

Đề Cương Môn Quản Lý Đội Tàu

Mục Lục

Câu 1: Mục đích và Yêu cầu của quản lý tàu?	2
Câu 2: Bản chất và Nội dung của các công tác quản lý đội tàu.....	3
Câu 3: Dịch vụ quản lý tàu và hợp đồng quản lý tàu the shipman 98.....	3
Câu 4: Bộ luật quản lý an toàn quốc tế các khiếm khuyết liên quan đến hệ thống quản lý an toàn	5
Câu 5: Công ước STCW các khiếm khuyết liên quan đến công ước	6
Câu 6: Các nguyên nhân chủ yếu dẫn tới việc bị lưu giữ bởi PSC của đội tàu Việt Nam	7
Câu 7: Dòng tiền vào/ ra của các chủ tàu.....	7
Câu 8: Các nhóm chi phí của tàu và nội dung các khoản mục chi phí.....	7
Câu 9: Cấu trúc các loại chi phí của tàu và chi phí cận biên theo phương thức cho thuê tàu.....	8
Câu 10: Các yếu tố ảnh hưởng đến tài chính tàu.....	9
Câu 11 : Chiến lược đầu tư của chủ tàu?	9
Câu 12: Xu hướng phát triển đội tàu vận tải biển thế giới	10
Câu 13: Các phương pháp bổ sung tàu cho công ty vận tải biển	12
Câu 14: Mục đích, nội dung của công tác lập luận chứng từ KTKT đầu tư tàu.....	13
Câu 15: Quản lý các hoạt động khai thác tàu chuyển.	14
Câu 16: Trình bày nội dung hệ thống quản lý an toàn của công ty chủ tàu	14
Câu 17: Nội dung quản lý thuyền viên.....	15
Câu 18: Nguyên tắc xác định số lượng cụ thể thuyền viên trên tàu và quy định về trực ca.....	16
Câu 19: Các quy định chung về thuyền viên trong bộ luật hàng hải VN	16
Câu 20: Quản lý kỹ thuật đội tàu vận tải biển	16
Câu 21: Kế hoạch bảo quản bảo dưỡng tàu và kiểm tra của đăng kiểm phân cấp tàu.....	17

Câu 1: Mục đích và Yêu cầu của quản lí tàu?

a. Mục đích: hoạt động vận tải biển đóng vai trò quan trọng trong thương mại hàng hóa trên phạm vi toàn cầu, vận tải biển được coi là chất xúc tác thúc đẩy kinh tế phát triển thế giới, nhờ vào sự đầu tư và khai thác đội tàu của các chủ tàu biển trên thế giới mà hàng hóa mới được dịch chuyển từ khu vực này đến khu vực khác nhằm đáp ứng cho nhu cầu sản xuất và tiêu dùng trong xã hội. các chủ tàu biển luôn luôn bị các rủi ro rình rập tới các con tàu của mình họ phải đối mặt với các nguy cơ thiệt hại tài sản, ô nhiễm môi trường do thiên tai và chính bản thân con người gây ra từ các con tàu của họ trong quá trình khai thác để tìm kiếm lợi nhuận

Một con tàu muốn được rời cảng cà đến cảng 1 cách hợp pháp trong quá trình khai thác phải có được giấy phép: “giấy phép rời cảng – last port clearance “ của cảng vụ vì đây là bằng chứng cho tàu có đủ khả năng đi biển, bất kì con tàu nào cũng có thể bị cơ quan kiểm tra nhà nước tại cảng biển bắt giữ khi không đáp ứng đủ các yêu cầu đảm bảo an toàn về kĩ thuật và phòng ngừa ô nhiễm môi trường cả về giấy tờ và thực tế theo luật lệ quốc gia và các công ước quốc tế. thậm chí các thuyền viên trên tàu cũng có thể gây ra sự kiện bắt giữ tàu do chứng chỉ chuyên môn và năng lực thực tế không phù hợp với chức danh đảm nhiệm trên tàu.

Để quản lí được công tác đội tàu cần có bộ máy quản lí với cơ cấu hợp lí, mooic bộ phận cần hoàn thành tốt chức năng nhiệm vụ của mình

Quản lí tàu bao gồm nhiều lĩnh vực khác nhau: quản lí kĩ thuật, quản lí thuyền viên, tài chính, bảo hiểm, thương mại. cung ứng, trong mỗi liên hệ mật thiết với nhau. Nhưng quan trọng nhất là quản lí kĩ thuật đây là lĩnh vực quản lí có liên quan trực tiếp đến an toàn tàu và ô nhiễm môi trường trong quá trình khai thác

b. Yêu cầu

Hoạt động quản lí tàu biển phải được xem xét ở 2 phương diện, đó là hoạt động quản lí nhà nước và hoạt động quản lí doanh nghiệp đối với tàu và đội tàu,

Người làm công tác quản lí nhà nước phải đề ra được chính sách, luật lệ phù hợp với xu thế phát triển của ngành hàng hải, phải tổ chức thực thi các điều ước quốc tế chuyên ngành hàng hải mà quốc gia mình đã tham gia liên quan đến tàu biển

Người làm công tác quản lí ở doanh nghiệp phải làm cho đối tượng bị quản lí luôn luôn thỏa mãn đầy đủ các yêu cầu của luật lệ và công ước quốc tế nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh của tàu

Bởi vậy vấn đề đặt ra đối với người làm công tác quản lí tàu là nắm được những kiến thức chung về quản lí tàu cũng như quản lí công ty vận tải biển, bên cạnh đó cần nắm được các lệ quốc gia và công ước quốc tế chi phối đến hoạt động của tàu biển để thỏa mãn các yêu cầu về khai thác tàu. Do sự tiến bộ nhanh của khoa học và công nghệ, cho nên trình độ quản lí cũng thay đổi theo vì vậy người quản lí tàu cần phải tiếp nhận các phương pháp thích hợp theo xu thế hiện thời tránh tụt hậu so với khu vực và thế giới

Vấn đề quan trọng nhất đối với công tác quản lý tàu biển là phải xây dựng được các tiêu thức quản lý để thông qua đó tiến hành theo dõi kiểm tra mức độ đạt được và kịp thời điều chỉnh các hd của tàu và đội tàu nhằm đạt mục đích đã xd từ trước

Câu 2: Bản chất và Nội dung của các công tác quản lý đội tàu

a. Bản chất: chình là định hướng cho các tàu biển luôn luôn đảm bảo các yêu an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của quốc gia và quốc tế trong suốt quá trình khai thác, đồng thời làm cho con tàu đó có thể hoạt động nhịp nhàng với công tác của cảng, xưởng sửa chữa, cung ứng dịch vụ nhằm hoàn thành nhiệm vụ sản xuất với hiệu quả kinh tế cao

b. Nội dung:

- xác định cơ cấu quản lý công tác vận tải và công tác của đội tàu VTB
- hoàn thành các hình thức vận tải tàu chuyển và tàu chợ
- xác định các phương pháp định mức kĩ thuật về khai thác đội tàu nói riêng và hệ thống mức kĩ thuật trong lĩnh vực vận tải biển nói chung

Câu 3: Dịch vụ quản lý tàu và hợp đồng quản lý tàu the shipman 98

• Dịch vụ quản lý tàu: xu hướng thuê ngoài quản lý đang trở nên có hiệu quả đối với công ti chủ tàu có qui mô đội tàu nhỏ bé, hoặc các loại tàu đặc biệt chịu chi phối của các luật lệ hà khắc, đặc biệt là các cty thuê mua tài chính tàu. Để thực hiện mục đích của các bên, chủ tàu và người quản lý tàu phải chuyển giao trách nhiệm của mình bằng các hd thuê tàu quản lý tàu theo các lĩnh vực do các bên thỏa thuận

- Hiện nay trên thế giới có nhiều dạng dịch vụ quản lý đối với tàu song phổ biến nhất là các loại dv dưới đây:

+quản lý thuyền viên/quản lý kĩ thuật/ quản lý thương mại/ hợp đồng bảo hiểm/ dịch vụ kế toán/ dvu mua bán tàu/ dvu cung ứng phẩm/ dvu cung cấp nhiên liệu

* Khái niệm: Hợp đồng quản lý tàu là văn bản có tính pháp lý được ký kết giữa chủ tàu và người quản lý tàu mà theo đó người quản lý tàu sẽ cung cấp một hoặc một số dịch vụ thuê ngoài theo quy định của hợp đồng để nhận thù lao quản lý do chủ tàu trả.

* Nội dung theo Shipman 98

Phần I

Ngoài tên và chữ ký các bên, gồm 20 ô để điền

1. Ngày lập hợp đồng
2. Tên chủ tàu, trụ sở chính và luật chi phối
3. Tên người quản lý, trụ sở chính và luật chi phối

4. Thời điểm bắt đầu thực hiện hợp đồng
 5. Quản lý thuyền viên
 6. Quản lý kĩ thuật
 7. Quản lý thương mại
 8. Hợp đồng bảo hiểm
 9. Dịch vụ kế toán
 10. Mua bán tàu
 11. Cung ứng cho tàu
 12. Nhiên liệu
 13. Dịch vụ thuê tàu định hạn
 14. Bảo hiểm của chủ tàu.
 15. Phí quản lý hàng năm
 16. Chi phí thuyền bộ khi hủy bỏ hợp đồng trước thời hạn.
 17. Ngày chấm dứt hợp đồng
 18. Luật và trọng tài giải quyết tranh chấp
 19. Thông báo chủ tàu
 20. Thông báo người quản lý Phần II
1. Các định nghĩa
 2. Chỉ định của người quản lý
 3. Cơ sở của hợp đồng
 4. Nghĩa vụ của người quản lý
 5. Nghĩa vụ của chủ tàu.
 6. Chính sách bảo hiểm
 7. Thu hộ và chi hộ các khoản cho chủ tàu
 8. Phí quản lý
 9. ngân sách và quỹ quản lý

10. Quyền chuyển nhượng hợp đồng
11. Trách nhiệm
12. Tài liệu
13. Quản trị tổng hợp
14. Kiểm toán
15. Kiểm tra tàu
16. Sự phù hợp với luật lệ và công ước
17. Thời hạn quản lý
18. Chấm dứt hợp đồng
19. Luật và trọng tài
20. thông báo của các bên

Câu 4: Bộ luật quản lý an toàn quốc tế, các khiếm khuyết liên quan đến hệ thống quản lý an toàn

a. Bộ luật: bộ luật quản lý an toàn quốc tế (ISM) là 1 bộ luật quản lý quốc tế về khai thác tàu an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm được tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) thông qua nghị quyết A741 năm, 1993 và trở thành bắt buộc theo hiệu lực của chương IX SOLAS về quản lý và khai thác tàu an toàn vào ngày 1/7/1998. Bộ luật ISM đưa ra một tiêu chuẩn quốc tế đối với quản lý và khai thác tàu an toàn và đối với ngăn ngừa ô nhiễm

Bộ luật ISM yêu cầu các công ty xây dựng và duy trì 1 hệ thống quản lý an toàn phù hợp với các quy định của bộ luật và phải được chính quyền hành chính kiểm tra và cấp các giấy chứng nhận quản lý an toàn có hiệu lực không quá 5 năm và giấy chứng nhận phù hợp có hiệu lực không quá 5 năm. Hiệu lực của các GCN trên phụ thuộc vào sự kiểm tra trung gian và kiểm tra hàng năm, khi DOC bị thi hồi thì SMC không còn hiệu lực

b. Các khiếm khuyết

Các khiếm khuyết sau đây đối với hệ thống quản lý an toàn của tàu có thể được xem là sự không phù hợp nghiêm trọng và có thể dẫn đến việc tàu bị lưu giữ

- Trên tàu không có giấy chứng nhận quản lý an toàn và bản sao giấy chứng nhận phù hợp (DOC)
- Trên tàu không có tài liệu của hệ thống quản lý an toàn
- Các sĩ quan chủ chốt của tàu không biết ai là người được chỉ định của công ty chịu trách nhiệm đối với tàu của mình
- Không có quy trình liên hệ với công ty trong tình huống khẩn cấp

- Các trang thiết bị dự phòng hoặc các trang thiết bị quan trọng không được bảo dưỡng và thử thường xuyên theo đúng quy định
- Các thông tin về quản lý an toàn thích hợp không được viết bằng ngôn ngữ làm việc hoặc ngôn ngữ mà các thuyền viên trên tàu hiểu được
- Việc huấn luyện và thực tập không được thực hiện phù hợp với kế hoạch đã lập
- Tất cả các khiếm khuyết có thể lưu giữ tàu liên quan đến thân tàu, kết cấu hàng trang thiết bị
- Thuyền viên không thành thạo với nhiệm vụ của mình được quy định trong hệ thống quản lý an toàn
- Thuyền viên không thể trao đổi thông tin với nhau

Câu 5: Công ước STCW các khiếm khuyết liên quan đến công ước

a. Công ước:

Công ước thiết lập các yêu cầu cơ bản về đào tạo, cấp chứng chỉ và trực ca đối với người đi biển theo tiêu chuẩn quốc tế. Công ước này bao hàm các yêu cầu tổng quát về chất lượng và chứng chỉ cho các bộ phận buồng, máy, vô tuyến điện và thủy thủ trực ca. Tất cả các thuyền viên làm việc trên tàu phải có giấy chứng nhận thỏa mãn các yêu cầu của công ước và tuân theo mẫu thống nhất.

Công ước quy định những nguyên tắc cơ bản cho việc trực ca buồng và máy và các yêu cầu huấn luyện đặc biệt với những người làm việc trên 1 số loại tàu như tàu dầu, tàu hóa chất và 1 số loại tàu chở khí hóa lỏng

Công ước cho phép chính quyền hành chính của nước thành viên được kiểm tra những chứng chỉ khả năng chuyên môn

b. Khiếm khuyết:

- Thuyền viên không có chứng chỉ thích hợp
- Không tuân thủ các yêu cầu của gia cầu treo cờ về định biên an toàn tối thiểu
- Phân công trực ca hàng hải và trực ca buồng máy không đúng với yêu cầu
- Không đảm bảo phân công những người đã được nghỉ ngơi đầy đủ, có đủ năng lực để trực ca đầu tiên và ca tiếp theo của chuyến hành trình
- Không cung cấp được các bằng chứng về việc phân công nhiệm vụ thích hợp cho thuyền viên liên quan đến an toàn và ngăn ngừa ô nhiễm

Câu 6: Các nguyên nhân chủ yếu dẫn tới việc bị lưu giữ bởi PSC của đội tàu Việt Nam

a. Nguyên nhân khách quan:

- Do ngành hàng hải VN có điểm xuất phát thấp, hội nhập muộn nên dẫn đến đội tàu VN trẻ về tuổi đời nhưng lại già về tuổi tàu. Các tàu cũ, cơ sở v/c qui mô sx nhỏ, k đáp ứng được các y/c về an toàn biển. đội ngũ qli thiếu kinh nghiệm, khả năng quản lí kém
- Các công ti vận tải biển k kịp thời thay đổi, đáp ứng đầy đủ theo đúng thời hạn các quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường của các điều ước quốc tế
- Do sự phát triển nóng của ngành HHVN quá vội vã trong công tác đào tạo thuyền viên dẫn đến việc cấp chứng chỉ k đạt y/c
- Do vẫn còn ht đăng kiểm cảng cụ chưa cương quyết trong viwwcj y/c khắc phục các khiếm khuyết của tàu trong đợt giám sát kĩ thuật và trước khi cấp giấy phép cho tàu rời cảng

b. Nguyên nhân chủ quan

- Năng lực và trình độ của thuyền viên còn yếu
- Do sự thiếu ý thức, thiếu mẫn cán của thuyền viên trong công tác bỏ quản bảo dưỡng tàu
- Sự lỏng lẻo trong ctac qli an toàn kể cả trên tàu và trên bờ
- Do hiện nay trên tàu chưa có 1 công cụ nào đáp ứng được nhu cầu của chủ tàu và thuyền trưởng trong việc hỗ trợ và qli an toàn tàu biển.

Câu 7: Dòng tiền vào/ ra của các chủ tàu

a. Dòng tiền vào: dòng tiền vào của cá chủ tàu bao gồm tiền cước v/c cả các khoản thu từ các h/d khác như : đầu tư tài chính, cho thuê tàu, bán tàu. Dvu bán hàng, dvu qli phương tiện, môi giới vận tải, dvu logistics...

Dòng tiền này sẽ bù đắp các khoản chi phí cũng như thu hooifdaanf lượng vốn đầu tư mà DN bỏ racho các h/d sx kinh doanh trong năm tài chính

b. Dòng tiền ra: bao gồm: tiền thu hồi vốn đầu tư, tiền trả lãi vay vốn đầu tư, chi phí cố định ngỳ tàu khai thác, chi phí nhiên liệu, hải cảng, đại lí phí. Cpi thuê ngoài dvu quản lí tàu, sửa chữa tàu, tiền chi trả cho môi giới hàng hóa, cpi thuê thuyền viên, tiền nộp thuế theo các qui định hiện hành

Câu 8: Các nhóm chi phí của tàu và nội dung các khoản mục chi phí

Phân nhóm chi phí	Khoản mục chi phí	Nội dung
-------------------	-------------------	----------

Chi phí hoạt động Operating costs	Chi phí cho thuyền viên	Lương, BHXH
	Chi phí vật tư, dầu nhờn	Vật tư, vật liệu, dầu bôi trơn
	Cphi sửa chữa và bảo dưỡng thường xuyên	Tiền công, tiền các hạng mục sửa chữa bảo dưỡng
	Chi phí bảo hiểm tẩu	BH thân tàu, P&I
	Chi phí quản lí	Văn phòng, thiết bị, lương
Chi phí chuyển đi Voyage costs	Cphi nhiên liệu chạy	Dầu FO&DO
	Cphi nhiên liệu đỗ	Dầu DO
	Cphi bến cảng	Họa tiêu, cầu bến, đại lí
	Chi phí làm hàng	Xếp/ dỡ hàng
Chi phí sửa chữa định kì periodic maintenance	Trung tu (sau 2 năm)	Lên đà, cạo hà, sơn lườn, thay thế các hạng mục máy và vỏ
	Đại tu (sau 4 năm)	
Chi phí vốn và các khoản phải trả Capital costs & repayments	Lãi vốn vay, cổ tức định mức	Lãi ngân hàng, lãi cổ phiếu
	Nợ phải trả	Khấu hao, hoàn vốn vay, trả trái phiếu

Câu 9: Cấu trúc các loại chi phí của tàu và chi phí cận biên theo phương thức cho thuê tàu

A, cấu trúc các loại chi phí

Khoản mục chi phí	Loại chi phí			
Duy tu và bảo dưỡng tàu	Running cost	Operation cost	Fixed cost	Total cost
Phụ phí thuyền viên				
Chi phí quản lí				
Bảo hiểm tàu				
Lương thuyền viên				
Hoàn vốn và cphi vốn đầu tư				
Sửa chữa định kí				
Nhiên liệu	Voyage / varied cost			
Cảng phí				
Xếp dỡ hàng hóa				
Canal dues				

B, chi phí cận biên và phương thức cho thuê tàu

Nhóm chi phí	Phương thức cho thuê (giá hoàn vốn) (BEP = Break even point)			
Capital cost				
Operating cost				
Voyage cost				
Cargohandling cost				

Câu 10: Các yếu tố ảnh hưởng đến tài chính tàu

* Các yếu tố ảnh hưởng đến tài chính của chủ tàu

- Doanh thu hàng năm từ việc cho thuê tàu và khai thác tàu (nhiều/ít)
- Các chi phí phát sinh hàng ngày để duy trì tàu (cao/thấp)
- Giải pháp tài chính của hãng tàu (tốt hay tồi)
- + Doanh thu hàng năm
- Lượng hàng chở trên tàu: phụ thuộc cỡ tàu, lượng dự trữ trên tàu
- Năng suất tàu: phụ thuộc về kế hoạch khai thác, tốc độ khai thác, thời gian bến đỗ,....
- Mức cước phụ thuộc vào cung cầu thị trường, chất lượng dịch vụ, mức độ cạnh tranh
- + Chi phí duy trì hoạt động tàu: số lượng/quỹ lương thuyền viên, công tác sửa chữa, duy trì bảo dưỡng, công tác bảo hiểm,...
- + Chi phí trong từng chuyến đi: loại hàng, kiểu tàu, thiết bị làm hàng, kỹ năng làm hàng, hình thức tổ chức liner or tramp.
- + Hoàn vốn đầu tư: độ lớn của vốn, thời gian hoàn vốn,....
- + Tiền lãi vốn đầu tư: nguồn vốn cho vay, lượng vốn cho vay, thời hạn vay, lãi suất.
- + Chi phí sửa chữa định kì: tuổi tàu, chế độ sửa chữa, chu kì giám định, luật lệ chi phối.

Câu 11 : Chiến lược đầu tư của chủ tàu?

* Chiến lược đầu tư của tàu

Chiến lược đầu tư có ảnh hưởng mạnh đối với kết quả tài chính của chủ tàu. Đây là lý do tại sao tài chính của một con tàu lại có vị trí đặc biệt trong việc nghiên cứu của KTVTĐB.

Các quyết định của chủ tàu về lựa chọn cỡ tàu, tuổi tàu, loại tàu và chiến lược tài chính về đầu tư có ảnh hưởng đến doanh thu và chi phí :

- Nếu tàu càng mới thì các chi phí thuyền viên, chi phí nhiên liệu, sửa chữa, thay thế cũng giảm theo tuổi tàu.
- Nếu vốn đầu tư được bỏ rảnh bằng vốn tự có hoặc huy động từ các nguồn có lãi suất thấp, thời hạn trả dài hoặc huy động từ công chúng thì chủ tàu có lợi thế về chi phí
- Mỗi chủ tàu có một sự lựa chọn chiến lược riêng cho phù hợp với tình hình thị trường, chính sách vận tải, nguồn lực và khả năng tài chính của mình.

Câu 12: Xu hướng phát triển đội tàu vận tải biển thế giới

1. Tăng trọng tải tàu: khi trọng tải tàu tăng --> Q tăng. Trọng tải tăng là do kết quả khối lượng hàng hoá vận chuyển tăng, khoảng cách tăng, Mxd tăng. Đây là xu hướng nổi bật của đội tàu buôn thế giới. Khả năng tăng trọng tải rất lớn nhưng sự tăng này phụ thuộc chủ yếu vào giới hạn độ sâu của kênh, luồng chạy tàu, khối lượng vận chuyển, Mxd . Khi trọng tải tăng -->khả năng vận chuyển tăng --> giá thành giảm.

* Điều kiện

- Khối lượng hàng hóa vận chuyển lớn, lượng hàng nhiều, nguồn hàng phải ổn định
- Độ sâu luồng lạch, độ sâu trước bến phải phù hợp kĩ thuật
- Mức giải phóng tàu cao
- Phụ thuộc vào tập quán làm hàng của từng cảng

* Kết quả

- Tăng khả năng chuyên chở của tàu
- Giá thành vận chuyển giảm, doanh nghiệp đạt lợi thế cạnh tranh về giá
- Tăng khả năng lưu thông của hàng hóa, góp phần ổn định

2. Tăng tốc độ tàu: Khi v tăng -->khả năng vận chuyển tăng, giảm thời gian giao hàng nhưng mức tăng v rất chậm. Muốn tăng v bằng cách thay đổi động cơ, thay đổi hình dáng thân tàu phần ngâm nước nhưng v tăng thì R có thể tăng hoặc giảm vì $N_e = D^2/3.v^3/cp$ vì khi v tăng --> tc giảm --> Q tăng, t ứ đọng vốn giảm nhưng khi tăng v ta phải xem xét Net ăng thì R nhiên liệu và Q và R cái nào tăng nhanh hơn.

* Điều kiện

- Có nhu cầu vận chuyển nhanh (chủ hàng chấp nhận giá cước cao)

- Có sự tiến bộ về công nghệ trong lĩnh vực đóng tàu
- Thay đổi công nghệ máy dựa trên những cải tiến kĩ thuật
- Thay đổi loại nhiên liệu chạy máy tàu
- Mức giải phóng tàu ở cảng nhanh
- Giá cả, nhiên liệu phải phù hợp

* Kết quả

- Giảm ứ đọng về vốn cho chủ hàng
- Tăng khả năng cạnh tranh giữa VTB với các dạng vận tải khác

3. Chuyên môn hoá đội tàu vận tải: là xu hướng nổi bật nhất trong việc phát triển đội tàu VTB. Hướng phát triển hiện nay và tương lai là trong số các tàu chở hàng bách hoá tỷ lệ lớn nhất là tàu container, tàu RO-RO để giảm R xếp dỡ

*Mục đích

Là đóng mới những con tàu chuyên môn hóa hẹp thuận lợi để vận chuyển một loại hàng hóa nhất định như container, khí hóa lỏng...

* Kết quả

- Làm tăng chất lượng bảo quản hàng hóa và tiện lợi cho công tác cơ giới hóa xếp dỡ
- Giảm giá thành, giảm nhẹ điều kiện lao động

4. Tự động hoá: xu hướng này có ý nghĩa to lớn đối với việc phát triển đội tàu VTB. Khi xu hướng này phát triển thì điều kiện lao động của thuyền viên được thay đổi. Tự động hoá có thể 1 phần hoặc toàn bộ ở buồng máy hoặc lái tàu.

* Điều kiện

- Sử dụng những máy móc hiện đại như máy tính điện tử để tự động hóa trong công tác lái tàu và công tác ở buồng máy

* Kết quả

- Giảm nhẹ điều kiện lao động
- Tăng mức độ an toàn

5. Trẻ hóa đội tàu : Giảm thiểu chi phí sửa chữa, thời gian sửa chữa và tổn thất cho các bên liên quan

Câu 13: Các phương pháp bổ sung tàu cho công ty vận tải biển

1. Các phương pháp bổ sung đội tàu cho công ty VTB

- Đặt đóng mới ở trong và ngoài nước
- Mua tàu cũ trên thị trường tàu cũ trong nước và nước ngoài
- Nhận bàn giao tàu cũ từ các đơn vị khác sang cho công ty VTB hay tàu được nước ngoài tặng cho
- Nhận quản lý các tàu của các bên liên doanh
- Thuê tàu định hạn của các chủ tàu khác (bổ sung tạm thời)

2. Ưu nhược điểm

* Đóng mới tàu

- Ưu điểm
 - + Thỏa mãn nhu cầu của chủ tàu
 - + Giảm thời gian sửa chữa, tăng khả năng khai thác
 - + Thỏa mãn một số tiêu chí của khách hàng
 - + Hạn chế được các rủi ro của hàng hóa
 - + Giá thành ít hơn

- Nhược điểm

- + ứ đọng vốn
- * Mua tàu cũ
 - Ưu điểm
 - + Không bị ứ đọng vốn
 - + Giải quyết nhu cầu cho chủ hàng
 - Nhược điểm
 - + Không đáp ứng được nhu cầu khai thác của chủ hàng
 - + Chi phí khai thác cao (do thêm chi phí sửa chữa)
 - + Rủi ro tăng, hạn chế khả năng khai thác của tàu

* Thuê tàu

- Ưu điểm:
- + Không phải bỏ vốn, không bị ứ đọng vốn
- + Bổ sung kịp thời cho đội tàu
- Nhược điểm
- + Không chủ động

Câu 14: Mục đích, nội dung của công tác lập luận chứng từ KTKT đầu tư tàu.

* Mục đích

- Bổ sung năng lực vận tải nhằm tăng khả năng cạnh tranh của đội tàu hoặc thay thế các con tàu đã lỗi thời không đủ khả năng kinh doanh trên thị trường VTB.
- Chủ động vận chuyển hàng hóa, không phụ thuộc vào việc cung cấp dịch vụ vận tải biển từ nước ngoài, góp phần tăng khả năng cạnh tranh cho hàng hóa của nước mình trên thị trường nội địa và quốc tế.
- Kinh doanh kiếm lời từ việc thu tiền cước vận tải hoặc tiền thuê tàu khi cho người khác thuê tàu định hạn hoặc thuê tàu trần.

* Nội dung

- Đặt ra mục tiêu
- Phân tích thị trường vận tải trên tuyến, định dạng nhu cầu vận chuyển trên tuyến
- Phân tích tình hình tuyến đường bến cảng
- Lập luận lựa chọn kiểu loại tàu, hình thức đầu tư
- Lập luận các phương án trọng tải, tốc độ, dung tích, trang trí động lực
- Đề xuất các phương án theo cỡ tàu và tốc độ
- Tính toán các chi phí của các phương án
- Tính toán doanh thu của các phương án
- Tính các chỉ tiêu kinh tế NPV, IRR, T,...
- Lựa chọn tàu có lợi
- Đánh giá hiệu quả đầu tư

Câu 15: Quản lí các hoạt động khai thác tàu chuyển.

a. Quản lí hoạt động dịch vụ khách hàng và chăm sóc khách hàng

Thường xuyên thông tin liên lạc giữ vững các mối quan hệ với các khách hàng truyền thống.(các chủ hàng, các nhà môi giới, đại lí...)

Tăng cường công tác marketing tới các khách hàng tiềm năng.

b. quản lí đơn hàng vận chuyển

Thường xuyên thu nhận các đơn hàng vận chuyển, phân tích khả năng thực hiện, các rủi ro có thể xảy ra trong quá trình thực hiện để có kế hoạch phòng ngừa nhằm hạn chế tối đa các tổn thất có thể có, lựa chọn những đơn hàng phù hợp để đưa vào tính toán các phương án kinh doanh.

c. Quản lí các hợp đồng vận chuyển

Công tác giao dịch đàm phán kí kết các hợp đồng vận chuyển có ý nghĩa quan trọng ảnh hưởng đến sự tồn tại & phát triển của chủ tàu.

Các hợp đồng được kí kết cần được triển khai thực hiện đúng thời gian, nếu ko sẽ bị khách hàng từ chối làm mất nguồn thu của tàu. Thường xuyên kiểm tra thời hạn thực hiện các hợp đồng để phối hợp với các bộ phận liên quan cùng triển khai thực hiện.

d. lập kế hoạch chuyến đi và chỉ đạo thực hiện kế hoạch chuyến đi.

Các chuyến đi của tàu chuyển phụ thuộc vào nhiều yếu tố khách quan, tuy nhiên, để cho các hoạt động vận tải được diễn ra tương đối ăn khớp với các hợp đồng đã kí kết thì cần phải có kế hoạch cho từng chuyến đi cụ thể. Thông qua kế hoạch để có các biện pháp chỉ đạo phù hợp với tình huống nhằm thực hiện tốt hợp đồng vc.

e. quản lí các chứng từ vc

Sau mỗi chuyến đi cần tập hợp các chứng từ vc, đặc biệt là vận đơn đường biển, hóa đơn thu cước, các giấy tờ liên quan để làm bằng chứng cần thiết khi giải quyết các tranh chấp vs các bên khác, đồng thời phục vụ cho công tác kế toán, thanh kiểm tra.

Câu 16: Trình bày nội dung hệ thống quản lý an toàn của công ty chủ tàu

- Theo các yêu cầu của chương 9 Solas 1978 và bộ luật ISM code, chủ tàu phải chuẩn bị tối thiểu các sổ tay qui trình quản lý an toàn gồm

- + Sổ tay an toàn và chất lượng (AQM)
- + Sổ tay qui trình hoạt động của công ty (HOPM)
- + Sổ tay qui trình hoạt động của tàu (SOPM)
- + Sổ tay kế hoạch ứng phó sự cố của tàu (ECP)

+ Sổ tay kế hoạch ứng cứu sự cố của cơ quan (ERP)

- Chủ tàu phải thiết lập hệ thống quản lý an toàn, duy trì và thực hiện nghiêm chỉnh các qui trình, hướng dẫn của hệ thống này để đảm bảo khai thác tàu an toàn, phòng chống ô nhiễm môi trường. Định rõ trách nhiệm quyền hạn của chủ tàu, thuyền trưởng trong việc đảm bảo an toàn khai thác tàu, đảm bảo thông tin liên lạc giữa tàu và chủ tàu, đảm bảo khả năng hỗ trợ tàu kịp thời và đặc biệt là các tình huống khẩn cấp

Để duy trì có hiệu quả hệ thống quản lý an toàn, chủ tàu phải bố trí những thuyền viên có năng lực và kinh nghiệm định kỳ 1 năm 2 lần tiến hành kiểm tra tàu nhằm phát hiện các khiếm khuyết, tìm ra sự không phù hợp để có biện pháp khắc phục hoặc hướng dẫn khắc phục theo đúng qui trình của hệ thống QLAT. Đồng thời qua các lần kiểm tra thực tế dưới tàu, các nhân viên phòng an toàn của chủ tàu sẽ phát hiện được những bất cập trong việc thực thi hệ thống QLAT, an ninh tại tàu để từ đó rà soát lại và có những bổ sung sửa đổi hệ thống sao cho phù hợp với tình hình thực tế của chủ tàu và thực tiễn khai thác tàu

Câu 17: Nội dung quản lý thuyền viên

-Cung cấp thuyền viên đảm bảo chất lượng cho tàu theo yêu cầu của chủ tàu phù hợp với yêu cầu của Công ước về đào tạo và cấp chứng chỉ trực ca(Provision of suitably qualified crew for the vessel as required by the owners in accordance with STCW 95 requirements)

-Tuyển dụng và bố trí thuyền viên, bao gồm việc ký hợp đồng, quản lý và mua bảo hiểm cho thuyền viên(Selecting and engaging the crew – including payroll arrangements. Pension administration and insurances for the crew)

Điều 57. Hợp đồng thuê thuyền viên

1. Hợp đồng thuê thuyền viên là hợp đồng lao động được giao kết bằng văn bản giữa chủ tàu hoặc người sử dụng thuyền viên với thuyền viên để làm việc trên tàu biển.

2. Hợp đồng thuê thuyền viên có các nội dung chính sau đây:

- a) Tên và địa chỉ của người thuê thuyền viên;
- b) Tên hoặc danh sách thuyền viên được thuê;
- c) Điều kiện làm việc trên tàu biển;
- d) Thời hạn thuê thuyền viên;
- đ) Tiền lương, tiền thưởng, tiền ăn và các khoản chi phí khác;
- e) Chế độ bảo hiểm;
- g) Các chế độ khác của thuyền viên;
- h) Trách nhiệm của người thuê thuyền viên và thuyền viên.

Câu 18: Nguyên tắc xác định số lượng cụ thể thuyền viên trên tàu và quy định về trực ca

- Nguyên tắc xác định số lượng cụ thể thuyền viên trên tàu:

Căn cứ vào đặc tính kỹ thuật, mức độ tự động hóa và vùng hoạt động của tàu, Cơ quan đăng ký tàu biển quyết định biên an toàn tối thiểu của tàu phù hợp với thực tế sử dụng, khai thác tàu.

Đối với tàu khách, căn cứ vào đặc tính kỹ thuật, số lượng hành khách, vùng hoạt động của tàu, cơ quan đăng ký tàu biển quy định biên an toàn tối thiểu nhưng phải bố trí thêm ít nhất 1 thuyền viên phụ trách hành khách so với định biên theo bảng tên.

Việc bố trí thuyền viên đảm nhiệm chức danh trên tàu biển VN phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:

Phải có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, giấy chứng nhận huấn luyện phù hợp với chức danh mà thuyền viên đó đảm nhận;

Thuyền viên được bố trí làm việc trên tàu dầu, tàu chở hóa chất, tàu chở khí hóa lỏng, tàu khách, tàu khách Ro-Ro thì ngoài giấy chứng nhận khả năng chuyên môn và các giấy chứng nhận huấn luyện cần phải có khi làm việc trên tàu biển thông thường, còn phải có giấy chứng nhận huấn luyện tương ứng với từng chức danh trên loại tàu đó.

- Quy định trực ca:

Thuyền trưởng là người chịu trách nhiệm tổ chức việc trực ca 24h trong ngày. Đại phó thuyền phó hành khách và máy trưởng có trách nhiệm giúp thuyền trưởng kiểm tra việc tổ chức thực hiện việc trực ca trên tàu. Trực ca là nhiệm vụ của thuyền viên. Ca trực của mỗi thuyền viên được chia thành ca biển và ca bờ:

+ thời gian trực ca biển là 4h và mỗi giờ trực 2 ca cách nhau 8h, trường hợp có thay đổi múi giờ thì thời gian trực ca biển do thuyền trưởng quyết định;

+ thời gian trực ca bờ do thuyền trưởng quy định, căn cứ vào điều kiện cụ thể khi tàu neo đậu.

Câu 19: Các quy định chung về thuyền viên trong bộ luật hàng hải VN

Câu 20: Quản lý kỹ thuật đội tàu vận tải biển

Quản lý kỹ thuật là nhiệm vụ quan trọng nhất đối với chủ tàu. Nhiệm vụ chủ yếu của quản lý kỹ thuật là lập kế hoạch và thực hiện công tác duy tu bảo dưỡng tàu, duy trì các giấy tờ pháp lý của tàu có hiệu lực nhằm làm cho tàu luôn đảm bảo khả năng đi biển và thỏa mãn các yêu cầu hợp pháp của các cơ quan kiểm tra hành chính cảng biển.

Nhìn chung tình hình quản lý kỹ thuật (cho dù chủ tàu tự quản lý hay thuê ngoài quản lý) không có thay đổi trong thời gian qua. Tuy nhiên, trách nhiệm và nghĩa vụ quản lý đã đc mở rộng. chính các nghĩa vụ này đã làm cho các chủ tàu muốn thuê ngoài hoạt động này. Khi các chính

phủ và các cơ quan có thẩm quyền khác trở nên khắt khe hơn trong việc xác định “lỗi” thì các chủ tàu càng lo sợ về khả năng phạm lỗi. Để giảm bớt rủi ro cho chủ tàu do lỗi kỹ thuật, các chủ tàu thường tìm đến các nhà quản lý tàu để thuê ngoài dịch vụ quản lý tàu bằng các hợp đồng quản lý tàu, việc thuê ngoài quản lý kỹ thuật tàu vừa đảm bảo chất lượng tàu vừa hạn chế các rủi ro bắt giữ tàu cho các chủ tàu.

Những điểm nổi bật trong số các nhiệm vụ của người quản lý tàu là tổ chức và quản lý thuyền viên (tuyển dụng, đào tạo, chi phí, vấn đề sức khỏe...), xây dựng, kiểm soát và giám sát cơ chế R&M (lập kế hoạch cho giám định định kỳ, kiểm soát giám định liên tục, xây dựng chế độ kiểm soát trên tàu và chương trình bảo dưỡng thường xuyên), quản lý tồn kho và cơ chế mua sắm, đảm bảo liên lạc tốt giữa tàu với các bộ phận liên quan của công ty.

Tóm lại, theo góc độ người quản lý tàu phải bao quát bất kỳ mục nào có ảnh hưởng đến hoạt động của tàu để đảm bảo rằng tàu an toàn, phù hợp với tiêu chuẩn yêu cầu.

Câu 21: Kế hoạch bảo quản bảo dưỡng tàu và kiểm tra của đăng kiểm phân cấp tàu

a) kế hoạch bảo quản bảo dưỡng tàu: kế hoạch bảo quản bảo dưỡng và sửa chữa tàu có ý nghĩa quan trọng đến việc duy trì tàu luôn đảm bảo tình trạng kỹ thuật tốt, hạn chế và loại trừ được các rủi ro ngẫu nhiên và đương nhiên (rủi ro chắc chắn sẽ xảy ra do không thực hiện các biện pháp bảo quản), thỏa mãn các yêu cầu của đăng kiểm và yêu cầu kiểm tra của các bên liên quan khác.

Công tác lập kế hoạch BQBD tàu gồm kế hoạch năm, kế hoạch quý và kế hoạch chi tiết căn cứ vào các loại hình kiểm tra tàu trong quá trình khai thác tàu.

Cơ sở xây dựng các kế hoạch BQBD tàu:

- Xác định các thiết bị quan trọng mà sự hỏng hóc của chúng có thể gây nên tình trạng nguy hiểm cho tàu.
- Các yêu cầu của quy phạm, quy định, chỉ dẫn trong nước và quốc tế.
- Chu kỳ BQBD theo hướng dẫn của nhà chế tạo kết hợp hài hòa với các chu kỳ kiểm tra đăng kiểm và tình trạng thực tế của tàu, thiết bị.
- Các yêu cầu về khai thác tàu, yêu cầu của khách hàng.
- Các báo cáo khiếm khuyết, sự ko phù hợp, yêu cầu sửa chữa khẩn cấp, trên đà, những lưu ý, yêu cầu trong hồ sơ đăng kiểm, sửa chữa lần trc.
- Phân tích và đánh giá tình trạng kỹ thuật của tàu, trang t bị thông qua các báo cáo và kinh nghiệm của những người công tác ở dưới tàu và trên bờ.
- Sự lưu trữ và cập nhật các số liệu BQBD của các thiết bị.
- Sự cung ứng phụ tùng, vật tư để thực hiện kế hoạch BQBD, sửa chữa.

- Sự phù hợp với thực tế dưới tàu và trên bờ của hệ thống BQBD.
- b) kiểm tra của đăng kiểm phân cấp tàu:
 - +) kiểm tra hàng năm:
 - Kiểm tra phân cấp hàng năm và xác nhận các giấy chứng nhận.
 - Kiểm tra hàng năm bắt buộc: an toàn kết cấu.
 - Kiểm tra hàng năm bắt buộc: thiết bị an toàn.
 - +) kiểm tra trung gian:
 - Kiểm tra phân cấp trung gian, lên đà trung gian.
 - Kiểm tra trung gian thiết bị phòng chống ô nhiễm dầu.
 - Kiểm tra trung gian giấy chứng nhận quản lý an toàn SMC.
 - +) kiểm tra đặc biệt: kiểm tra phân cấp đặc biệt chu kỳ 5 năm, lên đà, hệ trục chân vịt, thay mới các giấy chứng nhận.
 - +) kiểm tra thiết bị làm hàng
 - +) kiểm tra nồi hơi
 - +) kiểm tra liên tục máy
 - +) kiểm tra bất thường
 - Hư hỏng bất thường
 - Làm rõ các khuyến nghị đáng lưu ý khác

ABOUT

Hỗ trợ ôn tập là một dự án phi lợi nhuận hướng tới cộng đồng.

Với mục đích đem đến kiến thức miễn phí cho tất cả mọi người, chúng tôi sẽ hỗ trợ các bạn tốt nhất trong lĩnh vực giáo dục bằng cách cung cấp cho các bạn tài liệu ôn tập miễn phí, đề cương ôn tập miễn phí.

Các bạn sẽ không cần phải lo về đề cương, về tài liệu, về sách,... Các bạn chỉ việc theo dõi và để lại yêu cầu cho đội nhóm chúng tôi, còn việc tìm kiếm và biên soạn tài liệu đã có chúng tôi lo!!!!

Hiện giờ, chúng tôi đang hỗ trợ về

1. Tài liệu ôn tập tiếng anh FREE.
2. Tài liệu ôn thi đại học FREE
3. Tài liệu ôn thi cấp 3 FREE
4. Đề cương ôn thi chương trình Đại học FREE.
5. Một số tài liệu khác.

Liên hệ và kết nối với chúng tôi:

- ✓ Facebook: facebook.com/HoTroOnTap
- ✓ Fanpage: facebook.com/HoTroOnTapPage
- ✓ Group: facebook.com/groups/HoTroOnTapGroup
- ✓ Website: hotroontap.com