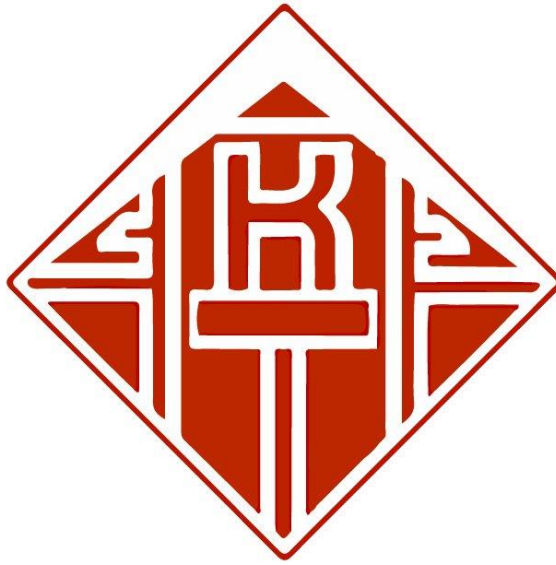


**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG**



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ XUẤT KHẨU
BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY BEE LOGISTICS CORPORATION –
CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG**

Sinh viên thực hiện: Võ Bùi Như Quỳnh

Mã số sinh viên: 2254050117

Khóa học: 2022 - 2026

Đà Nẵng, ngày 16 tháng 6 năm 2026

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG**



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ XUẤT KHẨU
BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY BEE LOGISTICS CORPORATION –
CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG**

Giảng viên hướng dẫn: Trần Phụng Trân

Sinh viên thực hiện: Võ Bùi Như Quỳnh

MSSV: 2254050117

Khóa học: 2022 – 2026

Đà Nẵng, ngày 16 tháng 6 năm 2026

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC
ĐÀ NẴNG
KHOA KINH TẾ
BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN
LÝ CHUỖI
CUNG ỨNG**

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA
VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Đà Nẵng, ngày 30 tháng 5 năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2022 - 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên: Võ Bùi Như Quỳnh
- Chuyên ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- Trình độ đào tạo: Đại học
- Khóa học : 2022 - 2026

2. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

**“HOÀN THIỆN QUY TRÌNH VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ XUẤT KHẨU
BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY BEE LOGISTICS CORPORATION –
CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG”**

3. Các số liệu ban đầu thực hiện Khóa luận tốt nghiệp

- Số liệu tài chính, quy trình xuất khẩu của công ty Bee Logistics

4. Các bảng biểu

- Các bảng phân tích số liệu, sơ đồ quy trình và chứng từ được đính kèm trong nội dung khoá luận

5. Cán bộ hướng dẫn

- Trần Phụng Trân

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 10/02/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 31/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, logistics không còn được nhìn nhận đơn thuần là hoạt động vận chuyển hàng hóa từ điểm đi đến điểm đến, mà đã trở thành một bộ phận quan trọng trong năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và của nền kinh tế. Đối với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, logistics quyết định trực tiếp đến thời gian giao hàng, chi phí lưu thông, khả năng đáp ứng đơn hàng và mức độ tin cậy trong quan hệ với khách hàng. Khi chuỗi cung ứng toàn cầu liên tục chịu tác động bởi biến động địa chính trị, giá nhiên liệu, rủi ro thời tiết, chính sách thương mại và yêu cầu chuyển đổi số, các doanh nghiệp logistics buộc phải hoàn thiện quy trình nghiệp vụ để vừa bảo đảm tốc độ xử lý, vừa hạn chế sai sót chứng từ và rủi ro vận hành.

Ngành logistics Việt Nam đang đứng trước giai đoạn tăng trưởng mạnh nhưng cũng chịu áp lực cạnh tranh ngày càng lớn. Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2024, trong 9 tháng đầu năm 2024, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam đạt 578,47 tỷ USD, tăng 16,3% so với cùng kỳ; cán cân thương mại hàng hóa xuất siêu 20,79 tỷ USD. Cùng thời điểm, GDP 9 tháng đầu năm 2024 tăng 6,82%, khu vực dịch vụ đóng góp 48,41% vào mức tăng tổng giá trị tăng thêm của nền kinh tế. Các số liệu này cho thấy hoạt động sản xuất, thương mại và xuất nhập khẩu phục hồi tích cực, kéo theo nhu cầu giao nhận, vận tải, khai thuê hải quan, kho bãi và quản trị chuỗi cung ứng tăng lên rõ rệt (Bộ Công Thương, 2024).

Đến năm 2025, xu hướng tăng trưởng tiếp tục được củng cố mạnh hơn. Báo cáo Logistics Việt Nam 2025 cho thấy GDP Việt Nam cả năm 2025 tăng 8,02%, quy mô GDP bình quân đầu người đạt 5.026 USD. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa đạt 930,05 tỷ USD, tăng 18,2% so với năm trước; trong đó xuất khẩu đạt 475,04 tỷ USD, tăng 17,0%, nhập khẩu đạt 455,01 tỷ USD, tăng 19,4% và xuất siêu 20,03 tỷ USD. Hoạt động xuất nhập khẩu tăng trưởng cao tạo ra khối lượng công việc lớn cho các doanh nghiệp logistics, đặc biệt là những doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận chuyển quốc tế, vận tải nội địa, chứng từ, hải quan và giao nhận trọn gói (Bộ Công Thương, 2025).

Trong cấu trúc logistics của Việt Nam, vận tải hàng hóa bằng đường bộ giữ vai trò đặc biệt quan trọng vì có khả năng linh hoạt cao, phù hợp với nhu cầu vận chuyển từ kho hàng, nhà máy, khu công nghiệp đến cảng biển, sân bay, cửa khẩu hoặc điểm giao hàng cuối cùng. Báo cáo Logistics Việt Nam 2025 ghi nhận tổng khối lượng vận tải hàng hóa năm 2025 ước đạt 3,027 tỷ tấn, tăng 14,1% so với năm trước. Riêng vận tải đường bộ đạt 2.275,4 triệu tấn, tăng 14,7%, tiếp tục giữ vị trí là phương thức vận tải có ưu thế tuyệt đối về khối lượng. Điều này cho thấy đường bộ là mắt xích không thể thiếu trong kết nối sản xuất - xuất khẩu - phân phối, đồng thời là khâu dễ phát sinh áp lực nếu quy trình điều phối, kiểm soát chứng từ và theo dõi hành trình chưa được chuẩn hóa.

Đối với khu vực miền Trung nói chung và Đà Nẵng nói riêng, vận tải đường bộ còn có ý nghĩa trong kết nối các tuyến xuất khẩu qua biên giới, nhất là các tuyến Việt Nam - Lào, Việt Nam - Thái Lan và các hành lang kinh tế Đông - Tây. Hoạt động vận chuyển hàng xuất khẩu bằng đường bộ thường liên quan đến nhiều chủ thể như khách hàng, bộ phận kinh doanh, chứng từ, trucking, nhà xe, tài xế, cơ quan hải quan, cửa khẩu và đơn vị nhận hàng ở nước ngoài. Mỗi sai sót nhỏ về booking, invoice, packing list, số container, số seal, trọng lượng, thời gian nhận hàng hoặc thông tin tài xế đều có thể dẫn đến chậm giao, phát sinh chi phí chờ, ảnh hưởng đến uy tín dịch vụ. Vì vậy, nghiên cứu quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ không chỉ có ý nghĩa mô tả nghiệp vụ, mà còn giúp nhận diện các điểm kiểm soát cần hoàn thiện trong thực tế.

Bên cạnh cơ hội tăng trưởng, ngành logistics cũng đang chịu sức ép từ chi phí logistics, yêu cầu minh bạch hóa dữ liệu và xu hướng logistics thông minh. Báo cáo Logistics Việt Nam 2025 nhận định thị trường logistics toàn cầu năm 2025 có quy mô khoảng 11,23 nghìn tỷ USD và dự báo đạt 23,14 nghìn tỷ USD vào năm 2034. Điều này phản ánh dư địa phát triển lớn của ngành, nhưng đồng thời đặt ra yêu cầu các doanh nghiệp Việt Nam phải nâng cao năng lực quản trị vận hành, ứng dụng TMS, WMS, GPS, dữ liệu thời gian thực, chứng từ điện tử và các công cụ phân tích nhằm giảm chi phí, nâng cao độ chính xác và tăng khả năng dự báo. Với doanh nghiệp logistics, lợi thế cạnh tranh không chỉ nằm ở giá cước mà còn ở năng lực kiểm soát

quy trình, tốc độ phản hồi, khả năng xử lý phát sinh và chất lượng thông tin cung cấp cho khách hàng.

Công ty Bee Logistics Corporation - Chi nhánh Đà Nẵng là đơn vị hoạt động trong lĩnh vực logistics, cung cấp nhiều dịch vụ như vận tải, giao nhận, khai thuê hải quan, kho bãi và các giải pháp hỗ trợ chuỗi cung ứng. Trong quá trình thực tập tại bộ phận Trucking, em có điều kiện quan sát việc tiếp nhận yêu cầu vận chuyển, kiểm tra thông tin lô hàng, điều phối xe container, liên hệ tài xế, theo dõi hành trình và thu hồi chứng từ sau vận chuyển. Thực tế cho thấy quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ có tính nghiệp vụ cao, đòi hỏi sự phối hợp chính xác giữa nhiều bộ phận. Nếu thông tin không được chuẩn hóa từ đầu, các bước sau như điều xe, khai báo, qua cửa khẩu, giao hàng và đối soát chứng từ đều có nguy cơ bị ảnh hưởng.

Từ góc độ học thuật, đề tài giúp hệ thống hóa cơ sở lý luận về vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ, quy trình nghiệp vụ, hệ thống chứng từ, các bên tham gia và các yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ. Từ góc độ thực tiễn, đề tài giúp phân tích quy trình thực tế tại Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng, đặc biệt trong bối cảnh tuyến vận chuyển bằng xe container qua biên giới có yêu cầu cao về tiến độ, chứng từ, phương tiện và phối hợp liên phòng ban. Việc lựa chọn đề tài vì vậy phù hợp với chuyên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, đồng thời gắn trực tiếp với vị trí thực tập tại bộ phận Trucking.

Xuất phát từ những lý do trên, em lựa chọn đề tài “Phân tích quy trình nghiệp vụ vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ tại Công ty Bee Logistics Corporation - Chi nhánh Đà Nẵng” làm nội dung nghiên cứu. Đề tài tập trung làm rõ thực trạng quy trình, nhận diện ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân, từ đó đề xuất các giải pháp hoàn thiện theo hướng chuẩn hóa thông tin, tăng cường kiểm soát chứng từ, ứng dụng công nghệ theo dõi vận tải, nâng cao năng lực nhân sự và từng bước tiếp cận logistics xanh, logistics thông minh trong hoạt động vận tải đường bộ xuất khẩu.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu chung của khóa luận là phân tích thực trạng quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ tại Bee Logistics Corporation - Chi nhánh Đà Nẵng, từ đó đề xuất giải pháp hoàn thiện phù hợp với thực tế doanh nghiệp.

Các mục tiêu cụ thể gồm:

- Hệ thống hóa cơ sở lý thuyết theo bài giảng và giáo trình
- Mô tả tổng quan Bee Logistics
- Phân tích chi tiết quy trình vận chuyển hàng xuất khẩu bằng đường bộ của xe container (FCL) từ Việt Nam sang Lào
- Đánh giá ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân
- Đề xuất giải pháp hoàn thiện quy trình.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu là quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ bằng xe container tại Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng. Trọng tâm là các bước nghiệp vụ do bộ phận Trucking phối hợp với bộ phận kinh doanh, chứng từ, hải quan, kế toán, tài xế và nhà xe thực hiện.

Phạm vi nội dung chỉ tập trung vào vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ, không mở rộng sang các nghiệp vụ ngoài phạm vi nghiên cứu. Lô hàng minh họa là lô hàng xuất khẩu từ Việt Nam sang Lào qua tuyến Đà Nẵng - Lao Bảo.

4. Phương pháp nghiên cứu

- Khóa luận sử dụng phương pháp tổng hợp tài liệu từ giáo trình, bài giảng và báo cáo chuyên ngành đã được cung cấp
- Phương pháp mô tả quy trình;
- Phương pháp phân tích - so sánh số liệu;
- Phương pháp nghiên cứu tình huống đối với lô hàng thực tế xuất khẩu Việt Nam sang Lào.

5. Kết cấu khóa luận

Khóa luận gồm ba chương.

- Chương 1: Trình bày cơ sở lý luận về vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ.
- Chương 2: Phân tích thực trạng quy trình tại Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng và là chương trọng tâm.
- Chương 3: Đề xuất giải pháp hoàn thiện quy trình dựa trên các hạn chế đã chỉ ra ở chương 2.

LỜI CẢM ƠN

Em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến quý thầy cô Bộ môn Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng - Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng đã trang bị cho em kiến thức chuyên môn về logistics, giao nhận, vận tải, hải quan và quản trị chuỗi cung ứng. Những kiến thức từ bài giảng và giáo trình là nền tảng để em tiếp cận thực tế tại doanh nghiệp và hoàn thiện khóa luận theo đúng định hướng học thuật.

Em xin cảm ơn giảng viên Trần Phụng Trân đã hướng dẫn và góp ý để bài làm bám sát đề tài: chỉ nghiên cứu vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ, chỉ tập trung vào nghiệp vụ xuất khẩu bằng đường bộ bằng xe container. Các góp ý này giúp em điều chỉnh chương 2 theo hướng nghiệp vụ, tập trung vào xe container, tuyến Việt Nam - Lào và bộ chứng từ thực tế.

Em xin cảm ơn Công ty Bee Logistics Corporation - Chi nhánh Đà Nẵng, đặc biệt là bộ phận Trucking, đã hỗ trợ em tiếp cận môi trường làm việc thực tế, tìm hiểu quy trình điều phối xe container, theo dõi hành trình, xử lý chứng từ và bàn giao hàng xuất khẩu bằng đường bộ.

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Nội dung	Ý nghĩa
FCL	Full Container Load	Hàng nguyên container; phù hợp với đề tài vì chương 2 phân tích vận chuyển bằng xe container.
LCL	Less than Container Load	Hàng lẻ; chỉ dùng để phân biệt khái niệm, không phải trọng tâm thực trạng.
TMS	Transportation Management System	Hệ thống quản lý vận tải phục vụ điều phối, cập nhật và lưu dữ liệu chuyển.
GPS	Global Positioning System	Công cụ định vị và theo dõi hành trình phương tiện.
GMS	Greater Mekong Subregion	Tiểu vùng Mê Kông mở rộng, liên quan đến vận tải qua biên giới Việt Nam - Lào.
CMR	Convention de Transport des Marchandises par Route	Công ước về hợp đồng vận tải đường bộ quốc tế.

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 2.1: Logo Công ty Cổ phần Bee Logistics	18
Hình 2.2: Giá trị cốt lõi của Bee Logistics	21
Hình 2.3: Sơ đồ bộ máy tổ chức của Bee Logistics	22
Hình 2.4: Nhân sự Bee Logistics theo từng phòng ban.....	26
Hình 2.5: Số lượng nhân viên Bee Logistics theo từng nhóm tuổi	26
Hình 2.6: Sơ đồ quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ xe container (FCL) của Công ty Bee Logistics	39
Phiếu 2.7: Phiếu Packing list (minh hoạ)	42
Hình 2.8: Hoá đơn thương mại (minh hoạ)	43
Hình 2.9: Bảng báo giá minh hoạ của Bee Logistics	44
Hình 2.10: Thông tin tài xế và loại xe	45
Hình 2.11: Phiếu giao nhận hàng	46
Hình 2.12: Phiếu cân hàng.....	47
Hình 2.13: Phiếu đăng kí kiêm biên bản nhận thiết bị Seal định vị điện tử.....	49
Hình 2.14: Thông tin phê duyệt khai báo hải quan	49
Hình 2.15: Phiếu ký nhận hàng đã có chữ ký xác nhận	51

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.1: So sánh hàng FCL và hàng LCL.....	9
Bảng 2.1: Hệ thống cơ sở vật chất và trang thiết bị của Bee Logistics.....	24
Bảng 2.2: Tóm tắt cân đối tài chính về tài sản của Công ty Bee Logistics giai đoạn 2023-2025.....	28
Bảng 2.3: Tóm tắt cân đối tài chính về nguồn vốn của Công ty Bee Logistics giai đoạn 2023-2025.....	30
Bảng 2.4: Lĩnh vực kinh doanh và vai trò đối với hoạt động kinh doanh của Bee Logistics.....	32
Bảng 2.5: Cơ cấu doanh thu theo hoạt động kinh doanh của Bee Logistics	33
Bảng 2.6: Kết quả hoạt động kinh doanh của Bee Logistics giai đoạn 2023-2025	36
Bảng 2.7: Tóm tắt thông tin lô hàng xuất khẩu Việt Nam sang Lào.....	40
Bảng 3.1: Căn cứ xây dựng giải pháp hoàn thiện quy trình vận chuyển đường bộ xuất khẩu	61
Bảng 3.2: Ma trận giải pháp theo hạn chế của quy trình vận chuyển đường bộ xuất khẩu	68
Bảng 3.3: Chỉ tiêu đánh giá hiệu quả sau khi hoàn thiện quy trình	69

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU	i
1. Lý do chọn đề tài	i
2. Mục tiêu nghiên cứu	iii
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	iv
4. Phương pháp nghiên cứu	iv
5. Kết cấu khóa luận	iv
LỜI CẢM ƠN.....	v
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT	vi
DANH MỤC HÌNH ẢNH.....	vii
DANH MỤC BẢNG BIỂU.....	viii
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA XUẤT KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BỘ.....	1
1.1. Tổng quan về vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ	1
1.1.1. Tổng quan về hoạt động xuất khẩu	1
1.1.1.1. Khái niệm hoạt động xuất khẩu.....	1
1.1.1.2. Đặc điểm của hoạt động xuất khẩu	1
1.1.1.3. Vai trò của hoạt động xuất khẩu.....	2
1.1.2. Tổng quan về vận tải bằng đường bộ	3
1.1.2.1. Khái niệm vận tải bằng đường bộ	3
1.1.2.2. Đặc điểm của vận tải bằng đường bộ	4
1.1.2.3. Vai trò của vận tải bằng đường bộ	5
1.1.2.4. Phân loại vận tải bằng đường bộ	5
1.1.2.4.1. Vận tải bằng xe tải.....	5
1.1.2.4.2. Vận tải bằng xe container	6
1.1.2.5. Các bên tham gia vào vận tải bằng đường bộ	6
1.1.2.5.1. Nhóm chủ thể trực tiếp	6
1.1.2.5.2. Nhóm trung gian.....	6
1.1.2.5.3. Nhóm quản lý nhà nước	7
1.1.3. Tổng quan về hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ.....	8
1.1.3.1. Hàng FCL	8
1.1.3.2. Hàng LCL	8
1.1.3.3. So sánh hàng FCL và LCL	9

1.2. Nội dung về quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ	10
1.2.1. Khái niệm quy trình vận chuyển	10
1.2.2. Vai trò của quy trình vận chuyển	10
1.2.3. Nội dung các bước quy trình	11
1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ trong vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ	14
1.3.1. Các quy định pháp lý	14
1.3.2. Hệ thống chứng từ	15
1.4. Các yếu tố ảnh hưởng, rủi ro và xu hướng phát triển trong vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ	16
1.4.1. Các yếu tố ảnh hưởng đến vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ	16
1.4.2. Rủi ro trong hoạt động vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ	17
1.4.3. Xu hướng phát triển chuyển đổi số và logistics xanh	17
CHƯƠNG 2: PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG QUY TRÌNH NGHIỆP VỤ VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA XUẤT KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI BEE LOGISTICS - CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG	18
2.1. Tổng quan về Bee Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng	18
2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển	19
2.1.3. Sản phẩm dịch vụ chính	21
2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ.....	22
2.1.4.1. Sơ đồ bộ máy tổ chức	22
2.1.4.2. Chức năng và nhiệm vụ của từng phòng ban	22
2.2. Kết quả hoạt động kinh doanh của công ty Bee Logistics	31
2.2.1. Phân tích lĩnh vực kinh doanh, cơ cấu doanh thu, khách hàng, thị trường .	31
2.2.1.1. Lĩnh vực kinh doanh.....	31
2.2.1.2. Cơ cấu doanh thu.....	33
2.2.1.3. Khách hàng.....	34
2.2.1.4. Thị trường.....	34
2.2.2. Kết quả hoạt động kinh doanh qua các năm.....	35
2.3. Thực trạng quy trình vận chuyển hàng xuất khẩu bằng đường bộ của xe container (FCL) tại Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng	38
2.3.1. Sơ đồ quy trình	38

2.3.2. Quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ của xe container (FCL) từ Việt Nam sang Lào.....	40
2.3.2.1. Thông tin lô hàng xuất khẩu Việt Nam - Lào.....	40
2.3.2.2. Các bước thực hiện quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ từ Việt Nam sang Lào	41
2.3.2.2.1. Bước 1: Tiếp nhận yêu cầu vận chuyển lô hàng Việt Nam – Lào	41
2.3.2.2.2. Bước 2: Kiểm tra thông tin lô hàng và chứng từ ban đầu	41
2.3.2.2.3. Bước 3: Lập kế hoạch tuyến đường, thời gian và chi phí và báo giá	44
2.3.2.2.4. Bước 4: Điều phối tài xế và phương tiện	44
2.3.2.2.5. Bước 5: Nhận hàng tại điểm xếp hàng	45
2.3.2.2.6. Bước 6: Cân hàng, kiểm tra trọng lượng và niêm phong	47
2.3.2.2.7. Bước 7: Khai báo hải quan và nhận seal định vị điện tử.....	48
2.3.2.2.8. Bước 8: Theo dõi hành trình từ Đà Nẵng đến cửa khẩu Lao Bảo và sang Lào.....	50
2.3.2.2.9. Bước 9: Giao hàng và ký nhận tại phía Lào	50
2.3.2.2.10. Bước 10: Thu hồi chứng từ, đối soát và lưu hồ sơ chuyển	51
2.4. Đánh giá quy trình	52
2.4.1. Ưu điểm	52
2.4.1.1. Ưu điểm về tổ chức quy trình và phân công nghiệp vụ	52
2.4.1.2. Ưu điểm về năng lực điều phối xe container và xử lý tuyến Việt Nam - Lào	53
2.4.1.3. Ưu điểm về kiểm soát chứng từ và bằng chứng giao nhận	53
2.4.1.4. Ưu điểm về nền tảng số hóa và theo dõi hành trình	53
2.4.2. Hạn chế.....	54
2.4.2.1. Hạn chế trong chuẩn hóa khâu tiếp nhận yêu cầu vận chuyển.....	54
2.4.2.2. Hạn chế trong checklist kiểm tra chứng từ trước khi điều xe	54
2.4.2.3. Hạn chế trong điều phối xe container, tài xế và nhà xe	55
2.4.2.4. Hạn chế trong ứng dụng TMS/GPS và cập nhật trạng thái theo thời gian thực	55
2.4.2.5. Hạn chế trong tối ưu tuyến đường, thời gian chờ và chi phí vận chuyển	56
2.4.2.6. Hạn chế về năng lực nhân viên Trucking và phối hợp liên phòng ban	56
2.4.2.7. Hạn chế trong kiểm soát và lưu trữ chứng từ sau vận chuyển	56

2.4.2.8. Hạn chế trong áp dụng logistics xanh vào vận tải đường bộ.....	57
2.4.3. Nguyên nhân.....	57
2.4.3.1. Nhân tố khách quan.....	57
2.4.3.2. Nhân tố chủ quan.....	58
2.4.3.3. Tổng hợp mối quan hệ giữa hạn chế, nguyên nhân và tác động	58
2.4.3.4. Yêu cầu đặt ra cho chương giải pháp	59
CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA XUẤT KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY BEE LOGISTICS CORPORATION - CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG	60
3.1. Định hướng và mục tiêu hoàn thiện quy trình.....	60
3.1.1. Căn cứ xây dựng giải pháp	60
3.1.2. Định hướng hoàn thiện quy trình	61
3.1.3. Mục tiêu hoàn thiện quy trình	62
3.2. Giải pháp hoàn thiện quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ	63
3.2.1. Chuẩn hóa khâu tiếp nhận yêu cầu vận chuyển.....	63
3.2.2. Hoàn thiện checklist kiểm tra chứng từ trước khi điều xe	64
3.2.3. Chuẩn hóa điều phối xe container, tài xế và nhà xe	64
3.2.4. Tăng cường ứng dụng TMS/GPS và cập nhật trạng thái vận chuyển theo thời gian thực	65
3.2.5. Tối ưu tuyến đường, thời gian chờ và chi phí vận chuyển.....	65
3.2.6. Nâng cao năng lực nhân viên Trucking và phối hợp liên phòng ban.....	66
3.2.7. Tăng cường kiểm soát và lưu trữ chứng từ sau vận chuyển.....	66
3.2.8. Từng bước áp dụng logistics xanh trong vận tải đường bộ	67
3.3. Đánh giá hiệu quả	69
3.4. Kiến nghị	69
3.4.1. Kiến nghị đối với Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng.....	69
3.4.2. Kiến nghị đối với Công ty Bee Logistics Corporation.....	70
3.4.3. Kiến nghị đối với cơ quan quản lý và các bên liên quan	71
3.5. Kết quả khóa luận và đóng góp	72
KẾT LUẬN	73
TÀI LIỆU THAM KHẢO	74

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA XUẤT KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. Tổng quan về vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ

1.1.1. Tổng quan về hoạt động xuất khẩu

1.1.1.1. Khái niệm hoạt động xuất khẩu

Hoạt động xuất khẩu được hiểu là quá trình đưa hàng hóa ra khỏi lãnh thổ một quốc gia hoặc khu vực hải quan để bán, chuyển giao quyền sở hữu hoặc thực hiện nghĩa vụ thương mại theo hợp đồng ngoại thương. Ở góc độ nghiệp vụ ngoại thương, xuất khẩu không chỉ dừng lại ở hành vi bán hàng mà còn bao gồm chuỗi công việc liên quan đến chuẩn bị hàng, giao nhận, vận tải, bảo hiểm, thanh toán, khai báo hải quan và lưu trữ chứng từ. Giáo trình nghiệp vụ giao nhận nhấn mạnh rằng giao nhận, vận tải và bảo hiểm là một nội dung quan trọng trong quá trình thực hiện hợp đồng xuất khẩu hoặc nhập khẩu, bởi các nghiệp vụ này cụ thể hóa nghĩa vụ giao hàng trong thương mại quốc tế.

Xét trong dòng vận động của hàng hóa, xuất khẩu tạo ra sự dịch chuyển đồng thời của ba dòng cơ bản: dòng hàng hóa, dòng chứng từ và dòng thanh toán. Dòng hàng hóa phản ánh sự di chuyển vật chất từ người gửi đến người nhận; dòng chứng từ phản ánh bằng chứng pháp lý của quá trình giao hàng; còn dòng thanh toán thể hiện sự hoàn tất nghĩa vụ tài chính giữa các bên. Do đó, trong nghiên cứu lý thuyết về xuất khẩu, cần xem xét xuất khẩu như một quá trình tổng hợp, có sự phối hợp giữa người bán, người mua, người chuyên chở, người giao nhận, ngân hàng, cơ quan hải quan và các cơ quan quản lý liên quan.

1.1.1.2. Đặc điểm của hoạt động xuất khẩu

Hoạt động xuất khẩu có phạm vi vượt khỏi thị trường nội địa nên chịu tác động của nhiều hệ thống pháp luật, tập quán thương mại và yêu cầu quản lý khác nhau. Cùng một lô hàng có thể phải đáp ứng quy định của nước xuất khẩu, nước nhập khẩu, nước quá cảnh, điều kiện hợp đồng, điều kiện giao hàng, quy định về chứng từ và quy định về phương tiện vận tải. Chính đặc điểm này làm cho xuất khẩu có tính phức tạp cao hơn so với hoạt động mua bán trong nước.

Hoạt động xuất khẩu gắn chặt với điều kiện giao hàng quốc tế. Incoterms được sử dụng để phân chia trách nhiệm, chi phí và rủi ro giữa người bán và người mua trong quá trình giao hàng. Tài liệu logistics căn bản lưu ý rằng nhà cung cấp dịch vụ logistics cần nắm các lĩnh vực trách nhiệm trong Incoterms như cung cấp hàng hóa, giấy phép, thủ tục, hợp đồng vận chuyển, giao nhận, chuyển rủi ro, phân chia chi phí, chứng từ vận tải, đóng gói và kiểm tra hàng hóa.

Hoạt động xuất khẩu có mức độ phụ thuộc lớn vào chứng từ. Một sai lệch nhỏ về tên hàng, số lượng, trọng lượng, số container, số seal, điều kiện giao hàng, tuyến đường hoặc ngày giao nhận có thể dẫn đến việc chậm thông quan, chậm giao hàng, phát sinh chi phí hoặc khó khăn khi khiếu nại. Vì vậy, xét về bản chất nghiệp vụ, xuất khẩu là hoạt động đòi hỏi tính chính xác cao trong cả khâu vận hành thực tế và khâu lập hồ sơ chứng từ.

1.1.1.3. Vai trò của hoạt động xuất khẩu

Từ góc độ logistics, xuất khẩu tạo ra nhu cầu tổ chức vận tải, giao nhận, kho bãi, thủ tục hải quan và kiểm soát chứng từ. Khi hàng hóa rời khỏi phạm vi nội địa, doanh nghiệp xuất khẩu không thể chỉ quan tâm đến sản xuất và bán hàng, mà phải bảo đảm hàng được giao đúng điều kiện, đúng thời gian và đúng bộ chứng từ. Báo cáo Xuất nhập khẩu Việt Nam 2024 nhấn mạnh hoạt động xuất nhập khẩu là một nội dung quan trọng trong bức tranh kinh tế và thương mại hàng hóa, qua đó cho thấy vai trò thực tiễn của logistics trong việc hỗ trợ dòng hàng quốc tế.

Đối với hàng xuất khẩu bằng đường bộ, vai trò của xuất khẩu còn thể hiện ở việc thúc đẩy kết nối thương mại biên giới và hành lang vận tải khu vực. Khi giao thương với các nước láng giềng tăng, yêu cầu về phương tiện đường bộ, cửa khẩu, giấy tờ vận tải, chứng từ hải quan và khả năng theo dõi hành trình cũng tăng theo. Vì vậy, nghiên cứu quy trình vận chuyển đường bộ là một hướng tiếp cận phù hợp để làm rõ chất lượng thực hiện hoạt động xuất khẩu dưới góc độ logistics.

Xuất khẩu có vai trò mở rộng thị trường tiêu thụ, thúc đẩy sản xuất trong nước, tạo nguồn thu ngoại tệ và góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Khi hoạt động xuất khẩu phát triển, nhu cầu đối với vận tải quốc tế, giao nhận hàng hóa,

kho bãi, đại lý hải quan và dịch vụ logistics cũng gia tăng. Vì vậy, xuất khẩu và logistics có mối quan hệ bổ trợ: xuất khẩu tạo nhu cầu cho logistics, trong khi logistics hỗ trợ xuất khẩu thông qua việc rút ngắn thời gian giao hàng, giảm chi phí và bảo đảm an toàn cho hàng hóa.

Báo cáo Xuất nhập khẩu Việt Nam 2024 cho thấy thương mại hàng hóa vẫn giữ vai trò quan trọng trong nền kinh tế và trong quan hệ thương mại với các nước láng giềng. Đối với thị trường Lào, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang Lào năm 2024 đạt 755,2 triệu USD, tăng 41,6% so với năm trước. Số liệu này phản ánh vai trò của hoạt động xuất khẩu qua các tuyến biên giới và nhu cầu tổ chức vận tải đường bộ trong thương mại khu vực.

1.1.2. Tổng quan về vận tải bằng đường bộ

1.1.2.1. Khái niệm vận tải bằng đường bộ

Vận tải quốc tế là hình thức chuyên chở hàng hóa giữa hai nước, tức quá trình chuyên chở vượt ra ngoài phạm vi biên giới ít nhất của một quốc gia. Trên cơ sở đó, vận tải hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ được hiểu là quá trình sử dụng phương tiện vận tải đường bộ để di chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng đến cửa khẩu, điểm quá cảnh hoặc điểm nhận hàng tại nước ngoài theo điều kiện hợp đồng và quy định pháp luật liên quan.

Vận tải bằng đường bộ có thể được thực hiện bằng xe tải, xe đầu kéo, rơ-moóc, sơ-mi rơ-moóc hoặc xe container. Trong vận tải xuất khẩu, đường bộ có thể đóng vai trò là phương thức vận tải chính khi hàng hóa được giao qua cửa khẩu đất liền, hoặc là chặng kết nối trong một chuỗi vận tải có nhiều phương thức. Khi xét riêng trong phạm vi vận tải đường bộ, trọng tâm nghiệp vụ nằm ở việc điều phối phương tiện, kiểm soát chứng từ, quản lý tuyến đường, bảo đảm an toàn hàng hóa và hoàn tất thủ tục tại cửa khẩu.

1.1.2.2. Đặc điểm của vận tải bằng đường bộ

Một đặc điểm quan trọng khác của vận tải đường bộ là sự phụ thuộc vào điều kiện vận hành thực tế trên tuyến. Khác với một số phương thức vận tải có lịch trình cố định, vận tải đường bộ thường chịu ảnh hưởng trực tiếp của tình trạng giao thông, kiểm soát tải trọng, thời gian làm việc tại cửa khẩu, năng lực của tài xế và khả năng phối hợp của các điểm giao nhận. Điều này làm cho quản lý vận tải đường bộ cần được thực hiện theo hướng linh hoạt nhưng vẫn phải có kiểm soát.

Vận tải đường bộ cũng có tính liên thông cao với các hoạt động logistics khác. Một chuyến hàng xuất khẩu bằng đường bộ có thể liên quan đến kho hàng, cân hàng, kiểm tra thực tế, niêm phong container, khai báo hải quan, chứng từ vận tải và xác nhận giao hàng. Do đó, khi đánh giá vận tải đường bộ không thể chỉ căn cứ vào số kilômét di chuyển hoặc thời gian xe chạy, mà cần xem xét toàn bộ quá trình từ chuẩn bị hồ sơ đến hoàn tất giao nhận.

Đặc điểm nổi bật của vận tải đường bộ là tính linh hoạt về địa điểm giao nhận. Phương tiện đường bộ có thể tiếp cận trực tiếp kho, xưởng sản xuất, khu công nghiệp, cửa khẩu, kho ngoại quan hoặc điểm nhận hàng. Tính linh hoạt này giúp giảm nhu cầu trung chuyển, rút ngắn thời gian gom hàng và phù hợp với các lô hàng cần giao theo lịch trình cụ thể.

Vận tải đường bộ có khả năng phục vụ hiệu quả các tuyến ngắn và trung bình, đặc biệt trong giao thương biên giới. So với một số phương thức vận tải khác, vận tải đường bộ thường có thời gian tổ chức nhanh, thủ tục điều phối phương tiện linh hoạt và khả năng phản ứng tốt trước thay đổi về lịch lấy hàng, lịch giao hàng hoặc yêu cầu của khách hàng.

Tuy nhiên, vận tải đường bộ chịu ảnh hưởng trực tiếp của hạ tầng giao thông, thời tiết, ùn tắc, kiểm soát tải trọng, thời gian làm việc tại cửa khẩu, quy định về phương tiện và yêu cầu kiểm tra chuyên ngành. Vì vậy, vận tải đường bộ cần được tổ chức theo quy trình chặt chẽ, có kế hoạch dự phòng và cơ chế theo dõi hành trình để hạn chế rủi ro phát sinh trong quá trình giao nhận.

1.1.2.3. Vai trò của vận tải bằng đường bộ

Vận tải và buôn bán quốc tế có quan hệ hữu cơ với nhau. Vận tải quốc tế thúc đẩy buôn bán giữa các nước, đồng thời buôn bán quốc tế tạo tiền đề cho vận tải phát triển không ngừng. Trong hệ thống đó, vận tải đường bộ giữ vai trò quan trọng đối với hoạt động thương mại biên giới do có khả năng kết nối trực tiếp giữa vùng sản xuất, trung tâm logistics và cửa khẩu đất liền.

Báo cáo Logistics Việt Nam 2025 ghi nhận vận tải đường bộ tiếp tục giữ vai trò “xương sống” của ngành vận tải hàng hóa, chiếm ưu thế về khối lượng vận chuyển. Điều này cho thấy trong điều kiện hạ tầng đường bộ ngày càng hoàn thiện, vận tải đường bộ không chỉ là phương thức hỗ trợ mà còn là một mắt xích quan trọng trong việc rút ngắn thời gian giao hàng, tăng tính chủ động và nâng cao năng lực đáp ứng đơn hàng.

1.1.2.4. Phân loại vận tải bằng đường bộ

Vận tải đường bộ có thể được phân loại theo phương tiện, phạm vi tuyến đường, loại hàng hóa và hình thức tổ chức chuyên chở. Theo phương tiện, có thể phân thành vận tải bằng xe tải, vận tải bằng xe đầu kéo container, vận tải bằng rơ-moóc chuyên dụng và các phương tiện đặc thù khác. Theo phạm vi, vận tải đường bộ có thể là vận tải nội địa, vận tải qua biên giới hoặc vận tải quá cảnh. Theo loại hàng hóa, có thể phân thành vận tải hàng nguyên xe, hàng nguyên container, hàng lẻ, hàng quá khổ quá tải hoặc hàng cần điều kiện bảo quản riêng.

1.1.2.4.1. Vận tải bằng xe tải

Vận tải bằng xe tải là hình thức sử dụng thùng xe hoặc xe tải chuyên dụng để chở hàng hóa theo chuyến hoặc theo tuyến. Hình thức này phù hợp với lô hàng có khối lượng vừa và nhỏ, hàng giao nhiều điểm, hàng đóng kiện, hàng pallet hoặc hàng không nhất thiết phải vận chuyển bằng container. Ưu điểm bằng xe container là cơ động, dễ bố trí, phù hợp với nhiều loại địa hình và có khả năng đáp ứng nhanh các yêu cầu giao hàng phát sinh.

1.1.2.4.2. Vận tải bằng xe container

Vận tải bằng xe container là hình thức sử dụng xe đầu kéo và sơ-mi rơ-moóc để chuyên chở container hàng hóa. Hàng được đóng trong container, niêm phong bằng seal và vận chuyển theo tuyến đường đã xác định. Đối với hàng xuất khẩu, container giúp bảo vệ hàng hóa, giảm xếp dỡ trung gian, tạo thuận lợi cho kiểm soát niêm phong và hỗ trợ quản lý hải quan trong trường hợp hàng hóa vận chuyển qua cửa khẩu đất liền.

Vận tải bằng xe container đặc biệt phù hợp với hàng nguyên container, hàng cần bảo đảm tính nguyên trạng hoặc hàng có yêu cầu kiểm soát chặt chẽ về số seal, số container, trọng lượng và chứng từ giao nhận. Trong điều kiện xuất khẩu đường bộ, xe container còn hỗ trợ việc theo dõi hành trình bằng thiết bị định vị, kiểm soát niêm phong hải quan và xác lập bằng chứng giao hàng khi kết thúc hành trình.

1.1.2.5. Các bên tham gia vào vận tải bằng đường bộ

1.1.2.5.1. Nhóm chủ thể trực tiếp

Nhóm chủ thể trực tiếp gồm:

- Người gửi hàng: Cung cấp hàng hóa, chứng từ và yêu cầu vận chuyển
- Người nhận hàng là bên kiểm tra và xác nhận hàng tại điểm đến
- Người vận tải tổ chức phương tiện
- Tài xế thực hiện hành trình vận chuyển.

Trong quy trình xuất khẩu bằng đường bộ, nhóm chủ thể này quyết định phần lớn đến tiến độ, an toàn hàng hóa và chất lượng bàn giao.

1.1.2.5.2. Nhóm trung gian

Nhóm trung gian gồm:

- Doanh nghiệp giao nhận
- Đại lý hải quan
- Kho bãi
- Đơn vị cân hàng
- Đơn vị cung cấp seal

- Bảo hiểm và các đối tác hỗ trợ khác.

Vai trò của nhóm này là kết nối các chủ thể trực tiếp, xử lý những phần việc chuyên môn và hỗ trợ dòng thông tin trong quá trình vận chuyển. Người giao nhận là chủ thể có thể thay mặt chủ hàng tổ chức nhiều công việc liên quan đến vận chuyển, chứng từ và giao nhận hàng hóa.

1.1.2.5.3. Nhóm quản lý nhà nước

Nhóm quản lý nhà nước gồm:

- Cơ quan hải quan,
- Cơ quan quản lý cửa khẩu,
- Lực lượng kiểm tra chuyên ngành,
- Cơ quan quản lý vận tải và các cơ quan có thẩm quyền tại tuyến đường hoặc biên giới.

Nhóm này có vai trò kiểm soát tính hợp pháp của hàng hóa, phương tiện, tuyến đường, niêm phong và chứng từ. Vì vậy, doanh nghiệp vận chuyển cần thực hiện đúng quy định và lưu giữ hồ sơ đầy đủ để bảo đảm khả năng giải trình.

Hoạt động vận tải đường bộ có sự tham gia của nhiều chủ thể. Nhóm chủ thể trực tiếp bao gồm người gửi hàng, người nhận hàng, người vận tải, tài xế và đơn vị giao nhận. Nhóm trung gian bao gồm kho bãi, đại lý hải quan, bảo hiểm, đơn vị cung cấp thiết bị định vị, đơn vị cân hàng và các tổ chức hỗ trợ khác. Nhóm quản lý nhà nước bao gồm cơ quan hải quan, cơ quan quản lý giao thông, lực lượng kiểm soát tại cửa khẩu và các cơ quan chuyên ngành.

Người giao nhận có vai trò phối hợp giữa các bên tham gia. Giáo trình logistics căn bản nêu rằng người giao nhận có thể trực tiếp thực hiện dịch vụ hoặc thông qua đại lý, thuê dịch vụ của bên thứ ba; các dịch vụ của người giao nhận có thể bao gồm lựa chọn tuyến đường, phương thức vận tải, người chuyên chở, chuẩn bị chứng từ, khai báo hải quan và giám sát giao hàng.

1.1.3. Tổng quan về hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ

1.1.3.1. Hàng FCL

FCL là hình thức hàng nguyên container, trong đó một container thường phục vụ một lô hàng hoặc một chủ hàng nhất định. Với FCL, hàng hóa được đóng trong container, niêm phong và vận chuyển đến địa điểm nhận hàng theo thỏa thuận. Ưu điểm của FCL là giảm nguy cơ nhầm lẫn với hàng của chủ thể khác, hạn chế xếp dỡ trung gian, tăng khả năng bảo vệ hàng hóa và thuận tiện cho kiểm soát số container, số seal, trọng lượng và tình trạng bàn giao.

1.1.3.2. Hàng LCL

LCL là hình thức hàng lẻ container, trong đó hàng của nhiều chủ hàng được gom chung để tận dụng dung tích container. Dịch vụ gom hàng lẻ thường do người giao nhận hoặc đơn vị gom hàng tổ chức. Giáo trình logistics căn bản cho thấy người giao nhận có thể tổ chức gom hàng, vận tải hàng xuất nhập khẩu, khai báo hải quan và chuẩn bị chứng từ vận tải liên quan.

1.1.3.3. So sánh hàng FCL và LCL

Bảng 1.1: So sánh hàng FCL và hàng LCL

Tiêu chí	Hàng FCL	Hàng LCL
Khái niệm	Hàng nguyên container, một container thường phục vụ một chủ hàng hoặc một lô hàng riêng biệt.	Hàng lẻ container, hàng của nhiều chủ hàng được gom chung trong một container.
Quy mô lô hàng	Phù hợp với lô hàng có khối lượng lớn hoặc đủ để sử dụng nguyên container.	Phù hợp với lô hàng nhỏ, chưa đủ lượng để thuê nguyên container.
Mức độ kiểm soát	Dễ kiểm soát hơn vì container được đóng hàng và niêm phong riêng.	Cần kiểm soát chặt hơn ở khâu gom hàng, phân loại, đóng ghép và tách hàng.
Chi phí	Có lợi về chi phí khi lượng hàng đủ lớn vì chi phí tính theo nguyên container.	Có lợi khi lượng hàng nhỏ vì chủ hàng chỉ trả chi phí theo phần thể tích hoặc trọng lượng sử dụng.
Thời gian xử lý	Chủ động hơn do không phải chờ gom hàng hoặc tách hàng với lô khác.	Có thể phát sinh thêm thời gian tại kho gom hàng và kho tách hàng.
Rủi ro nghiệp vụ	Rủi ro nhầm lẫn thấp hơn, khả năng giữ nguyên trạng hàng hóa tốt hơn.	Rủi ro nhầm lẫn, thất lạc hoặc hư hỏng có thể cao hơn do hàng đi chung với nhiều lô khác.
Trường hợp phù hợp	Doanh nghiệp xuất khẩu số lượng lớn, cần kiểm soát container, seal và tiến độ giao hàng.	Doanh nghiệp xuất khẩu số lượng nhỏ, muốn tiết kiệm chi phí và chấp nhận thời gian xử lý dài hơn.

Nhận xét:

Qua bảng so sánh có thể thấy FCL và LCL đều là hình thức vận chuyển container nhưng khác nhau về cách tổ chức lô hàng, mức độ kiểm soát và chi phí. FCL có ưu thế đối với các lô hàng lớn, cần giao nhanh, cần đảm bảo tính nguyên trạng và cần kiểm soát chặt số container, số seal trong suốt hành trình. Ngược lại, LCL phù hợp với các lô hàng nhỏ, giúp chủ hàng tiết kiệm chi phí do không phải thuê toàn bộ container.

Đối với đề tài nghiên cứu về vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ bằng xe container, hình thức FCL có ý nghĩa thực tiễn rõ hơn vì quy trình liên quan trực tiếp đến điều xe đầu kéo, kiểm tra container, niêm phong seal, theo dõi hành trình và bàn giao nguyên container tại điểm đến. Việc phân biệt FCL và LCL giúp xác định đúng

phạm vi nghiên cứu, tránh mở rộng sang nghiệp vụ gom hàng lẻ không phải trọng tâm của khóa luận.

1.2. Nội dung về quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ

1.2.1. Khái niệm quy trình vận chuyển

Quy trình vận chuyển là trình tự các bước nghiệp vụ được thiết kế để tổ chức việc di chuyển hàng hóa từ nơi gửi đến nơi nhận theo điều kiện đã thỏa thuận. Đối với hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ, quy trình vận chuyển bao gồm tiếp nhận yêu cầu, kiểm tra thông tin lô hàng, lựa chọn phương tiện, lập kế hoạch tuyến đường, bố trí tài xế, nhận hàng, kiểm tra chứng từ, khai báo hải quan, theo dõi hành trình, giao hàng và hoàn tất hồ sơ sau vận chuyển.

Giáo trình nghiệp vụ giao nhận vận tải cho rằng quá trình chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu gồm nhiều khâu nghiệp vụ liên quan mật thiết với nhau, hình thành chuỗi mắt xích đòi hỏi phải hoàn thành đồng bộ, nhịp nhàng và có sự phối hợp giữa các bên trong và ngoài nước. Quan điểm này cho thấy quy trình vận chuyển cần được nhìn nhận như một hệ thống phối hợp chứ không phải một hành động vận tải đơn lẻ.

1.2.2. Vai trò của quy trình vận chuyển

Quy trình vận chuyển có vai trò chuẩn hóa hoạt động nghiệp vụ, giúp các bên biết rõ công việc phải thực hiện, trình tự xử lý, chứng từ cần chuẩn bị và trách nhiệm của từng chủ thể. Khi quy trình được chuẩn hóa, rủi ro bỏ sót thông tin, bố trí sai phương tiện, thiếu chứng từ hoặc giao hàng sai thời hạn sẽ được hạn chế.

Quy trình vận chuyển còn là công cụ kiểm soát chi phí. Tài liệu giao nhận vận tải nêu yêu cầu của chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu là nhanh chóng, an toàn và kinh tế; trong đó yếu tố kinh tế thể hiện ở việc tổ chức chi phí vận chuyển hợp lý ở mức thấp nhất có thể.

Quy trình vận chuyển hỗ trợ kiểm soát chất lượng dịch vụ. Một quy trình tốt không chỉ hướng đến việc hàng đến nơi, mà còn phải bảo đảm hàng đến đúng thời gian, đúng địa điểm, đúng số lượng, nguyên trạng và có đủ chứng từ xác nhận. Vì vậy, quy trình là cơ sở để đánh giá hiệu quả vận hành, phát hiện hạn chế và xây dựng giải pháp cải tiến.

1.2.3. Nội dung các bước quy trình

Quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ là tập hợp các bước nghiệp vụ được thực hiện theo một trình tự nhất định nhằm bảo đảm hàng hóa được vận chuyển từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng một cách an toàn, đúng thời gian, đúng địa điểm và đúng các quy định pháp luật hiện hành. Trong hoạt động logistics, quy trình vận chuyển không chỉ bao gồm việc tổ chức phương tiện chuyên chở mà còn liên quan đến công tác quản lý thông tin, chứng từ, hải quan và kiểm soát quá trình giao nhận hàng hóa.

Quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ thường bao gồm các bước cơ bản sau:

Bước 1: Tiếp nhận yêu cầu vận chuyển

Đây là bước đầu tiên của quy trình, trong đó doanh nghiệp logistics tiếp nhận nhu cầu vận chuyển từ khách hàng. Các thông tin được thu thập bao gồm tên hàng hóa, số lượng, trọng lượng, thể tích, địa điểm nhận hàng, địa điểm giao hàng, thời gian thực hiện vận chuyển và các yêu cầu đặc biệt liên quan đến lô hàng.

Việc tiếp nhận đầy đủ và chính xác thông tin ngay từ đầu có ý nghĩa quan trọng đối với toàn bộ quy trình vận chuyển, bởi đây là cơ sở để doanh nghiệp đánh giá khả năng thực hiện dịch vụ, lựa chọn phương tiện phù hợp và xây dựng phương án vận chuyển tối ưu.

Bước 2: Kiểm tra thông tin lô hàng và chứng từ

Sau khi tiếp nhận yêu cầu vận chuyển, doanh nghiệp tiến hành kiểm tra tính đầy đủ và hợp lệ của các thông tin liên quan đến lô hàng. Nội dung kiểm tra bao gồm đối chiếu thông tin hàng hóa, số lượng, trọng lượng, quy cách đóng gói cũng như các chứng từ thương mại và chứng từ xuất khẩu cần thiết.

Mục đích của bước này là bảo đảm sự thống nhất giữa hàng hóa thực tế và hồ sơ chứng từ, hạn chế các sai sót có thể dẫn đến chậm trễ trong quá trình vận chuyển hoặc thực hiện thủ tục hải quan.

Bước 3: Lập kế hoạch vận chuyển

Trên cơ sở thông tin đã được xác nhận, doanh nghiệp tiến hành xây dựng phương án vận chuyển phù hợp. Nội dung lập kế hoạch bao gồm lựa chọn phương tiện vận tải, xác định tuyến đường vận chuyển, dự kiến thời gian thực hiện, bố trí tài xế và tính toán chi phí vận chuyển.

Một kế hoạch vận chuyển hợp lý giúp doanh nghiệp sử dụng hiệu quả nguồn lực, hạn chế phát sinh chi phí và nâng cao khả năng đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Bước 4: Điều phối phương tiện và tài xế

Doanh nghiệp tiến hành bố trí phương tiện vận tải và phân công nhân sự thực hiện chuyển hàng. Công tác điều phối cần bảo đảm phương tiện đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, tải trọng và đặc điểm của hàng hóa, đồng thời bảo đảm tài xế có đầy đủ giấy tờ và năng lực thực hiện hành trình vận chuyển.

Đây là bước có vai trò quan trọng trong việc bảo đảm tính liên tục của hoạt động vận tải và hạn chế các rủi ro phát sinh trong quá trình thực hiện.

Bước 5: Nhận hàng tại kho hoặc xưởng xuất khẩu

Tại địa điểm nhận hàng, doanh nghiệp hoặc người vận tải tiến hành kiểm tra tình trạng hàng hóa trước khi xếp lên phương tiện vận chuyển. Nội dung kiểm tra thường bao gồm số lượng, chủng loại, bao bì, ký mã hiệu và tình trạng bên ngoài của hàng hóa.

Việc kiểm tra hàng hóa giúp phát hiện sớm các sai lệch hoặc hư hỏng trước khi vận chuyển, đồng thời là cơ sở để xác định trách nhiệm của các bên khi xảy ra tranh chấp.

Bước 6: Kiểm tra trọng lượng và niêm phong hàng hóa

Đối với một số loại hàng hóa hoặc phương tiện vận chuyển, việc kiểm tra trọng lượng là yêu cầu bắt buộc nhằm bảo đảm tuân thủ các quy định về tải trọng phương tiện và an toàn giao thông.

Sau khi hoàn tất việc xếp hàng, hàng hóa hoặc container có thể được niêm phong để bảo đảm tính nguyên trạng trong suốt quá trình vận chuyển. Việc niêm phong giúp hạn chế nguy cơ mất mát, thất thoát hoặc can thiệp trái phép vào hàng hóa.

Bước 7: Thực hiện thủ tục hải quan

Đối với hàng hóa xuất khẩu, thủ tục hải quan là bước không thể thiếu trong quy trình vận chuyển. Doanh nghiệp hoặc đơn vị được ủy quyền tiến hành khai báo hải quan, nộp hồ sơ theo quy định và thực hiện các nghĩa vụ liên quan đối với cơ quan quản lý nhà nước.

Việc hoàn thành thủ tục hải quan là điều kiện để hàng hóa được phép xuất khẩu và tiếp tục hành trình vận chuyển đến nước nhập khẩu.

Bước 8: Theo dõi và kiểm soát hành trình vận chuyển

Trong quá trình vận chuyển, doanh nghiệp cần thường xuyên theo dõi vị trí phương tiện, thời gian di chuyển và tình trạng hàng hóa nhằm kịp thời xử lý các sự cố phát sinh. Hiện nay, nhiều doanh nghiệp ứng dụng hệ thống định vị GPS và hệ thống quản lý vận tải để nâng cao khả năng kiểm soát hành trình.

Hoạt động theo dõi hành trình góp phần bảo đảm tính minh bạch của dịch vụ và nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng.

Bước 9: Giao hàng cho người nhận

Khi hàng hóa đến địa điểm đích, người vận tải tiến hành bàn giao hàng cho người nhận theo các điều kiện đã thỏa thuận. Quá trình giao hàng bao gồm kiểm tra tình trạng hàng hóa, đối chiếu số lượng và lập các chứng từ xác nhận việc giao nhận.

Việc giao hàng đúng thời gian, đúng địa điểm và đúng số lượng là tiêu chí quan trọng để đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải.

Bước 10: Hoàn tất hồ sơ và lưu trữ chứng từ

Sau khi kết thúc quá trình giao hàng, doanh nghiệp thực hiện thu hồi, kiểm tra và lưu trữ các chứng từ liên quan đến chuyến hàng. Hồ sơ vận chuyển thường bao gồm chứng từ thương mại, chứng từ hải quan, chứng từ vận tải và các biên bản giao nhận.

Việc lưu trữ hồ sơ không chỉ phục vụ công tác thanh toán, đối soát chi phí mà còn là căn cứ pháp lý để giải quyết các tranh chấp hoặc khiếu nại phát sinh sau này.

1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ trong vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ

1.3.1. Các quy định pháp lý

1.3.1.1. Các điều khoản Incoterms 2020

Đối với vận chuyển bằng đường bộ, các điều kiện dùng cho mọi phương thức vận tải có ý nghĩa đặc biệt quan trọng. Giáo trình quản trị logistics căn bản cho rằng các điều kiện như EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU và DDP có thể được vận dụng trong các phương thức vận tải khác nhau, trong khi một số điều kiện khác chủ yếu phù hợp với vận tải biển và đường thủy nội địa. Vì vậy, trong đề tài về đường bộ, cần tránh phân tích lệch sang các điều kiện chỉ phục vụ vận tải biển nếu không liên quan đến phạm vi nghiên cứu.

Trong thực hành logistics, điều kiện Incoterms ảnh hưởng trực tiếp đến việc bên nào thuê phương tiện, bên nào chịu chi phí vận chuyển, thời điểm chuyển rủi ro và bên nào phải cung cấp chứng từ. Chẳng hạn, với điều kiện FCA, người bán giao hàng cho người vận tải tại địa điểm quy định và thực hiện thủ tục xuất khẩu; điều kiện này có tính phù hợp cao với các lô hàng xuất khẩu bằng xe container hoặc vận tải đa phương thức khi điểm giao hàng là kho, ICD, cửa khẩu hoặc địa điểm do hai bên thỏa thuận.

Incoterms là hệ thống điều kiện thương mại quốc tế do Phòng Thương mại Quốc tế ban hành nhằm giải thích các nghĩa vụ cơ bản của người bán và người mua trong hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế. Theo giáo trình logistics căn bản, Incoterms là căn cứ quan trọng để xác định nghĩa vụ giao hàng, chuyển rủi ro, phân chia chi phí và giải quyết tranh chấp khi hợp đồng có dẫn chiếu điều kiện áp dụng.

Trong vận chuyển đường bộ, các điều kiện áp dụng cho mọi phương thức vận tải như EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU và DDP có ý nghĩa thực tiễn lớn. Đặc biệt, FCA quy định người bán giao hàng cho người vận chuyển tại địa điểm chỉ định; CPT và CIP liên quan đến nghĩa vụ ký hợp đồng chuyên chở; DAP, DPU và DDP liên quan

đến nghĩa vụ đưa hàng đến địa điểm đích. Việc lựa chọn điều kiện phù hợp giúp xác định rõ bên nào chịu chi phí vận tải, bên nào làm thủ tục xuất khẩu, bên nào chịu rủi ro trong từng giai đoạn.

1.3.1.2. Công ước CMR

Trong phạm vi tài liệu được cung cấp, CMR được đề cập là công ước về hợp đồng vận tải đường bộ quốc tế, thuộc nhóm văn bản liên quan đến chế độ trách nhiệm trong vận tải từng chặng. Nội dung này cho thấy vận tải đường bộ quốc tế không chỉ là hoạt động vận hành phương tiện mà còn chịu sự điều chỉnh của các nguyên tắc trách nhiệm, chứng từ vận tải và xử lý tổn thất nếu phát sinh.

Đối với cơ sở lý luận của đề tài, việc nhận diện CMR giúp nhấn mạnh rằng khi hàng hóa di chuyển qua biên giới bằng đường bộ, doanh nghiệp cần chú ý đến trách nhiệm của người vận tải, bằng chứng giao nhận, tình trạng hàng hóa, thời điểm bàn giao và hồ sơ khiếu nại. Tuy không đi sâu ngoài phạm vi tài liệu được cung cấp, mục này vẫn có ý nghĩa làm rõ cơ sở pháp lý chung của vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường bộ.

Công ước CMR được nhận diện trong tài liệu nghiệp vụ giao nhận vận tải như một văn bản liên quan đến hợp đồng vận tải đường bộ quốc tế và chế độ trách nhiệm trong vận tải từng chặng. Đối với đề tài, nội dung này được dùng ở mức cơ sở lý luận để nhấn mạnh yêu cầu kiểm soát trách nhiệm, chứng từ và bằng chứng giao nhận trong vận chuyển qua biên giới bằng đường bộ.

1.3.1.3. Hiệp định GMS

Hiệp định GMS về tạo thuận lợi cho vận tải qua biên giới có ý nghĩa đối với hoạt động vận tải đường bộ trong khu vực Tiểu vùng Mê Kông mở rộng. Giáo trình logistics căn bản nêu rằng các quy định về vận tải quá cảnh hướng đến hạn chế sự chậm trễ không cần thiết, miễn một số loại thuế và chi phí không phù hợp, cho phép hàng hóa chở trên xe hoặc container niêm phong không bị kiểm tra trên đường trừ trường hợp có dấu hiệu bất thường, đồng thời công nhận lẫn nhau giấy phép lái xe và giấy kiểm định kỹ thuật phương tiện thương mại giữa các bên liên quan.

1.3.2. Hệ thống chứng từ

Hệ thống chứng từ trong vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ là tập hợp các tài liệu phản ánh cơ sở thương mại, cơ sở hải quan, cơ sở vận tải, cơ sở giao nhận và cơ sở thanh toán của lô hàng. Chứng từ có vai trò chứng minh quyền và nghĩa vụ của các bên, là căn cứ để cơ quan quản lý kiểm tra, là cơ sở để người vận tải thực hiện giao nhận và là bằng chứng khi phát sinh khiếu nại.

- Nhóm chứng từ thương mại: Hợp đồng ngoại thương, hóa đơn thương mại, phiếu đóng gói, đơn đặt hàng hoặc xác nhận giao dịch.

- Nhóm chứng từ hải quan: Tờ khai hải quan xuất khẩu, chứng từ kiểm tra chuyên ngành nếu có, giấy phép hoặc chứng nhận bắt buộc đối với hàng thuộc diện quản lý.

- Nhóm chứng từ vận tải: lệnh điều xe, phiếu giao nhận hàng, giấy gửi hàng, phiếu cân, biên bản niêm phong, thông tin container, số seal và chứng từ xác nhận hành trình.

- Nhóm chứng từ giao nhận: biên bản bàn giao, phiếu ký nhận hàng, xác nhận giao hàng, chứng từ POD và hồ sơ ảnh hiện trường nếu được yêu cầu.

- Nhóm chứng từ đối soát: bảng kê chi phí, hóa đơn dịch vụ, xác nhận hoàn thành vận chuyển và hồ sơ lưu trữ nội bộ.

1.4. Các yếu tố ảnh hưởng, rủi ro và xu hướng phát triển trong vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ

1.4.1. Các yếu tố ảnh hưởng đến vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ

Yếu tố hạ tầng giao thông ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian và chi phí vận chuyển. Chất lượng đường bộ, khoảng cách tuyến đường, khả năng kết nối cửa khẩu, điểm dừng kỹ thuật và điều kiện lưu thông đều tác động đến năng lực đáp ứng tiến độ giao hàng. Khi hạ tầng được cải thiện, thời gian luân chuyển hàng hóa được rút ngắn, chi phí phát sinh giảm và khả năng tổ chức vận tải ổn định hơn.

Yếu tố pháp lý và thủ tục hải quan ảnh hưởng đến tính liên tục của hành trình. Hàng hóa xuất khẩu qua biên giới cần được kiểm soát theo quy định về khai báo, niêm phong, kiểm tra chứng từ, tuyến đường đăng ký và nghĩa vụ của người khai hải quan. Báo cáo Xuất nhập khẩu Việt Nam 2024 nhấn mạnh xu hướng tăng cường tiêu chuẩn hàng hóa, truy xuất nguồn gốc và quản lý hoạt động thương mại biên giới.

Yếu tố công nghệ ngày càng có vai trò quan trọng trong vận tải đường bộ. Các hệ thống quản lý vận tải, định vị GPS, chứng từ điện tử và nền tảng dữ liệu giúp tăng tính minh bạch, nâng cao khả năng theo dõi hành trình, giảm sai sót nhập liệu và hỗ trợ ra quyết định kịp thời. Báo cáo Logistics Việt Nam 2025 cũng nhấn mạnh nhu cầu đầu tư vào hệ thống quản lý vận tải và chuyển đổi số trong doanh nghiệp logistics.

1.4.2. Rủi ro trong hoạt động vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ

- Rủi ro chứng từ: thông tin trên hóa đơn, phiếu đóng gói, tờ khai, số container, số seal hoặc địa điểm giao nhận không thống nhất.
- Rủi ro phương tiện: xe không phù hợp loại hàng, phương tiện không bảo đảm kỹ thuật, thiếu giấy tờ hoặc không đáp ứng yêu cầu đi qua cửa khẩu.
- Rủi ro hành trình: ùn tắc, tai nạn, thời tiết xấu, thay đổi lộ trình, chậm thông quan hoặc chậm giao hàng.
- Rủi ro hàng hóa: hàng bị hư hỏng, thiếu hụt, sai trọng lượng, sai quy cách đóng gói hoặc mất nguyên trạng niêm phong.
- Rủi ro phối hợp: thông tin giữa người gửi hàng, người vận tải, người giao nhận, tài xế và người nhận hàng không được cập nhật kịp thời.

1.4.3. Xu hướng phát triển chuyển đổi số và logistics xanh

Báo cáo Logistics Việt Nam 2025 cho thấy các hành lang vận tải như Đông - Tây giữ vai trò quan trọng trong kết nối Việt Nam với Lào, Thái Lan và khu vực Tiểu vùng Mê Kông mở rộng. Điều này cho thấy vận tải đường bộ xuyên biên giới không chỉ là dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp đơn lẻ mà còn là một cấu phần trong năng lực kết nối logistics quốc gia và khu vực.

Trong bối cảnh đó, chuyển đổi số và logistics xanh không nên được hiểu là những nội dung tách rời quy trình vận chuyển. Chuyển đổi số hỗ trợ kiểm soát hành trình, dữ liệu chứng từ, trạng thái giao nhận và chi phí, logistics xanh hỗ trợ giảm xe rỗng, giảm thời gian chờ, tiết kiệm nhiên liệu và giảm phát thải. Khi hai xu hướng này được đưa vào quy trình, hoạt động vận chuyển đường bộ có thể được quản lý hiệu quả và bền vững hơn.

Chuyển đổi số trong logistics thể hiện qua việc ứng dụng hệ thống quản lý vận tải, theo dõi hành trình, chứng từ điện tử, dữ liệu lớn và tự động hóa quy trình nghiệp

vụ. Xu hướng này giúp hoạt động vận tải đường bộ minh bạch hơn, giảm thời gian xử lý chứng từ, nâng cao khả năng kiểm soát tuyến đường và tạo cơ sở dữ liệu phục vụ đánh giá hiệu quả vận hành.

Logistics xanh là xu hướng tổ chức hoạt động logistics theo hướng giảm phát thải, tiết kiệm nhiên liệu, tối ưu hóa phương tiện và nâng cao trách nhiệm môi trường.

CHƯƠNG 2: PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG QUY TRÌNH NGHIỆP VỤ VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA XUẤT KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI BEE LOGISTICS - CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

2.1. Tổng quan về Bee Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng

- **Tên công ty:** Công ty Cổ phần Bee Logistics.
- **Tên thương mại:** Bee Logistics Corp
- **Mã số thuế:** 0303482440
- **Ngày thành lập:** 01 tháng 10 năm 2004
- **Loại hình doanh nghiệp:** Công ty Cổ phần
- **Địa chỉ:** 386 Xô Viết Nghệ Tĩnh, TP. Đà Nẵng, Việt Nam
- **Điện thoại:** +84 236 224 1587
- **Website:** <http://www.beelogistics.com>
- **Email:** info@beelogistics.com
- Logo Công ty Cổ phần Bee Logistics



Hình 2.1: Logo Công ty Cổ phần Bee Logistics

- Logo của Công ty Bee Logistics được thiết kế theo phong cách đơn giản, hiện đại, với điểm nhấn là chữ “B” cách điệu – chữ cái đầu trong tên thương hiệu “Bee”. Hình ảnh chữ B được tạo hình mạnh mẽ, dứt khoát, thể hiện sự chủ động, linh hoạt và tốc độ, những yếu tố quan trọng trong lĩnh vực logistics và vận tải.

- Phần chữ “BEE LOGISTICS” được trình bày bằng kiểu chữ in hoa, rõ ràng và chắc chắn, thể hiện tính chuyên nghiệp, minh bạch và uy tín của doanh nghiệp trong quá trình cung cấp dịch vụ logistics cho khách hàng trong và ngoài nước.

- Màu sắc chủ đạo của logo là màu cam và màu đen. Trong đó, màu cam tượng trưng cho sự năng động, nhiệt huyết và tinh thần đổi mới, thể hiện khả năng thích ứng nhanh với thị trường. Màu đen thể hiện sự vững chắc, ổn định và đáng tin cậy, phù hợp với đặc thù của ngành logistics – ngành đòi hỏi độ chính xác, an toàn và trách nhiệm cao.

2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển

(2007 – 2010)

Ngày 13/06/2007, Chi nhánh Bee Logistics Đà Nẵng chính thức được thành lập.

Trong giai đoạn đầu, chi nhánh tập trung vào các dịch vụ cốt lõi, bao gồm:

- Giao nhận, vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển (FCL, LCL)
- Vận tải hàng không
- Dịch vụ khai thuê hải quan

(2011 – 2015)

Trước sự phát triển mạnh mẽ của hoạt động xuất nhập khẩu tại miền Trung, Bee Logistics Đà Nẵng không ngừng mở rộng thị trường và nâng cao năng lực nghiệp vụ.

Chi nhánh chú trọng đào tạo, bồi dưỡng kiến thức chuyên môn cho đội ngũ nhân sự, học hỏi kinh nghiệm từ các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước.

Trong giai đoạn này, Bee Logistics Đà Nẵng tích cực tham gia và thụ hưởng các hiệp hội và tổ chức nghề nghiệp, tiêu biểu như:

- Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam (VIFFAS)
- Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA)
- Hiệp hội Giao nhận Quốc tế FIATA
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI)

(2016 – 2018)

Bee Logistics Đà Nẵng từng bước đa dạng hóa dịch vụ, phát triển vận tải đa phương thức, kết hợp đường biển – đường bộ – đường hàng không.

Chi nhánh chú trọng chuẩn hóa quy trình làm việc, áp dụng các tiêu chuẩn quản lý chất lượng của toàn hệ thống Bee Logistics.

Trong giai đoạn này, Bee Logistics (bao gồm Chi nhánh Đà Nẵng) đạt được nhiều chứng nhận và danh hiệu quan trọng :

- Chứng nhận Hệ thống Quản lý Chất lượng ISO 9001:2015
- Chứng nhận Hệ thống Quản lý Môi trường ISO 14001:2015
- Được công nhận là đại lý khai thuê hải quan theo quy định của pháp luật

(2019 – 2022)

Năm 2019, Bee Logistics Đà Nẵng chính thức mở văn phòng tại khu kho hàng sân bay quốc tế Đà Nẵng, đánh dấu bước phát triển quan trọng trong việc mở rộng dịch vụ vận tải hàng không.

- Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý logistics
- Tăng cường hợp tác với các hãng tàu, hãng hàng không, cảng biển Tiên Sa và các khu công nghiệp trong khu vực miền Trung.

(2023 – nay)

Bee Logistics Đà Nẵng tiếp tục khẳng định vai trò là đầu mối logistics quan trọng của Bee Logistics tại miền Trung.

Chi nhánh tham gia sâu hơn vào các mạng lưới logistics quốc tế như WCA (World Cargo Alliance), mở rộng kết nối với đối tác toàn cầu.

Đặc biệt, Bee Logistics đầu tư Trung tâm logistics và phân phối hiện đại tại Đà Nẵng, góp phần nâng cao năng lực kho bãi, phân phối và quản lý chuỗi cung ứng.

2.1.2. Tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi

- ❖ **Tầm nhìn:** Tầm của Công ty CP Giao nhận vận tải con ong là nỗ lực trở thành một Tập đoàn Logistics toàn cầu, tạo ra giá trị cho con người và xã hội.
- ❖ **Sứ mệnh:** Kết nối thế giới thông qua các giải pháp logistics sáng tạo và bền vững, được dẫn dắt bởi một đội ngũ trung thực, tận tâm và không ngừng học hỏi.
- ❖ **Giá trị cốt lõi:**



Hình 2.2: Giá trị cốt lõi của Bee Logistics

Bee Logistics xây dựng văn hóa doanh nghiệp dựa trên giá trị cốt lõi EXPERT, thể hiện định hướng phát triển đội ngũ chuyên nghiệp và bền vững. Giá trị này bao gồm sáu yếu tố: Trust (niềm tin), Empathy (thấu cảm), Execution (thực thi), Passion (đam mê), Embrace (gắn kết) và Reinvention (đổi mới). Các giá trị này giúp Bee Logistics nâng cao chất lượng dịch vụ, xây dựng uy tín với khách hàng và tạo môi trường làm việc tích cực cho nhân viên.

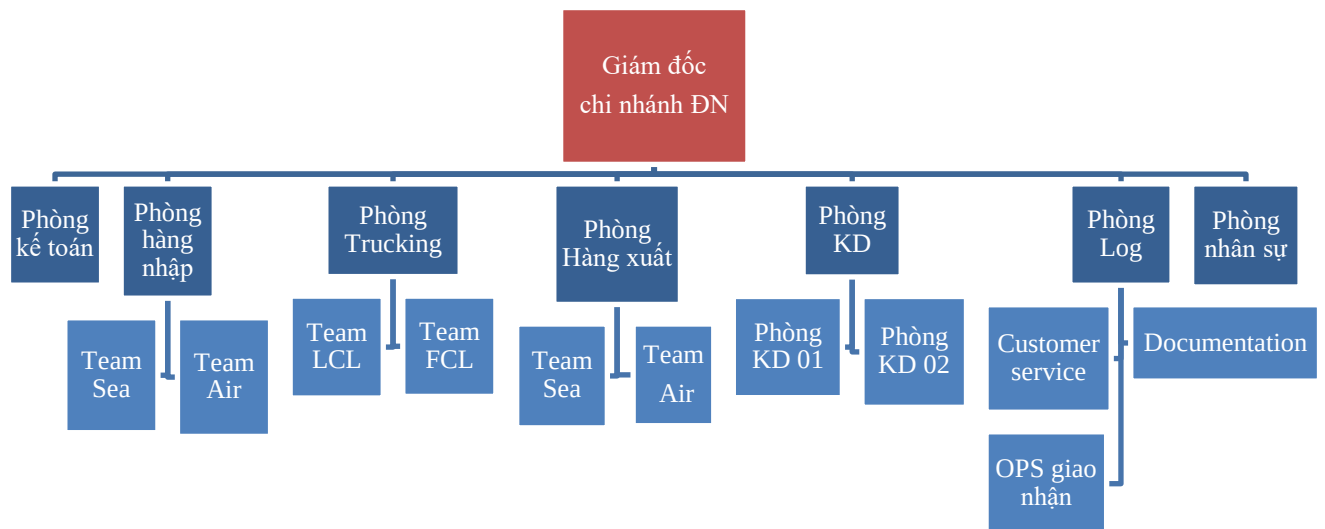
2.1.3. Sản phẩm dịch vụ chính

- **Vận chuyển hàng không quốc tế:** Công ty cung cấp đa dạng dịch vụ như vận chuyển airport to airport, gom hàng không, giải pháp door to door, thuê máy bay nguyên chuyến và dịch vụ hand carry cho các lô hàng cần giao gấp.
- **Vận chuyển đường biển quốc tế:** Bee Logistics cung cấp nhiều dịch vụ như vận chuyển cảng tới cảng (LCL/FCL), vận chuyển trọn gói cửa tới cửa, vận tải đa phương thức, giải pháp cho hàng quá khổ – quá tải, cũng như gom hàng container cho người mua.
- **Hàng dự án:** Bee Logistics còn cung cấp các giải pháp vận chuyển hàng dự án chuyên biệt, đáp ứng chính xác những yêu cầu đặc thù. Dịch vụ này bao gồm vận chuyển và nâng hạ hàng nặng trọn gói, lắp đặt – tháo dỡ, chèn lót – chằng buộc, thuê tàu, làm đại lý hãng tàu, cũng như vận chuyển tank bồn và túi mềm (ISO & Flexi tank) cho nhiều loại dự án khác nhau.
- **Vận tải nội địa:** Với đội xe Trucking và kế hoạch mở rộng trong tương lai, Bee Logistics triển khai dịch vụ vận tải nội địa gồm vận chuyển nguyên container, nguyên chuyến, gom hàng đường bộ và phân phối hàng hóa.

- **Vận tải đa phương thức xuyên biên giới:** Bee Logistics cũng phát triển mạnh dịch vụ vận tải đa phương thức, kết hợp linh hoạt nhiều loại hình như Air–Air, Sea–Air, Rail–Truck–Sea, hay Sea–Rail.
- **Dịch vụ phụ trợ:** Ngoài các dịch vụ vận tải, Bee Logistics còn cung cấp những dịch vụ phụ trợ nhằm mang lại giải pháp trọn gói cho khách hàng. Các dịch vụ này bao gồm kho bãi, phân phối, đóng gói và dán nhãn, đại lý người mua, cũng như tư vấn bảo hiểm cho hàng hóa.

2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ

2.1.4.1. Sơ đồ bộ máy tổ chức



Hình 2.3: Sơ đồ bộ máy tổ chức của Bee Logistics

2.1.4.2. Chức năng và nhiệm vụ của từng phòng ban

- **Giám đốc:** là người đứng đầu đơn vị, chịu trách nhiệm trước Ban lãnh đạo công ty về toàn bộ hoạt động kinh doanh và quản lý của chi nhánh Đà Nẵng. Giám đốc có nhiệm vụ định hướng chiến lược phát triển, xây dựng kế hoạch hoạt động, tổ chức điều hành và kiểm soát các hoạt động nghiệp vụ logistics, kinh

doanh, tài chính và nhân sự. Đồng thời, giám đốc cũng là người đại diện cho chi nhánh trong quan hệ với khách hàng, đối tác, cơ quan chức năng và giải quyết các vấn đề phát sinh trong quá trình hoạt động.

- **Phòng Kế toán:** Chịu trách nhiệm thực hiện các nghiệp vụ tài chính – kế toán theo đúng quy định của Nhà nước và quy chế của công ty. Phòng có nhiệm vụ theo dõi, hạch toán các khoản thu – chi, doanh thu, chi phí; lập báo cáo tài chính, báo cáo thuế định kỳ. Ngoài ra, phòng kế toán còn tham mưu cho Ban Giám đốc trong công tác quản lý tài chính, sử dụng vốn hiệu quả và kiểm soát chi phí hoạt động của chi nhánh.
- **Phòng Hàng nhập:** Đảm nhận các nghiệp vụ liên quan đến hàng hóa nhập khẩu. Phòng được chia thành **Team Sea (đường biển)** và **Team Air (đường hàng không)**. Nhiệm vụ chính của phòng là tiếp nhận thông tin lô hàng từ khách hàng hoặc đại lý nước ngoài, theo dõi hành trình hàng hóa, phối hợp với bộ phận chứng từ và hiện trường để làm thủ tục hải quan, giao hàng đúng thời gian, đúng địa điểm cho khách hàng. Phòng Hàng nhập đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo chất lượng dịch vụ và sự hài lòng của khách hàng nhập khẩu.
- **Phòng Trucking:** Phòng Trucking phụ trách mảng vận tải nội địa, đặc biệt là vận chuyển container bằng đường bộ. Phòng bao gồm **Team LCL** và **Team FCL**, tương ứng với hàng lẻ và hàng nguyên container. Nhiệm vụ của phòng là điều phối phương tiện vận tải, quản lý lịch trình xe, phối hợp với cảng, kho bãi và các phòng ban liên quan nhằm đảm bảo việc vận chuyển hàng hóa diễn ra an toàn, đúng tiến độ và tiết kiệm chi phí.
- **Phòng Hàng xuất:** Chịu trách nhiệm xử lý các lô hàng xuất khẩu cho khách hàng, bao gồm **Team Sea** và **Team Air**. Có nhiệm vụ tư vấn phương án vận chuyển, đặt chỗ với hãng tàu/hãng hàng không, phối hợp với bộ phận chứng từ để chuẩn bị hồ sơ xuất khẩu, theo dõi quá trình đóng hàng, giao hàng và cập nhật tình trạng lô hàng cho khách hàng. Phòng Hàng xuất góp phần quan trọng trong việc đảm bảo tiến độ giao hàng và uy tín của công ty đối với khách hàng quốc tế.
- **Phòng Kinh doanh:** Có nhiệm vụ tìm kiếm, phát triển và duy trì mối quan hệ với khách hàng. Phòng được chia thành **Phòng Kinh doanh 01** và **Phòng Kinh**

doanh 02. Nhân viên kinh doanh chịu trách nhiệm tư vấn dịch vụ logistics, đàm phán và ký kết hợp đồng, xây dựng chính sách giá phù hợp, đồng thời phối hợp với các phòng nghiệp vụ để đảm bảo thực hiện đúng cam kết với khách hàng. Phòng Kinh doanh đóng vai trò then chốt trong việc mở rộng thị trường và gia tăng doanh thu cho chi nhánh.

- **Phòng Logistics (Phòng Log):** là bộ phận nghiệp vụ quan trọng, trực tiếp tham gia vào quá trình cung cấp dịch vụ cho khách hàng. Phòng bao gồm ba bộ phận chính:
 - + **Customer Service (CS):** Chăm sóc khách hàng, tiếp nhận booking, theo dõi tình trạng lô hàng và giải quyết các yêu cầu, thắc mắc của khách hàng.
 - + **Documentation:** Phụ trách lập và xử lý các loại chứng từ xuất nhập khẩu như vận đơn, invoice, packing list, các chứng từ liên quan đến hải quan và vận tải.
 - + **OPS giao nhận:** Thực hiện các công việc hiện trường như giao nhận hàng hóa, làm việc với cảng, kho bãi, tài xế và các đơn vị liên quan.
- **Phòng Nhân sự:** Có chức năng tham mưu cho Ban Giám đốc trong công tác quản lý nhân lực. Nhiệm vụ chính bao gồm tuyển dụng, đào tạo, bố trí nhân sự phù hợp với từng vị trí; quản lý hồ sơ nhân sự, chế độ tiền lương, bảo hiểm và các chính sách phúc lợi cho người lao động. Phòng Nhân sự góp phần xây dựng môi trường làm việc chuyên nghiệp, ổn định và hiệu quả cho chi nhánh.

2.1.5. Nguồn lực của công ty

2.1.5.1. Cơ sở vật chất

Bảng 2.1: Hệ thống cơ sở vật chất và trang thiết bị của Bee Logistics

STT	Tên tài sản	Đơn vị	Số lượng
1	Máy tính	Cái	40
2	Bàn làm việc (Bộ)	Bộ	60
3	Bàn ghế tiếp khách (Bộ)	Bộ	2
4	Máy in	Cái	6
5	Máy photocopy	Cái	2
6	Máy fax	Cái	2

7	Máy scan	Cái	2
8	Điện thoại bàn	Cái	20
9	Điều hòa	Cái	10
10	Máy lọc nước	Cái	6

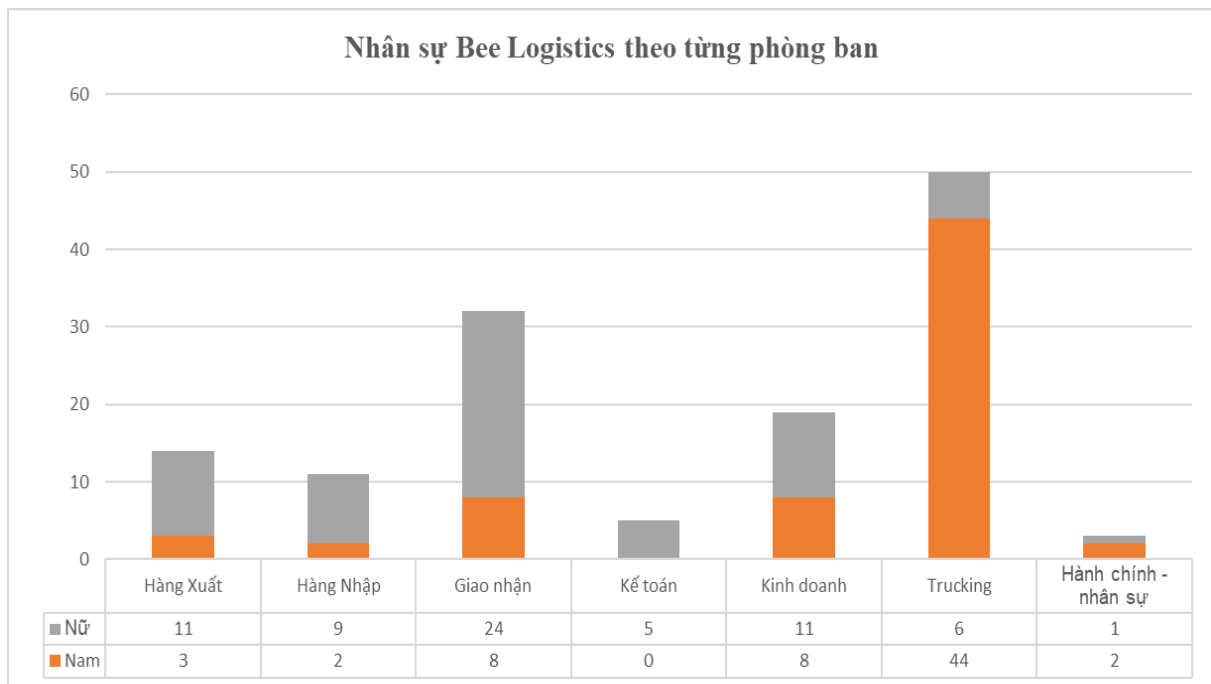
➤ **Nhân xét:**

Nhằm đáp ứng nhu cầu hoạt động và định hướng phát triển trong lĩnh vực Logistics, Bee Logistics đã chú trọng đầu tư hệ thống cơ sở vật chất và trang thiết bị kỹ thuật phục vụ cho công tác quản lý và làm việc tại văn phòng. Hiện nay, công ty đã bố trí đầy đủ các khu vực chức năng như phòng làm việc, khu vực tiếp khách và không gian làm việc chung, tạo môi trường làm việc chuyên nghiệp và thuận tiện cho nhân viên.

Nhìn chung, hệ thống cơ sở vật chất và trang thiết bị kỹ thuật của Bee Logistics cơ bản đáp ứng được yêu cầu hoạt động hiện tại của doanh nghiệp, tạo tiền đề thuận lợi cho việc nâng cao hiệu quả làm việc, phục vụ khách hàng tốt hơn và hỗ trợ công ty trong quá trình mở rộng, phát triển.

Ngoài ra, công ty sở hữu kho ngoại quan, kho tại Khu công nghiệp Hòa Khánh, văn phòng tại cảng để thuận tiện cho việc làm thủ tục và giám sát xuất nhập hàng, cũng như bãi xe phục vụ hoạt động vận tải và trung chuyển. Hệ thống cơ sở hạ tầng này giúp Bee Logistics Đà Nẵng đảm bảo tính linh hoạt và hiệu quả trong toàn bộ chuỗi dịch vụ logistics.

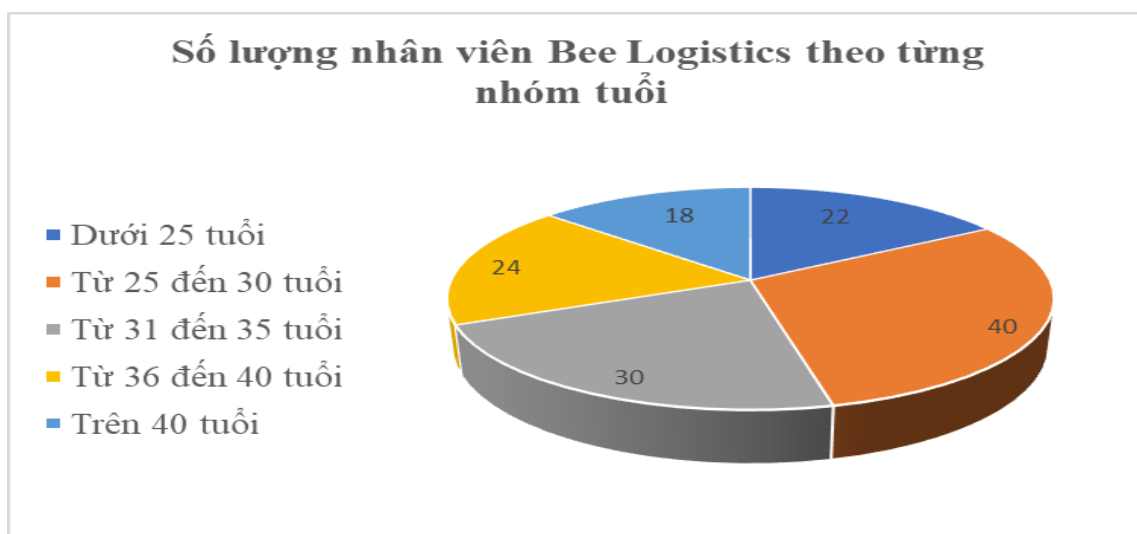
2.1.5.2. Nguồn nhân lực



Hình 2.4: Nhân sự Bee Logistics theo từng phòng ban

➤ **Nhận xét:**

Qua biểu đồ có thể thấy nhân sự Bee Logistics được phân bổ khá hợp lý giữa các phòng ban. Phòng Trucking có số lượng nhân viên đông nhất, chủ yếu là lao động nam, phù hợp với tính chất công việc hiện trường. Bộ phận Giao nhận và Kinh doanh có quy mô nhân sự tương đối lớn, đáp ứng yêu cầu xử lý nghiệp vụ và chăm sóc khách hàng. Các phòng Hàng xuất, Hàng nhập có lực lượng lao động vừa phải, trong đó nữ chiếm tỷ lệ cao. Phòng Kế toán và Hành chính – Nhân sự có quy mô nhỏ, phù hợp với chức năng quản lý và hỗ trợ chung của doanh nghiệp.



Hình 2.5: Số lượng nhân viên Bee Logistics theo từng nhóm tuổi

➤ **Nhận xét:**

Tổng nhân sự của chi nhánh Bee Logistics Đà Nẵng hiện có 134 người, được chia thành ba nhóm chính: 99 nhân viên được đào tạo có chất lượng cao, 35 nhân viên được đào tạo nhưng chất lượng chưa cao, và không có lao động phổ thông chưa qua đào tạo. Điều này cho thấy công ty đặc biệt chú trọng đến chất lượng nguồn nhân lực, ưu tiên tuyển dụng và phát triển đội ngũ có trình độ chuyên môn phù hợp với lĩnh vực logistics, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và tính chuyên nghiệp trong toàn chi nhánh.

2.1.5.3. Nguồn lực tài chính

Bảng 2.2: Tóm tắt cân đối tài chính về tài sản của Công ty Bee Logistics giai đoạn 2023-2025

(ĐVT: Triệu đồng)

STT	TÀI SẢN	2023	2024	2025	So sánh 2023 và 2024	TT 2024/2023 (%)	So sánh 2024 và 2025	TT 2025/2024 (%)
I	TÀI SẢN NGẮN HẠN	263.996,5	294.480,7	328.486,3	+30.484,3	11,55	34.005,5	11,55
1	Tiền và tương đương tiền	32.614,6	38.925,6	46.460,8	+6.311,0	19,36	+7.535,2	19,36
2	Phải thu ngắn hạn	158.248,0	172.936,4	188.971,8	+14.688,5	9,28	+16.035,4	9,28
3	Hàng tồn kho	70.824,6	80.614,9	91.758,0	+9.790,3	13,82	+11.143,1	13,82
4	TS ngắn hạn khác	2.309,3	2.003,8	1.738,6	-305,5	-13,24	-265,3	-13,24
II	TÀI SẢN DÀI HẠN	201.736,6	224.318,9	249.433,9	+22.582,4	11,2	+25.115,0	11,2
1	Phải thu dài hạn	1.658,9	1.532,7	1.416,2	-126,2	-7,6	-116,6	-7,6
2	Tài sản cố định	165.248,7	186.715,5	210.984,5	+21.466,7	12,99	+24.269,0	12,99
	TSCĐ hữu hình	163.487,9	184.936,8	209.164,3	+21.448,9	13,12	+24.227,5	13,12
	TSCĐ vô hình	1.760,8	1.778,7	1.796,7	+17,8	1,01	+18,0	1,01
3	TS dở dang dài hạn	23.094,6	24.386,5	25.749,7	+1.291,9	5,59	+1.363,2	5,59
4	TS dài hạn khác	11.734,3	11.684,2	11.633,8	-50,1	-0,43	-50,4	-0,43
	TỔNG TÀI SẢN	465.733,1	518.799,7	577.920,2	+53.066,6	11,39	+59.120,5	11,39

(Nguồn: Phòng Kế Toán Bee Logistics)

➤ **Nhận xét:**

Giai đoạn 2023–2025, tình hình tài sản của Bee Logistics có xu hướng tăng trưởng ổn định, phản ánh doanh nghiệp đang từng bước mở rộng quy mô hoạt động và nâng cao năng lực kinh doanh. Tổng tài sản tăng liên tục qua các năm với tốc độ tăng trưởng tương đối cao và ổn định, cho thấy công ty duy trì được khả năng huy động và sử dụng vốn hiệu quả.

Trong cơ cấu tài sản, tài sản ngắn hạn luôn chiếm tỷ trọng lớn, đặc biệt là các khoản phải thu ngắn hạn và hàng tồn kho. Điều này cho thấy hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp ngày càng mở rộng, kéo theo nhu cầu vốn lưu động tăng lên để phục vụ quá trình cung cấp dịch vụ logistics. Bên cạnh đó, khoản mục tiền và tương đương tiền tăng khá mạnh qua các năm, góp phần nâng cao khả năng thanh toán và tính chủ động về tài chính của doanh nghiệp.

Ngoài ra, tài sản dài hạn cũng tăng đáng kể, chủ yếu do tài sản cố định tăng mạnh. Điều này phản ánh công ty đang chú trọng đầu tư vào cơ sở hạ tầng, kho bãi, phương tiện vận tải và trang thiết bị phục vụ hoạt động kinh doanh nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường. Tuy nhiên, tỷ trọng các khoản phải thu và hàng tồn kho vẫn ở mức cao, do đó doanh nghiệp cần tăng cường quản lý công nợ và tối ưu hàng tồn kho để nâng cao hiệu quả sử dụng vốn và hạn chế rủi ro tài chính trong tương lai.

Bảng 2.3: Tóm tắt cân đối tài chính về nguồn vốn của Công ty Bee Logistics giai đoạn 2023-2025

(ĐVT: triệu đồng)

STT	NGUỒN VỐN	2023	2024	2025	So sánh 2023 với 2024	TT 2024/2023 (%)	So sánh 2024 với 2025	TT 2025/2024 (%)
III	NỢ PHẢI TRẢ	298.964,6	324.584,2	352.448,0	+25.619,6	8,57	+27.863,8	8,57
1	Nợ ngắn hạn	294.417,8	319.268,6	346.290,0	+24.850,8	8,44	+27.021,4	8,44
2	Nợ dài hạn	4.546,8	5.315,6	6.158,0	+768,8	16,91	+842,4	15,85
IV	VỐN CHỦ SỞ HỮU	166.768,4	194.215,5	225.472,2	+27.447,1	16,45	+31.256,7	16,09
1	Vốn góp CSH	29.470,4	29.470,4	29.470,4	0,0	0	0,0	0
2	Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	137.298,0	164.745,1	196.001,8	+27.447,1	19,99	+31.256,7	18,98
	TỔNG NGUỒN VỐN	465.733,1	518.799,7	577.920,2	+53.066,6	11,39	+59.120,5	11,39

(Nguồn: Phòng Kế Toán Bee Logistics)

➤ **Nhận xét:**

Giai đoạn 2023–2025, cơ cấu nguồn vốn của Bee Logistics có xu hướng tăng trưởng ổn định, phù hợp với quá trình mở rộng quy mô hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Tổng nguồn vốn tăng liên tục qua các năm, cho thấy công ty đang duy trì khả năng huy động và sử dụng vốn tương đối hiệu quả.

Trong cơ cấu nguồn vốn, nợ phải trả chiếm tỷ trọng lớn và tăng đều qua các năm, đặc biệt là nợ ngắn hạn. Điều này phản ánh nhu cầu vốn lưu động phục vụ hoạt động logistics và vận tải ngày càng cao. Đồng thời, nợ dài hạn cũng có xu hướng tăng, cho thấy doanh nghiệp đang mở rộng đầu tư và tăng cường huy động vốn cho các hoạt động dài hạn.

Bên cạnh đó, vốn chủ sở hữu tăng khá mạnh, chủ yếu nhờ lợi nhuận sau thuế chưa phân phối tăng liên tục, trong khi vốn góp của chủ sở hữu không thay đổi. Điều này cho thấy doanh nghiệp hoạt động kinh doanh có hiệu quả và có khả năng tích lũy lợi nhuận tốt. Tuy nhiên, do tỷ trọng nợ phải trả vẫn ở mức cao nên công ty cần tiếp tục quản lý chặt chẽ các khoản nợ nhằm đảm bảo khả năng thanh toán và duy trì sự ổn định tài chính trong tương lai.

2.2. Kết quả hoạt động kinh doanh của công ty Bee Logistics

2.2.1. Phân tích lĩnh vực kinh doanh, cơ cấu doanh thu, khách hàng, thị trường

2.2.1.1. Lĩnh vực kinh doanh

Bảng 2.4: Lĩnh vực kinh doanh và vai trò đối với hoạt động kinh doanh của Bee Logistics

Lĩnh vực kinh doanh	Nội dung hoạt động	Vai trò đối với hoạt động kinh doanh
Vận chuyển hàng không quốc tế	Airport to airport, door to door, gom hàng, hand carry, thuê máy bay nguyên chuyến	Giao hàng nhanh, phục vụ hàng giá trị cao và hàng gấp
Vận chuyển đường biển quốc tế	Vận chuyển LCL/FCL, door to door, hàng quá khổ, gom container	Là lĩnh vực kinh doanh chủ lực, chiếm tỷ trọng doanh thu lớn
Hàng dự án	Vận chuyển hàng nặng, nâng hạ, thuê tàu, ISO & Flexi tank	Phục vụ các dự án công nghiệp và hàng chuyên dụng
Vận tải nội địa	Vận chuyển container, hàng nguyên chuyến, phân phối hàng hóa	Phục vụ các dự án công nghiệp và hàng chuyên dụng
Vận tải đa phương thức	Kết hợp Air, Sea, Rail, Truck	Tối ưu chi phí và thời gian vận chuyển
Dịch vụ phụ trợ	Kết hợp Air, Sea, Rail, Truck	Hoàn thiện giải pháp logistics trọn gói cho khách hàng

Nhận xét:

Bee Logistics sở hữu hệ thống dịch vụ logistics đa dạng và tương đối toàn diện, bao gồm cả vận tải quốc tế, vận tải nội địa và các dịch vụ phụ trợ. Trong đó, vận chuyển đường biển quốc tế là lĩnh vực kinh doanh chủ lực, đóng góp phần lớn doanh thu cho công ty nhờ nhu cầu xuất nhập khẩu cao.

Công ty còn chú trọng phát triển các dịch vụ giá trị gia tăng như vận tải đa phương thức, hàng dự án và kho bãi nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và đáp ứng nhu cầu logistics trọn gói của khách hàng. Điều này cho thấy Bee Logistics đang từng bước mở rộng hoạt động theo hướng tích hợp chuỗi cung ứng, góp

2.2.1.2. Cơ cấu doanh thu

Bảng 2.5: Cơ cấu doanh thu theo hoạt động kinh doanh của Bee Logistics

Hoạt động	Tỷ trọng (%)	Vai trò
Giao nhận vận tải quốc tế (đường biển, hàng không)	65 -70%	Hoạt động cốt lõi
Khai báo hải quan	10 – 15%	Dịch vụ hỗ trợ bắt buộc khác
Vận tải nội địa	10 – 12%	Kết nối chuỗi Logistics
Kho bãi và dịch vụ bổ trợ	5 – 10%	Gia tăng giá trị

Nhận xét:

Bảng cơ cấu doanh thu cho thấy Bee Logistics tập trung chủ yếu vào hoạt động giao nhận vận tải quốc tế với tỷ trọng khoảng 65–70%, đây là lĩnh vực kinh doanh cốt lõi và đóng góp phần lớn doanh thu cho công ty. Điều này phản ánh định hướng phát triển mạnh trong lĩnh vực xuất nhập khẩu và logistics quốc tế. Tuy nhiên, hoạt động này cũng chịu ảnh hưởng lớn từ biến động thị trường vận tải, giá nhiên liệu và tình hình kinh tế toàn cầu.

Dịch vụ khai báo hải quan chiếm khoảng 10–15% doanh thu, tuy tỷ trọng không lớn nhưng đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ khách hàng thực hiện thủ tục xuất nhập khẩu nhanh chóng và chính xác, từ đó giúp công ty duy trì nguồn khách hàng ổn định.

Dịch vụ vận tải nội địa chiếm khoảng 10–12% doanh thu, có vai trò kết nối giữa cảng biển, kho bãi và địa điểm giao nhận hàng hóa trong nước, góp phần hoàn thiện chuỗi logistics và nâng cao tính chủ động trong vận chuyển.

Kho bãi và các dịch vụ hỗ trợ chỉ chiếm khoảng 5–10% doanh thu nhưng lại có ý nghĩa quan trọng trong việc gia tăng giá trị dịch vụ, cung cấp giải pháp logistics trọn gói và nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Điều này cho thấy Bee Logistics đang từng bước mở rộng hoạt động theo hướng logistics tích hợp và đa dạng hóa dịch vụ.

2.2.1.3. Khách hàng

Khách hàng của Bee Logistics Corporation – Chi nhánh Đà Nẵng chủ yếu là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực xuất nhập khẩu, sản xuất, thương mại và phân phối hàng hóa. Nhóm khách hàng chính bao gồm doanh nghiệp điện tử, dệt may, nội thất, linh kiện, y tế và hàng tiêu dùng. Đây đều là những ngành có nhu cầu vận chuyển hàng hóa thường xuyên trong nước và quốc tế.

Phần lớn khách hàng của công ty là khách hàng doanh nghiệp (B2B), có nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics trọn gói như vận chuyển quốc tế, khai báo hải quan, vận tải nội địa và kho bãi. Vì vậy, khách hàng không chỉ quan tâm đến chi phí vận chuyển mà còn chú trọng đến thời gian giao hàng, độ an toàn hàng hóa, khả năng xử lý chứng từ và chất lượng dịch vụ hỗ trợ.

Bee Logistics còn xây dựng được mạng lưới khách hàng quốc tế thông qua hệ thống đại lý và đối tác tại nhiều quốc gia như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Hoa Kỳ và các nước Đông Nam Á. Điều này giúp công ty mở rộng thị trường, gia tăng sản lượng vận chuyển và nâng cao năng lực cạnh tranh trong ngành logistics.

Cơ cấu khách hàng của Bee Logistics tương đối đa dạng và ổn định, tạo điều kiện thuận lợi cho công ty duy trì doanh thu, mở rộng thị trường và phát triển lâu dài.

2.2.1.4. Thị trường

Bee Logistics Corporation – Chi nhánh Đà Nẵng hoạt động chủ yếu trong thị trường logistics và giao nhận vận tải quốc tế tại khu vực miền Trung. Với vị trí nằm tại thành phố Đà Nẵng – trung tâm kinh tế và logistics của khu vực miền Trung, công ty có nhiều lợi thế trong việc kết nối vận chuyển hàng hóa thông qua cảng biển, sân bay quốc tế và hệ thống giao thông liên vùng.

Thị trường hoạt động của công ty bao gồm cả trong nước và quốc tế. Đối với thị trường nội địa, Bee Logistics tập trung khai thác nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa Đà Nẵng với các tỉnh thành lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương và các khu công nghiệp miền Trung.

Đối với thị trường quốc tế, công ty có mạng lưới vận chuyển đến nhiều quốc gia như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Hoa Kỳ và các nước Đông Nam Á. Đây là những thị trường có hoạt động thương mại và xuất nhập khẩu sôi động, tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của dịch vụ logistics.

Bên cạnh những cơ hội phát triển, Bee Logistics cũng phải đối mặt với sự cạnh tranh ngày càng lớn từ các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước. Ngoài ra, biến động giá cước vận tải, chi phí nhiên liệu và tình hình kinh tế thế giới cũng ảnh hưởng đáng kể đến hoạt động kinh doanh của công ty. Tuy nhiên, với xu hướng tăng trưởng của thương mại quốc tế và nhu cầu thuê ngoài dịch vụ logistics ngày càng cao, thị trường logistics vẫn được đánh giá là có nhiều tiềm năng phát triển trong thời gian tới.

2.2.2. Kết quả hoạt động kinh doanh qua các năm

Bảng 2.6: Kết quả hoạt động kinh doanh của Bee Logistics giai đoạn 2023-2025

STT	Chỉ tiêu	2023	2024	2025	So sánh 2023 và 2024	TT 2024/2023 (%)	So sánh 2024 và 2025	TT 2025/2024 (%)
1	Doanh thu bán hàng & cung cấp dịch vụ	332.914,6	378.665,3	430.694,0	+45.750,7	13,74	+52.028,7	13,74
2	Giá vốn hàng bán	297.668,4	336.842,9	381.171,0	+39.174,5	13,16	+44.328,1	13,16
3	Lợi nhuận gộp	35.246,2	41.822,4	49.630,0	+6.576,2	18,67	+7.807,6	18,67
4	Doanh thu hoạt động tài chính	695,3	812,9	950,6	+117,7	16,93	+137,6	16,93
5	Chi phí tài chính	987,4	856,3	742,7	-131,1	-13,27	-113,6	-13,27
6	Chi phí quản lý doanh nghiệp	10.286,9	11.742,9	13.405,0	+1.456,0	14,15	+1.662,1	14,15
7	Lợi nhuận thuần từ HĐKD	24.667,2	30.036,1	36.575,0	+5.368,9	21,77	+6.538,9	21,77
8	Thuế thu nhập doanh nghiệp hiện hành	4.933,4	6.007,2	7.314,0	+1.073,8	21,76	+1.306,8	21,76
9	Lợi nhuận sau thuế TNDN	19.733,8	24.028,9	29.258,0	+4.295,2	21,76	+5.229,1	21,76

(Đơn vị: Triệu đồng)

(Nguồn: Phòng Kế Toán Bee Logistics)

➤ **Nhận xét:**

Giai đoạn 2023–2025, kết quả hoạt động kinh doanh của Bee Logistics có xu hướng tăng trưởng tích cực và ổn định. Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ tăng liên tục từ 332,91 tỷ đồng năm 2023 lên 430,69 tỷ đồng năm 2025, với tốc độ tăng trưởng 13,74%/năm, cho thấy quy mô hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp ngày càng được mở rộng.

Cùng với sự gia tăng doanh thu, giá vốn hàng bán cũng tăng qua các năm do chi phí vận hành và hoạt động logistics tăng lên. Tuy nhiên, tốc độ tăng của lợi nhuận gộp cao hơn tốc độ tăng doanh thu, phản ánh doanh nghiệp đang kiểm soát chi phí tương đối hiệu quả và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh.

Bên cạnh đó, doanh thu hoạt động tài chính tăng nhẹ trong khi chi phí tài chính có xu hướng giảm, cho thấy công ty đã sử dụng nguồn vốn hiệu quả hơn và giảm áp lực chi phí tài chính. Chi phí quản lý doanh nghiệp tăng qua các năm phù hợp với quá trình mở rộng quy mô hoạt động.

Đáng chú ý, lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh và lợi nhuận sau thuế đều tăng mạnh với tốc độ trên 21%/năm, cho thấy khả năng sinh lời của doanh nghiệp ngày càng được cải thiện. Nhìn chung, kết quả kinh doanh của công ty trong giai đoạn này phản ánh tình hình tài chính ổn định và hiệu quả hoạt động tích cực.

2.3. Thực trạng quy trình vận chuyển hàng xuất khẩu bằng đường bộ của xe container (FCL) tại Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng

2.3.1. Sơ đồ quy trình

Sơ đồ quy trình cần được xem là bản đồ nghiệp vụ của toàn bộ hoạt động vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ. Trong sơ đồ này, các bước không tồn tại riêng lẻ mà có quan hệ phụ thuộc lẫn nhau. Thông tin tiếp nhận ban đầu là căn cứ để kiểm tra chứng từ; kết quả kiểm tra chứng từ là căn cứ để lập kế hoạch xe; kế hoạch xe là căn cứ để bố trí tài xế, đăng ký tuyến đường, theo dõi hành trình và giao hàng. Vì vậy, nếu một mắt xích bị thiếu dữ liệu hoặc xử lý chậm, toàn bộ quy trình phía sau có thể bị ảnh hưởng.

Đối với hàng xuất khẩu bằng xe container, sơ đồ quy trình cần đặc biệt nhấn mạnh ba điểm kiểm soát:

- Kiểm soát chứng từ trước khi xe chạy

- Kiểm soát phương tiện trong suốt hành trình
- Kiểm soát hồ sơ sau khi giao hàng.

Ba điểm này phản ánh đúng bản chất của nghiệp vụ trucking xuất khẩu đường bộ, trong đó hàng hóa, xe container, tài xế, seal và chứng từ luôn phải được theo dõi đồng thời.

Sơ đồ cũng giúp làm rõ trách nhiệm phối hợp giữa các bộ phận. Bộ phận kinh doanh không chỉ bán dịch vụ mà còn phải truyền đạt đúng yêu cầu khách hàng; bộ phận chứng từ không chỉ lập hồ sơ mà còn phải kiểm tra sự thống nhất của dữ liệu; bộ phận Trucking không chỉ điều xe mà còn phải theo dõi trạng thái, xử lý phát sinh và thu hồi bằng chứng giao hàng. Cách nhìn này giúp phân tích thực trạng đi sâu vào bản chất nghiệp vụ, tránh mô tả quy trình theo kiểu liệt kê hình thức.



Hình 2.6: Sơ đồ quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ xe container (FCL) của Công ty Bee Logistics

2.3.2. Quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ của xe container (FCL) từ Việt Nam sang Lào

Quy trình được phân tích theo lô hàng thực tế vận chuyển bằng đường bộ từ Việt Nam sang Lào. Đây là lô hàng sử dụng phương tiện xe container, có liên quan đến thông tin tài xế, biển số xe, số seal, phiếu cân hàng, thông tin phê duyệt khai báo vận chuyển, phiếu đăng ký nhận seal định vị điện tử và phiếu ký nhận hàng tại phía Lào. Việc phân tích theo lô hàng cụ thể giúp làm rõ không chỉ trình tự nghiệp vụ mà còn chỉ ra chứng từ cần kiểm soát ở từng bước.

2.3.2.1. Thông tin lô hàng xuất khẩu Việt Nam - Lào

Bảng 2.7: Tóm tắt thông tin lô hàng xuất khẩu Việt Nam sang Lào

Tiêu chí	Thông tin thể hiện trên chứng từ
Tuyến vận chuyển	Đà Nẵng - cửa khẩu Lao Bảo - Lào
Địa điểm giao hàng tại Lào	Khu vực Sun Paper, No. 9 Road, Mangji Village, Xepon District
Doanh nghiệp/chủ hàng liên quan	Công ty TNHH Chuỗi cung ứng Quốc tế Shining Việt Nam và các bên liên quan trong chuỗi vận chuyển
Tài xế	Nguyễn Đăng Sơn
Số điện thoại tài xế	0931951109
Biển số xe	43H-12905
Số seal thể hiện trên phiếu ký nhận	44089000166
Chứng từ trọng tâm	Phiếu cân hàng, phiếu đăng ký nhận seal định vị điện tử, thông tin phê duyệt khai báo vận chuyển, phiếu ký nhận hàng tại Lào

Bảng trên cho thấy lô hàng xuất khẩu Việt Nam - Lào có đầy đủ các nhóm thông tin cần thiết để phân tích quy trình vận chuyển. Trong đó, thông tin về tài xế, biển số xe, số seal, điểm xếp hàng, điểm dỡ hàng và chứng từ ký nhận có ý nghĩa trực tiếp đối với hoạt động điều phối, theo dõi và đối soát sau vận chuyển.

2.3.2.2. Các bước thực hiện quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ từ Việt Nam sang Lào

2.3.2.2.1. Bước 1: Tiếp nhận yêu cầu vận chuyển lô hàng Việt Nam – Lào

Bộ phận kinh doanh hoặc bộ phận phụ trách khách hàng tiếp nhận yêu cầu vận chuyển từ khách hàng. Nội dung tiếp nhận gồm loại hàng, số lượng, trọng lượng dự kiến, địa điểm xếp hàng, địa điểm giao hàng tại Lào, thời gian dự kiến giao nhận, yêu cầu phương tiện, thông tin người nhận và các điều kiện đặc biệt nếu có. Đối với lô hàng thực tế, yêu cầu vận chuyển được xác định là vận chuyển hàng bằng đường bộ từ khu vực Đà Nẵng qua cửa khẩu Lao Bảo sang Lào. Việc tiếp nhận đúng thông tin ban đầu là điều kiện quan trọng để các bước kiểm tra chứng từ, điều phối phương tiện và khai báo vận chuyển được thực hiện chính xác.

2.3.2.2.2. Bước 2: Kiểm tra thông tin lô hàng và chứng từ ban đầu

Sau khi tiếp nhận yêu cầu, bộ phận chứng từ tiến hành kiểm tra các chứng từ liên quan như Invoice, Packing List, hợp đồng ngoại thương, giấy phép xuất khẩu và thông tin hàng hóa. Đồng thời đối chiếu số lượng, trọng lượng, chủng loại hàng và điều kiện vận chuyển nhằm hạn chế sai sót trong quá trình khai báo hải quan và vận chuyển quốc tế.

SHINING VIETNAM INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN CO., LTD
DANANG INDUSTRIAL ZONE, SON TRA DISTRICT, DA NANG CITY, VIETNAM

PACKING LIST

NO : TPV16-01/EX-BEE
DATE: SEPT 30th 2017

CONSIGNEE : TO THE ORDER OF SUN PAPER CO., LTD (LAOS)
NOTIFY PARTY : SUN PAPER CO., LTD (LAOS) SUN PAPER AREA, NO. 9 ROAD, MANGJI VILLAGE,
XEPON DISTRICT, SAVANNAKHET PROVINCE, LAOS
L/C NO : 17UV200178MF691
VESSEL : TRUCK: 43H-12905 / TRAILER: 43R-01522 (DRIVER: NGUYEN DANG SON)
BILL No : YMLUI490320255
CONT/SEAL No : TCKU1049582/YMZA351277 (GPS SEAL: 44089000166)
FROM : DA NANG PORT, VIETNAM
TO : SAVANNAKHET, LAOS (VIA LAO BAO BORDER GATE)

DESCRIPTION OF GOODS	NUMBER OF CASKS	PER PKG		TOTAL WEIGHT (KGS)	
		NET KGS	GROSS KGS	NET KGS	GROSS KGS
INDUSTRIAL PAPER ROLLS / WOOD PULP (CLASS A) ORIGIN OF VIETNAM	24 PALLETS	900	937.5	16,200	19,560
PACKAGING ACCESSORIES (CARTON BOXES) ORIGIN OF VIETNAM	10 CARTONS	41	45	410	450
REMARKS • PACKING : 24 WOODEN PALLETS + 10 CARTONS • TOTAL PACKAGES: 34 PKGS LOADED IN 1X40'HC					

SAY : NINETEEN THOUSAND NINE HUNDRED AND TEN KILOGRAMMES NET WEIGHT ONLY.
PACKING IN TWENTY-FOUR (24) WOODEN PALLETS AND TEN (10) CARTONS.

SHINING VIETNAM INTERNATIONAL SUPPLY
CHAIN CO., LTD

AUTHORIZED SIGNATURE

Phiếu 2.7: Phiếu Packing list (minh họạ)

SHINING VIETNAM INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN CO., LTD

Da Nang Industrial Zone, Son Tra District, Da Nang City, Vietnam
Tel: +84-236-3951108 Fax: +84-236-3951109
Tax Code / ROC: 0402154388

INVOICE

GST NO: 200510588R

To: SUN PAPER CO., LTD (LAOS) Sun Paper Area, No. 9 Road, Mangji Village, Xepon District, Savannakhet Province, Laos ATTN: ACCOUNT PAYABLE	Invoice No : INV-SHN2026-0584 Term : T/T 100% within 30 days Date : 28-May-2026 Your reference : 001/BEE-DANANG/2026 Sales Person : Nguyen Van A
--	---

ITEM	PRODUCT	DESCRIPTION	QTY	RATE	AMOUNT (USD)
1	PR-WOOD-01	INDUSTRIAL PAPER ROLLS / WOOD PULP Raw materials for high-grade paper manufacture. SHIP TERM: DAP SUN PAPER, LAOS (INCOTERMS 2020) CARRIER: BEE LOGISTICS CORP (DANANG BRANCH) TRUCK / TRAILER: 43H-12905 / 43R-01522 COUNTRY OF ORIGIN: VIETNAM	24 PAL	620.00	14,880.00
2	BX-CART-05	PACKAGING ACCESSORIES (CARTON BOXES) 5-layer heavy-duty industrial packaging boxes.	10 CTN	120.00	1,200.00
Interest charge at 1.5% per month will be levied on any amount outstanding for more than 30 days from the date of this bill.					
SUB TOTAL					16,080.00
Total Ex Tax					16,080.00
GST 0.00 %					0.00
TOTAL					16,080.00

Payment by: TT
Please remit to: JOINT STOCK COMMERCIAL BANK FOR FOREIGN
TRADE OF VIETNAM (VIETCOMBANK)
140 NGUYEN VAN LINH STREET, THANH KHE
DISTRICT, DA NANG, VIETNAM
For Account of: SHINING VIETNAM INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN
CO., LTD
A/C No: 0041000123456 (USD)

Payment by Cheque:
Please cross the cheque to the order of
**SHINING VIETNAM INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN
CO., LTD**

**SHINING VIETNAM INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN
CO., LTD**

AUTHORIZED SIGNATURE**NOTE:** All bank charges including remitting and receiving bank charges is to be borne by you.**Hình 2.8: Hoá đơn thương mại (mình hoạ)**

2.3.2.2.3. Bước 3: Lập kế hoạch tuyến đường, thời gian và chi phí và báo giá

Trên cơ sở thông tin lô hàng, bộ phận Trucking lập kế hoạch vận chuyển theo tuyến Đà Nẵng - Lao Bảo - Lào. Nội dung kế hoạch gồm thời gian lấy hàng, thời gian xe đến điểm cân hoặc điểm kiểm tra, thời gian dự kiến làm thủ tục hải quan, thời gian qua cửa khẩu và thời gian giao hàng tại Lào. Đồng thời, bộ phận phụ trách dự kiến chi phí vận chuyển, chi phí chờ, chi phí phát sinh tại cửa khẩu nếu có và phương án xử lý khi phát sinh chậm trễ. Sau đó sẽ báo giá cho khách hàng.

Kế hoạch cần được thông tin đến khách hàng, tài xế và nhà xe để đảm bảo tất cả các bên nắm thống nhất lịch trình.

ĐIỂM ĐI		ĐIỂM ĐẾN		KM 2 CHIỀU ont 20' (VND /cont) (Cont khô- GW không bao gồm vòm 40' (VND /					
Quận/Huyện/Cảng/KCN	Tỉnh/Thành phố	Quận/Huyện/Cảng/KCN	Tỉnh/Thành phố		≤ 17 Tấn	≤ 18 Tấn	≤ 22 Tấn	> 22 Tấn	≤ 16 Tấn
TP ĐỒNG HỚI	QUẢNG BÌNH	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	542	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000
KCN QUẢN NGANG	QUẢNG TRỊ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	414	6,500,000	6,500,000	6,500,000	6,500,000	6,500,000
KCN ĐỒNG HÀ	QUẢNG TRỊ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	404	6,300,000	6,300,000	6,300,000	6,300,000	6,300,000
VĨNH LINH, GIO LINH	QUẢNG TRỊ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	452	7,200,000	7,200,000	7,200,000	7,200,000	7,200,000
LAO BẢO	QUẢNG TRỊ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	600	9,500,000	9,500,000	9,500,000	9,500,000	9,500,000
KCN PHÚ BÀI	HUẾ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	176	3,900,000	3,900,000	3,900,000	3,900,000	3,900,000
NỘI THÀNH HUẾ	HUẾ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	236	4,800,000	4,800,000	4,800,000	4,800,000	4,800,000
KCN LA SƠN	HUẾ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	160	3,200,000	3,200,000	3,200,000	3,200,000	3,200,000
KCN PHONG ĐIỀN	HUẾ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	308	4,700,000	4,700,000	4,700,000	4,700,000	4,700,000
CHÂN MÂY	HUẾ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG		2,700,000	2,700,000	2,700,000	2,700,000	2,700,000
LĂNG CỎ	HUẾ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	82	2,750,000	2,750,000	2,750,000	2,750,000	2,750,000
HƯƠNG SƠN	HUẾ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	176	4,300,000	4,300,000	4,300,000	4,300,000	4,300,000
TỬ HẠ	HUẾ	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	238	4,300,000	4,300,000	4,300,000	4,300,000	4,300,000
NỘI THÀNH ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	26	2,500,000	2,500,000	2,500,000	2,500,000	2,500,000
THO QUANG	ĐÀ NẴNG	CẢNG ĐÀ NẴNG	ĐÀ NẴNG	12	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000

Hình 2.9: Bảng báo giá minh họa của Bee Logistics

2.3.2.2.4. Bước 4: Điều phối tài xế và phương tiện

Bộ phận Trucking tiến hành điều phối tài xế và phương tiện phù hợp (dựa vào thông tin lô hàng và loại xe tài xế) . Đối với lô hàng minh họa, chứng từ thể hiện tài xế là Nguyễn Đăng Sơn, số điện thoại 0931951109 và biển số xe 43H-12905. Nhân viên phụ trách cần kiểm tra lại thông tin tài xế, giấy tờ phương tiện, khả năng đáp ứng tuyến đường và yêu cầu liên lạc trong quá trình vận chuyển. Việc điều phối phải đảm bảo xe đúng loại, tài xế nắm rõ địa điểm xếp hàng, điểm giao hàng, tuyến đường được chấp thuận và yêu cầu về seal định vị điện tử.

F	XE ĐẦU KÉO ĐƯỜNG NGẮN			
1 Cầu HOWO	Lái xe:Lê Tất Thành BKS:43H23414 SĐT:0979612456 CCCD:044090004716 CONT:	Lái xe:Nguyễn Đăng Thành BKS:43H13358 SĐT: 0935117159 CCCD:049087017395 CONT:	Lái xe: Phan Ngọc Hùng BKS:43H18845 SĐT:0905729753 CCCD:048069006132 CONT:	Lái xe: Nguyễn Văn Toại BKS: 43H19182 MOOC: 43RM01295 SĐT: 0905281941 CCCD:048072008610 CONT:
1 Cầu FAW	Lái xe:Hồ Đắc Tùng BKS:43H15914 SĐT:0935517147 CCCD:048070006247 CONT:	Lái xe: Bùi Thanh Long BKS: 43H15213 SĐT: 0932357279 CCCD: 049087016072 CONT:	Lái xe: Trần Lê Văn Phúc BKS:43H13425 SĐT: 0905164280 CCCD:049095011602 CONT:	Lái xe: Nguyễn Thanh Tuấn BKS: 43H15561 SĐT: 0985294653 CCCD: 049089012577 CONT:
2 Cầu FAW	Lái xe:Trần Viết Hồng BKS:43H19902 SĐT:0935572517 CCCD:048085000616 CONT:	Lái xe:Nguyễn Bá Chung BKS:43H19948 MOOC: 43RM 00623 SĐT:0703928058 CCCD:049092012348 CONT:	Lái xe:Nguyễn Hồng Cường BKS:43H15471 MOOC: 43RM00832 SĐT: 0903766124 CCCD:045087007973 CONT:	Lái xe:Trần Lý BKS:43H19905 MOOC: 43RM00931 SĐT: 0902179359 CCCD:048074003209 CONT:
XE ĐẦU KÉO ĐƯỜNG DÀI				
2 Cầu FAW	Lái xe: Nguyễn Thanh Tú BKS:43H10908 SĐT:0935184234 CCCD:049081008372	Lái xe:Nguyễn Thanh Linh BKS:43H15513 SĐT:0705034034 CCCD:049093003935	Lái xe:Phạm Phan Trung BKS:43H10755 SĐT:0905776152 CCCD:048090006450	Lái xe:Lê Hoàng Nhân BKS:43H15530 SĐT:0935461001 CCCD:049089013799
... KẾ HOẠCH THÁNG 1 KẾ HOẠCH DỰ TÍNH THÔNG TIN LÁI XE BEE CHẤM CÔNG LÁI XE 01.2026 LÁI XE-BKS-MC ... (+)				

Hình 2.10: Thông tin tài xế và loại xe

2.3.2.2.5. Bước 5: Nhận hàng tại điểm xếp hàng

Khi xe đến điểm xếp hàng, tài xế và nhân viên liên quan phải kiểm tra hàng hóa thực nhận so với thông tin trên chứng từ. Các nội dung cần kiểm tra gồm tên hàng, số kiện, tình trạng bao bì, trọng lượng dự kiến, thông tin PO và yêu cầu giao hàng. Với lô hàng giao cho khu vực Sun Paper tại Lào, thông tin địa điểm giao hàng, tài xế, số điện thoại, biển số xe, số seal và hàng hóa được thể hiện trên các phiếu ký nhận hàng. Những thông tin này cần được đối chiếu trước khi xe rời điểm xếp để hạn chế rủi ro giao sai hàng hoặc thiếu chứng từ.

Chứng từ ký nhận tại điểm giao hàng thể hiện thông tin người nhận, tên hàng, số kiện, trọng lượng và thông tin tài xế, là căn cứ để đối chiếu khi xe nhận hàng và chuẩn bị hành trình.



太阳纸业老挝厂区货物签收单

送货地址: 太阳纸业老挝工厂--NO. 9 ROAD
MANGJI VILLAGE XEPON DISTRICT
承运商: 三盈国际发展有限公司
送货时间: 6日Ngày 2月Tháng 2026年Năm

送货司机车辆信息			
司机名字 TÊN TÀI XẾ	Nguyễn Đăng Sơn	司机联系电话 ĐT LIÊN HỆ	0931951109
车号-前 SỐ XE	43H-12905	车号-后 SỐ MỐC	
提单号 B/L No	988-13419604	箱号 SỐ CONT	
箱型 Ctn Type	3T	封子号 SỐ SEAL	44089000166

货物信息				
品名 TÊN HÀNG	件数 SỐ KIỆN	重量 TRỌNG	供应商 Nhà cung cấp	PO NO GHI CHÚ
搅拌机部件	1	191	安德里兹	SLA0-ADLZ-20250811

两份, 都帮忙签名, 司机全部带走 (Hai bản giống nhau, nhờ mọi người ký tên, tài xế mang đi)

收货人信息			
收货人 Người nhận hàng	签收货物品名 TÊN HÀNG	备注 GHI CHÚ	签字 Chữ ký+日期
王涛			

Hình 2.11: Phiếu giao nhận hàng

2.3.2.2.6. Bước 6: Cân hàng, kiểm tra trọng lượng và niêm phong

Sau khi nhận hàng, xe thực hiện cân hàng để xác định trọng lượng xe, trọng lượng hàng và trọng lượng toàn bộ. Phiếu cân hàng tại Xí nghiệp Cảng Tiên Sa thể hiện các thông tin như chủ hàng, mặt hàng, số container, số xe, thời gian vào/ra cân, trọng lượng xe và hàng, trọng lượng xe và trọng lượng hàng. Đây là căn cứ quan trọng để kiểm soát khối lượng thực tế, phục vụ khai báo và đối chiếu khi có phát sinh. Thông tin seal và tình trạng niêm phong phải được ghi nhận đầy đủ để bảo đảm hàng hóa không bị thay đổi trong quá trình vận chuyển.

Phiếu cân hàng là chứng từ kiểm soát trọng lượng thực tế của phương tiện và hàng hóa trước khi tiếp tục thực hiện các bước khai báo, niêm phong và vận chuyển.

7.

XÍ NGHIỆP CẢNG TIÊN SA
Số 01 Yết Kiêu, P.Thọ Quang, Q.Sơn Trà, TP Đà Nẵng
SINCE 1901 Số điện thoại:

07/02/2026 22:36:30
SCT: HC07022026178

PHIẾU CÂN HÀNG
Ngày cân: 07/02/2026

Chủ hàng: CÔNG TY TNHH CHUỖI CUNG ỨNG QUỐC TẾ	Số Container: TCNU4844237
Mặt hàng: CONT GIAY	Số xe: 43H13292. 43RM00967
Trọng lượng xe + hàng (kg): 38.410	Vào lúc: 07/02/2026 22:36:19
Trọng lượng xe (kg): 15.600	Ra lúc: 07/02/2026 22:36:21
Trọng lượng hàng (kg): 22.810	Cổng vào: Gate 5
	Cổng ra: Gate 5

Xe được phép qua cổng

PHÂN CÔNG TỔNG HỢP
NHÂN VIÊN CÂN
Trần Thị Mỹ Duyên

Hình 2.12: Phiếu cân hàng

2.3.2.2.7. Bước 7: Khai báo hải quan và nhận seal định vị điện tử

Ở bước này, bộ phận phụ trách phối hợp với bộ phận hải quan/chứng từ để hoàn tất thông tin khai báo vận chuyển. Phiếu đăng ký kiểm biên bản nhận thiết bị seal định vị điện tử cho thấy lô hàng chịu sự kiểm soát của cơ quan hải quan, trong đó có thông tin doanh nghiệp, người khai hải quan, người điều khiển phương tiện, số tờ khai, địa điểm xếp hàng, địa điểm dỡ hàng, thời gian dự kiến và tuyến đường đăng ký. Nhân viên phụ trách cần bảo đảm tài xế nhận đúng thiết bị seal định vị, di chuyển theo đúng tuyến đã đăng ký và thông báo cho cơ quan hải quan nếu có thay đổi phát sinh. Thông tin phê duyệt khai báo vận chuyển là căn cứ xác nhận lô hàng được phép vận chuyển theo tuyến đăng ký.

Thông tin phê duyệt khai báo vận chuyển là căn cứ để tài xế và bộ phận Trucking thực hiện đúng tuyến đường, thời gian và nội dung đã được cơ quan hải quan chấp thuận.

CHI CỤC HẢI QUAN KHU VỰC XII
Hải quan cửa khẩu sân bay quốc tế
Đà Nẵng

**PHIẾU ĐĂNG KÝ KIỂM BIÊN BẢN NHẬN
THIẾT BỊ SEAL ĐỊNH VỊ ĐIỆN TỬ**

Tên doanh nghiệp: CÔNG TY TNHH CHUỖI CUNG ỨNG QUỐC TẾ
SHINING VIỆT NAM
Điện thoại của người có thẩm quyền/đại diện doanh nghiệp:.....
Họ và tên người khai hải quan: TRẦN VĂN HIẾU

Điện thoại: 0947329555
Họ và tên người điều khiển PTVT: NGUYỄN ĐĂNG SƠN

Điện thoại: 0931951109
Số tờ khai hải quan: 500601679730. Số hiệu container: 43H-12905
Biển số xe: 43H-12905 Biển số móc:
Số seal GPS: DNA110
Địa điểm xếp hàng: XN TM MAT DAT
Địa điểm dỡ hàng: BAI KIEM HOA XUAT
Ngày giờ dự kiến bắt đầu vận chuyển: 19H00 NGÀY 05/02/2026
Ngày giờ dự kiến kết thúc vận chuyển: 19H00 NGÀY 06/02/2026
Đăng ký tuyến đường vận chuyển (ghi rõ các quốc lộ, tỉnh lộ dự kiến đi qua):
Hải quan Sân bay QT Đà Nẵng - Hải quan CK Lao Bảo

Thực hiện quy định tại Điều 40 Luật Hải quan 2014, người khai hải quan/người điều khiển phương tiện vận tải cam kết:

- Đảm bảo nguyên trạng niêm phong hải quan, seal định vị điện tử;
- Vận chuyển theo đúng tuyến đường, lộ trình, thời gian được cơ quan hải quan chấp nhận. Trường hợp có thay đổi, phát sinh phải thông báo cho cơ quan hải quan.
- Đảm bảo an toàn, an ninh đối với seal định vị điện tử trong suốt quá trình vận chuyển;
- Trường hợp dễ xảy ra mất, thất lạc, hư hỏng thì người khai hải quan phải chịu trách nhiệm theo quy định của pháp luật./.

Người khai hải quan
(ký và ghi rõ họ tên)

Người điều khiển phương tiện
(ký và ghi rõ họ tên)

Trần Văn Hiếu

Nguyễn Đăng Sơn

Hình 2.13: Phiếu đăng kí kiêm biên bản nhận thiết bị Seal định vị điện tử

1 / 5

Thông tin phê duyệt khai báo vận chuyển

Đơn/nhiệm phong: 500601672400 Cơ báo nhập khẩu/xuất khẩu: C

Cơ quan Hải quan: CQSBQDANGKQ Ngày lập tờ khai: 05/02/2026

V4440 - CÔNG TY TNHH CHUỐI CÔNG NGHỆ QUỐC TẾ SHINING VN TẦNG 3, TÒA NHÀ SAIGON PARAGON, SỐ 3 NGUYỄN LƯƠNG BẮC

Yên: 0315207777- CÔNG TY TNHH CHUỐI CÔNG NGHỆ QUỐC TẾ SHINING VIỆT NAM

Chỉ: PHÒNG 302 TẦNG 9, TÒA NHÀ GREEN COUNTRY SỐ 1 ĐƯỜNG 51, PHƯỜNG TÂN HƯNG TP BỐ CHÍ MINH, VIỆT NAM

05-02-2026

Đồng vận chuyển / giấy tờ tương đương: SH01012026

Hợp đồng vận chuyển / giấy tờ: 01/01/2026 Ngày hết hạn hợp đồng vận chuyển / giấy tờ: 31/12/2026

Loại vận chuyển: 31 - TRUCK

Mục đích vận chuyển: CTR - Hàng quá cảnh

Loại hình vận tải: KS - Vận chuyển hàng hóa với thủ tục đơn giản

Địa điểm xếp hàng

Mã	(Khu vực chịu sự giám sát Hải quan)	34ABA03	(Vị trí xếp hàng)	(Cảng / cửa khẩu / ga xếp hàng)	VNDAD	[*]
Tên	KHO HH NK HK ĐÀ NANG		Đi (dự kiến)	05/02/2026		

Địa điểm trung chuyển cho vận chuyển (Khai báo gộp)

Đến (dự kiến)	Đi (dự kiến)
1	/ /
2	/ /
3	/ /

Địa điểm dỡ hàng

Mã	(Khu vực chịu sự giám sát Hải quan)	32BBG02	(Nơi chất hàng)	(Cảng / cửa khẩu / ga dỡ hàng)	VNLAOT	[*]
Tên	BAI KIEM HOA XUAT		Đến (dự kiến)	06/02/2026		

Tuyến đường: SAN BAY DM-QLA - QL9 -CK LAO BAO

Loại báo lãnh: Số tiền báo lãnh VND

Số lượng cột trong tờ khai: 1 Số lượng container: 1

Ghi chú 1

Hình 2.14: Thông tin phê duyệt khai báo hải quan

2.3.2.2.8. Bước 8: Theo dõi hành trình từ Đà Nẵng đến cửa khẩu Lao Bảo và sang Lào

Sau khi hoàn tất thủ tục, bộ phận Trucking theo dõi hành trình xe từ Đà Nẵng đến cửa khẩu Lao Bảo và tiếp tục sang Lào. Việc theo dõi được thực hiện thông qua liên lạc với tài xế, ứng dụng định ADSUN GPS, và thiết bị seal định vị điện tử. Các mốc cần cập nhật gồm xe rời điểm xếp hàng, đến điểm kiểm tra hoặc điểm cân hàng, đến cửa khẩu, hoàn tất thủ tục, qua biên giới và đến điểm giao hàng. Nếu phát sinh chậm trễ, bộ phận phụ trách phải kịp thời thông báo cho khách hàng và các bên liên quan để điều chỉnh kế hoạch giao nhận.

2.3.2.2.9. Bước 9: Giao hàng và ký nhận tại phía Lào

Khi xe đến điểm giao hàng tại Lào, tài xế hoặc người phụ trách bàn giao hàng cho bên nhận. Các phiếu ký nhận hàng của Sun Paper thể hiện thông tin bên nhận, tên hàng, số kiện, trọng lượng, PO, số seal và chữ ký xác nhận. Khi giao hàng, bên nhận cần kiểm tra hàng, ký xác nhận, ghi ngày tháng và đóng dấu nếu có. Chữ ký trên phiếu ký nhận là căn cứ chứng minh hàng đã được bàn giao, đồng thời là chứng từ quan trọng để hoàn tất hồ sơ vận chuyển và đối soát chi phí. Khi giao hàng tại phía Lào, các phiếu ký nhận là bằng chứng xác nhận quá trình bàn giao hàng hóa giữa tài xế, đơn vị vận chuyển và bên nhận hàng.



太陽紙業
SUN PAPER

太阳纸业老挝厂区货物签收单

送货地址: 太阳纸业老挝工厂--NO. 9 ROAD
MANGJI VILLAGE XEPON DISTRICT

承运商: 三盈国际发展有限公司

送货时间: 6日Ngày 2月Tháng 2026年Năm

送货司机车辆信息			
司机名字 TÊN TÀI XẾ	Nguyễn Đăng Sơn	司机联系电话 ĐT LIÊN HỆ	0931951109
车号-前 SỐ XE	43H-12905	车号-后 SỐ MOC	
提单号 B/L No	988-13419604	箱号 SỐ CONT	
箱型 Ctn Type	3T	封子号 SỐ SEAL	44089000166

货物信息				
品名 TÊN HÀNG	件数 SỐ KIỆN	重量 TRỌNG	供应商 Nhà cung cấp	PO NO GHI CHÚ
搅拌机部件	1	191	安德里兹	SLAO-ADLZ-20250811

两份, 都帮忙签名, 司机全部带走 (Hai bản giống nhau, nhờ mọi người ký tên, tài xế mang đi)

收货人信息			
收货人 Người nhận hàng	签收货物品名 TÊN HÀNG	备注 GHI CHÚ	签字 Chữ ký+日期
王海			 2026.2.6

Hình 2.15: Phiếu ký nhận hàng đã có chữ ký xác nhận

2.3.2.2.10. Bước 10: Thu hồi chứng từ, đối soát và lưu hồ sơ chuyên

Sau khi giao hàng, bộ phận Trucking cần thu hồi đầy đủ phiếu ký nhận, phiếu cân hàng, hồ sơ seal định vị, thông tin phê duyệt khai báo vận chuyển và các chứng từ phát sinh. Hồ sơ cần được lưu theo mã chuyển, tuyến vận chuyển hoặc tên khách hàng để thuận tiện đối chiếu. Trong lô hàng này, do chứng từ có tiếng Việt, tiếng Trung và thông tin ảnh chụp, việc scan rõ nét, đặt tên file thống nhất và lưu trữ theo checklist là

yêu cầu quan trọng. Đây cũng là cơ sở để hoàn tất đối soát công nợ, đánh giá chất lượng chuyển và rút kinh nghiệm cho các lô hàng tiếp theo.

2.4. Đánh giá quy trình

2.4.1. Ưu điểm

Qua phân tích quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ bằng xe container tại Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng, có thể thấy quy trình hiện tại đã hình thành được nền tảng vận hành tương đối rõ. Các bước từ tiếp nhận yêu cầu, kiểm tra thông tin lô hàng, điều phối phương tiện, theo dõi hành trình, giao hàng và thu hồi chứng từ đã được triển khai theo trình tự nghiệp vụ. Điều này giúp bộ phận Trucking chủ động hơn khi xử lý các lô hàng xuất khẩu tuyến Việt Nam - Lào.

Ưu điểm của quy trình không chỉ nằm ở việc hàng hóa được vận chuyển đến điểm giao mà còn thể hiện ở khả năng phối hợp giữa các bộ phận, khả năng kiểm soát chứng từ và kinh nghiệm xử lý tuyến vận chuyển qua cửa khẩu. Đây là cơ sở để doanh nghiệp tiếp tục chuẩn hóa quy trình, nâng cao chất lượng dịch vụ và phát huy các điểm mạnh trong chương giải pháp.

2.4.1.1. Ưu điểm về tổ chức quy trình và phân công nghiệp vụ

Quy trình vận chuyển hiện tại đã thể hiện được sự phân chia công việc giữa các bộ phận liên quan. Bộ phận kinh doanh tiếp nhận nhu cầu của khách hàng; bộ phận chứng từ kiểm tra hồ sơ; bộ phận Trucking lập kế hoạch xe, liên hệ nhà xe và tài xế; bộ phận hải quan hỗ trợ thủ tục xuất khẩu; kế toán thực hiện đối soát sau chuyến. Cách phân công này giúp mỗi khâu có người phụ trách và hạn chế tình trạng một cá nhân phải xử lý toàn bộ quy trình.

Đối với tuyến xuất khẩu sang Lào, sự phân công theo từng khâu có ý nghĩa quan trọng vì lô hàng phải đáp ứng đồng thời yêu cầu về thời gian lấy hàng, thông tin xe, tài xế, tờ khai hải quan, seal định vị và chứng từ giao nhận. Khi các bộ phận phối hợp đúng trình tự, quy trình có khả năng vận hành ổn định hơn và giảm rủi ro bị chậm ở cửa khẩu hoặc điểm giao hàng.

2.4.1.2. Ưu điểm về năng lực điều phối xe container và xử lý tuyến Việt Nam - Lào

Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng có kinh nghiệm nhất định trong việc điều phối xe container cho các lô hàng xuất khẩu đường bộ. Bộ phận Trucking đã nhận diện được các mốc quan trọng của chuyến như thời điểm nhận hàng, thời điểm cân hàng, thời điểm gắn seal, thời điểm xe rời điểm xếp hàng, thời điểm đến cửa khẩu Lao Bảo, thời điểm sang Lào và thời điểm giao hàng cho bên nhận.

Việc nắm được các mốc này giúp nhân viên dễ theo dõi tiến độ, kịp thời trao đổi với tài xế và thông báo cho khách hàng khi có phát sinh. Đặc biệt, đối với hàng FCL bằng xe container, khả năng kiểm soát số xe, số container, số seal và tình trạng niêm phong là yếu tố quan trọng để bảo đảm tính nguyên trạng của lô hàng trong suốt hành trình.

2.4.1.3. Ưu điểm về kiểm soát chứng từ và bằng chứng giao nhận

Bộ chứng từ minh họa cho thấy quá trình vận chuyển có nhiều tài liệu phục vụ kiểm soát, gồm phiếu cân, phiếu đăng ký và biên bản nhận thiết bị seal định vị điện tử, thông tin phê duyệt khai báo vận chuyển, phiếu ký nhận hàng và các chứng từ xác nhận giao hàng. Đây là những bằng chứng quan trọng giúp doanh nghiệp đối chiếu tình trạng hàng hóa, thời gian vận chuyển và trách nhiệm của các bên sau khi chuyển hoàn tất.

Việc có chứng từ ở nhiều mốc khác nhau giúp quy trình không chỉ dựa vào trao đổi miệng hoặc tin nhắn. Khi phát sinh yêu cầu kiểm tra lại từ khách hàng, bộ phận Trucking và kế toán có cơ sở để truy xuất hồ sơ theo lô hàng, số xe, số tờ khai hoặc chứng từ giao nhận. Đây là điểm tích cực cần được duy trì trong quá trình hoàn thiện quy trình.

2.4.1.4. Ưu điểm về nền tảng số hóa và theo dõi hành trình

Quy trình hiện tại đã có định hướng sử dụng công cụ theo dõi vận tải như TMS, GPS và seal định vị điện tử. Các công cụ này hỗ trợ doanh nghiệp kiểm soát vị trí xe, tình trạng hành trình và dữ liệu chuyến vận chuyển. Nếu được khai thác đầy đủ, dữ

liệu từ hệ thống có thể giúp đánh giá thời gian xử lý, mức độ đúng hạn, số lần phát sinh và hiệu quả của từng nhà xe hoặc tài xế.

Nền tảng số hóa cũng giúp giảm sự phụ thuộc vào trí nhớ cá nhân của nhân viên điều phối. Khi thông tin chuyển được lưu theo mã hồ sơ, nhân viên mới có thể tiếp cận lịch sử vận chuyển nhanh hơn, kế toán có thể đối soát thuận lợi hơn và quản lý có thể nhận diện điểm nghẽn trong quy trình. Đây là tiền đề quan trọng để đề xuất giải pháp tăng cường ứng dụng công nghệ ở chương 3.

2.4.2. Hạn chế

Bên cạnh các ưu điểm, quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ tại Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng vẫn còn một số hạn chế cần được sắp xếp lại theo đúng logic của chương giải pháp. Các hạn chế dưới đây được trình bày tương ứng với các nhóm giải pháp ở mục 3.2, nhằm bảo đảm chương 2 và chương 3 có sự liên kết trực tiếp, tránh tình trạng nêu hạn chế một hướng nhưng đề xuất giải pháp theo hướng khác.

2.4.2.1. Hạn chế trong chuẩn hóa khâu tiếp nhận yêu cầu vận chuyển

Khâu tiếp nhận yêu cầu vận chuyển vẫn còn phụ thuộc nhiều vào trao đổi qua email, tin nhắn hoặc cuộc gọi. Một số thông tin đầu vào như địa điểm lấy hàng, địa điểm giao hàng, thời gian yêu cầu, thông tin người liên hệ, điều kiện giao hàng, trọng lượng, số kiện và yêu cầu chứng từ có thể chưa được ghi nhận bằng một biểu mẫu thống nhất ngay từ đầu.

Khi dữ liệu đầu vào chưa chuẩn, bộ phận Trucking phải hỏi lại nhiều lần trước khi lập kế hoạch xe. Điều này làm tăng thời gian xử lý, tạo nguy cơ hiểu sai yêu cầu của khách hàng và ảnh hưởng đến các bước tiếp theo như báo giá, điều xe, khai báo hải quan và theo dõi giao hàng. Hạn chế này là căn cứ trực tiếp cho giải pháp 3.2.1 về chuẩn hóa khâu tiếp nhận yêu cầu vận chuyển.

2.4.2.2. Hạn chế trong checklist kiểm tra chứng từ trước khi điều xe

Quy trình hiện tại đã có kiểm tra chứng từ nhưng chưa thể hiện rõ một checklist bắt buộc trước khi điều xe. Các trường thông tin dễ sai lệch như tên hàng, số lượng,

trọng lượng, số container, số seal, số tờ khai, thông tin tài xế, biển số xe và địa điểm giao nhận cần được đối chiếu theo cùng một mẫu kiểm tra.

Nếu chứng từ được kiểm tra bằng kinh nghiệm cá nhân thay vì checklist, nguy cơ bỏ sót thông tin vẫn còn tồn tại, nhất là khi chứng từ có nhiều phiên bản, chứng từ ảnh chụp hoặc chứng từ song ngữ. Hạn chế này là căn cứ cho giải pháp 3.2.2 về hoàn thiện checklist kiểm tra chứng từ trước khi điều xe.

2.4.2.3. Hạn chế trong điều phối xe container, tài xế và nhà xe

Điều phối xe container là khâu chịu áp lực lớn vì phải cân đối giữa yêu cầu khách hàng, năng lực nhà xe, lịch tài xế, tình trạng phương tiện, thời gian lấy hàng, thời gian qua cửa khẩu và chi phí vận chuyển. Tuy nhiên, thông tin về nhà xe, tài xế, khả năng đáp ứng tuyến, lịch sử đúng giờ và mức độ phối hợp chưa được lượng hóa đầy đủ thành dữ liệu đánh giá.

Khi việc lựa chọn nhà xe và tài xế chủ yếu dựa vào kinh nghiệm, doanh nghiệp có thể gặp khó khăn nếu số lượng chuyến tăng hoặc tuyến vận chuyển phát sinh yêu cầu đặc biệt. Hạn chế này là căn cứ cho giải pháp 3.2.3 về chuẩn hóa điều phối xe container, tài xế và nhà xe.

2.4.2.4. Hạn chế trong ứng dụng TMS/GPS và cập nhật trạng thái theo thời gian thực

Mặc dù đã có nền tảng theo dõi hành trình, việc cập nhật trạng thái chuyến vẫn có lúc phụ thuộc vào phản hồi của tài xế hoặc nhân viên điều phối. Các mốc quan trọng như xe đến kho, rời kho, đến cửa khẩu, hoàn tất thủ tục, qua biên giới, đến điểm giao và thu hồi chứng từ chưa được thể hiện đầy đủ như một quy định cập nhật bắt buộc.

Khi trạng thái vận chuyển không được cập nhật kịp thời, khách hàng khó nắm tiến độ, bộ phận nội bộ khó cảnh báo sớm rủi ro và việc đối soát sau chuyến thiếu dữ liệu. Hạn chế này là căn cứ cho giải pháp 3.2.4 về tăng cường ứng dụng TMS/GPS và cập nhật trạng thái theo thời gian thực.

2.4.2.5. Hạn chế trong tối ưu tuyến đường, thời gian chờ và chi phí vận chuyển

Tuyến Đà Nẵng - Lao Bảo - Lào có thể phát sinh thời gian chờ tại kho, điểm cân, cửa khẩu hoặc điểm giao hàng. Tuy nhiên, quy trình chưa thể hiện rõ cơ chế ghi nhận thời gian chờ theo từng mốc để phân tích nguyên nhân và tối ưu cho các chuyến sau.

Nếu thời gian chờ và chi phí phát sinh không được tổng hợp theo dữ liệu, doanh nghiệp khó xác định điểm nghẽn thuộc về khách hàng, nhà xe, tài xế, cửa khẩu hay nội bộ. Hạn chế này là căn cứ cho giải pháp 3.2.5 về tối ưu tuyến đường, thời gian chờ và chi phí vận chuyển.

2.4.2.6. Hạn chế về năng lực nhân viên Trucking và phối hợp liên phòng ban

Nghịệp vụ vận chuyển hàng xuất khẩu bằng đường bộ đòi hỏi nhân viên hiểu đồng thời về vận tải, chứng từ, hải quan, tuyến đường, cửa khẩu và cách xử lý phát sinh. Trong thực tế, năng lực nhân sự có thể chưa đồng đều, đặc biệt đối với nhân viên mới hoặc thực tập sinh chưa có nhiều kinh nghiệm xử lý lô hàng container qua biên giới.

Bên cạnh đó, việc phối hợp giữa Trucking, chứng từ, hải quan, kinh doanh và kế toán cần được hỗ trợ bằng quy định rõ về thời điểm chuyển giao thông tin, người chịu trách nhiệm và bằng chứng xác nhận. Hạn chế này là căn cứ cho giải pháp 3.2.6 về nâng cao năng lực nhân viên Trucking và phối hợp liên phòng ban.

2.4.2.7. Hạn chế trong kiểm soát và lưu trữ chứng từ sau vận chuyển

Sau khi giao hàng, chứng từ có thể được gửi về dưới nhiều hình thức như bản giấy, bản scan, ảnh chụp qua điện thoại hoặc file trao đổi nội bộ. Nếu chưa có quy định thống nhất về cách đặt tên file, thư mục lưu, chất lượng ảnh chụp, người kiểm tra cuối và thời hạn thu hồi chứng từ, hồ sơ sau chuyển dễ bị phân tán.

Đối với lô hàng có phiếu cân, phiếu seal, tờ khai, phiếu ký nhận và chứng từ liên quan, việc lưu trữ không đồng bộ sẽ làm tăng thời gian đối soát công nợ, phản hồi khách hàng và xử lý khiếu nại. Hạn chế này là căn cứ cho giải pháp 3.2.7 về tăng cường kiểm soát và lưu trữ chứng từ sau vận chuyển.

2.4.2.8. Hạn chế trong áp dụng logistics xanh vào vận tải đường bộ

Quy trình hiện tại chưa thể hiện rõ các tiêu chí logistics xanh như giảm xe chạy rỗng, giảm thời gian chờ, tiết kiệm nhiên liệu, hạn chế in ấn chứng từ không cần thiết hoặc ưu tiên nhà xe có phương tiện đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật tốt. Nội dung này chưa phải là điểm yếu làm gián đoạn quy trình, nhưng là hạn chế trong bối cảnh ngành logistics đang hướng đến phát triển bền vững.

Nếu doanh nghiệp chưa đưa yếu tố xanh vào điều phối và đánh giá vận tải, hoạt động Trucking sẽ khó tạo lợi thế cạnh tranh dài hạn. Hạn chế này là căn cứ cho giải pháp 3.2.8 về từng bước áp dụng logistics xanh trong vận tải đường bộ.

2.4.3. Nguyên nhân

Các hạn chế trên xuất phát từ cả nguyên nhân khách quan và nguyên nhân chủ quan. Việc phân loại nguyên nhân giúp xác định đúng phạm vi can thiệp: nguyên nhân khách quan cần được xử lý bằng dự báo, phương án dự phòng và phối hợp với đối tác; nguyên nhân chủ quan cần được xử lý bằng chuẩn hóa quy trình, đào tạo nhân sự, số hóa dữ liệu và tăng cường kiểm soát nội bộ.

2.4.3.1. Nhân tố khách quan

Thứ nhất, môi trường vận tải đường bộ có mức độ biến động cao. Tuyến đường từ Đà Nẵng đến Lao Bảo và sang Lào chịu ảnh hưởng của tình trạng giao thông, thời tiết, thời gian làm việc tại cửa khẩu, lưu lượng phương tiện, sự cố phương tiện và khả năng phối hợp của các điểm giao nhận. Những yếu tố này có thể làm thay đổi thời gian vận chuyển thực tế so với kế hoạch ban đầu.

Thứ hai, môi trường pháp lý và thủ tục quản lý qua biên giới có ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ chuyển hàng. Các quy định về hải quan, niêm phong, seal định vị, kiểm tra chứng từ, tuyến đường đăng ký và yêu cầu tại cửa khẩu có thể thay đổi hoặc phát sinh yêu cầu bổ sung. Nếu doanh nghiệp không cập nhật kịp thời, xe có thể phải chờ dù đã đến đúng thời gian dự kiến.

Thứ ba, yêu cầu từ khách hàng, nhà xe, tài xế và bên nhận ở nước ngoài cũng là nhân tố khách quan làm quy trình khó ổn định tuyệt đối. Khách hàng có thể thay đổi thời gian xếp hàng, bổ sung chứng từ hoặc điều chỉnh địa điểm giao nhận; nhà xe và

tài xế có thể gặp sự cố phương tiện; bên nhận tại Lào có thể thay đổi thời điểm nhận hàng. Những thay đổi này làm tăng yêu cầu về cập nhật thông tin và phương án dự phòng.

2.4.3.2. Nhân tố chủ quan

Thứ nhất, quy trình nội bộ chưa được tài liệu hóa thành các biểu mẫu và checklist bắt buộc cho từng điểm kiểm soát. Khi công việc dựa nhiều vào kinh nghiệm cá nhân, chất lượng xử lý giữa các nhân viên có thể không đồng đều, đặc biệt trong các bước tiếp nhận yêu cầu, kiểm tra chứng từ và thu hồi hồ sơ sau chuyển.

Thứ hai, năng lực nhân sự và cơ chế phối hợp liên phòng ban chưa được chuẩn hóa hoàn toàn. Nghiệp vụ xuất khẩu đường bộ đòi hỏi nhân viên phải hiểu chứng từ, xe container, tuyến đường, hải quan và các phát sinh tại cửa khẩu. Nếu chưa có hướng dẫn nội bộ rõ ràng, nhân viên mới sẽ mất nhiều thời gian để theo kịp quy trình, còn nhân viên phụ trách chính dễ bị quá tải khi số lượng chuyển tăng.

Thứ ba, hệ thống công nghệ chưa được khai thác như một trung tâm dữ liệu vận hành. TMS, GPS hoặc các công cụ theo dõi nếu chỉ dùng để xem vị trí xe mà chưa liên kết với mã chuyển, chứng từ, thời gian chờ, chi phí phát sinh và đánh giá nhà xe thì chưa tạo được đầy đủ giá trị quản trị. Đây là nguyên nhân khiến việc đo lường hiệu quả quy trình còn hạn chế.

Thứ tư, lưu trữ chứng từ còn phụ thuộc vào thao tác thủ công. Chứng từ bản giấy, ảnh chụp hoặc file gửi qua nhiều kênh nếu không được đặt tên và lưu theo mã chuyển sẽ gây khó khăn khi kế toán đối soát, khách hàng yêu cầu kiểm tra hoặc quản lý cần tổng hợp dữ liệu.

2.4.3.3. Tổng hợp mối quan hệ giữa hạn chế, nguyên nhân và tác động

Các hạn chế, nguyên nhân và tác động có quan hệ chặt chẽ với nhau. Hạn chế ở khâu tiếp nhận thường xuất phát từ việc thiếu biểu mẫu chuẩn; hạn chế ở khâu chứng từ thường xuất phát từ việc thiếu checklist; hạn chế trong cập nhật hành trình thường xuất phát từ việc chưa quy định mốc cập nhật và trách nhiệm cụ thể; hạn chế trong đối soát sau chuyển thường xuất phát từ việc lưu hồ sơ chưa thống nhất.

Nếu các hạn chế này lặp lại nhiều lần, tác động không chỉ nằm ở một chuyển hàng riêng lẻ mà còn ảnh hưởng đến năng suất nhân sự, thời gian phản hồi khách hàng, chi phí phát sinh, khả năng truy xuất dữ liệu và chất lượng đào tạo nhân viên mới. Vì vậy, việc hoàn thiện quy trình là yêu cầu cần thiết để tăng tính ổn định, tính minh bạch và khả năng mở rộng của hoạt động vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ.

2.4.3.4. Yêu cầu đặt ra cho chương giải pháp

Từ các nguyên nhân đã phân tích, chương 3 cần tập trung vào các giải pháp trực tiếp gắn với từng hạn chế của mục 2.4.2. Trước hết là chuẩn hóa biểu mẫu tiếp nhận yêu cầu để giảm sai lệch thông tin đầu vào. Tiếp theo là hoàn thiện checklist chứng từ trước khi điều xe, chuẩn hóa điều phối nhà xe - tài xế, quy định mốc cập nhật trạng thái trên TMS/GPS, ghi nhận thời gian chờ và chi phí phát sinh, đào tạo nhân viên Trucking, thống nhất lưu trữ chứng từ sau chuyển và từng bước đưa tiêu chí logistics xanh vào đánh giá vận tải.

Như vậy, phần đánh giá chương 2 đóng vai trò chuyển tiếp trực tiếp sang chương 3. Các ưu điểm là nền tảng cần tiếp tục phát huy; các hạn chế là vấn đề cần giải quyết; các nguyên nhân là căn cứ lựa chọn giải pháp. Cách trình bày này giúp khóa luận bảo đảm tính logic giữa phân tích thực trạng và đề xuất hoàn thiện quy trình.

CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA XUẤT KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY BEE LOGISTICS CORPORATION - CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

3.1. Định hướng và mục tiêu hoàn thiện quy trình

3.1.1. Căn cứ xây dựng giải pháp

Các giải pháp hoàn thiện quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ tại Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng cần xuất phát từ hai nhóm căn cứ. Nhóm thứ nhất là căn cứ nội bộ được rút ra từ chương 2, bao gồm các điểm mạnh, điểm yếu và nguyên nhân trong quá trình tiếp nhận thông tin, kiểm tra chứng từ, điều phối xe, theo dõi hành trình, giao hàng và thu hồi hồ sơ. Nhóm thứ hai là căn cứ bên ngoài được rút ra từ bối cảnh phát triển ngành logistics Việt Nam, đặc biệt là xu hướng tăng trưởng xuất nhập khẩu, vai trò lớn của vận tải đường bộ, yêu cầu chuyển đổi số, logistics xanh và nhu cầu nâng cao chất lượng nhân lực logistics.

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2025, tổng khối lượng vận tải hàng hóa năm 2025 đạt khoảng 3,027 tỷ tấn, trong đó vận tải đường bộ đạt 2.275,4 triệu tấn và tăng 14,7% so với năm trước. Số liệu này cho thấy vận tải đường bộ tiếp tục là phương thức chủ đạo về khối lượng, nhưng cũng là khâu dễ chịu áp lực về phương tiện, nhiên liệu, thời gian giao hàng, điểm dừng chờ và chất lượng điều phối. Đối với Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng, điều này đặt ra yêu cầu phải quản trị quy trình Trucking theo hướng dữ liệu hóa, có checklist rõ ràng và có khả năng kiểm soát tiến độ theo thời gian thực.

Bên cạnh đó, Báo cáo Logistics Việt Nam 2024 và 2025 đều nhấn mạnh xu hướng chuyển đổi số, phát triển logistics thông minh và giảm chi phí logistics. Những định hướng này phù hợp với thực tế của doanh nghiệp khi quy trình vận chuyển hiện nay không thể chỉ dựa vào kinh nghiệm cá nhân của nhân viên điều phối. Một quy trình hiệu quả cần có biểu mẫu chuẩn, luồng thông tin thống nhất, hệ thống cập nhật trạng thái, dữ liệu phục vụ đo lường hiệu quả và cơ chế phản hồi để cải tiến liên tục.

Bảng 3.1: Căn cứ xây dựng giải pháp hoàn thiện quy trình vận chuyển đường bộ xuất khẩu

Căn cứ	Nội dung nổi bật	Hàm ý đối với Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng
Tăng trưởng xuất nhập khẩu	Kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2025 đạt 930,05 tỷ USD, tăng 18,2% so với năm trước.	Nhu cầu vận chuyển, giao nhận và chứng từ tăng; quy trình cần đủ năng lực xử lý khối lượng đơn hàng lớn hơn.
Vai trò vận tải đường bộ	Vận tải đường bộ đạt 2.275,4 triệu tấn, tăng 14,7% và giữ vị trí chủ đạo về khối lượng.	Bộ phận Trucking phải chuẩn hóa điều phối xe, kiểm soát thời gian và giảm phụ thuộc vào xử lý thủ công.
Chuyển đổi số logistics	Ngành logistics đẩy mạnh TMS, WMS, GPS, dữ liệu thời gian thực, AI, IoT và chứng từ điện tử.	Cần khai thác TMS/GPS như công cụ quản trị quy trình, không chỉ là nơi lưu thông tin chuyển.
Logistics xanh	Doanh nghiệp logistics được khuyến khích tối ưu tuyến đường, giảm phát thải và sử dụng dữ liệu để tiết kiệm nhiên liệu.	Cần theo dõi quãng đường, thời gian chờ, tỷ lệ xe rỗng và mức tiêu hao nhiên liệu để từng bước xanh hóa vận tải.
Nguồn nhân lực	Nhu cầu nhân lực logistics chuyển dịch từ tác nghiệp đơn lẻ sang năng lực phân tích, quản trị tích hợp và công nghệ số.	Cần đào tạo nhân viên Trucking về chứng từ, dữ liệu, giao tiếp với tài xế, xử lý phát sinh và phối hợp liên phòng ban.

Bảng trên cho thấy giải pháp ở chương 3 không chỉ xử lý các hạn chế nội bộ của chi nhánh mà còn bám vào định hướng phát triển chung của ngành. Vì vậy, trọng tâm không phải là thay đổi toàn bộ mô hình kinh doanh, mà là chuẩn hóa và nâng cấp quy trình Trucking để phù hợp với khối lượng công việc, yêu cầu minh bạch và xu hướng số hóa trong logistics.

3.1.2. Định hướng hoàn thiện quy trình

Định hướng thứ nhất là chuẩn hóa quy trình theo từng điểm kiểm soát nghiệp vụ. Trong vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ, các bước như tiếp nhận yêu cầu, kiểm tra chứng từ, bố trí xe, nhận hàng, niêm phong, theo dõi qua cửa khẩu, giao hàng và thu hồi hồ sơ đều có quan hệ phụ thuộc lẫn nhau. Nếu bước đầu sai hoặc thiếu

thông tin, các bước sau dễ bị kéo theo sai sót. Vì vậy, cần chuyển quy trình từ cách làm dựa nhiều vào kinh nghiệm cá nhân sang cách làm có biểu mẫu, checklist và trách nhiệm rõ ràng.

Định hướng thứ hai là ứng dụng công nghệ ở mức phù hợp với thực tế chi nhánh. Công nghệ không nhất thiết phải triển khai đồng loạt với chi phí lớn ngay từ đầu. Trước mắt, chi nhánh có thể bắt đầu bằng việc chuẩn hóa dữ liệu trên TMS, cập nhật trạng thái vận chuyển theo mốc thời gian, lưu trữ chứng từ điện tử theo từng chuyến và khai thác GPS để kiểm soát hành trình. Khi dữ liệu đủ ổn định, công ty có thể mở rộng sang phân tích chi phí, đánh giá nhà xe, dự báo thời gian giao hàng và tối ưu tuyến đường.

Định hướng thứ ba là gắn hoàn thiện quy trình với nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng. Đối với khách hàng xuất khẩu, giá cước là yếu tố quan trọng nhưng không phải yếu tố duy nhất. Khách hàng còn quan tâm đến thời gian phản hồi, tính chính xác của chứng từ, khả năng cập nhật tiến độ, mức độ chủ động khi có phát sinh và tính minh bạch sau khi hoàn tất chuyến. Do đó, quy trình hoàn thiện phải giúp nhân viên phục vụ khách hàng tốt hơn, giảm thời gian chờ phản hồi và tăng độ tin cậy của dịch vụ.

Định hướng thứ tư là từng bước tiếp cận logistics xanh. Trong vận tải đường bộ, logistics xanh có thể được triển khai từ những hoạt động cụ thể như tối ưu tuyến đường, giảm thời gian xe chờ, hạn chế xe chạy rỗng, ưu tiên nhà xe có phương tiện đạt chuẩn, sử dụng chứng từ điện tử và giảm in ấn không cần thiết. Đây là định hướng phù hợp với xu thế phát triển bền vững của ngành và có thể giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí vận hành trong dài hạn.

3.1.3. Mục tiêu hoàn thiện quy trình

Mục tiêu tổng quát của chương giải pháp là hoàn thiện quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ tại Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng theo hướng rõ trách nhiệm, đủ chứng từ, đúng tiến độ, kiểm soát được rủi ro và có dữ liệu phục vụ cải tiến. Quy trình sau khi hoàn thiện cần hỗ trợ trực tiếp cho bộ phận Trucking trong việc tiếp nhận thông tin, điều phối phương tiện, theo dõi chuyến và bàn giao chứng từ.

Các mục tiêu cụ thể gồm:

- Giảm sai sót thông tin khi tiếp nhận yêu cầu vận chuyển;
- Bảo đảm chứng từ được kiểm tra trước khi xe chạy;
- Tăng tỷ lệ cập nhật trạng thái chuyển đúng thời điểm
- Rút ngắn thời gian xử lý phát sinh
- Kiểm soát tốt hơn chất lượng nhà xe, tài xế
- Giảm tình trạng thất lạc hoặc thiếu chứng từ sau chuyển
- Hình thành bộ dữ liệu vận hành phục vụ báo cáo quản trị.

Những mục tiêu này cần được lượng hóa bằng chỉ tiêu nội bộ. Ví dụ, tỷ lệ bộ hồ sơ đủ chứng từ trước khi điều xe đạt từ 95% trở lên, tỷ lệ cập nhật trạng thái theo các mốc nhận hàng, rời kho, qua cửa khẩu, giao hàng đạt từ 90% trở lên, thời gian phản hồi phát sinh cho khách hàng không quá 30 phút trong giờ làm việc, tỷ lệ thu hồi chứng từ sau chuyển đúng hạn đạt từ 95% trở lên. Việc đặt chỉ tiêu giúp giải pháp có căn cứ đánh giá thay vì chỉ dừng ở mức đề xuất chung.

3.2. Giải pháp hoàn thiện quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ

3.2.1. Chuẩn hóa khâu tiếp nhận yêu cầu vận chuyển

a) Cơ sở đề xuất

Thông tin đầu vào của lô hàng xuất khẩu Việt Nam – Lào liên quan đến nhiều chủ thể như khách hàng, bộ phận kinh doanh, bộ phận Trucking, nhà xe, tài xế, cơ quan hải quan và bên nhận hàng tại Lào. Trong thực tế, nếu thông tin tiếp nhận ban đầu thiếu hoặc không thống nhất về địa điểm lấy hàng, địa điểm giao hàng, thời gian vận chuyển, số container, số seal hoặc người liên hệ, các bước điều xe và khai báo vận chuyển rất dễ phát sinh sai sót.

b) Mục tiêu giải pháp

Giải pháp nhằm xây dựng quy trình tiếp nhận thông tin thống nhất, giúp bộ phận phụ trách thu thập đầy đủ dữ liệu ngay từ đầu. Qua đó giảm số lần trao đổi lại với khách hàng, hạn chế sai lệch thông tin giữa các bộ phận và nâng cao hiệu quả điều phối vận chuyển.

c) Điều kiện thực hiện

Chi nhánh cần xây dựng mẫu booking nội bộ áp dụng riêng cho hàng xuất khẩu đường bộ. Biểu mẫu nên quy định bắt buộc các thông tin về khách hàng, loại hàng hóa, số lượng, tuyến đường, thời gian lấy hàng, địa điểm giao nhận, thông tin xe – tài xế, chứng từ liên quan và yêu cầu đặc biệt của khách hàng. Trong giai đoạn đầu, doanh nghiệp có thể áp dụng thử cho tuyến Việt Nam – Lào để đánh giá tính phù hợp trước khi triển khai rộng cho các tuyến vận tải khác.

3.2.2. Hoàn thiện checklist kiểm tra chứng từ trước khi điều xe

a) Cơ sở đề xuất

Hoạt động vận chuyển hàng xuất khẩu đường bộ sử dụng nhiều loại chứng từ như phiếu cân, phiếu đăng ký seal định vị điện tử, thông tin phê duyệt khai báo vận chuyển và phiếu ký nhận hàng. Các chứng từ này thường được cung cấp từ nhiều nguồn khác nhau nên dễ xảy ra tình trạng thiếu hoặc sai thông tin nếu không có quy trình kiểm tra thống nhất.

b) Mục tiêu giải pháp

Mục tiêu của giải pháp là bảo đảm mỗi chuyến xe đều có đầy đủ bộ hồ sơ tối thiểu trước khi khởi hành, hạn chế rủi ro phát sinh tại cửa khẩu, giảm sai sót trong quá trình khai báo và tạo thuận lợi cho công tác đối soát sau vận chuyển.

c) Điều kiện thực hiện

Bộ phận Trucking cần phối hợp với bộ phận chứng từ xây dựng checklist kiểm tra theo từng giai đoạn gồm: trước khi nhận hàng, trước khi khai báo, trước khi qua cửa khẩu và sau khi giao hàng. Checklist cần thể hiện rõ người phụ trách, thời gian hoàn thành và trạng thái xử lý để thuận tiện theo dõi. Sau mỗi chuyến xe, checklist nên được lưu cùng hồ sơ điện tử nhằm phục vụ tra cứu và kiểm soát nội bộ.

3.2.3. Chuẩn hóa điều phối xe container, tài xế và nhà xe

a) Cơ sở đề xuất

Trong quá trình vận chuyển hàng hóa qua cửa khẩu, thông tin về biển số xe, tài xế, số điện thoại liên hệ, số seal và tuyến vận chuyển cần được thống nhất trên toàn bộ chứng từ. Nếu phát sinh thay đổi nhưng cập nhật không kịp thời, hồ sơ khai báo vận chuyển và dữ liệu tại cửa khẩu có thể không đồng nhất, gây chậm trễ cho chuyến hàng.

b) Mục tiêu giải pháp

Giải pháp hướng đến việc nâng cao khả năng kiểm soát phương tiện và tài xế, giảm rủi ro sai lệch thông tin và bảo đảm phương tiện vận chuyển đúng lịch trình đã đăng ký.

c) Điều kiện thực hiện

Chi nhánh cần xây dựng danh sách nhà xe và tài xế đạt yêu cầu, bao gồm thông tin giấy tờ, tuyến vận chuyển thường thực hiện và lịch sử chất lượng dịch vụ. Khi điều phối xe, nhân viên Trucking phải gửi xác nhận thông tin cho các bên liên quan và chỉ thực hiện thay đổi tài xế hoặc phương tiện sau khi đã cập nhật lại hồ sơ vận chuyển và thông báo đầy đủ cho khách hàng.

3.2.4. Tăng cường ứng dụng TMS/GPS và cập nhật trạng thái vận chuyển theo thời gian thực

a) Cơ sở đề xuất

Quá trình vận chuyển qua cửa khẩu bao gồm nhiều mốc kiểm soát như nhận hàng, cân hàng, khai báo hải quan, nhận seal điện tử, qua cửa khẩu và giao hàng tại điểm đến. Nếu chỉ trao đổi thông tin qua điện thoại hoặc tin nhắn, doanh nghiệp sẽ khó tổng hợp dữ liệu và khó kiểm soát tiến độ vận chuyển.

b) Mục tiêu giải pháp

Mục tiêu là nâng cao tính minh bạch trong quá trình vận chuyển, giúp khách hàng và các bộ phận nội bộ theo dõi chính xác trạng thái chuyển xe theo từng thời điểm.

c) Điều kiện thực hiện

Doanh nghiệp cần quy định các mốc cập nhật bắt buộc như: xe nhận hàng, hoàn tất cân hàng, khai báo vận chuyển, nhận seal, đến cửa khẩu, qua biên giới, giao hàng và hoàn tất ký nhận. Trong giai đoạn đầu, có thể sử dụng bảng theo dõi dùng chung để cập nhật trạng thái. Về lâu dài, doanh nghiệp nên tích hợp dữ liệu vào hệ thống TMS hoặc GPS để tăng khả năng giám sát và lưu trữ thông tin vận hành.

3.2.5. Tối ưu tuyến đường, thời gian chờ và chi phí vận chuyển

a) Cơ sở đề xuất

Tuyến vận chuyển Đà Nẵng – Lao Bảo – Lào chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố như thời gian làm việc tại cửa khẩu, mật độ giao thông, thời gian cân hàng và lịch

nhận hàng của bên nhập khẩu. Nếu không có kế hoạch phù hợp, doanh nghiệp dễ phát sinh chi phí chờ, chi phí lưu xe và kéo dài thời gian giao hàng.

b) Mục tiêu giải pháp

Giải pháp nhằm giảm thời gian xử lý, hạn chế chi phí phát sinh và nâng cao khả năng dự báo thời gian giao hàng cho khách hàng.

c) Điều kiện thực hiện

Bộ phận Trucking cần lưu trữ dữ liệu thực tế của từng chuyến xe để xây dựng thời gian tiêu chuẩn cho từng chặng vận chuyển. Các nguyên nhân chậm trễ như ùn tắc cửa khẩu, thiếu chứng từ hoặc thay đổi lịch nhận hàng cần được phân loại riêng để phục vụ đánh giá. Trên cơ sở đó, doanh nghiệp có thể điều chỉnh kế hoạch điều xe, thời gian cam kết và mức báo giá phù hợp hơn với điều kiện thực tế.

3.2.6. Nâng cao năng lực nhân viên Trucking và phối hợp liên phòng ban

a) Cơ sở đề xuất

Hoạt động xuất khẩu đường bộ liên quan đồng thời đến nhiều bộ phận như kinh doanh, chứng từ, Trucking, kế toán, hải quan và đối tác vận tải. Nếu nhân viên không nắm rõ vai trò của từng loại chứng từ và quy trình phối hợp, việc xử lý lô hàng dễ bị gián đoạn hoặc thiếu đồng bộ.

b) Mục tiêu giải pháp

Mục tiêu của giải pháp là nâng cao năng lực xử lý nghiệp vụ cho nhân viên Trucking, đặc biệt đối với các lô hàng có chứng từ song ngữ, yêu cầu seal định vị điện tử và vận chuyển qua cửa khẩu quốc tế.

c) Điều kiện thực hiện

Chi nhánh cần tổ chức đào tạo nội bộ định kỳ dựa trên các tình huống thực tế phát sinh trong quá trình vận chuyển. Nội dung đào tạo nên tập trung vào cách kiểm tra chứng từ, đọc phiếu cân, xử lý thông tin khai báo vận chuyển, quy trình nhận seal điện tử và phương án xử lý khi thay đổi tài xế hoặc phương tiện.

3.2.7. Tăng cường kiểm soát và lưu trữ chứng từ sau vận chuyển

a) Cơ sở đề xuất

Sau khi hoàn tất giao hàng, việc thu hồi và lưu trữ chứng từ là cơ sở quan trọng để đối soát chi phí, xác nhận hoàn thành dịch vụ và giải quyết khiếu nại nếu phát sinh.

Tuy nhiên, các chứng từ vận tải đường bộ thường bao gồm nhiều biểu mẫu và hình ảnh nên dễ thất lạc hoặc lưu trữ không thống nhất.

b) Mục tiêu giải pháp

Giải pháp nhằm bảo đảm hồ sơ vận chuyển được lưu trữ đầy đủ, dễ tra cứu và có thể sử dụng làm căn cứ pháp lý khi cần đối chiếu hoặc giải quyết tranh chấp.

c) Điều kiện thực hiện

Doanh nghiệp cần quy định cách đặt tên file thống nhất theo cấu trúc gồm ngày vận chuyển, tuyến đường, tên khách hàng, biển số xe và loại chứng từ. Nhân viên phụ trách phải kiểm tra đầy đủ phiếu cân, phiếu seal, thông tin phê duyệt khai báo vận chuyển và phiếu ký nhận trước khi hoàn tất hồ sơ điện tử của chuyến hàng.

3.2.8. Từng bước áp dụng logistics xanh trong vận tải đường bộ

a) Cơ sở đề xuất

Hoạt động vận tải đường bộ thường phát sinh mức tiêu hao nhiên liệu lớn, đặc biệt trong các trường hợp xe chạy rỗng, chờ lâu tại cửa khẩu hoặc di chuyển theo tuyến chưa tối ưu. Đây là vấn đề ngày càng được khách hàng và doanh nghiệp logistics quan tâm trong xu hướng phát triển bền vững.

b) Mục tiêu giải pháp

Mục tiêu là giảm lãng phí trong quá trình vận hành, tiết kiệm nhiên liệu, tối ưu chi phí vận chuyển và nâng cao hình ảnh doanh nghiệp theo định hướng logistics xanh.

c) Điều kiện thực hiện

Trong ngắn hạn, chi nhánh có thể triển khai các biện pháp như tối ưu lịch điều xe, hạn chế xe chạy rỗng chiều về, theo dõi thời gian chờ và ưu tiên lựa chọn nhà xe có phương tiện đạt tiêu chuẩn kỹ thuật. Về dài hạn, doanh nghiệp cần tổng hợp dữ liệu vận hành để đánh giá mức tiêu hao nhiên liệu và hiệu quả khai thác theo từng tuyến vận chuyển, từ đó xây dựng kế hoạch cải thiện phù hợp.

Bảng 3.2: Ma trận giải pháp theo hạn chế của quy trình vận chuyển đường bộ xuất khẩu

Hạn chế cần xử lý	Giải pháp đề xuất	Cách thực hiện	Kết quả kỳ vọng
Thông tin đầu vào chưa thống nhất	Chuẩn hóa biểu mẫu tiếp nhận yêu cầu	Dùng một mẫu chung cho kinh doanh, chứng từ và Trucking; cập nhật thay đổi vào cùng hồ sơ chuyển.	Giảm lỗi thông tin, rút ngắn thời gian xác nhận xe.
Chứng từ dễ thiếu hoặc sai lệch	Checklist chứng từ trước khi điều xe	Kiểm tra invoice, packing list, tờ khai, số container, số seal, tài xế và phương tiện trước khi xe chạy.	Hạn chế chậm thông quan, giảm chi phí phát sinh.
Điều phối phụ thuộc kinh nghiệm cá nhân	Danh sách nhà xe/tài xế và đánh giá sau chuyển	Lưu hồ sơ năng lực nhà xe, đánh giá đúng giờ, liên lạc, chứng từ và xử lý phát sinh.	Tăng tính ổn định của mạng lưới vận tải.
Cập nhật hành trình chưa đủ dữ liệu	Khai thác TMS/GPS theo mốc vận hành	Cập nhật các mốc nhận hàng, rời kho, đến cửa khẩu, qua biên giới, giao hàng và thu chứng từ.	Tăng minh bạch với khách hàng, có dữ liệu quản trị.
Chi phí và thời gian chờ chưa được phân tích	Theo dõi dữ liệu tuyến và nguyên nhân chậm	Ghi nhận thời gian chờ kho, cửa khẩu, giao hàng; phân loại nguyên nhân phát sinh.	Có căn cứ tối ưu tuyến và báo giá.
Hồ sơ sau chuyển lưu chưa đồng bộ	Chuẩn hóa lưu trữ chứng từ điện tử	Tạo thư mục theo mã chuyển, quy định tên file, scan/chụp chứng từ và lưu tập trung.	Dễ truy xuất hồ sơ, hỗ trợ đối soát và khiếu nại.

Hạn chế cần xử lý	Giải pháp đề xuất	Cách thực hiện	Kết quả kỳ vọng
Yêu cầu bền vững ngày càng cao	Áp dụng logistics xanh ở cấp độ phù hợp	Giảm in ấn, tối ưu tuyến, giảm xe chờ, ưu tiên nhà xe có phương tiện đạt chuẩn.	Tiết kiệm chi phí và tăng hình ảnh chuyên nghiệp.

3.3. Đánh giá hiệu quả

Bảng 3.3: Chỉ tiêu đánh giá hiệu quả sau khi hoàn thiện quy trình

Nhóm chỉ tiêu	Cách đo lường	Mức kỳ vọng ban đầu
Đầy đủ thông tin đầu vào	Tỷ lệ chuyển có biểu mẫu tiếp nhận đủ các trường bắt buộc trước khi điều xe.	Từ 95% trở lên
Chất lượng chứng từ	Tỷ lệ bộ hồ sơ được kiểm tra bằng checklist trước khi xe rời kho.	Từ 95% trở lên
Cập nhật hành trình	Tỷ lệ chuyển được cập nhật đủ các mốc nhận hàng, rời kho, cửa khẩu, giao hàng.	Từ 90% trở lên
Đúng hạn giao hàng	Tỷ lệ chuyển giao hàng đúng thời gian cam kết hoặc trong khoảng cho phép.	Từ 90% trở lên
Thu hồi chứng từ	Tỷ lệ chuyển thu hồi đủ chứng từ sau giao hàng trong thời hạn quy định.	Từ 95% trở lên
Xử lý phát sinh	Thời gian trung bình phản hồi khách hàng khi có sự cố trong giờ làm việc.	Không quá 30 phút
Chất lượng nhà xe	Tỷ lệ nhà xe/tài xế được đánh giá sau chuyển và lưu vào hồ sơ.	Từ 90% trở lên
Logistics xanh	Tỷ lệ hồ sơ được lưu điện tử, tỷ lệ chuyển có dữ liệu thời gian chờ và quãng đường.	Tăng dần theo từng quý

3.4. Kiến nghị

3.4.1. Kiến nghị đối với Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng

Thứ nhất, chi nhánh cần ban hành quy trình nội bộ riêng cho vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ, đặc biệt là các tuyến qua cửa khẩu. Quy trình này cần trình bày rõ các bước, người phụ trách, chứng từ cần có, điểm kiểm soát và cách xử lý khi phát sinh. Quy trình nên được sử dụng trong đào tạo nhân viên mới và thực tập sinh để bảo đảm tính thống nhất.

Thứ hai, chi nhánh cần xem checklist chứng từ là bước bắt buộc trước khi điều xe. Việc kiểm tra chứng từ cần có dấu vết xác nhận, không chỉ trao đổi bằng lời nói. Các lỗi thường gặp phải được tổng hợp theo tháng để rút kinh nghiệm và điều chỉnh biểu mẫu.

Thứ ba, chi nhánh cần tăng cường khai thác dữ liệu TMS/GPS. Thay vì chỉ lưu thông tin chuyến, hệ thống cần được dùng để theo dõi trạng thái, đo thời gian xử lý, đánh giá nhà xe và cung cấp thông tin minh bạch cho khách hàng. Đây là bước quan trọng để tiếp cận logistics thông minh ở cấp độ phù hợp với quy mô chi nhánh.

Thứ tư, chi nhánh cần xây dựng cơ chế đánh giá nhà xe và tài xế. Những nhà xe thường xuyên giao đúng hạn, cập nhật tốt, bảo quản chứng từ đầy đủ cần được ưu tiên hợp tác. Ngược lại, những nhà xe nhiều lần chậm trễ hoặc thiếu phối hợp cần được nhắc nhở, hạn chế giao chuyển hoặc thay thế.

Thứ năm, chi nhánh cần đẩy mạnh lưu trữ chứng từ điện tử và giảm phụ thuộc vào hồ sơ giấy. Việc số hóa hồ sơ giúp truy xuất nhanh, giảm thất lạc, hỗ trợ đối soát và phù hợp với xu hướng logistics xanh, logistics thông minh mà các báo cáo ngành đã nhấn mạnh.

3.4.2. Kiến nghị đối với Công ty Bee Logistics Corporation

Công ty mẹ cần hỗ trợ chi nhánh trong việc chuẩn hóa quy trình Trucking theo mẫu thống nhất trên toàn hệ thống nhưng vẫn cho phép điều chỉnh theo đặc thù từng địa phương. Đối với chi nhánh Đà Nẵng, cần chú trọng đặc thù tuyến miền Trung, cửa khẩu và vận tải qua Lào. Việc có mẫu quy trình thống nhất giúp các chi nhánh chia sẻ dữ liệu, kinh nghiệm và chuẩn dịch vụ tốt hơn.

Công ty cũng cần đầu tư từng bước vào nền tảng số dùng chung cho vận tải nội địa và vận tải xuyên biên giới. Hệ thống nên cho phép quản lý booking vận chuyển,

nhà xe, tài xế, trạng thái chuyển, chứng từ điện tử và dữ liệu chi phí. Nếu hệ thống được triển khai đồng bộ, công ty có thể nâng cao khả năng báo cáo, phân tích hiệu quả và kiểm soát chất lượng dịch vụ trên toàn mạng lưới.

Ngoài ra, công ty cần tăng cường đào tạo nghiệp vụ vận tải đường bộ xuất khẩu cho nhân viên. Nội dung đào tạo nên bao gồm chứng từ, quy định cửa khẩu, giao tiếp với tài xế, xử lý sự cố, sử dụng TMS/GPS, quản trị dữ liệu và logistics xanh. Đào tạo cần gắn với tình huống thực tế để nhân viên có thể áp dụng ngay vào công việc.

3.4.3. Kiến nghị đối với cơ quan quản lý và các bên liên quan

Đối với cơ quan quản lý nhà nước, cần tiếp tục hoàn thiện hạ tầng giao thông, hạ tầng cửa khẩu, hệ thống thông quan điện tử và cơ chế chia sẻ dữ liệu giữa các bên liên quan. Báo cáo Logistics Việt Nam 2025 cho thấy tăng trưởng hàng hóa và vận tải đường bộ rất lớn, vì vậy việc giảm thời gian chờ, đơn giản hóa thủ tục và nâng cao chất lượng hạ tầng kết nối sẽ góp phần giảm chi phí logistics cho doanh nghiệp.

Đối với các hiệp hội ngành logistics, cần tăng cường chia sẻ thông tin về thị trường vận tải, xu hướng công nghệ, tiêu chuẩn logistics xanh, chính sách cửa khẩu và đào tạo nhân lực. Những thông tin này giúp doanh nghiệp vừa và nhỏ tiếp cận nhanh hơn với các phương pháp quản trị hiện đại mà không phải tự tìm hiểu rời rạc.

Đối với các cơ sở đào tạo, cần tiếp tục gắn chương trình học với tình huống thực tế của doanh nghiệp. Sinh viên logistics cần được tiếp cận các bài tập về chứng từ vận tải, điều phối xe, TMS, GPS, khai báo hải quan, đánh giá nhà xe và xử lý phát sinh. Sự kết nối giữa nhà trường và doanh nghiệp sẽ giúp sinh viên đáp ứng tốt hơn yêu cầu công việc sau khi tốt nghiệp.

Tóm lại, các giải pháp và kiến nghị ở chương 3 tập trung vào việc chuẩn hóa quy trình, kiểm soát chứng từ, ứng dụng công nghệ, nâng cao chất lượng nhân sự, tối ưu chi phí và tiếp cận logistics xanh. Nếu được triển khai theo lộ trình phù hợp, Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng có thể nâng cao hiệu quả vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ, giảm rủi ro nghiệp vụ và tăng chất lượng phục vụ khách hàng.

3.5. Kết quả khóa luận và đóng góp

Khóa luận đã hệ thống hóa cơ sở lý luận về vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ, trong đó làm rõ đặc điểm của vận tải đường bộ, hàng FCL, hệ thống chứng từ và các yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng quy trình. Trên nền tảng đó, khóa luận phân tích thực trạng hoạt động tại Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng và đi sâu vào lô hàng vận chuyển từ Việt Nam sang Lào nhằm minh họa cụ thể từng bước nghiệp vụ.

Về mặt thực tiễn, khóa luận chỉ ra rằng quy trình vận chuyển hàng xuất khẩu bằng đường bộ không chỉ bao gồm việc điều xe mà còn liên quan đến kiểm tra thông tin lô hàng, cân hàng, niêm phong, khai báo vận chuyển, nhận seal định vị điện tử, theo dõi hành trình, giao hàng và thu hồi chứng từ. Việc đưa các chứng từ phụ lục vào phân tích giúp làm rõ bằng chứng nghiệp vụ ở từng bước, từ đó nâng cao tính thực tế của bài làm.

Về mặt đóng góp, khóa luận đề xuất các giải pháp theo hướng chuẩn hóa thông tin đầu vào, hoàn thiện checklist chứng từ, kiểm soát phương tiện và tài xế, tăng cường ứng dụng TMS/GPS, tối ưu chi phí vận chuyển, nâng cao năng lực nhân sự và cải thiện lưu trữ hồ sơ. Các giải pháp này có thể được sử dụng như gợi ý thực tiễn để chi nhánh cải thiện quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ, đặc biệt đối với tuyến Việt Nam - Lào.

KẾT LUẬN

Đề tài “Hoàn thiện quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ tại Công ty Bee Logistics Corporation – Chi nhánh Đà Nẵng” được thực hiện nhằm hệ thống hóa cơ sở lý luận, phân tích thực trạng và đề xuất giải pháp hoàn thiện quy trình nghiệp vụ vận chuyển xuất khẩu bằng đường bộ. Trong phạm vi khóa luận, nội dung nghiên cứu tập trung vào hoạt động xuất khẩu bằng xe container qua tuyến đường bộ, chỉ tập trung vào phạm vi xuất khẩu bằng đường bộ.

Chương 1 đã trình bày cơ sở lý luận về xuất khẩu, vận tải đường bộ, hàng FCL/LCL, quy trình vận chuyển, các quy định pháp lý và chứng từ liên quan. Các nội dung lý thuyết được xây dựng trên cơ sở giáo trình và tài liệu bài giảng đã cung cấp, trong đó nhấn mạnh bản chất của nghiệp vụ giao nhận là tổ chức quá trình di chuyển hàng hóa từ người gửi đến người nhận thông qua các nghiệp vụ vận tải, chứng từ, hải quan và kiểm soát giao nhận.

Chương 2 đã đi sâu phân tích Bee Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng, bao gồm tổng quan doanh nghiệp, nguồn lực, hoạt động kinh doanh, quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ bằng xe container, lô hàng thực tế xuất khẩu từ Việt Nam sang Lào và bộ chứng từ minh họa. Trên cơ sở đó, khóa luận chỉ ra các ưu điểm như quy trình có sự phối hợp giữa các bộ phận, có sử dụng chứng từ kiểm soát seal, có dữ liệu hỗ trợ từ TMS/GPS; đồng thời chỉ ra các hạn chế như thông tin đầu vào chưa được chuẩn hóa, chứng từ còn phụ thuộc vào thao tác thủ công, việc cập nhật trạng thái và lưu trữ hồ sơ cần được cải thiện.

Chương 3 đã đề xuất các giải pháp hoàn thiện quy trình, bao gồm chuẩn hóa tiếp nhận thông tin, kiểm tra chứng từ trước khi điều xe, nâng cao chất lượng điều phối xe container, ứng dụng công nghệ trong theo dõi hành trình, tối ưu tuyến đường và chi phí, đào tạo nhân viên, tăng cường lưu trữ chứng từ và định hướng logistics xanh. Các

giải pháp này được xây dựng trực tiếp từ những hạn chế của Chương 2 nên có khả năng áp dụng vào thực tế tại chi nhánh.

Nhìn chung, việc hoàn thiện quy trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ có ý nghĩa quan trọng đối với Bee Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm rủi ro chứng từ, tối ưu chi phí và tăng khả năng cạnh tranh.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Bộ Công Thương. (2024). Báo cáo Logistics Việt Nam 2024: Khu thương mại tự do. Nhà xuất bản Công Thương.

Bộ Công Thương. (2025). Báo cáo Logistics Việt Nam 2025: Logistics thông minh. Nhà xuất bản Công Thương.

Đặng Đình Đào, Nguyễn Thị Bạch Tuyết, Đặng Thị Thúy Hồng, Nguyễn Ngọc Long & Nguyễn Thái Bình. (2024). Giáo trình Quản trị Logistics căn bản. Nhà xuất bản Lao động.

Dương Thị Thu Thảo. (2024). Tập bài giảng môn Quản trị thu mua (Procurement Management). Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng.

Phạm Mạnh Hiền. (n.d.). Nghiệp vụ giao nhận, vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương. Nhà xuất bản Lao động - Xã hội.

Công ty Cổ phần Bee Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng. Hồ sơ thực tập, thông tin doanh nghiệp và bộ chứng từ minh họa lô hàng xuất khẩu đường bộ Việt Nam - Lào.