

nhất, tốt nhất... Qua đó, người kĩ sư được trang bị thêm một công cụ toán học rất hiệu quả để giải các bài toán tối ưu mà trước đây các phương pháp cổ điển chưa thể giải được.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Ермаков С.М. (ред.). *Математическая теория планирования эксперимента*. М., Наука. 1983.
- [2] Налимов В.В., Чернова Н.А.. *Статистические методы планирования экстремальных экспериментов*. М. 1965.
- [3] Bùi Minh Trí. *Qui hoạch toán học*. Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật, Hà Nội, 1999.
- [4] Nguyễn Nhật Lệ. *Tối ưu hoá ứng dụng*. Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật, Hà Nội, 2001.
- [5] Hardy G. *Linear programming*. Addison Wesley Publ. Co. 1984.
- [6] Hardy G. *Non linear and dynamic programming*. Addison Publ. Co. 1984.

Người phản biện: TS. Hà Xuân Chuẩn

XÂY DỰNG QUY TRÌNH TIẾP NHẬN TÀU TẠI CẢNG ÁP DỤNG CHO CÁC CẢNG BIỂN NHỎ

Establishing processes of maneuvering ships to ports -
applied to small ports

**ThS. PHẠM VIỆT HÙNG
TS. ĐẶNG CÔNG XƯƠNG**
Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Việc xây dựng quy trình nhằm thống nhất và cụ thể hóa các bước công việc tiếp nhận, điều động tàu vào và ra cảng là một khâu quan trọng trong toàn bộ công tác phục vụ của cảng. Tuy nhiên, ngoại trừ một số cảng biển lớn đã xây dựng cho mình quy trình cụ thể dựa trên điều kiện cơ sở vật chất hiện có, còn hầu hết các cảng biển nhỏ chưa đề cập đến việc xây dựng quy trình này mà chỉ thụ động tiến hành các công việc liên quan đến điều động, tiếp nhận khi tàu đến.

Bài báo phân tích tình hình thực hiện việc tiếp nhận tàu của các cảng biển nhỏ và đề xuất xây dựng quy trình tổ chức tiếp nhận tàu trên cơ sở các nguyên tắc điều động tàu tại cảng.

Abstract

Establishing processes aims at unifying and specifying the steps of maneuvering ships from/to the ports and is an important period for the entire work of the port. However, except in some major ports which have been built for their specific process conditions based on existing facilities, while building most smaller ports does not deal with the establishing process, but only passively carrying out activities related to the receipt and maneuvering ships when ships arrive.

The article analyzes the implementation of the receiving vessel of small ports and the proposed establishing of the organizing process to maneuver ships on the basis of the principles of maneuvering ships in port.

1. Sự cần thiết phải xây dựng quy trình điều động tàu tại cảng.

Cảng biển là đầu mối của các hình thức vận tải biển, bộ, sắt..., nơi tập trung và chuyển giao hàng hóa, hành khách giữa các phương thức vận tải khác nhau, đồng thời là nơi tổ chức thực hiện nhiều loại hình dịch vụ đối với hàng hóa, phương tiện vận tải, thuyền viên, hành khách.

Vì vậy, các bước công việc trong tổng thể các loại hình phục vụ phải được quy định thống nhất, chặt chẽ và liên kết với nhau, đồng thời phải kết hợp với các khâu công tác khác của cảng nhằm tạo sự phối hợp chung cho công tác phục vụ phương tiện và hàng hóa đến cảng. Đó chính là các quy trình cho từng công việc cụ thể.

Với công việc tiếp nhận và điều động tàu tại cảng cũng cần phải quy định các bước công việc cụ thể và trình tự thực hiện cũng như người chịu trách nhiệm từng bước công việc đó để phục vụ tàu từ lúc vào đến khi tàu rời khỏi cảng trên cơ sở điều kiện tự nhiên, trang thiết bị, nhân lực hiện có của từng cảng.

Hiện chỉ có các cảng biển lớn đã xây dựng được những quy trình phục vụ cụ thể cho từng loại hình công việc trong cảng. Các cảng biển nhỏ thì hầu như chưa tự xây dựng cho mình những quy trình cụ thể, trong đó có quy trình tiếp nhận và điều động tàu tại cảng, mà chỉ theo kinh nghiệm hoặc áp dụng quy trình của các cảng lớn. Tuy nhiên việc áp dụng này nhiều khi dẫn đến những bất cập vì điều kiện về tự nhiên, cơ sở vật chất, trang thiết bị, nhân lực ... của các cảng là khác nhau.

Hiện nay, nước ta có hơn 130 cảng biển các loại thì cảng biển loại nhỏ chiếm hơn 50% số lượng cảng, hầu hết các cảng biển này thuộc các địa phương, các Bộ ngành và các doanh nghiệp quản lý. Chỉ tính riêng cho khu vực cảng biển Hải Phòng, với 14 cảng biển lớn nhỏ, có 9 cảng biển thuộc địa phương và các ngành khác (ngoài ngành hàng hải) quản lý như: Cảng Cẩm (Hải Phòng), Cảng Cá Hạ Long (Tổng Công ty thủy sản Hạ Long), Cảng Đông Hải (Quận Khu III), Cảng 128 Hải quân (Quân chủng Hải quân), và các cảng thuộc các doanh nghiệp xăng dầu, gas khí hóa lỏng...

Vì vậy việc xây dựng quy trình cho các công việc phục vụ tàu, trong đó có quy trình tiếp nhận tàu vào cảng hiện đang là vấn đề cần thiết đối với các cảng biển nhỏ.

2. Xây dựng quy trình tiếp nhận và điều động tàu tại cảng

2.1. Nguyên tắc chung

Thứ nhất là phải quy định đầy đủ theo thứ tự các bước công việc liên quan đến tiếp nhận và điều động tàu từ lúc tàu vào đến lúc tàu ra khỏi cảng nhằm đảm bảo việc phục vụ tàu một cách liên tục, phối hợp nhịp nhàng giữa các bộ phận trên cơ sở điều kiện hiện có về điều kiện địa lý, trang thiết bị, tàu lai dắt, hệ thống cầu tàu, kho bãi..... của cảng.

Thứ hai là quy định trình tự thực hiện các bước công việc và gắn trách nhiệm của người hoặc đơn vị thực hiện các bước công việc đó nhằm phân công cụ thể cho từng cá nhân, bộ phận hoặc đơn vị tiếp nhận và phối hợp thực hiện.

Thứ ba là phải tính toán đến mức độ phục vụ của cảng về chuyên môn hóa nhằm tiếp nhận giải phóng tàu để lập kế hoạch điều động một cách khả thi theo yêu cầu của Đại lý, Chủ tàu, Chủ hàng.

Thứ tư là phải tôn trọng nguyên lý "sắp hàng", tức là tàu đến trước phục vụ trước, đến sau phục vụ sau. Đồng thời chú trọng đến các điều kiện chuyên môn hóa khu vực: cầu tàu, kho bãi, vùng nước cảng và các trang thiết bị trên cầu cảng....

2.2. Xây dựng quy trình tiếp nhận tàu

* *Cơ sở để lập quy trình* cần dựa vào các tài liệu liên quan:

- Các yêu cầu của Chủ tàu, Đại lý.
- Các thông tin của Chủ hàng, Đại lý và các cơ quan liên quan.
- Kế hoạch điều động tàu của Cảng vụ, Hoa tiêu.
- Các văn bản quy phạm của ngành: Quy chế sử dụng tàu lai hỗ trợ trong vùng nước cảng; Bảng thủy triều khu vực; Thông báo luồng của Bảo đảm an toàn hàng hải; Định mức xếp dỡ giải phóng tàu....

* *Các bước công việc chính:* Tùy tình hình cụ thể của từng cảng mà có thể đề ra các bước công việc chính về tiếp nhận và điều động tàu như sau:

- Trực ban Điều độ khai thác tiếp nhận các yêu cầu từ Đại lý, Chủ tàu và các thông tin liên quan đến sản xuất của các đơn vị trong cảng.
- Bộ phận kế hoạch lập Dự kiến kế hoạch tiếp nhận, điều động tàu tại cảng trong tuần. Sau đó trình Giám đốc duyệt tại Hội nghị giao ban khai thác tuần.
- Trực ban tiếp nhận xác báo tàu đến và rời cảng từ Đại lý.
- Bộ phận kế hoạch lập kế hoạch điều động tàu vào, ra cảng hàng ngày, trình Giám đốc hoặc Trưởng phòng phụ trách duyệt kế hoạch ngày. Sau đó gửi kế hoạch điều động tàu hàng ngày tới Cảng vụ Hàng hải phê duyệt.

- Căn cứ phê duyệt kế hoạch điều động tàu ra vào cảng trong ngày của Cảng vụ Hàng hải, Bộ phận trực ban thông báo tới Công ty Hoa tiêu; Đơn vị tàu lai hồ trợ; Bộ phận buộc còi dây và các đơn vị liên quan tiến hành tổ chức thực hiện điều động tàu an toàn.

- Trực ban thông báo kế hoạch làm hàng đến các đơn vị xếp dỡ. Các đơn vị xếp dỡ tổ chức bốc xếp hàng cho tàu. Trực ban giám sát tình hình sản xuất của các đơn vị này theo đúng kế hoạch, đồng thời tham gia giải quyết các vướng mắc xảy ra tại hiện trường và ghi chép vào "Nhật ký sản xuất" theo từng ca.

- Hàng ngày Trực ban báo cáo tổng hợp sản lượng theo ngày. Nếu không đảm bảo đúng kế hoạch đề ra thì Trưởng Điều độ xem xét và đề ra các phương án đẩy nhanh tiến độ để trình Giám đốc duyệt.

Có thể mô phỏng các bước chính của quy trình theo sơ đồ:

Trách nhiệm	Các bước công việc	Mô tả công việc
Trực ban điều độ	Tiếp nhận các yêu cầu	Nhận order từ Đại lý
Bộ phận lập kế hoạch tàu	Lập dự kiến tiếp nhận tàu trong tuần	Trình kế hoạch trong Hội nghị giao ban tuần
Lãnh đạo cảng	Duyệt KH tuần	Hội nghị giao ban tuần thông qua kế hoạch dự kiến
Trực ban điều độ	Tiếp nhận xác báo tàu	Đại lý xác báo tàu đến, rời cảng
Bộ phận lập kế hoạch tàu	Lập KH tiếp nhận tàu ngày	Lập kế hoạch tàu vào, rời cảng, điều động tàu ngày hôm sau
Lãnh đạo Phòng điều độ	Duyệt KH ngày	Cảng duyệt kế hoạch điều động tàu theo ngày.
Bộ phận lập kế hoạch tàu	Gửi KH tiếp nhận tàu đến các cơ quan	Trình KH tới Cảng vụ duyệt. Nhận KH đã duyệt, gửi Hoa tiêu
Bộ phận lập kế hoạch tàu	Thông báo KH đến các đơn vị	Thông báo tới tàu lai hồ trợ, buộc còi dây, các đơn vị XD
Trực ban điều độ, buộc còi dây, tàu lai hồ trợ....	Thực hiện điều động tàu	Tàu cập, rời cầu hoặc di chuyển, neo đậu....
Các đơn vị, tổ, đội xếp dỡ	Thực hiện bốc xếp hàng	Giải phóng tàu theo các phương án xếp dỡ
Trực ban điều độ, các tổ đội xếp dỡ	Giám sát thực hiện KH bốc xếp hàng, ghi sổ, tổng hợp tình hình, lập báo cáo	Giám sát thực hiện KH và tổng hợp tình hình, giải quyết phát sinh, ghi sổ, lập báo cáo.

3. Kết luận

Việc xây dựng quy trình tiếp nhận tàu với các bước công việc chính theo trình tự ở trên nhằm quy định phục vụ tàu một cách liên tục, thống nhất giữa các bộ phận từ lúc tàu vào đến khi tàu rời cảng. Các cảng biển nhỏ có thể thêm hoặc điều chỉnh một số bước công việc phụ tùy theo tình hình của cảng để xây dựng một quy trình tiếp nhận tàu hoàn thiện và sát hợp với công tác sản xuất kinh doanh, dịch vụ của cảng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2006 và các văn bản Hướng dẫn thi hành.
- [2] Nghị định 71/NĐ-CP ngày 26 tháng 7 năm 2006 của Chính phủ.
- [3] Các tài liệu quy định tàu thuyền ra vào vùng nước cảng biển.
- [4] Bảng thủy triều khu vực và các thông báo độ sâu luồng của Bảo đảm hàng hải.

Người phản biện: TS. Dương Văn Bạo

NHỮNG THAY ĐỔI CĂN BẢN CỦA CÔNG ƯỚC ROTTERDAM VÀ HƯỚNG SỬA ĐỔI LUẬT HÀNG HẢI VIỆT NAM

MAJOR CHANGES TO THE ROTTERDAM RULES AND AMENDMENT TO THE VIETNAM MARITIME CODE

TS. DƯƠNG VĂN BẠO

Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hóa quốc tế một phần hoặc hoàn toàn bằng đường biển được thông qua ngày 23/9/2009 tại Rotterdam đến nay đã có 22 quốc gia phê chuẩn và có hiệu lực. Sự ra đời Công ước được nhiều quốc gia trông đợi và áp dụng cho phép thay thế các Công ước hiện tại vốn được áp dụng rất khác nhau giữa các nước trong cả thuê tàu chuyển và trong vận tải đa phương thức. Những thay đổi đó đang tác động tới thị trường vận tải thế giới và Việt Nam. Trước xu hướng hội nhập quốc tế và để nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu trong nước, Bộ luật Hàng hải Việt Nam cần phải có những sửa đổi cho phù hợp với Công ước này.

Abstract

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea was signed and ratified by 22 countries on 23rd Sep. 2009 in Rotterdam. A number countries have been looking forward to adopting this Convention in order to replace outdated laws that have been executed variously by countries over the world in voyage charter and multimodal transport. These changes have been affecting the global freight market and Vietnam as well as. In the tendency of global integration and to improve the competitive ability of Vietnam fleet, the Maritime Code of Socialist Republic of Vietnam should be amended and added in compliance with the Convention.

1. Đặt vấn đề

Nghĩa vụ và trách nhiệm của người chuyên chở đối với hàng hóa bằng đường biển hiện nay chủ yếu được điều chỉnh qua 2 công ước quốc tế đó là Hague-Visby và Hamburg 78. Thực tế việc áp dụng các công ước này rất khác nhau giữa các nước, có quốc gia phê chuẩn và áp dụng công ước quốc tế, nhưng cũng có quốc gia chỉ áp dụng một phần của Công ước thông qua luật riêng của quốc gia đó, điều này tạo ra sự thiếu nhất quán, đôi khi có xung đột về luật pháp ảnh hưởng không ít tới quyền lợi của khách hàng.

Việc song song tồn tại nhiều Công ước điều chỉnh nghĩa vụ của người chuyên chở như hiện nay chưa thực sự tạo ra sự công bằng về nghĩa vụ và trách nhiệm giữa người chuyên chở với chủ hàng. Có quốc gia thiên về bảo vệ người chuyên chở, trong khi những quốc gia khác lại nghiêng về bảo vệ lợi ích cho chủ hàng. Trong khi thương mại quốc tế hiện nay đang có xu hướng thay thế chứng từ truyền thống bằng chứng từ điện tử thì các Công ước chưa đề cập tới vấn đề này. Chính những bất cập đó đã tạo thành những lực cản đối với sự phát triển của thương mại thế giới.