

CHỈ ĐẠO TÁC NGHIỆP TÀU CHỢ TRONG CÁC TRƯỜNG HỢP ĐẶC BIỆT

LINER SHIPPING OPERATION UNDER SPECIAL SITUATIONS

Nguyễn Văn Hình

Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh

Tóm tắt: Khi hướng dẫn chỉ đạo tác nghiệp cho tàu container, tàu hàng khô tổng hợp hoạt động trên tuyến tàu chợ trong những trường hợp đặc biệt; các giáo trình, tài liệu giảng dạy cho sinh viên ngành Kinh tế Vận tải biển thiên về tính toán khai thác tàu và đảm bảo quyền lợi của người vận chuyển mà chưa quan tâm đúng mức tới quyền lợi các bên liên quan, nhất là người gửi hàng và người nhận hàng. Bài viết của tác giả nhằm giải quyết hài hòa mối quan hệ tàu - cảng - khách hàng trong khai thác - kinh doanh vận tải biển; không chỉ cho phép đưa tàu về với lịch vận hành nhanh nhất, tiết kiệm chi phí phát sinh thấp nhất cho người vận chuyển; đảm bảo tối đa quyền lợi của người gửi hàng, người nhận hàng mà còn đảm bảo sự phối hợp nhịp nhàng với cảng tổ chức xếp dỡ giải phóng tàu phù hợp với tình hình thực tế của cảng.

Từ khóa: Chỉ đạo tác nghiệp, tàu về sớm, tàu về trễ.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: In respective of guidelines for handling containerships, general and bulk carriers in liner shipping for special conditions, textbooks and teaching material for students major in Sea Transport Economics mainly focus on calculating methods for operation rather than considering the benefits of stakeholders. In this paper, author aims to propose solutions for harmonizing the relationships among ship-port-customers in liner shipping operation and management, including: suggesting the earliest ship schedule, cost-savings for carriers, maximizing the benefits for consigners and consignees, and an efficient coordination with port cargo handling plan under circumstances.

Keywords: Ship operation, ship early arrival, ship delay.

Classification number: 3.2

1. Giới thiệu

Khi hoạt động trên các tuyến tàu chợ; tàu khách, tàu tổng hợp, tàu container phải tuân theo lịch vận hành, biểu đồ vận hành hãng tàu đã công bố [1]; phải tuân theo kế hoạch cầu bến (cửa sổ cầu) mà hãng tàu đã ký với các cảng biển - nơi tàu ra vào xếp dỡ hàng hóa, trả đón khách [2]. Song do nhiều nguyên nhân khác nhau mà tàu có thể về sớm hơn hoặc trễ hơn so với lịch và kế hoạch đã lập. Vấn đề đặt ra là trực ban điều độ, điều độ phụ trách tàu, điều độ viên hoặc đại lý của tàu tại cảng phải chỉ đạo tác nghiệp như thế nào trong những trường hợp đặc biệt này để vừa đưa tàu trở về với lịch vận hành nhanh nhất, vừa đảm bảo hài hòa lợi ích của cảng, của người gửi hàng, người nhận hàng.

Từ kinh nghiệm giảng dạy và làm việc tại các doanh nghiệp vận tải biển, tác giả đề xuất chỉ đạo tác nghiệp cho tàu trong trường hợp trên như sau.

2. Chỉ đạo tác nghiệp cho tàu trong các trường hợp đặc biệt

2.1. Chỉ đạo tác nghiệp khi tàu về sớm so với lịch vận hành, biểu đồ vận hành

2.1.1. Nguyên nhân tàu về sớm so với lịch vận hành hoặc biểu đồ vận hành

Các tàu trên tuyến tàu chợ có thể về cảng sớm vì những nguyên nhân sau [1], [3]:

- Do khởi hành sớm từ cảng cuối cùng và vì nhiều nguyên nhân khác mà không thể giảm tốc độ khi hành trình trên biển;
- Do tàu chạy vượt bão: Khi nhận tin có bão di chuyển ảnh hưởng tới hành trình của tàu; thuyền trưởng sẽ tính toán và có thể tăng tốc độ để tàu vượt qua trước khi bão tới nên tàu về cảng sớm hơn lịch vận hành;
- Do tàu bị sự cố kỹ thuật nhưng chưa ảnh hưởng tới an toàn chạy tàu nên tăng tốc về cảng sớm để sửa chữa, khắc phục;
- Do thuyền viên bị ốm (bệnh) nhưng chưa nguy hiểm đến mức phải gọi cứu hộ

nên tàu tăng tốc về cảng sớm đưa thuyền viên đi chữa bệnh;

e. Do gặp gió xuôi, sóng xuôi nên tàu về cảng sớm hơn quy định của lịch vận hành.

2.1.2. Trình tự chỉ đạo tác nghiệp và điều chỉnh thời gian chuyển đi của tàu

Bước 1: Giảm tốc độ với trường hợp (a, b, e) để tàu về cảng đúng lịch nếu thời tiết ư tốt; việc điều chỉnh giảm tốc độ sẽ giảm mức tiêu hao và chi phí nhiên liệu của tàu.

Tốc độ cần thiết để tàu về cảng đúng lịch xác định theo công thức:

$$V_{kthcts} = \frac{L_s}{T_{clịch} + T_s} (HL/giờ) \quad (1)$$

V_{kthcts} : Tốc độ cần thiết để tàu về cảng đúng lịch;

L_s : Chiều dài quãng đường còn lại về tới cảng từ vị trí phát hiện tàu về sớm so với lịch vận hành (HL);

$T_{clịch}$: Thời gian tàu chạy hết quãng đường L_s theo lịch vận hành (giờ);

T_s : Thời gian tàu dự kiến về cảng sớm hơn lịch vận hành.

Điều độ phụ trách tàu thông báo cho thuyền trưởng tính toán giảm tốc độ tới V_{kthcts} để tàu về cảng đúng lịch.

Nếu thời tiết không cho phép, tàu không thể giảm tốc độ thì chuyển bước 2.

Bước 2: Neo đậu chờ tại phao “0” và vào cảng theo lịch.

Điều độ phụ trách tàu thông báo cho thuyền trưởng, đưa tàu về phao “0” neo đậu chờ đợi; yêu cầu điều độ viên, đại lý tàu giải quyết trường hợp (c, d)

Nếu khu neo phao “0” thời tiết không thuận lợi, chuyển sang bước 3.

Bước 3: Chuẩn bị cầu bến hoặc vị trí neo đậu cho tàu vào cảng sớm hơn.

Điều độ phụ trách tàu chỉ đạo điều độ viên hoặc đại lý tàu tại cảng đến thực hiện:

Bước 3.1. Thông báo cho Trung tâm Điều độ cảng thời gian tàu dự kiến tới phao “0”, tới cảng và đề nghị bố trí cầu bến cho tàu sớm hơn hoặc vị trí neo đậu chờ vào cầu theo lịch.

Bước 3.2. Nếu tàu được vào cầu sớm, điều độ viên, đại lý tàu, đại lý hàng hóa tiếp tục thực hiện:

- Liên hệ các cơ quan hữu quan làm thủ tục nhập cảnh cho tàu, hàng hóa, thuyền viên;

- Chỉ đạo các bộ phận: Kinh doanh, marketing, chăm sóc khách hàng của hãng tàu tại cảng liên hệ, thông báo cho người nhận hàng về thời gian, vị trí cập cầu mới của tàu để họ chuẩn bị phương tiện nhận hàng thẳng theo phương án xếp dỡ tàu - ô tô, sà lan nếu có nhu cầu;

- Sau khi tàu dỡ xong hàng nhập; có thể kiểm tra, sửa chữa nhỏ hoặc bảo dưỡng một số bộ phận trong hầm hàng (nếu có) trước khi cho xếp hàng xuất xuống tàu.

Nhìn chung công tác chỉ đạo tác nghiệp cho tàu trong trường hợp về sớm so với lịch vận hành khá đơn giản. Ngoài việc đưa tàu về cảng đúng lịch; nếu bộ phận điều độ tàu tính toán, chỉ đạo hợp lý sẽ tiết kiệm được chi phí nhiên liệu khi giảm tốc độ, giảm chi phí cước xếp dỡ theo phương án chuyển thẳng để giảm tối đa chi phí chuyển đi của tàu; đồng thời cũng giảm chi phí cho khách hàng khi nhận hàng theo phương án xếp dỡ tàu - ô tô, tàu - sà lan.

2.2. Chỉ đạo tác nghiệp khi tàu về trễ so với lịch vận hành, biểu đồ vận hành

2.2.1. Các nguyên nhân làm cho tàu về trễ với lịch vận hành hoặc biểu đồ vận hành gồm [1], [3]:

a. Do tàu khởi hành trễ từ cảng cuối cùng vì nhiều nguyên nhân khác nhau;

b. Do tàu phải trú dọc đường hoặc chạy vòng để tránh các cơn bão có ảnh hưởng tới hành trình của tàu;

c. Do tàu bị sự cố kỹ thuật, ảnh hưởng tới an toàn chạy tàu nên phải ghé cảng ngang đường để sửa chữa, khắc phục;

d. Do thuyền viên bị ốm (bệnh) nguy hiểm đến tính mạng, phải gọi cứu hộ hoặc ghé cảng ngang đường đưa đi cấp cứu;

e. Do gặp gió ngược, sóng ngược trên đường hành trình, làm giảm tốc độ tàu nên về cảng trễ.

2.2.2. *Tính toán điều chỉnh thành phần thời gian chuyển đi và chỉ đạo tác nghiệp cho tàu.*

Bước 1: Giảm thời gian chạy bằng cách tăng tốc độ chạy tàu.

Chạy với tốc độ tối đa, tàu sẽ tiết kiệm được một khoảng thời gian chạy trên quãng đường còn lại và được xác định theo công thức:

$$\Delta T_v = \frac{L_c}{V_{kthlich}} - \frac{L_c}{V_{kthmax}} \text{ (giờ)} \quad [4] \quad (2)$$

ΔT_v : Khoảng thời gian chạy tiết kiệm được khi tăng tốc độ tàu tối đa (giờ);

L_c : Khoảng cách từ vị trí phát hiện tàu bị chậm về tới cảng đích (HL);

$V_{kthlich}$: Tốc độ khai thác tàu chạy theo lịch vận hành trên đoạn L_c (HL/h);

V_{kthmax} : Tốc độ khai thác lớn nhất của tàu trên đoạn L_c khi tăng công suất máy chính (HL/h);

So ΔT_v với thời gian tàu bị chậm lịch vận hành (T_1) có thể xảy ra ba tình huống (TH) sau:

TH1: $\Delta T_v = T_1$; tàu về cảng đúng lịch khi tăng tốc độ tới V_{kthmax} .

Điều độ phụ trách tàu thông báo thuyền trưởng tăng tốc độ chạy tàu tới V_{kthmax} .

TH2: $\Delta T_v > T_1$; tàu tới cảng sớm hơn lịch; xác định tốc độ cần thiết để tàu về cảng đúng lịch theo công thức:

$$V_{kthctc} = \frac{L_c}{T_{clich} - T_1} \text{ (HL/giờ)} \quad (3)$$

V_{kthctc} : Tốc độ khai thác cần thiết để tàu chạy hết đoạn đường L_c và về cảng đúng lịch;

T_{clich} : Thời gian chạy hết quãng đường L_c theo lịch vận hành (giờ).

Căn cứ kết quả tính toán ở (3), điều độ phụ trách tàu thông báo thuyền trưởng tăng tốc độ chạy tàu tới V_{kthctc} .

TH3: $\Delta T_v < T_1$; tàu vẫn về cảng trễ hơn lịch; chuyển bước 2.

Bước 2: Giảm thời gian làm thủ tục nhập cảnh và thời gian dẫn tàu từ phao “0” vào cảng.

Sau khi tăng tốc độ mà tàu vẫn không thể tới phao “0” và cảng đúng lịch; điều độ

phụ trách tàu yêu cầu điều độ viên, đại lý tàu tại cảng kiểm tra lịch thủy triều; nếu đủ mớn nước cho tàu vào cảng thì giải quyết nhanh thủ tục nhập cảnh ngay khi tàu tới phao “0”. Đồng thời làm việc với cảng vụ, hoa tiêu để dẫn tàu vào cảng ngay khi hoàn thành thủ tục nhập cảnh.

Thời gian tiết kiệm được ở bước 2 ký hiệu là ΔT_{dt} và tổng thời gian tiết kiệm lúc này gồm: $\Delta T_v + \Delta T_{dt}$; so với T_1 có thể xảy ra 2 tình huống:

TH1: $\Delta T_v + \Delta T_{dt} \geq T_1$; đã điều chỉnh xong, tàu cập cảng đúng lịch;

TH2: $\Delta T_v + \Delta T_{dt} < T_1$; chuyển bước 3.

Khi đã chắc chắn tàu vào cầu chậm hơn so với lịch vận hành; điều độ phụ trách tàu phải thực hiện:

Chỉ đạo điều độ viên hoặc đại lý tàu thông báo cho Trung tâm điều độ cảng (TTĐDC) lý do tàu trễ lịch và dự kiến thời gian tàu tới cảng để cảng điều chỉnh, sắp xếp cầu bến và thiết bị làm hàng cho tàu.

Bộ phận hàng nhập của chi nhánh hoặc đại lý phải thông báo cho người nhận hàng về thời gian và vị trí tàu cập cầu mới theo thông tin xác báo của cảng để người nhận hàng điều chỉnh kế hoạch nhận hàng thẳng tại tàu cho theo lịch mới.

Bước 3: Sử dụng thời gian chờ biểu đồ (T_{bd}) của tàu tại cảng.

Khi không thể đưa tàu về cảng đúng lịch vận hành đã công bố bằng cách tăng tốc độ tối đa, giảm thời gian nhập cảnh và dẫn tàu từ phao “0” vào cảng; điều độ phụ trách tàu sẽ phải chuyển sang chỉ đạo tác nghiệp để tàu rời khỏi cảng đúng lịch và không ảnh hưởng tới lịch vận hành của tàu ở cảng kế tiếp bằng cách sử dụng thời gian chờ biểu đồ bù vào thời gian chậm còn thiếu

Khi sử dụng thời gian chờ biểu đồ của tàu tại cảng (T_{bd}) bù vào thời gian chạy còn thiếu, lượng thời gian mà tàu tiết kiệm được sẽ gồm ΔT_v , ΔT_{dt} và T_{bd} ; so với T_1 có thể xảy ra các tình huống:

TH1: $\Delta T_v + \Delta T_{dt} + T_{bd} \geq T_1$; đã điều chỉnh xong để tàu rời cảng đúng lịch;

Điều độ viên, đại lý giám sát quá trình làm hàng xuất nhập tàu theo kế hoạch.

TH2: $\Delta T_v + \Delta T_{dt} + T_{bd} < T_1$; tàu chưa thể vào cảng đúng lịch, chuyển bước 4.

Bước 4: Giảm thời gian xếp dỡ bằng cách tăng mức giải phóng tàu.

Bước 4.1. Tăng mức dỡ hàng nhập.

Thời gian tiết kiệm khi tăng mức dỡ hàng nhập tính theo công thức:

$$\Delta T_d = \left(\frac{Q_d}{M_{dhd}} - \frac{Q_d}{M_{dmax}} \right) (\text{giờ}) \quad (4)$$

ΔT_d : Lượng thời gian tiết kiệm nhờ tăng mức dỡ hàng lên cao nhất (giờ);

Q_d : Khối lượng hàng cần dỡ ở cảng (teu, tấn);

M_{dhd} : Mức dỡ hàng theo hợp đồng hãng tàu ký với cảng, dỡ hàng theo lịch (teu, tấn/giờ.tàu);

M_{dmax} : Mức dỡ hàng lớn nhất mà cảng có thể thực hiện khi tập trung thiết bị làm hàng cho tàu (teu, tấn/giờ.tàu).

Khi dỡ hàng nhập ở mức cao nhất, lượng thời gian mà tàu tiết kiệm được tới lúc này gồm: ΔT_v ; ΔT_{dt} , T_{bd} ; ΔT_d và so với T_1 có thể xảy ra các tình huống:

TH1: $\Delta T_v + \Delta T_{dt} + T_{bd} + \Delta T_d > T_1$; xác định lại mức dỡ hàng cần thiết cho tàu rời cảng đúng lịch;

Mức dỡ hàng cần thiết để tàu rời cảng đúng lịch lúc này được xác định theo công thức:

$$M_{dct} = \frac{Q_d}{T_{dhd} - (T_1 - \Delta T_v - \Delta T_{dt} - T_{bd})} (\text{teu, tấn/giờ.tàu}) \quad (5)$$

M_{dct} : Mức dỡ hàng cần thiết đủ cho tàu rời cảng đúng lịch.

T_{dhd} : Thời gian tàu dỡ hàng với mức dỡ hàng theo hợp đồng (M_{dhd}) với cảng.

Điều độ viên, đại lý tàu làm việc và yêu cầu cảng tăng mức dỡ hàng nhập lên M_{dct} .

TH2: $\Delta T_v + \Delta T_{dt} + T_{bd} + \Delta T_d = T_1$; đã điều chỉnh xong để tàu rời cảng đúng lịch;

Điều độ viên, đại lý tàu làm việc và yêu cầu cảng tăng mức dỡ hàng nhập lên mức cao nhất (M_{dmax}).

TH3: $\Delta T_v + \Delta T_{dt} + T_{bd} + \Delta T_d < T_1$; tàu chưa thể rời cảng đúng lịch, chuyển bước 4.2.

Điều độ viên, đại lý tàu làm việc và yêu cầu cảng tăng mức dỡ hàng nhập lên mức cao nhất (M_{dmax}) và chuyển tiếp bước 4.2.

Bước 4.2. Tăng mức xếp hàng xuất.

Thời gian tiết kiệm khi tăng mức xếp hàng xuất tính theo công thức:

$$\Delta T_x = \left(\frac{Q_x}{M_{xhd}} - \frac{Q_x}{M_{xmax}} \right) (\text{giờ}) \quad (6)$$

Q_x : Khối lượng hàng xuất xếp xuống tàu tại cảng (tấn);

M_{xhd} : Mức xếp hàng xuống tàu theo hợp đồng ký giữa hãng tàu với cảng;

M_{xmax} : Mức xếp hàng lớn nhất mà cảng có thể thực hiện khi tập trung thiết bị làm hàng cho tàu (teu, tấn/giờ.tàu).

Khi tăng mức xếp hàng xuất lên mức cao nhất, lượng thời gian mà tàu tiết kiệm được tới lúc này gồm ΔT_v , ΔT_{dt} , T_{bd} , ΔT_d và ΔT_x ; so với T_1 có thể xảy ra các tình huống:

TH1: $\Delta T_v + \Delta T_{dt} + T_{bd} + \Delta T_d + \Delta T_x > T_1$; xác định lại mức xếp hàng cần thiết (M_{xct}) đủ cho tàu rời cảng đúng lịch.

Mức xếp hàng cần thiết để tàu rời cảng đúng lịch sau khi đã tăng tốc độ tối đa, tiết kiệm thời gian làm thủ tục và dẫn tàu và cảng, sử dụng thời gian chờ biểu đồ, tăng mức dỡ hàng cao nhất; xác định theo công thức:

$$M_{xct} = \frac{Q_x}{T_{xhd} - (T_1 - \Delta T_v - \Delta T_{dt} - T_{bd} - \Delta T_d)} \quad (7)$$

M_{xct} : Mức xếp hàng cần thiết để tàu rời cảng đúng lịch (tấn, teu/giờ.tàu);

T_{xhd} : Thời gian tàu xếp hàng với mức ghi trong hợp đồng.

Điều độ viên, đại lý tàu làm việc với điều độ cảng yêu cầu tăng mức dỡ hàng nhập lên mức cao nhất và xếp hàng xuất ở mức cần thiết (M_{xct}) cho tàu rời cảng đúng lịch.

TH2: $\Delta T_v + \Delta T_{dt} + T_{bd} + \Delta T_d + \Delta T_x = T_1$; đã điều chỉnh xong để tàu rời cảng đúng lịch.

Điều độ viên, đại lý tàu làm việc với điều độ cảng yêu cầu tăng mức mức dỡ hàng nhập và xếp hàng xuất lên mức cao nhất cho tàu rời cảng đúng lịch.

TH3: $\Delta T_v + \Delta T_{dt} + T_{bd} + \Delta T_d + \Delta T_x < T_1$; tàu chưa thể rời cảng đúng lịch, chuyển sang bước 5.

Điều độ viên, đại lý tàu làm việc với TTĐĐ cảng yêu cầu tăng mức mức dỡ hàng nhập và xếp hàng xuất lên mức cao nhất và chuyển sang bước 5.

Bước 5: Đề nghị cảng cho lùi lịch khởi hành của tàu để xếp hết hàng xuất.

TH1: Cảng đồng ý.

Điều độ viên hoặc nhân viên đại lý tiến hành:

Bước 5.1. Xác định thời gian tàu khởi hành trễ lịch:

Khi tăng mức xếp tối đa và xếp hết hàng xuất; tàu sẽ rời cảng muộn hơn lịch 1 khoảng thời gian:

$$\Delta T_1 = T_1 - (\Delta T_v + \Delta T_{dt} + T_{bd} + \Delta T_d + \Delta T_x)(\text{giờ}) \quad (8)$$

ΔT_1 : Khoảng thời gian tàu rời cảng muộn hơn lịch vận hành để xếp hết hàng xuất tại cảng.

Bước 5.2. Xác định tốc độ chạy tàu để tới cảng kế tiếp đúng lịch vận hành.

Tốc độ cần thiết để tàu cập cảng kế tiếp đúng lịch tính như sau:

$$V_{kthct2} = \frac{L_t}{T_{clìch} - \Delta T_1} (HL/\text{giờ}) \quad (9)$$

L_t : Cự ly từ cảng điều chỉnh tới cảng kế tiếp;

$T_{clìch}$: Thời gian chạy hết quãng đường L_t theo lịch vận hành (giờ).

Điều độ viên, đại lý làm việc với TT Khai thác - Điều độ cảng cho tàu lùi lịch khởi hành, xếp hết hàng xuất; Điều độ phụ trách tàu thông báo cho thuyền trưởng thời gian khởi hành mới, tốc độ chạy về cảng kế tiếp V_{kthct2} .

TH2: Cảng không đồng ý cho tàu lùi lịch khởi hành hoặc kéo dài thêm thời gian T_{c1} để lấy thêm hàng xuất; chuyển bước 6.

Bước 6. Xác định khối lượng hàng xuất tối đa xếp được xuống tàu.

Bước 6.1. Xác định khối lượng hàng xuất không thể xếp được xuống tàu:

$$\Delta Q_x = M_{x\max} \times (\Delta T_1 - T_{c1}) (\text{teu}, \text{tấn}) \quad (10)$$

ΔQ_x : Khối lượng hàng xuất không thể xếp được xuống tàu do tàu phải rời cầu theo yêu cầu của cảng.

Bước 6.2. Xác định khối lượng hàng xuất được xếp xuống tàu:

$$Q_{x.tàu} = Q_x - \Delta Q_x (\text{teu}, \text{tấn}) \quad (11)$$

$Q_{x.tàu}$: Khối lượng hàng xuất xếp được xuống tàu (teu, tấn).

Để “rót” hàng xuất là tình huống xấu nhất; điều độ phụ trách tàu phải chỉ đạo điều độ viên, đại lý tàu và thông qua Trung tâm khai thác điều độ yêu cầu các bộ phận kinh doanh, marketing thực hiện các công việc sau:

Điều độ viên, đại lý tàu làm việc với Điều độ cảng xác định chính xác thời điểm tàu buộc phải rời cầu.

Bộ phận kinh doanh, marketing của công ty (chi nhánh, đại lý hàng hóa) phân tích, chọn lọc lập list các lô hàng xuất ưu tiên xếp xuống tàu phù hợp $Q_{x.tàu}$;

Điều độ viên, đại lý tàu chuyển list hàng xuất mới phù hợp $Q_{x.tàu}$; cùng cảng tính toán nhu cầu lao động, thiết bị (kể cả đảo chuyển) để làm hàng cho tàu đạt $M_{xd\max}$;

Bộ phận hàng xuất tham vấn người gửi hàng, thanh lý lại HQ và làm thủ tục xếp ΔQ_x xuống chuyển tàu tiếp theo của Công ty nếu người gửi hàng đồng ý hoặc mua slot và làm thủ tục gửi hàng sang tàu của công ty khác có cùng cảng đích và lịch chạy khởi hành phù hợp yêu cầu người gửi hàng. Toàn bộ chi phí phát sinh công ty phải gánh chịu.

Bộ phận hàng xuất chỉ phải theo dõi, đôn đốc xếp hàng xuống tàu; thông báo cho người gửi hàng tên tàu mới và dự kiến thời gian cập cảng kế tiếp...

3. Kết luận

Với trình tự và nội dung chỉ đạo tác nghiệp khi tàu về sớm (ba bước); khi tàu về trễ so với lịch vận hành (sáu bước) trên đây không chỉ cho phép tiết kiệm chi phí nhiên liệu; hạn chế đến mức thấp nhất chi phí phát sinh cho hãng tàu; phối hợp chặt chẽ với đối tác như cảng, cơ quan hữu quan mà còn đảm bảo quyền lợi tối đa cho người nhận hàng, người gửi hàng. Thực sự coi khách hàng là “thượng đế” để từ đó hãng tàu sẽ trở thành

mất xích quan trọng không thể thiếu trong chuỗi cung ứng của doanh nghiệp□

Tài liệu tham khảo

- [1] PTS.Phạm Văn Cương (1995), *Tổ chức khai thác đội tàu vận tải biển tập I*, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam;
- [2] TS.Nguyễn Văn Khoảng (2011), *Quản lý Khai thác cảng*, Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh;
- [3] KS.Nguyễn Tiến Lợi (1967), *Tổ chức công tác đội tàu sông*, Trường Đại học Giao thông đường thủy;
- [4]. Bộ môn Khai thác đội tàu, (1989), *Khai thác đội tàu biển*, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

Ngày nhận bài: 27/8/2019

Ngày chuyển phản biện: 30/8/2019

Ngày hoàn thành sửa bài: 23/9/2019

Ngày chấp nhận đăng: 30/9/2019