ máy tổ chức

1.7.1 Sơ đồ tổ chức Sơ đồ tổ chức của cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải

Sơ đồ 1.2: Sơ đồ tổ chức của công ty TNHH MTV CẢNG TÂN CẢNG CMTV



(nguồn: p.tổ chức lao động - tiền lương công ty)

1.7.2 Chức năng và nhiệm vụ của bộ máy quản lý:

1.7.2.1 Hội đồng thành viên có các quyền và nhiệm vụ:

- Quyết định chiến lược phát triển, phương thức và kế hoạch đầu tư, kinh doanh;
- Quyết định phương thức đầu tư và dự án đầu tư có giá trị lớn;

- c) Quyết định giải pháp phát triển thị trường, tiếp thị và chuyển giao công nghệ; thông quan hợp đồng vay; mua, bán tài sản có giá trị lớn;
- d) Quyết định tăng hoặc giảm, chuyển nhượng Vốn điều lệ, quyết định thời điểm và phương thức huy động thêm vốn;
- e) Quyết định bổ nhiệm, miễn nhiệm, tuyển dụng và chấm dứt hợp đồng lao động đối với một số chức danh được Điều lệ công ty quy định thuộc thẩm quyền của Hội đồng thành viên;
- f) Quyết định mức lương, thưởng, thù lao và lợi ích khác đối với Chủ tịch Hội đồng thành viên, thành viên Hội đồng thành viên, Giám đốc, Phó Giám đốc, các Trưởng phòng và chức danh Hội đồng thành viên bổ nhiệm;
- g) Thông qua báo cáo tài chính hằng năm, phương án sử dụng và phân chia lợi nhuận sau thuế cũng như phương án xử lý lỗ của công ty;
- h) Quyết định cơ cấu tổ chức quản lý của công ty;
- i) Quyết định thành lập công ty con, chi nhánh, văn phòng đại diện;

Sửa đổi, bổ sung Điều lệ;

Quyết định tổ chức lại công ty;

Quyết định mở tài khoản ngân hàng của công ty.

1.7.2.2 Giám đốc

- a) Tổ chức thực hiện các quyết định, nghị quyết của Hội đồng thành viên;
- b) Là người Đại diện theo pháp luật của công ty;
- c) Quyết định các vấn đề liên quan đến hoạt động kinh doanh hàng ngày của công ty;
- d) Tổ chức thực hiện kế hoạch, phương án kinh doanh và đầu tư của công ty đã được Hội đồng thành viên phê duyệt;
- e) Quy định và ban hành quy chế quản lý nội bộ công ty;

- f) Chỉ đạo và chủ trì xây dựng kế hoạch quân sự, kế hoạch SXKD, CTĐ – CTCT, chiến lược phát triển công ty; công tác quy hoạch, đầu tư, xây dựng cơ bản, mua sắm thiết bị, tổ chức biên chế, xây dựng lực lượng, tuyển dụng lao động, tài chính, tiền lương;
- g) Bỏ nhiệm, miễn nhiệm các chức danh quản lý trong công ty, trừ các chức danh được bỏ nhiệm, miễn nhiệm của Hội đồng thành viên và cấp trên;
- h) Ký kết hợp đồng theo thẩm quyền và chịu trách nhiệm trước Hội đồng thành viên;
- i) Quyết định giải pháp marketing và phát triển thị trường;
- j) kiến nghị phương án cơ cấu tổ chức công ty;
- k) Trình báo cáo quyết toán tài chính 06 tháng và hàng năm lên Hội đồng thành viên; ký tất cả sổ sách, báo cáo tài chính, kế toán theo quy định của pháp luật;
- l) Kiến nghị phương án sử dụng lợi nhuận hoặc xử lý lỗ trong kinh doanh.

1.7.2.3 Phòng Kế hoạch - Kinh doanh:

- a) Tham mưu cho Đảng ủy, Ban Giám đốc về công tác SXKD; lập kế hoạch đầu tư phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh, khai thác cầu tàu, bến bãi, kho vận, logistics, hợp đồng, thương vụ, pháp chế, văn phòng; tổ chức thực hiện các hoạt động kinh doanh – đối ngoại, nghiên cứu thị trường, năng lực cạnh tranh, nhu cầu khách hàng để đề xuất cải tiến, quảng bá giới thiệu dịch vụ nhằm tăng khả năng cạnh tranh và hiệu quả của hoạt động sản xuất kinh doanh;
- b) Chủ trì việc xây dựng kế hoạch SXKD năm; lập các kế hoạch phát triển quản lý kinh doanh khai thác; soạn thảo Hợp đồng và quản lý các hợp đồng dịch vụ;
- c) Phối hợp với các đơn vị chức năng trong đơn vị và TCT xây dựng, điều chỉnh kịp thời biểu giá đối nội, chính sách khai thác, giá cả dịch vụ.
- d) Xây dựng kế hoạch đầu tư, phát triển dự án hợp tác kinh doanh, thủ tục đấu thầu lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ, tài sản, trang thiết bị... theo yêu cầu của Ban Giám đốc;
- e) Thực hiện truyền thông tiếp thị, xây dựng và phát triển thương hiệu công ty, quan hệ công chúng. Nghiên cứu và phân tích thị trường; xây dựng hệ thống quản lý quan hệ khách hàng.

1.7.2.4 Phòng Tổ chức lao động – Tiền lương

- a) Thực hiện kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng nâng bậc nhằm nâng cao trình độ, chuyên môn nghiệp vụ cho CB, CNV phù hợp và đáp ứng yêu cầu sản xuất;
- b) Thực hiện chế độ chính sách của Nhà nước, Quân đội và của công ty đối với người lao động; Soạn Hợp đồng lao động; giải quyết các chính sách về bảo hiểm xã hội; tính lương, thưởng cho cán bộ, công nhân viên, người lao động Công ty.
- c) Chủ động phối hợp tốt với các cơ quan, đơn vị đóng quân trong địa bàn giải quyết các vấn đề phát sinh liên quan đến ANTT, xây dựng địa bàn đóng quân an toàn. Tổ chức bảo vệ, tuần tra canh gác, kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ người, phương tiện ra vào, lưu trú trong cảng, không để xảy ra mất mát, cháy nổ, đảm bảo an toàn cho đơn vị và hàng hóa, kho hàng.
- d) Tham mưu cho Ban giám đốc về các vấn đề liên quan đến chế độ, quyền lợi của người lao động trong Công ty.

1.7.2.5 Phòng Tài chính kế toán:

- a) Là cơ quan tham mưu cho Đảng ủy, Ban Giám đốc về công tác Tài chính – Kế toán của công ty đồng thời chịu sự chỉ đạo về nghiệp vụ của cơ quan tài chính cấp trên;
- b) Tổ chức nguồn vốn tiền tệ bảo đảm cho quá trình SXKD của công ty không bị gián đoạn;
- c) Mở sổ sách kế toán đúng quy định của Bộ Tài chính. Ghi chép đầy đủ chính xác các phát sinh công tác tài chính liên quan tới hoạt động SXKD và các hoạt động khác của đơn vị, đúng chế độ quy định:
 - Lập kế hoạch thu chi tài chính năm;
 - Chấp hành các chế độ thuế với Nhà nước;
 - Kế toán và quyết toán tài chính năm theo quy định;
 - Nộp các khoản tiền thuê cảng theo Hợp đồng;
 - Tổ chức thanh toán kịp thời đầy đủ, đúng hạn, đúng chế độ chính sách các khoản phải thanh toán của công ty;
 - Tổ chức quản lý vốn và tài sản, quản lý chi phí và thực hiện nghiệp vụ ngân hàng có liên quan;

- Tổ chức, kiểm tra, kiểm soát, kiểm toán đối với hoạt động tài chính của các Phòng, Ban và các tổ chức trong công ty;

- Lập báo cáo tài chính, báo cáo kết quả SXKD theo quy định;

c) Cân đối các nghiệp vụ phát sinh trên sổ sách kế toán, tham gia kiểm kê đánh giá lại các loại vật tư, hàng hóa tài sản lưu động thuộc nguồn vốn lưu động, tài sản cố định, định kỳ hàng năm theo quy định, lập các báo cáo, kiểm kê, theo đúng mẫu quy định của chế độ tài chính kế toán doanh nghiệp.

d) Trích lập và sử dụng các loại quỹ đúng chế độ, đúng mục đích;

e) Cung cấp các số liệu, tài liệu cho việc điều hành hoạt động SXKD; kiểm tra và phân tích hoạt động kinh tế, tài chính; phục vụ việc theo dõi thực hiện kế hoạch; phục vụ công tác thống kê thông tin kinh tế.

1.7.2.6 Phòng Điều độ:

a) Tham mưu trực tiếp cho Ban Giám đốc. Chỉ huy điều hành mọi hoạt động trong dây chuyền sản xuất của đơn vị (thông qua Trung tâm Điều hành sản xuất); phối hợp triển khai các phương án tiếp nhận tàu, xếp dỡ, giao nhận, quản lý hàng hóa; cải tiến quy trình, thủ tục giao nhận góp phần khai thác tối đa năng lực của cảng, đảm bảo an toàn sản xuất, cầu bến, kho tàng, hàng hóa, phương tiện, con người. Quản lý giá, thu đúng, thu đủ, đảm bảo nguyên tắc;

b) Chịu trách nhiệm tổ chức quản lý điều hành cầu bến, xếp dỡ và khai thác kho, bãi, các phương tiện cơ giới xếp dỡ và các hoạt động dịch vụ theo chức năng ngành nghề hoạt động của công ty.

c) Lập các kế hoạch tiếp nhận tàu, phương án xếp dỡ – giao nhận, bảo quản

hàng hóa tại kho, bãi; tổ chức thực hiện các hợp đồng kinh tế, dây chuyền sản xuất; điều hành hoạt động xếp dỡ, đảm bảo an toàn sản xuất, hàng hóa, phương tiện, con người, khoa học, hợp lý, tiết kiệm.

d) Xây dựng các quy trình tác nghiệp và thường xuyên cải tiến quy trình sản xuất để nâng cao hiệu quả khai thác cầu bến, kho, bãi;

- e) Quy hoạch cầu bến, kho, bãi hàng; điều hành sử dụng hợp lý các phương tiện, lực lượng lao động, tăng năng suất xếp dỡ;
- f) Phân tích, đánh giá hiệu quả khai thác cảng, chủ động đề xuất đầu tư phát triển các phương án sản xuất có hiệu quả cao;
- g) Quản lý, điều hành công tác thương vụ – thu ngân;
- h) Trực tiếp điều hành lực lượng bốc xếp, đảm bảo hoạt động sản xuất thông suốt. Phối hợp tốt với hãng tàu, khách hàng, Cụm cảng Tân cảng – Cái Mép, cảng Cát Lái, các ICD và các cơ quan hữu quan, trong công tác điều hành sản xuất chung toàn Tổng công ty TCSG và giải quyết các sự cố hiện trường phát sinh trong sản xuất. Trực tiếp giải quyết các tranh chấp về thương vụ với khách hàng, hãng tàu và các đội xếp dỡ trong phạm vi được phân công;
- i) Chịu trách nhiệm trước Ban Giám đốc về quản lý sản lượng, chi phí trong sản xuất, an toàn hàng hóa, an toàn lao động, PCCN, quản lý trang thiết bị CNTT, đảm bảo “giữ tốt dùng bền, an toàn, tiết kiệm”;
- j) Phối hợp các cơ quan chức năng của đơn vị và Tổng công ty TCSG thực hiện công tác huấn luyện bồi dưỡng nâng cao nghiệp vụ, cải tiến quy trình sản xuất, giao nhận hàng hóa đạt hiệu quả kinh tế cao.

1.7.2.7 Phòng Kỹ thuật – Cơ giới:

- a) Tham mưu cho Ban Giám đốc về công tác kỹ thuật, quản lý khai thác phương tiện, thiết bị; công tác xếp dỡ hàng hóa tại cầu bến, kho, bãi hàng; công tác sửa chữa đảm bảo kỹ thuật, vật tư cho phương tiện thiết bị của cảng;
- b) Quản lý và khai thác tốt các phương tiện, thiết bị phục vụ xếp dỡ, sản xuất của cảng đảm bảo “giữ tốt dùng bền, an toàn, tiết kiệm”;
- c) Xây dựng kế hoạch điều hành phương tiện (thông quan kế hoạch sản xuất của Phòng Điều độ) bố trí lực lượng sản xuất hợp lý, khoa học, hiệu quả;
- d) Tổ chức thực hiện các phương án xếp dỡ, giao nhận hàng hóa, kế hoạch sản xuất của cảng;

e) Chủ trì công tác bảo dưỡng, kiểm tra định kỳ, đột xuất tình trạng an toàn kỹ thuật phương tiện, lập sổ sách báo cáo đánh giá tình trạng kỹ thuật của phương tiện thiết bị hàng ngày báo cáo Ban Giám đốc và TTĐHSX;

f) Lập kế hoạch sửa chữa, bảo dưỡng, đại tu phương tiện, thiết bị không làm ảnh hưởng sản xuất;

g) Lập kế hoạch đề xuất mua vật tư và tạm trữ vật tư các loại phục vụ sửa chữa, thay thế phương tiện, thiết bị đảm bảo sản xuất;

h) Đánh giá, báo cáo chất lượng phương tiện, thiết bị theo định kỳ và phối hợp các đơn vị kiểm kê phương tiện, thiết bị đơn vị.

Ngoài ra có nhân viên 03 hợp tác xã bốc xếp: Hợp tác xã Đại Đồng Container, Tân cảng số1, Hiệp Thành số 3 thực hiện nhiệm vụ xếp dỡ, bảo quản container theo hợp đồng của Cảng.

Chi cục Hải quan Cái Mép thuộc Cục hải quan tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu;

Đại diện biên phòng cửa khẩu, Cảng vụ, kiểm dịch khu vực Cái Mép - Thị Vải.

1.7.2.8 Phòng hành chính hậu cần:

a) Tham mưu và chịu trách nhiệm trước Đảng uỷ, Ban Giám đốc về công tác Hành chính - Hậu cần (quân y, đảm bảo an toàn đơn vị), tiền lương, tổ chức biên chế, tuyển dụng, quản lý lao động, huấn luyện đào tạo (chuyên môn nghiệp vụ và quân sự);

b) Hướng dẫn, kiểm tra và tổ chức thực hiện các nghiệp vụ về công tác cải cách hành chính, pháp chế, văn thư, bảo mật, hành chính, phòng và khám chữa bệnh;

c) Thực hiện công tác quản lý, bố trí doanh trại, điện nước hợp lý, duy tu sửa chữa thường xuyên; đề xuất lập kế hoạch mua sắm và quản lý trang bị, doanh cụ, doanh trại, văn phòng phẩm, phục vụ hành chính - hậu cần, đảm bảo điều kiện làm việc cho người lao động;

d) Lưu trữ hồ sơ, cập nhật hồ sơ và quản lý CB, CNV qua hồ sơ.

e) Quản lý xăng dầu đúng chế độ quy định; tổ chức quản lý, thông, giữ xe nội bộ. Quản lý tài sản của đơn vị và chủ trì công tác kiểm kê định kỳ hàng năm;

1.8 Đánh giá chung kết quả hoạt động sản xuất trong 6 tháng đầu năm 2023

Bảng 1.4: Đánh giá chung kết quả sản xuất kinh doanh công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng CMTV 6 tháng đầu năm 2023

Đơn vị tính: Triệu đồng

Chỉ tiêu	Mã số	6T/2023	6T/2022	Chênh lệch	So sánh (%)
1	2	3	4	5	
1. Doanh thu bán hàng hoá và cung cấp dịch vụ	1	519,018	365,224	153,793	142.11
2. Các khoản giảm trừ doanh thu	2	-	-		
3. Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ	10	519,018	365,224	153,793	142.11
4. Giá vốn hàng bán	11	463,765	417,705	46,059	111.03
5. Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ	20	55,252	-52,481	2,771	-105.28
6. Doanh thu hoạt động tài chính	21	1,665	1,811	-146	91.93
7. Chi phí tài chính	22	1,010	239	770	421.00
8. Chi phí bán hàng	24	2,674	2,245	428	119.08
9. Chi phí quản lý doanh nghiệp	25	17,048	18,632	-1,583	91.50
10. Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh	30	36,185	-71,787	-35,602	-50.41
11. Thu nhập khác	31	7,236	328	6,908	2203.59
12. Chi phí khác	32	673	3,063	-2,389	21.99
13. Lợi nhuận khác	40	6,562	-2,734	3,828	-239.98

14. Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế	50	42,748	-74,522	-31,773	-57.36
15. Lợi nhuận sau thuế	60	42,748	-74,522	-31,773	-57.36

(nguồn: p.kế hoạch kinh doanh công ty)

Qua bảng kết quả kinh doanh của công ty ta thấy 6 tháng đầu năm 2023 so với năm 2022 giảm mạnh. Cụ thể lợi nhuận giảm 31,773,915,251 vnd tương ứng 57.36% . Nguyên nhân khách quan do biến động địa chính trị thế giới, lạm phát và chính sách “Zero Covid” tại Trung Quốc. Các nhân tố bất lợi dồn dập xuất hiện, đan xen phức tạp khiến cho vấn đề lạm phát và suy thoái càng trở nên khó giải quyết hơn. Đồng thời lạm phát tăng nhanh buộc ngân hàng trung ương các nước nhiều lần tăng mạnh lãi suất, nhưng cuộc xung đột Ukraine kéo dài, chính sách “Zero Covid” buộc Trung Quốc nhiều lần áp dụng chính sách phong tỏa khiến nguồn cung, các chuỗi cung ứng tiếp tục ở trạng thái khan hiếm, đứt gãy, nguy cơ giá cả vẫn sẽ ở mức cao ngay cả khi chính sách tiền tệ được thắt chặt.

Tuy nhiên doanh thu bán hàng hoá và cung cấp dịch vụ 6 tháng đầu năm 2023 tăng 153,793,817,540 vnd tương ứng 142,11% so với năm 2022 và thu nhập khác tăng nhẹ 6,908,136,301 vnd . Nguyên nhân do chính sách của cảng đề ra do chất lượng dịch vụ của công ty thật sự tốt nên đã thu hút được nhiều khách hàng và với hơn 12 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực khai thác cảng và logistics, công ty đã có một vị trí nhất định trong thị trường trong nước. Nhìn chung, doanh thu tăng là một tín hiệu tốt cho thấy công ty đã nỗ lực không ngừng trong bối cảnh phải cạnh tranh với rất nhiều công ty đối thủ khác trong khu vực.

Giá vốn hàng bán của công ty bao gồm giá vốn dịch vụ vận tải, xếp dỡ; giá vốn dịch vụ depot và giá vốn dịch vụ khác. So với 6 tháng đầu năm 2023 với năm 2022 tăng 46,059,984,488 đồng tương ứng 111.03 %. Nguyên nhân làm cho giá vốn hàng bán tăng là do giá vốn dịch vụ vận tải, xếp dỡ và giá vốn dịch vụ depot tăng. Giá xăng dầu trong năm 2023 tăng mạnh, mà đây cũng chính là nguyên vật liệu chính của công ty trong hoạt động sản xuất kinh doanh nên việc xăng dầu tăng dẫn đến giá nguyên vật liệu và chi phí giá vốn về cước vận chuyển tăng, dẫn đến khoản mục giá vốn dịch vụ vận tải, xếp dỡ cũng tăng lên theo. Ngoài ra, trong năm qua công ty đã mua sắm đầu tư thêm phương tiện, trang thiết bị (cầu bãi, xe nâng,...) phục vụ công tác xếp dỡ hàng hóa và còn chi cho việc nâng

cấp nền bãi, đường giao thông nội bộ nên đã làm giá vốn hàng bán tăng lên so với năm 2023.

Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ là khoản chênh lệch giữa doanh thu thuần và giá vốn hàng bán. Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ năm 6 tháng đầu năm 2023 là giảm 2,771,415,798 đồng với năm 2022. Nguyên nhân của sự sụt giảm này là do doanh thu thuần bán hàng và cung cấp dịch vụ tăng, giá vốn hàng bán cũng tăng nhưng giá trị tăng của giá vốn hàng bán cao hơn doanh thu thuần nên làm cho lợi nhuận gộp sụt giảm.

Doanh thu hoạt động tài chính bao gồm lãi tiền gửi ngân hàng; cổ tức, lợi nhuận được chia; lãi chênh lệch tỷ giá phát sinh; lãi chuyển nhượng công ty liên kết; lãi chênh lệch tỷ giá chưa thực hiện. Doanh thu hoạt động tài chính của công ty 6 tháng đầu năm 2023 giảm 146,204,547 đồng tương ứng 91.93 %. Có ba nguyên nhân làm cho doanh thu hoạt động tài chính giảm đó là: thứ nhất, có sự biến động về tỷ giá hối đoái nên phần thu chênh lệch tỷ giá giảm theo. Thứ hai, lãi suất tiền gửi ngân hàng trong năm 2023 thấp hơn năm 2022 nên doanh thu từ khoản này cũng tăng. Thứ ba, khoản cổ tức, lợi nhuận được chia giảm so với năm trước.

Chi phí bán hàng 6 tháng đầu năm 2023 tăng 428,494,247 vnd tương ứng 119,08% so với năm 2022. Chi phí bán hàng của công ty bao gồm chi phí hoa hồng, chi phí dịch vụ mua ngoài và các chi phí khác. Đây chủ yếu là những khoản hoa hồng mà công ty trả cho khách hàng, hãng tàu để giữ mối quan hệ tốt với họ nhằm tạo nguồn hàng đến công ty thường xuyên, liên tục và ổn định. Nguyên nhân chi phí bán hàng giảm là do các chi phí hoa hồng và chi phí dịch vụ mua ngoài giảm so với năm trước. Xét về lượng, chi phí bán hàng giảm là một biểu hiện tích cực cho thấy công ty đã kiểm soát, quản lý chi phí tốt hơn, cắt giảm được những khoản chi phí không cần thiết. Mặt khác, muốn tăng doanh thu thì công ty phải tăng cường marketing, quảng bá sản phẩm vì sản phẩm của công ty đặc thù là sản phẩm dịch vụ xếp dỡ hàng hóa và dịch vụ logistics.

Chi phí quản lý doanh nghiệp 6 tháng đầu năm 2023 giảm 1,583,896,274 vnd so với năm 2022. Chi phí quản lý doanh nghiệp gồm chi phí lương cho nhân viên; chi phí đồ dùng văn phòng; chi phí khấu hao tài sản cố định; thuế, phí và lệ phí; dự phòng phải thu khó đòi;

chi phí dịch vụ mua ngoài và các chi phí khác .. Những khoản chi phí này đều giảm so với năm trước chứng tỏ công ty có chính sách hợp lý trong quá trình sản xuất.

Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh là khoản chênh lệch giữa lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ, lợi nhuận hoạt động tài chính với chi phí bán hàng – quản lý doanh nghiệp. Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh 6 tháng đầu năm 2023 so với năm 2022 tăng 35,602,123,003 đồng . Nguyên nhân lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh của công ty tăng chủ yếu là do sự tăng trưởng mạnh của lợi nhuận hoạt động tài chính và sự sụt giảm của chi phí bán hàng trong năm 2023.

Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế là chỉ tiêu quan trọng để đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh của công ty. Nếu xét về khía cạnh các yếu tố cấu thành thì tổng lợi nhuận kế toán trước thuế được xác định bằng tổng của lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh và lợi nhuận khác. Vì vậy, tổng lợi nhuận kế toán trước thuế chịu ảnh hưởng bởi cả hai khoản lợi nhuận trên và các yếu tố ảnh hưởng đến cả hai khoản lợi nhuận ấy. Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế của công ty 6 tháng đầu năm 2023 so với năm 2022 31,773,915,251 đồng tương ứng 57.36 % .Nguyên nhân Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế tăng là do lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh và lợi nhuận khác của công ty đều tăng so với 6 tháng năm 2022. Và lý do lợi nhuận tăng là cảng tập trung phát triển mạnh bãi, xếp dỡ container trong bãi, bến sà lan, cầu tàu,..là một mắt xích quan trọng đóng vai trò trung chuyển hàng hóa xuất nhập tàu giữa các cảng lớn và Cát Lái; là trung tâm lưu giữ và phân phối hàng hóa khu vực Bà Rịa – Vũng Tàu. Hơn nữa, cảng chú trọng công tác bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ cho lực lượng lao động trẻ của công ty cũng như việc tuyển dụng lao động chất lượng cao nhằm tạo nguồn nhân lực cho các dự án phát triển trong tương lai. Ứng dụng thành tựu công nghệ 4.0 vào công tác quản trị doanh nghiệp và điều hành sản xuất. Đặc biệt, Tập trung tìm kiếm, nghiên cứu các dự án khai thác kho, bãi có tính khả thi cao để đầu tư. Cùng với đó phối hợp với trung tâm logistics của Tổng công ty từng bước chiếm lĩnh thị phần logistics tại khu vực phía Nam.

Nhìn chung, 6 tháng đầu năm 2023 so với năm 2022 lợi nhuận của công ty tăng doanh thu tăng. Trong điều kiện cạnh tranh ngày càng gay gắt về giá dịch vụ, thị trường, ảnh hưởng biến động địa chính trị thế giới ... nhưng công ty vẫn đạt được một số thành công nhất định. Điều đó chứng tỏ sự nỗ lực rất lớn không chỉ của Ban lãnh đạo công ty mà

còn của cả tập thể cán bộ quản lý, đội ngũ nhân viên đã góp phần đưa công ty ngày càng phát triển. Bên cạnh những mặt tích cực đó, cũng còn không ít những trở ngại mà công ty phải đối mặt như việc giá xăng dầu tăng cao, sự chênh lệch tỷ giá ngoại tệ,... Tất cả những khó khăn trên đã ảnh hưởng không nhỏ đến việc thực hiện nhiệm vụ cũng như ảnh hưởng đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của công ty trong năm 2023. Công ty cần đưa ra những biện pháp khắc phục cụ thể những mặt hạn chế còn tồn đọng trong phương hướng, kế hoạch kinh doanh cho kỳ sau.

1.8.1 Đặc điểm tình hình

Thuận lợi:

- Đơn vị luôn nhận được sự quan tâm chỉ đạo thường xuyên của Đảng ủy, HĐQT, BTGD TCT và các phòng ban nghiệp vụ.
- Sự hợp tác chặt chẽ, của các công ty thành viên, đặc biệt là các Cảng TCCT, TCIT trong cụm cảng Cái Mép, sự hỗ trợ của các cơ quan hữu quan như: Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam, Lãnh đạo Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, Cục Hải quan Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, sự tin tưởng, thiện chí hợp tác, gắn bó lâu dài, chiến lược của các hãng tàu.
- Cán bộ CNV, NLĐ trong công ty luôn nêu cao tinh thần đoàn kết, ý chí vượt khó, năng động, sáng tạo, tự chủ và nhiệt huyết, thực hiện tốt các phong trào thi đua quyết thắng.

Khó khăn:

- Tình hình chiến tranh Nga – Ucraina chưa có dấu hiệu dừng lại, lạm phát gia tăng đã tác động đáng kể đến nhu cầu tiêu dùng toàn cầu, đặc biệt là tại thị trường Châu Âu và Hoa Kỳ;
- Cảng TCTT gặp nhiều hạn chế về cơ sở hạ tầng, trang thiết bị xếp dỡ. Chiều dài cầu bến 600m, chưa có bến sà lan chuyên dụng nên việc khai thác tàu và sà lan gặp nhiều bất lợi, đặc biệt là khi các hãng tàu tiếp tục xu hướng nâng kích cỡ tàu. Ngoài ra hiện tại cảng TCTT chỉ tiếp nhận được cỡ tàu tối đa 160.000 DWT nên việc tiếp nhận các tuyến dịch vụ mới có trọng tải lớn hơn 160.000 DWT là rất khó khăn. Bên cạnh đó là sự thiếu đồng bộ và hạn chế về năng lực của thiết bị;

- Sự cạnh tranh tại thị phần hàng hóa container xuất nhập khẩu khu vực Cái Mép – Thị Vải vẫn tiếp tục diễn ra gay gắt. Mặt khác các cảng tại khu vực CMTV đều có liên doanh liên kết với các hãng tàu lớn, dẫn đến việc Cảng TCTT phải nỗ lực không ngừng để giữ được các tuyến dịch vụ hiện hữu.

- Ngày 18/2, tại thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) phối hợp với UBND tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu đã khởi công Dự án đầu tư xây dựng công trình nâng cấp luồng Cái Mép-Thị Vải đoạn từ phao số 0 đến khu bến cảng container Cái Mép. Các tuyến luồng được nạo vét đến độ sâu 15,5m để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa cho các tàu container cỡ lớn từ 160.000 DWT đến 200.000 DWT hoạt động an toàn; đồng thời tạo động lực thúc đẩy tiến trình đầu tư các dự án trong khu vực, phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, tăng cường năng lực vận tải thủy của toàn tuyến luồng ra vào khu vực cảng Cái Mép-Thị Vải.

- Container rỗng dư thừa cao tại các cảng Trung Quốc dẫn đến mối lo ngại về việc dư thừa container rỗng quá nhiều, khi mức giá cước vận chuyển trở lại mức thấp trước đại dịch Covid-19. Theo World Container Index, ước tính rằng nguồn cung container rỗng bị dư thừa đến 6 triệu TEUs. Lượng rỗng tồn tại TCTT hiện đang chiếm 40% dung lượng bãi, chủ yếu là rỗng của các hãng tàu: ONE, COS, OOCL. Trong tháng 02 và tháng 03, số lượng khách hàng đến nhận cấp rỗng tại TCTT tăng lên so với trước. Sản lượng rỗng chiếm 76.41% sản lượng hàng nhập về TCTT. Tình hình bãi tại các ICDs cũng đang tồn rỗng cao, ảnh hưởng đến năng suất giải phóng tàu và phát sinh thêm các chi phí đảo chuyển giao cont cho khách hàng.

Kết quả SXKD 6 tháng đầu năm 2023

- Trong sáu tháng đầu năm 2023: Số chuyến tàu tiếp nhận là 425 chuyến (trong đó: 197 tàu mẹ, 228 tàu trung chuyển).

- Sản lượng thông qua bằng container: 400.006 teus đạt 72,73% KH năm và tăng 145.423 teus; đạt 157,12% so với cùng kỳ 2022.

- Năng suất bình quân GPT Net đạt 117,78 moves/h; NS GPT portstay đạt 90,78 moves/h.

+ Tàu có năng suất Net cao nhất: SEASPAN CHIBA / V.0073E / ZIM / ZXB
NS Net: 163,98 Moves/h, NS Portstay: 151,17 Moves/h.

- + Tàu có năng suất Portstay cao nhất: Tàu COSCO ENGLAND /V.056W-057E / OCL/ PVCS: NS Net: 162,18 Moves/h, NS Portstay:155,13 Moves/h.
- Công tác VCVN: Cảng tiếp nhận tổng số 2461 lượt sà lan, trong đó tiếp nhận 2246 sà lan cảng và 215 lượt sà lan ngoài. Sản lượng đạt 284.639 teus.

Bảng 1.5: Số lượng teus tiếp nhận từ các tuyến vận tải

Đơn vị tính: TEUS

Năm 2023	Tháng						Tổng
	1	2	3	4	5	6	
AAC	2.886	3.511	5.413	21.582	5.388	12.000	50.780
ADHOC		4.247	2.338	1.151		1.811	9.547
AEU7						-	-
AWES	2.270	1.072	2.452	3.584	4.528	5.003	18.909
CI1	1.480	1.038	3.373	305	971	870	8.037
CTP (TPV CŨ)	3.024	3.740	4.381	5.323	4.565	3.195	24.228
GOL	3.436	2.583	4.984	2.616	3.365	3.940	20.924
JSM (JID CŨ)	6.776	5.313	6.130	5.121	10.092	5.884	39.316
JTV1	3.296	2.882	3.240	3.697	3.409	2.971	19.495
NDI - XLA						800	800
PVCS	12.520	18.062	28.391	26.973	15.940	15.674	117.560
USEC2	8.665	10.112	10.114	6.699	12.957	6.143	54.690
ZXB	3.003		8.908	8.448	5.519	9.842	35.720
ZX2							-
Tổng	47.356	52.560	79.724	85.499	66.734	68.133	400.006

(nguồn: công ty)

- Tuyến PVCS là tuyến quan trọng nhất tại cảng, chiếm gần 1/3 tổng số TEUs. Cần duy trì và phát triển thêm các dịch vụ hỗ trợ tuyến này.
- USEC2, AAC, và JSM (JID cũ) là các tuyến phụ trọng yếu, cần đảm bảo tính ổn định và khai thác tiềm năng tăng trưởng.
- Các tuyến nhỏ hơn như ZXB, AWES, và CII cũng đóng góp một phần quan trọng, nên được quản lý để tối ưu hóa hiệu suất.
- Thời điểm tháng 3 và tháng 4 có lượng hàng hóa cao nhất, thể hiện xu hướng mùa vụ cần được tính đến khi lập kế hoạch.

Bảng 1.6: Kết quả 6 tháng đầu năm 2022 với 6 tháng đầu năm 2023

TT	CHỈ TIÊU	6 THÁNG ĐẦU NĂM 2022	6 THÁNG ĐẦU NĂM 2023	So sánh (%)	Chênh lệch	KẾ HOẠCH 2023	So sánh với kế hoạch 2023 (%)
1	Số chuyển tàu:	249.0	426.0	171.08	177.0	636	66.98
	- Tàu mẹ	151.0	197.0	130.46	46	323	60.99
	- Feeder	98.0	228.0	232.65	130	300	76.00
	- Hàng rời	12.0	1.0	8.33	-11	13	7.69
2	Sản lượng	254,583.0	391,873.0	153.93	137290	550	71,249.64
	- Tàu mẹ	242,029.0	371,524.0	153.50	129495	517.5	71,792.08
	- Feeder	12,554.0	20,349.0	162.09	7795	32.5	62,612.31
	- Hàng rời (Tấn)	99,874.0	25,996.0	26.03	-73878	180	14,442.22

(nguồn: Công ty)

- Lương bình quân của NLĐ trong 6 tháng đầu năm 2023 đạt 17,41tr tăng 37,06% so với cùng kỳ năm 2022. Lương bình quân toàn doanh nghiệp 6 tháng đầu năm 2023 đạt 17,46tr tăng 39% so với cùng kỳ năm 2022.

1.8.2 Đánh giá kết quả thực hiện

1.8.2.1. Các giải pháp đã thực hiện trong 6 tháng đầu năm 2023

- Cảng TCTT đã đàm phán thành công với Cảng CMIT và VNL v/v vận chuyển container rỗng qua cổng nội bộ và đường nội bộ để lưu tại bãi Hưng Thái, giúp giảm lượng rỗng tồn, tăng dung tích bãi để tiếp nhận hàng nhập, đảm bảo năm suất giải phóng tàu và hàng theo cam kết về chất lượng dịch vụ.

- Quyết liệt làm việc với TC - HICT về việc bồi thường cầu thay thế cầu Q15 vào tháng 10/2023, nâng tổng số cầu bờ khai thác lên 07 cầu, gia tăng năng lực giải phóng tàu tại Cảng TCTT.

- Cảng TCTT đã tích cực làm việc với các Hãng tàu trong việc ký kết các biên bản xác nhận về việc tách giá xếp dỡ và vận chuyển trong tổng đơn giá vận chuyển hợp đồng để làm căn cứ báo cáo CHH.

1.8.2.2. Các kết quả đã đạt được trong 6 tháng đầu năm 2023:

- Hoạt động SXKD của Công ty đạt hiệu quả cao, có nhiều chuyển biến tích cực, sản lượng tăng cao trong khi các cảng trong khu vực giảm. Đặc biệt tháng 4/2023 đạt mức kỷ lục về sản lượng (85.499 teus). Đơn vị 04 tháng liên tiếp được bình xét hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. ``

- Cảng TCTT đã nhận được sự tin tưởng tuyệt đối của Hãng tàu COS/OCL khi đang tiếp nhận 05/07 tuyến dịch vụ của hai Hãng tàu này tại khu Cái vực Mép – Thị Vải. Sản lượng các tuyến dịch vụ đang dần ổn định với lịch cập đều đặn 05 chuyến/tuần, không có tàu bỏ chuyến.

- Lương bình quân của NLĐ trong 6 tháng đầu năm 2023 đạt 16,7tr tăng 31,42 % so với cùng kỳ 2022. Lương bình quân của toàn doanh nghiệp 6 tháng đầu năm 2023 đạt 16,8tr tăng 33% so với cùng kỳ năm 2022. Tập thể Ban Lãnh đạo, NLĐ đoàn kết, kỷ luật, tập trung cao độ hoàn thành nhiệm vụ SXKD của toàn đơn vị.

1.9 Dự báo 6 tháng cuối năm 2023

1.9.1 Tình hình chung:

Khó khăn:

- Cuộc xung đột tại U-crai-na vẫn là nguyên nhân gây ảnh hưởng tiêu cực với châu Âu và các nước có thu nhập thấp. Mặc dù giá năng lượng đã giảm nhưng nhu cầu năng lượng của Trung Quốc tăng khiến giá có thể tăng đột biến. Do đó, khi giá lương thực và nhiên liệu tăng cao, tình trạng bất ổn xã hội có thể gia tăng trong nửa cuối năm 2023. Tình trạng khủng hoảng nợ công của Mỹ, và lạm phát kéo dài tại các nước Châu Âu cũng khiến cho thị trường bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Sức mua các thị trường tiêu dùng truyền thống giảm mạnh, ảnh hưởng đến lưu thông hàng hóa mậu dịch toàn thế giới. Các Hãng tàu phải đối mặt với khủng hoảng giá cước vận chuyển 1 cách trầm trọng. Giá cước thấp kỷ lục, đã có lúc giảm hơn 90% so với thời kỳ cao điểm của năm 2021 và 2022, dẫn đến việc các tuyến dịch vụ vận chuyển có thể bị kéo dài thời gian vận chuyển để thu hút thêm hàng, sáp nhập hoặc giả thể tuyến dịch vụ.

- Các Cảng tại khu vực CM-TV (ngoại trừ Cảng TCTT) hiện đang đối mặt với việc giảm sản lượng trong suốt 6 tháng đầu năm 2023 và được dự báo sẽ tiếp tục giảm trong nửa cuối năm 2023. Đồng thời cạnh tranh của các các cảng trong khu vực CM-TV sẽ ngày càng trở lên gay gắt khi Cảng GML công bố việc triển khai xây dựng giai đoạn 2, kéo tổng chiều dài cầu bến của toàn bộ dự án lên 1,5km với năng lực đón tàu lên đến 250.000 DWT.

- Các trang thiết bị khai thác tại Cảng TCTT đã bước vào giai đoạn cần phải bảo dưỡng, sửa chữa lớn, dẫn đến ảnh hưởng trực tiếp đến công tác giải phóng tàu, đặc biệt đối với những tàu có sản lượng lớn của tuyến dịch vụ PVCS và AWE4.

Thuận lợi:

- Cảng TCTT tiếp tục nhận được sự ủng hộ của Đảng Ủy, Ban TGD, của các cơ quan đơn vị trong hệ thống TCT TCSG nhằm nâng cao sức mạnh hệ thống, tận dụng năng lực hiện tại, tối ưu hóa các giải pháp SXKD.

- Cảng TCTT vẫn duy trì 09 tuyến dịch vụ/tuần. Mức sản lượng dự kiến sẽ duy trì ở mức 60.000 teus/tháng từ tháng 06 đến tháng 12 và Cảng TCTT dự kiến sẽ vượt mức sản lượng theo kế hoạch đã đặt ra.

- Cảng TCTT đang tập trung cao độ vào việc nâng cao chất lượng dịch vụ để gia tăng uy tín với các Hãng tàu, trong đó đặc biệt là công tác VCVN theo đúng cam kết 48 giờ sau giờ tàu cập.

- Cảng TCTT tiếp tục hợp tác cầu bên với Cảng CMIT và Bến Hưng Thái để nâng cao năng lực khai thác tàu đặc biệt trong điều kiện lịch cầu bến căng thẳng, tăng dung tích bãi lưu trữ container, tiếp nhận hàng hóa tốt hơn.

- chi phí và thời gian vận chuyển. Đàm phán hợp tác với SSIT về khai thác sà lan và thuê bãi khi cần; tiếp tục duy trì hiệu lực hợp đồng khai thác sà lan tại cảng VNL; tiếp tục nghiên cứu phương án hợp tác với các DN tại KV CMTV đầu tư một bến sà lan tại KV sông Mỏ Nhát gần với 2 cảng TCTT và TCIT để làm căn cứ hậu cần và bến sà lan phục vụ xếp dỡ container XNT tàu cho 2 cảng TCIT và TCTT.

1.9.2 Phương hướng nhiệm vụ trong thời gian tới

Nâng cao chất lượng dịch vụ và chính sách chăm sóc khách hàng, mở rộng việc quảng bá hình ảnh đối với hãng tàu/khách hàng.

Ổn định tổ chức biên chế, khai thác có hiệu quả cơ sở hạ tầng cảng, phấn đấu có thêm 3 đến 4 hãng tàu container và thực hiện các dịch vụ logistics cho khách hàng, hãng tàu. Năm 2023, TCTT sẽ tập trung vào:

- Khai thác tàu container và container.
- Tiếp tục tận dụng cầu bến nhàn rỗi nhằm khai thác bến tàu khách du lịch; khai thác tàu giàn khoan và tổ chức dịch vụ hậu cần, kỹ thuật dầu khí; khai thác tàu hàng rời.
- Tìm kiếm khách hàng, hãng tàu để triển khai các dịch vụ vận chuyển cont liên quan đến logistics cho khách hàng và hãng tàu.
- Tiếp tục ổn định tổ chức biên chế và xây dựng đội ngũ điều hành sản xuất chất lượng cao.

Kết Luận Chương 1

Nghiên cứu của Công ty TNHH MTV Tân Cảng - Cái Mép Thị Vải cho thấy công ty đóng vai trò chiến lược quan trọng trong lĩnh vực cảng biển Việt Nam. Thông qua việc đầu tư mạnh mẽ vào cơ sở hạ tầng hiện đại và hệ thống quản lý hiệu quả, công ty không chỉ góp phần thúc đẩy nền kinh tế địa phương mà còn nâng cao năng lực vận tải và xuất nhập khẩu của các cảng quốc tế. Xác định mục tiêu và chiến lược phát triển của công ty là nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững trong tương lai. Công ty TNHH Tân Cảng

- Cái Mép Thị Vải đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng logistics toàn cầu và sẽ tiếp tục củng cố vị thế, đóng góp tích cực vào sự phát triển của ngành hàng hải Việt Nam.

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN QUY TRÌNH GIẢI PHÓNG TÀU

2.1 Khái niệm và các bước trong quy trình giải phóng tàu

2.1.1 Khái niệm

a. Khái niệm “Hiệu quả”

Hiệu quả là mức độ đạt được kết quả so với các nguồn lực đã sử dụng để thực hiện một công việc hoặc quy trình. Trong kinh tế học và quản trị, hiệu quả được đo lường bằng cách so sánh đầu vào (nguồn lực) và đầu ra (kết quả). Một hoạt động được xem là hiệu quả khi đạt được mục tiêu với chi phí thấp nhất hoặc tối đa hóa lợi ích từ nguồn lực có hạn.

Theo nhà quản trị Robbins và Coulter (2012) trong *Management*: "Hiệu quả là việc đạt được mục tiêu với việc sử dụng tối thiểu các nguồn lực, bao gồm thời gian, tiền bạc và sức lao động."

b. Khái niệm “Quy trình”

Quy trình là một chuỗi các hoạt động được sắp xếp theo một trình tự logic, nhằm đạt được một mục tiêu cụ thể. Mỗi quy trình bao gồm các bước cụ thể, có sự phối hợp giữa con người, công nghệ, và tài nguyên để thực hiện các công việc liên quan.

Trong hoạt động quản trị cảng biển, quy trình có thể là chuỗi các hoạt động từ khi tàu cập cảng đến khi tàu rời cảng, bao gồm việc xếp dỡ hàng hóa, kiểm tra, thông quan, và các hoạt động hỗ trợ khác.

c. Khái niệm “Quy trình giải phóng tàu”

Quy trình giải phóng tàu là một chuỗi các bước và thủ tục cần thiết để tàu có thể rời cảng sau khi hoàn tất các yêu cầu, thủ tục hành chính và kỹ thuật. Mục tiêu của quy trình này là đảm bảo tàu có thể rời cảng một cách an toàn, nhanh chóng và hợp pháp. Quá trình này thường diễn ra sau khi tàu đã hoàn thành các hoạt động bốc dỡ hàng hóa, hoàn tất các thủ tục về hải quan, thanh toán các phí và lệ phí, và đáp ứng các yêu cầu về an toàn hàng hải.

d. Khái niệm “Hiệu quả quy trình giải phóng tàu”

Hiệu quả quy trình giải phóng tàu là mức độ tối ưu trong việc hoàn thành các bước của quy trình giải phóng tàu tại cảng, đảm bảo đạt được mục tiêu về thời gian, chi phí, và

chất lượng dịch vụ với sự sử dụng hợp lý các nguồn lực như nhân lực, thiết bị, công nghệ và cơ sở hạ tầng.

Hiệu quả quy trình giải phóng tàu được đánh giá dựa trên các tiêu chí chính sau:

- Tối ưu hóa thời gian: Giảm thiểu thời gian tàu chờ bến, thời gian xếp dỡ và xử lý các thủ tục liên quan để tàu có thể rời cảng nhanh nhất mà vẫn đảm bảo an toàn và chính xác.
- Giảm chi phí: Tối ưu hóa việc sử dụng nguồn nhân lực, trang thiết bị và chi phí vận hành để giảm thiểu chi phí cho cảng và khách hàng.
- Đảm bảo chất lượng dịch vụ: Cung cấp dịch vụ giải phóng tàu một cách chuyên nghiệp, nhanh chóng, và đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế, đồng thời duy trì sự hài lòng của khách hàng.
- Tuân thủ quy định: Đảm bảo toàn bộ quy trình diễn ra theo đúng các quy định pháp lý, tiêu chuẩn an toàn, và bảo vệ môi trường.

Hiệu quả quy trình giải phóng tàu không chỉ góp phần nâng cao năng lực khai thác của cảng mà còn tạo lợi thế cạnh tranh trong chuỗi cung ứng logistics toàn cầu, tối ưu hóa lợi ích cho tất cả các bên liên quan như cảng, hãng tàu, chủ hàng và đối tác vận tải.

e. Khái niệm Cảng biển

Theo Điều 73 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 quy định về cảng biển như sau:

Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng.

Cảng dầu khí ngoài khơi là công trình được xây dựng, lắp đặt tại khu vực khai thác dầu khí ngoài khơi cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa và thực hiện dịch vụ khác.

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

Khu nước, vùng nước bao gồm vùng đón trả hàng hóa, vùng kiểm dịch, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão trong vùng nước cảng biển.

Cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thủy nội địa nằm trong vùng nước cảng biển chịu sự quản lý nhà nước về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của Bộ luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.

f. Chức năng của Cảng biển

Căn cứ Điều 76 Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 quy định chức năng cơ bản của cảng biển như sau:

- Cung cấp dịch vụ hỗ trợ tàu thuyền đến, rời cảng.
- Cung cấp phương tiện, thiết bị và nhân lực cần thiết cho tàu thuyền neo đậu, bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách.
- Cung cấp dịch vụ vận chuyển, bốc dỡ, lưu kho bãi và bảo quản hàng hóa trong cảng.
- Đầu mối kết nối hệ thống giao thông ngoài cảng biển.
- Là nơi để tàu thuyền trú ẩn, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thực hiện những dịch vụ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp.
- Cung cấp các dịch vụ khác cho tàu thuyền, người và hàng hóa.

2.1.2 Các bước trong quy trình giải phóng tàu

- 1) Hoàn tất thủ tục hành chính: Chủ tàu hoặc đại lý tàu cần hoàn tất các thủ tục giấy tờ như giấy phép rời cảng, thanh toán các khoản phí cảng, hải quan, thuế, và các thủ tục hành chính khác.
- 2) Kiểm tra kỹ thuật tàu: Các cơ quan chức năng hoặc kiểm định viên sẽ kiểm tra tình trạng kỹ thuật của tàu, đảm bảo tàu đáp ứng các yêu cầu về an toàn, vệ sinh và môi trường.
- 3) Hoàn tất thủ tục hải quan: Đảm bảo tất cả các giấy tờ liên quan đến hàng hóa đã được thông quan và không còn bất kỳ sự trì hoãn nào do vấn đề hải quan hoặc kiểm tra hàng hóa.
- 4) Đảm bảo an toàn và tuân thủ quy định pháp lý: Tàu phải đáp ứng các yêu cầu về an toàn hàng hải, bao gồm việc kiểm tra các thiết bị cứu sinh, thiết bị liên lạc, và các yếu tố an toàn khác.

- 5) Phối hợp giữa các bên liên quan: Quy trình giải phóng tàu yêu cầu sự phối hợp giữa các cơ quan chức năng như cảng vụ, hải quan, các cơ quan an ninh, cơ quan bảo vệ môi trường và các bên liên quan khác như công ty vận hành tàu, đại lý tàu.
- 6) Ra lệnh giải phóng tàu: Sau khi hoàn tất các bước trên, cơ quan có thẩm quyền (thường là cảng vụ hoặc cơ quan hải quan) sẽ ra lệnh cho phép tàu rời cảng.

2.2 Bản chất, mục tiêu, vai trò và đặc điểm của quy trình giải phóng tàu

2.2.1 Bản chất

Quy trình giải phóng tàu là một chuỗi các thủ tục hành chính, kỹ thuật, an toàn và pháp lý mà tàu phải thực hiện để có thể rời cảng sau khi hoàn thành các công đoạn như bốc dỡ hàng hóa, kiểm tra an toàn và hoàn tất các nghĩa vụ thuế, phí. Quy trình này bao gồm sự phối hợp chặt chẽ giữa các bên liên quan như cơ quan cảng vụ, hải quan, các cơ quan kiểm tra an toàn và các đơn vị vận hành cảng.

Bản chất của quy trình giải phóng tàu có thể hiểu là một công đoạn quản lý, đảm bảo việc tàu có thể ra khỏi cảng đúng quy định và không có sự cố, đồng thời tuân thủ các yêu cầu về an toàn, bảo mật và bảo vệ môi trường.

2.2.2 Mục tiêu

Mục tiêu của quy trình giải phóng tàu bao gồm:

Đảm bảo tàu rời cảng một cách hợp pháp: Đảm bảo tàu hoàn thành tất cả các thủ tục hành chính, pháp lý và kỹ thuật cần thiết, bao gồm thanh toán các loại phí, thuế, và các nghĩa vụ đối với hải quan và các cơ quan có thẩm quyền.

Đảm bảo an toàn cho tàu và thủy thủ đoàn: Tàu phải đáp ứng tất cả các yêu cầu về an toàn hàng hải, bao gồm các thiết bị cứu sinh, hệ thống máy móc, và an toàn phòng chống cháy nổ, đảm bảo không có nguy cơ nào khi tàu di chuyển.

Tăng cường hiệu quả hoạt động cảng: Quy trình giải phóng giúp giảm thời gian tàu nằm trong cảng, từ đó tăng hiệu quả quay vòng tàu và giảm chi phí cho các bên liên quan.

Đảm bảo bảo vệ môi trường: Các yêu cầu về bảo vệ môi trường, xử lý chất thải, ngăn ngừa ô nhiễm trong suốt quá trình tàu rời cảng phải được thực hiện nghiêm túc.

2.2.3 Vai trò

Quy trình giải phóng tàu đóng vai trò rất quan trọng trong hệ thống vận tải hàng hải:

Giảm thiểu rủi ro và sự cố: Quy trình này giúp kiểm tra kỹ lưỡng các yếu tố an toàn, kỹ thuật và pháp lý, từ đó giảm thiểu các sự cố, tai nạn hoặc vi phạm trong suốt quá trình tàu rời cảng.

Đảm bảo sự phối hợp hiệu quả giữa các bên liên quan: Quy trình giải phóng tàu yêu cầu sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan cảng vụ, hải quan, cơ quan an ninh, kiểm tra kỹ thuật, và chủ tàu. Điều này giúp các thủ tục được thực hiện đúng đắn, kịp thời, và tiết kiệm thời gian.

Tăng tính minh bạch và tuân thủ pháp luật: Quy trình giải phóng giúp các hoạt động vận tải biển tuân thủ các quy định pháp lý, bao gồm các quy định quốc tế như SOLAS, MARPOL, và các luật trong nước liên quan đến an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường.

Cải thiện hiệu quả kinh tế của cảng: Tàu được giải phóng nhanh chóng sẽ giúp tăng hiệu suất làm việc của cảng, giảm tắc nghẽn và chi phí lưu kho tàu trong cảng.

2.2.4 Đặc điểm

Quy trình giải phóng tàu có một số đặc điểm nổi bật sau:

Tính phức tạp và đa dạng: Quy trình này yêu cầu thực hiện nhiều thủ tục khác nhau từ các cơ quan chức năng như hải quan, cảng vụ, và các cơ quan kiểm tra an toàn, cũng như yêu cầu hoàn tất các thủ tục về hàng hóa, thuế, và phí.

Đảm bảo tính an toàn và bảo mật: Quy trình giải phóng phải đảm bảo rằng tàu đã được kiểm tra đầy đủ về các yếu tố an toàn, từ các thiết bị cứu sinh đến các hệ thống máy móc hoạt động tốt, cũng như bảo vệ tàu khỏi các nguy cơ an ninh.

Yêu cầu phối hợp liên ngành: Quy trình này không chỉ bao gồm các thủ tục hải quan mà còn liên quan đến việc kiểm tra an toàn tàu, bảo vệ môi trường, và các quy định về bảo vệ an ninh hàng hải. Sự phối hợp giữa các cơ quan chức năng là yếu tố quyết định thành công của quy trình.

Tính thời gian: Quy trình giải phóng tàu thường phải hoàn thành trong một khoảng thời gian ngắn nhất để giảm thiểu chi phí cảng và giữ cho tàu hoạt động hiệu quả. Việc trì hoãn giải phóng tàu có thể làm tăng chi phí đáng kể cho cả chủ tàu và cảng.

Tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế: Quy trình giải phóng tàu phải tuân thủ các quy định quốc tế về vận tải biển, như Công ước về An toàn sinh mạng con người trên biển (SOLAS), Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển (MARPOL), và các tiêu chuẩn quốc tế khác liên quan đến kiểm tra tàu, bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải.

2.3 Lập kế hoạch tác nghiệp phục vụ phương tiện vận tải

Trong công tác tổ chức sản xuất và làm hàng ở cảng, việc lập kế hoạch tác nghiệp phục vụ cho tàu là đặc biệt quan trọng. Kể từ khi tàu cập cảng cho đến khi tàu rời cảng cần trải qua rất nhiều bước công việc trong một thời gian nhất định. Việc lập kế hoạch tác nghiệp cho tàu phải được thiết kế một cách hợp lý, khoa học và thuận tiện để tránh lãng phí thời gian hay nguồn nhân lực, vật lực. Trong quá trình tổ chức thực hiện, khi một bước công việc không tiến hành đúng kế hoạch ví dụ kéo dài thời gian sẽ gây ảnh hưởng dây chuyền đến các công việc kế tiếp, và có thể phá vỡ toàn bộ kế hoạch của chủ tàu. Vì vậy, người lập kế hoạch phải dự phòng các phương án để điều chỉnh khi cần thiết.

Kế hoạch tác nghiệp phục vụ tàu làm căn cứ để từng bộ phận liên quan chuẩn bị mọi mặt (phương tiện, lao động) đồng thời chủ động phối hợp với các bộ phận khác trong quá trình thực hiện. Ngoài ra, nó giúp lãnh đạo và cán bộ điều hành sản xuất có thể nắm bắt và kiểm tra tình hình phục vụ tàu trong phạm vi toàn cảng.

2.4 Kế hoạch cầu bến (Quay Planning or Berthing Planning)

Kế hoạch cầu bến đưa ra một cái nhìn tổng thể về việc sử dụng cầu tàu và vùng nước trước bến của cảng trong một khoảng thời gian nhất định. Từ kế hoạch cầu bến, có thể thấy được khối lượng công việc cần thực hiện, làm cơ sở cho việc lập các kế hoạch nguồn lực khác (phương tiện, thiết bị, lao động..). Kế hoạch cầu bến thường là kế hoạch mềm, có thể thay đổi phụ thuộc vào thời gian đến của tàu cũng như khối lượng hàng cần xếp dỡ.

Kế hoạch cầu bến là bước đầu tiên của việc lập kế hoạch làm hàng cho tàu. Căn cứ vào lịch tàu và thông báo tàu đến của đại lý với các thông tin như chiều dài tàu, thời gian

tàu đến, thời gian tàu đi, khối lượng hàng khô cần dỡ và xếp để lập kế hoạch cầu bến cho tàu trên cơ sở dự tính được những vấn đề đặt ra là :

- Những loại cầu nào cần được sử dụng làm hàng cho tàu
- Có bao nhiêu cầu sẵn sàng làm việc
- Số lượng cầu làm hàng cho mỗi tàu là bao nhiêu thì hợp lý.

Bộ phận kế hoạch cầu bến sẽ quản lý hoạt động khai thác bến và khai thác tàu với 3 đối tượng là:

Kế hoạch cầu bến ảnh hưởng trực tiếp đến kế hoạch xếp hàng trên bãi và kế hoạch sử dụng thiết bị.

Các thông tin cần thiết của mỗi chuyến tàu khi lập kế hoạch cầu bến:

- Tên tàu, số hiệu chuyến tàu, người khai thác tàu
- Tuyến vận chuyển/ dịch vụ (nếu cần)
- Dự kiến thời gian đến, dự kiến thời gian đi của tàu
- Khối lượng hàng cần xếp/ dỡ
- Những hàng hoá đặc biệt cần xếp dỡ .
- Các yêu cầu khác: sử dụng cầu nổi, sửa chữa

Trong hệ thống quản lý khai thác của cảng, các dữ liệu liên quan đến con tàu đều được cập nhật và sẽ được truy xuất khi cần

2.5 Lý thuyết và mô hình áp dụng trong quy trình giải phóng tàu

Mô hình quản lý chuỗi cung ứng (Supply Chain Management): Trong quy trình giải phóng tàu, việc phối hợp hiệu quả giữa các bên (cảng vụ, hải quan, chủ tàu, nhà vận tải) là yếu tố quan trọng giúp giải phóng tàu nhanh chóng và hiệu quả.

Quản lý chất lượng: Đảm bảo các quy trình từ thủ tục giấy tờ đến kiểm tra kỹ thuật được thực hiện chính xác, không có sai sót, và đáp ứng yêu cầu quốc tế.

2.6 Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình giải phóng tàu

Quy trình giải phóng tàu có thể bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố, bao gồm thủ tục hành chính, yêu cầu kỹ thuật và an toàn, tình trạng hàng hóa, điều kiện thời tiết, tình trạng tài

chính và phí liên quan, sự phối hợp giữa các bên liên quan, và tình trạng của cảng. Các yếu tố này có thể làm tăng hoặc giảm thời gian và hiệu quả của quá trình giải phóng tàu.

1. Các yếu tố pháp lý và thủ tục hành chính

Thủ tục giấy tờ: Quy trình giải phóng tàu phụ thuộc vào việc hoàn tất tất cả các thủ tục hành chính liên quan như giấy phép rời cảng, khai báo hải quan, thanh toán phí cảng và các loại thuế. Nếu có bất kỳ sai sót hoặc thiếu sót nào trong giấy tờ, quá trình giải phóng tàu có thể bị trì hoãn.

Công ước và quy định quốc tế: Các quy định quốc tế như Công ước SOLAS (về an toàn sinh mạng con người trên biển), Công ước MARPOL (về bảo vệ môi trường) và các quy định quốc gia liên quan đến an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường, và kiểm tra tàu đều có ảnh hưởng đến quy trình này.

2. Yếu tố kỹ thuật và an toàn tàu

Kiểm tra kỹ thuật tàu: Tàu phải được kiểm tra về các thiết bị an toàn (phao cứu sinh, tàu cứu sinh, thiết bị phòng cháy chữa cháy, hệ thống liên lạc, v.v.) trước khi được phép rời cảng. Nếu có bất kỳ sự cố kỹ thuật nào, tàu sẽ không được giải phóng cho đến khi sửa chữa xong.

Kiểm tra bảo vệ môi trường: Các yếu tố bảo vệ môi trường, chẳng hạn như việc xử lý chất thải và ngăn ngừa ô nhiễm, cũng là một phần trong quy trình giải phóng tàu. Nếu tàu không đáp ứng các yêu cầu về bảo vệ môi trường, tàu sẽ không được phép rời cảng.

3. Tình trạng của hàng hóa

Bốc dỡ và xếp hàng hóa: Quy trình giải phóng tàu phụ thuộc vào việc hoàn thành công tác bốc dỡ và xếp hàng hóa. Nếu việc bốc dỡ hàng hóa chưa hoàn tất hoặc có sự cố liên quan đến hàng hóa (như việc hải quan yêu cầu kiểm tra thêm), tàu sẽ không thể giải phóng.

Kiểm tra hàng hóa: Các thủ tục hải quan và kiểm tra hàng hóa có thể kéo dài và ảnh hưởng đến thời gian giải phóng tàu. Nếu có tranh chấp về hàng hóa hoặc hàng hóa cần kiểm tra thêm, quá trình giải phóng tàu có thể bị trì hoãn.

4. Yếu tố thời tiết và điều kiện môi trường

Thời tiết xấu: Điều kiện thời tiết xấu, như bão, sóng lớn, hoặc tầm nhìn kém, có thể làm chậm quá trình giải phóng tàu hoặc khiến tàu không thể ra khơi ngay cả khi các thủ tục đã hoàn tất.

Tình trạng biển và hải cảng: Mực nước, sóng, và sự tắc nghẽn tại cảng cũng ảnh hưởng đến việc tàu có thể rời cảng một cách an toàn. Nếu có tình trạng ùn tắc tàu trong cảng hoặc nếu cảng không đủ khả năng xử lý tàu một cách nhanh chóng, việc giải phóng tàu sẽ bị trì hoãn.

5. Yếu tố tài chính và phí liên quan

Thanh toán phí và thuế: Tất cả các loại phí, lệ phí và thuế liên quan đến tàu (như phí cảng, phí hải quan, và các loại thuế khác) phải được thanh toán đầy đủ trước khi tàu có thể rời cảng. Việc thiếu sót trong thanh toán hoặc trục trặc tài chính có thể dẫn đến trì hoãn giải phóng tàu.

Giải quyết tranh chấp tài chính: Nếu có bất kỳ tranh chấp tài chính nào giữa các bên liên quan (chủ tàu, cơ quan cảng, hải quan), tàu có thể bị tạm giữ cho đến khi vấn đề được giải quyết.

6. Phối hợp giữa các bên liên quan

Chủ tàu và đại lý tàu: Đại lý tàu sẽ là người đại diện cho chủ tàu trong việc hoàn tất các thủ tục hành chính và giao tiếp với các cơ quan chức năng. Nếu đại lý không hoàn thành đúng các thủ tục, hoặc thiếu sự phối hợp với cơ quan cảng vụ, hải quan, hoặc các đơn vị khác, quá trình giải phóng tàu có thể bị trì hoãn.

Cơ quan cảng vụ và hải quan: Các cơ quan này cần phối hợp chặt chẽ với nhau để kiểm tra tàu, hàng hóa, và các thủ tục liên quan. Nếu không có sự phối hợp tốt giữa các cơ quan chức năng, tàu có thể bị tạm giữ hoặc trì hoãn việc rời cảng.

An ninh và kiểm tra: Các yêu cầu an ninh (như kiểm tra tàu, thủy thủ đoàn, hành khách) cũng ảnh hưởng đến thời gian giải phóng tàu. Nếu có các vấn đề về an ninh hoặc kiểm tra bị trì hoãn, tàu sẽ không được phép rời cảng.

7. Tình trạng cảng

Cảng tắc nghẽn: Nếu cảng có tình trạng ùn tắc tàu, tàu có thể phải chờ lâu hơn để được giải phóng. Điều này đặc biệt xảy ra trong các cảng có lưu lượng tàu lớn hoặc trong những khoảng thời gian cao điểm.

Thiếu cơ sở hạ tầng: Các cơ sở hạ tầng của cảng (như hệ thống truyền thông, thiết bị kiểm tra, hoặc cơ sở vật chất cho tàu) cũng có thể ảnh hưởng đến tốc độ hoàn tất quy trình giải phóng tàu.

8. Các yếu tố chính trị và pháp lý

Căng thẳng chính trị hoặc xung đột quốc tế: Tình hình chính trị hoặc xung đột quốc tế có thể ảnh hưởng đến việc giải phóng tàu, đặc biệt nếu tàu phải đi qua các khu vực biển có vấn đề về an ninh hoặc tranh chấp chủ quyền.

Thay đổi trong các quy định pháp lý: Nếu có sự thay đổi trong các quy định của pháp luật (ví dụ như thay đổi luật lệ về hải quan, bảo vệ môi trường, an ninh hàng hải), tàu có thể bị ảnh hưởng và không thể giải phóng cho đến khi hoàn tất các yêu cầu mới.

2.7 Phần mềm ứng dụng trong công tác giải phóng tàu

TOPS (Terminal Operation Package System) là hệ thống phần mềm quản lý cảng container do công ty RBS (Australia) phát triển. Hệ thống bao gồm 2 phân hệ chính: TOPX – lập kế hoạch điều hành và TOPO – Quản lý dữ liệu containers.

Phân hệ quản lý TOPOVN là sản phẩm cải tiến từ sản phẩm TOPO được liên danh RBS và TCIS (Công ty Cổ phần giải pháp công nghệ thông tin Tân Cảng) phát triển riêng cho Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn. TOPOVN được xây dựng trên kiến trúc 3 tầng (3-Tiers) trên công nghệ .NET của Microsoft, phân tầng các lớp quản lý giao diện, xử lý nghiệp vụ và truy xuất dữ liệu riêng biệt. Đây là kiến trúc đang được áp dụng rộng rãi trong ngành phát triển phần mềm hiện nay.

Với giao diện được thiết kế theo yêu cầu người dùng đảm bảo tính khoa học, thân thiện, dễ sử dụng và khả chuyển. Thiết kế mở giúp TOPOVN dễ dàng tích hợp, trao đổi số liệu với phần mềm bên thứ 3 (EDI, CMS, TMS, CRM, ERP, ...)

Cũng như phát triển các chức năng cho thiết bị di động (Smart device) và website. Về quản lý, tổ chức dữ liệu, TOPOVN được thiết kế trên nền tảng hệ quản trị dữ liệu

Oracle, là một trong những hệ quản trị dữ liệu tốt nhất hiện nay về bảo mật dữ liệu, quản lý giao dịch và tốc độ truy xuất dữ liệu và tạo các báo cáo theo yêu cầu người dùng.

Kết Luận Chương 2

Trong chương này, chúng ta đã tìm hiểu về các khái niệm cơ bản, đặc điểm, mục tiêu, vai trò, các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình giải phóng tàu và các phần mềm ứng dụng trong công tác giải phóng tàu. Quy trình giải phóng tàu không chỉ là một bước quan trọng trong hoạt động vận tải hàng hải mà còn đóng vai trò thiết yếu trong việc đảm bảo tính an toàn, hiệu quả và tuân thủ các quy định pháp lý liên quan.

Cơ sở lý luận về quy trình giải phóng tàu cho thấy rằng quy trình này là một chuỗi các thủ tục hành chính, pháp lý và kỹ thuật, có sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan chức năng, bao gồm cảng vụ, hải quan, an ninh, và các tổ chức liên quan đến kiểm tra an toàn tàu. Mục tiêu của quy trình là đảm bảo tàu rời cảng một cách hợp pháp, an toàn, hiệu quả, và không gây ra bất kỳ sự cố nào có thể ảnh hưởng đến an toàn hàng hải, môi trường hay nền kinh tế.

Quy trình này bao gồm các bước chuẩn bị kỹ lưỡng, từ việc thanh toán các khoản phí, hoàn tất thủ tục hải quan, kiểm tra kỹ thuật tàu, đến việc đảm bảo bảo vệ môi trường trong suốt hành trình. Đồng thời, sự phối hợp giữa các bên liên quan là yếu tố quyết định thành công của quy trình, giúp tàu không bị trì hoãn và các hoạt động của cảng diễn ra suôn sẻ.

Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình giải phóng tàu như tình trạng của tàu, các yêu cầu về kỹ thuật, an toàn, hải quan, hàng hóa và các yếu tố về môi trường, thời tiết, chính trị... đều có thể tạo ra những tác động trực tiếp đến tiến độ và hiệu quả giải phóng tàu. Vì vậy, việc quản lý và thực hiện quy trình này một cách bài bản và khoa học là rất quan trọng để giảm thiểu rủi ro và tăng cường hiệu quả trong công tác giải phóng tàu.

Qua đó, chúng ta có thể thấy rằng quy trình giải phóng tàu không chỉ là một công việc mang tính chất kỹ thuật, mà còn cần sự hiểu biết sâu sắc về các yếu tố pháp lý, an toàn và logistics, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận tải hàng hải, thúc đẩy sự phát triển của ngành công nghiệp này.

CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIẢI PHÓNG TÀU COSCO SHIPPING ORCHAR TẠI CÔNG TY TNHH MTV CẢNG TÂN CẢNG CÁI MÉP – THỊ VẢI

3.1 Những lưu ý trong quá trình làm hàng

- Chất xếp container theo sơ đồ tuân theo an toàn lao động tránh việc xảy ra hiện tượng lệch gù, gò gù dẫn đến tình trạng rớt container khi xe nâng hoặc cầu thao tác gấp container, cấp sai container do chất xếp sai vị trí.
- Các phương tiện hoạt động trong cảng phải chấp hành các quy định về tốc độ tránh việc xảy ra tai nạn vì tầm nhìn bị hạn chế và che khuất bởi các ô line chất container.
- Tránh việc sử dụng bia rượu, chất kích thích trong thời gian làm việc dẫn đến tình trạng không tỉnh táo, tinh thần mất ổn định, dẫn đến tai nạn.
- Phải mang bảo hộ lao động trong khi làm việc, hạn chế đưa phương tiện đến các khu vực đang làm hàng.
- Tránh việc không làm hàng theo đúng quy trình dẫn đến tình trạng chậm trễ trong công tác giải phóng tàu, xà lan và các bước chồng chéo rườm rà.
- Mọi sai phạm đều dẫn đến những thiệt hại lớn nhỏ đối hình ảnh của công ty, con người và tài sản, do vậy cần hết sức cố gắng tránh, giảm thiểu những sai phạm trong quá trình làm hàng

3.2 Quy trình làm hàng nhập và xuất tàu container

3.2.1 Quy trình làm hàng nhập

3.2.1.1 Sơ đồ quy trình

Bảng 3.1: Quy trình làm hàng nhập tàu

Các bước công việc	Mô tả công việc	Bộ phận chịu trách nhiệm	Chứng từ liên quan
Bước 1: Tiếp nhận thông tin đầu vào ↓	- Đối chiếu số liệu sơ đồ nhập với hãng tàu + Số lượng container nhập + Vị trí container nhập + Vị trí container đặc biệt - Vị trí container đảo chuyển(nếu có)	Nhân viên Kế hoạch tàu, Nhân viên kế hoạch bãi.	
Bước 2: Lập kế hoạch dỡ hàng cho từng bay tàu ↓	- Lập kế hoạch dỡ tàu chi tiết - Bố trí phương tiện cầu bờ, cầu bãi và xe vận chuyển - In sơ đồ nhập + trình tự nhập, thông tin nhập	Nhân viên Kế hoạch tàu	Sơ đồ nhập in từ hệ thống TOPX-TOPO
Bước 3: Lập kế hoạch hĩa bãi container nhập tàu ↓	- Kiểm tra dung lượng bãi trước khi nhập -Lên kế hoạch, chỉ định vị trí hàng nhập -Đề xuất về số lượng phương tiện nhập tàu	Nhân viên kế hoạch bãi.	

Bước 4: Lập kế hoạch phương tiện ↓	- <i>Bố trí cầu bờ, RTG/RST tham gia nhập tàu.</i> - <i>Bố trí phương tiện vận chuyển</i>	<i>Nhân viên Kế hoạch tàu + Nhân viên kế hoạch bãi</i>	
Bước 5: Triển khai kế hoạch đã lập ↓	- <i>Triển khai đến các đối tượng liên quan</i> - <i>Kích hoạt chương trình hệ thống làm tàu.</i>	<i>Nhân viên Kế hoạch tàu + Nhân viên kế hoạch bãi</i>	
Bước 6: Tổ chức thực hiện	- <i>Tổ chức thực hiện cho các bộ phận liên quan nhập tàu.</i>	<i>Nhân viên Kế hoạch tàu + Nhân viên kế hoạch bãi</i>	

(nguồn: p.điều độ công ty)

3.2.1.2 Diễn giải quy trình

Bước 1: Kiểm tra các thông tin cần thiết cho việc lập kế hoạch: Nhân viên kế hoạch tàu, Nhân viên kế hoạch bãi.

Mở chương trình lập kế hoạch nhập tàu trên hệ thống vi tính(Top X).

Kiểm tra, đối chiếu số liệu trên sơ đồ nhập của tàu với thông tin do Hãng tàu cung cấp:

- Số lượng container
- Vị trí container trên tàu
- Số lượng, vị trí các container lạnh, container quá khổ, container chứa hàng nguy hiểm, container phải đảo chuyển.
- Thông báo cho Hãng tàu các trường hợp sai lệch (nếu có).

Bước 2: Lập kế hoạch dỡ hàng cho từng Bay tàu: Nhân viên kế hoạch tàu.

Có căn cứ để tiến hành lập kế hoạch:

- Sơ đồ hàng nhập(stowage plan, special plan).
- Đặc trưng kỹ thuật của tàu(số cầu tàu, thiết kế nắp hầm hàng, cell guide...) và vị trí tàu cập(mạn cập, số hầm hàng, số bay nằm ngoài cầu tàu - ló mũi, lái(nếu có).
- Số lượng và đặc trưng kỹ thuật, trạng thái của các cầu bờ dự kiến làm tàu.
- Số lượng RTG/RST và xe vận chuyển tham gia nhập tàu.
- Các yêu cầu đặc biệt khác của Hãng tàu: Số lượng cont quá khổ, quá tải, cont hàng nguy hiểm, cont lạnh, container đảo chuyển trên tàu, container tạm nhập vào bãi...
- Nhân viên kế hoạch tàu lập kế hoạch dỡ chi tiết cho từng bay (Work queues-WQs) bao gồm: thứ tự dỡ container trong từng bay(Work sequences), cách thức dỡ container.
- In sơ đồ nhập, danh sách thứ tự nhập, thông tin tổng hợp (nếu cần thiết).

Bước 3: Lập kế hoạch hạ bãi container nhập tàu: Nhân viên kế hoạch bãi.

Chỉ định khu vực hạ container trên bãi theo 2 cách:

Chỉ định chính xác vị trí hạ bãi của từng container nhập từ tàu theo trình tự dỡ đã được lập bởi Nhân viên kế hoạch tàu.(thủ công)

Chỉ định khu vực hạ theo đặc tính của từng nhóm container bằng cách sử dụng các bộ lọc (Allocation Filters).

Cơ sở cho việc lập kế hoạch hạ container trên bãi:

- Dung lượng bãi tại thời điểm lập kế hoạch
- Số lượng container nhập theo các nhóm đặc tính. Đối với cont rỗng phải chú ý đến vấn đề FIFO(First in First out), kích cỡ (20', 40', 45'), chiều cao (8'6", 9'6",...); Phân loại sạch, tốt...

Bước 4: Kế hoạch phương tiện.

A. Bố trí cầu bờ tham gia nhập tàu: Nhân viên kế hoạch tàu

Chỉ định cầu bờ tham gia nhập tàu theo từng Bay bằng cách gán các WQs cho từng số hiệu cầu.

Cơ sở cho việc phân bổ vị trí cầu làm hàng:

- Số lượng bay, hầm hàng, các thao tác đóng mở nắp cửa hầm hàng, nâng hạ cần và trình tự hành trình của cầu (từ mũi đến lái hoặc ngược lại).

- Số lượng container, chủng loại container, vị trí phân bố trên tàu.
- Năng suất kế hoạch.
- Thời gian làm hàng: thời gian bắt đầu và kết thúc, thời gian nghỉ giữa ca, thời gian ngưng làm hàng vì các lý do khác (ngưng làm hàng theo yêu cầu của tàu, ngưng làm hàng để Shifting tàu...).
- Số lượng cầu bờ, số lượng xe vận chuyển cần thiết nhằm đáp ứng tiến độ làm hàng.

B. Bố trí RTG/RST: Nhân viên kế hoạch bãi

Chỉ định RTG/RST tham gia nhập tàu bằng cách gán RTG/RST cho từng số hiệu cầu bờ.

Chỉ định vùng làm việc trên bãi của RTG/RST

Cơ sở cho việc bố trí RTG/RST:

- Số lượng container, chủng loại container, cảng đích,...
- Năng suất kế hoạch.
- Số lượng cầu bờ.
- Tránh trường hợp bố trí RTG/RST “vướng chân” khi di chuyển làm hàng cùng 1 khu vực.
- Thông số, tình trạng kỹ thuật của từng RTG/RST.

C. Bố trí phương tiện vận chuyển: Nhân viên kế hoạch tàu

Chỉ định xe vận chuyển container (Tractor Trailer) nhập tàu bằng cách gán theo từng số hiệu cầu bờ.

Khi bố trí phương tiện vận chuyển phải chú ý đến những điểm sau:

- Số lượng container, chủng loại container
- Năng suất kế hoạch
- Số lượng, tình trạng kỹ thuật của các cầu bờ
- Khu vực hạ container trên bãi
- Tình trạng kỹ thuật của từng RTG/RST trên bãi

Bước 5: Triển khai kế hoạch đã lập: Nhân viên kế hoạch tàu, Nhân viên kế hoạch bãi.

Triển khai kế hoạch đã lập đến các đối tượng liên quan (Nhân viên điều độ tàu, Giao nhận, Cơ giới, Công nhân, Điều độ bãi) bằng điện thoại, VHF hoặc thông qua email nội bộ của Cảng.

Kích hoạt chương trình làm tàu trên hệ thống.

Phối hợp với Nhân viên điều độ tàu và Nhân viên điều độ bãi theo dõi giám sát việc thực hiện kế hoạch trong suốt thời gian làm hàng. Kịp thời gian điều chỉnh nếu phát sinh sự cố.

Bước 6: Tổ chức thực hiện

Trước thời điểm bắt đầu nhập tàu 30 phút, nhân viên điều độ tàu kiểm tra kế hoạch giải phóng tàu chi tiết (General discharging plan, Discharging list, WQs). Triển khai, hướng dẫn sơ bộ các bên tham gia giải phóng tàu về vị trí, thứ tự và trình tự, thời điểm làm hàng.

Trước khi dỡ hàng 5 phút các bên tham gia khởi động phương tiện, khởi động Handheld, MDT sẵn sàng nhận hướng dẫn làm hàng từ hệ thống.

Nhân viên lái cầu bờ nhận chỉ dẫn trên màn hình MDT hoặc qua máy VHF, di chuyển đến vị trí Bay cần dỡ cont.

Nhân viên lái xe vận chuyển nội bộ nhận hướng dẫn trên màn hình MDT, điều khiển xe lên cầu tàu tới vị trí cầu bờ đã được phân công.

Nhân viên lái cầu bờ (theo chỉ dẫn trên màn hình MDT phối hợp với công nhân đánh tín hiệu) thực hiện dỡ cont khỏi tàu đặt lên xe vận chuyển nội bộ.

Công nhân làm tàu có trách nhiệm kiểm tra tình trạng hư hỏng của container. Nếu container bị hư, báo cho Nhân viên giao nhận biết để lập biên bản hư hỏng với đại diện tàu.

Nhân viên giao nhận tại cầu tàu đối chiếu số container thực tế với số container trong danh sách màn hình handheld:

- Nếu cont không có trong danh sách nhập, báo Nhân viên điều độ tàu xử lý. Nhân viên điều độ tàu phối hợp với Nhân viên kế hoạch tàu, đại diện tàu và công nhân kiểm tra lại sơ đồ dỡ hàng, danh sách container nhập tàu:
- Nếu container thực sự không có trong danh sách nhập, yêu cầu lái cầu bờ xếp cont trả lại tàu.

- Nếu container có trong danh sách nhập(do sai sót của Cảng khi nhập số liệu), thông báo nhân viên kế hoạch điều chỉnh kế hoạch để không ảnh hưởng đến tiến độ giải phóng tàu.
- Nếu container có trong danh sách nhập: kiểm tra tem nguy hiểm đối với container hàng nguy hiểm. Lập biên bản với đại diện tàu nếu container bị hư hỏng. Báo Nhân viên giao nhận tại cầu dẫn về tình trạng hư hỏng. Giao lái xe 1 liên biên bản hư hỏng. Lựa chọn số container trong danh sách, cập nhật số hiệu xe vận chuyển trên màn hình handheld.

Nhân viên lái xe vận chuyển nội bộ điều khiển xe tới vị trí kiểm tra tại cầu dẫn.

Nhân viên giao nhận tại cầu dẫn lựa chọn số container trong danh sách trên màn hình handheld.

Đối với container hàng: kiểm tra số seal, cập nhật số seal thực tế trực tiếp bằng handheld, đánh dấu tình trạng hư hỏng.

Nhân viên lái xe vận chuyển nội bộ điều khiển xe chở cont đến vị trí hạ trên bãi theo hướng dẫn trên màn hình MDT.

Nhân viên lái RTG/RST đối chiếu số cont, số xe với danh sách trên màn hình MDT:

Nếu không thấy có trong danh sách trên màn hình MDT, báo ngay cho Nhân viên kế hoạch tàu hoặc Nhân viên kế hoạch bãi qua VHF để kiểm tra, xử lý.

- Trong trường hợp số container không có trong danh sách nhập, yêu cầu lái xe vận chuyển nội bộ điều khiển xe chở cont trả lại tàu.
- Trong trường hợp số container có trong danh sách nhập(do Nhân viên giao nhận sai sót khi confirm tại cầu tàu nên thể hiện số cont khác nhau trên màn hình MDT của RTG/RST) yêu cầu Nhân viên giao nhận cập nhật lại để Cầu khung/Xe nâng có thể hạ container xuống bãi.

Nếu số cont, số xe đúng với danh sách trên màn hình MDT, lựa chọn số container trong danh sách, điều khiển RTG/RST hạ cont xuống vị trí chỉ định. Trong trường hợp phải hạ vào vị trí khác với vị trí chỉ định trên màn hình, Nhân viên lái xe RTG/RST báo Nhân viên kế hoạch bãi điều chỉnh kế hoạch cho cont đó. Khi hạ bắt buộc phải cập nhật và xác nhận vị trí thực tế.

Nhân viên lái xe vận chuyển nội bộ điều khiển xe quay lại cầu tàu với vị trí Bay theo hướng dẫn trên màn hình MDT để nhận cont tiếp theo.

3.2.2 Quy trình làm hàng xuất

3.2.2.1 Sơ đồ quy trình

Bảng 3.2: Quy trình làm hàng xuất tàu.

<i>Các bước công việc</i>	<i>Mô tả công việc</i>	<i>Bộ phận chịu trách nhiệm</i>	<i>Chứng từ liên quan</i>
Bước 1: Tiếp nhận thông tin đầu vào 	- Đối chiếu số liệu sơ đồ xuất với hãng tàu + Số lượng container xuất + Vị trí container xuất + Thông báo với Hãng tàu nếu thông tin sai lệch.	Nhân viên Kế hoạch tàu.	
Bước 2: Lập kế hoạch xếp hàng cho từng hạm tàu 	<i>Dựa trên cơ sở:</i> - Sơ đồ dự kiến xuất, đặc trưng phương tiện kỹ thuật, hành trình tàu,.. - Các yêu cầu xếp hàng: độ ổn định tàu, năng suất xếp dỡ,...	Nhân viên Kế hoạch tàu	Sơ đồ xuất in từ hệ thống TOPX-TOPO
Bước 3: Lập kế hoạch phương tiện 	- Bố trí cầu bờ tham gia xuất tàu. - Bố trí RTG/RST - Bố trí phương tiện vận chuyển	Nhân viên Kế hoạch tàu + Nhân viên kế hoạch bãi.	

Bước 4: Triển khai kế hoạch đã lập	- Triển khai đến các đối tượng liên quan - Kích hoạt chương trình xuất tàu.	Nhân viên Kế hoạch tàu + Nhân viên kế hoạch bãi	
↓ Bước 5: Tổ chức thực hiện	- Tổ chức thực hiện cho các bộ phận liên quan xuất tàu.	Nhân viên Kế hoạch tàu + Nhân viên kế hoạch bãi	
↓ Bước 6: Quyết toán tàu	- Kiểm tra toàn bộ số liệu - Kí kết chứng từ với đại phó tàu	Nhân viên Kế hoạch tàu	- Sơ đồ xuất tàu - Bảng lược khai container lạnh(Reefer Manifest) - Biên bản hư hỏng, sai seal nhập tàu - Danh sách container xuất tàu(Container loading list)

(nguồn: p.điều độ công ty)

3.2.2.2 Diễn giải quy trình

Bước 1: Kiểm tra các thông tin cần thiết cho việc lập kế hoạch: Nhân viên kế hoạch tàu

- Mở chương trình TOPX
- Mở cửa sổ chương trình xuất tàu
- Kiểm tra, đối chiếu số liệu cont hiện có trên bãi với số liệu do Hãng tàu cung cấp
- Thông báo Hãng tàu các trường hợp sai lệch thông tin (nếu có).

Bước 2: Lập kế hoạch xếp container theo từng bay: Nhân viên kế hoạch tàu

Các cơ sở để lập kế hoạch:

- Sơ đồ dự kiến hàng xuất (container booking forecast, pre loading plan, special plan, các yêu cầu đặc biệt của hãng tàu nếu có: xếp Boong, xếp hầm, xếp theo lô/nhóm, bó các container flatrack).
- Đặc trưng kỹ thuật của tàu (cầu tàu, nắp hầm hàng, Cell guide,...) và tình trạng cập cầu của tàu (mạn cập, số hầm/bay nằm ngoài cầu tàu-trường hợp ló mũi, lái)
- Đặc trưng kỹ thuật và số lượng phương tiện làm hàng được phân bổ: số lượng và chủng loại phương tiện tuyến tiền phương (ship crane, gantry crane); số lượng phương tiện vận chuyển (tractor trailer); số lượng RTG/RST.
- Khoảng cách vận chuyển, tình trạng hàng HBCX (Hạ bãi chờ xuất) ở các khu hàng
- Tuyến hành trình của tàu, số lượng và chủng loại container của mỗi cảng dỡ (Port of discharging).
- Các yêu cầu khi lập sơ đồ xếp hàng:

Đối với các tàu do cảng lập sơ đồ xếp hàng: căn cứ vào các số liệu trên nhân viên lập kế hoạch tàu tiến hành lập sơ đồ xếp container bảo đảm các yêu cầu sau:

- Bảo đảm độ ổn định và an toàn cho tàu và thủy thủ đoàn trong quá trình làm hàng tại cảng và an toàn hàng hải.
- Phù hợp với đặc trưng kỹ thuật, kết cấu hầm hàng.
- Bảo đảm năng suất xếp dỡ theo kế hoạch.
- Trường hợp sơ đồ xếp hàng do nhân viên của đại lý/hãng tàu lập sơ đồ xếp hàng: Nhân viên lập kế hoạch tàu cập nhật vào hệ thống sơ đồ dự kiến xếp hàng (pre loading plan) bằng hard copy hoặc cập nhật sơ đồ được gửi bằng file EDI.
- Tại thời điểm Closing time, căn cứ vào số liệu thực xuất phối hợp với nhân viên đại lý/Hãng tàu điều chỉnh sơ đồ xếp hàng.
- Cung cấp cho Đại phó (Chief officer) sơ đồ xếp hàng: bao gồm letter plan, weight plan và special plan. Cùng với Đại phó thống nhất, điều chỉnh lần cuối sơ đồ xếp hàng.

- Nhân viên kế hoạch tàu lập kế hoạch xếp container chi tiết cho từng bay (Work queues-WQs): thứ tự xếp container theo từng bay (Work sequences), cách thức xếp container trên tàu.
- Cập nhật toàn bộ thông tin hàng xuất cho Đại phó bằng file EDI hoặc in sơ đồ xuất, Loading list, thông tin liên quan.

Bước 3: Lập kế hoạch phương tiện:

A. Bố trí cầu bờ tham gia xuất tàu: Nhân viên kế hoạch tàu

Chỉ định cầu bờ tham gia xếp container theo các bay bằng cách gán các WQs cho từng số hiệu cầu bờ

Những điểm cần lưu ý khi bố trí cầu bờ:

- Tính ổn định, cân bằng tàu trong quá trình xếp dỡ.
- Số lượng container, chủng loại container, vị trí xếp trên tàu, các cầu đặc biệt.
- Năng suất kế hoạch
- Thời gian làm hàng: thời gian bắt đầu và kết thúc, thời gian nghỉ giữa ca, thời gian ngưng làm hàng vì các lý do khác (ngưng làm hàng theo yêu cầu của tàu, ngưng làm hàng để Shifting tàu,...).
- Số lượng bay, hầm hàng, các thao tác đóng nắp hầm hàng, nâng hạ cần cầu và hành trình của cầu (từ mũi đến lái hoặc ngược lại).
- Số lượng cầu bờ, số lượng xe vận chuyển cần thiết nhằm đáp ứng tiến độ làm hàng.

B. Bố trí RTG/RST: Nhân viên kế hoạch bãi

Chỉ định RTG/RST tham gia xuất tàu bằng cách gán RTG/RST theo từng số hiệu cầu bờ thông qua chương trình TOPX.

Chỉ định vùng làm việc trên bãi của RTG/RST:

- Số lượng container, chủng loại container.
- Năng suất kế hoạch.
- Số lượng cầu bờ.
- Tránh trường hợp vướng chân RTG/RST.
- Tình trạng kỹ thuật của từng phương tiện.

- Tình trạng bãi tại thời điểm kế hoạch.

C. Bố trí phương tiện vận chuyển: Nhân viên kế hoạch bãi

Gắn các số xe vận chuyển theo từng số hiệu cầu bằng chương trình TOPX.

Những điểm cần chú ý khi bố trí phương tiện vận chuyển:

- Số lượng container, chủng loại container.
- Năng suất kế hoạch.
- Số lượng cầu bờ.
- Khu vực làm hàng trên bãi.
- Tình trạng kỹ thuật của từng phương tiện.

Bước 4: Triển khai kế hoạch

Triển khai kế hoạch đã lập đến các bộ phận liên quan (Giao nhận, Cơ giới, Công nhân, Điều độ bãi) bằng điện thoại, VHF hoặc thông qua email nội bộ.

Kích hoạt chương trình xuất tàu trên hệ thống TOPX.

Giám sát, điều chỉnh kế hoạch trong suốt thời gian làm hàng.

Bước 5: Tổ chức thực hiện

Trước thời điểm bắt đầu xuất tàu 30 phút, nhân viên điều độ tàu kiểm tra và nắm kế hoạch giải xếp hàng chi tiết (Bay plan, Loading list, WQs). Triển khai, hướng dẫn sơ bộ các bên tham gia giải phóng tàu về vị trí, thứ tự, thời điểm xếp cont lên tàu 5 phút các bên tham gia làm hàng khởi động phương tiện, khởi động handheld, MDT sẵn sàng nhận hướng dẫn làm hàng.

Nhân viên lái cầu bờ nhận hướng dẫn trên màn hình MDT hoặc qua máy VHF, di chuyển cầu đến vị trí bay cần xếp cont.

Nhân viên lái RTG/RST nhận hướng dẫn trên màn hình MDT, di chuyển RTG/RST đến vị trí lấy cont trên bãi.

Nhân viên lái xe vận chuyển nội bộ nhận hướng dẫn trên màn hình MDT, điều khiển xe tới vị trí chỉ định nhận cont trên bãi.

Nhân viên lái RTG/RST lựa chọn số cont trong danh sách trên màn hình MDT (thực hiện đảo chuyển và cập nhật vị trí đảo chuyển nếu có); điều khiển RTG/RST nhắc cont đặt lên xe vận chuyển; cập nhật số xe và xác nhận thao tác).

Nhân viên lái xe vận chuyển nội bộ chở container lên cầu tàu tới vị trí bay cần xếp theo hướng dẫn trên màn hình MDT.

Nhân viên giao nhận đối chiếu số container, số xe vận chuyển thực tế với số liệu trên handheld của mình.

Nếu không thấy cont trong danh sách trên màn hình Handheld của mình, báo ngay Nhân viên điều độ tàu xử lý. Nhân viên điều độ tàu phối hợp với Nhân viên điều độ bãi kiểm tra:

- Trong trường hợp thực sự cont không có trong Loading list hoặc cont chưa đủ điều kiện xuất(chưa thanh lý, cont vi phạm), yêu cầu Nhân viên lái xe vận chuyển nội bộ chở container trả lại bãi.
- Trong trường hợp cont có trong Loading list(do Nhân viên lái RTG/RST sai sót khi lựa chọn, cập nhật nên thể hiện số cont khác trên màn hình handheld của Nhân viên giao nhận và màn hình MDT của xe vận chuyển) yêu cầu Nhân viên lái RTG cập nhật lại để tiến hành xếp cont lên tàu theo đúng qui trình.
- Nếu có container trong danh sách trên màn hình Handheld, kiểm tra tình trạng seal.
- Nếu không có seal báo điều độ tàu giải quyết.
- Nếu có seal, lựa chọn số container trong danh sách, xác nhận lên hệ thống vị tính cảng qua thiết bị handheld.

Nhân viên lái cầu bờ điều khiển cầu xếp container lên tàu theo hướng dẫn trên màn hình MDT.

Nhân viên giao nhận chấm bay dùng handheld xác nhận vị trí thực tế xếp cont lên tàu.

Nhân viên lái xe vận chuyển nội bộ theo hướng dẫn trên màn hình MDT, điều khiển xe tới vị trí chỉ định lấy cont tiếp theo trên bãi.

Bước 6: Quyết toán tàu:

Kết thúc quá trình làm hàng, Nhân viên kế hoạch tàu kiểm tra lần cuối toàn bộ các số liệu xuất, nhập tàu.

Cung cấp và cùng với đại phó ký kết các chứng từ:

- Sơ đồ xếp hàng: bay plan, letter plan, special plan, container loading list.
- Các chứng từ về container hàng đặc biệt: RF list, DG list, container damage report,...
- Biên bản kết thúc làm hàng.
- Biên bản kết toán tàu.
- Làm báo cáo GPT và gửi toàn bộ các số liệu liên quan cho đại lý/hãng tàu.
- Gửi EDI đến các hãng tàu theo qui định.

Ghi chú:

TOPO Server sẽ tự động cập nhật Thanh lý hải quan, Closing time và kiểm tra điều kiện xuất tàu của mỗi container; tự động đồng bộ qua chương trình TOPX (do vậy không thể xuất cont nếu chưa đủ điều kiện cần thiết)

Container đủ điều kiện xuất tàu, bao gồm:

- Cont đang nằm tại cảng Cái Mép.
- Cont hàng: đã thanh lý Hải quan, không vi phạm Closing time
- Có trong list xuất tàu, đúng chuyến tàu, cảng chuyển tải và trạng thái.
- TOPO sẽ cung cấp dữ liệu cho TOPX tất cả các cont liên quan tới xuất tàu không nằm tại Cái Mép (Gồm: Tân Cảng, Cát Lái, các ICD, Depot có liên quan).

3.3 Tình huống thực tế

Tổ Chức Thực Hiện Giải Phóng Cho tàu COSCO SHIPPING ORCHID tại cảng TCTT

3.3.1 Thông tin về tàu: COSCO SHIPPING ORCHID

- Cảng đăng ký / Cờ tàu : Hongkong
- Hãng tàu: COSCO SHIPPING ORCHID

- Chiều dài/Chiều rộng: 336m/48m
- Mớn nước trước bến : 14,1 m
- Tổng trọng tải: 143179
- Chuyển : 024E
- Thời gian dự kiến cập: 11:30AM 18/08/2024
- Thời gian dự kiến rời: 12:30PM 19/08/2024
- Thời gian dự kiến bắt đầu làm hàng: 12:00PM 18/08/2024
- Thời gian dự kiến kết thúc làm hàng: 12:30AM 19/08/2024
- Tổng thời gian dự kiến làm hàng : 24h
- Gọi trước 2 tiếng trước khi chót giờ vào cảng

3.3.2 Thông tin về thủy văn

Hình 3. 1: Thông tin về thủy văn

Mũi giờ:
-07.00

VÙNG
Tháng 8

Ngày dương
lịch

Ngày tháng
âm lịch và
mùa trăng

0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

ĐỘ CAO MỨC NƯỚC TRIỀU

1

2

3

CN

5

6

7

8

9

10

CN

12

13

14

15

16

17

CN

19

20

21

22

23

24

CN

26

27

28

29

30

31

Giáp Thìn

• 1/7

• 15/7

Giáp Thìn

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

(nguồn: Phòng điều độ công ty)

- Trước khi tàu cập hoa tiêu gọi trước 2 tiếng để giải phóng cầu cho tàu vào

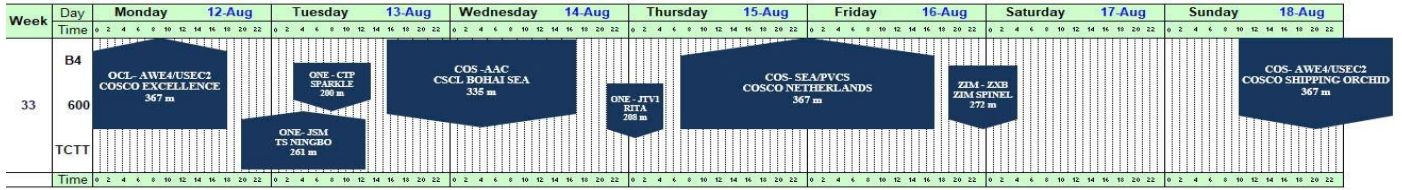
3.3.3 Kế hoạch cầu bến:

Hình 3.2: Kế hoạch bố trí cầu bến cho tàu COSCO SHIPPING ORCHID

CÔNG TY TNHH MTV TÂN
CẢNG CÁI MÈP - THỊ VẢI
PHÒNG ĐIỀU ĐỘ

KẾ HOẠCH CẦU BẾN DK TUẦN 33 (THÁNG 08/2024)

(thời gian từ 0h00 ngày 12/08/2024 đến 23h59 ngày 18/08/2024)



TCTT BERTH WINDOW FOR CONTAINER SHIP AND CLOSING TIME

No.	Service/ Vessel name	ETB/Giờ cập	ETD/Giờ rời	Volume / Sản lượng			Closing Time				Remarks
				Dis/Nhập	Load/Xuất	Total/Tổng	CTL	ICDs	TCTI (For Barging)		
1	ONE-JSM TS NINGBO	20:00 Monday	12:30 Tuesday	601	455	1,056	23:00 Sunday	23:00 Sunday	14:00 Monday	20 hrs	
2	ONE-RCL-CTP SPARKLE	3:00 Tuesday	13:30 Tuesday	57	428	485	3:00 Monday	3:00 Monday	21:00 Monday	18 hrs	
3	COS / OCL - AAC CSCL BOHAI SEA	15:30 Tuesday	17:00 Wednesday	1,950	1,520	3,470	5:00 Monday	5:00 Monday	5:00 Tuesday	30 hrs	
4	ONE-JTV1 RITA	21:00 Wednesday	4:30 Thursday	295	306	601	22:00 Tuesday	22:00 Tuesday	14:00 Wednesday	20 hrs	
5	COS / OCL - PVCS COSCO NETHERLANDS	7:00 Thursday	17:00 Friday	2,381	1,079	3,460	19:00 Tuesday	19:00 Tuesday	19:00 Wednesday	30 hrs	
6	ZIM-ZXB ZIM SPINEL	19:00 Friday	4:00 Saturday	0	850	850	10:00 Thursday	10:00 Thursday	10:00 Friday	30 hrs	
7	COS / OCL - AWE4 COSCO SHIPPING ORCHID	10:00 Saturday	6:00 Monday	1,211	1,400	2,611	4:00 Saturday	4:00 Saturday	4:00 Sunday	30 hrs	
Total				6,495	6,038	12,533					

(nguồn: Phòng điều độ công ty)

- Tổng container/teus nhập 1491 conts= 2952 teus
- Trong đó nhập 1461 container 40'MT(rỗng); 30 container 20'MT (rỗng)
- Tổng container/teus xuất 1327 conts = 2488 teus
- Trong đó xuất 1161 container 40'FL (hàng); 165 container 20'FL (hàng)

3.3.4 Nhân lực

- Giao nhận : 06 người
- Cầu bờ : 06 người
- Cầu bãi và xe nâng : 12 người
- Lái xe: 36 người
- Công nhân trên tàu : 18 người
- Công nhân cọc tiêu: 3 người
- Công nhân tháo gù: 6 người
- Công nhân nắp gù: 6 người

3.3.5 Tổ Chức Giải Phóng Tàu COSCO SHIPPING ORCHID

Hình 3.3: Kế hoạch giải phóng tàu container

CẢNG TÂN CẢNG CÁI MÉP THỊ VÀI
Phòng Điều Độ

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

KẾ HOẠCH GIẢI PHÓNG TÀU CONTAINER

I. THÔNG TIN TỔNG QUÁT:

1. Thông tin về Tàu:
 Tên Tàu: **COSCO SHIPPING ORCHID** Chuyển: **024E** Thời điểm CLT: **11:30 18/06/2024**
 Mớn đến: **11.3-12.1m** Mạn: **Trái** Vị trí cập: **Cách thượng lưu 93m**
 Thời gian dự kiến cập: **11:30 18/06/2024** Thủy triều rời cho phép: **11:00 - 13:00 19/05**
 - Thời gian dự kiến rời: **12:30 19/06/2024**

2. Thời gian làm hàng dự kiến:
 - Thời gian bắt đầu dỡ: **12:00 18/06/2024** - Dự kiến kết thúc dỡ: **00:30 19/06/2024**
 - Thời gian dự kiến xếp: **00:30 19/06/2024** - Dự kiến kết thúc xếp: **12:00 19/06/2024**

II. I. SẢN LƯỢNG KẾ HOẠCH:

Loại container	Phương án				Xuất			
	20'FL	40'FL	20'MT	40'MT	20'FL	40'FL	20'MT	40'MT
Container khô				1266	165	1097	1	
Container lạnh			30	195		64		
IMO						6		
Quá khổ								
Tổng 20'/40'	0	0	30	1461	165	1161	1	0
Tổng container/teus	1491 conts		= 2952 teus		1327 conts		= 2488 teus	

2. SẢN LƯỢNG ĐÁO CHUYỂN

Loại container	Theo yêu cầu			
	20'FL	40'FL	20'MT	40'MT
Container khô				22
Container lạnh				
IMO				
Quá khổ				
Tổng 20'/40'	0	0	0	22
Tổng container/teus	22 conts		= 44 teus	

III. TÌNH HÌNH TẬP KẾT HÀNG XUẤT :

1. Tổng sản lượng: 1327 conts

Hàng trên bãi	1223	Cont
Hàng trên sà lan	56	Cont
Cont chưa có thông tin	48	Cont

2. Thông tin sà lan chưa tập kết:

STT	Tên Sà Lan	Sản lượng Nhập		Sản lượng thực chở		Ghi chú
		20'	40'	20'	40'	
1	Mekong 19	33	23	62	69	
Tổng sản lượng		56		131		

II/ BỐ TRÍ NHÂN LỰC:

- Trục Chỉ huy: Nguyễn Đăng Kiên

- Trục sản xuất: Nguyễn Văn Nghiêm

- Trục KT-CG: Lưu Trung Kiên

- Nv Kế hoạch Tàu: Vũ Ngọc Nam

- Nv Kế hoạch Bãi: Nguyễn Văn Chiến

- Trục Cảng vụ: Hoàng Xuân Đồng

- Trục IT: Nguyễn Trường Giang

- Trục An toàn: Vũ Văn Đồng

(nguồn: Phòng điều độ công ty)

- Công tác chuẩn bị Trước khi tàu cập:

- Nhân viên KH tàu (planner):

- Nhận file đến - Arrival EDI chứa thông tin hàng hóa trên tàu COSCO SHIPPING ORCHID trước khi cập cầu (Hàng nhập tại Cái Mép – Discharge cargoes, Hàng còn lại trên tàu – Remain on board ROB). Chuyển đổi file tách hàng nhập tại Cái Mép -> Sơ đồ nhập.
- Nhận sơ đồ hướng dẫn xuất từ Central Planner -> làm sơ đồ xuất dự kiến COSCO SHIPPING ORCHID (tuân thủ theo nguyên tắc chất xếp và các yêu cầu đặc biệt của Head).

- Lập Kế hoạch COSCO SHIPPING ORCHID, gửi email cho các bộ phận liên quan nắm kế hoạch chuẩn bị nhân sự và phương tiện.
- Kế hoạch Bãi:
 - Dựa theo booking forecast trích xuất từ hệ thống dữ liệu hàng nhập để rà soát bãi chuẩn bị vị trí hạ hàng nhập tàu. Sắp xếp các Cầu RTG về vị trí lines phù hợp để chuẩn bị nhập tàu.
 - Hàng nhập tàu COSCO SHIPPING ORCHID sẽ nhập vào các lines F01, F02, F03, F04, F05, F06, F07, F08, F09, F10, H12. Nắm tình hình về sản lượng hàng xuất tàu đã tập kết 1327 conts trên bãi, cont chưa có thông tin 48 conts
- Điều Độ giao nhận:
 - Nhận kế hoạch Giải phóng Tàu từ Control Center và triển khai họp giải phóng tàu với các bộ phận liên quan (Cơ giới, công nhân, An toàn,...)
 - Chuẩn bị đủ nhân sự và trang thiết bị theo yêu cầu trong KH GPT.
- Kỹ thuật – Cơ giới:
 - Chuẩn bị trang thiết bị và nhân sự đáp ứng theo yêu cầu của KHGPT.
 - Nhập:
 - 06 Cầu Bờ: QC15; QC16; QC17; QC18; QC19; QC20;
 - 11 Cầu RTG: H01; F02; F03; F04; F06; F07; H08; H09; F10; F11; H12
 - 36 đầu kéo.
 - Xuất:
 - 06 Cầu Bờ: QC15; QC16; QC17; QC18; QC19; QC20
 - 11 Cầu RTG: H01; H02; H03; H04; H05; H06; H07; H8; H9; H10; H12
 - 36 xe đầu kéo.
 - Cảng vụ:
 - Thực hiện công tác dẹp luồng, cấm cọc đánh dấu vị trí tàu cập theo thông tin trong Kế hoạch cầu bến. (tàu COSCO SHIPPING ORCHID, cập mạn trái, vị trí cập cách sát thượng lưu).
 - Công nhân:
 - Chuẩn bị đủ nhân sự và trang thiết bị theo yêu cầu trong KH GPT.

- Trong quá trình giải phóng tàu:

○ Quá trình nhập tàu:

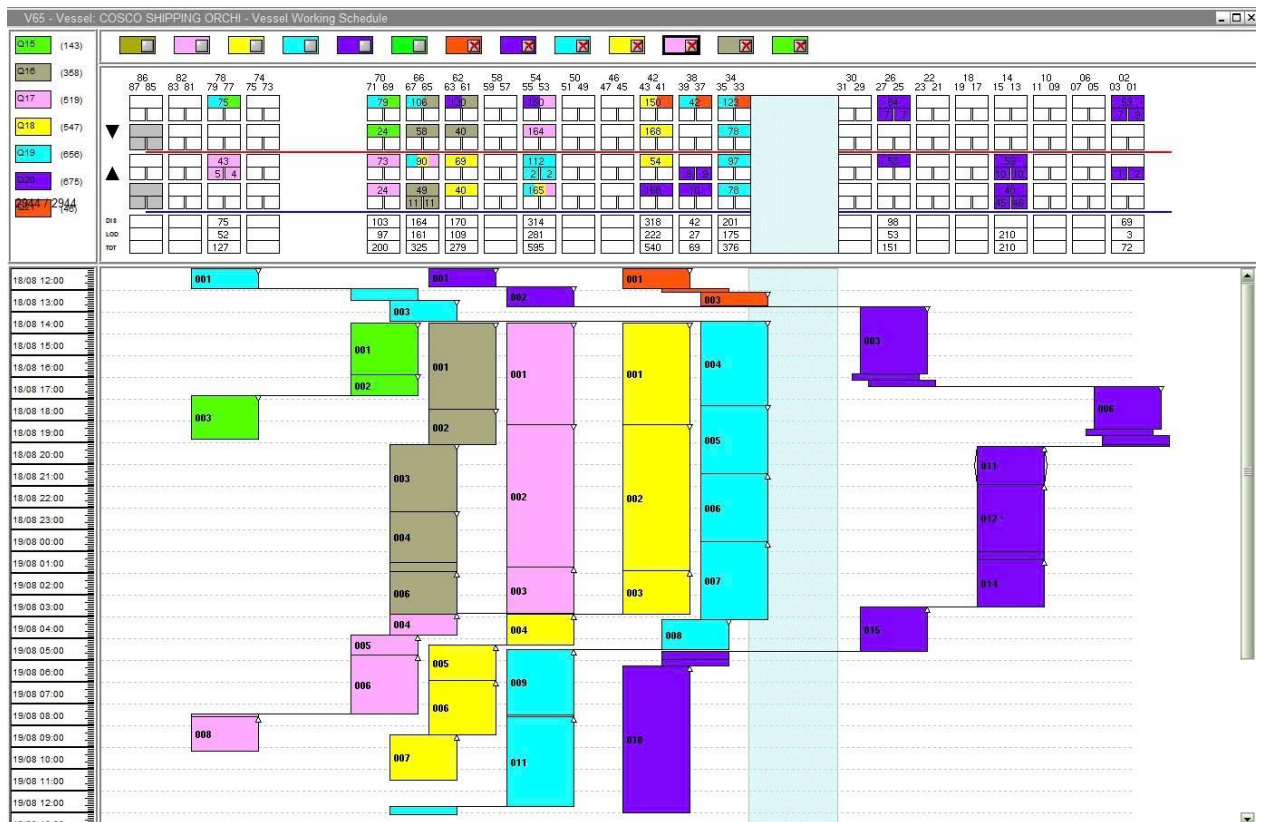
▪ Nhân viên KH Tàu (Planner):

1. Lên tàu tác nghiệp với Đại phó (cung cấp thông tin hàng hoá, thống nhất sơ đồ xuất dự kiến với Đại Phó tàu).

2. Tổ chức, phân bổ khu vực, vị trí cho các phương tiện Bờ (Quay Cranes) theo Stowage hàng nhập.

3. Các máng làm hàng cho tàu COSCO SHIPPING ORCHID

Hình 3.4: Các máng dự kiến làm



(nguồn: Phòng điều độ công ty)

Dự kiến các cầu Qc làm

- + QC 15 làm 143 conts
- + QC16 làm 358 conts
- + QC17 làm 519 conts
- + QC18 làm 547conts

- + QC19 làm 658 conts
- + QC20 làm 675 conts
- + QC21 làm 46 conts

4. Triển khai công tác làm hàng cho tàu COSCO SHIPPING ORCHID, bắt đầu lúc 12:10 ngày 18/8/2024

- Thời gian nhập 12:10 đến 0:10 kết thúc nhập
- Thời gian xuất 12:10 đến 11:12 kết thúc xuất

+QC15 làm từ 16:20h đến 21:30h tổng thời gian làm 5.17h không nghỉ làm xuyên suốt làm được 143 conts. Năng suất QC15 = $143 : 5.17 = 27.68$ conts/H

+QC16 làm từ 14:30h đến 5:32h tổng thời gian làm 15.03h có nghỉ 0.75h Làm được 416 conts. Năng suất QC16 = $416 : 15.03 = 29.12$ conts/H

+QC17 làm từ 14:30h đến 9:00h tổng thời gian làm 18.50h có nghỉ 0.75h làm được 525 conts . Năng suất QC17 = $525 : 18.50 = 29.58$ conts/H

+QC18 làm từ 13:00h đến 10:13h tổng thời gian làm 21.22h có nghỉ 0.75h làm được 593 conts. Năng suất QC18 = $593 : 21.22 = 28.97$ conts/H

+QC19 làm từ 12:10h đến 11:12h tổng thời gian làm 23.03h có nghỉ 1.25h làm được 635 conts. Năng suất QC19 = $635 : 23.03 = 29.15$ conts/H

+QC20 làm từ 12:11h đến 9:31h tổng thời gian làm 21.33h có nghỉ 0.75h làm được 603 conts. Năng suất QC20 = $603 : 21.33 = 29.30$ conts/H

+QC21 lấy ROW 19th BAY 42 đến khi QC19 về tới > ra sà lan

+Tổng năng suất Net = tổng sản lượng chia cho tổng thời gian làm hàng

Tổng năng suất Net = 135.56 conts/H

+ Portstay = tổng sản lượng chia tổng thời gian nằm cầu bến của tàu

Portstay = 119.31 conts/H

Xuyên suốt quá trình làm hàng cho tàu COSCO SHIPPING ORCHID, nhân viên kế hoạch tàu sẽ điều động, phân phối phương tiện và nhân sự phù hợp với tiến độ làm hàng nhập và xuất, nhân viên kế hoạch bãi sẽ sắp bãi hàng nhập xuất tương ứng với các giai

đoạn làm hàng riêng cho hàng của tàu, đồng thời phối hợp điều động phương tiện với các bộ phận thực hiện (Tally, công nhân, cơ giới, kỹ thuật, an toàn).

Phát sinh nội bộ bãi sẽ do KH bãi đảm nhiệm, phát sinh dữ liệu sẽ do bộ phận VTTH (vi tính tổng hợp) thực hiện..... Chịu trách nhiệm tổng thể sẽ do Trục ban sản xuất đảm nhiệm (trích theo quy định trách nhiệm làm hàng của Phòng Điều Độ cảng).

Kết thúc quá trình làm hàng cho tàu COSCO SHIPPING ORCHID vào lúc 11:12 ngày 19/8/2024

Trong quá trình thực hiện xuất tàu – làm hàng xuất, Planner sẽ duy trì trao đổi thông tin với tàu, đại lý và Trục ban hoa tiêu để chốt giờ rời EDT – Sailing time cho tàu. Giờ rời của tàu sẽ được tính toán dựa trên các thông số: thời gian hoàn thành Giải phóng toàn tàu (các phát sinh dự kiến, công tác lashing – sắp xếp vị trí thùng gù, thiết bị lashing của tàu, ký kết Quyết toán tàu, cung cấp chi tiết về sản lượng hàng xuất cuối cùng bao gồm EDI – phục vụ cho công tác balash cân bằng tàu và các biên bản - report cần thiết và tương ứng), Thuỷ triều (do Hoa tiêu cung cấp) và các thông tin pháp lý đối với tàu (do đại lý – agency)

Sau khi tàu rời, nhân viên kế hoạch tàu – Planner sẽ gửi: FinalDeparture EDI cho phía Central Planner, các bên liên quan, các đầu mối dữ liệu cho Cảng kế tiếp trong Rotation của tuyến hàng. Gửi báo cáo làm hàng, lưu giữ các thông tin cần thiết đối với hàng hoá và tàu.

3.3.6 Báo cáo kết quả làm tàu

- Thời gian hoa tiêu lên tàu vào 13:00 và 11:00 tàu cập xong cảng
- Thời gian tàu nằm cầu hết 25.1h, thời gian thực tế làm hàng hết 21.78h với sản lượng nhập xuất: 2915 conts
- Thời gian cập 11:00h
- Thời gian hoa tiêu lên tàu để rời 13:00h
- Tàu rời là 12:40h
- Các máng có thời gian nghỉ
- Thời gian rời trễ 10p theo như kế hoạch

Hình 3.5: Kết quả làm hàng

Tan Cang - Cai Mep Thi Vai Terminal (TCTT)
Tan Loc Quarter, Phuoc Hoa Ward, Phu My Town, Ba Ria Vung Tau Province, Vietnam.
Phone: +84254 3938 778
Fax: +84254 3938 777

HANDLING COMPLETION REPORT

Vsl/Voy./Opr: COSCO SHIPPING ORCHID / V.025E / COS / AWE4 Wharf: B4/P Date : 18/Aug/2024

ETB/ETD:	11:30, 18/Aug	13:00, 19/Aug
ATB:	11:55, 18/Aug	
Gangway Readliness	12:05, 18/Aug	
Commenced discharging:	12:10, 18/Aug	First cont
Completed discharging:	0:10, 19/Aug	
Commenced loading:	20:24, 18/Aug	
Completed loading:	11:12, 19/Aug	Last cont
Pilot onboard	12:20, 19/Aug	
Gangway Secured	12:30, 19/Aug	
First line Tugboat	12:35, 19/Aug	
ATU:	12:40, 19/Aug	

* Time (hours):

Portstay	Dis.	Load.	Break time		Idle	Gross	Net
			Dis.	Load.			
24.75	10.75	14.80	1.25	0.00	1.72	23.03	21.78

* Gross total handled (boxes):

	Full DC			Empty DC			Full RF		Empty RF		Σ	TEUs	IMO (20'F/40'F)	OOG (20'F/40'F)
	20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	20'	40'				
Discharge	0	0	0	30	1263	3	0	0	0	195	1491	2952		
CMA					269						269	538		
COS				30	565	3				185	783	1536		
OCL					429					10	439	878		
Loading	125	1084	2	1	0	0	0	68	0	0	1280	2434		
CMA		8									8	16		
COS	10	779	2					39			830	1650		
EMC	23	49		1							73	122		
OCL	92	248						29			369	646	0/6	
Shifting	Restow asper H/O, C/O request									22	144	288		
	Restow for operation smoothly									50				
	HATCH COVER OPEN/CLOSING								19	0	38			

153.86	97.50	119.31	135.56
--------	-------	--------	--------

Receipt of documentation:	Inbound:	6:42, 17/Aug
	Outbound:	18:42, 17/Aug
Customs clearance:	1	times
+ Commenced loading:	20:24, 18/Aug	1,280 (boxes)
+ Closing-time: TCTT	11:30, 18/Aug	1,280 (boxes)
CATLAI/ICDs	17:30, 17/Aug	

	QC15	QC16	QC17	QC18	QC19	QC20		TOTAL
Start	16:20	14:30	14:30	13:00	12:10	12:11		
End	21:30	5:32	9:00	10:13	11:12	9:31		
Gross	5.17	15.03	18.50	21.22	23.03	21.33		104.28
Net	5.17	14.28	17.75	20.47	21.78	20.58		100.03
Stop	0.00	0.75	0.75	0.75	1.25	0.75		4.25

(nguồn: Phòng điều độ công ty)

Kết Luận Chương 3

Trong chương 3 này, đã đi sâu vào quá trình tổ chức và thực hiện giải phóng tàu COSCO SHIPPING ORCHARD tại Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng Cái Mép – Thị Vải. Qua việc phân tích các bước triển khai và các yếu tố liên quan, chúng ta đã thấy rằng công tác giải phóng tàu được thực hiện một cách chặt chẽ và hiệu quả, đáp ứng đầy đủ yêu cầu về thời gian và chất lượng dịch vụ.

Công ty đã triển khai quy trình giải phóng tàu với sự phối hợp nhịp nhàng giữa các bộ phận như khai thác, hải quan, an ninh, và các đơn vị cung cấp dịch vụ hỗ trợ khác. Đặc biệt, việc ứng dụng công nghệ hiện đại trong việc quản lý dữ liệu và các hệ thống hỗ trợ đã góp phần giảm thiểu tối đa thời gian chờ đợi và tăng cường sự minh bạch trong quá trình giải phóng tàu.

Ngoài ra, đội ngũ nhân viên tại cảng cũng đã thể hiện sự chuyên nghiệp và linh hoạt trong việc xử lý các tình huống phát sinh trong suốt quá trình làm việc. Điều này không chỉ giúp giảm thiểu rủi ro mà còn đảm bảo việc giải phóng tàu được thực hiện đúng tiến độ, góp phần nâng cao hiệu quả công việc tại cảng Tân Cảng Cái Mép – Thị Vải.

Tuy nhiên, vẫn còn một số yếu tố cần được cải thiện, chẳng hạn như việc tối ưu hóa quy trình làm việc giữa các bộ phận và tăng cường đào tạo nhân sự để nâng cao năng lực giải quyết tình huống trong những trường hợp khẩn cấp. Và số lượng container không xác định cần có phương hướng để giải quyết tình trạng này.

Tóm lại, chương 3 đã phân tích và đánh giá chi tiết về công tác tổ chức thực hiện giải phóng tàu COSCO SHIPPING ORCHARD tại cảng Tân Cảng Cái Mép – Thị Vải, khẳng định vai trò quan trọng của việc tối ưu hóa quy trình và phối hợp giữa các bộ phận để đạt được hiệu quả công việc cao nhất.

CHƯƠNG 4: GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUY TRÌNH GIẢI PHÓNG TÀU

4.1 Phân tích môi trường vi mô và vĩ mô

4.1.1 Môi trường vi mô

- Vị trí chiến lược nằm gần tuyến hàng hải quốc tế, thuận lợi cho việc trung chuyển hàng hóa.
- Cơ sở hạ tầng hiện đại với cầu cảng dài, khả năng tiếp nhận tàu lớn (lên tới 200,000 DWT).
- Trang thiết bị tiên tiến như cần cẩu STS, hệ thống tự động hóa cao.
- Là một thành viên của tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn nên được rất nhiều ưu ái về mạng lưới logistics mạnh, bao gồm ICD, depot, và dịch vụ logistics trọn gói.
- Nguồn nhân lực:
 - Có tổng đội ngũ nhân lực có trình độ cao và đa dạng tuổi nghề (đại học, thạc sĩ, cao đẳng...) trong các lĩnh vực quản lý cảng, công nghệ thông tin, logistics, an toàn cảng...
 - Đội ngũ nhân viên được đào tạo để đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế, bao gồm an toàn lao động, quản lý hàng hóa, và vận hành công nghệ tiên tiến như hệ thống TOS (Terminal Operating System). Tuy nhiên, sự thiếu hụt nhân sự trẻ có kinh nghiệm trong những giai đoạn cao điểm hoặc áp lực từ các cảng lân cận có thể gây khó khăn cho hoạt động vận hành.
- Khách hàng: Nhóm khách hàng chính là các hãng tàu container quốc tế lớn như Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd. Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong khu vực phía Nam Việt Nam, đặc biệt là các ngành dệt may, điện tử, nông sản.
- Đối thủ cạnh tranh: Các cảng container tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải như CMIT (Cảng quốc tế Cái Mép), SSIT (Cảng quốc tế Sài Gòn - SSA),...

4.1.2 Môi trường vĩ mô

- **Chính trị, pháp luật:**

Chính sách phát triển logistics và cảng biển: Chính phủ Việt Nam đặt mục tiêu phát triển hệ thống cảng biển, đặc biệt là các cảng nước sâu như TCTT, nhằm nâng cao năng lực vận tải và hỗ trợ xuất nhập khẩu. Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho TCTT phát triển.

Quan hệ quốc tế: Việt Nam tham gia các hiệp định thương mại tự do (FTA) như CPTPP, EVFTA, RCEP, thúc đẩy lưu lượng hàng hóa qua cảng TCTT.

Ổn định chính trị: Việt Nam có môi trường chính trị ổn định, thuận lợi cho đầu tư và hoạt động dài hạn của cảng.

Quy định hàng hải: TCTT phải tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn hàng hải, an ninh cảng biển (ISPS Code), và bảo vệ môi trường biển.

Chính sách thuế và phí: Các chính sách ưu đãi về thuế và phí cảng từ chính phủ tạo lợi thế cho hoạt động xuất nhập khẩu qua cảng.

Hiệp định thương mại tự do (FTA): Các FTA tạo khung pháp lý thuận lợi cho thương mại quốc tế, đồng thời tăng áp lực về tính minh bạch và tuân thủ tiêu chuẩn cao.

- **Kinh tế:**

Tăng trưởng kinh tế: Việt Nam duy trì tốc độ tăng trưởng GDP cao, thúc đẩy xuất nhập khẩu và nhu cầu sử dụng dịch vụ cảng biển.

Thương mại quốc tế: Các mặt hàng xuất khẩu chính của Việt Nam (dệt may, điện tử, nông sản) phụ thuộc nhiều vào dịch vụ cảng biển, đặc biệt là tại khu vực phía Nam, nơi TCTT hoạt động.

Biến động kinh tế toàn cầu: Các yếu tố như suy thoái kinh tế, giá nhiên liệu, và lạm phát có thể ảnh hưởng đến chi phí vận hành và nhu cầu sử dụng dịch vụ cảng.

- **Xã hội:**

Tăng trưởng dân số và đô thị hóa: Sự gia tăng dân số tại khu vực Đông Nam Bộ kéo theo nhu cầu hàng hóa và dịch vụ logistics, tạo động lực phát triển cho cảng.

Lao động: Việt Nam có lực lượng lao động trẻ, dồi dào, nhưng cần chú trọng đào tạo chuyên môn để đáp ứng yêu cầu vận hành công nghệ cao tại cảng.

Ý thức về bảo vệ môi trường: Xã hội ngày càng quan tâm đến phát triển bền vững, buộc TCTT áp dụng các biện pháp giảm phát thải carbon và bảo vệ môi trường.

- **Môi trường:**

Vấn đề môi trường biển: Cảng TCTT cần giải quyết các vấn đề như ô nhiễm nước, tiếng ồn, và khí thải từ hoạt động vận tải biển và cảng.

Biến đổi khí hậu: Nước biển dâng và thời tiết cực đoan có thể ảnh hưởng đến hoạt động của cảng.

Xu hướng phát triển bền vững: TCTT cần đầu tư vào các giải pháp xanh như sử dụng năng lượng tái tạo, thiết bị tiết kiệm năng lượng, và giảm lượng khí thải ra môi trường.

4.1.3 Mô hình SWOT

Bảng 4.1: Phân tích mô hình SWOT

	Điểm mạnh	Điểm yếu
	1. Cảng nước sâu 2. Tiếp nhận tàu lớn 3. Phương tiện xếp dỡ hiện đại 4. Nhân sự chuyên nghiệp. trình độ huấn luyện bài bản 5. Trang bị hệ thống Topo và Topx 6. Gần các tuyến hàng hải quốc tế 7. Môi trường làm việc thân thiện với khách hàng	1. Phụ thuộc vào lượng hàng quốc tế 2. Các khoản chi phí bảo trì và vận hành thiết bị cao 3. Thiếu đa dạng dịch vụ giá trị gia tăng 4. Thiếu nguồn nhân lực trẻ 5. Chi phí Logistics cao 6. Thiếu các depot container rộng 7. Các bộ phận chưa thông suốt với nhau
Cơ hội 1. Khu vực Thương mại Tự do (FTZ). FTZ có thể tạo điều kiện thuận lợi để thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước thiết lập cơ sở sản xuất, lắp ráp hoặc trung tâm phân phối tại khu vực. 2. Cảng TCTT sẽ có lợi thế cạnh tranh nhờ giảm thiểu các rào cản thương mại, thuế quan, và thủ tục hải quan trong FTZ. 3. Sự phát triển của FTZ có thể kéo theo các dự án hạ tầng, dịch vụ phụ trợ, và đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao. 4. Xu hướng chuyển dịch chuỗi cung ứng toàn cầu, tạo cơ hội cho cảng thu hút thêm khách hàng mới.	Nâng cao mở rộng kết nối cầu bến	Nâng cao công tác chuyên môn và huấn luyện
Thách thức 1. Cạnh tranh gay gắt từ các cảng lớn trong khu vực và trong nước	Nâng cao công tác phối hợp điều hành Giải phóng tàu	Nâng cao hệ thống giao thông đường bộ

2. Những thay đổi trong chính sách thương mại quốc tế, tình hình dịch bệnh, hoặc chiến tranh có thể ảnh hưởng đến hoạt động của cảng, đặc biệt là sự gián đoạn trong chuỗi cung ứng toàn cầu. 3. Biến đổi khí hậu và các vấn đề về bảo vệ môi trường có thể làm tăng chi phí hoạt động hoặc yêu cầu đầu tư thêm vào các biện pháp bảo vệ môi trường. 4. Sự thay đổi trong các quy định pháp lý, chính sách liên quan đến ngành cảng biển và vận tải có thể tạo ra thách thức trong việc điều chỉnh hoạt động của cảng để tuân thủ các yêu cầu mới.		
---	--	--

4.2 Một số giải pháp nâng cao hiệu quả quy trình giải phóng tàu

4.2.1 Giải pháp nâng cao mở rộng kết nối cầu bến

Tên giải pháp: Nâng cao mở rộng kết nối cầu bến

Mục tiêu:

- Mở rộng quy mô xử lý hàng hoá và năng lực vận tải.
- Cùng phát triển trao đổi nghiên cứu và đổi mới sáng tạo.
- Giảm tải áp lực của cảng.
- Hình thành một bến cảng liên thông với tổng chiều dài cầu bến 1.200m.
- Tăng năng lực cạnh tranh trong khu vực
- Khẳng định vị thế cụm cảng Cái Mép

Nội dung:

Hiện với xu hướng Các Hãng tàu đều tăng Size tàu cập và sản lượng, hàng hoá xuất nhập có xu hướng dịch chuyển từ khu vực TPHCM về khu vực Cái mép đó cũng là tín hiệu tốt cho các cảng trong khu vực nhưng cũng là áp lực cho Cảng trong việc bố trí cầu bến,

trong khi đó về trang thiết bị cơ sở hạ tầng không thể thay đổi. Để có thể đáp ứng tiếp nhận các size tàu, sà lan cũng như hàng hoá tăng nhanh như dự kiến. TCTT đưa giải pháp sau:

- Kết hợp với TCIT, CMIT, Hưng Thái lập kế hoạch và trao đổi tình hình cầu bến tháng, tuần, ngày, cùng với tổ cảng vụ tính toán Phương án, vị trí các tàu cập làm hàng phù hợp với Size, và hàng hoá của từng Service.
- Tính toán phân cầu tàu bến sà lan đảm bảo vừa đón tàu phải đảm bảo có từ 2- 3 bến để làm sà lan, ngoài ra những thời điểm kẹt bãi và cầu bến phải thuê và tổ chức 1- 2 máng giải phóng sà lan tại Cảng Vina Logistic(Hưng Thái) và cảng CMIT.
- Xúc tiến triển khai khẩn trương hợp tác với CMIT một bến chung nhằm gia tăng chiều dài cầu bến của 2 bên

Ngày 24/5/2024, tại Thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, cảng Tân cảng - Cái Mép-Thị Vải (TCTT) thuộc Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn và Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT) đã đồng tổ chức Lễ mở cổng kết nối hai cảng TCTT – CMIT.

Trong bối cảnh các hãng tàu ngày càng đặt yêu cầu cao về năng suất khai thác, các cảng tại khu vực Cái Mép-Thị Vải (CM-TV) đối mặt với áp lực nâng cao năng lực khai thác, cải thiện chất lượng dịch vụ và tăng cường năng lực tiếp nhận tàu.

Cơ sở hạ tầng đến ngưỡng giới hạn hiện tại và sự thiếu liên kết chặt chẽ giữa các cảng vẫn chưa thể đáp ứng nhu cầu của hãng tàu. Điều này đặt ra thách thức lớn cho các cảng trong việc tìm kiếm giải pháp nâng cao hiệu quả quy trình giải phóng tàu và năng lực cạnh tranh, đảm bảo duy trì sự phát triển kinh tế chung của khu vực.

Từ năm 2023 đến nay, TCTT và CMIT đã tiến hành thí điểm hợp tác, đưa tàu/sà lan qua lại bến của nhau, lưu thông hàng hóa giữa 2 cảng. Theo đó, 2 cảng đã giải phóng được 13 tàu container, sản lượng thông qua 33.740 TEU.

Việc hợp tác mở cổng kết nối, khai thác cầu bến chung giữa 2 cảng TCTT-CMIT là giải pháp liên minh tiên phong để giải quyết những thách thức trên. Đồng thời thực hiện mục tiêu tận dụng kết cấu hạ tầng đồng bộ, từ đó hình thành một bến cảng liên thông với tổng chiều dài cầu tàu dài hơn, nâng cao năng lực khai thác, tăng cường năng lực tiếp nhận tàu của cả 2 bên.

Ông Vũ Hồng Hùng, Giám đốc TCTT cho biết, trước đây mỗi cầu cảng chỉ khoảng 600m, nên khi đón tàu thì phần còn lại chỉ có thể đón sà lan, hoặc nhân rỗi. Khi kết nối tạo thành cầu cảng dài 1.200m, 2 cảng có thể đón cùng lúc 3 tàu lớn, giúp tăng khả năng làm hàng, giảm thời gian chờ; tối ưu hóa giá trị gia tăng cho khách hàng, hãng tàu. Đồng thời, sẽ tăng thêm từ 30-40% công suất của 2 cảng, tương đương 800 ngàn TEU/năm, giúp tăng hiệu quả khai thác cầu bến (Tàu, 2024).

Kết quả đạt được:

- Việc hợp tác kết nối này, giúp các cảng đảm bảo thực hiện đúng cam kết với hãng tàu về năng suất giải phóng tàu, thời gian tàu cập và rời bến, giảm chi phí khai thác. Qua đó, góp phần nâng tầm vị thế uy tín, năng lực và chất lượng dịch vụ của các cảng biển Việt Nam tại khu vực Cái Mép (Tàu, 2024).
- Quá trình giải phóng tàu không bị tắc nghẽn, linh hoạt hỗ trợ tiếp nhận giải phóng các con tàu từ các bên.

4.2.2 Giải pháp nâng cao công tác chuyên môn và huấn luyện

Tên giải pháp: Nâng cao công tác chuyên môn và huấn luyện

Mục tiêu:

- Nâng cao năng lực chuyên môn của đội ngũ nhân viên tại công ty.
- Đảm bảo nhân sự trong quá trình giải phóng tàu nắm vững kiến thức và kỹ năng chuyên môn nhằm đáp ứng nhu cầu cần thiết khi giải phóng tàu.
- Cải thiện kỹ năng và đảm bảo chất lượng huấn luyện.
- Cải thiện hiệu suất và nâng cao tinh thần làm việc của nhân viên.
- Xây dựng nhân sự có năng lực cạnh tranh.

Nội Dung:

Xây dựng chỉnh sửa và hoàn thiện lại tất cả các kế hoạch, quy trình sản xuất, biểu mẫu phù hợp với điều kiện thực tế khi hệ thống quản lý TOP-O, TOP-X đã tích hợp kết nối với Hải Quan điện tử 1 cửa quốc gia.

Xây dựng bộ nguyên tắc xử lý các công việc khi phối kết hợp với các phòng ban khác trong cty, tổng công ty. Thể hiện rõ trách nhiệm của bộ phận và cá nhân trong từng công việc cụ thể.

Tăng cường công tác huấn luyện, đặc biệt là huấn luyện trong nghiệp vụ làm tàu, xây dựng kế hoạch huấn luyện chuyên sâu và nâng cao nghiệp vụ về quy trình sản xuất, vận hành hệ thống TOPO-VN, TOP-X cũng như các phần mềm khác như ePort, OTM cho toàn thể công nhân viên khối điều hành.

Rà soát lại tay nghề của nhân viên lái cầu bờ tăng cường công tác huấn luyện kỹ năng vận hành đảm bảo tình trạng tay nghề các nhân viên lái cầu được đồng đều phân đầu NS BQ làm tàu đạt 30-32 conts/cầu.

Bổ sung thêm nhân sự cho khối điều hành và nhân viên giao nhận để đảm bảo chế độ đi ca, chấm công cho người lao động có thời gian tái tạo sức lao động, Năng suất LĐ sẽ cao và hạn chế rủi ro trong sản xuất.

Kết quả đạt được:

- Nhân viên nhờ nắm vững quy trình và kỹ năng chuyên môn vì vậy công việc được thực hiện một cách hiệu quả.
- Giảm thời gian giải phóng tàu, từ đó tăng năng suất tiếp nhận thêm tàu cập cảng.
- Hạn chế các sự cố phát sinh thiếu nhân sự khi giải phóng tàu.
- Quy trình làm việc được nâng cao giảm thiểu sót liên quan đến thủ tục, an toàn và xử lý hàng hoá.
- Nhân viên có thể xử lý linh hoạt các tình huống bất ngờ như: tàu cập bến trễ, thay đổi lịch trình tàu, hay các sự cố về kỹ thuật.

4.2.3 Giải pháp nâng cao công tác phối hợp điều hành Giải phóng tàu

Giải pháp: Nâng cao công tác phối hợp điều hành Giải phóng tàu

Mục tiêu:

- Tối ưu hoá thời gian xếp dỡ hàng hoá, kiểm tra và xử lý thủ tục giảm thiểu thời gian tàu neo đậu tại cảng.
- Nâng cao hiệu suất sử dụng hiệu quả các thiết bị xếp dỡ, cầu cảng và nhân lực.
- Tăng cường tính minh bạch khi trao đổi thông tin tránh sai sót và xảy ra xung đột.
- Hạn chế sai sót dẫn đến sự cố kỹ thuật và các chi phí phát sinh do chậm trễ.

Nội Dung:

Chủ động, Phối hợp tốt với các bên ĐIỀU ĐỘ TÂN CẢNG, SNPL, Vận tải thủy, Giang Nam, TCIT Và ICD tổ chức vận tải Tập kết hàng cho Cái mép được thông suốt.

Phối hợp tốt với công ty Hoa tiêu, Cảng vụ Vũng tàu, Đại Lý tàu nhằm giảm thời gian tàu nằm cầu khi tàu kết thúc làm hàng có thể rời cầu ngay, nhằm tăng năng suất Portstay.

Thiết lập trung tâm điều phối đóng vai trò trung gian giữa các bên như Điều độ Tân Cảng, SNPL, Vận tải thủy, Giang Nam, TCIT, ICD, công ty Hoa tiêu, và Đại lý tàu. Trung tâm này chịu trách nhiệm điều phối thông tin, giám sát hoạt động và giải quyết nhanh các vấn đề phát sinh.

Xây dựng các kế hoạch ứng phó với các tình huống đặc biệt như điều kiện thời tiết, tàu trễ lịch, hoặc sự cố kỹ thuật không mong muốn. Các kế hoạch ứng phó này cần phải xây dựng và đồng bộ hoá giữa các bên đảm bảo khi triển khai không xảy ra sai sót.

Tối ưu hoá thời gian Portstay, phối hợp chặt chẽ với công ty Hoa Tiêu và cảng vụ Vũng Tàu để tàu có thể thuận lợi rời bến sau khi kết thúc quá trình giải phóng tàu. Đảm bảo các đơn vị vận tải thủy, sà lan, và xe tải của ICD luôn trong tình trạng sẵn sàng tiếp nhận hàng hoá để giải phóng tàu và cầu cảng nhanh nhất.

Sắp xếp thứ tự ưu tiên của các tàu như tàu lớn, tàu cần giải phóng nhanh rời đi để tránh bị phí phạt góp phần đảm bảo năng suất tối đa và độ tin cậy của cảng.

Cần ký kết các biên bản về thời gian tiêu chuẩn giữa các bên đặc biệt là Đại lý tàu, công ty Hoa Tiêu, Cảng vụ Vũng Tàu, rút ngắn thời gian chờ làm thủ tục.

Thường xuyên tổ chức các buổi họp định kỳ hàng tuần hoặc hàng tháng với các bên liên quan để đánh giá hiệu quả phối hợp và đề xuất giải pháp cải thiện.

Kết quả đạt được:

- Giảm thời gian Portstay, giúp tàu nhanh chóng rời cảng sau khi hoàn tất quá trình làm hàng góp phần làm tăng số lượng tàu có thể cập bến để làm hàng trong một ngày.
- Giao tiếp nhanh chóng và chính xác giảm thiểu thời gian và sai sót.
- Tăng cường khả năng quản lý và điều hành.
- Nâng cao chất lượng dịch vụ đem lại sự hài lòng của khách hàng.

- Tăng cường tính cạnh tranh với các cảng lớn trong khu vực và thu hút thêm các khách hàng tiềm năng khác.

4.2.4 Giải pháp nâng cao hệ thống giao thông kết nối cảng bằng đường bộ

Nâng cao hệ thống đường bộ không ảnh hưởng đến quy trình giải phóng tàu tuy nhiên có cũng có tác động gián tiếp và quan trọng đến hiệu quả quy trình giải phóng tàu.

Giải pháp: Nâng cao hệ thống giao thông kết nối cảng bằng đường bộ.

Mục tiêu:

- Hàng hoá vận chuyển trực tiếp bằng đường bộ được nâng cao hơn.
- Giảm tải cầu bến để việc xếp dỡ hàng hóa lên sà lan diễn ra nhanh chóng, từ đó đảm bảo hàng hóa về đúng thời gian quy định trước khi tàu xuất bến, giúp các máng không phải dừng lại và chờ đợi quá lâu, ảnh hưởng đến tiến độ công việc.
- Tăng cường khả năng kết nối thông suốt giữa cảng và các khu vực kinh tế trọng điểm như Đồng Nai, Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh.

Nội dung:

5 năm trở lại đây, hệ thống giao thông của tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu được đầu tư đồng bộ, nhiều tuyến đường đi vào hoạt động đã phát huy vai trò là sức bật cho nền kinh tế của địa phương. Ví dụ như đường liên cảng CM-TV, Phước Hòa - Cái Mép, QL56 tuyến tránh TP.Bà Rịa. Đây là những tuyến đường giảm tải cho QL51, khai thác hệ thống cảng biển và các khu công nghiệp dọc sông CM-TV; rút ngắn cung đường vận chuyển hàng hóa từ các KCN và hệ thống cảng biển ra QL1 đi các khu vực khác.

Năm 2023 tỉnh đã đồng loạt khởi công 3 dự án lớn mang tính liên kết vùng là đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, cầu Phước An và cải tạo, mở rộng đường ven biển Vũng Tàu-Bình Thuận. Và hiện đang thực hiện triển khai dự án đường Vành Đai 4 TP.Hồ Chí Minh đoạn qua Bà Rịa-Vũng Tàu. Đây là các dự án sẽ thực hiện sứ mệnh giảm tải cho QL 51, kết nối với cao tốc Bến Lức - Long Thành, Dầu Giây - Long Thành về TP. Hồ Chí Minh và các địa phương khác.

“Mục tiêu của tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu trong nhiệm kỳ 2020-2025 là hoàn thành 3 tuyến đường trọng điểm trên. Với 3 tuyến giao thông kết nối này, đường vào cụm cảng CM-TV sẽ được mở bung, tạo tiền đề cho sự phát triển đột phá trong tương lai. Đến năm

2025, mạng lưới giao thông trên địa bàn tỉnh sẽ dần hoàn chỉnh, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế của tỉnh”-ông Trần Thượng Chí thông tin thêm (Tàu, 2024).

Kết quả đạt được:

- Hàng hoá được vận chuyển bằng những tuyến đường này tránh được sự tắc nghẽn giao thông trong thời gian cao điểm góp phần đưa hàng hoá đến kịp thời gian để lên tàu.
- Cải thiện tình hình giao thông trong tỉnh và có sự liên kết với các vùng.
- Các tuyến đường mới này góp phần hỗ trợ các cảng biển và các khu công nghiệp dọc sông Cái Mép – Thị Vải tạo cơ hội vận chuyển hàng hoá thông suốt trong thời gian ngắn nhất.
- Giảm tải hàng hoá vận chuyển bằng đường QL1 đảm bảo an toàn giao thông của người dân.

Kết Luận Chương 4

Trong chương 4, các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả quy trình giải phóng tàu tại cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải (TCTT) đã được phân tích và đưa ra cụ thể, bao gồm việc mở rộng kết nối cầu bến, nâng cao công tác chuyên môn và huấn luyện, tăng cường phối hợp điều hành giải phóng tàu, và cải thiện hệ thống giao thông kết nối cảng bằng đường bộ.

Việc mở rộng kết nối cầu bến giữa TCTT và CMIT đã mang lại hiệu quả rõ rệt, không chỉ tăng cường khả năng tiếp nhận tàu, giảm thời gian chờ đợi mà còn nâng cao năng lực khai thác và giảm chi phí vận hành. Các giải pháp về công tác chuyên môn và huấn luyện giúp đội ngũ nhân viên nắm vững quy trình và kỹ năng chuyên môn, từ đó nâng cao hiệu quả công việc và giảm thiểu các sự cố. Đồng thời, công tác phối hợp điều hành giúp tối ưu hóa thời gian giải phóng tàu, giảm thiểu sai sót và sự cố kỹ thuật, góp phần tăng năng suất và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Bên cạnh đó, việc cải thiện hệ thống giao thông kết nối cảng bằng đường bộ là một giải pháp mang tính hỗ trợ, giúp giảm tải cho cầu bến, đồng thời thúc đẩy quá trình vận chuyển hàng hóa nhanh chóng và hiệu quả hơn. Tất cả các giải pháp này đều góp phần quan trọng vào việc nâng cao hiệu quả quy trình giải phóng tàu, giảm thời gian chờ đợi, tăng năng suất và khả năng cạnh tranh của cảng TCTT.

Tóm lại, việc áp dụng đồng bộ các giải pháp này không chỉ giúp TCTT nâng cao hiệu quả quy trình giải phóng tàu mà còn củng cố vị thế của cảng trong khu vực, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao từ các hãng tàu và các đối tác kinh doanh.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu ngày càng phát triển và ngành vận tải biển ngày càng có vai trò quan trọng trong việc kết nối các quốc gia và thúc đẩy thương mại quốc tế, Công Ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng - Cái Mép - Thị Vải đã và đang khẳng định vị thế của mình như một trong những cảng biển chiến lược tại Việt Nam. Với cơ sở hạ tầng hiện đại, công nghệ tiên tiến và quy trình vận hành chuyên nghiệp, công ty không chỉ đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa nội địa mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc giao thương quốc tế, góp phần nâng cao năng lực xuất nhập khẩu của Việt Nam.

Qua việc nghiên cứu và phân tích các yếu tố liên quan đến hoạt động của công ty, đặc biệt là trong công tác giải phóng tàu và quản lý logistics tại cảng Tân Cảng - Cái Mép - Thị Vải, bài báo cáo này đã làm rõ các bước thực hiện quy trình vận hành và các giải pháp nhằm nâng cao tính hiệu quả quy trình, từ việc chuẩn bị tàu cập cảng đến khi hoàn tất các thủ tục giải phóng, đồng thời chỉ ra những thuận lợi, khó khăn và cơ hội để công ty phát triển hơn nữa trong tương lai.

Ngoài ra, việc cải tiến quy trình, nâng cao chất lượng dịch vụ, và áp dụng các công nghệ mới vào quản lý và điều hành là những yếu tố quan trọng để Cảng Tân Cảng - Cái Mép - Thị Vải có thể duy trì và mở rộng thị phần, nâng cao năng suất lao động và giảm thiểu chi phí. Những đề xuất trong bài báo cáo về cải tiến quy trình giải phóng tàu và tối ưu hóa hoạt động tại cảng là cơ sở để công ty tiếp tục phát triển, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và giữ vững vị thế trong ngành cảng biển Việt Nam.

Công ty TNHH MTV Cảng Tân Cảng – Cái Mép Thị Vải có lợi thế được thừa hưởng thương hiệu từ SNP, những bộ phận chủ chốt hiện tại đặc biệt là khối cơ giới và điều hành sản xuất được chuyển xuống từ Cảng Cát Lái nên có nhiều kinh nghiệm trong việc tổ chức sản xuất, cơ sở vật chất, trang thiết bị kỹ thuật của cảng mới và hiện đại. Vì vậy mặc dù hiện tại sản lượng thông qua cảng trong thời gian qua là chưa cao so với tầm của cảng nhưng với những ưu thế đặc biệt mà một số cảng khác không thể có và sự hỗ trợ của đội ngũ Marketing hùng hậu và dày dặn kinh nghiệm của SNP và TCTT sẽ phát triển vững mạnh và xứng đáng với danh hiệu là một trong những Cảng nước sâu đầu tiên tại Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] B. B. R. -. V. Tàu, "Mở cổng kết nối hai cảng TCTT-CMIT: Chương mới trong phát triển cảng Cái Mép - Thị Vải," 27 05 2024. [Online]. Available: <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/92441/mo-cong-ket-noi-hai-cang-tctt-cmit--chuong-moi-trong-phat-trien-cang-cai-mep---thi-vai.aspx>.
- [2] T. Ngân, "Báo Bà Rịa - Vũng Tàu," Hoàn thiện mạng lưới giao thông kết nối, 28 03 2024. [Online]. Available: <https://baobariavungtau.com.vn/kinh-te/202403/hoan-thien-mang-luoi-giao-thong-ket-noi-1006586/>.
- [3] N. T. Khoa, "Thư viện pháp luật," Khu thương mại tự do là gì? Lợi ích của Việt Nam khi tham gia Khu thương mại tự do, 31 05 2024. [Online]. Available: <https://thuvienphapluat.vn/cong-dong-dan-luat/khu-thuong-mai-tu-do-la-gi-loi-ich-cua-viet-nam-khi-tham-gia-khu-thuong-mai-tu-do-213920.aspx>. [Accessed 30 12 2024].
- [4] S. Linh, "Thời báo tài chính Việt Nam," Bà Rịa - Vũng Tàu: Nhiều tiềm năng xây dựng khu thương mại tự do gần với cảng biển, 11 12 2024. [Online]. Available: <https://thoibaotaichinhvietnam.vn/ba-ria-vung-tau-nhieu-tiem-nang-xay-dung-khu-thuong-mai-tu-do-gan-voi-cang-bien-166015-166015.html>. [Accessed 1 1 2025].
- [5] Ngân, Nam, "UBND tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu," Khu thương mại tự do - Cơ hội và giải pháp hiện thực hóa, 2 12 2024. [Online]. Available: <https://ittpa.baria-vungtau.gov.vn/article?item=664444dbcf7944c10cb3247759805ec>. [Accessed 1 1 2025].
- [6] Giới thiệu tổng quát về Cảng Tân Cảng Cái Mép – Thị Vải (TCTT), Cẩm nang khách hàng về TCTT (nguồn: công ty)
- [7] Tài liệu đánh giá kết quả hoạt động kinh doanh tại Cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải 6 tháng cuối năm 2023 (nguồn: công ty)
- [8] Tài liệu quy trình giải phóng tàu COSCO SHIPPING ORCHID (Phòng điều độ)
- [9] <http://tancangcaimepthivai.com.vn/>
- [10] <https://saigonnewport.com.vn/cang-cong-ty/cang-tan-cang-cai-mep-thi-vai-tctt>
- [11] <https://valoma.vn/tai-lieu/tai-lieu-tieng-viet/bao-cao-logistics-viet-nam-2024-khu-thuong-mai-tu-do/>
- [12] <https://valoma.vn/tai-lieu/tai-lieu-tieng-viet/ky-yeu-hoi-thao-khoa-hoc-quoc-gia-ve-logistics-va-quan-ly-chuoi-cung-ung-viet-nam-lan-thu-4-nha-xuat-ban-hang-hai-clscm-2024/>