

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO**  
**TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA - VŨNG TÀU**  
**KHOA KINH TẾ BIỂN - LOGISTICS**



**BARIA VUNGTAU**  
**UNIVERSITY**  
CAP SAINT JACQUES

**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**

**Đề Tài:**

**GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ KINH DOANH**  
**CỦA CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI**

**Trình độ đào tạo** : *Đại học*  
**Hệ đào tạo** : *Chính quy*  
**Ngành/ Chuyên ngành** : *Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng*  
**Giảng viên hướng dẫn** : *Th.S Võ Thị Hồng Minh*  
**Sinh viên thực hiện** : *Ngô Kim Hào*  
**MSSV** : *19034136*  
**Lớp** : *DH19LG1*

*Bà Rịa - Vũng Tàu, tháng 01 năm 2023*

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

**I. Thông tin chung**

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

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

Đơn vị công tác.....

- Họ và tên sinh viên: Ngô Kim Hảo                      MSSV: 19034136

Lớp: DH19LG1

Khoa: Kinh tế biển - Logistics

Tên đề tài: “Giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh của Cảng tổng hợp Thị Vải”

- 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)

*Vũng Tàu, ngày ..... tháng ..... năm 2023*

**GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN**

*(Ký và ghi rõ họ tên)*

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

**I. Thông tin chung**

- Họ và tên giảng viên hướng dẫn: Th.S Võ Thị Hồng Minh  
Học hàm, học vị: .....Chuyên ngành: .....  
Đơn vị công tác.....

- Họ và tên sinh viên: Ngô Kim Hảo      MSSV: 19034136  
Lớp: DH19LG1      Khoa: Kinh tế biển - Logistics

Tên đề tài: “Giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh của Cảng tổng hợp Thị Vải”

- 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)**



## LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan: Đồ án tốt nghiệp với đề tài “Giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh của Cảng tổng hợp Thị Vải” là công trình nghiên cứu do tôi thực hiện dưới sự hướng dẫn của giảng viên hướng dẫn\_Th.S Võ Thị Hồng Minh. Trong quá trình làm đồ án này, tôi chỉ sử dụng những tài liệu đã ghi trong mục tài liệu tham khảo, ngoài ra không sử dụng bất cứ tài liệu nào khác mà không được ghi. Các số liệu, kết quả trình bày trong báo cáo là trung thực và chưa được ai công bố trong bất kỳ luận văn nào trước đây.

*Bà Rịa - Vũng Tàu, ngày 12 tháng 01 năm 2023*

**SINH VIÊN THỰC HIỆN**



**Ngô Kim Hảo**



## LỜI CẢM ƠN

Trong suốt 3 năm ngồi ghế trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu, được sự chỉ dạy tận tình của quý thầy cô là niềm vinh hạnh và hạnh phúc lớn của em. Em đã được thầy cô truyền đạt những kiến thức về chuyên ngành Logistics và quản lý chuỗi cung ứng cũng như những kiến thức xã hội. Đặc biệt là trong thời gian dịch Covid-19 hoành hành, được sự hỗ trợ từ phía nhà trường cũng như sự tận tình hướng dẫn, chỉ dạy của quý thầy cô mà em có thể hoàn thành tốt chương trình học của mình. Em xin gửi đến trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu và quý thầy cô lời cảm ơn chân thành sâu sắc nhất. Trong đó, em xin gửi lời cảm ơn đặc biệt nhất đến cô Th.S Võ Thị Hồng Minh đã giúp em trong việc hoàn thành khóa luận này, sự tận tình chỉ bảo những sai sót, phân tích đúng sai và hướng dẫn bổ sung sửa đổi để giúp cho khóa luận được hoàn thiện hơn. Em chân thành biết ơn.

Em xin chúc quý thầy cô thành công trong sự nghiệp giáo dục đào tạo cũng như mọi lĩnh vực trong cuộc sống.

Trong quá trình thực tập tại Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải em đã được bổ sung thêm nhiều kiến thức thực tế dựa trên nền tảng lý thuyết được học tại trường. Nhờ đó, em có thêm hành trang để tự tin bước tiến trong xã hội. Em xin chân thành cảm ơn sự giúp đỡ, hướng dẫn nhiệt tình của các cô chú anh chị trong Công ty.

Em xin chúc ban lãnh đạo và tập thể cán bộ công nhân viên của Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải luôn gặt hái được nhiều thành công trong công việc.

Do kiến thức, trình độ lý luận cũng như kinh nghiệm thực tiễn còn quá nhiều hạn chế nên bài báo cáo không thể tránh khỏi những thiếu sót, tôi rất mong nhận được ý kiến đóng góp của quý Thầy, Cô và bạn đọc để tôi học hỏi thêm được nhiều kinh nghiệm và sẽ hoàn thành đồ án này tốt hơn nữa. Tôi xin chân thành cảm ơn!

*Bà Rịa - Vũng Tàu, ngày 12 tháng 01 năm 2023*

# MỤC LỤC

<b>LỜI MỞ ĐẦU</b> .....	<b>1</b>
1. Lý do chọn đề tài.....	1
2. Mục tiêu nghiên cứu.....	1
3. Đối tượng nghiên cứu.....	2
4. Phương pháp nghiên cứu.....	2
5. Kết cấu khóa luận.....	2
<b>CHƯƠNG I: CƠ SỞ LÝ LUẬN CHUNG</b> .....	<b>3</b>
1.1. Khái quát về kinh doanh.....	3
1.1.1. Kinh doanh là gì?.....	3
1.1.2. Hiệu quả kinh doanh là gì?.....	3
1.1.3. Giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh.....	3
1.2. Tổng quan về Cảng biển.....	4
1.2.1. Cảng biển là gì?.....	4
1.2.2. Phân loại Cảng biển.....	4
1.2.3. Tiêu chí xác định Cảng biển.....	4
1.2.4. Chức năng của Cảng biển.....	5
1.2.5. Nhiệm vụ của Cảng biển.....	6
1.3. Vai trò của Cảng biển trong Logistics.....	6
1.4. Giới thiệu chung về hệ thống Cảng biển Việt Nam.....	8
1.5. Thực trạng hoạt động của Cảng biển dưới tác động của dịch Covid-19.....	9
1.5.1. Những thuận lợi.....	9
1.5.2. Nguy cơ, thách thức.....	10
1.6. Các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh của Cảng.....	11
1.6.1. Các nhân tố bên ngoài.....	11
1.6.2. Các nhân tố bên trong.....	14
1.6.3. Các nhân tố ngành.....	15
<b>CHƯƠNG II: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI</b> .....	<b>18</b>
2.1. Tổng quan về Cảng tổng hợp Thị Vải.....	18
2.1.1. Giới thiệu về Cảng tổng hợp Thị Vải.....	18
2.1.2. Lịch sử hình thành Cảng tổng hợp Thị Vải.....	19
2.1.3. Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị.....	19

2.1.4. Các dịch vụ tại Cảng .....	21
2.1.5. Sơ đồ tổ chức Công ty .....	24
2.1.6. Sơ đồ và chức năng các phòng ban .....	25
2.2. Thực trạng hoạt động kinh doanh tại Cảng tổng hợp Thị Vải .....	29
2.2.1. Sơ đồ quy trình khai thác .....	29
2.2.2. Quy trình khai thác tại Cảng tổng hợp Thị Vải .....	30
2.2.3. Biểu mẫu áp dụng .....	40
2.2.4. Chỉ tiêu quá trình .....	41
2.2.5. Kết quả hoạt động của Cảng tổng hợp Thị Vải .....	41
2.3. Phân tích mô hình SWOT của Cảng tổng hợp Thị Vải .....	46
2.3.1. Điểm mạnh .....	46
2.3.2. Điểm yếu .....	47
2.3.3. Cơ hội .....	48
2.3.4. Thách thức .....	50
<b>CHƯƠNG III: ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ KINH DOANH TẠI</b>	
<b>CẢNG TỔNG THỊ VẢI .....</b>	<b>51</b>
3.1. Tầm nhìn và định hướng của Cảng tổng hợp Thị Vải .....	51
3.1.1. Tầm nhìn của Cảng tổng hợp Thị Vải .....	51
3.1.2. Định hướng của Cảng tổng hợp Thị Vải .....	51
3.2. Đề xuất giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh tại Cảng .....	51
3.2.1. Đào tạo nhân lực chất lượng cao .....	51
3.2.2. Áp dụng công nghệ thông tin .....	53
3.2.3. Đẩy mạnh hoạt động Marketing .....	54
<b>KẾT LUẬN .....</b>	<b>56</b>
<b>PHỤ LỤC .....</b>	<b>57</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO .....</b>	<b>61</b>

## DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

<b>TỪ VIẾT TẮT THEO TIẾNG VIỆT</b>	
<b>Từ viết tắt</b>	<b>Từ tiếng Việt</b>
ATCL	An toàn chất lượng
BP	Bộ phận
CMND	Chứng minh nhân dân
CNTT	Công nghệ thông tin
CP	Cổ phần
CTV	Cảng Thị Vải
CV	Chuyên viên
ĐK	Đăng kí
ĐL	Đại lí
DS	Danh sách
HH	Hàng hóa
KH	Khách hàng
NV	Nhân viên
PGĐ	Phó giám đốc
PT	Phương tiện
TBPT	Thiết bị, phương tiện
TCKT	Tài chính kế toán
TGD	Tổng giám đốc
TNHH MTV	Trách nhiệm hữu hạn một thành viên
XDCB	Xây dựng Cảng biển

<b>TỪ VIẾT TẮT THEO TIẾNG ANH - VIỆT</b>		
<b>Từ viết tắt</b>	<b>Từ tiếng Anh</b>	<b>Từ tiếng Việt</b>
Dis	Discharge	Dỡ hàng
DWT	Deadweight Tonnage	Tổng trọng tải của tàu
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm tính trên phạm vi lãnh thổ của một quốc gia
GRDP	Gross Regional Domestic Product	Tổng sản phẩm tính trên phạm vi một vùng, một tỉnh hay một thành phố nào đó
IOS	International Organization for Standardization	Tổ chức tiêu chuẩn hóa Quốc tế độc lập, phi chính phủ
Load	Loading	Nâng hàng
OHSAS	Occupational Health and Safety Assessment Series	Chuỗi đánh giá hệ thống an toàn và sức khỏe nghề nghiệp
SWOT	Strengths_Weaknesses _ Opportunities_ Threats	Điểm mạnh_Điểm yếu_Cơ hội_Thách thức

## DANH MỤC HÌNH

<i>Hình 1 : Cổng Cảng tổng hợp Thị Vải</i> .....	18
<i>Hình 2 : Hệ thống cầu Cảng</i> .....	20
<i>Hình 3 : Hệ thống kho, bãi</i> .....	20
<i>Hình 4 : Làm hàng lúa mì</i> .....	22
<i>Hình 5 : Xếp hàng ống thép lên tàu</i> .....	22
<i>Hình 6 : Xếp ống quạt gió</i> .....	23
<i>Hình 7 : Cho thuê kho chứa gỗ viên nén và bãi chứa gỗ dăm+ống thép gió</i> .....	24
<i>Hình 8 : Thông báo chấp nhận tàu_CTV-QT18-BM02</i> .....	31
<i>Hình 9 : Kế hoạch giao/ nhận hàng_CTV-QT18-BM03</i> .....	32
<i>Hình 10 : Daily Report_CTV-QT18-BM05</i> .....	36
<i>Hình 11 : Time Sheet_CTV-QT18-BM06</i> .....	37
<i>Hình 12 : Report On Receipt of Cargo_CTV-QT18-BM07</i> .....	38
<i>Hình 13 : General Loading Report_CTV-QT18-BM08</i> .....	39

## DANH MỤC BẢNG

<i>Bảng 1 : Danh sách Trang thiết bị xếp dỡ của Cảng</i> .....	21
<i>Bảng 2 : Danh sách biểu mẫu sử dụng trong quy trình khai thác tại Cảng tổng hợp Thị Vải</i> .....	40
<i>Bảng 3 : Chỉ tiêu quá trình khai thác tại Cảng tổng hợp Thị Vải</i> .....	41

## DANH MỤC BIỂU ĐỒ

<i>Biểu đồ 1: Tổng sản lượng hàng hóa thông qua Cảng (2020 - 2022).....</i>	<i>41</i>
<i>Biểu đồ 2: Tỷ lệ sản lượng các mặt hàng (2020 - 2022).....</i>	<i>43</i>
<i>Biểu đồ 3: Sản lượng hàng nông sản thông qua Cảng (2020 - 2022).....</i>	<i>44</i>
<i>Biểu đồ 4: Sản lượng sắt thép thông qua Cảng (2020 - 2022).....</i>	<i>45</i>

## DANH MỤC SƠ ĐỒ

<i>Sơ đồ 1: Sơ đồ tổ chức Công ty.....</i>	<i>24</i>
<i>Sơ đồ 2: Sơ đồ tổ chức phòng Hành chính Tổng hợp.....</i>	<i>25</i>
<i>Sơ đồ 3: Sơ đồ tổ chức phòng Thương vụ - Marketing.....</i>	<i>26</i>
<i>Sơ đồ 4: Sơ đồ tổ chức phòng Điều Độ - Khai Thác.....</i>	<i>28</i>
<i>Sơ đồ 5: Sơ đồ tổ chức phòng Kỹ Thuật - Đầu Tư.....</i>	<i>29</i>
<i>Sơ đồ 6: Sơ đồ quy trình khai thác hàng hóa tại Cảng tổng hợp Thị Vải.....</i>	<i>30</i>

# LỜI MỞ ĐẦU

## 1. Lý do chọn đề tài

Đối với mỗi một hoạt động của doanh nghiệp thì kết quả kinh doanh chính là yếu tố quyết định sự bền vững của doanh nghiệp đó trên thị trường. Một doanh nghiệp sẽ không thể tồn tại khi mà nguồn vốn, nguồn tài chính không có dấu hiệu gia tăng, thậm chí liên tục giảm. Việc nâng cao hiệu quả kinh doanh không chỉ tác động đến doanh nghiệp mà còn ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế của vùng và cả nước. Vậy làm cách nào để nâng cao hiệu quả kinh doanh nhằm tối đa hóa lợi nhuận và duy trì sự phát triển bền vững trên thị trường? Để giải quyết được vấn đề này, nhiều doanh nghiệp phải khai thác triệt để nguồn nhân lực, đào tạo nhân lực, tận dụng mọi cơ hội để phát triển, nghiên cứu thị trường, đổi mới công nghệ, cách thức kinh doanh, hợp tác liên kết với các đối tác...

Đối diện với sự phát triển không ngừng của nền kinh tế và sự thay đổi khó lường của xã hội hiện nay, để đạt được mục tiêu tăng trưởng, chiến thắng các đối thủ cạnh tranh đang là một bài toán rất khó đối với các doanh nghiệp. Điều này cũng không ngoại lệ đối với Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải.

Là sinh viên chuyên ngành Logistics và quản lý chuỗi cung ứng, dưới góc nhìn của một sinh viên kết hợp với những kiến thức đã được học ở trường và những kinh nghiệm thực tập Cảng tổng hợp Thị Vải, nhận thấy được sự phát triển vượt trội của nền kinh tế hiện nay và tầm quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp đặc biệt doanh nghiệp Logistics. Nên em đã quyết định nghiên cứu đề tài “Giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh của Cảng tổng hợp Thị Vải”.

## 2. Mục tiêu nghiên cứu

Hệ thống hoá và hoàn thiện cơ sở lý luận về kinh doanh, làm rõ vai trò và hệ thống cả biển Việt Nam, đồng thời nêu được những yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh Cảng biển.

Giới thiệu các thông tin cơ bản của Cảng tổng hợp Thị Vải bao gồm: lịch sử hình thành, cơ sở hạ tầng, các dịch vụ, sơ đồ công ty và chức năng của các phòng ban. Trình bày thực trạng hoạt động của Cảng thông qua quy trình khai thác. Phân tích kết



quả hoạt động năm 2020-2022 thông qua số liệu về sản lượng hàng hóa. Phân tích Cảng theo mô hình SWOT.

Đưa ra một số giải pháp góp phần thúc đẩy sự phát triển của Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải.

### **3. Đối tượng nghiên cứu**

Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải

### **4. Phương pháp nghiên cứu**

Thông qua những buổi quan sát xếp dỡ hàng hóa, học hỏi những kinh nghiệm từ những người đi trước và tài liệu của Cảng tổng hợp Thị Vải em nắm rõ hơn quy trình làm hàng, cũng như học hỏi được những kiến thức thực tế. Từ đó nghiên cứu đề tài thông qua các phương pháp sau:

- Phương pháp thống kê số liệu: thống kê, tìm hiểu những chỉ tiêu về lượng hàng hóa mà Cảng làm trong những năm gần đây,...
- Phương pháp phân tích: phân tích các thông số, dữ liệu liên quan đến công ty để biết được tình hình hoạt động của Cảng, những kết quả đạt được cũng như những phần Cảng chưa hoàn thành.
- Phương pháp so sánh: so sánh tình hình hoạt động tại Cảng tổng hợp Thị Vải các Cảng khác trong khu vực.
- Phương pháp Logic: tổng hợp, đánh giá về tình hình hoạt động cũng như đưa ra giải pháp trên cơ sở khoa học và mang tính thực tiễn.

### **5. Kết cấu khóa luận**

Bố cục đề tài gồm 3 chương:

- Chương I: Cơ sở lý luận chung.
- Chương II: Thực trạng hoạt động của Cảng tổng hợp Thị Vải.
- Chương III: Đề xuất giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh tại Cảng tổng hợp Thị Vải.

## CHƯƠNG I: CƠ SỞ LÝ LUẬN CHUNG

### 1.1. Khái quát về kinh doanh

#### 1.1.1. Kinh doanh là gì?

*Tại khoản 21 Điều 4 Luật Doanh nghiệp năm 2020 quy định:*

“Kinh doanh là việc thực hiện liên tục một, một số hoặc tất cả công đoạn của quá trình từ đầu tư, sản xuất đến tiêu thụ sản phẩm hoặc cung ứng dịch vụ trên Thị trường nhằm mục đích tìm kiếm lợi nhuận”.

Theo quy định này, có thể hiểu kinh doanh là những công việc được thực hiện liên quan đến mua bán hàng hoá trên Thị trường nhằm mục đích sinh lợi nhuận dù có thể không cần phải thực hiện đầy đủ các bước trong việc tiêu thụ hoặc cung ứng sản phẩm, dịch vụ trên Thị trường.

Do đó, kinh doanh có thể là hoạt động đầu tư, sản xuất hay cung ứng hàng hoá, dịch vụ hoặc mua bán, trao đổi hàng hoá... để tạo ra lợi nhuận. Trong khi đó, theo nghĩa phổ thông, nhiều người thường chỉ quan niệm kinh doanh là việc buôn bán hàng hoá, dịch vụ nhằm tạo ra lợi nhuận.

#### 1.1.2. Hiệu quả kinh doanh là gì?

Hiệu quả kinh doanh (Business Efficiency) là một phạm trù có khả năng phản ánh được cách mà doanh nghiệp đang sử dụng nguồn nhân lực. Để từ đó đạt được hiệu quả cao nhất các mục tiêu và kế hoạch kinh doanh được xác định.

Cụ thể, doanh nghiệp có thể so sánh sự chênh lệch giữa kết quả đầu ra và kết quả đầu vào, giữa chi phí đầu tư và doanh thu nhận được. Chỉ các doanh nghiệp kinh doanh mới cần đánh giá chỉ số này bởi mục tiêu mà họ hướng đến chính là tối đa hoá lợi nhuận.

#### 1.1.3. Giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh

Mục tiêu cuối cùng và cao nhất mà hầu hết doanh nghiệp nào cũng đều hướng tới chính là nâng cao hiệu quả kinh doanh cho tổ chức. Có thể áp dụng một vài biện pháp như sau:

- Tăng doanh thu: Doanh nghiệp cần phải tìm được cách tiêu thụ hàng hoá, sản phẩm một cách nhanh chóng bằng cách sản xuất ra những mặt hàng chất lượng hơn,

đảm bảo hơn và đáp ứng được nhu cầu khách hàng một cách chính xác hơn để họ tin tưởng lựa chọn và mua sản phẩm.

- Giảm bớt các chi phí: Khi doanh nghiệp bán các sản phẩm với mức giá thấp hơn sẽ thu hút được nhiều khách hàng mua sản phẩm hơn. Điều này giúp gia tăng lợi nhuận và hiệu quả kinh doanh.

Ngoài ra với các mô hình kinh doanh có quy mô lớn, rất khó để có thể giảm bớt được tổng chi phí cho doanh nghiệp bởi điều kiện sản xuất cao. Vì vậy, doanh nghiệp cần phải đảm bảo tốc độ doanh thu tăng nhanh hơn với tốc độ chi phí sản xuất để tạo ra mối tương quan giữa lợi nhuận và chi phí sao cho doanh nghiệp có lợi.

## **1.2. Tổng quan về Cảng biển**

### **1.2.1. Cảng biển là gì?**

*Theo khoản 1 điều 73 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015:*

“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”.

### **1.2.2. Phân loại Cảng biển**

Theo nghị định số: 76/2021/NĐ-CP về Quy Định Tiêu Chí Phân Loại Cảng Biển thì Cảng biển được phân thành các loại sau đây:

- Cảng biển đặc biệt: Cảng biển phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng và có chức năng trung chuyển quốc tế hoặc Cảng cửa ngõ quốc tế.
- Cảng biển loại I: Cảng biển phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng.
- Cảng biển loại II: Cảng biển phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của vùng.
- Cảng biển loại III: Cảng biển phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

### **1.2.3. Tiêu chí xác định Cảng biển**

- Có vùng nước nối thông với biển.

- Có điều kiện địa lý tự nhiên đáp ứng yêu cầu xây dựng cầu, bến Cảng, khu neo đậu, chuyển tải và luồng hàng hải cho tàu biển đến, rời, hoạt động an toàn.
- Có lợi thế về giao thông hàng hải.
- Là đầu mối giao thông phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa trong nước; vận chuyển hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và trung chuyển bằng đường biển.

#### **1.2.4. Chức năng của Cảng biển**

Cảng biển có những chức năng cơ bản sau:

- Phục vụ tàu biển:

Cảng là nơi ra vào neo đậu của tàu, là nơi cung cấp các dịch vụ đưa đón tàu ra vào, lai dắt, cung ứng, vệ sinh, sửa chữa tàu biển.

- Phục vụ hàng hoá:

Cảng phải làm nhiệm vụ xếp, dỡ, giao nhận, chuyển tải, bảo quản, lưu kho, tái chế, đóng gói, phân phối hàng hoá xuất nhập khẩu. Cảng còn là nơi tiến hành các thủ tục xuất nhập khẩu, là nơi bắt đầu, tiếp tục hoặc kết thúc quá trình vận tải.

- Chức năng vận chuyển, bốc xếp hàng hóa:

Trong hệ thống vận tải quốc gia, Cảng biển là điểm hội tụ của các tuyến vận tải khác nhau (đường biển, đường sông, đường sắt, đường hàng không). Đây là một đầu mối giao thông chính, tập trung cho mọi phương thức vận tải và các Cảng biển thực hiện chức năng vận tải thông qua việc phân phối hàng hóa.

- Chức năng thương mại và buôn bán quốc tế:

Với vị trí là đầu mối của các tuyến đường vận tải: đường sông, đường sắt, đường bộ, đường hàng không, ... ngay từ đầu mới thành lập, các Cảng biển đã là địa điểm tập trung trao đổi buôn bán của các thương gia từ khắp mọi miền, tại các vùng Cảng có vị trí địa lý tự nhiên thuận lợi như nằm trên các trục đường hàng hải quốc tế nối liền các châu lục, các khu vực phát triển kinh tế năng động, ... thì hoạt động trao đổi kinh doanh, thương mại lại càng diễn ra sôi động hơn. Các vùng Cảng này nhanh chóng trở thành trung tâm thương mại không chỉ của khu vực mà còn của cả thế giới.

- Chức năng công nghiệp và cung ứng nhiên liệu:

Các vùng Cảng biển là những địa điểm thuận lợi cho việc xây dựng những nhà máy xí nghiệp thuộc những ngành công nghiệp khác nhau vì nó cho phép tiết kiệm được chi phí vận tải rất nhiều, nhất là những nhà máy sản xuất bằng nguyên liệu nhập khẩu, đồng thời xuất khẩu sản phẩm của nó bằng vận tải đường biển sẽ đạt được sự tiết kiệm rất lớn, hạ giá thành sản phẩm, giúp cho doanh nghiệp có thể cạnh tranh được trên Thị trường quốc tế. Ngoài ra các xí nghiệp công nghiệp này còn có thể liên kết với nhau tạo thành một chu trình sản xuất đồng bộ và hiệu quả.

### **1.2.5. Nhiệm vụ của Cảng biển**

Các Cảng biển ở Việt Nam có nhiệm vụ và quyền hạn như sau:

- Xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển Cảng biển trong phạm vi trách nhiệm.
- Phối hợp hoạt động của các tổ chức, cơ quan thực hiện chức năng quản lý Nhà nước chuyên ngành tại Cảng biển.
- Kiểm tra, giám sát việc thực hiện các qui định của pháp luật về đảm bảo an toàn Cảng và luồng ra, vào Cảng.
- Phối hợp với các cơ quan hữu quan thực hiện các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hoặc xử lý sự cố ô nhiễm môi trường.
- Cấp giấy phép cho tàu ra, vào Cảng và thực hiện các yêu cầu về bắt giữ, tạm giữ hàng hải.
- Yêu cầu các cá nhân, cơ quan hữu quan cung cấp các thông tin, tài liệu để thực hiện chức năng quản lý Nhà nước của Cảng.

### **1.3. Vai trò của Cảng biển trong Logistics**

Nghiên cứu kinh nghiệm của các nước trên thế giới cho thấy rằng, để phát triển toàn diện và tăng trưởng kinh tế cao thì hầu hết các Chính phủ cần nhận rõ vai trò của Cảng biển. Với hơn 80% hàng hoá xuất nhập khẩu trên thế giới được vận chuyển bằng đường biển thông qua các Cảng biển, vì vậy Cảng biển là đầu mối quan trọng trong lưu thông hàng hoá, đóng vai trò hết sức quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế của quốc gia cũng như hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế. Cảng biển tạo cơ sở cho các hoạt động dịch vụ, cho chính Cảng biển và cho hàng loạt các ngành khác. Khi dịch vụ Cảng biển (logistics) phát triển, Cảng biển sẽ thu hút được nhiều tàu bè, nhiều hàng hoá xuất nhập khẩu, tạm nhập tái xuất, quá cảnh, từ đó quan hệ kinh tế, thương mại

của một quốc gia cũng được phát triển về mọi mặt. Những hoạt động này mang lại nguồn lợi đáng kể cho các quốc gia có biển, nhất là việc thu hút được một lượng ngoại tệ lớn hàng năm về cho Đất nước. Chính vì vậy, việc phát triển hệ thống Cảng biển, giảm chi phí vận tải và dịch vụ logistics sẽ góp phần làm tăng năng lực cạnh tranh, tạo môi trường đầu tư, kinh doanh hấp dẫn cho mỗi quốc gia.

Với Việt Nam, trong quá trình đổi mới, mở cửa, hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế, Cảng biển càng có vai trò quan trọng, là đầu mối giao thông hàng hải huyết mạch giữa nước ta với Châu Âu, Châu Mỹ, Trung Đông và Châu Á, là đầu mối giao nhận, trung tâm phân phối hàng hoá cho mọi hoạt động kinh tế xã hội của đất nước và là cửa ngõ để giao lưu kinh tế quốc tế, phục vụ đắc lực sự nghiệp phát triển kinh tế biển của Đất nước.

Cảng biển phát triển hỗ trợ thúc đẩy sự phát triển của các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế... nhằm thu hút nguồn vốn đầu tư, đặc biệt là vốn đầu tư nước ngoài, tạo động lực cho quá trình tiếp thu công nghệ, chuyển dịch cơ cấu kinh tế quốc tế. Các hoạt động dịch vụ đi kèm (hoa tiêu, lai dắt, bảo dưỡng sửa chữa và tàu, cung ứng cho tàu, trung chuyển hàng hoá quốc tế...) hỗ trợ cho tàu và hàng hoá đi và đến Cảng, tạo nguồn thu đảm bảo duy trì hoạt động và phát triển Cảng, góp phần thúc đẩy kinh tế quốc gia và địa phương Cảng phát triển.

Sự phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật của Cảng biển sẽ đáp ứng nhu cầu thương mại hàng hoá trong phạm vi khu vực cũng như trên toàn thế giới, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu, đẩy nhanh quá trình hội nhập kinh tế, tăng cường vị thế quốc gia trên trường quốc tế. Thực tiễn phát triển hoạt động logistics ở các nước trên thế giới cho thấy, logistics chỉ có thể phát triển trên nền tảng cơ sở hạ tầng vững chắc, đặc biệt là cơ sở hạ tầng Cảng biển. Nói cách khác, Cảng biển đóng vai trò rất quan trọng, quyết định sự phát triển của ngành logistics.

Với các quốc gia có Cảng biển phát triển, đặc biệt tại địa phương có Cảng, được xem như một lợi thế so sánh cho sự hình thành và phát triển các khu kinh tế, khu công nghiệp, công nghiệp khai thác, công nghiệp đóng tàu, cho phép tạo nhiều công ăn việc làm phục vụ kinh tế địa phương.

Sự phát triển của Cảng biển giúp ngành logistics giảm chi phí, tăng khả năng cạnh tranh và nâng cao chất lượng lưu chuyển và dự trữ nguồn tài nguyên từ điểm đầu của dây chuyền cung ứng cho đến tay người tiêu dùng. Để cả quá trình này hoạt động một cách nhịp nhàng, hiệu quả thì ngoài khả năng tổ chức thực hiện của nhà cung cấp dịch vụ còn cần phải có một hệ thống Cảng biển phù hợp để đáp ứng cho các hoạt động này. Với một Cảng biển tốt sẽ giúp tiết kiệm được nhiều chi phí cho cả quá trình tổ chức thực hiện dịch vụ logistics. Ví dụ, nếu Cảng biển được xây dựng ở vị trí thuận lợi (có thể kết nối trực tiếp với vận tải đường biển, đường sông, đường hàng không, đường bộ, đường sắt, đường ống) sẽ giúp giảm bớt chi phí về vận tải do có thể kết hợp tốt vận tải đa phương thức. Các thiết bị chuyên dùng hiện đại của Cảng sẽ giúp rút ngắn thời gian xếp dỡ hàng, đồng nghĩa với việc giảm bớt chi phí lưu kho, lưu bãi, tồn trữ... Còn chủ tàu sẽ giảm bớt được chi phí neo đậu làm hàng. Hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử trực tuyến (EDI) sẽ giúp giảm bớt chi phí về thủ tục giấy tờ, giúp các nhà cung cấp dịch vụ logistics kiểm soát và quản lý được thông tin về hàng hóa mọi lúc mọi nơi ... Riêng đối với Cảng mở sẽ giúp giảm bớt các chi phí về thủ tục hải quan, thuế xuất nhập khẩu... Tất cả những yếu tố nói trên sẽ giúp ngành logistics giảm bớt chi phí, tăng khả năng cạnh tranh và nâng cao chất lượng dịch vụ.

#### **1.4. Giới thiệu chung về hệ thống Cảng biển Việt Nam**

Theo Quyết định số 804/QĐ-TTg ban hành ngày 08 tháng 7 năm 2022 cho biết danh mục Cảng biển Việt Nam bao gồm 34 Cảng biển, trong đó có:

- 02 Cảng đặc loại biệt
- 11 Cảng biển loại I
- 07 Cảng biển loại II
- 14 Cảng biển loại III.

Theo Quyết định 522/QĐ-BGTVT ngày 20/4/2022 về Danh mục bến Cảng thuộc các Cảng biển Việt Nam. Các Cảng biển Việt nam có 296 bến Cảng số lượng cụ thể như sau:

- Quảng Ninh 14 bến, Hải Phòng 52 bến, Khánh Hòa 16 bến, TP.HCM 43 bến, Vũng Tàu 47 bến, Đồng Nai 18 bến, Cần Thơ 21 bến;
- Nghi Sơn, Đà Nẵng mỗi khu vực có 8 bến Cảng;

- Nghệ An, Dung Quất mỗi khu vực có 7 bến Cảng;
- Hà Tĩnh, Bình Thuận mỗi khu vực có 6 bến Cảng;
- Quảng Bình, Quy Nhơn, Kiên Giang mỗi khu vực có 4 bến Cảng;
- Hải Thịnh, Kỳ Hà, Tiền Giang (thuộc tỉnh Long An), Đồng Tháp mỗi khu vực có 3 bến Cảng;
- Thái Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Cà Ná (tỉnh Ninh Thuận), Tiền Giang, Trà Vinh mỗi khu vực có 2 bến Cảng;
- Vũng Rô, Bình Dương, Bến Tre, Cần Thơ (thuộc tỉnh Sóc Trăng), An Giang, Vĩnh Long, Năm Căn mỗi khu vực có 1 bến Cảng.

Hệ thống Cảng biển Việt Nam được chia thành 06 nhóm Cảng biển:

- Nhóm 1 gồm các Cảng biển phía Bắc (từ Quảng Ninh - Ninh Bình).
- Nhóm 2 gồm các Cảng biển Bắc Trung Bộ (từ Thanh Hóa - Hà Tĩnh).
- Nhóm 3 gồm các Cảng biển Trung Trung Bộ (từ Quảng Bình-Quảng Ngãi).
- Nhóm 4 Cảng biển Nam Trung Bộ (từ Bình Định đến Bình Thuận).
- Nhóm 5 các Cảng biển Đông Nam Bộ (TP Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa-Vũng Tàu, Bình Dương).
- Nhóm 6 các Cảng biển vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

## **1.5. Thực trạng hoạt động của Cảng biển dưới tác động của dịch Covid-19**

### **1.5.1. Những thuận lợi**

Mặc dù đang trong thời gian dịch Covid-19 nhưng lượng container thông qua Cảng biển năm 2020 đạt 22,14 triệu Teus, tăng 13% so với năm 2019.

Nguyên nhân sản lượng hàng hóa thông qua Cảng biển duy trì trạng thái tăng trưởng tốt là do năm 2020, Việt Nam có những biện pháp kiểm soát dịch bệnh khá tốt, hoạt động xuất nhập khẩu và vận tải hàng hóa đường biển ít bị gián đoạn, các hiệp định thương mại tự do như: Hiệp định chịu ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, nhưng năm 2020, hệ thống Cảng biển Việt Nam đã thông qua sản lượng hàng hóa đạt 692 triệu tấn, tăng 4% so với năm 2019. Khối lượng hàng hóa tăng và sự kết nối với các đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương, Hiệp định thương mại tự do Liên



minh châu Âu - Việt Nam, Hiệp định đối tác kinh tế toàn diện khu vực có hiệu lực đem đến động lực thúc đẩy kim ngạch xuất nhập khẩu.

Bên cạnh đó, Việt Nam được hưởng lợi từ xu hướng dịch chuyển sản xuất từ Trung Quốc sang quốc gia khác; bờ biển dài, kết nối với các tuyến giao thương lớn; môi trường kinh tế, chính trị - xã hội ổn định và nhiều tiềm năng phát triển; lực lượng lao động dồi dào với năng suất lao động đang dần được cải thiện...

Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2020, khu vực Cảng biển có khối lượng hàng hóa thông qua tăng cao hơn so với năm 2019 gồm: Khu vực Thái Bình tăng 179%, khu vực Đồng Tháp tăng 95%, khu vực Thừa Thiên - Huế tăng 56,3% và khu vực Quảng Ngãi tăng 45%.

Bên cạnh đó, khối lượng hàng hóa thông qua Cảng đạt mức lớn nhất tại một số khu vực như: TP. Hồ Chí Minh đạt 25,26 triệu tấn, Vũng Tàu đạt 17,75 triệu tấn, Quảng Ninh đạt 14,7 triệu tấn và Hải Phòng đạt 14,47 triệu tấn.

Tiếp đó, trong 6 tháng đầu năm 2021, lượt tàu nước ngoài cập Cảng là 24.758 lượt, tăng 11% so với cùng kỳ năm 2020; còn tàu Việt Nam xuất nhập cảnh đạt 3.070 lượt, tăng 6% so với cùng kỳ năm 2020.

Mặt khác, hệ thống Cảng biển tại các khu vực đã tuân thủ nghiêm túc các quy định về phòng chống dịch bệnh Covid-19 cho cán bộ, công nhân viên thông qua các biện pháp như: Đo thân nhiệt, quần áo bảo hộ, đeo khẩu trang, găng tay, dung dịch sát khuẩn, khẩu trang cho khách, sổ ghi chép và bố trí nhân viên tổ chức kiểm soát người ra, vào Cảng...

Khu vực làm thủ tục cũng được giới hạn số ghé ngồi nhằm đảm bảo khoảng cách phù hợp cho khách hàng làm thủ tục tại Cảng. Những giải pháp phòng, chống dịch bệnh đồng bộ này đã giúp hệ thống Cảng biển vẫn đảm bảo hoạt động thông qua hàng hóa an toàn, thông suốt và đặc biệt chưa có cho Cảng biển phải đóng cửa hoặc gián đoạn hoạt động.

### **1.5.2. Nguy cơ, thách thức**

Trong bối cảnh dịch bệnh Covid-9 diễn biến phức tạp như hiện nay, tất cả các trường hợp làm việc tại Cảng phải được trang bị các biện pháp phòng chống dịch và chỉ tiếp xúc với thuyền viên trên tàu trong những trường hợp thật cần thiết và giữ

khoảng cách theo quy định. Nếu thực hiện không đúng, không đầy đủ, thì nguy cơ lây nhiễm bệnh có thể xảy ra.

Để bảo đảm cho các Cảng biển hoạt động đảm bảo an toàn trong bối cảnh dịch bệnh Covid-19, cần áp dụng các biện pháp phù hợp như: Hạn chế việc di chuyển, đi lại của các tàu; ra công điện, công hàm gửi tới các Cảng biển trên toàn thế giới không tiếp nhận hàng hóa để ngăn chặn sự bùng phát của dịch bệnh Covid-19; bảo vệ sức khỏe và sự an toàn của cộng đồng Cảng, cũng như duy trì hoạt động của Cảng và tính liên tục trong kinh doanh.

## **1.6. Các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh của Cảng**

### **1.6.1. Các nhân tố bên ngoài**

#### **1.6.1.1. Môi trường tự nhiên**

##### **a. Vị trí địa lí**

Việt Nam có vị trí nằm ngay cạnh Biển Đông \_ một cầu nối thương mại đặc biệt quan trọng trên bản đồ hàng hải thế giới, giúp trung chuyển hàng hóa từ Châu Á đến các châu lục khác. Việt Nam còn sở hữu 3.260km đường bờ biển dài, có nhiều vũng vịnh nước sâu, gần tuyến đường hàng hải quốc tế. Về Cảng biển, các khu vực Cảng biển của Việt Nam đều ở vị trí địa lý quan trọng giúp kết nối châu Á với các tuyến vận tải quốc tế.

##### **b. Thời tiết, khí hậu**

Vùng biển Việt Nam là một phần của Biển Đông. Biển Đông là một biển lớn, tương đối kín, nằm trong vùng nhiệt đới gió mùa Đông Nam Á. Vì vậy, vùng biển Việt Nam mang tính chất nhiệt đới gió mùa. Được thể hiện ở một số yếu tố như:

##### ➤ Chế độ nhiệt:

- Ở biển, mùa hạ mát hơn và mùa đông ấm hơn đất liền.
- Biên độ nhiệt trong năm nhỏ. Nhiệt độ trung bình năm của nước biển tầng mặt là trên 23°C.
- Sự chênh lệch nhiệt độ của tầng mặt giữa hai mùa không lớn.
- + Tháng 1 nhiệt độ thấp nhất là 18°C, cao nhất là 28°C
- + Tháng 7 nhiệt độ thấp nhất là 28°C, cao nhất là 30°C.

- Chế độ gió:
  - Trên Biển Đông có hai loại gió mùa.
  - + Từ tháng 10 đến tháng 4 gió hướng Đông Bắc là chủ yếu
  - + Từ tháng 5 đến tháng 9, gió Tây Nam là chủ yếu
  - + Riêng vịnh Bắc Bộ chủ yếu là hướng Nam.
- Thể hiện qua dòng biển:
  - Hướng chảy của dòng biển trên Biển Đông tương ứng với hai mùa gió chính.
  - + Mùa đông, các dòng biển chảy theo hướng Đông Bắc.
  - + Mùa hè các dòng biển chảy hướng Tây Nam.
  - + Tại vịnh Bắc Bộ và vịnh Thái Lan tạo thành vòng tròn nhỏ khép kín.
- Chế độ triều:
  - Thủy triều là nét rất đặc sắc của vùng biển Việt Nam. Vùng biển ven bờ nước ta có nhiều chế độ triều khác nhau.
  - Trong đó, chế độ nhật triều của vịnh Bắc Bộ được coi là điển hình của thế giới, ở đây mỗi ngày chỉ có một lần nước lên và một lần nước xuống rất đều đặn.

Những đặc điểm trên cho thấy vùng biển Việt Nam có khí hậu rất thuận lợi cho giao thông đường biển phát triển; không bị ảnh hưởng do đóng băng. Có thể chủ động trước các yếu tố như hướng gió, dòng chảy, nhiệt độ... vì chúng mang tính đặc thù và ít bị thay đổi.

Tuy nhiên, do yếu tố thủy triều có nhiều chế độ triều khác nhau nên cũng ảnh hưởng khá nhiều đến hoạt động tại các Cảng.

#### **1.6.1.2. Môi trường kinh tế**

Môi trường kinh tế tác động mạnh mẽ đến hoạt động kinh doanh của Cảng biển. Những diễn biến của môi trường kinh tế luôn chứa đựng những cơ hội và thách thức khác nhau. Làm ảnh hưởng rất lớn đến quá trình hoạt động kinh doanh và những chiến lược của Công ty. Một số môi trường kinh tế có thể nhắc đến như:

- Tốc độ tăng trưởng của nền kinh tế.
- Lãi suất và xu hướng của lãi suất trong nền kinh tế.

- Chính sách tiền tệ và tỉ giá hối đoái.
- Hệ thống thuế và mức thuế.

### **1.6.1.3. Môi trường chính trị và pháp luật**

Môi trường chính trị - luật pháp bao gồm thể chế chính trị, sự ổn định của chính phủ, hệ thống các văn bản pháp quy, chính sách, các đạo luật, bộ luật và các quy định, hướng dẫn thi hành của từng quốc gia.

Các doanh nghiệp khi tham gia kinh doanh bất cứ ngành nghề nào cũng nên tập trung nghiên cứu kỹ lưỡng hệ thống luật pháp và các chính sách của quốc gia đó để xây dựng kế hoạch kinh doanh thích hợp. Sự ổn định chính trị được xác định là một trong những tiền đề quan trọng cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Sự thay đổi của môi trường chính trị có thể ảnh hưởng có lợi cho một nhóm doanh nghiệp này nhưng lại kìm hãm sự phát triển nhóm doanh nghiệp khác hoặc ngược lại. Hệ thống pháp luật hoàn thiện, không thiên vị là một trong những tiền đề ngoài kinh tế của kinh doanh. Mức độ hoàn thiện, sự thay đổi và thực thi pháp luật trong nền kinh tế có ảnh hưởng lớn đến việc hoạch định và tổ chức thực hiện chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp.

Có thể nói, môi trường chính trị - luật pháp có ảnh hưởng rất lớn đến việc nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp bằng việc tác động trực tiếp hoặc gián tiếp đến hoạt động của doanh nghiệp thông qua hệ thống công cụ luật pháp, công cụ vĩ mô...

### **1.6.1.4. Yếu tố công nghệ**

Đứng trước sự phát triển nhanh chóng của xã hội hiện nay, mỗi một doanh nghiệp cần phải tăng cường việc sử dụng công nghệ trong quá trình vận hành. Đây là yếu tố rất quan trọng quyết định sự phát triển của doanh nghiệp.

Theo Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, việc quản lý tại Cảng biển trước đây khá khó khăn và cần nhiều nguồn nhân lực và chi phí để kiểm soát hàng hóa xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, với sự phát triển của công nghệ thông tin, sự ra đời của quản lý Cảng biển bằng các công nghệ thông minh, việc vận hành Cảng biển ngày càng hiện đại, dễ dàng. Đặc biệt, những thách thức từ dịch COVID-19 đã và đang thúc đẩy quá trình tự động

hóa trong lĩnh vực Cảng biển, logistics và sẽ trở thành xu hướng chính trong thời gian tới.

Một số ứng dụng công nghệ trong Logistics đã và đang được các doanh nghiệp sử dụng như: hóa đơn điện tử (E-invoice), giám sát hải quan tự động (E-cargo), phần mềm Cảng điện tử (E-port)... Đặc biệt là TradeLens\_một nền tảng công nghệ Blockchain mở và trung lập đang số hóa chuỗi cung ứng toàn cầu, chuyển đổi hoạt động thương mại. Nền tảng này tập hợp tất cả các bên liên quan trong chuỗi cung ứng, gồm các chủ hàng, Công ty giao nhận, vận tải nội địa (đường bộ và đường sắt), Cảng, hãng tàu, cơ quan hải quan và cơ quan chức năng khác vào cùng một nền tảng cộng tác, chia sẻ dữ liệu an toàn.

## **1.6.2. Các nhân tố bên trong**

### **1.6.2.1. Hoạt động Marketing**

Trong bối cảnh nền kinh tế phát triển như hiện nay cùng với đó là sự cạnh tranh khốc liệt giữa các doanh nghiệp nhằm chiếm thị phần cao trong lĩnh vực của mình, việc nắm bắt và áp dụng các xu hướng Marketing mới là điều vô cùng cần thiết. Cần phải làm cho mọi người nhận biết sản phẩm dịch vụ mà ta đang bán là gì và bán cho ai.

Đây là yếu tố quan trọng đưa doanh nghiệp đến gần hơn với khách hàng; góp phần thúc đẩy sự phát triển cũng như nâng tầm uy tín của doanh nghiệp trên thị trường. Chính vì vậy, Marketing là hoạt động không thể thiếu đối với mỗi một doanh nghiệp hiện nay.

### **1.6.2.2. Hoạt động tài chính, kế toán**

Như chúng ta đã biết, hệ thống kế toán là một phần không thể thiếu của bất kỳ một doanh nghiệp nào. Nó cung cấp thông tin về hoạt động tài chính cho cả người quản lý ở bên trong doanh nghiệp và các đối tượng bên ngoài doanh nghiệp.

Cung cấp những thông tin về sự kiện xảy ra nên phải có độ chính xác và tin cậy cao. Mặt khác những thông tin này cần được thu thập trên cơ sở chứng từ và các bằng chứng thực tế và báo cáo tài chính cần được lập theo quy định tại chuẩn mực kế toán và các văn bản pháp lý có liên quan. Không những phản ánh những sự kiện đã xảy ra, mà còn phản ánh những sự kiện đang và sẽ xảy ra trong tương lai. Có thể nói đây là một bộ phận nòng cốt của doanh nghiệp.

### **1.6.2.3. Hoạt động sản xuất**

#### **a. Tốc độ làm hàng**

Tốc độ làm hàng rất quan trọng, nó ảnh hưởng đến chi phí của tàu làm hàng cũng như năng suất làm việc của Cảng. Tốc độ làm hàng giảm có thể làm cho Cảng biển mất khách hàng vào tay các Cảng biển đối thủ. Do ở Việt Nam có quá nhiều Cảng biển nên việc xảy ra thời gian chết của mỗi Cảng là điều không thể tránh khỏi.

Tốc độ làm hàng bị ảnh hưởng bởi chất lượng nhân công, chất lượng trang thiết bị, nhân công tay nghề thấp được đào tạo hạn chế là một điểm yếu của hệ thống Cảng biển Việt Nam.

#### **b. Cơ sở vật chất, trang thiết bị**

Ngoài các trang thiết bị những Cảng lớn như Cảng Hải Phòng, Cảng Vũng Tàu, Cảng Đà Nẵng, Cảng Sài Gòn thì các Cảng khác sử dụng trang thiết bị cũ hoặc có xuất xứ Trung Quốc. Các yếu tố này phần nào đó đã làm giảm chất lượng của Cảng biển Việt Nam trong mắt khách hàng.

### **1.6.2.4. Nguồn nhân lực**

Nhân lực là một nguồn lực quan trọng đối với doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp Cảng biển nói riêng trong quá trình hướng tới sự phát triển bền vững.

Trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đang diễn ra ở hầu hết các quốc gia trên thế giới, các doanh nghiệp Cảng biển muốn phát triển nhanh và bền vững, cần phải dựa vào tri thức. Các doanh nghiệp Cảng biển cũng có những thay đổi nhanh chóng để thích ứng với điều kiện mới bằng cách áp dụng những tiến bộ công nghệ trong sản xuất và quản lý.

Tuy nhiên, để nguồn nhân lực có thể thực hiện tốt các nhiệm vụ của mình thì doanh nghiệp cần phải có những chính sách hợp lý cho việc sử dụng và quản lý lao động. Điều này bao gồm những vấn đề như yêu cầu tuyển dụng, đào tạo, chế độ lương, thưởng và thành tích... Một khi doanh nghiệp đáp ứng đúng nhu cầu thì nhân viên cũng sẽ thực hiện tốt yêu cầu của doanh nghiệp.

### **1.6.3. Các nhân tố ngành**

Một Cảng biển dù hoạt động tốt thế nào cũng luôn tiềm ẩn những nhân tố làm ảnh hưởng trực tiếp trong quá trình kinh doanh. Để phát triển cần không ngừng thay đổi, cải tiến liên quan đến các yếu tố như:

#### **1.6.3.1. Nhân tố thị trường**

Thị trường có tác động trực tiếp và mang tính quyết định trong việc kinh doanh Cảng biển, bao gồm thị trường đầu ra và thị trường đầu vào của Cảng.

Thị trường đầu vào cung cấp các yếu tố như công nhân, máy móc, trang thiết bị... hỗ trợ trong quá trình hoạt động của Cảng. Thị trường đầu ra là những đơn vị, cá nhân chấp nhận và sử dụng các dịch vụ tại Cảng. Đây là yếu tố quyết định doanh thu của Cảng.

#### **1.6.3.2. Đối thủ cạnh tranh**

Đứng trước sự phát triển không ngừng của nền kinh tế hiện nay, các Cảng biển không ngừng cải cách, thay đổi để có thể đáp ứng được nhu cầu thị trường cũng như việc cạnh tranh với các đối thủ của mình. Bởi nếu để đối thủ cạnh tranh mạnh hơn thì việc kinh doanh của doanh nghiệp sẽ gặp nhiều khó khăn. Đồng thời nếu đối thủ quá mạnh thì sẽ tạo ra nhiều áp lực đối với doanh nghiệp. Có thể nói đối thủ vừa là mối đe dọa cũng chính là động lực để các Cảng biển nâng cao hiệu quả kinh doanh, thúc đẩy phát triển của mình.

#### **1.6.3.3. Khách hàng**

Khách hàng chính là nguồn tạo ra doanh thu là yếu tố quyết định sự sống còn của mỗi doanh nghiệp. Giữa khách hàng và doanh nghiệp sẽ thỏa thuận với nhau về mức giá, phương thức, thời thanh toán, phương tiện giao hàng... Trên thực tế, khách hàng là người quyết định những yếu tố trên và doanh nghiệp là đơn vị chấp nhận hoặc không với yêu cầu của khách hàng. Đứng trước sự cạnh tranh của đối thủ và sự phát triển của Thị trường, mỗi một doanh nghiệp cần phải có những phương án để có thể phục vụ khách hàng một cách tốt nhất.

#### **1.6.3.4. Mối quan hệ và uy tín**

Đây chính là tiềm lực vô hình tạo nên sức mạnh của doanh nghiệp. Sự tác động này là sự tác động phi lượng, không thể đong đếm được, tính toán được. Nhưng sức ảnh hưởng của nó lại rất lớn. Vì nếu có mối quan hệ rộng và sự uy tín cao sẽ giúp

doanh nghiệp có nhiều cơ hội và nhiều đối tác hơn; từ đó sẽ nâng tầm quan trọng của doanh nghiệp cao hơn trong kinh doanh.



## CHƯƠNG II: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

### 2.1. Tổng quan về Cảng tổng hợp Thị Vải

#### 2.1.1. Giới thiệu về Cảng tổng hợp Thị Vải

Được thành lập ngày 21/7/2014, Công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải là đơn vị quản lý, khai thác Bến Cảng tổng hợp Thị Vải theo hợp đồng thuê với thời hạn 30 năm từ cục Hàng hải Việt Nam. Kế thừa những kinh nghiệm quản lý khai thác Cảng từ những cổ đông lớn mạnh, Cảng tổng hợp Thị Vải đã nhanh chóng đi vào hoạt động ổn định và đạt tốc độ tăng trưởng nhanh.

Mục tiêu hoạt động của tổng Công ty là đưa Cảng tổng hợp Thị Vải trở thành một trong những Cảng tổng hợp lớn mạnh trong khu vực Cái Mép - Thị Vải. Cảng tổng hợp Thị Vải nằm bên bờ trái sông Thị Vải, cách quốc lộ 51 3km, cách Thành phố Hồ Chí Minh 70 km và 45 km đến thành phố Vũng Tàu. Giao thông bộ và đường thủy thuận tiện kết nối với các cụm công nghiệp tại Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương và TP.Hồ Chí Minh qua quốc lộ 51, cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây; Cao tốc Bến Lức - Long Thành, Cao tốc Biên Hoà - Vũng Tàu, kết nối với các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long, Đồng Nai, Bình Dương qua hệ thống giao thông thủy thuận tiện.



Hình 1: Cổng Cảng tổng hợp Thị Vải

(Nguồn: Phòng Thương vụ - Marketing\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

### **2.1.2. Lịch sử hình thành Cảng tổng hợp Thị Vải**

Cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải là Dự án đầu tiên Chính phủ Việt Nam lựa chọn nhà khai thác Cảng thông qua hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước theo Nghị định 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2013 của Chính phủ về quản lý Cảng biển và luồng hàng hải, tiến tới phá bỏ dần sự độc quyền, tăng tính cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và tạo bước đột phá cho các doanh nghiệp khai thác Cảng của Việt Nam, đáp ứng các cam kết của Việt Nam sau khi gia nhập Tổ chức thương mại thế giới (WTO).

Được sự chấp thuận của Bộ Giao thông Vận tải tại Quyết định số 172/QĐ-BGTVT ngày 17/01/2014 về việc phê duyệt kết quả đánh giá hồ sơ dự thầu gói thầu số 2 “Lựa chọn bên thuê khai thác bến Cảng tổng hợp Quốc tế Thị Vải” do Nhà nước đầu tư bằng nguồn vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản, ngày 07/3/2014, Cục Hàng hải Việt Nam và Liên danh Công ty TNHH MTV Cảng Sài Gòn - Công ty Cảng dịch vụ Dầu khí tổng hợp Phú Mỹ - Công ty Cổ phần Vinacommodities - Công ty Cổ phần tập Đoàn muối Miền Nam - Công ty Cổ phần dịch vụ hàng hải dầu khí Hưng Thái, đã ký kết hợp đồng cho thuê khai thác Bến Cảng tổng hợp quốc tế Thị Vải.

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

Bắt đầu tiến hành khai thác thử nghiệm vào tháng 03/2014 và chính thức thành lập vào ngày 21/07/2014 với tên gọi đầy đủ là Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải ( THI VAI GENERAL PORT) được quản lý và khai thác bởi Liên danh Công ty TNHH MTV Cảng Sài Gòn - Công ty Cảng dịch vụ Dầu khí tổng hợp Phú Mỹ - Công ty Cổ phần Vinacommodities - Công ty Cổ phần tập Đoàn muối Miền Nam - Công ty Cổ phần dịch vụ hàng hải dầu khí Hưng Thái.

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

#### **a. Cầu Cảng**

- Tổng diện tích khu đất: 28.2ha
- Tổng chiều dài cầu Cảng  
600m
- Chiều rộng: 40m
- Độ sâu trước bến: -14m
- Khả năng tiếp nhận tàu:  
93.366,7 DWT



Hình 2: Hệ thống cầu Cảng

(Nguồn: Phòng Thương vụ - Marketing\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

### **b. Kho, bãi**

Diện tích kho bãi trải nhựa hoàn thiện: 120.000m<sup>2</sup>.

Bãi ngoại quan: 12.500m<sup>2</sup>.

Có 2 kho chứa hàng nông sản và một số hàng tổng hợp khác.

Diện tích kho 1: 4.000m<sup>2</sup> sức chứa khoảng 7.000 đến 8.000 tấn nông sản.

Diện tích kho 2: 6.000m<sup>2</sup> sức chứa khoảng 25.000 đến 30.000 tấn nông sản.



Hình 3: Hệ thống kho, bãi (Nguồn: Kim Hào)

**c. Trang thiết bị xếp dỡ**

STT	Thiết bị chính	Năng lực	Số lượng (Chiếc)	Ghi chú
1	Cầu chân đế đa năng	Sức nâng: 44,6 tấn	02	
2	Cầu chân đế đa năng	45 tấn	02	
3	Cầu di động	100 tấn	01	Có thể xếp dỡ tàu đến 90.000 DWT
4	Gầu ngoạm	10m <sup>3</sup> - 25m <sup>3</sup>	12	
5	Phễu xá	80m <sup>3</sup>	08	
6	Cầu cân	80 tấn	04	
7	Cân treo	30 - 40 tấn	08	
8	Băng chuyền xếp hàng rời	Có thể xếp xuống tàu đến 7.000 DWT	03	
9	Xe nâng	5 - 25 tấn	18	
10	Dụng cụ xếp dỡ khác	Đáp ứng xếp dỡ đa dạng các loại hàng rời	Đầy đủ	

*Bảng 1: Danh sách Trang thiết bị xếp dỡ của Cảng*

**2.1.4. Các dịch vụ tại Cảng**

Kế thừa kinh nghiệm quản lý, khai thác từ các cổ đông góp vốn, Công ty đã xây dựng đội ngũ nhân lực lành nghề có thể cung cấp đa dạng các dịch vụ chất lượng:

- Xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa gồm các mặt hàng chính:
- + Hàng nông sản nguyên liệu thực phẩm và chăn nuôi.
- + Hàng gỗ dăm.
- + Hàng sắt thép nguyên liệu và thành phẩm như tôn cuộn, phôi thép, thép xây dựng, sắt phế liệu, ống thép.
- + Hàng dự án và siêu trường siêu trọng.
- Cho thuê kho, bãi lưu trữ hàng hóa.



- Cung cấp dịch vụ liên quan đến kho ngoại quan.
- Cho thuê bãi và thiết bị nâng hạ phục vụ các dự án chế tạo cũng như phục vụ vận chuyển, hạ thủy các cấu kiện sau khi chế tạo.
- Cung cấp dịch vụ Logistics cho các dự án, các khách hàng.

#### **a. Xếp dỡ hàng hóa**

##### **❖ Xếp dỡ hàng rời, khô**

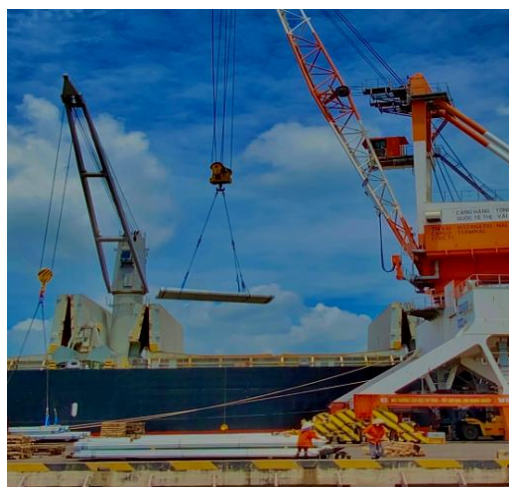
Các mặt hàng rời khô có thể cung cấp dịch vụ xếp dỡ, vận chuyển gồm: Hàng nông sản nguyên liệu thực phẩm và chăn nuôi (lúa mì, ngô, bã đậu tương, bã hạt cải,...), than, phân bón, quặng, vật liệu xây dựng, gỗ dăm. Với thiết bị được đầu tư đầy đủ có thể cùng lúc tiếp nhận hàng hóa. 02 tàu lớn vào để xếp dỡ Năng suất dỡ hàng: 8.000 - 15.000 tấn/ngày.



*Hình 4: Làm hàng lúa mì (Nguồn: Kim Hào)*

##### **❖ Xếp dỡ hàng sắt thép**

Các mặt hàng chính gồm: Tôn cuộn, phôi thép, nhôm, sắt phế liệu, thép xây dựng ống thép, thép tấm, gang thổi và các nguyên liệu, sản phẩm thép khác. Năng suất xếp dỡ luôn duy trì ở mức cao đáp ứng nhu cầu của khách hàng. Năng suất dỡ hàng tôn cuộn: 10.000 - 15.000 tấn/ngày Năng suất dỡ hàng phôi thép, nhôm: 3.000 - 5.000 tấn/ngày.



*Hình 5: Xếp hàng ống thép lên tàu (Nguồn: Kim Hào)*

❖ *Xếp dỡ hàng dự án, siêu trường, siêu trọng*

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



*Hình 6: Xếp ống quạt gió (Nguồn: Kim Hào)*

❖ *Xếp dỡ hàng đóng bao, kiện*

Các loại hàng đóng bao, kiện như phân bón, soda (bao jumbo và bao 50kg). Ngoài ra, Cảng có thể tiếp nhận xếp dỡ đa dạng các loại hàng hóa khác đóng trong bao kiện.

**b. Dịch vụ cho thuê kho, bãi**

Với diện tích bãi rộng, được đầu tư trải thảm nhựa nên rất thuận tiện cho khách hàng trung chuyên và lưu trữ hàng hóa.

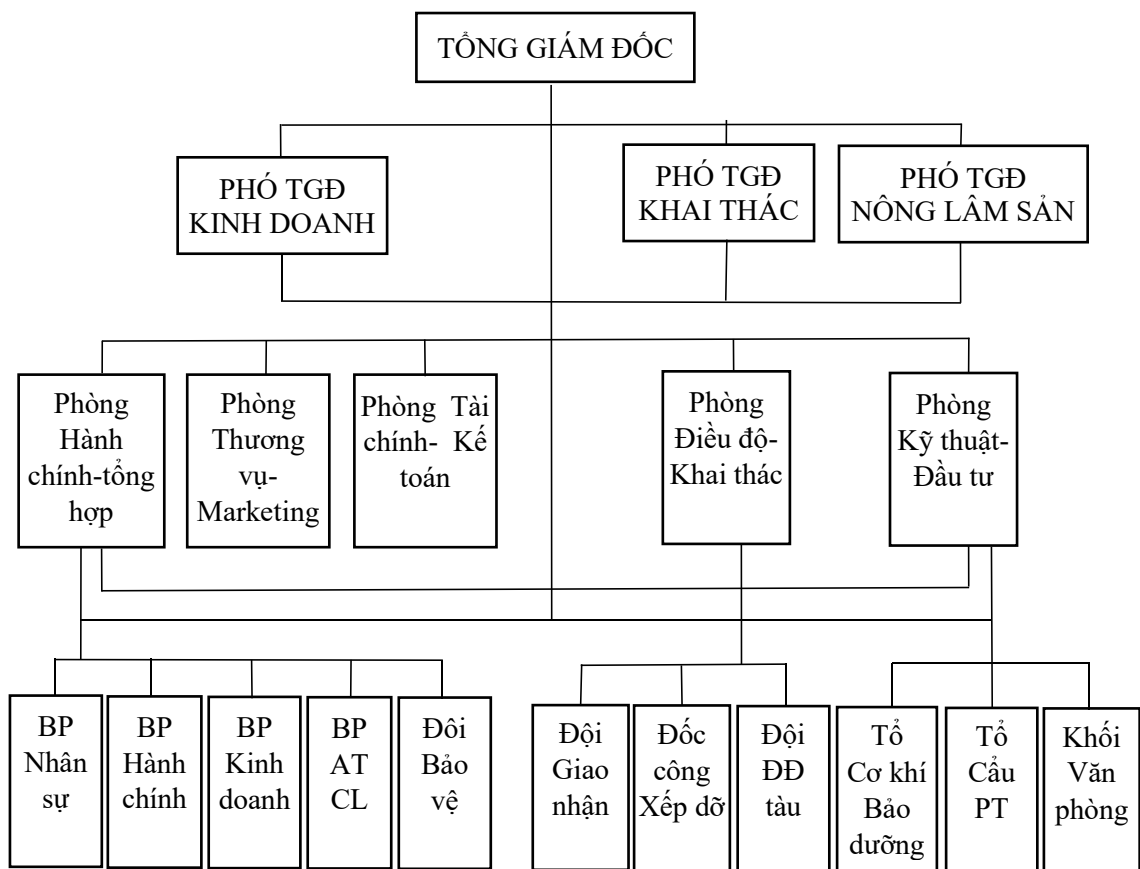
Diện tích bãi có thể sử dụng lên đến 120.000 m<sup>2</sup>.

Hai kho với sức chứa khoảng 32.000 - 38.000 tấn nông sản, thuận tiện cho việc lưu trữ hàng hoá, khai thác và giải phóng tàu.



Hình 7: Cho thuê kho chứa gỗ viên nén và bãi chứa gỗ dăm+ống thép gió (Nguồn: Kim Hào)

### 2.1.5. Sơ đồ tổ chức Công ty



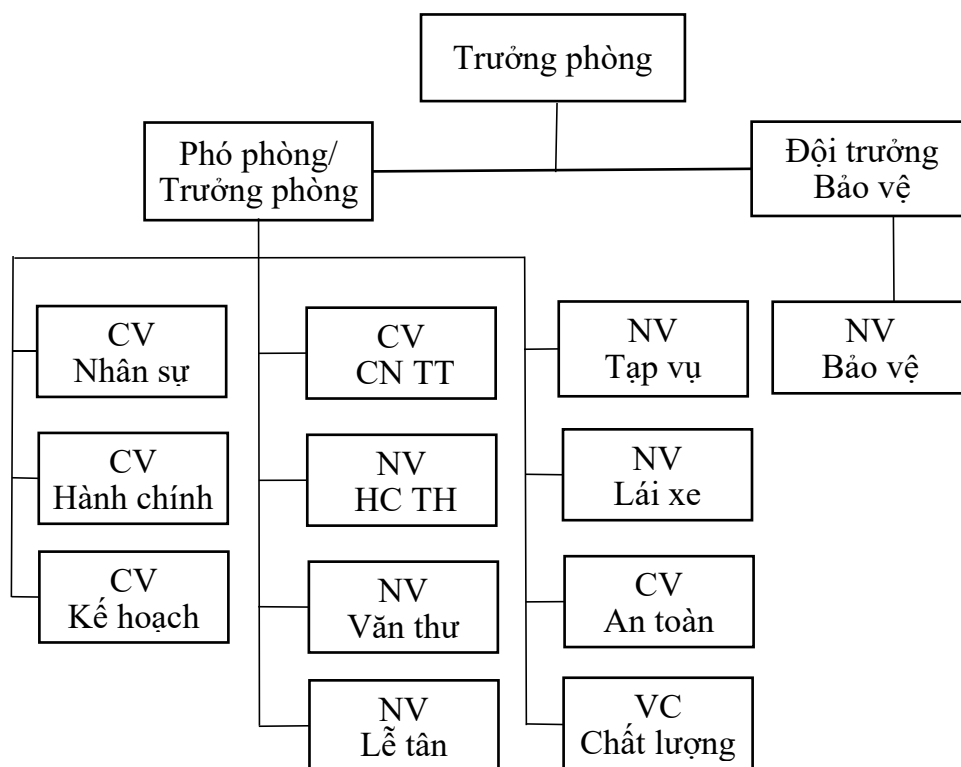
Sơ đồ 1: Sơ đồ tổ chức Công ty

Nhìn chung Công ty Cảng tổng hợp Thị Vải được xây dựng trên một sơ đồ tổ chức hoàn chỉnh. Có đầy đủ các phòng ban, bộ phận để đảm bảo công việc được thực hiện một cách suôn sẻ và hợp lí.

Tổng giám đốc có chức vụ cao nhất trong Công ty. Tiếp đến là các Phó tổng giám đốc phối hợp để quản lý hoạt động của các phòng ban trong công ty. Mỗi phòng ban có các bộ phận, các đội, tổ thực hiện các công việc cụ thể.

## 2.1.6. Sơ đồ và chức năng các phòng ban

### a. Phòng Hành chính tổng hợp



Sơ đồ 2: Sơ đồ tổ chức phòng Hành Chính tổng hợp

(Nguồn: Phòng Thương vụ - Marketing\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

Quản lý, điều hành công tác quản trị, hành chính, văn thư lưu trữ của Công ty.

Tham mưu cho lãnh đạo Công ty và tổ chức thực hiện các vấn đề về xây dựng, phát triển và ứng dụng công nghệ thông tin vào các hoạt động sản xuất kinh doanh dịch vụ của Công ty.

Tham mưu cho Lãnh đạo các công việc của Hội đồng quản trị, Ban tổng Giám đốc; thực hiện các công việc phục vụ cho sự chỉ đạo, điều hành của Hội đồng quản trị, Ban tổng Giám đốc.

Tham mưu cho lãnh đạo Công ty quản lý, điều hành công tác tổ chức nhân sự, lao động tiền lương, đào tạo, thi đua khen thưởng - kỷ luật trong toàn Công ty.

Tham mưu cho Giám đốc xây dựng và triển khai công tác kế hoạch sản xuất kinh doanh dài hạn, trung hạn và hàng năm của Công ty trình Hội đồng quản trị Công ty, tổng Công ty phê duyệt.



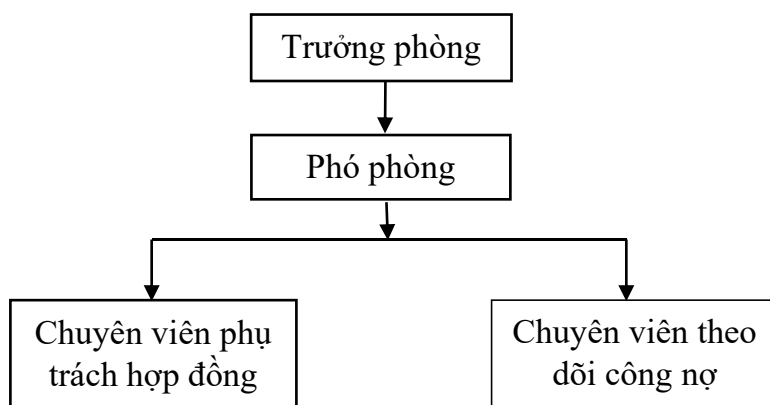
Thực hiện công tác quản lý, kiểm soát và đưa ra các kiến nghị cải tiến cho các hoạt động liên quan tới Hệ thống quản lý chất lượng của Công ty đảm bảo tuân thủ theo tiêu chuẩn ISO 9001:2008 và các quy định chung của Công ty. Triển khai áp dụng Hệ thống quản lý An toàn-Sức khỏe - Môi trường tại bộ phận đảm bảo tuân thủ theo tiêu chuẩn OHSAS18001:2007, ISO 1400 :2004, các quy định chung của Công ty và các yêu cầu của luật định.

Tham mưu, giúp việc cho tổng Giám đốc trong công tác đảm bảo an toàn lao động bao gồm: kỹ thuật an toàn, vệ sinh lao động, y tế cơ quan, tuyên truyền, giáo dục, huấn luyện bảo hộ lao động, trang bị phòng hộ lao động, bồi dưỡng ca ba độc hại. Quản lý sức khỏe người lao động của Công ty và tổ chức thực hiện các nội dung của y tế cơ quan. Kiểm tra, hướng dẫn nghiệp vụ, chuyên môn và các mặt hoạt động về kỹ thuật an toàn, vệ sinh lao động, công tác y tế cho các phòng, đơn vị trực thuộc.

Tham mưu đề xuất với tổng Giám đốc Công ty và thực hiện chủ trương chính sách, chỉ thị, quyết định, quy chế, nội quy của Đảng, pháp luật của Nhà nước và Công ty nhằm đảm bảo và duy trì an ninh chính trị và trật tự an toàn tại Công ty.

Tổ chức triển khai thực hiện các phương án, biện pháp đảm bảo công tác bảo vệ bí mật Nhà nước, an ninh an toàn và tổ chức thực hiện nhiệm vụ quốc phòng trong Công ty theo các quy định của Công ty, pháp luật Nhà nước. Thực hiện các công việc khác do tổng Giám đốc phân công.

#### **b. Phòng Thương vụ - Marketing**



Sơ đồ 3: Sơ đồ tổ chức phòng Thương vụ - Marketing  
(Nguồn: Phòng Thương vụ - Marketing\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

Quản lý thực hiện quy chế, quy định chung về công tác thương mại trong toàn Công ty.

Thực hiện công tác marketing, quan hệ công chúng, báo chí phục vụ phát triển kinh doanh dịch vụ và phát triển thương hiệu của Công ty.

Thực hiện công tác đấu thầu, đàm phán, ký kết hợp đồng (không thuộc dự án đầu tư mua sắm thiết bị tài sản của Công ty) và triển khai các dịch vụ cho khách hàng.

Thực hiện các công việc khác do tổng Giám đốc phân công.

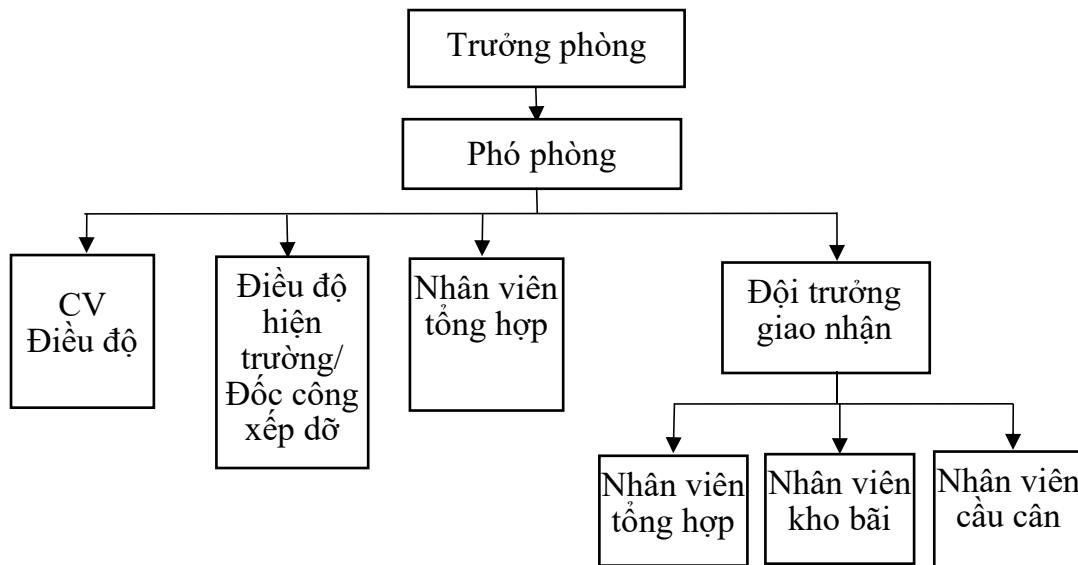
**c. Phòng Tài chính kế toán**

Giống như tên gọi, chức năng đầu tiên của phòng tài chính kế toán chính là quản lý các nghiệp vụ kế toán - tài chính. Quản lý toàn bộ nguồn thu - chi tài chính theo đúng pháp luật hiện hành.

Tham gia tham mưu trong việc quản lý, tổ chức thực hiện các công tác tài chính kế toán của doanh nghiệp. Cập nhật liên tục các thủ tục hành chính và văn bản pháp luật liên quan. Phản ánh sát sao sự biến động của tài sản và nguồn vốn đến cấp lãnh đạo. Giúp giám đốc nắm được các chế độ kế toán hiện hành và có hướng hoạt động đúng đắn.

Ngoài tham gia cố vấn cho cấp quản lý, phòng tài chính kế toán còn có chức năng phối hợp hoạt động với các bộ phận khác trong doanh nghiệp. Đóng góp ý kiến để cải thiện hiệu quả làm việc của các bộ phận.

**d. Phòng Điều độ - Khai thác**



Sơ đồ 4: Sơ đồ tổ chức phòng Điều Độ - Khai Thác

(Nguồn: Phòng Thương vụ - Marketing\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

Trực tiếp điều hành các công việc sản xuất, kinh doanh hàng ngày và báo cáo tổng Giám đốc Công ty.

Hỗ trợ cung cấp dịch vụ nước sinh hoạt cho các tàu thuyền.

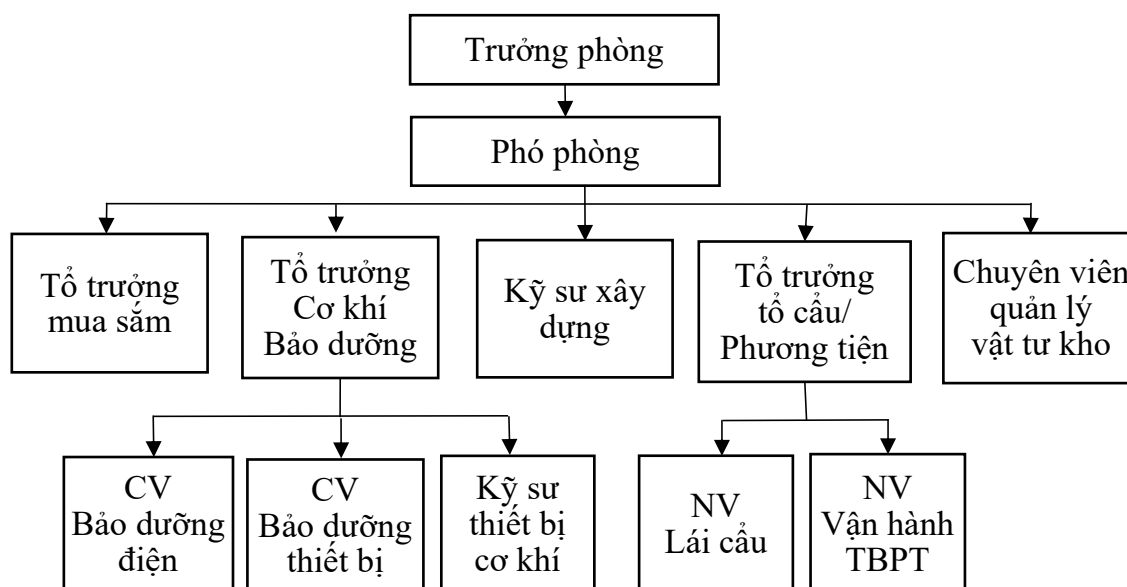
Quản lý, điều hành hoạt động xếp dỡ hàng hoá tại Cảng.

Tư vấn, tham mưu cho Ban tổng Giám đốc Công ty về các lĩnh vực: làm việc với cơ quan quản lý Nhà nước liên quan đến lĩnh vực như Cảng vụ, Cục hàng hải Việt Nam; quản lý phát triển và khai thác cũng theo Luật Hàng hải Việt Nam.

Hướng dẫn, điều phối các tàu thuyền ra vào Cảng.

Thực hiện các công việc khác do tổng Giám đốc phân công.

**e. Phòng Kỹ thuật đầu tư**



Sơ đồ 5: Sơ đồ tổ chức phòng Kỹ Thuật - Đầu Tư

(Nguồn: Phòng Thương vụ - Marketing\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

Tham mưu cho tổng Giám đốc trong việc nghiên cứu và tiến hành xây dựng các dự án đầu tư phương tiện thiết bị, các dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, các công trình XDCB của Công ty trình Hội đồng quản trị Công ty phê duyệt và thực hiện các dự án đó theo sự phân cấp của tổng Giám đốc.

Tham gia công tác thẩm định thầu, đấu thầu mua sắm tài sản cố định, vật tư, phụ tùng, máy móc, phương tiện, thiết bị trong nước và quốc tế phục vụ sản xuất kinh doanh của Công ty theo quy định phân cấp thẩm quyền của Hội đồng quản trị.

Tham mưu cho tổng Giám đốc về vấn đề kỹ thuật, thiết bị sản xuất. Quản lý và điều hành hoạt động của Đội phương tiện gồm: Băng tải, xe tải, xe sơ mi rơ moóc, xe cầu, xe nâng phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh dịch vụ của Công ty.

Tư vấn và tham mưu về phương diện kỹ thuật, sử dụng, bảo dưỡng và sửa chữa cơ khí cho Ban tổng Giám đốc và các phòng ban khác trong Công ty.

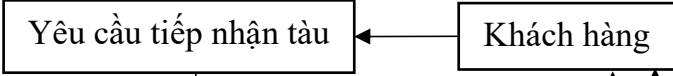
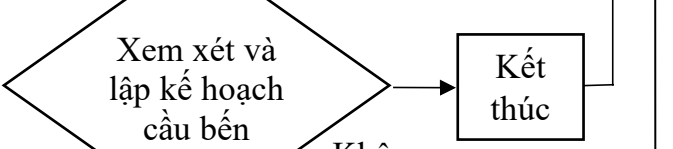
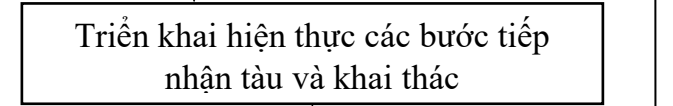
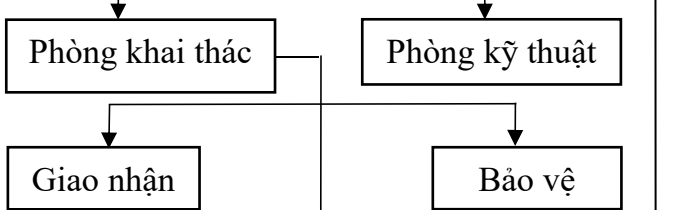
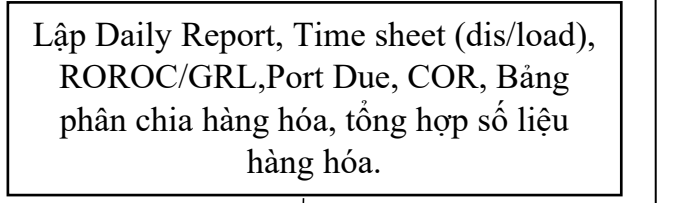
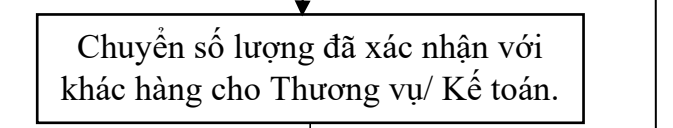
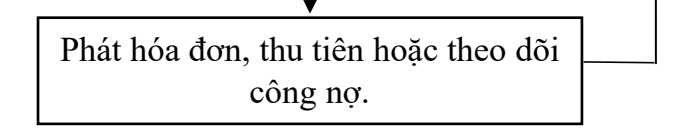
Sửa chữa, bảo dưỡng và gia công các thiết bị cơ khí trong Công ty.

Dịch vụ vật tư, bảo dưỡng, sửa chữa của các thiết bị cơ khí cho khách hàng.

Thực hiện các công việc khác do tổng Giám đốc phân công.

## 2.2. Thực trạng hoạt động kinh doanh tại Cảng tổng hợp Thị Vải

### 2.2.1. Sơ đồ quy trình khai thác

Trách nhiệm	Tiến trình	Tài liệu/ biểu mẫu
Ban TGD/ P.Khai thác/ P.Thương vụ		Xem <i>a.</i> CTV-QT18-BM01
P.TGD/ Khai thác/ P.Khai thác		Xem <i>b.</i> CTV-QT18-BM02 CTV-QT18-BM03
P. Khai thác/ Kỹ thuật/ Giao nhận/ Bảo vệ		Xem <i>c.</i>
P. Khai thác/ Kỹ thuật/ Giao nhận/ Bảo vệ		Xem <i>d.</i> CTV-QT18-BM02 CTV-QT18-BM03
Khai thác/ Giao nhận		Xem <i>e.</i> CTV-QT18-BM05 (đến) CTV-QT18-BM13
Khai thác		Xem <i>f.</i> CTV-QT18-BM09 CTV-QT18-BM10
Thương vụ/ Kế toán		Xem <i>g.</i> CTV-QT18-BM09 CTV-QT18-BM10

Sơ đồ 6: Sơ đồ quy trình khai thác hàng hóa tại Cảng tổng hợp Thị Vải

(Nguồn: Phòng Khai thác\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

## 2.2.2. Quy trình khai thác tại Cảng tổng hợp Thị Vải

### a. Tiếp nhận yêu cầu

Các yêu cầu tiếp nhận tàu đến từ nhiều nguồn khác nhau: khách hàng, các đối tác. Tổng Giám đốc và các Phó tổng giám đốc phụ trách lĩnh vực Phòng khai thác,

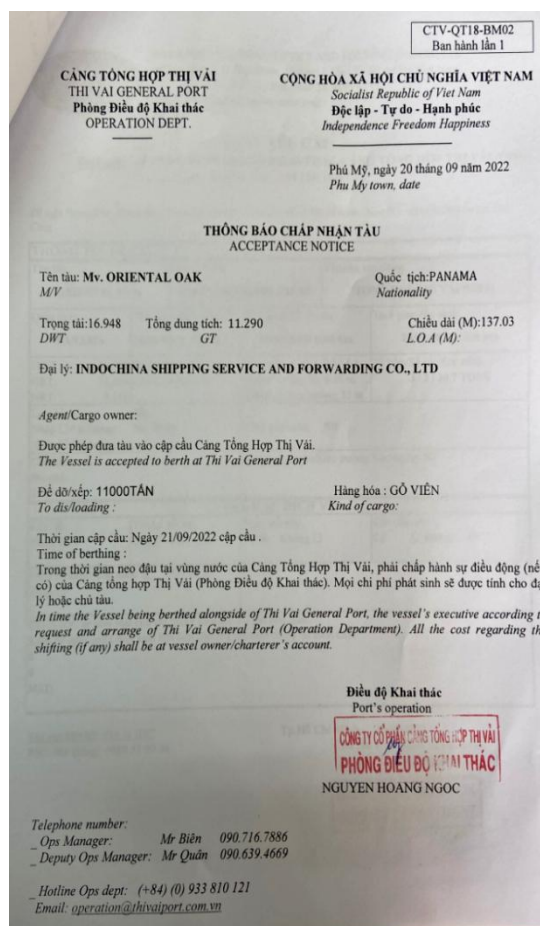
Phòng Thương vụ có thể các Phòng/ bộ phận khác nhau của Công ty sẽ tiếp nhận yêu cầu tiếp nhận tàu. Phòng đầu mỗi xử lý các yêu cầu tiếp nhận tàu là Phòng Điều độ - Khai thác.

**b. Xem xét và lập kế hoạch cầu bến**

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

**c. Triển khai hiện thực các bước tiếp nhận tàu và khai thác**

Phòng Điều độ khai thác sẽ lập Giấy chấp nhận cầu hầu theo mẫu số CTV-QT18-BM02 gửi đại lý/ khách hàng và lập kế hoạch giao nhận hàng (xếp dỡ, vận chuyển) theo mẫu CTV-QT18-BM02 trong đó nếu có một số thông số chính của tàu, khối lượng hàng hóa, phương án xếp dỡ, vận chuyển, nhân lực, phương tiện yêu cầu kèm theo các hồ sơ về bản lược khai (Cargo Manifest), danh sách hàng hóa (Cargo List), sơ đồ xếp hàng (Stowage Plan). Kế hoạch giao nhận hàng Phòng Khai thác triển khai đến các bộ phận thuộc phòng và đồng thời chuyển các bộ phận Kỹ thuật, Giao nhận. Bảo vệ để các bộ phận bố trí nhân lực, thiết bị triển khai thực hiện.



Hình 8: Thông báo chấp nhận tàu\_CTV-QT18-BM02 (Nguồn: Phòng Khai thác\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

Kế hoạch giao nhận hàng sẽ được chuyên viên điều độ kế hoạch chuyển đến chuyên viên điều độ hiện trường cũng như thông báo các nội dung cần thiết cho nhà thầu phụ. Chuyên viên điều độ hiện trường sẽ căn cứ trên kế hoạch tàu đến và kế hoạch giao nhận hàng sẽ bố trí nhân lực tiếp nhận tàu và triển khai công tác xếp dỡ, vận chuyển ngay khi tàu đến. Trong quá trình xếp dỡ, vận chuyển chuyên viên điều độ hiện trường sẽ là người chịu trách nhiệm đôn đốc, phối hợp các Phòng/ Đội trong Công ty và nhà thầu phụ để triển khai xếp dỡ hiệu quả.

Chuyên viên điều độ kế hoạch là người chịu trách nhiệm chung về công tác khai thác trong suốt ca làm việc do mình phụ trách.

#### d. Nhiệm vụ các phòng ban

##### ❖ Phòng Điều Độ - Khai Thác

##### ➤ Công việc

- Liên quan xếp dỡ HH: Đề nghị KH/ đại lý gửi thông tin và làm thủ tục đăng kí giao nhận hàng hóa.

- Liên quan đến tiếp nhận tàu: Yêu cầu phương tiện nội địa (tàu/ sà lan) đăng kí thủ tục vào Cảng.

##### ➤ Biểu mẫu sử dụng:

CTV-QT18-BM03

CTV-QT18-BM04

➤ Hồ sơ/ chứng từ yêu cầu

\* Xếp dỡ HH

THI VAI GENERAL PORT		KẾ HOẠCH GIAO/NHẬN HÀNG							CTV-QT18-BM03 Ban hành lần 1
TÊN TÀU: STAR PATHFINDER		TÀU-XE/TÀU NHỎ/SÀ LAN							
LOẠI HÀNG: LÚA MÌ									
NGÀY BẮT ĐẦU LÀM HÀNG: 11-01-2019									
STT	B/L hoặc Cargo List	TÊN CHỦ HÀNG	KHỐI LƯỢNG THEO B/L (MT)		HANG 2%	K/L THỰC GIAO (MT)	PHƯƠNG ÁN NHẬN HÀNG	HÀM	ĐƠN VỊ/NHÀ THẦU
			APW	AH2					
(1)	(2)	(3)					(7)	(8)	(9)
1	1	GOLDEN WHEAT/ HUNG TOAN LOC	4,400.000		88.00	4,312.00	XE TẢI	2,3,4	VINA
2	2	CFM/ TÂN PHÚ	5,500.000		110.00	5,390.00	XE TẢI / WH	2,3,4	
	11			6,600.000		132.000	6,468.000	XE TẢI / WH	
	3	GREEN AGRI	1,100.00		22.00	1,078.00	XE TẢI	2,3,4	
3	8		450.00		9.00	441.00		1,5	
	16			550.00		11.00		539.00	
4	9	NAFATSCO	450.00		9.00	441.00	XE TẢI	2,3,4	
5	10	VINAMOMI BINH AN	900.00		18.00	882.00	XE TẢI	2,3,4	
6	4	VFM	7,200.00		234.00	6,966.00	XE TẢI	2,3,4	
	13				10,560.00	211.20	10,348.80	XE TẢI / WH	
7	5	VFMW	4,500.00			4,500.00	TÀU NHỎ	2,3,4	
8	12	VINAFOOD 1/ NHD		1,870.00	37.40	1,832.60	TÀU NHỎ	1,5	
	14				1,870.00	37.40		1,832.60	
9	6	TIEN HUNG/NHD	3,300.00		66.00	3,234.00	TÀU NHỎ	2,3,4	
	7	UNI PRESIDENT	1,041.12		20.82	1,020.30	XE TẢI	2,3,4	
10	15				550.00	11.00		539.00	1,5
	HÀNG %		576.82	440.00	1,016.82				
TỔNG CỘNG			28,841.12	22,000.00		49,824.30			
TỔNG QUẢN			50,841.12						

1- Thiết bị: CẦU TÀU, XE CUỐC, XE GẠT, HOPE VINA, CÁN CẢNG.  
 2- Nhân lực: CÔNG NHÂN, LÁI CẦU VINA,  
 3- Thời gian làm hàng: THÔNG CA 24/24.  
 4- Giao nhận kiểm tra kí phiếu nhỏ, không giao quá lượng hàng trong phiếu, không giao quá tải  
 5- Thiếu hàng không cho xe quay lại lấy hàng  
 H1: 11394 MT AH2  
 H2: 13247.94 MT APW  
 H3: 2324 MT APW  
 H4: 13269.16 MT APW  
 H5: 10606 MT AH2  
 SUM: 50841.12 MT

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

Hình 9: Kế hoạch giao/ nhận hàng\_CTV-QT18-BM03  
(Nguồn: Phòng Khai thác\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

- Phiếu ĐK phương tiện nhận hàng CTV-QT18-BM04 kèm theo:
- + Bản chính lệnh giao hàng (D/O) đối với hàng nhập.
- + Giấy giới thiệu có chữ kí của người đại diện KH hoặc đơn vị được ủy quyền cho người đại diện giao nhận hàng. Trường hợp ủy quyền phải có giấy ủy quyền bản chính.
- + CMND của người được giao nhiệm vụ đại diện giao nhận hàng. Bản chính và bản copy (bản chính để đối chiếu).
- ĐK danh sách người và phương tiện ra vào Cảng để giám sát giao nhận hàng hóa:
- + DS sẽ gửi P.Khai thác và Bảo vệ. Trưởng/Phó P.Khai thác hoặc người được ủy nhiệm sẽ căn cứ kế hoạch sẽ kí xác nhận vào giấy ĐK của KH/ĐL/ giám định và chuyển Bảo vệ theo dõi cho người và PT ra vào.
- + Trường hợp cần thiết, trưởng P.Khai thác có thể giao Phó phòng/ Chuyên viên Điều độ kế hoạch hoặc Đội trưởng Bảo vệ kí xác nhận.
- ĐK danh sách xe giao hoặc nhận hàng: DS sẽ được gửi đến P.Khai thác. Căn cứ kế hoạch, Trưởng P.Khai thác hoặc CV Điều độ sẽ kế hoạch sẽ kí vào DS (đóng dấu P.Khai thác) và chuyển Giao nhận và Bảo vệ cùng với kế hoạch làm hàng hoặc gửi trước khi làm hàng.
- CV Điều độ hiện trường với CV Điều độ Kế hoạch lập các biên bản sự việc đối với các sự cố (nếu có) trong quá trình tiếp nhận tàu và quá trình xếp dỡ hàng hóa.

*\* Thủ tục tiếp nhận tàu*

Chuyên viên điều độ kế hoạch có trách nhiệm yêu cầu các phương tiện thủy nội địa trình các giấy tờ theo quy định khi vào Cảng (giấy phép cập Cảng, giấy đăng ký phương tiện).

Chuyên viên Điều độ kế hoạch sẽ thu giấy đăng ký và thu phí neo đậu, coi buộc dây đối với các tàu chạy tuyến nội địa. Phí dịch vụ sẽ được tổng hợp theo mẫu quy định và chuyển Phòng Tài chính kế toán định kỳ cuối tháng.

❖ Phòng Giao Nhận

➤ Công việc

- Cập nhật thông tin về KH, về HH vào hệ thống cân và hệ thống theo dõi số liệu.
- Lên kế hoạch bố trí nhân viên



➤ Biểu mẫu sử dụng:

CTV-QT18-BM03

CTV-QT18-BM04

➤ Hồ sơ/ chứng từ yêu cầu

Đăng ký nhận hàng hoặc xuất hàng của KH sau khi được P.Khai thác ký xác nhận (cả phiếu đăng ký và danh sách phương tiện vận chuyển) sẽ được Đội trưởng Giao nhận hoặc người được ủy nhiệm kiểm tra kỹ thông tin, sau đó nhập vào hệ thống cân và các sổ theo dõi.

Đội trưởng/ người được ủy nhiệm sẽ phổ biến đến tất cả các NV Giao nhận được phân công.

❖ Phòng Kỹ Thuật

➤ Công việc

- Lên kế hoạch bố trí thiết bị, nhân lực lái cầu, trực điện, trực sửa chữa thiết bị.
- Hướng dẫn an toàn cho CN/NV nhà thầu, KH (nếu cần).

➤ Biểu mẫu sử dụng:

CTV-QT18-BM03

CTV-QT18-BM12

CTV-QT18-BM13

➤ Hồ sơ/ chứng từ yêu cầu:

- Kế hoạch giao nhận hàng từ Phòng Khai thác chuyên sẽ được Trưởng phòng/ người được ủy nhiệm cập nhật vào sổ theo dõi kế hoạch. Trưởng phòng/ người được ủy nhiệm sẽ lên kế hoạch phân công công nhân lái cầu, nhân viên trực sửa chữa, trực điện và kiểm tra thiết bị để chuẩn bị triển khai làm hàng.

- Trước khi làm hàng, Phòng Kỹ thuật cử Chuyên viên An toàn hướng dẫn các quy định của Cảng về an toàn khi làm việc trong Cảng. Việc hướng dẫn đối với những nhóm công nhân thường xuyên làm việc trong Cảng có thể thực hiện 01 lần/năm hoặc trước khi thực hiện xếp dỡ hàng có yêu cầu cao về an toàn hoặc khi có cập nhật mới quy định của Cảng.

❖ Phòng Bảo Vệ

- Công việc:
  - Bố trí NV Bảo vệ theo yêu cầu từng chuyến tàu.
  - Theo dõi, kiểm soát người/ phương tiện ra vào Cảng.

- Biểu mẫu sử dụng:

CTV-QT18-BM03

CTV-QT18-BM04

CTV-QT18-BM12

CTV-QT18-BM13

- Hồ sơ/ chứng từ yêu cầu:

- Căn cứ Kế hoạch khai thác tuần theo mẫu biểu CTV-QT18-BM13 và Kế hoạch giao nhận hàng CTV-QT18-BM03 do Phòng Khai thác chuyên, Đội trưởng/ người được ủy nhiệm sẽ lập kế hoạch bố trí nhân viên bảo vệ theo từng vị trí yêu cầu đối với từng chuyến tàu.

- Căn cứ Đăng ký nhận hàng hoặc xuất hàng được Phòng Khai thác chuyên, Đội trưởng/ người được ủy nhiệm sẽ kiểm tra và phổ biến đến mọi nhân viên bảo vệ được giao nhiệm vụ.

***e. Lập Daily Report, Time sheet (dis/load), ROROC/GRL, Port Due, COR, Bảng phân chia hàng hóa, Tổng hợp số liệu hàng hóa.***

Sau mỗi ca làm việc, Đội Giao nhận có trách nhiệm gửi báo cáo số liệu về P.Khai thác. Nhân viên tổng hợp số liệu của P.Khai thác sẽ phối hợp với Đội Giao nhận kiểm tra số liệu. Các công việc của mỗi phòng/ Bộ phận được thực hiện như sau:

❖ Phòng Điều độ Khai thác

- Công việc:

- Lập Daily Report/ Time sheet (xếp dỡ).
- ROROC hoặc GLR.
- Port Due.

- Bảng phân chia hàng hóa.

- Lập báo cáo ngày.

- Tổng hợp công việc thực hiện.

➤ Biểu mẫu sử dụng:

CTV-QT18-BM05

CTV-QT18-BM06

CTV-QT18-BM07 hoặc

CTV-QT18-BM08

CTV-QT18-BM09

CTV-QT18-BM11

CTV-QT18-BM12

CTV-QT18-BM05  
Ban hành lần 1

**THI VAI GENERAL PORT**

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

**DAILY REPORT**  
DISCHARGING

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

DATE	WEEK'S DAY	FROM	TO	RECORD	
For discharging/loading activities					
14-01-2019	MON	7:00	9:00	Dis with 4 gangs at H1,2,4,5 by ship and shore's rane	
		9:00	15:45	Dis with 4 gangs at H1,2,3,4, by ship and shore's rane, finish H 4	
		15:45	23:20	Dis with 4 gangs at H1,2,3,5 by ship and shore's rane, finish H 1	
		23:20	24:00	Dis with 3 gangs at H 2,3,5 by ship and shore's rane.	
15-01-2019	TUE	0:00	2:30	Dis with 3 gangs at H 2,3,5 by ship and shore's rane, finish H 2	
		2:30	7:00	Dis with 2 gangs at H 3,5 by ship and shore's rane,	
		7:00	8:15	Dis with 2 gangs at H 3,5 by ship and shore's rane, finish H 5	
		8:15	9:25	Dis with 1 gangs at H 3 by ship and shore's rane, finish ALL.	
Quantity					
Hold No.	Total discharged/loaded	Running	Balanced		
1	2,223.650	760.040	11,412.130	FINISH	
2	1,243.080	681.470	13,091.040	FINISH	
3	974.200	1,289.830	2,264.030	59,970	
4	587.570		13,370.530	FINISH	
5	1,220.500	1,701.160	10,564.390	41.610	
Total discharged/loaded from		AM to AM			
50,841.120	6,249.000	4,432.500	50,702.120	139.000	

THE MASTER / C.O  
M/V STAR PATHFINDER  
FOR RECEIPT ONLY  
w/o PREJUDICE

OPERATION DEPT  
THI VAI GENERAL PORT  
Operation Dept.

Hình 10: Daily Report\_CTV-QT18-BM05

(Nguồn: Phòng Khai thác\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

➤ Diễn giải:

Đầu mỗi ca, chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập Daily Report cho ngày trước đó căn cứ trên những số liệu tự theo dõi và đối chiếu với số liệu do chuyên viên điều độ hiện trường và điều độ nhà thầu ghi chép. Sau khi hoàn thành xếp dỡ hàng hóa và trước khi tàu rời Cảng, Chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập Time Sheet (xếp dỡ). Daily Report và Time Sheet sẽ được ký hàng ngày với đại diện tàu (thuyền trưởng/ Đại phó) đối với những tàu hàng nông sản, sắt phế liệu hoặc tàu có yêu cầu theo dõi thời gian xếp dỡ hàng hóa.

- Sau khi kết thúc làm hàng và trước khi tàu rời Cảng, chuyên viên điều độ kế hoạch sẽ lập ROROC hoặc GLR (tàu xuất), Port Due đối với những tàu chạy tuyến nước ngoài. Các giấy tờ nêu trên được đại diện tàu ký xác nhận là cơ sở để phát hóa đơn thu tiền từ ĐL/ KH. Đối với tàu nội địa chuyên viên Điều độ kế hoạch sẽ trực tiếp thu tiền cầu bến, coi buộc dây và lập hàng theo dõi để làm cơ sở chuyển P.Tài chính Kế toán.

- Chuyên viên điều độ hiện trường có trách nhiệm ghi chép các vấn đề tồn tại cần lưu ý cũng như thời gian làm hàng vào sổ theo dõi giao ca.

- Chuyên viên điều độ kế hoạch có trách nhiệm kiểm tra tổng hợp báo cáo ngày theo Mẫu CTV-QT18- BM12 gửi P.TGD Khai thác, TGD.
- Nhân viên theo dõi số liệu sẽ căn cứ trên các số liệu từ chuyên viên điều độ giao nhận để kiểm tra đối chiếu số liệu. Khi số liệu đã chính xác sẽ lập bảng tổng hợp dịch vụ theo Mẫu CTV-QT18-BM10 và chuyển khách hàng xác nhận. Sau đó các hồ sơ này sẽ được chuyển Phòng Thương Vụ (có xác nhận thời gian) để Phòng Thương vụ tập hợp hồ sơ thanh toán chuyển Phòng Tài chính Kế toán.

CTV-QT18-BM06  
Ban hành lần 1

**THI VAI GENERAL PORT**  
Phummy I industrial Zone, Tan Thanh District,  
Ba Ria – Vung Tau Province, S.R.Vietnam  
Tel: 84-64-3 898773 , Fax 84-64-3 898774

**THI VAI GENERAL PORT**

**TIME SHEET**

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

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

THE MASTER / C.O  
M/V STAR PATHFINDER  
*FOR RECEIPT ONLY  
w/o PRODUCE*

OPERATION DEPT  
THI VAI GENERAL PORT  
Operation Dept.

Hình 11: Time Sheet\_CTV-QT18-BM06  
(Nguồn: Phòng Khai thác\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

❖ **Đội Giao nhận**

➤ **Công việc:**

- Lập ROROC hoặc GLR (hàng xuất) cho những tàu chạy tuyến nội địa.
- Lập COR hoặc biên bản đối với hàng hóa hư hỏng.

➤ **Biểu mẫu sử dụng:**

CTV-QT18-BM07

CTV-QT18-BM08

➤ **Diễn giải:**

- Sau khi hoàn thành xếp hoặc dỡ hàng mỗi phương tiện, nhân viên Giao nhận có trách nhiệm lập ROROC hoặc GRL đối với những tàu/ sà lan chày tuyến nội địa.
- Trong quá trình xếp dỡ hàng, nếu phát hiện hàng có hư hỏng hoặc bất thường, NV Giao nhận sẽ nhập COR hoặc biên bản để xác nhận với tàu/ đại lí/ KH tình trạng của HH.

**THI VAI GENERAL PORT**  
 Phumy 1 Industrial Zone, Tan Thanh District  
 Ba Ria - Yung Tau Province, S.R. Vietnam  
 Tel: 84-64-3 898773 , Fax 84-64-3 898774

### REPORT ON RECEIPT OF CARGO

1- Vessel: **STAR PATHFINDER**      1.1- Flag: **PANAMA**

2- Port of Loading:      **THI VAI GENERAL PORT - VIET NAM**

3- Port of Discharging:      **THI VAI GENERAL PORT - VIET NAM**

4- Date of Arrival:      **Friday, January 11, 2019**

5- Date of Departure:      **Tuesday, January 15, 2019**

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

6- Say in Word:      **MTS**

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

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

7- Remarks:

- \* Commenced discharging at:      Friday, January 11, 2019
- \* Completed discharging at:      Tuesday, January 15, 2019
- \* Discharged by shore's cranes:      13120.22 MT
- \* Discharged by ship's cranes:      37581.900 MT
- \* Others remarks as per Tally-sheets and Daily reports.

**\* CONDITIONS & EXCEPTIONS OF RECEIPT:**

- Cargo received as per number of packages in apparent good conditions without liability for contents.
- Weight as per cargo manifest or draft survey report (for cargo in bulk) without liability for discrepancy.
- Cargo outturn report hereattach if any.

8- **Vessel: STAR PATHFINDER**  
**The Master/Chief Officer**  
 M/V STAR PATHFINDER  
 For receipt only w/o prejudice

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

Hình 12: Report On Receipt of Cargo\_CTV-QT18-BM07

(Nguồn: Phòng Khai thác\_Cảng tổng hợp Thị Vải)



CTV-QT18-BM08  
Ban hành lần 1

**THI VAI GENERAL PORT**  
Phu My 1 Industrial Zone, Phu My Ward, Phu My Town  
Ba Ria – Vung Tau Province, S.R.Vietnam  
Tel: 84-64-3 898773 , Fax 84-64-3 898774  
No:

**GENERAL LOADING REPORT**

1- Vessel (tên tàu): **ORIENTAL OAK** 1.1- Flag: PANAMA  
2- Port of Loading (cảng xếp): **THI VAI GENERAL PORT - VIET NAM**  
3- Port of Discharging (Cảng dỡ):  
4- Date of Arrival (ngày đến): **21 September 2022**  
5- Date of Departure (Ngày rời cảng): **24 September 2022**

<b>CARGO RECEIVED (HÀNG NHẬN)</b>			
B/L No (số B/L)	Description of cargo (Mô tả hàng hóa)	Quantity (P'kg)	Gross Weight (MT)
<b>NANG LUONG CHAU DUC</b>	<b>WOOD PELLETS</b>	<b>IN BULK</b>	<b>11,000.000</b>
<b>GRAND TOTAL:</b>			<b>11,000.000</b>

6- Say in Word:  
Bảng chữ:

7- Remarks: \* Cargoes Loaded by ship's crane ALL **Shore's Figure: 10986.830 Mts**  
\* Cargoes Loaded by shore's crane NIL **Draft's Figure:**

Ghi chú:  
\* Commenced loading at : 21 September 2022  
\* Completed loading at : 24 September 2022  
\* Others remarks as per Tally-sheets and Daily reports.  
Ghi chú khác:  
\* **CONDITIONS & EXCEPTIONS OF RECEIPT (ĐIỀU KIỆN VÀ CÁC LOẠI TRỪ):**  
- Cargo received as per number of packages in apparent good conditions without liability for contents.  
- Weight as per cargo manifest or draft survey report (for cargo in bulk) without liability for discrepancy.  
- Cargo outturn report hereattache if any.

8- Vessel: **ORIENTAL OAK**  
The Master/Chief Officer

Phu My, 24-Sep-22  
Operations Dept.  
**THI VAI GENERAL PORT**  
Operation Dept  
**LUONG VAN TRUNG**

Hình 13: General Loading Report\_CTV-QT18-BM08

(Nguồn: Phòng Khai thác\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

**f. Chuyển số lượng đã xác nhận với khách hàng cho Thương vụ/ Kế toán**

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

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

**g. Phát hóa đơn, thu tiền hoặc theo dõi công nợ**

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

#### ***h. Lưu hồ sơ***

- 01 bản chính Kế hoạch giao nhận hàng (CTV-QT18-BM03). Giấy chấp nhận tàu (CTV-QT18-BM02) sẽ được tại phòng Điều độ khai thác. 01 (một) bản copy Kế hoạch Giao nhận hàng sẽ được lưu tại phòng Kỹ thuật, Đội Giao nhận Đội Bảo vệ.
- 01 bản các loại hồ sơ: Port Due, Time Sheet, Bảng tổng hợp khối lượng dịch vụ sau khi xác nhận (CTV-QT18-BM10) sẽ được lưu tại phòng Khai thác. 01 bản sẽ chuyển phòng Thương Vụ để tập hợp hồ sơ thanh toán chuyển TCKT.

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

#### **2.2.3. Biểu mẫu áp dụng**

<b>STT</b>	<b>Mã hiệu</b>	<b>Tên mẫu biểu</b>
1	CTV-QT18-BM01	Berthing Schedule
2	CTV-QT18-BM02	Acceptance Noice
3	CTV-QT18-BM03	Ke Hoach Giao/ Nhan Hang
4	CTV-QT18-BM04	Phieu Dang Ki Phuong Tien Nhan Hang
5	CTV-QT18-BM05	Daily Report
6	CTV-QT18-BM06	Time Sheet (Loading-discharging)
7	CTV-QT18-BM07	Report on Receipt of Cargo
8	CTV-QT18-BM08	General Loading Report
9	CTV-QT18-BM09	Port Due
10	CTV-QT18-BM10	Work Completion
11	CTV-QT18-BM11	Ban Phan Chia Hang Hoa
12	CTV-QT18-BM12	Bao Cao Ngay
13	CTV-QT18-BM13	Ke Hoach Khai Thac Tuan
14	CTV-QT18-BM14	Danh Gia Ket Qua Khai Thac Tuan

*Bảng 2: Danh sách biểu mẫu sử dụng trong quy trình khai thác tại Cảng tổng hợp Thị Vải  
(Nguồn: Phòng Khai thác\_Cảng tổng hợp Thị Vải)*

## 2.2.4. Chỉ tiêu quá trình

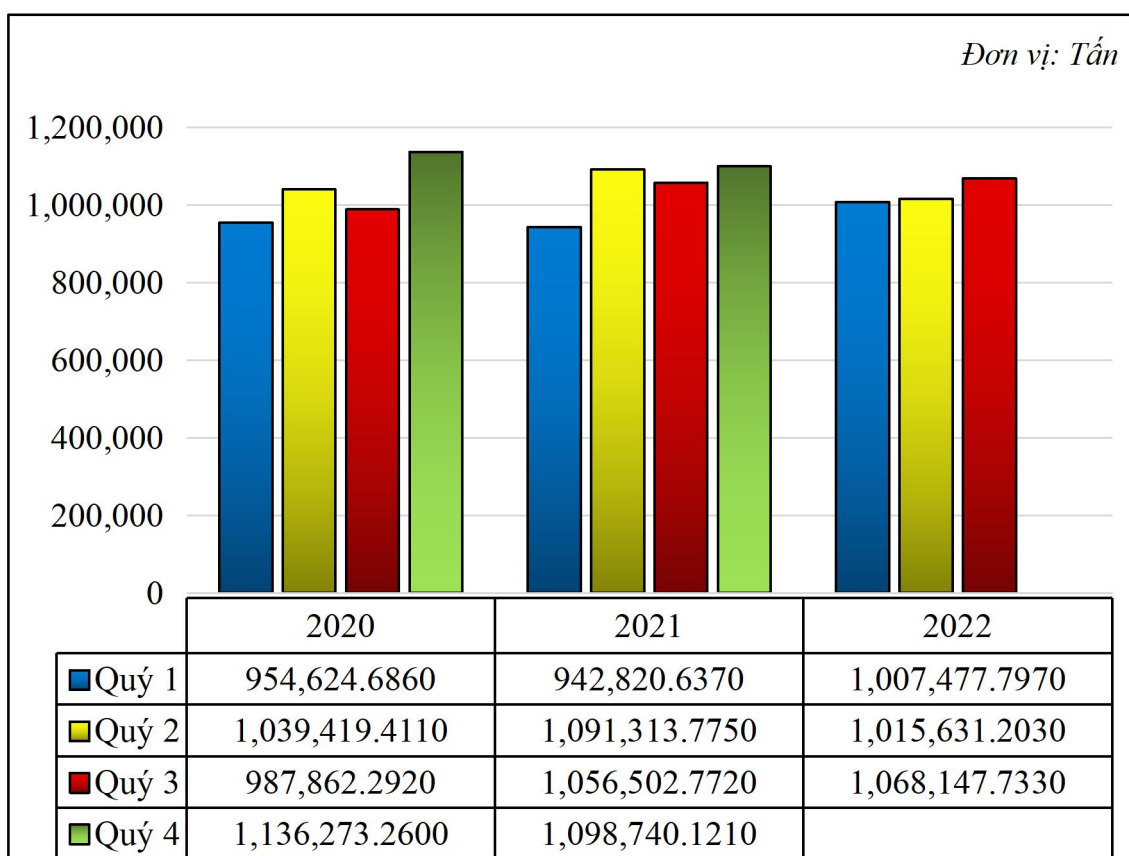
STT	Nội dung chỉ tiêu	Thời gian thu thập thông tin	Phân tích thông tin	Tần suất phân tích chỉ tiêu	Bộ phận phụ trách
1	Thời gian sắp xếp theo cam kết với khách hàng	Quý	Trên 90% số lượng tàu đáp ứng tiến độ xếp dỡ như cam kết với khách hàng	Tuần	Điều độ Khai thác

Bảng 3: Chỉ tiêu quá trình khai thác tại Cảng tổng hợp Thị Vải

(Nguồn: Phòng Khai thác\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

## 2.2.5. Kết quả hoạt động của Cảng tổng hợp Thị Vải

### a. Tổng sản lượng hàng hóa thông qua Cảng



Biểu đồ 1: Tổng sản lượng hàng hóa thông qua Cảng (2020 - 2022)

(Nguồn: Trích số liệu Sản lượng hàng hóa thông qua Cảng\_Cảng tổng hợp Thị Vải)



Theo chia sẻ từ Phòng Thương vụ - Marketing của Cảng tổng hợp Thị Vải thì tổng sản lượng hàng hóa ở Cảng đạt hơn 4 triệu tấn mỗi năm (2020 - 2021).

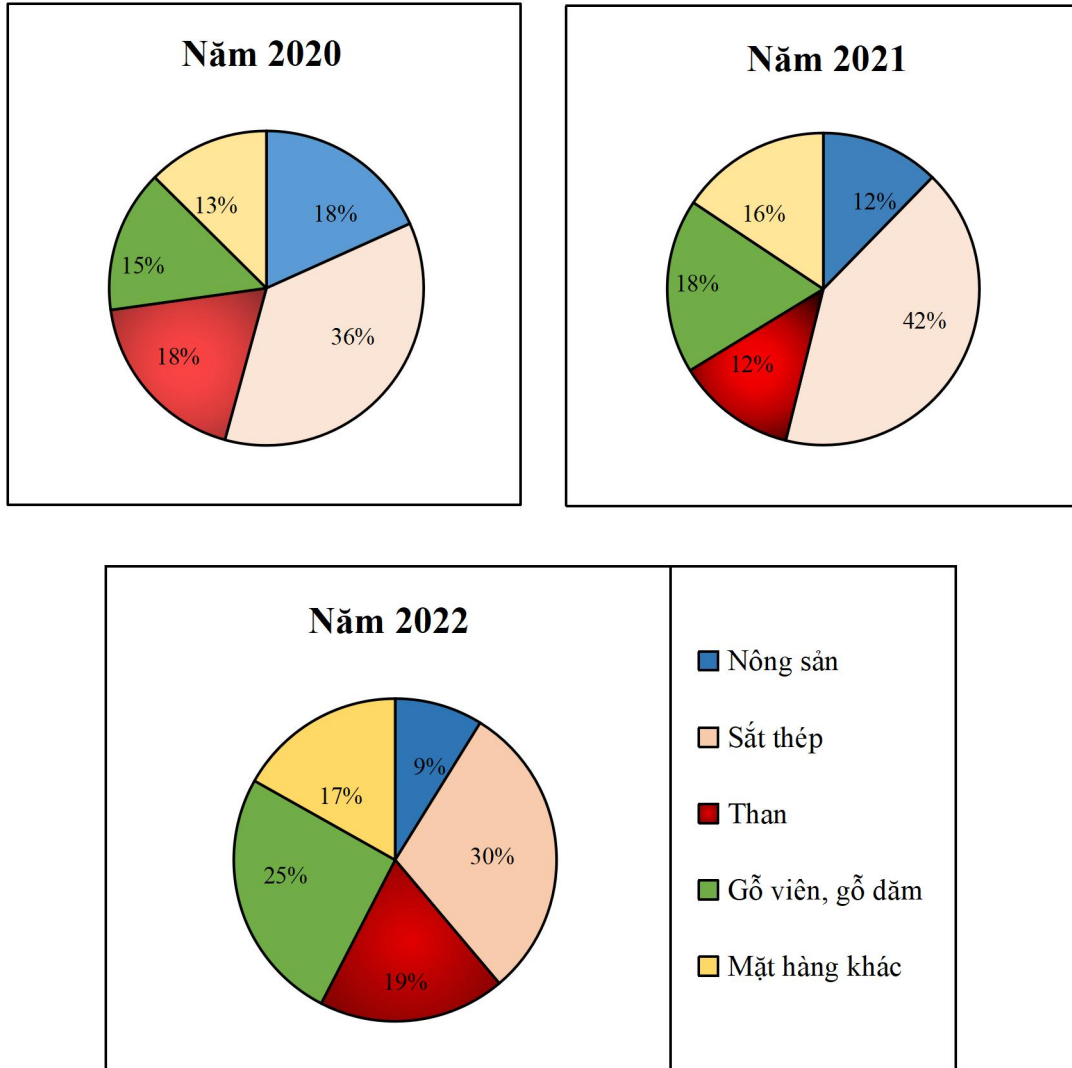
Mặc dù trong năm 2020 và 2021 là thời gian dịch Covid-19 nhưng tổng sản lượng hàng hóa thông qua Cảng tăng 0,5% (4.118.179,649 tấn lên 4.189.377,305 tấn). Đây là một điều đáng mừng đối với hoạt động kinh doanh của Cảng trong thời gian dịch bệnh hoành hành.

Nhìn chung hoạt động ở Cảng vào quý 1 ở các năm đều ít hơn so với các quý khác trong năm. Điều này cho thấy khách hàng của Cảng đa số là các doanh nghiệp trong nước nên hoạt động kinh doanh chịu sự ảnh hưởng của Tết Nguyên Đán rất lớn.

Sau kì Tết Cảng bắt đầu hoạt động trở lại và có cường độ cao. Được thể hiện qua sự tăng lên về lượng hàng hóa thông qua Cảng quý 2 năm 2020 - 2021 là 5.1894,364 tấn (4,992%). Tuy nhiên, sự tăng trưởng này lại không được thấy ở quý 2 năm 2022, bởi lúc này Cảng đã đi vào giai đoạn ảnh hưởng của dịch Covid-19.

Từ quý 4 năm 2021 đến quý 2 năm 2022 là thời gian Cảng tổng hợp Thị Vải chịu ảnh hưởng do dịch. Tuy nhiên, nhìn chung sản lượng thông Cảng ở 3 quý đầu năm 2022 vẫn có chiều tăng lên. Đây cũng là điều đáng mừng cho hoạt động của Cảng.

***b. Tỷ lệ sản lượng các mặt hàng tại Cảng***



Biểu đồ 2: Tỷ lệ sản lượng các mặt hàng (2020 - 2022)

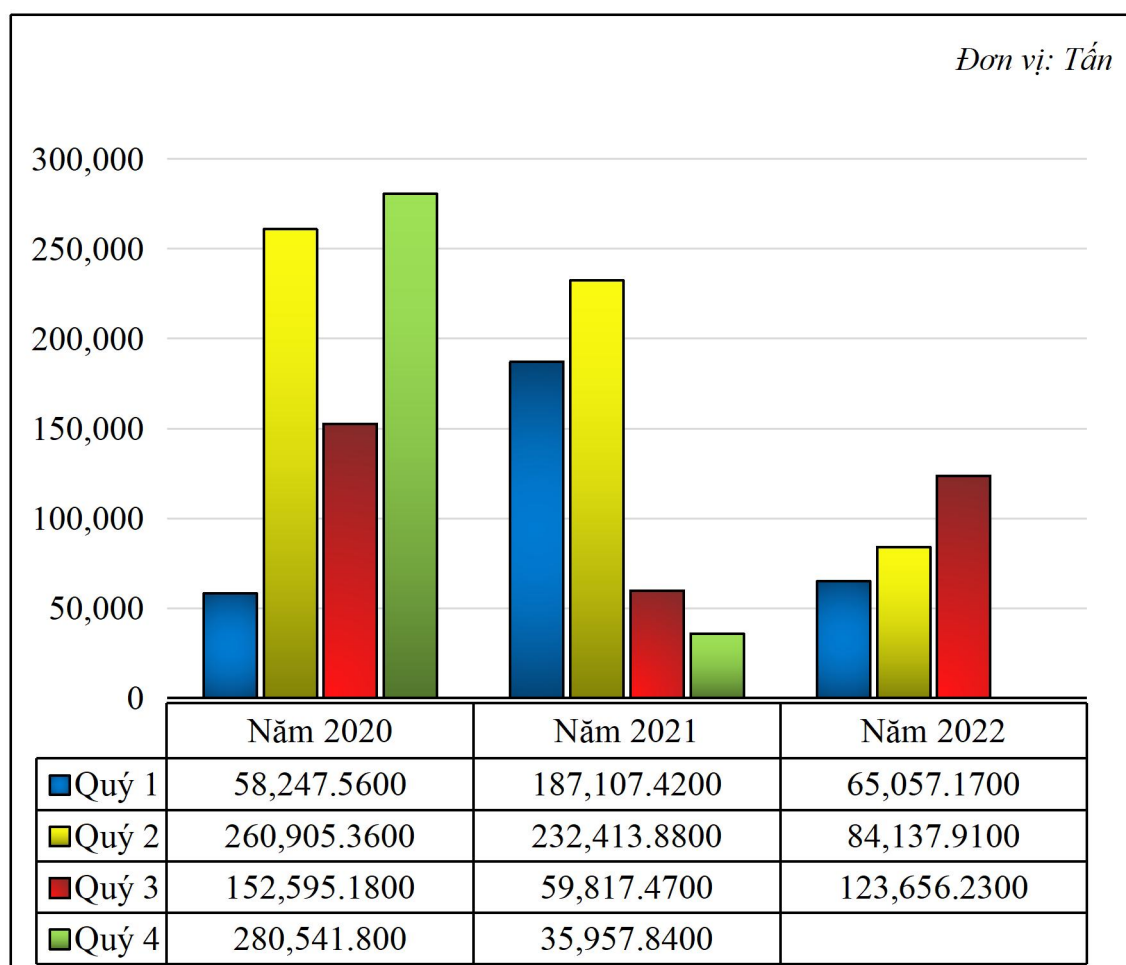
(Nguồn: Trích số liệu Sản lượng hàng hóa thông qua Cảng\_Cảng tổng hợp Thị Vải)

Lượng sắt thép thông qua Cảng chiếm tỉ lệ cao nhất qua các năm.

Năm 2020 một số mặt hàng khác như phân bón, đường, muối... chiếm tỉ lệ thấp nhất (13%) nhưng tính đến năm 2022 đã tăng 4% (từ 13% lên 17%). Điều này đã cho thấy khả năng đáp ứng các dịch vụ nhỏ lẻ của Cảng tổng hợp Thị Vải có xu hướng tăng.

Nông sản được xem là mặt hàng chính tại Cảng nhưng tỉ lệ sản lượng nông sản ở năm 2021 và 2022 lại chiếm tỉ lệ thấp nhất. Và có xu hướng giảm mạnh qua các năm. Từ năm 2020 đến năm 2022 đã giảm 9% (từ 18% còn 9%). Dù biết vấn đề là do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 nhưng đây vẫn là một thách thức lớn đối với mặt hàng nông sản tại Cảng tổng hợp Thị Vải.

**c. Sản lượng hàng nông sản thông qua Cảng**



*Biểu đồ 3: Sản lượng hàng nông sản thông qua Cảng (2020-2022)*

*(Nguồn: Trích số liệu Sản lượng hàng hóa thông qua Cảng\_Cảng tổng hợp Thị Vải)*

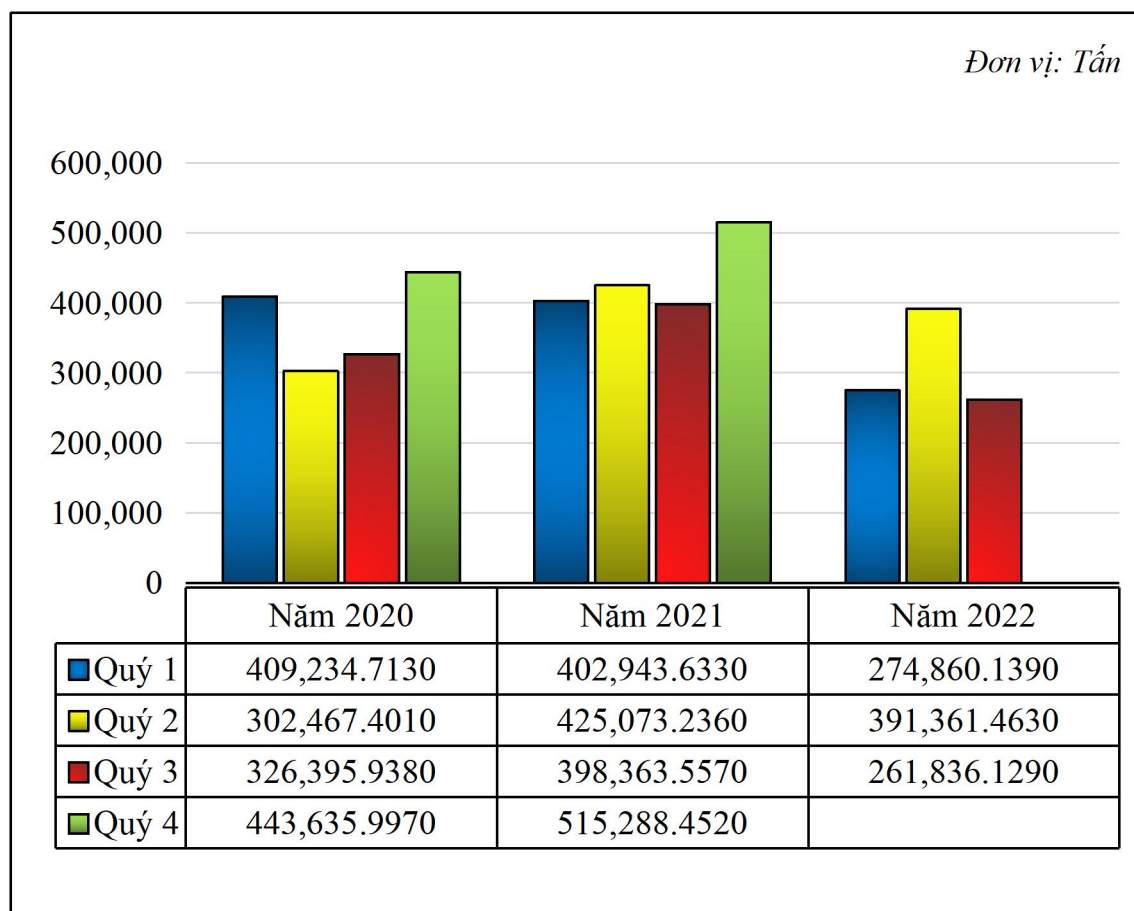
Sản lượng hàng nông sản tại Cảng không đều nhau qua các quý trong 3 năm gần đây.

Ở 3 quý cuối năm 2020 và 2 quý đầu năm 2021 sản lượng hàng nông sản chiếm tỉ lệ cao, đặc biệt vào quý thứ 4 năm 2020 đạt ngưỡng cao nhất trong 3 năm gần đây (chiếm 280.541,8 tấn).

Tuy nhiên do ảnh hưởng của hậu đại dịch Covid-19 nên sản lượng này đang có chiều hướng giảm dần. Đặc biệt trong năm 2021, sản lượng hàng nông sản tại Cảng có xu hướng giảm mạnh từ đầu năm đến cuối năm và kéo dài đến đầu năm 2022.

Mặc dù hàng nông sản ở các quý trong năm 2022 chiếm sản lượng thấp so với 2 năm trước; nhưng đang có chiều hướng tăng dần qua các quý. Cho thấy được sự khôi phục nhanh chóng của Cảng sau ảnh hưởng của đại dịch.

**d. Sản lượng sắt thép thông qua Cảng**



*Biểu đồ 4: Sản lượng sắt thép thông qua Cảng (2020-2022)*

*(Nguồn: Trích số liệu Sản lượng hàng hóa thông qua Cảng\_Cảng tổng hợp Thị Vải)*

Mặc dù sản lượng sắt thép thông Cảng chiếm tỉ lệ lớn nhất so với những mặt hàng khác qua các năm (2020-2022), nhưng nhìn chung thì sản lượng này tăng giảm không đều nhau.

Sản lượng ở quý 1 năm 2021 có phần giảm nhẹ so với quý 1 năm 2020 (giảm 6,291.01 tấn). Sau đó sản lượng lại tăng lên so với cùng kì. Đặc biệt ở quý 2 tăng 122,605.84 tấn (từ 302,467.401 lên 425,073.236).

Đến 3 quý đầu năm 2022 bắt đầu chịu ảnh hưởng của hậu đại dịch Covid-19 nên sản lượng sắt thép đã đột ngột hạ thấp hơn so với cùng kì năm 2021 và 2020. Mặc dù sản lượng sắt thép ở quý 2 năm 2022 có tăng 88,894.06 tấn so với quý 2 năm 2020, nhưng so với 2021 thì sản lượng này vẫn có chiều giảm xuống và giảm đi 33,711.77 tấn).

Cuối năm 2021 sản lượng sắt thép đạt ngưỡng cao nhất từ năm 2020 đến quý 3 năm 2022 là 515,288.452 tấn, nhưng quý 3 năm 2022 sản lượng đã giảm gần 50%. Mặc dù sản lượng thông Cảng giảm đi rất nhiều vào năm 2022 nhưng sắt thép vẫn giữ vị trí đứng đầu so với tất cả các mặt hàng khác tại Cảng; Đây là một vấn đề rất đáng lo ngại cho tình hình hoạt động tại Cảng.

### **2.3. Phân tích mô hình SWOT của Cảng tổng hợp Thị Vải**

#### **2.3.1. Điểm mạnh**

##### ***a. Cơ sở vật chất đầy đủ, đáp ứng nhu cầu hoạt động***

- Độ sâu bến: Có thể đón các con tàu lên đến 93.366,7 DWT
- Kho bãi rộng: Có khả năng tiếp nhận, làm hàng và lưu kho nhiều mặt hàng cùng một thời điểm.
- Trang thiết bị đầy đủ và hiện đại: Giúp tối ưu hóa thời gian làm hàng, và an toàn cho người lao động.

##### ***b. Vị trí địa lý thuận lợi cho việc phát triển giao thông đường thủy và bộ***

Tọa lạc bên bờ trái sông Thị Vải, cách quốc lộ 51 3km, cách Thành phố Hồ Chí Minh 70 km và 45 km đến thành phố Vũng Tàu. Cảng tổng hợp Thị Vải có hệ thống giao thông bộ và đường thủy thuận tiện.

Kết nối với các cụm công nghiệp tại BR-VT, Đồng Nai, Bình Dương và TP.Hồ Chí Minh qua quốc lộ 51, cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây; Cao tốc Bến Lức - Long Thành, Cao tốc Biên Hoà - Vũng tàu; kết nối với các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long, Đồng Nai, Bình Dương qua hệ thống giao thông thủy thuận tiện.

##### ***c. Hệ thống quản lý nhân sự chặt chẽ***

Cảng tổng hợp Thị Vải được hình thành với một hệ thống quản lý nhân sự có đầy đủ các phòng ban phục vụ cho công tác tại Cảng.

Ban lãnh đạo công ty có trình độ chuyên môn cao, có cái nhìn toàn diện, đúng đắn về cục diện kinh tế. Mỗi một mảng đều có các Phó tổng giám đốc riêng để đáp ứng được trình độ chuyên môn cũng như phân bổ công việc một cách hợp lý cho các phòng ban.

Mỗi một phòng ban, bộ phận đều có những nghiệp vụ và chức năng riêng. Giúp nhân viên có thể tập trung vào chuyên môn của mình, làm việc có hiệu quả và nâng cao năng suất.

***d. Đội ngũ hoạt động tài chính kế toán có trình độ chuyên môn vững chắc***

Hoạt động tài chính kế toán được xem là nòng cốt là nơi quyết định sự sống còn của Cảng. Chính vì vậy mà Cảng tổng hợp Thị Vải rất quan tâm đến hoạt động này; được thể hiện rõ ở khâu tuyển dụng và xuyên suốt quá trình làm việc của nhân viên. Yêu cầu phải có kiến thức chuyên môn tốt, am hiểu về nghiệp vụ kế toán, các điều khoản, quy định và nguyên tắc làm việc trong vị trí kế toán... đồng thời trong quá trình làm việc nhân viên phải học hỏi, rèn luyện để bổ sung những kiến thức và kỹ năng chuyên môn. Điều này đã giúp Cảng có được một đội ngũ vững chắc về kỹ năng trong công tác xử lý giấy tờ và một số công việc liên quan.

***e. Có hướng dẫn phương pháp làm hàng cụ thể cho từng mặt hàng***

Cảng tổng hợp Thị Vải đã xây dựng quy trình và hướng dẫn phương pháp làm hàng cho từng loại hàng, giúp các cán bộ công nhân viên trong từng bộ phận hiểu rõ được vai trò trách nhiệm của mình trong quá trình làm hàng. Đặc biệt đối với những nhân viên mới chưa thành thạo công việc, họ có thể tham khảo quy trình để có cái nhìn tổng quan và dễ hình dung nhiệm vụ của bản thân hơn. Tạo sự liên kết chặt chẽ và suôn sẻ trong toàn quá trình làm hàng. Điều này đã góp phần rút ngắn thời gian làm hàng trong Cảng.

**2.3.2. Điểm yếu**

***a. Thiếu nguồn lao động có chất lượng cao***

Nguồn nhân lực chỉ ở tầm trung, chưa được đào tạo chuyên môn và không có trình độ cao để có thể sử dụng các công nghệ hiện đại nhằm tối ưu hóa quá trình hoạt động kinh doanh tại Cảng.

***b. Công nghệ thông tin chưa được áp dụng nhiều***

Cùng với sự phát triển của công nghệ thông tin, sự ra đời của quản lý Cảng biển bằng các công nghệ thông minh, việc vận hành Cảng biển ngày càng hiện đại, dễ dàng. Đặc biệt, những thách thức từ dịch COVID-19 đang thúc đẩy quá trình tự động hóa trong lĩnh vực Cảng biển, logistics và sẽ trở thành xu hướng chính trong thời gian tới.

Là một Cảng làm hàng với quy mô không quá lớn nên Cảng tổng hợp Thị Vải còn bị hạn chế về kinh tế cũng như năng lực nhân sự chưa đáp ứng được trình độ chuyên môn cao như những Cảng biển lớn khác. Chính vì vậy, Cảng tổng hợp Thị Vải vẫn chưa áp dụng các yếu tố công nghệ cao vào quá trình kinh doanh. Điều này đã kìm hãm sự phát triển của Cảng.

### ***c. Hoạt động Marketing chưa được chú trọng***

Nhận thức được tầm quan trọng của công nghệ thông tin, hầu hết các doanh nghiệp hiện nay dù lớn hay nhỏ đều dựa vào hoạt động marketing để quảng bá thương hiệu của mình, giúp khách hàng biết thương hiệu và lựa chọn dịch vụ của công ty. Đồng thời, duy trì sự quan tâm của khách hàng với hàng hóa dịch vụ được tiếp Thị. Đây cũng chính là cầu nối giữa người cung cấp hàng hóa dịch vụ và người tiêu dùng.. Tuy nhiên, hiện nay Cảng tổng hợp Thị Vải vẫn chưa tập trung nhiều vào yếu tố này.

Theo tìm hiểu, hiện nay Cảng tổng hợp Thị Vải có một tài khoản Facebook mang tên “Cảng Oda Thị Vải” để cập nhật các thông tin liên quan và hoạt động của Cảng nhưng tài khoản này không được nhiều người biết đến và hoạt động cũng không nhiều. Ngoài tài khoản này, Cảng chưa có một web page hay những trang mạng xã hội khác để quảng bá về Công ty.

Đây có thể là một điểm yếu khiến Cảng tổng hợp Thị Vải khó có cơ hội tiếp cận khách hàng tiềm năng cũng như tăng hiệu quả kinh doanh trong quá trình hoạt động.

### ***d. Chưa đáp ứng được nhu cầu về sức khỏe cho nhân viên***

Để có một đội ngũ nhân viên làm việc hiệu quả thì điều tất nhân viên phải có thể lực tốt mới có thể làm việc một cách năng động và linh hoạt. Cảng tổng hợp Thị Vải đã thực hiện kế hoạch ăn uống, tụ họp để nhân viên có thể giải tỏa căng thẳng và nâng cao tinh thần làm việc. Tuy nhiên, theo quan sát thấy nhân viên không có chỗ để nghỉ trưa sau một buổi sáng làm việc mệt mỏi. Đa số nhân viên nam sẽ tập trung vào một phòng để tán ngẫu, nhân viên nữ sẽ nghỉ tại bàn làm việc hoặc trải thảm nằm dưới chân chõ làm của chính mình. Điều này ít nhiều cũng có tác động không tốt đến chất lượng công việc.

## **2.3.3. Cơ hội**

### ***a. Bà Rịa - Vũng Tàu thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước***

Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong những tỉnh có thu nhập bình quân đầu người (GDP) cao nhất cả nước. Theo Cục Đầu tư nước ngoài (Bộ Kế hoạch và Đầu tư), tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu xếp thứ tư cả nước về thu hút vốn đầu tư FDI với tổng số vốn đăng ký đến nay đạt gần 33 tỷ USD.

Tính từ đầu năm đến cuối tháng 11/2022, các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh đã thu hút 43 dự án, trong đó 15 dự án FDI, tổng vốn đăng ký gần 270 triệu USD, 31 dự án trong nước, tổng vốn đăng ký 7.094 tỷ đồng, vượt 26,5% về số lượng dự án và 22% về vốn so với kế hoạch đề ra.

Phát triển doanh nghiệp có nhiều khởi sắc với 1.900 doanh nghiệp đăng ký thành lập mới và 596 doanh nghiệp hoạt động trở lại.

Các dự án hạ tầng giao thông kết nối liên vùng của tỉnh đang được thực hiện theo đúng tiến độ yêu cầu như: Đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, cầu Phước An, đường 991B, đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh, đường ven biển Vũng Tàu - Bình Thuận, dự án nâng cấp Cảng hàng không Côn Đảo,... được tập trung triển khai thực hiện theo đúng tiến độ yêu cầu. Các hoạt động an sinh xã hội, tình hình quốc phòng, an ninh được giữ vững, ổn định.

Nằm trong một môi trường có nền kinh tế cao cũng như thu hút được nhiều nguồn đầu tư trong và ngoài nước, Cảng tổng hợp Thị Vải có nhiều cơ hội để phát triển trong thời gian tới.

#### ***b. Hoạt động thương mại Quốc tế tăng***

Việt Nam gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới WTO đã giảm rào cản và tăng cường các hoạt động thương mại Thế giới. Điều này cũng giúp Cảng tổng hợp Thị Vải đón thêm nhiều lượt tàu Quốc tế trong thời gian qua. Đối với Cảng biển nói chung và Cảng tổng hợp Thị Vải nói riêng, đây chính là một cơ hội rất lớn để hợp tác những khách hàng Quốc tế tiềm năng.

#### ***c. Ứng dụng công nghệ cao***

Công nghệ 4.0 đã và đang đóng vai trò chủ đạo trong việc phát triển kinh tế của thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng. Áp dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật vào quá trình kinh doanh sẽ giúp doanh nghiệp có thể rút ngắn thời gian làm hàng, nâng cao hiệu suất công việc, tạo niềm tin và thu hút nhiều khách hàng. Đứng trước thời



đại công nghệ cao như hiện nay cũng như những tiềm năng sẵn có, Cảng tổng hợp Thị Vải có nhiều cơ hội để nâng cao giá trị của mình thông qua việc sử dụng công nghệ kỹ thuật cao.

#### **2.3.4. Thách thức**

Có thể nói, hiện tại Cảng tổng hợp Thị Vải vẫn đang trên đà phát triển và chưa phải gặp những thách thức lớn nào gây cản trở đến việc kinh doanh.

## **CHƯƠNG III: ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ KINH DOANH TẠI CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI.**

### **3.1. Tầm nhìn và định hướng của Cảng tổng hợp Thị Vải**

#### **3.1.1. Tầm nhìn của Cảng tổng hợp Thị Vải**

Cảng tổng hợp Thị Vải là một trong những Cảng nước sâu được đầu tư công nghệ hiện đại tại khu vực Thị Vải - Cái Mép, có vị trí thuận lợi kết nối giao thông với các khu vực, nằm trong cụm Cảng nước sâu nên Cảng tổng hợp Thị Vải có thể tiếp nhận được các tàu có trọng tải lớn... Đáp ứng nhu cầu trở thành Cảng trung chuyển quốc tế kết nối, thúc đẩy quá trình phát triển của các địa phương trong vùng kinh tế trọng điểm của cả nước đưa Đất Nước phát triển và hội nhập Quốc tế.

#### **3.1.2. Định hướng của Cảng tổng hợp Thị Vải**

Với mục tiêu đưa Cảng tổng hợp Thị Vải trở thành một trong những Cảng tổng hợp lớn mạnh trong khu vực Cái Mép - Thị Vải. Cảng đã không ngừng đẩy mạnh kinh doanh. Tuy nhiên, đứng trước sự phát triển nhanh chóng và sự thay đổi khó lường của nền kinh tế như hiện nay thì đối với một doanh nghiệp nhỏ và thời gian hoạt động chưa lâu như Cảng tổng hợp Thị Vải chính là một bài toán khó. Vì vậy, cần có định hướng đúng đắn trong quá trình kinh doanh của Cảng. Để thực hiện được mục tiêu trên, Cảng tổng hợp Thị Vải cần không ngừng nâng cao hiệu quả kinh doanh, giữ vững vị thế trên Thị trường.

### **3.2. Đề xuất giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh tại Cảng**

Có hai nhóm giải pháp để nâng cao hiệu quả kinh doanh là Tăng doanh thu và Giảm bớt các chi phí. Đứng trước sự phát triển toàn diện của nền kinh tế như hiện nay việc giảm chi phí sẽ gây ra nhiều mối đe dọa về chất lượng trong kinh doanh; vì vậy muốn tăng hiệu quả kinh doanh thì Cảng tổng hợp Thị Vải cần tăng doanh thu cho Cảng. Đối với nhóm giải pháp này, Cảng cần thực hiện một số việc để thay đổi kết quả của các yếu tố tác động đến hoạt động kinh doanh của Cảng. Cụ thể là khắc phục những điểm yếu mà Cảng đang mắc phải.

#### **3.2.1. Đào tạo nhân lực chất lượng cao**

Một doanh nghiệp có thể tồn tại và phát triển được hay không dựa vào nguồn nhân lực. Vì vậy, để nâng cao hiệu quả kinh doanh, điều đầu tiên doanh nghiệp cần làm chính là nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Để có nguồn nhân lực chất lượng doanh nghiệp cần tập trung vào ba yếu tố chính: trí lực, thể lực và tâm lực.

**a. Đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cần đi đôi với giải pháp phát triển kinh tế (Trí lực)**

Cần tổ chức định kỳ các khóa đào tạo nhân sự, được cải thiện và phát triển theo phân luồng nhân sự như mới và cũ, quản lý cấp cao và nhân sự cấp dưới,... để có giải pháp đào tạo nguồn nhân lực hiệu quả.

Đào tạo nhân sự theo định hướng phát triển của công ty là không thể thiếu. Nó là một trong những yêu cầu quan trọng, giúp cho doanh nghiệp có được nguồn nhân lực như kỳ vọng. Giải pháp đào tạo nhân sự sẽ rõ ràng và hợp lý hơn, phù hợp với quy mô và phong cách, văn hóa doanh nghiệp hiện tại.

Cần gắn kết chiến lược kinh doanh và phát triển doanh nghiệp theo từng thời kỳ để quy hoạch nguồn nhân lực tại các phòng ban cho phù hợp. Vị trí của nhân viên tại phòng ban là gì? Nhiệm vụ công việc của nhân viên như thế nào? Nhu cầu và nguyện vọng? Những kỹ năng còn thiếu sót?

Cần làm một bản đánh giá và khảo sát nhân viên trong công ty, để đưa ra được các chính sách đào tạo và nhân lực theo đúng định hướng của doanh nghiệp. Từ đó các giải pháp đào tạo nguồn nhân lực chắc chắn sẽ mang lại lợi ích to lớn cho kế hoạch phát triển kinh tế lâu dài.

**b. Siết chặt các quy chế của Công ty (Tâm lực)**

Quy chế công ty giúp văn hóa ứng xử, môi trường làm việc trong công ty trở nên văn minh, lịch sử, hòa nhã kỹ cương nhưng lại thoải mái, giúp cho hình ảnh doanh nghiệp trong mắt khách hàng được nâng lên tầm cao mới. Đây cũng chính là cách để doanh nghiệp xây dựng bản sắc cho riêng mình. Từ đó tạo được uy tín và niềm tin trong lòng khách hàng.

**c. Trang bị chỗ nghỉ trưa cho nhân viên (Thể lực)**

Thể lực góp phần không nhỏ để tạo ra năng suất lao động. Vì vậy, không chỉ nâng cao tri thức cho nhân viên mà Công ty cần tạo môi trường nghỉ ngơi

phù hợp, giúp nhân viên có chỗ ngủ nghỉ sau một buổi sáng làm việc đầy mệt mỏi, và áp lực. Đây cũng là thời gian để họ lấy năng lượng phục vụ cho công việc trong nửa ngày còn lại. Nếu thể lực tốt thì tinh thần thoải mái và làm việc hăng say có hiệu quả, ngược lại nếu cơ thể mệt mỏi thì công suất hoạt động sẽ bị ảnh hưởng. Cho nên việc tạo một môi trường nghỉ trưa cho nhân viên là hết sức quan trọng, nó góp phần nâng cao chất lượng đội ngũ nhân viên của Cảng...

### **3.2.2. Áp dụng công nghệ thông tin**

Ngoài việc áp dụng các công cụ công nghệ cơ bản như Excle, Word, Gmail... Cảng tổng hợp Thị Vải cần nghiên cứu, cải cách và đưa những sản phẩm công nghệ hiện đại hỗ trợ hoạt động kinh doanh để nâng cao năng suất làm việc cũng như chất lượng công việc.

#### ***a. Sử dụng phần mềm xử lý và quản lý chung***

Các công việc từ quản lý đến lập kế hoạch và báo cáo tiến độ làm việc tại Cảng tổng hợp Thị Vải đều được tổng hợp thủ công, chưa có phần mềm xử lý hay quản lý chung nào. Nếu Công ty sử dụng các phần mềm quản lý hàng hóa để cập nhật đơn hàng trong ngày, khối lượng hàng tồn tại bãi, theo dõi tình trạng hoạt động của Cảng... sẽ mang lại lợi ích và hiệu quả công việc cao hơn. Ngoài ra, phần mềm hoạt động giúp giảm các công việc thủ công, tiết kiệm thời gian của nhân lực, đồng thời giám sát được tất cả các hoạt động của công ty, người quản lý có thể nắm bắt tình hình sản xuất chính xác và nhanh chóng dựa trên hệ thống máy chủ mà không phải phụ thuộc vào báo cáo cuối ngày của nhân viên.

#### ***b. Xây dựng Website theo hướng tương tác với khách hàng***

Tạo một trang web để giới thiệu về các thông tin cơ bản cũng như cập nhật những hoạt động đáng chú ý là một điều hết sức quan trọng đối với Cảng ngay lúc này. Điều này giúp những người quan tâm đến Cảng, đặc biệt là các khách hàng tiềm năng nắm bắt được thông tin về Cảng. Có thể nói đây là một cách cơ bản để xây dựng thương hiệu cho doanh nghiệp.

Ngoài ra, cần thêm một số công cụ tiện ích khác để tương tác với khách hàng như công cụ theo dõi đơn hàng, theo dõi lịch trình tàu, theo dõi chứng từ và hỗ trợ giải đáp thắc mắc của khách hàng... Nếu doanh nghiệp xây dựng một website kiểu này không

những tiếp cận được với khách hàng tiềm năng, mà còn giúp khách hàng của Cảng chủ động được trong việc theo dõi đơn hàng của mình; đồng thời việc giải đáp các thắc mắc trực tiếp trên website cũng phần nào làm giảm thời gian giới thiệu, phân tích cho đối tác trong khi đàm phán.

Không những vậy, việc minh bạch các thông tin cũng giúp doanh nghiệp có thêm niềm tin của khách hàng và nâng tầm uy tín trên Thị trường.

### **3.2.3. Đẩy mạnh hoạt động Marketing**

Để việc kinh doanh phát triển tốt thì doanh nghiệp cần tạo ra chiến lược hiệu quả về dịch vụ, giá cả và ưu đãi. Hoạt động Marketing là chiến lược quan trọng không thể thiếu sót trong nền công nghệ thông tin ngày càng phát triển như hiện nay. Hơn nữa nó cũng góp phần trong việc quảng bá thương hiệu một cách hiệu quả.

Để xây dựng chiến lược marketing, cần sử dụng mô hình SWOT phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, thách thức. Dựa trên sự phân tích này chúng ta có thể nhận ra được cái khách hàng cần để thay đổi phù hợp, chúng ta đang bán cái gì và bán cho ai. Cũng nhờ vào đó mà nâng cao năng lực cạnh tranh để khách hàng được hưởng lợi từ những đổi mới và cải tiến của Cảng. Một trong những mong muốn hàng đầu của khách hàng khi lựa chọn dịch vụ Cảng luôn là:

- Năng suất ở Cảng ổn định.
- Đa dạng dịch vụ cho khách hàng lựa chọn.
- Thủ tục giao nhận đơn giản.
- Luôn đảm bảo được sự an toàn cho tàu và hàng hóa.
- Giao nhận hàng nhanh chóng.
- Giá cước hợp lý...

Xây dựng và quản trị thương hiệu công ty, cung ứng dịch vụ hoàn hảo, quảng bá hình ảnh Cảng đến các hãng tàu thông qua các phương tiện truyền thông là xây dựng hình ảnh tốt đẹp trong mắt khách hàng và cộng đồng.

Để nâng cao hiệu quả kinh doanh của Cảng tổng hợp Thị Vải thì marketing là việc không thể thiếu. Cảng sẽ tính các chi phí áp dụng hiệu quả cho Marketing và

truyền thông. Những chi phí này rất quan trọng và đem lại hiệu quả cho công ty. Giúp công ty phát triển theo từng ngày.

Hiện nay, công cụ kinh doanh được dùng phổ biến nhất trên thế giới là các trang mạng xã hội như Google, Facebook,... Bên cạnh trang lớn đó doanh nghiệp còn tham gia các trang khác để marketing và kinh doanh onl như:

- Các fanpage mạng xã hội bao gồm Twitter, Linkin, TikTok... đưa thông điệp và thông tin đến khách hàng.
- Website doanh nghiệp: quảng bá Thị trường toàn cầu, bất kỳ ai cũng có thể truy cập được, dễ tìm kiếm, tất cả thông tin có sẵn trên website.
- Profile trực tuyến: gửi cho khách hàng có nhu cầu tìm hiểu công ty.
- Tài liệu bán hàng sales kit: dùng để quảng cáo doanh nghiệp cũng là bộ tài liệu bán hàng của bộ phận sale.

Có thể nói rằng tất cả công cụ kinh doanh online, muốn thu lại hiệu quả tốt nên đầu tư thật tốt. Với tiêu chí đẹp - ngắn gọn - đúng - hay. Hơn nữa nên tập trung vào phần hình ảnh và phong cách thể hiện. Và phù hợp với mục tiêu đề ra.

Hoạt động này khá phức tạp nên để đạt được kết quả cao cần một đội ngũ nhân sự có sự hiểu biết sâu rộng và kỹ năng phân tích tốt.

## KẾT LUẬN

Hiệu quả kinh doanh có vai trò quan trọng đối với sự tồn tại và phát triển của doanh nghiệp nói chung và Cảng tổng hợp Thị Vải nói riêng, nó cho thấy sức mạnh của doanh nghiệp đó về mọi mặt.

Đứng trước sự phát triển vượt bậc và sự thay đổi khó lường như hiện nay thì nâng cao hiệu quả kinh doanh luôn là đòi hỏi cấp thiết và là mối quan tâm hàng đầu của mỗi doanh nghiệp. Thời gian qua Cảng tổng hợp Thị Vải đã và đang cố gắng từng ngày để không ngừng nâng cao vị thế của mình trên Thị trường. Tuy nhiên, do còn nhiều hạn chế về nhân lực cũng như ảnh hưởng tiêu cực bởi dịch Covid-19 nên hiệu quả kinh doanh tại Cảng vẫn chưa đạt được nhiều thành tựu như mong muốn.

Để khắc phục được điều này cần chú trọng việc phân tích kỹ lưỡng các hoạt động kinh doanh dựa vào mô hình SWOT. Đây việc làm hết sức cần thiết đối với mỗi doanh nghiệp. Thông qua kết quả phân tích, tìm ra những mặt mạnh để phát huy và những mặt còn yếu kém để khắc phục. Đồng thời nhận biết được cơ hội để phát triển cũng như những thách thức mà Cảng phải đối mặt. Từ đó đưa ra giải pháp nhằm cải thiện và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh của Cảng tổng hợp Thị Vải.

Dựa vào những kiến thức đã được học và thời gian thực tập tại Cảng tổng hợp Thị Vải cùng những thông số về hoạt động kinh doanh của công ty trong những năm qua, vận dụng kiến thức đã học, em đã đề xuất giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh của Cảng tổng hợp Thị Vải. Hy vọng với những đóng góp trên, Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải sẽ ngày càng phát triển và lớn mạnh, vươn xa và vươn cao, mang đến giá trị bền vững cho nước nhà.

Trong quá trình hoàn thành khóa luận này em đã nhận được rất nhiều sự giúp đỡ từ Nhà Trường, Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải\_nơi em thực tập và đặc biệt là giảng viên hướng dẫn\_Th.S Võ Thị Hồng Minh. Em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến toàn thể Ban lãnh đạo, các phòng ban Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải và đặc biệt là cô Th.S Võ Thị Hồng Minh đã nhiệt tình giúp em hoàn thành bài khóa luận này.

Do hạn chế về mặt kiến thức cũng như thời gian thực tập thực tế nên trong khóa luận này còn nhiều mặt sai sót. Mong quý thầy cô và bạn đọc góp ý để em có thêm kiến thức và kinh nghiệm hơn.





**PHIẾU ĐĂNG KÝ PHƯƠNG TIỆN NHẬN HÀNG THAY THÊ -  
NGÀY 21/01**

TP HCM, ngày 21 tháng 01 Năm 2019

**Kính gửi:** CÔNG TY CP CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI (CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI)Tên tàu: **STAR PATHFINDER**

Họ và tên người nhận hàng: NGUYỄN VĂN QUỐC NGHĨA Điện thoại: 0913640058

Số CMTND: 273533672 Cấp ngày: 17/7/2010 Tại: Bà Rịa Vũng Tàu

Đại diện cho Công ty: **VINAFOOD 1**Đại diện công ty uỷ quyền: **CÔNG TY CP VẬN TẢI NHẬT HẢI ĐĂNG**

Giấy giới thiệu số: ..... Giấy uỷ quyền: .....

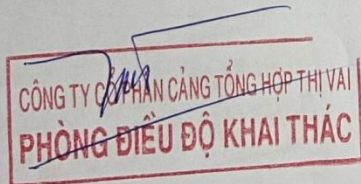
Lệnh giao hàng số: .....

Đề nghị quý Công ty giao hàng cho chúng tôi lên các phương tiện sau đây:

TT	PHƯƠNG TIỆN ĐĂNG KÝ NHẬN HÀNG	PHƯƠNG THỨC NHẬN HÀNG	GHI CHÚ
	Số xe hoặc số hiệu phương tiện thủy	Xá hoặc bao/kiện	Cung cấp số điện thoại liên hệ của phương tiện thủy
	<b><u>TRUNG DŨNG STAR</u></b> <b><u>(1.933 MT/ 999 GT/ 70/12/5 (M))</u></b>	851 TẤN LÚA AH2	

**Chúng tôi sẽ chịu trách nhiệm:**

- Mọi hoạt động của phương tiện vận tải đến nhận hàng đảm bảo tuyệt đối tuân thủ các quy định về an toàn vệ sinh môi trường và phòng chống cháy nổ của Cảng.
- Người và phương tiện làm việc và ra vào Cảng nhận hàng, giám sát việc nhận hàng phải tuyệt đối tuân thủ nội quy làm việc của Cảng.
- Chịu trách nhiệm về các loại giấy tờ liên quan đến việc giao nhận hàng đến phương tiện vận chuyên, cũng như khối lượng vận chuyên mà mình đăng ký.

**ĐẠI DIỆN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI****ĐẠI DIỆN ĐƠN VỊ NHẬN HÀNG**NHẬT HẢI ĐĂNG TRANS CO.  
HO CHI MINH  
As Agent only**Phiếu đăng kí phương tiện nhận hàng \_ CTV-QT18-BM04**



# CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

Khu Công Nghiệp Phú Mỹ 1, Tân Thành, BR-VT  
Tel: (0643) 898773 Fax: (0643) 898774

## BẢNG PHÂN CHIA HÀNG HOÁ

Ngày 15/01/2019

- Tên tàu : STAR PATHFINDER
- Ngày đến : 11/01/2019
- Ngày hoàn thành bốc dỡ: 15/01/2019
- Hàng hoá : LÚA MỠ

- Khối lượng hàng dự kiến dỡ tại VN (theo B/L):
- Khối lượng hàng theo kết quả giám định môn nước:
- Khối lượng thực tế bốc dỡ (tại VN):

Số B/L (1)	THEO BILL OF LADING			Khối lượng hàng (Tấn) (6)=(4)-(5)	Khối lượng hàng phân chia lại (Tấn)	Khối lượng khách hàng đã nhận tại kho (Tấn)	Khối lượng khách hàng còn lại tại kho (Tấn)
	Tên khách hàng (2)	Khối lượng BL (Tấn) (3)	Loại hàng				
1	GOLDEN WHEAT /HUNG TOÀN LỘC	4,400.000	APW	3,651.236	3,648.680	3,601.130	47.550
2	CJFM/TÂN PHÚ	5,500.000		508.960	508.604	507.420	1.184
3	GREEN AGRI	1,100.000		1,095.594	1,094.827	1,091.316	3.511
8		450.000		448.198	447.884	447.794	0.090
9	NAFATSCO	450.000		448.198	447.884	445.030	2.854
10	VINAMOMI BÌNH AN	900.000		16.955	16.943	16.860	0.083
(4+5)	VFM&VFMW	11,700.000		867.277	866.670	864.520	2.150
6	TIEN HUNG/NHD	3,300.000		227.982	227.823	227.320	0.503
7	UNI PRESIDENT	1,041.120		409.050	408.764	407.820	0.944
	Hàng % (Nhập kho Cảng Thị Vải)				-7,673.450		
	Tổng cộng	28,841.120	0.00	0.000			
11	CJFM/TÂN PHÚ	6,600.000	AH	2,955.706	2,953.341	2,947.580	5.761
16	GREEN AGRI	550.000		549.413	548.973	540.550	8.423
13	VFM	10,560.000		875.940	875.239	873.310	1.929
(12+14)	VINAFOOD 1/NHD	3,740.000		850.218	849.538	849.540	-0.002
15	UNI PRESIDENT	550.000		23.883	23.864	23.790	0.074
	Hàng % (Nhập kho Cảng Thị Vải)				-5,255.160		
	Tổng cộng	22,000.000	0.00	0.000			

Phòng Điều Độ Khai Thác  
CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI  
PHÒNG ĐIỀU ĐỘ KHAI THÁC  
Lê Văn Trường

Bảng phân chia hàng hóa \_ CTV-QT18-BM011



Add: Phu My 1 Industrial Zone, Tan Thanh District, Ba Ria Vung tau province  
Tel: (84) 64 3898773 Fax: (84) 64 3898774

**DECLARATION OF PORT DUE AND CHARGES**

No:

Date: 15-Jan-19

NAME OF VESSEL : STAR PATHFINDER  
NATIONALITY : PANAMA  
GRT : 34,815 MT  
LENGTH : 199.98M  
BREADTH : 32.24M  
DWT : 61,298 MT  
SHIP AGENT : HAINAM SHIPPING AGENCY CO., LTD  
BERTHED AT : THI VAI GENERAL PORT - VIET NAM  
TIME OF ARRIVAL : 13H30 LT - 11/01/2019  
TIME OF DEPARTURE : 12H30LT - 15/01/2019

FOR VESSEL

*26*  
M/V STAR PATHFINDER*FOR RECEIPT ONLY  
w/o PREJUDICE*

FOR THI VAI GENERAL PORT

**THI VAI GENERAL PORT**  
Operation Dept.**Declaration Of Port Due Charges\_CTV-QT18-BM09**

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. “Ứng dụng công nghệ số trong khai thác Cảng biển” của Bộ Giao Thông Vận Tải
2. Tài liệu “Quy trình khai thác” của Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải
3. Số liệu thống kê “Sản lượng hàng hóa tại Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải”
4. <https://www.hoclamketoan.com/khai-niem-dac-diem-vai-tro-cua-cang-bien/>
5. <https://luatduonggia.vn/>
6. <http://vasi.gov.vn/pages/day-manh-phat-trien-he-thong-cang-bien-viet-nam-tr-870d.aspx>
7. <https://goldencareers.vn/marketing--logistics--la--gi-n1282.html>