

cuu duong than cong . com

cuu duong than cong . com

cuu duong than cong . com

cuu duong than cong . com

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT
NAM**

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

MẪU BÁO CÁO THỰC TẬP, THỰC TẾ

(Dùng cho sinh viên hệ đại học chính qui)

1. Các thông tin chung

Họ và tên sinh viên: Cao Thị Quế

Giới tính: Nữ

Ngày sinh: 12/08/1999

Nơi sinh: Hải Phòng

Lớp: QH-2017E-KTQTCLC2

Khoá: K62

Thời gian thực tập, thực tế: từ ngày 28/12/2019

Nơi đến thực tập, thực tế: Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng – Chi nhánh Cảng Tân Vũ

2. Nội dung công việc thực tập, thực tế

- Tham quan thực tế tại chi nhánh cảng Tân Vũ, Hải Phòng
- Xem video giới thiệu về lịch sử hình thành và cơ cấu hoạt động của Cảng Hải Phòng
- Hỏi và giải đáp câu hỏi, thắc mắc giữa sinh viên và cán bộ làm việc tại Cảng Hải Phòng
- Tham quan Trung tâm điều hành sản xuất tại Cảng Tân Vũ
- Tham quan và tìm hiểu về các thiết bị bốc xếp và luồng di chuyển của hàng hoá tại bãi container Tân Vũ

3. Kết quả thực tập, thực tế

v Hiểu rõ về lịch sử, cơ cấu tổ chức và hoạt động của Cảng Hải Phòng, chi nhánh Cảng Tân Vũ

v Hiểu về trung tâm điều hành sản xuất của Cảng Tân Vũ

v Nắm được các hoạt động của cảng, luồng di chuyển của hàng hoá trong cảng, hệ thống bãi container, bãi RORO,...

3.1. Giới thiệu chung về cảng Hải Phòng

Cảng Hải Phòng được người Pháp xây dựng năm 1874, là nơi được sử dụng để đổ bộ và tiếp tế cho quân đội viễn chinh. Sau đó, thương cảng này được nối liền với Vân Nam, Trung Quốc bằng

đường xe lửa. Đến năm 1939, cảng này thực hiện 23% khối lượng vận chuyển xuất nhập khẩu của xứ Đông Dương.

Hình 3.1. Bến Cảng Hải Phòng

Nguồn: Hải Phòng Port

Ngày, 21/03/1956 Cảng Hải Phòng là một xí nghiệp do Ngành vận tải thủy phụ trách và quản lý. Ngày 10/7/1965, Cảng Hải Phòng là xí nghiệp trực thuộc Cục vận tải đường biển. Ngày 28/11/1978, Cảng Hải Phòng trực thuộc Tổng cục đường biển. Ngày 29/4/1995, Cảng Hải Phòng trực thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Ngày 12/10/2007, Cảng Hải Phòng chuyển sang hoạt động theo mô hình Công ty TNHH một thành viên Cảng Hải Phòng trực thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Ngày 01/07/2014, Cảng Hải Phòng chuyển sang hoạt động theo mô hình Công ty cổ phần.

Cảng Hải Phòng là cảng có lưu lượng hàng hóa thông qua lớn nhất ở phía Bắc Việt Nam, có hệ thống thiết bị hiện đại và cơ sở hạ tầng đầy đủ, an toàn, phù hợp với phương thức vận tải, thương mại quốc tế.

Cảng Hải Phòng có 05 Chi nhánh, đơn vị:

- Chi nhánh Cảng Chùa Vẽ
- Chi nhánh Cảng Tân Vũ
- Công ty TNHH một thành viên Cảng Hoàng Diệu
- Công ty TNHH một thành viên Trung tâm Y Tế Cảng Hải Phòng
- Công ty TNHH một thành viên Đào tạo Kỹ thuật Nghiệp vụ Cảng Hải Phòng

Năm 2019, Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng (công ty mẹ) đạt sản lượng 26,8 triệu tấn, doanh thu đạt 1.686 tỷ đồng, lợi nhuận trước thuế vượt 375 tỷ đồng, giữ vững vị trí cảng biển đứng đầu khu vực miền Bắc Việt Nam. Bên cạnh việc hoàn thành xuất sắc chỉ tiêu nộp ngân sách Nhà nước, giữ vững an ninh chính trị, Cảng đã đảm bảo việc làm trực tiếp cho 2.500 cán bộ công nhân viên và gián tiếp cho hàng vạn lao động của các ngành dịch vụ có liên quan. Đời sống người lao động ổn định với mức thu nhập tiền lương bình quân trên 15 triệu đồng/người/tháng.

Hình 3.2. Sơ đồ tổ chức Cảng Hải Phòng

Nguồn: Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng

3.2. Lĩnh vực hoạt động chính

Cảng Hải Phòng có 2 hoạt động kinh doanh chính là bốc xếp hàng hóa và lưu kho bãi với doanh thu chiếm khoảng gần 90% tổng doanh thu của Cảng Hải Phòng.

Bốc xếp hàng hóa: là hoạt động chủ đạo của Cảng Hải Phòng, chiếm khoảng 75% tổng doanh thu, bao gồm hoạt động xử lý, xếp dỡ hàng container, hàng khô từ tàu xuống bến, từ bến vào kho, bãi và tới các khu vực ngoài cảng.

Lưu kho, bãi: mang lại 12%-15% doanh thu cho Cảng Hải Phòng, bao gồm các hoạt động trông coi, bảo

quản hàng hóa đến khi chủ hàng tới lấy hàng hoặc xếp dỡ hàng lên tàu.

Ngoài ra, Cảng Hải Phòng còn có một số mảng hoạt động khác với doanh thu chiếm tỷ trọng 6%-8% bao gồm mảng hoạt động lai dắt, hỗ trợ tàu biển, hoạt động kinh doanh dịch vụ (đại lý tàu biển, môi giới hàng hải, dịch vụ đóng gói, dịch vụ vận tải, cân, đếm hàng,...)

Hình 3.3. Các dịch vụ chính tại Cảng Hải Phòng

Nguồn: Hải Phòng Port

3.3. Chi nhánh Cảng Tân Vũ

3.3.1. Giới thiệu chung

Tân Vũ là cảng container lớn nhất khu vực Miền Bắc với 5 cầu tàu với tổng chiều dài 980,6 m; bãi container rộng 510.000 m², có khả năng đón tàu trọng tải đến 55.000 DWT.

Hình 3.4. Chi nhánh cảng Tân Vũ

Nguồn: Hải Phòng Port

3.3.2. Cơ sở vật chất

Hình 3.5. Cơ sở vật chất cảng Tân Vũ

Nguồn: Hải Phòng Port

Bến container Tân Vũ có 5 cầu tàu với tổng chiều dài 980,6m, tất cả cầu tàu đang được sử dụng để khai thác hàng container, có kết cấu đảm bảo cho tàu 20.000 tấn đầy tải và 55.000 tấn giảm tải neo cập.

Bến container Tân Vũ được trang thiết bị tiên tiến hiện đại nhất khu vực bán đảo Đình Vũ – Hải Phòng gồm: Cần trục giàn và cần trục chân đế tuyến tiền phương sức nâng đến 40 tấn. Cần trục bánh lốp tuyến hậu phương. Xe nâng hàng sức nâng đến 45 tấn và nhiều phương tiện vận tải container. Tổng diện tích bãi xếp hàng theo quy hoạch rộng 32,4 ha với công suất thiết kế 1 triệu TEUS. Diện tích kho chứa 7.200 m². Khu vực bãi container lạnh đáp ứng từ 800 đến 1000 thùng container.

Nhằm tăng cường năng lực xếp dỡ và tiếp nhận container, tăng khả năng cạnh tranh trong lĩnh vực khai thác tại khu vực phía Bắc, giữa năm 2017 vừa qua Cảng Hải Phòng đã đầu tư 02 cần trục giàn QC phục vụ xếp dỡ tại cầu số 01 Cảng Tân Vũ. Cần trục được sản xuất năm 2017 tại CHLB Đức. Đây là loại cần trục giàn cầu tàu chuyên dùng xếp dỡ container sức nâng đến 50 tấn. Cần cầu phục vụ khai thác các tàu có chiều ngang xếp tới 14 hàng container, xếp cao 6 container trên mặt boong tàu.

3.3.3. Công nghệ quản lý và kết nối

Công ty CP cảng Hải Phòng vừa qua đã đưa vào sử dụng hệ thống phần mềm chuyên dụng TOS (Terminal Operating System) thay thế hệ thống quản lý khai thác MIS nhằm huy vai trò tổ chức và điều hành sản xuất, nâng cao năng suất, năng lực cạnh tranh và hiệu quả quản lý của Cảng.

Hình 3.6. Các thiết bị bốc xếp và luồng di chuyển của hàng hoá tại bãi container Tân Vũ

Nguồn: Hải Phòng Port

Phần mềm TOS được hỗ trợ bởi Hệ thống định vị vi sai toàn cầu DGPS (Differential Global Positioning System) do Cảng đã đầu tư trước đó, có các tính năng lập kế hoạch cầu bến, kế hoạch xếp/dỡ tàu, kế hoạch nâng/hạ, dịch chuyển container tại bãi, quản lý vị trí container, kiểm soát hoạt động của cổng cảng, tính cước, trao đổi dữ liệu với khách hàng thông qua kết nối EDI (Electronic Data Interchange). Hoạt động của toàn bộ hệ thống được thực hiện thông qua một Trung tâm điều hành, có kết nối tới tất cả các điểm hoạt động và các bộ phận liên quan để đảm bảo việc giám sát và chỉ đạo sản xuất luôn luôn kịp thời theo thời gian thực. Ngoài ra, Hệ thống còn có tập hợp tất cả các số liệu thống kê cần thiết phục vụ quản lý vĩ mô. Hệ thống cung cấp số liệu kế hoạch và thực tế đến cho bộ phận thủ tục để thực hiện các nhiệm vụ đăng ký yêu cầu dịch vụ và tính cước phí cho khách hàng theo cơ chế một cửa. Phần mềm TOS còn cung cấp toàn bộ thông tin, dữ liệu đến cho tất cả các máy trạm ở hiện trường để phối hợp thực hiện thông suốt các tác nghiệp khai thác container tại hiện trường cũng như cho phép theo dõi tình hình khai thác và điều chỉnh kế hoạch khai thác theo thực tế tại hiện trường dựa trên các xác báo, điều chỉnh từ các máy trạm.

Hệ thống phần mềm chuyên dụng TOS đã kết nối thành công với hệ thống của đề án giám sát, kiểm soát hàng hóa XNK qua khu vực kho, bãi, cảng Hải Phòng trên Hệ thống thông tin điện tử của cơ quan hải quan giai đoạn 2 được thử nghiệm thành công và đưa vào sử dụng tháng 9 năm 2017. Kể từ nay, toàn bộ hàng hóa XNK ra vào khu vực kho, bãi, cảng biển được giám sát quản lý hải quan trên hệ thống điện tử của doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng kết nối với hệ thống của cơ quan hải quan. Đối với DN XNK, nhờ kết nối, trao đổi dữ liệu tờ khai, lô hàng đủ điều kiện qua khu vực giám sát hải quan theo phương thức điện tử giữa DN kinh doanh cảng với cơ quan hải quan nên giảm thời

gian làm thủ tục. Sau khi hoàn thành thủ tục hải quan, DN XNK có thể đưa hàng ra khỏi cảng không phụ thuộc vào thời gian trong ngày, đồng thời, giảm bớt chứng từ, giấy tờ.

Hà Nội, ngày tháng 01 năm 2020

Người báo cáo

(ký tên)

4. Nhận xét của cơ sở tiếp nhận sinh viên đến thực tập, thực tế

- Tinh thần và thái độ làm việc, ý thức tổ chức kỷ luật:

.....

.....

.....

.....

.....

- Kết quả công việc:

.....

.....

.....

.....

.....

- Các mặt khác:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

- Đánh giá chung (mặt mạnh, hạn chế, kiến nghị):

.....

.....

.....

.....

.....

Người nhận xét

(kí tên và đóng dấu)

5. Nhận xét của giáo viên hướng dẫn

- Tinh thần và thái độ làm việc, ý thức tổ chức kỷ luật:

.....

.....

.....

.....

.....

- Kết quả công việc:

.....

.....

.....

.....

- Các mặt khác:

.....

.....

.....

.....

- Đánh giá chung (mặt mạnh, hạn chế, kiến nghị):

.....

.....

.....

.....

Người nhận xét

(kí tên)