

Kiểm soát thông tin vận chuyển hàng nguy hiểm

■ TS. NGUYỄN CẢNH TOÀN; THS. NGUYỄN NGỌC HÀ; THS. ĐOÀN THỊ THU HÀ

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

TÓM TẮT: Hàng nguy hiểm thông qua cảng biển, cửa khẩu hoặc thông qua sản xuất đưa vào lưu thông phục vụ sản xuất. Do chính sách mặt hàng nên hiện được quản lý theo các bộ chuyên ngành, do đó việc kiểm soát thông tin gặp nhiều khó khăn. Bài báo này chúng tôi đề xuất mô hình nhằm kiểm soát thông tin vận chuyển hàng nguy hiểm.

TỪ KHÓA: Hàng nguy hiểm, cảng biển, an toàn.

ABSTRACT: Dangerous goods for manufacturing is transported through different nodes such as seaports, border gates or domestic transportation. This kind of commodities are managed by specialized ministries, so the control of information is difficult. Hence, the study proposed a model to control information of dangerous goods.

KEYWORDS: DG, Port, Safe

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm là một trong những lĩnh vực phức tạp nhất của vận tải hàng hóa, đòi hỏi các biện pháp an toàn nhất và có thể ảnh hưởng tiêu cực đến sức khỏe con người và môi trường xung quanh.

Tại nạn trong quá trình vận chuyển hàng hóa nguy hiểm thường có hậu quả nghiêm trọng: Chi phí kinh tế xã hội của một tai nạn tàu chở dầu có thể cao gấp đôi so với vận chuyển hàng hóa "thông thường" tai nạn do vận chuyển hàng hóa nguy hiểm và thiết hai môi trường do việc này. Tuy nhiên, so với sự cố xảy ra trong vận chuyển hàng hóa nói chung, tai nạn liên quan vận chuyển hàng hóa nguy hiểm là rất hiếm: khoảng 8 trong số 1.000 vụ tai nạn liên quan đến một phương tiện vận chuyển hàng hóa được phân loại là tai nạn liên quan đến vận chuyển hàng hóa nguy hiểm.

Trong lĩnh vực quản lý, giám sát hàng hóa tại cảng biển, Tổng cục Hải quan đã xây dựng, phát triển Hệ thống quản lý hải quan tự động (gọi tắt là hệ thống VASSCM). Hệ thống VASSCM đã được triển khai đồng bộ từ cảng đến các kho, bãi, đảm bảo sự gắn kết giữa các khâu nghiệp vụ trong việc giám sát vận chuyển hàng hóa. Hệ thống VASSCM đã cung cấp đầy đủ, chính xác,

kịp thời thông tin (dưới dạng điện tử) về dự kiến hàng đến kho, bãi, cảng (thông qua E-Manifest) cũng như được các doanh nghiệp cảng biển, kho bãi cập nhật tình hình biến động của hàng hóa vào trong hệ thống.

Như vậy, với việc chia sẻ, kiểm soát thông tin ngay tại cảng biển, cửa khẩu... sẽ giúp cơ quan quản lý nhà nước hữu quan có thông tin đầy đủ quản lý hàng nguy hiểm.

2. PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN

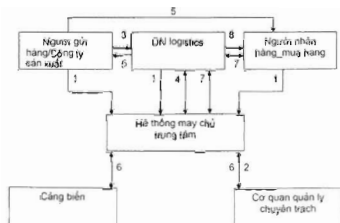
Quy trình quản lý rủi ro được sử dụng làm nền tảng trong bài báo này để làm căn cứ xây dựng mô hình kiểm soát thông tin vận chuyển hàng nguy hiểm. Bước đầu tiên của quy trình quản lý rủi ro là xác định tất cả các rủi ro tiềm ẩn. Bước tiếp theo là đánh giá rủi ro đã xác định để lựa chọn phù hợp và các biện pháp kiểm soát an toàn hiệu quả dẫn đến giảm rủi ro. Do đó, xác định yếu tố rủi ro và đánh giá là các thành phần quan trọng nhất của toàn bộ quá trình quản lý rủi ro để từ đó để ra mô hình giám sát.

3. MÔ HÌNH GIÁM SÁT, CHIA SẼ THÔNG TIN VẬN CHUYỂN HÀNG NGUY HIỂM

3.1. Xác định các yếu tố an toàn và mô hình tổng quát

Thiết lập các yếu tố để đánh giá an toàn để đánh giá quá trình vận chuyển hàng nguy hiểm là một tình năng quan trọng của nghiên cứu này và cung cấp một nền tảng cho nghiên cứu tiếp theo.

Như vậy, khi ứng dụng việc chia sẻ thông tin của vận chuyển hàng nguy hiểm từ cảng biển vào nội địa, hoặc hàng nguy hiểm lưu thông nội địa tuần theo mô hình tổng quát như sau:



Hình 3.1: Mô hình trao đổi thông tin vận chuyển hàng nguy hiểm

1. Đăng nhập, khai báo các thông tin theo yêu cầu của hệ thống; thông tin hàng hóa, phương thức vận chuyển, phương án ứng cứu sự cố...

2. Xử lý và truyền dẫn thông tin để cơ quan quản lý chuyên trách kiểm tra, giám sát.

3. Thực hiện việc nhận hàng hóa từ người gửi hàng/công ty sản xuất.

4. Thông quan hệ thống máy chủ trung tâm chia sẻ thông tin cho các bên có liên quan theo chức năng phân chia.

5. Doanh nghiệp logistics xác nhận thông tin vận chuyển/các yêu cầu vận chuyển.

6. Cảng (nếu hàng từ cảng biển) và cơ quan hữu quan kiểm tra và phản hồi - xác thực lại các thông tin đã được thiết lập về hệ thống.

7. Người nhận hàng - mua hàng tiếp nhận các thông tin có liên quan đến lô hàng từ người vận chuyển.

8. Tiến hành giao hàng cho người nhận.

Trong quá trình hàng vận chuyển từ cảng biển hoặc lưu thông nội địa với thông tin được chia sẻ vào hệ thống máy chủ, các cơ quan quản lý có thể giám sát thông tin hàng hóa vận chuyển cũng như có các phương án ứng cứu sự cố.

Bên cạnh đó, với hệ thống giám sát hành trình hiện đang trang bị và cảnh báo nguy hiểm cho các xe vận chuyển hàng nguy hiểm nhằm:

- Đảm bảo an toàn và cảnh báo sớm các mối hiểm nguy có thể xảy đến cho toàn bộ hoạt động vận chuyển, giao nhận hàng nguy hiểm;

- Giám sát vị trí, tốc độ di chuyển của xe ô tô cũng như trạng thái - các hoạt động trên xe, xung quanh xe trong suốt hành trình vận chuyển/giao nhận hàng nguy hiểm;

- Cho phép xem trạng thái tức thời của từng xe vận chuyển: vị trí, tình trạng hàng nguy hiểm, tình trạng của xe...;

- Cảnh báo, báo động nếu phát hiện mối nguy hiểm có thể xảy đến với hoạt động vận chuyển, giao nhận hàng nguy hiểm tại trung tâm và tại xe ô tô, đồng thời truyền tin từ trung tâm đến thiết bị tiếp nhận xử lý thông tin trên xe để ra lệnh cảnh báo sớm cho lái xe, giám sát (với các mối nguy hiểm được dự báo sớm). Tùy mức độ của từng mối nguy hiểm, hệ thống sẽ tự động truyền tin đến các đơn vị chức năng liên quan để phối hợp hỗ trợ xử lý kịp thời;

- Cho phép phân tích và lập báo cáo rất nhanh về tình trạng hoạt động của xe vận chuyển hàng nguy hiểm.

4. KẾT LUẬN - KIẾN NGHỊ

- Đối với cơ quan quản lý nhà nước:

Vận chuyển hàng nguy hiểm là quá trình vận chuyển mang đầy những tiềm ẩn phát sinh rủi ro, vì vậy Nhà nước cần có cơ chế chính sách hợp lý tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp chủ động đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, đặc biệt kết cấu hạ tầng đảm bảo ATGT, đào tạo nguồn nhân lực vừa đảm bảo khai thác hiệu quả cũng như đảm bảo an toàn trong quá trình khai thác.

Có cơ chế phối hợp công tác với các cơ quan, đơn vị có liên quan để từng bước nâng cao mức độ an toàn cũng như giám sát tại các khu vực kết nối cảng với tỉnh lộ, quốc lộ và các vùng nước cảng biển, các khu vực hàng hải.

- Đối với doanh nghiệp:

Cần nhận thức đúng đắn và đầy đủ an toàn cũng như tác động nguy hại khi xảy ra sai sót trong quá trình vận chuyển.

Chủ động phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan trên địa bàn nhằm nâng cao hiệu quả của công tác quản lý, giám sát các phương tiện chuyên chở theo đúng quy định.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Liên hợp quốc (2009), *Vận chuyển hàng nguy hiểm*.
- [2]. Western Australia, *Dangerous Goods Safety (Storage and Handling of Non-explosives) Regulations 2007*.
- [3]. *Human factor as main operational risk in DG transportation chain*.
- [4]. *New ADR Guide for Business, H&SA*.
- [5]. International Labour Office, *Safety and health in ports*.
- [6]. World road association, *Safety in tunnel - transport of DG through road*
- [7]. MoT and communications Finland, *Transport of DGs in Finland*.
- [8]. Transport Canada (2017), *Transportation of DGs - A Primer*.

Ngày nhận bài: 20/01/2019

Ngày chấp nhận đăng: 15/02/2020

**Người phản biện: TS. Nguyễn Thị Thủy Hồng
TS. Phạm Thị Yến**