

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH KHAI THÁC CONTAINER HÀNG
XUẤT KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG
(DANANG PORT)**

SINH VIÊN THỰC HIỆN : NGUYỄN THỊ KIỀU TRANG
MÃ SỐ SINH VIÊN : 2254050106
KHÓA HỌC : 2022 – 2026

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

HOÀN THIỆN QUY TRÌNH KHAI THÁC CONTAINER HÀNG
XUẤT KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG
(DANANG PORT)

Giảng viên hướng dẫn	:	ThS. Nguyễn Thị Thu Hà
Sinh viên thực hiện	:	Nguyễn Thị Kiều Trang
Mã số sinh viên	:	2254050106
Khóa học	:	2022 – 2026

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026

BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ

CHUỖI CUNG ỨNG

Đà Nẵng, ngày tháng năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2025 - 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên: Nguyễn Thị Kiều Trang
- Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- Trình độ đào tạo : Đại học
- Khóa học : 2022 - 2026

2. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

“HOÀN THIỆN QUY TRÌNH KHAI THÁC CONTAINER HÀNG XUẤT KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG (DANANG PORT)”

3. Các số liệu ban đầu thực hiện Khóa luận tốt nghiệp

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- ThS. Nguyễn Thị Thu Hà

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 10/02/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

Đà Nẵng, ngày 30 tháng 05 năm 2026

MẪU ĐƠN KHAI BÁO SỬ DỤNG AI

Khai báo của Sinh viên về việc Sử dụng Trí tuệ Nhân tạo Tạo sinh có Trách nhiệm

Tôi,, cam đoan rằng tôi đã sử dụng có trách nhiệm các công cụ Trí tuệ Nhân tạo Tạo sinh (GenAI) trong quá trình chuẩn bị Khoá luận này.

Bằng việc ký vào đơn này, tôi xác nhận các nội dung sau:

1. Khai báo sử dụng AI

Vui lòng cho biết bạn có sử dụng bất kỳ công cụ AI tạo sinh nào (ví dụ: ChatGPT, Gemini, v.v.) trong việc tạo ra bài làm này hay không:

- ☐ Có, tôi có sử dụng các công cụ AI trong bài đánh giá này.

2. Chi tiết về việc sử dụng AI (Nếu bạn chọn "Có" ở trên)

- Các công cụ AI đã sử dụng:**

.....
.....
.....

- Mục đích sử dụng AI (ví dụ: tìm ý tưởng, soạn thảo, tóm tắt, chỉnh sửa):**

.....
.....
.....

- Các phần cụ thể có sự hỗ trợ của AI:**

.....
.....
.....
.....
.....

- Tôi xác nhận rằng tôi đã xem xét kỹ lưỡng và xác thực tất cả nội dung Do AI tạo ra về tính chính xác, tính nguyên bản và sự phù hợp.**

○ □ Có

3. Liêm chính, Trách nhiệm Học thuật và Tuân thủ Đạo đức và Pháp luật

- Tôi chịu trách nhiệm hoàn toàn về nội dung của bài nộp này và xác nhận rằng AI chỉ được sử dụng như một công cụ hỗ trợ, không phải là tác giả chính cho bài làm của tôi.
- Tôi xác nhận rằng AI không được sử dụng để ngụy tạo, làm giả hoặc thao túng dữ liệu.
- Tôi đã đảm bảo rằng không có dữ liệu bí mật hoặc riêng tư nào được chia sẻ với các công cụ AI mà không có sự cho phép thích hợp.
- Tôi đã tuân thủ tất cả các yêu cầu pháp lý liên quan đến bảo vệ dữ liệu và sở hữu trí tuệ, đồng thời đã trích dẫn nguồn một cách thích hợp.
- Bài đánh giá này phản ánh nỗ lực trí tuệ cá nhân của tôi, và trách nhiệm đối với bài làm này hoàn toàn thuộc về cá nhân tôi.

Cam kết

- Tôi hiểu rằng bất kỳ sự thiếu tuân thủ nào đối với việc sử dụng AI có trách nhiệm, bao gồm việc không khai báo sử dụng AI hoặc trình bày sai sự thật, có thể dẫn đến việc Khoá luận tốt nghiệp của tôi bị từ chối mà không cần xem xét thêm.
- Bằng việc ký vào đơn này, tôi khẳng định rằng bài nộp này phản ánh trung thực bài làm của tôi và tôi đã tuân thủ các nguyên tắc sử dụng AI có trách nhiệm.

Chữ ký: _____ Ngày: _____

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lí do chọn đề tài

Tăng trưởng kinh tế toàn cầu tiếp tục thúc đẩy thương mại quốc tế và tạo cơ hội phát triển ngành logistics. Giai đoạn 2024–2025, thương mại thế giới tiếp tục tăng mạnh nhờ sự phục hồi của chuỗi cung ứng, trong đó, khu vực Đông Á tiếp tục giữ vai trò trung tâm, tạo lợi thế cho những quốc gia có độ mở kinh tế cao như Việt Nam. Trong năm 2025, tổng giá trị xuất nhập khẩu ước đạt 930,05 tỷ USD, (tăng 18,2% so với cùng kỳ), đưa Việt Nam lọt vào top 15 Quốc gia có quy mô thương mại lớn nhất thế giới. Điều này cho thấy Việt Nam đang từng bước nâng cao vị thế trong logistics toàn cầu.

Cảng Đà Nẵng nằm ở vị trí trung điểm của lãnh thổ Việt Nam, giữ vai trò chiến lược trên Hành lang Kinh tế Đông - Tây (EWEC), kết nối Myanmar - Thái Lan - Lào và Việt Nam. Là cửa ngõ hàng hải quan trọng của miền Trung - Tây Nguyên và tiểu vùng Mekong mở rộng. Năm 2025, Cảng ghi nhận sự tăng trưởng vượt bậc với sản lượng container đạt 762.191 TEU, vượt 108,88% kế hoạch, xác lập kỷ lục mới cho khu vực miền Trung. Riêng khu bến Tiên Sa đạt hơn 12,2 triệu tấn hàng hóa, phản ánh hai xu hướng chính: chuyển dịch hàng rời sang container hóa; nhu cầu gia tăng về dịch vụ logistics phức hợp. Tuy nhiên, có những thách thức lớn về hạ tầng như Khu bến Tiên Sa đã đạt và vượt ngưỡng công suất thiết kế (12 triệu tấn/năm), gây áp lực lên hệ thống bãi container, thiết bị xếp dỡ và phương tiện nội bộ. Để giảm tải, cuối năm 2024, Bộ Giao thông Vận tải đã cho phép cầu cảng số 1 Tiên Sa tiếp nhận tàu đến 50.000 DWT, mở ra cơ hội đón tàu lớn hơn nhưng đồng thời cũng đặt ra yêu cầu cấp thiết về nâng cấp quy trình khai thác.

Trong số các dịch vụ tại Cảng, quy trình xuất khẩu Container giữ vai trò quan trọng, bởi nó không chỉ đảm bảo hàng hóa được di chuyển nhanh chóng và an toàn mà còn ảnh hưởng lớn đến chất lượng dịch vụ và uy tín của Cảng. Xuất phát từ những lý do nêu trên, cùng với nhận thức rõ về tầm quan trọng của loại hình dịch vụ vận tải container này với đất nước có tiềm năng kinh tế biển phong phú, đặc biệt là với thành phố biển - Đà Nẵng, em quyết định chọn đề tài “HOÀN THIỆN QUY TRÌNH KHAI THÁC CONTAINER HÀNG XUẤT KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG” cho báo cáo tốt nghiệp của mình. Thông qua đề tài này, sinh viên có thể ứng dụng các kiến thức đã học, tìm hiểu sâu hơn về các hoạt động xuất khẩu của cảng biển và hy vọng có thể đóng góp các giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động cho Cảng Đà Nẵng.

2. Mục tiêu nghiên cứu

- Mục tiêu chung:

Hoàn thiện Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng.

- Mục tiêu cụ thể:

Hệ thống hóa cơ sở lý luận về quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.

Phân tích và đánh giá thực trạng về quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty trong 03 năm gần đây nhất.

Đề xuất các giải pháp khả thi nhằm hoàn thiện và nâng cao hiệu quả quy trình khai thác Container tại Công ty.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng: Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.

Phạm vi thời gian: Số liệu được phân tích trong giai đoạn 2023–2025 tại Công ty .

Phạm vi không gian: Tại Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng - số 26, đường Bạch Đằng, Tp-Đà Nẵng .

Nội dung: Nghiên cứu tập trung vào các hoạt động quản lý, khai thác và xử lý container trong quá trình xuất khẩu, từ khi hàng hóa được tiếp nhận tại cảng đến khi được vận chuyển lên tàu và xuất đi .

4. Phương pháp nghiên cứu

Bài nghiên cứu sử dụng cách tiếp cận thông qua việc quan sát thực tế quy trình và trao đổi, phỏng vấn nhân viên ở các phòng ban liên quan trong công ty về Quy trình khai thác Container xuất khẩu.

- Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp thu thập dữ liệu:

- Dữ liệu thứ cấp: Được thu thập từ các giáo trình, tài liệu, nghiên cứu khoa học thuộc lĩnh vực liên quan, thông tin trên website công ty, dữ liệu từ các phòng ban của công ty.

- Dữ liệu sơ cấp: Thu thập thông qua phương pháp quan sát quy trình khai thác container xuất khẩu tại Cảng Đà Nẵng và phương pháp phỏng vấn nhân viên tại các phòng ban công ty.

- Phương pháp phân tích:
 - Sử dụng phương pháp thống kê: Tổng hợp về các số liệu về doanh thu, chi phí, lợi nhuận và nhân sự của công ty giai đoạn 2023-2025.
 - Sử dụng phương pháp phân tích và so sánh: Đánh giá tình hình hoạt động kinh doanh của công ty trong giai đoạn 2023-2025.
 - Sử dụng phương pháp phân tích, nhận xét: Làm rõ quy trình khai thác container hàng xuất khẩu và phương pháp đánh giá để đánh giá mức độ hiệu quả của quy trình tại công ty.

5. Kết cấu khóa luận

Ngoài các phần mở đầu, kết luận, danh mục và tài liệu tham khảo, bài báo cáo có kết cấu chính gồm 3 chương như sau:

- Chương 1: Cơ sở lý luận về quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu
- Chương 2: Thực trạng quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.
- Chương 3: Hoàn thiện quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.

LỜI CẢM ƠN

Trong quá trình thực hiện khóa luận tốt nghiệp, em đã nhận được rất nhiều sự quan tâm, chỉ dẫn và giúp đỡ từ các thầy cô, gia đình và bạn bè để có thể hoàn thiện đề tài.

Lời đầu tiên, em xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến quý nhà trường, thầy cô Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng nói chung và thầy cô Khoa Kinh tế nói riêng đã tận tình giảng dạy và truyền đạt cho em những kiến thức chuyên môn quý báu trong suốt thời gian học tập. Những bài học, sự chỉ dẫn tận tình và tinh thần nhiệt huyết của quý thầy cô không chỉ giúp em vững vàng trong kiến thức chuyên môn, mà còn là hành trang quan trọng để em bước vào môi trường làm việc thực tế.

Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Cô Nguyễn Thị Thu Hà – giảng viên hướng dẫn trực tiếp của đề tài, người đã hỗ trợ em trong quá trình thực hiện khóa luận tốt nghiệp.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn đến quý Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng, cùng các anh/chị nhân viên tại Phòng Kinh Doanh, Trung tâm Điều hành Sản xuất và Trung tâm Dịch vụ Khách hàng của Cảng Đà Nẵng vì đã nhiệt tình hỗ trợ, chia sẻ thông tin thực tế và tạo điều kiện thuận lợi để em có thể tiếp cận công việc, thu thập số liệu và giúp em hiểu rõ hơn về Quy trình khai thác container hàng xuất khẩu tại Cảng. Những trải nghiệm thực tế và sự giúp đỡ quý báu từ anh/chị là phần không thể thiếu giúp em hoàn thành tốt đề tài này.

Trong quá trình thực tập và hoàn thành bài khóa luận tốt nghiệp, em đã cố gắng hoàn thiện nội dung một cách nghiêm túc và có hệ thống, nhưng với giới hạn về thời gian, kinh nghiệm và kiến thức thực tế còn hạn chế, bài khóa luận chắc chắn không tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp quý báu từ quý thầy cô để bài được hoàn thiện hơn, đồng thời giúp cho em rút ra nhiều bài học kinh nghiệm cho quá trình học tập và làm việc sau này.

Một lần nữa, em xin trân trọng cảm ơn!

Đà Nẵng, tháng 05 năm 2026

Sinh viên

Nguyễn Thị Kiều Trang

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU	i
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT	viii
DANH MỤC HÌNH ẢNH	ix
DANH MỤC BẢNG BIỂU	x
DANH MỤC SƠ ĐỒ	x
DANH MỤC BIỂU ĐỒ	x
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH KHAI THÁC CONTAINER HÀNG XUẤT KHẨU	1
1.1. Khái quát về Container	1
1.1.1. Khái niệm Container	1
1.1.2. Kích thước Container	1
1.1.3. Phân loại Container	2
1.1.3.1. Phân loại theo đường biển	2
1.1.3.2. Phân loại theo kích thước:	4
1.1.3.3. Phân loại theo vật liệu đóng:	4
1.1.3.4. Phân loại theo cấu trúc:	4
1.1.3.5. Phân loại theo công dụng:	5
1.1.4. Các kí hiệu trên Container	7
1.2. Hoạt động khai thác container hàng xuất khẩu tại cảng biển	10
1.2.1. Hoạt động khai thác và xuất khẩu Container là gì?	10
1.2.2. Giới thiệu về Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại cảng biển	11
1.2.2.1. Sơ đồ về quy trình	11
1.2.2.2. Nội dung các bước trong Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại cảng	11
1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ	13
1.3.1. Các quy định pháp lý trong khai thác Container xuất khẩu	13
1.3.1.1. Luật Hàng hải Việt Nam	13
1.3.1.2. Luật Hải quan	13
1.3.2. Các chủ thể tham gia trong hoạt động khai thác Container xuất khẩu	14

1.3.3. Hệ thống chứng từ sử dụng trong hoạt động khai thác Container xuất khẩu	15
1.4. Tiêu chí đánh giá quy trình	17
1.5. Một số công cụ sử dụng trong quy trình khai thác container hàng xuất khẩu	19
1.5.1. Sơ đồ bay	19
1.5.2. Tally report	20
1.6. Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình xuất khẩu tại Cảng	22
CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG VỀ QUY TRÌNH KHAI THÁC CONTAINER HÀNG XUẤT KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG	25
2.1. Tổng quan về Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng	25
2.1.1. Giới thiệu chung về Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng	25
2.1.2. Lịch sử hình thành và phát triển	27
2.1.3. Tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi	29
2.1.4. Lĩnh vực sản phẩm kinh doanh	30
2.1.5. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ	31
2.1.6. Tình hình các nguồn lực của Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng	35
2.1.6.1. Cơ sở vật chất	35
2.1.6.2. Nguồn nhân lực	45
2.1.6.3. Nguồn lực tài chính	47
2.1.7. Tình hình hoạt động kinh doanh công ty	52
2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của Công	56
2.2.1. Phân tích các lĩnh vực kinh doanh	56
2.2.1.1. Cơ cấu doanh thu	56
2.2.1.2. Thị trường	61
2.2.1.3. Đối thủ cạnh tranh	62
2.2.1.4. Khách hàng	63
2.3. Thực trạng Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng	65
2.3.1. Mô tả chi tiết về quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu thực tế tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng	65

2.3.2.	<i>Bảng giá dịch vụ THC tại Cảng Đà Nẵng</i>	66
2.3.3.	<i>Sơ đồ quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng</i>	67
2.3.4.	<i>Nội dung các bước trong sơ đồ:</i>	69
2.3.4.1.	<i>Bước 1: Giao hàng Container xuất khẩu cho Cảng</i>	69
2.3.4.2.	<i>Bước 2: Cảng lập kế hoạch xuất khẩu hàng Container</i>	76
2.3.4.3.	<i>Bước 3: Cảng thực hiện công việc khai thác xuất khẩu</i>	83
2.3.4.4.	<i>Bước 4: Cảng xếp hàng Container xuất từ bãi lên tàu</i>	84
2.3.4.5.	<i>Bước 5: Cảng và hãng tàu hoàn thành quá trình xuất khẩu Container đối với hàng xuất khẩu</i>	86
2.3.4.6.	<i>Bước 6: Kiểm tra, hoàn tất các giai đoạn cuối cùng và điều động tàu rời</i> ...	89
2.4.	Đánh giá quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.	90
2.4.1.	<i>Ưu điểm</i>	90
2.4.2.	<i>Nhược điểm</i>	92
CHƯƠNG 3. HOÀN THIỆN QUY TRÌNH KHAI THÁC CONTAINER HÀNG XUẤT KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG.		96
3.1.	Định hướng và mục tiêu	96
3.1.1.	<i>Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh</i>	96
3.1.2.	<i>Định hướng và mục tiêu phát triển chung của Công ty trong thời gian tới.</i>	98
3.2.	Một số giải pháp để hoàn thiện quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.	100
3.2.1.	<i>Ứng dụng Công nghệ Blockchain vào quy trình hoạt động</i>	100
3.2.2.	<i>Mở rộng và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực</i>	103
3.2.3.	<i>Đầu tư vào hệ thống trang thiết bị tự động hóa</i>	104
TÀI LIỆU THAM KHẢO		
PHỤ LỤC		

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
CTCP	Joint Stock Company	Công ty Cổ phần
FCL	Full Container Load	Hàng nguyên Container
CFS	Container Freight Station	Kho hàng lẻ
e-Port	Electronic Port	Cảng điện tử
AutoGate	Automatic Gate System	Hệ thống cổng tự động
CATOS	Computer Automated Terminal Operating System	Hệ thống phần mềm quản lý khai thác Cảng Container
CY	Container Yard	Bãi chứa Container
ISO	International Organization for Standardization	Tổ chức tiêu chuẩn hóa Quốc tế
MC	Monitor Controlling	Bộ phận Lập kế hoạch sản xuất
QCC	Quayside Container Crane	Cầu giàn chạy ray bốc xếp Container
RTG	Rubber Tired Gantry	Cầu khung chụm bánh lốp
THC	Terminal Handling Charge	Phụ phí xếp dỡ hàng hóa tại Cảng
STS	Ship – to – Shore Crane	Cầu giàn bờ/Cầu bốc xếp container
VGM	Verified Gross Mass	Khối lượng toàn bộ đã được xác nhận của container
TEU	Twenty- foot Equivalent Unit	Đơn vị đo lường tương đương 1 container 20 feet
Logistics		Hậu cần / Dịch vụ logistics
EVFTA	European – Vietnam Free Trade Agreement	Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam – Liên minh Châu Âu
CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership	Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực
SCM	Supply Chain Management	Quản trị chuỗi cung ứng

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1. 1. Các kí hiệu trên Container	7
Hình 1. 2. Minh họa về sơ đồ BAY	19
Hình 1. 3. Ví dụ cụ thể về sơ đồ BAY của tàu Container	20
Hình 1. 4. Ví dụ của Tally Report (Phiếu kiểm điểm hàng hóa).....	21
Hình 2. 1. Hình ảnh Cảng Đà Nẵng.....	25
Hình 2. 2. Logo của Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng	26
Hình 2. 3. Kho bãi Xí nghiệp Cảng Tiên Sa.....	39
Hình 2. 4. Kho CFS của CTCP Logistics Cảng Đà Nẵng	40
Hình 2. 5. Phòng máy chủ Server (Data Center).....	42
Hình 2. 6. Hệ thống phần mềm khai thác Cảng Container (CATOS).....	43
Hình 2. 7. Booking Confirmation do hãng tàu EVERGREEN cấp.....	71
Hình 2. 8. Hình ảnh trang đăng nhập của e-Port	72
Hình 2. 9. Giao diện e-Port khi thực hiện thao tác “Đăng kí làm lệnh”.....	72
Hình 2. 10. Giao diện e-Port khi thực hiện thao tác “Giao Container Hàng cho Cảng”	73
Hình 2. 11. Bảng khai báo chi tiết thông tin từng Container	73
Hình 2. 12. Quy trình hạ Container có hàng vào bãi Cảng	74
Hình 2. 13. Ví dụ giao diện thanh toán thông qua e-Port.....	75
Hình 2. 14. Email thông báo lịch trình hoạt động của tàu EVERGREEN.....	78
Hình 2. 15. Dữ liệu Container được Loading lên tàu EVER OPUS 0100 – 065N	81
Hình 2. 16. Sơ đồ tàu Container EVER OPUS 0100 – 065N	82
Hình 2. 17. Vị trí Container trên tàu EVER OPUS 0100 – 065N.....	85
Hình 2. 18. Tally Report của tàu EVER OPUS 0100 – 065N.....	88
Hình 2. 19. Bảng kê thời gian xếp dỡ hàng hóa của tàu EVER OPUS 0100 – 065N	89
Hình 3. 1. Cầu trục xếp chồng tự động tại Cảng Singapore.....	106
Hình 3. 2. Xe vận chuyển không người lái tại Cảng Singapore.....	107

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1. 1. Kích thước và trọng lượng Container tiêu chuẩn 20' và 40'	2
Bảng 1. 2. Phân loại Container theo cấu trúc	4
Bảng 1. 3. Các chủ thể tham gia	14
Bảng 1. 4. Các chứng từ sử dụng trong hoạt động xuất khẩu	15
Bảng 2. 1. Luồng Hàng hải của Cảng Đà Nẵng	36
Bảng 2. 2. Các cầu bến của Cảng Đà Nẵng	37
Bảng 2. 3. Năng lực khai thác của Cảng Đà Nẵng	38
Bảng 2. 4. Diện tích hệ thống kho bãi của Xí nghiệp Cảng Tiên Sa	38
Bảng 2. 5. Diện tích hệ thống kho bãi của CTCP Logistics Cảng Đà Nẵng	39
Bảng 2. 6. Trang thiết bị của CTCP Cảng Đà Nẵng	41
Bảng 2. 7. Nguồn nhân lực tại CTCP Cảng Đà Nẵng	45
Bảng 2. 8. Tổng Tài Sản của CTCP Cảng Đà Nẵng (2023-2025)	48
Bảng 2. 9. Tổng Nguồn Vốn của CTCP Cảng Đà Nẵng (2023-2025)	50
Bảng 2. 10. Báo cáo kết quả Hoạt động kinh doanh của Công ty (2023-2025)	53
Bảng 2. 11. Cơ cấu doanh thu của CTCP Cảng Đà Nẵng (2023-2025)	57
Bảng 2. 12. Số lượng Container hàng xuất khẩu thông qua Cảng Đà Nẵng (2023-2025)	59
Bảng 2. 13. Đối thủ cạnh tranh của Cảng Đà Nẵng	62
Bảng 2. 14. Khách hàng "Kim Cương" của CTCP Cảng Đà Nẵng-2025	63

DANH MỤC SƠ ĐỒ

Sơ đồ 1. 1. Quy trình khai thác Container	11
Sơ đồ 2. 1. Cơ cấu tổ chức của Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng	31
Sơ đồ 2. 2. Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại CTCP Cảng Đà Nẵng	68

DANH MỤC BIỂU ĐỒ

Biểu đồ 2. 1. Biểu đồ cột thể hiện số lượng nguồn nhân lực tại CTCP Cảng Đà Nẵng (2023-2025)	45
Biểu đồ 2. 2. Tình hình doanh thu của CTCP Cảng Đà Nẵng (2023-2025)	55

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH KHAI THÁC CONTAINER HÀNG XUẤT KHẨU

1.1. Khái quát về Container

1.1.1. Khái niệm Container

Theo tiêu chuẩn ISO 668: 1995(E), container hàng hóa (freight container) là một công cụ vận tải có những đặc điểm sau:

- Có tính chất bền vững và có đủ độ bền để thích hợp cho sử dụng lặp lại;
- Được thiết kế đặc biệt để có thể chở hàng bằng một hay nhiều phương thức vận tải, mà không cần phải dỡ ra và đóng lại dọc đường.
- Được lắp đặt thiết bị cho phép xếp dỡ thuận tiện, đặc biệt khi chuyển từ một phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác.
- Được thiết kế dễ dàng cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra khỏi container.
- Có thể tích bên trong bằng hoặc lớn hơn 1 mét khối (35,3 ft khối).

1.1.2. Kích thước Container

Nhằm đáp ứng nhu cầu tiêu chuẩn hóa container sử dụng trên phạm vi toàn cầu, bộ tiêu chuẩn ISO 668:1995(E) đã nêu rõ tiêu chuẩn về kích thước container như sau:

Về chiều dài, Container 40' được lấy làm chuẩn. Các Container ngắn hơn có chiều dài tính toán sao cho có thể xếp kết để đặt dưới Container 40' và vẫn đảm bảo có khe hở 3 inch ở giữa. Chẳng hạn 2 Container 20' sẽ đặt khít dưới 1 Container 40' với khe hở giữa 2 Container 20' này là 3 inch. Vì lý do này, Container 20' chỉ có chiều dài xấp xỉ 20 feet (chính xác là còn thiếu 1,5 inch).

Về chiều rộng, tất cả các loại container ISO đều có chiều rộng là 2,438m (8ft)

Về chiều cao, hiện chủ yếu dùng 2 loại: thường và cao. Loại Container thường có chiều cao 8 feet 6 inch (8'6"), loại Container cao có chiều cao 9 feet 6 inch (9'6"). Cách gọi Container thường, Container cao chỉ mang tính tập quán. Trước đây, người ta gọi loại cao 8 feet là Container thường, nhưng hiện nay loại này không còn được sử dụng nhiều nữa, thay vào đó, Container thường có chiều cao 8'6".

Cụ thể hơn, theo tiêu chuẩn ISO 668:1995(E), kích thước và trọng lượng Container tiêu chuẩn 20' và 40' như bảng 1.1 dưới đây:

Bảng 1. 1. Kích thước và trọng lượng Container tiêu chuẩn 20' và 40'

Loại Container Kích thước		Container 20'		Container 40' thường		Container 40' cao	
		Hệ Anh	Hệ mét	Hệ Anh	Hệ mét	Hệ Anh	Hệ mét
Bên ngoài	Dài	19'10,5"	6,058 m	40'	12,192 m	40'	12,192 m
	Rộng	8'	2,438 m	8'	2,438 m	8'	2,438 m
	Cao	8'6"	2,591 m	8'6"	2,591 m	9'6"	2,896 m
Bên trong (tối thiểu)	Dài		5,867 m		11,998 m		11,998 m
	Rộng		2,330 m		2,330 m		2,330 m
	Cao		2,350 m		2,350 m		2,655 m
Trọng lượng toàn bộ (hàng và vỏ)		52,900 lb	24,000 kg	67,200 lb	30,480 kg	67,200 lb	30,480 kg

(Nguồn: Internet)

1.1.3. Phân loại Container

Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển đa dạng của thị trường logistics toàn cầu, container được thiết kế với nhiều quy chuẩn khác nhau. Căn cứ vào đặc điểm cấu tạo và mục đích sử dụng, Container trong vận tải quốc tế được phân loại dựa trên những tiêu chí, tiêu chuẩn khác nhau cụ thể như: phân loại theo đường biển, theo kích thước, theo vật liệu đóng, theo cấu trúc, theo công dụng.

1.1.3.1. Phân loại theo đường biển

Theo tiêu chuẩn ISO 6346:2022, Container đường biển bao gồm 7 loại chính sau:

a. Container bách hóa (General purpose container):



Là loại tiêu biểu nhất cho hàng bách hóa không cần kiểm soát nhiệt độ; nó chiếm tỉ lệ đa phần trong tổng số loại Container và đôi khi được gọi là Container hàng khô (Dry Container, viết tắt là 20'DC hay 40'DC). Nó thường có dạng toa xe kín có cửa đóng mở ở một đầu.

b. Container hàng rời (Bulk container)



Container dạng này được thiết kế chuyên dụng để chứa hàng rời khô như xi măng, ngũ cốc hoặc quặng,... Hàng hóa sẽ được rót vào bên trong từ trên xuống qua miệng xếp hàng (loading hatch) và được dỡ ra thông qua cửa xả nằm ở đáy hoặc bên hông container (discharge hatch).

c. Container chuyên dụng (Named cargo container)



Là loại thiết kế đặc thù chuyên để chở một loại hàng nào như ô tô, súc vật sống,... Ví dụ: Container chở súc vật được thiết kế đặc biệt để chuyên chở động vật sống. Các vách bên hoặc vách trước được trang bị cửa lưới nhỏ nhằm đảm bảo thông gió. Phía dưới các vách dọc còn có các lỗ thoát chất thải, giúp thuận tiện cho việc vệ sinh và đảm bảo điều kiện môi trường bên trong.

d. Container nhiệt (Thermal container)



Là loại container chuyên dùng để vận chuyển hàng hóa cần kiểm soát nhiệt độ ổn định trong suốt quá trình di chuyển. Thân và mái được trang bị lớp vật liệu cách nhiệt nhằm duy trì nhiệt độ bên trong. Sàn thường được thiết kế bằng nhôm với dạng chữ T, giúp không khí dễ dàng lưu thông đều khắp, kể cả ở những khu vực không có hàng hóa chất xếp.

e. Container hở mái (Open-top container)



Container hở mái có phần trên mở, thuận tiện cho việc xếp dỡ hàng hóa quá khổ, hàng máy móc thiết bị hoặc gỗ có thân dài.

f. Container mặt bằng (Platform container)



Loại container này được thiết kế đặc biệt, lược bỏ hoàn toàn vách và mái, chỉ giữ lại sàn là một mặt phẳng vững chắc, chuyên dùng để vận chuyển hàng nặng như máy móc, thiết bị, sắt thép,...

g. Container bồn (Tank container)



Container bồn có cấu tạo với phần khung theo tiêu chuẩn ISO, bên trong gắn một bồn chứa chuyên dụng để vận chuyển chất lỏng như thực phẩm, hóa chất hoặc rượu,... Chất lỏng được đưa vào bên trong thông qua miệng bồn ở phía trên và được xả ra qua van ở phía dưới nhờ tác dụng của trọng lực hoặc bằng bơm.

1.1.3.2. Phân loại theo kích thước:

Container loại nhỏ: Trọng lượng dưới 5 tấn và dung tích dưới 3m^3 .

Container loại trung bình: Trọng lượng 5-8 tấn và dung tích nhỏ hơn 10m^3 .

Container loại lớn: Trọng lượng hơn 10 tấn và dung tích hơn 10m^3 .

1.1.3.3. Phân loại theo vật liệu đóng:

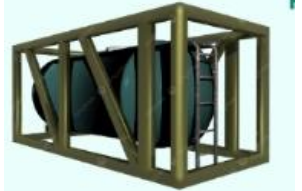
Tên gọi của container tương ứng với vật liệu được sử dụng để đóng nó: container thép (đóng bằng thép), container nhôm (đóng bằng nhôm), container gỗ dán (đóng bằng gỗ dán), container nhựa tổng hợp,...

1.1.3.4. Phân loại theo cấu trúc:

Theo cấu trúc có thể chia thành 6 loại container, bao gồm:

Bảng 1. 2. Phân loại Container theo cấu trúc

Container kín (Closed Container)	Container này được thiết kế hoàn toàn kín, nhằm bảo vệ hàng hóa khỏi các tác động của thời tiết	
--	---	--

Container mở (Open Container)	Được thiết kế đặc biệt với phần nóc hoàn toàn mở, tạo điều kiện thuận lợi cho việc bốc dỡ hàng hóa từ trên xuống. Đặc biệt hữu ích khi vận chuyển các mặt hàng quá khổ hoặc không thể đóng gói theo phương pháp thông thường.	
Container khung (Frame Container)	Container này có cấu trúc khung bên ngoài kiên cố, phù hợp để vận chuyển máy móc hoặc hàng hóa nặng.	
Container gấp (Tilt Container)	Được thiết kế đặc biệt để có thể gấp gọn lại khi không sử dụng, giúp tiết kiệm không gian lưu kho.	
Container phẳng (Flat Container)	Container này có thiết kế đặc trưng với đế sàn thép chịu lực, đảm bảo độ chắc chắn cao cho hàng hóa có trọng tải lớn. Điểm đặc biệt là chỉ có các trụ dọc và vách ở hai đầu, không có vách bên và nóc, tạo không gian mở thuận tiện cho việc xếp dỡ hàng quá khổ và hàng dài như thép hoặc gỗ.	
Container có bánh lăn (Rolling Container)	Container này được trang bị thêm một hệ thống bánh lăn chuyên dụng, giúp dễ dàng di chuyển trong kho bãi hoặc cảng.	

1.1.3.5. Phân loại theo công dụng:

Theo CODE R688 – 21968 của ISO, phân loại theo mục đích sử dụng, container được chia thành 5 nhóm chủ yếu sau:

- Nhóm 1: Container chở hàng bách hóa

Nhóm này bao gồm nhiều loại container kín khác nhau: container kín có cửa ở một đầu, container kín có cửa ở một đầu và các bên, có cửa ở trên nóc, mở cạnh, mở trên

nóc- mở bên cạnh, mở trên nóc- mở bên cạnh- mở ở đầu; những container có hai nửa (half- height container), những container có lỗ thông hơi,...

- Nhóm 2: Container chở hàng rời (Dry Bulk/ Bulker freight container)

Container này được thiết kế chuyên biệt cho việc vận chuyển hàng rời, ví dụ như thóc hạt, xà phòng bột, các loại hạt nhỏ,... Đôi khi, nó còn được trang bị miệng xếp hàng trên mái để đổ hàng từ trên xuống và cửa container tiêu chuẩn ở phía trước để dỡ hàng ra. Ưu điểm lớn nhất của loại container này là khả năng tiết kiệm đáng kể sức lao động trong quá trình xếp và dỡ hàng. Tuy nhiên, nhược điểm của nó là trọng lượng vỏ khá nặng hơn, số lượng cửa và nắp gây khó khăn trong việc giữ an toàn và khó đảm bảo độ kín nước. Thêm vào đó, nếu miệng xếp hàng trên nóc có kích thước quá nhỏ, việc sắp xếp hàng hóa một cách có trật tự có thể trở nên khó khăn.

-Nhóm 3: Container bảo ôn/ nóng/ lạnh (Thermal Insulated/ Heated/ Refrigerated/ Reefer container)

Loại container này được chế tạo với lớp vật liệu cách nhiệt bao phủ toàn bộ khung, sàn, mái và cửa, nhằm hạn chế tối đa sự biến động nhiệt độ bên trong. Điều này đặc biệt quan trọng đối với việc vận chuyển các mặt hàng dễ hỏng như rau củ quả và các sản phẩm nhạy cảm với nhiệt độ. Để tăng cường khả năng bảo quản, nhiều container còn được trang bị hệ thống điều nhiệt, bao gồm cả làm lạnh và sưởi ấm, với nguồn cấp điện từ máy lạnh gắn ngoài, hệ thống trung tâm của phương tiện vận tải hoặc bãi chứa. Một số container sử dụng kết hợp các phương pháp làm lạnh để kiểm soát nhiệt độ tối ưu. Mặc dù vậy, việc trang bị lớp cách nhiệt và máy lạnh có thể là giảm không gian chứa hàng, và việc bảo dưỡng các thiết bị này cũng đòi hỏi sự chú ý cao hơn, đặc biệt khi chúng được lắp đặt bên trong container.

- Nhóm 4: Container thùng chứa (Tank container)

Container thùng chứa là giải pháp vận chuyển chuyên biệt cho các loại hàng hóa lỏng, bao gồm các hàng hóa nguy hiểm và thực phẩm lỏng như dầu ăn, cũng như các loại hóa chất. Về mặt cấu trúc, nó là một thùng chứa được đặt trong một khung thép hình chữ nhật, tuân theo kích thước tiêu chuẩn 20 ft (ISO) và có dung tích chứa khoảng 15410 lít (tương đương 400 gallon). Để đáp ứng nhu cầu bảo quản đặc biệt, container này có thể được tích hợp thêm thiết bị kiểm soát nhiệt độ (làm lạnh hoặc sưởi ấm).

Một trong những ưu điểm nổi bật của loại container này là nó được sử dụng như một kho chứa tạm thời. Tuy nhiên, việc sử dụng loại container này đi kèm với các chi

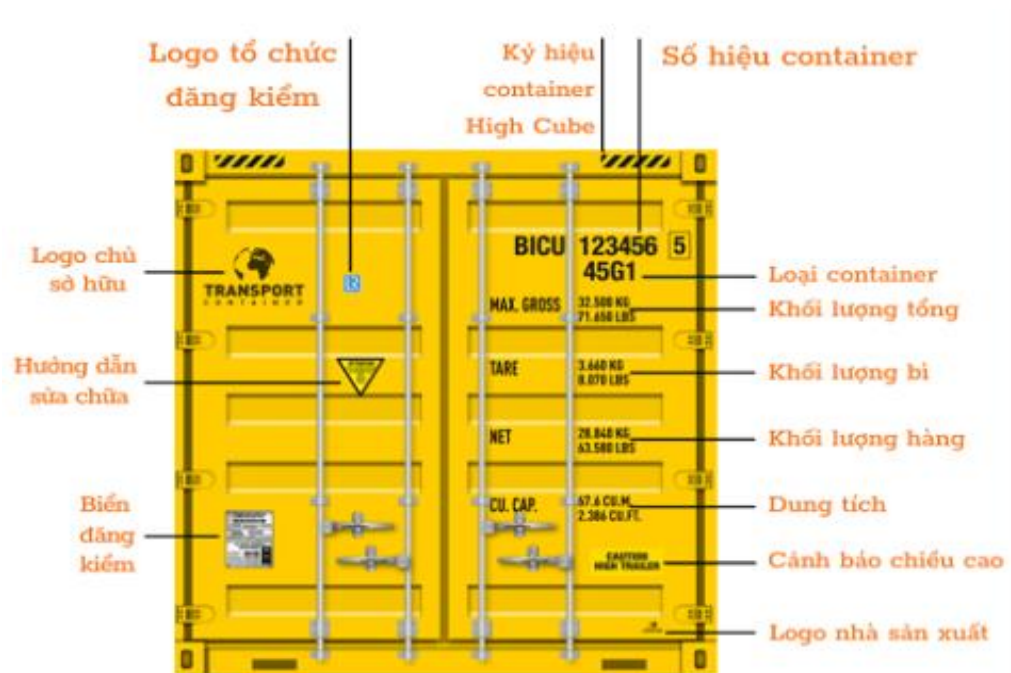
phí đáng kể, bao gồm chi phí đầu tư ban đầu và chi phí bảo trì thường xuyên. Ngoài ra, việc đảm bảo vệ sinh sau mỗi lần sử dụng là một yêu cầu bắt buộc. Quá trình vận chuyển cũng tiềm ẩn nguy cơ hao hụt hàng hóa do bay hơi hoặc rò rỉ, và trọng lượng của container tương đối cao.

- Nhóm 5: Các container đặc biệt (Special container), container chở súc vật sống (Cattle container)

Loại container này được lắp đặt cố định những ngăn chuồng cho súc vật sống. Do vậy, nhược điểm chính của nó là vấn đề đảm bảo vệ sinh giữa các lô hàng khác nhau. Trong nhiều quốc gia, các quy định kiểm dịch đặt ra thách thức đáng kể khi các container rỗng đã từng chở động vật sống được tái sử dụng cho việc vận chuyển hàng hóa khác.

1.1.4. Các kí hiệu trên Container

Trên vỏ container, đặc biệt là ở cửa container thường có một số kí hiệu, mã hiệu, gồm:



Hình 1. 1. Các kí hiệu trên Container

(Nguồn: Internet)

a. Số hiệu container (Container number):

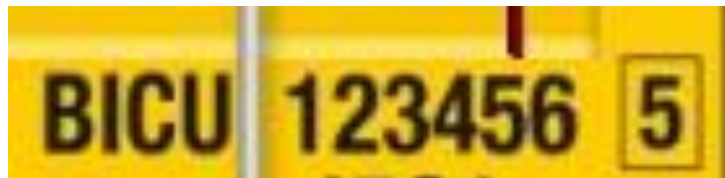
Theo tiêu chuẩn ISO 6346:1995, cấu tạo số hiệu container bao gồm 11 ký tự trong đó có 4 chữ và 7 số được quy định theo chuẩn ISO. Cụ thể:

- Chữ cái đầu: là mã chủ sở hữu container (owner code).
- Chữ cái thứ tư: là kí hiệu loại thiết bị trong container (equipment category), thông thường có 3 ký hiệu:

- U : Freight container - Container chở hàng thông thường
- J : Detachable freight container – related equipment - Thiết bị có thể tháo rời của container chở hàng. Ví dụ như các bộ phận làm lạnh có thể tháo rời.
- Z : Trailer or chassis – Rơ moóc hoặc khung gầm , là các phương tiện được thiết kế để chở container.

- 6 chữ số tiếp theo: là số sê-ri (serial number) của container do chủ container tự đặt ra với quy ước không được trùng tên với container khác.
- Số thứ 7: là số kiểm tra (check digit). Đây là một chữ số kiểm tra được tính toán dựa trên các chữ cái và số đứng trước nó theo một thuật toán cụ thể. Mục đích của nó là để phát hiện lỗi khi nhập hoặc truyền số hiệu container. Nếu số kiểm tra không khớp với kết quả tính toán, có khả năng số hiệu đã bị sai sót. Chữ số này thường được đóng khung.

Ví dụ:



BICU1234565 có nghĩa là:

- BIC: Hãng khai thác container - mã định danh riêng của chủ sở hữu container.
- U: Ký hiệu loại thiết bị trong container (U- container vận chuyển hàng hóa thông thường)
- 123456: Số seri của container
- 5: Ký tự kiểm tra.

b. Loại container

Đây là dòng các chữ số ở dưới dãy số seri container . Ví dụ: 22G1, 45R1, 22T6,...

- Mã kích thước: 2 ký tự đầu tiên (chữ cái hoặc chữ số)

- Ký tự thứ nhất biểu thị chiều dài container.

Ví dụ: Số 2 thể hiện container 20 feet, số 4 là container 40 feet, chữ L thể hiện container 45 feet.

- Ký tự thứ 2 biểu thị chiều rộng và chiều cao container.

Ví dụ: Số 0: Chiều rộng tiêu chuẩn (8 feet/ 2.438m), chiều cao dưới 8 feet; Số 2: Chiều rộng tiêu chuẩn, chiều cao tiêu chuẩn (8'6"); Số 5: Chiều rộng tiêu chuẩn, chiều cao trên tiêu chuẩn (High Cube- 9'6").

- Mã kiểu: 2 ký tự tiếp theo
 - Ký tự thứ nhất cho biết kiểu container

Ví dụ: G- Container thường, R- Container lạnh; U- Container có thể mở lắp; T- Container bồn,...

- Ký tự thứ hai biểu thị đặc tính chính liên quan đến container. Nếu là 0: có thể mở 1 hoặc 2 đầu, nếu là 1: thì có cửa thông gió ở trên.

Ví dụ:



- 45G1 có nghĩa là:
 - Số “4” đầu tiên: Container này dài 40 feet
 - Số “5” thứ hai: Container này có chiều rộng 8 feet (2,438m), chiều cao 9 feet 6 inches (9’6”) (2,89m).
 - Chữ cái “G”: Đây là loại container khô thông thường (dry container), là loại phổ biến nhất được sử dụng để vận chuyển hàng hóa.
 - Số “1” cuối cùng: Container này có cửa thông gió bên trên.

c. Các ký hiệu khai thác:

- Thông tin về khả năng đón hàng cho phép của vỏ container:

MAX. GROSS	32.500 KG 71.650 LBS
TARE	3.660 KG 8.070 LBS
NET	28.840 KG 63.580 LBS
CU. CAP.	67.6 CU.M. 2.386 CU.FT.

- MAX. GROSS: Tổng trọng lượng tối đa cho phép của container, tính cả khi đã đóng hàng (bao gồm cả các vật dụng đã chèn lót trong container). Được thể hiện bằng 2 đơn vị là Kg và LB (1 Kg ~ 2.2 lbs)

- TARE: Trọng lượng tịnh của vỏ container.

- NET: Trọng lượng hàng tối đa đóng vào container.

- CU.CAP (CUBIC CAPACITY): Số khối trong container hay còn được gọi là dung tích, được tính bằng m khối và feet khối.

Bên cạnh đó, theo hình 1.1, vỏ container còn có những kí hiệu như:

- Bảng CSC (Container Safety Convention) – Bảng đăng kiểm:

- Trong bảng này gồm 2 phần: Niêm phong hải quan cho phép container vận chuyển và chứng nhận an toàn theo công ước CSC, cho phép container được di chuyển khắp nơi qua các nước.

- Logo hoặc tên của chủ sở hữu container

- Logo đơn vị kiểm định chất lượng container (không bắt buộc phải có)

- Các thông tin cảnh báo trên vỏ container.

Ở các mặt khác, trên nóc và bên trong container còn một số ký hiệu, mã hiệu để lưu ý người vận hành trong quá trình chất xếp hàng hóa, nâng hạ container.

1.2. Hoạt động khai thác container hàng xuất khẩu tại cảng biển

1.2.1. Hoạt động khai thác và xuất khẩu Container là gì?

- Khai thác Container (Container Operations/ Container Exploitation) là toàn bộ quy trình vận hành, quản lý và sử dụng container trong chuỗi cung ứng quốc tế - bao gồm việc điều phối, xếp dỡ, vận chuyển, theo dõi và hoàn trả container.

Theo định nghĩa của Hiệp hội Vận tải Biển Thế giới, hoạt động này bao trùm mọi công đoạn từ lúc container rời bãi, được đóng hàng, vận chuyển đến cảng, xếp lên tàu, đến cảng đích, giao hàng và cuối cùng là trả container rỗng về bãi.

- Hoạt động xuất khẩu (Export activities) là toàn bộ quá trình kinh doanh, tổ chức và thực hiện việc bán, vận chuyển hàng hóa/dịch vụ từ lãnh thổ một quốc gia ra nước ngoài nhằm mục đích trao đổi thương mại quốc tế, mang lại ngoại tệ và lợi nhuận.

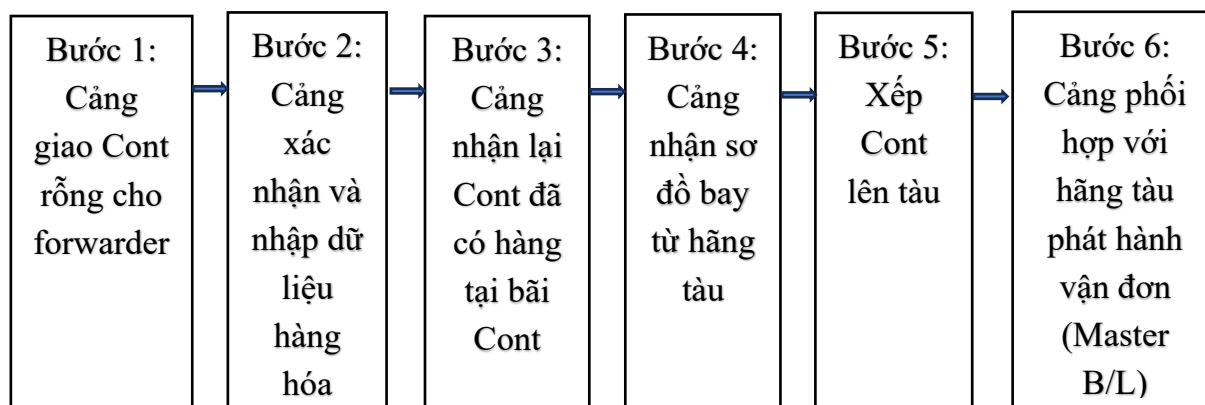
Theo Luật quản lý ngoại thương 2017, Điều 3: là hoạt động thương mại của thương nhân Việt Nam bán hàng hóa, cung ứng dịch vụ ra nước ngoài theo hợp đồng, thỏa thuận.

- Hoạt động xuất khẩu Container FCL (Full Container Load) là hình thức xuất khẩu hàng hóa trong đó toàn bộ một container được một doanh nghiệp (chủ hàng) thuê riêng để chứa hàng của mình.

Mỗi container chỉ chứa hàng hóa của một chủ duy nhất, được niêm phong kẹp chì (seal) sau khi đóng hàng. Doanh nghiệp xuất khẩu độc quyền sử dụng không gian container, bất kể hàng hóa có lấp đầy container hay không.

1.2.2. Giới thiệu về Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại cảng biển

1.2.2.1. Sơ đồ về quy trình



Sơ đồ 1. 1. Quy trình khai thác Container

1.2.2.2. Nội dung các bước trong Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại cảng

Bước 1: Cảng giao Container rỗng cho forwarder

Sau khi chủ hàng hoàn tất hợp đồng xuất khẩu và xác nhận lịch trình vận chuyển với hãng tàu, họ sẽ phối hợp với hãng vận chuyển để đăng ký yêu cầu nhận container rỗng từ cảng. Khi yêu cầu này được duyệt, tài xế đại diện cho doanh nghiệp sẽ đến cảng để thực hiện các thủ tục giao nhận. Tại đây, cảng tiến hành kiểm tra giấy tờ, phương tiện và điều kiện vận chuyển. Nếu hợp lệ, hệ thống sẽ cấp thẻ ID cho phương tiện và tài xế, cho phép họ di chuyển vào bên trong để nhận container rỗng tại khu vực bãi. Việc kiểm soát này giúp đảm bảo rằng chỉ những đối tượng có quyền mới được phép truy cập, đồng thời nâng cao tính an ninh và trật tự trong khu vực cảng.

Bước 2: Cảng xác nhận và nhập dữ liệu hàng hóa

Trước khi container rỗng được rút ra khỏi cảng để mang đi đóng hàng, nhà xuất khẩu hoặc đại lý giao nhận có trách nhiệm cung cấp đầy đủ thông tin liên quan đến lô hàng. Các dữ liệu này bao gồm số container, mô tả hàng hóa, thông tin về người gửi (shipper) và người nhận (consignee), cùng với các chứng từ cần thiết như hóa đơn thương mại và vận đơn. Sau khi tiếp nhận, cảng sẽ tiến hành rà soát và cập nhật các thông tin này vào hệ thống quản lý container. Việc nhập liệu chính xác và kịp thời ở bước này đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo tính minh bạch của quy trình vận hành, giúp dễ dàng truy xuất thông tin khi cần và là cơ sở để thực hiện các bước tiếp theo.

Bước 3: Cảng nhận lại Container đã có hàng tại bãi container

Sau khi hoàn tất việc đóng hàng, nhà xuất khẩu hoặc đại lý giao nhận sẽ vận chuyển container chứa hàng đến cảng để bàn giao. Tại khu vực bãi chứa container (CY - Container Yard), cảng sẽ tiến hành tiếp nhận container và nhân viên cảng thực hiện việc kiểm tra tình trạng vật lý của container như kiểm tra vỏ, seal, tình trạng hư hỏng (nếu có). Đồng thời, họ sẽ sử dụng thiết bị quét mã để đối chiếu và xác thực thông tin container với dữ liệu trên hệ thống quản lý của cảng, nhằm đảm bảo thông tin được đồng bộ và chính xác. Khi quá trình kiểm tra và xác nhận hoàn tất, container sẽ được nhập bãi và bố trí vị trí lưu trữ tạm thời. Quá trình này đảm bảo rằng container đã sẵn sàng về mặt kỹ thuật và sẵn sàng cho các khâu vận chuyển tiếp theo.

Bước 4: Cảng nhận sơ đồ bay từ hãng tàu

Trước thời điểm tàu cập cảng để bốc hàng, hãng tàu sẽ gửi cho cảng sơ đồ bay (Bay Plan). Sơ đồ này không chỉ giúp xác định chính xác vị trí từng container trên tàu mà còn thể hiện những thông tin quan trọng như trọng lượng, loại container (thường, lạnh, hàng nguy hiểm...), cảng đến tiếp theo và thứ tự dỡ hàng sau này. Dựa trên sơ đồ này, cảng tiến hành lập kế hoạch khai thác tàu và kế hoạch giao nhận container, đảm bảo việc vận chuyển container ra cầu tàu và nâng hạ được diễn ra trôi chảy, chính xác.

Bước 5: Xếp container lên tàu

Trước khi tiến hành xếp container lên tàu, cảng sẽ thực hiện kiểm tra tình trạng vật lý của các container, đảm bảo rằng tất cả các thủ tục hải quan đã được hoàn tất, và chuẩn bị các phương tiện cần thiết để đảm bảo quá trình xếp dỡ diễn ra suôn sẻ. Cảng cũng sẽ thông báo cho các bên liên quan về kế hoạch giao nhận hàng hóa, đảm bảo rằng các bên liên quan đều hiểu rõ về trách nhiệm và lịch trình.

Khi mọi điều kiện đã sẵn sàng, cảng bắt đầu quy trình xếp container lên tàu theo đúng kế hoạch đã được duyệt trong sơ đồ bay (Bay Plan). Quá trình này được thực hiện bằng các thiết bị chuyên dụng như cầu trục bờ, xe nâng, khung nâng và các phương tiện hỗ trợ khác. Đây là một trong những khâu quan trọng nhất, quyết định tiến độ tàu rời cảng cũng như uy tín dịch vụ logistics mà cảng cung cấp.

Bước 6: Cảng phối hợp với hãng tàu phát hành vận đơn đơn (Master B/L)

Sau khi quá trình xếp container lên tàu hoàn tất và con tàu sẵn sàng rời cảng, cảng sẽ phối hợp chặt chẽ với hãng tàu để phát hành vận đơn chủ (Master B/L). Đây là chứng từ vận tải quan trọng chứng nhận quyền sở hữu hàng hóa, và cung cấp những thông tin:

người gửi - người nhận, cảng đi - cảng đến, và các điều kiện vận chuyển. Đây là cơ sở để thực hiện các giao dịch thanh toán quốc tế, khai báo bảo hiểm, và giải quyết tranh chấp thương mại nếu có phát sinh.

Việc phát hành vận đơn đánh dấu bước cuối cùng trong quy trình xuất khẩu container hàng xuất khẩu của cảng, đồng thời thể hiện vai trò phối hợp và hỗ trợ quan trọng của cảng trong toàn bộ chuỗi cung ứng hàng hóa quốc tế.

1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ

1.3.1. Các quy định pháp lý trong khai thác Container xuất khẩu

1.3.1.1. Luật Hàng hải Việt Nam

Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 (số 95/2015/QH 13) – là văn bản pháp lý nền tảng điều chỉnh toàn bộ hoạt động hàng hải và khai thác cảng biển tại Việt Nam. Bộ luật quy định về:

- Hoạt động khai thác cảng biển
- Quản lý tàu biển và container
- Trách nhiệm của doanh nghiệp cảng
- An toàn, an ninh hàng hải
- Bảo vệ môi trường trong hoạt động khai thác cảng

Đối với container hàng xuất khẩu, Bộ luật quy định:

- Hàng hóa phải được kiểm tra, giám sát theo quy định
- Hoạt động bốc xếp, lưu bãi, giao nhận container phải bảo đảm an toàn
- Cảng biển phải đáp ứng điều kiện kỹ thuật và an ninh khai thác container

1.3.1.2. Luật Hải quan

Luật Hải quan 2014, là cơ sở pháp lý quan trọng giúp hoạt động khai thác container xuất khẩu được thực hiện đúng quy trình và hạn chế rủi ro trong thông quan hàng hóa.

Luật này quy định các nội dung liên quan đến:

- Thủ tục hải quan đối với hàng xuất khẩu
- Kiểm tra, giám sát container xuất khẩu

- Khai báo hải quan điện tử

- Trách nhiệm của doanh nghiệp trong hoạt động khai báo và thông quan container xuất khẩu.

Bên cạnh đó, một số các văn bản hướng dẫn thi hành đóng vai trò cụ thể hóa quy định, tiêu biểu như:

- Nghị định 08/2015/ ND-CP (sửa đổi bởi Nghị định 59/2018/ND-CP): Hướng dẫn cụ thể quy trình thủ tục hải quan, kiểm tra giám sát và quản lý hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng biển.

- Thông tư 38/2015/TT-BTC (sửa đổi bởi Thông tư 39/2018/TT-BTC): Quy định chi tiết về hồ sơ hải quan điện tử, quản lý rủi ro, kiểm hóa container,...

- Thông tư 54/2018/TT-BGTVT: Quy định về an toàn khai thác bến cảng, sử dụng thiết bị nâng hạ container, phương tiện hoạt động trong khu vực cảng và công tác đảm bảo an toàn lao động.

1.3.2. Các chủ thể tham gia trong hoạt động khai thác Container xuất khẩu

Bảng 1. 3. Các chủ thể tham gia

Chủ thể	Vai trò và trách nhiệm
Nhà xuất khẩu (Shipper/ Exporter)	Là chủ hàng (nhà sản xuất, người bán), chịu trách nhiệm chuẩn bị hàng hóa, ký hợp đồng, đóng hàng vào container, lập bộ chứng từ và làm thủ tục hải quan.
Nhà nhập khẩu (Consignee/ Importer)	Là các cá nhân, doanh nghiệp hay tổ chức thực hiện mua hàng và là bên đứng tên trên vận đơn để nhận hàng tại cảng đích.
Người giao nhận vận tải (Freight Forwarder/ Logistics)	Là đơn vị trung gian tổ chức vận chuyển: đặt chỗ tàu (booking) lấy container rỗng, phối hợp vận chuyển nội địa, làm thủ tục hải quan thay cho chủ hàng và quản lý toàn bộ quy trình.
Hãng tàu (Carrier, Shipping Line)	Đơn vị cung cấp phương tiện vận tải (tàu biển) và Container. Chịu trách nhiệm vận chuyển hàng hóa từ cảng đi đến cảng đích và phát hành vận đơn (Bill of Lading).

Cơ quan Hải quan (Customs)	Cơ quan nhà nước kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất khẩu (kiểm tra tờ khai, thông quan). Có thẩm quyền thông quan (cho phép hàng xuất khẩu) hoặc kiểm tra thực tế hàng hóa.
Cảng biển (Port)	Nơi container được hạ bãi, lưu giữ tạm thời (lưu kho CFS/ Yard) và xếp lên tàu. Quản lý hoạt động bốc xếp, bốc dỡ và cung cấp hạ tầng thiết yếu.

- Một số chủ thể khác tham gia vào hoạt động như:

- Ngân hàng: Mở L/C, trung gian thanh toán, thu hộ (thu tiền qua chứng từ), cung cấp tín dụng và bảo lãnh cho các giao dịch thương mại quốc tế, giúp đảm bảo an toàn cho cả người mua và người bán.

- Công ty bảo hiểm: Bảo hiểm hàng hóa, cung cấp bảo vệ tài chính cho hàng hóa xuất khẩu trước các rủi ro trong quá trình vận chuyển (mất mát, hư hỏng, tai nạn).

- Kiểm định độc lập: Là hoạt động kiểm tra, xác nhận chất lượng, số lượng, đóng gói hàng hóa xuất khẩu, phát hiện rủi ro bởi công ty kiểm định trung lập thứ ba, không phụ thuộc vào bất kỳ bên nào trong giao dịch. Đây là yêu cầu bắt buộc của nhiều thị trường nhập khẩu như EU, Mỹ, Nhật và các FTA.

1.3.3. Hệ thống chứng từ sử dụng trong hoạt động khai thác Container xuất khẩu

Căn cứ quy định tại Khoản 1 Điều 16 Thông tư 38/2015/TT-BTC (được sửa đổi bởi Khoản 5 Điều 1 Thông tư 39/2018/TT-BTC ngày 20 tháng 4 năm 2018), những chứng từ xuất khẩu hàng hóa bắt buộc phải có bao gồm:

Bảng 1. 4. Các chứng từ sử dụng trong hoạt động xuất khẩu

Chứng từ	Nội dung	Vai trò
Hợp đồng thương mại (Sales Contract)	Là văn bản thỏa thuận giữa người mua và người bán để thiết lập, điều chỉnh, chấm dứt các quyền và nghĩa vụ trong hoạt động thương mại. Quy định rõ về hàng hóa, số lượng, giá cả, điều kiện giao hàng (Incoterm), thanh toán,...	Là căn cứ pháp lý cơ bản nhất, làm nền tảng để lập tất cả các chứng từ khác và giải quyết tranh chấp.
Hóa đơn thương mại	Là chứng từ thương mại mà người bán phát hành cho người mua để xác nhận giao dịch mua bán giữa các bên. Là căn cứ	Dùng để yêu cầu thanh toán, là cơ sở để Hải

(Commercial Invoice)	quan trọng để tính thuế xuất nhập khẩu và dùng để đối chiếu với các chứng từ khác trong quá trình làm thủ tục xuất nhập khẩu. Chứng từ ghi chi tiết về hàng hóa, đơn giá, tổng giá trị lô hàng, điều kiện thanh toán và giao hàng	quan tính thuế và xác định trị giá hải quan.
Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List)	Là chứng từ quan trọng cung cấp thông tin chi tiết về các mặt hàng đã được đóng gói trong lô hàng, phiếu này giúp đảm bảo việc vận chuyển và giao hàng hóa được tiến hành chính xác. Bảng kê chi tiết cách thức hàng hóa được đóng gói trong container: số kiện, chủng loại, trọng lượng tịnh, kích thước kiện	Hỗ trợ hải quan kiểm tra thực tế hàng hóa, giúp người nhận kiểm điểm và hãng tàu tính toán cước, sắp xếp hàng.
Vận đơn (Bill of Lading- B/L)	Chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển, chứng từ này đóng vai trò quan trọng trong vận chuyển hàng hóa do hãng tàu phát hành, xác nhận đã nhận hàng để chở từ cảng đi đến cảng đích.	Có 3 chức năng chính: - Biên lai nhận hàng - Bảng chứng của hợp đồng vận chuyển - Chứng từ sở hữu hàng hóa (có thể cầm cố, chuyển nhượng)
Tờ khai hải quan (Customs Declaration)	Văn bản khai báo thông tin lô hàng với cơ quan Hải quan theo mẫu quy định, được thực hiện qua hệ thống điện tử(VNACCS/ VCIS)	Là thủ tục bắt buộc để được thông quan hàng hóa. Kết quả phân luồng(Xanh,Đỏ,Vàng) quyết định việc hàng có phải kiểm tra hồ sơ hoặc kiểm tra thực tế hay không.

- Một số chứng từ và dữ liệu được sử dụng trong hoạt động khai thác Container :
 - Tally Report: Là báo cáo kiểm đếm hàng hóa/ container trong quá trình xếp dỡ tại cảng, ghi nhận số lượng thực tế so với số liệu trong hệ thống quản lý kho hoặc chứng

từ xuất nhập khẩu.

- Bảng kê thời gian xếp dỡ hàng: Ghi nhận chi tiết các mốc thời gian trong quá trình xếp dỡ: thời gian tàu cập cầu, bắt đầu xếp/dỡ, kết thúc, các khoảng thời gian ngừng việc (chờ kế hoạch, hỏng cầu, nghỉ ca, thời tiết xấu...).

- Thông báo tàu đến (Arrival Notice): Là thông báo của hãng tàu hoặc đại lý tàu gửi cho các bên liên quan về thời gian tàu dự kiến đến cảng.

- Sơ đồ tàu (Ship Plan): Là bản thể hiện vị trí sắp xếp container trên tàu container.

- Dữ liệu Container (Loading List): Danh sách các container đã được xếp lên tàu trong đợt làm hàng (hoặc cả chuyến), bao gồm: số container, trọng lượng, cảng đích, vị trí xếp (số bay/ row/ tier), trạng thái (đã xếp/ đang xếp/ chưa xếp).

1.4. Tiêu chí đánh giá quy trình

Tiêu chí đánh giá hiệu suất quy trình dựa trên bốn tiêu chí cốt lõi: Thời gian (Time), Chi phí (Cost), Chất lượng (Quality) và Tính linh hoạt (Flexibility).

a. Thời gian (Time)

Chu kỳ thời gian là một thước đo hiệu suất quan trọng để đo lường tính hiệu quả của quy trình. Nó thể hiện tổng thời gian cần thiết để hoàn thành một trường hợp (case/ sản phẩm), từ lúc bắt đầu hàng hóa đến Cảng (bắt đầu quy trình) cho đến khi hoàn tất thủ tục và sẵn sàng vận chuyển (kết thúc). Việc lựa chọn một quy trình thường hướng đến mục tiêu giảm thời gian chu kỳ hoặc đáp ứng thời gian chu kỳ đã cam kết với khách hàng; nhằm nâng cao sự hài lòng của họ. Các thành phần cần xem xét trong thời gian quy trình gồm thời gian xử lý và thời gian chờ.

Thời gian xử lý là thời gian thực tế mà các nguồn lực (như những người tham gia vào quy trình, ứng dụng phần mềm được sử dụng) xử lý trực tiếp các trường hợp/ sản phẩm.

Thời gian chờ là thời gian mà một quy trình/ sản phẩm ở trạng thái không hoạt động. Thời gian chờ bao gồm thời gian xếp hàng, thời gian chờ do thiếu nguồn lực giải quyết tình huống và thời gian chờ khác.

b. Chi phí (Cost)

Là tiêu chí có bản chất tài chính, được nhấn mạnh vào doanh thu và lợi nhuận. Việc thiết kế lại quy trình thường tập trung vào vấn đề cắt giảm chi phí. Có nhiều quan điểm khác nhau về việc phân biệt các loại chi phí trong quy trình, đầu tiên, có thể phân biệt giữa chi phí cố định và chi phí biến đổi.

Chi phí cố định là chi phí chung, gần như không bị ảnh hưởng bởi cường độ xử lý, chẳng hạn như chi phí cơ sở hạ tầng và bảo trì hệ thống phần mềm.

Chi phí biến đổi là những chi phí tăng hoặc giảm phụ thuộc vào khối lượng công việc hay nói cách khác, chúng tỉ lệ thuận với các đại lượng biến đổi, chẳng hạn như mức độ bán hàng, số lượng hàng mua,...

Một khái niệm chi phí khác liên quan chặt chẽ đến năng suất là chi phí vận hành, có thể trực tiếp ảnh hưởng đến kết quả đầu ra của quy trình kinh doanh. Một phần quan trọng trong chi phí vận hành là chi phí lao động, bao gồm chi phí liên quan đến nguồn nhân lực sản xuất hàng hóa hoặc cung cấp dịch vụ. Trong các nỗ lực tái thiết kế quy trình, các đơn vị thường tập trung vào việc cắt giảm chi phí vận hành, đặc biệt là chi phí lao động. Tự động hóa các nhiệm vụ thường được xem là một giải pháp thay thế cho lao động. Tuy nhiên, nó có thể gây phát sinh các chi phí cố định như chi phí phát triển ứng dụng và bảo trì trong suốt vòng đời của chúng.

c. Chất lượng (Quality)

Chất lượng của một quy trình kinh doanh có thể được xem xét từ ít nhất hai góc độ khác nhau: từ phía khách hàng và từ quan điểm của người tham gia quy trình. Đây còn được gọi là sự khác biệt giữa chất lượng bên ngoài và chất lượng bên trong.

Chất lượng bên ngoài có thể được đo lường bằng sự hài lòng của khách hàng đối với sản phẩm hoặc quy trình. Sự hài lòng với sản phẩm có thể được thể hiện ở mức độ mà khách hàng cảm thấy rằng các thông số kỹ thuật hoặc mong đợi của sản phẩm được giao đáp ứng. Ngoài ra, sự hài lòng còn liên quan đến cách thức thực hiện quy trình, điển hình như mức độ phù hợp, chất lượng, tính kịp thời về thông tin mà khách hàng nhận được trong quy trình thực hiện.

Mặt khác, chất lượng bên trong của một quy trình kinh doanh liên quan đến quan điểm của những người tham gia quy trình. Các yếu tố điển hình thường được xem xét về chất lượng nội bộ là: mức độ kiểm soát công việc mà người tham gia quy trình cảm nhận được, mức độ thay đổi mà họ phải trải qua trong quá trình làm việc, và cảm nhận về tính thách thức của công việc trong bối cảnh của quy trình kinh doanh.

d. Tính linh hoạt (Flexibility)

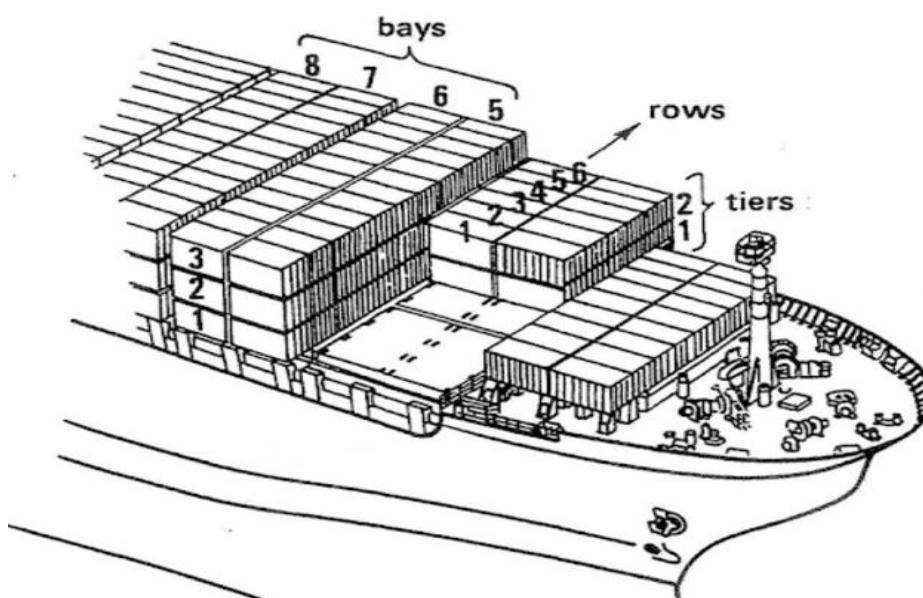
Tính linh hoạt có thể được tổng quát hóa như khả năng thích ứng với những biến đổi. Các biến đổi này có thể liên quan đến nhiều phần khác nhau của quy trình kinh doanh, ví dụ như: khả năng các nguồn lực thực hiện các nhiệm vụ khác nhau; khả năng

của một quy trình để xử lý các trường hợp khác nhau và khối lượng công việc thay đổi; khả năng đáp ứng theo mong muốn của đối tác, thị trường:...

1.5. Một số công cụ sử dụng trong quy trình khai thác container hàng xuất khẩu

1.5.1. Sơ đồ bay

Sơ đồ bay là cách đánh dấu vị trí container. Mỗi container khi đưa lên tàu sẽ được gắn một ký hiệu để phân biệt, giúp nhận biết, xác định vị trí, tránh nhầm lẫn và sai sót trong quá trình xếp dỡ hàng hóa tại các cảng. Tọa độ của mỗi container trên tàu được biểu thị bằng 6 con số lần lượt, cụ thể hai số đầu là số dãy (bay), hai số tiếp theo là số hàng (row), hai số cuối cùng là số lớp (tier).



Hình 1. 2. Minh họa về sơ đồ BAY

(Nguồn: Internet)

BAY

Một tàu container được chia thành các khe hoặc khoang gọi là BAY. Nó bắt đầu BAY 01 từ mũi tàu và có thể tiếp tục đến BAY 40 tới đuôi tàu tùy thuộc vào kích cỡ của tàu. Container 20 ft sẽ chiếm các ngăn được đánh số lẻ trong khi các container 40 ft được đánh số bằng các ngăn số chẵn. Khi hoạt động làm hàng được tiến hành, thuyền viên trên boong báo cáo cho người canh gác đường tàu số hiệu của BAY đang được dỡ hoặc xếp hàng để có thể lưu giữ hồ sơ.

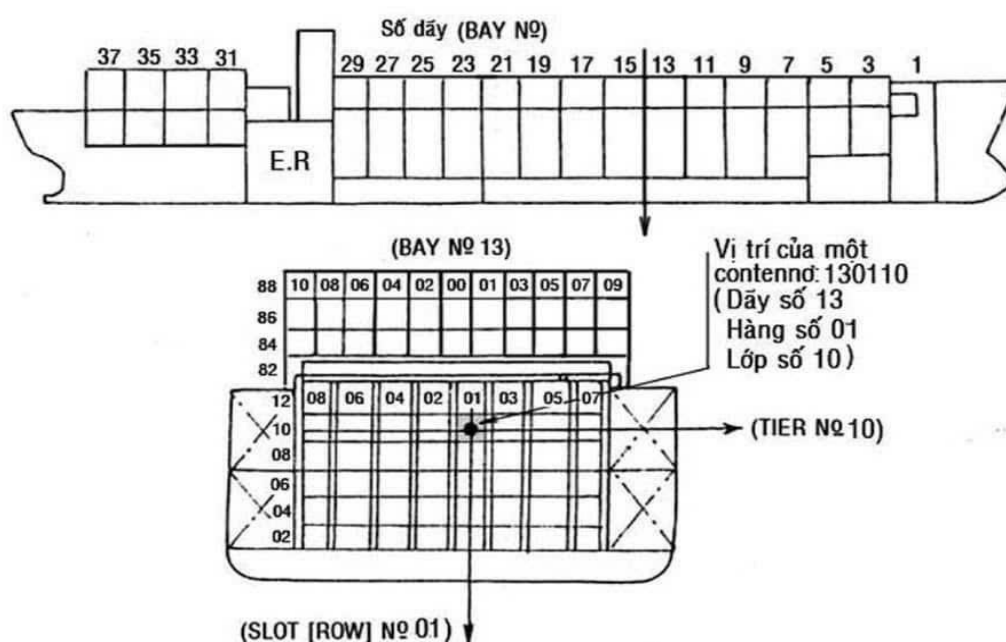
ROW

ROW là vị trí đặt container theo chiều ngang của tàu. ROW chia BAY thành nhiều cột với độ rộng cột bằng với chiều rộng của một container. ROW cũng được đánh số

thứ tự. Các hàng bên phải được biểu thị bằng số lẻ 01, 03, 05, ... còn bên trái thì ngược lại là số chẵn từ 02, 04, 06, ... Đường cơ bản sẽ mang số 00.

TIER

TIER biểu thị chiều cao của container trên hoặc dưới boong. Khi xếp container trong một ROW thì người ta xếp lên làm nhiều tầng, TIER chính là số tầng trong 1 ROW và TIER cũng được đánh số thứ tự. Trong hầm tàu, hàng đầu tiên sẽ được tính từ lớp thấp nhất trong toàn bộ các hầm từ dưới lên, số sẽ được đánh bằng số chẵn với số 0 ở đầu, lần lượt là 02, 04, 06,... (luôn có số 0 ở đầu). Trên boong tàu, hàng đầu tiên cũng được tính từ lớp thấp nhất trên mặt boong tàu từ dưới lên trên, số sẽ được đánh bằng số 8 ở đầu, lần lượt là 82, 84, 86, 88,...



Hình 1. 3. Ví dụ cụ thể về sơ đồ BAY của tàu Container

(Nguồn: Internet)

Container biểu thị bằng dấu chấm đen trong hình có vị trí là 130110, có nghĩa là container này ở dãy (BAY) 13, hàng (ROW) số 01, lớp (TIER) thứ 10.

1.5.2. Tally report

Tally report (phiếu kiểm đếm hàng hóa) là một loại chứng từ quan trọng trong quy trình xuất khẩu container tại cảng, đóng vai trò ghi nhận toàn bộ quá trình bốc xếp hàng hóa. Báo cáo này bao gồm các thông tin chi tiết như: số vận đơn, tên tàu, ngày cập bến, mã hàng hóa, kích thước (size), số niêm phong (seal), các ghi chú đặc biệt, thời gian và vị trí kiểm tra container. Đối với hàng container, Tally report dùng để xác nhận tình

trạng container có nguyên cont - nguyên seal hay không, còn với hàng rời, nó giúp xác định số lượng và chất lượng thực tế đã được xếp. Nếu số lượng kiểm đếm thực tế có sự sai lệch nhỏ so với chứng từ, hàng hóa vẫn được xác nhận là hợp lệ. Tuy nhiên, trong trường hợp có sự chênh lệch lớn, nhân viên kiểm đếm phải tiến hành điều tra nguyên nhân, lập biên bản hiện trường và phối hợp với các bên liên quan để đưa ra biện pháp xử lý phù hợp. Tally report không chỉ là cơ sở để xác định trách nhiệm trong trường hợp xảy ra mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa mà còn góp phần đảm bảo tính minh bạch, chính xác trong toàn bộ quy trình khai thác container tại cảng.

DA NANG PORT
Tien Sa Terminal



SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
Independence - Freedom - Happiness

TALLY REPORT (EXPORT)

Vessel : EVER OPUS

From/To Date : 11/03/2026 10:30 - 11/03/2026 20:45

Loading/Discharge Option : Bãi - Tàu

Place of Receipt/Delivery : TS04

Shift : Ca 2 (06h00 - 12h00), Ca 3 (12h00 - 18h00),
Ca 4 (18h00 - 24h00)

Equipment : GC04, GC05, GC06

Seq	Container No.	F/E	Sz/Tp	Wgt	Seal	OPR	Remark
1	BEAU5087309	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
2	BEAU5097903	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
3	BEAU5134648	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
4	BEAU5156101	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
5	BEAU5168910	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
6	BEAU5191592	F	45G0	30.7	EMCX5584	EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
7	BEAU6314135	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
8	BEAU6314881	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
9	BMOU6010986	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
10	CAAU5323828	F	45G0	30.7	EMCX5874	EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
11	CAAU5343613	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
12	CAAU5349150	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
13	CAAU5495787	F	45G0	9.7	EMCXDB5994	EMC	DD*vs nước, cont ban, san xuc bong troc, vach phinh mop, tran lung mop, cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT HA DNL2, HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được

Hình 1. 4. Ví dụ của Tally Report (Phiếu kiểm đếm hàng hóa)

(Nguồn: Tài liệu phòng Kinh doanh- CTCP Cảng Đà Nẵng)

Hình 1.4 minh họa một mẫu Tally Report của Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng. Dựa trên Tally Report (phiếu kiểm đếm hàng hóa) của tàu EVER OPUS tại Cảng Tiên Sa - Đà Nẵng vào ngày 11/03/2026, có 13 container 45 feet (45GO) được kiểm đếm. Mỗi container đều có số seal riêng biệt để đảm bảo an toàn và nguyên trạng trong suốt quá trình vận chuyển. Các container có ghi chú đặc biệt về ngoại hình, những lưu ý khi vệ sinh, container rỗng hay không,... còn 3 container còn lại đều không phát sinh sự cố hay bất thường nào. Từ đó, có thể thấy rằng công tác kiểm đếm, ghi nhận và xử lý hàng hóa tại cảng được thực hiện cẩn thận, chính xác và chuyên nghiệp.

1.6. Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình xuất khẩu tại Cảng

Cảng Đà Nẵng là một trong những cảng biển lớn nhất miền Trung Việt Nam, đóng vai trò quan trọng trong xuất khẩu hàng hóa như nông sản, thủy sản, hàng công nghiệp và container. Quy trình xuất khẩu tại Cảng chịu tác động từ nhiều nhóm yếu tố từ hạ tầng, công nghệ, nhân lực, chính sách hải quan.

- Yếu tố Cơ sở hạ tầng và thiết bị:

Tháng 6/2024, Cảng Đà Nẵng đưa vào khai thác khu bãi sau cầu cảng số 4, 5 bên cảng Tiên Sa, diện tích 37.415 m², sức chứa xấp xỉ 110.000 TEU, đi kèm 4 cầu ERTG và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ. Dự án giúp nâng tổng diện tích bãi lên gần 30 ha, giảm tồn bãi mùa cao điểm, tăng năng suất xếp dỡ và linh hoạt điều độ cầu bờ-thiết bị bãi.

Về năng lực tiếp nhận tàu: Cảng có 23 cầu cảng với chiều dài hơn 12 km, công suất 20-25 triệu tấn/năm. Tuy nhiên, hiện tại Cảng Đà Nẵng có độ sâu luồng chỉ 10-12m nên đang gặp hạn chế về khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn (>50.000 DWT), chủ yếu do luồng lạch và độ sâu khu vực cảng hiện hữu. Điều này dẫn đến ùn tắc khi lưu lượng hàng hóa cao (ví dụ: mùa cao điểm xuất khẩu cà phê, hạt tiêu từ Tây Nguyên), ảnh hưởng đến khả năng thu hút các hãng tàu biển quốc tế và hàng quá cảnh.

Hạ tầng kho bãi: Chi phí thuê đất làm kho bãi tăng cao và sự thiếu hụt các kho chuyên dụng (ví dụ: kho lạnh tại sân bay Đà Nẵng) cũng là những yếu tố gây áp lực lên chi phí và làm gián đoạn chuỗi cung ứng. Diện tích bãi chứa container (CY), kho CFS và độ hiện đại của hệ thống quản lý bãi ảnh hưởng đến việc sắp xếp, đảo chuyển container xuất khẩu.

Thiết bị xếp dỡ: Số lượng và công suất của các cầu bờ (Gantry Crane), cầu bãi (RTG) và xe nâng tác động trực tiếp đến năng suất xếp dỡ (Moves/hour). Cảng đang thiếu cần cẩu STS hiện đại (chỉ 4-5 cần quay container), tốc độ xếp dỡ chậm (20-25 moves/giờ), ảnh hưởng thời gian dwell time (thời gian lưu container trung bình 3-5 ngày).

- Yếu tố về Công nghệ và Chuyển đổi số:

Chuyển đổi số đang là yếu tố then chốt tối ưu hóa quy trình xuất khẩu tại Cảng. Hệ thống cảng điện tử (E-port): ePort giúp xử lý các chứng từ như lệnh giao hàng điện tử (eDO), thanh toán và hải quan trực tuyến, giảm tiếp xúc, giấy tờ và thời gian chờ đợi, giảm thời gian làm thủ tục trực tiếp cho chủ hàng và tài xế.

Theo Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - VIMC (2022), Cổng tự động (AutoGate) của Cảng Đà Nẵng là cổng container thông minh đầu tiên tại Việt Nam, vận hành chính thức từ tháng 3/2022, góp phần tự động hóa quy trình ra - vào cổng và kết nối dữ liệu với hệ thống ePort. Bên cạnh đó, mô hình này đã thu hút nhiều đoàn cảng trong nước đến học tập, chia sẻ kinh nghiệm triển khai hệ thống ePort - AutoGate trong hướng tới “Cảng số” hiện đại. Công nghệ này sử dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và nhận dạng biển số để tự động hóa quy trình kiểm tra container khi ra vào cảng, rút ngắn thời gian xử lý từ vài phút xuống còn khoảng một phút, giảm ùn tắc cổng cảng. VOV World (2023) ghi nhận các giải pháp số của Đà Nẵng đã giúp tiết kiệm hàng trăm giờ thủ tục giấy tờ, tăng năng suất xếp dỡ 15%-20%, đồng thời tạo nền tảng cho mô hình cảng xanh - thông minh. Việc tích hợp dữ liệu giữa CATOS - ePort -AutoGate, được đầu tư từ năm 2022 đang mở đường cho phân tích dữ liệu (BI/Analytics), mô phỏng lập kế hoạch (digital twin) và tự động hóa tác nghiệp, phù hợp định hướng phát triển “Cảng thông minh - Logistics xanh” của Bộ Giao thông Vận tải.

- Nguồn nhân lực:

Khi mô hình vận hành cảng chuyển dịch sang quản trị số - dữ liệu - tối ưu, yếu tố con người trở thành “điểm tựa” then chốt quyết định hiệu quả. Nhu cầu nhân sự có kỹ năng chuyên sâu đang tăng nhanh, đặc biệt ở các vị trí của đội ngũ khai thác yêu cầu tính chuyên nghiệp như kỹ năng củ nhân viên điều độ, công nhân vận hành cầu và bộ phận làm thủ tục tại thương vụ Cảng.

Yếu tố nguồn nhân lực (bao gồm số lượng, chất lượng, kỹ năng và động lực của lao động) đóng vai trò cốt lõi và quyết định trong quy trình xuất khẩu tại cảng biển. Quy trình xuất khẩu tại cảng thường bao gồm các giai đoạn chính: tiếp nhận hàng hóa, kiểm tra hải quan, xếp dỡ hàng, vận hành thiết bị, lập chứng từ và thủ tục hành chính, an toàn và logistics. Nguồn nhân lực ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả, tốc độ, chi phí và độ tin cậy của toàn bộ quy trình.

Khi nguồn nhân lực chất lượng cao, có kỹ năng cao (lái cần cầu, công nhân xếp dỡ, nhân viên logistics) giúp rút ngắn thời gian từ tiếp nhận container đến xuất tàu. Ví dụ: Một đội ngũ lành nghề có thể xử lý 30-40 container/giờ thay vì 20 container/giờ. Giảm thiểu tai nạn, hư hỏng hàng hóa (demurrage - phí lưu container), và sai sót chứng từ, giúp doanh nghiệp xuất khẩu tiết kiệm 10-20% chi phí logistics.

- Chính sách hải quan:

Chính sách hải quan (do Tổng cục Hải quan Việt Nam quản lý, theo Luật Hải quan 2014 sửa đổi và các nghị định liên quan) là yếu tố then chốt ảnh hưởng trực tiếp đến tốc độ thông quan, chi phí và tuân thủ pháp lý trong quy trình xuất khẩu tại cảng. Mặc dù đã có cải thiện nhờ chuyển đổi số, các thủ tục hành chính vẫn là một yếu tố quan trọng. So sánh với các nước trong khu vực như Thái Lan và Lào, thủ tục khai báo hải quan tại phía Việt Nam được đánh giá là phức tạp hơn với nhiều thông tin yêu cầu, gây mất thời gian (2-4 giờ/lượt) và chi phí phát sinh.

Hệ thống thông quan tự động VNACCS/VCIS dựa trên lịch sử tuân thủ của doanh nghiệp để phân loại hàng hóa (luồng xanh (miễn kiểm), luồng vàng (kiểm tra hồ sơ), luồng đỏ (kiểm tra thực tế), điều này trực tiếp quyết định thời gian container nằm tại bãi.

Hệ thống e – Customs (Khai báo điện tử 24/7): Tại Cảng Đà Nẵng, dữ liệu thông quan được truyền trực tiếp đến hệ thống của cảng. Khi hàng đã được thông quan, doanh nghiệp có thể làm thủ tục hạ bãi hoặc xuất tàu tại thương vụ cảng mà không cần xuất trình chứng từ giấy có dấu đỏ của hải quan như trước. Giúp giảm được 70-80 % thời gian làm thủ tục giấy tờ tại hiện trường.

CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG VỀ QUY TRÌNH KHAI THÁC CONTAINER HÀNG XUẤT KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG

2.1. Tổng quan về Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng

2.1.1. Giới thiệu chung về Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng

Cảng Đà Nẵng, biểu tượng của sự phát triển và thịnh vượng của miền Trung, đã hiện ngang đứng vững hơn một thế kỷ qua những biến cố lịch sử. Kể từ khi được thành lập vào năm 1901, Cảng không chỉ là “pháo đài” bảo vệ an ninh quốc gia mà còn là “con tàu” kinh tế, góp phần quan trọng vào sự phát triển vượt bậc của Đà Nẵng và khu vực miền Trung. Với hơn 120 năm lịch sử vẻ vang, Cảng Đà Nẵng ngày nay là cảng biển lớn nhất, hiện đại nhất miền Trung, sẵn sàng vươn mình ra biển lớn.

Với vị trí nằm trong vịnh Đà Nẵng rộng trên 100km² với độ sâu tối đa 17m, được bao bọc bởi núi Hải Vân và Bán đảo Sơn Trà, che chắn bởi đê chắn sóng dài 450m, Cảng Đà Nẵng là một địa điểm thuận lợi cho tàu cập và làm hàng quanh năm. Bên cạnh đó, với vị trí là điểm cuối của cửa ngõ tuyến Hành lang kinh tế Đông Tây, Cảng đóng vai trò là cửa ngõ chính ra biển Đông và là trung tâm giao thương hàng hải hiện đại và quan trọng bậc nhất miền Trung, kết nối giao thương giữa Việt Nam với Myanmar, Thái Lan và Lào. Trải qua hơn một thế kỷ phát triển, Cảng Đà Nẵng không ngừng đầu tư nâng cao chất lượng dịch vụ khai thác, phục vụ tàu container, tàu khách và tàu chuyên dụng trọng tải lớn. Đồng thời, Cảng chú trọng mở rộng dịch vụ logistics và tăng cường kết nối với khu vực hậu phương thông qua hệ thống giao thông đồng bộ, kết nối trực tiếp với sân bay, ga đường sắt, các khu công nghiệp và mạng lưới đường bộ quốc gia.



Hình 2. 1. Hình ảnh Cảng Đà Nẵng

(Nguồn: Internet)

- **Thông tin doanh nghiệp**

Tên đầy đủ bằng tiếng Việt : CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG
Tên viết tắt bằng tiếng Việt : CẢNG ĐÀ NẴNG
Tên quốc tế : DANANG PORT JOINT STOCK COMPANY
Tên viết tắt bằng tiếng Anh : DANANG PORT
Trụ sở chính : Số 26 Bạch Đằng, phường Hải Châu, TP. Đà Nẵng
Mã số thuế : 0400101972
Điện thoại : (84-236) 3821 114
Fax : (84-236) 3822 565
E-mail : cangdn@danangport.com
Website : <https://danangport.com>
Logo Công ty :



SINCE 1901

Hình 2. 2. Logo của Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng

(Nguồn: Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng)

Cảng Đà Nẵng nằm trong vịnh Đà Nẵng với diện tích 12km² cùng hệ thống giao thông thuận lợi, Cảng Đà Nẵng hiện là một khâu quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics của khu vực miền Trung Việt Nam. Cảng Đà Nẵng cũng được chọn là điểm cuối cùng của tuyến hành lang kinh tế Đông Tây, nối liền 4 nước Myanmar, Thailand, Lào và Việt Nam, là cửa ngõ chính ra Biển Đông cho toàn khu vực.

Hiện tại, Cảng Đà Nẵng bao gồm khu cảng chính là xí nghiệp cảng Tiên Sa và các công ty thành viên, sở hữu gần 1.700m cầu bến với khả năng tiếp nhận các tàu hàng tổng hợp lên đến 50.000 DWT, tàu container đến 2.500 Teus và tàu khách đến 150.000

GT, cùng với các thiết bị xếp dỡ và kho bãi hiện đại, đảm bảo năng lực khai thác lên đến 8 triệu tấn/năm.

Hoạt động với nguyên tắc Chính trực - tận tâm - sáng tạo và tôn trọng cá nhân, cùng với phương châm Năng suất - Chất lượng - Hiệu quả, Cảng Đà Nẵng đã nỗ lực không ngừng nhằm nâng cao sự thỏa mãn của khách hàng bằng cách cung cấp các dịch vụ ngày càng tốt hơn, thủ tục đơn giản và định hướng vào chính lợi ích thiết thực của khách hàng, đúng với mục tiêu Kết nối vì sự thịnh vượng mà Cảng Đà Nẵng đã đề ra.

2.1.2. Lịch sử hình thành và phát triển

Được thành lập từ năm 1901, trải qua những thăng trầm của lịch sử, sự phát triển của Cảng Đà Nẵng luôn gắn liền với sự phát triển của Thành phố Đà Nẵng, góp phần vào công cuộc bảo vệ an ninh tổ quốc, phát triển kinh tế xã hội địa phương và miền Trung.

Ngày 19/01/1976: Cảng Đà Nẵng được Bộ Giao thông Vận tải giao Cục đường biển trực tiếp quản lý tại Quyết định số 222-QĐ/TC

Ngày 15/06/1993: Thực hiện Nghị định số 388/HĐBT ngày 20/11/1991 của Hội đồng Bộ trưởng, Bộ Giao thông Vận tải đã ra Quyết định số 1163/QĐ-TCLĐ thành lập doanh nghiệp Nhà nước Cảng Đà Nẵng trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam.

Ngày 08/05/1998: Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 91/1998/QĐ-TT chuyển Cảng Đà Nẵng làm thành viên của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam.

Ngày 12/10/2007: Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải đã ban hành Quyết định số 3089/QĐ-BGTVT về việc chuyển Cảng Đà Nẵng- Công ty thành viên hạch toán độc lập thuộc Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam thành Công ty TNHH Một thành viên Cảng Đà Nẵng.

Ngày 01/04/2008: Cảng Đà Nẵng hoàn thành các thủ tục chuyển đổi và đăng ký kinh doanh, chính thức hoạt động theo mô hình công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên.

Ngày 06/05/2014: Tổng công ty hàng hải Việt Nam có quyết định số 216/QĐ-HHVN ngày 6/5/2014 của Hội đồng thành viên Tổng công ty Hàng hải Việt Nam về việc phê duyệt Phương án cổ phần hóa và chuyển Công ty TNHH MTV Cảng Đà Nẵng thành Công ty Cổ phần.

Ngày 25/07/2014: Sở Kế hoạch và đầu tư thành phố Đà Nẵng cấp giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh lần 2 chính thức chuyển đổi từ Công ty TNHH MTV Cảng Đà Nẵng

thành Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng.

Ngày 24/11/2014, Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng được Ủy ban Chứng khoán Nhà nước chấp thuận hồ sơ đăng ký công ty đại chúng.

Ngày 22/03/2016, Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội đã cấp Quyết định số 163/QĐ-SGDHN chấp thuận đăng ký giao dịch cổ phiếu Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng. Cổ phiếu Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng chính thức giao dịch trên thị trường UPCOM.

Ngày 25/11/2016, 66.000.000 cổ phiếu Cảng Đà Nẵng với mã chứng khoán CDN được chính thức chuyển từ đăng ký giao dịch trên UPCOM sang niêm yết tại HNX theo quyết định số 746/QĐ-SGDHN ngày 17/11/2016 của Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội.

2018: Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng tăng vốn điều lệ từ 660 tỷ đồng lên 990 tỷ đồng thông qua hình thức chào bán cổ phiếu ra công chúng Cảng Đà Nẵng khánh thành dự án mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn II, đáp ứng nhu cầu Công ty theo tiêu chuẩn quốc tế và vươn lên cùng các cảng lớn khác để đáp ứng yêu cầu hội nhập và cạnh tranh.

Tháng 04/2020, Cảng Đà Nẵng hoàn thành nâng cấp hệ thống phần mềm quản lý khai thác cảng container CATOS. Đây là bước tiến mới về năng lực quản lý khai thác cảng container, chuẩn bị cho sự đột phá về tăng trưởng.

Tháng 07/2020, Cảng Đà Nẵng đưa vào vận hành phần mềm Cảng điện tử (ePORT) - hệ sinh thái giao nhận hàng hải, kết nối đến các đơn vị hoạt động trong chuỗi cung ứng xuất nhập khẩu, từ hãng tàu đến công ty forwarder/logistics, chủ hàng xuất nhập khẩu, các công ty vận tải và Cổng thông minh Smartgate, gia tăng hiệu vận hành, nâng cao trải nghiệm và làm hài lòng khách hàng.

Ngày 24/11/2020, tại cảng Tiên Sa, Cảng Đà Nẵng đã hân hoan tổ chức khai trương Trung tâm điều hành và khai thác Container có nhiệm vụ quản lý hệ thống cơ sở dữ liệu và khai thác, điều hành, lập kế hoạch chất xếp cho toàn bộ lượng hàng container cũng như kiểm soát tất cả hoạt động tại hiện trường Tàu – Bãi – Cổng trong dây chuyền khai thác qua Cảng Đà Nẵng.

Ngày 04/12/2020, Cảng Đà Nẵng đã tổ chức lễ đón TEU thứ 500.000 của năm 2020, đánh dấu một mốc son mới trong tăng trưởng hàng container.

2021: Hệ thống cổng container tự động (Autogate) tại cảng Tiên Sa đã được Cảng Đà Nẵng nghiên cứu và triển khai thành công.

Ngày 17/06/2022, Cảng Đà Nẵng đã khai trương và đưa vào vận hành Kho hàng CFS 2- đặt tại cảng Tiên Sa, làm tăng năng lực hệ thống kho bãi của Cảng Đà Nẵng, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của Khách hàng.

Tháng 11/2022, Cảng Đà Nẵng phát triển và đưa vào triển khai APP trên điện thoại cho khách hàng làm thủ tục các dịch vụ tại cảng.

2023: Cảng Đà Nẵng chính thức đưa 50 thiết bị truyền nhận tín hiệu công nghiệp cho xe đầu kéo (eTractor) vào dây chuyền khai thác container với giá thành bằng khoảng 20% so với máy tính công nghiệp nhưng có độ bền cao hơn, làm lợi cho Cảng Đà Nẵng được ít nhất 4 tỷ đồng trong một chu kỳ 3 năm.

Ngày 13/6/2024, Cảng Đà Nẵng chính thức đưa vào khai thác khu bãi sau cầu cảng số 4, 5 bên cảng Tiên Sa, nâng tổng diện tích cảng lên gần 30 hecta.

2.1.3. Tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi

- Tầm nhìn:

“Cảng Đà Nẵng sẽ trở thành cửa ngõ giao thương quốc tế hàng đầu của quốc gia và khu vực Tiểu vùng sông Mê Kông.”

- Sứ mệnh:

Chúng tôi nỗ lực không ngừng cho sự thông suốt, nhanh chóng, an toàn của các dòng hàng hóa, con người và văn hóa vì tin rằng điều đó sẽ tạo nên sự thịnh vượng của Quốc gia.

“Sứ mệnh của chúng tôi là cung cấp các dịch vụ cảng biển hoàn hảo và kết nối các hoạt động trong chuỗi logistics của vùng, quốc gia và thế giới”. Bằng cách đó, chúng tôi góp phần tích cực vào việc tăng vị thế phát triển của địa phương, sự phồn vinh của cộng đồng khu vực và sự phát triển bền vững của quốc gia.

- Giá trị cốt lõi:

“Chính trực – Kỷ cương – Sáng tạo – Chuyên nghiệp – Tôn trọng cá nhân”.

Chính trực: Là sự ngay thẳng, nhất quán trong mọi suy nghĩ, lời nói và hành động. Các mối quan hệ đòi hỏi chúng ta phải hành xử thẳng thắn, công minh trong mọi hoàn cảnh, không ghen ghét đố kỵ, không tranh công đổ lỗi với đồng nghiệp và dám chịu trách nhiệm cho các hành động của mình.

Kỷ cương: Các hành động, việc làm và lời nói của nhân viên phải tuân theo các quy định của pháp luật; Nội quy, Quy chế và Quy tắc văn hóa ứng xử của Cảng Đà Nẵng.

Sáng tạo: Đòi hỏi nhân viên phải suy nghĩ và hành động hiệu quả hơn, tìm ra những

giải pháp, biện pháp, sáng kiến cải tiến, thoát khỏi những suy nghĩ, thói quen, cách làm việc cũ.

Chuyên nghiệp: Đòi hỏi nhân viên làm việc phải tận tâm, thành thạo với công việc đảm trách. Đòi hỏi cách thức quản trị tiên tiến, công nghệ hiện đại, không ngừng nâng cao năng suất, chất lượng dịch vụ.

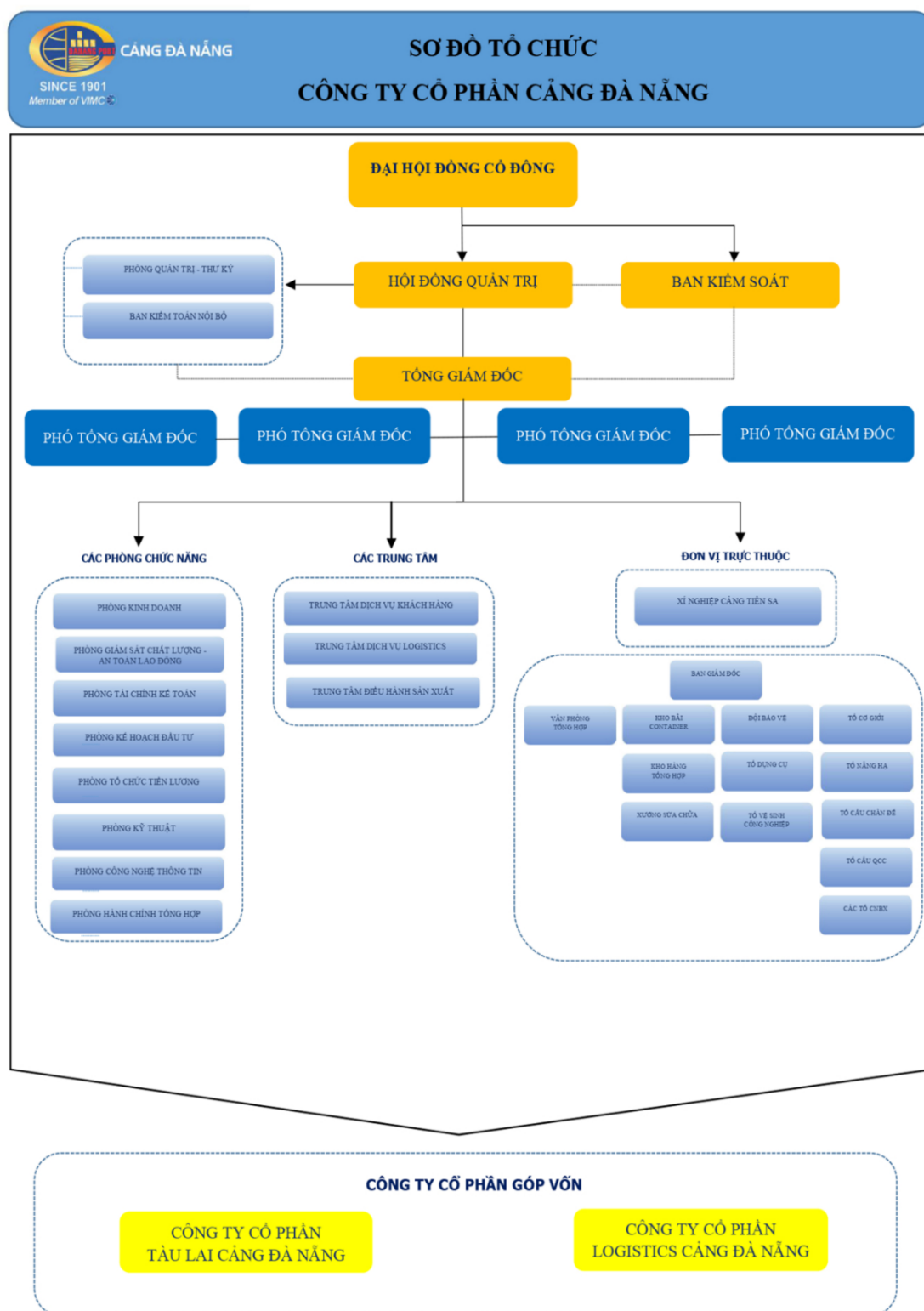
Tôn trọng cá nhân: Mọi nhân viên đều quan trọng trong tập thể Cảng Đà Nẵng, đều có vai trò của mình và được tôn trọng. Mọi nhân viên đều bình đẳng về cơ hội phát triển.

2.1.4. Lĩnh vực sản phẩm kinh doanh

Theo Giấy Chứng nhận Đăng ký kinh doanh số 0400101972 do Sở Kế hoạch và đầu tư Thành phố Đà Nẵng cấp đăng ký thay đổi lần thứ 6 ngày 14/02/2019, ngành nghề kinh doanh của Công ty bao gồm các ngành nghề chính:

- Bốc xếp hàng hóa đường bộ, cảng biển và cảng sông
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy
- Đại lý tàu biển, vận tải đường biển; kinh doanh dịch vụ cảng, bến cảng
- Hỗ trợ, lai dắt hỗ trợ tàu biển; vận chuyển, bảo quản; kiểm đếm và giao nhận
- Dịch vụ Logistics; kinh doanh vận tải đa phương thức
- Kho bãi và lưu giữ hàng hóa trong kho ngoại quan, kho đông lạnh, kho khác
- Nhà hàng và các dịch vụ ăn uống phục vụ lưu động
- Buôn bán nhiên liệu rắn, lỏng, khí và các sản phẩm liên quan
- Bán lẻ hàng hóa trong các cửa hàng chuyên doanh
- Sửa chữa máy móc, thiết bị
- Xây dựng nhà; các công trình kỹ thuật dân dụng khác
- Đầu tư xây dựng và kinh doanh cho thuê văn phòng, bất động sản
- Cho thuê xe có động cơ

2.1.5. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ



Sơ đồ 2. 1. Cơ cấu tổ chức của Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng

(Nguồn: danangport.com)

Bộ máy của Công ty được tổ chức theo mô hình công ty cổ phần, bao gồm: Đại hội đồng cổ đông; Hội đồng quản trị; Ban kiểm soát và Ban điều hành. Hiện nay, Cảng gồm có 12 phòng/ ban chức năng, 03 trung tâm và 01 Xí nghiệp Cảng Tiên Sa.

Mô hình này trao quyền cho từng phòng ban trong việc quản lý và chịu trách nhiệm đối với lĩnh vực hoạt động cụ thể của mình, bao gồm việc phân bổ nguồn lực, theo dõi hiệu suất làm việc và giám sát tình hình kinh doanh một cách độc lập và hiệu quả, Nhờ đó, các phòng ban có thể tập trung nguồn lực vào hoạt động kinh doanh của mình, từ đó nâng cao chất lượng dịch vụ và hiệu suất làm việc.

❖ Chức năng, nhiệm vụ của các phòng ban

Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng hoạt động theo Điều lệ công ty do Đại hội đồng cổ đông thông qua, tuân thủ theo các quy định của Luật Doanh nghiệp và các quy định pháp luật có liên quan dưới sự quản trị, giám sát của Hội đồng quản trị, Ban Kiểm soát và sự điều hành của Ban Tổng giám đốc. (Báo cáo thường niên, 2023)

- Đại hội đồng cổ đông

Đại hội đồng cổ đông bao gồm các cổ đông của công ty, là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của công ty. Đại hội đồng có quyền biểu quyết, sửa đổi, bổ sung điều lệ công ty; quyết định các vấn đề trong công ty như cổ phiếu, cổ tức, phương hướng hoạt động kinh doanh và các mục tiêu chiến lược dài hạn. Đại hội đồng cổ đông thường niên được tổ chức mỗi năm một lần.

- Hội đồng quản trị

Hội đồng quản trị được bầu ra bởi Đại hội đồng cổ đông. Đây là cơ quan quản lý của công ty, giám sát và chỉ đạo hoạt động kinh doanh và các công việc khác của công ty. Hội đồng quản trị có đầy đủ quyền hạn để thực hiện các quyền nhân danh công ty trừ những thẩm quyền thuộc về Đại hội đồng cổ đông. Số lượng thành viên Hội đồng quản trị của công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng gồm bảy người.

- Ban kiểm soát

Ban kiểm soát Cảng Đà Nẵng là bộ phận do Đại hội đồng cổ đông bầu ra, thay mặt cổ đông để kiểm tra, giám sát hoạt động kinh doanh, quản trị và điều hành của công ty. Số lượng thành viên của ban Kiểm soát của công ty gồm ba người.

- Ban điều hành

Gồm Tổng Giám đốc và Phó Tổng Giám đốc, Tổng Giám đốc là đại diện theo pháp luật của Công ty.

Tổng Giám đốc là người điều hành hoạt động kinh doanh hàng ngày của Công ty, chịu sự giám sát và báo cáo trước Hội đồng quản trị, Đại hội đồng cổ đông, cũng như tuân thủ các quy định của pháp luật. Đồng thời, Tổng Giám đốc chịu trách nhiệm toàn

diện về việc thực hiện nhiệm vụ và quyền hạn được giao, đảm bảo hoạt động của Công ty diễn ra hiệu quả và minh bạch.

Các Phó Tổng Giám đốc là người hỗ trợ cho Tổng Giám đốc trong việc điều hành và quản lý các lĩnh vực công ty theo phân công và ủy quyền.

- Các phòng/ban chức năng

Ngoài ra, chức năng và nhiệm vụ của các phòng ban khác bao gồm:

- a. Phòng Kinh doanh

- Lập, quản lý và triển khai các kế hoạch kinh doanh, kế hoạch Marketing nghiên cứu thị trường của công ty.
- Lập kế hoạch ký kết hợp đồng, nghiệm thu thanh toán và thanh lý hợp đồng.
- Thực hiện công việc liên quan đến công tác giá cước của Cảng.
- Quản lý và chăm sóc khách hàng, tiếp thị, mở rộng thị trường kinh doanh dịch vụ cảng biển.
- Quản lý công tác pháp chế giao nhận và tranh chấp hàng hóa, theo dõi và thu công nợ.
- Giám sát quá trình thực hiện hợp đồng thương mại liên quan đến xếp dỡ, giao nhận và lưu giữ hàng hóa tại Cảng

- b. Phòng Giám sát chất lượng và an toàn lao động

- Theo dõi và đảm bảo chất lượng dịch vụ và an toàn lao động trong mọi hoạt động
- Chịu trách nhiệm thực hiện các quy định về an toàn lao động, kiểm tra và giám sát các quy trình hoạt động để đảm bảo tuân thủ tiêu chuẩn an toàn.
- Tổ chức huấn luyện an toàn cho nhân viên.

- c. Phòng Tài chính – Kế toán

- Tổ chức và quản lý công tác tài chính, kế toán kết hợp sử dụng, bảo toàn, phát triển vốn công ty.
- Thực hiện hoạch toán kế toán các nghiệp vụ kế toán phát sinh đúng theo quy định Luật kế toán.
- Đảm bảo các nguồn lực tài chính, cân đối thu chi cho công ty.

- d. Phòng Kế hoạch đầu tư

- Lập, quản lý và triển khai kế hoạch sản xuất kinh doanh.
- Quản lý dự án, liên doanh, liên kết kinh tế mở rộng sản xuất kinh doanh, dịch vụ.
- Quản lý đấu thầu, đầu tư phát triển và tổ chức mua sắm vật tư trong công ty.

e. Phòng Tổ chức - Tiền lương

- Tổ chức bộ máy & cán bộ, đào tạo phát triển nguồn nhân lực, kỹ thuật và an toàn bảo hộ lao động.
- Tổ chức tuyển dụng, đảm bảo nguồn nhân lực cho công ty.
- Theo dõi và kiểm tra công tác lao động tiền lương các bộ phận trực thuộc công ty.
- Thực hiện chính sách phúc lợi cho người lao động.

f. Phòng Kỹ thuật - Công trình

- Đảm bảo kết cấu hạ tầng cảng biển hoạt động bình thường đúng theo năng lực thiết kế.
- Đảm bảo công tác sửa chữa, đầu tư xây dựng công trình đạt hiệu quả về kinh tế kỹ thuật.

g. Phòng Kỹ thuật - Công nghệ

- Thực hiện công tác quản lý kỹ thuật, công nghệ của phương tiện, thiết bị, công cụ xếp dỡ, hệ thống điện đảm bảo tính an toàn năng suất, hiệu quả sử dụng, đáp ứng nhu cầu sản xuất kinh doanh của công ty.

h. Phòng Công nghệ Thông tin

- Quản lý hạ tầng công nghệ thông tin, ứng dụng công nghệ thông tin.
- Xây dựng chiến lược phát triển công nghệ thông tin để ứng dụng cho toàn bộ hoạt động của Cảng trong từng giai đoạn phát triển.

i. Phòng hành chính – Tổng hợp

- Xây dựng, đơn đốc, tổng hợp, đánh giá kết quả thực hiện các chương trình, kế hoạch công tác.
- Sắp xếp hội họp, chuẩn bị các chuyến công tác của Lãnh đạo Cảng.
- Thực hiện công tác hành chính, văn thư, lưu trữ, kiểm soát văn bản.
- Quản lý hồ sơ đất đai của Cảng (trừ giấy chứng nhận sử dụng đất) và các văn phòng mà Cảng đang sở hữu.
- Quản lý trụ sở, điều phối đội xe văn phòng Cảng, bảo vệ an ninh trật tự khu vực văn phòng Cảng.

j. Phòng Pháp chế và Quản trị rủi ro

- Tham mưu cho lãnh đạo công ty các công tác liên quan đến việc tuân thủ các quy định pháp luật và quy định nội bộ công ty.

- Đảm bảo sự tuân thủ pháp luật trong hoạt động sản xuất kinh doanh, nhận diện rủi ro và đưa ra biện pháp giảm thiểu rủi ro.

k. Phòng Quản trị Thư ký

- Tham mưu, giúp việc cho Hội đồng quản trị, Chủ tịch Hội đồng quản trị.
- Đảm bảo các công việc luôn kịp thời, đáp ứng yêu cầu về chất lượng, tiến độ, mục tiêu và mang lại lợi ích chung cho Cảng.

l. Ban Kiểm toán nội bộ

- Quản lý và tổ chức thực hiện công tác kiểm toán nội bộ, kiểm tra giám sát hệ thống kiểm soát nội bộ và các công tác khác.

- Các trung tâm

- Trung tâm Dịch vụ khách hàng: Tiếp nhận các yêu cầu và xử lý thông tin, tư vấn, hướng dẫn làm thủ tục, giải quyết các yêu cầu của khách hàng về đăng ký dịch vụ khai thác Cảng: tính cước, phát hành hóa đơn các dịch vụ phát sinh tại công ty theo biểu cước Cảng ban hành hoặc giá cước theo hợp đồng.
- Trung tâm Dịch vụ Logistic Cảng Đà Nẵng: Xây dựng chiến lược, kế hoạch và triển khai thực hiện doanh thu dịch vụ logistics; tìm kiếm khách hàng, nhà đầu tư hợp tác phát triển các dự án Trung tâm logistics; quản lý và điều hành hoạt động logistics, thực hiện lưu trữ hàng hóa, cho thuê kho bãi, dịch vụ địa lý vận tải, cho thuê Container.
- Trung tâm Điều hành Sản xuất: chịu trách nhiệm điều phối, quản lý và giám sát các hoạt động sản xuất trong toàn Cảng, đảm bảo các quy trình diễn ra suôn sẻ và đúng tiến độ.

- Đơn vị trực thuộc:

- Xí nghiệp Cảng Tiên Sa: chịu trách nhiệm sản xuất và khai thác chính của cảng, có quyền chủ động điều hành sản xuất trong công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.

2.1.6. Tình hình các nguồn lực của Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng

Để duy trì và phát triển hoạt động hiệu quả, Cảng Đà Nẵng đã và đang nỗ lực đầu tư cho các nguồn lực của mình, bao gồm cơ sở vật chất, nguồn nhân lực, trang thiết bị và các nguồn lực tài chính.

2.1.6.1. Cơ sở vật chất

Hiện tại, Cảng Đà Nẵng đã trang bị nguồn lực vật chất hiện đại, đầy đủ, đáp ứng tốt nhu cầu hoạt động của công ty. Ngoài ra, để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của

khách hàng, Cảng Đà Nẵng đã đầu tư vào các thiết bị hậu cần tiên tiến, được nhập khẩu từ các nhà cung cấp danh tiếng toàn cầu.

a. Cầu bến

❖ Luồng hàng hải

Bảng 2. 1. Luồng Hàng hải của Cảng Đà Nẵng

Chiều dài luồng từ điểm hoa tiêu	6,8 km
Chiều rộng đáy luồng	110 m
Độ sâu	-11 m
Đê chắn sóng	450 m

(Nguồn: danangport.com)

Độ sâu luồng vào Cảng là -11m, cho phép các tàu có mớn nước sâu ra vào cảng một cách an toàn và thuận lợi. Đê chắn sóng dài 450m giúp bảo vệ tàu neo đậu tại cầu cảng tránh khỏi sóng lớn và gió mạnh, đảm bảo an toàn cho các hoạt động xếp dỡ hàng hóa.

Nhận xét: Luồng hàng hải Cảng Đà Nẵng là một trong những yếu tố quan trọng quyết định năng lực tiếp nhận tàu thuyền, đảm bảo an toàn hàng hải và hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội khu vực miền Trung. Chiều dài luồng từ điểm hoa tiêu: 6,8 km là phù hợp với địa hình ven biển Đà Nẵng, có khoảng cách tiếp cận an toàn từ vùng nước ngoài khơi, cho phép tàu thực hiện các thao tác hoa tiêu hóa, kiểm tra kỹ thuật và điều chỉnh tốc độ, giảm thiểu rủi ro va chạm,... giúp tiết kiệm chi phí hoa tiêu và nhiên liệu cho tàu. Tuy nhiên, chiều dài luồng của Cảng Đà Nẵng còn tương đối ngắn so với các cảng lớn như: Cảng Sài Gòn (10-12 km); Cảng Hải Phòng (8-9 km), có thể hạn chế khả năng tiếp nhận các tàu lớn trong điều kiện thời tiết xấu.

Chiều rộng đáy luồng (110 m): Với chiều rộng trên, Cảng đáp ứng tiêu chuẩn cho tàu Container lên đến 50.000 DWT và tàu hàng rời 80.000 DWT di chuyển hai chiều an toàn. Điều này giúp cho Cảng tăng mật độ lưu thông, giảm thời gian chờ tàu và nâng công suất thông qua cảng lên khoảng 20-25 triệu tấn/năm, nhưng trong giờ cao điểm chiều rộng vẫn tiềm ẩn rủi ro ùn tắc khi hai tàu lớn gặp nhau.

Với độ sâu luồng, đây là mức độ sâu khá tốt có thể tiếp nhận được các tàu container thế hệ 1.000 – 1.800 TEU, tàu hàng rời 20.000 – 30.000 DWT và đảm bảo được an toàn cho tàu ra vào ngày cả khi có thủy triều xuống thấp. Tuy nhiên với độ sâu hiện tại chưa đủ để đón tàu mẹ siêu lớn, hạn chế hội nhập tuyến hàng hải quốc tế.

Đê chắn sóng được xây dựng kiên cố, giúp giảm chiều cao sóng trung bình từ 2-3m (ngoài khơi) xuống dưới 0,5 m trong luồng, đảm bảo an toàn cho tàu thuyền neo đậu, hoạt động bốc dỡ hàng hóa quanh năm, giảm rủi ro va chạm, hư hỏng thiết bị và hàng hóa do sóng gió.

❖ Các cầu bến

Bảng 2. 2. Các cầu bến của Cảng Đà Nẵng

Cầu bến (Tổng chiều dài: 1.700 m)	Độ dài	Độ sâu	Tàu vào Cảng lớn nhất (DWT)
Bến 1 – Mép cầu cảng số 1 phía hạ lưu (1A)	210 m	-11,5 m	45.000
Bến 2 – Mép cầu cảng số 1 phía thượng lưu (1B)	210 m	-10 m	20.000
Bến 3 – Mép cầu cảng số 2 phía hạ lưu (2A)	185 m	-10 m	20.000
Bến 4 – Mép cầu cảng số 2 phía thượng lưu (2B)	185 m	-11 m	30.000
Bến 5 – Cầu cảng số 3	225,2 m	-12 m	50.000
Bến 6 – Cầu cảng số 4	310 m	-14,3 m	50.000
Bến 8 – Cầu cảng số 5	210 m	-11 m	20.000
Bến 7A – Cầu 7A	93.5 m	-5 m	2.000
Bến 7B – Cầu 7B	84,5 m	-5 m	2.000

(Nguồn: Hồ sơ khai thác Cảng Tiên Sa)

Nhận xét: Hệ thống cầu bến Cảng Đà Nẵng có tổng chiều dài 1.700 m, phân bố tại các mép cầu cảng 1-5 và cầu 7A/7B, hỗ trợ đa dạng loại tàu từ 2.000-50.000 DWT, đáp ứng nhiều loại hàng hóa. Với độ sâu -14,3 m, bến 6 là bến mạnh nhất và là bến duy nhất có thể tiếp nhận tàu 50.000 DWT một cách tối ưu, các Bến 5 (225,2 m), Bến 1A (210 m) cho phép đón tàu container, hàng rời hoặc hàng tổng hợp cỡ lớn lên đến 50.000 DWT. Điều này cho thấy vị thế của Cảng như là một trung tâm quan trọng trên tuyến hàng hải quốc tế Đông Nam Á.

Các bến phụ như 7A, 7B (2.000 DWT) bổ sung cho hoạt động địa phương, phục vụ tàu ven biển, du lịch và hàng hóa nội địa, đảm bảo được tính toàn diện của hệ thống, nhu cầu đa dạng của doanh nghiệp vừa và nhỏ. Việc sắp xếp bến theo vị trí cầu cảng (1A/1B, hạ/ thượng lưu,...) giúp tối ưu hóa luồng hàng hóa, giảm ùn tắc và tăng hiệu suất khai thác. Hệ thống cầu bến này không chỉ đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế mà còn góp

phần quan trọng vào mục tiêu phát triển cảng Đà Nẵng thành cảng nước sâu, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế khu vực với công suất thông qua hàng hóa vượt 20 triệu tấn/năm. Tuy nhiên, để tối ưu hóa hơn trong bối cảnh hội nhập CPTPP và EVFTA, Cảng cần đầu tư nâng cấp đồng bộ thiết bị bốc dỡ và kết nối hậu cần liên vận.

❖ Năng lực khai thác

Bảng 2. 3. Năng lực khai thác của Cảng Đà Nẵng

Năng lực khai thác	12 triệu tấn/ năm
Tàu Container	50.000 DWT
Tàu khách	170.000 GT (LOA 348m)

(Nguồn: danangport.com)

Hệ thống cầu bến của Cảng được chia thành nhiều cầu bến khác nhau với độ dài và độ sâu khác nhau. Điều này cho phép cảng tiếp nhận đa dạng các loại tàu, từ tàu hàng tổng hợp, tàu container đến tàu khách với kích cỡ khác nhau. Các bến có độ sâu lớn giúp cảng có thể tiếp nhận tàu trọng tải cao, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa với khối lượng lớn. Đồng thời, các bến có độ sâu nhỏ hơn vẫn đảm bảo khả năng khai thác đối với tàu tải trọng thấp, tăng tính linh hoạt trong vận hành. Sự phân bổ hợp lý giữa các bến giúp tối ưu hóa hoạt động khai thác cảng, nâng cao hiệu suất tiếp nhận tàu và luân chuyển hàng hóa, góp phần vào sự phát triển của hoạt động logistics và thương mại hàng hải.

Nhận xét: Cảng Đà Nẵng sở hữu năng lực khai thác vượt trội với hạ tầng kỹ thuật hiện đại, có khả năng tiếp nhận các dòng tàu Container trọng tải lớn lên đến 50.000 DWT và tàu khách đạt 170.000 GT; khẳng định vị thế cảng biển nước sâu cửa ngõ, đóng vai trò then chốt trong việc thúc đẩy dòng chảy thương mại quốc tế và phát triển kinh tế vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.

b. Kho bãi

Bảng 2. 4. Diện tích hệ thống kho bãi của Xí nghiệp Cảng Tiên Sa

Xí nghiệp Cảng Tiên Sa	
Diện tích mặt bằng	290.000 m ² . Trong đó:
Bãi chứa hàng	200.000 m ²
Kho CFS 1	2.160 m ²
Kho CFS 2	2.160 m ²
Kho tổng hợp	3.148 m ²



Hình 2. 3. Kho
bãi Xí nghiệp
Cảng Tiên Sa

Xí nghiệp Cảng Tiên Sa sở hữu quy mô mặt bằng khá lớn (290.000 m²), trong đó diện tích bãi chứa hàng chiếm tỷ trọng chủ yếu. Điều này cho thấy cảng có năng lực tiếp nhận và lưu trữ hàng hóa cao, đặc biệt phù hợp với hàng container và hàng tổng hợp. Hệ thống kho được phân chia rõ ràng với các kho CFS riêng biệt và kho tổng hợp, giúp linh hoạt trong việc khai thác nhiều loại hàng hóa khác nhau, từ hàng lẻ (LCL) đến hàng nguyên container (FCL). Tuy diện tích kho CFS còn tương đối nhỏ so với tổng thể, nhưng vẫn đáp ứng được nhu cầu gom hàng và phân phối.

Nhìn chung, Xí nghiệp Cảng Tiên Sa có cơ sở hạ tầng tương đối đồng bộ, quy mô lớn, đảm bảo tốt cho hoạt động logistics và xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, để nâng cao năng lực cạnh tranh, cảng cần tiếp tục mở rộng diện tích kho chuyên dụng và tối ưu hóa công nghệ quản lý kho bãi.

Bảng 2. 5. Diện tích hệ thống kho bãi của CTCP Logistics Cảng Đà Nẵng

CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG	
Diện tích mặt bằng	51.037 m ² . Trong đó:
Kho ngoại quan + C.F.S	4.095 m ²
Kho nội địa	8.130 m ²
Diện tích bãi	35.018 m ²

(Nguồn: danangport.com)



Hình 2. 4. Kho
CFS của CTCP
Logistics Cảng Đà
Nẵng

Doanh nghiệp có quy mô mặt bằng ở mức trung bình (51.037 m²), trong đó diện tích bãi chiếm tỷ trọng lớn nhất. Cho thấy hoạt động chính vẫn tập trung vào lưu trữ, trung chuyển và khai thác hàng hóa ngoài bãi, phù hợp với đặc thù logistics cảng. Hệ thống kho được phân chia tương đối rõ giữa kho ngoại quan kết hợp CFS và kho nội địa, giúp doanh nghiệp linh hoạt trong việc xử lý nhiều loại hình hàng hóa như hàng xuất nhập khẩu, hàng lưu kho chờ thông quan và hàng nội địa. Tuy nhiên, diện tích kho ngoại quan và CFS còn khá hạn chế, có thể ảnh hưởng đến khả năng gom hàng lẻ hoặc mở rộng dịch vụ giá trị gia tăng. Doanh nghiệp có cơ sở hạ tầng tương đối hợp lý, đáp ứng được nhu cầu khai thác logistics cơ bản. Tuy nhiên, để nâng cao năng lực cạnh tranh và mở rộng dịch vụ, cần chú trọng đầu tư thêm vào hệ thống kho chuyên dụng, đặc biệt là kho CFS và kho ngoại quan, cũng như tối ưu hóa việc sử dụng diện tích bãi.

Hệ thống kho bãi tại Cảng Đà Nẵng được phân bổ giữa hai đơn vị chính. Trong khi Xi nghiệp Cảng Tiên Sa sở hữu quy mô mặt bằng lớn hơn, thì Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng lại tập trung chủ yếu vào các chức năng logistics chuyên biệt như kho ngoại quan, kho nội địa và bãi chứa hàng. Nhìn chung, hệ thống kho bãi của Cảng Đà Nẵng được tổ chức tương đối đầy đủ và hợp lý, đáp ứng được nhu cầu vận chuyển và lưu trữ hàng hóa ngày càng tăng, đồng thời tạo nền tảng cho sự phát triển bền vững trong lĩnh vực logistics và vận tải container.

c. Phương tiện thiết bị

Cảng Đà Nẵng được trang bị hệ thống phương tiện và thiết bị hiện đại, đáp ứng như cầu khai thác hàng hóa đa dạng. Cảng sở hữu các loại cầu bờ tiên tiến, có khả năng

nâng hạ hàng container và hàng tổng hợp với tải trọng lớn. Hệ thống xe nâng, xe đầu kéo chuyên dụng giúp vận chuyển hàng hóa nhanh chóng và hiệu quả trong khu vực cảng. Bên cạnh đó, Cảng còn đầu tư các thiết bị xếp dỡ chuyên dụng cho từng loại hàng hóa, đảm bảo an toàn và năng suất cao. Các thiết bị này được bảo trì thường xuyên, đảm bảo hoạt động ổn định và liên tục. Cụ thể:

Bảng 2. 6. Trang thiết bị của CTCP Cảng Đà Nẵng

Stt	Tên thiết bị	Số lượng (chiếc)	Dung tích (Tấn - MT)
1	Cầu giàn QCC (Quay side gantry crane) chuyên dùng bốc dỡ container ở cầu tàu	05	36 – 40
2	Cầu khung bánh lốp (RTG) chuyên bốc dỡ container ở bãi	14	36 – 40
3	Cầu bờ cố định (Liebherr)	04	40
4	Cầu bờ chạy ray (Liebherr)	02	25
5	Cầu bờ chạy ray (Macgregor)	02	45
6	Xe nâng chuyên bốc dỡ container	06	10 – 45
7	Cầu ô tô	08	25 – 130
8	Xe đầu kéo và rơ moóc bao gồm chuyên dùng và thông thường	42 bộ	
9	Xe chở khách chạy điện và xăng	10	
10	Xe đào	03	
11	Máy ủi bánh xích	06 xe	
12	Xe xúc lật bánh lốp	06	
13	Xe nâng hàng (Động cơ diesel va điện)	20	2 – 25
14	Cân ô tô	02 cái	80
15	Đầu cắm điện container lạnh	326	
16	Máy phát điện dự phòng cho cầu QCC	02	1.250 – 2000 KVA; 6,6kv
17	Máy phát điện cho cầu RTG	03	2000 KVA
18	Máy phát điện cho container lạnh	01	500 KVA
19	Tàu lai dết (tổng công suất các tàu là 13.030cv)	10	500cv-3.200cv

20	Hệ thống sản xuất dăm gỗ	01	
21	Trạm cấp nhiên liệu	01	

(Nguồn: danangport.com)

d. Công nghệ thông tin

Song song với việc đầu tư vào các hạ tầng kỹ thuật truyền thống như cầu cảng, cần cầu và kho bãi, hệ thống công nghệ thông tin tại Cảng Đà Nẵng đã khẳng định vị thế là nền tảng cốt lõi, hỗ trợ toàn diện cho hoạt động quản trị và khai thác hiệu quả. Việc trang bị các phần mềm quản lý tiên tiến (như hệ thống Terminal Operating System - TOS, VNACCS tích hợp và nền tảng Digital Port Platform) kết hợp với hạ tầng mạng lưới hiện đại (mạng 5G, cloud computing và IoT) không chỉ tạo nên bước đột phá vượt bậc trong năng lực phục vụ khách hàng mà còn đưa Cảng Đà Nẵng trở thành đơn vị tiên phong hàng đầu Việt Nam trong hành trình số hóa toàn diện các dịch vụ cảng biển. Ngoài ra, Cảng triển khai hiệu quả các phần mềm quản lý như CATOS, GTOS, và tiên phong trong chuyển đổi số với e-Port, gips khách hàng làm thủ tục trực tuyến nhanh chóng. Các công nghệ như Auto Gate cũng được áp dụng, nâng cao năng suất và giảm sai sót. Nhờ đó, Cảng Đà Nẵng không chỉ nâng cao vị thế khu vực (xử lý 20% hàng hóa xuất khẩu miền Trung), thu hút đầu tư nước ngoài, mà còn trở thành một trong những Cảng biển hiện đại và hiệu quả nhất Việt Nam.

❖ Trung tâm điều hành sản xuất và phòng máy chủ server (Data Center)

Sáng ngày 24/11/2020, tại Cảng Tiên Sa, cảng Đà Nẵng đã tổ chức khai trương Trung tâm điều hành và khai thác Container. Trung tâm Thông tin Trung tâm điều hành và khai thác Container có nhiệm vụ quản lý hệ thống cơ sở dữ liệu và khai thác và điều hành, lập kế hoạch chất xếp cho toàn bộ lượng hàng container cũng như kiểm soát tất cả hoạt động tại hiện trường Tàu – Bãi – Cổng trong dây chuyền khai thác qua cảng Đà Nẵng.



Hình 2. 5. Phòng máy chủ Server
(Data Center)

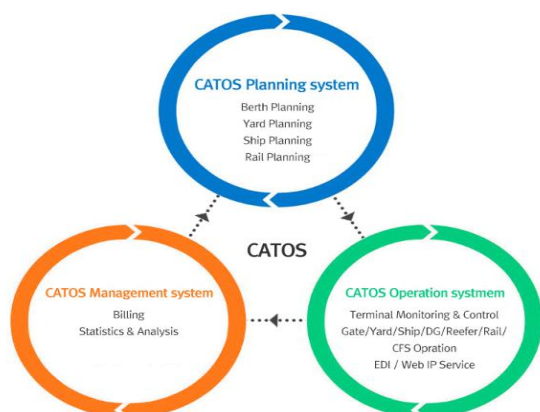
(Nguồn: danangport.com)

Khi đi vào hoạt động, Trung tâm sẽ là nơi tổng hợp, chỉ huy, điều hành toàn bộ hoạt động trong dây chuyền khai thác hàng container qua cảng. Trung tâm điều hành và khai thác còn có chức năng giám sát và quản lý từ cấp tổng quan đến chi tiết từng tình huống, sẽ cung cấp cho lãnh đạo Cảng cái nhìn toàn diện về các hoạt động đang diễn ra trong dây chuyền xếp dỡ tại cảng. Đặc biệt, công nghệ được áp dụng tại trung tâm sẽ cho phép thực hiện phân tích dữ liệu lớn để đưa ra các cảnh báo, hỗ trợ công tác ra quyết định, xây dựng phương án tổ chức sắp xếp, mở rộng, điều hành của lãnh đạo xí nghiệp cũng như của quản lý bộ phận khai thác container đồng thời phục vụ đặc lực cho công tác lãnh đạo, chỉ đạo điều hành của ban lãnh đạo cảng trên tất cả lĩnh vực khai thác hàng hóa qua cảng Đà Nẵng.

❖ Hệ thống phần mềm khai thác Cảng container (CATOS)

Ngày 19/04/2020, tại Xí nghiệp Cảng Tiên Sa, Cảng Đà Nẵng đã chính thức đưa vào hoạt động hệ thống phần mềm quản lý điều hành khai thác cảng container CATOS phiên bản 7.7 từ Total Soft Bank (Hàn Quốc). Phiên bản này là bản nâng cấp toàn diện của CATOS phiên bản 6.6, đã được Cảng Đà Nẵng đầu tư và đưa vào sử dụng từ năm 2004 bằng nguồn vốn vay ODA – Nhật Bản.

Đây là phần mềm quản lý và khai thác container riêng của Cảng Đà Nẵng, đóng vai trò then chốt trong việc tối ưu hóa hoạt động xếp dỡ và quản lý container tại cảng. Được thiết kế với các tính năng chuyên biệt, CATOS giúp theo dõi và kiểm soát chặt chẽ quá trình di-chuyển của container từ khi tàu cập cảng đến khi hàng hóa được giao cho khách hàng. Nhờ đó, Cảng Đà Nẵng có thể nâng cao hiệu suất xếp dỡ, giảm thiểu thời gian chờ đợi của tàu, và đảm bảo tính chính xác trong quản lý container, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và chất lượng dịch vụ của cảng.



Hình 2. 6. Hệ thống phần mềm khai thác Cảng Container (CATOS)

(Nguồn: danangport.com)

❖ Hệ thống phần mềm quản lý Tổng hợp GTOS (General Terminal Operation System)

Nằm trong chuỗi dự án chuyển đổi số Cảng Đà Nẵng, GTOS là giải pháp hữu hiệu giải quyết các vấn đề tồn đọng trong quá trình quản lý, vận hành, đặc biệt là tối ưu các hoạt động quản trị nghiệp vụ liên quan đến hàng tổng hợp, cước phí, nguồn lực... Với hơn 15 phân hệ được IRTECH xây dựng và thực hiện, giải pháp giúp tiết kiệm thời gian, nhân sự; nâng cao hiệu suất hoạt động, cũng như định hướng xây dựng mô hình Cảng thông minh và Cảng Xanh, tạo ra sự phát triển bền vững trong tương lai.

❖ Phần mềm cảng điện tử e-Port (Electronic Port)

Từ cuối năm 2020, Cảng Đà Nẵng đã tiên phong trong công cuộc chuyển đổi số với việc ra mắt phần mềm cảng điện tử ePort (electronic Port). Nền tảng này không chỉ cung cấp các dịch vụ giao dịch trực tuyến như triển khai lệnh giao hàng điện tử, thông quan hải quan điện tử, hóa đơn điện tử và thanh toán không tiền mặt, mà còn cho phép khách hàng thực hiện các thủ tục mà không cần trực tiếp đến cảng. Đặc biệt, trong bối cảnh đại dịch Covid-19, ePort đã trở thành giải pháp tối ưu, đảm bảo hoạt động giao thương được diễn ra liên tục và an toàn.

Phần mềm cảng điện tử (ePort) ứng dụng những công nghệ tiên tiến của thế giới như: sử dụng robot trong nhiều công đoạn để nâng cao năng suất, tăng hiệu quả công việc và giảm thiểu sai sót do thao tác thủ công; ứng dụng thuật toán nhận dạng mã container của Hungary, tự động nhận biết số container nhập xuất tàu và tại cổng cảng..., giúp tăng cường tính chính xác và hiệu quả trong quản lý hàng hóa. Với phần mềm ePort và cổng container tự động, quy trình tác nghiệp của cảng Đà Nẵng đã trở nên hiệu quả hơn và tiết kiệm đến 90% chi phí vận hành.

❖ Cổng container tự động Auto gate

Sau thành công của phần mềm Cảng điện tử ePort (ứng dụng AI- trí tuệ nhân tạo trong nhận dạng container, robot RPA) trong nhiều công đoạn để nâng cao năng suất, giảm thiểu thao tác do thao tác thủ công; Cảng Đà Nẵng tiếp tục triển khai thành công Cổng container tự động AutoGate (tháng 3/2022). Theo đó, nhiều giải pháp công nghệ đã được áp dụng như nhận dạng mã container bằng thuật toán ACCR kết hợp AI, nhận diện biển số xe đầu kéo/romooc, PLC điều khiển đóng mở barrie, đọc cân điện tử, dùng Robot (RPA) thực hiện lệnh, gửi thông tin qua APP điện thoại của lái xe giúp giao nhận container chính xác, nhanh chóng.

Trước khi áp dụng Container tự động AutoGate, quy trình vào Cảng đòi hỏi nhiều thủ tục giấy tờ và kiểm tra trực tiếp, gây mất thời gian. Việc đưa vào vận hành khai thác

Công container tự động Autogate đã làm giảm tối đa thời gian chờ, giảm chi phí cho khách hàng, tăng tính khách quan, minh bạch hóa thông tin và giảm thiểu sai sót cũng như sự phối hợp nhịp nhàng giữa các bộ phận được nâng lên rõ rệt, đặc biệt không tiếp xúc giữa khách hàng và nhân viên Cảng giảm nguy cơ lây dịch bệnh Covid-19 và kéo dài thời gian giao nhận hàng.

2.1.6.2. Nguồn nhân lực

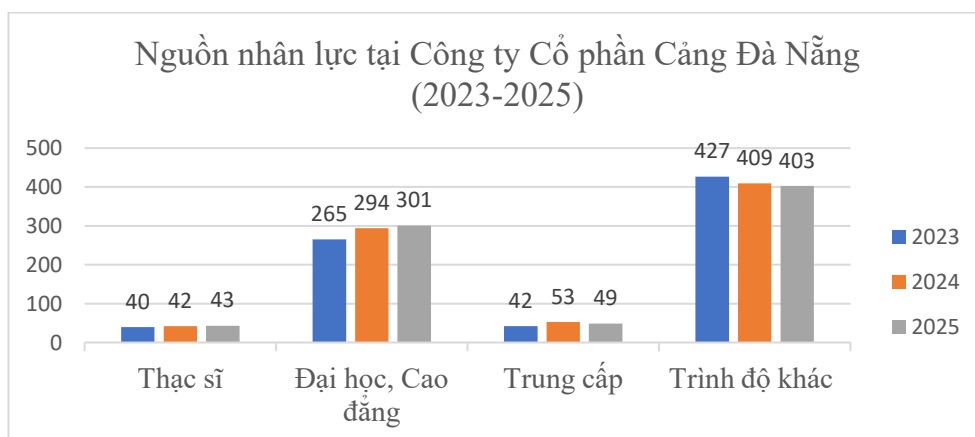
Bảng 2. 7. Nguồn nhân lực tại CTCP Cảng Đà Nẵng

Trình độ \ Năm	Năm 2023		Năm 2024		Năm 2025	
	Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)	Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)	Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)
Thạc sĩ	40	5	42	5	43	5,4
Đại học, cao đẳng	265	34	294	37	301	37,81
Trung cấp	42	5	53	7	49	6,16
Trình độ khác	427	56	409	51	403	50,63
Tổng	774	100	798	100	796	100

(Nguồn: Tài liệu phòng Tiền lương – CTCP Cảng Đà Nẵng)

Theo số liệu Bảng 2.7, giai đoạn 2023-2025, quy mô nguồn nhân lực tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng đã có những biến động nhất định. Cụ thể, 2023-2024, tổng số lượng nhân viên của công ty đã tăng lên, khởi đầu với 774 nhân sự (2023) , con số này tăng lên 798 (2024) tăng 24 người. Tuy nhiên, đến năm 2025, số lượng giảm nhẹ xuống 796 người (giảm 2 người). Sự sụt giảm cho thấy công ty đang duy trì bộ máy nhân sự tinh gọn, tập trung vào việc tối ưu hóa hiệu suất thay vì mở rộng ồ ạt về số lượng.

Biểu đồ 2. 1. Biểu đồ thể hiện nguồn nhân lực tại CTCP Cảng Đà Nẵng (2023-2025)



(Đơn vị: người)

Dựa vào biểu đồ trên, giai đoạn 2023-2025, số lượng nhân lực trình độ Thạc sĩ tại Công ty tăng nhẹ qua các năm, từ 40 người (2023) lên 42 người (2024) và đạt 43 người vào năm 2025. Đại học, cao đẳng đã tăng đều qua các năm và chiếm đa số trong số lượng nguồn nhân lực của Công ty. Năm 2024 tăng 29 người (10,94%) so với năm 2023, đến năm 2025 tiếp tục tăng từ 294 (2024) lên 301 (2025) tăng lên 7 người (2,38%) . Điều này là minh chứng cho sự quan tâm của Cảng đối với việc đầu tư vào cơ cấu nhân sự. Với phương châm "Con người là nền tảng của sự phát triển". Cảng nhận thức rõ rằng đội ngũ lao động có trình độ cao là nhân tố then chốt, đóng góp trực tiếp vào sự phát triển bền vững của doanh nghiệp. Vì vậy, Cảng Đà Nẵng đã và đang nỗ lực không ngừng trong việc nâng cao trình độ chuyên môn cho đội ngũ lao động hiện có thông qua các chương trình đào tạo chuyên sâu. Bên cạnh việc nâng cao trình độ, Cảng cũng chú trọng tuyển dụng lao động trẻ, năng động và có tinh thần cầu tiến. Những nhân sự trẻ này không chỉ được trang bị kỹ năng ngoại ngữ tốt, kiến thức chuyên môn vững vàng, mà còn có khả năng thích ứng nhanh với công nghệ thông tin và kỹ thuật hiện đại, đáp ứng tốt yêu cầu công việc trong thời đại số hóa. Qua đó góp phần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và đáp ứng được yêu cầu ngày càng cao của ngành cảng biển.

Nhóm nhân viên có trình độ Trung cấp có biến động nhưng không đáng kể về số lượng và tỷ lệ trong tổng số lao động trong giai đoạn 2023-2025. Cụ thể, số lượng nhân viên trung cấp dao động từ 42 đến 53 người, trong khi tỷ lệ của họ chỉ thay đổi nhẹ, từ 5% đến 7% trong tổng số 100%. Sự ổn định này cho thấy nhu cầu về lao động trung cấp tại Cảng không có sự biến động lớn, đồng thời phản ánh vai trò quan trọng và không thể thiếu của họ trong hoạt động vận hành và kỹ thuật của cảng.

Cuối cùng, nhóm lao động Trình độ khác (lao động phổ thông và lao động đã qua đào tạo) tuy vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất trong cơ cấu nhân sự, nhưng giảm dần từ 56% (427 người) năm 2023 xuống 50,63% (403 người) năm 2025. Cho thấy cơ cấu lao động đang chuyển dịch theo hướng nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Với đặc thù công việc yêu cầu số lượng lớn nhân sự trực tiếp tham gia vào các khâu bốc xếp, đặc biệt là Container và hàng siêu trường, siêu trọng, nhóm lao động này vẫn là lực lượng nòng cốt, đảm bảo sự ổn định và liên tục trong chuỗi cung ứng dịch vụ cảng biển. Sự thay đổi về số lượng, phản ánh định hướng chiến lược phát triển mô hình Cảng thông minh và Cảng xanh. Do đó, Cảng đã thực hiện chính sách cắt giảm nhân sự nhằm tối ưu hóa chi phí và phân bổ nguồn lực cho việc đầu tư cơ sở hạ tầng trọng điểm như Trung Tâm Dịch vụ

Logistics Hòa Nhơn và Cảng Liên Chiểu. Đồng thời, việc đầu tư mạnh mẽ vào các trang thiết bị và tự động hóa (hệ thống AutoGate), cùng với chuyển đổi số toàn diện trong dịch vụ khách hàng, quản trị doanh nghiệp, đã góp phần làm giảm nhu cầu sử dụng lao động thủ công.

Nhìn chung, trong giai đoạn 2023-2025, Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng đã có những điều chỉnh đáng kể về cơ cấu nhân sự. Mặc dù tổng số lượng nhân viên có sự biến động nhẹ, nhưng công ty vẫn duy trì một lực lượng lao động ổn định. Sự kết hợp hài hòa giữa đội ngũ chuyên gia có trình độ cao và lực lượng lao động phổ thông đã tạo nên một nguồn nhân lực chất lượng, đáp ứng tốt các yêu cầu phát triển của Công ty trong bối cảnh toàn cầu hóa và cạnh tranh ngày càng gay gắt. Với chiến lược phát triển nguồn nhân lực rõ ràng, công ty không chỉ đáp ứng nhu cầu hiện tại mà còn sẵn sàng thích ứng với những cơ hội và thách thức trong tương lai, góp phần vào sự phát triển bền vững của doanh nghiệp.

2.1.6.3. Nguồn lực tài chính

Bảng 2. 8. Tổng Tài Sản của CTCP Cảng Đà Nẵng (2023-2025)

TÀI SẢN	2023	2024	2025	2024/2023		2025/2024	
				±	%	±	%
A.TÀI SẢN NGẮN HẠN	1.031.960.299.098	940.345.025.678	1.250.271.536.861	-91.615.273.420	-8,88	309.926.511.183	32,96
I. Tiền và các khoản tương đương tiền	125.130.822.803	52.257.397.680	96.247.909.130	-72.873.425.123	-58,24	43.990.511.450	84,18
II. Đầu tư tài chính ngắn hạn	605.832.521.626	594.705.389.668	851.036.016.698	-11.127.131.958	-1,84	256.330.627.030	43,10
III. Các khoản phải thu ngắn hạn	231.174.179.951	200.516.045.459	217.177.965.162	-30.658.134.492	-13,26	16.661.919.703	8,31
IV. Hàng tồn kho	21.142.522.633	17.975.621.388	17.993.208.410	-3.166.901.245	-14,98	17.587.022	0,10
V. Tài sản ngắn hạn khác	48.680.252.085	74.890.571.483	67.816.437.461	26.210.319.398	53,84	-7.074.134.022	-9,45
B. TÀI SẢN DÀI HẠN	1.170.318.849.823	1.519.829.679.804	1.498.383.982.108	349.510.829.981	29,86	-21.445.697.696	-1,41
I. Tài sản cố định	984.816.648.206	1.440.451.541.451	1.293.218.762.560	455.634.893.245	46,27	-147.232.778.891	-10,22
1. Tài sản cố định hữu hình	875.444.268.666	1.334.255.730.696	1.187.289.983.332	458.811.462.030	52,41	-146.965.747.364	-11,01
2. Tài sản cố định vô hình	109.372.379.540	106.195.810.755	105.928.779.228	-3.176.568.785	-2,90	-267.031.527	-0,25

II. Tài sản dở dang dài hạn	142.596.494.111	42.238.562.761	157.659.817.533	-100.357.931.350	-70,38	115.421.254.772	273,26
III. Đầu tư tài chính dài hạn	30.825.813.149	31.963.257.649	30.089.813.149	1.137.444.500	3,69	-1.873.444.500	-5,86
1. Đầu tư vào công ty liên doanh, liên kết	30.089.813.149	30.089.813.149	30.089.813.149	0	0,00	0	0,00
2. Đầu tư góp vốn vào các đơn vị khác	2.000.000.000	1.915.000.000		-85.000.000	-4,25	-1.915.000.000	-100,00
IV. Tài sản dài hạn khác	12.079.894.357	5.176.317.943	17.415.588.866	-6.903.576.414	-57,15	12.239.270.923	236,45
1. Chi phí trả trước dài hạn	10.964.678.197	4.274.192.142	16.513.463.065	-6.690.486.055	-61,02	12.239.270.923	286,35
2. Tài sản thuê thu nhập hoãn lại	1.115.216.160	902.125.801	902.125.801	-213.090.359	-19,11	0	0,00
TỔNG TÀI SẢN	2.202.279.148.921	2.460.174.705.482	2.748.655.518.969	257.895.556.561	11,71	288.480.813.487	11,73

(Đơn vị: VND)

(Nguồn: Báo cáo tài chính CTCP Cảng Đà Nẵng (2023), (2024), (2025))

Bảng 2. 9. Tổng Nguồn Vốn của CTCP Cảng Đà Nẵng (2023-2025)

NGUỒN VỐN	2023	2024	2025	2024/2023		2025/2024	
				±	%	±	%
C. NỢ PHẢI TRẢ	511.696.300.498	629.700.704.571	693.623.100.623	118.004.404.073	23,06	63.922.396.052	10,15
I. Nợ ngắn hạn	220.519.728.635	251.095.652.447	317.269.380.664	30.575.923.812	13,87	66.173.728.217	26,35
II. Nợ dài hạn	291.176.571.863	378.605.052.124	376.353.719.959	87.428.480.261	30,03	-2.251.332.165	-0,59
D. VỐN CHỦ SỞ HỮU	1.690.582.848.423	1.830.474.000.911	2.055.032.418.346	139.891.152.488	8,27	224.558.417.435	12,27
I. Vốn chủ sở hữu	1.690.582.848.423	1.830.474.000.911	2.055.032.418.346	139.891.152.488	8,27	224.558.417.435	12,27
1. Vốn góp của chủ sở hữu	990.000.000.000	990.000.000.000	990.000.000.000	0	0,00	0	0,00
2. Quỹ đầu tư phát triển	376.931.738.940	539.350.565.529	696.828.926.081	162.418.826.589	43,09	157.478.360.552	29,20
3. Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	323.866.109.483	301.338.435.382	368.418.492.265	-22.527.674.101	-6,96	67.080.056.883	22,26
TỔNG NGUỒN VỐN	2.202.279.148.921	2.460.174.705.482	2.748.655.518.969	257.895.556.561	11,71	288.480.813.487	11,73

(Đơn vị: VND)

(Nguồn: Báo cáo tài chính CTCP Cảng Đà Nẵng (2023), (2024), (2025)

- Tổng tài sản

Tổng tài sản của công ty đã thể hiện sự tăng trưởng ấn tượng trong giai đoạn từ năm 2023 đến năm 2025. Cụ thể, từ 2.202 tỷ VND vào năm 2023, tổng tài sản đã tăng lên 2.460 tỷ VND vào năm 2024 tương đương với tăng xấp xỉ 258 tỷ VND(11,71%), đến năm 2025 tổng tài sản là 2.748 tỷ VND tăng lên 288 tỷ VND (tăng 11,73%) so với 2024 , cho thấy mức tăng trưởng mạnh. Điều này phản ánh sự phát triển mạnh mẽ và ổn định của công ty, đồng thời cho thấy khả năng quản lý và sử dụng nguồn lực hiệu quả.

Sự gia tăng này không chỉ là một con số đơn thuần mà còn là minh chứng cho việc công ty đã liên tục mở rộng quy mô hoạt động, đầu tư góp vốn vào các đơn vị liên kết và các tài sản cố định, cũng như tăng cường năng lực cạnh tranh trên thị trường. Việc tăng trưởng tổng tài sản cũng thể hiện sự gia tăng giá trị của công ty, tạo niềm tin cho các nhà đầu tư và đối tác.

- Nợ phải trả

Nợ phải trả của công ty tăng qua các năm, từ 511 tỷ VND (2023), tăng mạnh lên 629 tỷ VND (23,06%) vào năm 2024, tiếp tục lên gần 693 tỷ VND (10,15%) vào năm 2025, tốc độ tăng năm 2024-2025 chậm hơn so với 2023-2024 . Trong 3 năm gần đây, nợ phải trả đã tăng khoảng 182 tỷ VND. Sự gia tăng của Nợ phải trả có thể phản ánh nhu cầu tài chính của công ty cho các hoạt động đầu tư và mở rộng. Tuy nhiên, mức nợ này vẫn nằm trong kế hoạch tài chính dài hạn của công ty, Cảng Đà Nẵng vẫn duy trì được sự cân đối trong quản lý vốn, đồng thời tối ưu hóa khả năng tiếp cận nguồn lực để thực hiện các dự án trọng điểm, phục vụ tăng trưởng bền vững trong dài hạn.

- Vốn chủ sở hữu

Tốc độ tăng trưởng vốn chủ sở hữu tăng mạnh qua các năm. Cụ thể, giai đoạn 2023-2025, từ gần 1.690 tỷ VND năm 2023 lên 1.830 tỷ VND (8,27%) năm 2024 và đạt 2.055 tỷ VND (12,27%) năm 2025. Sự tăng trưởng vượt trội này cho thấy công ty đã thành công khẳng định nội lực tài chính vững mạnh trong việc tự chủ tài chính tốt, tích lũy vốn mạnh mẽ hơn. Đặc biệt, năm 2025 ghi nhận mức tăng vốn chủ sở hữu cao nhất (224,56 tỷ đồng), cho thấy kết quả kinh doanh năm 2025 rất khả quan, với lợi nhuận được giữ lại tái đầu tư lớn. Đây là minh chứng đến từ việc công ty đã huy động vốn hiệu quả, gia tăng lợi nhuận giữ lại và mở rộng hoạt động kinh doanh thành công.

Nhìn chung, tình hình tài chính của công ty giai đoạn 2023-2025 cho thấy xu hướng tăng trưởng ổn định. Tổng tài sản, nợ phải trả và vốn chủ sở hữu đều gia tăng qua từng

năm, phản ánh sự mở rộng quy mô, mở rộng hoạt động kinh doanh và khả năng tích lũy vốn tốt. Mặc dù nợ phải trả tăng lên đáng kể, nhưng vốn chủ sở hữu vẫn chiếm tỷ trọng lớn, cho thấy công ty duy trì được nền tảng tài chính vững chắc. Việc quản lý hiệu quả nguồn vốn và mở rộng hoạt động kinh doanh đã góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững của doanh nghiệp.

2.1.7. Tình hình hoạt động kinh doanh công ty

Bảng 2. 10. Báo cáo kết quả Hoạt động kinh doanh của Công ty (2023-2025)

CHỈ TIÊU	2023	2024	2025	2024/2023 (%)		2025/2024 (%)	
				±	%	±	%
1.Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.235.319.352.961	1.452.619.154.002	1.656.221.534.457	217.299.801.041	17,59	203.602.380.455	14,02
2.Doanh thu thuần bán hàng và cung cấp dịch vụ	1.235.319.352.961	1.452.619.154.002	1.656.221.534.457	217.299.801.041	17,59	203.602.380.455	14,02
3.Giá vốn hàng bán	779.598.605.813	935.084.672.516	1.007.448.250.895	155.486.066.703	19,94	72.363.578.379	7,74
4.Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ (4=2-3)	455.720.747.148	517.534.481.486	648.773.283.562	61.813.734.338	13,56	131.238.802.076	25,36
5.Doanh thu hoạt động tài chính	51.419.327.708	35.893.470.354	45.665.208.988	-15.525.857.354	-30,19	9.771.738.634	27,22
6.Chi phí tài chính	15.344.965.099	20.078.245.239	24.270.432.935	4.733.280.140	30,85	4.192.187.696	20,88
Trong đó: Chi phí lãi vay	13.481.539.670	19.938.194.150	23.683.061.933	6.456.654.480	47,89	3.744.867.783	18,78
7.Chi phí bán hàng	17.879.288.261	19.270.961.850	23.368.528.725	1.391.673.589	7,78	4.097.566.875	21,26
8.Chi phí quản lý doanh nghiệp	131.341.408.264	143.063.291.602	188.293.398.061	11.721.883.338	8,92	45.230.106.459	31,62

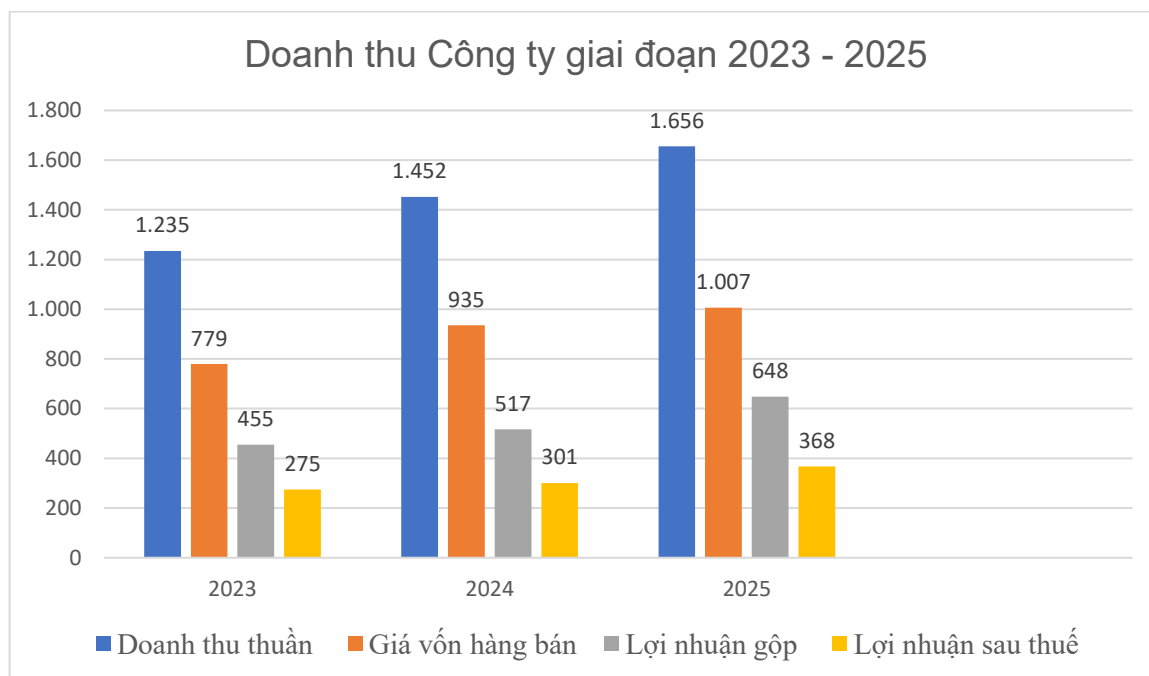
9.Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh (9=4+(5-6)-(7+8))	342.574.413.232	371.015.453.149	458.506.132.829	28.441.039.917	8,30	87.490.679.680	23,58
10.Thu nhập khác	3.026.356.198	4.513.459.290	3.055.650.042	1.487.103.092	49,14	-1.457.809.248	-32,30
11.Chi phí khác	379.631.746	237.707.526	1.460.294.941	-141.924.220	-37,38	1.222.587.415	514,32
12.Lợi nhuận khác	2.646.724.452	4.275.751.764	1.595.355.101	1.629.027.312	61,55	-2.680.396.663	-62,69
13.Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế (13=9+12)	345.221.137.684	375.291.204.913	460.101.487.930	30.070.067.229	8,71	84.810.283.017	22,60
14.Chi phí thuế TNDN hiện hành	69.445.921.031	73.739.679.172	91.682.995.665	4.293.758.141	6,18	17.943.316.493	24,33
15.Chi phí thuế TNDN hoãn lại	451.382.500	213.090.359		-238.292.141	-52,79	-213.090.359	-100,00
16.Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp	275.323.834.153	301.338.435.382	368.418.492.265	26.014.601.229	9,45	67.080.056.883	22,26

(Đơn vị tính: VND)

(Nguồn: Báo cáo tài chính đã kiểm toán – CTCP Cảng Đà Nẵng)

Dựa vào bảng kết quả hoạt động kinh doanh năm 2023 – 2025 tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng ta thấy: Kết quả hoạt động kinh doanh tại Công ty có sự tăng trưởng tích cực qua các năm. Cụ thể:

Biểu đồ 2. 2. Tình hình doanh thu của CTCP Cảng Đà Nẵng (2023-2025)



Năm 2024 đánh dấu một bước tiến quan trọng trong quá trình hiện đại hóa và mở rộng năng lực của Cảng Đà Nẵng. Doanh thu của Cảng đã tăng vượt trội, từ 1,235 tỷ VND năm 2023 lên 1,453 tỷ VND năm 2024 (17,59%) và năm 2025 lên 1,656 tỷ VND (14,02%). Sự tăng trưởng mạnh mẽ của doanh thu cho thấy Cảng Đà Nẵng đã có những chiến lược linh hoạt và hiệu quả để thích ứng với những thay đổi của thị trường. Đầu tiên, Cảng Đà Nẵng đã đưa vào hoạt động dự án bãi sau cầu 4,5 với tổng diện tích 3,7ha giúp tăng cường đáng kể khả năng lưu trữ và xử lý hàng hóa, đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường. Thứ hai, cảng đã triển khai dự án Trung tâm logistics Hòa Vang và dự án cảng Liên Chiểu, nhằm mở rộng năng lực khai thác các tuyến vận tải mới và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics. Những nỗ lực này giúp cảng mở rộng mạng lưới khách hàng và tăng sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Doanh thu của Cảng đã ghi nhận mức tăng trưởng vượt trội, khẳng định vị thế của Cảng Đà Nẵng như một trung tâm logistics hàng đầu trong khu vực.

Về giá vốn tăng khá cao, tăng nhanh từ 779,6 tỷ VND (2023) lên 935,1 tỷ VND (2024), tương ứng với tỷ lệ tăng 19,94% và năm 2025 giá vốn tăng chậm lại 1,007 tỷ VND (7,74%). Tốc độ tăng trưởng chi phí này cho thấy Cảng đang thực hiện những khoản đầu tư chiến lược nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh. Cụ thể, Cảng đã hoàn thành

việc đầu tư các phương tiện thiết bị khai thác hiện đại tại Xí nghiệp Cảng Tiên Sa, bao gồm các thiết bị tự động hóa và công nghệ cao, giúp tối ưu hóa quy trình vận hành và rút ngắn thời gian xử lý hàng hóa. Bên cạnh đó, Cảng Đà Nẵng cũng chú trọng đến việc ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động. Minh chứng rõ nét là trong 6 tháng đầu năm 2024, Cảng đã ghi nhận 35 sáng kiến cải tiến kỹ thuật, giúp khắc phục khó khăn trong sản xuất với giá trị làm lợi trên 7 tỷ đồng. Trong đó, nổi bật nhất là giải pháp "eCPS - Hệ thống canh xe trong lòng cầu giàn bằng máy móc tự động". Công nghệ này ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) để nhận diện vật thể, phân tích phương án làm việc và xác định tọa độ một cách chính xác, nâng cao hiệu suất và độ an toàn trong khai thác cảng. Những thành tựu ấn tượng trong việc áp dụng các giải pháp công nghệ tự động đã giúp rút ngắn thời gian xử lý hàng hóa. Từ đó cho thấy rằng, mặc dù chi phí tăng cao, nhưng những khoản đầu tư này là hoàn toàn cần thiết để Cảng Đà Nẵng có thể đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường, duy trì sự tăng trưởng bền vững.

Kết quả của việc đầu tư trên đó là lợi nhuận gộp và lợi nhuận sau thuế chứng kiến một mức tăng vượt trội. Cho thấy Cảng Đà Nẵng đẩy mạnh mở rộng khách hàng, đặc biệt là các doanh nghiệp lớn, tận dụng lợi thế khi Cảng Tiên Sa đã có khả năng tiếp nhận tàu hàng tải trọng lớn. Bên cạnh đó, doanh nghiệp đang khai thác cảng và container tương đối hiệu quả. Điều này phản ánh sự tăng trưởng về sản lượng hàng hóa thông qua cảng, khả năng kiểm soát chi phí tốt cũng như hiệu quả từ quá trình chuyển đổi số và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics trong giai đoạn hiện nay và khẳng định năng lực quản lý, điều hành của cảng trong việc tận dụng cơ hội và vượt qua thách thức.

2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của Công ty

2.2.1. Phân tích các lĩnh vực kinh doanh

2.2.1.1. Cơ cấu doanh thu

Bảng 2. 11. Cơ cấu doanh thu của CTCP Cảng Đà Nẵng (2023-2025)

Stt	Chỉ tiêu	ĐVT	2023	2024	2025	2024/2023		2025/2024	
						±	%	±	%
1	Sản lượng (tấn quy đổi)	Tấn	12.208.291	14.031.086	15.474.620	1.822.795	14,93	1.443.	10,29
	Container	Teus	675.254	762.191	846.996	86.937	12,87	84.805	11,13
2	Tổng doanh thu	Triệu đồng	1.289.765	1.493.026	1.704.942	203.261	15,76	211.916	14,19
3	Doanh thu kinh doanh	Triệu đồng	1.235.319	1.452.619	1.656.222	217.300	17,59	203.603	14,02
4	Các khoản tài chính và thu nhập khác	Triệu đồng	54.446	40.407	48.720	-14.039	-25,79	8.313	20,57
5	Lợi nhuận trước thuế	Triệu đồng	345.221	375.291	460.101	30.070	8,71	84.810	22,60
6	Lợi nhuận sau thuế	Triệu đồng	275.324	301.338	368.418	26.014	9,45	67.080	22,26

(Nguồn: Báo cáo thường niên CTCP Cảng Đà Nẵng 2023-2025)

Dựa vào bảng 2.11, ta thấy hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp có xu hướng tăng trưởng tích cực và ổn định trong ba năm 2023-2025. Sự tăng trưởng này phản ánh hiệu quả hoạt động kinh doanh, công tác quản lý, khai thác cảng cũng như khả năng thích ứng với bối cảnh thị trường hiện tại.

Sản lượng hàng hóa qua Cảng ghi nhận mức tăng trưởng liên tục qua các năm, năm 2024 tăng 14,93% so với năm 2023 và 2025 tiếp tục tăng nhẹ 10,29% so với năm 2024. Cho thấy nhu cầu vận chuyển hàng hóa qua Cảng ngày càng tăng, phù hợp với xu hướng phục hồi và phát triển của hoạt động xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, đối với năm 2025 tốc độ tăng trưởng có dấu hiệu chậm lại, có thể xuất phát từ các Cảng trong khu vực hoặc biến động của thị trường thương mại quốc tế. Đặc biệt, mảng Container duy trì tốc độ tăng trưởng tốt (tăng 12,87% năm 2024 và 11,13% năm 2025), phản ánh sự ổn định trong mảng vận tải và giao nhận hàng hóa container. Cho thấy cảng đang đi đúng lộ trình hiện đại hóa, xu hướng Container hóa ngày càng rõ nét, tập trung vào hàng hóa có giá trị kinh tế cao. Nguyên nhân chủ yếu do doanh nghiệp ưu tiên sử dụng container để đảm bảo an toàn hàng hóa, giảm chi phí vận chuyển và phù hợp với hệ thống logistics hiện đại. Đồng thời, việc nâng cấp cơ sở hạ tầng, ứng dụng công nghệ (e-port, auto gate) và mở rộng quan hệ với các hãng tàu cũng góp phần thu hút thêm lượng hàng hóa container đáng kể.

Về doanh thu, tổng doanh thu và doanh thu kinh doanh đều tăng trưởng tích cực. Tổng doanh thu tăng trưởng song hành với sản lượng, mức tăng 15,7% với năm 2024 và năm 2025 tăng 14,29% trong khi doanh thu kinh doanh tăng lần lượt 17,59% (2024) và 14,02% (2025). Điều này cho thấy hoạt động cốt lõi của doanh nghiệp đang phát huy hiệu quả và giữ chủ đạo trong cơ cấu doanh thu. Sự gia tăng này không chỉ đến từ cơ cấu hàng hóa thay đổi theo hướng tăng tỷ trọng container mà còn do doanh nghiệp có thể đã điều chỉnh giá dịch vụ, nâng cao chất lượng dịch vụ và đa dạng hóa các dịch vụ. Tuy nhiên, về các khoản tài chính và thu nhập khác lại có biến động mạnh qua các năm, nhưng tỷ trọng không lớn (chiếm 2-4% tổng doanh thu). Năm 2024 giảm mạnh 25,79% so với 2023 nhưng 2025 các khoản đã phục hồi tốt (tăng 20,57%). Điều này cho thấy các khoản thu này phụ thuộc vào nhiều yếu tố không ổn định như tiền lãi gửi, chênh lệch tỷ giá hoặc các khoản thu bất thường từ thanh lý tài sản,...đến 2025, doanh nghiệp đã cho thấy sự phản ánh về công tác quản lý dòng tiền và đầu tư tài chính hiệu quả.

Về lợi nhuận, cả trước thuế và sau thuế đều tăng trưởng tốt, năm 2025 tăng ấn tượng với mức trên 22,6 %- cao hơn so với mức tăng doanh thu (14,19 %). Điều này cho thấy doanh nghiệp đã kiểm soát chi phí hiệu quả, tối ưu hóa quy trình khai thác giúp giảm chi phí vận hành và tỷ suất lợi nhuận biên được nâng cao nhờ cơ cấu hàng hóa và giá dịch vụ...

Bảng 2. 12. Số lượng Container hàng xuất khẩu thông qua Cảng Đà Nẵng

Số lượng Container		Xuất khẩu	Tổng
2023 (Teus)		333.745	675.254
2024 (Teus)		373.264	762.191
2025 (Teus)		414.812	846.996
Chênh lệch 2024/2023	Mức chênh lệch (Teus)	39.519	86.937
	Tỷ trọng (%)	11,84	12,87
Chênh lệch 2025/2024	Mức chênh lệch (Teus)	41.548	84.805
	Tỷ trọng (%)	11,13	11,13

(Nguồn: Tài liệu Phòng Kinh Doanh – CTCP Cảng Đà Nẵng)

Nhìn vào Bảng 2.13, ta có thể thấy trong giai đoạn 2023-2025, số lượng container xuất và nhập khẩu có xu hướng tăng qua các năm, trong đó container xuất khẩu đóng vai trò trọng tâm.

Giai đoạn 2023-2024, sản lượng container xuất tăng 39.519 Teus, từ 333.745 Teus lên 373.264 Teus tương đương với 11,84% và tổng số lượng thông qua Cảng tăng 86.937 Teus (12,87%). Điều này cho thấy sự phát triển mạnh mẽ của nhu cầu xuất khẩu hàng hóa qua Cảng . Sự phát triển này được giải thích bởi các yếu tố như: Sự phục hồi của nền kinh tế trong nước và ngoài nước đây cũng là yếu tố đầu tiên và quan trọng nhất. Sau đại dịch, các hoạt động kinh tế dần lấy đà tăng trưởng, kéo theo sự gia tăng của nhu cầu tiêu dùng và sản xuất. Đặc biệt, Mỹ vẫn là đối tác xuất khẩu hàng đầu của Việt Nam với các mặt hàng như điện tử, dệt may, giày dép và nông sản. Điều này tạo ra một vòng xoáy tích cực, thúc đẩy hoạt động thương mại và vận tải biển, từ đó tác động trực tiếp đến số lượng container thông qua cảng.

Đặc biệt, các hiệp định thương mại tự do (FTA) mà Việt Nam ký kết như: Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện khu vực (RCEP), Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA) và Hiệp định CPTPP tiếp tục phát huy hiệu quả trong việc thúc đẩy xuất khẩu và giảm thiểu rào cản thuế quan, mở rộng khả năng tiếp cận các thị trường quốc tế. Đồng thời, Cảng Đà Nẵng cũng đẩy mạnh đầu tư trong việc mở rộng cơ sở hạ tầng như: "khai mở" cầu cảng số 4, 5 tại bến cảng Tiên Sa, giúp nâng diện tích cảng lên gần 30ha, tạo thêm không gian lưu trữ hàng hóa và tăng khả năng tiếp nhận tàu thuyền. Cảng cũng đã đầu tư mạnh mẽ vào việc nâng cấp trang thiết bị, bao gồm 1 cầu QCC, 4 cầu ERTG, 2 cầu trục và một loạt các thiết bị hiện đại khác, nhằm tối ưu hóa năng lực khai thác và nâng cao hiệu suất xếp dỡ hàng hóa. Việc đầu tư này góp phần nâng cao năng lực lưu trữ hàng hóa, khả năng xử lý hàng hóa nhanh chóng và hiệu quả và thu hút các doanh nghiệp xuất nhập.

Giai đoạn 2024-2025, sản lượng container xuất khẩu năm 2025 tiếp tục tăng thêm 41.548 Teus (11,13%) so với năm 2024, tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng đã giảm nhẹ 0,71%. Sự gia tăng chậm này cho thấy hoạt động xuất khẩu của doanh nghiệp đang bước vào giai đoạn tăng trưởng ổn định thay vì tăng nhanh như trước đây. Nguyên nhân chủ yếu đến từ tình hình kinh tế thế giới chưa ổn định, kinh tế toàn cầu phục hồi nhưng chưa vững chắc. Nhiều nền kinh tế lớn như Mỹ và Châu Âu đối mặt với lạm phát cao và chính sách thắt chặt tiền tệ, làm giảm nhu cầu tiêu dùng đối với các mặt hàng như dệt may, đồ gỗ,...gây ảnh hưởng đến hoạt động xuất nhập khẩu.

Ngoài ra các yếu tố như thay đổi chính sách thương mại, chuỗi cung ứng toàn cầu bị gián đoạn khiến hoạt động xuất khẩu thiếu ổn định và xung đột địa chính trị, đặc biệt là cuộc xung đột leo thang tại Iran (Mỹ và Israel) đã tác động mạnh đến nhiên liệu và làm gián đoạn nghiêm trọng đến tuyến vận tải đường biển gây ảnh hưởng đến nguồn cung. Hậu quả chung là dù hoạt động xuất nhập khẩu không bị trì trệ hoàn toàn nhưng sự gián đoạn trong các tuyến vận tải cùng với sự chi phí leo thang của nhiên liệu đã kéo dài đáng kể thời gian vận chuyển cho mỗi tuyến hàng. Điều này dẫn đến sự trì hoãn trong chuỗi cung ứng, gây ảnh hưởng tiêu cực đến năng suất, hiệu quả và tốc độ tăng trưởng của hoạt động xuất nhập khẩu.

Tốc độ tăng trưởng bền vững của hoạt động xuất khẩu container tại Cảng Đà Nẵng, với quy mô ngày càng mở rộng và tốc độ tăng trưởng được duy trì ở mức ổn định – khẳng định vai trò chiến lược của luồng hàng xuất khẩu. Những kết quả này đạt được

nhờ sự nỗ lực nâng cao hiệu quả khai thác, ứng dụng công nghệ (E-port, nhận dạng container tự động,...) và chất lượng dịch vụ được thị trường ghi nhận ngay cả khi vận hành trong điều kiện quá tải kéo dài.

Tóm lại, sự kết hợp của những yếu tố nêu trên đã tạo nên bước đột phá trong việc gia tăng số lượng Container xuất khẩu qua Cảng Đà Nẵng, mở ra triển vọng trở thành một trung tâm logistics hàng đầu của khu vực trong tương lai.

2.2.1.2. Thị trường

Cảng Đà Nẵng là một trong những cảng biển quan trọng tại khu vực miền Trung Việt Nam, Cảng không chỉ là một đơn vị khai thác hạ tầng mà còn giữ vai trò là cửa ngõ giao thương quốc tế và là trung tâm logistics của khu vực. Với vị trí địa lý thuận lợi, nằm trên tuyến hàng hải quốc tế và là điểm cuối của hành lang kinh tế Đông – Tây (EWEC), cảng có điều kiện phát triển thị trường vận tải biển và dịch vụ logistics một cách mạnh mẽ.

Cảng Đà Nẵng đang duy trì vị thế dẫn đầu tại khu vực miền Trung với chỉ số tăng trưởng ấn tượng. Năm 2025, sản lượng hàng hóa qua Cảng đã tăng trên 10%, trong đó hàng container chiếm tỷ trọng chủ chốt. Là điểm cuối của tuyến EWEC, cảng tiếp nhận luồng hàng khổng lồ từ Myanmar, Thái Lan và Lào. Cảng đang ứng dụng hệ thống quản lý container (TACOS), E-port trong nhận diện container giúp cảng tối ưu hóa các quy trình, giảm thời gian chờ của tàu và khách hàng.

Dựa vào báo cáo cơ cấu doanh thu, cho thấy thị trường hàng hóa được phân chia rõ nét. Hàng container chiếm xấp xỉ 65% sản lượng xuất nhập khẩu đây là mảng cốt lõi tạo ra doanh thu ổn định (các mặt hàng chủ yếu như: dệt may, gỗ dăm, linh kiện điện tử,...). Trong đó hàng xuất khẩu chiếm tỷ trọng lớn hơn hàng nhập khẩu cho thấy Cảng giữ vai trò quan trọng trong hoạt động xuất khẩu của khu vực miền Trung. Hàng rời và hàng tổng hợp chiếm gần 30% với mặt hàng như xi măng, clinker, quặng, than và một số vật liệu xây dựng. Cuối cùng, du lịch và dịch vụ cũng được khai thác hiệu quả tuy chỉ chiếm 5% về sản lượng nhưng đạt được giá trị cao khi tận dụng tối đa lợi thế về vị trí và nguồn lực sẵn có, mở ra những tiềm năng tăng trưởng mới cho Cảng Đà Nẵng.

Nhìn chung, thị trường Cảng Đà Nẵng trong giai đoạn tăng trưởng tích cực với sản lượng container và hàng hóa liên tục tăng qua các năm. Cảng cũng đang dần mở rộng thị trường khách hàng, nâng cao cạnh tranh và tạo điều kiện thuận lợi trong xuất nhập khẩu của doanh nghiệp. Tuy nhiên, bên cạnh những cơ hội phát triển, cảng cũng đang

đối mặt với một số khó khăn và áp lực cạnh tranh. Hiện nay, nhiều cảng biển trong khu vực miền Trung đang được đầu tư mở rộng, đặc biệt là các cảng nước sâu có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn. Cụ thể, Cảng Liên Chiểu được định vị là một trong ba cảng biển nước sâu của Việt Nam, đang được xây dựng để trở thành cảng đặc biệt. Nơi đây được thiết kế để có khả năng tiếp nhận đa dạng các loại tàu, bao gồm tàu tổng hợp, tàu chở hàng rời trọng tải đến 100.000 tấn và tàu container có sức chở từ 6.000 đến 8.000 TEU, với năng lực đón 3,5-5 triệu tấn hàng hóa mỗi năm,...Để nâng cao vị thế thị trường trong thời gian sắp tới, Cảng cần tiếp tục đầu tư hiện đại hóa cơ sở hạ tầng, mở rộng hệ thống bãi container và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào trong quản lý khai thác Cảng.

2.2.1.3. Đối thủ cạnh tranh

Bảng 2. 13. Đối thủ cạnh tranh của Cảng Đà Nẵng

Tên đối thủ	Đặc điểm
Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng	- Cảng lớn nhất Việt Nam, thuộc Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam. - Nhiều bến cảng hiện đại như Tân Vũ, Chùa Vẽ và đặc biệt là sự kết nối với cảng nước sâu Lạch Huyện. - Hậu cần cực mạnh, kết nối trực tiếp với các khu công nghiệp khổng lồ (Samsung, LG) và thị trường Trung Quốc. - Xử lý 100 triệu tấn hàng/năm (gấp 7-10 lần DNP); lợi thế quy mô và kết nối với Bắc Bộ, cạnh tranh trực tiếp về giá và công nghệ tự động hóa.
Công ty Cổ phần Cảng Sài Gòn	- Là mắt xích quan trọng trong cụm cảng TP.HCM – Cái Mép. Nằm tại trung tâm kinh tế năng động nhất cả nước với hệ thống sông ngòi và đường bộ dày đặc. - Có mạng lưới kết nối với các cảng trung chuyển quốc tế. Hệ thống ICD (Cảng cạn) vệ tinh cực kỳ phát triển, hỗ trợ tối đa cho việc gom hàng. - Xử lý hơn 10 triệu TEU container/năm; vị trí gần TP.HCM giúp phục vụ miền Nam; cạnh tranh gay gắt với DNP về khách hàng quốc tế.

Công ty Cổ Phần Cảng Quy Nhơn	- Cửa ngõ chính ra biển của khu vực Tây Nguyên và các tỉnh Nam Lào, Đông Bắc Campuchia. Chuyên dụng cho hàng rời, hàng nông sản và dăm gỗ. - Có năng suất xếp dỡ hàng rời (nông sản, khoáng sản) cao nhất nhì khu vực. Chi phí dịch vụ thường rất cạnh tranh để hút hàng từ Tây Nguyên. - Đầu tư lớn từ Nhật Bản và Hàn Quốc, với công suất 20-30 triệu tấn/năm; cạnh tranh trực tiếp với DNP ở miền Trung, tập trung vào hàng rời và container
Cảng Liên Chiểu	- Mặc dù chưa hoàn thiện toàn bộ nhưng trong tương lai, Cảng Liên Chiểu sẽ trở thành khu bến cảng nước sâu quan trọng của Đà Nẵng. Khi đi vào hoạt động đầy đủ, cảng có khả năng tiếp nhận tàu lớn hơn so với Tiên Sa, từ đó làm thay đổi cơ cấu khai thác hàng hóa tại khu vực Đà Nẵng. Đây vừa là cơ hội vừa là áp lực đối với Cảng Đà Nẵng trong việc tái cơ cấu hoạt động khai thác cảng.

Sự cạnh tranh này buộc Cảng Đà Nẵng phải không ngừng đầu tư vào hạ tầng (như dự án nâng cấp cảng Tiên Sa giai đoạn 2) và đẩy mạnh chuyển đổi số thông qua hệ thống cảng điện tử (ePORT) để rút ngắn thời gian giải phóng tàu và giảm chi phí cho chủ hàng.

Tại khu vực miền Trung, Cảng Đà Nẵng là tổ hợp cảng biển lớn và hiện đại nhất, đóng vai trò cửa ngõ quan trọng kết nối ra đại dương, đồng thời là điểm đầu và điểm cuối của tuyến Hành lang Kinh tế Đông – Tây. Không chỉ phục vụ nhu cầu xuất nhập khẩu trong nước, Cảng Đà Nẵng còn là trung tâm trung chuyển và quá cảnh quan trọng cho hàng hóa từ Lào, Thái Lan, Myanmar, góp phần thúc đẩy thương mại khu vực và nâng cao vị thế trong chuỗi cung ứng quốc tế. Với vai trò đầu tàu trong lĩnh vực logistics, Cảng Đà Nẵng đóng góp đáng kể vào sự phát triển kinh tế – xã hội của thành phố Đà Nẵng và khu vực miền Trung.

2.2.1.4. Khách hàng

Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng sở hữu danh mục khách hàng đa dạng, chủ yếu là các hãng tàu, đại lý vận tải và công ty logistics. Trong đó, top 5 khách hàng có doanh số cao nhất, hay còn gọi là “Khách hàng Kim Cương” được thể hiện qua bảng 2.12 sau:

Bảng 2. 14. Khách hàng "Kim Cương" của CTCP Cảng Đà Nẵng-2025

Mã khách hàng	Tên khách hàng	Doanh số bán (VND)	Doanh thu (%)
EMCU000000000	EVERGREEN MARINE CORPORATION (TAIWAN) LTD	130.776.381.345	8,03
SITU000000000	SITC CONTAINER LINES CO., LTD	127.509.922.094	7,83
MSCU000000000	MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A	80.032.324.955	4,91
WHLU000000000	WAN HAI LINES LTD	78.834.498.821	4,84
FORWARD000006	DONGHONG LOGISTICS (SINGAPORE) PTE, LTD.	70.949.719.575	4,35

(Nguồn: Tài liệu Phòng Kinh doanh – CTCP Cảng Đà Nẵng)

Dựa vào bảng số liệu, Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng sở hữu một danh mục khách hàng đa dạng, bao gồm các công ty logistics hàng đầu và các hãng vận tải biển quốc tế có uy tín. Sự đa dạng này không chỉ thể hiện qua loại hình hoạt động kinh doanh mà còn ở quy mô và phạm vi hoạt động của từng khách hàng.

Đầu tiên, các hãng tàu lớn đến từ Đài Loan, EVERGREEN hiện đang là khách hàng có doanh số cao nhất, đạt 130 tỷ VND, chiếm 8,03% tổng doanh thu toàn cảng. Đây là một trong những hãng tàu container hàng đầu Thế giới, có trụ sở tại Đài Loan, vận hành các tàu hiện đại với hơn 200 tàu container, phủ khắp các tuyến Châu Á – Châu Âu – Châu Mỹ. Với doanh số 130 tỷ VND, EVERGREEN khẳng định vị thế đối tác chiến lược số một của cảng. Tiếp theo, một hãng tàu đến từ Đài Loan là Wan Hai, chuyên khai thác các tuyến nội Á. Với 78,8 tỷ VND, Wan Hai đóng góp vào 4,84% doanh thu cho Cảng, xếp thứ 4 trong top 5 khách hàng Kim Cương. Việc hai hãng tàu lớn của Đài Loan góp mặt trong danh sách top 5 khách hàng không chỉ khẳng định vị thế của Cảng Đà Nẵng trong chuỗi cung ứng hàng hải khu vực, mà còn đóng góp đáng kể vào sản lượng hàng hóa thông qua Cảng.

Tiếp theo là hãng tàu lớn đến từ khu vực Châu Á – Trung Quốc, SITC CONTAINER LINES hiện đang xếp thứ hai với doanh thu 127 tỷ VND (7,83%). SITC là hãng tàu chuyên khai thác thị trường nội Á (Châu Á – Châu Á), đặc biệt các tuyến kết nối Trung Quốc, Hồng Kông, Nhật Bản, Hàn Quốc và các nước Đông Nam Á. Sự hiện diện của SITC khẳng định vị trí đối tác song trụ chiến lược cùng EVERGREEN, và tạo điều kiện thuận lợi cho việc kết nối hàng hóa từ Việt Nam đến các thị trường lớn trong khu vực châu Á.

MSC – hãng tàu lớn nhất thế giới về năng lực vận tải container (TEU) nhưng chỉ đứng top 3 khách hàng. MSC tập trung vào các tuyến đường dài (liên lục địa) và tàu mẹ (mother vessels) có trọng tải rất lớn (trên 10.000 TEU). Tuy nhiên, Cảng Đà Nẵng chỉ có thể tiếp nhận tàu container tối đa 50.000 DWT (~4.000 TEU). Lượng container của MSC đến Đà Nẵng chủ yếu được trung chuyển từ các cảng lớn hơn như Singapore, Cái Mép bằng tàu nhánh (feeder), làm giảm sản lượng khai thác trực tiếp và doanh thu xếp dỡ. Tuy doanh thu tại cảng chỉ đóng góp 80 tỷ VND (4,91%) thấp đáng kể so với EVERGREEN và SITC, nhưng đây cũng là một đối tác quan trọng vì tiềm năng tăng trưởng.

Cuối cùng, DONGHONG LOGISTICS, một đối tác chiến lược đến từ trung tâm hàng hải Singapore, đứng ở vị trí thứ năm với doanh thu 70,9 tỷ VND chiếm 4,35% tổng doanh thu. Sự hợp tác này thể hiện mối liên kết chặt chẽ giữa Cảng và các doanh nghiệp logistics hàng đầu khu vực.

Nhìn chung, tệp khách hàng tại Cảng Đà Nẵng khá đa dạng, phản ánh phạm vi kết nối rộng khắp của Cảng với nhiều tuyến đường biển quan trọng trong khu vực và quốc tế. Bên cạnh 5 khách hàng Kim Cương trên – những đối tác mang đến doanh thu ấn tượng và sự ổn định cho Cảng Đà Nẵng, công ty còn sở hữu một lượng lớn khách hàng khác. Điều này không chỉ thể hiện khả năng thu hút đa dạng các đối tác trong ngành vận tải biển, mà còn cho thấy vị thế của Cảng Đà Nẵng như một trung tâm giao thương quan trọng, kết nối khu vực miền Trung Việt Nam với các thị trường trong nước và quốc tế.

2.3. Thực trạng Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.

2.3.1. Mô tả chi tiết về quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu thực tế tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.

Trong thời gian thực tập tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng, em đã có cơ hội tiếp

cận và tìm hiểu quy trình khai thác container hàng xuất khẩu diễn ra tại Công ty. Để minh họa cụ thể quy trình, em quyết định lựa chọn bộ chứng từ có mã Booking No: 238600074562 nhằm mô tả chi tiết về một quy trình khai thác container hàng xuất khẩu thực tế tại Cảng Đà Nẵng. Thông tin cụ thể của lô hàng được trình bày như sau:

- Booking No :238600074562
- Hãng tàu :EVERGREEN LINE
- Tên con tàu :EVER OPUS 0100 – 065N
- Cảng đi :DA NANG
- Cảng trung chuyển :YANTIAN, CHINA
- Cảng đến :LOS ANGELES, CA, UNITED STATES OF AMERICA

Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng và hãng tàu EVERGREEN đã tiến hành ký kết hợp đồng kinh tế nhằm xác định rõ quyền và nghĩa vụ của hai bên. Nội dung hợp đồng, được soạn thảo bởi Cảng Đà Nẵng, bao gồm các quy định chi tiết về:

- Việc cung ứng và sử dụng dịch vụ giữa hai bên
- Các thủ tục liên quan đến hóa đơn, chứng từ và phương thức thanh toán
- Các cam kết về hiệu lực hợp đồng và các điều khoản về sự kiện bất khả kháng
- Phụ lục hợp đồng kèm theo và biểu giá dịch vụ chi tiết.

Theo các điều khoản đã được thống nhất trong hợp đồng, hãng tàu có nghĩa vụ thanh toán cho Cảng Đà Nẵng một khoản phí dịch vụ quan trọng, đó là Phụ phí xếp dỡ - kho/ bãi hàng hóa tại Cảng (THC – Terminal Handling Charge). Mục đích của việc thu phí THC là nhằm trang trải cho toàn bộ các hoạt động liên quan đến quá trình bốc xếp, di chuyển và quản lý container tại khu vực cảng. Mức phí này được tính toán dựa trên tổng số lượng hàng hóa container của đơn vị gửi hàng. Nhằm đảm bảo tính minh bạch và dễ dàng tiếp cận thông tin khách hàng, Cảng Đà Nẵng đã công khai và niêm yết rõ biểu giá các dịch vụ trên các phương tiện truyền thông chính thức của Cảng.

2.3.2. Bảng giá dịch vụ THC tại Cảng Đà Nẵng

Bảng 2. 15. Biểu giá dịch vụ THC tại Cảng Đà Nẵng

ĐVT: USD/cont

Stt	Loại Container	Tác nghiệp bốc dỡ	
		Tàu (Sà lan) => Bãi cảng (ngược lại)	
		USD/cont	Đơn giá quy đổi tương đương sang VND/cont
1	Từ 20 feet trở xuống		
	- Có hàng	53	1.394.483
	- Không hàng	31	815.641
2	Loại 40 feet		
	- Có hàng	80	2.104.880
	- Không hàng	42	1.105.062
3	Loại trên 40 feet		
	- Có hàng	120	3.157.320
	- Không hàng	63	1.657.593

(Ghi chú: Đơn giá USD được quy đổi theo tỷ giá hối đoái tại thời điểm 07:26 ngày 07 tháng 05 năm 2026 là 26.311 VND/USD)

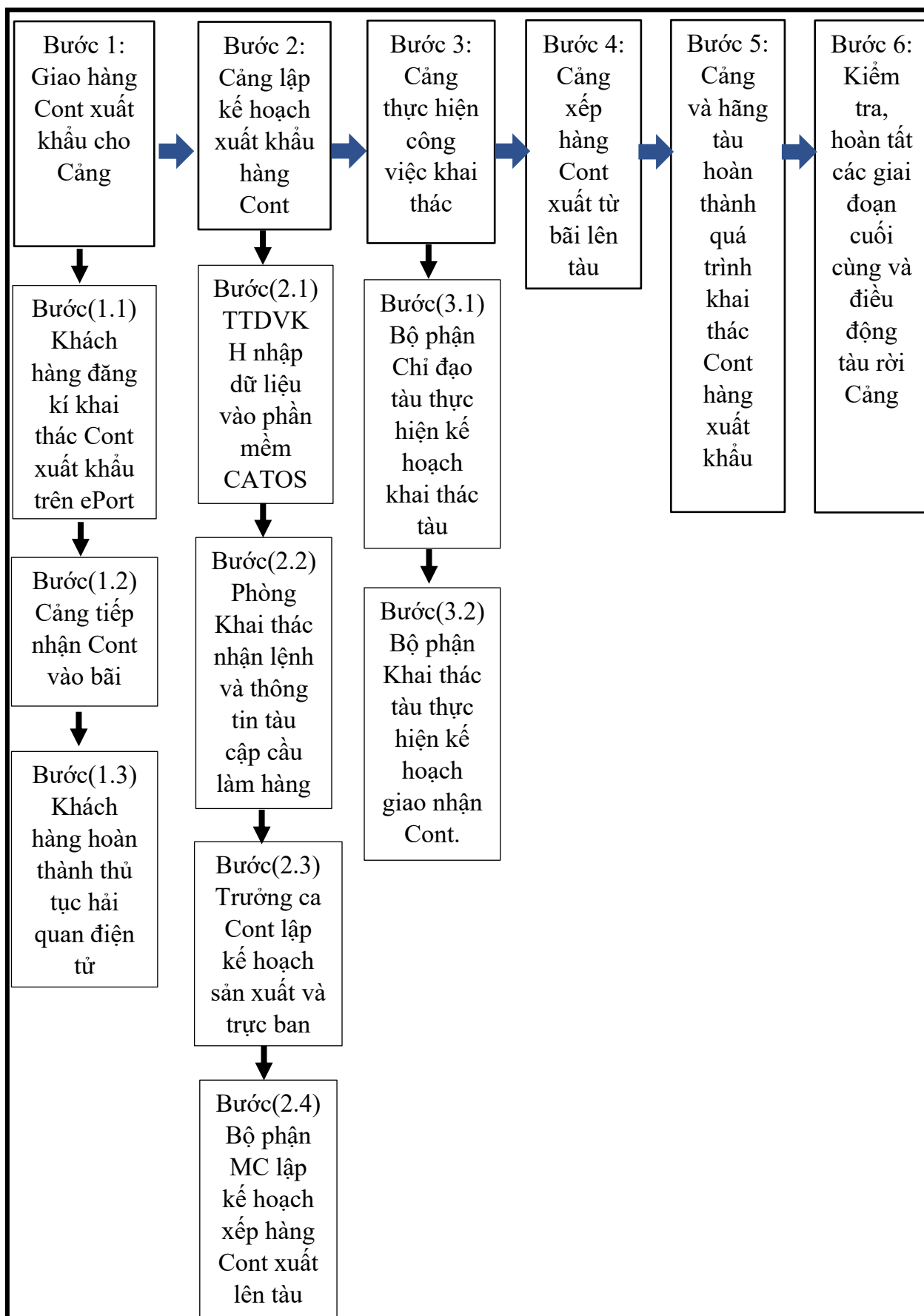
Theo Phụ lục 1, khi hãng tàu EVERGREEN ký kết hợp đồng với Cảng Đà Nẵng cho lô hàng có 574 container, bao gồm 43 container FCL loại 20'F; 327 container loại 40'F và 204 container loại 40'E. Chi phí THC sẽ được tính dựa trên biểu giá dịch vụ của Cảng như sau:

- 43 container FCL loại 20'F : $43 \times 1.394.483 = 59.962.769$ VND
- 327 container FCL loại 40'F : $327 \times 2.104.880 = 688.295.760$ VND
- 204 container FCL loại 40'E : $204 \times 3.157.320 = 644.093.280$ VND
- Tổng phí thu THC là :
 $(43 \times 1.394.483) + (327 \times 2.104.880) + (204 \times 3.157.320) = 1.392.351.809$ VND

Vậy hãng tàu EVERGREEN sẽ phải thanh toán 1.392.351.809 VND chi phí THC cho Cảng Đà Nẵng.

2.3.3. Sơ đồ quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng

Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng bao gồm 06 bước chính và các bước công việc được mô tả theo sơ đồ 2.2:



Sơ đồ 2. 2. Quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại CTCP Cảng Đà Nẵng

(Nguồn: Trung tâm điều hành Sản xuất Cảng Đà Nẵng)

2.3.4. Nội dung các bước trong sơ đồ:

2.3.4.1. Bước 1: Giao hàng Container xuất khẩu cho Cảng

Để bắt đầu quy trình giao container hàng xuất khẩu, các công ty logistics, công ty giao nhận hoặc chủ hàng trực tiếp (là các doanh nghiệp xuất nhập khẩu làm việc trực tiếp với hãng tàu, không sử dụng dịch vụ của các công ty giao nhận) bắt buộc phải thực hiện bước đăng ký dịch vụ khai thác container xuất khẩu với Cảng. Đây được xem là nền tảng cho toàn bộ quá trình sau đó. Việc đăng ký này chỉ được tiến hành khi doanh nghiệp đã có số Booking do hãng tàu cấp, đóng vai trò như một sự xác nhận rằng lô hàng đã được đặt chỗ thành công trên chuyến tàu vận chuyển. Thông qua hệ thống Cảng điện tử (e-Port), các công ty logistics, công ty giao nhận hoặc chủ hàng sẽ trực tiếp khai báo và đăng ký thông tin cần thiết liên quan đến container hàng xuất khẩu. Trong toàn bộ quy trình này, Trung tâm Dịch vụ Khách hàng là đơn vị chịu trách nhiệm hỗ trợ xuyên suốt cho các bên liên quan, đảm bảo việc đăng ký cũng như các bước xử lý tiếp theo diễn ra thuận lợi, đúng quy trình và phù hợp với yêu cầu nghiệp vụ thực tế.

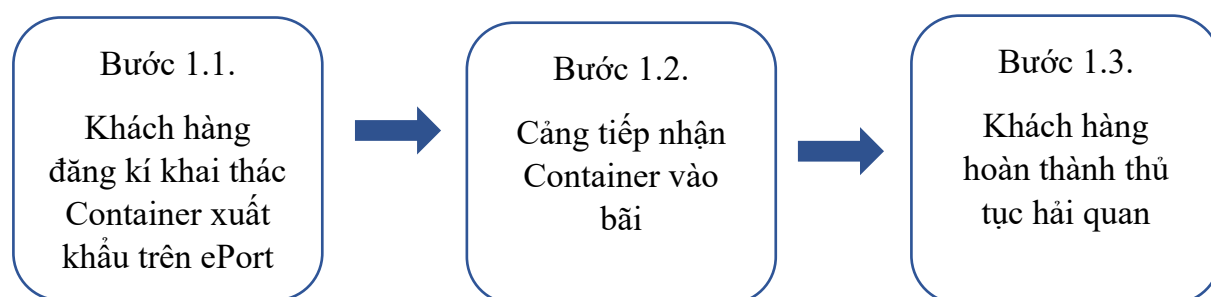
Cảng điện tử ePORT (DNP) là cổng thông tin do Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng xây dựng và phát triển. Hệ thống này đóng vai trò như cầu nối giao tiếp hiệu quả giữa Cảng Đà Nẵng và các đối tác trong chuỗi cung ứng logistics, bao gồm các công ty giao nhận vận tải, công ty logistics và các hãng tàu trong và ngoài nước. Với mục tiêu tối ưu hóa quy trình xuất nhập khẩu, đặc biệt là quy trình xuất khẩu, ePORT mang đến cho người dùng trải nghiệm dịch vụ trực tuyến nhanh chóng và tiện lợi. Hệ thống này cung cấp khả năng tra cứu tức thì các thông tin quan trọng như thông tin container, lịch trình tàu chuyển, danh sách container nhập/xuất và tình trạng giải phóng tàu. Đồng thời, ePORT còn góp phần nâng cao hiệu suất hoạt động của Cảng, mở rộng phạm vi dịch vụ trực tuyến và thúc đẩy quá trình chuyển đổi số toàn diện hoạt động Cảng. Hệ thống ePORT bao gồm các phân hệ chức năng sau:

- eDo - Lệnh giao và nhận hàng điện tử
- eCUSTOMs - Thông quan điện tử
- eINVOICE - Hóa đơn điện tử
- ePAYMENT - Thanh toán điện tử không dùng tiền mặt, không tiếp xúc

Bên cạnh đó, Cảng Đà Nẵng còn cung cấp một đường dẫn truy cập riêng biệt, <https://eport.danangport.com/admin/login>, đây là trang web quản lý nội bộ được thiết kế đặc biệt cho đội ngũ nhân viên Cảng. Mục đích của trang web này là tối ưu hóa hiệu

quả công tác quản lý và vận hành, đồng thời cho phép kiểm soát toàn diện các giao dịch của khách hàng và hỗ trợ xử lý sự cố một cách nhanh chóng. Nhờ đó, năng suất làm việc của Cảng được cải thiện, chất lượng dịch vụ được nâng cao, mang lại trải nghiệm tốt nhất cho khách hàng.

Để thực hiện bước Giao hàng Container xuất khẩu cho Cảng, quy trình được tiến hành gồm 3 bước nhỏ sau:



❖ **Bước 1.1. Khách hàng đăng kí khai thác container xuất khẩu trên e-Port**

Sau khi khách hàng hoàn tất thủ tục đặt chỗ với hãng tàu, khách hàng sẽ nhận được “Booking Confirmation” kèm theo số Booking – Booking No. từ hãng tàu. Số Booking được cung cấp từ hãng tàu có thể hiểu đơn giản là việc khách hàng đã đặt chỗ thành công để xuất hàng container xuất khẩu. Dưới đây là Booking Confirmation do hãng tàu EVERGREEN cung cấp để khách hàng khai báo thông tin vào hệ thống e-Port của Cảng Đà Nẵng một cách chính xác.



EVERGREEN LINE

A Joint Service Agreement

BOOKING CONFIRMATION



TO: T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD

P.I.C : LISA NGUYEN

P.I.C : JANY NGUYEN

***** BOOKING CONFIRMATION / REVISE : 000 DATE: 2026/03/04 12:17:25 PM *****
BOOKING NO : 238600074562 APPLICATION NO.: 26030404133145

=====

ACE INFORMATION *B/L NO. 238600074562
*B/L NUMBER IS SUBJECT TO COMBINE OR SPLIT REQUEST FROM SHIPPER.
*VSL/VOY: EVER MILD 1445-009E
POL: YANTIAN, CHINA (SUBJECT TO CHANGE)
*FOR ISF-10 FILING SERVICE REQUEST O/B IMPORTER, PLEASE PROVIDE
COMPLETE INFORMATION IN SHIPPING INSTRUCTION BY DOC CUT-OFF DATE.

=====

VESSEL/VOYAGE : EVER OPUS 0100-065N
CARRIER : EVERGREEN LINE SCAC:EGLV
ON BEHALF OF : EVERGREEN MARINE (ASIA) PTE. LTD.
PORT OF RECEIPT : DA NANG,
SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

PORT OF LOADING : DA NANG,
SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

CUT OFF DATE /TIME: 2026/03/09 18:00 PM
VGM CUT OFF via EDI/WEB/APP : 2026/03/09 17:00
SI CUT OFF DATE : 2026/03/06 11:59 AM

ETA DATE : 2026/03/10
ETD DATE : 2026/03/10

TRANSHIP PORT : YANTIAN, CHINA
ETA DATE : 2026/03/14
CONNECTION VSL/VOY : EVER MILD 1445-009E

PORT OF DISCHARGE : LOS ANGELES, CA, UNITED STATES OF AMERICA

FINAL DESTINATION : LOS ANGELES, CA, UNITED STATES OF AMERICA
ETA DATE : 2026/03/30 (SUBJECT TO CHANGE WITHOUT PRIOR NOTICE)

SHIPPER : T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD
P.I.C. : LISA NGUYEN TEL: 84-236-3744467
P.I.C. : JANY NGUYEN TEL: 84-0225-3686883

SERVICE TYPE/MODE : (FCL/FCL) / (PORT/PORT)

STUFFING PLACE : WAREHOUSE

COMMODITY : GIRLS DRESSES

QTY/TYPE GWT+TARE WT (KGS) LIMIT GWT (EACH) IMO CLASS/UN NO/LQ/SUB RISK/MP

1 /40' HI-CUBE 15,000.00 +3,750 28,750 (NON-HAZARDOUS)

EMPTY PICK UP AT: G-FORTUNE DA NANG DEPOT

TELNO : 941-832053

Estimated Carbon Emission : Total / STEU
FROM : YANTIAN, CHINA, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
TO : LOS ANGELES, CA, UNITED STATES OF AMERICA
Distance (km) : 11819.5 km
Carbon Emission (kg) : 744.9 kg

Evergreen is committed to reduce CO2 emissions.
For more information, please access our CO2 calculator at below:
http://www.evergreen-marine.com/emc/calculator/jsp/emc_carboncalculator.jsp?lang=en



Hình 2. 7. Booking Confirmation do hãng tàu EVERGREEN cấp

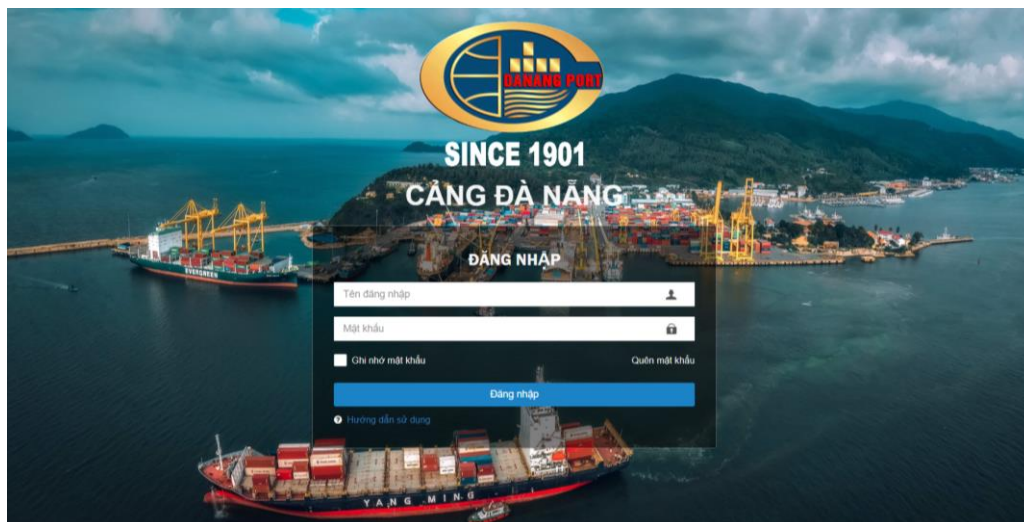
(Nguồn: Trung tâm Dịch vụ Khách hàng Cảng Đà Nẵng)

Dựa vào hình 2.7, đây là “Booking Confirmation” xác nhận việc đặt chỗ thành công trên tàu “EVER OPUS 0100 – 065N” của Công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD. Với số Booking trên e-Port là “238600074562” và số lượng 1 Container 40’ HC chứa GIRLS DRESSES (Váy bé gái). Chuyến tàu dự kiến sẽ khởi hành từ Cảng ĐÀ NẴNG vào ngày 10/03/2026, hàng đến Cảng trung chuyển tại YANTIAN với tàu nối mang tên EVER MILD 1445 – 009E sau khi tới YANTIAN, Trung Quốc vào ngày 14/03/2026 và cuối cùng dự kiến đến cuối cùng tại Cảng LOS ANGELES, Mỹ vào ngày

30/03/2026.

Sau khi có số Booking nhận được từ hãng tàu, Công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD sẽ đăng nhận vào e-Port để tiến hành vào làm thủ tục giao Container có hàng cho Cảng. Cụ thể, khách hàng sẽ truy cập vào đường Link:

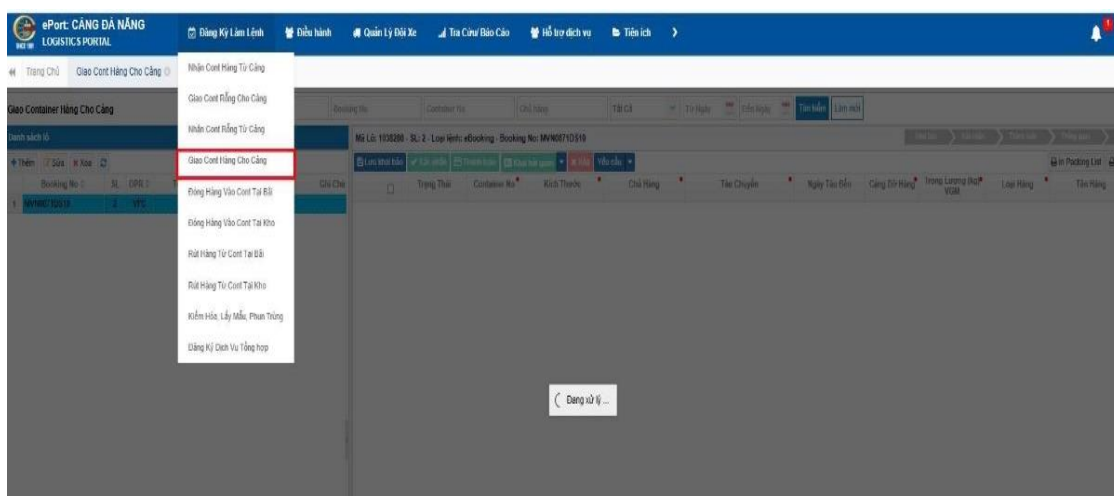
<https://eport.danangport.com/logistic/login> . Sau đó đăng nhập vào hệ thống e-Port theo tài khoản đã được Cảng Đà Nẵng cung cấp khi ký kết hợp đồng.



Hình 2. 8. Hình ảnh trang đăng nhập của e-Port

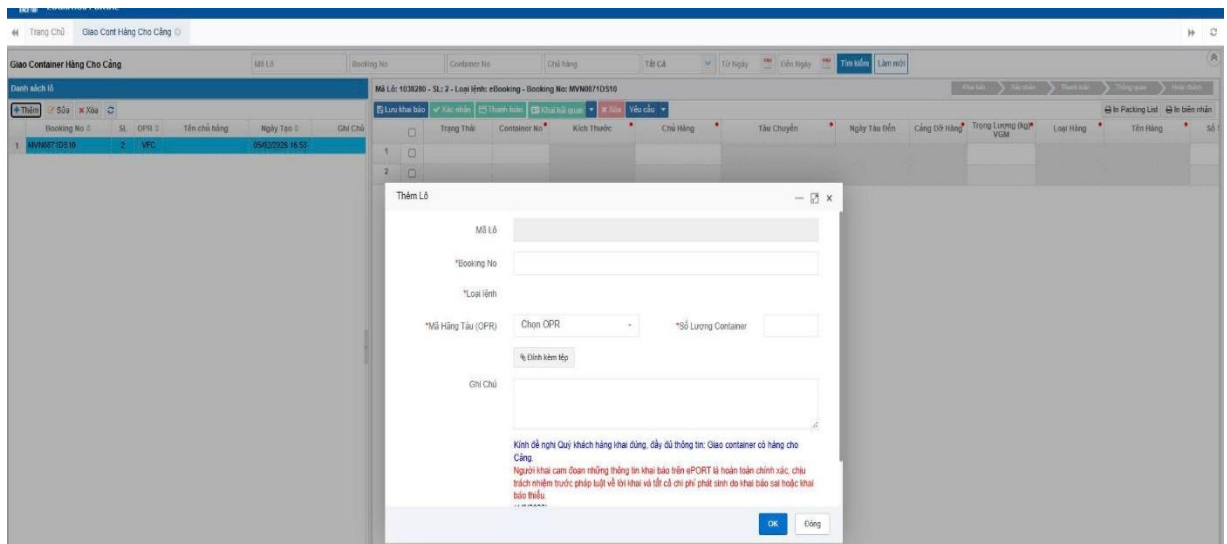
(Nguồn: Trung tâm Dịch vụ Khách hàng Cảng Đà Nẵng)

Sau khi công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD đăng nhập thành công trên phần mềm e-Port thì tại giao diện trang chủ, công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD chọn “Đăng ký làm lệnh” và tiếp tục chọn “Giao Container hàng cho Cảng” thì màn hình sẽ hiển thị như sau:



Hình 2. 9. Giao diện e-Port khi thực hiện thao tác “Đăng ký làm lệnh”

(Nguồn: Trung tâm Dịch vụ Khách hàng Cảng Đà Nẵng)



Hình 2. 10. Giao diện e-Port khi thực hiện thao tác “Giao Container Hàng cho Cảng”
(Nguồn: Trung tâm Dịch vụ Khách hàng Cảng Đà Nẵng)

Dựa vào giấy Booking mà hãng tàu cung cấp, công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD sẽ nhập các thông tin bắt buộc trên màn hình theo trình tự sau:

Bước 1: Nhấp vào biểu tượng **+** (Thêm) để tạo lô hàng mới

Bước 2: Nhập số Booking vào Booking No: 238600074562

Bước 3: Nhập mã hãng tàu: EMC (đây là mã hãng tàu EVERGREEN)

Bước 4: Nhập số lượng container: 1

Bước 5: Nhập ghi chú (nếu có)

Bước 6: Xác nhận lại thông tin đã nhập và nhấn “OK” để hoàn thành.

Sau khi hoàn tất khai báo thông tin container, công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD sẽ tiếp tục thực hiện khai báo số Container NO vào bảng. Trong trường hợp thông tin về Container đã tồn tại trong cơ sở dữ liệu, hệ thống sẽ tự động điền các trường (cột) còn lại trong bảng biểu. Ngược lại, nếu dữ liệu này chưa được lưu trữ, công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD sẽ phải thực hiện việc nhập đầy đủ các thông tin chi tiết vào bảng.

Trang Chủ Nhận Cont Hàng Từ Cảng Nhận Cont Rỗng Từ Cảng Giao Cont Hàng Cho Cảng											
Mã Lô: 1274 - SL: 2 - Booking No: test											
Lưu khai báo Xác nhận Thanh toán Khai hải quan Xóa In Packing List In biên nhận Xem hóa đơn											
	Trạng Thái	Container No	Kích Thước	Chủ Hàng	Tàu và Chuyến	Ngày tàu đến	Cảng Dỡ Hàng	Trọng Lượng (kg)	Loại Hàng	Tên Hàng	Nhiệt Độ (°C)
1		CHMA9991114	2200		test - -						
2		CHMA9991115	2200		test - -						

Hình 2. 11. Bảng khai báo chi tiết thông tin từng Container

(Nguồn: Trung tâm Dịch vụ Khách hàng Cảng Đà Nẵng)

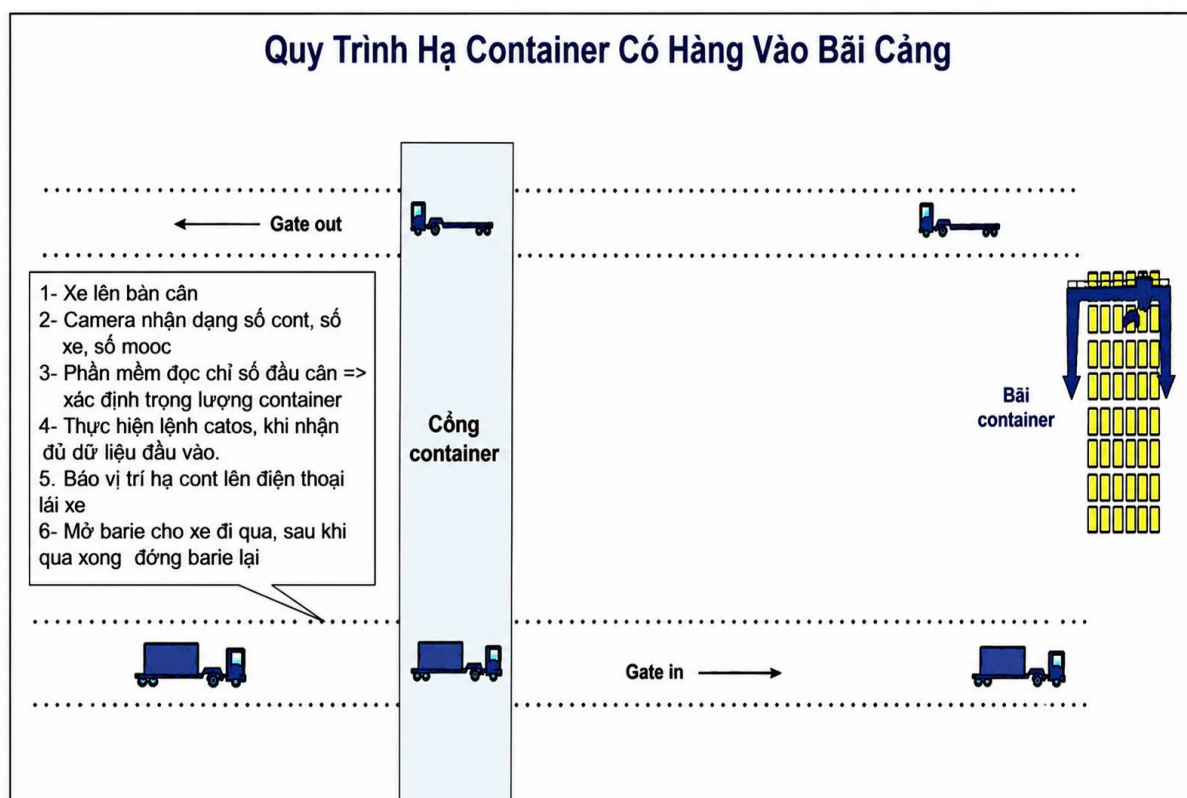
Sau khi hoàn tất khai báo thông tin container, công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD sẽ tiến hành kiểm tra và lưu trữ thông tin chi tiết lô hàng bằng cách nhấn nút

Lưu khai báo

(Lưu khai báo). Hệ thống sẽ thực hiện quá trình kiểm tra và so sánh thông tin này với dữ liệu từ hãng tàu. Nếu không phát hiện sai sót, công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD sẽ chuyển sang bước kế tiếp. Trong trường hợp thông tin khai báo không khớp, chẳng hạn như lỗi chính tả hoặc thiếu sót ký tự trong mã hàng, hệ thống sẽ thông báo lỗi. Lúc này, Trung tâm Dịch vụ Khách hàng sẽ hỗ trợ xác minh, thông báo nguyên nhân lỗi cho khách hàng qua email hoặc liên lạc trực tiếp qua điện thoại.

❖ Bước 1.2. Cảng tiếp nhận Container vào bãi

Sau khi hoàn thành thủ tục đăng ký lệnh “Giao Container có hàng cho Cảng”, công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD tiến hành việc chuyển giao container chứa hàng đến khu vực bãi chứa của Xí nghiệp Cảng Tiên Sa Đà Nẵng để lưu trữ và chuẩn bị cho quá trình khai thác hàng container xuất khẩu tiếp theo. Quy trình đưa container hàng xuất khẩu vào bãi được thực hiện theo sơ đồ sau:



Hình 2. 12. Quy trình hạ Container có hàng vào bãi Cảng

(Nguồn: Trung tâm Điều hành Sản xuất Cảng Đà Nẵng)

Theo hình 2.12, khi xe container di chuyển đến cổng vào Cảng (Gate In), hệ thống Autogate – cổng Container tự động - sẽ tiếp nhận xe. Tại đây được trang bị đầy đủ bàn

cân, camera giám sát và robot tự động hỗ trợ trong việc nhận dạng và xử lý thông tin. Khi xe đến cổng, robot sẽ phát tín hiệu cho hệ thống về sự hiện diện của xe, đồng thời tài xế sẽ dừng lại trước bàn cân để kiểm tra tình trạng container và niêm phong (seal) của container. Hệ thống camera sẽ nhận dạng biển số xe, số container và số mooc, trong khi phần mềm sẽ đọc dữ liệu từ bàn cân để xác định trọng lượng thực tế của container, phục vụ cho mục đích tính phí VGM (Verified Gross Mass). Khi toàn bộ thông tin đã được kiểm tra, đối chiếu và xác thực đầy đủ, hệ thống CATOS - hệ thống phần mềm khai thác cảng container - sẽ tự động gửi thông báo vị trí hạ container trong bãi đến tài xế thông qua phần mềm ePort Driver đã được cài đặt trên điện thoại. Khi các thủ tục được hoàn tất, barie sẽ tự động mở, cho phép xe di chuyển vào bãi. Lúc đó, tài xế theo định vị và chở container đến bãi hạ theo đúng vị trí. Sau khi hoàn tất việc hạ container xe rời khỏi khu vực qua cổng ra (Gate Out).

Sau khi hạ bãi container xuất khẩu thành công, công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD sẽ thực hiện thanh toán online cho Cảng trên phần mềm ePORT với giao diện như sau:

Mã Lô: 915 - SL: 6 - Booking No: NMNIU24387382

	☒	Trạng Thái	Container No	Kích Thước
1	☒		WHLU0231931	22G0: Cont 20 feet khô
2	☒		WHSU2014853	22G0: Cont 20 feet khô
3	☒		WHSU2172730	22G0: Cont 20 feet khô

Hình 2. 13.Ví dụ giao diện thanh toán thông qua e-Port

(Nguồn: Trung tâm Dịch vụ Khách hàng Cảng Đà Nẵng)

Các chi phí mà công ty cần thanh toán bao gồm phí hạ container vào bãi cảng, phí kiểm tra container, và phí cân VGM (Verified Gross Mass). Các loại phí này được xác định theo biểu giá nội địa tại Cảng Đà Nẵng đã được niêm yết.

- Phí hạ Container vào bãi: Căn cứ theo biểu giá nội địa của Cảng Đà Nẵng năm 2026 (*Phụ lục 2*), mức phí áp dụng cho mỗi container 40' có hàng là 1.182.060 VND, đã bao gồm chi phí kiểm tra container. Như vậy, công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD tiến hành hạ 1 container 40', tổng chi phí phải thanh toán cho Cảng là $1.182.060 \times 1$ bằng 1.182.060 VND, ([Danangport, Biểu giá nội địa, 2026](#)).

- Phí VGM (Verified Gross Mass): Hệ thống Autogate tiến hành tính phí VGM bằng cách lấy trọng lượng tổng của xe container chở hàng lúc vào cổng trừ đi trọng lượng xe không chở hàng (sau khi đã hạ container) tại cổng ra, sau đó nhân với mức giá 3.024 VND cho mỗi tấn hàng theo Biểu giá cước nội địa của Cảng Đà Nẵng năm 2026 (*Phụ lục 3*), ([Danangport, Biểu giá nội địa, 2026](#)).

❖ Bước 1.3. Khách hàng hoàn thành thủ tục hải quan

Sau khi container được hạ bãi thành công, công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD sẽ tiến hành khai báo hải quan điện tử để hệ thống quét thông quan qua khu vực giám sát. Nếu cơ quan hải quan kiểm tra và xác nhận tình trạng, chất lượng hàng hóa phù hợp, cùng với đầy đủ các chứng từ liên quan, lô hàng sẽ đáp ứng đủ điều kiện xuất khẩu và xếp lên tàu. Trong trường hợp này, hàng hóa và chứng từ của công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD hoàn toàn phù hợp và đã được hải quan phê duyệt và thông quan.

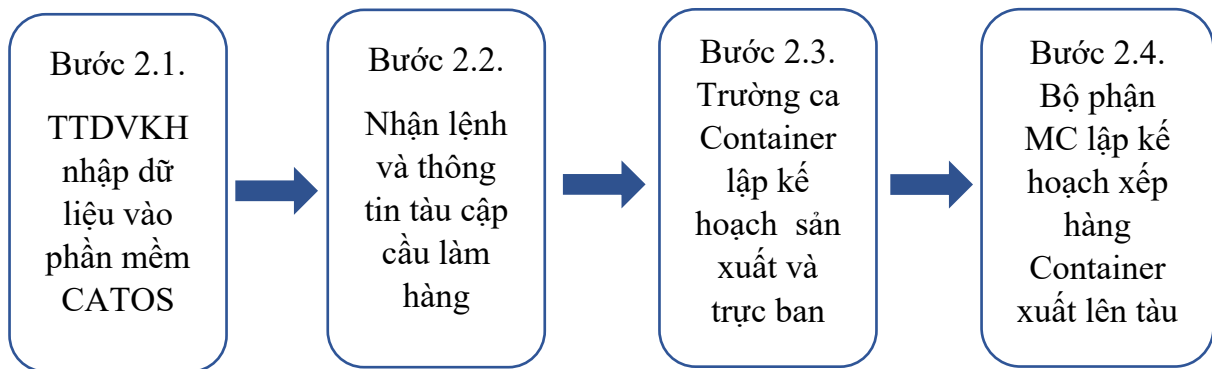
Khi quá trình thông quan hoàn tất, hải quan sẽ cập nhật trạng thái "Đã được thông quan" và thông tin này sẽ được đồng bộ lên hệ thống CATOS của Cảng Đà Nẵng. Nhờ đó, cả Trung tâm Dịch vụ Khách hàng và công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD đều có thể nắm rõ tình trạng hàng hóa. Sau đó, nhân viên tại Trung tâm Dịch vụ Khách hàng sẽ tiếp tục kiểm tra trên hệ thống để xác nhận các yếu tố sau:

- Hàng hóa đã được thông quan thành công
- Số tài khoản ngân hàng và số lượng tờ khai khớp với thông tin công ty cung cấp
- Toàn bộ thủ tục thông quan đã hoàn tất

Sau khi xác nhận tất cả thông tin đều trùng khớp và chính xác, nhân viên sẽ lấy bộ seal và thực hiện niêm phong kẹp chì các container đang tập kết tại bãi Cảng Tiên Sa, sẵn sàng cho khâu bốc dỡ và xuất khẩu.

2.3.4.2. Bước 2: Cảng lập kế hoạch xuất khẩu hàng Container

Sau khi công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD thực hiện các bước đăng kí dịch vụ “Giao Container có hàng để xuất khẩu” trên e-Port và được lưu vào bãi của Cảng Tiên Sa, quy trình khai thác Container xuất khẩu sẽ được tiếp tục chuyển sang “Lập kế hoạch xuất khẩu hàng Container” với các bước cụ thể sau như sau:



❖ Bước 2.1. TTDVKH nhập dữ liệu vào phần mềm CATOS

CATOS là hệ thống quản lý điều hành khai thác container của Cảng Đà Nẵng. Bao gồm hệ thống lập kế hoạch CATOS, hệ thống quản lý CATOS, hệ thống vận hành CATOS được tích hợp với nhau nhằm quản lý và điều hành toàn bộ quá trình khai thác hàng container xuất khẩu của Cảng.

Ở bước này, nhân viên tại Trung tâm Dịch vụ Khách hàng tiến hành nhập dữ liệu container hàng xuất vào hệ thống CATOS dựa theo danh sách container mà hãng tàu EVERGREEN đã cung cấp kèm với thông báo tàu đến cảng qua email, kết hợp với thông tin đăng ký mà công ty T.H.I. GROUP VIETNAM CO., LTD đã kê khai trên ePort. Việc nhập dữ liệu này nhằm đảm bảo các thông tin được đồng bộ và chính xác, hỗ trợ các bước xử lý và quản lý tiếp theo trong quy trình khai thác container hàng xuất khẩu.

Reply Reply All Forward
Mon 23/02/2026 2:57 PM
VSM/BIZ/AGENT/THANH HAI <hainlt@viconshipdng.com.vn>
LỊCH TÀU EVERGREEN TỪ NGÀY 23/02/2026 - 30/03/2026 (ĐĂNG KÝ BERTH WINDOW)
To: 'DYLAN PHAM'; 'Khai thác cảng DAD'; pldanang@gmail.com; om@danangport.com; mc@danangport.com; 'Trungtamdhsx'
Cc: agency.dn@viconship.com; 'CẢNG VỤ ĐÀ NẴNG'; 'EGV-VNDNG-BIZ'; 'EGV-VNDNG-CSD-EXP'; 'EGV-VNDNG-CSD-IMP'; 'EGV-VNDNG-LOG'; hainlt@viconshipdng.com.vn

Kính gửi: - Trung tâm điều hành sản xuất.

Hãng tàu **EVERGREEN** xin gửi đến Quý Cơ Quan lịch tàu từ ngày 23/02/2026 - 30/03/2026 :

SEQ	TUYẾN	TÊN TÀU	SỐ CHUYỂN NHẬP	SỐ CHUYỂN XUẤT	CẢNG TRƯỚC	CẢNG SAU	NGÀY ĐẾN	REMARK
1	NSC	EVER WARM	1728-007S	1728-007N	TWKS	VNHC	01/03/2026	
2	CVM	EVER WILL	0462-030S	0462-030S	VNHP	MYQA	01/03/2026	
3	CIT	EVER ONWARD	0463-047N	0463-047N	VNUI	HKHK	04/03/2026	
4	NSC	EVER WAFT	1729-012S	1729-012N	TWKS	VNHC	05/03/2026	
5	NCI	EVER OWN	0101-059N	0101-059N	VNHC	VNHP	06/03/2026	
6	NSC	EVER WORLD	1730-005S	1730-005N	TWKS	VNHC	08/03/2026	
7	CVM	EVER WISE	0463-025S	0463-025S	VNHP	MYQA	09/03/2026	
8	CIT	EVER OPTIMA	0465-044N	0465-044N	VNUI	HKHK	09/03/2026	
9	NCI	EVER OPUS	0100-065N	0100-065N	VNHC	VNHP	10/03/2026	
10	CIT	EVER OCEAN	0464-032N	0464-032N	VNUI	HKHK	14/03/2026	
11	CVM	EVER WILL	0464-031S	0464-031S	VNHP	MYQA	15/03/2026	
12	NSC	EVER WARM	1732-008S	1732-008N	TWKS	VNHC	20/03/2026	
13	NCI	EVER ORDER	0103-098N	0103-098N	VNHC	VNHP	22/03/2026	
14	NSC	EVER WAFT	1733-008S	1733-008N	TWKS	VNHC	22/03/2026	
15	CVM	EVER WISE	0465-026S	0465-026S	VNHP	MYQA	23/03/2026	

BERTH WINDOW INQUIRY FOR MV EVER OPUS 0100-065N NCI /ETA VNDAD 11TH MAR 2026

Gửi từ YSM/BIZ/AGENT/THANH HAI -hainlt@viconshipdng.com.vn
Người nhận om@danangport.com, mc@danangport.com, tiensaport@googlegroups.com
Đồng kính gửi trungthieu@danangport.com, agency.dn@viconship.com, 'LOG EVE' <vndng-log@evergreen-shipping.com.vn>, hainlt@viconshipdng.com.vn
Ngày 10/03/2026 09:57

[Summary](#) [Headers](#) [Văn bản thô](#)

Dear Sirs,

Please help to arrange berth window and also facilities to handle our vessel as below schedule.

ETA pilot station: 08:00 11/03/2026
ETB (TIEN SA B4): 09:00 11/03/2026
Comm. Cargo : 09:00 11/03/2026
Compl. Cargo: 21:00 11/03/2026
ETD to HAIPHONG: 21:00 11/03/2026
Discharge: 121 (117F +4E)
Loading: 457 box (257F + 200E)

Gantry cranes request: 03 (experience men not trainee)

Thanks & Best Regards,



Hình 2. 14.Email thông báo lịch trình hoạt động của tàu EVERGREEN

(Nguồn: Trung tâm Điều hành Sản xuất Cảng Đà Nẵng)

Thông báo này được công ty VICONSHIP, là nhân viên đại lý tàu biển (Boarding Agent) của hãng tàu EVERGREEN, đã gửi đến cho Trung tâm Dịch vụ Khách hàng. Nội dung email nhằm cung cấp thông tin về tàu container EVER OPUS 0100 – 065N sẽ đến Cảng Tiên Sa để thực hiện xếp hàng container xuất khẩu lên tàu. Cụ thể, tàu container EVER OPUS 0100 – 065N dự kiến đến trạm hoa tiêu Cảng Đà Nẵng vào lúc 08h00 ngày 11/03/2026 và sẽ cập cầu tại bến Tiên Sa B4 vào lúc 09h00 ngày 11/03/2026 để bắt đầu làm hàng. Cảng bắt đầu làm hàng đến 21h00 ngày 11/03/2026 sẽ hoàn thành làm hàng. Sau đó, vào lúc 21h00 ngày 11/03/2026, tàu dự kiến sẽ khởi hành rời Cảng đi đến Cảng Hải Phòng.

Trong email do VICONSHIP gửi, Container được dỡ từ tàu xuống Cảng tổng cộng 121 Container (117F+4E), gồm 117F (Container có hàng) và 4E (Container rỗng). Container được xếp từ Cảng lên tàu tổng 457 box (257F + 200E), trong đó 257F (Container có hàng) và 200E (Container rỗng). Lưu ý, hãng tàu yêu cầu 03 cầu giàn để khai thác tàu trong ngày 11/03/2026 và công nhân vận hành phải là người có kinh nghiệm, không phải thực tập sinh.

❖ Bước 2.2. Phòng Khai thác nhận lệnh và thông tin tàu cập cầu làm hàng

Sau khi Trung tâm Dịch vụ Khách hàng hoàn tất việc nhập dữ liệu vào hệ thống CATOS, thông tin này sẽ được chuyển đến phòng Khai thác để tiến hành rà soát và kiểm tra. Nếu các thông tin được xác thực là chính xác, nhân viên phòng Khai thác sẽ tiến hành gửi email thông báo thời gian dự kiến tàu cập bến đến các bộ phận liên quan để các bộ phận này bố trí việc làm hàng. Danh sách nhận thông báo bao gồm trưởng ca

container, trưởng ca trực ban, nhân viên chỉ đạo tàu, và công nhân. Song song đó, email thông báo cũng được gửi đến các cơ quan như Cảng vụ Hàng hải, Hải quan Thủ tục Tàu biển, và Biên phòng Cửa khẩu nhằm thông báo về việc tàu container sắp vào khu vực Cảng Đà Nẵng, Việt Nam.

Bên cạnh đó, phòng Khai thác cũng tiếp nhận các email từ hãng tàu, trong đó đính kèm các biểu mẫu quan trọng gồm Phiếu yêu cầu tàu lai và Giấy yêu cầu hoa tiêu. Những tài liệu này là căn cứ để phòng Khai thác lập kế hoạch bố trí cầu bến phù hợp và chuẩn bị nguồn lực kỹ thuật, nhân sự nhằm mục đích đảm bảo tàu cập Cảng đúng tiến độ và an toàn.

Sau khi phòng Khai thác nhận được “Phiếu yêu cầu tàu lai” từ hãng tàu EVERGREEN gửi đến Tàu lai Cảng Đà Nẵng, yêu cầu sự hỗ trợ cho tàu EVER OPUS trong quá trình cập cầu và rời cầu tại bến TIÊN SA B4. Theo kế hoạch, tàu EVER OPUS dự kiến tàu cập cầu vào lúc 09h00 ngày 11/03/1026. Dựa vào theo kế hoạch mà hãng tàu gửi đến, Công ty Tàu lai phải sắp xếp các tàu lai với công suất phù hợp sẽ được yêu cầu ứng trực và sẵn sàng hỗ trợ theo kế hoạch điều động của Trung tâm điều hành. Sau đó, để đảm bảo quá trình rời cầu diễn ra an toàn và đúng kế hoạch, tàu EVER OPUS yêu cầu bố trí các tàu lai có công suất phù hợp vào cùng ngày cập bến. Phiếu yêu cầu này đóng vai trò quan trọng trong việc điều phối giữa đại lý hãng tàu và Cảng Đà Nẵng, giúp đảm bảo công tác chuẩn bị và điều động tàu lai được thực hiện đúng kế hoạch.

Ngoài ra, phòng Khai thác cũng nhận được “Giấy yêu cầu hoa tiêu” từ hãng tàu EVERGREEN gửi tới đơn vị Công ty Hoa tiêu, nhằm yêu cầu bố trí hoa tiêu (người dẫn dắt) để hỗ trợ thuyền trưởng trong việc điều khiển tàu cập cầu và rời cầu. Giấy yêu cầu có chứa các thông tin quan trọng như: thông tin cụ thể về tàu để hoa tiêu có thể nắm rõ được đặc điểm kỹ thuật và lên kế hoạch dẫn tàu phù hợp; các mốc thời gian dự kiến của tàu (lên tàu, vào cầu và rời cầu); công suất tàu lai phục vụ và các thông tin lưu ý để hoa tiêu có thể sắp xếp kế hoạch đưa tàu một cách phù hợp.

Phòng Khai thác sẽ ghi nhận chính xác tất cả các thông tin mà hãng tàu cung cấp, tạo cơ sở dữ liệu cho công tác lập kế hoạch khai thác container tại Cảng trong tương lai. Sau khi hoàn tất kê khai và bố trí bến cho tàu, phòng Khai thác sẽ gửi thông báo chính thức đến các phòng ban nghiệp vụ liên quan. Cụ thể, thông tin về việc tàu đã được phân bổ vào bến TIEN SA B4 sẽ được gửi đến Trưởng ca Container, Bộ phận lập kế hoạch

(MC), Bộ phận Chỉ đạo tàu (Foreman), và Bộ phận Khai thác tàu (Tally man) để các phòng ban triển khai kế hoạch và thực hiện xếp dỡ.

Trong giai đoạn này, yếu tố thời gian và chính xác được đặt lên hàng đầu. Mọi thao tác nghiệp vụ cần phải được thực hiện một cách nhanh chóng, tối thiểu 02 giờ trước khi ca sản xuất bắt đầu. Vì vậy, tàu EVER OPUS dự kiến cập bến vào lúc 09h00 ngày 11/03/2026, nên phòng Khai thác phải hoàn tất công việc trước 07h00 cùng ngày.

❖ Bước 2.3. Trưởng ca Container lập kế hoạch sản xuất và trực ban

Trưởng ca container sẽ chủ động phối hợp với Phòng khai thác Cảng để nắm bắt thông tin chi tiết về tàu cập bến. Đồng thời, sẽ trực tiếp liên hệ với đại lý/hãng tàu để thu thập thêm các thông tin liên quan về đặc tính tàu đã có lệnh cập cảng làm hàng như: tên tàu, định nghĩa và sơ đồ tàu container, kế hoạch dỡ hàng (discharging plan), kế hoạch xếp hàng (loading plan), kế hoạch di chuyển container (shifting plan). Việc thu thập thông tin này nhằm phục vụ công tác lập kế hoạch và đảm bảo nguồn nhân lực, phương tiện làm hàng sẵn sàng, tất cả công việc phải hoàn tất trước 1 ca sản xuất.

Trong khoảng thời gian 02 giờ trước khi tàu đến (tức là trước 07h00 ngày 11/03/2026 vì trong trường hợp này tàu cập bến lúc 09h00), Trục ca Container phải tiến hành kiểm tra lại tính sẵn sàng của toàn bộ các yếu tố như: thiết bị, nhân lực, phương tiện đảm bảo giải phóng tàu và an toàn xếp dỡ.

- Thiết bị: Một số thiết bị quan trọng gồm có:
 - QC - Cầu bờ quay crane: dùng để nâng/ hạ container trên tàu
 - LB - Cầu chân đế Liebherr: dùng để xếp container từ xe lên tàu và ngược lại
 - RTG - Cầu bãi Rubber Tyres Gantry: dùng để xếp container trong bãi chứa
 - RS - Xe nâng hạ bãi Reach Stacker: dùng để nâng/hạ và vận chuyển các container từ bãi chứa ra khu vực tàu
 - Máy cầm tay handled: ghi nhận kết quả công việc vào hệ thống ePORT
 - Bộ đàm
- Nhân lực: tất cả con người quản lý, tác nghiệp gián tiếp và trực tiếp tham gia vào dây chuyền sản xuất tại hiện trường
- Phương tiện: xe đầu kéo, sơ mi rơ moóc, xe nâng và xe cầu,...

❖ Bước 2.4. Bộ phận MC lập kế hoạch xếp hàng Container xuất khẩu lên tàu

Sau khi nhận được xác nhận từ bộ phận Trục ca Container về sự sẵn sàng của các thiết bị, nguồn nhân lực và phương tiện, bộ phận MC tiến hành lập kế hoạch xếp

container hàng xuất khẩu từ bãi Cảng Đà Nẵng lên tàu EVER OPUS 0100 – 065N. Kế hoạch này được xây dựng dựa trên dữ liệu mà hãng tàu đã cung cấp.

Seq	Cont No	SZ/TP	F/E	BOOKING No	POD	DLY	TEMP	RF	IMO	UNNO	OOG	REMARK	VGM (Kg)	DPR	COMMODITY
1	EGSU5040954	40RH	F	238600075959	CNDLI	CNDLI	14.5 C	Y					25,73	EVE	FRESH BANANAS
2	EMCUS5424971	40RH	F	238600075959	CNDLI	CNDLI	14.5 C	Y					25,73	EVE	FRESH BANANAS
3	EMCUS5574565	40RH	F	238600075959	CNDLI	CNDLI	14.5 C	Y					25,73	EVE	FRESH BANANAS
4	EMCUS602760	40RH	F	238600075959	CNDLI	CNDLI	14.5 C	Y					25,69	EVE	FRESH BANANAS
5	TLU1189549	40RH	F	238600065589	CNDLI	CNDLI	-18.0C	Y					31,39	EVE	FROZEN FLYING FISH SURIMI GRADE SSA
6	BEAU5191592	40SH	F	238600061541	CNQND	CNQND							30,70	EVE	GOLDEN SUN DISSOLVING PULP
7	CAAU5323828	40SH	F	238600061541	CNQND	CNQND							30,70	EVE	GOLDEN SUN DISSOLVING PULP
8	CAAU5870487	40SH	F	238600061541	CNQND	CNQND							30,70	EVE	GOLDEN SUN DISSOLVING PULP
9	CAAU7486573	40SH	F	238600056202	CNQND	CNQND							29,97	EVE	SHENZHO SUN TESTLINER
10	DRYU9570178	40SH	F	238600061541	CNQND	CNQND							30,82	EVE	GOLDEN SUN DISSOLVING PULP
11	DRYU9904552	40SH	F	238600067654	CNQND	CNQND							30,03	EVE	TESTLINER
12	EGHU8233510	40SH	F	238600056229	CNQND	CNQND							29,81	EVE	SHENZHO SUN TESTLINER
13	EGHU8456983	40SH	F	238600061541	CNQND	CNQND							30,75	EVE	GOLDEN SUN DISSOLVING PULP
14	EGHU9118722	40SH	F	238600056229	CNQND	CNQND							29,52	EVE	SHENZHO SUN TESTLINER
15	EGHU9140500	40SH	F	238600050786	CNQND	CNQND							29,70	EVE	TEST LINER
16	EGHU9211497	40SH	F	238600050786	CNQND	CNQND							29,59	EVE	TEST LINER
17	EGHU9281745	40SH	F	238600061541	CNQND	CNQND							30,75	EVE	GOLDEN SUN DISSOLVING PULP
18	EGHU9286562	40SH	F	238600050786	CNQND	CNQND							29,66	EVE	TEST LINER
19	EGHU9366729	40SH	F	238600061541	CNQND	CNQND							30,82	EVE	GOLDEN SUN DISSOLVING PULP
20	EGHU9379599	40SH	F	238600061541	CNQND	CNQND							30,75	EVE	GOLDEN SUN DISSOLVING PULP
21	EGHU9473202	40SH	F	238600056229	CNQND	CNQND							30,25	EVE	SHENZHO SUN TESTLINER
22	EGHU9494231	40SH	F	238600050786	CNQND	CNQND							29,25	EVE	TEST LINER
23	EGHU9619200	40SH	F	238600056202	CNQND	CNQND							29,95	EVE	SHENZHO SUN TESTLINER
24	EGHU9678877	40SH	F	238600056202	CNQND	CNQND							29,47	EVE	SHENZHO SUN TESTLINER

Hình 2. 15. Dữ liệu Container được Loading lên tàu EVER OPUS 0100 – 065N

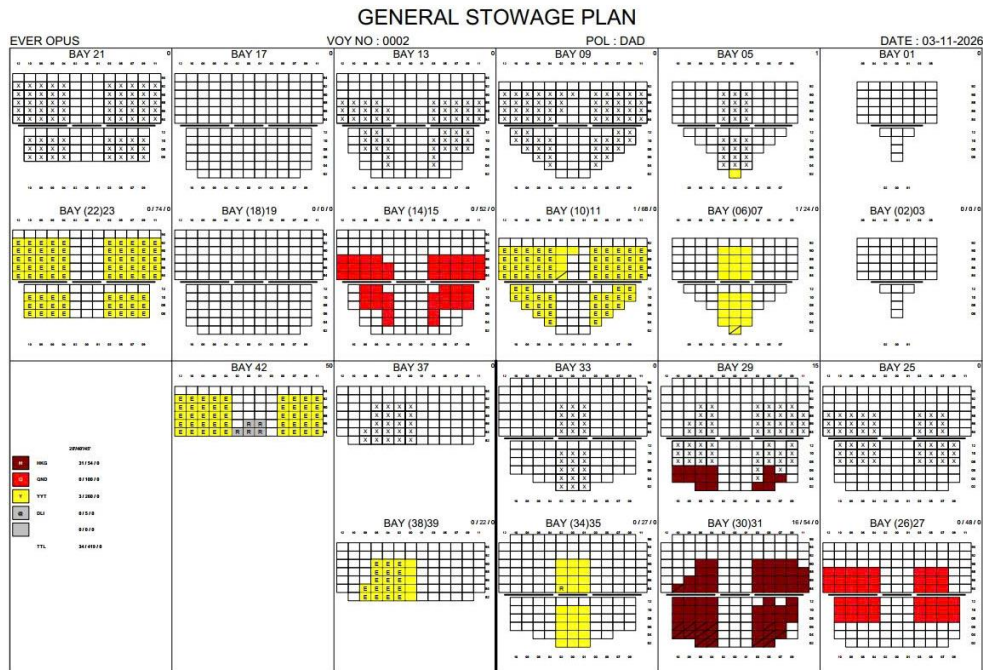
(Nguồn: Trung tâm Điều hành Sản xuất Cảng Đà Nẵng)

Theo hình 2.15, hãng tàu gửi một tệp dữ liệu liệt kê tất cả Container và các thông tin chi tiết, cụ thể như sau:

- Seq (Sequence): Số thứ tự của container trong danh sách.
- Container No (Container Number): Số hiệu Container.
- Sz/Tp (Size/Type): Kích thước và loại Container.
- F/E: Trạng thái hàng container - F (Full), E (Empty).
- BOOKING No (Booking Number): Số Booking.
- POD (Port of Discharge): Cảng đích.
- DLY (Final Destination): Đích đến cuối cùng.
- TEMP (Temperature): Nhiệt độ, áp dụng cho container lạnh.
- RF (Reefer): Container lạnh.
- IMO (International Maritime Organization): Số IMO cho hàng hóa nguy hiểm.
- UNNO (United Nations Number): Số UN cho hàng hóa nguy hiểm.
- OOG (Out of Gauge): Hàng hóa quá khổ.
- REMARK (Remarks): Ghi chú
- VGM (Verified Gross Mass): Trọng lượng tổng xác minh của Container, tính bằng kg

- OPR (Operator): Mã hãng tàu
- COMMODITY: Loại hàng hóa

Bên cạnh tệp dữ liệu này, hãng tàu cũng cung cấp sơ đồ Bay (Hình 2.16) quy định cách sắp xếp, lưu trữ Container sao cho phù hợp với việc dỡ xuống tại các cảng biển khác nhau trên lộ trình đi của tàu. Sau khi tiếp nhận, bộ phận MC sẽ phân phối kế hoạch xếp container này đến các đơn vị liên quan trong dây chuyền thực hiện.



Hình 2. 16.Sơ đồ tàu Container EVER OPUS 0100 – 065N

(Nguồn: Trung tâm Điều hành Sản xuất Cảng Đà Nẵng)

Theo sơ đồ bay, tàu EVER OPUS sẽ lần lượt cập các cảng: HKG – QND – YYT – DLI, tương ứng với các ký hiệu trên hình:

- H** Các Container dỡ xuống tại Cảng HKG (Hồng Kông)
- Q** Các Container dỡ xuống tại Cảng QND (Quy Nhơn)
- Y** Các Container dỡ xuống tại Cảng YYT (Yantian)
- D** Các Container dỡ xuống tại Cảng DLI (Dalian)

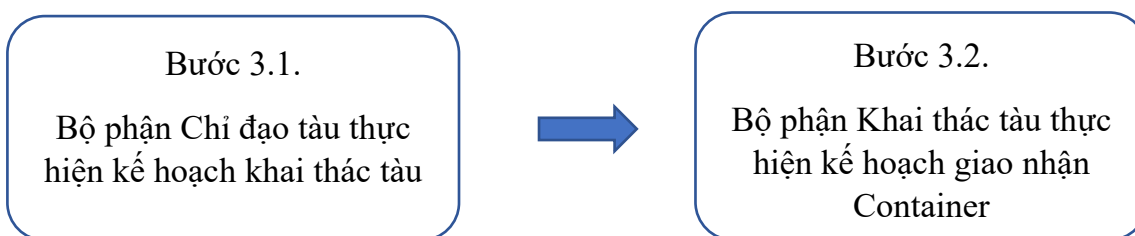
Nguyên tắc sắp xếp thứ tự container lên khoang tàu là ngược lại so với thứ tự các cảng xuất hàng của tàu trên lộ trình. Cụ thể, với tuyến hành trình: HKG – QND – YYT – DLI , tương ứng với ký hiệu màu đỏ sẫm, đỏ tươi, vàng, xám trên sơ đồ, thì các container sẽ được xếp theo thứ tự màu sắc ngược lại là: màu xám – DLI, màu vàng – YYT, màu đỏ tươi – QND, màu đỏ sẫm - HKG.

Các công tác lên kế hoạch đã nêu ở bước 2.4 phải được hoàn thành trước 02 giờ khi tàu bắt đầu xuất hàng. Việc tuân thủ nghiêm ngặt mốc thời gian này nhằm đảm bảo

năng suất khai thác của Cảng đạt theo tiêu chuẩn quy định, đồng thời tối ưu hóa tính hiệu quả và an toàn của toàn bộ quy trình.

2.3.4.3. Bước 3: Cảng thực hiện công việc khai thác xuất khẩu

Sau khi lập kế hoạch xong, Cảng bắt đầu thực hiện công việc khai thác gồm 2 bước nhỏ sau:



❖ Bước 3.1. Bộ phận Chỉ đạo tàu thực hiện kế hoạch khai thác tàu

Sau khi nhận được bảng kế hoạch và dữ liệu từ bộ phận MC, bộ phận Chỉ đạo tàu (Foreman) bắt đầu kế hoạch khai thác tàu với các công việc chính sau:

- (1) Xác nhận lại với đại phó tàu - người kế cận thuyền trưởng về kế hoạch xếp container lên tàu cuối cùng (Final Loading Plan). Tại thời điểm này, bất kỳ sự điều chỉnh nào phát sinh phải được sự chấp thuận của đại phó tàu.
- (2) Liên lạc với bộ phận MC thông qua bộ đàm cầm tay nếu tình huống thực tế xảy ra tại hiện trường sai lệch so với kế hoạch.
- (3) Đảm bảo tất cả nguồn lực (nhân sự, thiết bị, phương tiện) tại khu vực cầu cảng đã sẵn sàng và trong tình trạng hoạt động tốt.
- (4) Chú trọng triển khai và nhắc nhở nghiêm ngặt về công tác an toàn lao động trong quá trình làm hàng.

Cuối cùng, khi toàn bộ các bước chuẩn bị trên được hoàn tất và các điều kiện khai thác đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn kỹ thuật, Foreman gửi thông báo xuất hàng đến bộ phận Khai thác tàu (Tally man).

❖ Bước 3.2. Bộ phận khai thác tàu thực hiện kế hoạch giao nhận Container

Trên cơ sở kế hoạch khai thác tàu do bộ phận MC cung cấp, bộ phận Khai thác tàu (Tally man) tiến hành triển khai kế hoạch giao nhận container.

Căn cứ vào kế hoạch khai thác tàu và danh sách container do MC cung cấp, bộ phận khai thác tàu tiến hành kiểm tra thông tin, theo dõi trạng thái container trên hệ thống quản lý Khai thác Cảng (TOS) như: số container, số Booking, tên tàu, vị trí lưu bãi và vị trí xếp tàu,...Việc kiểm tra này nhằm đảm bảo Container đủ điều kiện để xếp lên tàu.

Container Detail

Container No. **EITU9075200** Bundle Container

Detail Container Information

History	Jobs	Hold	DG PreInfo	Hazardous	Nest
Payment	Reefer	Condition	Date Time	Over Dim	SSR

Container Information

Import/Export	Export	Vessel	EVER OPUS (EVOU)	Next Vessel	
Delivery		Year/Seq/UserVoy	2026 / 0218 / EVOU0218	Next Year/Seq/UserVoy	
Class	Export	Voyage In/Out	0100-065N / 0100-065N	Next Voyage In/Out	
Status	Delivered	Lane In/Out	/ EMCL	Storage Code	
Operator / S/A	EMC /	BL No.		SOC	☐
SzTp	45G0 / 45G0	POR		Booking No.	238600074562
Full/Empty / LCL FCL	F /	POL	VNDAD	Reference No.	
Weight	14700	POD	CNYTN	Next POD	
VGM	14700	FPOD		Pickup Order No.	
Cargo Type	General	FDEST		Next Cell Position	
Temperature (C/F)		Cell Position	380090 / 5	Transport Type Out	Vessel
IMDG		Transport Type In	Truck	Transport Out	
UNNo.		Transport In	43H17825 / 0400101556		
Packing Grp.		Domestic Check	☐		
Yard Position	C-48-4-3 /	Unplug Instr	☐		
Handle Instr		Inspection		Carrier Seal	
Yard Handle Instr		Customs Hold	Released	Customs Seal	
Loading Status	Verified	CUSRES		Export Seal	EMCXC9404
Container Cond.		Terminal Hold	☐	Remark	
Damage Cond.	Sound	Terminal Holds			

Hình 2. 17. Thông tin chi tiết Container xuất khẩu trên Hệ thống Khai thác Cảng (TOS)

(Nguồn: Trung tâm Điều Hành Sản xuất Cảng Đà Nẵng)

Đầu tiên, Tally man tiến hành kiểm tra sự sẵn sàng của các thiết bị hỗ trợ như bộ đàm, máy handheld và máy tính trên cabin cầu (VMC). Việc đảm bảo các thiết bị này hoạt động ổn định là yếu tố then chốt để duy trì tính liên tục trong quá trình tác nghiệp. Tiếp theo, bộ phận Tally man sẽ căn cứ kế hoạch của bộ phận MC để triển khai công việc, cung cấp sơ đồ xếp hàng xuất cho tổ công nhân sẽ phục vụ thao tác xuất hàng lên tàu như hình 2.16. Sơ đồ này đóng vai trò quan trọng trong việc hướng dẫn tổ bốc xếp thực hiện đúng vị trí, số lượng và trình tự xếp container theo yêu cầu của thuyền trưởng.

2.3.4.4. Bước 4: Cảng xếp hàng Container xuất từ bãi lên tàu

- Khi chỉ đạo tàu thông báo xuất hàng, căn cứ vào danh sách xuất trên phần mềm máy tính và sơ đồ Bay đã được duyệt bởi đại phó tàu, nhân viên khai thác tàu (Tally man) thao tác trên các thiết bị công nghệ như máy quét cầm tay để gắn số container cần bốc theo số định dạng của lái xe vào hệ thống CATOS.

- Công nhân cơ giới nhận thông tin trên thiết bị di động và vận chuyển xe vào vị trí bãi nhận container hàng xuất cần bốc.

- Công nhân lái cầu RTG/ RS nâng container xếp lên xe theo thông tin trên máy VMC, sau đó kiểm tra lại thông số của Container được bốc rồi xác nhận hoàn thành vào phần mềm CATOS.

- Công nhân cơ giới nhận thông báo vị trí trên thiết bị di động để vận chuyển container ra tàu để xuất. Công nhân ra tín hiệu cho lái cầu QC/LB/VC nâng container lên tàu và xếp theo sơ đồ bay.

- Công nhân ra tín hiệu trên tàu kiểm tra vị trí container đã xếp đúng hay chưa; bộ phận Khai thác tàu (Tally man) kiểm tra chính xác số hiệu container đã xếp, gắn định dạng số đầu kéo nếu có, thực hiện chấm Bay đúng sơ đồ xuất qui định và xác nhận dữ liệu vị trí container xuất ghi nhận lên hệ thống CATOS.

- Công nhân tiến hành chằng buộc các container đã xếp.

- Bộ phận Khai thác tàu (Tally man) tiếp tục khởi tạo việc gắn lại số container, số xe đầu kéo trên hệ thống CATOS, cơ giới quay xe vào bãi tiếp tục nhận container khác thực hiện chu trình mới cho đến khi xong hàng xuất tàu.

VVD : EVOU 0218(EVER OPUS)
VOY NO : 0100-065N/0100-065N User Vvoy : EVOU0218 QC : GC06 **Load39(38) BAY** DANANG CONTAINER TERMINAL(LONGBV)
POL : DAD Date : 11-03-2026 20:46

12	10	08(78)	06(195)	04(195)	02(195)	00(1071)	01	03	05	07	09	11	
													94
													92
													90
													88
													86
													84
													82

Hình 2. 18.Vị trí Container trên tàu EVER OPUS 0100 – 065N

(Nguồn: Trung tâm Điều hành Sản xuất Cảng Đà Nẵng)

Sau khi Container xuất được thực hiện xếp container lên tàu thông qua sơ đồ xếp tàu (Load BAY Plan). Sơ đồ này thể hiện cụ thể vị trí từng container trên tàu theo từng BAY, ROW VÀ TIER nhằm đảm bảo việc xếp dỡ được thực hiện an toàn, đúng kỹ thuật và tối ưu hóa được năng suất khai thác. Dựa vào Hình 2.18 Container mang số EITU9075200 được sắp xếp vị trí cụ thể trên tàu EVER OPUS 0100 – 065N. Đồng thời, hệ thống sẽ phân công cầu giàn thực hiện xếp container lên tàu thuận tiện và nhanh chóng giúp Cảng kiểm soát chính xác vị trí container, hạn chế các sai sót trong quá trình Loading và hỗ trợ tàu khai thác đúng tiến độ kế hoạch.

2.3.4.5. Bước 5: Cảng và hãng tàu hoàn thành quá trình xuất khẩu Container đối với hàng xuất khẩu

Bộ phận Khai thác tàu (Tallyman) cùng với Bộ phận MC kiểm tra lại số lượng container xuất đã xếp lên tàu bằng cách đối chiếu với dữ liệu của phần mềm CATOS, đảm bảo số lượng container xuất đủ và chính xác theo sơ đồ bay hãng tàu cung cấp.

Sau khi hoàn tất chu trình, bộ phận Tally man lập Tally Report để ký xác nhận với hãng tàu. Tally Report là chứng từ ghi nhận quá trình kiểm đếm các container để xác nhận tình trạng nguyên vẹn của container và seal. Mỗi container đều được kiểm tra qua các nội dung về số Container (Container No.), tình trạng Full hoặc Empty (F/E), kích thước & loại tàu (Sz/Tp), trọng lượng (Wgt), số seal (Seal), các ghi chú thêm (nếu có). Mục đích của Tally Report không chỉ đóng vai trò trong việc kiểm soát chính xác số lượng và tình trạng hàng hóa mà còn là cơ sở pháp lý quan trọng giúp Cảng giảm thiểu rủi ro khi phát sinh khiếu nại hoặc tranh chấp từ phía khách hàng liên quan đến mất mát, hư hỏng hàng hóa. Đồng thời, Tally Report cũng là công cụ bảo vệ quyền lợi cho Cảng Đà Nẵng, giúp xác định rõ trách nhiệm trong trường hợp sự cố phát sinh do lỗi của hãng tàu hoặc bên gửi hàng.

DA NANG PORT
Tien Sa Terminal

SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
Independence - Freedom - Happiness



TALLY REPORT (EXPORT)

Vessel : EVER OPUS

Place of Receipt/Delivery : TS04

From/To Date : 11/03/2026 10:30 - 11/03/2026 20:45

Shift : Ca 2 (06h00 - 12h00), Ca 3 (12h00 - 18h00),
Ca 4 (18h00 - 24h00)

Loading/Discharge Option : Bãi - Tàu

Equipment : GC04, GC05, GC06

Seq	Container No.	F/E	Sz/Tp	Wgt	Seal	OPR	Remark
1	BEAU5087309	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước,cont ban,san xuoc bong troc,vach phinh mop,tran lung mop,cont ri ret SC*GIAYTRON*BK ELHDADSHK016411* HA BLOCK, LO 03 CONT
2	BEAU5097903	E	45G0	3.9		EMC	HA DNL2 , HẠN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA Cont ko cần vệ sinh, ko cần giám định, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
3	BEAU5134648	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước cont ban san xuoc bong troc vach dan keo vach+tran mop muc mi roan cua 10cm cont ri ret SC*GIAYTRON*BK XYDAD2610N001* HA BLOCK, LO 03 CONT
4	BEAU5156101	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước san ban+vach ban san cu xuoc bong troc ,dat lop xe,vach mop ri ret,tran cu muc+ho mi tran,tran muc lung trit keo 20x10cm,,SC*GIAYVUONG*BK AVDQD976030013* HA BLOCK, LO 08 CONT
5	BEAU5168910	E	45G0	3.9		EMC	HA DNL2 , HẠN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA Cont ko cần vệ sinh, ko cần giám định, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
6	BEAU5191592	F	45G0	30.7	EMCXC5584	EMC	
7	BEAU6314135	E	45G0	3.9		EMC	CC*vs nước, cont ban, vach mop, san xuoc Ha va DANALOG 02, free 0 days
8	BEAU6314881	E	45G0	3.9		EMC	CC*vs nước, cont ban, san xuoc va, vach phinh mop, cont ri ret - Cont rỗng xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
9	BMOU6010986	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, mop vach, san xuoc , san vet banh xe , cont ri ret, nut vach , gay cam tinh cua - Cont rỗng xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
10	CAAU5323828	F	45G0	30.7	EMCXC5874	EMC	
11	CAAU5343613	E	45G0	3.9		EMC	DD*vs nước, cont ban, mop vach, san xuoc , san vet banh xe , cont ri ret, ho mi noc + mop de tham nước , ha DNL2, hạn: hết ngày 05/Mar/2026 - Cont rỗng xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
12	CAAU5349150	E	45G0	3.9		EMC	CC*vs nước, cont ban, mop vach, san xuoc dai , phinh noc , cont ri ret nhieu ha DNL2, hạn: hết ngày 05/Mar/2026 - Cont rỗng xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA - Cont ko cần vệ sinh, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
13	CAAU5495787	F	45G0	9.7	EMCXDB5994	EMC	

Seq	Container No.	F/E	Sz/Tp	Wgt	Seal	OPR	Remark
221	EITU9032785	F	45G0	27.7	H250470625/EM CXCY8424	EMC	
222	EITU9075200	F	45G0	14.7	EMCXY9404	EMC	
223	EITU9087052	F	45G0	30.7	EMCXDA8994	EMC	
224	EITU9097831	F	45G0	22.9	EMCXDA3464	EMC	
225	EITU9156955	E	45G0	3.9		EMC	CC*vs nước, cont ban, mop vach, san xuoc dai , noc ri ret
226	EITU9177114	E	45G0	3.9		EMC	CC*vs nước, cont ban, mop vach, san xuoc , san vet banh xe , cont ri ret SC*GIAYTRON*BK XYDAD2610N001* HA BLOCK, LO 05 CONT
227	EITU9186414	E	45G0	3.9		EMC	CC* vs nước , cont ban , vach mop , san xuoc dai , san co dau banh xe ha dnl2, hạn 03.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA, Cont ko cần vệ sinh, ko cần giám định, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được

446	TXGU7378876	F	45G0	29.2	EMCXC97974	EMC	
447	TXGU7461975	F	45G0	30.1	EMCXC9104	EMC	
448	TXGU7760723	E	45G0	3.9		EMC	HA DNL2 , HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA. Cont ko cần vệ sinh, ko cần giám định, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
449	TXGU8184915	F	45G0	29.6	0469534/EMCXC Y7864	EMC	
450	TXGU8321617	F	45G0	29.5	0472216	EMC	
451	TXGU8326537	F	45G0	23.1	EMCXDB6864	EMC	
452	TXGU8337233	E	45G0	3.9		EMC	HA DNL2 , HAN 08.03, xuất tàu OPUS 0100-065N, YANTIAN, CHINA. Cont ko cần vệ sinh, ko cần giám định, chỉ cần kiểm tra KHÔNG có rác sót bên trong container là được
453	WFHU5191927	F	45G0	30.9	EMCXDA9634	EMC	

	20	40	45
Empty	0	200	0
Full	34	219	0
Total	34	419	0
Total(TONs)	6707.49		

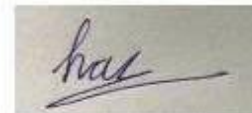
Remark :

Lashing/Unlashing : 0 cont

Open/Close Hatch no : 0 ham

Ship's Representative

Docks Office's Representative


ĐOÀN NGỌC HẢI

Hình 2. 19.Tally Report của tàu EVER OPUS 0100 – 065N

(Nguồn: Trung tâm Điều hành Sản xuất Cảng Đà Nẵng

. Ví dụ trong trường hợp khác như Container EITU 9156955 (số thứ tự 225) ta thấy có tình trạng là: Container loại C, cần vệ sinh nước, container bẩn, móp vách, sàn xước dài, nóc bị rỉ sét.

Theo tiêu chuẩn phân loại, container loại C thường có các đặc điểm như sau:

- Tình trạng kết cấu của container có thể là Hàng hóa đủ tiêu chuẩn, Chống gió, Chống nước hoặc Theo tiêu chuẩn có hoặc không có Tấm CSC hợp lệ.
- Nội thất sẽ có nhiều vết xước, vết đánh dấu và bị ăn mòn.
- Sàn nhà sẽ bị ố vàng hoặc có vết và cũng có thể bị tách lớp vừa phải
- Bên ngoài sẽ bị ăn mòn nghiêm trọng với nhiều vết lõm
- Container có thể đã được sửa chữa/ vá lỗi nhiều lần trước đó.

Cuối cùng, Trường ca sản xuất tiến hành lập Bảng kê thời gian xếp dỡ hàng - Statement of Fact (Hình 2.20), trong đó ghi đầy đủ thông tin về thời gian khai thác tàu container EVER OPUS 0100 – 065N, và gửi cho công ty EVERGREEN chi nhánh Đà Nẵng để làm căn cứ đối chiếu và kết toán.

Hình 2. 20. Bảng kê thời gian xếp dỡ hàng hóa của tàu EVER OPUS 0100 – 065N
(Nguồn: Trung tâm Điều hành Sản xuất Cảng Đà Nẵng)

Trước giờ hoa tiêu lên tàu 30 phút, Trưởng bộ phận Khai thác kiểm tra tính sẵn sàng và an toàn của cầu bến. Sau đó, Trưởng bộ phận Khai thác cho tàu rời cầu. Trong quá trình này, Trưởng bộ phận Khai thác phải giữ liên lạc với Hoa tiêu từ trước khi hoa

tiêu có mặt trên tàu cho đến khi tàu rời cầu thành công. Tàu EVER OPUS 0100 – 065N rời cầu vào lúc 21h35 ngày 11/03/2026.

2.4. Đánh giá quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.

2.4.1. Ưu điểm

- Việc ứng dụng công nghệ hiện đại vào quy trình đã góp phần nâng cao đáng kể hiệu quả khai thác Container tại Cảng. Các phần mềm e-Port và CATOS giúp số hóa quy trình làm thủ tục, rút ngắn thời gian xử lý chứng từ, hỗ trợ các phòng ban phối hợp nhanh chóng nhờ dữ liệu cập nhật theo thời gian thực, từ đó xây dựng kế hoạch phù hợp với tình hình thực tế. Bên cạnh đó, hệ thống Auto Gate được đưa vào sử dụng, giúp tự động xác thực thông tin về container, tính toán chi phí, ghi nhận vị trí container trong bãi một cách chính xác. Điều này, giúp giảm thời gian làm thủ tục, hạn chế ùn tắc tại cổng cảng và đảm bảo tiến độ xuất khẩu hàng hóa, qua đó nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng.

Một trong những điểm nổi bật là việc chuyển đổi sang sử dụng phần mềm CATOS để thực hiện thủ tục trực tuyến. Việc số hóa quy trình không chỉ tiết kiệm chi phí liên quan đến soạn thảo chứng từ và vận chuyển tài liệu giấy tờ, mà còn giảm thiểu chi phí phát sinh trong quá trình xử lý đơn hàng. Thông tin khách hàng được kiểm tra kỹ lưỡng trước khi lưu vào hệ thống, góp phần nâng cao hiệu quả khai thác và kiểm soát chi ổn định hơn.

Một minh chứng tiêu biểu cho việc tận dụng được thời gian trong quy trình khai thác Container đó là: Phần mềm giúp điều xe container ra vào cảng qua ứng dụng trên điện thoại thông minh. Khách hàng có thể làm thủ tục tại bất cứ đâu có kết nối internet, giúp giảm thời gian giao nhận hàng, đồng thời tiết kiệm chi phí in ấn, lưu trữ hồ sơ và chứng từ tất cả các thông tin đều được số hóa. Ngoài ra, hệ thống “camera ghi nhận số container trước khi vào cổng Cảng” đã góp phần nâng cao hiệu quả kiểm soát phương tiện ra vào cổng. Nếu trước đây mỗi lượt container mất khoảng 3-5 phút để hoàn tất kiểm tra, thì hiện nay chỉ còn khoảng 24 giây. Sự cải tiến này giúp giảm đáng kể tình trạng ùn tắc tại khu vực cổng Container, khách hàng hài lòng hơn về chất lượng dịch vụ, góp phần nâng cao chất lượng vận hành của Cảng Đà Nẵng.

Hiệu quả của việc ứng dụng công nghệ còn được thể hiện qua quá trình khai thác tàu EVER OPUS của hãng tàu EVERGREEN. Mặc dù tàu cập cầu muộn hơn kế hoạch

dự kiến khoảng 1 giờ 30 phút, Cảng vẫn hoàn thành xếp dỡ hàng hóa sớm hơn dự kiến khoảng 15 phút. Điều này cho thấy hệ thống điều độ hoạt động linh hoạt và sự phối hợp hiệu quả giữa thiết bị và nhân lực trong quá trình khai thác, góp phần duy trì tiến độ khai thác ổn định ngay cả khi phát sinh thay đổi thực tế.

- Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị hiện đại đã giúp Cảng Đà Nẵng nâng cao đáng kể năng lực khai thác và tối ưu chi phí vận hành. Thông qua việc đầu tư vào các thiết bị hiện đại như cầu giàn QCC, xe nâng, cầu khung bánh lốp (RTG),... Cảng có thể xử lý khối lượng lớn hàng hóa một cách nhanh chóng và hiệu quả. Nhờ đó, thời gian tàu neo đậu được rút ngắn, giảm chi phí lưu bãi, đồng thời nâng cao số lượng tàu được phục vụ trong cùng một khoảng thời gian. Quy trình vận chuyển hàng hóa cũng được tối ưu hóa, hạn chế tình trạng tắc nghẽn và lãng phí nguồn lực, góp phần nâng cao năng suất khai thác và tăng khả năng cạnh tranh trong lĩnh vực Logistics và khai thác cảng biển.

- Bên cạnh các yếu tố công nghệ và thiết bị, chất lượng nguồn nhân lực cũng đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo hiệu quả vận hành trong quy trình. Cảng luôn chú trọng nâng cao chất lượng nguồn nhân lực đầu vào – yếu tố then chốt quyết định hiệu quả vận hành. Cảng luôn ưu tiên tìm kiếm những nhân viên có nhiệt huyết, chuyên môn và nhạy bén với thị trường logistics đang thay đổi liên tục như hiện nay. Đồng thời, Công ty luôn đặt mục tiêu đào tạo và phát triển nhân lực giúp nâng cao năng lực giải quyết vấn đề sáng tạo và hiệu quả. Nhờ đó, chất lượng công việc được duy trì ổn định và ngày càng nâng cao, không chỉ đáp ứng tốt yêu cầu của khách hàng mà còn xây dựng môi trường làm việc chuyên nghiệp và phát triển cho nhân viên.

Về chất lượng dịch vụ, sự hài lòng của khách hàng luôn là một trong những yếu tố then chốt quyết định sự thành công của Cảng. Cảng cung cấp dịch vụ, vận chuyển hàng hóa đúng tiến độ, an toàn, kèm theo những dịch vụ gia tăng nhằm nâng cao trải nghiệm khách hàng. Những sự phản hồi tích cực từ khách hàng cũng là minh chứng cho tính chất lượng của quy trình. Ngoài ra, Cảng luôn duy trì mối quan hệ bền vững với các khách hàng lâu năm, cả trong và ngoài nước, những đối tác này thường xuyên sử dụng dịch vụ của công ty với khối lượng vận chuyển lên đến hàng chục chuyến mỗi tháng. Minh chứng cụ thể là các khách hàng kim cương của Cảng, đây là những khách hàng thân quen, đem về nhiều lợi nhuận cho công ty. Nhiều đối tác mới cũng có những phản hồi tích cực và vẫn duy trì sử dụng dịch vụ của công ty cho đến hiện tại, điều này phản ánh sự tin tưởng và chất lượng dịch vụ ổn định mà Cảng Đà Nẵng mang lại.

- Tính linh hoạt của quy trình thể hiện rõ qua khả năng thích ứng với những thay đổi liên tục từ thị trường, khách hàng cũng như điều kiện thực tế trong quá trình khai thác. Tính linh hoạt thời gian thực được thể hiện qua việc đội ngũ nhân sự và các bộ phận luôn có sự điều chỉnh nhanh chóng khi phát sinh sự cố hoặc thay đổi lịch trình. Như ở bước 3 trong quy trình của hãng tàu EVERGREEN, nếu xảy ra sự cố hoặc điều chỉnh kế hoạch thì các nhân viên bộ phận phải lập tức thông báo cho bộ phận Lập Kế hoạch (MC) để thực hiện điều chỉnh nhằm giảm thiểu tối đa đến ảnh hưởng chung. Ở bước 6 của quy trình, Trung tâm điều hành chuẩn bị cho tàu rời bến và khởi hành thì nhân viên thường xuyên trao đổi thông tin với bộ phận Lập kế hoạch (MC) và phối hợp chặt chẽ với hoa tiêu trong các giai đoạn then chốt, quy trình vận hành luôn được đảm bảo diễn ra liên tục. Sự linh động này giúp giảm thiểu tối đa ảnh hưởng đến tiến độ chung, đảm bảo quá trình khai thác container không bị gián đoạn và duy trì hiệu suất cao.

2.4.2. Nhược điểm

- Hệ thống công nghệ và tự động hóa chưa đồng bộ:

Một trong những nhược điểm lớn tại Cảng Đà Nẵng là hệ thống công nghệ và dữ liệu vẫn chưa đồng bộ hoàn toàn giữa các bộ phận trong quá trình khai thác. Mặc dù Cảng Đà Nẵng đã ứng dụng các phần mềm số hóa như e-Port và CATOS, nhưng vẫn còn một số hạn chế về lỗi phần mềm, hệ thống nghẽn, chậm cập nhật dữ liệu hoặc mất kết nối giữa các khâu khai thác. Công ty phải mất thêm thời gian để kiểm tra, rà soát, điều chỉnh và khôi phục lại hệ thống. Điều này khiến nhân viên phải xử lý thủ công hoặc kiểm tra lại thông tin nhiều lần, làm kéo dài thời gian giao nhận container và ảnh hưởng đến tiến độ khai thác chung.

Trong quy trình, khả năng liên kết và chia sẻ dữ liệu giữa các phòng ban đôi lúc chưa kịp thời, đặc biệt vào giờ cao điểm. Nguyên nhân chính là thông tin giữa các phòng ban không được cập nhật lên CATOS kịp thời và đồng bộ, dẫn đến xử lý chậm, gián đoạn luồng hàng và giảm hiệu suất chung. Điều này gây ảnh hưởng đến tiến độ công việc, làm giảm hiệu quả khai thác và kéo theo sự không hài lòng của khách hàng. Ngoài ra, vẫn còn một số các vấn đề về bảo mật thông tin khách hàng, các sự cố liên quan đến kết nối mạng có thể gây khó khăn và trở ngại cho nhân viên trong việc đưa ra các biện pháp thay thế kịp thời và cũng là thách thức lớn đối với quá trình chuyển đổi số tại Cảng.

Ngoài hạn chế về vận hành, việc đầu tư vào nền tảng số và công nghệ hiện đại mang lại nhiều lợi ích dài hạn, nhưng trong ngắn hạn và trung hạn Cảng phải đối mặt với khoản chi phí đáng kể. Các khoản đầu tư ban đầu cho việc nâng cấp phần mềm quản lý, hệ thống công nghệ thông tin, thiết bị máy móc tự động hóa và xây dựng cơ sở dữ liệu đồng bộ đòi hỏi nguồn ngân sách lớn. Bên cạnh đó, một khoản chi phí đáng kể được dành cho công tác đào tạo và nâng cao năng lực đội ngũ nhân sự, nhằm đảm bảo nhân viên có thể sử dụng thành thạo các nền tảng số mới và thích ứng với những thay đổi trong quy trình vận hành. Ngoài các khoản chi phí đã dự tính, còn tồn tại rủi ro phát sinh thêm chi phí trong suốt quá trình vận hành thử nghiệm và nâng cấp hệ thống, do sự thay đổi nhanh chóng của công nghệ, yêu cầu cập nhật phần mềm liên tục, hoặc phát sinh lỗi kỹ thuật cần khắc phục.

- Chất lượng nguồn nhân lực chưa đồng đều:

Nguồn nhân lực tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng hiện vẫn còn tồn tại chênh lệch về trình độ chuyên môn, kỹ năng công nghệ, ngoại ngữ và khả năng thích ứng với xu hướng cảng hiện đại. Đây là hạn chế ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả vận hành, khả năng phối hợp trong quy trình và tiến trình hiện đại hóa cảng biển.

Trong cơ cấu lao động của cảng, lực lượng lao động phổ thông và lao động trực tiếp vẫn chiếm tỷ trọng tương đối lớn, trong khi đội ngũ nhân sự có chuyên môn về khai thác container, công nghệ hoặc tự động hóa cảng biển còn hạn chế. Điều này khiến một số bộ phận gặp khó khăn khi tiếp cận và vận hành các hệ thống quản lý hiện đại như e-Port, CATOS hoặc các phần mềm điều phối container. Một số bộ phận nhân viên đã quen với việc làm thủ công nên gặp khó khăn trong việc thích nghi với môi trường làm việc số hóa. Trong quá trình xử lý dữ liệu container, cập nhật thông tin hàng hóa hay phối hợp điều độ khai thác, vẫn có thể xảy ra tình trạng thao tác chậm, nhập sai dữ liệu hoặc xử lý chưa đồng bộ giữa các bộ phận. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến tốc độ giao nhận container mà còn gây khó khăn cho công tác điều phối phương tiện, sắp xếp container trong bãi và lập kế hoạch khai thác thực tế.

Ngoài ra, kỹ năng ngoại ngữ và khả năng làm việc trong môi trường logistics quốc tế của một số nhân viên còn hạn chế. Trong khi hoạt động khai thác container thường xuyên phải phối hợp với hãng tàu nước ngoài, khách hàng quốc tế và các đơn vị logistics liên quan, một bộ phận nhân viên vẫn gặp khó khăn trong việc sử dụng tiếng Anh chuyên

ngành hoặc xử lý chứng từ quốc tế, từ đó ảnh hưởng đến hiệu quả trao đổi thông tin và phối hợp công việc.

Mặc dù công ty đã quan tâm công tác đào tạo và nâng cao kỹ năng cho người lao động tuy đã được doanh nghiệp quan tâm nhưng vẫn chưa đáp ứng hoàn toàn tốc độ phát triển của ngành logistics hiện đại. Nội dung đào tạo ở một số thời điểm còn mang tính ngắn hạn, chưa tập trung nhiều vào kỹ năng công nghệ, quản lý dữ liệu hay vận hành hệ thống tự động hóa. Vì vậy, khả năng thích ứng của nguồn nhân lực với xu hướng chuyển đổi số trong khai thác container vẫn còn chậm, ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của cảng trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển.

- Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị khai thác còn hạn chế:

Mặc dù Cảng Đà Nẵng đã đầu tư vào hệ thống trang thiết bị và công nghệ tự động hóa, tuy nhiên cơ sở hạ tầng vẫn còn một số hạn chế nhất định ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác lâu dài.

Thứ nhất, diện tích bãi container và không gian khai thác tại cảng còn tương đối hạn chế so với tốc độ tăng trưởng hàng hóa container trong những năm gần đây. Vào các thời điểm cao điểm hoặc khi nhiều tàu cập cảng cùng lúc, khu vực bãi dễ xảy ra tình trạng quá tải, gây khó khăn cho việc sắp xếp, lưu trữ và điều phối container. Điều này có thể làm tăng thời gian giao nhận hàng hóa, ảnh hưởng đến tiến độ khai thác và làm giảm hiệu quả sử dụng bãi. Ngoài ra, hệ thống giao thông kết nối cảng với các khu công nghiệp và trung tâm logistics vẫn xảy ra tình trạng ùn tắc, gây áp lực cho quá trình vận chuyển container ra vào cảng.

Thứ hai, một số trang thiết bị khai thác như QCC, RTG và xe nâng container tuy đã được đầu tư nhưng chưa được tự động hóa với hệ thống quản lý dữ liệu khai thác. Một số thiết bị đã hoạt động trong thời gian dài nên hiệu suất vận hành chưa ổn định và phát sinh chi phí bảo trì lớn làm giảm hiệu quả khai thác thực tế. Việc ứng dụng tự động hóa trong khai thác cảng và kết nối dữ liệu giữa các thiết bị khai thác vẫn chưa đồng bộ, khiến nhiều công đoạn còn phụ thuộc vào thao tác thủ công và sự phối hợp trực tiếp giữa các bộ phận.

Cuối cùng, khả năng tiếp nhận tàu lớn còn gặp một số hạn chế do điều kiện luồng lạch và cơ sở hạ tầng cầu bến. Khi lưu lượng hàng hóa tăng mạnh hoặc các tàu có tải trọng lớn, cảng có thể gặp áp lực về năng lực tiếp nhận và bố trí khai thác. Điều này ảnh hưởng đến khả năng mở rộng thị phần và thu hút thêm các tuyến vận tải container quốc

tế trong tương lai. Đồng thời, nhu cầu đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng và trang thiết bị hiện đại đòi hỏi nguồn vốn lớn, trong khi chi phí bảo trì và hiện đại hóa ngày càng cao.

CHƯƠNG 3. HOÀN THIỆN QUY TRÌNH KHAI THÁC CONTAINER HÀNG XUẤT KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG.

3.1. Định hướng và mục tiêu

3.1.1. Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh

Môi trường kinh doanh ngành cảng biển và ngành logistics hiện nay đang có nhiều thay đổi do xu hướng chuyển đổi số, tăng trưởng thương mại quốc tế và đầu tư hạ tầng logistics. Điều này vừa tạo ra cơ hội cũng vừa đặt ra nhiều thách thức cho hoạt động khai thác Container tại cảng. Vì vậy, việc dự báo môi trường kinh doanh có ý nghĩa quan trọng trong việc giúp doanh nghiệp chủ động xây dựng chiến lược phát triển và hoàn thiện quy trình trong thời gian tới.

- Xu hướng phát triển ngành Logistics:

Trong những năm gần đây, ngành logistics Việt Nam duy tốc độ tăng trưởng khá cao nhờ sự phát triển của hoạt động xuất nhập khẩu và thương mại quốc tế. Nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng container ngày càng tăng, đặc biệt đối với các mặt hàng xuất khẩu như dệt may, giấy, quặng boxic, thủy sản và hàng tiêu dùng. Đây là điều kiện thuận lợi giúp các doanh nghiệp cảng biển mở rộng quy mô hoạt động và nâng cao sản lượng khai thác container.

Đối với thành phố Đà Nẵng, với lợi thế vị trí địa lý nằm trên tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây cùng định hướng phát triển logistics xanh và thông minh đang tạo nhiều tiềm năng cho khai thác cảng biển. Cảng Đà Nẵng đang giữ vai trò là đầu mối giao thương quan trọng của khu vực miền Trung, kết nối hàng hóa từ Tây Nguyên, Nam Lào,.. ra biển Đông thông qua hệ thống cảng Tiên Sa và Liên Chiểu (sắp khai thác) trong tương lai. Ngoài ra, hệ thống giao thông kết nối như đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không ngày càng được đầu tư hoàn thiện, góp phần nâng cao khả năng lưu thông hàng hóa trong khu vực.

Trong thời gian tới, nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics sẽ tiếp tục tăng do sự phát triển của các khu công nghiệp, hoạt động sản xuất và xuất nhập khẩu. Điều này sẽ làm sản lượng container thông qua Cảng Đà Nẵng tăng lên, tạo cơ hội cho doanh nghiệp mở rộng hoạt động khai thác và nâng cao doanh thu. Cụ thể, năm 2026 – Cảng Đà Nẵng đặt ra kế hoạch dự kiến trong khai thác container đạt 905.140 TEUs tăng 58.144 TEUs so với 2025. Tuy nhiên, áp lực cạnh tranh ngày càng cao khi nhiều doanh nghiệp logistics

và cảng biển trong khu vực miền Trung tiếp tục đầu tư mở rộng hoạt động như Chân Mây, Chu Lai Trường Hải (các cảng đang trong giai đoạn đầu tư và đưa vào khai thác trong thời gian sắp tới như Vsico Huế (2025), cảng Mỹ Thủy – Quảng Trị). Điều này đòi hỏi Cảng phải tiếp tục nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu quy trình khai thác và cải thiện năng suất vận hành nhằm duy trì năng lực cạnh.

- Xu hướng tăng trưởng thương mại quốc tế:

Việt Nam hiện đang tham gia nhiều hiệp định thương mại tự do như EVFTA, CPTPP và RCEP, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động thương mại quốc tế phát triển mạnh trong thời gian tới. Nhu cầu vận chuyển hàng hóa container dự báo ngày càng tăng, đặc biệt đối với các mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam.

Đối với Cảng Đà Nẵng, sự tăng trưởng của hoạt động thương mại quốc tế sẽ giúp gia tăng sản lượng container xuất nhập khẩu thông qua cảng. Đồng thời, xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu cũng tạo cơ hội để Việt Nam thu hút thêm các doanh nghiệp đầu tư sản xuất, từ đó, làm nguồn hàng xuất khẩu qua khu vực miền Trung tăng trong tương lai. Qua đó, Cảng Đà Nẵng có thể mở rộng thị phần và nâng cao năng lực cạnh tranh trong ngành cảng biển.

Tuy nhiên, hoạt động thương mại quốc tế cũng chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố như biến động kinh tế thế giới, giá nhiên liệu, xung đột thương mại và chi phí vận tải biển. Những yếu tố này có thể làm gián đoạn chuỗi cung ứng, kéo dài thời gian vận chuyển và ảnh hưởng đến tính ổn định của nguồn hàng xuất khẩu. Vì vậy, doanh nghiệp cần chủ động theo dõi biến động thị trường, nâng cao khả năng phối hợp khai thác và xây dựng quy trình xử lý container linh hoạt nhằm hạn chế rủi ro trong hoạt động vận hành.

- Xu hướng chuyển đổi số trong hoạt động cảng biển:

Hiện nay, chuyển đổi số đang trở thành xu hướng tất yếu trong ngành logistics và cảng biển. Các doanh nghiệp cảng ngày càng chú trọng ứng dụng công nghệ thông tin, tự động hóa và dữ liệu điện tử vào hoạt động khai thác nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và giảm chi phí vận hành. Cảng Đà Nẵng tiếp tục đẩy mạnh ứng dụng công nghệ vào quy trình khai thác container xuất khẩu. Các hệ thống như E-port, phần mềm quản lý container, chứng từ điện tử và hệ thống giám sát hàng hóa sẽ ngày càng được hoàn thiện

và sử dụng rộng rãi hơn. Việc áp dụng công nghệ giúp doanh nghiệp rút ngắn thời gian làm thủ tục, hạn chế sai sót trong quá trình xử lý chứng từ và nâng cao khả năng quản lý dữ liệu.

Ngoài ra, chuyển đổi số còn giúp tăng khả năng kết nối giữa cảng với hãng tàu, doanh nghiệp logistics và cơ quan hải quan. Khách hàng có thể thực hiện các thủ tục giao nhận hàng hóa thông qua hệ thống trực tuyến mà không cần thực hiện nhiều thao tác thủ công như trước đây. Điều này góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và tạo sự thuận tiện cho khách hàng trong quá trình khai thác. Tuy nhiên, quá trình chuyển đổi số cũng đặt ra nhiều yêu cầu về chi phí đầu tư công nghệ, khả năng đồng bộ dữ liệu và chất lượng nguồn nhân lực. Nếu doanh nghiệp không kịp thích ứng với xu hướng công nghệ mới sẽ dễ gặp khó khăn trong cạnh tranh với các cảng hiện đại khác trong khu vực.

Trong thời gian tới, dự báo ngành logistics tại Đà Nẵng sẽ tiếp tục tăng trưởng tích cực nhờ sự mở rộng thương mại quốc tế, nhu cầu xuất nhập khẩu tăng cao và các dự án hạ tầng trọng điểm đang được triển khai. Việc đầu tư vào cảng Liên Chiểu, chuyển đổi số và hệ thống thiết bị tự động hóa sẽ giúp Cảng Đà Nẵng nâng cao năng lực cạnh tranh, mở rộng quy mô khai thác container và thu hút thêm nhiều hãng tàu quốc tế trong tương lai.

3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển chung của Công ty trong thời gian tới.

Trong bối cảnh ngành Logistics đang bước vào giai đoạn cạnh tranh ngày càng gay gắt, đặc biệt ở lĩnh vực khai thác Container xuất khẩu, Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng xác định định hướng phát triển của doanh nghiệp cần dựa trên điều kiện thực tế về cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực và năng lực khai thác hiện có. Đồng thời, doanh nghiệp cần chủ động thích ứng với xu hướng chuyển đổi số, yêu cầu hiện đại hóa hoạt động cảng biển và sự biến động của thị trường logistics quốc tế.

Thị trường Logistics hiện nay không chỉ chịu tác động từ sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp cùng ngành mà còn chịu ảnh hưởng mạnh từ biến động kinh tế toàn cầu, chi phí vận tải biển, nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa và các yêu cầu ngày càng khắt khe đến từ phía khách hàng về chất lượng dịch vụ. Là doanh nghiệp khai thác cảng biển có vai trò quan trọng tại khu vực miền Trung, Công ty nhận thức rõ lợi thế cạnh tranh không chỉ nằm ở cơ sở hạ tầng hay quy mô khai thác mà còn phụ thuộc vào khả năng

phối hợp hiệu quả giữa các bộ phận, tốc độ xử lý hàng hóa, chất lượng phục vụ khách hàng và khả năng thích ứng với xu hướng chuyển đổi số trong ngành Logistics.

Từ những yếu tố trên, định hướng phát triển chung của Công ty trong thời gian tới là tập trung phát triển theo hướng hiện đại, ổn định và bền vững, tập trung vào nâng cao hiệu quả khai thác, cải thiện chất lượng dịch vụ và tăng cường ứng dụng công nghệ vào trong hoạt động quản lý và vận hành cảng góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và khả năng cạnh tranh trên thị trường. Bên cạnh đó, Công ty tiếp tục đầu tư vào cơ sở hạ tầng, nâng cấp hệ thống kho bãi và các trang thiết bị khai thác container nhằm đáp ứng nhu cầu hàng hóa ngày càng tăng. Doanh nghiệp còn đẩy mạnh trong việc chuyển đổi số thông qua các hệ thống quản lý hiện đại như: e-Port, Auto Gate và các phần mềm khác trong quá trình khai thác giúp rút ngắn thời gian xử lý chứng từ, giảm thao tác thủ công mà còn nâng cao khả năng quản lý dữ liệu, tăng tính đồng bộ giữa các bộ phận và nâng cao hiệu quả vận hành trong quy trình khai thác container.

Ngoài việc tập trung vào khai thác, Công ty cũng chú trọng vào việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn và kỹ năng nghiệp vụ phù hợp với xu hướng hiện nay. Công ty định hướng nâng cao chất lượng đào tạo, tăng cường kỹ năng công nghệ, ngoại ngữ và khả năng phối hợp xử lý công việc nhằm đáp ứng yêu cầu chuyển đổi số và tự động hóa trong hoạt động khai thác cảng biển. Đồng thời, công ty vẫn tiếp tục hợp tác và mở rộng quan hệ với các hãng tàu, doanh nghiệp Logistics và khách hàng truyền thống là một trong những định hướng quan trọng nhằm đảm bảo sự ổn định và nâng cao chất lượng dịch vụ của hoạt động kinh doanh. Trong điều kiện thị trường thường xuyên biến động, việc khai thác nguồn hàng ổn định và các đối tác tin cậy giúp Cảng Đà Nẵng chủ động hơn trong việc tổ chức thực hiện các đơn hàng hiệu quả và giảm thiểu các rủi ro phát sinh ngoài dự kiến.

Nhìn chung, định hướng và mục tiêu phát triển của Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng trong thời gian tới là phát triển cảng theo hướng hiện đại, nâng cao năng lực khai thác container, đẩy mạnh chuyển đổi số, cải thiện chất lượng dịch vụ và nâng cao năng lực cạnh tranh. Đây sẽ là nền tảng quan trọng giúp doanh nghiệp phát triển ổn định, đáp ứng nhu cầu thị trường và góp phần thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics tại thành phố Đà Nẵng trong tương lai.

3.2. Một số giải pháp để hoàn thiện quy trình khai thác Container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng.

Quy trình khai thác Container xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng đã tương đối hiệu quả được thể hiện qua những kết quả tích cực về khả năng tối ưu hóa thời gian, hiệu quả chi phí, đảm bảo chất lượng và tính linh hoạt như đã nêu ở phần thực trạng ở Chương 2 của báo cáo. Tuy nhiên, quy trình vẫn còn tồn tại một số hạn chế nhất định, nhằm mục tiêu không ngừng nâng cao hiệu suất và tối ưu hóa quy trình khai thác, em xin đề xuất các giải pháp cải tiến sau đây.

3.2.1. Ứng dụng Công nghệ Blockchain vào quy trình hoạt động

Những năm gần đây, tình trạng quá tải tại Cảng Đà Nẵng vẫn đang diễn ra khá thường xuyên, đặc biệt là trong các giai đoạn mùa cao điểm khi lưu lượng hàng hóa tăng trưởng vượt tốc độ mở rộng hạ tầng. Trước thực trạng này, Cảng đã triển khai áp dụng một số công nghệ như e-Port và CATOS nhằm đẩy nhanh tiến độ xử lý của quy trình. Tuy nhiên, vẫn còn một số hạn chế nhất định, đặc biệt về tính đồng bộ dữ liệu, tính bảo mật và khả năng minh bạch thông tin giữa các bên liên quan. Cụ thể, trong những giai đoạn cao điểm, hệ thống dễ rơi vào tình trạng quá tải dữ liệu, dẫn đến trạng thái chồng chéo thông tin hoặc lỗi cập nhật. Điều này không chỉ làm gián đoạn quá trình nhận hàng mà còn ảnh hưởng đến mức độ hài lòng của khách hàng. Bên cạnh đó, những hạn chế về khả năng bảo mật và minh bạch thông tin cũng tiềm ẩn nguy cơ sai sót, thậm chí gian lận, gây tổn thất về thời gian, chi phí vận hành và ảnh hưởng đến uy tín của cảng. Để nâng cao năng lực cạnh tranh và từng bước bắt kịp xu hướng số hóa trong ngành logistics toàn cầu, Cảng Đà Nẵng cần đầu tư mạnh mẽ hơn vào việc cải tiến hệ thống quản lý chuỗi cung ứng.

Để khắc phục thực trạng trên, giải pháp ứng dụng công nghệ Blockchain vào quy trình khai thác container xuất khẩu là một hướng đi tiềm năng và phù hợp với xu thế chuyển đổi số. Blockchain được biết đến như chuỗi khối, là một cơ sở dữ liệu phân cấp được thiết kế để lưu trữ thông tin trong các khối dữ liệu liên kết với nhau bằng mã hóa. Đây là một công nghệ truyền tải dữ liệu an toàn và mở rộng theo thời gian, được thiết kế để ngăn chặn việc thay đổi dữ liệu. Với tính năng đặc biệt này, Blockchain không cần sự xác nhận từ bất kỳ trung gian nào và tồn tại dưới dạng nhiều nút độc lập, mỗi nút đều có khả năng xác thực thông tin. Công nghệ Blockchain có một số đặc điểm nổi bật như:

- Tính bất biến và không thay đổi: Khi dữ liệu đã được ghi nhận vào Blockchain thì rất khó thay đổi hoặc xóa mà sẽ được lưu trữ một cách vĩnh viễn và đảm bảo tính toàn vẹn.

- Tính bảo mật cao: Sử dụng mã hóa (Cryptography) để bảo vệ dữ liệu và mỗi khối liên kết với khối trước đó bằng hàm băm (hash), các thông tin và dữ liệu trong Blockchain sẽ được phân tán và bảo đảm được tính toàn vẹn.

- Tính minh bạch: Mọi giao dịch đều được ghi lại và có thể kiểm tra công khai, bất kỳ ai có quyền truy cập đều có thể kiểm tra toàn bộ lịch sử thông tin trên đó.

Với các đặc điểm nổi bật trên, khả năng quản lý thông tin minh bạch và là một công cụ hỗ trợ tối ưu hóa vận hành tiên tiến, Blockchain đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy sự chuyển đổi số và tái định hình thị trường Logistics và đặc biệt trong quy trình khai thác container xuất khẩu tại Cảng Đà Nẵng. Trước hết, nhờ tính bất biến và không thay đổi, mọi dữ liệu như thông tin container, lịch trình giao nhận, và chứng từ liên quan khi được ghi vào hệ thống sẽ không thể bị chỉnh sửa hay xóa bỏ, từ đó đảm bảo tính toàn vẹn và chính xác xuyên suốt toàn bộ quá trình vận hành. Điều này đặc biệt quan trọng trong việc xử lý tranh chấp, kiểm tra nguồn gốc hàng hóa hoặc xác minh trách nhiệm của các bên liên quan.

Tiếp theo, tính bảo mật của Blockchain giúp bảo vệ dữ liệu container khỏi bị chỉnh sửa, bảo vệ thông tin khỏi nguy cơ bị truy cập trái phép hay mất mát do lỗi hệ thống. Hiện nay, Cảng Đà Nẵng đang quản lý một lượng lớn khách hàng, việc áp dụng Blockchain vào quy trình khai thác có thể giúp nâng cao khả năng bảo vệ và hỗ trợ bảo mật dữ liệu của khách hàng, doanh nghiệp.

Cuối cùng, tính minh bạch cho phép các bên liên quan - bao gồm các khách hàng, hãng tàu, đơn vị vận tải, Cảng và cơ quan hải quan - có thể theo dõi lịch sử giao dịch, trạng thái container và quá trình xử lý hồ sơ trong thời gian thực. Nhờ những đặc điểm này, Blockchain không chỉ tăng cường niềm tin giữa các bên tham gia mà còn góp phần giảm sai sót, tiết kiệm thời gian, và tối ưu hóa toàn bộ chuỗi cung ứng trong hoạt động xuất khẩu tại cảng.

Một ví dụ điển hình cho việc ứng dụng công nghệ Blockchain vào hoạt động cảng biển tại Việt nam là nền tảng cung ứng TradeLens tại Cảng Cái Mép – Thị Vải. TradeLens là một hệ thống quản lý chuỗi cung ứng toàn cầu dựa trên công nghệ Blockchain, bởi IBM và Tập đoàn A.P. Moller-Maersk phát triển. Việc tham gia

TradeLens cho phép cảng Cái Mép và những bên liên quan cập nhật ngay lập tức dữ liệu hàng hóa, hỗ trợ trực tiếp cho hiệu quả lập kế hoạch chuỗi cung ứng của khách hàng. Đây là minh chứng quan trọng cho thấy Cảng Đà Nẵng có thể xem xét học hỏi kinh nghiệm từ cảng Cái Mép để xây dựng một hệ thống quản lý dựa trên công nghệ Blockchain. Điều này không chỉ góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, mà còn giúp Cảng Đà Nẵng tăng năng lực cạnh tranh trong khu vực và hướng đến tiêu chuẩn "cảng thông minh và cảng xanh" trong tương lai.

Một số giải pháp đề xuất ứng dụng Blockchain vào quy trình khai thác cảng Đà Nẵng:

- Ứng dụng công nghệ TradeLens vào Cảng Đà Nẵng:

TradeLens giúp khắc phục được vấn đề thiếu đồng bộ dữ liệu các bộ phận tại Cảng Đà Nẵng. Hiện nay, dữ liệu giữa các khâu bộ phận liên quan liên thông, đôi khi phải nhập thủ công hoặc bị gián đoạn khi hệ thống bị quá tải. Khi áp dụng TradeLens, mọi thông tin về Container và các bước hoạt động của quy trình từ lúc bắt đầu cho đến khi hàng rời cảng sẽ được ghi nhận trên một ứng dụng chung dạng Blockchain. Bên cạnh đó các bộ phận phòng ban như TTDVKH, Trung tâm Điều hành, các bộ phận điều độ và các hãng tàu, chủ hàng cũng không cần phải thực hiện các công việc thủ công, mà có thể truy cập vào một nguồn dữ liệu duy nhất và được cập nhật theo thời gian thực. Điều này không chỉ loại bỏ được tình trạng các thông tin không trùng khớp mà còn giảm thiểu được các sai sót do nhập dữ liệu thủ công.

- Kết hợp Blockchain với E-Port và Auto Gate

Việc kết hợp Blockchain vào cảng Đà Nẵng sẽ đạt được hiệu quả tối ưu khi tích hợp đồng bộ hai hệ thống hiện có là e-Port và Auto Gate. Giải pháp này không chỉ giúp tốc độ xử lý container nhanh mà còn nâng cao tính minh bạch, bảo mật tuyệt đối dữ liệu và giảm thiểu các thủ tục thủ công.

Thứ nhất, kết hợp Blockchain với e-Port giúp số hóa và xác thực chứng từ một cách phi tập trung. Hiện nay, khách hàng đã được đăng ký dịch vụ và khai báo hàng hóa trên e-Port, tuy nhiên các giao dịch này vẫn được lưu trữ tập trung trên máy chủ của Cảng, tiềm ẩn những rủi ro, bị chỉnh sửa hay mất mát khi hệ thống gặp sự cố. Khi đưa Blockchain vào, mỗi lần khách hàng thực hiện các thao tác trên e-Port đồng thời cũng sẽ ghi nhận lên Blockchain. Cụ thể, mã băm (hash) của chứng từ được lưu trên Blockchain, trong khi nội dung chi tiết vẫn nằm trên hệ thống E-Port để tra cứu nhanh.

Khi xảy ra tranh chấp về thời gian khai báo, chứng từ hay nghĩa vụ thanh toán, các bên liên quan (Cảng, khách hàng, hãng tàu) có thể đối chiếu với dữ liệu trên Blockchain – nơi được xác thực bởi toàn bộ mạng lưới và không ai có thể chỉnh sửa. Điều này có giá trị trong các mùa cao điểm, khi khối lượng hồ sơ tăng và dễ xảy ra sai sót hoặc thất lạc thông tin.

Thứ hai, Blockchain kết hợp với Auto Gate để tự động hóa xác thực container. Auto Gate tại Cảng Đà Nẵng sử dụng camera nhận dạng biển số xe và mã container bằng thuật toán AI, kết hợp với cân điện tử và barie tự động, giúp rút ngắn thời gian qua cổng xuống chỉ còn 24 giây. Tuy nhiên thông tin container chỉ được lưu trữ nội bộ và chưa được chia sẻ công khai một cách minh bạch cho các bên liên quan như hãng tàu hay chủ hàng. Khi tích hợp Blockchain, hệ thống sẽ cập nhập liên tục về thông tin container trên Blockchain. Khách hàng có thể theo dõi thông qua điện thoại hoặc máy tính để biết chính xác container ở thời gian thực. Hãng tàu cũng có thể yên tâm thời điểm container vào cảng là thật, không bị làm giả, từ đó chủ động điều chỉnh kế hoạch xếp dỡ. Ngoài ra, trong trường hợp xảy ra tranh chấp về thời gian giao nhận container do ùn tắc hoặc sự cố, dữ liệu từ Blockchain sẽ là căn cứ khách quan và không thể tranh cãi.

3.2.2. Mở rộng và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực

Cảng Đà Nẵng luôn xem con người là yếu tố cốt lõi trong chiến lược phát triển, thể hiện rõ qua phương châm "Con người là nền tảng của sự phát triển". Vì vậy, trong suốt quá trình hình thành và mở rộng hoạt động, Cảng đã không ngừng quan tâm đến việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực thông qua các chương trình đào tạo, bồi dưỡng và xây dựng văn hóa doanh nghiệp. Tuy nhiên, trong bối cảnh chuyển đổi số diễn ra mạnh mẽ, cùng với áp lực cạnh tranh và hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, đội ngũ nhân sự hiện tại vẫn còn một số hạn chế nhất định. Nhiều vị trí kỹ thuật vẫn chưa theo kịp tốc độ triển khai các phần mềm quản lý mới hay thiếu kỹ năng chuyên môn công nghệ, thiếu kỹ năng ngoại ngữ và khả năng phối hợp theo quy trình số hóa. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng phối hợp với khách hàng, đối tác nước ngoài và làm chậm tiến trình hội nhập toàn diện.

Để khắc phục thực trạng này, Cảng Đà Nẵng cần triển khai đồng bộ nhiều giải pháp. Trước hết, Cảng có thể tổ chức các buổi đào tạo nội bộ chuyên sâu định kỳ về nghiệp vụ, kỹ năng số và công nghệ thông tin. Tiếp theo, Cảng có thể thành lập một tổ chuyên trách hoặc nhóm chuyên gia có nhiệm vụ theo dõi, đánh giá định kỳ mức độ tiếp

thu và vận dụng kiến thức của từng cá nhân. Để duy trì kỷ luật và khuyến khích tinh thần học tập, nên áp dụng cơ chế thưởng - phạt rõ ràng, gắn liền với kết quả đánh giá, qua đó góp phần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực một cách bền vững. Song song với giải pháp trên, Cảng cần xây dựng cơ chế khuyến khích nhân viên chủ động nâng cao trình độ ngoại ngữ thông qua các chính sách phúc lợi cụ thể, chẳng hạn như tăng lương, thưởng định kỳ hoặc hỗ trợ chi phí đào tạo khi nhân viên đạt được chứng chỉ ngoại ngữ mới hoặc cải thiện điểm số so với trước đó. Việc đầu tư vào năng lực ngôn ngữ không chỉ giúp đội ngũ nhân sự giao tiếp hiệu quả hơn trong quá trình đàm phán, hỗ trợ khách hàng quốc tế, mà còn góp phần nâng cao hình ảnh chuyên nghiệp của Cảng trong mắt đối tác, từ đó cải thiện chất lượng dịch vụ và tăng cường năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Trong bối cảnh tình trạng quá tải vẫn tái diễn vào các mùa cao điểm, việc tuyển dụng thêm nhân sự là cần thiết để giảm áp lực lên bộ máy hiện tại. Tuy nhiên, quá trình tuyển dụng cần được thực hiện một cách có chiến lược, xây dựng bộ tiêu chí rõ ràng phù hợp với từng vị trí, ưu tiên ứng viên có kiến thức chuyên ngành và có kinh nghiệm thực tế nhằm giảm chi phí đào tạo lại và rút ngắn thời gian làm quen công việc. Bên cạnh giải pháp này, công ty có thể áp dụng mô hình đào tạo chéo để tạo ra đội ngũ nhân sự đa năng, có khả năng đảm nhiệm nhiều vị trí khác nhau khi cần thiết, đặc biệt trong các tình huống đột xuất hoặc mùa cao điểm. Giải pháp này giúp tăng tính linh hoạt trong vận hành và giảm thiểu rủi ro khi thiếu hụt nhân lực tạm thời.

Cuối cùng, Cảng Đà Nẵng nên tổ chức những buổi giao lưu, chia sẻ kinh nghiệm với các cảng biển lớn trong nước như Cảng Cát Lái, Cái Mép - Thị Vải hoặc quốc tế tại khu vực ASEAN, Nhật Bản, Hàn Quốc,... Đây không chỉ là cơ hội để các cán bộ, nhân viên được mở rộng tầm nhìn, cập nhật xu hướng phát triển ngành mà còn góp phần nâng cao trình độ chuyên môn và kỹ năng mềm, mở rộng mạng lưới kết nối và học hỏi các mô hình quản lý hiệu quả hơn. Những kết nối được xây dựng trong quá trình giao lưu sẽ đóng vai trò là cầu nối quan trọng để Cảng Đà Nẵng dễ dàng hợp tác hoặc tham gia các dự án liên cảng trong tương lai, từ đó nâng cao vị thế và khả năng hội nhập trên toàn thế giới.

3.2.3. Đầu tư vào hệ thống trang thiết bị tự động hóa

Hiện nay, tại Cảng Đà Nẵng, phần lớn hoạt động xếp dỡ và khai thác container vẫn phụ thuộc nhiều vào thiết bị cơ giới bán tự động, đặc biệt là trong khâu vận hành cầu

bãi và tổ chức lưu trữ container. Việc sử dụng cầu trục điều khiển bằng người lái trong môi trường làm việc có mật độ hoạt động cao không chỉ tiềm ẩn nguy cơ an toàn lao động, mà còn dẫn đến tình trạng thiếu đồng bộ, tốn thời gian điều phối và dễ xảy ra sai sót. Thực trạng này đặc biệt nghiêm trọng vào các mùa cao điểm khi khối lượng hàng hóa tăng mạnh, khiến hiệu suất bốc xếp bị giảm, thời gian lưu container kéo dài, và ảnh hưởng đến lịch trình tàu ra vào cảng. Chính vì vậy, đầu tư vào trang thiết bị tự động hóa là một bước đi tất yếu để Cảng Đà Nẵng hiện đại hóa hệ thống, nâng cao hiệu quả vận hành và từng bước đưa cảng tiến gần hơn với mô hình cảng thông minh.

Lợi ích nổi bật của việc áp dụng trang thiết bị tự động hóa cho Cảng Đà Nẵng thể hiện qua ba khía cạnh chính. Trước hết, các trang thiết bị tự động hóa giúp tăng đáng kể năng suất và thông lượng của Cảng nhờ khả năng hoạt động liên tục 24/7, không bị giới hạn bởi thời gian nghỉ ca hay sự mệt mỏi của con người. Điều này cho phép quy trình Khai thác container diễn ra nhanh chóng hơn, đồng bộ hơn, rút ngắn thời gian lưu bãi và cải thiện khả năng vận hành chung của Cảng.

Thứ hai, các trang thiết bị tự động góp phần tối ưu hóa chi phí vận hành thông qua việc cắt giảm mạnh chi phí nhân sự và chi phí nhiên liệu. Cụ thể, các trang thiết bị tự động giúp giảm mạnh sự phụ thuộc vào nhân công điều khiển truyền thống, từ đó hạn chế rủi ro do sai sót con người gây ra và nâng cao độ chính xác trong việc khai thác container. Bên cạnh đó, vì hầu hết các trang thiết bị tự động đều được thiết kế để vận hành bằng điện, điều này có nghĩa là chi phí nhiên liệu sẽ được cắt giảm và lượng khí thải carbon sẽ ít hơn, hoàn toàn phù hợp với xu hướng phát triển bền vững trong ngành hàng hải.

Cuối cùng, việc đưa thiết bị tự động vào khai thác cũng góp phần xây dựng một môi trường làm việc an toàn hơn, khi giảm thiểu sự hiện diện trực tiếp của con người tại các khu vực có nguy cơ cao như cầu bến và bãi container, từ đó hạn chế đáng kể rủi ro tai nạn lao động.

Trên thực tế, nhiều cảng biển quốc tế đã và đang áp dụng rộng rãi các thiết bị tự động hóa hiện đại nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, giảm chi phí vận hành và tăng tính bền vững. Những mô hình này là nguồn tham khảo giá trị để Cảng Đà Nẵng có thể nghiên cứu, học hỏi và ứng dụng các giải pháp công nghệ tương tự. Trong số đó, hai thiết bị nổi bật và đặc biệt phù hợp với điều kiện và định hướng phát triển của Cảng Đà

Năng là: cầu trục xếp chồng tự động (ASC) và xe vận chuyển container không người lái (AGV).

- Cầu trục xếp chồng tự động (Automatic Stacking Cranes – ASC)

Khác với các loại cầu truyền thống cần người điều khiển trực tiếp tại hiện trường. ASC là thiết bị xếp dỡ container chuyên dụng, được điều khiển hoàn toàn bằng hệ thống máy tính mà không cần sự can thiệp trực tiếp của con người trong quá trình vận hành. ASC thường được lắp đặt trên các ray cố định trong khu vực bãi container, có khả năng nâng hạ và di chuyển container một cách chính xác, nhanh chóng và liên tục. Hệ thống ASC tiên tiến còn được tích hợp bảng điều khiển i.Cee, kết nối mạng nội bộ hoặc Internet để cập nhật trạng thái hoạt động theo thời gian thực thông qua nhiều kênh như màn hình hiển thị, đám mây hoặc SMS/ email.

Trên thế giới, cầu trục xếp chồng tự động (ASC) đã được triển khai thành công tại nhiều cảng lớn như Rotterdam, Shanghai và siêu Cảng Singapore (Tuas Port). Cảng đã triển khai hàng loạt cầu ASC trong khu vực bãi container nhằm tự động hóa quá trình lưu bãi và điều phối container. Nhờ đó, Cảng đã tăng số lượng container xử lý mỗi ngày, giảm thời gian chờ tàu và sử dụng được hiệu quả diện tích bãi cảng một cách tối ưu nhất, đồng thời chứng minh hiệu quả vượt trội trong việc tăng tốc xử lý hàng hóa, giảm thiểu lượng khí thải và tối ưu hóa quy trình lưu trữ container một cách hiện đại và bền vững.



Hình 3. 1. Cầu trục xếp chồng tự động tại Cảng Singapore

(Nguồn: Internet)

- Xe vận chuyển Container không người lái (AGV)

Xe vận chuyển container không người lái (AGV) cũng là một công nghệ quan trọng giúp nâng cao mức độ tự động hóa tại các cảng hiện đại.

AGV là phương tiện dẫn hướng tự động, có khả năng di chuyển độc lập theo tuyến đường được lập trình sẵn mà không cần người điều khiển. Xe được trang bị các cảm biến định vị như laser, từ tính, camera hoặc hệ thống điều hướng SLAM (Simultaneous Localization and Mapping) giúp nhận biết không gian, tránh vật cản và xác định chính xác vị trí trong quá trình di chuyển. AGV hiện đại có thể vận chuyển một hoặc hai container (TEU) với tốc độ lên đến 25km/giờ, góp phần đáng kể vào việc rút ngắn thời gian vận hành.

Thực tiễn cho thấy hiện nay nhiều cảng biển hàng đầu trên thế giới đã tích hợp AGV thành công vào quy trình khai thác container. Tại Cảng Singapore đã vận hành xe vận chuyển không người lái và ghi nhận sự cải thiện rõ rệt về tốc độ xử lý container cũng như giảm thiểu thời gian quay vòng tàu. Với mục tiêu dài hạn 2040, cảng có thể xử lý tới 65 triệu TEUS (container tiêu chuẩn) mỗi năm. Ở Đức, nhà ga container Altenwerder (CTA) thuộc cảng Hamburg cũng là ví dụ tiêu biểu cho mức độ tự động hóa cao, nơi AGV đóng vai trò trung tâm trong hoạt động và hiện đã được nâng cấp hoàn toàn sang hệ thống pin điện. Cảng Yangshan của Thượng Hải – cảng container nhộn nhịp nhất thế giới cũng đã triển khai AGV trong hệ thống tự động hóa.



Hình 3. 2. Xe vận chuyển không người lái tại Cảng Singapore

(Nguồn:Internet)

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng Việt Nam đang dần khẳng định vị thế của mình trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Việc tham gia các hiệp định thương mại tự do (FTA) và mở rộng hợp tác thương mại đã tạo điều kiện thuận lợi để hàng hóa Việt Nam vươn ra thị trường quốc tế. Điều này kéo theo nhu cầu ngày càng lớn đối với hệ thống logistics, đặc biệt là khâu khai thác container – mắt xích quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa.

Cảng Đà Nẵng, với vai trò là cảng biển lớn nhất khu vực miền Trung, giữ vị trí chiến lược trong mạng lưới giao thương quốc tế. Trong những năm gần đây, Cảng không ngừng đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng, ứng dụng công nghệ thông tin vào quy trình khai thác, đồng thời cải thiện chất lượng dịch vụ nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thị trường. Với lưu lượng hàng hóa tăng trưởng ổn định, Cảng Đà Nẵng đã và đang đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế khu vực và cả nước.

Bài báo cáo với đề tài: “Hoàn thiện Quy trình khai thác container hàng xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng” được em hoàn thành sau kỳ thực tập, năm học 2025-2026. Thông qua báo cáo này, em mong muốn trình bày một cách toàn diện và cụ thể về Quy trình khai thác container xuất khẩu thực tế, đặc biệt thông qua việc tiếp cận và phân tích một lô hàng cụ thể. Đồng thời, em cũng chia sẻ những quan sát và nhận định khách quan rút ra từ trải nghiệm thực tiễn. Trên cơ sở đó, em tiến hành đánh giá các ưu điểm, nhược điểm của quy trình và đề xuất một số giải pháp nhằm khắc phục những tồn tại và cải thiện hiệu quả hoạt động của quy trình.

Quá trình thực tập tại Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng đã mang đến cho em những trải nghiệm quý báu, giúp em biết cách vận dụng kiến thức đã học vào môi trường làm việc thực tiễn. Nhờ đó, em hiểu rõ hơn về hoạt động logistics tại cảng cũng như những yêu cầu, áp lực trong công việc thực tế. Mặc dù đã cố gắng trình bày nội dung một cách đầy đủ và khách quan nhất, nhưng do giới hạn về thời gian và kinh nghiệm thực tế còn chưa sâu, báo cáo khó tránh khỏi những điểm còn thiếu sót hoặc chưa được phân tích toàn diện. Em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp từ quý thầy cô để hoàn thiện báo cáo tốt hơn trong tương lai.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Tổng quan Container [<https://www.onexlogistics.com/container-kich-thuoc-container>]
2. Cảng Đà Nẵng chính thức đưa vào sử dụng trung tâm điều hành và khai thác Container [<https://danangport.com/cang-da-nang-chinh-thuc-dua-vao-su-dung-trung-tam-dieu-hanh-va-khai-thac-container>]
3. Đổi mới hệ thống quản lý khai thác Cảng Đà Nẵng [<https://danangport.com/doi-moi-he-thong-quan-ly-khai-thac-cang-container/?lang=en>]
4. Khởi động dự án GTOS [<https://irtech.com.vn/irtech-khoi-dong-du-an-gtos-he-thong-quan-tri-dieu-hanh-tong-hop/>]
5. Biểu cước Cảng Đà Nẵng [<https://danangport.com/dich-vu-khach-hang/bieu-cuoc-cang-da-nang-va-quyet-dinh-ban-hanh-ve-gia/>]
6. Cảng Đà Nẵng tiên phong chuyển đổi số [<https://danangport.com/cang-da-nang-tien-phong-chuyen-doi-so-va-vi-nguoi-lao-dong/>]
7. Cảng đầu tiên tại Việt Nam ứng dụng Blockchain vào quy trình [<https://dientungaynay.vn/cong-nghe-thong-tin/cai-mep-cang-dau-tien-cua-viet-nam-ung-dung-blockchain-vao-quan-ly-van-hanh>]

PHỤ LỤC

Phụ lục 1: Số lượng Container tàu EVER OPUS 0100 – 065N xuất nhập khẩu tại
Cảng Đà Nẵng

BẢNG KÊ THỜI GIAN XẾP DỠ HÀNG
STATEMENT OF FACT

Tên tàu: Vessel Name	EVER OPUS	Quốc tịch: Nationality	Panama
Cấp bến: Berth	TS04	T/gian bắt đầu: Start Time	10:45 11/03/2026
Loại hàng: Cargo Type	Container	T/gian kết thúc: End Time	20:45 11/03/2026

					10:30 11/03/2026			Tàu cập cầu Berthing
					20:45 11/03/2026			Xong hàng Finish Operation
					21:35 11/03/2026			Tàu rời cầu Departure

* / Tổng số lượng cont hàng nhập: Total Discharge Container		121 cont					
	20'F :	9	40'F :	108	45'F :	0	
	20'E :	0	40'E :	4	45'E :	0	
* / Tổng số lượng cont hàng xuất: Total Load Container		453 cont					
	20'F :	34	40'F :	219	45'F :	0	
	20'E :	0	40'E :	200	45'E :	0	
* / Tổng số lượng cont hàng shifting: Total Shifting Container		0 cont					
	20'F :	0	40'F :	0	45'F :	0	
	20'E :	0	40'E :	0	45'E :	0	
* / Tổng số lượng cont (Nhập+Xuất+Shifting): Total Container (Discharge + Load + Shifting)		574					
* / Tổng số lượng TEUS (Nhập+Xuất+Shifting): Total TEUS (Discharge + Load + Shifting)		1105					

Phụ lục 2: Giá nâng hạ Container theo Biểu giá nội địa Cảng Đà Nẵng (2026)

2.2. Giá nâng hạ container (bao gồm cước kiểm tra container):

a/ Đơn giá nâng/hạ, đơn giá đảo chuyển container

ĐVT: đồng/container

S ố T T	Loại Container	Nâng/hạ Bãi ⇒ Ôtô (hoặc ngược lại)	Đảo chuyển trong cùng một bãi
1	20' có hàng	885.600	155.520
2	20' rỗng	619.920	64.800
3	40' có hàng	1.182.060	233.280
4	40' rỗng	885.600	97.200

Phụ lục 3: Đơn giá theo cân qua Biểu giá nội địa Cảng Đà Nẵng (2026)

2. Đơn giá qua cân:

- Qua cân bằng cân điện tử tại Cảng:

+ Đối với hàng thường: 3.024 đồng/tấn hàng hóa.

+ Trong trường hợp có cung cấp dịch vụ cân container trong quá trình đóng rút hàng tại bãi, giá cân container là 129.600 đồng/container, không bao gồm nâng hạ, dịch chuyển nội bộ bãi.

Phụ lục 4: Giá dịch vụ buộc, cởi dây theo Biểu giá nội địa, 2026

3. Giá dịch vụ buộc, cởi dây:

Phương tiện thủy cập cầu cảng thực hiện công việc buộc, cởi dây; Cảng thu cước theo đơn giá sau:

ĐVT: đồng/lần		
STT	Loại tàu	Đơn Giá Buộc hoặc cởi
1	≤ 2.000 GT	324.000
2	Từ 2.001 đến 4.000 GT	432.000
3	Từ 4.001 đến 6.000 GT	583.200
4	Từ 6.001 đến 10.000 GT	820.800
5	Từ 10.001 đến 15.000 GT	1.177.200
6	Từ 15.001 GT trở lên	1.771.200