

CÔNG TY CỔ PHẦN MAY MINH ANH – KIM LIÊN

H ƯỚNG D ẪN
AN NINH TRUNG CHUYỂN HÀNG HÓA
Security Instructions for Cargo Transshipped

Nghệ An, April 2018

	Người soạn thảo	Người kiểm tra	Người phê duyệt
Họ và tên	Nguyễn Thị Hạnh	Đặng Việt Dũng	Nguyễn Đình Vĩnh
Chữ ký			 
Ngày	06/04/2018	07/04/2018	09/04/2018

1. MỤC ĐÍCH:

Quy định theo dõi trung chuyển hàng hóa này nhằm mục đích hướng dẫn các bộ phận liên quan nắm vững các thủ tục cần thiết khi phải đóng ghép hàng hóa vào phương tiện vận tải hay dỡ bớt hàng hóa từ phương tiện vận tải tại một nơi nào đó, trong quá trình vận chuyển trước khi đến điểm trung chuyển cuối cùng.

2. CÁC YÊU CẦU KIỂM SOÁT AN NINH CƠ BẢN:

2.1. An ninh hàng xuất đóng ghép:

2.1.1. Hàng ghép container:

Trong trường hợp số lượng hàng hóa xuất không đủ 01 container, bên phương tiện vận tải có thể yêu cầu công ty đóng ghép với hàng hàng hóa cùng chủng loại của đơn vị khác vào 01 container để giảm chi phí. Trong trường hợp này, công ty vẫn sẽ làm thủ tục kiểm tra container ban đầu như thường, nhưng bổ xung các bước sau:

- Bố trí người hộ tống, giám sát quá trình đóng ghép hàng lên container này từ đơn vị khác.
- Người hộ tống có trách nhiệm giám sát suốt trong quá trình lên hàng ghép container này tại các điểm trung chuyển.
- Gắn niêm chì mới mỗi lần mở container để đóng ghép.

2.1.2. Hàng xuất đi xe tải:

Khi xuất hàng bằng xe tải thì công ty phải kiểm tra, bảo đảm rằng các phương tiện vận tải phải đáp ứng các yêu cầu về an ninh, ít nhất bao gồm:

- Thùng chứa hàng phải kín, không có lỗ thủng, không có cửa sổ thông với bên ngoài.
- Thùng xe phải có khóa;
- Xe phải được gắn niêm chì.

2.2. An ninh hàng nhập ghép:

Trong trường hợp hàng nhập về công ty không phải là nguyên container mà là container ghép hay hàng nhập về bằng xe tải, thì các bước giám sát hàng nhập về cũng sẽ được thực hiện tương tự như giám hàng xuất tại điểm 2.1.1 và 2.1.2 nêu trên.

2.3. Hàng xuất đi máy bay:

Trong trường hợp hàng xuất và nhập qua đường hàng không thì các thủ tục an ninh vẫn phải thực hiện giống như các thủ tục an ninh đối với xuất nhập khẩu đường bộ.

Các containers hay xe tải vẫn phải được kiểm tra trước khi lên hàng, phải được niêm chì trước khi rời khỏi công ty, cũng như trước khi rời khỏi cảng hàng không để đi về công ty.

2.4. Kiểm soát an ninh trên đường vận chuyển:

Trong quá trình vận chuyển hàng hóa từ cảng về công ty, cũng như từ công ty ra cảng, trong bất kỳ trường hợp nào, bao gồm cả đóng ghép và không đóng ghép, cũng như vận chuyển bằng container hay xe tải, người lái xe (bao gồm cả lái xe của công ty cũng như lái xe của bên dịch vụ vận tải) phải bảo đảm tuân thủ các yêu cầu sau:

- Phải đi đúng tuyến đường quy định và thay đổi lộ trình khi có yêu cầu;
 - **Tuyến đường từ nhà máy đến cảng Hải Phòng:**
 - + Tuyến 1: Thành phố Vinh – Quốc lộ 1A – Diễn Châu – Thanh Hoá – Ninh Bình – Nam Định – Hải Phòng
 - + Tuyến 2: Thành phố Vinh – Quốc lộ 1A – Diễn Châu – Thanh Hoá – Ninh Bình – Hà Nam – Hà Nội – Hải Phòng

• **Tuyến đường từ nhà máy đến cảng hàng không Nội Bài:**

+ Tuyến 1: Thành phố Vinh – Quốc lộ 1A – Diễn Châu – Thanh Hoá – Ninh Bình – Hà Nam – Cảng Hàng Không Nội Bài, Hà Nội

+ Tuyến 2: Thành phố Vinh – Quốc lộ 1A – Ngã Ba Yên Lý, Diễn Châu – Quốc lộ 48 – Nghĩa Đàn – Đường mòn Hồ Chí Minh – Ninh Bình – Cảng Hàng Không Nội Bài, Hà Nội
Tuyến 1 sẽ là tuyến đường chính. Trong trường hợp, tuyến 1 xảy ra sự cố hoặc có vấn đề, lái xe sẽ sử dụng tuyến 2 để di chuyển.

- Phải bảo đảm thời gian vận chuyển đúng theo quy định. Trong trường hợp đột xuất phải dừng đỗ dọc đường thì lái xe phải thông báo địa điểm, thời gian đỗ xe, lý do đỗ xe cho các bên liên quan và phải tự kiểm soát an ninh khi đỗ xe.
- Phải được giám sát bằng hệ thống định vị (nếu là dịch vụ vận tải);
- Chỉ được phép dừng đỗ ở những trạm trung chuyển quy định, bảo đảm về an ninh. Không được phép đỗ xe ở những nơi vắng vẻ hoặc đỗ ở những vị trí không nằm trong lộ trình.

2.5. An ninh khu vực dừng nghỉ:

- Nếu quãng đường vận chuyển từ công ty tới nơi giao nhận, là dài và phải dừng nghỉ, thì người lái xe chỉ được dừng nghỉ đúng nơi dừng nghỉ quy định.
- Khu vực dừng nghỉ này phải được khảo sát từ trước, đảm bảo đáp ứng được các tiêu chuẩn về an ninh trong thời gian đỗ xe.

2.6. Niêm chì:

- Đối với lô hàng phải đóng ghép thì cứ sau mỗi lần mở niêm chì để đóng ghép hàng hay dỡ bớt hàng, thì container hay xe tải đều phải được niêm chì lại.
- Người hộ tống phương tiện vận tải và người nhận hàng khi giao đều phải kiểm tra tính nguyên vẹn của niêm chì và container theo quy định.
- Số niêm chì và tình trạng niêm chì cũ khi kiểm tra và số niêm chì mới phải được lưu vào báo cáo.

2.7. Ghi chép:

Tất cả quá trình lên hàng hay xuống hàng trước khi phương tiện vận tải – container về tới điểm cuối cùng thì đều phải được lưu vào hồ sơ để theo dõi.

3. THÔNG BÁO VỚI KHÁCH HÀNG – CƠ QUAN CHỨC NĂNG:

Bất kỳ sự khác biệt nào theo hướng dẫn này thì sẽ phải thông báo với các đơn vị liên quan và cơ quan chức năng để được lập biên bản điều tra ngay lập tức.

ĐÁNH GIÁ RỦI RO VẬN TẢI

I. Rủi ro vận tải là gì? (Identify risks)

Rủi ro là những tai nạn, tai họa, sự cố xảy ra một cách bất ngờ, ngẫu nhiên hoặc những mối đe dọa nghi hại phát sinh trong quá trình vận chuyển hàng xuất từ nhà máy đến các hãng forwarder và vận chuyển nguyên phụ liệu nhập về từ các cảng biển, cảng hàng không đến nhà máy mà ảnh hưởng đến số lượng hàng, chất lượng hàng và thời gian giao nhận hàng hóa và nguyên phụ liệu.

II. Đánh giá rủi ro và Quản lý rủi ro (Risk Assessment & Management)

1. Nhận diện các rủi ro (Risk Event)	Mức độ	Tần xuất	Điểm rủi ro	2. Nguyên nhân (What could cause this to happen?)	3. Gây ảnh hưởng (what could the impact be if it happened)	4. Hành động đưa ra để giảm bớt rủi ro (what can we do now to limit these causes?)	5. Người phụ trách
1. Tai nạn giao thông khi đang vận chuyển hàng	3	3	Rất nghiêm trọng	<p>1. Do mật độ giao thông lớn</p> <p>2. Bị ảnh hưởng bởi vụ tai nạn giao thông khác</p> <p>3. Do công trình giao thông đang tu sửa</p> <p>4. Do lái xe đi sai tuyến đường quy định như đã cam kết với nhà máy cho nên gặp phải các sự cố về giao thông mà không được báo trước.</p> <p>5. Do lái xe vi phạm luật giao thông (Như đi sai đường, nhầm đường, vượt ẩu, đi ngược chiều...)</p> <p>6. Do lái xe sử dụng chất kích thích như rượu, bia, chất gây nghiện... khi tham gia giao thông</p> <p>7. Do lái xe ngủ gật trong quá trình tham gia giao thông vì phải làm việc quá tải về thời gian</p>	<p>1. Thiệt hại về người: Lái xe và người áp tải hàng của nhà máy có thể bị thương hoặc chết</p> <p>2. Ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh: hàng hóa có thể bị hư hỏng, đổ vỡ, bị ướt hoặc bị đánh cắp, bị chậm tiến độ giao hàng, ảnh hưởng đến uy tín của nhà máy và uy tín của khách hàng</p> <p>3. Thiệt hại về tài sản: xe cộ, hàng hóa bị hỏng, chi phí sửa chữa, phải sản xuất bù đơn hàng hoặc chịu phạt từ phía khách hàng, phương thức vận chuyển phải thay đổi từ đường biển sang đường hàng không, chi phí thiệt hại do vận chuyển bằng đường hàng không rất lớn</p> <p>4. Ảnh hưởng đến môi trường: Hàng hóa đổ, hỏng hóc, phương tiện vận tải hỏng gây ảnh hưởng đến môi trường nơi tai nạn diễn ra. Ngoài ra còn ảnh hưởng đến xã hội và chất lượng môi trường sống của những người dân khu vực xảy ra tai nạn.</p>	<p>1. Lựa chọn tuyến đường theo từng lộ trình cho lái xe, thông báo cho lái xe và yêu cầu lái xe cam kết thực hiện theo đúng lộ trình</p> <p>2. Cập nhật thông tin giao thông để có sự cảnh báo và thay đổi lộ trình phù hợp cho lái xe</p> <p>4. Các phương tiện vận tải phải gắn thiết bị GPS để theo dõi lộ trình của lái xe xem có tuân thủ cam kết về lộ trình</p> <p>5. Kiểm tra giấy phép lái xe để đảm bảo lái xe đủ năng lực và những vi phạm giao thông trước đó</p> <p>6. Kiểm tra tình trạng của lái xe và yêu cầu lái xe không sử dụng chất kích thích như rượu, bia, chất gây nghiện... khi tham gia giao thông</p> <p>7. Hạn chế vận chuyển hàng hóa vào ban đêm</p> <p>8. Có lái xe phụ đi cùng cho những lô hàng vận chuyển vào ban đêm</p>	<p>Nguyễn Thị Hạnh- Phụ trách chính về xuất nhập khẩu</p> <p>Nguyễn Thị Hạnh- Phụ trách chính về xuất nhập khẩu</p> <p>Nguyễn Thị Hạnh- Phụ trách chính về xuất nhập khẩu</p> <p>Nguyễn Thị Hạnh- Phụ trách chính về xuất nhập khẩu</p> <p>Đặng Việt Dũng- trưởng phòng nhân sự</p> <p>Đặng Việt Dũng- trưởng phòng nhân sự</p> <p>Nguyễn Thái Hà - giám đốc điều hành</p> <p>Nguyễn Thị Hạnh- Phụ trách chính về xuất nhập khẩu</p>

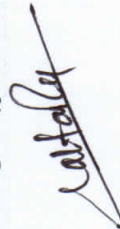
1. Nhận diện các rủi ro (Risk Event)	Mức độ	Tần suất	Điểm rủi ro	2. Nguyên nhân (What could cause this to happen?)	3. Gây ảnh hưởng (what could the impact be if it happened)	4. Hành động đưa ra để giảm bớt rủi ro (what can we do now to limit these causes?)	5. Người phụ trách
2. Hông phương tiện vận tải khi đang trên đường vận chuyển hàng	1	3	Trung bình	<p>1. Xe không đảm bảo kỹ thuật và không được bảo dưỡng định kỳ</p> <p>2. Xe hết xăng</p> <p>3. Chờ quá tải cho phép</p>	<p>1. Ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh như: Chậm tiến độ giao hàng, hàng hóa có thể bị hư hỏng do phải đổi phương tiện giao thông, ảnh hưởng đến uy tín của công ty.</p> <p>2. An ninh hàng hóa: Rủi ro an ninh để bốc xếp hàng hóa chuyển sang phương tiện khác</p> <p>3. Tổn thất về kinh tế: Chi phí cho việc bốc xếp hàng hóa chuyển sang phương tiện khác, nếu chậm tiến độ giao hàng sẽ gây thiệt hại lớn về kinh tế do phải vận chuyển hàng bằng đường hàng không.</p>	<p>9. Tuân thủ giờ làm việc và giờ làm thêm cho lái xe, không được làm việc quá tải về thời gian, đảm bảo thời gian cho lộ trình vận chuyển, không được yêu cầu lái xe phải chạy với vận tốc gấp.</p> <p>1. Bảo dưỡng phương tiện vận tải định kỳ</p> <p>2. Không chờ quá tải hàng hóa</p> <p>3. Nạp đủ nhiên liệu và kiểm tra động cơ trước khi bốc xếp hàng</p> <p>4. Kiểm tra 10 điểm container và xe tải trước khi bốc xếp hàng</p>	<p>Đặng Việt Dũng- trưởng phòng nhân sự</p> <p>Nguyễn Hàm Hiệp - Ngân Văn Tam - nhân viên an topanh</p> <p>Nguyễn Thị Hạnh- Phụ trách chính về xuất nhập khẩu</p> <p>Lái xe</p> <p>Bảo vệ</p>
3. Mất hàng hóa trên đường vận chuyển	2	2	Rất nghiêm trọng	<p>1. Lái xe dừng nghỉ trên tuyến đường vận chuyển và rời bỏ xe hàng</p> <p>2. Vận chuyển hàng hóa trên những tuyến đường hẻo lánh, kẻ cướp đột nhập cướp phá hàng hóa</p> <p>3. Lái xe cấu kết với bên thứ 3 để lấy trộm hàng hóa</p> <p>4. Đứt chi, hỏng chi, phá vỡ niêm phong</p>	<p>1. Thiệt hại về kinh tế: Mất trộm hàng hóa, ảnh hưởng đến sản xuất do thiếu nguyên phụ liệu hoặc thiếu hụt sản phẩm để giao cho khách hàng đúng thời hạn.</p> <p>2. Hoạt động kinh doanh: uy tín của nhà máy với khách hàng bị ảnh hưởng gián đoạn sản xuất do thiếu nguyên phụ liệu</p>	<p>1. Yêu cầu lái xe tuân thủ lộ trình vận chuyển, không dừng nghỉ tại những địa điểm không được phép</p> <p>2. Trong trường hợp có sự cố trên đường vận chuyển phải liên hệ ngay với nhà máy để yêu cầu phương án khắc phục, trong trường hợp tạm dừng yêu cầu lái xe không được phép rời xe hàng.</p> <p>3. Yêu cầu hãng vận tải phải có xác nhận nhân sự của lái xe và các hành vi dân sự khác để giám thiểu nguy cơ lái xe cấu kết với bên thứ 3 để đánh cắp hàng hóa.</p>	<p>Nguyễn Thị Hạnh- Phụ trách chính về xuất nhập khẩu</p> <p>Nguyễn Thị Hạnh- Phụ trách chính về xuất nhập khẩu</p> <p>Đặng Việt Dũng- trưởng phòng nhân sự</p> <p>Nguyễn Thị Hạnh - Nhân viên xuất nhập khẩu</p>

1. Nhận diện các rủi ro (Risk Event)	Mức độ	Tần xuất	Điểm rủi ro	2. Nguyên nhân (What could cause this to happen?)	3. Gây ảnh hưởng (what could the impact be if it happened)	4. Hành động đưa ra để giảm bớt rủi ro (what can we do now to limit these causes?)	5. Người phụ trách
				5. Giao hàng cho người lái xe không thuộc nhân viên của hãng vận tải		5. Cập nhật danh sách lái xe và xác nhận nhân thân kịp thời. Gửi các thông tin của lái xe cho bảo vệ của nhà máy để kiểm soát ra vào	Đặng Việt Dũng- trưởng phòng nhân sự
						6. Lái xe đến nhận hàng phải có giấy giới thiệu của bên hãng vận tải trên đó ghi rõ thông tin lái xe, biển số xe, số container	Đặng Việt Dũng- trưởng phòng nhân sự
4. Thiên tai, hỏa hoạn	1	1	Trung bình	1. Lộ trình vận chuyển hàng vào thời điểm giờ báo mà không được thông báo trước	1. Hàng hóa có thể bị hỏng	1. Lựa chọn tuyến đường để giảm thiểu ảnh hưởng của thời tiết	Nguyễn Thị Hạnh - Nhân viên xuất nhập khẩu
					2. Chậm tiến độ giao hàng	2. Lập phương án dự phòng khi có sự cố trên đường vận chuyển	
					3. Giảm đoạn sản xuất		

III. Triển khai thực hiện

1. Triển khai bảng đánh giá rủi ro đến bộ phận xuất hàng, bảo vệ, xuất nhập khẩu, nhân sự và hãng vận tải để cùng nhau nhận biết rủi ro và có hành động cảnh báo kịp thời
2. Rủi ro phải được cập nhật thường xuyên để bổ sung những sự cố phức tạp diễn ra trong quá trình vận chuyển và có các hành động phòng ngừa kịp thời
3. Yêu cầu trưởng phòng xuất khẩu, nhập khẩu phải có các phương án dự phòng cho mỗi lộ trình vận chuyển để giảm thiểu sự cố khi có rủi ro

Người lập



Nguyễn Thị Hạnh

Người kiểm soát



Đặng Việt Dũng

Nghệ An, ngày 06 tháng 04 năm 2018



Người phê duyệt

Nguyễn Đình Vinh

KẾ HOẠCH ĐÁNH GIÁ NHÀ THẦU PHỤ NĂM 2018

TT	Tên nhà cung cấp	Kế hoạch đánh giá																															Ghi chú				
		Tháng	Ngày																																		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		31			
1	Công Ty TNHH TM& SX VẠN PHÚC	5																																			
2	Cty TNHH MTV SX & TM Việt hàn	6																																			
3	Công Ty TNHH Thiết Bị May Tân Hùng Đức	6																																			
4	Công Ty TNHH Xây Dựng Thông Phương	5																																			
5	Công Ty Cổ Phần Tân Thanh Hưng Yên	5																																			
6	Công Ty TNHH Thủy Việt	5																																			
7	Cty TNHH Sản Xuất và Thương Mại Đức Duy	5																																			
8	Công ty TNHH nhuộm và giặt thời trang Quốc Tế	6																																			
9	Công ty TNHH MTV In Đại Dương	6																																			
10	CN Công Ty TNHH Schenker VN Tại TP Hà Nội	6																																			
11	Công Ty TNHH Thiên Phú	6																																			

Ban giám đốc công ty
(Đã ký và đóng dấu)

Người lập biểu
(Đã ký)

Nguyễn Đình Vĩnh

Nguyễn Thị Hạnh