

- Trên giao diện chương trình, thông số đầu ra hiển thị sau khi ấn các nút “OK” ta được:
- Lượng dầu xy lanh cần cấp cho một xy lanh $V=1251,121, \text{ mm}^3$
 - Chiều dài hành trình piston bơm của thiết bị bôi trơn $l = 4,5152, \text{ mm}$.

3. Kết luận

Bài báo đã thực hiện được một số nội dung cơ bản như sau:

- Xây dựng cơ sở lý thuyết tính toán về lượng cấp dầu bôi trơn cho mỗi sơ mi xy lanh cũng như cho toàn động cơ ở chế độ khai thác liên tục với tải lớn nhất (MCO).
- Trên cơ sở đó tính toán, lựa chọn thiết bị bôi trơn phù hợp với động cơ và tính toán hành trình piston bơm của thiết bị bôi trơn giúp cho người khai thác điều chỉnh một cách thuận tiện.
- Trên cơ sở các tính toán lý thuyết về dầu bôi trơn, lập chương trình tính bằng phần mềm Matlab cho động cơ hãng Man & BW lắp đặt trên tàu cụ thể, tạo nên tiện ích cho người sử dụng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Nguyễn Văn Bình, Nguyễn Tất Tiến(1997), *Nguyên lý động cơ đốt trong*, NXB Đại học và Trung học chuyên nghiệp, Hà Nội.
- [2] Lê Viết Lượng (2000), *Lý thuyết động cơ diesel*, NXB Giáo dục, Hà Nội.
- [3] Hashino K., Konoeda S. (2006), “Main engine performance data”, *Main engine performance report*, NSS DYNAMIC, Nippon Steel Shipping Co., Ltd.
- [4] Konoeda S., Hoàng Quang Anh (2008), “Wear rate of liner diagram”, *Liner wear rate report*, NSS DYNAMIC, Nippon Steel Shipping Co., Ltd.
- [5] Diesel engine department - research group (2000), “Piston Ring and Cylinder Liner Condition”, *Mitsui mini news*, Mitsui engineering & shipbuilding Co., Ltd., Tokyo, Japan.
- [6] Diesel technical department (2003), “Cylinder oil reducing program for Alpha lubricator system”, *MES techno news*, MES technoservice Co., Ltd., Okayama, Japan.
- [7] MAN B&W Diesel A/S (2008), “MAN B&W Low Speed Large Bore Engines Now with Electronic Control”, *Diesel service news*, Copenhagen, Denmark.
- [8] Mitsui engineering & shipbuilding Co., Ltd.(2002), *Mitsui-Man B&W Instruction book*, Tokyo, Japan.

Người phản biện: TS. Nguyễn Huy Hào

HOÀN THIỆN QUI TRÌNH THỦ TỤC GIAO NHẬN HÀNG HOÁ TRONG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC (VTĐPT) Ở VIỆT NAM

THE COMPLETION OF FREIGHT FORWARDING PROCEDURE FOR THE INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT IN VIETNAM

TS. NGUYỄN HỒNG VÂN

Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt

VTĐPT ra đời mang lại lợi ích to lớn cho các bên tham gia quá trình vận tải (người chủ hàng, người giao nhận, người vận chuyển...). Việt Nam chưa có một qui định thống nhất cho qui trình giao nhận hàng hóa trong vận tải đa phương thức (VTĐPT). Các qui trình đã có chỉ đề cập đến hình thức vận tải bằng đường Bộ, đường Biển và Hàng không. Do đó cần phải đề xuất một qui trình, trong đó người giao nhận khai thác VTĐPT với tư cách là một người khai thác vận tải đa phương thức (MTO- Multimodal Transport Operator), MTO là người khai thác dịch vụ VTĐPT từ “A tới Z”, chủ hàng chỉ cần “gõ” một cửa, ký một hợp đồng VTĐPT với MTO là hàng hóa được vận chuyển từ nơi gửi hàng đến địa điểm nhận hàng.

Abstract

The establishment of the International Multimodal Transport has led to great advantages to parties concerned, such as the shipper, the freight forwarder, the transporter ... when participating in this procedure. We haven't got a freight forwarding procedure for multimodal transport in Vietnam. The procedures we have had only mentioned the transport by road, sea or air. Therefore, it is necessary to establish a comprehensive

procedure in which the freight forwarder is the Multimodal Transport Operator (MTO) and he will operate freight forwarding procedure for multimodal transport in Vietnam from "A to Z", the shipper only "knock" a door, sign a contract of international multimodal transport with MTO, the goods will be carried from the place of shipment to the place of destination.

1. Đặt vấn đề

VTĐPT ra đời mang lại lợi ích to lớn cho các bên tham gia quá trình vận tải (người chủ hàng, người giao nhận, người vận chuyển...) nói riêng và cho xã hội nói chung như: Tạo ra một đầu mối duy nhất trong việc vận chuyển từ cửa tới cửa; Tăng nhanh thời gian giao hàng; Giảm chi phí vận tải; Đơn giản hoá chứng từ và thủ tục; Tạo điều kiện tốt hơn để sử dụng phương thức vận tải, công cụ xếp dỡ và cơ sở hạ tầng, tiếp nhận công nghệ vận tải mới và quản lý hiệu quả hơn hệ thống vận tải; Tạo ra những dịch vụ vận tải mới, góp phần thu hút một lực lượng lao động khá lớn, giải quyết công ăn việc làm cho xã hội [1, tr. 204-205]. Hiện nay chưa có một qui định thống nhất cho qui trình giao nhận hàng hóa trong vận tải đa phương thức (VTĐPT) để các doanh nghiệp áp dụng, các doanh nghiệp làm thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT theo kinh nghiệm. Phần lớn là các doanh nghiệp chỉ tham gia một phần công đoạn trong VTĐPT. Do đó cần phải đề xuất một qui trình, trong đó người giao nhận khai thác VTĐPT với tư cách là một người khai thác vận tải đa phương thức (MTO- Multimodal Transport Operator), và MTO sẽ là người tổ chức khai thác VTĐPT theo mô hình Bộ- Biển từ "A đến Z".

2. Đánh giá thực trạng

Cho đến nay chưa có văn bản pháp lý nào của Nhà nước qui định cụ thể về qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT nói riêng và vận tải nói chung. Các Luật Hàng hải, Luật Thương mại, Luật Hàng không Dân dụng Việt Nam, Nghị định 10/CP về điều kiện kinh doanh dịch vụ Hàng hải, Nghị định 125/CP về kinh doanh VTĐPT ở Việt Nam có đề cập đến VTĐPT nhưng cũng không qui định về qui trình làm thủ tục giao nhận hàng hóa. Trong một số trường đại học như: trường Đại học Ngoại thương, trường Đại học Hàng hải chỉ có các giáo trình giao nhận hàng hóa hướng dẫn về thủ tục giao nhận hàng hóa bằng đường Biển và đường Hàng không, còn các thủ tục giao nhận hàng hóa bằng đường Sắt, đường Bộ, đường Thủy nội địa, trong dây chuyền VTĐPT thì chưa được đề cập tới. Chỉ có một số công ty giao nhận là lập nên hệ thống các qui trình thủ tục áp dụng cho hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn quốc tế ISO 9001: 2000 như VIJACO, Viconship, ... nhưng cũng chỉ đề cập đến thủ tục giao nhận hàng hóa trong đường Biển [2].

Qua khảo sát thực tế cho thấy các doanh nghiệp giao nhận hàng hóa thực hiện qui trình giao nhận hàng hóa trong VTĐPT không theo một qui định thống nhất nào mà chủ yếu là theo kinh nghiệm khai thác. Qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa mà các doanh nghiệp kinh doanh giao nhận hàng hóa trong VTĐPT ở Việt Nam đang áp dụng không theo một qui định thống nhất, người làm công tác giao nhận có thể chỉ làm một phần công việc trong dây chuyền VTĐPT từ "A tới Z" do chủ hàng tự liên hệ với cơ quan Hải quan để làm thủ tục thông quan cho hàng hóa hoặc liên hệ với công ty Bảo hiểm để mua bảo hiểm cho hàng hóa, hoặc trực tiếp ký hợp đồng với người vận chuyển đường Bộ,...và ủy thác cho người giao nhận thực hiện một phần công việc trong qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT.

Để đánh giá một cách khách quan và lấy ý kiến của các chuyên gia trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa, tác giả đã lập phiếu điều tra và gửi tới hơn 100 công ty có liên quan đến kinh doanh giao nhận hàng hóa. Kết quả điều tra cho thấy 99% doanh nghiệp được khảo sát cho rằng việc hoàn thiện qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT là một điều rất cần thiết và cần thiết.

Như vậy việc thiết lập nên một qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT thống nhất cho các đơn vị kinh doanh giao nhận hàng hóa áp dụng là một vấn đề cần thiết để đáp ứng với xu thế phát triển mạnh mẽ của VTĐPT ngày nay.

3. Kết luận và kiến nghị

Qua đánh giá thực trạng về thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT theo mô hình Bộ- Biển ở Việt Nam, ta thấy qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa mà các doanh nghiệp kinh doanh giao nhận hàng hóa trong VTĐPT ở Việt Nam đang áp dụng không theo một qui định thống nhất, người làm công tác giao nhận có thể chỉ làm một phần công việc trong dây chuyền VTĐPT từ "A tới Z" chứ không phải khai thác VTĐPT với tư cách là MTO. Do đó Tác giả đề xuất một qui trình trong đó người giao nhận khai thác VTĐPT với tư cách là một MTO, khi đó MTO sẽ tổ chức khai thác VTĐPT từ A đến Z. Các bên tham gia thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT bao gồm có người

khai thác VTĐPT (MTO- Multimodal Transport Operater), chủ hàng, Cơ quan Hải quan, Công ty Bảo hiểm, các hãng vận tải (đường Bộ, đường Sắt, đường Sông, đường Biển, đường Hàng không) và các chủ kho bãi (CFS, CY, ICD).

Quy trình thủ tục này bao gồm các phương thức vận tải có thể được sử dụng trong vận tải hàng hóa như: vận tải hàng hóa bằng đường Sắt, đường Bộ, đường Sông, đường Biển, đường Hàng không. Nếu việc thực hiện VTĐPT chỉ bao gồm hai phương thức vận tải thì các phương thức vận tải còn lại coi như không xuất hiện trong qui trình. Trên cơ sở hệ thống pháp luật tạo thuận lợi cho hoạt động VTĐPT và các giao dịch điện tử, hệ thống công nghệ thông tin đảm bảo kết nối thông suốt cho các thông tin đi và đến các doanh nghiệp, trình độ của nhân viên làm công tác giao nhận được nâng cao, tác giả xin đưa ra mô hình chung về qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT [Hình 1].

1a- Người gửi hàng (người XK) ký kết hợp đồng mua bán hàng hóa với người nhập khẩu.

1b- Người nhập khẩu mở thư tín dụng cho người bán hưởng (nếu thanh toán bằng phương thức tín dụng chứng từ).

2- Người gửi hàng (người XK) ký hợp đồng VTĐPT với MTO.

3- MTO ký hợp đồng vận chuyển với người chuyên chở 1 (nếu vận chuyển hàng hóa bằng tàu biển thì ký hợp đồng lưu khoang (Booking Note) khi khối lượng hàng nhỏ hoặc hợp đồng dịch vụ (Service Contract) khi khối lượng hàng lớn); hoặc ký hợp đồng lưu khoang với hãng Hàng không (nếu vận chuyển hàng bằng máy bay); hoặc ký hợp đồng vận chuyển với hãng vận tải đường sắt (nếu chuyên chở hàng hóa bằng đường sắt).

4- Người gửi hàng cung cấp các chứng từ cần thiết cho MTO như: Chi tiết đóng gói (Packing List), giấy phép xuất khẩu (nếu có), hóa đơn thương mại, chỉ dẫn lập vận đơn (Shipping Instruction)...

5- MTO ký hợp đồng với người vận chuyển đường bộ (đường sắt, đường sông) để vận chuyển từ địa điểm gửi hàng (door) của người gửi hàng đến cảng biển nếu vận chuyển bằng tàu biển; hoặc cảng Hàng không nếu vận chuyển bằng máy bay; hoặc ga đường sắt nếu vận chuyển bằng tàu hỏa.

6- MTO làm thủ tục với Hải quan để thông quan điện tử cho hàng hóa, sau đó kiểm dịch, giám định đóng hàng vào container, niêm phong kẹp chì, vận chuyển về CY, xếp xuống tàu nếu vận chuyển bằng tàu biển, hoặc xếp lên máy bay nếu vận chuyển bằng đường Hàng không, hoặc xếp lên tàu hỏa nếu vận chuyển bằng đường sắt.

7- MTO mua bảo hiểm cho hàng hóa (nếu được yêu cầu).

8- MTO cấp vận đơn FIATA cho người gửi hàng.

9- Người gửi hàng (người XK) lập bộ chứng từ thanh toán gửi lên Ngân hàng để thanh toán tiền hàng.

10- Người chuyên chở 1 nhận hàng từ MTO và cấp M. B/L nếu vận chuyển bằng tàu biển (hoặc AWB nếu vận chuyển bằng máy bay, hoặc vận đơn đường sắt nếu vận chuyển bằng tàu hỏa) cho MTO.

11- MTO gửi cho đại lý 1 MTO:

- Thông báo hàng đến (Notice of Arrival), lược khai hàng hóa (CM- Cargo Manifest), vận đơn M. B/L, đơn yêu cầu trung chuyển cho đại lý 1 MTO tại cảng trung chuyển, nếu vận chuyển bằng tàu biển, hoặc

- Thông báo hàng đến (Pre- Alert), lược khai hàng hóa (CM- Cargo Manifest), A.WB, đơn yêu cầu trung chuyển cho đại lý 1 MTO tại cảng trung chuyển nếu vận chuyển bằng máy bay, hoặc

- Thông báo hàng đến, vận đơn đường sắt, đơn yêu cầu trung chuyển cho đại lý 1 MTO tại ga trung chuyển nếu vận chuyển bằng tàu hỏa.

12- Người chuyên chở 1 gửi cho đại lý người chuyên chở 1:

- Thông báo hàng đến (Notice of Arrival), lược khai hàng hóa (CM- Cargo Manifest), M. B/L cho đại lý người chuyên chở 1 tại cảng trung chuyển nếu vận chuyển bằng tàu biển, hoặc

- Thông báo hàng đến (Pre- Alert), lược khai hàng hóa (CM- Cargo Manifest), AWB, cho đại lý người chuyên chở 1 tại cảng trung chuyển nếu vận chuyển bằng máy bay, hoặc

- Thông báo hàng đến, vận đơn đường sắt (nếu vận chuyển bằng tàu hỏa).
- 13- Khi hàng đến cảng trung chuyển, đại lý người chuyên chở 1 gửi thông báo hàng đến cho đại lý 1 MTO tại cảng trung chuyển.
- 14- Đại lý MTO tại cảng trung chuyển xuất trình Master Bill cho đại lý hãng tàu, đổi lấy lệnh giao hàng (D/O) để nhận hàng.
- 15- Đại lý MTO tại cảng trung chuyển làm thủ tục với cơ quan Hải quan để thông quan điện tử cho hàng hóa.
- 16- Sau khi nhận hàng từ đại lý hãng tàu, đại lý MTO tại cảng trung chuyển ký hợp đồng với người chuyên chở nội địa nước trung chuyển (đường bộ hoặc đường sắt hoặc đường sông).
- 17- Đại lý MTO tại cảng trung chuyển ký hợp đồng với người chuyên chở 2, giao hàng, thanh toán cước (nếu trả trước) và nhận vận đơn M.B/L nếu vận chuyển bằng tàu biển, hoặc AWB nếu vận chuyển bằng máy bay, hoặc vận đơn đường sắt nếu vận chuyển bằng tàu hỏa.
- 18- Đại lý 1 của MTO tại cảng trung chuyển thông báo chính xác về việc hàng đã xếp lên phương tiện và gửi lược khai hàng hóa (Cargo Manifest- CM), M.B/L (nếu vận chuyển bằng tàu biển), hoặc AWB (nếu vận chuyển bằng máy bay), hoặc vận đơn đường sắt (nếu vận chuyển bằng tàu hỏa) cho đại lý 2 MTO tại cảng đích.
- 19- Người chuyên chở 2 gửi cho đại lý người chuyên chở 2:
 - Thông báo hàng đến (Notice of Arrival), lược khai hàng hóa (Cargo Manifest- CM), M. B/L cho đại lý người chuyên chở 1 tại cảng trung chuyển nếu vận chuyển bằng tàu biển, hoặc
 - Thông báo hàng đến (Pre- Alert), lược khai hàng hóa (Cargo Manifest- CM), AWB, cho đại lý người chuyên chở 1 tại cảng trung chuyển nếu vận chuyển bằng máy bay, hoặc
 - Thông báo hàng đến, vận đơn đường sắt nếu vận chuyển bằng tàu hỏa.
- 20- Khi hàng đến cảng đích, Đại lý người chuyên chở 2 gửi thông báo hàng đến cho đại lý 2 MTO tại cảng đích.
- 21- Đại lý 2 MTO tại cảng đích gửi thông báo hàng đến cho người nhận hàng, người nhận hàng cung cấp các chứng từ: hợp đồng mua bán, giấy phép nhập khẩu (nếu có), bản kê chi tiết (Packing List)... cho MTO để làm thủ tục nhập khẩu cho hàng.
- 22- Đại lý 2 MTO tại cảng đích thanh toán mọi khoản cước (nếu trả sau), các chi phí làm thủ tục với đại lý người chuyên chở 2, xuất trình vận đơn (M.B/L nếu vận chuyển bằng tàu biển, hoặc AWB nếu vận chuyển bằng máy bay, hoặc vận đơn đường sắt nếu vận chuyển bằng đường sắt) đổi lấy lệnh giao hàng để nhận hàng từ đại lý 2 người chuyên chở.
- 23- Đại lý 2 MTO tại cảng đích liên hệ với cơ quan Hải quan làm thủ tục nhập khẩu cho hàng.
- 24- Đại lý 2 MTO tại cảng đích nhận hàng từ đại lý người chuyên chở 2.
- 25- Đại lý 2 MTO tại cảng đích ký kết hợp đồng với người vận chuyển đường bộ (đường sắt, đường sông) để vận chuyển hàng về “kho” người nhận hàng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Đinh Ngọc Viện (2002), *Giao nhận vận tải hàng hóa Quốc tế*, Nhà xuất bản Giao thông Vận tải, Hà Nội.
- [2] Nguyễn Hồng Vân, “*Thực trạng thủ tục giao nhận hàng hóa trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam*”, Tạp chí Giao thông Vận tải, số 9/2005.

Người phản biện: TS. Nguyễn Hữu Hùng

Hình 1. Sơ đồ quy trình thủ tục giao nhận hàng VTĐPT của Việt Nam.

