

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



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

**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**

**ĐỀ TÀI:**

**GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG CẤP  
CONTAINER RỖNG TẠI CẢNG SSIT**

**Sinh viên : Trần Thị Bạch Huệ**

**MSSV : 19034750**

**Lớp : DH19LG2**

**Niên khóa : 2019 – 2023**

**Hệ : Đại học**

**GVHD : Ths. Đinh Thu Phương**

*Bà Rịa – Vũng Tàu, Tháng 01 Năm 2023*

## NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

**1. Thái độ, tác phong khi tham gia thực tập:**

---

---

---

**2. Kiến thức chuyên môn:**

---

---

---

**3. Nhận thức thực tế:**

---

---

---

**4. Đánh giá khác:**

---

---

---

**5. Đánh giá kết quả thực tập:**

---

---

---

Bà Rịa - Vũng Tàu, ngày      tháng      năm 2023

**GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN**

## NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

**1. Thái độ, tác phong khi tham gia thực tập:**

---

---

---

**2. Kiến thức chuyên môn:**

---

---

---

**3. Nhận thức thực tế:**

---

---

---

**4. Đánh giá khác:**

---

---

---

**5. Đánh giá kết quả thực tập:**

---

---

Bà Rịa - Vũng Tàu, ngày      tháng      năm 2023

**GIẢNG VIÊN**

## **LỜI CAM ĐOAN**

Em xin cam đoan Khóa luận tốt nghiệp với đề tài “GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG CẤP CONTAINER RỖNG TẠI CẢNG SSIT” là công trình nghiên cứu của riêng em, không sao chép bất kì ai, dưới sự hướng dẫn của Ths. Đinh Thu Phương. Công trình có sự kế thừa một số kết quả nghiên cứu liên quan đã được công bố. Các số liệu, tài liệu trong khóa luận là trung thực, đảm bảo tính khách quan và có nguồn gốc, xuất xứ rõ ràng. Em xin chịu mọi trách nhiệm về sự cam đoan này!

Vũng Tàu, ngày 28 tháng 12 năm 2022

**NGƯỜI CAM ĐOAN**

Trần Thị Bạch Huệ

## **LỜI CẢM ƠN**

Lời đầu tiên em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến các thầy cô trường Đại học Bà Rịa – Vũng Tàu, khoa Kinh tế - Luật – Logistics đã luôn tận tình giảng dạy và truyền đạt kiến thức cũng như kinh nghiệm quý giá cho em. Đặc biệt em muốn gửi lời cảm ơn sâu sắc tới GVHD Th.S Đinh Thu Phương, người đã dành rất nhiều thời gian và tâm huyết trực tiếp hướng dẫn, chỉ bảo và tạo điều kiện cho em thực hiện và hoàn thành bài khóa luận này.

Và qua đây, em cũng xin gửi lời cảm ơn chân thành tới sự giúp đỡ của quý công ty, ban lãnh đạo cảng SSIT đã tạo điều kiện cho em thực tập, học hỏi và làm việc tại quý công ty với sự hướng dẫn tận tình của các anh chị nhân viên trong phòng Thương Vụ.

Với thời gian hạn chế, kinh nghiệm thực tiễn và khả năng lí luận của bản thân còn giới hạn nên nội dung ìm hiểu còn khiêm tốn, bài khóa luận của em còn có những thiếu sót. Em kính mong nhận được sự quan tâm và đóng góp ý kiến từ quý thầy cô để bài khóa luận của em được hoàn thiện hơn.

Em xin chân thành cảm ơn!

Vũng Tàu, ngày 28 tháng 12 năm 2022

SV. Trần Thị Bạch Huệ

## MỤC LỤC

<b>LỜI CẢM ƠN</b> .....	4
<b>MỤC LỤC</b> .....	6
<b>DANH MỤC VIẾT TẮT</b> .....	9
<b>DANH MỤC BẢNG BIỂU, SƠ ĐỒ, HÌNH ẢNH</b> .....	11
<b>LỜI MỞ ĐẦU</b> .....	14
<b>1.LÝ DO CHỌN ĐỀ TÀI:</b> .....	14
<b>2.MỤC ĐÍCH – MỤC TIÊU :</b> .....	14
<b>3. ĐỐI TƯỢNG NGHIÊN CỨU :</b> .....	15
<b>4. PHẠM VI NGHIÊN CỨU :</b> .....	15
<b>5. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU :</b> .....	15
<b>6.KẾT CẤU ĐỀ TÀI :</b> .....	15
<b>CHƯƠNG 1 : CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG CẤP CONTAINER RỘNG TẠI CẢNG BIỂN</b> .....	16
<b>1.1 NHỮNG LÝ THUYẾT CƠ BẢN VỀ HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC CONTAINER TẠI CẢNG BIỂN.</b> .....	16
<b>1.1.1 Cảng biển :</b> .....	16
<b>1.1.2. Cảng Container</b> .....	18
<b>1.1.3. Các khái niệm về Container :</b> .....	22
<b>CHƯƠNG 2 : THỰC TRẠNG VỀ HOẠT ĐỘNG CẤP CONTAINER RỘNG TẠI CẢNG SSIT</b> .....	33
<b>2.1. GIỚI THIỆU CHUNG VỀ CẢNG SSIT</b> .....	33
<b>2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển của công ty.</b> .....	33
<b>2.1.2. Sơ đồ bộ máy tổ chức SSIT.</b> .....	36
<b>2.1.3. Tầm nhìn – Sứ mệnh – Giá trị cốt lõi :</b> .....	37

2.1.4. Cơ sở hạ tầng – Trang thiết bị của cảng :	38
2.1.5. Các tuyến dịch vụ của cảng SSIT	40
2.1.6. Phần mềm quản lý và khai thác hàng hóa tại cổng cảng SSIT.	45
2.1.7. Sơ đồ bãi Container ở cảng.	47
<b>2.2. QUY TRÌNH ĐIỀU PHỐI THIẾT BỊ, PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI TRONG HOẠT ĐỘNG CẤP CONTAINER RỘNG</b>	<b>49</b>
2.2.1. Quy trình cấp Container rộng.	49
2.2.2. Quy trình đổi trả/ cấp mới Container rộng.	53
<b>2.3. SẢN LƯỢNG CONTAINER RỘNG ĐƯỢC CẤP TỪ NĂM 2020 ĐẾN 2022.</b>	<b>55</b>
<b>2.4. MỘT SỐ TÌNH HUỐNG PHÁT SINH TRONG QUÁ TRÌNH CẤP CONTAINER RỘNG :</b>	<b>57</b>
2.4.1. Cont không đủ điều kiện – phí phát sinh nâng hạ.	57
2.4.2. Thời gian phục vụ xe kéo dài :	58
2.4.3. Vấn đề khác :	61
<b>CHƯƠNG 3 : GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG CẤP CONTAINER RỘNG TẠI CẢNG SSIT</b>	<b>62</b>
<b>3.1. THÔNG TIN VỀ THỊ TRƯỜNG</b>	<b>62</b>
3.1.1. Thực trạng thị trường hiện nay :	62
3.1.2. Dự báo tình hình thị trường thế giới 2023 :	64
3.1.3. Phân tích mô hình SWOT cảng SSIT :	66
<b>3.2 GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU TRƯỜNG HỢP ĐỔI TRẢ CONTAINER RỘNG TẠI CÔNG CẢNG SSIT</b>	<b>68</b>
3.3.1 Tên giải pháp	71
3.3.2 Mục tiêu	71
3.3.3 Nội dung thực hiện	71
3.3.4 Kết quả tính toán	72

<b>3.4 GIẢI PHÁP NÂNG CAO CƠ SỞ HẠ TẦNG, TRANG THIẾT BỊ CỦA CẢNG.</b>	73
.....	73
<b>3.4.1. Tên giải pháp</b> .....	73
<b>3.4.2 Mục tiêu</b> .....	73
<b>3.4.3 Nội dung thực hiện</b> .....	74
<b>3.4.4 Kết quả tính toán</b> .....	74
<b>KẾT LUẬN</b> .....	76
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO</b> .....	77



## **DANH MỤC VIẾT TẮT**

- CY : Container yard.
- Team Gate : bộ phận khai thác công cảng
- Team Yard : bộ phận khai thác bãi
- Planning : Bộ phận kế hoạch
- MSC : hãng tàu Mediterranean Shipping Company
- Cont : Container
- RTG : Cầu khung Rubber Tired Gantry Crane
- SP : Xe side pick
- TP : Xe top pick
- KH : khách hàng
- DN : doanh nghiệp
- XNK : xuất nhập khẩu
- SSIT : Công ty liên doanh dịch vụ container quốc tế cảng Sài Gòn – SSA
- CMIT: Cảng quốc tế Cái Mép CMIT
- TCIT : Công ty TNHH Cảng Quốc tế Tân Cảng - Cái Mép
- Ops : nhân viên giao nhận hiện trường
- Damaged : hư hỏng
- TEUs: Đơn vị tương đương 20 feet (twenty-foot equivalent unit) là một đơn vị đo sức chứa hàng hóa không chính xác, thường được sử dụng để mô tả khả năng chứa của một tàu container hoặc bến container.
- DWT: deadweight tonnage - đơn vị đo tổng năng lực vận tải an toàn của một tàu thủy.
- GRT : Gross tonnage - tổng dung tích , là số đo dung tích của không gian giới hạn

từ mặt boong chính trở xuống bao gồm không gian bên trong các hầm hàng, khu vực buồng máy, toàn bộ các kết cấu phía ngoài buồng máy và các không gian kín ở đáy đôi của con tàu và được sử dụng để tính các phí thuộc quyền hạn của chính quyền cảng (cảng vụ).

- CFS : Container Freight Station – kho ngoại quan , kho CFS là một hệ thống kho, bãi được sử dụng để thu gom, chia tách hàng lẻ, hay còn gọi là hàng LCL (Less than container load).
- Discharge : dỡ hàng.
- MR : Maintenance and Repair : giám sát và sửa chữa cont.

## DANH MỤC BẢNG BIỂU, SƠ ĐỒ, HÌNH ẢNH

Hình 1.1. Khung container ( nguồn : <a href="https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/">https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/</a> ).....	24
Hình 1.2. Đáy container ( nguồn : <a href="http://kinhdoanhcontainer.com/tin-tuc/cau-truc-thanh-phan-cua-container-tieu-chuan-quoc-te-iso-container-_93.html">http://kinhdoanhcontainer.com/tin-tuc/cau-truc-thanh-phan-cua-container-tieu-chuan-quoc-te-iso-container-_93.html</a> ) .....	24
Hình 1.3. Nóc container ( nguồn : <a href="http://kinhdoanhcontainer.com/tin-tuc/cau-truc-thanh-phan-cua-container-tieu-chuan-quoc-te-iso-container-_93.html">http://kinhdoanhcontainer.com/tin-tuc/cau-truc-thanh-phan-cua-container-tieu-chuan-quoc-te-iso-container-_93.html</a> ) .....	25
Hình 1.4. Vách dọc container ( nguồn : <a href="https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/">https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/</a> ).....	25
Hình 1.5. Mặt trước container ( nguồn : <a href="https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/">https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/</a> ).....	26
Hình 1.6. Cửa phụ kiện và mặt sau container ( nguồn : <a href="https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/">https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/</a> ).....	26
Hình 1.7. Góc lắp ghép container (nguồn : <a href="https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/">https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/</a> ).....	27
Hình 1.8. Container bách hóa ( nguồn : <a href="http://kinhdoanhcontainer.com/tin-tuc/7-loai-container-theo-tieu-chuan-iso_94.html">http://kinhdoanhcontainer.com/tin-tuc/7-loai-container-theo-tieu-chuan-iso_94.html</a> ) .....	29
Hình 1.9. Container hàng rời ( nguồn : <a href="https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html">https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html</a> ) .....	30
Hình 1.10. Container chuyên dụng.....	30
Hình 1.11. Container bảo ôn .....	31
Hình 1.12.Container hở mái ( nguồn : <a href="https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html">https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html</a> ) .....	31
Hình 1.13.Container bồn ( nguồn : <a href="https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html">https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html</a> ) .....	32
Hình 1.14. Container Platform ( nguồn : <a href="https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html">https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html</a> ) .....	32
Hình 1.15 .....	44
Hình 2.1. Cảng SSIT ( nguồn : <a href="http://www.ssit.com.vn">www.ssit.com.vn</a> ).....	33
Hình 2.2 Logo các cổ đông thành lập cảng SSIT (nguồn : <a href="http://www.ssit.com.vn">www.ssit.com.vn</a> ).....	34

Hình 2.3 Hình ảnh tàu Rosaria đầu tiên cập cảng SSI (nguồn : <a href="http://www.ssit.com.vn">www.ssit.com.vn</a> ) .....	35
Hình 2.4. Sơ đồ tổ chức các phòng ban cảng SSIT .....	36
Hình 2.5. Sơ đồ giao thông cảng SSIT (nguồn : <a href="http://www.ssit.com.vn">www.ssit.com.vn</a> ) .....	40
Hình 2.6. Tuyển dịch vụ Seahorse ( nguồn : <a href="https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-ra-mat-moi-mot-dich-vu-va-nang-cap-bon-dich-vu-khac-cho-thi-truong-noi-a-vi-492.html">https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-ra-mat-moi-mot-dich-vu-va-nang-cap-bon-dich-vu-khac-cho-thi-truong-noi-a-vi-492.html</a> ) .....	41
Hình 2.7. Tuyển dịch vụ Seagull (nguồn : <a href="https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-ra-mat-moi-mot-dich-vu-va-nang-cap-bon-dich-vu-khac-cho-thi-truong-noi-a-vi-492.html">https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-ra-mat-moi-mot-dich-vu-va-nang-cap-bon-dich-vu-khac-cho-thi-truong-noi-a-vi-492.html</a> ) .....	41
Hình 2.8. Tuyển dịch vụ New Origami ( nguồn : <a href="https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-ra-mat-moi-mot-dich-vu-va-nang-cap-bon-dich-vu-khac-cho-thi-truong-noi-a-vi-492.html">https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-ra-mat-moi-mot-dich-vu-va-nang-cap-bon-dich-vu-khac-cho-thi-truong-noi-a-vi-492.html</a> ) .....	42
Hình 2.9. Tuyển dịch vụ Pertiwi ( nguồn : <a href="https://www.msc.com/en/newsroom/news/2022/june/pertiwi-service">https://www.msc.com/en/newsroom/news/2022/june/pertiwi-service</a> ) .....	43
Hình 2.10. Tuyển dịch vụ PN2. ( nguồn : <a href="https://www.hmm21.com/cmp/eng/service/container/service/service_profile_new.jsp?id=11&amp;type=PN2&amp;locNm=TPS&amp;alliance=2M">https://www.hmm21.com/cmp/eng/service/container/service/service_profile_new.jsp?id=11&amp;type=PN2&amp;locNm=TPS&amp;alliance=2M</a> ) .....	43
Hình 2.11. Tuyển dịch vụ PEX3 ( nguồn : <a href="https://www.cma-cgm.com/local/vietnam/local-services">https://www.cma-cgm.com/local/vietnam/local-services</a> ) .....	44
Hình 2.12. Hình ảnh tuyển kết nối xà lan ( nguồn : <a href="https://www.ssit.com.vn/hau-can/ket-noi-sa-lan.html">https://www.ssit.com.vn/hau-can/ket-noi-sa-lan.html</a> ) .....	44
Hình 2.13. Màn hình đăng nhập phần mềm MainSail ( nguồn : phần mềm Mainsail - cảng SSIT ) .....	45
Hình 2.14. Giao diện khởi động phần mềm Spinnaker ( nguồn : phần mềm Spinnaker - cảng SSIT ) .....	46
Hình 2.15. Màn hình đăng nhập phần mềm Traffic Control.( nguồn : phần mềm traffic control – cảng SSIT ) .....	47
Hình 2.16. Sơ đồ bãi container cảng SSIT ( nguồn : phần mềm Spinnaker - cảng SSIT ) .....	47
Hình 2.17. Quy trình cấp rỗng tại SSIT .....	49
Hình 2.18. Sơ đồ cont tại vị trí 1V42 thể hiện trên Spinnaker ( nguồn : phần mềm	

Spinnaker - cảng SSIT ) .....	50
Hình 2.19. Thông tin cont được chọn – Spinnaker ( nguồn : phần mềm Spinnaker - cảng SSIT ) .....	51
Hình 2.20. Tạo EDO với booking cấp rỗng bằng phần mềm Mainsail.....	51
Hình 2.21. Danh sách cont trống trên bãi – Spinnaker .....	54
Hình 2.22. Vị trí cont mới và thông tin cont mới đổi cho khách .....	54
Hình 2.23. Hủy lệnh lấy rỗng cũ, tạo lệnh lấy rỗng mới cho khách hàng.....	55
Hình 2.24. Dự đoán dư thừa container rỗng tại Bắc Mỹ ( nguồn : Sea-Intelligence.com, Sunday Spotlight, số 580) .....	66
Bảng 1. Thông tin chung của cảng (nguồn : <a href="http://www.ssit.com.vn">www.ssit.com.vn</a> ) .....	38
Bảng 2. Thống kê sản lượng container rỗng qua đường cổng SSIT 2020-2022 (nguồn : SV tự thống kê theo số liệu báo cáo năm 2020-2022) .....	55
Biểu đồ 1. Thống kê sản lượng container qua đường cổng SSIT năm 2020 – 2022 .....	56
Biểu đồ 2. Thời gian phục vụ xe trung bình mỗi tháng trong năm 2022 (phút) .....	59

## **LỜI MỞ ĐẦU**

### **1.LÝ DO CHỌN ĐỀ TÀI:**

Kinh tế thế giới ngày càng phát triển, kèm theo đó là những nhu cầu vô hạn của con người. Chính vì thế Logistics ra đời, nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển, lưu trữ và cung cấp hàng hóa xuyên quốc gia, giúp con người sử dụng nguồn lực một cách tối ưu nhất, nhằm đáp ứng mọi nhu cầu ngày càng cao của bản thân cũng như của xã hội. Trong cuộc sống công nghiệp hóa hiện đại hóa ngày nay, việc đẩy mạnh sản xuất hàng hóa, đặc biệt là xuất nhập khẩu hàng hóa trở nên quan trọng hơn bao giờ hết.

Đứng trước những cơ hội và thách thức to lớn đối với ngành vận tải đường biển trong giai đoạn hiện nay, Công ty liên doanh dịch vụ container quốc tế Cảng Sài Gòn – SSA (SSIT) đã và đang từng bước trở thành một trong những cái tên lớn của ngành trong khu vực cụm cảng Cái Mép – Miền Nam Việt Nam.

Tuy nhiên, việc khai thác hàng hóa bằng đường bộ của SSIT vẫn còn một vài điểm cần khắc phục, chẳng hạn như những thiếu sót trong quy trình khai thác hàng hóa qua đường công hoặc vấn đề chất lượng dịch vụ sẽ gây ra những ảnh hưởng lớn và nghiêm trọng về lâu dài nếu không được khắc phục.

Chính vì vậy em chọn đề tài “Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động cấp container rỗng tại cảng SSIT” cho bài khóa luận của mình.

### **2.MỤC ĐÍCH – MỤC TIÊU :**

Mục đích nghiên cứu tổng quát của bài báo cáo là đi sâu vào tìm hiểu quy trình cấp container rỗng cho khách hàng của cảng SSIT, từ đó nhìn nhận, phân tích được các vấn đề còn tồn đọng để có thể đưa ra các hướng giải pháp giúp công ty nâng cao hoạt động khai thác hiệu quả hơn.

### **3. ĐỐI TƯỢNG NGHIÊN CỨU :**

Đối tượng nghiên cứu thuộc phạm vi các vấn đề tổng quan về việc giao nhận container rỗng qua đường công của một cảng biển, báo cáo sản lượng hàng năm và thực trạng khai thác của công ty. Bài khóa luận nên lên các hoạt động khai thác của nhân viên công cảng cũng như các vấn đề và giải pháp cho hoạt động cấp container rỗng tại cảng.

### **4. PHẠM VI NGHIÊN CỨU :**

Phạm vi nghiên cứu là : “Giải pháp nâng cao hoạt động cấp container rỗng tại cảng SSIT”.

### **5. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU :**

Sử dụng những phương pháp nghiên cứu phổ biến như : quan sát, tổng hợp và phân tích, kết hợp các kết quả thống kê. Đồng thời vận dụng lý thuyết đã được học cùng với kiến thức thực tế học hỏi được trong thời gian tiếp cận với môi trường làm việc để làm rõ nội dung cần nghiên cứu.

### **6.KẾT CẤU ĐỀ TÀI :**

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục các tài liệu tham khảo và phụ lục, bài báo cáo gồm 3 chương :

- Chương 1 : Cơ sở lý luận về hoạt động cấp container rỗng tại cảng biển.
- Chương 2: Thực trạng về hoạt động cấp container rỗng tại SSIT
- Chương 3: Giải pháp nâng cao hiệu quả cấp container rỗng tại SSIT

# CHƯƠNG 1 : CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG CẤP CONTAINER RỘNG TẠI CẢNG BIỂN

## 1.1 NHỮNG LÝ THUYẾT CƠ BẢN VỀ HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC CONTAINER TẠI CẢNG BIỂN.

### 1.1.1 Cảng biển :

#### 1.1.1.1 Khái niệm cảng biển :

- Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác. Cảng biển là một đầu mối giao thông lớn và quan trọng.
- Cảng biển có các loại : cảng thương mại, cảng quân sự, cảng cá, cảng dầu, cảng hóa chất, cảng container.

#### 1.1.1.2 Vai trò của cảng :

- Đối với công nghiệp: Cảng là nơi tác động trong việc xuất nhập khẩu máy móc thiết bị và nguyên nhiên vật liệu.
- Đối với nông nghiệp: Tác động của cảng mang tính hai chiều: xuất lúa gạo, nông sản và nhập phân bón, máy móc thiết bị phục vụ cho nông nghiệp.
- Đối với nội thương: Cảng phục vụ xếp dỡ hàng hóa cho các phương tiện vận tải nội địa, vận tải ven biển và vận tải quá cảnh, là nhân tố tăng cường hoạt động của nhiều cơ quan kinh doanh và dịch vụ khác.
- Đối với ngoại thương: Cảng là nhân tố tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển đội tàu buôn và cho phép không bị lệ thuộc vào sự kiểm soát của các nước khác. Ngoài ra cảng còn đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển và giữ vững quan hệ ngoại thương mại với các nước khác.
- Đối với thành phố cảng : Cảng là tiền đề cho thành phố cảng trở thành các khu trung tâm công nghiệp lớn và tạo công ăn việc làm cho nhân dân thành phố.

#### 1.1.1.3 Nhiệm vụ của cảng :



- ❖ Xây dựng qui 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.

#### 1.1.1.4 Chức năng của cảng biển :

Cảng biển có hai chức năng:

- Phục vụ tàu biển: cảng là nơi ra vào, neo đậu của tàu biển, là nơi cung cấp các dịch vụ đưa đón tàu ra vào, lai dắt, vệ sinh, sửa chữa tàu.
- Phục vụ hàng hóa: cảng phải làm nhiệm vụ xếp dỡ, giao nhận chuyên tải, bảo quản, lưu kho, tái chế, đóng gói, phân phối hàng hóa 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...

Để đánh giá một cảng hoạt động tốt hay không tốt, hiện đại hay không hiện đại phải căn cứ vào các chỉ tiêu sau:

- ✓ Số lượng tàu hoặc tổng dung tích đăng ký (GRT) hoặc trọng tải toàn phần (DWT) ra vào cảng trong một năm. Chỉ tiêu này phản ánh độ lớn, mức độ nhộn nhịp của một cảng
- ✓ Số lượng tàu có thể tiến hành xếp dỡ trong cùng một thời gian, khối lượng hàng hoá xếp dỡ trong một năm. Chỉ tiêu này phản ánh độ lớn, mức độ hiện đại, năng suất xếp dỡ của một cảng
- ✓ Mức xếp dỡ hàng hoá của cảng, tức là khả năng xếp dỡ hàng hoá của cảng, thể hiện bằng khối lượng từng loại hàng hoá mà cảng có thể xếp dỡ trong một ngày của tàu. Chỉ tiêu này nói lên mức độ cơ giới hoá, năng lực xếp dỡ của một cảng
- ✓ Khả năng chứa hàng của kho bãi cảng. Chỉ tiêu này thể hiện bằng số diện tích (m<sup>2</sup>) của kho bãi cảng, bãi Container (CY) trạm giao nhận đóng gói hàng lẻ (CFS)... phản ánh mức độ lớn của cảng
- ✓ Chi phí xếp dỡ hàng hoá, cảng phí, phí lai dắt, hoa tiêu, cầu bến, xếp dỡ Container (THC)...

phản ánh năng suất lao động, trình độ quản lý của cảng

Theo quan điểm truyền thống : cảng biển là đầu mối giao thông, nơi thực hiện các thao tác xếp dỡ hàng hóa từ phương thức vận tải biển sang phương thức vận tải khác và ngược lại. Vai trò cơ bản của cảng biển là xếp dỡ hàng hóa, hỗ trợ cho công tác xuất nhập khẩu với tư cách là bộ phận cơ sở hạ tầng của quốc gia.

Theo quan điểm hiện đại : cảng biển muốn hoạt động tốt phát huy hết khả năng của mình cần phải có mặt bằng, cơ sở vật chất lớn để phục vụ cho tất cả các hoạt động của doanh nghiệp. Như vậy, ngoài vai trò xếp dỡ, trung chuyển đơn giản và logistic tạo giá trị gia tăng cảng biển còn có vai trò chuỗi kinh doanh nên hoạt động của nó gắn liền với hoạt động của khu kinh tế mở, khu thương mại tự do, khu chế xuất...

Cảng biển đã lưu chuyển toàn bộ khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, phục vụ các vùng kinh tế trọng điểm, khu công nghiệp góp phần tăng trưởng GDP.

Việc áp dụng những thành tựu khoa học công nghệ tiên tiến vào quản lý và khai thác các cảng biển đã phát huy tác dụng đạt hiệu quả cao. Năng lực các nhà xây dựng các nhà thầu trong nước không ngừng được đổi mới nâng cấp. Đội ngũ cán bộ sử dụng và vận hành cảng biển ngày một hoàn thiện.

### **1.1.2. Cảng Container**

#### *1.1.2.1 Khái niệm cảng container :*

Cảng Container là một khu vực nằm trong hải cảng lớn hơn, bao gồm các cảng phục vụ các loại tàu khác ( hàng rời, tàu dầu, tàu khách ...), được thiết kế giành riêng cho tàu Container neo đậu, bốc hạ Container và thực hiện tiếp các công việc vận chuyển hàng Container vào trong nội địa.

#### *1.1.2.2. Phân loại cảng container :*

Dựa trên các đặc trưng mà có thể chia cảng Container làm 3 loại chính, với mỗi loại có những đặc thù riêng :

- Cảng chuyên tải : là cảng Container chuyên phục vụ các tàu Container chở hàng quốc tế trên các tuyến chính với nhiệm vụ là chuyển tải hàng hóa sang tàu Container khác. Nghĩa

là Container được dỡ từ tàu này lên bờ, sau đó lại xếp lên tàu Container khác để vận chuyển tới điểm đích. Chính vì vậy để xây dựng và khai thác tối ưu một cảng chuyển tải như thế cần rất nhiều yếu tố : vị trí địa lý, điều kiện kinh tế, khả năng kết nối đường biển... Do đặc điểm của cảng chuyển tải là cảng trung gian, nên 1 TEU thông qua bãi tương đương với 2 TEU phải xếp dỡ qua mặt cắt tàu, và thời gian lưu kho thường rất ngắn, nên vấn đề về trang thiết bị, cầu tàu, thêm bến cần phải được đầu tư lớn.

- Cảng đầu mối : là cảng Container nước sâu, phục vụ các tàu chở hàng có trọng tải trung bình, chủ yếu là phục vụ cho nội địa. Hàng được đưa trực tiếp từ các tàu Container tới cảng. Container nằm tại cảng này lâu hơn ở cảng chuyển tải và diện tích, trang thiết bị ở cảng này phải lớn hơn, để dự phòng trường hợp tăng đột biến về lưu lượng Container.
- Cảng phục vụ các tàu trên tuyến nhánh, còn gọi là Local Ports : thường thì cảng Container này nằm trong nội địa, chủ yếu là phục vụ cho các tàu tuyến nhánh, tàu Container nhỏ, có sức chở dưới 100 TEU. Ở đây chủ yếu tập trung các hoạt động như : nâng hạ, giao nhận Container, làm các thủ tục thông quan hàng hóa.

#### *1.1.2.3. Tiêu chuẩn của một cảng container :*

Các tiêu chuẩn cơ bản cần xem xét khi lập kế hoạch và thiết kế một cảng Container, liên quan đến việc bố trí mặt bằng cảng và hệ thống thiết bị xếp dỡ.

#### Tiêu chuẩn an toàn :

- + Phải bố trí các tuyến giao thông trong cảng theo nguyên tắc đường 1 chiều (nếu có thể) và hạn chế đến mức thấp nhất các điểm giao cắt giữa các tuyến giao thông.
- + Đường lưu thông và khu vực tác nghiệp cho thiết bị xếp dỡ trên bãi phải được tách riêng với các tuyến giao thông của phương tiện vận chuyển đường bộ.
- + Phải biệt lập các khu vực dành cho người đi bộ, xe chở Container.

#### Tiêu chuẩn đơn giản :

- + Các điểm dừng của Container để kiểm tra, tiến hành thủ tục trong phạm vi cảng ít nhất. Muốn vậy, phải giảm thiểu các đầu mối thủ tục.

- + Hệ thống các mẫu biểu chứng từ giao nhận container phải hết sức rõ ràng, tránh nhầm lẫn.

Tiêu chuẩn linh hoạt, mềm dẻo :

- + Những thay đổi bất thường trong hoạt động sản xuất cảng phải được giải quyết hay điều chỉnh một cách nhanh nhất.
- + Các hành động và thủ tục thích hợp cần đưa ra kịp thời trong những trường hợp khẩn cấp.
- + Có các biện pháp cần thiết để đối phó với những tai nạn hoặc sự cố liên quan đến hoạt động máy móc thiết bị xếp dỡ.

Tiêu chuẩn hiệu quả kinh tế :

- + Công nhân và thiết bị xếp dỡ phải được bố trí hợp lý theo các kế hoạch sản xuất.
- + Khắc phục và hạn chế đến mức thấp nhất trong thời gian chờ đợi của công nhân và thiết bị do việc lập kế hoạch sản xuất không chính xác.

*1.1.2.4. Cấu trúc cảng container*

Bến tàu Container (Wharf)

Là nơi đậu tàu Container có cấu trúc cầu tàu. Chiều dài và độ sâu của bến tàu tùy thuộc vào số lượng kích cỡ của các tàu ra vào.

Thềm bến (Apron)

Là khu vực bề mặt cầu tàu sát liền với bến tàu, có chiều rộng 20-30m, phù hợp với chiều ngang thân để giàn cầu khung hay loại công cụ khác. Thềm bến được xây dựng chắc chắn trên mặt thềm có trải nhựa hay láng xi măng.

Bãi chứa Container (Container Yard - CY)

Là nơi tiếp nhận và lưu trữ Container. Bãi chứa Container có thể phân thành một số khu vực: khu vực bố trí Container chuẩn bị bốc xuống tàu, khu vực dành tiếp nhận Container, khu vực chức Container rỗng...

### Khu vực tiếp nhận, chất xếp Container (Marshalling Yard)

Là khu vực bố trí kế bên thềm bến, để tiếp nhận Container đi hay đến. Tại đây người ta có thể sử dụng cần cầu bờ để di chuyển hay sắp xếp chồng Container lên nhau làm thành một số tầng nhất định.

### Trạm Container làm hàng lẻ (Container Freight Station - CFS)

Là nơi tiến hành nghiệp vụ chuyên chở hàng lẻ. Thường được bố trí bên ngoài, sát bãi chứa Container, tại nơi cao ráo và có kho chứa tạm có mái che, thuận lợi cho việc làm hàng: đóng hàng vào và rút ra khỏi Container, dưới sự kiểm soát của hải quan.

### Trung tâm kiểm soát

Có nhiệm vụ kiểm soát và giám sát tình hình bốc dỡ, tình hình hoạt động và các thao tác nghiệp vụ khác trong bãi chứa. Nó thường được bố trí ở địa điểm thuận lợi cho việc quan sát, được trang bị đầy đủ các phương tiện thông tin liên lạc.

### Cổng cảng (Gate)

Là nơi Container và hàng hóa ra vào, có sự kiểm soát chặt chẽ theo qui chế thủ tục xuất nhập khẩu do nhà cầm quyền địa phương đặt ra. Cổng cảng được xem như mức phân định ranh giới trách nhiệm giữa một bên là đại lý thay mặt người chuyên chở và một bên là người gửi hàng hoặc người nhận hàng hoặc người vận tải đường bộ.

### Các trang thiết bị khác

Cảng Container còn có thể vì yêu cầu nghiệp vụ mà có thêm một số trang thiết bị như: trạm cung cấp điện năng, trạm cung cấp nhiên liệu thực phẩm và nước ngọt cho tàu, thiết bị chiếu sáng, tổ chức y tế, phòng cháy chữa cháy, thiết bị thông tin...

#### *1.1.2.5. Quy trình hoạt động của cảng container*

Một vài quy trình hoạt động của cảng container :

- Quy trình dỡ hàng từ sà lan
- Quy trình dỡ hàng từ tàu
- Quy trình xếp hàng lên sà lan

- Quy trình xếp hàng lên tàu
- Quy trình giao nhận container
  - + Quy trình hạ cont có hàng
  - + Quy trình hạ cont không hàng
  - + Quy trình lấy cont có hàng
  - + Quy trình lấy cont không hàng

### **1.1.3. Các khái niệm về Container :**

#### *1.1.3.1. Khái niệm về Container :*

Theo khái niệm cơ bản Container được hiểu đó là một cái hộp hình khối chữ nhật và được làm bằng thép cực lớn. Phần ruột của Container rỗng, có cửa mở gồm 2 cánh tại một mặt, cửa có chốt cài để đóng kín. Phần vỏ ngoài của Container được sơn với nhiều màu sắc khác nhau như : xanh, đỏ, đen, cam, trắng ...

Theo hiệp hội vận tải quốc tế thì Container chính là một hệ thống vận chuyển hàng hóa (một công cụ vận tải) đa phương thức. Các Container này phải đạt theo tiêu chuẩn ISO 668:2013 với các đặc điểm như sau :

- + Có hình dáng cố định, có tình bền. Nhất là Container phải đủ độ chắc để có thể sử dụng lại được nhiều lần.
- + Phải được cấu tạo đặc biệt, nhằm mang đến sự thuận tiện cho việc chuyên chở hàng hóa bằng một hoặc nhiều phương tiện vận tải khác nhau, mà không phải bốc dỡ, đóng xếp lại dọc đường hay ở cảng.
- + Theo đúng khái niệm Container chuẩn ISO cần phải được lắp đặt thiết bị riêng.
- + Nhằm cho phép Container thuận tiện trong việc xếp dỡ cũng như tiện lợi trong việc thay đổi từ phương thức vận tải này sang đến một phương thức vận tải khác.
- + Có thiết kế cấu tạo đặc biệt để tạo sự thuận tiện nhất cho việc đóng xếp hàng vào và bốc dỡ hàng ra Container.

- + Có dung tích bên trong Container phải đạt không ít hơn 1m<sup>3</sup>.

#### 1.1.3.2. Lợi ích của vận tải container :

Container hóa (containerisation) được xem xu thế trên thế giới vì nó mang lại nhiều lợi ích như sau :

- + Giúp tăng hiệu suất xếp dỡ.
- + Giúp giảm các chi phí xếp dỡ và logistics.
- + Giảm thiệt hại do hành vi trộm cắp, thất thoát, hư hỏng hàng hóa.
- + Giúp giảm chi phí bảo hiểm hàng hóa trong quá trình lưu thông.
- + Giúp tàu có thể chở được nhiều hàng hóa hơn và không tốn quá nhiều thời gian neo ở cảng.
- + Giúp phân phối hàng hóa nội địa bằng tàu hỏa và xe tải trở nên dễ dàng và thuận tiện hơn.
- + Đóng vai trò rất quan trọng trong việc thúc đẩy nền kinh tế thương mại toàn cầu hóa.

#### 1.1.3.3. Cấu tạo của container :

Container có nhiều loại, mỗi loại có một hoặc một số đặc điểm cấu trúc đặc thù khác nhau ( tuy nhiên vẫn tuân thủ theo tiêu chuẩn để đảm bảo tính thống nhất và tính thuận lợi cho việc sử dụng trong vận tải đa phương thức).

Về cơ bản Container bách hóa (General Purpose Container) là khối hộp chữ nhật 6 mặt gắn trên khung thép (steel frame). Có thể chia thành các bộ phận chính sau :

##### Khung (frame) :

Khung container bằng thép có dạng hình hộp chữ nhật, và là thành phần chịu lực chính của Container. Khung bao gồm :

- 4 trụ góc (corner post)
- 2 xà dọc đáy (bottom side rails)
- 2 xà dọc nóc (top side rails)

2 dầm đáy (bottom cross members)

1 xà ngang trên phía trước (front top end rail)

1 xà ngang trên phía sau (door header)

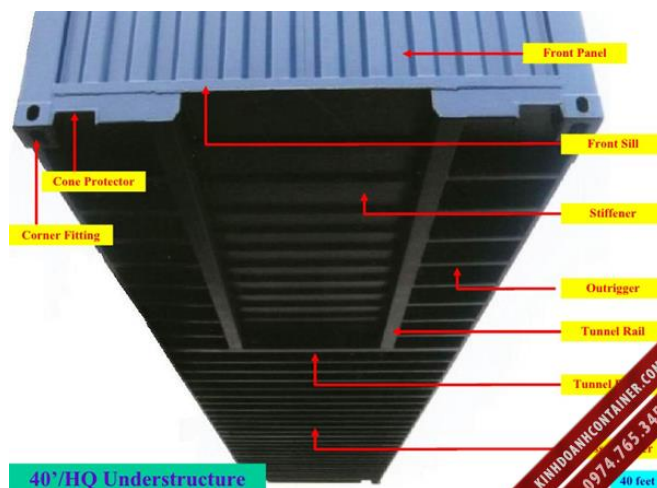


Hình 1. 1. Khung container ( nguồn : <https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/>)

Đáy và mặt sàn (Bottom and floor) :

Đáy container gồm các dầm ngang (bottom cross members) nối hai thanh xà dọc đáy. Các dầm ngang bổ sung này hỗ trợ kết cấu khung, và chịu lực trực tiếp từ sàn container xuống. Các thành phần này cũng được làm bằng thép, để đảm bảo tính chịu lực. Phía trên dầm đáy là sàn container. Sàn thường lát bằng gỗ thanh hoặc gỗ dán, được xử lý hóa chất, dán bằng keo dính hoặc đinh vít.

Để thuận lợi cho việc bốc dỡ, đáy container có thể được thiết kế thêm ổ chạc nâng (forklift pocket) dùng cho xe nâng, hoặc đường ống cổ ngỗng (gooseneck tunnel) dùng cho xe có thiết bị bốc dỡ kiểu cổ ngỗng.

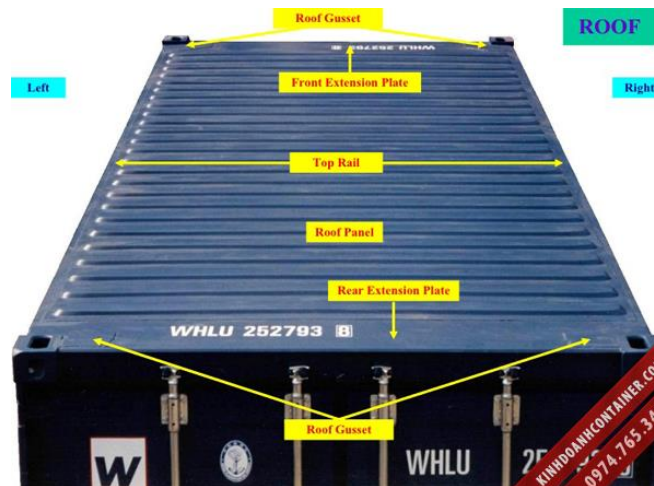


Hình 1. 2. Đáy container ( nguồn : <http://kinhdoanhcontainer.com/tin-tuc/cau-truc-thanh-phan-cua-container-tieu-chuan-quoc-te-iso-container-93.html>)



Tấm mái (roof panel):

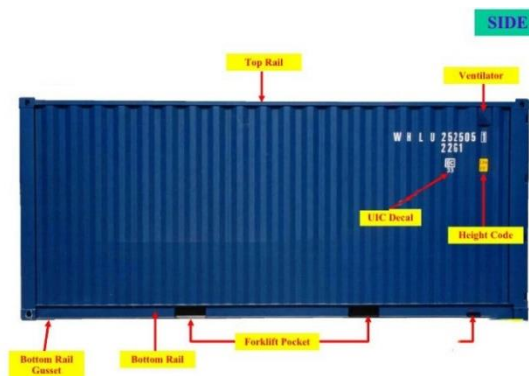
Là tấm kim loại phẳng hoặc có dạng uốn lượn sóng che kín nóc container. Vật liệu tấm mái có thể là thép (steel), nhôm (aluminum), hoặc gỗ dán phủ lớp nhựa gia cố sợi thủy tinh (plywood with glass fiber-reinforced plastic coating).



Hình 1. 3. Nóc container ( nguồn : <http://kinhdoanhcontainer.com/tin-tuc/cau-truc-thanh-phan-cua-container-tieu-chuan-quoc-te-iso-container-93.html>)

Vách dọc (side wall):

Tương tự tấm mái, vách dọc là tấm kim loại (thép, nhôm, hoặc gỗ dán phủ lớp nhựa gia cố sợi thủy tinh), thường có dạng lượn sóng (corrugated) để tăng khả năng chịu lực của vách.



Hình 1. 4. Vách dọc container ( nguồn : <https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/>)

Mặt trước (front end wall):

Mặt trước có cấu tạo tương tự vách dọc. Mặt trước của container là mặt không có cửa, nằm đối diện với mặt mặt sau có cửa.



Hình 1. 5. Mặt trước container ( nguồn : <https://xuatnhaphkhaughtucte.com/cau-truc-cua-container/>)

Mặt sau và cửa (rear end wall and door):

Mặt sau gồm 2 cánh cửa (door leaf) bằng kim loại phẳng hoặc lượn sóng. Cánh cửa gắn với khung container thông qua cơ cấu bản lề (hinge). Dọc theo mép cửa có gắn lớp gioăng kín nước (door gasket) để ngăn nước lọt vào bên trong container. Thông thường mỗi cánh cửa có hai thanh khóa cửa (door locking bar) trên đó lắp 2 tay quay (door handle) gắn với tai kẹp chì (xem hình 1.6).



Hình 1. 6. Cửa phụ kiện và mặt sau container ( nguồn : <https://xuatnhaphkhaughtucte.com/cau-truc-cua-container/>)

Góc lắp ghép (corner fittings):

Góc lắp ghép (còn gọi là góc đúc – corner casting) được chế tạo từ thép, hàn khớp vào các góc trên và dưới của container, là chi tiết mà khóa (twistlock) của các thiết bị nâng hạ (cẩu, xe nâng) hay thiết bị chằng buộc (lashing) móc vào trong quá trình nâng hạ, xếp chồng, hay chằng buộc container. Kích thước, hình dáng của góc lắp ghép được quy định trong tiêu chuẩn ISO 1161. Vị trí của các góc lắp ghép trên container quy định trong tiêu chuẩn ISO 668:1995.



Hình 1. 7. Góc lắp ghép container (nguồn :

<https://xuatnhapkhauthucte.com/cau-truc-cua-container/>)

*1.1.3.4. Kích thước container :*

Container đã trở thành loại phương tiện vận tải rất phổ biến và mang tính chất quốc tế. Thế nên, các Container cần phải được thiết kế theo đúng tiêu chuẩn ISO, để có thể dễ dàng sắp xếp lên trên tàu, xe chuyên dụng, toa xe lửa ... nhằm dễ dàng trong việc vận chuyển và thuận tiện cho quá trình xếp dỡ hàng hóa từ phương tiện này sang phương tiện khác. Nên theo đó, kích thước các loại Container cũng phải đáp ứng đúng theo tiêu chuẩn và chuẩn mực quốc tế.

Hiện có 3 loại kích thước Container cơ bản, phổ biến là :

- Container 20 feet với chiều dài 6,060m x rộng 2,440m x cao 2,590m.
- Container 40 feet với chiều dài 12,190m x rộng 2,440m x cao 2,590m.
- Container 45 feet với chiều dài 13,716m x rộng 2,500m x cao 2,896m.

Ngoài ra, để đo lường được sức chứa của thùng Container, cần được tính theo đơn vị đại lượng TEU ( Twenty – foot equivalent units). Các chuyên gia cũng đã quy đổi 1 TEU sẽ bằng tương đương với Container 20 feet và 2 TEU sẽ tương đương với Container 40 feet.

Kích thước các loại Container phổ biến cụ thể như sau:

*Container 20 feet thường – 20”GP :*

+ Kích thước bên ngoài : D 6,060m x C 2,590m x R 2,440m

+ Kích thước bên trong : D 5,898m x C 2,395m x R 2,286m

*Container 20 feet lạnh – 20”RF :*

+ Kích thước bên ngoài : D 6,060m x C 2,590m x R 2,352m

+ Kích thước bên trong : D 5,485m x C 2,265m x R 2,352m

*Container 40 feet khô – 40”GP :*

+ Kích thước bên ngoài : D 12,190m x C 2,590m x R 2,440m

+ Kích thước bên trong : D 12,032m x C 2,392m x R 2,350m

*Container 40 feet cao – 40”HC*

+ Kích thước bên ngoài : D 12,190m x C 2,895m x R 2,440m

+ Kích thước bên trong : D 12,032m x C 2,698m x R 2,352m

*Container 40 feet lạnh – 40”RF*

+ Kích thước bên ngoài : D 12,190m x C 2,590m x R 2,440m

+ Kích thước bên trong : D 12,558m x C 2,225m x R 2,291m

*Container 40 feet cao lạnh*

+ Kích thước bên ngoài : D 12,190m x C 2,895m x R 2,440m

+ Kích thước bên trong : D 11,572m x C 2,521m x R 2,296m

*Container 20 feet Flat Rack – 20”FR*

Đây là loại Container được áp dụng để chuyên chở hàng quá khổ. Nên đó cũng có thiết kế và kích thước đặc biệt.

+ Kích thước bên ngoài : D 6,060m x C 2,590m x R 2,440m

+ Kích thước bên trong : D 5,883m x C 2,259m x R 2,347m

*Container 40 feet Flat Rack – 40''FR*

+ Kích thước bên ngoài : D 12,190m x C 2,590m x R 2,440m

+ Kích thước bên trong : D 11,650m x C 1,954m x R 2,347m

*Container 40 feet Open Top (OT)*

+ Kích thước bên ngoài : D 12,190m x C 2,590m x R 2,440m

+ Kích thước bên trong : D 12,034m x C 2,360m x R 2,348m

*1.1.3.5. Phân loại container:*

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

*Container bách hóa (General purpsr container).*

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

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



Hình 1. 8. Container bách hóa ( nguồn : [http://kinhdoanhcontainer.com/tin-tuc/7-loai-container-theo-tieu-chuan-iso\\_94.html](http://kinhdoanhcontainer.com/tin-tuc/7-loai-container-theo-tieu-chuan-iso_94.html))

Container hàng rời (Bulk container):

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

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



Hình 1. 9. Container hàng rời ( nguồn : <https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html>)

Container chuyên dụng (Named cargo containers):

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

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



Hình 1. 10. Container chuyên dụng ( nguồn : <https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html>)

sinh.

Container bảo ôn (Thermal container):

Được thiết kế để chuyên chở các loại hàng đòi hỏi không chế nhiệt độ bên trong container ở mức nhất định.

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



Hình 1. 11. Container bảo ôn

( nguồn : <https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html>)

Container hở mái (Open-top container).

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



Hình 1. 12. Container hở mái ( nguồn :

<https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html>)



Container bồn (Tank container).

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



Hình 1. 13. Container bồn ( nguồn : <https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html>)

Container mặt bằng (Platform container).

Được thiết kế không vách, không mái mà chỉ có sàn là mặt bằng vững chắc, chuyên dùng để vận chuyển hàng nặng như máy móc thiết bị, sắt thép...

Container mặt bằng có loại có vách hai đầu (mặt trước và mặt sau), vách này có thể cố định, gập xuống, hoặc có thể tháo rời.



Hình 1. 14. Container Platform ( nguồn : <https://www.container-transportation.com/phan-loai-container.html>)



## CHƯƠNG 2 : THỰC TRẠNG VỀ HOẠT ĐỘNG CẤP CONTAINER RỖNG TẠI CẢNG SSIT

### 2.1. GIỚI THIỆU CHUNG VỀ CẢNG SSIT

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

✚ Tên công ty : CÔNG TY LIÊN DOANH DỊCH VỤ CONTAINER QUỐC TẾ CẢNG SÀI GÒN – SP-SSA(SSIT)

✚ Địa chỉ : Khu phố Phước Lộc - Phường Phước Hoà, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu

✚ Điện thoại : 0254 393 8888

✚ Email : [info@ssit.com.vn](mailto:info@ssit.com.vn)

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



Hình 2. 1. Cảng SSIT ( nguồn : [www.ssit.com.vn](http://www.ssit.com.vn))

Công ty TNHH Liên doanh Dịch vụ Container Quốc tế Cảng Sài Gòn – SP-SSA (SSIT) là một công ty liên doanh được thành lập theo Luật Doanh nghiệp Việt Nam, theo Giấy Chứng nhận Đầu (GCNDT) tư số 491021000018 ngày 3 tháng 10 năm 2006 do Bộ Kế hoạch và Đầu tư cấp và theo GCNDT điều chỉnh lần 6 được cấp bởi Ủy ban Nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

SP-SSA International Terminal (SSIT) tọa lạc trên sông Thị Vải, tỉnh Bà

Rịa – Vũng Tàu. SSIT được sở hữu bởi 50 % cổ phần của SSA Holding International – Viet Nam (SSA Vietnam), 38.93% bởi Saigon Port (SP) và công ty Vietnam National Shipping Lines (Vinalines) sở hữu 11.07%.



Hình 2. 2 Logo các cổ đông thành lập cảng SSIT (nguồn : [www.ssit.com.vn](http://www.ssit.com.vn))

Công ty SSA Holdings – International Việt Nam, Inc là thành viên của tập đoàn SSA Marine. SSA- Marine hiện là một trong những tập đoàn lớn nhất thế giới về dịch vụ khai thác container với hơn 60 năm kinh nghiệm và hiện đang khai thác trên 150 cảng thuộc 12 quốc gia với trên 10,000 lao động , lượng hàng xếp dỡ mỗi năm lên tới 20 triệu Teus và 50 triệu tấn là các hàng rời và hàng bách hóa khác , kể cả sắt thép, ngũ cốc, ô tô, rau quả,...

Cảng Sài Gòn trong hệ thống Cảng biển của ngành Hàng hải Việt Nam là một cảng có sản lượng và năng suất xếp dỡ hàng đầu của Quốc gia. Với lịch sử hơn 150 năm, có thành tích xuất sắc đóng góp cho sự phát triển kinh tế đất nước, Cảng Sài Gòn đã được Chủ tịch Nước phong tặng Danh hiệu Anh hùng Lao động về những thành tích xuất sắc từ năm 1986 đến năm 1995, đóng góp một phần vào sự nghiệp xây dựng Chủ nghĩa Xã hội và bảo vệ Tổ quốc.

Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) được thành lập vào tháng 4 năm 1995 và là một trong những tập đoàn nhà nước lớn nhất Việt Nam. Vinalines chiếm thị phần lớn trong hoạt động hàng hải tại Việt Nam cũng như các tuyến thương mại trong khu vực. Đội tàu hiện tại của Tổng công ty với tổng tải trọng hơn 4 triệu DWT. Vinalines cũng là nhà vận hành và khai thác cảng biển và cảng container lớn tại Việt Nam, với hệ thống hơn 15 cảng biển trên toàn quốc.

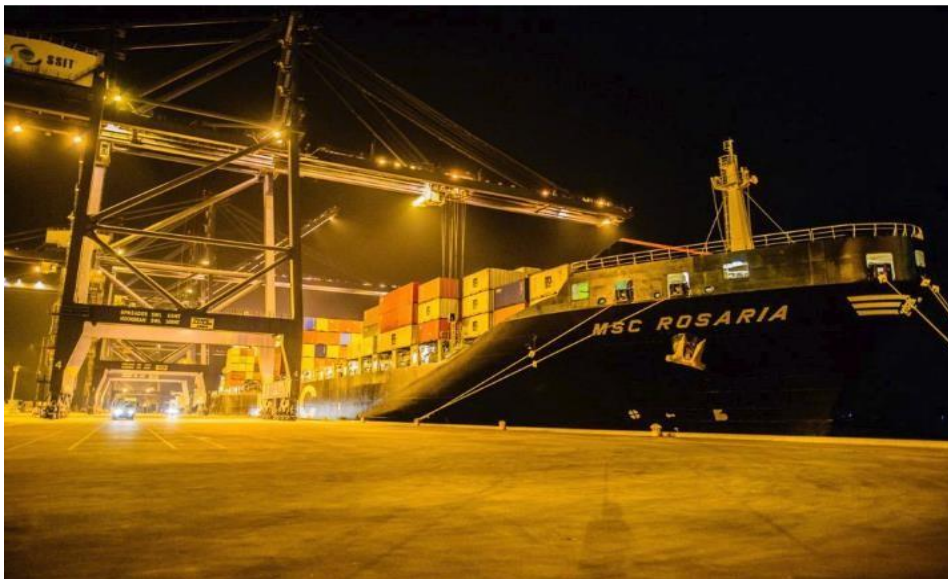
SSIT , một công ty liên doanh giữa SSA Holdings International – Việt Nam, Cảng Sài Gòn, và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, là một sự kết hợp chuyên nghiệp về thiết kế , phát triển và khai thác Cảng. Các tiêu chuẩn chuyên

môn này được tìm thấy thông qua công nghệ, các dịch vụ hỗ trợ, đội ngũ lãnh đạo và nhân viên chuyên nghiệp, nhiều kinh nghiệm

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

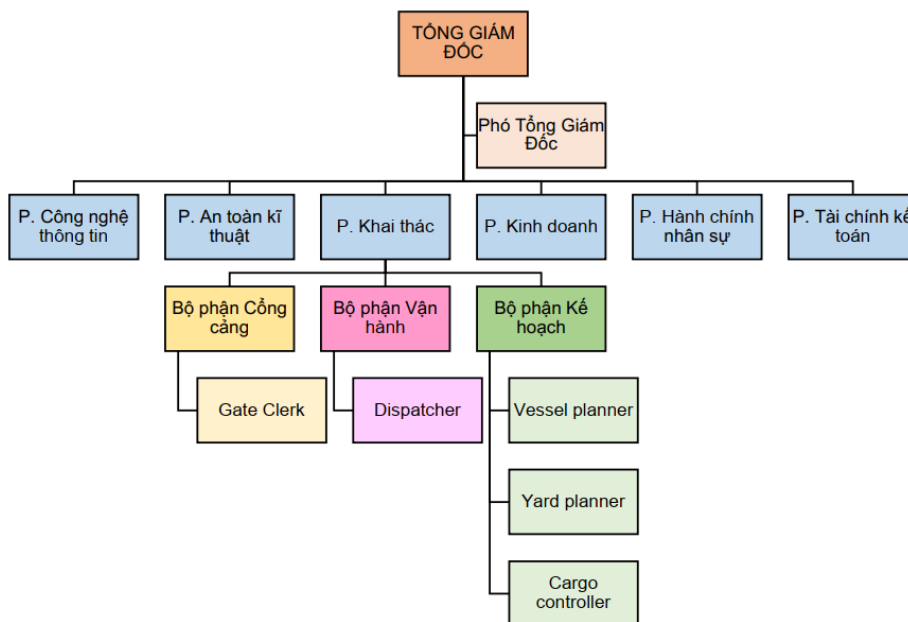
Ngày 14/06/2018, Công ty liên doanh Dịch vụ Container Quốc tế Cảng Sài Gòn – SP-SSA (SSIT), chủ đầu tư cảng SSIT nằm trong cụm cảng Cái Mép -Thị Vải thuộc thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu, đã tổ chức đón chuyên tàu container quốc tế đầu tiên cập cảng là tàu MSC Rosaria.

Tàu MSC Rosaria với sức chở 4.860 TEUs trọng tải hơn 63.000 DWT, dài 275 m, thuộc sở hữu của hãng tàu Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), một trong những công ty vận tải container lớn của thế giới.



*Hình 2. 3 Hình ảnh tàu Rosaria đầu tiên cập cảng SSI (nguồn : [www.ssit.com.vn](http://www.ssit.com.vn))*

### 2.1.2. Sơ đồ bộ máy tổ chức SSIT.



Hình 2. 4. Sơ đồ tổ chức các phòng ban cảng SSIT ( nguồn : [ssit.com.vn](http://ssit.com.vn))

#### Phòng nhân sự :

- Tuyển dụng, đào tạo, hỗ trợ quản lý nhân sự các phòng ban khác.
- Xây dựng thang bảng lương và các chính sách phúc lợi cho người lao động theo quy định của luật Việt Nam. Quản trị tiền lương và các khoản thanh toán liên quan đến người lao động.
- Đánh giá hiệu quả công việc và phát triển nguồn nhân lực cho công ty.
- Giải quyết tranh chấp và xử lý các tranh chấp giữa công ty và người lao động.

#### Phòng tài chính – kế toán :

- Quản lý tài chính kế toán và hạch toán kế toán kịp thời và đầy đủ theo quy định của công ty.
- Xây dựng các quy định nội bộ về quản lý tài chính : quy trình thu, chi kinh doanh; quản lý tiền vốn, công nợ.

Phòng kinh doanh :

- Xây dựng kế hoạch, chiến lược kinh doanh.
- Nghiên cứu thị trường và tìm nguồn khách hàng cho công ty.
- Tổng hợp phân tích số liệu về tình hình kinh doanh về đề ra các phương án cải thiện.
- Thực hiện việc đấu thầu hoặc các giao dịch mua sắm vật tư hoặc dịch vụ đáp ứng nhu cầu hoạt động của công ty.

Phòng khai thác :

- Tham mưu, quản lý, giao nhận, khai thác hàng container.
- Lên kế hoạch khai thác hàng hóa, tàu, sà lan.
- Thực hiện chức năng giao nhận container, quản lý bãi container.


Phòng an toàn – kỹ thuật :

- Quản lý, thực hiện và kiểm tra công tác kỹ thuật, thi công nhằm đảm bảo tiến độ, an toàn, chất lượng, khối lượng hiệu quả trong toàn Công ty.
- Quản lý sử dụng, sửa chữa, thay mới thiết bị, máy móc phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh trong toàn công ty.
- Đảm bảo công tác an toàn, an ninh tại Công ty.
- Xây dựng phương án phòng ngừa và bảo vệ tài sản chung của Công ty.

Phòng công nghệ thông tin :

- Nghiên cứu, xây dựng định hướng, chiến lược phát triển công nghệ thông tin để ứng dụng cho các hoạt động của công ty trong từng giai đoạn phát triển, chuyển giao công nghệ.
- Thẩm định, kiểm tra, sửa chữa, đánh giá, giám sát công nghệ thông tin cho công ty, ....

**2.1.3. Tầm nhìn – Sứ mệnh – Giá trị cốt lõi :**

-  Tầm nhìn : Nỗ lực trở thành công ty khai thác cảng được lựa chọn ở Miền Nam Việt Nam thông qua mọi việc, và là Công ty dẫn đầu trong ngành khai thác cảng và trong việc

mang lại lợi ích cho cổ đông.

✚ Sứ mệnh: Cung cấp dịch vụ đẳng cấp quốc tế cho khách hàng, tận dụng công nghệ để đáp ứng nhu cầu dịch vụ của loại tàu cỡ lớn (ULCV), trở thành công ty khai thác cảng có chi phí hiệu quả nhất và là công ty được lựa chọn cho người lao động vì tạo ra cơ hội nghề nghiệp và môi trường làm việc có tương thưởng.

✚ Giá trị cốt lõi: Hoàn thành sứ mệnh thông qua các giá trị cốt lõi sau :

- An toàn - Safety : Chúng tôi đặt An Toàn luôn là ưu tiên hàng đầu. Chúng tôi duy trì các tiêu chuẩn an toàn cao nhất trong hoạt động kinh doanh.
- Dịch vụ xuất sắc – Service Excellence : Chúng tôi thực hiện những gì chúng tôi cam kết. Chúng tôi thích nghi nhanh với môi trường thay đổi để đáp ứng vượt trội các mong đợi của khách hàng.
- Chính trực, toàn vẹn – Integrity : Coi trọng người lao động như tài sản quý giá nhất. Chúng tôi hoạt động kinh doanh chuyên nghiệp, có đạo đức và tuân thủ pháp luật. Chúng tôi chịu trách nhiệm cho các hành động, quyết định của mình và hành động nhanh.
- Tinh thần đồng đội – Teamwork : Cùng nhau đoàn kết và cùng nhau thành công. Chúng tôi cởi mở, lắng nghe và trân trọng các quan điểm khác nhau.

## 2.1.4. Cơ sở hạ tầng – Trang thiết bị của cảng :

### 2.1.4.1. Cơ sở hạ tầng :

*Bảng 1. Thông tin chung của cảng (nguồn : [www.ssit.com.vn](http://www.ssit.com.vn))*

Thông tin chung của cảng	
Vị trí cảng	10°32'27"N – 107°02'00"E
Điểm đón trả hoa tiêu	10°19'00"N – 107°02'00"E

Luồng vào cảng	40km
Tổng chiều dài bến chính	600m
Phao neo	55m
Chiều dài bến sà lan container	425m
Tổng diện tích bãi	60 ha
Diện tích bãi container	13 ha
Khu vực đất trống	47 ha
Kích cỡ tàu container tiếp nhận	160,000 tấn, có thể làm tàu có kích cỡ đến 200,000 tấn
Độ sâu trước bến tối thiểu	16,5m
Vùng quay trở	700m
Độ sâu luồng vào	14m
Biên độ thủy triều	-0.5 – 3.6m, bán nhật triều không đều

2.1.4.2. Trang thiết bị của cảng:

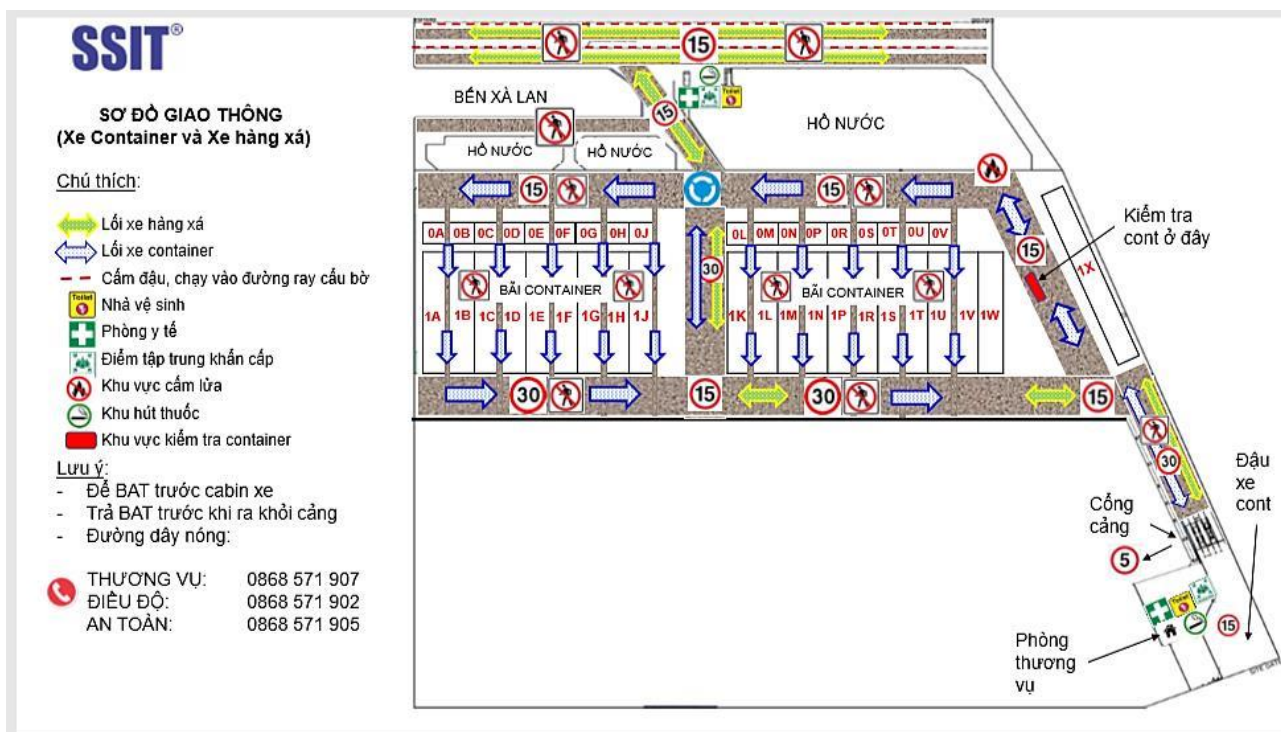
- Cầu bờ STS : 4 cầu (23 hàng)
- Cầu RTG điện : 12 chiếc
- Xe đầu kéo (truck) : 40 chiếc
- Xe nâng container hàng : 4 chiếc
- Xe nâng container rỗng : 3 chiếc



- Thiết bị cân (100 tấn) : 2 cầu cân
- Phao neo : 1

### 2.1.4.3. Sơ đồ cảng :

Sơ đồ xe hướng dẫn xe chạy trong khu vực cảng cập nhật mới nhất tháng 12/2022



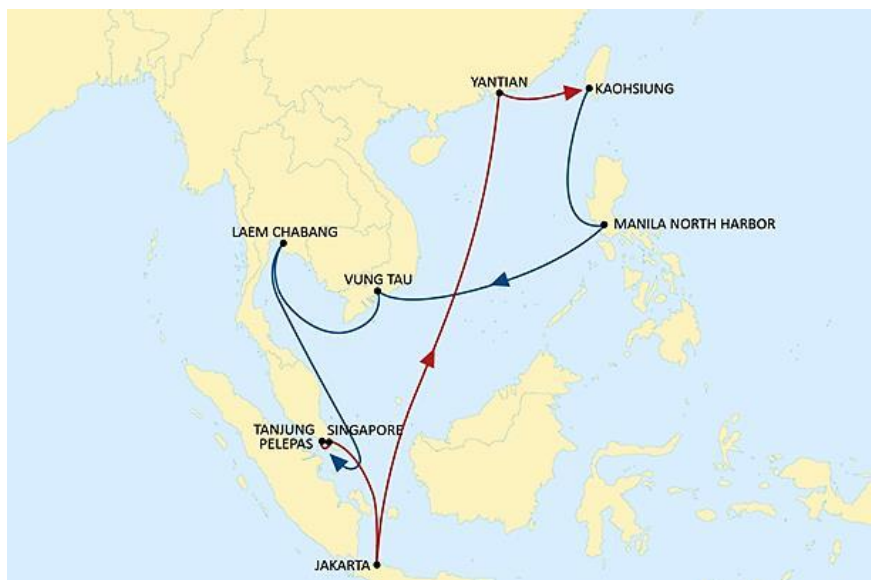
Hình 2. 5. Sơ đồ giao thông cảng SSIT (nguồn : [www.ssit.com.vn](http://www.ssit.com.vn))

## 2.1.5. Các tuyến dịch vụ của cảng SSIT

### 2.1.5.1. Các mạng lưới dịch vụ :

- ❖ Tuyến dịch vụ Seahorse : (MSC) Tanjung Pelepas – Singapore – Jakarta – Yantian – Kaohsiung – Manila – Vung Tau – Laem Chabang – Tanjung Pelepas.





Hình 2. 6. Tuyến dịch vụ Seahorse ( nguồn : <https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-ra-mat-moi-mot-dich-vu-va-nang-cap-bon-dich-vu-khac-cho-thi-truong-noi-a-vi-492.html>)

- ❖ Tuyến dịch vụ Seagull : (MSC) Shanghai – Ningbo – Xiamen – Tanjung Pelepas – Singapore – Laem Chabang – Vung Tàu – Shanghai.



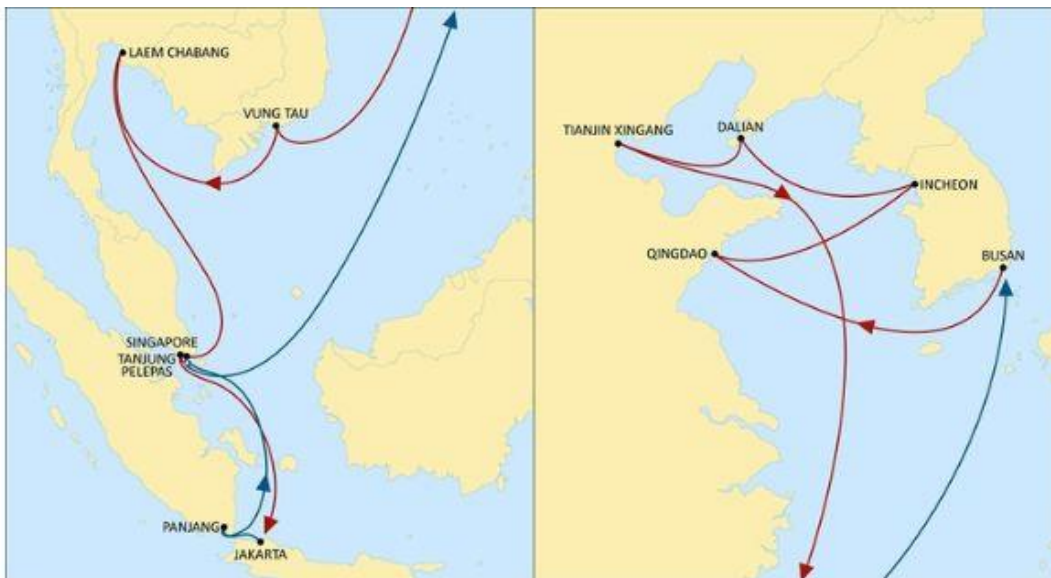
Hình 2. 7. Tuyến dịch vụ Seagull ( nguồn : <https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-ra-mat-moi-mot-dich-vu-va-nang-cap-bon-dich-vu-khac-cho-thi-truong-noi-a-vi-492.html>)

- ❖ Tuyến dịch vụ New Origami : (MSC) Tanjung Pelepas – Singapore – Vung Tau – Xiamen – Tokyo – Yokohama – Omaezaki – Yokkaichi – Nagoya – Vung Tau – Tanjung Pelepas.



Hình 2. 8. Tuyến dịch vụ New Origami ( nguồn : <https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-ra-mat-moi-mot-dich-vu-va-nang-cap-bon-dich-vu-khac-cho-thi-truong-noi-a-vi-492.html>)

- ❖ Tuyến dịch vụ Pertiwi : (MSC) Busan - Qingdao - Incheon - Dalian - Tianjin Xingang - Vũng Tàu - Laem Chabang - Singapore - Tanjung Pelepas - Jakarta - Panjang - Singapore - Tanjung Pelepas – Busan.

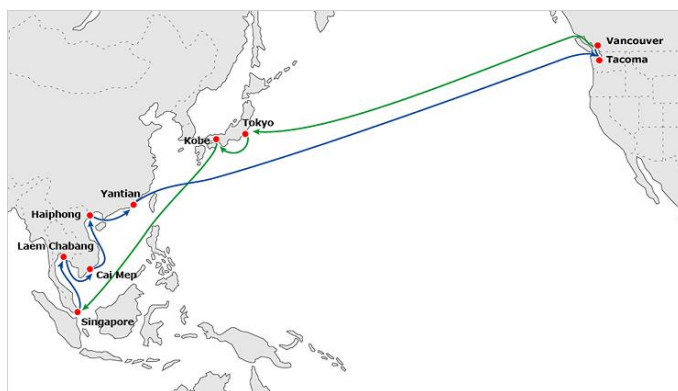


❖ Hình 2. 9. Tuyến dịch vụ Pertiwi ( nguồn :

<https://www.msc.com/en/newsroom/news/2022/june/pertiwi-service>)

- ❖ Tuyến dịch vụ PN2 ( Pacific North West Coast Loop 2 ) : Singapore – Laem Chabang – SSIT – Hải Phòng – Yantian – Tacoma – Vancouver .

Bao gồm các hãng tàu : HLC, HMM, ONE, YML.



Hình 2. 10. Tuyến dịch vụ PN2. ( nguồn :

[https://www.hmm21.com/cmp/eng/service/container/service/service\\_profile\\_new.jsp?id=11&type=PN2&locNm=TPS&alliance=2M](https://www.hmm21.com/cmp/eng/service/container/service/service_profile_new.jsp?id=11&type=PN2&locNm=TPS&alliance=2M) )

Tuyến dịch vụ PEX3 ( Pacific Express 3 ) : Singapore – SSIT - Hong Kong – Shekou – Ningbo – Shanghai – Busan – Houston – Mobile – New Orleans – Tampa – Miami.

Bao gồm các hãng tàu : CMA, APL, COSCO, ANL, OOCL, EVM – Evergreen.



Hình 2. 11. Tuyến dịch vụ PEX3 ( nguồn : <https://www.cma-cgm.com/local/vietnam/local-services>)

#### 2.1.5.2. Kết nối sà lan :

- ✚ Tỉnh Đồng Nai/ Bình Dương
  - Cảng Đồng Nai
  - Cảng Bình Dương
- ✚ Thành Phố Hồ Chí Minh
  - ICD Transimex
  - ICD Tanamexco
  - ICD So Trans
  - ICD Phúc Long
  - ICD Phước Long
  - Cảng Long Bình (Sowatco)
  - Cảng Giang Nam SSIT, cảng SPITC
  - Cảng Tân Thuận, cảng Sài Gòn Hiệp Phước



Hình 2. 12. Hình ảnh tuyến kết nối xà lan ( nguồn : <https://www.ssit.com.vn/hau-can/ket-noi-sa-lan.html>)

Thời gian vận chuyển: 6-8 tiếng.

#### Campuchia

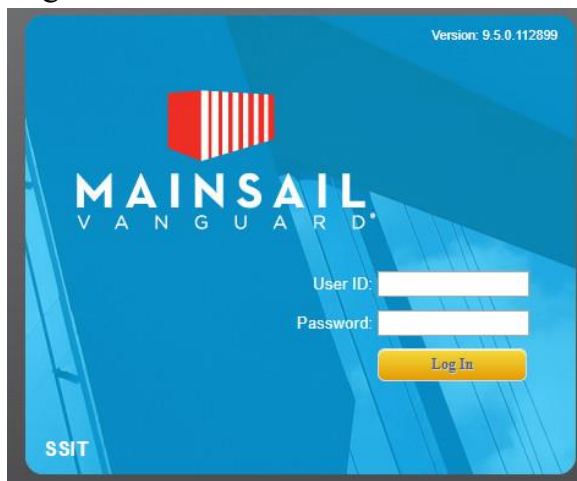
- Dịch vụ sà lan: GLS, Newport Cypress, Gemadept, Hoyer
- Thời gian vận chuyển: 48 tiếng

### **2.1.6. Phần mềm quản lý và khai thác hàng hóa tại cổng cảng SSIT.**

Để phục vụ cho quá trình khai thác, quản lý, xếp dỡ container vào lên kế hoạch tàu, bãi hiệu quả, tăng năng suất cũng như mang lại nhiều lợi ích kinh tế và uy tín của công ty, đối với vị trí tại Cổng cảng, SSIT sử dụng các phần mềm như sau :

#### *2.1.6.1. Mainsail :*

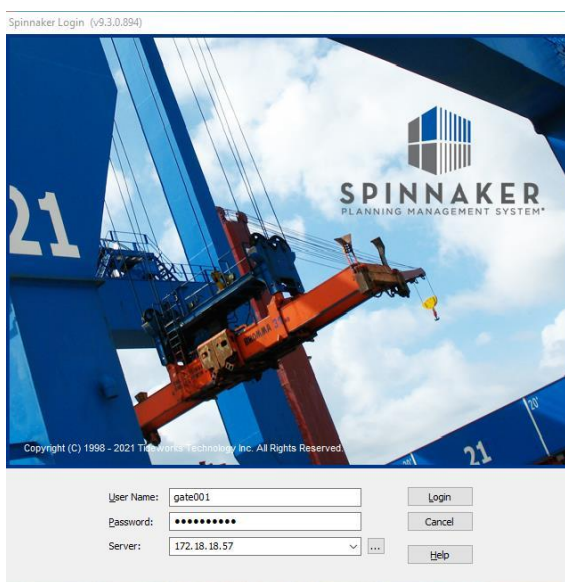
- Mainsail là một trong các phần mềm chính được sử dụng tại vị trí cổng cảng. Dùng lưu trữ, theo dõi thông tin, trạng thái và tình trạng container ( số cont, size/type, line, vị trí, phương tiện khai thác, số tàu, số chuyến, số booking, số seal, .... )
- Là phần mềm chính liên kết các phần mềm quản lý khai thác khác (spinnaker, traffic control).
- Thực hiện lệnh để xếp dỡ hàng hóa container.
- Quản lý lịch sử khai thác hàng hóa container.



*Hình 2. 13. Màn hình đăng nhập phần mềm MainSail ( nguồn : phần mềm Mainsail - cảng SSIT )*

### 2.1.6.2. Hệ thống Spinnaker :

- Lập kế hoạch xếp dỡ Container.
- Lập kế hoạch sắp xếp tàu ra/vào cầu bến trên giao diện đồ họa
- Lập kế hoạch bãi chứa container phục vụ quá trình xếp dỡ.
- Thiết kế sơ đồ bay tàu container trên giao diện đồ họa.
- Tối ưu không gian Kho bãi : tự động hóa việc gán vị trí container để tối đa hóa việc sử dụng không gian và hiệu quả các hoạt động tàu và cồng. Kiểm soát vị trí container để tránh tổn kém chi phí kho bãi.



Hình 2. 14. Giao diện khởi động phần mềm Spinnaker ( nguồn : phần mềm Spinnaker - cảng SSIT )

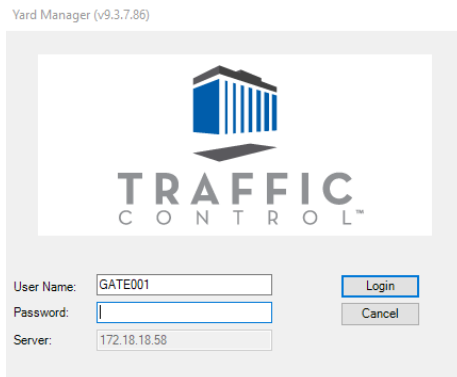
### 2.1.6.3. Traffic Control :

- Hệ thống Traffic Control là một ứng dụng điều phối thiết bị xếp dỡ, vận chuyển container cũng như kiểm soát lưu lượng phương tiện vận chuyển trong cảng giúp quá trình xếp, dỡ đạt được năng suất tối ưu.
- Truy cập lịch trình tàu và phân công thiết bị cho hoạt động.
- Chỉ định thiết bị cho các hoạt động và khu vực bãi, giám sát hoạt động của thiết bị cũng



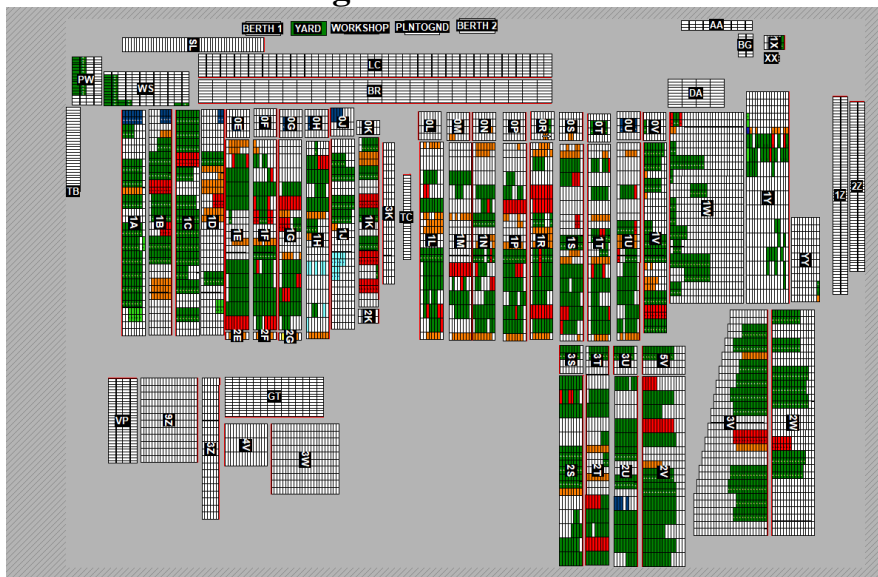
như hoạt động của phương tiện vận tải trong cảng.

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



Hình 2. 15. Màn hình đăng nhập phần mềm Traffic Control. ( nguồn : phần mềm traffic control – cảng SSIT )

### 2.1.7. Sơ đồ bãi Container ở cảng.



Hình 2. 16. Sơ đồ bãi container cảng SSIT ( nguồn : phần mềm Spinnaker - cảng SSIT )

- Thường số Bay của một Block là 32 Bay, tuy nhiên Block 1V có 53 Bay, 1W có 51 Bay, 1A có 93 Bay.
- Block 1J,1K,1A,1H,1D để container lạnh.

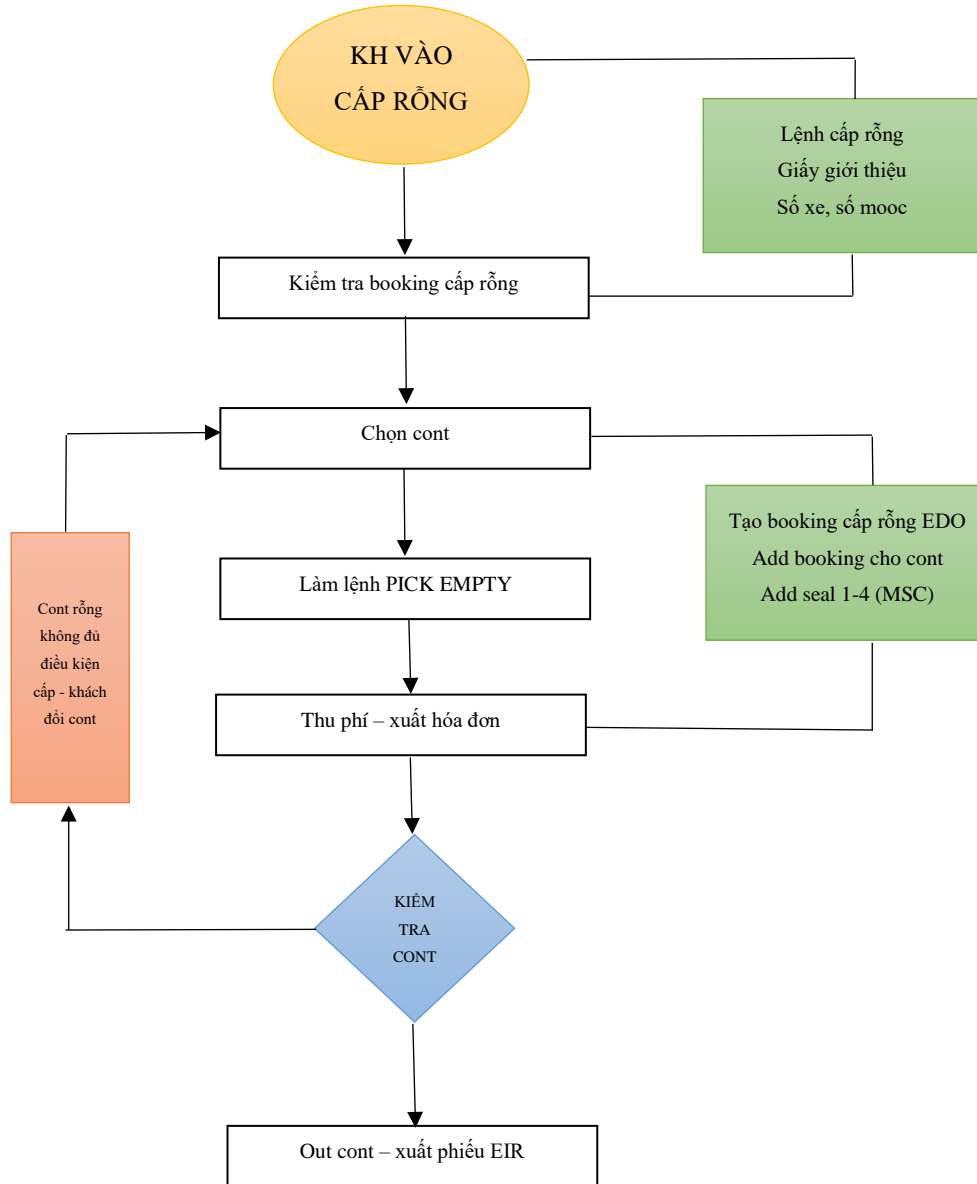
- Block 1X để container kiểm hóa.
- Block MR để container cần sửa chữa
- Bay được xem là các Bay lẻ 01,03,05,... nếu đặt container 20', đợc là Bay chẵn 02,04,06,... nếu đặt container 40'
- Chiều xe chạy giữa các block 1C và 1K, 1L và 1M, 1N và 1P, 1R và 1S, 1T và 1U, 1V và 1Y, 1W và 1X ra cầu dẫn



## 2.2. QUY TRÌNH ĐIỀU PHỐI THIẾT BỊ, PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI TRONG HOẠT ĐỘNG CẤP CONTAINER RỖNG

### 2.2.1. Quy trình cấp Container rỗng.

Quy trình tiêu chuẩn cho việc cấp container rỗng cho KH tại cảng SSIT



Hình 2. 17. Quy trình cấp rỗng tại SSIT ( nguồn : tham khảo quy trình cấp cont rỗng SSIT)

Tại phòng Thương Vụ :

1. Tài xế / chủ hàng nộp các giấy tờ sau cho phòng thương vụ :

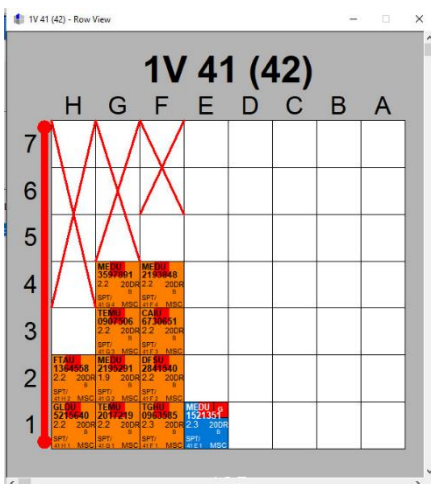
- + Lệnh cấp rỗng.
- + Giấy giới thiệu của người nhận cont (có mộc đỏ và còn hiệu lực).
- + Số xe, số mooc của phương tiện chở hàng, sổ đăng kiểm phương tiện.
- + ( nhân viên thương vụ kiểm tra, lưu lại thông tin và trả sổ lại cho tài xế).

2. KH đưa thông tin liên lạc để phòng thương vụ xuất hóa đơn.

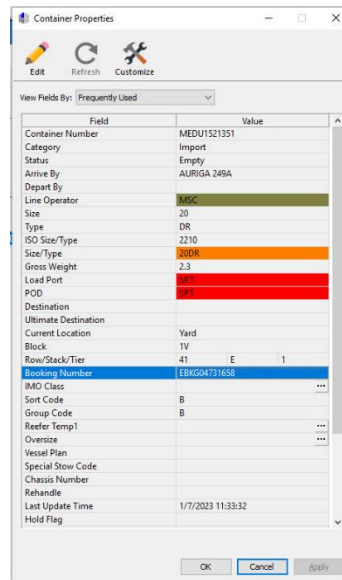
Kiểm tra booking lấy rỗng, lệnh cấp rỗng của hàng tàu, tính hiệu lực, ngày được phép giao, lượng cont được giao, loại cont ....

3. Kiểm tra danh sách cont rỗng có trên bãi đã sẵn sàng để thực hiện thao tác chọn cont. Đảm bảo cont đúng line theo booking, tránh trường hợp lấy cont của line này giao cho book của line khác.

- Nếu cont ở bãi block RTG : lấy từ tier cao nhất đến thấp nhất.
- Nếu cont ở bãi A, B, C, D, J, V, W, X, Y : lấy theo row thứ tự alphabet từ A đến L và lấy theo tier cao đến thấp, các bãi này dùng TP và SP nên bắt buộc phải lấy từ row ngoài cùng vào (row A).



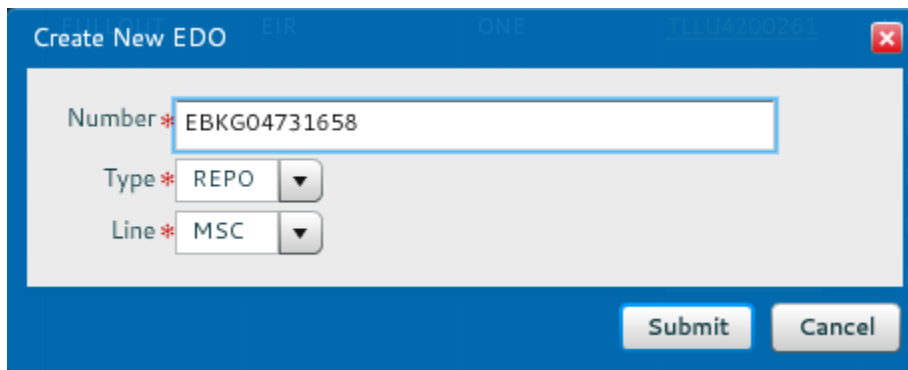
Hình 2. 18. Sơ đồ cont tại vị trí 1V42 thể hiện trên Spinnaker ( nguồn : phần mềm Spinnaker - cảng SSIT )



Hình 2. 19. Thông tin cont được chọn – Spinnaker ( nguồn : phần mềm Spinnaker)

Sau khi chọn được cont, bắt buộc phải tạo EDO/Booking lấy rỗng. Add item cho booking, chọn số lượng cont cần lấy cho booking.

- + Number (số booking)
- + Type (thường là REPO)
- + Line (Hãng tàu)



Hình 2. 20. Tạo EDO với booking cấp rỗng bằng phần mềm Mainsail

( nguồn : phần mềm Mainsail – cảng SSIT )

- + Reserve Booking cho cont rỗng.
  - + Đối với cont rỗng của MSC cần phải thêm Seal 4 (là số booking) và Seal 1 (số seal thực tế hãng tàu cấp cho KH) cho cont.
  - + Đối với trường hợp Cont trả lại phải Unreserve Booking cho cont đó và Note Damaged cho cont.
4. Thực hiện bấm lệnh giao cont rỗng PICK EMPTY trên hệ thống Mainsail, phát hành phiếu xuất nhập bãi, số BAT cho tài xế lấy cont.
  5. Kiểm tra, thu các phí liên quan và xuất hóa đơn cho KH:
    - LOLO: phí nâng hạ container.
    - Extra moves: phí phát sinh đảo chuyển cont (đối với trường hợp lấy cont chỉ định bị chồng lên bởi các cont cùng lô hoặc đối với việc đổi cont).
    - Phụ phí hàng đặc biệt: DG- hàng nguy hiểm, OOG
    - hàng quá khổ, SOC/COC... kiểm tra mail hoặc D/O và thu phụ phí liên quan.
  6. Dựa trên thông tin lấy cont, thông báo cho nhân viên giám sát bãi để bố trí nhân viên lái cầu tương ứng.

*Tại Gate booth :*

1. Tài xế chạy xe vào lane vào bãi tương ứng, nhân viên công tại booth thực hiện các nghiệp vụ sau:
  - + Kiểm tra thông tin trên lệnh: số xe, số mooc, tính hiệu lực của lệnh, đối chiếu thông tin thực tế với hệ thống.
  - + Mở hàng rào chắn cho xe vào bãi.
2. Tài xế lấy cont xong chạy xe vào lane ra tương ứng, nhân viên công tại booth thực hiện

các nghiệp vụ sau:

- Nhận lại BAT.
- Kiểm tra số cont thực tế lấy ra đúng theo lệnh và hệ thống.
- Thực hiện lệnh OUT GATE.
- Kiểm tra tình trạng container tại thời điểm đó và ghi chú Damage trên phiếu EIR cho khách hàng (nếu có).
- Thu lại lệnh lấy cont và phát hành phiếu EIR cho tài xế (2 bản, 1 bản cho tài xế, 1 bản lưu lại có kèm chữ ký và số điện thoại của tài xế).
- Mở rào chắn cho xe ra khỏi bãi, đóng lại khi xe ra khỏi lane hoàn toàn.

### **2.2.2. Quy trình đổi trả/ cấp mới Container rỗng.**

#### 1. Tài xế :

- Đưa xe ra khu vực kiểm tra container.
- Chụp hình những chỗ bị hư hỏng.
- Mang lệnh cấp rỗng và BAT lại gate booth để nhân viên xem xét và tiếp nhận đổi cont.

#### 2. Nhân viên Gate Booth :

- Tiếp nhận thông tin của khách hàng : hình ảnh cont hư hỏng, lệnh cấp cont rỗng, giấy giới thiệu, .....
- Kiểm tra danh sách cont trống trên bãi, chọn cont cấp mới cho khách hàng.

Customs Status	Block	Note	POD	Arrive By	Days On Terminal	Container Number	Over Height	Over Weight	Size/Type	Booking	Current Location	Status	Depart By
RELEASED	1V		SPT	BINHCHOU 230A	15	SEGU2791379			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1K		SPT	AURIGA 248A	19	BMOU1603581			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2T		SPT	AURIGA 248A	19	BMOU0300658			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2T		SPT	AURIGA 248A	19	BMOU0204730			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1K		SPT	AURIGA 248A	19	CAU02119195			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1K		SPT	AURIGA 248A	19	CAU02177833			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1B		SPT	AURIGA 248A	19	CAU02029944			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2T		SPT	AURIGA 248A	19	CAU02962983			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2T		SPT	AURIGA 248A	19	CAU0375147			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1R		SPT	AURIGA 248A	19	CAU01480514			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1B		SPT	AURIGA 248A	19	CAU0690820			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1V		SPT	AURIGA 248A	19	CAU0178051			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1B		SPT	AURIGA 248A	19	CAU0131481			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2T		SPT	AURIGA 248A	19	CAU0628333			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2T		SPT	AURIGA 248A	19	CAU0116368			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2F		SPT	AURIGA 248A	19	CAU0324016			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2T		SPT	AURIGA 248A	19	CRSU1320556			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1K		SPT	AURIGA 248A	19	CDU1201382			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2T		SPT	AURIGA 248A	19	CDU147459			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1K		SPT	AURIGA 248A	19	CDU0204871			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1B		SPT	AURIGA 248A	19	DFSU1475010			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1K		SPT	AURIGA 248A	19	DFSU022599			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1V		SPT	AURIGA 248A	19	DFSU024016			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1B		SPT	AURIGA 248A	19	DFSU147220			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1B		SPT	AURIGA 248A	19	FBU029668			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1L		SPT	AURIGA 248A	19	FBU0417757			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1K		SPT	AURIGA 248A	19	FBU0481577			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2T		SPT	AURIGA 248A	19	FCG0261388			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1L		SPT	AURIGA 248A	19	FCU0219884			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1K		SPT	AURIGA 248A	19	FCU0254827			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1L		SPT	AURIGA 248A	19	FCU0281925			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2F		SPT	AURIGA 248A	19	FCU0281298			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1K		SPT	AURIGA 248A	19	FCU0394244			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1L		SPT	AURIGA 248A	19	FCU0398470			2000		Yard	Empty	
RELEASED	1K		SPT	AURIGA 248A	19	FCU0419090			2000		Yard	Empty	
RELEASED	2T		SPT	AURIGA 248A	19	FCU0483653			2000		Yard	Empty	

Hình 2. 21. Danh sách cont trống trên bãi – Spinnaker

Hình 2. 22. Vị trí cont mới và thông tin cont mới đổi cho khách

- Sau khi chọn cont mới cho khách hàng, xin vị trí trả cont cũ, cancel lệnh cấp cont rỗng cũ, tạo lệnh lấy cont theo số cont mới cho khách hàng.

166606	PICKMT	CNCL	MSC	MEDU1521351	ZODR	PNY001	51D06842	00	01/07/2023 12:1	
166607	FULLOUT	EIR	ONE	TCNU6726953	40DH	NTD001	72H02339	00	01/07/2023 12:5	ONEYT
166608	FULLOUT	EIR	ONE	TCLU9530057	40DH	PNY001	50H06687	00	01/07/2023 12:5	ONEYT
166609	FULLOUT	EIR	ONE	TCLU8346410	40DH	NTD001	50H04354	00	01/07/2023 12:5	ONEYT
166610	PICKMT	PICK	MSC	MSDU2572601	ZODR	PNY001	51D06842	00	01/07/2023 13:4	

Hình 2. 23. Hủy lệnh lấy rỗng cũ, tạo lệnh lấy rỗng mới cho khách hàng.

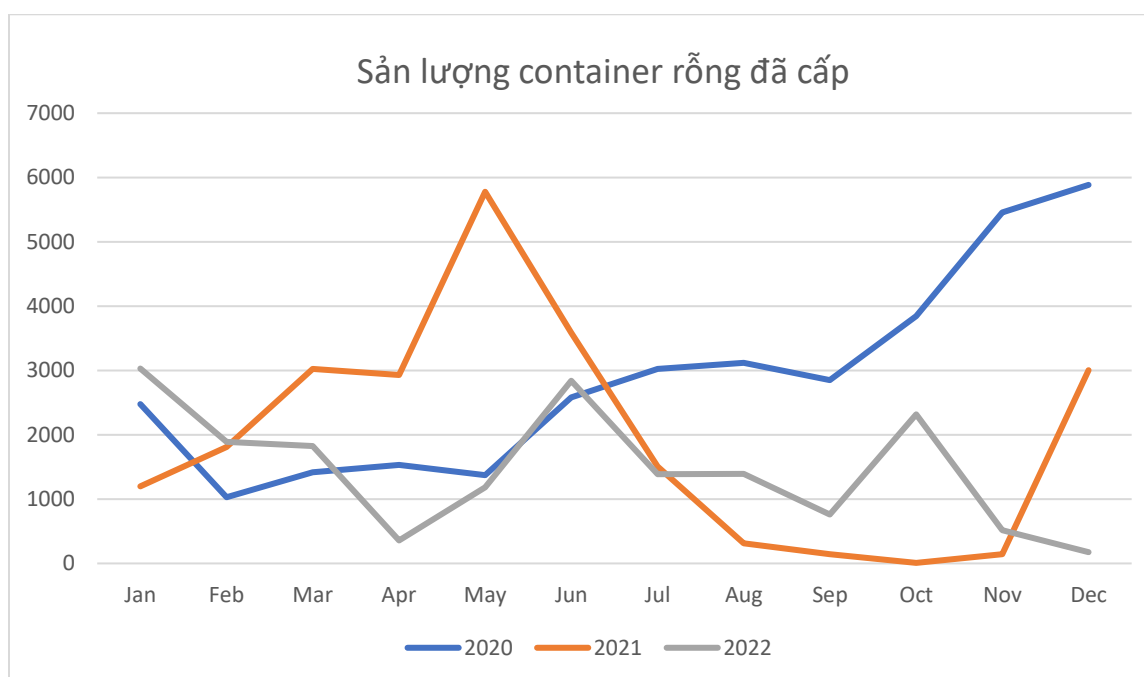
- Sau khi tài xế quay vào bãi trả cont hư hỏng và lấy cont mới, quay trở lại gate booth, tiếp tục thực hiện các nhiệm vụ sau :
  - Nhận lại BAT.
  - Kiểm tra số cont thực tế lấy ra đúng theo lệnh và hệ thống.
  - Thực hiện lệnh OUT GATE.
  - Kiểm tra tình trạng container tại thời điểm đó và ghi chú Damage trên phiếu EIR cho khách hàng (nếu có).
  - Thu lại lệnh lấy cont và phát hành phiếu EIR cho tài xế (2 bản, 1 bản cho tài xế, 1 bản lưu lại có kèm chữ ký và số điện thoại của tài xế).
  - Mở rào chắn cho xe ra khỏi bãi, đóng lại khi xe ra khỏi lane hoàn toàn.

### 2.3. SẢN LƯỢNG CONTAINER RỖNG ĐƯỢC CẤP TỪ NĂM 2020 ĐẾN 2022.

Bảng 2. Thống kê sản lượng container rỗng qua đường cổng SSIT 2020-2022 (nguồn : SV tự thống kê theo số liệu báo cáo năm 2020-2022)

	2020	2021	2022
Jan	2479	1197	3030
Feb	1029	1810	1891
Mar	1417	3024	1823
Apr	1529	2928	357
May	1370	5778	1182
Jun	2581	3587	2840

Jul	3023	1507	1387
Aug	3117	312	1392
Sep	2850	145	761
Oct	3847	8	2316
Nov	5459	142	518
Dec	5885	3004	175



Biểu đồ 1. Thống kê sản lượng container qua đường công SSIT năm 2020 – 2022

**Nhận xét :**

- Trong 6 tháng đầu năm 2021, sản lượng cont cấp rỗng có sự tăng trưởng . tuy nhiên từ tháng 7/2021, sản lượng cấp cont rỗng bắt đầu giảm mạnh do ảnh hưởng của dịch Covid 19.
- Từ tháng 12/2021 đến năm 2022, sản lượng cont cấp rỗng bắt đầu tăng trưởng trở lại,



tuy nhiên nhiều ít vẫn còn tùy thời điểm giao mùa.

## **2.4.MỘT SỐ TÌNH HUỐNG PHÁT SINH TRONG QUÁ TRÌNH CẤP CONTAINER RỖNG :**

### **2.4.1. Cont không đủ điều kiện – phí phát sinh nâng hạ.**

**Tình huống :** Ngày 15/12/2022 , DN (X) yêu cầu cảng SSIT cấp 09 container rỗng 20DR MSC theo lệnh (đã được hãng tàu duyệt). Sau khi tài xế kiểm tra tình trạng cont được cấp, sàn cont bị thấm dầu và gãy sàn nên KH yêu cầu đổi cont khác.

Sau khi xem xét tình trạng thực tế của cont, cảng chấp nhận đổi lại một cont khác cho KH (không tính phí phát sinh nâng hạ). Nhưng đối với cont được đổi, khách hàng vẫn không đồng ý và yêu cầu một cont khác cho đến khi đủ điều kiện với lý do là DN dùng xe nâng để đóng hàng điện tử, cần một cont rỗng loại A mới. Cảng đã hỗ trợ khách hàng đổi con rỗng lần 3 nhưng khách hàng vẫn không đồng ý với cont mới được đổi với lý do cont móp vách không đủ điều kiện đóng hàng và không chấp nhận chịu phí phát sinh nâng hạ. Dẫn đến đòi co tại phòng thương vụ và ảnh hưởng đến quy trình phục vụ các khách hàng khác.

→ *Việc nâng hạ cont nhiều lần dẫn đến chi phí khai thác của cảng tăng*

### **Nguyên nhân :**

Yêu cầu của khách hàng quá khắt khe. (đặc biệt đối với KH đóng hàng y tế, thực phẩm, hàng điện tử, hàng nội thất, hàng may mặc.)

Các cont bị yêu cầu đổi trả thường là cont gặp các vấn đề sau :

- Gãy ván sàn
- Lủng vách, rách vách
- Móp hoặc lủng đà (ngang, dọc, trên, dưới)
- Sàn dơ, sàn dính nhớt, dính dầu, dính đất

- Cont có mùi hôi, ẩm ướt
- Cont bị rỉ sét, cũ
- Rách ron cửa, gioăng cửa
- Bề lỗ thông gió
- Cong thanh cài cửa, chốt cửa, cont không đóng được cửa

Lệnh lấy rỗng của DN là lệnh cấp rỗng không chỉ danh, không yêu cầu cấp số cont cụ thể hay bất cứ yêu cầu đặc biệt nào về tình trạng cont.

- Đối với quy định cấp rỗng tại SSIT, SSIT là cảng biển, không phải Depot chuyên cấp rỗng. Vì vậy SSIT chỉ có thể cấp ngẫu nhiên các cont rỗng kín nước, kín sáng đủ điều kiện đóng hàng. Cảng sẽ hỗ trợ đổi cont 1 lần không tính phí đối với những cont hư hỏng nặng (gãy ván sàn, phình mốp nặng, lũng...). Đối với trường hợp cont bị rỉ sét, sàn dơ, mốp nhẹ... KH phải tự kéo về sửa chữa vì Cảng không cung cấp dịch vụ sửa chữa, vệ sinh. Nếu có nhu cầu đổi Cont quý KH phải chịu phí phát sinh nâng hạ

#### **2.4.2. Thời gian phục vụ xe kéo dài :**

**Tình huống :** Vào những ngày tàu discharge cont rỗng, nhu cầu KH tăng cao, nhưng vì thời gian phục vụ khách lấy rỗng lâu hơn các dịch vụ khác của cảng, có trường hợp khách phải chờ 2-3 tiếng mới lấy được cont.

Nhiều KH liên hệ đến hotline thương vụ và cả các bộ phận khác nhờ hỗ trợ nhưng vẫn không được giải quyết nên dẫn đến việc tài xế gây mất trật tự tại phòng thương vụ, ảnh hưởng đến quy trình phục vụ các KH khác.

Điều này không những ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ và hiệu suất làm việc của cảng mà còn ảnh hưởng đến dây chuyền sản xuất của các doanh nghiệp.

→ *Thời gian phục vụ khách hàng càng lâu, chứng tỏ hiệu suất làm việc của cảng càng thấp.*

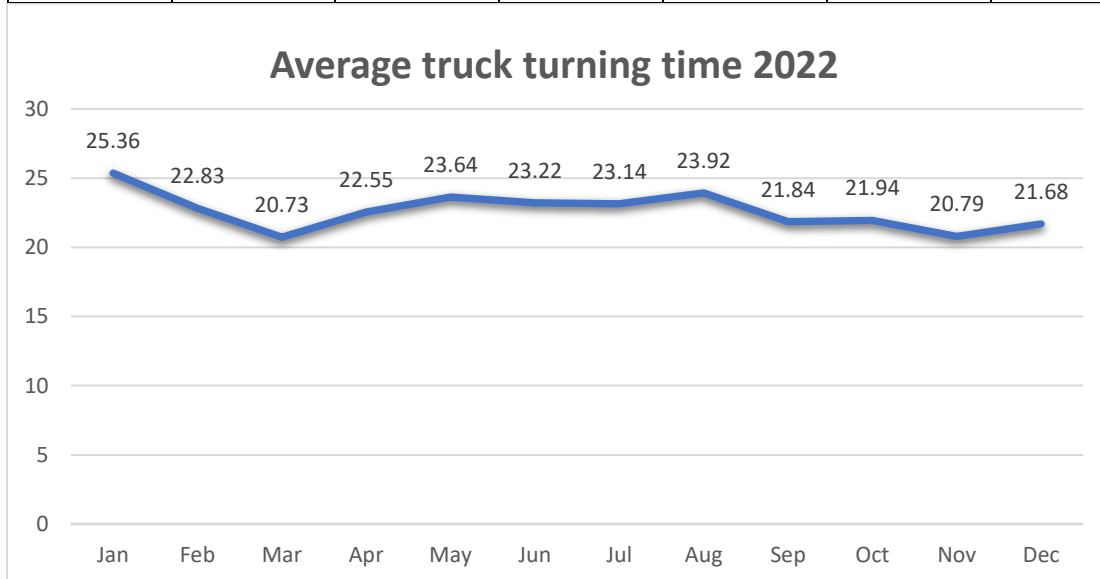
**Nguyên nhân:**

- Khách hàng đổi trả cont không đủ điều kiện, nhân viên phải hủy lệnh, đổi lệnh mới gây mất thời gian.

*Bảng 1. 3. Thời gian trong quy trình cấp rỗng*

*(nguồn : SV thống kê trong quá trình làm việc)*

<b>Thời gian trong quy trình cấp container rỗng</b>						
	<u>Bước 1 :</u> KH xuất trình lệnh lấy cont rỗng.	<u>Bước 2 :</u> KH chờ làm thủ tục.	<u>Bước 3 :</u> Đóng tiền làm thủ tục và bấm lệnh lấy cont.	<u>Bước 4 :</u> Vào bãi và đợi cẩu gắp cont lên xe.	<u>Bước 5 :</u> Thời gian tài xế kiểm tra tình trạng cont	<u>Bước 6 :</u> Trả BAT và lấy phiếu EIR tại booth
Dự kiến	2'	5' - 10'	7'	5' - 10'	3'	2'
Thực tế	2'	30' - 1h	8'	15' - 60'	10'	3'



*Biểu đồ 2. Thời gian phục vụ xe trung bình mỗi tháng trong năm 2022 (phút) (nguồn: SV thống kê theo báo cáo sau mỗi ca làm việc)*

- Về quy trình khai thác:

- + Quy trình chọn cont và làm lệnh lấy rỗng trên hệ thống còn rườm rà, nhiều bước dẫn đến thời gian xử lý thủ tục tại phòng thương vụ lâu.
- + Nhiều trường hợp KH thanh toán những lô hàng lớn bằng tiền mặt tại phòng thương vụ nên nhân viên thương vụ mất khá nhiều thời gian cho việc kiểm tra thủ tục, chi phí.

- Về vấn đề nhân lực:

- + Mỗi ca làm chỉ có 1 nhân viên tại booth và 1-2 nhân viên thương vụ => Thiếu nhân lực trầm trọng vào những ca làm có dung lượng công việc lớn.
- + Nhân viên thương vụ vừa kiểm tra thủ tục, vừa thu phí, vừa làm lệnh dẫn đến thời gian KH chờ đợi tại quầy thương vụ lớn hơn nhiều so với ở các khâu khác.
- + Nhân viên thương vụ vừa phục vụ khách lấy cont rỗng, vừa phục vụ các dịch vụ khác của cảng (cont hàng, kiểm hóa, kiểm dịch, vừa trả lời mail KH, xử lý thủ tục cấp nước, cấp dầu...)

- Lỗi ở tài xế/ khách hàng:

- + Thủ tục chưa đầy đủ, giấy tờ chứng từ không hợp lệ, sai thiếu, không đủ điều kiện theo quy định của cảng => đi ra đi vào bổ sung thủ tục mất thời gian.
- + Tài xế mới không biết quy định an toàn ở cảng, không biết vị trí làm thủ tục, chạy sai lane, chờ sai vị trí...
- + KH không tuân thủ quy định an toàn, an ninh, khiếu nại, phàn nàn gây mất trật tự làm ảnh hưởng quy trình xử lý thủ tục cho các KH khác.

- Lỗi hệ thống: Đang trong quá trình xử lý công việc thì hệ thống bị đứng, treo máy, lỗi máy in, bảo trì hệ thống, bảo trì cầu, mất điện...

- Vấn đề về việc khai thác trong bãi: chờ thiết bị làm tàu, làm hàng sà lan, làm hàng xá, đợi cầu thay người,...

**2.4.3. Vấn đề khác :**

- Kẹt xe tại cổng cảng khiến xe không lưu thông được.
- Số lượng lane ra/vào cảng còn hạn chế, dễ tắc nghẽn giao thông.
- Kẹt xe trong bãi.

## **CHƯƠNG 3 : GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG CẤP CONTAINER RỘNG TẠI CẢNG SSIT**

### **3.1. THÔNG TIN VỀ THỊ TRƯỜNG**

#### **3.1.1. Thực trạng thị trường hiện nay :**

- Năm 2021, do ảnh hưởng dịch COVID-19 làm đứt gãy chuỗi cung ứng toàn cầu, cảng biển và sân bay trên thế giới đều bị kẹt nghiêm trọng trong thời gian dài, vòng xoay tàu giảm làm cho cầu lớn hơn cung => tình trạng thiếu container rộng trầm trọng xảy ra trên toàn cầu , cước vận tải quốc tế tăng mạnh từ năm 2021 với tỉ lệ tăng từ 8 - 10 lần so với thời kỳ trước COVID-19 (2019-2020).

- Tuy nhiên, từ tháng 7/2022 cước vận tải quốc tế, đặc biệt là các tuyến đi châu Âu, châu Mỹ đã giảm nhiều so với năm 2021 và đến quý IV/2022 cước vận tải quốc tế đang có xu hướng trở về trạng thái bình thường như giai đoạn 2019-2020. Tình trạng tắc nghẽn cảng đã được cải thiện nhiều tại các cảng trên thế giới, tình trạng khan hiếm container rộng đã được giải quyết, các khách hàng có thể lựa chọn nhiều hãng vận chuyển phù hợp.

- Theo thông tin của Báo Giao thông, nhiều doanh nghiệp cảng biển đã có những điều chỉnh về biểu giá dịch vụ cảng biển bắt đầu từ năm 2023. Trong đó, mức giá lưu bãi cho các container đã có sự thay đổi.

+ Cảng Container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (TC- HICT) tại Lạch Huyện có sự tăng giá với các container 40 feet. Cụ thể với các chủ tàu, đại lý vận tải biển quốc tế, giá lưu bãi container có hàng sẽ là 1,40 USD/container 20 feet và 2 USD/container 40 và 45 feet. Với container rộng, mức giá lưu bãi tương ứng là 1 USD/container 20 feet và 1,5 USD/container 40 và 45 feet.

+ Từ ngày thứ 21 trở đi, mức giá lưu bãi cho container có hàng tăng lên 1,70 USD/cont 20 feet và 2,40 USD/cont 40 feet. Container rộng sẽ có giá lưu bãi 1,10 USD/cont 20' và 1,70 USD/cont 40'. Con số này đã tăng nhẹ so với thời điểm năm 2021, đặc biệt với container rộng để lưu bãi lâu (từ ngày 21 trở đi). Cụ thể thời điểm trước, giá lưu bãi của container rộng trong thời gian lưu bãi dài từ ngày thứ 21 trở đi là 1,08

USD/container 20 feet và 1,63 USD/container 40 feet.

- + Cảng Hải Phòng cũng tăng giá lưu bãi với các container rỗng để lâu. Theo đó, cảng này áp dụng mức biểu giá dịch vụ cảng biển mới, trong đó các container rỗng và có hàng từ ngày thứ 21 trở đi đều tăng giá. Nếu năm 2022, mức giá lưu bãi cont rỗng là 13.000 đồng/container 20 feet và 20.000 đồng/container 40 feet thì từ năm 2023, mức giá tương ứng là 14.000 đồng và 22.000 đồng. Đặc biệt từ năm 2023, cảng này quy định thêm các chủ hàng sẽ thanh toán thay chủ tàu, hãng tàu, đại lý hãng tàu tiền lưu bãi container xuất nhập khẩu thông thường. Trong đó, với các container rỗng lưu bãi từ ngày thứ 21 trở đi, mức thu là 26.000 đồng/container 20 và 40.000 đồng/container 40 feet.
- Cảng SSIT cũng đã có sự thay đổi tăng giá phí lưu bãi cont rỗng như sau :

Đơn vị tính : đồng/ngày

	NĂM 2022				NĂM 2023		
	20'	40'	45'		20'	40'	45'
1.Container khô (ngày)							
0-5	Miễn phí	Miễn phí	Miễn phí	0-5	Miễn phí	Miễn phí	Miễn phí
5-10	36.000	48.000	48.000	6 ngày trở lên	65.000	145.000	145.000
Từ 11 ngày trở lên	36.000	48.000	48.000				
2.Container lạnh (ngày)							

0-2	Miễn phí	Miễn phí	Miễn phí	0-2	Miễn phí	Miễn phí	Miễn phí
2-5	48.000	48.000	48.000	Từ ngày 3 trở lên	82.500	135.000	135.000
Từ 6 ngày trở lên	48.000	48.000	48.000				
3.Container quá khổ, quá tải; container Flat Rack, container nguy hiểm (ngày)							
0-5	Miễn phí	Miễn phí	Miễn phí	0-5	Miễn phí	Miễn phí	Miễn phí
6-10	119.000	190.000	240.000	Từ ngày 6 trở lên	210.000	305.000	390.000
Từ 11 ngày trở lên	190.000	280.000	355.000				

Bảng 1. 1Biểu giá dịch vụ lưu bãi cont rộng cảng SSIT ( nguồn : ssit.com.vn)

### 3.1.2. Dự báo tình hình thị trường thế giới 2023 :

- Theo dự báo của Bloomberg Economics, kịch bản cơ sở cho tăng trưởng kinh tế toàn cầu trong năm 2023 là 2,4%. Dự báo của IMF ở mức 2,7%, dự báo của OECD ở mức 2,2%. Tuy nhiên, với cuộc khủng hoảng năng lượng tại châu Âu, nguy cơ suy thoái kinh tế ở Mỹ và chính sách zero-covid của Trung Quốc khiến việc đạt được kỳ vọng này khá khó khăn. Trong trường hợp xấu, dự báo kinh tế thế giới có thể giảm 0,5%, nền kinh tế toàn cầu trong

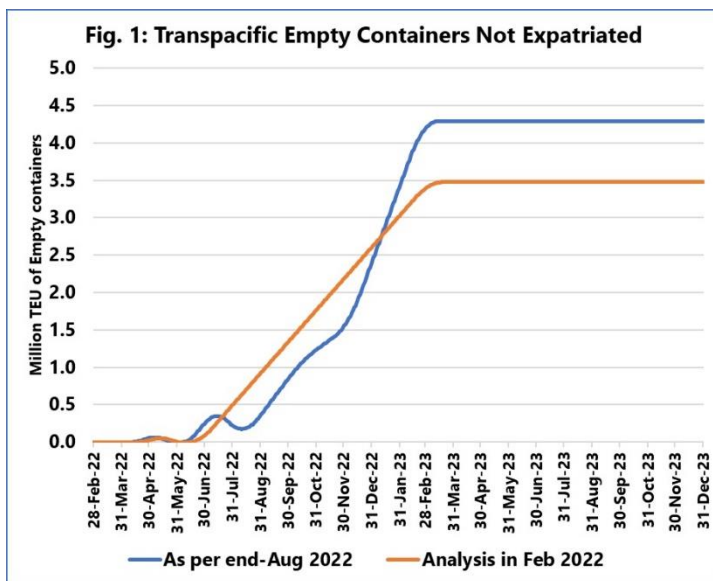


năm 2023 rơi vào suy thoái.

- Dự báo nhu cầu vận tải biển ở mức thấp trong năm 2023, với Drewry và Clarksons cùng dự báo tăng trưởng nhu cầu ở mức 1,9%. Trong khi nguồn cung về tàu, sức tải và container sẽ dồi dào khi ***các hãng sản xuất sẽ giao một lượng tàu và container mới trong năm sau.***
- Các hãng tàu sẽ tìm cách kiểm soát nguồn cung về tàu, chổ để cố gắng duy trì mức giá cước và doanh thu, lợi nhuận. Việc cắt giảm chuyên và blank sailing đang khiến tốc độ giảm của giá cước chậm lại. Dự báo trong năm 2023, giá cước sẽ giảm xuống mức gần với giá cước trước đại dịch
- Tình trạng kẹt cảng vẫn tiếp tục là một nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động vận tải biển. Số liệu của Drewry cho thấy tình trạng kẹt cảng đã cải thiện hơn trong nửa cuối năm 2022, nhưng vẫn đang ở mức cao so với giai đoạn trước dịch, và có thể kéo dài đến giữa năm 2023.

*Dự báo tình hình thị trường container rộng tại khu vực Bắc Mỹ 2023 :*

- Trước đại dịch, thời gian vận chuyển trung bình là 45 ngày, đạt đỉnh thời gian vận chuyển là 112 ngày vào tháng 2 năm 2022, sau đó đã giảm xuống còn 88 ngày, theo số liệu vào ngày 26 tháng 8 năm 2022 (*nguồn : số liệu phân tích của Sea-Intelligence*)
- Khi thời gian vận chuyển kéo dài, các container bị ràng buộc trong chuỗi cung ứng dài hơn, khiến giá cước vận chuyển ban đầu tăng vào nửa cuối năm 2020, do không đủ container rỗng để có thể chuyển đến châu Á kịp thời. Theo báo cáo, với sự thiếu hụt rất lớn các container rỗng, các chủ hàng đã phải đặt mua thêm các container mới được đóng ở châu Á và sau đó đưa vào chuỗi cung ứng. Khi thời gian vận chuyển giảm, những container bổ sung này sẽ lại được giải phóng khỏi chuỗi cung ứng và bắt đầu tích tụ, chủ yếu ở châu Âu và Mỹ.



Hình 2. 24. Dự đoán dư thừa container rỗng tại Bắc Mỹ ( nguồn : Sea-Intelligence.com, Sunday Spotlight, số 580)

- Đường màu xanh lam trong hình cho thấy dự báo hiện tại của Sea-Intelligence về lượng container rỗng dư thừa sẽ được tung ra thị trường Bắc Mỹ, chỉ tính riêng tuyến vận chuyển xuyên Thái Bình Dương và đường màu cam cho thấy dự báo của nhà phân tích đưa ra hồi tháng 2 năm 2022.
- "Nếu thời gian vận chuyển trở lại 'bình thường' vào đầu năm 2023, chúng ta sẽ chứng kiến việc giải phóng 4,3 triệu TEU container dư thừa vào Bắc Mỹ, không thể chuyển ra nước ngoài, trong các hoạt động vận tải đã được lên kế hoạch. (nguồn : số liệu phân tích của Sea-Intelligence)

### 3.1.3. Phân tích mô hình SWOT cảng SSIT :

**MA TRẬN SWOT :**

	Opportunities	Threats
	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Có thêm tuyến dịch vụ mới được đưa vào khai thác</li> <li>+ Đầu tư nước ngoài vào Việt Nam tăng, đem lại cơ hội cho công ty trong việc thu hút vốn đầu tư của các đối tác chiến lược.</li> <li>+ Thị trường Trung Quốc mở cửa trở lại.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Mức độ cạnh tranh gay gắt trong ngành và trong khu vực</li> <li>+ Đối thủ cạnh tranh hiện tại và tiềm ẩn ngày càng mạnh hơn</li> <li>+ Khủng hoảng kinh tế cũng ảnh hưởng đến lượng hàng hóa XNK</li> </ul>
Strengths	Chiến lược SO	Chiến lược ST
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Nguồn nhân lực trẻ, năng động, nhiệt huyết, nỗ lực phấn đấu.</li> <li>+ Cảng đang triển khai mở rộng thêm kho bãi.</li> <li>+ Linh hoạt, thích nghi nhanh với môi trường thay đổi, đáp ứng vượt quá mong đợi về dịch vụ của khách hàng.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Nâng cao năng suất khai thác để nâng cao tiến độ công việc.</li> <li>+Trau dồi kiến thức cho đội ngũ nhân lực, tránh lãng phí nguồn nhân lực</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Nâng cao kỹ năng cho cán bộ công nhân viên, đặc biệt là kỹ năng giao tiếp với KH.</li> <li>+ Cải thiện và nâng cao cơ sở vật chất, trang thiết bị kỹ thuật.</li> <li>+ Xây dựng kế hoạch sửa chữa và khai thác cont rỗng hợp lý.</li> </ul>
Weaknesses	Chiến lược WO	Chiến lược WT
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Có phản hồi không tốt từ khách hàng và tài xế.</li> <li>+Thiếu hụt nhân lực trong một số ca làm việc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Tuyển thêm nguồn nhân lực chất lượng cao.</li> <li>+ Nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng.</li> <li>+ Phục vụ tốt những khách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Tìm hiểu và phân tích nguyên nhân gây sự chênh lệch với đối thủ</li> <li>+ Đẩy mạnh chiến lược marketing và truyền thông</li> </ul>

	<p>hàng hiện tại, xin lời giới thiệu từ những khách hàng hiện tại.</p> <p>+ Chăm sóc khách hàng cũ và xin lời giới thiệu từ khách hàng cũ. Có chương trình khuyến mãi riêng biệt cho những khách hàng cũ quay lại sử dụng dịch vụ của cảng.</p>	<p>trên internet.</p>
--	---	-----------------------

### **3.2 GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU TRƯỜNG HỢP ĐỔI TRẢ CONTAINER RỖNG TẠI CÔNG CẢNG SSIT**

#### **3.2.1 Tên giải pháp**

“Giải pháp tối thiểu trường hợp đổi trả container rỗng không đủ điều kiện”

#### **3.2.2 Mục tiêu**

- Dựa trên Quy trình tiêu chuẩn cho việc cấp container rỗng cho KH tại công cảng (Tài liệu tham khảo số SSIT-OPS-014-000) và các nội quy về việc cấp rỗng liên quan để đưa ra các biện pháp giảm thiểu tỉ lệ đổi hoặc trả cont rỗng không đủ điều kiện đối với các khách hàng lấy rỗng tại cảng SSIT, tránh phát sinh phí nâng hạ đổi trả cont cho khách hàng, tránh sự xung đột cũng như gây mất thời gian trong quy trình làm việc tại phòng thương vụ của nhân viên công cảng cũng như khách hàng.
- Nâng cao chất lượng cont rỗng được cấp qua đường công cảng => thu hút thêm khách hàng lấy cont rỗng qua đường công, giữ uy tín của SSIT đối với hãng tàu MSC.

- Các giải pháp phải có khả năng áp dụng trong thực tiễn, tối thiểu chi phí và phù hợp với pháp luật Việt Nam.

### **3.2.3 Nội dung thực hiện**

#### *(1) Kế hoạch bãi chứa :*

- + Có kế hoạch xếp bãi trước cho cont trước khi tàu/ sà lan discharge cont rỗng xuống bãi. Những cont có thời gian chờ bãi lâu thì xếp ở khu vực phía ngoài gần công để ưu tiên cấp cho KH trước.
- + Yêu cầu bộ phận bãi kiểm tra định kì và phân loại tình trạng cont (loại A,B, Cont mới hay đã sửa chữa...)
- + Team Yard và Gate phải có kế hoạch theo được số lượng và tình trạng cont rỗng sẽ discharge và hiện đang có trên CY.
- + Team Planning thường xuyên nhắc nhở đội MR để sửa chữa đạt chất lượng yêu cầu, tránh đổi trả nhiều tốn chi phí, xảy ra tranh cãi với khách hàng

#### *(2) Đối với các cont bị damaged trả lại:*

- + Ghi chú cảnh báo cont hư hỏng trên hệ thống quản lí.
- + Nhờ những cont bị hư hỏng hoặc khách hàng trả lại vào các bãi chứa riêng.

#### *(3) Đối với khách hàng:*

- + Trước mỗi ca làm, check trước với yard planner về bãi cont có tình trạng ổn có thể cấp cho khách hàng.
- + Trước khi làm thủ tục, phổ biến quy định đối với việc cấp rỗng và đổi trả cont tại SSIT cho tài xế/ khách hàng.
- + Dán thông báo về nội quy cấp rỗng tại quầy thương vụ.
- + Dán thông báo về quy trình đổi trả cont rỗng tại gate booth.

#### *(4) Đối với hãng tàu :*

- + Thường xuyên theo dõi số lượng cont rỗng, cập nhật tình trạng cont đã sửa chữa tại cảng.
- + Đối với những khách hàng có yêu cầu cao, hãng tàu nên kiểm tra kỹ tình trạng cont rỗng tại các cảng/ICD để cấp cont phù hợp với yêu cầu của khách hàng, tránh trường hợp đổi trả nhiều lần phát sinh nhiều chi phí và tốn kém thời gian, ảnh hưởng đến hiệu suất của cảng.
- + Luôn có 1 lượng cont đã sửa chữa dự phòng trong bãi, liên tục duy trì lượng cont dự phòng này trong trường hợp nhu cầu lấy cont rỗng tăng cao.

### **3.2.4 Kết quả tính toán :**

#### *Ưu điểm :*

- Việc hợp tác với Yard team về vị trí lấy cont rỗng sẽ thuận tiện cho việc chọn cont rỗng cho KH, tránh chọn phải cont hư hỏng, giảm tỉ lệ đổi trả cont, rút ngắn thời gian phục vụ. Đồng thời tạo điều kiện cho Yard Team chủ động quản lí bãi hiệu quả.
- Thống nhất về quy định ghi chú cont hư hỏng rõ ràng, thường xuyên cập nhật giúp quản lí được các cont bị hư hỏng để có thể lên kế hoạch sửa chữa và quản lý về sau.
- Có sự phân loại yêu cầu cấp rỗng theo tình trạng cont sửa chữa ngay từ ban đầu sẽ rút ngắn thời gian cấp cont rỗng cũng như tăng sự hài lòng về chất lượng dịch vụ cho khách hàng.

#### *Nhược điểm :*

- Rất nhiều trường hợp tài xế đi lấy cont và đổi cont theo lệnh của chủ hàng nên họ không quan tâm về quy định, chỉ cần lấy được cont tốt về, có thể dẫn đến xung đột không mong muốn tại phòng thương vụ về vấn đề đổi trả cont và chi phí phát sinh nâng hạ.

- Mất nhiều thời gian để cập nhật thông tin liên tục, tàu/sà lan cập cảng liên tục không đủ thời gian để lên kế hoạch và phân loại cont rỗng.

### **3.3. GIẢI PHÁP NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ LẤY CONT RỖNG TẠI CÔNG CẢNG SSIT**

#### **3.3.1 Tên giải pháp**

“Giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ lấy cont rỗng tại công cảng SSIT”

#### **3.3.2 Mục tiêu**

- Đưa ra các biện pháp nâng cao chất lượng dịch vụ cho khách hàng lấy rỗng tại công cảng SSIT.
- Rút ngắn thời gian làm thủ tục, thời gian phục vụ xe và thời gian chờ đợi của KH đến lấy rỗng tại công cảng.
- Giảm thiểu tỉ lệ không hài lòng và sự phàn nàn của các tài xế cũng như các khách hàng làm các dịch vụ khác tại công cảng nói chung và phòng thương vụ nói riêng.
- Các giải pháp phải có khả năng áp dụng trong thực tiễn, tối thiểu chi phí và phù hợp với pháp luật Việt Nam

#### **3.3.3 Nội dung thực hiện**

*(1) Bổ sung thêm nhân lực*

- Tăng thêm 1 nhân viên làm thủ tục tại phòng thương vụ, 1 nhân viên tại Booth và 1 nhân viên Ops hỗ trợ kiểm tra tình trạng cont vào những ca có dung lượng làm việc cao.
- Thỏa thuận với nhân viên về việc tăng số ca làm việc trong một tuần.
- Xem xét việc điều chuyển nhân viên giữa các bộ phận với nhau để hỗ trợ trong việc khai thác.
- Rèn luyện kỹ năng, thao tác làm việc nhanh gọn, chuẩn xác và chuyên nghiệp khi xử lý công việc cho nhân viên.

- Thống nhất về các quy trình làm việc trong team, cập nhật quy trình trở nên đơn giản, dễ làm việc
- Nâng cao kỹ năng khi giao tiếp đối với KH.

*(2) Về vấn đề từ phía khách hàng*

- Khuyến khích các KH cung ứng hoặc làm các dịch vụ khác (kiểm hóa, kiểm dịch, rút hàng...) thông báo giờ đến qua mail trước khi làm thủ tục.
- Khuyến khích KH chuyển khoản trước khi tài xế đến phòng thương vụ đối với những lô hàng có giá trị lớn thay vì thanh toán tiền mặt.
- Lập biên bản và xử phạt đối với các KH/ tài xế không tuân thủ nội quy an toàn trong cảng hoặc có hành vi không đúng mực hoặc gây rối trong khu vực cảng.

### **3.3.4 Kết quả tính toán**

*Ưu điểm:*

- Tạo sự thoải mái cho KH trong thời gian chờ đợi làm thủ tục.
- Tài xế có thể xuống xe kiểm tra kỹ tình trạng của cont theo quy định an toàn mà không gây ùn tắc lối ra vào tại cổng cảng.
- Thuận lợi để nhân viên Ops có thể hỗ trợ xác nhận tình trạng cont.
- Tăng năng suất và rút ngắn thời gian làm thủ tục ra vào cảng.
- Thao tác làm việc nhanh đồng nghĩa thời gian xử lý công việc nhanh => tạo sự hài lòng hơn cho khách hàng
- Thái độ giao tiếp của nhân viên niềm nở, vui vẻ KH cũng hài lòng hơn.
- Làm việc qua mail trước sẽ giảm thời gian giải thích các thủ tục và quy trình cho KH.



*Nhược điểm:*

- + Phải đẩy nhanh tiến trình tuyển dụng và đào tạo người mới. Tuyển nhân sự mới đồng nghĩa với việc tốn thêm thời gian đào tạo.
- + Việc tăng thêm người và tăng ca cho nhân viên phụ thuộc vào luật lao động cũng như bộ phận nhân sự, kế toán và bản thân nhân viên.
- + Có thể dẫn đến sự lãng phí nhân lực nếu không có kế hoạch xếp ca hợp lí vào những ngày có dung lượng công việc ít.
- + Luân chuyển nhân viên giữa các bộ phận không phải lúc nào cũng có thể áp dụng vì các bộ phận khác nhau cũng có thể gặp trường hợp quá tải công việc cùng một thời điểm.
- + Nhiều tài xế/ KH có thái độ không tốt trong lúc làm thủ tục gây ảnh hưởng đến quy trình làm việc nhân viên thương vụ.
- + Thương vụ vẫn sẽ phải hỗ trợ cho những tài xế mới lần đầu vào cảng hoặc những trường hợp tài xế không để ý đến bảng hướng dẫn trên BAT.
- + Vào những ca có dung lượng công việc cao, rất khó để dành thời gian trả lời và giải đáp mail của KH. Tỷ lệ sót mail cũng có thể xảy ra.
- + Việc xác nhận đã thanh toán phụ thuộc vào giờ làm việc của kế toán và yêu cầu cần phải có xác nhận qua mail.

### **3.4 GIẢI PHÁP NÂNG CAO CƠ SỞ HẠ TẦNG , TRANG THIẾT BỊ CỦA CẢNG.**

#### **3.4.1. Tên giải pháp**

“Giải pháp nâng cao cơ sở hạ tầng, trang thiết bị cảng SSIT”

#### **3.4.2 Mục tiêu**

- Đưa ra các biện pháp nâng cao cơ sở hạ tầng trang thiết bị tại cổng cảng SSIT.
- Các giải pháp phải có khả năng áp dụng trong thực tiễn, tối thiểu chi phí và phù hợp

với pháp luật Việt Nam.

### **3.4.3 Nội dung thực hiện**

#### *(1) Về việc khai thác trong bãi*

- + Bổ sung thêm thiết bị làm hàng (thêm bãi RTG – SP – TP)
- + Bổ sung thiết bị chuyên xếp dỡ cont rỗng (1-2 empty handle)
- + Có sự phân chia công việc công bằng giữa các bộ phận khai thác với nhau. Luân phiên phục vụ KH ngoài và việc khai thác tàu, sà lan phải được đảm bảo đúng tiến trình và đạt hiệu suất tối đa.

#### *(2) Bảo trì và nâng cấp hệ thống khai thác*

- + Lên kế hoạch bảo trì, nâng cấp hệ thống vào những ca làm có dung lượng công việc ít.
- + Trình thông báo tại phòng thương vụ về việc tạm dừng trước 24h nếu có kế hoạch bảo trì.

#### *(3) Khai thác tại Gate Booth :*

- Linh hoạt lane ra/vào cảng cho khách khi có kẹt xe ở gate booth.

### **3.4.4 Kết quả tính toán**

#### *Ưu điểm:*

- + Tăng năng suất khai thác tàu, sà lan. Giảm thời gian chờ đợi của KH lấy cont rỗng cũng như lấy cont hàng.
- + Duy trì tiến độ khai thác tàu, sà lan mà không bị xe của khách hàng ngoài làm gián đoạn. - Nâng cấp và bảo trì các hệ thống phần mềm quản lý định kỳ là điều cần thiết để duy trì hoạt động khai thác của cảng.

*Nhược điểm:*

- + Chi phí đầu tư thêm thiết bị cao.
- + Thêm thiết bị xếp dỡ đồng nghĩa với việc phải có thêm nhân lực. Tốn một khoảng chi phí cải tạo cơ sở hạ tầng phòng ốc và nội thất.
- + Thời gian cải tạo cơ sở hạ tầng sẽ ảnh hưởng đến quy trình làm việc thường nhật của các bộ phận.
- + Nếu kế hoạch bảo trì không như dự kiến và trùng vào thời gian dung lượng công việc cao sẽ gây ách tắc và ảnh hưởng đến KH.

## **KẾT LUẬN**

Hoạt động cấp container rỗng cho Khách hàng tại cổng cảng không chỉ cần quan tâm đến nội bộ bộ phận Thương vụ Cổng cảng mà đây là vấn đề cấp thiết của cả doanh nghiệp và là nhiệm vụ chung của cả các bộ phận khai thác liên quan.

Vị trí Cổng Cảng là một vị trí mắt xích quan trọng trong chuỗi quy trình hoạt động của Cảng. Tất cả các hoạt động bằng đường bộ thông qua cảng biển phải luôn được kiểm soát kỹ lưỡng, chặt chẽ tại vị trí này.

Thương vụ Cổng Cảng cũng là nơi thực hiện mọi thủ tục, thu ngân, hoạt động liên quan đến giao nhận, logistics của Cảng nên khá quan trọng và cũng gặp khá nhiều vấn đề còn tồn đọng chưa hoàn thiện.

Với mục đích loại bỏ những điểm yếu và phát huy những điểm mạnh, nội dung bài khóa luận này nhằm đến việc nâng cao năng suất khai thác tại vị trí phòng thương vụ nói riêng và cảng SSIT nói chung.

Bài khóa luận trên đã phân tích những yếu tố ảnh hưởng hưởng đến quy trình cấp container rỗng cho khách hàng tại cổng cảng SSIT và từ đó có cơ sở đưa ra các giải pháp nhằm giảm thiểu và hoàn thiện quy trình trên.

Vì vậy, để hoàn thiện quy trình cấp container rỗng cho khách hàng tại cổng cảng nói riêng và các dịch vụ khách nói chung. Cần xem xét và cân nhắc kỹ lưỡng các biện pháp giảm thiểu, thay thế và cải thiện trong từng khâu, từng bộ phận và các yếu tố liên quan có thể ảnh hưởng đến quy trình khai thác và phục vụ khách hàng

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

Giáo trình : “Quản lý và khai thác cảng” – TS. Nguyễn Văn Khoảng, Ths. Mai Văn Thành

Bài giảng : “Hàng hóa vận tải” – Ths. Chu Thị Huệ, Ths. Nguyễn Thị Hồng Thu

<https://www.ssit.com.vn/>

<https://www.sea-intelligence.com/>

<https://vietnambiz.vn/cang-container-terminal-la-gi-cau-truc-he-thong-nhu-the-nao-20191101111549342.htm>.

<https://phaata.com/thi-truong-logistics/msc-ra-mat-moi-mot-dich-vu-va-nang-cap-bon-dich-vu-khac-cho-thi-truong-noi-a-vi-492.html>

<https://saigonnewport.com.vn/tin-tuc/tin-tuc-chuyen-nganh/du-bao-tinh-hinh-thi-truong-trong-nuoc-va-quoc-te-nam-2023.html>

<https://phaata.com/thi-truong-logistics/du-bao-du-thua-43-trieu-teu-container-rong-o-bac-my-vao-nam-2023-1542.html>