BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO – BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI TP HCM

KHOA: KINH TẾ VẬN TẢI

---✶✶✶---

LUẬN VĂN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

TRƯỜNG ĐẠI HỌC GTVT TP.HCM
THƯ VIỆN
KL 20200210-20

GVHD: ThS. Bùi Văn Hùng

SVTH: Phạm Xuân Hải

LỚP: KT15VT

MSSV: 1534010107

Bà rịa – Vũng Tàu , tháng 01 năm 2020

Khoa: KINH TẾ VẬN TẢI

Bộ môn: LOGISTICS VÀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

PHIẾU GIAO ĐỀ TÀI LUẬN VĂN TỐT NGHIỆP

1. **Họ và tên sinh viên/ nhóm sinh viên được giao đề tài** (sĩ số trong nhóm……):

   PHẠM XUÂN HẢI MSSV:11534010107 Lớp: KT15VT

   Ngành : KINH TẾ VẬN TẢI

   Chuyên ngành : KINH TẾ VẬN TẢI BIỂN

2. **Tên đề tài : "ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA XNK TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI "**

3. **Các dữ liệu ban đầu** :

   - Kết quả hoạt động kinh doanh của công ty năm 2017-2018
   - Cơ sở vật chất kỹ thuật của cảng
   - Sản lượng giao nhân hàng hóa XNK tại cảng theo thời gian, mặt hàng.

4. **Các yêu cầu chủ yếu** :

   - Quy trình giao nhận hàng hóa XNK tại cảng.
   - Đánh giá sản lượng giao nhận XNK tại cảng. Đánh giá những rủi ro, thuận lợi và khó khăn trong hoạt động giao nhận tại cảng.
   - Đề xuất giải pháp để nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa tại cảng

5. **Kết quả tối thiểu phải có**:

   1) Trình bày được hoạt động giao nhận hàng hóa XNK tại cảng.

   2) Đánh giá thực trạng hoạt động giao nhận hàng hóa XNK tại cảng.

   3) Đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận.

Ngày giao đề tài: 20/11/2019 Ngày nộp báo cáo: 01/01/2020

TP. HCM, ngày 01 tháng 01 năm 2020

Giảng viên hướng dẫn

(Ký và ghi rõ họ tên)

Bùi Văn Huy.

TRƯỞNG KHOA
(Ký và ghi rõ họ tên)

TRƯỜNG ĐẠI HỌC GIAO THÔNG VẬN TẢI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

PHỤ TRÁCH
KHOA KINH TẾ VẬN TẢI
TS. Nguyễn Văn Khoảng

TRƯỞNG BỘ MÔN
(Ký và ghi rõ họ tên)

BM-LVTN-03

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

PHIẾU NHẬN XÉT SINH VIÊN
CỦA ĐƠN VỊ THỰC TẬP

Họ và tên sinh viên : Phạm Xuân Hải .....

Lớp : KT15VT.....Khoa : Kinh tế.....

Trực thuộc Trường Đại Giao Thông Vận Tải - Thành Phố Hồ Chí Minh

Trong thời gian từ ngày 15..tháng 10 .. năm 2019..... .. đến ngày 15 ..... tháng 12 năm 2019.....

Tại : Công ty cổ phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải..... .....

Địa chỉ : Khu Công Nghiệp Phú mỹ 1 – Phường Phú Mỹ - Thị Xã Phú mỹ - BRVT.... .....

Sau quá trình thực tập tại đơn vị của sinh viên, chúng tôi có một số nhận xét đánh giá như sau :

1. **Về ý thức tổ chức kỷ luật :**

Trong thời gian thực tập Anh Phạm Xuân Hải thực hiện nghiêm túc Nội quy lao động và thỏa ước lao động của Công ty

2. **Về tinh thần thái độ học tập :**

Anh Phạm Xuân Hải có ý thức học tập tốt, luôn cố gắng học hỏi, trau dồi tinh độ chuyên môn

3. **Về quan hệ, lối sống :**

Anh Phạm Xuân Hải có đạo đức tốt, ứng xử phù hợp với văn hoá Công ty

4. **Các nhận xét khác :**

Anh Phạm Xuân Hải là người chịu được áp lực công việc tốt, có trách nhiệm

Đánh giá chung sau khi thực tập :

Tốt

.....

Ngày .....tháng ..... năm.....

Xác nhận của đơn vị thực tập

(Ký, đóng dấu và ghi rõ họ và tên)

M.S.D.N: 3502259121 C.T.C.P. CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI TX. PHÚ MỸ T. BÀ RỊA-VŨNG TÀU

TUQ.TỔNG GIÁM ĐỐC
TP.HÀNH CHÍNH-TỔNG HỢP

Hồ Thị Thu Trang

Khoa: Khoa kinh tế vận tải

Bộ môn: Quản trị Logistics và VTĐPT

BẢN NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN
LUẬN VĂN TỐT NGHIỆP

1. **Họ và tên sinh viên/ nhóm sinh viên được giao đề tài** (sĩ số trong nhóm……):
   (1) Phạm Xuân Hải MSSV: 1534010107 Lớp: KTTSVT
   (2) ..... MSSV: ..... Lớp: .....
   (3) ..... MSSV: ..... Lớp: .....
   Ngành : Kinh tế vận tải biển
   Chuyên ngành : Kinh tế vận tải biển
2. **Tên đề tài:** Đánh giá hoạt động giao nhận hàng hóa XNK tại Công ty CP Cảng Tổng Hợp Thị Vải
3. **Tổng quát về LVTN:**
   Số trang: 80 Số chương: 3
   Số bảng số liệu: 6 Số hình vẽ: 19
   Số tài liệu tham khảo: ..... Phần mềm tính toán: .....
   Số bản vẽ kèm theo: ..... Hình thức bản vẽ: .....
   Hiện vật (sản phẩm) kèm theo: .....
4. **Nhận xét:**
   a) Về tinh thần, thái độ làm việc của sinh viên:
   Sinh viên, chăm chỉ trong việc thực hiện LVTN
   b) Những kết quả đạt được của LVTN:
   - Bố cục, nội dung của bài LTVN đạt được yêu cầu về một bài báo cáo LVTN
   - Bài báo cáo đã đạt được những yêu cầu chủ yếu trong phiếu giao đề tài, Có liên hệ thực tế với công tác giao nhận hàng hóa tại cảng.

   c) Những hạn chế của LVTN:
   - Những giải pháp được đưa ra trong bài còn mang tính chung chung. Cần có giải pháp cụ thể hơn, tập trung hơn nữa.
5. **Đề nghị:**
   Được bảo vệ (hoặc nộp LVTN để chấm) ☑ Không được bảo vệ ☐
6. **Điểm thi (nếu có):**

TP. HCM, ngày 7 tháng 1 năm 2019

Giảng viên hướng dẫn

(Ký và ghi rõ họ tên)

Ths. Bùi Văn Hùng

BM-TN-06

Khoa: Kinh tế vận tải

Bộ môn: .....

BẢN NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN
LUẬN VĂN TỐT NGHIỆP

1. **Họ và tên sinh viên/ nhóm sinh viên được giao đề tài** (sĩ số trong nhóm……):
   (1) Phạm Xuân Hải ..... MSSV: ..... Lớp: KT15VT
   (2) ..... MSSV: ..... Lớp: .....
   (3) ..... MSSV: ..... Lớp: .....
2. **Tên đề tài:** Đánh giá hoạt động giao nhận hàng hóa XNK tại Cty CP Cảng Tổng hợp Thị Vải
3. **Nhận xét:**

   a) Những kết quả đạt được của LVTN:

   Học viên đã có bản luận thuật các lý do cần của luận văn tốt nghiệp.

   b) Những hạn chế của LVTN:

   Cấu trúc luận văn chưa hợp lý; tác giả trình cơ sở lý luận khái sơ sài. Trình bày chưa mạch lạc.
4. **Đề nghị:**
   Được bảo vệ ☒ Bổ sung thêm để bảo vệ ☐ Không được bảo vệ ☐
5. **Các câu hỏi sinh viên cần trả lời trước Hội đồng:**
   (1) .....
   (2) .....
   (3) .....
6. Điểm:

TP. HCM, ngày 10 tháng 01 năm 2020

Giảng viên phản biện

(Ký và ghi rõ họ tên)

Nguyễn Văn Hùng

LỜI CẢM ƠN

Lời đầu tiên em xin được bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến thầy cô Trường Đại Học Giao Thông Vận Tải – TP. Hồ Chí Minh đã hết lòng dạy dỗ và truyền đạt những kiến thức cũng như kinh nghiệp quý báu trong suốt quá trình ngồi trên ghế nhà trường đấy cũng là niềm vinh hạnh và hạnh phúc đối với em. Để hôm nay em có thể vận dụng những kiến thức đó vào thực tế và hoàn thành tốt bài báo cáo thực tập tốt của mình.

Qua đây cho phép em gửi lời cảm ơn đến Ban Giám Hiệu Trường Đại Học Giao Thông Vận Tải – TP. Hồ Chí Minh và quý thầy cô Khoa Kinh Tế Vận Tải Biển đã tạo điều kiện tốt nhất khi em được học ở đây. Đặc biệt, em xin chân thành cảm ơn Thầy – ThS. Bùi Văn Hùng đã hướng dẫn tận tình trong suốt quá trình hoàn thành bài báo cáo luận văn này.

Em xin chân thành gửi lời cảm ơn đến Ban Lãnh Đạo CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI cùng các anh chị Phòng Giao Nhận đã tận tình hướng dẫn em trong quá trình thực tập tại công ty và tạo điều kiện cho được tiếp xúc thực tế, tiếp cận hiện trường và nền tảng lý thuyết mà em được học tại trường.

Do thực tập không nhiều và bước đầu đi vào thực tế còn nhiều bỡ ngỡ, kiến thức còn hạn chế cùng nhiều lý do khác nên không tránh khỏi những thiếu xót. Em rất mong nhận được những đóng góp, ý kiến của quý Thầy cô và các anh chị trong công ty để em hoàn chỉnh kiến thức của mình.

Cuối cùng, em xin chúc sức khỏe và thành công đến Quý Thầy Cô và Ban Lãnh Đạo cũng như toàn thể các anh chị trong Công Ty Cổ Phần Cảng Tổng Hợp Thị Vải.

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU 1
1. Lý do chọn đề tài 1
2. Mục tiêu nghiên cứu: 1
3. Phạm vi nghiên cứu: 2
4. Phương pháp nghiên cứu: 2
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CẢNG BIỂN 3
1.1. Cơ sở pháp lý, nguyên tắc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu. 3
1.1.1. Cơ sở pháp lý. 3
1.1.2. Nguyên tắc. 3
1.2. Nhiệm vụ của các cơ quan tham gia giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu 4
1.2.1. Nhiệm vụ của cảng. 4
1.2.2. Nhiệm vụ của các chủ hàng xuất nhập khẩu 4
1.2.3. Nhiệm vụ của hải quan 5
2.1. Trình tự giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển. 5
2.1.1.Đối với hàng xuất khẩu: 5
2.1.2. Đối với hàng nhập khẩu 7
CHƯƠNG 2: ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI 10
2.1. Giới thiệu tổng quan Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải 10
2.1.1.Lịch sử hình thành và phát triển của Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải 11
2.1.2.Chức năng kinh doanh của công ty 12
2.1.3. Cơ cấu tổ chức của công ty 13
2.1.3.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức của công ty 13
2.1.3.2. Chức năng, nhiệm vụ của các phòng ban 13
2.1.4. Tình hình lao động của công ty năm 2018 18
2.1.5. Cơ sở vật chất kỹ thuật của công ty 19
2.2. Đánh giá chung kết quả kinh doanh của công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải năm 2018 20
2.3. Tổng quan về mặt hàng xá tại Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải 22
3.2.Các loại hàng xá thông dụng 22
2.4.Quy trình giao nhận hàng hóaxuất nhập khẩu tại công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải 23

2.4.1. Chuẩn bị kế hoạch. 23
2.4.2. Giao nhận hàng bao, thiết bị, bách hóa, sắt thép. 24
2.4.2.1. Hàng nhập, giao thẳng phương tiện ô tô, sà lan, ghe. 24
2.4.2.2. Hàng xuất, xuất thẳng cho phương tiện ô tô, ghe, sà lan. 25
2.4.2.2.1. Hàng xuất thẳng từ các phương tiện xuống tàu: 25
2.4.2.2.2. Hàng xuất tạm nhập kho cảng / xuất xuống tàu : 26
2.4.3.Giao nhận hàng rời, hàng bách hóa. 27
2.4.3.1. Giao nhận hàng hóa nhập khẩu. 27
2.4.3.2. Giao nhận hàng hóa xuất khẩu. 28
2.5. Quy trình giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu thực tế tại công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải. 29
2.5.1. Quy trình quản lý trạm cân 29
2.5.2. Quy trình quản lý tại kho bãi 33
2.5.2.1. Hàng không qua cân 33
2.5.2.2. Hàng qua cân 36
2.5.3. Quy trình quản lý tại cầu cảng 37
2.5.3.1. Các bước đối với hàng nhập 37
2.5.3.2. Các bước đối với hàng xuất 40
2.5.4. Quy trình quản lý Cân treo 42
2.5.5. Tổng hợp số liệu báo cáo, lưu hồ sơ 43
2.6. Các bước trực tiếp giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu 43
2.6.1. Sơ đồ các bước giao nhận hàng xuất khẩu 43
2.6.1.1. Diễn giải các bước giao nhận hàng xuất 43
2.6.1.2. Thực tế giao nhận hàng xuất. 45
2.6.2. Sơ đồ các bước giao nhận hàng nhập khẩu 46
2.6.2.1. Diễn giải các bước giao nhận hàng nhập 46
2.6.2.2. Thực tế giao nhận hàng nhập 47
2.7. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng hóa xuất, nhập khẩu tại cảng. 50
2.7.1. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng xuất 50
2.7.1.1. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng xuất theo thời gian 50
2.7.1.2. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng xuất theo mặt hàng 52
2.7.2. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng nhập 53
2.7.2.1. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng nhập theo thời gian 53
2.7.2.2. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng nhập theo mặt hàng 54

2.8. Các chứng từ chủ yếu liên quan đến giao nhận hàng xá xuất, nhập khẩu tại cảng. 55
2.8.1. Phiếu kiểm soát tải trọng.(CTV-QT24-BM09) 55
2.8.2. Kế hoạch giao nhận, lệnh giao hàng.(CTV-QT18-BM03) 55
2.8.3. Giấy kiểm nhận hàng hóa với tàu -Tally sheet.(CTV-QT23-BM01) 56
2.8.4. Phiếu xuất, nhập kho, bãi.(CTV-QT23-BM 06, 07) 56
2.8.5. Phiếu giao nhận hàng hóa.(CTV-QT-BM04) 56
2.8.6. Phiếu cân hàng.(CTV-QT-BM12) 57
8.7. Biên bản xác nhận hư hỏng, đổ vỡ.(CTV-QT-BM05) 57
2.8.8. Biên bản quyết toán nhập, xuất hàng với tàu.(CTV-QT-BM02, 03) 58
2.9. Những rủi ro thường xảy ra trong quá trình giao nhận và bảo quản hàng hóa. 58
2.9.1. Rủi ro, sơ suất của nhân viên giao nhận. 58
2.9.2. Rủi ro, sơ suất của nhân viên kho, bãi 59
2.9.3. Những rủi ro thường xảy ra trong quá trình giao nhận và bảo quản hàng hóa tại kho, bãi. 59
2.9.4. Rủi ro do sự bất cẩn của công nhân bốc xếp. 59
2.10. Đánh giá thuận lợi và khó khăn trong công tác giao nhận hàng hóa và định hướng phát triển của công ty 60
2.10.1. Thuận lợi 60
2.10.2. Khó khăn 60
2.10.3. Định hướng phát triển trong thời gian tới 62
CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP NHẰM NÂNG CAO HIỆU QUẢHOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI 63
3.1. Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận xuất nhập khẩu. 63
3.1.1.Kiểm tra chứng từ giao nhận. 63
3.1.2. Tăng cường giám sát các hoạt động trước khi giao nhận. 63
3.1.3. Nguồn nhân lực. 63
3.1.4.Cơ sở vật chất, công nghệ 64
3.1.5. Chất lượng dịch vụ 64
3.1.6. Công tác kiểm đếm chống hao hụt 64
3.1.7. Công tác an toàn, vệ sinh lao động 65
KẾT LUẬN 66

DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1: Hình ảnh giới thiệu công ty CP Cảng Tổng hợp Thị Vải.....18
Hình 1.2. Sơ đồ cơ cấu tổ chức công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải.....22
Hình 2.1: Sơ đồ giao nhận hàng nhập khẩu.....32
Hình 2.2: Sơ đồ quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu.....33
Hình 2.3: Sơ đồ quy trình quản lý giao nhận hàng xá.....35
Hình 2.4: Kế hoạch giao nhận hàng.....35
Hình 2.5: Hình ảnh phần mềm cân xe tại trạm cân.....36
Hình 2.6: Phiếu giao nhận hàng hóa đầu cần.....37
Hình 2.7: Phiếu Cân hàng.....38
Hình 2.8: Phiếu nhập kho, bãi.....39
Hình 2.9: Phiếu xuất kho, bãi.....40
Hình 2.10: Quy trình xếp dỡ hàng sắt thép.....41
Hình 2.11: Phiếu kiểm soát tải trọng.....42
Hình 2.12: Cẩu tàu và cẩu bờ.....43
Hình 2.13: Biên bản xác nhận hàng hóa hư hỏng.....44
Hình 2.14: Giấy kiểm đếm nhận hàng với tàu.....45
Hình 2.15: Biên bản quyết toán giao hàng với tàu.....46
Hình 2.16: Sơ đồ quy trình giao nhận hàng xuất.....47
Hình 2.17. Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nhập khẩu.....48

DANH CÁC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1. Số lượng và cơ cấu lao động của công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018.....25

Bảng 2.2. Đánh giá chung kết quả kinh doanh của công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018.....27

Bảng 2.3. Đánh giá tình hình thực hiện chỉ tiêu sản lượng theo thời gian.....50

Bảng 2.4. Tình hình sản lượng giao nhận hàng xuất theo mặt hàng Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018.....52

Bảng 2.5: Đánh giá tình hình thực hiện chỉ tiêu sản lượng hàng nhập theo thời gian.....53

Bảng 2.6. Tình hình sản lượng giao nhận hàng nhập theo mặt hàng Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018.....54

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Đối với thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng, dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu là một lĩnh vực còn khá mới mẻ đối với nhiều doanh nghiệp nhưng đã có một số lượng tương đối các doanh nghiệp tham gia vào thị trường này trong những năm gần đây. Từ chỗ chỉ có vài chục doanh nghiệp trong những năm đầu thì giờ con số này đã tăng lên hàng trăm, từ chỗ có một vài doanh nghiệp nhà nước độc quyền được phép hoạt động trong lĩnh vực này thì hiện nay nó bao gồm tất cả các thành phần kinh tế tham gia, trong đó có cả sự tham gia của các doanh nghiệp nước ngoài. Vì thế mà mức độ cạnh tranh giữa các doanh nghiệp vững mạnh hơn. Do vậy, nâng cao năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu là một việc làm cấp thiết đối với các doanh nghiệp hiện nay.

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI là một công ty hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ giao nhận hàng hóa, kho bãi nên việc cạnh tranh với các doanh nghiệp trong ngành này là điều không thể tránh khỏi. Qua đó thì việc hoàn thiện quản lý giao nhận hàng xá là rất quan trọng đối với một công ty vận tải trong việc tạo ra mối quan hệ giữa người thuê vận chuyển và người vận chuyển, bên cạnh đó quá trình giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu do nhiều ngành, nhiều cơ quan tham gia. Việc giao thương hàng hóa tăng trưởng nhanh chóng kéo theo sự tăng trưởng của một số ngành dịch vụ có liên quan. Trong đó có dịch vụ xếp dỡ và đóng gói hàng bao bì, hàng xá tại cảng nhằm giúp các chủ hàng có thể tiết kiệm dược khoảng kinh phí lớn khi phải tự trang bị máy móc công nghệ cho khâu này nhằm mang lại hiệu quả kinh tế cao hơn.

Với những lí do trên, em đã chọn đề tài: **"Đánh giá hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu tại Công ty Cổ Phần Tổng Hợp ThịVải"**dẫn đến nhiều hệ lụy cho các bước tiếp theo của quy trình, nên tác giả thấy cần phải giải pháp hoàn thiện, khắc phục lại để quy trình giao nhận của công ty được tốt hơn, sớm hội nhập với thị trường giao nhận để tự tin cạnh tranh với các doanh nghiệp trong thời gian tới.

2. Mục tiêu nghiên cứu:

- Củng cố lại kiến thức lý thuyết đã học tại trường.
- Phân tích thực trạng và đánh giá hoạt động giao nhận hàng hóa tại Cảng Tổng hợp Thị Vải

3. Phạm vi nghiên cứu:

Xuất nhập khẩu là hoạt động phức tạp và rộng lớn nhưng do thời gian và trình độ của bản thân còn hạn chế nên đề tài này tác giả chỉ tập trung vào đánh giá quy trình giao nhận hàng xuất nhập khẩu hàng lẻ bằng đường biển CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI từ năm 2014 – 2019. Đề tài đứng trên góc độ là công ty cung cấp dịch vụ giao nhận (không phải là chủ thể mua bán trên hoạt động ngoại thương).

4. Phương pháp nghiên cứu:

Trong bài báo cáo này, em dựa trên kiến thức lý thuyết và quan sát thực tế để trình bày và phân tích về quy trình quản lý giao nhận của Công ty Cổ Phần Tổng Hợp Thị Vải. Từ đó em đưa ra những giải pháp và hoàn thiện quy trình quản lý giao nhận hàng xáđể tránh những rủi ro mà công ty có thể gặp phải, đồng thời làm cơ sở để đưa ra các giải pháp nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận tại công ty.

Với mục tiêu nghiên cứu và phương pháp nghiên cứu nêu trên, đề tài được kết cấu thành 3 chương:

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CẢNG BIỂN

CHƯƠNG 2: ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP NHẰM NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

CHƯƠNG 1:

CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CẢNG BIỂN

1.1. Cơ sở pháp lý, nguyên tắc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu.

1.1.1. Cơ sở pháp lý.

Việc giao nhận hàng hoá XNK phải dựa trên cơ sở pháp lý như các công ước quốc tế, luật Việt Nam,...Ví dụ như:

- Công ước quốc tế thống nhất một số qui tắc về vận đơn đường biển, ký tại Brussel ngày 25-8-1924 (nghị định thư sửa đổi công ước năm 1968 gọi là Visby 1968).
- Công ước của Liên hiệp quốc về vận chuyển bằng đường biển, 1978.
- Luật hàng hải Việt Nam, 2015
- Thể lệ bốc dỡ và giao nhận hàng hoá tại cảng biển Việt Nam.
- Luật thương mại Việt Nam ,2005
- Công ước quốc tế về hợp đồng mua bán hàng hoá tại Cảng biển Việt Nam.
- Các loại hợp đồng và L/C đảm bảo quyền lợi cho chủ tàu hàng XNK

1.1.2. Nguyên tắc.

- Việc bốc dỡ, giao nhận, bảo quản hàng hoá tại cảng được thực hiện trên cơ sở hợp đồng (cảng - chủ hàng, hoặc người vận chuyển -người uỷ thác).

- Đối với hàng hóa không qua cảng (không lưu kho tại kho bãi của cảng) thì có thể do các chủ hàng giao nhận trực tiếp với người vận chuyển .

- Trong trường hợp hàng hoá phải lưu kho bãi cuả cảng thì chủ hàng phải giao nhận trực tiếp với người vận tải đồng thời giao nhận với cảng khối lượng hàng hoá lưu kho bãi cuả cảng.

- Việc xếp dỡ hàng hoá trong phạm vi cảng là do cảng tổ chức thực hiện. trường hợp chủ hàng muốn đưa phương tiện vào xếp dỡ thì phải thoả thận với cảng và phải trả các lệ phí, chi phí liên quan cho cảng.

- Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hoá bên trong nếu bao, kiện hoặc dấu xi còn nguyên vẹn.

- Cảng không chịu trách nhiệm khi hàng đã ra khỏi kho bãi của cảng.

- Khi nhận hàng tại cảng thì chủ hàng xuất trình những chứng từ hợp lệ, phải thanh toán các khoản nợ liên quan, phải nhận hàng liên tục.

- Việc giao nhận có thể do cảng làm theo sự uỷ thác hoặc chủ hàng trực tiếp làm.

- Hàng hoá thông qua cảng phải có ký mã hiệu đầy đủ theo qui định hiện hành.

1.2. Nhiệm vụ của các cơ quan tham gia giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu

1.2.1. Nhiệm vụ của cảng.

- Ký kết hợp đồng xếp dỡ, giao nhận, bảo quản, lưu kho hàng hoá với chủ hàng

- Giao hàng xuất khẩu cho phương tiện vận tải và nhận hàng nhập khẩu từ phương tiện vận tải nếu được uỷ thác.

- Kết toán giao nhận hàng hoá và lập các chứng từ cần thiết khác để bảo vệ quyền lợi của các chủ hàng.

- Giao hàng nhập khẩu cho chủ hàng trong nước theo sự uỷ thác của chủ hàng xuất nhập khẩu.

- Tiến hàng xếp dỡ, vận chuyển, bảo quản, lưu kho trong khu vực cảng.

- Chịu trách nhiệm về những tổn thất hàng hoá do mình gây nên trong quá trình giao nhận, vận chuyển, xếp dỡ, bảo quản, lưu kho.

- Hàng hoá lưu kho bãi của cảng bị hư hỏng, tổn thất thì cảng phải bồi thường nếu có biên bản hợp lệ và nếu cảng không chứng minh được là cảng có lỗi.

Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hoá trong các trường hợp sau:

+ Không chịu trách nhiệm vềhàng hoá khi hàng đã ra khỏi kho, bãi của cảng

+ Không chịu trách nhiệm hàng hoá bên trong nếu bao kiện, dấu xi còn nguyên vẹn.

+ Không chịu trách nhiệm về hư hỏng do ký mã hiệu hàng hoá sai hoặc không rõ (dẫn đến nhầm lẫn, mất mát).

1.2.2. Nhiệm vụ của các chủ hàng xuất nhập khẩu

- Ký kết hợp đồng uỷ thác giao nhận với cảng trong trường hợp hàng qua cảng (hàng có lưu kho bãi của cảng)

- Tiến hành giao nhận hàng hoá trực tiếp với người vận tải trong trường hợp hàng hoá không qua cảng (không lưu kho bãi của cảng) hoặc tiến hành giao nhận hàng hoá

xuất nhập khẩu với cảng và người vận tải trong trường hợp hàng qua cảng (hàng có lưu kho bãi của cảng)

- Ký kết hợp đồng bốc xếp, vận chuyển, bảo quản, lưu kho hàng hoá với cảng.

- Cung cấp cho cảng những thông tin cần thiết cho cảng để cảng giao nhận hàng hoá.

1.2.3. Nhiệm vụ của hải quan

- Tiến hành thủ tục hải quan, thực hiện việc kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan đối với tàu biển và hàng hoá xuất nhập khẩu.

- Đảm bảo thực hiện các quy định của nhà nước về nhập khẩu, về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu.

- Tiến hành các biện pháp phát hiện, ngăn chặn, điều tra và xử lý hành vi buôn lậu, gian lận thương mại hoặc vận chuyển trái phép hàng hoá, ngoại hối, tiền việt nam qua cửa khẩu.

Ngoài ra quá trình giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu còn nhiều cơ quan tham gia với chức năng và nhiệm vụ khác nhau.

2.1. Trình tự giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển.

2.1.1.Đối với hàng xuất khẩu:

**Hàng không phải lưu kho bãi của cảng*

+ Đưa hàng đến cảng; do các chủ hàng hoặc người giao nhận tiến hành.

+ Làm các thủ tục xuất khẩu, giao hàng cho tàu:

+ Đăng ký với cảng về máng, địa điểm, cầu tàu xếp dỡ.

+ Tổ chức vận chuyển, xếp dỡ hàng lên tàu.

+ Liên hệ với thuyền trưởng để lấy sơ đồ xếp hàng.

+ Tiến hành xếp hàng lên tàu do công nhân cảng tiến hành, nhân viên giao nhận phải theo dõi quá trình xếp dỡ để giải quyết các vấn đề xảy ra và ghi vào tally sheet tàu (phiếu kiểm kiện).

+ Lập biên lai thuyền phó trong đó ghi số lượng, tình trạng của hàng hoá xếp lên tàu (do đại phó của tàu lập) làm cơ sở để cấp vận đơn.

+ Người vận chuyển cấp vận đơn.

+ Lập bộ chứng từ thanh toán theo hợp đồng hoặc L/C qui định.

+ Thông báo cho người mua biết việc giao hàng.

+ Tính toán thưởng phạt xếp dỡ hàng (nếu có)

** Đối với hàng hoá phải lưu kho bãi của cảng*

Việc giao hàng gồm hai bước lớn: Chủ hàng giao hàng xuất khẩu cho cảng, sau đó cảng tiến hành giao hàng cho tàu.

Bước 1: Giao hàng xuất khẩu cho cảng bao gồm các bước công việc sau đây:

+ Chủ hàng ký hợp đồng lưu kho bảo quản hàng hoá với cảng.

+ Trước khi giao hàng cho cảng, phải giao cho cảng các giấy tờ:

- Danh mục hàng hoá xuất khẩu (cargo list)
- Giấy phép xuất khẩu (nếu cần)
- Thông báo xếp hàng của hãng tàu cấp nếu cần.
- Chỉ thị xếp hàng

+ Giao hàng vào kho bãi của cảng:

Bước 2: Cảng giao cho tàu

+ Trước khi giao hàng cho tàu, chủ hàng phải:

- Làm các thủ tục liên quan đến xuất khẩu như: hải quan, kiểm dịch…
- Báo cho cảng ngày giờ dự kiến tàu đến (ETA), chấp nhận NOR
- Giao cho cảng sơ đồ xếp hàng.

+ Cảng tổ chức xếp và giao hàng cho tàu:

-Tổ chức vận chuyển hàng từ kho ra cảng, lấy lệnh xếp hàng, ấn định số máng xếp hàng, bố trí xe, công nhân.

-Tiến hành bốc hàng và giao hàng cho tàu.(hàng sẽ được giao cho tàu dưới sự giám sát của đại diện hải quan)

Khi giao nhận xong một lô hàng, cảng phải lấy biên lai thuyền phó (Mate's receipt) để trên cơ sở đó lập vận đơn (B/L).

- Tính toán thưởng phạt xếp dỡ (nếu có)
- Chủ hàng lập bộ chứng từ thanh toán
- Thông báo cho người mua về việc giao hàng.

-Thanh toán các chi phí cần thiết cho cảng như: chi phí bốc xếp, vận chuyển, giao nhận, lưu kho…

2.1.2. Đối với hàng nhập khẩu

** Hàng hoá không phải lưu kho bãi của cảng.*

Trong trường hợp này, chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác đứng ra giao nhận trực tiếp với tàu.

+ Để tiến hành xếp dỡ hàng, 24 giờ trước khi tàu đến vị trí hoa tiêu, chủ hàng phải trao cho cảng một số chứng từ:

- Bản lược khai hàng hoá
- Sơ đồ xếp hàng
- Chi tiết hầm hàng
- Hàng quá khổ, quá nặng (nếu có)

+ Chủ hàng xuất trình vận đơn gốc cho đại diện của hãng tàu và nhận lệnh giao hàng (Delivery Order)

+ Chủ hàng trực tiếp nhận hàng từ tàu và lập các chứng từ cần thiết trong quá trình nhận hàng như:

-Biên bản giám định hầm tàu (lập trước khi dỡ hàng) nhằm qui trách nhiệm cho tàu về những tổn thất xảy ra sau này.

-Biên bản hàng bị hư hỏng, tổn thất (COR).

-Thư dự kháng (LOR) đối với hàng tổn thất không rõ rệt.

-Biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC).

-Biên bản giám định

-Giấy chứng nhận hàng thiếu (do đại lý lập…)

Khi dỡ hàng ra khỏi tàu, chủ hàng có thể đưa về kho riêng để mời hải quan kiểm hoá. nếu hàng không có niêm phong kẹp chì thì mời hải quan áp tải về kho.

+ Làm thủ tục hải quan

+ Vận chuyển về kho hoặc về nơi phân phối hàng hoá

**Đối với hàng lưu kho bãi tại cảng.*

Bước 1. Cảng nhận hàng từ tàu:

+ Dỡ hàng và nhận hàng từ tàu (do cảng làm)

+ Lập các giấy tờ cần thiết trong quá trình giao nhận (nhân viên giao nhận phải cùng lập)

+ Đưa hàng về kho bãi của cảng.

Bước 2. Cảng giao hàng cho các chủ hàng.:

+ Khi nhận được thông báo tàu đến. chủ hàng phải mang vận đơn gốc, giấy giới thiệu cơ quan đến hãng tàu để nhận lệnh giao hàng (D/O – delivery order).

+ Chủ hàng đóng phí lưu kho, phí xếp dỡ hàng và lấy biên lai.

+ Chủ hàng mang bản D/O đế cảng để ký xác nhận D/O và tìm vị trí hàng .

+ Làm thủ tục hải quan qua các bước sau:

- Xuất trình các giấy tờ:

- ☞ Tờ khai hàng nhập khẩu
- ☞ giấy phép nhập khẩu
- ☞ Bản kê chi tiết
- ☞ Lệnh giao hàng của người vận tải
- ☞ hợp đồng mua bán ngoại thương
- ☞ một bản chính và một bản sao vận đơn
- ☞ Giấy chứng nhận xuất xứ
- ☞ Giấy chứng phẩm chất hoặc kiểm dịch nếu có

☞ Hoá đơn thương mại….

- Hải quan kiểm tra chứng từ
- Kiểm tra hàng hoá
- Tính và thông báo thuế
- Chủ hàng ký nhận vào giấy thông báo thuế (có thể nộp thuế trong vòng 30 ngày) và xin chứng nhận hoàn thành thủ tục hải quan.

+ Sau khi hải quan xác nhận "hoàn thành thủ tục hải quan " chủ hàng có thể mang hàng ra khỏi cảng và chở về kho riêng của mình.

CHƯƠNG 2:

ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

2.1. Giới thiệu tổng quan Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải.



Hình 1.2: Hình ảnh giới thiệu công ty CP Cảng Tổng hợp Thị Vải

Tên công ty: Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải

Tên giao dịch: THI VAI GENERAL PORT

Giấy phép kinh doanh: 3502259121 - ngày cấp: 21/07/2014

Ngày hoạt động: 16/07/2014

Điện thoại: (+84) 254 3898773

Fax: (+84) 2543898774

Email: Commercial@thivaiport.com.vn

Địa chỉ: Khu Công nghiệp Phú Mỹ 1, Phường Phú Mỹ, Thị xã Phú Mỹ, Bà Rịa, Vũng Tàu

Công Ty Cổ Phần Tổng Hợp Thị Vải được thành lập ngày 21 tháng 07 năm 2014, 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 nghiệp 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.

***Vị trí địa lý:**

Cảng Tổng hợp Thị Vải nằm bên bờ trái sông Thị Vải, cách quốc lộ 51 3km, cách Thành Phố Hồ Chí Minh 70km và 45km đến thành phố Vũng Tàu. Giao thông bộ và đường thủy thuận tiện kết nối với các cụm công nghiệp tại BRVT, Đồng Nai, Bình Dương và TP. Hồ Chí Minh qua quốc lộ 51, cao tóc TPHCM – Long Thành – Dầu Giây; kết nối với các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long, Đồng Nai, Bình Dương qua hệ thống giao thông thủy thuận lợi.

2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển của Công ty Cổ phần 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, trong cụm cảng có tiềm năng, vị trí thuận lợi, 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.

Với vị trí cảng biển như Bà Rịa-Vũng Tàu, cần những tiền đề để tiến tới một mô hình cảng biển ưu việt đang là xu hướng cấp thiết để tiến tới trung tâm cảng biển logistics của Việt Nam và khu vực. Là một trong 6 nhóm cảng biển trong hệ thống cảng biển Việt Nam, nhóm cảng biển số 5 có vai trò quan trọng hàng đầu, đảm nhận thông qua khối lượng hàng hóa chiếm xấp xỉ 50% tổng khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển cả nước, chiếm trên 60% tổng lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển toàn Việt Nam.

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 bến là 600m. Các công trình phụ trợ kèm theo gồm văn phòng điều hành, nhà kho, thiết bị (2 giàn cẩu đa chức năng 44.6 tấn), xưởng bảo dưỡng, trạm nhiên liệu, mặt sân bãi, cổng kiểm tra.

-Bắt đầu tiến hàng 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.

Với Tổng diện tích 22 ha, bãi chứa hàng 120.000 m 2 , diện tích kho 4.000 m2 độ sâu trước bến đạt 14,5 mét, trọng tải tiếp nhận tàu 70.000 DWT, trong thời gian hoạt động tuy ngắn nhưng Cảng tổng hợp Thị Vải đã tiếp nhận nhiều đợt tàu lớn, đáp ứng nhu cầu, tiến độ bốc xếp hàng rời cũng như hàng tổng hợp. Ngoài ra Cảng đã tiến hành mua sắm, góp vốn thêm các trang thiết bị để phục vụ hoạt động kinh doanh như: Cần cẩu Gottwalt 100 tấn, Hai băng tải làm hàng tàu hơn 7.000 DWT, Xe nâng, Cạp, Phễu…

2.1.2. Chức năng kinh doanh của công ty

+ Xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa gồm các mặt hành chính sau:

-Hàng nông sản nguyên liệu thực phẩm chăn nuôi.

- 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 hàng 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 các dịch vụ vận chuyển, hạ thủy các cấu kiện sau khi chế tạo.

- Cung cấp dịch vụ logistics cho các dự án, các khách hàng.

+ 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. Với thiết bị được đầu tư đầy đủ có thể cùng lúc tiếp nhận 02 tàu lớn vào để xếp dỡ hàng hóa.

Năng suất dỡ hàng: 6.000 - 10.000 tấn/ngày.

+ Xếp dỡ hàng sắt thép:

Các mặt hàng chính gồm: Tôm cuộn, phôi thép, nhôm, sắt phế liệu, thép xây dựng, ống thép, thép tấm, gang thỏi 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 tôm cuộn: 7.000 – 12.000 tấn/ngày.

Năng suất dỡ hàng phôi thép, nhôm: 3.000 – 5.000 tấn/ngày.

+ Xếp dỡ hàng dự án, siêu trường, siêu trọng

Với lợi thế kinh nghiệm khai thác từ các cổ 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 cẩu 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 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.

+ 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.

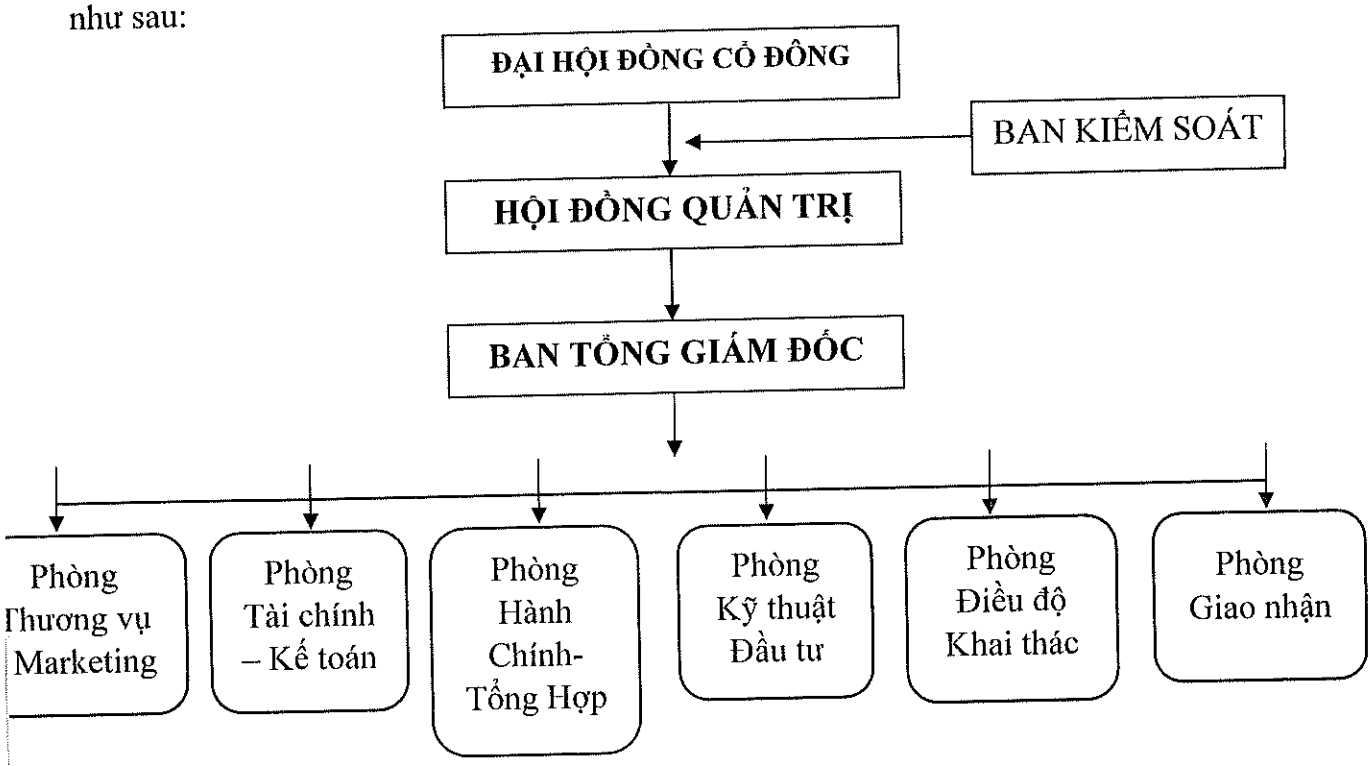
+. dịch vụ cho thuê bãi, kho:

Với diện tích bãi rộng, được đầu tư trải thảm nhựa nên rất thuận tiện cho khách hàng trung chuyển và lưu trữ hàng hóa. Diện tích bãi có thể sử dụng lên đến 120.000 m2.

2.1.3. Cơ cấu tổ chức của công ty

2.1.3.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức của công ty

Cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý của công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải được bố trí như sau:



Hình 1.2. Sơ đồ cơ cấu tổ chức công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải

(Nguồn: P.Hành chính – tổng hợp)

2.1.3.2. Chức năng, nhiệm vụ của các phòng ban

**** Đại hội đồng cổ đông.***

Đại hội đồng cổ đông là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của Công ty Cổ phần Cảng Đồng Nai. Đại hội cổ đông có quyền và nhiệm vụ thông qua định hướng phát triển, quyết định các phương án, nhiệm vụ sản xuất kinh doanh; quyết định sửa đổi, bổ sung

vốn điều lệ của Công ty; bầu, miễn nhiệm, bãi nhiệm thành viên Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát; và quyết định tổ chức lại, giải thể Công ty và các quyền, nhiệm vụ khác theo quy định của Điều lệ Công ty.

**** Hội đồng quản trị***

Trong việc kiện toàn tổ chức Công ty, Hội đồng quản trị có nhiệm vụ, quyền hạn theo quy định sau:

- Quyết định các vấn đề tổ chức nội bộ Công ty.

- Quyết định góp vốn vào Công ty TNHH từ hai thành viên trở lên, Công ty cổ phần;

- Quyết định mua cổ phần của các Công ty Cổ phần khác;

- Quyết định thành lập Chi nhánh, Văn phòng đại diện ở trong và ngoài nước;

- Quyết định đầu tư ra nước ngoài dưới mọi hình thức phù hợp với pháp luật Việt Nam, pháp luật nước dự kiến đầu tư và pháp luật quốc tế;

- Phê duyệt nội dung các Quy chế nội bộ của Công ty;

- Bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức, khen thưởng, kỷ luật, quyết định mức lương đối với các cán bộ quản lý quan trọng của Công ty, cụ thể gồm:

+ Trực tiếp ký hợp đồng, bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức, khen thưởng, kỷ luật đối với: Tổng Giám đốc, Phó Tổng Giám đốc và Kế toán trưởng.

+ Bổ nhiệm Người đại diện quản lý phần vốn của Công ty tại các doanh nghiệp khác theo đề nghị của Tổng Giám đốc.

+ Hội đồng quản trị uỷ quyền cho Tổng Giám đốc bổ nhiệm, bãi miễn các chức danh các Trưởng các phòng ban Công ty và Giám đốc Chi nhánh, đơn vị trực thuộc;

+ Quyết định mức lương của Tổng Giám đốc, Phó Tổng giám đốc, Kế toán trưởng Công ty, người đại diện phần vốn góp của Công ty tại các doanh nghiệp khác;

+ Phê duyệt mức lương theo đề nghị của Tổng Giám đốc đối với các Trưởng phòng ban/đơn vị trực thuộc Tổng Công ty và các cán bộ điều hành khác.

+ Thực hiện giải quyết các khiếu nại của Công ty về cán bộ quản lý cũng như quyết định lựa chọn đại diện của Công ty trong các thủ tục pháp lý liên quan;

**** Ban kiểm soát:***

- Kiểm soát toàn bộ hệ thống tài chính và việc thực hiện các quy chế của công ty: Kiểm tra tính hợp lý, hợp pháp, tính trung thực và mức độ cẩn trọng trong quản lý, điều hành hoạt động kinh doanh, trong tổ chức công tác kế toán, thống kê và lập báo cáo tài chính.Thẩm định báo cáo tình hình kinh doanh, báo cáo tài chính theo các định kỳ của

công ty, báo cáo đánh giá công tác quản lý của Hội đồng quản trị lên Đại hội đồng cổ đông tại cuộc họp thường niên.

Xem xét sổ kế toán và các tài liệu khác của Công ty, các công việc quản lý, điều hành hoạt động của Công ty bất cứ khi nào nếu xét thấy cần thiết hoặc theo quyết định của Đại hội đồng cổ đông theo yêu cầu của cổ đông hoặc nhóm cổ đông.

- Can thiệp vào hoạt động công ty khi cần: Kiến nghị Hội đồng quản trị hoặc Đại Hội đồng Cổ đông các biện pháp sửa đổi, bổ sung, cải tiến cơ cấu tổ chức quản lý, điều hành hoạt động kinh doanh của công ty.

- Khi phát hiện có thành viên Hội đồng quản trị hoặc Đại hội đồng Cổ đông, Tổng Giám đốc vi phạm nghĩa vụ của người quản lý công ty phải thông báo ngay bằng văn bản với Hội đồng quản trị, yêu cầu người có hành vi vi phạm chấm dứt hành vi vi phạm và có giải pháp khắc phục hậu quả.

- Ban kiểm soát thực hiện giám sát Hội đồng quản trị, Giám đốc hoặc Tổng giám đốc trong việc quản lý và điều hành công ty; chịu trách nhiệm trước Đại hội đồng cổ đông trong thực hiện các nhiệm vụ được giao.

- Kiểm tra tính hợp lý, hợp pháp, tính trung thực và mức độ cẩn trọng trong quản lý, điều hành hoạt động kinh doanh, trong tổ chức công tác kế toán, thống kê và lập báo cáo tài chính.

- Thẩm định báo cáo tình hình kinh doanh, báo cáo tài chính hằng năm và sáu tháng của công ty, báo cáo đánh giá công tác quản lý của Hội đồng quản trị.

- Trình báo cáo thẩm định báo cáo tài chính, báo cáo tình hình kinh doanh hằng năm của công ty và báo cáo đánh giá công tác quản lý của Hội đồng quản trị lên Đại hội đồng cổ đông tại cuộc họp thường niên.

- Xem xét sổ sách kế toán và các tài liệu khác của công ty, các công việc quản lý, điều hành hoạt động của công ty bất cứ khi nào nếu xét thấy cần thiết hoặc theo quyết định của Đại hội đồng cổ đông hoặc theo yêu cầu của cổ đông hoặc nhóm cổ đông.

- Khi có yêu cầu của cổ đông hoặc nhóm cổ đông sở hữu trên 10% tổng số cổ phần phổ thông trong thời hạn liên tục ít nhất sáu tháng hoặc một tỷ lệ khác nhỏ hơn quy định tại Điều lệ công ty, Ban kiểm soát thực hiện kiểm tra trong thời hạn bảy ngày làm việc, kể từ ngày nhận được yêu cầu. Trong thời hạn mười lăm ngày, kể từ ngày kết thúc kiểm tra, Ban kiểm soát phải báo cáo giải trình về những vấn đề được yêu cầu kiểm tra đến Hội đồng quản trị và cổ đông hoặc nhóm cổ đông có yêu cầu.

Việc kiểm tra của Ban kiểm soát quy định trên không được cản trở hoạt động bình thường của Hội đồng quản trị, không gây gián đoạn điều hành hoạt động kinh doanh của công ty.

- Kiến nghị Hội đồng quản trị hoặc Đại hội đồng cổ đông các biện pháp sửa đổi, bổ sung, cải tiến cơ cấu tổ chức quản lý, điều hành hoạt động kinh doanh của công ty.

Ban Tổng Giám đốc

Là người điều hành cao nhất cho mọi hoạt động kinh doanh của công ty, chịu trách nhiệm trước vấn đề pháp lý của công ty trước pháp luật, thực hiện các chính sách quản lý của nhà nước cũng như về quyết định mức lương thích hợp cho nhân viên hay các hình thức khen thưởng kỷ luật. Giám đốc thường đại diệncho công ty đứng ra ký các hợp đồng kinh tế, tổ chức quản lý công ty để công ty hoạt động có hiệu quả quy định của pháp luật.

Phòng Thương vụ - Marketing

+ Quản lý thực hiện quy chế, quy định chung về công tác thương mại trong toàn Công ty. Thực hiện công tác đấu thấu, đàm phán, ký kết hợp đồng (không thược dự án đầu tư, mua sắm thiết bị tài sản của Công ty) và triển khai các dịch vụ cho khách hàng.

+ 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 các công việc khác do Tổng Giám đốc phân công.

+ Tham mưu cho Ban Tổng Giám đốc Công ty các vấn đề về pháp lý, luật pháp và các thủ tục liên quan đến công tác thương mại. Thực hiện công tác đấu thầu, đàm phán, ký kết hợp đồng và triển khai các dịch vụ cho khách hàng.

+ Xây dựng đơn giá, đàm phán, soạn thảo và thực hiện các hợp đồng dịch vụ căn cứ: cho thuê kho bãi, thiết bị, nhân lực,... Theo dõi, kiểm tra việc thực hiện các hợp đồng trong phạm vi công việc được phân công.

+ Quản lý, lưu trữ các hợp đồng, thực hiện báo cáo định kỳ, công tác marketing.

Phòng Tài chính – Kế toán

+ Thực hiện công tác tài vụ, thu chi tài chính, theo dõi và thu hồi công nợ, theo dõi tạm ứng và thu hồi tạm ứng, lập hệ thống sổ sách chứng từ kế toán theo đúng quy định, thực hiện báo cáo thuế và báo cáo quyết toán của công ty.

+ Thu thập, xử lý thông tin và lập các báo cáo tài chính trình Ban Giám đốc, tham mưu cho Ban Giám đốc về hoạt động tài chính nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của công ty. Cung cấp các báo cáo tài chính cho các đối tượng bên ngoài, các cơ quan chức năng.

+ Kiểm tra dữ liệu hàng hóa, lập và gửi hóa đơn cho khách hàng. Giải quyết các thắc mắc, khiếu nại của khách hàng liên quan đến hóa đơn.

+ Quản lý hồ sơ nhân viên, tính lương, thu thập và các chế độ phúc lợi xã hội và tiến hàng trả lương cho các nhân viên vào cuối tháng, ứng tiền cho nhân viên làm hàng.

Phòng Hành chính – tổng hợp

+ Tổ chức bộ máy, đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ công nhân viên, nghiên

cứu vận dụng thực tiễn chế độ chính sách, giải quyết công tác kiểm tra.

+ Quản lý nhân sự, điều chuyển và tuyển dụng nhân viên. Nghiên cứu, thực hiện chế độ chính sách lao động tiền lương, bảo hiểm xã hội và Bảo hiểm y tế.

Phòng Kỹ thuật đầu tư

+ Làm đầu mối xây dựng dự thảo chiến lược đầu tư phát triển trung hạn và dài hạn của công ty.

+ Thực hiện lập kế hoạch và triển khai theo dõi giám sát công tác cải tạo, nâng cấp, mở rộng, sửa chữa định kỳ của tài sản, trang thiết bị của công ty theo chỉ đạo của Tổng giám đốc công ty. Đề xuất hình thức đầu tư, biện pháp tổ chức thực hiện đầu tư cho tổng giám đốc.

+ Phối hợp với phòng Tài chính – Kế toán để sử dụng một cách hiệu quả tài sản, nguồn vốn của công ty, và nguồn vốn của các đơn vị trong và ngoài nước.

+ Phối hợp với ban quản lý dự án của công ty để triển khai các dự án.

+ Là đầu mối trong quan hệ với các ngành hữu quan để hoàn thành các thủ tục pháp lý.

+ Phối hợp với các đơn vị trong và ngoài công ty để tìm đối tác, đàm phán, và báo cáo Ban Giám độc ký kết các hợp đồng đầu tư.

+ Hỗ trợ các bên ban để phát triển kỹ thuật của công ty.

Phòng Điều độ khai thác

+ Điều phối các hoạt động khai thác trong ca trực đảm bảo mọi việc vận hành an toàn và hiệu quả;

+ Vận hành quản lý giao nhận qua cầu cân;

+ Điều phối các hoạt động giao nhận trong bãi;

+ Điều động phương tiện thiết bị an toàn và hiệu quả.

Phòng Giao nhận

+ Chuyên trách về việc làm thủ tục Hải Quan và giao nhận hàng hóa bằng đường biển.

+ Liên hệ với các cơ quan chức năng và các cơ quan tư nhân để làm thủ tục liên quan đến việc nhận hàng, giảm thiểu chi phí làm hàng đến mức thấp nhất và tạo dựng niềm tin đối với khách hàng về cung cách phục vụ nhanh chóng chuyên nghiệp.

+ Nhận hoà hoá, hồ sơ tài liệu đầy đủ theo yêu cầu.

+ Giao hàng hoá, tài liệu hồ sơ theo lịch phân công, theo yêu cầu của các bộ phận sản xuất kinh doanh, của Trưởng phòng.

+ Kiểm tra hàng hoá, hồ sơ, sau đó ký vào phiếu xuất và sổ giao nhận (nếu có).

+ Ghi đầy đủ tên hàng hoá, số lượng, nơi giao, nơi nhận, thời hạn vào sổ giao nhận.

+ Lưu giữ, vận chuyển hàng hoá, tài liệu hồ sơ cẩn thận. Trong quá trình giao nhận, mang – vác hàng hoá cẩn thận tránh bị vỡ, rách, lủng…

+ Giao đầy đủ hàng hoá, tài liệu hồ sơ cho người nhận, sau đó yêu cầu ký tên vào sổ giao nhận của mình.

+ Thông tin kịp thời cho các bộ phận liên quan đảm bảo hàng hoá, tài liệu hồ sơ được giao đầy đủ, đúng thời hạn.

+ Lập sổ giao nhận gồm các nội dung: ngày, hàng hoá – chứng từ, nơi giao, nơi nhận, thời hạn, người nhận ký Trưởng phòng thu mua về những vấn đề phát sinh trong việc vận chuyển chứng từ và hàng hoá, xin ý kiến giải quyết.

+ Chịu hoàn hoàn trách nhiệm về hàng hoá từ khi nhận cho đến khi giao trừ trường hợp bất khả kháng.

2.1.4. Tình hình lao động của công ty năm 2018

Số lượng cán bộ, nhân viên, người lao động của công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải tính đến thời điểm 31/12/2018 là: 138 người được cơ cấu như sau :

Theo số liệu từ phòng tổ chức nhân sự, cơ cấu nhân sự ở các bộ phận của Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải như sau:

Bảng 2.1. Số lượng và cơ cấu lao động của công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018

ĐVT : Người,(Nguồn :P.Hành chính tổng hợp)

TT	Chỉ tiêu	Năm 2017		Năm 2018		Tỷ lệ đạt (%)	Chênh lệch
		Số lượng	Tỷ trọng %	Số lượng	Tỷ trọng %		
1	Hội đồng quản trị	4	2,99	4	2,90	100,00	0
2	Ban kiểm soát	3	2,24	3	2,17	100,00	0
3	Ban tổng giám đốc	3	2,24	3	2,17	100,00	0
4	P.Thương vụ marketing	7	5,22	7	5,07	100,00	0
5	P.Tài chính kế toán	9	6,72	9	6,52	100,00	0
6	P.Hành chính – tổng hợp	7	5,22	7	5,07	100,00	0
7	P.Kỹ thuật đầu tư	11	8,21	12	8,70	109,09	1

8	P.Điều độ khai thác	36	26,87	38	27,54	105,56	2
9	P.Giao nhận	54	40,30	55	39,86	101,85	1
* .	**Tổng cộng**	**134**	**100,00**	**138**	**100,00**	**102,99**	**4**

Với đội ngũ cán bộ quản lý, kỹ thuật trình độ cao, nhiều kinh nghiệm và lực lượng công nhân kỹ thuật lành nghề, nắm bắt được kiến thức sử dụng các trang thiết bị hiện đại, vận hành tốt trong các dịch vụ xếp dỡ, vận chuyển, kho bãi,... Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải có đủ năng lực kịp thời đáp ứng nhu cầu của khách hàng trong lĩnh vực khai thác hàng container và hàng tổng hợp, đảm bảo đáp ứng các dịch vụ của khách hàng một cách nhanh chóng, tạo ra năng suất và hiệu quả cao nhất.

Năm 2018, số lượng lao động của công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải là 138 lao động, tăng 2,99% và tăng về số lượng là 4 lao động so với năm 2017. Số lượng lao động tăng lên năm 2018 để đáp ứng nhu cầu phát triển ngày càng mạnh mẽ của công ty trong năm 2018 và trong thời gian tới.

Số lượng lao động của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải ở phòng giao nhận chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng số lao động của công ty. Năm 2018, số lượng lao động ở phòng Giao nhận là 55 lao động, tăng 1 lao động so với năm 2017 với tỷ lệ tăng là 1,85%.

Số lượng lao động ở phòng điều độ khai thác năm 2018 là 38 lao động, chiếm tỷ trọng 27,54% trong tổng số lao động của công ty. Năm 2018, số lượng lao động ở phòng điều độ khai thác tăng 2 lao động so với năm 2017 với tỷ lệ tăng là 5,56%.

2.1.5. Cơ sở vật chất kỹ thuật của công ty

**Hạ Tầng và Trang Thiết Bị*

+ Cầu cảng:

-Tổng diện tích khu đất: 28,2 ha

- Tổng chiều dài cầu cảng 600m

- Chiều rộng: 40m

- Độ sâu trước bến: -14m

- Khả năng tiếp nhận tàu: 75.000 DWT

**Kho, bãi:*

-Diện tích bãi đã trải nhựa hoàn thiện: 120.000 m2

- Bãi ngoại quan: 12.500 m2

- Diện tích kho: 4.000 m2

**Trang thiết bị xếp dỡ*

Thiết bị chính:

+ Cẩu chân đế đa năng sức nâng 44,6 tấn: 02 chiếc
+ Cẩu di động 100 tấn (có thể xếp dỡ tàu đến 90.000 DWT): 01 chiếc
+ Cẩu chân đế đa năng 45 tấn: 01 chiếc
+ Gầu ngoạm từ 190m3 đến 25m3: 12 chiếc
+ Băng chuyền xếp hàng rời (có thể xếp xuống tàu đến 7.000 DWT): 02 chiếc;
+ Phễu xá 80m3: 06 chiếc
+ Cầu cân 80 tấn: 02 chiếc
+ Cân treo 30-40 tấn: 04 chiếc
+ Xe nâng 5 – 25 tấn: 04 chiếc
+ Dụng cụ xếp dỡ khác: Đấy đủ đáp ứng xếp dỡ đa dạng các loại hàng rời.

2.2. Đánh giá chung kết quả kinh doanh của công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải năm 2018

Theo số liệu phòng Tài chính kế toán công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải, ta có bảng đánh giá chung kết quả kinh doanh Công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải năm 2018 như sau:

Bảng 2.2. Đánh giá chung kết quả kinh doanh của công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018

ĐVT: Đồng

STT	CHỈ TIÊU	Năm 2017	Năm 2018	Tỷ lệ đạt (%)	Chênh lệch
1	Doanh thu	101.885.231.128	184.113.852.832	180,71	82.228.621.704
2	Doanh thu thuần	101.885.231.128	184.113.852.832	180,71	82.228.621.704
3	Giá vốn hàng bán	74.618.897.459	128.986.883.558	172,86	54.367.986.099
4	Lợi nhuận gộp	27.266.333.669	55.126.969.274	202,18	27.860.635.605
5	Doanh thu hoạt động tài chính	1.376.740.795	2.072.815.162	150,56	696.074.367
6	Chi phí tài chính	6.471.531	2.085.843	32,23	-4.385.688
8	Chi phí bán hàng	650.763.182	916.032.700	140,76	265.269.518
9	Chi phí quản lý doanh nghiệp	14.312.815.232	15.167.708.611	105,97	854.893.379

10	Lợi nhuận từ HĐ kinh doanh	13.673.024.519	41.113.957.282	300,69	27.440.932.763
11	Thu nhập khác	19.356.241	2.875.691	14,86	-16.480.550
12	Chi phí khác	26.482.832	850	0,00	-26.481.982
13	Lợi nhuận khác	-7.126.591	2.874.841	140,34	10.001.432
14	Tổng LN kế toán trước thuế	13.665.897.928	41.116.832.123	300,87	27.450.934.195
15	Chi phí thuế TNDN hiện hành	-2.505.778.372	364.069.334	(14,53)	2.869.847.706
16	Lợi nhuận sau thuế TNDN	16.171.676.300	40.752.762.789	252,00	24.581.086.489

(Nguồn:P.Tài chính kế toán)

Dựa vào bảng đánh giá chung kết quả kinh doanh công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018, ta thấy tình hình kinh doanh của công ty đạt kết quả cao hơn so với năm 2017. Cụ thể như sau:

- Doanh thu và doanh thu thuần năm 2018 tăng so với năm 2017 là 82.228.621.704 đồng, tỷ lệ tăng là 80,71% cho thấy các dịch vụ của Cảng Thị Vải năm 2018 thực hiện nhiều hơn so với năm 2017.

- Giá vốn hàng bán năm 2018 tăng 72,86& và tăng về giá trị là 54.367.986.099 đồng.

- Tỷ lệ tăng của giá vốn hàng bán thấp hơn tỷ lệ tăng của doanh thu thuần, giúp cho năm 2018 công ty đạt lợi nhuận gộp giá trị là 55.126.969.274 đồng, tăng 27.860.635.605 đồng, tỷ lệ tăng là 102,18%.

- Doanh thu hoạt động tài chính năm 2018 tăng so với năm 2017 là 696.074.367 đồng, tỷ lệ tăng là 50,56% chủ yếu từ nguồn thu lãi tiền gửi và tiền cho vay.

- Chi phí tài chính năm 2018 giảm so với năm 2017 là 4.385.688 đồng, tỷ lệ giảm là 67,77% do năm 2018, công ty giảm bớt khoản vay do đã được nâng cao lên về nguồn vốn chủ sở hữu.

- Chi phí bán hàng năm 2018 tăng so với năm 2017 là 265.269.518 đồng, tỷ lệ tăng là 40,76%.

- Chi phí quản lý doanh nghiệp năm 2018 tăng so với năm 2017 là 854.893.379 đồng, tỷ lệ tăng là 5,97%.

- Lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh năm 2018 tăng so với năm 2017 là 27.440.932.763 đồng, tỷ lệ tăng 200,69%.

- Thu nhập khác năm 2018 giảm so với năm 2017 là 16.480.550 đồng, tỷ lệ giảm là 85,14%.

- Lợi nhuận khác năm 2018 tăng so với năm 2017 là 10.001.432 đồng, tỷ lệ tăng là 40,34%.

- Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế năm 2018tăng so với năm 2017 là 27.450.934.195 đồng, tỷ lệ tăng là 200,87%.

- Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp năm 2018 tăng so với năm 2017 là 24.581.086.489 đồng, tỷ lệ tăng là 152%.

Nhìn chung, hoạt động kinh doanh của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018 có nhiều kết quả tốt hơn so với năm 2017. Các chỉ tiêu doanh thu năm 2018 tăng cao hơn so với năm 2017 trong khi đó năm 2018 công ty đã tích cực tiết giảm các chi phí bao gồm chi phí tài chính, chi phí bán hàng và các chi phí khác, do đó năm 2018 công ty đạt được lợi nhuận sau thuế cao hơn so với năm 2017.

2.3. Tổng quan về mặt hàng xá tại Công ty CP Cảng tổng hợp Thị Vải

2.3.1. Khái niệm hàng xá

Hàng xá là một dạng hàng hóa được vận chuyển số lượng lớn, không đóng thành kiện và được chứa trong các khoang hàng của tàu. Hàng xá có thể là các vật liệu dạng rắn, hạt hoặc lỏng ví dụ như sắt thép, máy móc, phân bón, nông sản, xăng dầu,…

2.3.2.Các loại hàng xá thông dụng

Hiện nay Cảng Tổng hợp Thị Vải đang từng bước trở thành cảng hàng đầu trong việc khai thác và xếp dỡ hàng xá. Các mặt hàng xá thông dụng đã được khai thác thường xuyên tại Cảng Tổng hợp Thị Vải là:

+ Phân bón

+ Nông sản

+ Sắt thép, Phôi sắt, Tôn cuộn

+ Cát, đá

+ Dăm gỗ, viên gỗ nén

+ Than đá

+ Máy móc, thiết bị

+ Hàng siêu trường, siêu trọng

Đối với hàng Sắt thép, phôi sắt, tôn cuộn, máy móc, hàng siêu trường , siêu trọng xuất nhập khẩu khi giao nhận hàng tại cảng đối với quy trình giao nhận hàng thì những loại hàng này không qua cân. Vì những loại hàng này trước khi rời nhà máy thì đã có khuôn, hình, có những mã ký hiệu, và có trọng lượng riêng biệt trên mỗi kiện hàng trước khi thông qua cảng. Và khi giao nhận những loại hàng này thì sẽ đếm số lượng và ghi nhận lại trọng lượng trên mỗi kiện hàng trước khi giao nhận.

2.4.Quy trình giao nhận hàng hóaxuất nhập khẩu tại công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải

2.4.1. Chuẩn bị kế hoạch.

a. Đại lý tàu :

Cung cấp các chứng từ liên quan : manifest, stowage plan, *...cho trung tâm điều độ, Ban khai thác các cảng xếp dỡ.* Làm lệnh giao hàng cho chủ hàng (D/O)

b. Chủ hàng/ người nhận hàng :

Nhận D/O của đại lý để đổi lấy lệnh giao hàng của Cảng, đến Thương vụ Cảng ký hợp đồng và đóng tiền các loại dịch vụ cho Cảng. Liên hệ Cty CP Cảng THTV đăng ký nhận hàng giao thẳng tại cầu tàu.

c. Ban Thương vụ :

Cấp lệnh giao hàng của Cảng căn cứ theo lệnh giao hàng và Manifest của đại lý tàu; liên hệ chủ hàng ký các loại hợp đồng theo yêu cầu dịch vụ .

d. Phòng Điều độ khai thác :

Tiếp nhận thông tin, thời gian tàu đến, kế hoạch dự kiến làm hàng, chuẩn bị kế hoạch tiếp nhận làm hàng. *Chuyển các chứng từ liên quan của tàu do Đại lý cấp cho các cty dịch vụ xếp dỡ cảng*

e. Đội giao nhận :

Tiếp nhận các chứng từ liên quan đến hàng hóa, chủ hàng, người nhận hàng.*(Do trực ban cung cấp)* Tổ trưởng, *Phó* giao nhận phổ biến cho nhân viên giao nhận tại đầu cần về tình hình giao nhận hàng tại tàu.

f. Đội bảo vệ :

Cấp giấy vào cảng cho chủ phương tiện theo yêu cầu của chủ hàng, liên hệ trực ban, đội giao nhận để nắm số liệu hàng hóa giao thẳng, người nhận hàng, phương án nhận hàng, sắp xếp bãi đậu xe .

g. Bộ phận kết toán :

Trực thuộc các Cảng, tàu cập cảng nào thì kết tóan của cảng đó phụ trách, theo dõi tập hợp số liệu hàng ngày của tổ giao nhận đầu cần và kho hàng. *Trước* khi tàu rời bến NV kết toán xuống tàu ký Biên bản kết toán tàu, Biên bản hàng thừa thiếu, Biên bản hàng đỗ vỡ . Khi NV giao nhận đầu cần hoặc NV kho hàng có tranh chấp với đại diện hãng tàu thì kết toán là đại diện cảng giải quyết tranh chấp. *Nếu có tranh chấp về hàng hóa*

với công nhân, chủ hàng hoặc phương tiện thì Tổ trưởng GN, trực ban, bảo vệ kết hợp giải quyết.

h. Công nhân bốc xếp:

Phải thực hiện theo đúng qui trình, qui phạm kỹ thuật xếp dỡ hàng hóa. Đối với hàng bao phải chất xếp đồng mã, dỡ riêng hàng nguyên không xếp hàng bể, chất lượng hư hỏng vào kéo hàng.gây khó kiểm đếm. Phải sữ dụng đúng công cụ xếp dỡ, không dùng móc để đảm bảo an tòan hàng hóa tránh gây đổ vỡ tổn thất hàng. Phải xếp dỡ hàng theo lô bill để dễ tổng kết lô hàng ,hàng hư hỏng đỗ vỡ dưới hầm taù không được xếp dỡ trước khi có sự chứng kiến của tàu để việc lập biên bản ký với tàu được thuận lợi.

2.4.2. Giao nhận hàng bao, thiết bị, bách hóa, sắt thép.

2.4.2.1. Hàng nhập, giao thẳng phương tiện ô tô, sà lan, ghe.

a. Nhân viên Giao nhận đầu cần: ***Qui trình giao nhận áp dụng cho hàng bao / thiết bị / bách hóa / sắt thép.***

-Hàng từ tàu bốc xuống đầu cần, *NV giao nhận của Cty CP Cảng THTV, nhận từng kéo với nhân viên kiểm kiện (đại diện hãng tàu) hoặc đại diện tàu,* cho ký tally từng mã hàng, **ghi số lượng loại hàng nguyên, bị bể, rách,** NV giao nhận giao kéo hàng qua cho chủ phương tiện ô tô/ghe hoặc xà lan *và cho phương tiện ký nhận từng kéo.Theo phương thức giao tay ba*

tàu → *cảng* → *Chủ phương tiện (ôtô, ghe, sà lan) (đại diện chủ hàng)*

- Khi chủ phương tiện đã nhận đủ hàng NV giao nhận cấp phiếu vận chuyển rời cảng.

- Cuối ca tổng kết tally với kiểm kiện và ký năng xuất cho công nhân bốc xếp, *cơ giới sau đó* tập kết tally về cho tổ trưởngbáo cáo, nhân viên kết toán kiểm tra cập nhập số liệu hàng ca, ngày để theo dõi số liệu đã nhận hàng ngày, tổng hợp ký biên bản kết tóan nhận hàng với tàu và các Biên bản hàng hóa đỗ vỡ, thừa thiếu với tàu.

- Trong lúc giao nhận hàng nếu có tranh chấp với tàu hoặc kiểm kiện NV giao nhận báo cáo tổ trưởng giao nhận để kịp thời xử lý.

- Trường hợp giao thẳng hàng bao qua băng chuyền : Nhân viên giao nhận dếm hàng trên băng chuyền ghi nhận từng mã 10 bao, kết hợp kiểm ghi từng dây, lớp chất xếp trên xe vào tallly và phiếu vận chuyển để có thể kiểm tra số dây số lớp các bao hàng trên xe trước khi cấp phiếu vận chuyển cho xe đi.

** **Đối với hàng bao:** hàng ngoại nhập trọng lượng từng bao căn cứ trên manifest; hàng nội nhập căn cứ trên phiếu vận chuyển của tàu.* để giao nhận hàng kg/bao. ghi chú từng mã hàng bao nguyên, rách, bao rỗng.

** **Đối với hàng thiết bị:*** chú ý thiết bị loại siêu trường siêu trọng giao thẳng tại cầu tàu bằng phương tiện đường thủy. trên tally **ghi chú " nhận hàng nguyên *đai*, nguyên kiện *cảng*không chịu trách nhiệm chất lượng bên trong ";** nếu bao bì bên ngoài bị rách bể, NV giao nhận phải thông báo ngay cho tổ trưởng biết, mời các bên liên quan ký biên bản rách vỡ bao bì.

.* ***Đối với hàng bách hóa:*** hàng bách hóa gồm nhiều loại hàng gọi chung là kiện hàng ghi chú rõ ràng số lượng, trọng lượng, loại hàng, ký *mã* hiệu hàng. Công nhân *phải* bốc xếp hàng đúng kỹ thuật **thí dụ: chú ý hàng dễ vở ký hiệu " cái ly" ...**

* ***Đối với hàng sắt thép :*** chú ý sắt thép gồm các loại : sắt phôi, sắt thép, sắt bó, sắt tấm...,khi bốc xếp hàng phải tương ứng với trọng tải của cần cẩu cảng, *theo hầm hay lô bil khi có nhiều chủng loại hàngl.*

b. Nhân viên kho hàng :***ra cầu cảng trực tiếp nhận hàng từ đầu cần nhập vào kho đồng thời cùng ký nhận từng kéo hàng với kiểm kiện (đại diện của tàu)***:

Hàng từ tàu nhập kho, khi giao cho tài xế, NV GN phải yêu cầu cùng kiểm đếm đúng số lượng, hiện trạng hàng hóa. Nếu trên đường từ tàu vào kho phát sinh hàng thừa thiếu, hoặc rách vỡ, hoặc có phát hiện về chât lượng thì kho báo cho giao nhận đầu cần, kết toán để giải quyết, lập biên bản với tài xế. (Biên bản nội bộ) có xác nhận của trực ban rồi tiến hành nhập kho không để ảnh hưởng ách tắc sản xuất Sau đó sẽ xem xét khâu có trách nhiệm . (Nếu trong trường hợp tàu không cho đổi lại)

- Kiểm đếm ghi rõ loại hàng trọng lượng từng kiện ký mã hiệu từng kiện, ghi chú số lượng bao nguyên, bao rách, bể hoặc vỏ bao rỗng, hướng dẫn công nhân bốc xếp chất xếp hàng trong kho đúng qui cách .

- Cuối ca so lại số liệu với kiểm kiện và tổng kết tally *nộp ngay cho kết tóan*, đồng thời ký năng xuất cho công nhân . Số lượng tổng kết tally *làm biên bản thực nhập* báo cáo trưởng kho.

- Trong khi nhận hàng nếu có tranh chấp với kiểm kiện NV kho hàng tạm dừng kéo hàng, thông báo ngay trưởng kho, *kết tóan, trực ban* để xử lý.

2.4.2.2. Hàng xuất, xuất thẳng cho phương tiện ô tô, ghe, sà lan.

2.4.2.2.1. Hàng xuất thẳng từ các phương tiện xuống tàu:

a. Chủ hàng/ đại diện chủ hàng : phải đăng ký ngày xuất hàng với *Cty CP Cảng THTV* và thanh tóan mọi dịch vụ để được bố trí công nhân và NV giao nhận tại đầu cần.

- Chủ hàng liên hệ ban thương vụ cảng thanh toán các dịch vụ thuê cẩu , xe nâng ...

- Chủ hàng xác nhận số lượng để chủ phương tiện đem phiếu giao hàng (ghi rõ số lượng, *trọng lượnghàng*) nộp cho NV giao nhận đầu cần xuất hàng xuống tàu.

-3-

b. - NV giao nhận : trao đổi số lượng hàng trên giấy với kiểm kiện, NV giao nhận đếm số lượng từng kéo hàng giao cho NV kiểm kiện, mỗi kéo hàng NV giao nhận ký nhận với chủ phương tiện và ký giao hàng cho kiểm kiện (đại diện tàu).

- Mỗi phương tiện xuất hết hàng xuống tàu cả 3 người: Nv giao nhận , chủ phương tiện, NV kiểm kiện so lại số lượng ban đầu và ký tổng kết tally.

- NV giao nhận tiếp tục nhận phiếu giao hàng của chủ phương tiện khác để xuất hàng xuống tàu. Trong khi giao hàng có gì vướng mắc, NV giao nhận phải báo ngay tổ trưởng để kịp xử lý.

- Cuối ca NV giao nhận ký năng xuất cho công nhân bốc xếp, *cơ giới* sau đó nộp tally cho tổ trưởng giao nhận làm báo cáo. NV kết toán cảng theo dõi số liệu của giao nhận để tập hợp ký Biên bản tổng kết hàng xuất với tàu.

Qui trình trên áp dụng cho hàng xuất thẳng xuống tàu và hàng tạm nhập kho xuất xuống tàu.

2.4.2.2.2. Hàng xuất tạm nhập kho cảng / xuất xuống tàu :

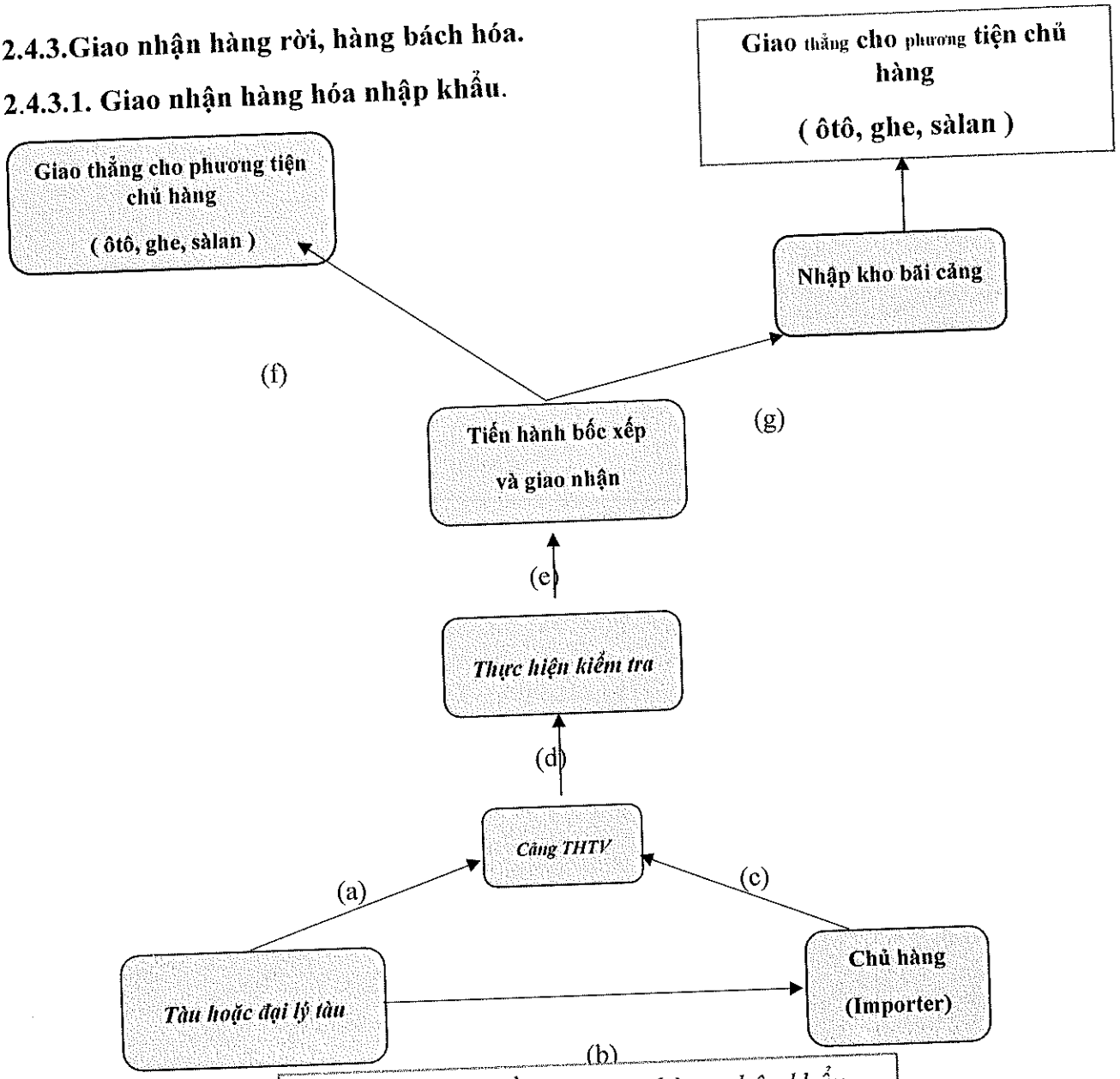
a. Chủ hàng/ đại diện chủ hàng : Đăng ký công nhân với CTy CP Cảng THTV và ban thương vụ Cảng ký hợp đồng bốc xếp thuê kho cảng nhận Lệnh nhập kho ? *Biên bản thực nhập (hàng tạm nhập kho cảng từ ngòai vào*, liên hệ với trưởng kho để nhập hàng. *Trước khi* xuất hàng xuống tàu chủ hàng đến ban thương vụ thanh toán tiền lưu kho, nhận Lệnh xuất kho và đăng ký với kho hàng ngày xuất hàng.

b. NV kho hàng :căn cứ theo Lệnh tạm nhập NV kho hàng kiểm nhận hàng vào kho đưới sự chỉ đạo của trưởng kho. Khi xuất hàng tạm nhập trưởng kho căn cứ theo Lệnh xuất kho của ban thương vụ thông báo số lượng cho NV kho xuất hàng lên phương tiện của chủ hàng đem ra đầu cần, NV giao nhận phụ trách kiểm đếm xuất hàng xuống tàu.

Nếu hàng từ kho Cảng xuất ra tàu (xe của Cảng) theo phiếu vận chuyển nguyên tốt, nhưng phát hiện có hàng rách vỡ thì giao nhận ký nhận số bao thực nhận như bình thường và ghi thêm có trả về bao nhiêu bao trên phiếu VC (Kèm theo biên bản nội bộ đưa tài xế, hoặc chủ hàng ký, hoặc kiểm kiện, hoặc thủy thủ ký.) và cuối ca ký xác nhận năng suất cho công nhân cơ giới.

2.4.3.Giao nhận hàng rời, hàng bách hóa.

2.4.3.1. Giao nhận hàng hóa nhập khẩu.



Hình 2.1: Sơ đồ giao nhận hàng nhập khẩu

a. Tàu hoặc đại lý tàu biển trước 24 h, sau khi tàu đến vị trí hoa tiêu, giao cho cảng các giấy tờ sau:

- Thông báo sẵn sàng
- Manifest
- Cargo plan
- Hàng quá khổ, quá nặng (nếu có)

Để cảng có thể sắp xếp cầu thích hợp và tàu hay đại diện tàu cùng cảng kiểm đếm hàng hóa.

b. Đại lý tàu cấp lệnh giao hàng cho chủ hàng (Importer) theo yêu cầu của chủ hàng khi có đầy đủ các chứng từ hợp lý.

c. Khi có lệnh giao hàng của đại lý, chủ hàng sẽ mang đến cảng để ký hợp đồng bốc xếp và đóng cước phí để nhận lệnh xuất kho – giao

thẳng của cảng, sau đó đăng ký kế hoạch bốc xếp, giao nhận với trực ban và đồng thời biết thời gian để điều động phương tiện nhanh chóng đến nhận hàng. Chú ý khi đến nhận hàng ở cảng, chủ hàng phải hoàn thành thủ tục hải quan nhập khẩu thì mới được đưa hàng ra khỏi cảng.

d. Nhân viên giao nhận đầu cần (Hiện nay là trực ban hoặc kết tóan) cùng đại diện tàu kiểm tra nắp hầm hàng, tình trạng hàng hóa sắp xếp có theo manifest hay cargo plan hay không sau đó ký vào "biên bản mở hầm".

e. Cảng bố trí kế hoạch nhân lực và phương tiện tiến hành bốc xếp và giao nhận hàng:

Căn cứ vào manifest mà giao nhận theo từng B/L, từng máng một.

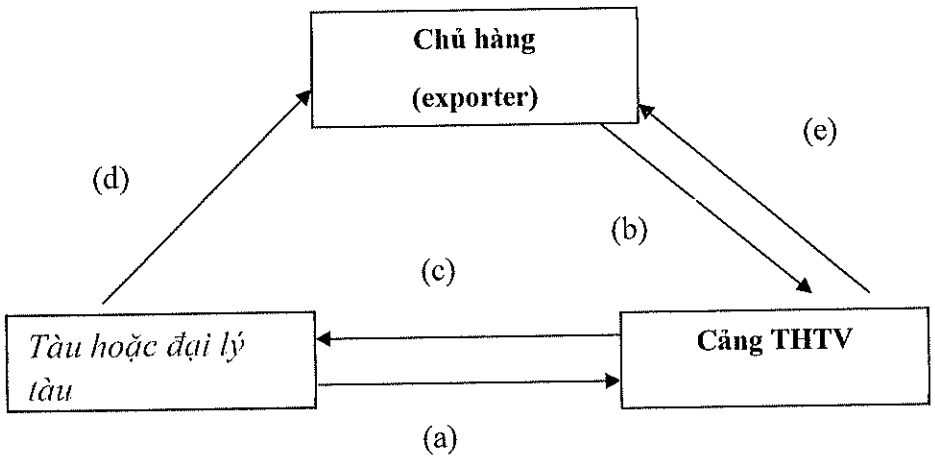
Việc giao nhận hàng cho chủ hàng sẽ được thực hiện theo 2 cách:

f. Cách 01: trường hợp giao hàng thẳng cho phương tiện của chủ hàng qua ô tô, ghe hoặc sà lan.

g. Cách 02: trường hợp hàng nhập kho bãi cảng: nếu chủ hàng chưa có kế hoạch bốc xếp với cảng mà cần phải giải phóng tàu thì khi đó cảng sẽ đưa hàng vào kho bãi cảng. Hoặc theo yêu cầu của chủ hàng để hàng ở kho bãi cảng.

h. Sau đó: chủ hàng sẽ điều động phương tiện đến nhận hàng về kho chủ hàng.

2.4.3.2. Giao nhận hàng hóa xuất khẩu.



Hình 2.2:Sơ đồ quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu

a. Trước khi tàu cập cảng hoặc đại lý tàu gửi cho cảng:

- Cargo list
- Cargo plan

và tàu hoặc đại diện tàu cùng cảng kiểm đếm số lượng và trọng lượng hàng xếp lên tàu

b. Chủ hàng (Exporter) mang cargo list đến cảng để ký, hợp đồng bốc xếp, giao nhận với cảng, đóng cước phí sau đó đưa hàng vào cầu cảng để xếp hàng lên tàu.

c. Cảng nhận hàng từ phương tiện của chủ hàng rồi giao cho tàu theo cargo plan.

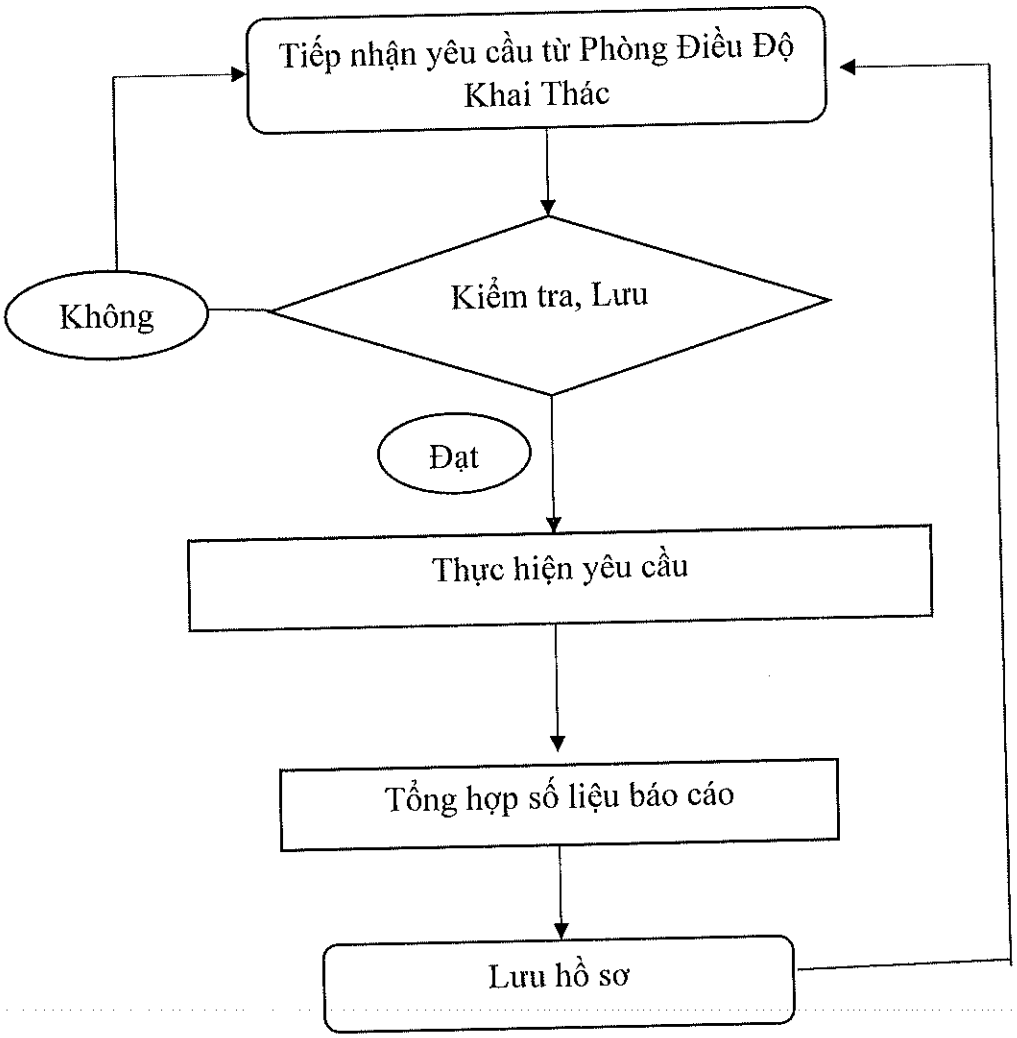
Phương tiện của chủ hàng có thể từ ngòai vào giao thẳng lên tàu hoặc từ kho Cảng xuất ra tàu (hàng do chủ hàng nhập trước từ tàu hoặc từ ngòai vào gửi tại kho Cảng chờ xuất.

d.Sau khi hoàn tất việc giao hàng lên tàu. Tàu sẽ cấp cho chủ hàng Mate's Receipt và cấp B/L

e. Cảng lập Export Report of Loading để chủ hàng ký làm cơ sở tính cước bốc xếp.

2.5. Quy trình giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu thực tế tại công ty Cổ phần Cảng Tổng hợp Thị Vải.

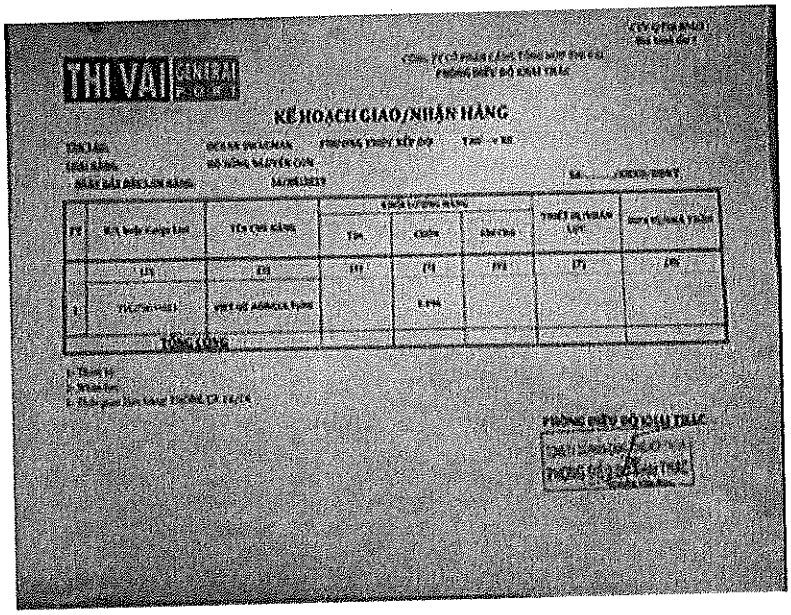
2.5.1. Quy trình quản lý trạm cân



Hình 2.3: Sơ đồ quy trình quản lý giao nhận hàng xá

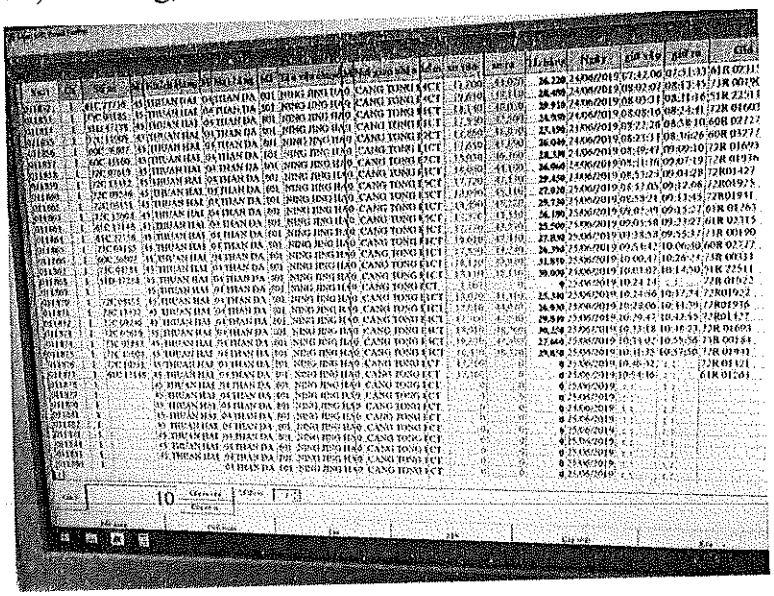
Căn cứ vào yêu cầu của Phòng ĐĐKT người nhận yêu cầu kiểm tra các điều kiện giao nhận hàng hóa sau.

Yêu cầu được phát ra từ Phòng ĐĐKT, trên kế hoạch giao nhận hàng hoặc lệnh giao hàng được ghi đầy đủ các thông tin có liên quan đến hàng hóa: Tên tàu, tên chủ hàng, tện đơn vị ủy quyền nhận hàng, hàng nhập hay xuất, loại hàng, ký mã hiệu (nếu có), số lượng, trọng lượng. Các hồ sơ khác liên quan kèm theo (nếu có) Bảng kê hàng hóa, sơ đồ hầm hàng, bill.


KẾ HOẠCH GIAO/NHẬN HÀNG

Hình 2.4: Kế hoạch giao nhận hàng

Khi nhận được yêu cầu từ Phòng ĐĐKT nhân viên trạm cân tiến hành lập các mã (Mã tàu, mã hàng, mã khách hàng) theo phần mềm trạm cân.



Hình 2.5: Hình ảnh phần mềm cân xe tại trạm cân

**** Các bước thực hiện đối với hàng nhập:***

+ Gồm 3 phương án làm hàng.

Phương án 1: Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Kho, bãi

Phương án 1 này dành cho khách hàng chưa lấy hàng ngay,khách hàng chưa có phương tiện đến lấy hàng và muốn lưu kho, bãi hoặc Cảng muốn giải phóng tàu nhanh thì sẽ làm theo phương án 1 này là lưu lại kho, bãi. Chi phí lưu kho, bãi sẽ do 2 bên thỏa thuận trong hợp đồng.

Phương án 2: Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Cổng bảo vệ

Phương án 2 này là cho những khách hàng đã có phương tiện lấy hàng ngay, không lưu kho bãi và sẽ đi thẳng về kho hoặc nhà máy của khách hàng.

Phương án 3: Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Cầu cảng (Sà lan, tàu, ghe)

Phương án này dành cho khách hàng có phương tiện vận tải thủy đến Cảng lấy hàng, Cảng sẽ bố trí sắp xếp băng tải để phương tiện thủy có thể nhận hàng.

+ Nhân viên giao nhận làm việc tại Trạm cân căn cứ giấy xác nhận của chủ hàng (phiếu nhỏ) đối chiếu với danh sách xe do Phòng ĐĐKT cung cấp trùng khớp tiến hành cân bì xe (cân xác xe).

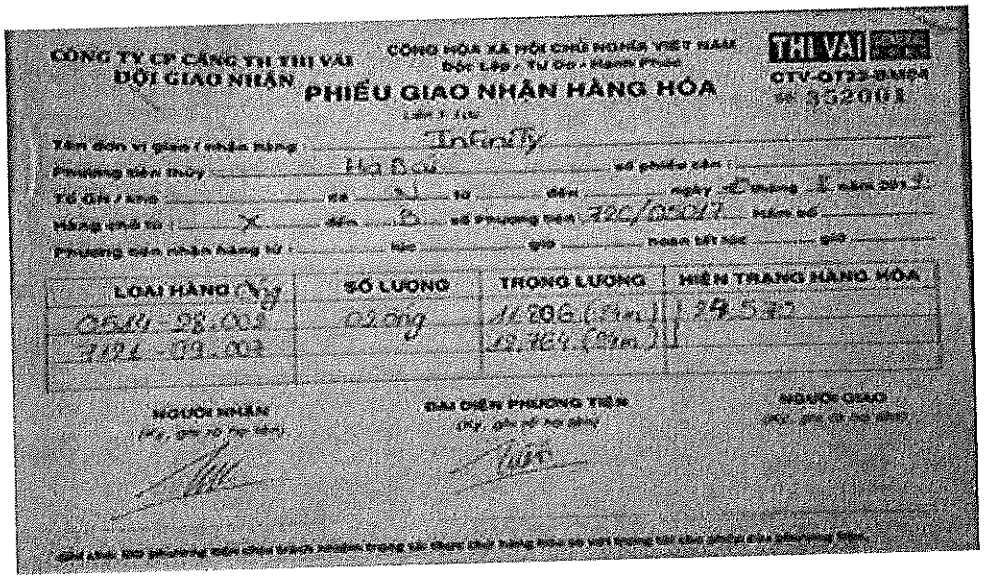
+ Chỉ cân những xe có trong danh sách xe nhận hàng, xe đứng giữa bàn cân, không có lái, phụ trên xe, bàn cân.

+ Cân xe không hàng lấy trọng lượng xe không hàng. Nhập thông tin tàu, khách hàng, loại hàng biển số xe và hướng dẫn xe xuống vị trí nhận hàng. (Lưu ý: kiểm tra lại trọng xe không hàng đã cân trước đó được lưu trong phần mềm cân, nếu khối lượng xe không hàng cao hơn so với lần trước từ phải báo cho bảo vệ kiểm tra lại).

+ Sau khi nhận hàng xe lên cầu cân. Nhân viên trạm cân kiểm tra số xe đã cân xác xe, tiến hành cân xe có hàng, kiểm tra lượng hàng trên xe có vượt quá tải trọng cho phép của xe theo phiếu bảo vệ cấp cho xe (CTV-QT24-BM10), nếu xe không vượt quá tải trọng cho phép tiến hành cân xe, nhập thông tin theo phiếu giao nhận đầu cần cấp cho xe (số hầm, cẩu tàu, cẩu bờ,..) lưu phiếu cân (CTV-QT23-BM12), in và giao cho xe 2 phiếu cân.

+ Cuối ca nhân viên trạm cân kết số liệu, ký xác nhận với giám định, bảo hiểm, chủ hàng,..

+ Ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08


CÔNG TY CP CẢNG THỊ VẢI
ĐỘI GIAO NHẬN

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

THỊ VẢI

CTV-QT23-BM04

PHIẾU GIAO NHẬN HÀNG HÓA

LOẠI HÀNG	SỐ LƯỢNG	TRỌNG LƯỢNG	HIỆN TRẠNG HÀNG HÓA
0548 - 28.003	02 cont	22.206 (Cont 1)	Bình thường
7124 - 09.003		22.164 (Cont 2)	

NGƯỜI NHẬN

ĐẠI DIỆN PHƯƠNG TIỆN

NGƯỜI GIAO

Hình 2.6: Phiếu giao nhận hàng hóa đầu cân

**** Các bước thực hiện đối với hàng xuất:***

+ Gồm 2 phương án làm hàng

Phương án 1: Cổng bảo vệ → Trạm cân → Cầu cảng

Phương án 1 này là khách hàng hoặc chủ hàng xuất hàng trong kho của họ lên phương tiện và sẽ đi đến Cảng để tiến hành xuất hàng lên tàu. Trước khi vào Cảng thì Cổng bảo vệ sẽ xem phiếu giao hàng của xe, số xe có trong danh sách của chủ hàng hoặc khách hàng đã đăng ký với Cảng, sau đó hướng dẫn xe lên trạm cân và cân hàng lại rồi tiến hành giao hàng lên tàu theo phương án làm hàng mà Cảng đã sắp xếp.

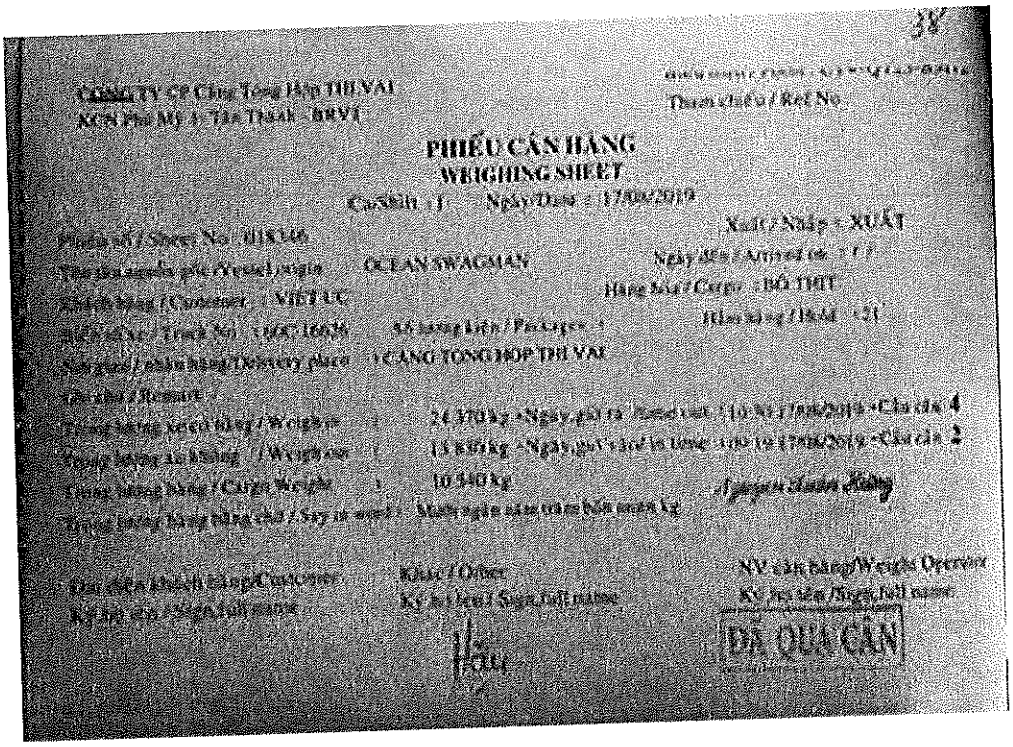
Phương án 2: Kho, bãi → Trạm cân → Cầu cảng

Phương án này là khách hàng hoặc chủ hàng đã có hàng lưu trong kho, bãi sẵn ở Cảng. Sau khi có kế hoạch làm hàng và tàu sẵn sàng nhận hàng, Cảng sẽ bố trí xe xúc hàng, phương tiện vận chuyển giao hàng lên tàu theo từng bước làm hàng đã định.

+ Nhân viên trạm cân chỉ cân những xe có trong danh sách xe nhận hàng, xe đứng giữa bàn cân, không có lái, phụ trên xe, bàn cân.

+ Cân xe có hàng lấy trọng lượng hàng và xác xe, kiểm tra lượng hàng trên xe có vượt quá tải trọng cho phép của xe theo phiếu ảo vệ cấp cho xe (CTV-QT24-BM10) hướng dẫn xe xuống vị trí trả hàng.

+ Sau khi xe giao hàng xong cân xác xe để lấy trọng lượng hàng, nhập thông tin theo phiếu giao nhận đầu cần cấp cho xe (số hầm, cẩu tàu, cẩu bờ,...) lưu phiếu kho (CTV-QT23-BM12), in và giao cho xe 2 phiếu cân.


PHIẾU CÂN HÀNG
WEIGHING SHEET
ĐÃ QUA CÂN

Hình 2.7: Phiếu Cân hàng

+ Cuối ca nhân viên trạm cân kết số liệu, ký xác nhận với đại diện phương tiện nhận hàng.

+ Ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08.

2.5.2. Quy trình quản lý tại kho bãi

2.5.2.1. Hàng không qua cân

a. Hàng nhập

Phương án 1: Cổng bảo vệ → Kho, bãi

Khách hàng hoặc chủ hàng muốn thuê kho, bãi để lưu hàng hóa và đợi tàu đến để xuất hàng lên tàu. Vậy khách hàng hoặc chủ hàng sẽ vận chuyển những lô hàng ở kho hoặc

nhà máy của họ đến Cảng và sẽ lưu lại kho, bãi. Chi phí thuê kho sẽ do 2 bên thỏa thuận khi kí kết hợp đồng.

Phương án 2: Cầu cảng → Kho, bãi

Là hàng nhập từ trên tàu đưa xuống, khi khách hàng hoặc chủ hàng chưa có phương tiện đến lấy hàng ngay, khách hàng, chủ hàng muốn thuê kho, bãi để lưu lại hàng, hoặc Cảng muốn giải phóng tàu nhanh.

Đây là các loại hàng hóa được khách hàng dùng xe vận chuyển hoặc Tàu biển mang hàng tập kết về khi bãi của Công ty để lưu hàng hóa loại này thường không qua cân. VD: Tôn cuộn, ống sắt, ống tháp gió, thiết bị, hàng siêu trường siêu trọng….

+ Nhân viên kho, bãi phải kiểm tra tình trạng hàng hóa trước khi nhập kho, bãi.

Kiểm tra hàng hóa nhập đúng chủng loại, ký mã hiệu và các chứng từ nhập hợp lệ hợp pháp, tiến hành nhập kho, bãi. Ghi phiếu nhập kho CTV-QT23-BM07. Sau khi nhập xong ký các giấy tờ liên quan giao cho xe vận chuyển liên 2, liên 3 của phiếu nhập kho, lưu giữ lại chứng từ liên quan đến hàng hóa, tổng hợp số liệu vào sổ giao ca CTV-QT23-BM08.

CÔNG TY CP CẢNG TH THỊ VẢI
ĐỘI GIAO NHẬN

THI VAI GENERAL CARGO

PHIẾU NHẬP KHO, BÃI

CTV-QT23-BM07

Ngày 12 tháng 12 Năm 2023

Số: .....

Liên 1: Lưu

Tên tàu: Lux 2-03

Tên chủ hàng: .....

Nhập tại kho, bãi: **Cảng Tổng hợp Thị Vải** Số xe: 72C-04668

STT	Tên, nhãn hiệu, quy cách, phẩm chất sản phẩm, hàng hoá	Mã số	ĐVT	Số lượng		Trọng lượng (Tấn)		Ghi chú
				Yêu cầu	Thực nhập	Yêu cầu	Thực nhập	
	Cuốn mũ				1xe			
	TỔNG CỘNG:							

Số chứng từ gốc kèm theo: .....

Đội trưởng	Người nhận hàng/ Thủ kho	Người giao hàng
(Ký, họ tên)	*(Ký, họ tên)*	*(Ký, họ tên)*

Hình 2.8: Phiếu nhập kho, bãi

b. Hàng xuất

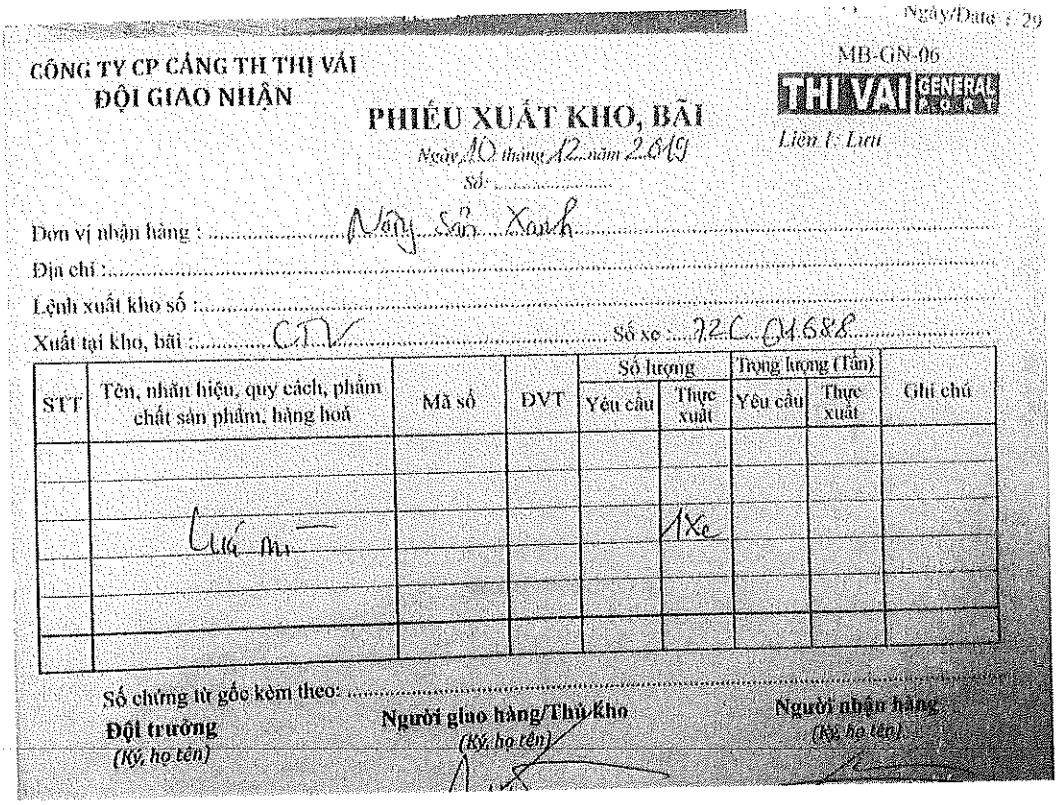
Phương án 1: Kho, bãi → Cổng bảo vệ

Theo phương án 2 hàng nhập. Sau khi khách hàng hoặc chủ hàng lưu kho, bãi và đã có phương tiện đến nhận hàng để đi về kho,bãi hoặc nhà máy của họ. Cảng sẽ tiến hành phương tiện để bốc xếp hàng lên phương tiện vận chuyển của họ.

Phương án 2: Kho, bãi → Cầu cảng

Theo phương án 1 hàng nhập. Sau khi khách hàng hoặc chủ hàng lưu kho bãi và đã có phương tiện vận tài thủy đến để lấy hàng. Khi có kế hoạch xuất hàng lên tàu, Cảng hoặc khách hàng sẽ tiến hành bốc xếp để xuất hàng lên tàu theo các phương án làm hàng đã định.

+ Giao nhận kiểm tra chứng từ liên quan đến việc xuất hàng như lệnh xuất hàng, danh sách xe nhận hàng, chủng loại hàng hóa xuất phải hợp lệ tiến hành xuất kho. Ghi phiếu xuất kho CTV-QT23-BM06 giao cho xe vận chuyển liên 2, liên 3 của phiếu nhập kho, lưu giữ lại chứng từ liên quan đến hàng hóa, tổng hợp số liệu vào sổ giao ca CTV-QT23-BM08.



CÔNG TY CP CẢNG TH THỊ VẢI
ĐỘI GIAO NHẬN

Ngày/Date : 29

MB-GN-06

THI VAI GENERAL PORT

Liên 1: Lưu

PHIẾU XUẤT KHO, BÃI

Ngày 10 tháng 12 năm 2019

Số: .....

Đơn vị nhận hàng : Nông Sản Xanh

Địa chỉ : .....

Lệnh xuất kho số : .....

Xuất tại kho, bãi : CTV Số xe : 72C-04686

STT	Tên, nhãn hiệu, quy cách, phẩm chất sản phẩm, hàng hoá	Mã số	ĐVT	Số lượng		Trọng lượng (Tấn)		Ghi chú
				Yêu cầu	Thực xuất	Yêu cầu	Thực xuất	
	Cà phê				1Xe			

Số chứng từ gốc kèm theo: .....

Đội trưởng
(Ký, họ tên)

Người giao hàng/Thủ kho
(Ký, họ tên)

Người nhận hàng
(Ký, họ tên)

Hình 2.9: Phiếu xuất kho, bãi

2.5.2.2. Hàng qua cân

a. Hàng nhập

Phương án 1: Bảo vệ cổng → Trạm cân 80 tấn → Kho, bãi.

Hàng từ kho hoặc nhà máy của khách hàng hoặc chủ hàng muốn lưu kho, bãi của Cảng và sẽ phải qua trạm cân để cân lại hàng trước khi hàng lưu kho, bãi.

Phương án 2: Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Kho, bãi.

Khách hàng hoặc chủ hàng muốn lưu kho, bãi của cảng để đợi phương tiện đến nhận hàng, hoặc Cảng muốn giải phóng tàu nhanh thì sẽ làm theo kế hoạch này. Sau khi nhận hàng từ tàu, phương tiện sẽ qua cân để tiến hành cân số lượng hàng trước khi lưu lại kho, bãi.

Đây là các loại hàng hóa nhập kho qua cân chủ yếu là hàng rời.

Trước khi nhập hàng nhân viên kho, bãi phải kiểm tra kho vệ sinh sạch sẽ, kiểm tra trang thiết bị trong kho, hệ thống cửa kho, chuẩn bị tường chắn di động để chắn cửa kho.

Khi nhập hai hoặc ba loại hàng cùng một kho nhân viên kho, bãi phải phân khu vực, tính toán diện tích kho để nhập hàng, dùng bê tông hoặc tường chắn di động để ngăn cách từng loại hàng.

Kiểm tra tình trạng hàng trước khi nhập, hướng dẫn xe vào chỗ cần nhập hàng, không cho hàng hóa tràn ra các vị trí cửa kho, sang các hàng hóa khác.

Lập phiếu nhập kho CTV-QT23-BM07 điền đầy đủ thông tin theo phiếu cân hàng, ký các chứng từ liên quan giao xe vận chuyển liên 2, liên 3.

Cuối ca tổng hợp số lượng xe nhập hàng, đối chiếu với trạm cân, ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08.

b. Hàng xuất

Phương án 1: Kho, bãi → Trạm cân 80 tấn → Bảo vệ cổng.

Phương án 2: Kho, bãi → Trạm cân 80 tấn → Cầu cảng.

Căn cứ vào lệnh xuất hàng của Phòng ĐĐKT ghi rõ các loại hàng hóa xuất kho, hàng bao hoặc hàng xá. Nhân viên giao nhận kho bãi cần kiểm tra chứng từ của xe vận chuyển, phiếu kiểm soát tải trọng (CTV-QT24-BM10).

Kiểm tra lại xe vận chuyển nếu thấy không tin tưởng yêu cầu xe lên bàn cân cân lại. Hướng dẫn xe vào vị trí lấy hàng theo yêu cầu.

Phối hợp với nhân viên trạm cân kiểm tra khối lượng đã giao cho từng chủ hàng.

Ghi Phiếu xuất kho CTV-QT23-BM06, ký các chứng từ liên quan giao cho xe vận chuyển liên 2, liên 3 xe lên bàn cân.

Cuối ca tổng hợp số lượng xe xuất hàng theo từng chủ hàng, đối chiếu với trạm cân, ghi sổ giao ca CTV-QT23-BM08.

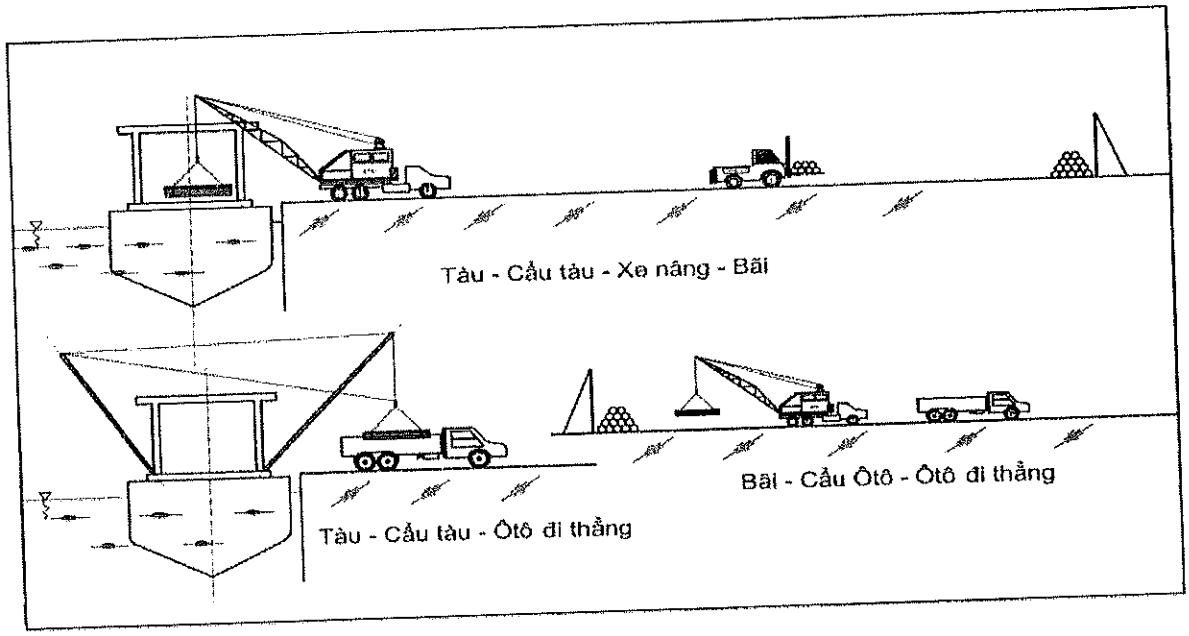
2.5.3. Quy trình quản lý tại cầu cảng

2.5.3.1. Các bước đối với hàng nhập

❖ Giao nhận hàng thiết bị, sắt thép, tôn cuộn, hàng bao,.. không qua cân

Phương án 1: Cầu cảng → Kho, bãi.

Phương án 2: Cầu cảng → Cổng bảo vệ.



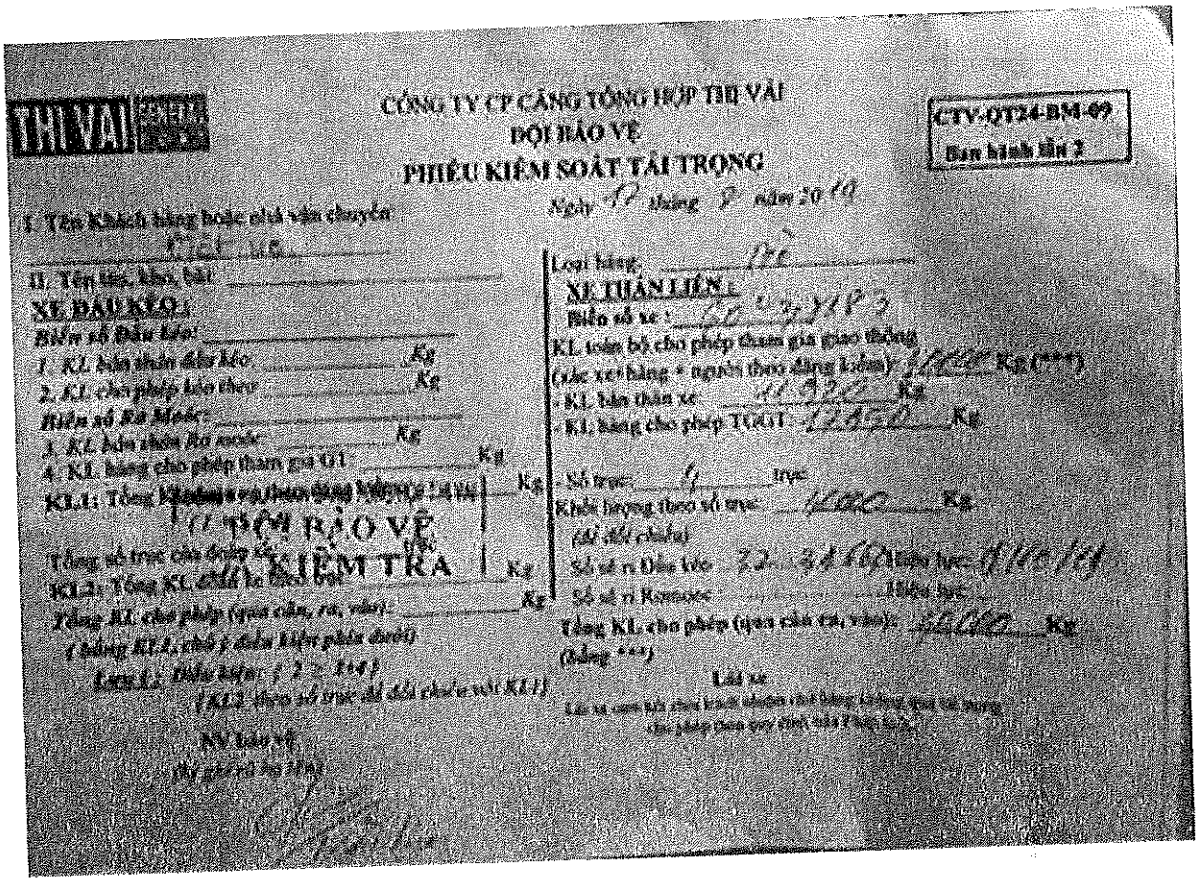
Hình 2.10: Quy trình xếp dỡ hàng sắt thép

+ Nhân viên kiểm đếm tại cầu cảng phải kiểm tra các loại hàng hóa từ dưới hầm tàu trước khi dỡ hàng. Trong trường hợp hàng hóa hư hỏng được phát hiện dưới hầm

tàu phải lập biên bản riêng CTV-QT23-BM05 và báo cáo phụ trách biết để xử lý. Trong trường hợp không phát hiện tiến hành nhận hàng từ tàu giao cho xe vận chuyển.

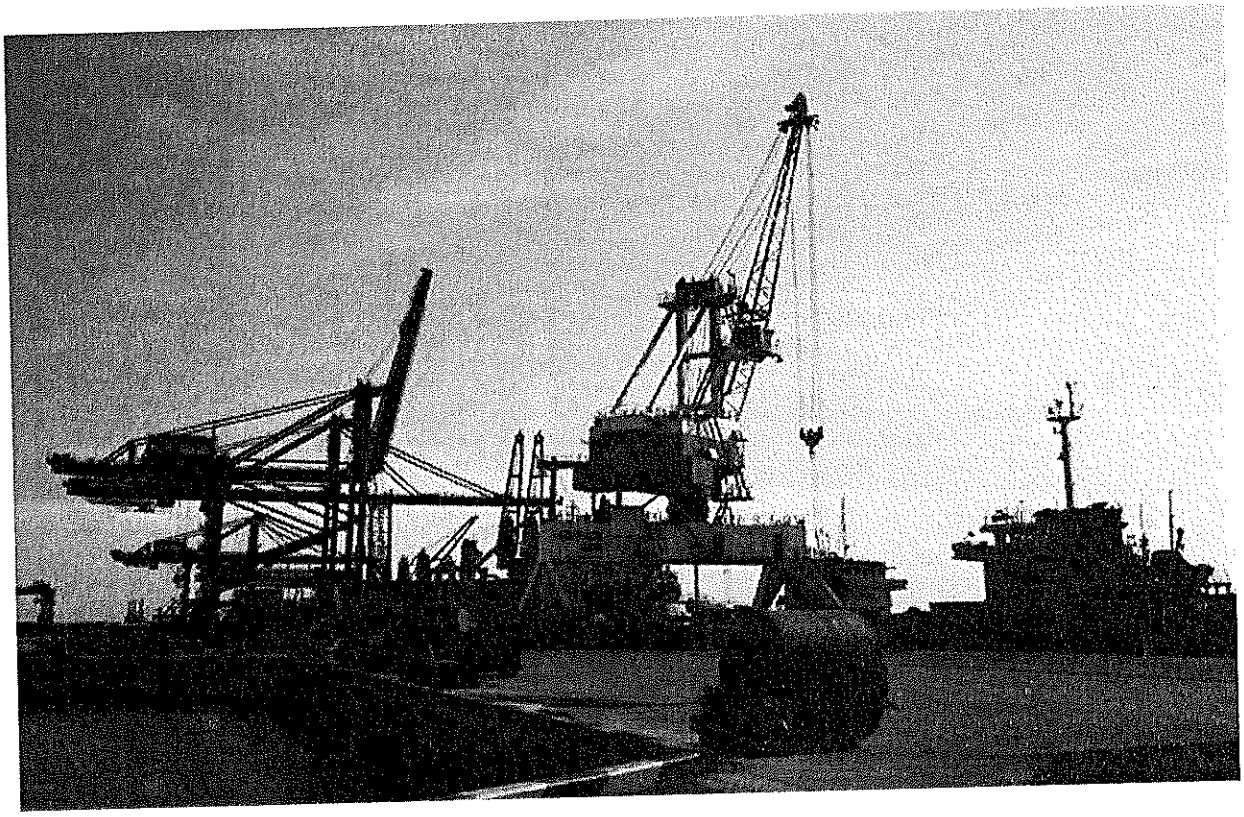
+ Hàng từ tàu bốc xuống đầu cần nhân viên giao nhận Cảng, ghi rõ số lượng, khối lượng, ký hiệu mã hàng, nếu bao bì bên ngoài bị rách, bể phải báo với phụ trách để mời các bên liên quan ký biên bản rách vỡ bao bì.

+ Nhân viên giao nhận đầu cần kiểm tra tải trọng cho phép của phương tiện nhận hàng theo phiếu bảo vệ cấp cho phương tiện (CTV-QT24-BM10), không được giao vượt quá tải trọng cho phép của phương tiện.


CÔNG TY CP CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI
ĐỘI BẢO VỆ
PHIẾU KIỂM SOÁT TẢI TRỌNG
CTV-QT24-BM-09
Ban hành lần 2
Ngày 12 tháng 9 năm 2019
I. Tên Khách hàng hoặc chủ vận chuyển:
II. Tên tàu, kho, bãi:
XE ĐẦU KÉO:
Biển số Đầu kéo:
1. KL bản thân đầu kéo: Kg
2. KL cho phép kéo theo: Kg
Biển số Rơ Moóc:
3. KL bản thân Rơ moóc: Kg
4. KL hàng cho phép tham gia GT: Kg
KL1: Tổng KL cho phép tham gia GT: Kg
Tổng số trục của đoàn xe: Trục
KL2: Tổng KL cho phép theo số trục: Kg
Tổng KL cho phép (qua cầu, cảng, vào): Kg
(Bằng KL1, nhỏ hơn KL2 thì lấy KL1 làm cơ sở)
(KL2 theo số trục đã cải chuẩn với KL1)
NV bảo vệ
(Ký, ghi rõ họ tên)
Loại hàng:
XE THÀNH LIÊN:
Biển số xe:
KL toàn bộ cho phép tham gia giao thông
(Các xe có hàng + người theo đăng kiểm): Kg (***)
- KL bản thân xe: Kg
- KL hàng cho phép TGGT: Kg
Số trục: Trục
Khối lượng theo số trục: Kg
(Số đã chuẩn)
Số sơ mi Đầu kéo: Niên hạn:
Số sơ mi Romooc: Niên hạn:
Tổng KL cho phép (qua cầu, cảng, vào): Kg
(Bằng ***)
Lái xe
Lái xe cam kết chịu trách nhiệm về hàng hóa trong quá trình vận chuyển theo quy định của Pháp luật.
KIỂM TRA

Hình 2.11: Phiếu kiểm soát tải trọng

+ Kiểm tra danh sách xe, hướng dẫn xe vào vị trí nhận hàng, khi phương tiện đã nhận đủ hàng nhân viên giao nhận ghi rõ các thông tin (cẩu tàu hoặc cẩu bờ, tên tàu, chủ hàng, số xe, số hầm) vào phiếu giao nhận CTV-QT23-BM04 để phương tiện rời cảng hoặc lưu kho bãi, ghi giấy kiểm đếm hàng hóa CTV-QT23-BM01.



Hình 2.12: Cẩu tàu và cẩu bờ

+ Kiểm tra và kết toán khối lượng, thời gian làm hàng đối với phương tiện cơ giới phục vụ cho Cảng.

+ Cuối ca nhân viên giao nhận Cảng, dịch vụ tổng kết tally với giám định, đại diện tàu, tập kết tally, tổng hợp số liệu giao ca CTV-QT23-BM08.

+ Nhân viên giao nhận Cảng Lập biên bản quyết toán đối với tàu, salan nội địa quốc tịch Việt Nam (CTV-QT23-BM03) khi phương tiện giao hết yêu cầu.

❖ Giao nhận hàng nông sản, than đá, hàng rời qua trạm cân.

Phương án 3: Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Kho, bãi.

Phương án 4: Cầu cảng → Trạm cân 80 tấn → Cổng bảo vệ.

+ Nhân viên giao nhận đầu cần phải kiểm tra các xe xuống nhận hàng đều phải cân xác xe, chỉ giao hàng cho những xe có trong danh sách từ Phòng ĐĐKT.

+ Pheo dõi xe vào hầm nào lấy hàng sử dụng cầu tàu hay cầu bờ ghi các thông tin vào phiếu giao nhận hàng hóa CTV-QT23-BM04, ghi giấy kiểm đếm hàng hóa CTV-QT23-BM01 ký các chứng từ liên quan giao xe vận chuyển liên 2 và liên 3.

+ Cuối ca nhân viên giao nhận Cảng, dịch vụ tổng kết tally với giám định, đại diện tàu, tập kết tally, tổng hợp số liệu giao ca CTV-QT23-BM08.

+ Nhân viên giao nhận Cảng Lập biên bản quyết đoán CTV-QT23-BM03 khi phương tiện giao hết yêu cầu.

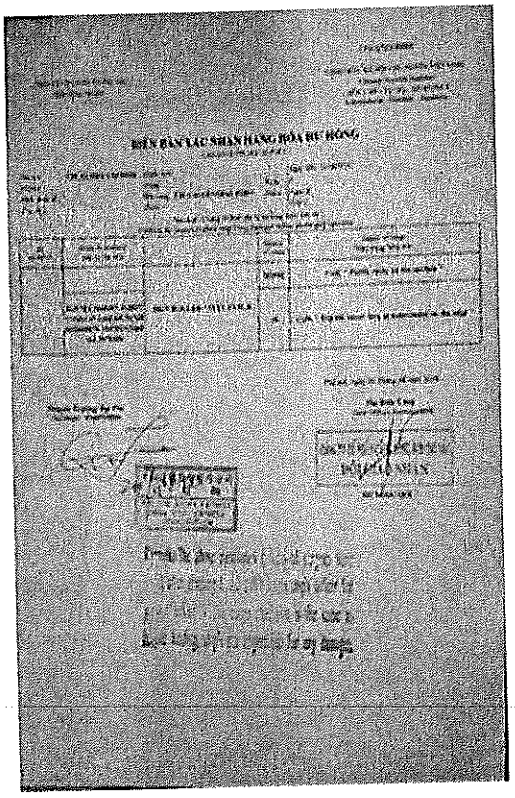
2.5.3.2. Các bước đối với hàng xuất

❖ Giao nhận hàng thiết bị, sắt thép, hàng bao,..

Phương án 1: Kho, bãi → Cầu cảng

Phương án 2: Cổng bảo vệ → Cầu cảng

+ Các loại hàng hóa chủ yếu được khách hàng tập kết tại kho, bãi của Cảng và các loại hàng hóa không qua cân được đóng bao vận chuyển vào cảng để giao xuống phương tiện thủy. Đối với các loại hàng hóa này nhân viên giao nhận đầu cần phải kiểm tra tình trạng hàng hóa trước khi giao cho phương tiện thủy về số lượng, trọng lượng ghi trên bao bì nhãn mác. Trong trường hợp hàng hóa không đạt yêu cầu lập biên bản theo mẫu CTV-QT23-BM05 đồng thời báo với phụ trách đội để xử lý.



Hình 2.13: Biên bản xác nhận hàng hóa hư hỏng

+ Nhân viên giao nhận Cảng, dịch vụ tiếp nhận các loại chứng từ liên quan đến hàng hóa từ xe vận chuyển, kiểm tra đối chiếu với số hiệu của phương tiện thủy ghi trên phiếu trùng khớp tiến hành giao hàng. Yêu cầu phương tiện thủy ký xác nhận vào chứng từ giao nhận trước khi xuống hàng, ghi giấy kiểm đếm hàng hóa (CTV-QT23-BM01). Cuối ca nhân viên giao nhận Cảng, dịch vụ tổng kết tally với kiểm kiện, đại diện phương tiện thủy, tổng hợp số liệu giao ca CTV-QT23-BM08.

+ Lập biên bản quyết toán với phương tiện thủy CTV-QT23-BM02 khi phương tiện nhận hết yêu cầu ghi trên kế hoạch giao nhận hàng hoặc theo yêu cầu của phương tiện thủy khi không nhận hết yêu cầu do quá khổ hoặc quá tải.

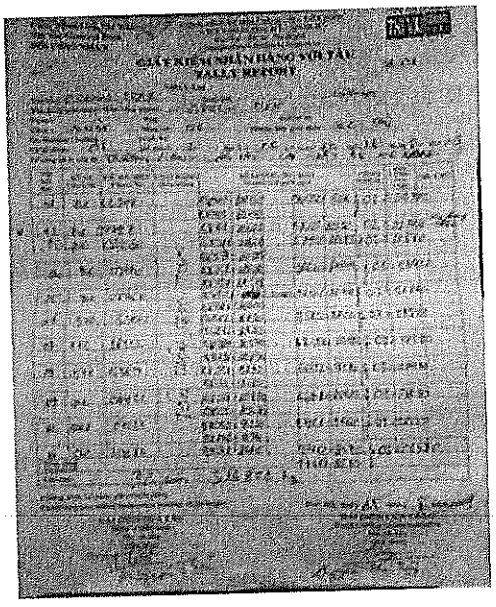
❖ Giao nhận hàng nông sản, hàng rời qua trạm cân.

Phương án 3: Kho, bãi → Trạm cân 80 tấn → Cầu cảng

Phương án 4: Cổng bảo vệ → Trạm cân 80 tấn → Cầu cảng

+ Nhân viên giao nhận chỉ được giao hàng cho phương tiện thủy khi xe vận chuyển đã qua cân, các chứng từ giao nhận kèm theo kiểm tra đối chiếu với số hiệu phương tiện thủy ghi trên kế hoạch giao nhận hàng, yêu cầu phương tiện xác nhận vào chứng từ giao nhận trước khi giao hàng. Ghi giấy kiểm đếm hàng hóa (CTV-QT23-BM01). Cuối ca nhân viên giao nhận Cảng, dịch vụ tổng kết tally với kiểm kiện, đại diện phương tiện thủy, tổng hợp số liệu giao ca CTV-QT23-BM08.

+ Lập biên bản quyết toán với phương tiện thủy CTV-QT23-BM02 khi phương tiện kết thúc nhận hàng.



Hình 2.14: Giấy kiểm đếm nhận hàng với tàu

2.5.4. Quy trình quản lý Cân treo

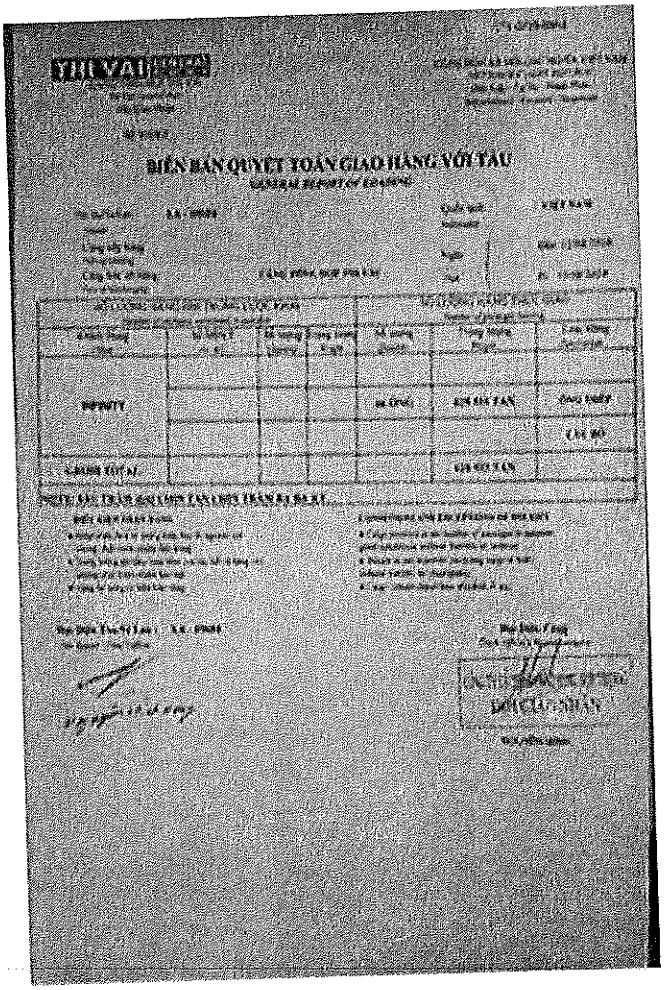
Phương án 1: Tàu → Cân treo → Tàu, sà lan

Khách hàng hoặc chủ hàng có kế hoạch nhận hàng bằng phương tiện vận tải Thủy, Cảng sẽ tiến hành phương án làm hàng sang mạn bằng cân treo từ cẩu tàu sang mạn qua tàu, sà lan hoặc ghe của khách hàng. Và sẽ cùng các bên đại diện giám sát giao hàng qua mạn.

+ Nhân viên giao nhận kiểm tra phiếu nhận hàng từ phương tiện thủy, chỉ giao hàng cho những phương tiện có trong kế hoạch từ Phòng ĐĐKT.

+ Cân trừ bì trọng lượng cạp không hàng, khi xác nhận được số lượng thực của trọng lượng cạp tiến hành cân hàng. Cân từng mã hàng ghi vào giấy kiểm đếm hàng hóa CTV-QT23-BM01 ký xác nhận giữa các bên. Cuối ca tổng kết tally với kiểm kiện, đại diện phương tiện thủy, tổng hợp số liệu giao ca CTV-QT23-BM08.

+ Lập biên bản quyết toán CTV-QT23-BM02 khi phương tiện kết thúc nhận hàng.



BIÊN BẢN QUYẾT TOÁN GIAO HÀNG VỚI TÀU

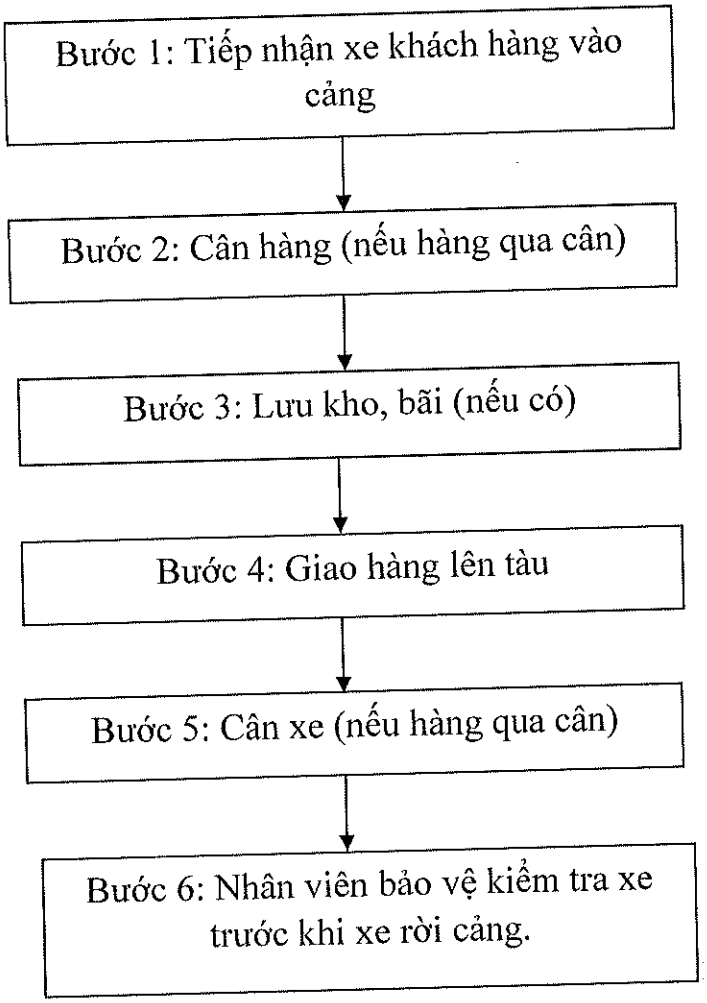
Hình 2.15: Biên bản quyết toán giao hàng với tàu

2.5.5. Tổng hợp số liệu báo cáo, lưu hồ sơ

Nhân viên giao nhận làm công tác tổng hợp căn cứ vào các chứng từ giao nhận, sổ giao ca tiến hành làm báo cáo ngày (CTV-QT23-BM09, báo cáo tổng hợp số liệu hàng theo từng tàu (CTV-QT23-BM10, CVT-QT23-BM11)) gửi các phòng ban, bằng mailhoặc bản cứng. Lưu hồ sơ theo từng tàu, từng vị trí làm việc.

2.6. Các bước trực tiếp giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu.

2.6.1. Sơ đồ các bước giao nhận hàng xuất khẩu



Hình 2.16: Sơ đồ quy trình giao nhận hàng xuất

2.6.1.1. Diễn giải các bước giao nhận hàng xuất.

+ Bước 1: Tiếp nhận xe khách hàng vào cảng.

Khi được trực ban điều độ khai thác thông báo bắt đầu làm hàng cho nhân viên trực ngoài cổng bảo vệ, nhân viên sẽ điều phối xe khách hàng chở hàng đi qua cổng bảo vệ, ở đây lái xe phải xuất trình giấy phiếu vận chuyển hàng, phiếu cân hàng để đối chiếu tải trọng từ nhà máy, hoặc từ kho hàng của khách hàng. Và

xác nhận có đúng phải loại,số lượng hàng cần giao, đúng tải trọng cho phép khi vào cảng.

+ Bước 2: Cân hàng (nếu hàng qua cân).

Khi xe qua cổng bảo vệ, nếu là hàng cần qua cân mà chủ hàng cần cân lại thì sẽ phải lên cầu cân. Tại nhà cân, lái xe sẽ xuống xuất trình về thông tin xe và hàng hóa, nhân viên cân lưu lại thông tin của xe và khối lượng qua cân. Và chỉ dẫn cho lái xe xuống kho, bãi (nếu có lưu kho, bãi), đi ra cầu cảng để chờ giao hàng lên tàu.

Nếu hàng hóa không cần qua cân, lái xe sẽ đi thẳng xuống kho, bãi (nếu có), ở đây, lái xe xuất trình phiếu vận chuyển và nhân viên giao nhận sẽ ghi nhận, kiểm mã hàng, số lượng, trọng lượng, thông tin của hàng được ghi ở phiếu vận chuyển do nhà máy hoặc khách hàng cung cấp. Hoặc lái xe đi thẳng xuống cầu cảng để giao hàng lên tàu. Tại cầu cảng, sẽ có nhân viên giao nhận ghi nhận, kiểmmã hàng, số lượng, trọng lượng hàng đúng như trong phiếu vận chuyển.

+ Bước 3: Lưu kho, bãi (nếu có).

Theo phương án xuất hàng của khách hàng đề nghị đưa hàng vào kho, bãi để chờ Tàu đến lấy hàng.

+ Bước 4: Giao hàng lên tàu.

Sau khi nhân viên giao nhận kiểm kê hàng hóa đúng mã, số lượng, trọng lượng của hàng theo đúng phiếu cân hàng, phiếu vận chuyển hàng. Và hàng sẽ được giao lên tàu theo các phương án xếp dỡ cho từng loại hàng. Tại đây, nhân viên giao nhận sẽ viết phiếu đã nhận hàng, theo đúng thông tin, số lượng, trọng lượng hàng và giao cho người giao hàng phiếu xác nhận đã giao hàng.(Phiếu này gồm 3 liên, 1 liên cho bảo vệ, 1 liên cho khách hàng, và 1 liên cho người giao).

+ Bước 5: Cân xe (nếu hàng qua cân).

Sau khi giao hàng lên tàu xong, lái xe sẽ đến lại trạm cân để cân lại xác xe để cân xe ra, sau khi nhân viên trạm cân cân xác xe lại thì sẽ ra lượng hàng đã giao lên tàu. Sau khi cân xong, nhân viên sẽ in phiếu cân để khách hàng cũng như chủ hàng biết lượng hàng trên xe đã giao lên tàu.Tại đây, nhân viên trạm cân sẽ giữ lại phiếu cân hàng của lái xe, viết phiếu nhận hàng, và đưa phiếu đã in (3 phiếu) cho lái xe để ra cổng.

+ Bước 6: Nhân viên bảo vệ kiểm tra xe trước khi xe rời cảng.

Sau khi giao hàng lên tàu, hoặc cân xe ra từ trạm cân xong, lái xe sẽ đi qua cổng bảo vệ, ở đây, lái xe sẽ phải đưa lại phiếu xác nhận đã giao hàng, cũng như phiếu in ở trạm cân cho nhân viên bảo vệ, và bảo vệ có nhiệm vụ kiểm tra lại toàn bộ thông tin của xe, kiểm tra an ninh, và cho xe ra khỏi cảng.

2.6.1.2. Thực tế giao nhận hàng xuất.

Trước khi tàu cập Cảng, tàu hoặc đại lý tàu gửi cho Cảng:

- Cargo list: bảng đăng ký hàng chuyên chở
- Cargo plan: sơ đồ xếp hàng

Chủ hàng mang cargo list đến Cảng để ký hợp đồng bốc xếp, danh sách phương tiện giao hàng, giao nhận với Cảng, đóng cước phí sau đó đưa hàng vào cầu Cảng để xếp hàng lên tàu.

Phòng ĐĐKT nắm bắt được lịch trình tàu vào Cảng, lập ra kế hoạch làm hàng, phương án làm hàng.

Tên tàu: CSE Fortuner

Loại hàng: Tôn cuộn

Số lượng 15.000

Chủ hàng: CSVC

Phương thức xếp: Xe – tàu

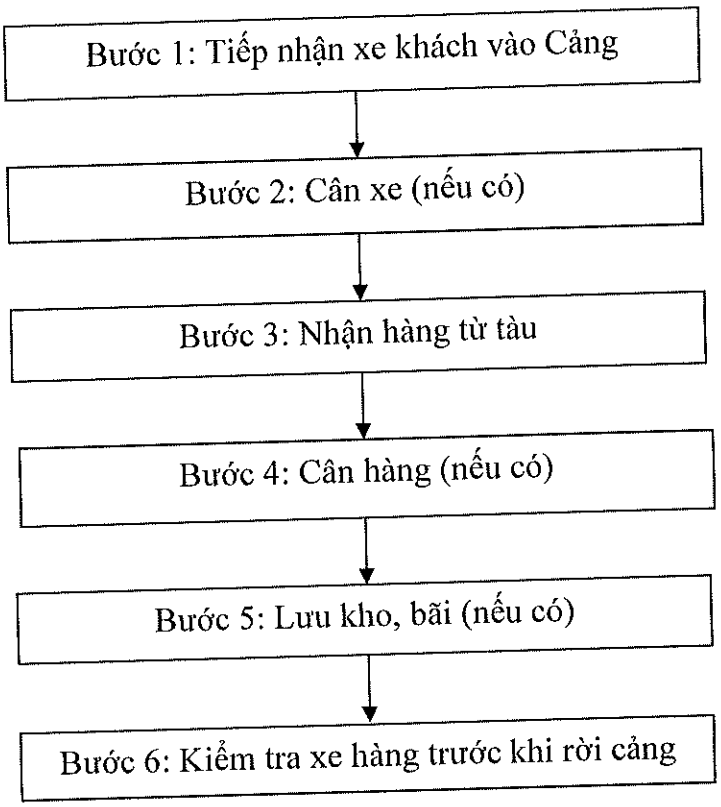
+ Phòng ĐĐKT chuẩn bị xong kế hoạch, căn cứ các giấy tờ trên và triển khai làm hàng, in danh sách, thông tin phương tiện giao hàng, bố trí nhân lực, thiết bị và sẵn sàng làm hàng.

- Đội bảo vệ: Tiếp nhận từ phòng ĐĐKT theo danh sách phương tiện mà chủ hàng đã đăng ký cho xe vào giao hàng, nhân viên bảo vệ kiểm tra chứng từ hàng hóa, trọng tải cho phép, xe có trong danh sách và cho vào Cảng tiến hành giao hàng lên tàu.
- Tally đầu cần: Kiểm mã hàng mà phương tiện giao hàng đưa có khớp với list hàng mà chủ hàng đã đăng ký trước đó, kiểm tra hàng hóa có hư hỏng hay không. Nếu khớp thì sẽ hướng dẫn xe vào máng theo kế hoạch xếp hàng. Nếu không khớp thì sẽ mời phương tiện ra ngoài để tránh nhầm hàng. Tally đầu cần sẽ thu lại chứng từ của phương tiện, và sẽ viết phiếu giao nhận hàng hóa (CTV-QT-BM04) cấp cho phương tiện giao hàng.
- Nếu xe còn tồn, lên ko hết, Tally đầu cần sẽ cấp phiếu giao nhận để hảng trả về nhà máy hoặc chủ hàng.
- Hàng hư hỏng trả về thì lập biên bản hàng hư hỏng, đổ vỡ(MB-GN-05).
- Phương tiện nào giao xong vào Tally sheet theo từng chủ hàng và Cảng dỡ (CTV-QT23-BM01).
- Sau khi giao hàng lên tàu xong, phương tiện giao hàng sẽ nhận phiếu giao nhận (3 liên) và qua cổng bảo vệ sẽ giữ lại 1 liên. Xác nhận đã giao hàng.
- Hết ca ký sản lượng xe nâng làm thực tế dưới hầm, tách cẩu tàu, cẩu bờ, dụng cụ làm hàng như ngáng, dây bẹ… và ghi vào tally.
- Sau khi hoàn tất việc giao hàng lên tàu, Tàu sẽ cấp chi chủ hàng Mater Receipt.

- Cảng lập quyết toán để chủ hàng ký làm cơ sở tính cước bốc xếp.

Cuối ca tổng hợp số lượng, trọng lượng, cẩu tàu, cẩu bờ từng hầm và ký với Tally tàu.

2.6.2. Sơ đồ các bước giao nhận hàng nhập khẩu



Hình 2.17. Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nhập khẩu.

2.6.2.1. Diễn giải các bước giao nhận hàng nhập.

+ Bước 1: Tiếp nhận xe khách hàng vào Cảng.

Sau khi nhận được thông báo tàu bắt đầu làm hàng, nhân viên bảo vệ sẽ điều hướng cho xe vào cảng để nhận hàng. Tại đây, nhân viên bảo vệ sẽ kiểm tra thông tin giấy tờ xe, giấy giới thiệu nhận hàng tử chủ hàng (nếu có). Sau đó nhân viên bảo vệ sẽ cấp cho xe phiếu tải trọng, để biết được mỗi xe lấy được bao nhiêu lượng hàng để không vượt quá tải trọng do Bộ GTVT ban hành.

+ Bước 2: Cân xe (nếu có)

Sau khi qua cổng bảo vệ, đối với hàng hóa không qua cân, lái xe sẽ chạy thẳng xuống cầu cảng, nơi có tàu để chờ nhận hàng từ tàu.

Đối với hàng hóa qua cân, lái xe sẽ phải chạy xe vào trạm cân. Ở đây, nhân viên trạm cân sẽ kiểm tra thông tin xe, phiếu tải trọng đã qua cổng bảo vệ, phiếu nhận hàng từ chủ hàng (nếu có) và nhập thông tin của xe lên dữ liệu máy tính và cân xe. Sau đó xe sẽ ra cầu cảng, nơi có tàu để nhận hàng từ tàu.

+ Bước 3: Nhận hàng từ tàu

Sau khi làm thủ tục tại cổng bảo vệ hoặc tại trạm cân, các xe sẽ xuống cầu cảng, nơi có tàu để nhận hàng từ tàu. Tại đây, nhân viên giao nhận sẽ có trách nhiệm kiểm tra thông tin xe lấy loại hàng nào, lấy từ tàu nào, ghi nhận và kiểm đếm mã hàng, số lượng, trọng lượng hàng, chủ hàng. Và nhân viên giao nhận sẽ viết phiếu giao nhận hàng hóa để xác nhận xe đã nhận hàng từ tàu và giao cho người giao hàng (3 liên).

+ Bước 4: Cân hàng (nếu có)

Đối với các xe nhận hàng phải qua cân, sau khi nhận hàng từ tàu, nhận phiếu giao nhân hàng hóa từ nhân viên giao nhận dưới cầu cảng, thì sẽ lên lại trạm cân để cân hàng. Tại đây, nhân viên trạm cân sẽ kiểm tra phiếu giao nhận hàng hóa (giữ lại 1 liên), kiểm tra tên tàu, thông tin loại hàng, tên chủ hàng, và cân xe hàng để ra lượng hàng. Sau đó sẽ kiểm tra tổng khối lượng hàng và xe có vượt quá tải trọng cho phép theo phiếu tải trọng mà bảo vệ cung cấp. Và sẽ in phiếu cân để giữ lại và giao phiếu cân cho người nhận hàng.

+ Bước 5: Lưu kho, bãi (nếu có)

Theo phương án nhận hàng hàng của khách hàng đã đăng ký trong hợp đồng từ trước, khách hàng đề nghị đưa hàng vào kho, bãi theo số lượng đã chốt trong hợp đồng. Tại đây, sẽ có nhân viên giao nhận kiểm tra phiếu giao nhận hàng hóa, kiểm đếm số lượng, trọng lượng trước khi hàng hạ kho, bãi.

Hoặc do khách hàng vi phạm hợp đồng, không cung cấp đầy đủ phương tiện nhận hàng, Cảng sẽ đưa hàng vào kho, bãi để nhanh tiến độ làm hàng, giải phóng tàu theo đúng điều khoản hợp đồng.

+ Bước 6: Kiểm tra xe hàng trước khi rời cảng.

Sau khi lấy hàng từ tàu, hoặc cân hàng xong từ trạm cân, thì xe sẽ ra đến cổng bảo vệ. Ở đây, nhân viên bảo vệ sẽ kiểm tra lại thông tin xe, hàng, và kiểm tra trọng tải cho phép của xe. Và sẽ giữ lại phiếu giao nhận hàng hóa, phiếu cân hàng (nếu có), và sau đó xe sẽ rời Cảng.

2.6.2.2. Thực tế giao nhận hàng nhập.

Khi được Cảng chấp nhận cho tàu vào xếp dỡ hàng, đại lý phải thông báo cho Cảng thông tin chi tiết của tàu (chiều dài, cao, trọng tải, số hầm, thiết bị xếp dỡ của tàu…) thông tin hàng hóa (loại và số lượng hàng hóa…) danh sách người nhận hàng, phương thức giao nhận hàng, thời gian dự kiến xếp dỡ hàng tại Cảng.

Đại lý thông báo với người nhận hàng có hàng trên tàu trực tiếp liên hệ với Cảng để ký hợp đồng xếp dỡ, giao hàng, lưu kho, đóng bao….để Cảng có kế hoạch tiếp nhận, phân bổ nhân lực, thiết bị để giải phóng tàu. Trường hợp có nhiều loại hàng khác nhau hoặc nhiều chủ hàng, tất cả các chủ hàng phải ký hợp đồng với cảng để cảng có kế hoạch xếp dỡ cho từng chủ hàng. Sau khi đạt được thỏa thuận với tàu, các kế

hoạch xếp dỡ Cảng sẽ thông báo thời gian và vị trí cầu bến. Cảng sẽ chịu trách nhiệm tiếp nhận tàu sau khi tát cả chủ hàng đã ký hợp đồng với cảng.

Sau khi tiếp nhận yêu cầu từ phòng ĐĐKT, trên kế hoạch giao nhận hàng hoặc lệnh giao hàng được ghi đầy đủ các thông tin có liên quan đến hàng hóa:

Tên tàu: Atlantic Bulker

Loại hàng: Lúa mì

Số lượng : 50.000

Chủ hàng :

Phương thức xếp dỡ: Tàu – Xe

Tàu – Sà lan

Số hầm:

Chuẩn bị xong kế hoạch, bố trí thiết bị, nhân lực sẵn sàng làm hàng.

Cảng thực hiện dỡ hàng trên tàu theo 3 phương án.

+ Phương án 1: Tàu – Xe đi thẳng

- Đội Bảo vệ : Sau khi nhận được kế hoạch giao nhận hàng, danh sách phương tiện lấy hàng, thông tin về các hầm hàng, loại hàng, chủ hàng… từ Phòng ĐĐKT, đội bảo vệ sẽ tiến hành cho xe vào cảng để lấy hàng, bảo vệ sẽ kiểm tra xe có trong danh sách phương tiện lấy hàng, kiểm tra và cấp phiếu tải trọng(CTV-QT24-BM10) cho phương tiện nhận hàng và hướng dẫn phương tiện đến cầu cân để cân xác xe trước khi nhận hàng.
- Đội giao nhận - Trạm cân: Kiểm tra xe đã lên đúng vị trí cầu cân, xe có trong danh sách phương tiện nhận hàng, kiểm tra phiếu nhỏ nhận hàng,tên tàu, số lượng, loại hàng và cập nhật trong phần mềm cân xe tại trạm cân. Sau đó tiến hành cân xác xe (cân bì) và hướng dẫn xe xuống cầu cảng nhận hàng.
- Cầu cảng: Tally đầu cần tiếp tục kiểm tra phiếu tải trọng, phiếu nhỏ của chủ hàng để biết nhận hàng loại, hầm hàng và cho phương tiện nhận hàng từ tàu. Sau khi nhận hàng xong, tally đầu cần sẽ viết phiếu Giao nhận hàng hóa .(CTV-QT-BM04)cho lái xe phương tiện(3 liên) xác nhận đã nhận hàng từ tàu.
- Trạm cân: Phương tiện nhận hàng xong sẽ lên trạm cân để cân trọng lượng hàng, nhân viên giao nhận sẽ kiêm tra phiếu giao nhận hàng và giữ lại 1 liên,thu lại phiếu nhỏ nhận hàng của chủ hàng, kiểm tra đối chiếu lại phiếu nhỏ về hầm hàng, số bill, khối lượng của chủ hàng, sau đó nhập các thông tin cần thiết vào phần mềm và cân xe ra để ra khỏi

lượng hàng trên xe. Và in phiếu cân hàng.(CTV-QT-BM12)giao cho phương tiện nhận hàng biết thông tin về tất cả chi tiết.

- Đội bảo vệ: Xe rời cầu cân sẽ đi thẳng về kho hoặc nhà máy của chủ hàng, trước khi rời khỏi cảng phải qua cổng bảo vệ, lúc này bảo vệ Cảng sẽ kiểm tra xe, kiểm tra tải trọng cho phép của xe có quả tải trọng cho phép, và thu lại phiếu tải trọng, phiếu cân hàng, và phiếu giao nhận hàng hóa 1 liên xác nhận phương tiện đã đến nhận hàng.

+ Phương án 2: Tàu – Kho, bãi

Được chủ hàng đã ký kết hợp đồng thuê kho bãi từ trước để đưa hàng vào kho theo số lượng đã ký trong hợp đồng. Phương tiện vận chuyển có thể là phương tiện của cảng hoặc chủ hàng đã thỏa thuận trước đó.

- Đội bảo vệ: Cho xe vào Cảng theo danh sách phòng điều độ đã cập nhật từ trước.
- Đội giao nhận – Trạm cân: Tiến hành cân xác xe, cập nhật số bill, loại hàng vào phần mềm cân mà chủ hàng đã đăng ký để lưu kho, bãi. Sau đó hướng dẫn xe xuống cầu cảng nhận hàng từ tàu.
- Cầu cảng: Tally đầu cần kiểm tra phiếu nhỏ, để biết thông tin về chủ hàng, hầm hàng và cho xe lấy hàng, viết phiếu giao nhận hàng hóa cho phương tiện nhận hàng, xác nhận phương tiện đã lấy hàng.
- Đội giao nhận – Trạm cân: Kiểm tra phiếu giao nhận hàng hóa, cập nhật thông tin vào phần mềm và cân trọng lượng hàng ra. Nhân viên giao nhận sẽ viết phiếu nhập kho,bãi (CTV-QT23-BM08) và in phiếu cân giao cho phương tiện nhận hàng. Hướng dẫn phương tiện nơi nhập hàng.
- Bảo vệ - Nhân viên kho, bãi: Tại Kho, bãi Bảo vệ hoặc nhân viên kho bãi sẽ thu phiếu cân hàng và phiếu nhập kho, xem thông tin loại hàng hoặc chủ hàng để hướng dẫn phương tiện đổ đúng nơi qui định.

+ Phương án 3: Tàu – Tàu, sà lan.

Được khách hàng hoặc chủ hàng đã đăng ký phương tiện vận tải thủy đến nhận hàng từ trước. Khi có phương tiện thủy đến lấy hàng, Phòng ĐĐKT sẽ báo cho đội giao nhận, sắp sếp phương án, thiết bị làm hàng để giao hàng (Cân treo).

- Đội giao nhận – Nhân viên cân hàng: Sau khi phương tiện thủy cập mạn tàu, đăng ký cầu bến trước khi nhận hàng, nhân viên giao nhận sẽ kiểm tra tên phương tiện đã có trong danh sách đăng ký từ trước, phiếu nhỏ mà chủ hàng đã cấp cho phương tiện nhận hàng, kiểm tra thông tin loại hàng, số lượng, số bill….số lượng hàng còn lại, số bill còn lại của chủ hàng.

- Sau khi kiểm tra đối chiếu thông tin, nhân viên cân cùng phương tiện nhận hàng, giám định viên các bên tiến hành test Cân treo, cân xác cạp (bì), rồi cùng tiến hành cân hàng sang mạn. Tại đây, nhân viên giao nhận, phương tiện, cùng giám định viên xác nhận từng kéo, từng mã hàng trước khi sang phương tiện nhận hàng, và ghi vào phiếu Tally sheet .(CTV-QT23-BM01)từng mã. trao đổi số lượng hàng trên giấy với kiểm kiện, NV giao nhận đếm số lượng từng kéo hàng giao cho NV kiểm kiện, mỗi kéo hàng NV giao nhận ký nhận với chủ phương tiện và ký giao hàng cho kiểm kiện (đại diện tàu).
- Sau khi cân hàng, giao hàng đúng đủ số lượng yêu cầu. Nhân viên giao nhận, phương tiện, cùng các giám định viên ký nhận đã xác nhận hàng đã giao đủ, đúng chủng loại số lượng đã yêu cầu. Sau đó Đội Giao nhận sẽ lập Biên bản quyết toán giao hàng với tàu (CTV-QT23-BM02) xác nhận và quyết toán với Cảng.

Cuối ca nhân viên giao nhận Cảng, dịch vụ tổng kết tally với giám định, đại diện tàu, tập kết tally, tổng hợp số liệu giao ca CTV-QT23-BM08

Khi thực hiện xếp dỡ hàng hóa trong tất cả các phương án làm hàng trên, Cảng đã bố trí thiết bị, nhân lực có thể làm cùng lúc cả 3 phương án, tùy theo điều kiện của chủ hàng có phương tiện đến nhận hàng.

Trong thời gian xếp dỡ hàng hóa, nếu Chủ hàng không cung cấp đủ phương tiện vận chuyển để giao nhận hàng theo như cam kết, Cảng có quyền dời tàu ra vùng neo đậu và Cảng sẽ không chịu trách nhiệm đối với mọi chi phí phát sinh.

2.7. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng hóa xuất, nhập khẩu tại cảng.

2.7.1. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng xuất

2.7.1.1. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng xuất theo thời gian

Kết quả sản lượng theo thời gian của công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018 được thể hiện ở bảng sau:

Bảng 2.3: Đánh giá tình hình thực hiện chỉ tiêu sản lượng theo thời gian

STT	Thời gian	Năm 2017		Năm 2018		Tỷ lệ đạt (%)	Chênh lệch (±)	MĐAH (%)
		Sản lượng	Tỷ trọng (%)	Sản lượng	Tỷ trọng (%)			
1	Quý I	167.131,60	32,17	164.329,39	33,95	98,32	(2.802,21)	(0,54)
2	Quý II	105.619,69	20,33	86.593,60	17,89	81,99	(19.026,09)	(3,66)

3	**Quý III**	113.828,20	21,91	97.581,16	20,16	85,73	(16.247,04)	(3,13)
4	**Quý IV**	132.946,77	25,59	135.529,39	28,00	101,94	2.582,62	0,50
*	**Tổng cộng**	**519.526,26**	**100,00**	**484.033,54**	**100,00**	**93,17**	**(35.492,72)**	

(Nguồn: P. Giao nhận)

Dựa vào bảng tổng hợp trên ta thấy tình hình sản lượng của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải theo thời gian năm 2017 và năm 2018 cụ thể như sau:

Tổng sản lượng giao nhận hàng hóa theo thời gian của công ty cổ phần cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018 đạt 484.033,54 tấn, giảm 6,83% và giảm về sản lượng là 35.492,72 tấn so với cùng kỳ năm 2017.

Quý I: Sản lượng quý I năm 2017 của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải là 167.131,6 tấn, sản lượng quý I năm 2018 là 164.329,39 tấn. Như vậy so với quý I năm 2017, sản lượng quý I năm 2018 của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải đạt 98,32% hay giảm về sản lượng là 2.802,21 tấn.

Quý II: Sản lượng quý II năm 2017 đạt giá trị 105.619,69 tấn, trong khi đó sản lượng quý II năm 2018 đạt 86.593,6 tấn. Như vậy so với quý II năm 2017, sản lượng của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải quý II năm 2018 đạt 81,99% hay giảm tương ứng về giá trị sản lượng là 19.026,09 tấn. Sản lượng giao nhận hàng xuất quý II năm 2018 có mức độ ảnh hưởng lớn nhất đến tổng sản lượng của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018. Năm 2018, sản lượng giao nhận của quý II giảm 100 tấn thì tổng sản lượng của công ty năm 2018 giảm 3,66 tấn.

Quý III: Sản lượng quý III năm 2018 là 97.581,16 tấn, trong khi đó sản lượng quý III năm 2017 là 113.828,2 tấn. Như vậy so với quý III năm 2017, sản lượng của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải quý III năm 2018 giảm 14,27% và giảm về giá trị sản lượng là 16.247,04 tấn.

Quý IV: Sản lượng quý IV năm 2018 là 135.529,39 tấn, trong khi đó sản lượng quý IV năm 2017 là 132.946,77 tấn. Như vậy so với quý IV năm 2017, sản lượng của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải quý IV năm 2018 đạt 101,94% hay tăng tương ứng về giá trị là 2.582,62 tấn.

Như vậy, nhìn chung sản lượng giao nhận hàng xá theo chiều xuất của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018 có xu hướng giảm hơn so với năm 2017. Điều này cho thấy sự khó khăn trong công tác hoạt động giao nhận hàng xá tại công ty năm 2018 so với năm 2017.

2.7.1.2. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng xuất theo mặt hàng

Căn cứ vào số liệu phòng giao nhận công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018, ta có bảng số liệu đánh giá tình hình thực hiện sản lượng giao nhận hàng xuất theo loại mặt hàng như sau:

Bảng 2.4. Tình hình sản lượng giao nhận hàng xuất theo mặt hàng Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018

ĐVT: Tấn

TT	Loại hàng	Năm 2017		Năm 2018		Tỷ lệ đạt (%) (%)	Chênh lệch	MĐAH (%)
		Sản lượng	Tỷ trọng (%)	Sản lượng	Tỷ trọng (%)			
1	Lúa mì	51.910,52	9,99	56.565,00	11,69	108,97	4.654,48	0,90
2	Phân bón	-	-	-	-	-	-	-
3	Dăm gỗ	425.861,60	81,97	427.468,54	88,31	100,38	1.606,94	0,31
4	Than	38.788,50	7,47	0	0	0	(38.788,50)	(7,47)
5	Khác	2.965,64	0,57	0	0	0	(2.965,64)	(0,57)
Tổng cộng		**519.526,26**	**100,00**	**484.033,54**	**100,00**	**93,17**	**(35.492,72)**	

(Nguồn: Phòng Giao nhận)

Qua bảng số liệu cho thấy, tổng sản lượng các loại hàng thông qua cảng Thị Vải năm 2018 đạt 484.033,54 tấn, giảm 6,83% và giảm về sản lượng là 35.492,72 tấn so với cùng kỳ năm 2017. Trong đó sản lượng mặt hàng dăm gỗ chiếm tỷ trọng cao nhất, năm 2018 sản lượng mặt hàng dăm gỗ chiếm tỷ trọng 88,31% tổng sản lượng hàng hóa xuất đi của cảng Thị Vải. So với năm 2017, sản lượng mặt hàng dăm gỗ năm 2018 xuất đi tăng 0,38% và tăng về sản lượng là 1.606,94 tấn.

Năm 2018, Cảng Thị Vải chỉ xuất hai mặt hàng là hàng dăm gỗ và hàng lúa mì. Sản lượng xuất đi của mặt hàng lúa mì năm 2018 đạt 56.565 tấn, so với sản lượng xuất đi của hàng lúa mì năm 2017, sản lượng năm 2018 của mặt hàng lúa mì tăng 8,97% và tăng về giá trị sản lượng là 4.654,48 tấn.

So với năm 2017, năm 2018 Công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải không tiến hành xuất các mặt hàng xá bao gồm hàng phân bón, than và các mặt hàng khác như bột sắt, sô đa rời, bụi lò, muối… như năm 2017. Từ đó làm cho sản lượng xuất hàng xá của cộng ty năm 2018 giảm hơn so với năm 2017.

2.7.2. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng nhập

2.7.2.1. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng nhập theo thời gian

Kết quả sản lượng theo thời gian chiều hàng nhập của công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018 được thể hiện ở bảng sau:

Bảng 2.5: Đánh giá tình hình thực hiện chỉ tiêu sản lượng hàng nhập theo thời gian

ĐVT: Tấn

STT	Thời gian	Năm 2017		Năm 2018		Tỷ lệ đạt (%)	Chênh lệch (±)	MĐAH (%)
		Sản lượng	Tỷ trọng (%)	Sản lượng	Tỷ trọng (%)			
1	Quý I	234.136,78	16,89	322.915,11	19,31	137,92	88.778,33	6,40
2	Quý II	380.431,47	27,44	604.763,55	36,16	158,97	224.332,08	16,18
3	Quý III	401.140,32	28,93	283.986,14	16,98	70,79	(117.154,18)	(8,45)
4	Quý IV	370.791,24	26,74	460.882,78	27,56	124,30	90.091,54	6,50
*	**Tổng cộng**	**1.386.499,81**	**100,00**	**1.672.547,58**	**100,00**	**120,63**	**286.047,77**	

(Nguồn: P. Giao nhận)

Dựa vào bảng tổng hợp trên ta thấy tình hình sản lượng theo chiều nhập của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải theo thời gian năm 2017 và năm 2018 cụ thể như sau:

Tổng sản lượng giao nhận hàng hóa theo chiều nhập của công ty cổ phần cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018 đạt 1.672.547,58 tấn, tăng 20,63%% và tăng về sản lượng là 286.047,77 tấn so với cùng kỳ năm 2017.

Quý I: Sản lượng giao nhận hàng nhập quý I năm 2017 của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải là 234.136,78 tấn, sản lượng quý I năm 2018 là 322.915,11 tấn. Như vậy so với quý I năm 2017, sản lượng giao nhận hàng nhập quý I năm 2018 của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải đạt 137,92% hay tăng về sản lượng là 88.778,33 tấn.

Quý II: Sản lượng giao nhận hàng nhập quý II năm 2017 đạt giá trị 380.431,47 tấn, trong khi đó sản lượng quý II năm 2018 đạt 604,763,55 tấn. Như vậy so với quý II năm 2017, sản lượng giao nhận hàng nhập của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải quý II năm 2018 đạt 158,97% hay tăng tương ứng về giá trị sản lượng là 224.332,08 tấn. Sản lượng giao nhận hàng xuất quý II năm 2018 có mức độ ảnh hưởng lớn nhất đến tổng sản lượng của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018. Năm 2018, sản lượng

giao nhận của quý II tăng 100 tấn thì tổng sản lượng của công ty năm 2018 tăng 16,18 tấn.

Quý III: Sản lượng quý III năm 2018 là 283.986,14 tấn, trong khi đó sản lượng quý III năm 2017 là 401.140,32 tấn. Như vậy so với quý III năm 2017, sản lượng của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải quý III năm 2018 giảm 29,21% và giảm về giá trị sản lượng là 117.154,18 tấn.

Quý IV: Sản lượng quý IV năm 2018 là 460.882,78 tấn, trong khi đó sản lượng quý IV năm 2017 là 370.791,24 tấn. Như vậy so với quý IV năm 2017, sản lượng của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải quý IV năm 2018 đạt 124,3% hay tăng tương ứng về giá trị là 90.091,54 tấn.

Như vậy, nhìn chung sản lượng giao nhận hàng xá theo chiều nhập của công ty cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018 có xu hướng tăng hơn so với năm 2017.

2.7.2.2. Đánh giá sản lượng giao nhận hàng nhập theo mặt hàng

Căn cứ vào số liệu phòng giao nhận công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018, ta có bảng số liệu đánh giá tình hình thực hiện sản lượng giao nhận hàng nhập theo loại mặt hàng như sau:

Bảng 2.6. Tình hình sản lượng giao nhận hàng nhập theo mặt hàng Cảng tổng hợp Thị Vải năm 2018

ĐVT: Tấn

TT	Loại hàng	Năm 2017		Năm 2018		Tỷ lệ đạt (%) (%)	Chênh lệch	MĐAH (%)
		Sản lượng	Tỷ trọng (%)	Sản lượng	Tỷ trọng (%)			
1	Lúa mì	250.305,84	18,05	400.406,66	23,94	159,97	150.100,82	10,83
2	Phân bón	94.076,25	6,79	90.271,38	5,40	95,96	(3.804,87)	(0,27)
3	Dăm gỗ	-	-	-	-	-	-	-
4	Than	869.589,21	62,72	1.063.599,80	63,59	122,31	194.010,59	13,99
5	Khác	172.528,51	12,44	118.269,74	7,07	68,55	(54.258,77)	(3,91)
Tổng cộng		**1.386.499,81**	**100,00**	**1.672.547,58**	**100,00**	**120,63**	**286.047,77**	

(Nguồn: Phòng Giao nhận)

Qua bảng số liệu cho thấy, tổng sản lượng các loại hàng thông qua cảng Thị Vải theo chiều nhập năm 2018 đạt 1.672.547,58 tấn, tăng 20,63% và tăng về sản lượng là 286.047,77 tấn so với cùng kỳ năm 2017. Trong đó sản lượng mặt hàng than chiếm tỷ

trọng cao nhất, năm 2018 sản lượng mặt hàng than nhập qua cảng Thị Vải chiếm tỷ trọng 63,59% tổng sản lượng hàng hóa nhập qua cảng. So với năm 2017, sản lượng mặt hàng than năm 2018 nhập qua cảng tăng 22,31% và tăng về sản lượng là 194.010,59 tấn.

Sản lượng mặt hàng lúa mì nhập qua cảng Thị Vải năm 2018 đạt 400.406,66 tấn, so với năm 2017, sản lượng mặt hàng lúa mì nhập qua cảng Thị Vải tăng 59,97% và tăng về giá trị sản lượng là 150.100,82 tấn.

So với năm 2017, sản lượng mặt hàng phân bón nhập qua cảng Thị Vải năm 2018 giảm 4,04% và giảm về giá trị sản lượng là 3.804,87 tấn.

Năm 2017 và năm 2018, Cảng Thị Vải không nhập mặt hàng dăm gỗ.

2.8. Các chứng từ chủ yếu liên quan đến giao nhận hàng xá xuất, nhập khẩu tại cảng.

2.8.1. Phiếu kiểm soát tải trọng.(CTV-QT24-BM09)

Là phiếu kiểm soát tải trọng các phương tiện ra vào cảng lấy hàng theo đúng quy định của pháp luật. Trên phiếu kiểm soát có những thông tin như:

- Tên khách hàng hoặc nhà vận chuyển
- Thông tin về phương tiện
- Khối lượng cho phép tham gia giao thông.

2.8.2. Kế hoạch giao nhận, lệnh giao hàng.(CTV-QT18-BM03)

Yêu cầu được phát ra từ Phòng ĐĐKT, trên kế hoạch giao nhận hàng hoặc lệnh giao hàng được ghi đầy đủ các thông tin có liên quan đến hàng hóa:

- Tên tàu
-Tên chủ hàng
- Tên đơn vị ủy quyền nhận hàng
- Hàng nhập hay xuất
- Loại hàng
-Ký mã hiệu (nếu có)
-Số lượng, trọng lượng
- Các hồ sơ khác liên quan kèm theo (nếu có)
- Bảng kê hàng hóa.

2.8.3. Giấy kiểm nhận hàng hóa với tàu -Tally sheet.(CTV-QT23-BM01)

Là một loại phiếu kiểm đếm tại cầu tầu trên đó ghi thông tin liên quan đến hàng hóa:

- Tên tàu
- Tên đại lý giao, nhận hang
- Tên hang
- Phương thức nhận hang
- Thông tin ca
- Ngày giờ nhận hàng
- Số lượng, trọng lượng hàng hoá đã được giao nhận tại cầu.
- Ký xác nhận của nhười giao, nhận hang với Tàu.

Tally sheet là phiếu kiểm đếm hàng hoá đã xếp lên tầu do nhân viên kiểm đếm chịu trách nhiệm ghi chép công việc kiểm đếm tại tầu tuỳ theo quy định của từng cảng. Phiếu kiểm đếm là một chứng từ gốc về số lượng hàng hoá được xếp lên tầu. Do đó bản sao của phiếu kiểm đếm phải giao cho thuyền phó phụ trách về hàng hoá một bản để lưu giữ, nó còn cần thiết cho những khiếu nại tổn thất về hàng hoá sau này.

2.8.4. Phiếu xuất, nhập kho, bãi.(CTV-QT23-BM 06, 07)

Là phiếu đã xác nhận hàng hóa đã xuất, hoặc nhập tại kho, bãi. Phiếu này gồm những thông tin như:

- Tên tàu hoặc tên đơn vị nhận hàng
- Tên chủ hàng, xuất, nhập tại kho, bãi
- Tên loại hàng
- Số lượng, trọng lượng của hàng.
- Thông tin của xe xuất, nhập hàng.

Lái xe sẽ được nhận phiếu này sau khi hàng đã được nhập kho, bãi hoặc hàng bắt đầu được xuất đi từ kho, bãi.

2.8.5. Phiếu giao nhận hàng hóa.(CTV-QT-BM04)

Là phiếu được người giao nhận cấp cho người nhập hàng hoặc xuất hàng tại cầu tàu. Phiếu giao nhận hàng hóa này gồm những thông tin như:

- Tên đơn vị giao nhận hàng

- Tên phương tiện vận tải thủy giao, nhận hàng

- Thông tinphương tiện giao, nhận hàng

- Loại hàng

- Số lượng, trọng lượng

- Hiện trạng hàng hóa

- Thông tin ca, ngày giờ giao, nhận hàng để người giao nhận xác nhận chứng thực hàng đã được nhập xuống xe cho chủ hàng hoặc hàng đã được xuất lên tàu.

2.8.6. Phiếu cân hàng.(CTV-QT-BM12)

Là phiếu cân trọng lượng hàng khi xe qua cân, phiếu cân hàng này gồm những thông tin như:

- Tên tàu

- Tên khách hàng

- Thông tin xe nhận hàng

- Loại hàng, hầm hàng

- Nơi giao, nhận hàng

- Trọng lượng xe không hàng, xe có hàng

- Trọng lượng hàng.

Phiếu cân hàng này xác nhận chứng thực trọng lượng hàng, loại hàng, tên tàu, thông tin chủ hàng trên xe là đúng với thực tế và phiếu cân này sẽ được giữ lại và cấp cho người nhận hàng.

2.8.7. Biên bản xác nhận hư hỏng, đổ vỡ.(CTV-QT-BM05)

Là biên bản xác nhận, ký kết với tàu, gồm những thông tin:

- Tên tàu

- Cảng xếp dỡ hàng hóa

- Ngày cập cảng dỡ hàng

- Số hiệu ký hiệu mã hàng

- Số lượng, trọng lượng hàng

- Hiện trạng hàng hóa.

Trong quá trình dỡ hàng ra khỏi tàu tại cảng đích, nếu phát hiện thấy hàng hoá bị hư hỏng đổ vỡ thì đại diện của cảng (người giao nhận, kho hàng). và tàu phải cùng nhau lập một biên bản về tình trạng đổ vỡ của hàng hoá. Biên bản này gọi là biên bản xác nhận hàng hư hỏng đổ vỡ do tàu gây nên, hoặc do trước khi làm hàng (lúc xếp hàng lên tàu).

2.8.8. Biên bản quyết toán nhập, xuất hàng với tàu.(CTV-QT-BM02, 03)

Đây là biên bản được lập giữa cảng với tàu sau khi đã dỡ xong lô hàng hoặc xuất hàng lên tàu, gồm những thông tin:

- Tên tàu
- Ngày tàu đến
- Nơi xếp, dỡ hàng
- Thông tin khách hàng
- Tên hàng
- Số lượng, trọng lượng hàng

Để xác nhận số hàng thực tế đã giao nhận tại cảng xếp, dỡ hàng qui định. Biên bản này có tính chất đối tịch chứng minh sự thừa thiếu giữa số lượng hàng thực nhận tại cảng đến, đi và số hàng ghi trên bản lược khai của tàu. Vì vậy đây là căn cứ để người nhận hàng tại cảng đến khiếu nại người chuyên chở hay công ty bảo hiểm (nếu hàng hoá đã được mua bảo hiểm). Đồng thời đây cũng là căn cứ để cảng tiến hành giao nhận hàng nhập khẩu với nhà nhập khẩu và cũng là bằng chứng về việc cảng đã hoàn thành việc giao hàng cho người nhập, xuất khẩu theo đúng số lượng mà mình thực tế đã giao,nhận với người chuyên chở.

2.9. Những rủi ro thường xảy ra trong quá trình giao nhận và bảo quản hàng hóa.

2.9.1. Rủi ro, sơ suất của nhân viên giao nhận.

- Nhân viên giao nhận đầu cần ghi sai thông tin trong phiếu vận chuyển cấp cho phương tiện như loại hàng, mã hàng, hầm hàng, cẩu tàu hoặc cẩu bờ. Sau đó sẽ cập nhật thông tin lên quản lý dữ liệu dẫn đến sai lệch số bill loại hàng lấy ở hầm hàng hoặc dùng cẩu tàu hay cẩu bờ. Có thể gây mất thời gian để xe quay lại đổi hàng hoặc làm cho xe đi giao cho chủ hàng mà không đúng loại hàng. Gây ra thiệt hại nhiều chi phí.

- Nhân viên giao nhận cập nhật sai mã trên máy quản lý dữ liệu dẫn đến sai thông tin chủ hàng, số bill, loại hàng dẫn đến in phiếu sai. Mất thời gian tìm kiếm lỗi sai và sửa lại.

- Nhân viên giao nhận đầu cần cập nhật thông tin về mã hàng, trọng lượng hàng sai, dẫn đến không khớp với khối lượng của chủ hàng hoặc khối lượng của nhà máy, và phải rà soát lại và mất thời gian không cần thiết.

- Trước khi nhận hàng chưa làm biên bản tình trạng hàng hóa hư hỏng trước khi làm hàng. Nếu hàng hóa hư hỏng, phải lập biên bản xác nhận tình trạng hư hỏng trước khi làm hàng, để tránh tranh chấp giữa các bên về thiệt hại hàng hóa.

2.9.2. Rủi ro, sơ suất của nhân viên kho, bãi

- Khâu kiểm kê quy cách, số lượng, của hàng hóa nhập kho là hết sức quan trọng, chỉ cần nhân viên kho kiểm tra sai số lượng hàng sai sẽ khiến BPCT nhập dữ liệu sai trên phiếu nhập kho của khách hàng.

- Trong trường hợp hàng hóa về nhiều thì sự sai sót trong khâu kiểm đếm là rất dễ xảy ra ,dễ dẫn đến tình trạng thừa hoặc thiếu hàng của khách hàng.

- Nếu có sự phát hiện kịp thời nào trong khâu kiểm đếm thì nhân viên kho cùng khách hàng lập "Biên bản hiện trường" để trình bày những sai sót, mô tả lại hiện trạng thiếu, thừa hoặc hư hỏng nào của hàng hóa.

2.9.3. Những rủi ro thường xảy ra trong quá trình giao nhận và bảo quản hàng hóa tại kho, bãi.

- Đối với loại hàng đóng bao: cần chú ý về vấn đề thông gió và chiều cao cho phép chất hàng. Đối với hàng kiện: tránh cho kiện hàng không bị tác động bên ngoài như va đập, rơi vỡ…

- Không nắm rõ đặc tính hàng hóa, có những hàng hóa không được xếp gần nhau nên khi xếp vào kho có thể gây cháy nổ hoặc thay đổi tính chất hàng hóa

- Quá trình vệ sinh kho bãi không kĩ lưỡng, kho ẩm ướt cũng chính là nguyên nhân gây hư hỏng hàng hóa.

- Thất lạc hàng hóa do quá trình chất xếp hàng hóa không khoa học, không theo lý tính đặc điểm hàng hóa, theo phân vùng của từng chủ hàng…dẫn đến giao nhận nhầm hàng hóa.

2.9.4. Rủi ro do sự bất cẩn của công nhân bốc xếp.

- Nghiêm cấm hút thuốc tại hầm tàu, kho vì sự bất cẩn của nhân viên để tàn thuốc tiếp xúc với hàng hóa trong hầm, kho sẽ dẫn đến cháy nổ, gây hậu quả khó lường.

- Trong khi sử dụng xe nâng hàng, nếu bất cẩn khi xử lí công việc: lấy hàng ở khu vực không bằng phẳng…dễ gây tai nạn cho người và hư hỏng hàng hóa

- Rủi ro khi chuyển hàng siêu trường siêu trọng tại bãi, ở Cảng THTV đường khá rộng nên phương tiện và người đi bộ đều đi cùng đường với nhiều thiết bị chở hàng của

cảng, nên nếu bất cẩn không quan sát sẽ dễ gây tai nạn lao động, thiệt hại cả người và của cải.

- Bốc xếp hàng hoá trong điều kiện quá tải, lượng nhân viên không đủ dễ dẫn đến sai sót, nhầm hàng của các chủ hàng khác nhau.

- Thiếu ý thức trong bốc xếp hàng hóa gây rách vỡ bao bì, hư hỏng hàng, đặc biệt là hàng trong carton.

- Thấy hàng hóa có giá trị nên nảy lòng tham dẫn đến việc công ty vừa phải đền, vừa mất uy tín.

- Phương tiện cũ kĩ mà không đầu tư thay mới sẽ dẫn đến những rủi ro đáng tiếc, gây ô nhiễm môi trường, tai nạn lao động và có thể tổn thất hàng hóa.

2.10. Đánh giá thuận lợi và khó khăn trong công tác giao nhận hàng hóa và định hướng phát triển của công ty

2.10.1. Thuận lợi

Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải nằm trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, có một vị trí cực kỳ thuận lợi để phát triển. Cảng Thị Vải là cửa ngõ thông thương với nước ngoài của tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, là trung tâm trung chuyển hàng hóa bằng đường bộ - đường sông – đường biển của Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu và khu vực miền Đông Nam Bộ.

Công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải nằm trong vùng khí hậu chung của tỉnh với kiểu khí hậu nhiệt đới có gió mùa, quanh năm ôn hòa, ít lụt bão và thiên tai, nhiệt độ bình quân hàng năm 25-26^{0}C, gồm 2 mùa mưa nắng, lượng mưa tương đối cao khoảng 1500mm-2700mm, độ ẩm trung bình 82%. Do Cảng Thị Vải nằm sâu trong nội địa chịu ảnh hưởng của chế độ thủy văn sông, chịu tác động dòng chảy lớn và tác động sóng không đáng kể.

Cảng Tổng hợp Thị Vải đang dần thể hiện mình trên thị trường với vị trí địa lý thuận lợi và giàu kinh nghiệm và mang đến chất lượng dịch vụ hàng đầu.

Kết nối với các dịch vụ hiện có và mối quan hệ đẩy Cảng lên tầm cao mới.

Kế thừa kinh nghiệm quản lý, khai thác từ các cổ đông góp vốn. Công ty đã xây dựng đội ngũ nhân viên lành nghề với kiến thức chuyên sâu và tận tụy năng động đẩy mạnh phát triển của công ty.

2.10.2. Khó khăn

+ Ngành hoạt động khai thác cảng, kho bãi, vận tải…được xem là lĩnh vực phụ trợ cho nền kinh tế. Các hoạt động vận chuyển, lưu thông hàng hóa trong nước và quốc tế là một khâu huyết mạch vận hành, thúc đẩy hoạt động các ngành nghề khác nhau trong nền kinh tế. Các thay đổi về chính sách, tình hình kinh tế của Việt Nam và thế giới sẽ tác động lớn tới nhu cầu thông thương hàng hóa, ảnh hưởng tới tốc độ tăng trưởng và kết quả kinh doanh của các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, kho bãi,

xếp dỡ, vận chuyển, giao nhận hàng hóa. Thêm vào đó, giá vật tư xăng dầu, nguyên liệu thường xuyên biến động ở mức cao đồng thời hầu hết các doanh nghiệp trong nước cũng phải đối mặt với áp lực cạnh tranh để có thể đứng vững trong quá trình hội nhập.

+ Hệ thống văn bản pháp quy còn chồng chéo, chưa hoàn thiện, chưa đồng bộ và hòa nhập với hệ thống luật, cũng như thông lệ quốc tế, ngành hoạt động kinh doanh khai thác vận tải ở Cảng tại Việt nam vẫn còn trong giai đoạn sơ khai, các quy định trong ngành nghề còn nhiều bất cập và đang trong quá trình hoàn thiện. Tình hình hoạt động của công ty dễ dàng bị ảnh hưởng khi có những thay đổi trong chính sách quản lý liên quan đến ngành bao gồm chậm trễ trong việc thực hiện cắt giảm thuế nhập khẩu theo lộ trình gia nhập WTO, chậm trễ trong việc triển khai dự án cầu cảng, những thay đổi về chính sách xuất nhập khẩu.

+ Hoạt động khai thác cảng và dịch vụ xếp dỡ phục vụ cho nhiều ngành, nhiều lĩnh vực khác nhau, đặc biệt là hoạt động xuất nhập khẩu. Sự tăng trưởng về xuất nhập khẩu luôn gắn liền với chính sách khuyến khích hay hạn chế xuất nhập khẩu của chính phủ. Khi chính sách xuất nhập khẩu của chính phủ thay đổi sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến kim ngạch xuất nhập khẩu, tác động đến hoạt động kinh doanh của ngành khai thác cảng, kho bãi tất yếu tác động đến công ty.

Ngoài những tác động từ chính sách trong nước, hoạt động xuất nhập khẩu còn phụ thuộc vào tình hình đầu tư nước ngoài vào Việt nam và nền kinh tế của cả thế giới. Trong khi đó, nền kinh tế thế giới vẫn còn nhiều phân hóa, tình hình thương mại quốc tế, vận tải thế giới dang gặp rất nhiều khó khăn dẫn tới nhu cầu lưu thông hàng hóa giữa các nước cũng như trao đổi hàng hóa giữa Việt nam và thế giới gặp nhiều khó khăn.

+ Việc Việt Nam chính thức gia nhập WTO là cơ hội rất lớn cho các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực khai thác cảng. Tuy nhiên, sự cạnh tranh về giá cước dịch vụ giữa các cảng trong khu vực sẽ gây không ít khó khăn trong hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty. Bên cạnh đó, sự gia tăng về số lượng cảng mới hình thành cũng như việc mở rộng hợp tác kinh doanh liên doanh với đối tác nước ngoài của các doanh nghiệp trong ngành sẽ làm cho hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty ngày càng khó khăn. Sự cạnh tranh tạo ra mức cước phí rẻ hơn, do vậy đây có thể là nhân tố ảnh hưởng trực tiếp đến doanh thu và lợi nhuận của các doanh nghiệp cùng ngành.

+ Hiện nay, công ty đang trong giai đoạn mở rộng đầu tư, hoàn chỉnh các hạng mục công trình lớn nên một trong những khó khăn mà công ty phải đối mặt là vấn đề tiến độ thực hiện công trình. Trong khi tiến độ đang gặp phải vướng mắc trong khâu đền bù giải tỏa và tái định cư cho người dân tại khu vự, do các chính sách về giá đất đai luôn thay đổi nên công ty luôn phải cập nhật để đưa ra mức giá đền bù phù hợp. Mặt khác, công ty cũng gặp khó khăn trong việc tìm kiếm nguồn tài trợ cho các sự án đầu tư lớn do đó, tiến độ thực hiện một phần phải chậm lại.

2.10.3. Định hướng phát triển trong thời gian tới

+ Mục tiêu hoạt động của 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.

+ Công ty đang lập kế hoạch đầu tư mở rộng sức chứa hệ thống kho trong cảng nhằm hỗ trợ tăng năng suất xếp dỡ hàng hóa và đáp ứng nhu cầu lưu trú hàng hóa của khách hàng.

+ Nắm bắt xu hướng phát triển của nghiệp vụ giao nhận hàng hóa doanh nghiệp tiếp tục định xây dựng một doanh nghiệp ngày càng vững mạnh hơn về tất cả mọi mặt, trong đó hướng không thể kể tới doanh thu của công ty. Đầu tư cơ sở hạ tầng, trang thiết bị để đẩy mạnh hoạt động giao nhận hàng hóa, củng cố mở rộng thị trường trong nước và nước ngoài. Tăng cường bám sát thị trường nội địa để phát huy thế mạnh về vốn, kinh doanh khi thâm nhập thị trường tìm kiếm khách hàng.

+ Mở rộng thêm các loại hình dịch vụ nhằm cung cấp đầy đủ nhu cầu cho khách hàng trong nước cũng như ngoài nước. Tăng cường các mối quan hệ trong và ngoài nước để có thêm nhiều khách hàng đối tác lâu bền. Và đặc biệt là phát triển công ty trong tương lai trở thành doanh nghiệp Logistics có thương hiệu trong ngành.

+ Bên cạnh đó, định hướng của công ty trong tương lai là nâng cao năng lực nhân viên, đổi mới tổ chức, sắp xếp lại lao động, tăng cường đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ, ngoại ngữ cho nhân viên nhằm đem đến sự phục vụ tốt nhất cho khách hàng, nâng cao uy tín cho công ty.

+ Mục tiêu dài hạn của công ty là sẽ trở thành nhà cung cấp dịch vụ Logistics đáng tin cậy trong ngành Logistics ở thị trường Việt Nam, thương hiệu Logasia sẽ trở thành một thương hiệu mạnh trong thị dịch vụ giao nhận hàng hóa bằng đường biển nói riêng và dịch vụ Logistics nói chung.

+ Bên cạnh đó công ty luôn đặt mục tiêu nâng cao chất lượng dịch vụ lên hàng đầu vì đây là yếu tố thuận lợi cạnh tranh dài hạn giúp công ty xây dựng thương hiệu thành công. Mục tiêu dài hạn cao nhất mà công ty đặc ra và bỏ ra nhiều tâm huyết để hoàn thành và xếp hạng kỷ lục trong danh sách của các Cảng tại thị trường Việt Nam.

CHƯƠNG 3:

GIẢI PHÁP NHẰM NÂNG CAO HIỆU QUẢHOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

3.1. Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận xuất nhập khẩu.

Theo phân tích từ chương 2, em thấy được một số vấn đề phát sinh trong hoạt động giao nhận. Để nâng cao hiệu quả hoạt động xuất nhập khẩu tại cảng, sau đây là một số giải pháp đề xuất.

3.1.1.Kiểm tra chứng từ giao nhận.

Trong công tác làm hàng, không thể thiếu những sai sót nhầm lẫn, giao nhầm hàng, mã hàng hoặc giao nhầm với các chủ hàng khác. Cũng như nhầm lẫn trong việc kiểm kê hàng hóa trước và sau khi giao, nhận. Người giao nhận phải biết rõ được, hiểu rõ được giá trị của hàng hóa, nên cẩn trọng, sát sao trước khi làm hàng, kiểm tra rõ chứng từ, phiếu giao nhận hàng hóa, để tối thiểu việc sai sót giao hàng nhầm lẫn, nâng cao được vai trò của người giao nhận, cũng như sự tin tưởng của cảng và của khách hàng.

3.1.2. Tăng cường giám sát các hoạt động trước khi giao nhận.

Theo dõi, hướng dẫn xe ra vào lấy hàng, các khu vực làm hàng để tránh sự cố gây hư hỏng hoặc thất thoái hàng hóa. Tạm ngưng các hoạt động giao nhận để khắc phục nếu xảy ra sự cố, đồng thời báo cho các bên liên quan để tiến hành xác nhận sự việc.

Giám sát chặt chẽ lượng xe ra vào, tránh gây ảnh hưởng việc giao nhận hàng, cập nhật thông tin xe chính xác, để không gây nhầm lẫn giữa các xe, số cân khi vào nhận hàng. Hướng dẫn lái xe nhận hàng để không quá tải trọng cho phép của xe.

3.1.3. Nguồn nhân lực.

Thực tế cho thấy tất công ty thành công thương trường dù mảng sản xuất, thương hại hay là dịch vụ đòi hỏi nguồn nhân lực tốt. Vì công tư cần định hướng vạch chiến lược dài hạn phát triển, đào tạo nguồn nhân lực tương lai. Cảng nên tạo điều kiện cho nhân viên tham gia khóa học ngắn hạn đào tạo nghiệp vụ. Tuy đội ngũ đào tạo công nhân viên kỹ. Việt Nam trình hội nhập nên ngày càng có nhiều phương pháp quản lý điều hành phương án bốc dỡ vì vậy thường xuyên mở lớp đào tạo đội ngũ công nhân lành nghề, có kỹ thuật. Tổ chức khóa học để nâng cao kiến thức khả năng làm việc của nhân viên điều hành một cách nhịp nhàng dây chuyền giao nhận xếp dỡ hàng hóa.

Bên cạnh một số nhân viên chấp hành tốt quy định kỹ thuật, quy định an toàn lao động, an toàn phòng cháy chữa cháy,...số cá nhân không tuân thủ quy định cần xử lý nghiêm minh chặt chẽ hơn về an toàn lao động,.. để tránh gây tổn hại cho người và hàng hóa.

Phân công rõ công việc và người chịu trách nhiệm công việc đó trong từng khâu trong quy trình, tránh đùn đẩy cho nhau, mỗi nhân viên phải gửi báo cáo cuối ngày tiến độ lô

hàng họ đang làm và trình bày rõ vấn đề phát sinh lên cấp trên, tổ chức họp ở từng phòng ban hàng tuần, hàng tháng nhằm đánh giá hiệu quả công việc của nhau.

Ngoài ra cần khen thưởng các nhân viên giỏi xuất sắc để khuyến khích tinh thần họ làm việc hăng hái hơn, công việc tiến triển nhanh hơn.

3.1.4.Cơ sở vật chất, công nghệ

Cơ sở vật chất tốt giúp hoàn thiện năng suất hiệu quả tốt. Hiện số lượng nhân viên ngày càng nhiều mặt trang thiết bị chưa tương xứng. Cảng nên trang bị một số trang thiết bị phục vụ công tác vận chuyển xếp dỡ hàng hóa cho công nhân viên giao nhận. Hiện tại cảng vẫn chưa có cẩu lớn để có thể xếp dỡ hàng khối lượng lớn và tiếp nhận tàu lớn. Hệ thống máy tính cần trang bị đồng tất liệu phải lưu bảo vệ máy chủ. Hệ thống mail cần phát triển, wifi cho các phòng ban và nâng cấp cần thiết cho các phòng ban. Cảng nên áp dụng công nghệ tiên tiến vào công tác quản lý, đồng thời thiết kế chương trình chuẩn mực công tác thực hồ sơ khai báo hải quan. Đặc biệt, để tạo cập nhật thông tin nhanh hiệu quả cao, đòi hỏi phải có liên thông công tác chặt chẽ phòng ban. Ngoài việc phát triển website ngoài thì cảng nên xây dựng website nội để nhân viên công ty tránh chồng chéo công việc, tính chuyên nghiệp công tác nâng cao. Nên đầu tư kế hoạch kho bãi và thiết bị phù hợp với kế hoạch phát triển của Cảng.

3.1.5. Chất lượng dịch vụ

Hiện nay khách hàng có khuynh hướng chọn dịch vụ trọn gói cho việc xếp dỡ hàng hóa. Do cảng nên đa dạng loại hình dịch vụ, đồng thời đẩy mạnh hơn về dịch vụ giao nhận xếp dỡ hàng hóa. Do hoạt động marketing hoạt động hiệu quả chưa cao, phần lớn khách hàng trực tiếp liên hệ đến Cảng thông qua mối quan hệ với nhân viên giao nhận qua bạn bè giới thiệu mà có tìm hiểu tình hình hoạt động chất lượng dịch vụ mà Cảng cung cấp. Cảng nên đẩy mạnh hoạt động chiêu thị hình ảnh công ty với khách hàng thông qua tổ chức hiệp hội giao nhận, tổ chức xúc tiến, tiến hành nghiên cứu thị trường, cập nhập thông tin diễn biến thị trường giá dịch vụ xếp dỡ tạo nên lợi ích cạnh tranh, giành lấy lựa chọn sử dụng từ khách hàng, góp phần làm cho hình ảnh Cảng ngày càng được khách hàng biết đến. Tích cực tìm kiếm khách hàng thị trường mới, đồng thời nỗ lực tìm mối quan hệ với các hãng tàu, hải quan,..nhằm tranh thủ ưu đãi tốt hơn, tạo lợi thế cạnh tranh với các đối thủ khách. Bên cạnh bố trí bàn ghế, cơ sở vật chất lưu trữ hồ sơ cho khách hàng chưa đáp ứng tiêu chuẩn chất lượng. Tất cả hồ sơ xuất nhập hồ sơ mật của khách hàng chứa nhiều thông tin,.. cần bảo quản nghiêm ngặt phải tiêu hủy sau thời gian quy định. Giữ tốt mối quan hệ với khách hàng tạo mối quan hệ.

3.1.6. Công tác kiểm đếm chống hao hụt

Cảng phải thường xuyên kiểm tra lại độ chính xác cân cảng, đảm bảo sai số phạm vi cho phép. Huấn luyện nhắc nhở nhân viên giao nhận bấm bảng điện tử cân theo quy định. Trước khi làm hàng yêu cầu công nhân đóng bao kiểm tra lại cân. Kiểm tra khâu cân xe

rỗng (cân bì xe), rà soát lại số lượng đầu xe nhận hàng cầu cảng với lượng xe cổng. Tăng cường nhân viên bảo vệ giám sát xe tàu áp tải xe từ cầu cân đến tàu và ngược lại, giám sát kỹ quá trình giao hàng đường thủy qua sà lan tàu nhỏ. phối hợp với chủ hàng tăng cường giám sát, thuê giám sát tất tàu làm hàng Cảng, trọng tàu có giá trị cao. Sử dụng camera di động gắn tàu có giá trị để giám sát tình hình dỡ hàng. Quản lý giáo dục xử lý các nhân viên có hành vi móc nối, gian lận. Xử lý nghiêm các nhân viên vi phạm quy trình xếp dỡ, lưu kho,..gây thiệt hại cho hàng hóa, lợi ích cảng, bên liên quan để giữ uy tín cho Cảng. Kiến nghị đến chủ hàng, chủ tàu bên bảo hiểm có biện pháp hợp lý kiểm tra, giám sát trình bốc hàng cảng xếp theo dõi. Người cho thuê tàu với bảo hiểm nên chủ động thuê tàu chở hàng xá có điều kiện đo mớn nước, có độ tin cậy tránh thuê tàu bên giám định khuyến cáo. Đề nghị quan bảo hiểm giám định bố trí nhân viên có trách nhiệm đủ nghiệp vụ giám sát dỡ hàng, kết hợp chặt chẽ với cảng chống thất thoát hàng hóa, có trách nhiệm báo cáo, phân tích nguyên nhân dẫn đến thiếu hàng có mức hao hụt vượt 0,5% bốc xếp có biện pháp đề xuất phòng ngừa.

3.1.7. Công tác an toàn, vệ sinh lao động

Mức độ ô nhiễm hàng xá cao nên quá trình làm hàng công nhân nên trang bị thêm một số vật dụng tránh bụi. Khu vực xung quanh miệng hốp cần che chắn bạt kịch thước lớn, độ bền cao,..mục đích để chống hàng rơi vãi xuống nơi làm hàng. Công nhân điều khiển cần cẩu cần để ý trình thực thao tác lấy hàng từ hầm tàu đưa xuống hốp tránh rơi vãi xuống. Cần có nhân viên đứng bên khu vực làm hàng chịu trách nhiệm ra hiệu cho nhân viên điều khiển cần cẩu đảm bảo thao tác chính xác. Hạn chế tai nạn lao động cho công nhân làm việc.

KẾT LUẬN

Kinh tế đối ngoại nước ta hiện đã bước sang một giai đoạn mới - chủ động hội nhập kinh tế quốc tế. Trong bối cảnh đó, hoạt động xuất nhập khẩu tạo điều kiện cho các ngành khác phát triển thuận lợi, tạo khả năng mở rộng thị trường tiêu thụ, góp phần làm cho sản xuất ổn định và phát triển. Nhìn chung Cảng Tổng hợp Thị Vải đã gặt hái được nhiều thành công trong hoạt động kinh doanh dịch vụ, tuy nhiên để đạt được những điều đó công ty đã gặp không ít khó khăn, thách thức khi tham gia vao thị trường giao nhận toàn cầu. Vì vậy công ty cần có các kế hoạch, chiến lược lâu dài hợp lý để vượt qua khó khăn, đối mặt với thử thách và phát huy các thế mạnh cũng như tận dụng các cơ hội mà công ty có bên cạnh đó rất cần sự hỗ trợ từ phía nhà nước không chỉ dành riêng cho công ty mà còn các doanh nghiệp kinh doanh khác để có đủ sức cạnh tranh với các công ty giao nhận nước ngoài.

Việc buôn bán hàng hóa xuất nhập khẩu ngày càng có ý nghĩa quan trọng trong nền kinh tế quốc gia, dịch vụ giao nhận vận tải góp phần giảm thiểu chi phí trong sản xuất, tăng cường cạnh tranh cho các doanh nghiệp, đặc biệt là hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển chiếm 80% lượt hàng hóa giao dịch trong hoạt động giao dịch quốc tế. Ngày nay, với đà phát triển mạnh mẽ của vận tải và buôn bán quốc tế, các dịch vụ giao nhận ngày càng mở rộng và trở thành ngành dịch vụ hiện đại, có quy mô lớn và được tổ chức chặt chẽ ở các nước có nền kinh tế phát triển.

Ngày nay, với phát triển không ngừng kinh tế khoa học kỹ thuật vận chuyển hàng hóa đường biển khẳng định ưu điểm vận chuyển quốc tế giá cước rẻ, vận chuyển khối lượng lớn, thời gian chấp nhận,... Song người ta không ngừng khắc phục yếu điểm vận chuyển đường biển, thời gian. Thời gian vận chuyển cải thiện việc tăng tốc độ tàu, việc rút ngắn thời gian quay vòng cảng mang tính định nhiên. Việc làm hàng nhanh hay chậm ảnh hưởng đến phát triển công ty. Nhưng mà công ty chạy đua thời gian mà quên chất lượng dịch vụ, làm ảnh hưởng đến quyền lợi bên liên quan Cảng với quy trình xếp dỡ, giao nhận,... tương đối hiệu hợp lý tiêu chuẩn hóa góp phần nâng cao khả năng cạnh tranh Cảng, giúp Cảng đạt thành công đáng kể sản lượng thông qua doanh thu lợi nhuận năm qua.

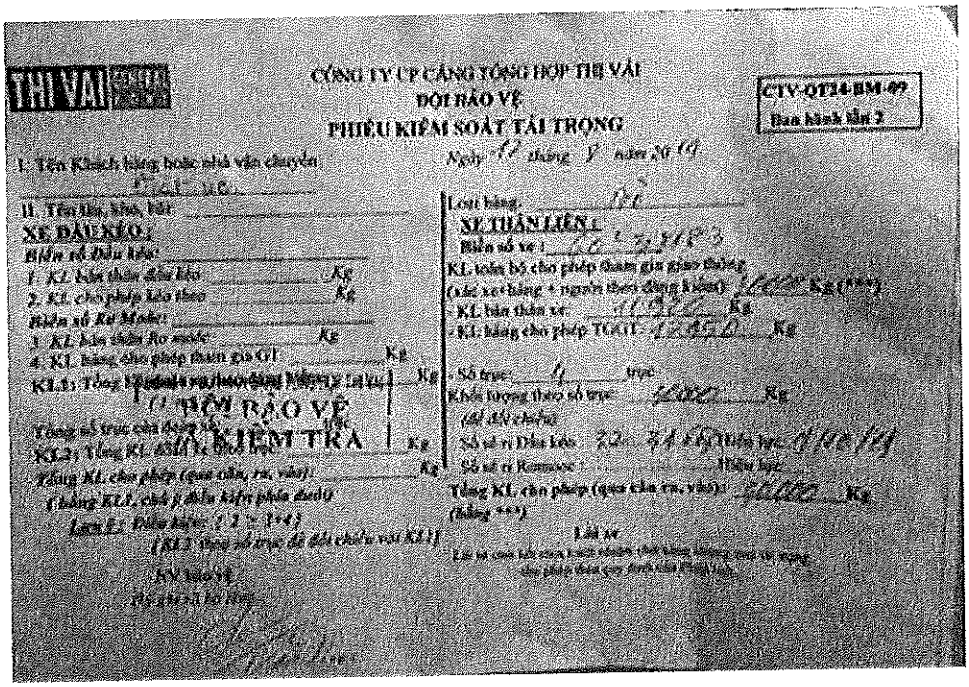
Trong quá trình thực tập tại công ty, em đã có cơ hội quan sát và thực hiện các nghiệp vụ giao nhận thực tế, cùng với sự hướng dẫn, giúp đỡ của các cô chú, anh chị ở công ty Cổ phần Cảng tổng hợp Thị Vải đã giúp em có những tìm hiểu, đánh giá và hoàn thành bài báo cáo thực tập tốt nghiệp. Tuy nhiên, do hạn chế về tài liệu và thời gian cũng như chưa có nhiều kinh nghiệm thực tế nên bài báo cáo chỉ dừng lại ở việc đánh giá khái quát, chưa thể nghiên cứu chuyên sâu và đưa ra một bài báo cáo hoàn chỉnh hơn. Em hy vọng nhận được nhiều góp ý từ giảng viên hướng dẫn để bài báo cáo của em được hoàn chỉnh hơn.

Em xin chân thành cảm ơn!

PHỤ LỤC

Các chứng từ chủ yếu liên quan đến hoạt động giao nhận hàng hóa tại

- *Phiếu kiểm soát tải trọng(CTV-QT24-BM09)*



CÔNG TY CP CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI

ĐỘI BẢO VỆ

CTV-QT24-BM-09

Ban hành lần 2

PHIẾU KIỂM SOÁT TẢI TRỌNG

Ngày 12 tháng 7 năm 20 19

I. Tên Khách hàng hoặc nhà vận chuyển

II. Tên tàu, kho, bãi

XE ĐẦU KÉO :

Biển số Đầu kéo:

1. KL bản thân đầu kéo: Kg

2. KL cho phép kéo theo: Kg

Biển số Rơ Moóc:

3. KL bản thân Rơ moóc: Kg

4. KL hàng cho phép tham gia GT: Kg

KL1: Tổng KL cho phép tham gia GT: Kg

ĐỘI BẢO VỆ

KIỂM TRA

Tổng số trục của đoàn xe:

KL2: Tổng KL xe khi cân thực tế: Kg

Tổng KL cho phép (qua cầu, cơ, vật): Kg

(Bằng KL1 cho phép hoặc nhỏ hơn)

Lưu ý: Điều kiện: (2 > 1++)

(KL2 Tổng số trục đã đối chiếu với KL1)

KV bảo vệ

Loại hàng: Lốt

XE THÂN LIỀN :

Biển số xe :

KL toàn bộ cho phép tham gia giao thông:

(các xe bằng + ngoài theo đăng kiểm) Kg (***)

KL bản thân xe: Kg

KL hàng cho phép TGGT: Kg

Số trục: trục

Khối lượng theo số trục: Kg

(số dự chuẩn)

Số xé vi Dầu kéo: Hiện hực

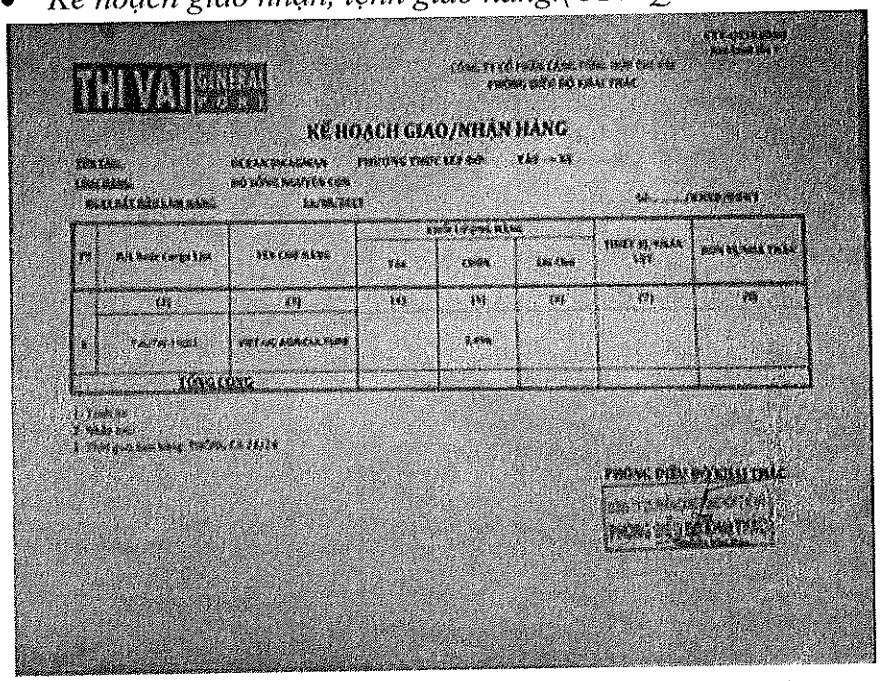
Số xé vi Romooc: Hiện hực

Tổng KL cho phép (qua cầu, cơ, vật): Kg

(Bằng ***)

Lái xe

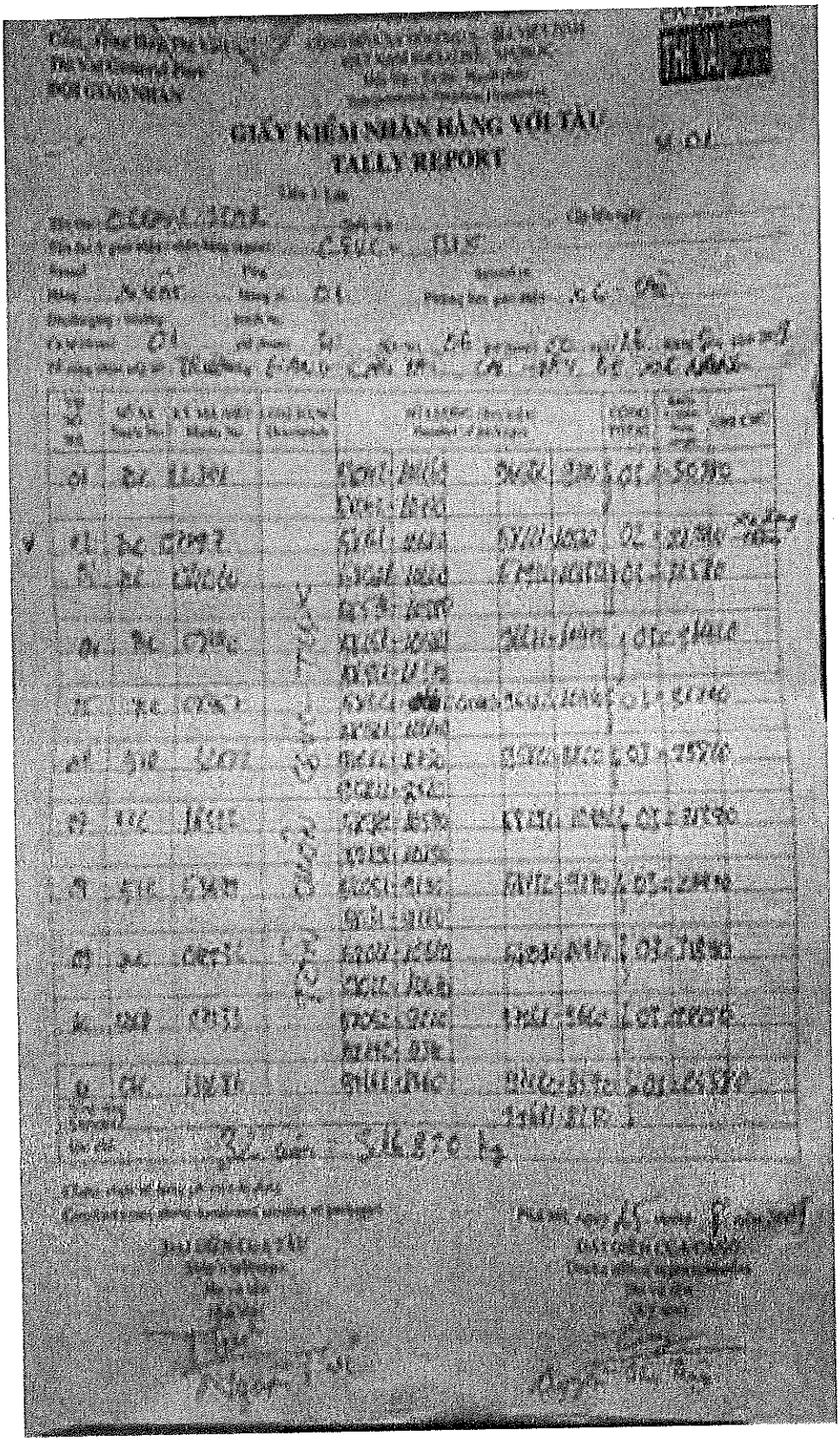
- *Kế hoạch giao nhận, lệnh giao hàng.(CTV-QT18-BM03*



KẾ HOẠCH GIAO/NHẬN HÀNG

PHÒNG ĐIỀU HÀNH KHAI THÁC

- *Giấy kiểm nhận hàng hóa với tàu-Tally sheet.(CTV-QT23-BM01)*



GIẤY KIỂM NHẬN HÀNG VÀO TÀU
TALLY REPORT

- *Phiếu xuất, nhập kho bãi.(CTV-QT23-BM 06, 07)*

CÔNG TY CP CẢNG TH THỊ VẢI
ĐỘI GIAO NHẬN

MB-GN-06

Liên 1: Lưu

PHIẾU XUẤT KHO, BÃI

Ngày 10 tháng 12 năm 2019

Số: .....

Đơn vị nhận hàng : Nông Sản Xanh

Địa chỉ : .....

Lệnh xuất kho số : .....

Xuất tại kho, bãi : CTV Số xe : 72C-01688

STT	Tên, nhãn hiệu, quy cách, phẩm chất sản phẩm, hàng hoá	Mã số	ĐVT	Số lượng		Trọng lượng (Tấn)		Ghi chú
				Yêu cầu	Thực xuất	Yêu cầu	Thực xuất	
	Lúa mì				1Xe			

Số chứng từ gốc kèm theo: .....

Đội trưởng
(Ký, họ tên)

Người giao hàng/Thủ Kho
(Ký, họ tên)

Người nhận hàng
(Ký, họ tên)

CÔNG TY CP CẢNG TH THỊ VẢI
ĐỘI GIAO NHẬN

CTV-QT23-BM07

Liên 1: Lưu

PHIẾU NHẬP KHO, BÃI

Ngày 10 tháng 12 Năm 2019

Số: .....

Tên tàu: Lu 2.01

Tên chủ hàng : .....

Nhập tại kho, bãi : Cảng Tổng hợp Thị Vải Số xe : 72C-01668

STT	Tên, nhãn hiệu, quy cách, phẩm chất sản phẩm, hàng hoá	Mã số	ĐVT	Số lượng		Trọng lượng (Tấn)		Ghi chú
				Yêu cầu	Thực nhập	Yêu cầu	Thực nhập	
	Lúa mì				1Xe			
	TỔNG CỘNG:							

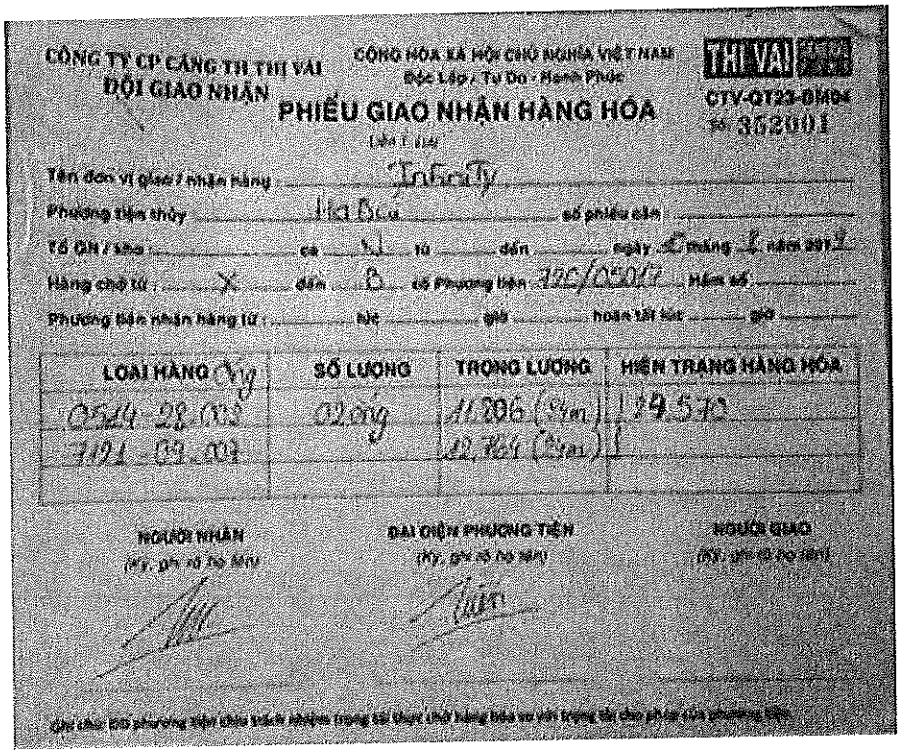
Số chứng từ gốc kèm theo: .....

Đội trưởng
(Ký, họ tên)

Người nhận hàng/ Thủ kho
(Ký, họ tên)

Người giao hàng
(Ký, họ tên)

- *Phiếu giao nhận hàng hóa.(CTV-QT-BM04)*



CÔNG TY CP CẢNG TH THỊ VẢI
ĐỘI GIAO NHẬN

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

CTV-QT23-BM04
Số: 352001

PHIẾU GIAO NHẬN HÀNG HÓA

Tên đơn vị giao / nhận hàng: Trucky
Phương tiện vận chuyển: Hải Bình số phiếu cân:
Tờ OR / sà lan: ca 1 đến ngày 2 tháng 8 năm 201
Hàng chở từ: X đến B số Phương tiện: 126/0501 Hầm số:
Phương tiện nhận hàng từ: giờ hoàn tất xếp giờ

LOẠI HÀNG	SỐ LƯỢNG	TRỌNG LƯỢNG	HIỆN TRẠNG HÀNG HÓA
0524-28 (V2	02 cont	41.206 (Viet)	19.570
7491-03 (V2		42.764 (Viet)	

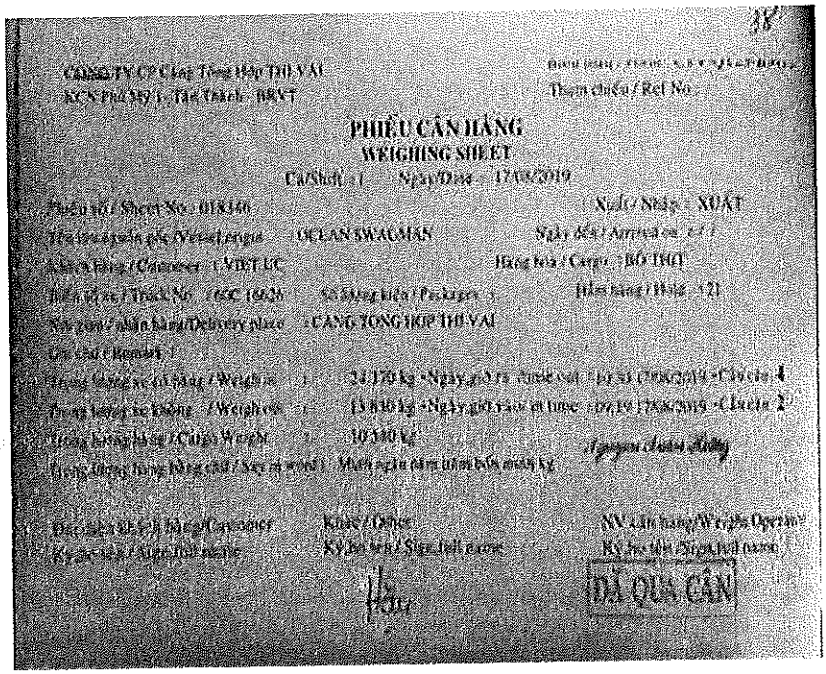
NGƯỜI NHẬN
(ký, ghi rõ họ tên)

ĐẠI DIỆN PHƯƠNG TIỆN
(ký, ghi rõ họ tên)

NGƯỜI GIAO
(ký, ghi rõ họ tên)

Ghi chú: Đề nghị phương tiện chưa xuất phát trong khi chưa nhận hàng hóa và khi hàng hóa chưa được giao hết

- *Phiếu cân hàng.(CTV-QT-BM12)*



CÔNG TY CP Cảng Tổng Hợp Thị Vải
KCN Phú Mỹ I - Tỉnh Trách - BRVT

PHIẾU CÂN HÀNG
WEIGHING SHEET

CaShift: 1 Ngày/Date: 17/8/2019

Số/No: 018160 Nhập/Xuất: XUẤT
Tên tàu/Vessel: OCEAN SWAGMAN Ngày đến/Arrived on: / /
Khách hàng/Customer: VIỆT UC Hãng tàu/Carrier: BÔ THỌ
Số vận đơn/Bill of Lading No: GSC 18626 Số lượng hàng/Packages: Hàng/Unit: 21
Nơi giao/nhận hàng/Delivery place: CẢNG TỔNG HỢP THỊ VẢI
Ghi chú/Remark:
Trọng lượng cả bì/Gross weight: 23.170 kg - Ngày giờ cân/Weighed on time: 07:15 17/8/2019 - Cân lần: 1
Trọng lượng tổng bì/Tare weight: 13.830 kg - Ngày giờ cân/Weighed on time: 07:15 17/8/2019 - Cân lần: 2
Trọng lượng hàng/Cargo Weight: 10.340 kg
Trọng lượng hàng bằng chữ/Say in words: Mười ngàn ba trăm bốn mươi kg

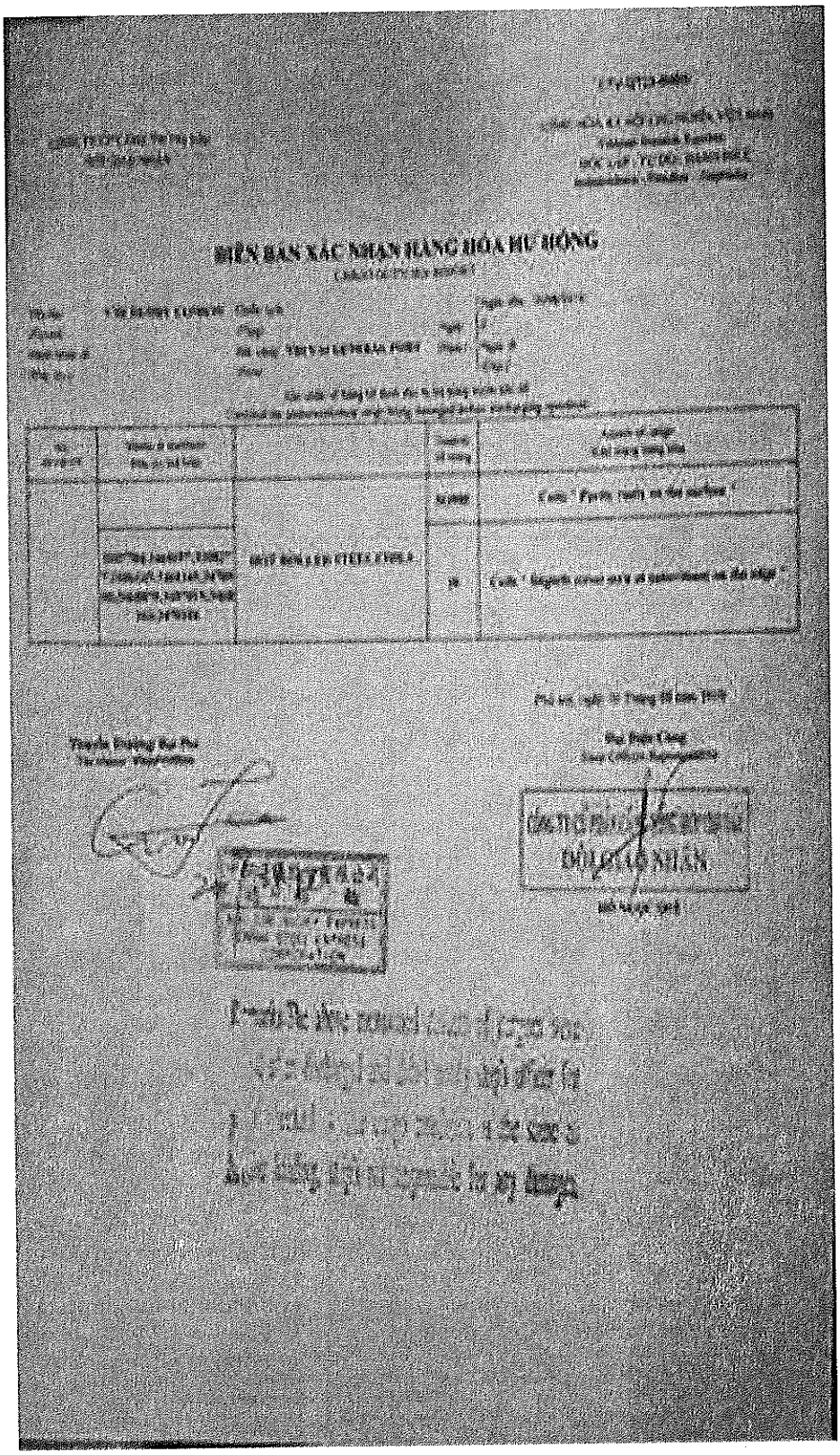
Khách hàng/Customer
Ký ghi rõ họ tên/Sign full name

Kiểm/Office
Ký ghi rõ họ tên/Sign full name

NV cân hàng/Weight Operator
Ký ghi rõ họ tên/Sign full name

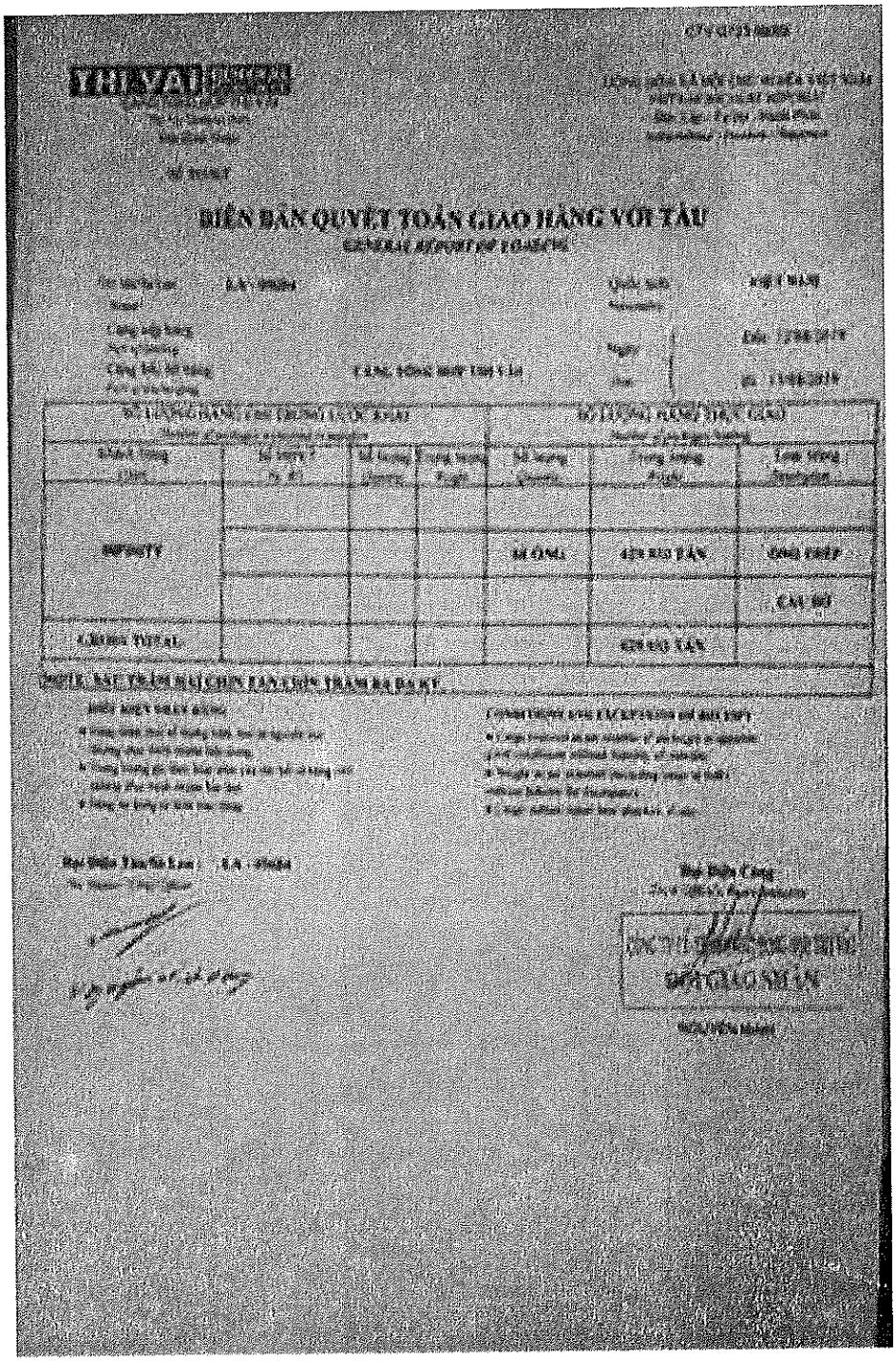
ĐÃ QUA CÂN

- *Biên bản xác nhận hư hỏng, đổ vỡ.(CTV-QT-BM05)*



BIÊN BẢN XÁC NHẬN HÀNG HÓA HƯ HỎNG

- *Biên bản quyết toán nhập, xuất hàng với tàu..(CTV-QT-BM02, 03)*



BIÊN BẢN QUYẾT TOÁN GIAO HÀNG VỚI TÀU

- **Tài liệu tham khảo:**

- Tài liệu nội bộ công ty. (Quy trình giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu).