

BÀI I

KHÁI NIỆM CHUNG VỀ VẬN TẢI Ô TÔ

I-VỊ TRÍ CỦA VẬN TẢI Ô TÔ TRONG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN KINH TẾ XÃ HỘI – AN NINH QUỐC PHÒNG.

1-Vai trò của ngành vận tải ô tô :

Vận tải nói chung và vận tải ô tô nói riêng có chức năng vận chuyển hàng hóa và hành khách nhằm đáp ứng yêu cầu nguyên, nhiên vật liệu cho sản xuất, tiêu dùng và sự đi lại của nhân dân. Nếu thiếu nó thì trình sản xuất nào cũng không thể thực hiện được, việc giao lưu hàng hóa giữa các khu vực, các vùng và sự đi lại của nhân dân sẽ gặp rất nhiều khó khăn. Vì vậy, vận tải ô tô cần thiết đối với tất cả các giai đoạn của quá trình sản xuất, đối với việc lưu thông hàng hóa phục vụ nhu cầu tiêu dùng và đi lại của nhân dân. Vận tải ô tô là cầu nối giữa sản xuất với tiêu dùng, giữa thành phố với nông thôn, giữa miền xuôi với miền ngược, ngoài ra còn làm nhiệm vụ chuyển tải giữa vận tải đường sắt, vận tải đường không, vận tải đường thủy đến các địa điểm sản xuất và tiêu dùng.

Vận tải ô tô còn phục vụ đắc lực cho việc vận chuyển nhân lực, vật tư, thiết bị đến các vùng có thiên tai như hỏa hoạn, bão lũ, động đất, ... để phòng chống hay khắc phục hậu quả khi có sự cố xảy ra.

Vận tải ô tô còn góp phần cơ động lực lượng vũ trang, khí tài chiến đấu và phục vụ hậu cần để trấn áp các vụ bạo loạn của kẻ thù hoặc hoạt động biệt kích thâm nhập qua biên giới trên đất liền hay vùng bờ biển. Vận tải ô tô góp phần phân bố lực lượng sản xuất, phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội và an ninh quốc phòng của mỗi quốc gia.

Vì vậy, phát triển ngành vận tải ô tô từ trước đến nay ở mỗi quốc gia đều là một trong những nhiệm vụ trọng tâm của việc xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật cho nền kinh tế của đất nước, bảo đảm an ninh, quốc phòng và đòi hỏi phải phát triển trước một bước.

2-Phân loại các ngành vận tải :

Hệ thống vận tải bao gồm các hình thức vận tải : Vận tải đường không, vận tải đường thủy, vận tải đường sắt, vận tải đường bộ và vận tải đường ống.

a)Vận tải đường không.

Vận tải đường không có ưu điểm là tốc độ cao, có đường nối các điểm đi, đến ngắn nhất mà các phương tiện vận tải khác không thực hiện được. Do tốc độ kỹ thuật cao nên vận tải đường không tiết kiệm được thời gian. Khi vận chuyển càng xa thì ưu điểm này càng lớn. Ngược lại, với khoảng cách vận chuyển ngắn và sân bay ở xa các điểm hàng thì ưu điểm này không lớn.

Nhược điểm cơ bản của vận tải đường không là giá thành vận chuyển cao vì trọng lượng phương tiện và nhiên liệu vật liệu tính cho 01 tấn hàng vận chuyển lớn, công suất của động cơ tính cho một đơn vị trọng tải lớn. Hiện nay, trên thế giới ngành vận tải đường không đang phát triển mạnh trong phạm vi mỗi quốc gia cũng như trong phạm vi quốc tế.

b)Vận tải đường thủy.

Nước ta ở vùng nhiệt đới, sông ngòi nhiều, bờ biển dài lại ở vị trí quan trọng của đường giao thông hàng hải quốc tế. Một số luồng chính cũng như các cảng sông, biển, tàu bè có thể hoạt động quanh năm.

Vận tải đường thủy có ưu điểm : Vốn đầu tư xây dựng tuyến đường ít hơn vận tải đường sắt và vận tải đường bộ. Mức chi phí nhiên liệu cho một đơn vị sản phẩm thấp hơn so với vận tải đường sắt và vận tải đường bộ. Vận tải đường thủy có nhược

điểm : vận tải đường sông còn phụ thuộc theo mùa, tốc độ kỹ thuật của vận tải đường thủy thấp.

c) Vận tải đường sắt .

Vận tải đường sắt là một trong những hình thức vận tải phổ biến nhất. Khả năng thông qua và khả năng vận chuyển lớn là ưu điểm chính của vận tải đường sắt. Đường sắt có thể hoạt động được liên tục quanh năm, không phụ thuộc vào thời tiết, ngày đêm. Giá thành vận chuyển tương đối thấp, năng suất lao động tính bằng T.km cho một lao động cao. Vận tải đường sắt có nhược điểm là cần nhiều vốn trong xây dựng.

d) Vận tải ô tô.

Vận tải ô tô là hình thức vận tải phổ biến nhất, được sử dụng rộng rãi trong nền kinh tế quốc dân ở tất cả các quốc gia. Vận tải ô tô có một số ưu điểm cơ bản là tính cơ động cao, tốc độ vận chuyển nhanh, giá thành vận chuyển trên khoảng cách ngắn hạ hơn so với vận chuyển đường sắt và vận tải đường thủy.

Nhờ tính cơ động cao nên ô tô vận chuyển trực tiếp từ kho người gửi đến kho người nhận, không phải qua các hình thức vận tải khác. Ô tô có thể hoạt động bất kỳ lúc nào trên các loại đường, thậm chí ở cả những nơi chưa có đường sá.

Tốc độ vận chuyển hàng của ô tô nhanh hơn đường sắt cả về khoảng cách ngắn và khoảng cách dài. Vì vậy, việc vận chuyển hàng giữa các thành phố bằng ô tô đang phát triển mạnh. Việc sử dụng rộng rãi các đoàn xe đầu kéo có trọng tải lớn, cải thiện đường sá và cải tiến tổ chức quản lý có tác dụng thúc đẩy vận tải ô tô giữa các thành phố phát triển nhanh.

Do có những ưu điểm nên ngành vận tải hành khách bằng ô tô cũng phát triển nhanh cả về vận tải nội tỉnh cũng như vận tải liên tỉnh.

Nhờ tính cơ động và khả năng vận chuyển hàng xây dựng trực tiếp đến các điểm thi công, vận tải ô tô được coi là hình thức vận tải giữ vai trò chủ đạo trong xây dựng cơ bản.

Ngoài chức năng vận chuyển độc lập, vận tải ô tô còn hỗ trợ đắc lực cho vận tải đường sắt và đường thủy, đường không trong việc tiếp chuyển hàng hóa và hành khách.

Ngành vận tải ô tô có nhược điểm là các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật thấp hơn so với vận tải đường sắt và vận tải đường thủy, chi phí nhiên liệu cho một đơn vị sản phẩm cao nên giá thành vận tải ô tô cao hơn vận tải đường thủy và đường sắt.

c) Vận tải đường ống.

Vận tải đường ống là hình thức vận tải đặc biệt để vận chuyển dầu mỏ, hơi đốt và nước sạch. Trong những năm gần đây ngành vận tải này phát triển rất nhanh.

Ưu điểm của vận tải đường ống là nguồn vốn đầu tư không nhiều, vốn đầu tư xây dựng 1 km đường ống so với đường sắt (nếu không tính phương tiện vận tải) thì nhỏ hơn 2 lần, nếu tính cả phương tiện vận tải thì nhỏ hơn 3 lần. Đồng thời vốn đầu tư này có thể bù đắp lại trong vòng từ 1-3 năm do tiết kiệm chi phí quản lý hơn so với các loại vận tải khác. Tiêu hao năng lượng ít so với tất cả các hình thức vận tải khác.

Độ kín của đường ống tốt, do đó sản phẩm chở đi ít bị mất mát. Vận tải đường ống lại có thể tự động hóa toàn bộ quá trình vận chuyển ở mức độ cao nên năng suất lao động không hình thức vận tải nào sánh kịp.

Nhược điểm của vận tải đường ống là tốc độ vận chuyển dầu mỏ và sản phẩm dầu mỏ thấp khoảng 3-6 km/h. Việc xây dựng đường ống sẽ kém hiệu quả nếu không có khối lượng vận chuyển lớn, thời gian khai thác không lâu dài và không đảm bảo sự hoạt động liên tục của đường ống.

II-PHÂN LOẠI Ô TÔ THEO MỤC ĐÍCH SỬ DỤNG.

1-Phân loại theo trọng tải.

Đối với ô tô tải, căn cứ vào trọng tải thiết kế ô tô được phân ra các loại.

- Ô tô có trọng tải rất nhỏ đến 0,75 tấn.
- Ô tô có trọng tải nhỏ từ 0,75 đến 2 tấn
- Ô tô có trọng tải trung bình từ 2 đến 5 tấn
- Ô tô có trọng tải lớn từ 5 đến 10 tấn
- Ô tô có trọng tải rất lớn trên 10 tấn

Khi sử dụng cần phải lựa chọn cụ thể trọng tải của ô tô sao cho phù hợp với tính chất, khối lượng hàng hóa và điều kiện đường sá, điều kiện xếp dỡ để đảm bảo hiệu quả sử dụng phương tiện.

Thông thường, những loại ô tô có trọng tải nhỏ dùng để vận chuyển những lô hàng lẻ với khối lượng không lớn, còn loại ô tô có trọng tải lớn dùng để vận chuyển những loại hàng có kích thước và khối lượng lớn.

Hiện nay, phương thức vận chuyển hàng hóa bằng container được sử dụng rộng rãi ở nhiều nước trên thế giới. Để vận chuyển container người ta thường dùng ô tô trọng tải lớn và ô tô có kết cấu sàn phù hợp.

2-Phân loại theo ghế ngồi.

Trong vận tải hành khách, căn cứ vào số ghế ngồi hay số chỗ đứng (ô tô buýt vận tải trong thành phố thường thiết kế ít ghế ngồi còn dành nhiều chỗ đứng) để phân loại, theo cách này ô tô khách được phân thành các loại sau :

- Ô tô khách cỡ nhỏ, có từ 10 đến 25 chỗ ngồi.
- Ô tô khách cỡ trung, có từ 26 đến 46 chỗ ngồi.
- Ô tô khách cỡ lớn có trên 46 chỗ ngồi.

Việc thiết kế ô tô khách có số chỗ ngồi khác nhau nhằm đáp ứng về yêu cầu, tính chất và mức độ đi lại của hành khách. Ở các thành phố lớn thường sử dụng ô tô buýt loại lớn.

3-Ô tô chuyên dùng.

Ô tô chuyên dùng là loại ô tô có kết cấu và trang bị được dùng chỉ chuyên chở hàng hóa cần có sự sắp xếp đặc biệt hoặc chỉ để thực hiện một chức năng riêng biệt.

Trong những năm gần đây, ô tô ben (tự đổ) được sử dụng phổ biến, đã cho phép cơ giới hóa công việc dỡ hàng. Trong điều kiện sản xuất hiện nay, ô tô tham gia vào hầu hết quá trình sản xuất công nghiệp, nông nghiệp và sử dụng để chuyên chở một loại hàng hóa nào đó (xi măng, panen, phân bón, súc vật ...). Để vận chuyển những hàng hóa cần được bảo vệ khỏi sự tác động của môi trường bên ngoài (quần áo, thực phẩm ...) người ta dùng ô tô thùng kín và ô tô rơ moóc thùng kín. Xi măng được chuyên chở bằng loại ô tô riêng. Một số ô tô chở xi măng được trang bị phương tiện để xả xi măng bằng khí nén.

Ô tô dùng để vận chuyển vữa xây dựng gồm có xi téc hai đáy, có dung tích nhất định. Khí thải được truyền vào giữa hai đáy nhằm hâm nóng vữa xây dựng vận chuyển trong mùa đông.

Các tấm panen tường, khối cột thép và giàn được vận chuyển bằng ô tô chở panen.

Để chuyên chở khí hóa lỏng người ta dùng xitéc. Các loại bột cũng được vận chuyển bằng xitéc-rơ moóc hoặc bằng ô tô chuyên dùng, bột chở trong các loại xitéc này được xả bằng khí nén. Nhờ các thiết bị dỡ hàng như vậy nên có thể dỡ hàng ra khỏi xe có khoảng cách lớn.

Trong vận chuyển các loại nông phẩm, việc sử dụng ô tô chuyên dùng được áp dụng rộng rãi để chuyên chở súc vật, thức ăn gia súc ... Tuy tính chất hàng hóa và mức

độ luồng hàng mà lựa chọn phương tiện vận tải phù hợp cho từng trường hợp riêng biệt, nhằm đảm bảo hiệu quả vận chuyển và bảo đảm an toàn giao thông.

III-CÁC CHỈ TIÊU KINH TẾ KỸ THUẬT TRONG VẬN TẢI Ô TÔ.

1-Các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật.

a)Chỉ tiêu khối lượng, lượng luân chuyển.

-Khối lượng hàng hóa và hành khách.

Chỉ tiêu này phản ánh lượng hàng hóa (đối với vận tải hàng hóa) và lượng hành khách (đối với vận tải hành khách) mà phương tiện chuyên chở được, nhưng không xét tới khoảng cách vận chuyển. Chỉ tiêu được tính bằng tấn (T) đối với hàng hóa, bằng hành khách (HK) đối với vận tải khách và thường được ký hiệu là Q.

Khối lượng vận chuyển được tính theo số hàng thực xếp lên xe đối với vận tải hàng hóa và theo số khách lên xe đối với vận tải khách.

-Lượng hàng hóa hoặc hành khách luân chuyển.

Chỉ tiêu này phản ánh bằng lượng hàng hóa (đối với vận tải hàng hóa) và lượng hành khách (đối với vận tải hành khách) vận chuyển trên một khoảng cách nhất định. Chỉ tiêu này được tính bằng T.Km đối với vận tải hàng hóa và bằng HK.Km đối với vận tải khách và thường được ký hiệu là P.

Cách tính như sau :

$$P = Q. L_{bq}$$

Trong đó : L_{bq} là cự ly vận chuyển bình quân.

b)Chỉ tiêu ngày xe tốt, ngày xe vận doanh.

-Ngày xe tốt.

Ngày xe tốt (AD_T) là số ngày xe có tình trạng kỹ thuật tốt, sẵn sàng tham gia vận chuyển.

Cách tính như sau :

Ngày xe tốt = ngày xe có – ngày xe nằm bảo dưỡng, sửa chữa.

$$AD_T = AD_C - AD_B$$

-Ngày xe vận doanh.

Ngày xe vận doanh (AD_V) là những ngày xe có tham gia vận chuyển không kể một ngày xe chạy nhiều hay ít.

Cách tính như sau :

Ngày xe vận doanh = ngày xe tốt – ngày xe khác (bao gồm cả ngày xe nằm chờ đợi và hoạt động khác).

$$AD_V = AD_T - AD_K$$

Ngày xe có = ngày xe vận doanh + ngày xe khác + ngày xe nằm bảo dưỡng, sửa chữa.

$$AD_C = AD_V + AD_K + AD_B$$

c)Hệ số sử dụng quãng đường β .

Khi xe chạy từ nơi này đến nơi khác không phải lúc nào cũng có hàng hay có khách, có lúc xe phải chạy không có hàng hay khách. Để phản ánh tỷ trọng phần quãng đường xe có hàng hay có khách so với tổng quãng đường xe chạy người ta dùng hệ số sử dụng quãng đường.

Cách tính như sau :

$$\beta = L_C / L_{chg}$$

Trong đó :

L_C và L_{chg} : Quãng đường xe chạy có hàng (có khách) và quãng đường xe đã chạy của một xe.

Quãng đường xe đã chạy tính như sau :

$$L_{ch} = L_c - L_k + L_{hd}$$

Trong đó :

- L_c : Quãng đường xe chạy có hàng (km)

- L_k : Quãng đường xe chạy không hàng (km)

- L_{hd} : Quãng đường xe chạy huy động, là quãng đường xe chạy từ gara đến nơi lấy hàng đầu tiên và từ nơi dỡ hàng cuối cùng trong ngày trở về gara.

Đối với vận tải hành khách, thông thường $\beta = 1$ vì dù có một khách hàng ở trên xe thì vẫn coi như xe chạy có khách.

Hệ số sử dụng quãng đường β đánh giá mức độ xe hoạt động có ích khi lăn bánh. Chỉ tiêu này ảnh hưởng đến năng suất cũng như giá thành vận chuyển, cho nên nhiệm vụ quan trọng nhất để nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện là nâng cao chỉ tiêu này.

d) *Hệ số sử dụng trọng tải (γ)*

Có hai loại hệ số sử dụng trọng tải.

-Hệ số sử dụng trọng tải tĩnh (γ_t)

Trong vận tải hàng hóa, chỉ tiêu này phản ánh việc sử dụng trọng tải xe, nghĩa là đã chất lên xe bao nhiêu hàng so với trọng tải xe. Còn đối với vận tải hành khách, nó phản ánh có bao nhiêu hành khách đã lên xe so với số chỗ ngồi của xe.

Cách tính như sau :

$$\gamma_t = q_{tt} / q_{tk}$$

Trong đó :

- q_{tt} : Là khối lượng hàng đã xếp lên xe (tấn)

- q_{tk} : Trọng tải thiết kế của xe (tấn)

Hệ số sử dụng trọng tải động (γ_d) : Trong vận tải hàng hóa chỉ tiêu này phản ánh việc sử dụng trọng tải xe khi di chuyển, nghĩa là trong trạng thái động.

Cách tính như sau :

$$\gamma_d = p_{tt} / p_{tk}$$

Trong đó :

- p_{tt} : lượng luân chuyển thực tế (Tkm; HKkm)

- p_{tk} : lượng luân chuyển lớn nhất có khả năng chuyên chở được (Tkm ; HKkm), lượng luân chuyển này được tính bằng cách lấy trọng tải thiết kế của xe nhân với quãng đường xe chạy, có hàng hoặc có khách.

Hệ số sử dụng trọng tải γ phụ thuộc vào loại hàng và kiểu xe được sử dụng vận chuyển, các loại hàng hóa có tỷ trọng khác nhau thích ứng với các kiểu xe khác nhau.

e) *Tốc độ xe chạy (V)*.

-Tốc độ kỹ thuật (V_t)

Tốc độ kỹ thuật là tốc độ chạy xe trên đường.

Cách tính như sau : Khi chạy xe trên đường, tốc độ có lúc cao, lúc thấp. Vì vậy, khi tính tốc độ này ta tính bình quân bằng cách lấy tổng quãng đường xe đã chạy chia cho tổng thời gian xe chạy trên đường.

$$V_t = L / T_{ch} \text{ (km/h)}$$

Tốc độ kỹ thuật ảnh hưởng đến năng suất vận chuyển. Nó phụ thuộc vào tính năng của phương tiện và điều kiện đường sá.

-Tốc độ khai thác (V_k)

Tốc độ khai thác là tốc độ di chuyển xe trong quá trình hoạt động thực hiện xong một chuyến hàng hay một chuyến chở khách. Chỉ tiêu này phản ánh khả năng tổ chức toàn bộ quá trình vận chuyển.

Cách tính như sau : $V_k = L / T_h \text{ (km/h)}$

Việc tăng tốc độ khai thác có thể thực hiện do tăng tốc độ kỹ thuật và giảm thời gian xe xếp dỡ hàng, thời gian khách lên, xuống xe tại bến.

Khi vận chuyển đường dài người ta phải chú ý tăng tốc độ kỹ thuật. Khi vận chuyển đường ngắn phải chú ý giảm thời gian xếp dỡ (hoặc đón trả khách tại bến).

-Tốc độ lữ hành (V_L)

Tốc độ này phản ánh mức độ phục vụ hành khách đi lại có nhanh chóng hay không khi đi trên hành trình từ bến đầu đến bến cuối.

Cách tính như sau : $V_L = L / (T_{ch} + T_{dd})$ (km/h)

g) Thời gian hoạt động của xe trong ngày (T_h)

Thời gian hoạt động của xe trong ngày là thời gian xe bắt đầu chạy từ nơi để xe (gara) đến bến xe hay đến nơi xếp dỡ hàng, thời gian hoạt động trên đường trong ngày đến khi trở về nơi để xe. Thời gian này thường tính bằng giờ.

+Đối với vận tải hàng hóa, thời gian này bao gồm :

$$T_h = T_{ch} + T_{xd} \quad (h)$$

Trong đó :

- T_{ch} : thời gian xe chạy trên đường, thời gian này kể cả thời gian xe dừng chờ tín hiệu giao thông, qua phà ... (h)

- T_{xd} : thời gian xếp dỡ, là thời gian xe đỗ tại nơi xếp hay dỡ hàng để làm thủ tục xếp dỡ và trực tiếp xếp dỡ hàng trên xe (h)

+Đối với vận tải hành khách, thời gian này bao gồm :

$$T_H = T_{ch} + T_{db} + T_{dd} \quad (h)$$

Trong đó :

- T_{db} : thời gian xe đỗ ở bến đầu và bến cuối, là thời gian để làm thủ tục xe ra vào bến và để hành khách lên, xuống xe tại bến đầu và bến cuối của hành trình chạy xe (h).

- T_{dd} : thời gian xe đón khách dọc đường, là thời gian để hành khách lên, xuống xe tại các bến dọc đường (h).

Muốn tăng thời gian làm việc của xe trong ngày phải tổ chức làm việc hai ca hoặc ba ca. Các chuyến xe vận tải đường dài có thể bố trí hai lái xe trên một xe.

-Hệ số ngày xe vận doanh (α_{vd}) :

Hệ số ngày xe vận doanh xác định mức độ sử dụng xe vào vận tải để có doanh thu trong tổng số ngày xe có.

Cách tính như sau :

$$\alpha_{vd} = \frac{AD_v}{AD_c}$$

Muốn nâng cao hệ số ngày xe vận doanh phải nâng cao ngày xe tốt. Mặt khác, phải khắc phục những yếu kém trong công tác tổ chức vận tải và thủ tục giấy tờ của xe, người điều khiển phương tiện để giảm ngày xe chờ đợi.

i) *Doanh thu vận tải.*

Doanh thu vận tải của một chuyến xe bằng lượng hàng hóa hoặc khách luân chuyển xe nhân với giá cước vận tải tính theo T.km hoặc HK.km.

$$Dt = P \times C$$

Trong đó :

P : Lượng hàng hóa hoặc số khách luân chuyển (T.km) hoặc (HK.km)

C: Giá cước vận tải tính cho T.km hoặc HK.km.

2-Nội dung công tác quản lý Nhà nước trong vận tải ô tô.

a) *Quản lý Nhà nước đối với các chủ doanh nghiệp vận tải.*

Quản lý của Nhà nước đối với các chủ doanh nghiệp vận tải cũng như các doanh nghiệp khác trong nền kinh tế là quản lý vĩ mô.

Hoạt động quản lý này thông qua các công cụ chủ yếu sau :

-Hệ thống kế hoạch hóa nền kinh tế quốc dân : Trong từng giai đoạn Nhà nước xây dựng chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội chung của cả nước, trong đó có chiến lược và kế hoạch phát triển của ngành giao thông vận tải.

Trong từng thời kỳ, Nhà nước điều tiết sự phát triển giao thông vận tải cho phù hợp với các ngành khác để đạt mục tiêu tăng trưởng chung.

-Hệ thống pháp luật : Thông qua công cụ này để tạo hành lang pháp lý cho các doanh nghiệp hoạt động, đảm bảo trật tự xã hội và an ninh quốc gia, chống hoạt động kinh doanh trái pháp luật.

-Hệ thống các chính sách kinh tế xã hội : Hệ thống này bao gồm các chính sách về tài chính, thuế, giá cả, xuất nhập khẩu để tạo ra môi trường ổn định, kích thích sự phát triển của các thành phần kinh tế.

-Các công cụ khác : Ngoài các công cụ trên, Nhà nước còn thông qua việc xây dựng các doanh nghiệp Nhà nước mạnh trong một số ngành kinh tế chủ lực để có đủ sức can thiệp vào nền kinh tế khi cần thiết.

Ngoài những vấn đề chung, trong lĩnh vực vận tải, để đảm bảo mục tiêu của nền kinh tế, của từng doanh nghiệp vận tải hàng hóa và hành khách, nhà nước đã ban hành hệ thống luật pháp, các quy chế ... định hướng cho hoạt động vận tải như về kỹ thuật, an toàn giao thông, bảo vệ môi trường, điều kiện kinh doanh, kiểm tra, kiểm soát các phương tiện vận tải.

Với chức năng quản lý Nhà nước, ngành giao thông vận tải đã cụ thể hóa, hướng dẫn thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về tổ chức vận tải, tạo môi trường pháp lý để các thành phần kinh tế bình đẳng trong kinh doanh, tổ chức lại để ngành vận tải đường bộ phát triển.

Quản lý ngành tập trung vào các công tác trọng tâm sau đây :

a)An toàn về kỹ thuật cho các phương tiện hoạt động, bao gồm ban hành tiêu chuẩn kỹ thuật cho các loại phương tiện; định kỳ kiểm tra chất lượng phương tiện theo tiêu chuẩn. Những xe đạt tiêu chuẩn được dán tem chứng nhận đạt chất lượng kỹ thuật, được phân làm 2 loại :

-Tem màu xanh cho xe kinh doanh vận tải.

-Tem màu vàng cho xe vận tải không kinh doanh.

Đối với xe kinh doanh vận tải khách có quy định niên hạn sử dụng cho từng loại xe theo cự ly hoạt động dài, ngắn khác nhau.

Ô tô chở khách trên tuyến cố định và không cố định.

+Cự ly trên 300km.

-Không quá 15 năm đối với ô tô sản xuất để chở khách.

-Không quá 12 năm đối với ô tô chuyển đổi công năng trước ngày 01/01/2002 từ các loại xe khác thành ô tô chở khách.

Ô tô tắc xi có niên hạn sử dụng không quá 12 năm

b)An toàn trong quá trình vận chuyển các loại hàng nguy hiểm (như chất phóng xạ, xăng dầu, chất nổ công nghiệp, các loại chất độc) hàng quá khổ, quá tải có những quy định riêng nhằm bảo đảm an toàn cho dân cư, môi trường và đường sá. Khi vận chuyển các loại hàng này phải có giấy phép.

c)Bảo đảm trật tự trong kinh doanh vận tải khách :

Để đảm bảo mục tiêu an toàn, văn minh, thuận tiện cho hành khách đi xe, bộ giao thông vận tải công bố các tuyến liên tỉnh và quốc tế, bộ ủy quyền cho các sở giao thông vận tải, giao thông công chính các tỉnh, thành phố công bố các tuyến nội tỉnh. Khi mở tuyến mới hoặc hủy bỏ tuyến cũ phải được cấp quản lý thẩm định và cho phép.

Đồng thời tổ chức lại hoạt động các bến xe khách các xe hoạt động trên tuyến bảo đảm đúng lịch trình mà các doanh nghiệp, cá nhân kinh doanh vận tải đã đăng ký.

d) Vận tải đô thị : Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia vận tải xe buýt, hạn chế xe cá nhân để giảm bớt ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông, tổ chức các tuyến xe buýt hoạt động đúng giờ, đúng bến và đúng giá vé quy định.

e) Vận tải quốc tế : Để góp phần bảo đảm an ninh quốc gia, chủ quyền về lãnh thổ cũng như tôn trọng pháp luật nước sở tại, khi tham gia vận chuyển qua biên giới, nhà nước đã có quy định các tiêu chuẩn phương tiện, người lái, thủ tục lưu thông hàng hoá, hành khách qua các cửa khẩu. Hiện nay nhà nước có cấp phép cho những xe hoạt động qua biên giới.

Về phân công vận tải :

-Bộ giao thông vận tải thống nhất quản lý và công bố các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh, tổ chức liên vận giữa các ngành vận tải, hướng dẫn lực lượng vận tải hành khách liên tỉnh, liên vận quốc tế.

-Sở giao thông vận tải, giao thông công chính các tỉnh, thành phố chịu trách nhiệm tổ chức quản lý và phân công các tuyến vận tải nội tỉnh, thành phố, tổ chức các tuyến liên vận đường ngắn giữa các vùng giáp ranh hai tỉnh, tổ chức quản lý các bến tàu, bến xe phục vụ cho vận tải hành khách liên vận, liên tỉnh trong phạm vi địa phương.

CÂU HỎI ÔN TẬP

1. Nêu rõ vai trò của ngành vận tải nói chung
2. Trình bày cách phân loại các ngành vận tải
3. Cách phân loại ô tô theo mục đích sử dụng
4. Các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật trong vận tải ô tô
5. Nội dung công tác quản lý nhà nước trong ngành vận tải ô tô

BÀI II

CÔNG TÁC VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ VÀ HÀNH KHÁCH

I-CÔNG TÁC VẬN TẢI HÀNG HOÁ

1-PHÂN LOẠI HÀNG HOÁ :

a-Phân loại theo trọng lượng hàng hoá :

Hàng hoá là đối tượng của sản xuất vận tải. Vì vậy, muốn tiến hành sản xuất có kết quả cần phải hiểu phân loại hàng hoá trong vận tải.

Theo cách phân loại này, hàng hoá được phân thành 5 loại :

-Loại 1 : Là những hàng hoá khi xếp đầy thùng xe theo thiết kế thì hệ số sử dụng trọng tải của xe bằng 1.

-Loại 2 : Là những hàng hoá có hệ số sử dụng trọng tải của xe đạt từ 0,71-0,99.

-Loại 3 : Là những hàng hoá có hệ số sử dụng trọng tải của xe đạt từ 0,51-0,7

-Loại 4 : Là những hàng hoá có hệ số sử dụng trọng tải của xe đạt từ 0,41-0,5

-Loại 5 : Là những hàng hoá có hệ số sử dụng trọng tải của xe đạt từ 0,3-0,4

Qua phân loại cho thấy, đối với những hàng hoá nhẹ, công kênh, (hàng chất đầy xe theo kích thước giới hạn của thùng mà trọng lượng toàn bộ số hàng đã chất lên ô tô không quá 1/3 trọng tải thiết kế coi là hàng công kênh) thì hệ số sử dụng trọng tải thấp. Vì vậy, trong quá trình vận tải cần quan tâm đến việc xếp hàng lên xe khi nhận hàng đúng yêu cầu kỹ thuật, đảm bảo an toàn hàng hoá, tận dụng tốt để tích thùng xe.

b-Phân loại theo tính chất hàng hoá :

Theo tính chất hàng hoá, khi vận chuyển được phân theo các nhóm sau

Nhóm 1 : Bao gồm các hàng hoá dễ cháy, dễ vỡ, chất nổ, nguy hiểm...

Khi vận chuyển các loại hàng trên, cần tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về an toàn. Các hàng nguy hiểm phải được đóng gói hoặc chở trên các phương tiện chuyên dùng, có biện pháp bảo quản tốt trong quá trình vận chuyển để đảm bảo an toàn.

Nhóm 2 : Hàng chóng hỏng

Hàng chóng hỏng là những hàng thực phẩm tươi sống như hư hỏng theo thời gian và nhiệt độ không khí. Loại hàng này thường được bảo quản bằng ô tô có thiết bị đông lạnh.

Nhóm 3 : Hàng lỏng

Hàng lỏng là những hàng chất lỏng như : Xăng dầu, khí hoá lỏng và các chất lỏng khác. Hàng chất lỏng có nhiều loại, tính chất rất đa dạng. Vì vậy, khi vận chuyển phải quan tâm đến tính chất lý hoá, có biện pháp bảo quản hàng hoá. Nếu hàng chất lỏng có tính chất ăn mòn cao hoặc han rỉ các thiết bị bằng kim loại, cần phải thực hiện tốt các quy định bảo quản khi vận chuyển và phải cẩn thận khi sắp, dỡ hàng hoá.

Hàng chất lỏng được vận chuyển bằng xitéc đặt trên ô tô, cần tuân thủ nguyên tắc phải chở đầy hàng để đảm bảo ổn định trong vận chuyển, có đủ thiết bị và biện pháp phòng chống cháy.

Nhóm 4 : Hàng có kích thước và trọng lượng lớn.

Những loại hàng dài, trọng lượng lớn như cột điện, dầm cầu, máy biến thế, máy công dụng khi vận chuyển những loại hàng này cần sử dụng ô tô và các thiết bị chuyên dùng để vận chuyển.

Đặc biệt có những kiện hàng có kích thước và trọng lượng thực tế vượt quá giới hạn quy định cho phép gọi là hàng siêu trường siêu trọng.

Hàng siêu trường là hàng không tháo rời ra được, khi xếp lên phương tiện vận chuyển có một trong các kích thước thực tế sau :

Chiều dài lớn hơn 20m

Chiều rộng lớn hơn 2,5m

Chiều cao lớn hơn 4,2m

Hàng siêu trọng là hàng không tháo rời ra được có trọng lượng trên 32 tấn.

Phương tiện vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng phải có trọng tải, kích thước phù hợp với kiện hàng vận chuyển. Trong trường hợp cần thiết có thể gia cố, tăng cường khả năng chịu tải của phương tiện nhưng phải theo thiết kế được duyệt.

Trong quá trình tổ chức vận chuyển những loại hàng có kích thước, trọng lượng lớn cần có phương án vận chuyển riêng.

Đặt biệt hàng thuộc loại siêu trường, siêu trọng phải khảo sát trước tuyến đường xe đi qua, gia cố những điểm, đoạn đường xung yếu nhằm tăng cường khả năng chịu tải và khả năng thông qua của đường bộ. Sau khi được cấp giấy lưu hành cho xe quá tải, quá khổ được tiến hành vận chuyển trên đường giao thông công cộng.

Nhóm 5 : Hàng rời.

Hàng rời là những hàng hoá rời không có bao bì được đổ đóng như đá, cát, sỏi, than...

Đối với những loại hàng này, nếu khoảng cách vận chuyển ngắn, nên dùng loại xe tự đổ để vận chuyển

Nhóm 6 : Hàng thông dụng

Hàng thông dụng bao gồm những loại hàng còn lại không thuộc 5 nhóm hàng đã nêu trên, chẳng hạn như hàng bách hoá, hàng lương thực đóng bao ...đối với các loại hàng này, sử dụng xe thông thường để vận chuyển.

Đối với hàng bách hoá, hiện nay ở các nước trên thế giới dùng thùng chứa hàng Container để vận chuyển, phương thức vận chuyển này ngày càng phát triển. Đặc biệt là ở các nước Đông Nam Á, tốc độ phát triển nhanh hơn. Vận chuyển hàng hoá bằng thùng chứa hàng có ưu điểm là tỉ lệ hao hụt hàng hoá thấp, khoảng 0,5-1%, giảm thời gian xếp dỡ.

Do nhu cầu của kinh doanh trên thị trường, quan hệ kinh tế giữa nước ta và các nước ngày càng mở rộng, nên từ năm 1976 nước ta đã thành lập công ty vận tải container. Đến nay, số lượng Container tăng đáng kể, chúng ta cũng đã chú trọng phát triển các cảng chuyên dùng và tăng cường các loại ô tô chuyên dùng để vận chuyển hàng bằng container từ cảng về kho chủ hàng.

2-XẾP DỠ HÀNG HOÁ :

a-Xếp dỡ hàng hoá :

Xếp dỡ hàng hoá là một khâu trong quá trình sản xuất vận tải. Nếu quá trình xếp dỡ bị ách tắc thì quá trình vận chuyển không thể thực hiện có hiệu quả. Nếu khâu xếp dỡ hàng hoá không đúng yêu cầu kỹ thuật sẽ mất an toàn và không đảm bảo chất lượng hàng hoá.

Quá trình xếp dỡ hàng hoá trong vận tải bao gồm :

Thời gian làm giấy tờ thủ tục hàng hoá

Thời gian đưa xe vào điểm xếp và dỡ.

Thời gian xe chờ xếp và dỡ hàng hoá.

Thời gian xếp và dỡ hàng hoá.

Trong 1 ngày làm việc, thời gian xếp dỡ càng ngắn thì thời gian xe lăn bánh càng lớn và ngược lại. Do đó, thời gian xếp dỡ có ảnh hưởng đến năng suất vận tải. Vì vậy, trước khi tiến hành công tác vận tải đối với những tuyến mới cần phải tìm hiểu tình hình xếp dỡ ở các điểm lấy và trả hàng.

-Trách nhiệm của người lái xe trong quá trình xếp dỡ.

Lái xe có trách nhiệm thực hiện các khâu trong quá trình xếp dỡ, đảm bảo thực hiện liên tục khắc phục thời gian lãng phí không cần thiết, đảm bảo an toàn cho xe và hàng hoá khi xếp dỡ và vận chuyển.

Theo dõi, nắm chắc số lượng và chất lượng hàng hoá trên xe đúng hoá đơn xuất kho và địa chỉ giao hàng.

Để đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển, hàng hoá phải được bố trí đều, đảm bảo độ cân bằng của xe, không được xếp lệch về một phía, xe chở chất lỏng phải chở đầy xi téc, khi xếp dỡ các loại hàng kiện nhỏ, không quăng quật, hoặc ném mạnh hòm kiện. Phải thực hiện đúng yêu cầu ký hiệu ghi ngoài kiện hàng, trường hợp phải xếp hàng chung với các lượng hàng có trọng lượng lớn thì loại hòm kiện nhỏ phải xếp lên trên, không được xếp hàng nặng có kích thước lớn trên hòm hàng nhẹ có kích thước nhỏ.

Đối với bao hàng (50kg-100kg) phải xếp theo kiểu bậc thang từ phía trước về phía sau xe theo hàng ngang. Xếp như vậy đảm bảo các bao hàng néo giữ lẫn nhau, khi xe chạy không xô và rơi hàng ra ngoài. Mặt khác, xếp như vậy kiểm tra số bao hàng xếp trên xe được dễ dàng.

Hàng hoá xếp trên các xe phải được chằng buộc để tránh rơi vãi, mất mát trong quá trình vận chuyển. Đối với từng loại àng, chiều cao của hàng hoá phải phù hợp với chiều cao thành xe, chiều cao xếp hàng tối đa trên ô tô phải đảm bảo đúng quy định.

Giấy tờ về hàng hoá phải đầy đủ và bảo đảm cơ sở pháp lý.

Hiện nay trách nhiệm bảo quản hàng hoá trong quá trình vận tải thực hiện theo 2 phương thức :

+Chủ hàng uỷ nhiệm cho lái xe bảo quản hàng hoá từ điểm giao đến điểm nhận, lái xe phải chịu trách nhiệm hoàn toàn về số lượng và chất lượng hàng hoá.

+Trường hợp quá trình vận tải có người áp tải hàng hoá đi theo thì trách nhiệm bảo quản, giao nhận hàng hoá do chủ hàng chịu trách nhiệm. Trong quá trình vận chuyển, dù có áp tải hay không áp tải, người lái xe phải nêu cao tinh thần trách nhiệm đối với hàng hoá vận chuyển trên xe, phối hợp với người áp tải để quản lý an toàn hàng hoá trong quá trình vận chuyển.

b-Ký hiệu hàng hoá trong vận tải :

Hàng hoá được đóng bao hoặc kiện, hộp đựng có ghi ký mã hiệu bên ngoài bao bì.

Nhìn vào bao bì của hàng hoá có thể biết được tên hàng hoá, nơi sản xuất, số lượng và phương pháp bảo quản trong quá trình vận chuyển.

Đối với những hàng hoá xuất nhập khẩu, bên ngoài kiện hàng còn ghi rõ : số vận đơn, số kiện của hàng cùng loại (thiết bị đồng hồ) trạm đi (cảng đi) và người giao hàng, cảng đến và người nhận hàng. Ngoài những nội dung đã ghi trên bao bì ở một số hàng hoá, còn một số ký hiệu quy định phương thức bảo quản như vị trí móc cầu khi xếp dỡ, ký hiệu để hàng hoá theo chiều thẳng đứng, ký hiệu tránh mưa, tránh ánh nắng trực tiếp vào hàng hoá...

Sau đây trình bày một số ký hiệu thông thường của hàng hoá cần chú ý khi xếp dỡ, vận chuyển và bảo quản.

3-TỔ CHỨC VẬN TẢI HÀNG HÓA:

a-Khai thác hàng hóa.

Trong cơ chế mới, Nhà nước không chỉ định cho doanh nghiệp vận chuyển cho từng chủ hàng, các doanh nghiệp vận tải phải tự khai thác hàng để vận chuyển.

Với sự cạnh tranh gay gắt của nhiều lực lượng vận tải, thuộc các thành phần kinh tế, đòi hỏi các chủ phương tiện phải chủ động nhạy bén tiếp cận thị trường để nắm bắt nhu cầu hàng hoá vận chuyển, đồng thời nâng cao chất lượng phục vụ vận chuyển nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Vì vậy, việc tiếp cận thị trường, khai thác hàng hoá, vận chuyển là yêu cầu sống còn của các lực lượng vận tải, đặc biệt là đối với các chủ phương tiện và các lái xe nhận khoán sản phẩm, tùy theo tình hình của từng thành phần và đơn vị vận tải khác nhau mà mức độ nhận ra đối với lái xe khai thác hàng hoá cũng khác nhau.

Trong thực tế hiện nay, ở những đơn vị vận tải việc khai thác hàng được thực hiện theo 2 cách :

- Doanh nghiệp thực hiện khai thác hàng và giao cho lái xe vận chuyển.
- Giao cho lái xe tự khai thác hàng để vận chuyển.

Dù là doanh nghiệp hay lái xe tự khai thác hàng, người khai thác hàng phải nắm bắt thông tin về nhu cầu vận chuyển hàng hoá trên thị trường, cụ thể là nắm bắt được các chủ hàng cần vận chuyển những loại hàng gì, quy cách như thế nào, khối lượng bao nhiêu, đi từ đâu đến đâu, thời gian vận chuyển, các yêu cầu về bảo quản, xếp dỡ, các thủ tục giao nhận hàng... cùng với giá cước vận chuyển mà chủ hàng chấp nhận được.

Muốn làm được điều đó, chủ phương tiện phải giữ mối quan hệ gắn bó với chủ hàng để nắm chắc nhu cầu, đặc tính của chủ hàng, nắm bắt được nhịp độ và chỉ kỳ sản xuất kinh doanh, kể cả lịch xuất, nhập hàng hoá, các đại lý và bạn hàng của họ. Có như vậy mới nắm nhu cầu vận tải, đề ra các phương án vận tải thoả mãn các yêu cầu của chủ hàng và sẽ ổn định được phần thị trường vận tải của mình.

Tổ chức tốt các dịch vụ, mối quan hệ giữa người làm công tác vận tải với các tổ chức dịch vụ là một yêu cầu không thể thiếu được, thông qua để xây dựng mối quan hệ lâu dài.

Một công việc cần thiết trong công tác dịch vụ là giá cả và phân chia lợi nhuận giữa người làm công tác vận tải với các chủ hàng vững chắc và ổn định.

Việc đổi mới phương tiện và nâng cao chất lượng vận chuyển tuy không nằm trong công tác khai thác hàng hoá nhưng nó là tiền đề để thu hút khách hàng. Đây là vấn đề cần thiết, nhất là trong cơ chế thị trường, vì đổi mới phương tiện hiện đại sẽ có thêm điều kiện cạnh tranh trong vận tải.

Việc khai thác hàng hoá cho nhu cầu vận tải trong cơ chế thị trường là một vấn đề phong phú và đa dạng, đòi hỏi người làm công tác vận tải phải nắm bắt thông tin nhanh nhạy, xử lý linh hoạt trong mọi tình huống. Vì vậy, những nội dung nêu trên linh hoạt trong mọi tình huống, vì vậy nội dung nêu trên là những kiến thức cơ bản, cần thiết trong hoạt động vận tải, thông qua thực tiễn, đúc rút kinh nghiệm sẽ có một phương thức vận chuyển kinh tế nhất, hiệu quả đối với từng loại doanh nghiệp.

b-Tổ chức vận chuyển hàng hoá :

Tổ chức vận tải hàng hoá là công việc quan trọng của các doanh nghiệp vận tải. Tổ chức vận tải hàng hoá phải nhằm đảm bảo vận chuyển an toàn, nhanh chóng với một chi phí thấp nhất cho mọi khối lượng hàng hoá nhất định.

Với mục tiêu trên, trong vận tải phải phấn đấu đạt được mức độ vận chuyển hàng hai chiều càng nhiều càng tốt. Lượng hàng hai chiều càng lớn, chi phí vận tải càng thấp. Đây là một chỉ tiêu quan trọng trong việc nâng cao năng suất vận tải, giảm chi phí trên một đơn vị sản phẩm vận tải.

Người lái xe phải thực hiện đúng phương án tổ chức vận chuyển do bộ phận điều hành vận tải lập.

Trường hợp tự tổ chức vận tải cho mình thì cần phải nắm chắc thông tin về hàng hoá, thời gian nhận và trả hàng, tuyến đường đi và cước vận chuyển để tổ chức chuyển hàng đi, về sao có hiệu quả nhất.

Tuỳ theo cơ cấu hàng hoá, yêu cầu vận chuyển, loại hàng hoá...trong vận tải ô tô có các loại hành trình chạy xe như sau :

Hành trình con thoi : Đây là loại hành trình phổ biến hiện nay, đối với loại hành trình này, ô tô chạy từ đơn vị vận tải đến nơi xếp hàng A, chở hàng từ A đến B và sau đó xe chạy không về A chở chuyển thứ hai.

Loại hành trình con thoi một chiều có hàng hệ số sử dụng quãng đường trong một chuyến $\beta = 0,5$ (hình 1-a)

Trường hợp xe đến điểm A xếp hàng chở đến điểm B để dỡ và sau đó xếp hàng khác trở về điểm A để dỡ hàng. Đây là hành trình con thoi hai chiều, có hệ số sử dụng quãng đường trong một chuyến $\beta = 1$

Hành trình đường vòng : Đây là loại hành trình chạy xe trên nhiều đoạn đường theo một vòng tròn khép kín và trên một đoạn đường có thể thực hiện những chuyến hàng nhất định (hình 2)

Theo thực tế, nhu cầu vận tải rất đa dạng, việc tổ chức vận tải theo các loại hành trình trong phạm vi khu vực hoạt động cũng đa dạng, yếu tố quyết định để lựa chọn hành trình vận tải là hiệu quả đạt được của từng loại hành trình, loại hành trình nào đạt các chỉ tiêu cao thì lựa chọn để thực hiện.

Khi thực hiện công tác vận tải, nếu quãng đường huy động từ vị trí của đơn vị vận tải đến điểm lấy hàng lớn thì chủ phương tiện đưa xe đến điểm lấy hàng và để xe nằm tại đó trong suốt quá trình vận chuyển khối lượng hàng hoá theo yêu cầu, làm như vậy để giảm quãng đường huy động.

c-Phương thức vận tải theo loại hàng :

Mục tiêu của vận tải là sử dụng phương tiện phù hợp với điều kiện cụ thể nhằm nâng cao năng suất và hiệu quả vận chuyển hàng hoá, để đạt được mục tiêu đó, các phương thức vận chuyển theo loại hàng ra đời để chuyên môn hoá trong vận chuyển.

Nền kinh tế của ta hiện nay tuy có bước phát triển khá, nhưng vẫn là nền sản xuất nhỏ, trình độ tích tụ và tập trung sản xuất còn thấp, thị trường hàng hoá phân tán cả về chủng loại, không gian cũng như thời gian. Việc tổ chức một hệ thống vận tải mang tính chuyên môn hoá cho một loại hàng (hoặc vài loại) hàng hoá chưa phát triển.

Tuy nhiên, có một số loại hàng hoá chúng ta đã thực hiện phương thức chuyên môn hoá như :

Hàng rời như : đất, cát, sỏi, than....

Hàng chất lỏng như : Xăng dầu, khí đốt, nước....

Hàng siêu trường, siêu trọng như : Cầu trọng bê tông, khung thép, cột điện, dầm cầu...

Hàng tươi sống như : Rau, quả, thực phẩm...

Điều kiện để thực hiện phương thức vận chuyển theo hàng là :

-Khối lượng hàng hoá phải đáp ứng yêu cầu vận chuyển (dù chỉ một chuyến hàng).

-Phương tiện vận chuyển là loại phương tiện chuyên dùng, có phương tiện xếp dỡ phù hợp để xếp và dỡ hàng đảm bảo thời gian, an toàn và rút ngắn thời gian xe nằm tại bến xếp, dỡ hàng.

Hiện nay, hàng chất lỏng có khối lượng lớn nhất là xăng dầu, ngoài việc dùng hệ thống đường ống đưa hàng từ cửa nhập đến các kho lớn, phần lớn khối lượng xăng dầu được chuyên chở bằng ô tô từ kho đến các điểm tiêu thụ.

Hàng rời như than và vật liệu xây dựng có khối lượng lớn thường dùng xe có thùng tự đổ, ở các khu mỏ dùng xe tự đổ có trọng tải lớn, phương tiện xếp dỡ thường dùng loại gầu xúc có trọng tải phù hợp với trọng tải của xe.

Đối với hàng có kích thước dài thì dùng loại xe có trọng tải và kích thước thùng xe lớn như sơ mi rơ móc hoặc rơ móc một trục để vận chuyển, đồng thời dùng cần cầu để xếp dỡ.

Như vậy, việc tổ chức vận tải theo loại hàng, phải kết hợp một cách chặt chẽ giữa hàng hoá, phương tiện vận tải và thiết bị xếp dỡ, nếu khối lượng của một loại hàng hoá lớn thì việc đầu tư các phương tiện vận tải và thiết bị xếp dỡ chuyên dùng sẽ đem lại hiệu quả kinh tế cao.

d-Vận tải hàng hoá trong thành phố :

Nhu cầu về nguyên, vật liệu dùng cho sản xuất xây dựng và vật phẩm tiêu dùng phục vụ cho đời sống ở các đô thị rất lớn, đòi hỏi phải tổ chức vận tải hàng hoá tốt để đáp ứng thường xuyên, liên tục.

Trở ngại lớn nhất đối với vận tải hàng hoá trong các đô thị là trên các tuyến đường mật độ phương tiện đi lại đông, đường hẹp dễ gây ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông, để khắc phục điều đó người ta cấm các xe có trọng tải lớn hoạt động ban ngày, chỉ cho phép các xe có trọng tải lớn vận chuyển vật liệu xây dựng hoạt động vào ban đêm có thể là từ 20h đến 5h sáng hôm sau, đồng thời tổ chức các trạm trung chuyển hàng hoá cách xa trung tâm thành phố, nằm trên các trục lộ giao thông gần bến tàu thuỷ, ga đường sắt. Các trạm trung chuyển là nơi các xe có trọng tải lớn đến việc dỡ hàng xuống và xếp hàng lên để đưa đi các tỉnh. Việc vận chuyển hàng hoá vào, ra khu trung tâm do các xe vận tải nhỏ đảm nhiệm.

Mỗi trạm trung chuyển được tổ chức như sau : Có khu nhà để xe vào xếp, dỡ hàng hoá tránh được mưa, nắng. Có kho để giữ những hàng lưu lại chưa đưa đi được ngay, có bãi xe đậu chờ, xếp, dỡ hàng, có khu dịch vụ kỹ thuật phục vụ cho xe và có nơi ăn nghỉ cho lái xe.

Khi vận tải trong thành phố, người lái xe cần chú ý các biển báo chỉ dẫn luồng đường, giờ được phép hoạt động và các nơi quy định được dùng, đỗ.

4-Công tác giao nhận hàng hoá :

4.1-Địa điểm giao nhận hàng hoá :

a)Đúng nơi quy định :

Địa điểm giao nhận hàng phải được ghi cụ thể, rõ ràng trong hợp đồng vận chuyển, nơi giao nhận là nơi quy định cho ô tô ra, vào. Trường hợp nơi giao nhận là nơi cấm ô tô ra vào thì bên có hàng phải làm thủ tục xin phép cho ô tô ra vào.

b)Địa điểm giao nhận thay đổi :

Nếu thấy nơi nhận hàng không đảm bảo an toàn cho ô tô ra vào thì bên có hàng phải tổ chức chọn nơi giao nhận khác bảo đảm an toàn cho xe và phải thanh toán mọi phí tổn do thay đổi nơi giao nhận. Khi chủ hàng yêu cầu thay đổi nơi giao nhận hàng phải có văn bản xác nhận sự thay đổi này.

c)Địa điểm giao nhận không có hàng :

Trường hợp ô tô đến nơi giao nhận hàng mà chủ hàng không có hàng hoặc phải chờ đợi để nhận hàng thì chủ hàng phải thanh toán mọi tổn phí cho bên vận tải.

Trường hợp ô tô đưa hàng đến đúng địa điểm giao nhận hàng mà không tìm được chủ hàng hoặc chủ hàng từ chối không nhận hàng thì bên vận tải phải báo cho chủ gửi hàng biết để xử lý, mọi phí tổn phát sinh bên chủ hàng gửi chịu.

Trường hợp chủ hàng đã chuẩn bị đủ hàng để gửi nhưng ô tô đến không đúng thời gian quy định thì bên vận tải phải thanh toán phí tổn chờ đợi cho đủ hàng.

4.2-Nguyên tắc giao nhận :

a)Hợp đồng :

Với mỗi chuyến vận chuyển, bên có hàng phải làm giấy gửi hàng ghi rõ địa chỉ nhận hàng, ký mã hiệu, tên hàng, số lượng, trọng lượng, phương thức giao nhận, tỷ lệ hao hụt.

Bên vận tải phải lập giấy đi đường (mẫu số 01-CGĐB) giấy đi đường phải khớp với giấy gửi hàng (mẫu số 03-CGĐB) số đăng ký phương tiện và trọng tải cho phép và hợp đồng vận chuyển, phiếu thu cước (mẫu số 02-CGĐB)

b)Số lượng hàng hoá :

Hàng hoá được chủ hàng giao, xếp lên ô tô theo phương thức nào (gồm các phương thức : cân, đóng, đo, đếm) thì cũng phải được chủ nhận hàng nhận theo phương thức đó.

Hàng chở đi được đóng trong bao, thùng, hòm, kiện có cặp chì gắn xi thì khi trả cho chủ nhận hàng phải thuê bao, thùng, hòm, kiện, có cặp chì gắn xi nguyên vẹn, nếu bị mất dấu thì hai bên cùng phải kiểm tra hàng trong bao, thùng, hòm, kiện.

Nếu hàng có thuộc tính hao hụt phải thống nhất tỷ lệ hao hụt và ghi trong hợp đồng vận chuyển. Nếu hao hụt dưới mức tỷ lệ ghi trong hợp đồng thì chủ hàng gửi cho bên vận tải. Nếu nghi ngờ về thiết bị đo lường thì hai bên cần tổ chức giám định lại.

II-CÔNG TÁC VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH :

2.1-PHÂN LOẠI HÀNH KHÁCH :

2.1.1-Hành khách đi lại thường xuyên :

Số hành khách đi lại thường xuyên có tính chất cố định, có quy luật, tương đối ổn định như học sinh, sinh viên, cán bộ công chức, công nhân lao động, người đi buôn bán thường xuyên ... ở các nước phát triển, số người có nhu cầu đi lại thường xuyên chiếm 40% so với tổng lượng hành khách vận chuyển. Đối với những hành khách này, phải sử dụng các loại phương tiện vận tải ô tô công cộng để đáp ứng nhu cầu đi lại.

2.1.2-Hành khách đi lại không thường xuyên.

Hành khách đi lại không thường xuyên là loại hành khách đi lại xuất phát từ nhu cầu nhất thời (theo thời vụ, theo yếu tố tổ chức xã hội ...) như lễ hội hàng năm, hoạt động văn hóa, tham quan, nghỉ mát. Đối với những hành khách này, cần căn cứ vào tình hình thực tế để tổ chức vận tải cho phù hợp.

2.2-TỔ CHỨC VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH.

Tổ chức vận chuyển hành khách được chia thành các hình thức sau :

2.2.1-Vận tải hành khách theo tuyến cố định.

Vận tải hành khách theo tuyến cố định là có xác định bến đi, bến đến và xe chạy theo lịch trình, hành trình quy định, các điểm dừng để lấy khách, các điểm đỗ cho khách nghỉ ngơi cũng đã được xác định trong hành trình chạy xe. Tuyến vận tải khách cố định có thể là những tuyến trong một tỉnh, thành phố, tuyến liên tỉnh hoặc tuyến vận tải khách qua biên giới đến các nước trong khu vực. Đơn vị hoặc cá nhân tham gia vận tải khách trên tuyến cố định nào thì phải đăng ký phương án chạy xe, bao gồm lịch trình, hành trình, loại phương tiện, giá vé và các dịch vụ khác (nếu có) với cơ quan quản lý tuyến, phải có cam kết thực hiện phương án chạy xe đã đăng ký.

Cơ quan quản lý vận tải khách theo tuyến cố định như sau :

Cục đường bộ Việt Nam quản lý tuyến vận tải khách quốc tế, tuyến liên tỉnh trên 1000km.

Các khu quản lý đường bộ quản lý tuyến liên tỉnh có cự ly từ 300-1000km, có bến đi thuộc địa danh các tỉnh, thành phố nằm trong phạm vi khu quản lý.

Sở giao thông vận tải quản lý tuyến nội tỉnh, tuyến liên tỉnh với tỉnh liền kề, tuyến liên tỉnh khác có cự ly đến 300km.

Trong tổ chức vận tải khách trên tuyến cố định, vấn đề quan trọng là thẩm định phương án chạy xe để đảm bảo an toàn, thuận tiện cho khách. Nếu có nhiều đơn vị cùng chạy trên tuyến, có giờ xuất bến trùng nhau, cần tổ chức hiệp thương để sắp xếp lịch trình.

Các doanh nghiệp vận tải không được bỏ chuyến, tự ý đưa thêm xe vào tuyến quá số lượng đăng ký, chuyển nhượng khách dọc đường không có lý do chính đáng, thu tiền của khách cao hơn giá vé đăng ký, chạy sai lịch trình và hành trình quy định.

Vận tải khách bằng xe buýt trong thành phố và vùng phụ cận thuộc loại hình vận tải khách. Theo tuyến cố định nhưng có đặc thù riêng. Xuất phát từ nhu cầu đi lại của số đông hành khách như đi học, làm việc ở các xí nghiệp, công sở vào một giờ nhất định nên có khoảng thời gian cao điểm, trước giờ làm việc và sau giờ tan tầm. Trong khoảng thời gian này, bố trí từ 5 đến 7 phút có một chuyến xe. Ngoài giờ cao điểm bố trí từ 10-15 phút trên một chuyến xe. Các điểm dừng đỗ để khách lên xuống không quá 500m, tại điểm này xây dựng nhà chờ có mái che và ghế ngồi cho khách. Trên những tuyến đông khách, bố trí xe có sức chở lớn, 1 hoặc 2 tầng, có 2 đến 3 cửa lên xuống, số chỗ đứng nhiều hơn ghế ngồi để chở khách nhiều hơn.

Các thành phố lớn có trung tâm điều hành xe buýt chuyên tổ chức vận tải trên mạng lưới chuyên xe buýt. Hiện nay, chính phủ rất quan tâm phát triển vận tải khách bằng xe buýt và khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia vận tải xe buýt.

2.2.2-Vận tải khách không theo tuyến cố định :

Vận tải khách không theo tuyến cố định là loại hình vận tải mà hành trình, lịch trình theo yêu cầu của khách. Cước tính theo km xe chạy, thời gian chờ đợi hoặc tính theo ngày xe nếu thuê bao cả xe.

Có 2 loại hình vận tải theo hình thức này :

Vận tải bằng taxi

Vận tải theo hợp đồng.

Taxi là loại hình vận tải phục vụ theo yêu cầu của khách trong các khu đô thị và vùng phụ cận, taxi bắt buộc phải có đồng hồ tính tiền và bộ đàm để thường xuyên liên lạc với trung tâm, người lái xe chịu sự điều hành của trung tâm trong ca làm việc taxi chỉ sử dụng loại xe nhỏ, có số chỗ ngồi tối đa đến 8 ghế (kể cả ghế người lái xe).

Vận tải theo hợp đồng là loại hình vận tải phục vụ theo nhu cầu của khách thuê bao cả xe phục vụ cho chuyên đi. Những thỏa thuận của hai bên vận tải và khách được ghi vào hợp đồng. Hợp đồng vận tải là chứng từ bắt buộc phải có. Khách sử dụng xe theo hợp đồng thường có nhu cầu cao hơn về tiện nghi của xe và tinh thần phục vụ tận tình, chu đáo của lái xe nên cần phải chuẩn bị chu đáo và theo dõi giải quyết kịp thời những phát sinh trong chuyến đi.

2.3-Chất lượng phục vụ hành khách :

Trong quá trình phát triển kinh tế xã hội, nhu cầu đi lại của nhân dân ngày càng lớn, đòi hỏi chất lượng phục vụ hành khách của vận tải cũng ngày càng nâng cao.

Thực hiện chủ trương đổi mới, các thành phần kinh tế trong vận tải cũng phát triển và cạnh tranh nhau, thúc đẩy vận tải nên đã nâng cao chất lượng phục vụ.

Chất lượng phục vụ thể hiện trước hết ở việc đáp ứng yêu cầu đi lại nhanh chóng và thuận tiện, việc chạy xe phải theo đúng biểu đồ chạy xe, chạy đúng tuyến, đúng giờ, đỗ đúng nơi quy định.

Phương tiện vận tải phải bảo đảm an toàn tuyệt đối, các tiện nghi phục vụ khách như ghế ngồi, đủ ánh sáng, thông thoáng và sạch đẹp. Đối với vận tải khách đường dài, cần đảm bảo chở đúng số người, số ghế theo quy định. Thái độ phục vụ của lái, phụ xe

phải thể hiện sự văn minh, lịch sử. Đảm an toàn cho khách, không để khách đứng, ngồi ở bậc lên xuống, đu bám thành xe, không chất hàng hoá trong xe hoặc ở cửa lên xuống, không chở xúc vật trên xe khách.

CÂU HỎI ÔN TẬP

- 1-Trình các phương pháp phân loại hàng hoá.
- 2-Trình bày các ký hiệu hàng hoá trong vận tải
- 3-Nội dung của công tác tổ chức vận tải hàng hoá
- 4-Trình bày nội dung của công tác giao nhận hàng hoá.
- 5-Trình bày các phương pháp phân loại hành khách.
- 6-Nội dung của công tác tổ chức vận tải hành khách.

BÀI III

CÁC THỦ TỤC TRONG VẬN TẢI

I-Ý NGHĨA CỦA CÁC THỦ TỤC GIẤY TỜ TRONG VẬN TẢI

Các thủ tục, giấy tờ trong vận tải nhằm đảm bảo đáp ứng yêu cầu quản lý Nhà nước đối với hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải của tổ chức và các cá nhân thuộc các thành phần kinh tế. Đồng thời, còn đảm bảo sự bình đẳng về nghĩa vụ, trách nhiệm và quyền lợi của các bên tham gia vận chuyển.

Ngoài ra, các loại giấy tờ còn phản ứng đầy đủ, kịp thời, chính xác và hợp pháp các số liệu ban đầu trong khâu giao, nhận, vận chuyển, làm căn cứ để thực hiện nghiệp vụ thống kê kế toán, bảo đảm chứng lý kiểm tra, giám sát hoạt động kinh tế, tài chính của nhà nước.

II-CÁC THỦ TỤC TRONG KINH DOANH VẬN TẢI :

1-Đăng ký kinh doanh :

Tất cả mọi tổ chức, cá nhân thuộc các thành phần kinh tế, nếu có đủ điều kiện, đều được quyền đăng ký kinh doanh vận tải bằng ô tô trên lãnh thổ Việt Nam.

Vận tải bằng ô tô là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, bao gồm :

- Kinh doanh vận tải khách theo tuyến cố định
- Kinh doanh vận tải khách bằng xe buýt
- Kinh doanh vận tải khách bằng taxi
- Kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng
- Kinh doanh vận tải hàng.

Ứng với mỗi ngành nghề kinh doanh có một số điều kiện riêng, khi đăng ký kinh doanh phải ghi rõ ngành nghề kinh doanh cụ thể. Sau khi được cơ quan đăng ký kinh doanh cấp “ Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh”, người đăng ký kinh doanh phải chuẩn bị đủ các điều kiện kinh doanh theo từng ngành nghề mới được thực hiện kinh doanh.

Trong quá trình kinh doanh, cơ quan quản lý có thẩm quyền kiểm tra, nếu không đủ các điều kiện kinh doanh thì không cho phép tiếp tục kinh doanh nữa.

2-Đăng ký phương tiện vận tải :

Các loại phương tiện vận tải phải được đăng ký và gắn biển số đăng ký quốc gia theo quy định của cơ quan quản lý Nhà nước.

Các phương tiện vận tải phải bảo đảm các tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định. Định kỳ phải thực hiện kiểm định, nếu xe đạt tiêu chuẩn sẽ được cấp giấy chứng nhận và được dán tem kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

3-Đăng ký phương tiện vận tải :

Chủ xe cơ giới phải tham gia bảo hiểm bắt buộc về trách nhiệm dân sự đối với những thiệt hại do phương tiện gây ra cho người khác. Do vậy, cần phải nộp phí bảo hiểm cho cơ quan bảo hiểm. Quỹ bảo hiểm chủ yếu để cho việc bồi thường thiệt hại, xây dựng các công trình an toàn giao thông và chi cho hoạt động của cơ quan bảo hiểm.

Chủ xe phải đóng bảo hiểm đầy đủ và đúng hạn, bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với chủ xe cơ giới là bảo hiểm bắt buộc.

4-Thực hiện các chính sách thuế :

Các đơn vị, cá nhân tham gia kinh doanh vận tải ô tô phải nghiêm chỉnh thực hiện các chính sách và thuế mà nhà nước ban hành.

5-Hợp đồng các bến xe, địa phương về các điểm lưu đỗ :

Các đơn vị vận tải phải có hợp đồng với các bên xe hoặc địa phương về các công tác điểm lưu đỗ.

III-CÁC THỦ TỤC GIẤY TỜ CẦN THIẾT ĐỂ THỰC HIỆN VẬN TẢI :

1-Giấy tờ xe :

Để tham gia kinh doanh vận tải, xe phải có đầy đủ những giấy tờ sau :

- Giấy đăng ký xe ô tô.
- Giấy chứng nhận bảo hiểm các loại
- Giấy chứng nhận kiểm tra an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (gọi tắt là giấy chứng nhận kiểm định), được dán tem kiểm định.
- Giấy chứng nhận bảo hiểm các loại.
- Sổ nhật trình chạy xe (nếu là xe khách theo tuyến cố định).
- Phù hiệu xe chạy hợp đồng (nếu là xe khách chạy hợp đồng).
- Giấy lưu hành cho xe quá khổ, quá tải (nếu có).

2-Giấy tờ của chủ địa phương :

Chủ phương tiện cần phải có :

- Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh vận tải theo ngành nghề cụ thể.

3-Giấy tờ của người điều khiển phương tiện :

- Giấy phép lái xe phù hợp với xe đang điều khiển.
- Giấy chứng nhận tập huấn lái xe taxi hoặc giấy chứng nhận huấn luyện vận chuyển hàng nguy hiểm khi thực hiện nhiệm vụ tương ứng.
- Giấy chứng nhận sức khoẻ định kỳ đối với người lái xe taxi.

4-Các loại giấy tờ khác :

a)Hợp đồng vận chuyển :

Giao dịch giữa bên thuê vận tải với bên nhận vận tải thuộc loại những giao dịch kinh tế. Hợp đồng vận tải là cam kết thực hiện những thoả thuận của hai bên bằng văn bản. Hợp đồng vận tải là chứng từ có tính pháp lý để giải quyết khi có tranh chấp xảy ra. Bởi vậy, người đại diện cho mỗi bên đứng tên trong hợp đồng vận tải phải là người có thẩm quyền cao nhất. Cũng có thể người có thẩm quyền cao nhất của một bên uỷ quyền người khác (bằng giấy uỷ quyền) thay mặt mình ký hợp đồng vận tải.

Nội dung hợp đồng vận tải hàng hoá với hợp đồng vận tải khách có những điểm chung :

- Số lượng hàng hoá (hành khách)
- Thời gian, địa điểm nhận hàng (đón khách)
- Thời gian, địa điểm trả hàng (trả khách)
- Cước phí, hình thức thanh toán, thời gian thanh toán.
- Những thoả thuận khác về nghĩa vụ, trách nhiệm, quyền hạn của mỗi bên.

Do đối tượng vận chuyển khác nên có những điều cần chi tiết hơn đối với vận tải khách hay vận tải hàng hoá, cụ thể là :

-Đối với vận tải hành khách : Cần ghi thêm loại xe, tiện nghi của xe, số lượng hành lý, loại hành lý đem theo để bố trí xe phù hợp.

-Theo quy định hiện hành, khi vận chuyển khách theo hợp đồng (hình thức thuê bao trọn gói) bên vận tải phải có hợp đồng vận tải khách mang theo (mẫu hợp đồng ở phụ lục kèm theo).

-Đối với vận tải hàng hoá : cần ghi rõ thêm :

- +Quy cách, tính chất hàng hoá
- +Cách xếp dỡ, chằng buộc, chèn lót.
- +Phương thức giao, nhận hàng hoá.
- +Cách phòng hộ dọc đường khi có sự cố

+Các điều kiện khác về : Hải quan, quản lý thị trường, kiểm dịch....

b)Giấy đi đường :

Giấy đi đường dùng cho xe kinh doanh vận tải hàng hoá. Giấy đi đường được cấp cho từng chuyến hàng, cho từng xe, làm chứng từ trong thực hiện vận chuyển.

Đơn vị vận tải sử dụng giấy đi đường để giao nhiệm vụ của người lái xe, hạch toán các chi tiêu kinh tế kỹ thuật, theo dõi các sự cố xảy ra trên đường.

Giấy đi đường là chứng từ để người lái xe giao dịch với chủ hàng, giao và nhận hàng hoá trên phương tiện của mình phù hợp với giấy gửi hàng.

Phương pháp và trách nhiệm ghi chép giấy đi đường :

-Phần do người lập giấy đi đường ghi, đơn vị vận tải cần ghi rõ tên theo quyết định thành lập, ghi rõ địa chỉ trụ sở chính, số điện thoại, giấy đi đường và thời hạn giá trị của giấy đi đường.

-Ghi rõ họ và tên lái xe, số giấy phép lái xe, số đăng ký xe và rơ moóc, trọng tải của xe và rơ moóc. Sau đó, ghi rõ ngày, tháng, cấp giấy đi đường và phải có chữ kí của thủ trưởng đơn vị.

Phần dành cho các cơ quan kiểm soát ghi. Nhân viên kiểm soát, thanh tra và cảnh sát sử dụng mục này để ghi nhận cần thiết có liên quan đến quá trình lưu hành của xe và người lái xe trên đường. Tất cả những ghi nhận trong giấy đi đường phải có ngày, tháng, chữ ký và chức vụ, cấp bậc của người ký.

-Phần dành cho người lái xe ghi : Mục thuyết minh cần thiết dành cho lái xe ghi những lý do sự cố trên đường liên quan đến việc thực hiện quá trình vận tải như không tìm thấy chủ hàng hoặc xe hỏng phải quay về.

-Lái xe ghi chỉ số đồng hồ cây số khi rời đơn vị và khi về đơn vị, số hoá đơn xuất hàng, phiếu xuất kho, giấy gửi hàng kèm theo hoá đơn vận chuyển.

-Nơi gửi hàng cần ghi rõ địa điểm giao, nhận và địa điểm trả hàng, tên hàng vận chuyển, khối lượng vận chuyển cả bì ghi theo đơn vị trọng lượng là tấn thực tế của hàng hoá chở trên xe.

c)Phiếu thu cước :

Phiếu thu cước là chứng từ gốc phản ánh kết quả sản xuất kinh doanh vận tải, do đó sử dụng phiếu thu cước để :

-Tính giá trị công việc vận chuyển và dịch vụ thành tiền.

-Làm chứng từ thu, chi tiền cước vận chuyển và dịch vụ.

-Hạch toán kết quả quá trình vận chuyển hàng hoá.

-Kiểm tra hoạt động vận chuyển hàng hoá và dịch vụ đã hoàn thành.

Chủ hàng sử dụng phiếu thu cước làm chứng từ xuất tiền trả cho đơn vị vận tải và xác nhận công việc vận chuyển và dịch vụ đã hoàn thành.

Chủ hàng sử dụng phiếu thu cước làm chứng từ xuất tiền trả cho đơn vị vận tải và xác nhận công việc vận chuyển và dịch vụ đã hoàn thành.

Trường hợp chở hàng lẻ, chủ hàng thuê chở từng chuyến hàng thì phiếu thu được lập cùng lúc với hợp đồng vận tải, làm chứng từ cho chủ hàng trả tiền cước trước khi vận chuyển.

Phiếu thu cước do đơn vị vận tải lập, người lập phiếu thu cước có trách nhiệm ghi đầy đủ, đúng và chính xác nội dung các mục, đồng thời chịu trách nhiệm về những ghi chép của mình.

d)Giấy gửi hàng :

Đơn vị vận tải sử dụng giấy gửi hàng để làm căn cứ chứng minh công việc vận chuyển đã hoàn thành, thanh toán thu cước phí vận chuyển. Giấy gửi hàng là chứng từ pháp lý về hàng hoá được chở trên xe, giấy gửi hàng thay cho hoá đơn, phiếu xuất kho.

Trường hợp lô hàng để làm căn cứ chứng minh công việc vận chuyển đã hoàn thành, thanh toán thu cước phí vận chuyển. Giấy gửi hàng là chứng từ pháp lý về hàng hoá được chở trên xe, giấy gửi hàng thay cho hoá đơn, phiếu xuất kho.

Trường hợp lô hàng, chuyển hàng có người áp tải hoặc chủ hàng đi theo mà tiền cước vận chuyển đã được trả đủ cho người lái xe thì không cần thiết phải lập giấy gửi hàng cho lô hàng, chuyển hàng đó. Người áp tải hoặc chủ hàng đi theo chịu trách nhiệm về lô hàng, chuyển hàng của mình.

Giấy gửi hàng được lập thành 4 liên giống nhau, liên thứ 1,2,3 được giao cho lái xe mang theo hàng hoá vận chuyển, liên thứ 4 được lưu ở chỗ gửi hàng.

Liên thứ 1, lái xe giao cho chủ hàng, 2 liên còn lại lái xe nộp cho đơn vị vận tải cùng với giấy đi đường của chuyển hàng đó.

CÂU HỎI ÔN TẬP

- 1-Ý nghĩa của các thủ tục giấy tờ trong công tác vận tải?
- 2-Các thủ tục tiến hành khi kinh doanh vận tải?
- 3-Các thủ tục cần thiết cho việc thực hiện vận tải?

BÀI IV

QUÁ TRÌNH LÀM VIỆC CỦA NGƯỜI LÁI XE

I-ĐẶC ĐIỂM LAO ĐỘNG CỦA NGƯỜI LÁI XE :

1-Đặc điểm nghề nghiệp :

Người lái xe là người trực tiếp thực hiện quá trình vận tải, có những đặc điểm riêng so với những ngành nghề khác.

-Lái xe thực hiện công việc vận chuyển trên đường giao thông công cộng, đòi hỏi phải tự chủ trong mọi hoạt động và khắc phục các sự cố liên quan đến vận tải.

-Lái xe phải thường xuyên làm việc căng thẳng cả về đầu óc, lẫn chân tay, ngoài công việc vận tải, lái xe phải làm thêm những công việc bảo dưỡng, sửa chữa xe, bốc xếp hàng hoá và các thủ tục, giấy tờ liên quan đến vận tải.

2-Kỷ luật lao động :

Kỷ luật lao động của người lái xe thể hiện ở chỗ đến làm việc đúng giờ và hoàn thành công việc đúng nhiệm vụ giao, chấp hành nghiêm chỉnh các quy định về trật tự an toàn giao thông trong vận chuyển. Thực hiện chăm sóc, bảo quản thường xuyên đối với ô tô, thiết bị vận chuyển, dụng cụ đồ nghề, nhiên liệu dầu mỡ và hàng hoá trên xe.

Kỷ luật lao động của người lái xe có liên quan tới những hoạt động của doanh nghiệp vận tải ô tô, vì những công việc của vận tải được thực hiện ngoài phạm vi doanh nghiệp. Vì vậy, kỷ luật lao động tự giác của người lái xe có một ý nghĩa đặc biệt quan trọng.

II.QUÁ TRÌNH LÀM VIỆC CỦA NGƯỜI LÁI XE :

1-Công tác chuẩn bị :

a)Nắm vững kế hoạch vận chuyển :

Đối với vận tải hàng hóa, khi nhận nhiệm vụ ghi trong giấy đi đường, người lái xe cần nắm vững nhiệm vụ được giao, nhất là các điều kiện vận chuyển. Phải biết được những khó khăn, thuận lợi trong quá trình vận tải để đề ra biện pháp thực hiện.

Đối với vận tải khách, cần nắm vững tuyến đường và lịch chạy xe trên tuyến, các điểm dừng, đỗ, giá vé.

b)Kiểm tra an toàn phương tiện.

Trước khi hoạt động, xe ô tô cần được kiểm tra nhất là phải kiểm tra các thiết bị chiếu sáng, còi, bộ gạt nước, gương chiếu hậu, kiểm tra sự hoạt động của hệ thống lái, hệ thống phanh, lắng nghe tiếng động cơ làm việc ở các chế độ ... Nếu có hư hỏng cần kiểm tra, điều chỉnh, sửa chữa kịp thời.

c)Chuẩn bị vật tư và các nhu cầu cần thiết phục vụ cho xe và hành khách.

Tuỳ theo công việc sắp thực hiện, trước khi xe chạy, lái xe phải mang theo những thiết bị và dụng cụ cần thiết, bộ đồ nghề sửa chữa, nhiên liệu dự trữ. Trên các xe khách phải có tủ thuốc cấp cứu phục vụ hành khách.

d)Chuẩn bị thủ tục giấy tờĐăng

Trước khi xe ra đường, cần phải xem xét lại các giấy tờ cần thiết như : Giấy phép lái xe, giấy đăng ký xe, giấy bảo hiểm và giấy chứng nhận kiểm định của xe, giấy phép lưu hành cho xe quá khổ, quá tải (nếu có) ...

e)Nắm bắt thông tin khai thác hàng :

Người lái xe cần biết các thông tin về nhu cầu vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách, cụ thể là cần biết các chủ hàng, cần vận chuyển loại hàng gì, quy cách và khối lượng hàng, thời gian đi và đến, các yêu cầu bảo quản và xếp dỡ, giá cước vận tải ...

2-Thực hiện nhiệm vụ vận tải.

a) *Đảm bảo an toàn việc giao, nhận hàng hóa và đưa, đón hành khách đúng nơi quy định.*

Người lái xe phải đến điểm lấy hàng làm thủ tục nhận và xếp hàng hóa, lái xe đến điểm trả hàng và dỡ hàng đúng địa chỉ ghi trong giấy gửi hàng hoặc đưa xe đến điểm đón khách, xếp khách lên xe, kiểm tra số lượng khách trước khi cho xe chuyển bánh đến điểm trả khách.

Việc lấy hàng và trả hàng, đón và trả khách đúng thời gian quy định là yêu cầu cần thiết của chủ hàng và của khách. Do đó, người lái xe phải tính toán giờ đi, giờ đến, giờ nghỉ cho phù hợp.

Người lái xe cần nhắc nhở hành khách bảo đảm an toàn khi xe chuyển bánh. Hàng hóa xếp trên nóc xe phải được chằng buộc cẩn thận.

b) *Tổ chức nơi nghỉ ngơi hợp lý, bảo đảm sức khỏe cho hành khách.*

Người lái xe có tư cách đạo đức tốt là người có trách nhiệm cao đối với hành khách cũng như hành lý mang theo của họ.

Khi vận chuyển hành khách ở các tuyến liên tỉnh, cần tính toán trước các chặng nghỉ có đủ điều kiện về ăn, nghỉ cho khách. Người lái xe cần biết chăm sóc và đáp ứng những yêu cầu cần thiết của hành khách và tạo điều kiện thuận lợi để đảm bảo sức khỏe cho họ.

c) *Giải quyết các trường hợp cần thiết khi có sự cố trên đường vận chuyển.*

- *Sức khỏe hành khách.*

Người lái xe cần đặc biệt chú ý khi vận chuyển những người ốm, người có thương tật, trẻ em ... Trên xe chở khách phải có tủ thuốc cấp cứu. Khi hành khách phải cấp cứu, nhưng việc cấp cứu trên xe không đạt kết quả thì người lái xe phải đưa người bệnh đến bệnh viện gần nhất. Trường hợp người ốm không thể tiếp tục đi được, người lái xe phải làm thủ tục nhập viện.

- *Tai nạn giao thông, thiên tai.*

Khi xe bị tai nạn giao thông, người lái xe phải tìm cách cứu chữa và báo ngay với chính quyền sở tại hoặc cảnh sát giao thông gần nhất để giúp đỡ. Khi ô tô bị nạn, hành khách có vé của chuyến xe đó được cơ quan bảo hiểm bồi thường theo quy định. Hành lý của người bị tai nạn phải được bảo vệ chu đáo.

Trường hợp do thiên tai, tắc đường giao thông ở khu vực bến xe và trên tuyến thì ngừng vận chuyển cho đến khi có thông báo cho phép mới được tiếp tục hoạt động.

- *Ûn tắc giao thông.*

Trường hợp khi bị tắc nghẽn giao thông trên tuyến mà có thể chờ đợi tại chỗ để tiếp tục chuyển xe thì thu xếp cho hành khách nghỉ ngơi chờ đợi. Hành khách tự lo những tổn phí phát sinh.

Trường hợp tắc nghẽn giao thông trên tuyến mà phải đưa hành khách quay trở lại nơi xuất phát thì người lái xe phải tìm mọi biện pháp giải quyết vận chuyển và không được thu thêm cước phí.

Trường hợp bị tắc nghẽn giao thông mà phải chạy sang tuyến khác để tiếp tục chuyển xe, phải tăng thêm đường chạy so với chiều dài chuyển xe đã tính cước phí trong vé thì hành khách trả thêm cước phí chặng đường đó.

Trường hợp xe bị hỏng do kỹ thuật, người lái xe phải tìm mọi cách khắc phục, phải thông báo rõ cho hành khách biết và chịu mọi tổn phí phát sinh.

- *Trật tự an toàn trên xe.*

Người lái xe được quyền yêu cầu hành khách chấp hành đúng quy định về an toàn trên xe. Nếu hành khách nào không chấp hành thì lái xe có quyền mời hành khách đó xuống xe để đảm bảo an toàn chung cho tất cả khách trên xe.

3-Kết thúc quá trình làm việc.

a)Kiểm tra xe sau khi hoạt động.

Sau khi hoàn thành quá trình vận chuyển hoặc sau một ngày làm việc, người lái xe tiến hành kiểm tra toàn bộ xe trước khi đưa xe vào garage hoặc nơi để xe.

Kiểm tra tình trạng kỹ thuật của xe cần chú ý về hệ thống phanh, hệ thống lái, hệ thống truyền lực ... nếu có hư hỏng phải kịp thời sửa chữa để giảm tiêu hao nhiên liệu và an toàn trong quá trình sản xuất vận tải.

b)Tổng hợp, nắm tình hình sau chuyến vận tải, giải quyết các tồn tại.

Kiểm tra lại các công việc của chuyến vận chuyển đã thực hiện, những vấn đề phát sinh trong quá trình vận tải phải báo cáo kịp thời với đơn vị hoặc trực tiếp với lãnh đạo để có hướng giải quyết.

Ghi chép giấy đi đường, kiểm tra và ký các giấy tờ liên quan của chuyến xe và nộp cho bộ phận điều độ hoặc chủ hàng trực tiếp hợp đồng.

CÂU HỎI ÔN TẬP

1-Đặc điểm lao động của người lái xe ?

2-Quá trình làm việc của người lái xe?