

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU
NGUYÊN CONTAINER (FCL) TUYẾN ĐƯỜNG BIỂN TRUNG QUỐC - VIỆT NAM
TẠI CÔNG TY TNHH SEAIR LINKS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG**

SINH VIÊN THỰC HIỆN: TRƯƠNG THẢO NHI

MÃ SỐ SINH VIÊN: 2254050022

KHÓA HỌC: 2022 – 2026

Đà Nẵng, tháng 05 năm 2026

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



**KHOA KINH TẾ
BỘ MÔN LOGISTICS
VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG**

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN
CONTAINER (FCL) TUYẾN ĐƯỜNG BIỂN TRUNG QUỐC - VIỆT NAM TẠI
CÔNG TY TNHH SEAIR LINKS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG**

Giảng viên hướng dẫn	: TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ
Sinh viên thực hiện	: Trương Thảo Nhi
MSSV	: 2254050022
Khóa học	: 2022 – 2026

Đà Nẵng, tháng 05 năm 2026

Đà Nẵng, ngày 10 tháng 02 năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2025 – 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên : Trương Thảo Nhi
- 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 GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) TUYẾN ĐƯỜNG BIỂN TRUNG QUỐC - VIỆT NAM TẠI CÔNG TY TNHH SEAIR LINKS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG”

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 10/02/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 20/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

LỜI CẢM ƠN

Trong suốt khoảng thời gian thực tập vừa qua, bản thân em nhận thấy đây là một cơ hội quý báu để vận dụng những kiến thức mình được học vào thực tế. Để có thể hoàn thành tốt quá trình thực tập cũng như học hỏi, cải thiện những thiếu sót và trang bị hành trang cần thiết trước khi gia nhập vào thị trường lao động đầy cạnh tranh thì không thiếu sự đồng hành, hỗ trợ của các cá nhân, tập thể. Vì vậy, em xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến những người đã luôn quan tâm, giúp đỡ em trong quá trình thực tập, và hoàn thành bài khóa luận.

Trước hết, về phía trường Đại học kiến trúc Đà Nẵng, em xin cảm ơn nhà trường, các quý Thầy/Cô trong khoa Kinh tế, đặc biệt là Bộ môn Logistics – quản lý chuỗi cung ứng hàng hóa đã tận tình giảng dạy, truyền đạt những kiến thức chuyên môn quý báu trong suốt quá trình học tập.

Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn chân thành giáo viên hướng dẫn – Cô Phạm Thị Hoàng Mỹ, người đã tận tình hướng dẫn, góp ý chi tiết và hỗ trợ em trong suốt quá trình làm khóa luận. Những nhận xét và định hướng của cô đã giúp em hoàn thiện nội dung báo cáo một cách khoa học và đúng yêu cầu.

Bên cạnh đó, em cũng gửi lời biết ơn sâu sắc đến toàn thể nhân viên của Công ty TNHH Seair Links, đặc biệt là chị Võ Thị Tuyết Mai đã tạo điều kiện thuận lợi, nhiệt tình chia sẻ các kiến thức và kinh nghiệm thực tế và hỗ trợ em trong quá trình thực tập tại công ty. Chính sự cởi mở và hỗ trợ nhiệt tình của các chị đã giúp em nhanh chóng thích nghi với môi trường làm việc mới, và rèn luyện được nhiều kỹ năng mềm quan trọng như giao tiếp, kỹ năng tìm kiếm, tiếp cận khách hàng tiềm năng, ... Những kiến thức và kinh nghiệm thu được trong quá trình thực tập sẽ là hành trang quý báu giúp em tự tin hơn trong công việc sau này.

Cuối cùng, em xin kính chúc nhà trường, quý Thầy/Cô, và các chị trong Công ty TNHH Seair Links dồi dào sức khỏe, ngày càng vững bước, thành công trên con đường của mình.

Em xin chân thành cảm ơn!

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN	i
DANH MỤC BẢNG BIỂU	v
DANH MỤC SƠ ĐỒ	v
DANH MỤC BIỂU ĐỒ	v
DANH MỤC HÌNH ẢNH	vi
DANH MỤC VIẾT TẮT	vii
LỜI MỞ ĐẦU	ix
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	1
1.1. Tổng quan chung về giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển	1
1.1.1. Nhập khẩu.	1
1.1.2. Tổng quan về giao nhận hàng hóa.....	2
1.1.3. Tổng quan về người giao nhận.	5
1.1.4. Tổng quan về giao nhận hàng hóa bằng đường biển	12
1.2. Tổng quan quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển.....	16
1.2.1. Khái niệm của quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển.....	16
1.2.2. Nội dung quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển.....	16
1.2.3. Các phương thức giao nhận hàng hóa nguyên container.	23
1.2.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển	23
1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ	26
1.3.1. Cơ sở pháp lý giao nhận nhập khẩu hàng hóa nguyên Container bằng đường biển tại Việt Nam.	26
1.3.2. Các chứng từ sử dụng trong quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu (FCL) nguyên Container bằng đường biển.....	28
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP NGUYÊN CONTAINER (FCL) TUYẾN ĐƯỜNG BIỂN TRUNG QUỐC - VIỆT NAM TẠI CÔNG TY TNHH SEAIR LINKS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG.....	32
2.1. Tổng quan về công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng	32

2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển.	33
2.1.2. Tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi.	33
2.1.3. Lĩnh vực hoạt động kinh doanh chính của công ty.	35
2.1.4. Cơ cấu tổ chức	36
2.1.5. Phân tích các nguồn lực của công ty.	38
2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh tại Công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng.	43
2.2.1. Phân tích về các lĩnh vực kinh doanh, cơ cấu doanh thu, thị trường, đối thủ cạnh tranh, khách hàng.....	43
2.2.2. Bảng kết quả hoạt động kinh doanh của công ty trong giai đoạn từ năm 2023 – 2025.....	48
2.3. Thực trạng quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc - Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.	54
2.3.1. Quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.....	54
2.3.2. Quy trình giao nhận thực tế của một lô hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc - Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.	64
2.4. Đánh giá mức độ hoàn thiện của quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.....	76
2.4.1. Ưu điểm	76
2.4.2. Hạn chế	77
2.4.3. Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.....	80
CHƯƠNG 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP NGUYÊN CONTAINER (FCL) TUYẾN ĐƯỜNG BIỂN TRUNG QUỐC – VIỆT NAM TẠI CÔNG TY TNHH SEAIR LINKS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG	84
3.1. Định hướng và mục tiêu	84
3.1.1. Xu hướng ngành Logistics.	84
3.1.2. Định hướng phát triển chung của Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.	91

3.2. Một số giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.....	93
3.2.1. Giải pháp tối ưu hóa cơ cấu nhân sự và nâng cao năng lực đội ngũ.....	94
3.2.2. Số hóa và tự động hóa quy trình xử lý chứng từ.....	96
3.2.3. Giải pháp nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận.....	98
3.2.4. Nâng cao năng lực kiểm soát chuỗi vận tải nội địa.....	99
3.2.5. Đầu tư có lộ trình vào hạ tầng công nghệ và chuyển đổi số	101
3.2.6. Xây dựng bộ quy trình vận hành chuẩn ứng phó các rủi ro phát sinh	103
KẾT LUẬN	105
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	106
PHỤ LỤC	108

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1. Cơ sở vật chất của Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.....	38
Bảng 2.2. Tình hình lao động của Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025	39
Bảng 2.3. Bảng cân đối kế toán phần tài sản (rút gọn) của Công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025	41
Bảng 2.4. Bảng cân đối kế toán phần nguồn vốn (rút gọn) của Công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025	42
Bảng 2.5. Bảng kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025	48
Bảng 2.6. Doanh thu theo lĩnh vực hoạt động của công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025	49
Bảng 2.7. Phân tích khả năng sinh lời của Công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025.....	52
Bảng 2.8. Nội dung kiểm tra các thông tin trong bộ chứng từ hàng nhập khẩu.....	68

DANH MỤC SƠ ĐỒ

Sơ đồ 1.1. Quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container bằng đường biển	16
Sơ đồ 2.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức tại công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng....	36
Sơ đồ 2.2. Quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container của Công ty TNHH Seair Links - Chi nhánh Đà Nẵng.....	55
Sơ đồ 2.3. Sơ đồ mối quan hệ các bên liên quan đến lô hàng	65

DANH MỤC BIỂU ĐỒ

Biểu đồ 2.1. Cơ cấu doanh thu theo thị trường mảng giao nhận hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển năm 2025 của công ty TNHH Seair Links - chi nhánh Đà Nẵng.....	50
Biểu đồ 2.2. Khả năng sinh lời của công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng giai đoạn 2023 – 2025	52

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1. Tổ chức giao nhận hàng hoá quốc tế	8
Hình 1.2. Mối quan hệ giữa người giao nhận với các bên liên quan.....	10
Hình 2.1. Logo công ty	32
Hình 2.2. Toàn thể nhân viên Seair Links - Chi nhánh Đà Nẵng	32
Hình 2.3. Giá trị cốt lõi của công ty TNHH Seair Links.....	34
Hình 2.4. Mẫu Inquiry nhận yêu cầu từ khách hàng	56
Hình 2.5. Mẫu báo giá cho khách hàng	57
Hình 2.6. Hướng dẫn tải mẫu khai E-manifest.....	58
Hình 2.7. Mẫu excel tờ khai E - manifest.....	59
Hình 2.8. Mẫu hồ sơ tàu xuất nhập quá cảnh	59
Hình 2.9. Cách tạo tờ khai nhập khẩu mới (IDA) trên phần mềm ECUS5 VNACCS..	60
Hình 2.10. Giao diện nhập dữ liệu IDA trên phần mềm ECUS5 VNACCS	60
Hình 2.11. Mẫu kết quả phân luồng nhập khẩu.....	62
Hình 2.12. Tra cứu thông tin C/O form E của lô hàng thực tế trên website.....	69
Hình 2.13. Kết quả tra cứu thông tin C/O form E của lô hàng thực tế trên website	70
Hình 2.14. Biểu thuế thể hiện thuế nhập khẩu của lô hàng	70
Hình 2.15. Giao diện trang web Tổng cục Hải quan Việt Nam.....	74

DANH MỤC VIẾT TẮT

STT	TỪ VIẾT TẮT	GIẢI THÍCH
1	TNHH	Công ty trách nhiệm hữu hạn
2	LCC	Local charge Cost (phụ phí địa phương)
3	LCL	Less than Container Load (hàng lẻ/ghép)
4	FCL	Full Container Load (hàng nguyên container)
5	FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations (Liên đoàn các hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế)
6	ESCAP	Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (Ủy ban Kinh tế - Xã hội châu Á và Thái Bình Dương của Liên Hợp Quốc)
7	IMO	International Maritime Organization (Tổ chức hàng hải quốc tế)
8	THC	Terminal Handling Charge (phí xếp dỡ tại cảng)
9	CIC	Container Imbalance Charge (phí mất cân bằng container)
10	LSS	Low Sulphur Surcharge (phụ phí giảm thải lưu huỳnh)
11	OPS	Operations (nhân viên điều phối)
12	WCA	World Cargo Alliance (Liên minh Hàng hóa Thế giới)
13	JC TRANS	Mạng lưới logistics toàn cầu dành cho các forwarder
14	G7N	G7N Network (mạng lưới toàn cầu quy tụ các công ty giao nhận vận tải độc lập)
15	VLA	Vietnam Logistics Business Association (Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam)
16	VIMC	Tổng công ty Hàng hải Việt Nam
17	GDP	Gross Domestic Product (Tổng sản phẩm nội địa)
18	EVFTA	Hiệp định Thương mại Tự do giữa Việt Nam và Liên minh Châu Âu
19	CPTPP	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương
20	FTA	Hiệp định Thương mại Tự do
21	TMS	Transportation Management System - Hệ thống Quản lý Vận tải
22	WMS	Warehouse Management System - Hệ thống Quản lý Kho
23	ESG	Environmental, Social và Governance (Môi trường, Xã hội và Quản trị - bộ tiêu chuẩn để đánh giá các yếu tố liên quan đến phát triển bền vững và ảnh hưởng của doanh nghiệp đến cộng đồng)
24	TMĐT	Thương mại điện tử
25	ICD	Inland Container Depot (cảng cạn)

26	MB/L, HB/L	Master Bill of Lading (vận đơn chủ) và House Bill of Lading (Vận đơn nhà)
27	XNK	Xuất nhập khẩu
28	DEM/DET	Phí DEM (Demurrage - Phí lưu container tại bãi) và phí DET (Detention - Phí lưu container tại kho)
29	CFS	Container Freight Station (kho gom hàng lẻ)
30	CY	Container Yard (bãi container)
31	SCM	Supply Chain Management (Quản lý chuỗi cung ứng)
32	RPA	Robotic Process Automation (Tự động hóa quy trình bằng robot)
33	EDI	Electronic Data Interchange (trao đổi dữ liệu điện tử)
34	WRS	War Risk Surcharge (phụ phí chiến tranh)
35	UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development (Hội nghị Liên Hợp Quốc về Thương mại và Phát triển)
36	GACC	General Administration of Customs of China (Tổng cục Hải quan Trung Quốc)
37	ERP	Enterprise Resource Planning (Hệ thống hoạch định nguồn lực doanh nghiệp)
38	3PL/4PL	Third-Party Logistics (Logistics bên thứ ba) và Third-Party Logistics (Logistics bên thứ tư)
39	RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership (hiệp định thương mại tự do lớn nhất thế giới, bao gồm 10 nước ASEAN và 5 đối tác thương mại tự do gồm Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Australia và New Zealand)
40	IoT	Internet of things (Internet vạn vật)
41	COSCO, CMA CGM và HMM	Các công ty vận tải và logistics bằng đường biển lớn nhất thế giới: - COSCO (China Ocean Shipping Company – Trung Quốc) - CMA-CGM (Compagnie Maritime d'Affrètement - Compagnie Générale Maritime (Pháp)) - HMM (Hyundai Merchant Marine – Hàn Quốc)

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài.

Trong bối cảnh hội nhập và toàn cầu hóa trên thế giới ngày càng sâu rộng, các quốc gia không ngừng mở cửa, thúc đẩy giao thương nhằm phát triển kinh tế - xã hội; Việt Nam cũng không ngoại lệ. Quá trình này giúp nước ta hội nhập sâu hơn vào nền kinh tế toàn cầu qua đó làm gia tăng vai trò và tầm quan trọng của hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu. Đặc biệt, sau đại dịch Covid-19, hoạt động thương mại quốc tế của Việt Nam phục hồi mạnh mẽ, ngày càng khẳng định vị thế là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng khu vực. Tuy nhiên, bối cảnh kinh tế thế giới thời gian gần đây có nhiều biến động, điển hình là các xung đột địa chính trị tại khu vực Trung Đông, đã và đang tác động tiêu cực đến hoạt động logistics quốc tế. Cụ thể, chi phí vận tải, bảo hiểm và nhiên liệu gia tăng đáng kể, làm gián đoạn hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế; tình trạng thiếu container rỗng, ách tắc trung chuyển không chỉ ở tuyến Trung Đông mà cả nhiều tuyến vận tải khác do các hãng tàu phải thay đổi lộ trình, tạo ra nhiều thách thức cho chuỗi cung ứng quốc tế. Dù đối mặt nhiều thách thức, số liệu thống kê cho thấy bức tranh thương mại của Việt Nam trong hai tháng đầu năm 2026 vẫn ghi nhận những tín hiệu tích cực. Theo số liệu của Cục Hải quan (Bộ Tài chính), kim ngạch xuất khẩu đạt 76,39 tỷ USD, tăng khoảng 18,3% so với cùng kỳ năm 2025, cho thấy tiềm năng phát triển cũng như yêu cầu ngày càng cao đối với hệ thống logistics và dịch vụ giao nhận hàng hóa quốc tế.

Công ty TNHH Seair Links - Chi nhánh Đà Nẵng là một doanh nghiệp logistics uy tín và chuyên nghiệp, cung cấp đa dạng các dịch vụ như giao nhận, vận tải hàng hóa quốc tế và nội địa, cũng như làm thủ tục hải quan xuất nhập khẩu, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường. Trong đó, quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container bằng đường biển giữ vai trò then chốt, ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ, chi phí và chất lượng dịch vụ. Công ty đã và đang thực hiện giao nhận nhiều tuyến hàng quan trọng từ các thị trường lớn như là Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, ... Tuy nhiên, trước áp lực từ sự gia tăng nhanh chóng của khối lượng hàng hóa, yêu cầu của khách hàng ngày càng cao về thời gian, chi phí và độ chính xác của chứng từ, cùng với sự biến động của môi trường kinh doanh quốc tế. Thực tế cho thấy, quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại doanh nghiệp vẫn còn tồn tại một số hạn chế. Những tồn tại này không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả

hoạt động của doanh nghiệp mà còn làm giảm khả năng cạnh tranh trong bối cảnh thị trường logistics ngày càng khốc liệt.

Xuất phát từ những vấn đề trên, việc nghiên cứu và đề xuất các giải pháp nhằm ***“Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên Container (FCL) bằng đường biển tuyến Trung Quốc - Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links - Chi nhánh Đà Nẵng”*** là cần thiết. Đề tài không chỉ có ý nghĩa thực tiễn đối với doanh nghiệp trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động, giảm chi phí và rủi ro, mà còn góp phần hoàn thiện hoạt động logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng.

2. Mục tiêu nghiên cứu.

Bài nghiên cứu này nhằm mục đích:

- Tìm hiểu lý thuyết về hoạt động giao nhận, quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container, các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu.
- Tìm hiểu và phân tích tình hình hoạt động kinh doanh của Công ty TNHH Seair Links - Chi nhánh Đà Nẵng.
- Phân tích và đánh giá quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu hàng nguyên Container (FCL) tuyến Trung Quốc - Việt Nam bằng đường biển của Công ty TNHH Seair Links - Chi nhánh Đà Nẵng
- Xác định những ưu điểm và những vấn đề còn tồn đọng còn hạn chế liên quan đến quy trình và từ đó đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên Container (FCL) bằng đường biển tại Công ty TNHH Seair Links - Chi nhánh Đà Nẵng.

3. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên Container tuyến Trung Quốc - Việt Nam bằng đường biển của công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.
- Phạm vi nghiên cứu:
 - + Phạm vi không gian: Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.
 - + Phạm vi thời gian: Nguồn dữ liệu từ năm 2023 – 2025.

4. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp thu thập thông tin: thông qua giáo trình, bài giảng, bài báo, thông tin trên Internet, tài liệu và số liệu của đơn vị thực tập.
- Phương pháp phân tích thống kê: Thống kê và so sánh các số liệu thu thập được để đánh giá kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty.
- Phương pháp quan sát: Quan sát về quy trình được thực hiện, sự tương tác của nhân viên công ty với khách hàng và các cơ quan Hải quan.

5. Kết cấu khóa luận

Ngoài phần mở đầu, danh mục bảng biểu, kết luận, tài liệu tham khảo và phụ lục, khóa luận gồm có 3 chương sau:

- Chương 1: Cơ sở lý luận về quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển đường biển.
- Chương 2: Thực trạng về quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc - Việt Nam tại công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.
- Chương 3: Một số giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc - Việt Nam tại công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1.1. Tổng quan chung về giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển

1.1.1. Nhập khẩu.

1.1.1.1. Khái niệm.

Theo Wikipedia về định nghĩa của nhập khẩu [1], “Nhập khẩu là hoạt động kinh doanh buôn bán trên phạm vi quốc tế, là quá trình trao đổi hàng hoá giữa các quốc gia dựa trên nguyên tắc trao đổi ngang giá lấy tiền tệ là môi giới. Nó không phải là hành vi buôn bán riêng lẻ mà là một hệ thống các quan hệ buôn bán trong một nền kinh tế có cả tổ chức bên trong và bên ngoài.”

Theo quy định tại khoản 2, điều 28, Luật Thương mại 2005 [2] về nhập khẩu hàng hóa cụ thể như sau: “Nhập khẩu hàng hóa là việc hàng hoá được đưa vào lãnh thổ Việt Nam từ nước ngoài hoặc từ khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật”.

1.1.1.2. Phân loại nhập khẩu

Các hình thức nhập khẩu hiện nay khá đa dạng. Mỗi loại hình có những đặc điểm riêng, phù hợp với nhu cầu và mục tiêu hoạt động của từng doanh nghiệp trong từng giai đoạn cụ thể. Ba loại hình chủ yếu có thể kể đến là:

Thứ nhất, nhập khẩu trực tiếp. Theo hình thức này, doanh nghiệp trong nước tự thực hiện toàn bộ quá trình giao dịch với đối tác nước ngoài, từ nghiên cứu thị trường, đàm phán, ký kết hợp đồng đến tổ chức vận chuyển, thanh toán và tiêu thụ hàng hóa. Hình thức này giúp doanh nghiệp chủ động trong hoạt động kinh doanh nhưng đồng thời phải tự chịu mọi chi phí và rủi ro phát sinh.

Thứ hai, nhập khẩu ủy thác là hình thức doanh nghiệp không có đủ điều kiện hoặc kinh nghiệm nhập khẩu, thực hiện hoạt động nhập khẩu thông qua một đơn vị trung gian có chức năng ngoại thương tiến hành nhập khẩu theo yêu cầu của mình. Hoạt động này được thực hiện trên cơ sở hợp đồng ủy thác giữa các doanh nghiệp trong nước, trong đó bên nhận ủy thác thay mặt bên ủy thác tiến hành toàn bộ thủ tục nhập khẩu và được hưởng phí dịch vụ. Hình thức này giúp doanh nghiệp giảm bớt rủi ro và thủ tục pháp lý, tuy nhiên phải phát sinh chi phí ủy thác và phụ thuộc vào đơn vị trung gian.

Thứ ba, nhập khẩu tái xuất là hình thức nhập khẩu hàng hóa từ nước ngoài không nhằm mục đích tiêu thụ trong nước mà để xuất khẩu lại sang nước thứ ba nhằm thu lợi nhuận. Giao dịch tái xuất bao gồm nhập khẩu và xuất khẩu với mục đích thu về một lượng ngoại tệ lớn hơn vốn bỏ ra ban đầu.

Ngoài các hình thức chủ yếu trên, nhập khẩu còn được phân loại theo mục đích sử dụng và đặc điểm thủ tục hải quan như nhập khẩu hàng tiêu dùng, nhập khẩu phục vụ sản xuất kinh doanh hoặc nhập khẩu hàng đã xuất khẩu bị trả lại.

1.1.1.3. Vai trò của nhập khẩu

Nhập khẩu là một trong hai hoạt động cấu thành ngoại thương, thể hiện bằng việc mua hàng hóa, dịch vụ từ nước ngoài nhằm phục vụ tiêu dùng trong nước hoặc sản xuất kinh doanh để tạo lợi nhuận. Hoạt động này thể hiện sự phụ thuộc gắn bó lẫn nhau giữa nền kinh tế của một quốc gia với nền kinh tế thế giới trong bối cảnh hội nhập và hợp tác quốc tế thì vai trò của nhập khẩu đã trở nên vô cùng quan trọng.

Thứ nhất, tạo ra sự chuyển giao công nghệ, do đó tạo ra sự phát triển vượt bậc của sản xuất xã hội, tiết kiệm chi phí và thời gian, tạo ra sự đồng đều về trình độ phát triển trong xã hội.

Thứ hai, tạo ra sự cạnh tranh giữa hàng nội và hàng ngoại, tạo ra động lực bắt buộc các nhà sản xuất trong nước phải không ngừng vươn lên, tạo ra sự phát triển xã hội và sự thanh lọc các đơn vị sản xuất.

Thứ ba, xóa bỏ tình trạng độc quyền, phá vỡ triệt để nền kinh tế đóng, chế độ tự cấp, tự túc.

Thứ tư, giải quyết những nhu cầu đặc biệt (hàng hóa hiếm hoặc quá hiện đại mà trong nước không thể sản xuất được).

Cuối cùng, là cầu nối thông suốt nền kinh tế, thị trường trong và ngoài nước khác nhau, tạo điều kiện phân công lao động và hợp tác quốc tế, phát huy được lợi thế so sánh của đất nước trên cơ sở chuyên môn hóa.

1.1.2. Tổng quan về giao nhận hàng hóa.

1.1.2.1. Khái niệm.

Đặc điểm nổi bật của thương mại là các bên mua bán ở các quốc gia khác nhau. Sau khi ngoại thương được ký kết, người bán có trách nhiệm giao hàng, hàng hóa được vận chuyển từ quốc gia xuất khẩu đến quốc gia nhập khẩu. Để cho quá trình vận chuyển đó được diễn ra liên tục đến khi hàng hóa thực sự đến tay người nhận,

cần phải thực hiện hàng loạt các công việc liên quan đến như đóng gói, bao bì, lưu kho, vận chuyển ra cảng, làm các thủ tục xuất khẩu, xếp hàng lên tàu, trung chuyển và giao hàng,... Những công việc đó được gọi là dịch vụ giao nhận. Tuy nhiên, trên thực tế vẫn chưa có một định nghĩa thống nhất mà chỉ có những khái niệm khác nhau tùy thuộc từng quốc gia, mỗi tổ chức cũng như những quan điểm riêng của các nhà kinh tế, các tổ chức.

Theo “Quy tắc mẫu của FIATA về dịch vụ giao nhận”, là bất kì loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như dịch vụ tư vấn hay có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hóa.

Theo luật thương mại Việt Nam thì dịch vụ giao nhận hàng hóa là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự ủy thác của chủ hàng, của người vận tải và người giao nhận khác.

Nói một cách ngắn gọn, giao nhận là tập hợp những nghiệp vụ, thủ tục có liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng (người gửi hàng) đến nơi nhận hàng (người nhận hàng). Người giao nhận có thể làm các dịch vụ một cách trực tiếp hoặc thông qua đại lý và thuê dịch vụ của người thứ ba khác.

1.1.2.2. Đặc điểm của hoạt động giao nhận hàng hóa

Do có nhiều phương thức giao nhận trong hoạt động giao nhận hàng hóa quốc tế: đường không, đường biển, đường bộ, đa phương thức,... nên khó có thể khái quát hóa đầy đủ những đặc điểm của chúng. Nhưng nhìn chung ta có thể nêu lên một số đặc điểm cơ bản của hoạt động giao nhận hàng hóa quốc tế.

Thứ nhất, hoạt động giao nhận hàng hóa không tạo ra sản phẩm vật chất mà chỉ tác động làm cho đối tượng lao động ở đây là hàng hóa thay đổi vị trí về mặt không gian chứ không phải là sự tác động về kỹ thuật vào đối tượng lao động.

Thứ hai, hoạt động giao nhận hàng hóa mang tính thụ động do phụ thuộc vào nhu cầu khách hàng, các quy định của người vận chuyển, các ràng buộc về mặt pháp luật, tập quán của nước xuất khẩu, nhập khẩu, nước thứ ba,...

Thứ ba, hoạt động giao nhận hàng hóa mang tính thời vụ: hoạt động giao nhận phụ thuộc vào hoạt động xuất nhập khẩu mà hoạt động xuất nhập khẩu là hoạt động mang tính thời vụ, phụ thuộc rất lớn vào lượng hàng hóa nên hoạt động giao nhận cũng mang tính thời vụ.

Cuối cùng, hoạt động giao nhận hàng hóa phụ thuộc vào cơ sở vật chất và kinh nghiệm của người giao nhận.

1.1.2.3. Vai trò của hoạt động giao nhận

Theo *Quản trị logistics* của Nguyễn Thị Minh Hạnh năm 2020 [3], vai trò của hoạt động giao nhận như sau:

- Góp phần tăng hiệu quả vận hành và giảm chi phí trong chuỗi cung ứng.
- Đóng vai trò cầu nối giữa doanh nghiệp và thị trường quốc tế thông qua quản lý dòng chảy hàng hóa

1.1.2.4. Phân loại giao nhận

Giao nhận được phân chia thành nhiều loại dựa trên các tiêu chí và tiêu thức khác nhau:

- Dựa vào phạm vi hoạt động.
 - + Giao nhận quốc tế: hoạt động giao nhận có phạm vi rộng hơn, chuyên chở hàng hóa đến mọi nơi trên thế giới.
 - + Giao nhận nội địa: hoạt động giao nhận chỉ giới hạn chuyên chở hàng hóa trong nước.
- Dựa vào phương thức vận tải: có bao nhiêu phương thức vận tải thì sẽ có bấy nhiêu hình thức giao nhận bao gồm: đường biển, đường sông, đường bộ, đường sắt và đường hàng không. Ngoài ra, còn có hình thức giao nhận kết hợp nhiều phương thức vận tải khác nhau.
- Dựa vào kinh doanh giao nhận.
 - + Giao nhận thuần túy: hình thức này người giao nhận chỉ thực hiện công việc đơn giản là gửi hàng đi và nhận hàng đến theo yêu cầu của khách hàng. Phạm vi dịch vụ chỉ chủ yếu tập trung vào khâu vận chuyển mà chưa bao gồm các dịch vụ hỗ trợ khác.
 - + Giao nhận tổng hợp: ngoài việc gửi hàng và nhận hàng thì người giao nhận còn có thể thực hiện các nghiệp vụ khác như xếp dỡ, đóng gói, lưu kho, lưu bãi, vận chuyển, mua bảo hiểm, làm thủ tục hải quan, ... Khách

hàng có thể sử dụng dịch vụ “trộn gói”, giúp tiết kiệm thời gian, chi phí và nâng cao hiệu quả trong hoạt động logistics.

- Dựa vào tính chất.
 - + Giao nhận riêng: hình thức mà các doanh nghiệp xuất nhập khẩu tự tổ chức thực hiện toàn bộ hoạt động giao nhận hàng hóa mà không thông qua các đơn vị cung cấp dịch vụ giao nhận.
 - + Giao nhận chuyên nghiệp: hình thức mà các công ty chuyên kinh doanh dịch vụ giao nhận thường là các công ty giao nhận (forwarder) thực hiện hoạt động giao nhận theo sự ủy thác của khách hàng, thay mặt khách hàng tổ chức và xử lý toàn bộ hoặc một phần các công đoạn trong quá trình vận chuyển hàng hóa.

1.1.3. Tổng quan về người giao nhận.

1.1.3.1. Khái niệm về người giao nhận

Hiện nay, trên phạm vi quốc tế vẫn chưa tồn tại một khái niệm thống nhất về người giao nhận hàng hóa quốc tế. Tùy thuộc vào hệ thống pháp luật và thực tiễn hoạt động tại từng quốc gia, chủ thể cung cấp dịch vụ giao nhận có thể được gọi bằng nhiều tên khác nhau như đại lý hải quan (Customs House Agent), môi giới hải quan (Customs Broker), đại lý giao nhận và gửi hàng (Shipping and Forwarding Agent), hoặc trong một số trường hợp còn được xem là người chuyên chở chính (Principal Carrier). Sự đa dạng trong cách gọi này phản ánh phạm vi hoạt động linh hoạt và vai trò đa chức năng của người giao nhận trong chuỗi logistics quốc tế.

Theo quan điểm của FIATA: “Người giao nhận (Forwarder, Freight forwarder hay Forwarding agent) là người thu xếp chuyên chở toàn bộ hàng hóa theo hợp đồng ủy thác và hoạt động vì lợi ích của người ủy thác mà bản thân họ không phải là người chuyên chở. Người giao nhận cũng đảm bảo thực hiện mọi công việc liên quan đến hợp đồng giao nhận như đảm bảo lưu kho, trung chuyển, làm thủ tục hải quan kiểm hóa...”

Theo Ủy ban kinh tế, xã hội châu Á Thái Bình Dương ESCAP cho rằng người giao nhận vận tải là đại lý ủy thác thay mặt nhà xuất nhập khẩu thực hiện những nhiệm vụ từ đơn giản như lưu cước, làm thủ tục thuế quan cho đến làm trọn gói các dịch vụ của toàn bộ quá trình vận tải và phân phối hàng.

Theo Điều 233, Mục 4 Luật Thương mại Việt Nam năm 2005 [2] thì: “Thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao”.

Từ các quan điểm nêu trên có thể hiểu một cách khái quát rằng, người giao nhận là chủ thể trung gian trong chuỗi logistics, thực hiện việc tổ chức, điều phối và cung cấp các dịch vụ liên quan đến vận chuyển hàng hóa trên cơ sở ủy thác của khách hàng, nhằm đảm bảo hàng hóa được lưu thông một cách an toàn, đúng thời gian và hiệu quả. Tuy nhiên, mặc dù người giao nhận lo việc vận tải nhưng chưa hẳn là người vận tải. Ngoài ra, người giao nhận còn phải làm một số việc khác trong phạm vi ủy thác của chủ hàng.

1.1.3.2. Vai trò của người giao nhận trong thương mại quốc tế.

Ngày nay do sự phát triển của vận tải Container, vận tải đa phương thức, người giao nhận không chỉ làm đại lý, người ủy thác mà còn cung cấp dịch vụ vận tải và đóng vai trò như một bên chính (Principal) - người chuyên chở (Carrier). Người giao nhận đã làm chức năng và công việc của những người sau đây:

a. Môi giới hải quan (Customs Broker)

Ban đầu, người giao nhận chủ yếu hoạt động giới hạn trong phạm vi nội địa, với nhiệm vụ chính là làm thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu. Theo thời gian phát triển, phạm vi hoạt động mở rộng. Người giao nhận bắt đầu tham gia vào việc đặt chỗ vận chuyển quốc tế, ký kết hoặc lưu cước với các hãng tàu theo sự ủy thác của chủ hàng, tùy thuộc vào điều kiện của hợp đồng mua bán ngoại thương. Trên cơ sở được Nhà nước cho phép, người giao nhận đại diện người xuất khẩu, nhập khẩu thực hiện khai báo, làm thủ tục hải quan như một môi giới hải quan.

b. Đại lý (Agent)

Khi chưa đảm nhận trách nhiệm của người chuyên chở, người giao nhận chỉ hoạt động như một trung gian giữa người gửi hàng và người chuyên chở như là đại lý của một trong hai bên. Họ nhận ủy thác từ chủ hàng hoặc người chuyên chở, thực hiện các công việc như: nhận hàng, gửi hàng, làm thủ tục hải quan, lập chứng từ, lưu kho, ... trên cơ sở của hợp đồng ủy thác.

c. Người gom hàng (Cargo Consolidator)

Trong vận tải hàng hóa bằng container, dịch vụ gom hàng không thể thiếu nhằm biến lô hàng lẻ thành lô hàng nguyên giúp tận dụng tối đa sức chứa của container, tiết kiệm chi phí vận chuyển. Ở vai trò này, người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở đối với bên gửi hàng và cũng là người gửi hàng đối với bên chuyên chở thực sự. Tùy vào năng lực và quy mô mà người chuyên chở có thể là consol – người gom hàng chính hoặc là coloader – gửi ké hàng qua consol.

d. Người chuyên chở (Carrier)

Với vai trò này, người giao nhận cung cấp dịch vụ vận tải, trực tiếp ký hợp đồng vận tải với bên gửi hàng và chịu trách nhiệm chuyên chở hàng hóa nước xuất khẩu đến nước nhập khẩu và ngược lại, tùy theo điều kiện giao nhận. Người giao nhận đảm bảo rằng hàng hóa được vận chuyển an toàn và đúng thời gian đến điểm đích. Trong trường hợp người giao nhận ký hợp đồng vận tải nhưng thuê bên thứ ba thực hiện chứ không trực tiếp vận chuyển thì được gọi là người thầu chuyên chở (Contracting Carrier), còn nếu trực tiếp thực hiện việc chuyên chở thì được gọi là người chuyên chở thực tế (Actual Carrier).

e. Người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO)

Người giao nhận ở vai trò này tham gia vào toàn bộ quá trình vận chuyển hàng hóa với nhiều phương thức vận tải khác nhau hay còn được gọi là vận tải “từ cửa đến cửa” (door to door), chịu trách nhiệm trong suốt hành trình vận chuyển hàng hóa như một người kinh doanh vận tải đa phương thức trước chủ hàng. Ngoài ra, người giao nhận còn được xem là “kiến trúc sư của vận tải” có khả năng tổ chức quá trình vận tải tối ưu, an toàn và tiết kiệm nhất.

1.1.3.3. Phạm vi của người giao nhận

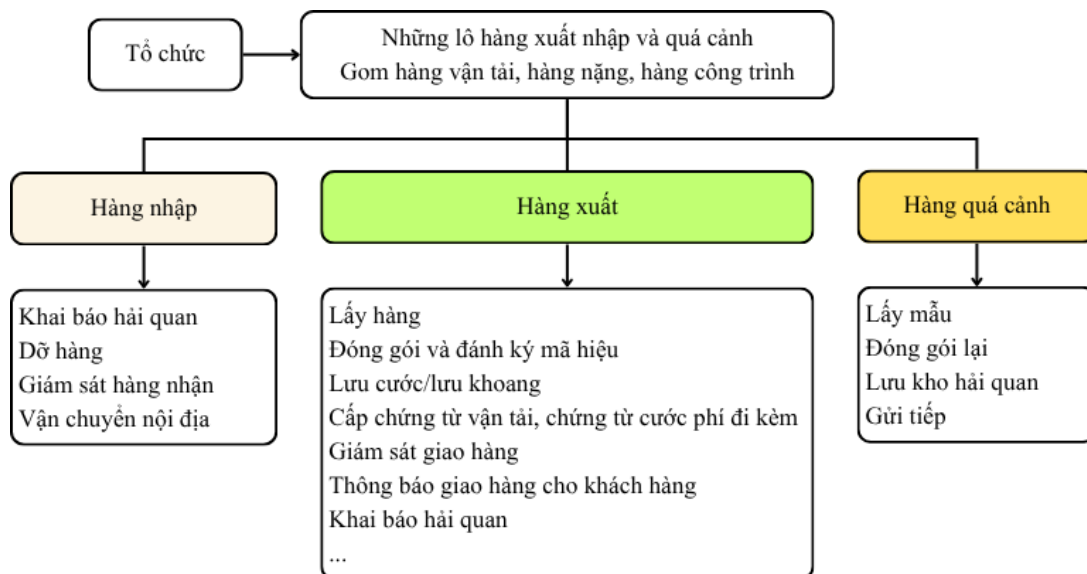
Người giao nhận có thể tư vấn hoặc thay thế cho người gửi hàng hay người nhận hàng thực hiện mọi khâu trong quá trình tổ chức thực hiện hợp đồng mua bán:

a. Tư vấn, cố vấn

- Đóng gói: Lựa chọn nguyên liệu để sử dụng
- Tuyến đường: Chọn hành trình và phương tiện vận chuyển
- Bảo hiểm: Loại bảo hiểm cần cho hàng hóa
- Thủ tục hải quan: Khai báo hàng xuất nhập
- Chứng từ vận tải: Những chứng từ đi kèm
- Các quy định về thanh toán: Yêu cầu của ngân hàng

b. Thay mặt cho người gửi hàng/ nhận hàng

Người giao nhận tiếp nhận những lô hàng xuất nhập khẩu, quá cảnh, gom hàng vận tải và thực hiện theo yêu cầu của người gửi hàng/ nhận hàng.



Hình 1.1. Tổ chức giao nhận hàng hoá quốc tế

(Nguồn: Giáo trình Giao nhận vận tải quốc tế, 2024 - Ths. Ngô Thị Hải Xuân)

1.1.3.4. Quyền hạn, nghĩa vụ, trách nhiệm của người giao nhận hàng hóa

a. Quyền hạn và nghĩa vụ của người giao nhận

Quyền hạn và nghĩa vụ của người giao nhận được quy định rõ tại điều 167, Luật Thương mại Việt Nam (2005). Cụ thể, người giao nhận được hưởng tiền công và các khoản thu nhập hợp lý khác. Đồng thời, họ có trách nhiệm thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình theo hợp đồng. Trong quá trình thực hiện hợp đồng, nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng, nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng. Trường hợp sau khi ký kết hợp đồng, nếu thấy không thể thực hiện được chỉ dẫn của khách hàng thì phải thông báo cho khách hàng để xin chỉ dẫn thêm. Cuối cùng, họ phải thực hiện nghĩa vụ của mình trong thời gian hợp lý, nếu trong hợp đồng không thoả thuận về thời gian thực hiện nghĩa vụ với khách hàng.

b. Trách nhiệm của người giao nhận.

Khi người giao nhận là đại lý.

Tùy theo năng lực và phạm vi hợp đồng, người giao nhận phải thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của mình theo hợp đồng và phải chịu trách nhiệm về những sơ suất, lỗi lầm và thiếu sót như: giao nhận không đúng chỉ dẫn, thiếu sót trong việc mua bảo

hiểm cho hàng hóa, mặc dù đã có hướng dẫn, sai sót trong khi làm thủ tục hải quan, chở hàng sai nơi đến quy định, tái xuất không theo những thủ tục cần thiết hoặc không hoàn lại thuế, giao hàng mà không thu tiền từ người nhận hàng.

Người giao nhận còn phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại về người hoặc tài sản đã gây ra cho người thứ ba trong hoạt động của mình. Tuy nhiên, người giao nhận không chịu trách nhiệm về hành vi hoặc lỗi lầm của người thứ ba như người chuyên chở hoặc người giao nhận khác... nếu chứng minh được là đã lựa chọn cẩn thận. Khi là đại lý thì người giao nhận phải tuân thủ "Điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn" (Standard Trading Conditions) của mình.

Khi là người chuyên chở.

Người giao nhận đóng vai trò là một nhà thầu độc lập, chịu trách nhiệm cung cấp các dịch vụ mà khách hàng yêu cầu. Trong trường hợp này, họ phải chịu trách nhiệm về những hành vi và sai sót của người chuyên chở hoặc bên thứ ba khác mà họ thuê. Quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm phụ thuộc vào luật lệ của các phương thức vận tải mà họ tham gia quy định. Khi đóng vai trò này, người giao nhận thu phí dịch vụ trực tiếp từ khách hàng, thay vì nhận hoa hồng như một đại lý trung gian.

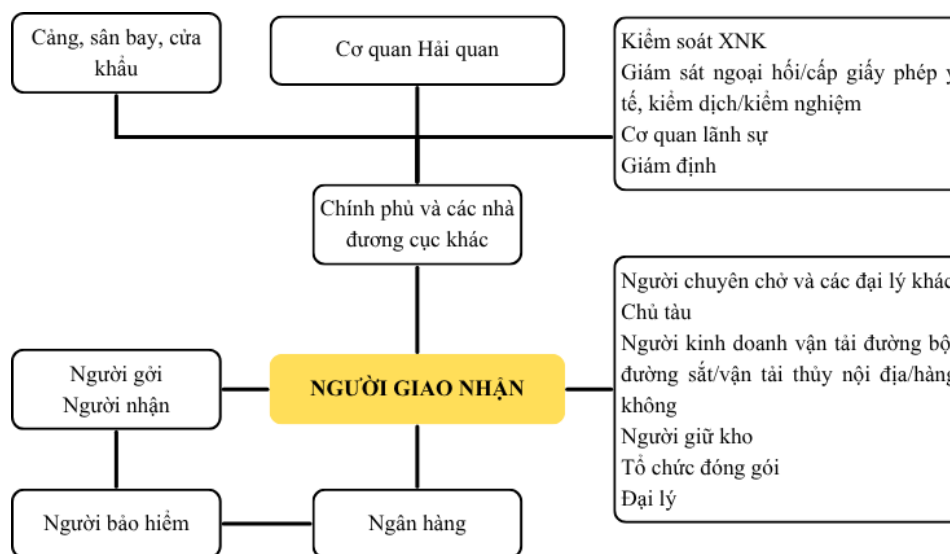
Người giao nhận còn có thể là người chuyên chở khi mà họ tự vận chuyển hàng hóa bằng các phương tiện vận tải của chính mình (Performing Carrier) hoặc khi họ phát hành chứng từ vận tải và cam kết đảm nhiệm trách nhiệm như người chuyên chở (người thầu chuyên chở - Contracting Carrier). Ngoài ra, khi người giao nhận cung cấp các dịch vụ liên quan đến vận tải như: đóng gói, lưu kho, bốc xếp hay phân phối... bằng nguồn lực của chính mình hoặc người giao nhận đã cam kết chịu trách nhiệm đối với các dịch vụ đó thì người giao nhận sẽ chịu trách nhiệm như người chuyên chở. Trong trường hợp này, trách nhiệm của họ không còn tuân theo các điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn thông thường mà áp dụng Công ước quốc tế hoặc các Quy tắc do Phòng Thương mại Quốc tế ban hành.

Theo quy định tại Điều 170 Luật Thương mại Việt Nam (2005), trách nhiệm của người giao nhận được giới hạn trong một phạm vi nhất định. Cụ thể, trong mọi trường hợp, mức bồi thường không vượt quá giá trị của hàng hóa, trừ khi các bên có thỏa thuận khác trong hợp đồng. Người giao nhận không được miễn trách nhiệm nếu không chứng minh được rằng tổn thất, hư hỏng hoặc chậm giao hàng không phải do lỗi của mình gây ra. Giá trị bồi thường được xác định dựa trên giá trị hàng hóa ghi

trên hóa đơn kèm theo các chứng từ hợp lệ liên quan. Ngoài ra, người giao nhận sẽ không phải chịu trách nhiệm nếu không nhận được thông báo khiếu nại trong vòng 14 ngày làm việc kể từ ngày giao hàng, hoặc không nhận được thông báo bằng văn bản về việc khởi kiện tại trọng tài hoặc tòa án trong thời hạn 9 tháng kể từ ngày giao hàng.

Bên cạnh đó, theo Điều 169 Luật Thương mại Việt Nam (2005), người làm dịch vụ giao nhận cũng được miễn trách nhiệm trong một số trường hợp nhất định, bao gồm: tổn thất phát sinh do lỗi của khách hàng hoặc người được khách hàng ủy quyền; do việc đóng gói, ký mã hiệu hàng hóa không phù hợp; do đặc tính tự nhiên hoặc nội tỳ của hàng hóa; hoặc do các yếu tố khách quan như chiến tranh, đình công và các trường hợp bất khả kháng. Những quy định này nhằm xác định rõ phạm vi trách nhiệm cũng như bảo vệ quyền lợi hợp pháp của các bên tham gia trong hoạt động giao nhận hàng hóa.

1.1.3.5. Mối quan hệ của người giao nhận với các bên tham gia



Hình 1.2. Mối quan hệ giữa người giao nhận với các bên liên quan

(Nguồn: Giáo trình Giao nhận vận tải quốc tế, 2024 - Ths. Ngô Thị Hải Xuân)

Nhìn vào sơ đồ trên ta có thể thấy, người giao nhận giữ vị trí trung tâm và có mối quan hệ với nhiều chủ thể khác nhau trong hoạt động giao nhận hàng hóa.

a. Chính phủ và các nhà quản lý đương cục

Người giao nhận phải có mối quan hệ chặt chẽ với các cơ quan cảng, sân bay, cửa khẩu để thực hiện các thủ tục liên quan đến tiếp nhận, lưu giữ và giao nhận hàng hóa. Cơ quan hải quan là đơn vị có vai trò quan trọng trong việc kiểm tra, giám sát và thông quan hàng hóa. Các Bộ ngành như Bộ Y tế, Bộ Công thương, Bộ Nông

ng nghiệp để xin các loại giấy phép liên quan. Bộ Công Thương và Phòng Thương mại trong việc thực hiện các thủ tục cấp phép, chứng nhận xuất xứ hàng hóa (C/O) và các quy định liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu. Họ còn phối hợp với các bộ, ban ngành khác tùy theo tính chất hàng hóa và yêu cầu quản lý chuyên ngành. Cuối cùng, trong một số trường hợp đặc biệt, người giao nhận cần làm việc với các cơ quan lãnh sự để hoàn tất các thủ tục chứng nhận, hợp pháp hóa chứng từ phục vụ cho hoạt động thương mại quốc tế.

Mối quan hệ với các cơ quan quản lý nhà nước đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo hoạt động giao nhận diễn ra đúng quy định pháp luật, hạn chế rủi ro và nâng cao hiệu quả của quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa.

b. Các tổ chức ngoại thương

Người giao nhận có mối quan hệ mật thiết với các tổ chức ngoại thương, có vai trò là chủ hàng trong quá trình vận chuyển. Thông qua người giao nhận, họ thiết lập và duy trì quan hệ với các hãng tàu, đại lý vận tải và cảng biển nhằm tổ chức vận chuyển, lưu kho và giao nhận hàng hóa. Người giao nhận đóng vai trò trung gian, thay mặt các tổ chức ngoại thương điều phối các hoạt động logistics, đảm bảo quá trình vận chuyển diễn ra hiệu quả và đúng theo yêu cầu.

c. Công ty bảo hiểm

Người giao nhận làm việc với công ty bảo hiểm để mua bảo hiểm cho hàng hóa hoặc phương tiện vận chuyển theo yêu cầu trong hợp đồng, đồng thời thực hiện thủ tục bồi thường khi xảy ra mất mát, hư hỏng trong quá trình vận chuyển. Trong trường hợp phát sinh tổn thất, người giao nhận phối hợp với công ty bảo hiểm để giám định, lập hồ sơ khiếu nại và yêu cầu bồi thường, góp phần giảm thiểu thiệt hại và bảo vệ quyền lợi của khách hàng trong hoạt động xuất nhập khẩu.

d. Người chuyên chở hay các đại lý khác

Bao gồm chủ tàu, doanh nghiệp vận tải bộ, đường sắt, hàng không, đường thủy nội địa, cùng các đơn vị đóng gói, bốc xếp, lưu kho và đại lý ở nước ngoài. Người giao nhận phối hợp với các bên này để tổ chức vận chuyển, giám sát tiến độ và đảm bảo hàng hóa được xử lý đúng quy trình từ điểm đi đến điểm đến.

e. Ngân hàng

Đơn vị giúp hỗ trợ thanh toán quốc tế giữa các bên. Người giao nhận phối hợp với ngân hàng để xử lý các chứng từ liên quan như vận đơn, hóa đơn thương mại, chứng từ bảo hiểm và các giấy tờ cần thiết phục vụ phương thức thanh toán.

1.1.4. Tổng quan về giao nhận hàng hóa bằng đường biển

1.1.4.1. Khái niệm về giao nhận hàng hóa bằng đường biển

Giao nhận hàng hóa bằng đường biển là quá trình tổ chức, thực hiện và kiểm soát toàn bộ các công việc liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa từ nơi gửi đến nơi nhận thông qua phương thức vận tải biển. Quá trình này bao gồm nhiều công đoạn: tiếp nhận hàng, lưu kho, đóng gói, làm thủ tục hải quan, xếp dỡ, ký kết hợp đồng vận chuyển, giám sát hành trình, giao hàng, lập chứng từ và thanh toán. [4]

1.1.4.2. Đặc điểm của giao nhận hàng hóa bằng đường biển

Giao nhận hàng hóa bằng đường biển là một phần quan trọng trong hệ thống logistics toàn cầu, đóng vai trò quan trọng trong việc vận chuyển các loại hàng hóa từ nơi sản xuất đến các thị trường tiêu thụ trên khắp thế giới. Với khả năng vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn và chi phí tương đối thấp, phương thức này đã trở thành lựa chọn ưu tiên cho nhiều doanh nghiệp. [5]

a. Khả năng vận chuyển hàng hóa

Giao nhận hàng hóa bằng đường biển nổi bật với khả năng vận chuyển lượng hàng hóa lớn với đa dạng khối lượng và kích thước. Phương thức này cho phép có thể vận chuyển từ vài nghìn tấn đến hàng trăm nghìn tấn hàng hóa, bao gồm cả những loại hàng cồng kềnh, hàng siêu trường siêu trọng mà các phương thức vận tải khác khó đáp ứng. Điều này giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí vận chuyển trên từng đơn vị hàng hóa, đặc biệt là đối với các mặt hàng có khối lượng lớn như dầu mỏ, than đá, quặng sắt, và các sản phẩm nông nghiệp.

b. Chi phí vận chuyển tương đối thấp

So với các phương thức vận tải khác như hàng không hay đường bộ, vận tải biển có chi phí thấp hơn đáng kể, đặc biệt với các tuyến đường dài. Do tàu biển có thể vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn trong một chuyến đi, giúp phân bổ chi phí nhiên liệu, nhân công và vận hành trên nhiều đơn vị hàng hóa hơn. Góp phần giúp các doanh nghiệp tối ưu hóa chi phí logistics nhằm tăng cường sức cạnh tranh trên thị trường. Ngoài ra, còn do mang một đặc điểm của vận tải biển là các tuyến đường

hầu hết là tuyến đường giao thông tự nhiên, tức đường biển, thường không tốn kém nhiều vào việc xây dựng, bảo trì.

c. Bị chi phối bởi nhiều yếu tố bên ngoài

Các yếu tố như thời tiết và khí hậu có ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình vận chuyển, có thể gây ra những gián đoạn hoặc rủi ro ngoài dự kiến. Những hiện tượng như bão, sóng lớn hoặc sương mù dày đặc có thể buộc tàu phải điều chỉnh lộ trình, giảm tốc độ hoặc tạm ngừng hành trình nhằm đảm bảo an toàn. Vì vậy, doanh nghiệp cần xây dựng kế hoạch vận chuyển linh hoạt và có phương án dự phòng phù hợp.

Bên cạnh đó, do hoạt động vận chuyển đường biển thường đi qua nhiều quốc gia và khu vực khác nhau, giao nhận hàng hóa bằng đường biển còn chịu sự chi phối của hệ thống pháp luật và tập quán quốc tế. Mặt khác, quãng đường vận chuyển dài cũng làm gia tăng mức độ rủi ro đối với hàng hóa, với các sự cố có thể xảy ra như đắm tàu, mắc cạn, va chạm, cháy nổ hoặc cướp biển.

d. Quá trình giao nhận hàng hóa phức tạp

Giao nhận hàng hóa bằng đường biển có mức độ phức tạp cao hơn do liên quan đến nhiều khâu và các thủ tục pháp lý khác nhau. Để một lô hàng được vận chuyển thuận lợi, doanh nghiệp cần thực hiện đầy đủ các bước như đặt chỗ với hãng tàu, đóng gói hàng hóa, khai báo hải quan và chuẩn bị các chứng từ liên quan như vận đơn, bảo hiểm và giấy chứng nhận xuất xứ.

Quá trình này đòi hỏi sự chính xác và phối hợp chặt chẽ giữa các bên tham gia, bao gồm người gửi hàng, hãng tàu, cảng biển và cơ quan hải quan, nhằm đảm bảo hàng hóa được xử lý đúng quy trình và hạn chế rủi ro phát sinh.

e. Tính quốc tế cao

Vận tải biển được xem là phương thức vận tải mang tính quốc tế cao, đóng vai trò kết nối giữa các quốc gia và châu lục trên phạm vi toàn cầu. Chính vì vậy, các doanh nghiệp tham gia vào hoạt động này cần am hiểu các quy định pháp lý và tập quán quốc tế liên quan đến vận chuyển, thương mại và thủ tục hải quan.

Bên cạnh đó, hoạt động vận tải biển chịu sự điều chỉnh của nhiều điều ước và tổ chức quốc tế, tiêu biểu như Công ước Hamburg và IMO. Việc tuân thủ các quy định này không chỉ đảm bảo tính hợp pháp trong quá trình vận chuyển mà còn góp phần hạn chế các rủi ro về pháp lý và tài chính cho doanh nghiệp.

f. Thời gian vận chuyển tương đối dài

Thời gian vận chuyển kéo dài không chỉ do khoảng cách địa lý mà còn do các thủ tục tại cảng biển, thời gian bốc xếp hàng hóa và các yếu tố ngoại cảnh như thời tiết hay điều kiện an ninh tại các khu vực cảng.

g. Tính linh hoạt trong vận chuyển

Các doanh nghiệp có thể lựa chọn giữa nhiều tuyến đường biển khác nhau để tối ưu hóa chi phí và thời gian vận chuyển. Hơn nữa, vận tải biển cho phép vận chuyển hàng hóa bằng nhiều loại tàu khác nhau như tàu chở container, tàu chở hàng rời, tàu chở dầu, tàu chở hàng lỏng, đáp ứng nhu cầu vận chuyển đa dạng của các ngành công nghiệp.

h. Đảm bảo an toàn hàng hóa

Các tàu biển hiện đại được trang bị hệ thống kiểm soát và giám sát tiên tiến, giúp bảo vệ hàng hóa khỏi các nguy cơ như trộm cắp, hư hỏng do thời tiết hoặc sự cố kỹ thuật. Ngoài ra, các cảng biển lớn đều có quy trình quản lý an ninh nghiêm ngặt, bao gồm cả việc kiểm tra hàng hóa bằng công nghệ quét X-ray, đảm bảo hàng hóa được bảo vệ tối đa trong suốt quá trình vận chuyển.

1.1.4.3. Vai trò của giao nhận hàng hóa bằng đường biển

Theo “Giáo trình nghiệp vụ vận tải, giao nhận và bảo hiểm trong thương mại điện tử” [4], vai trò của giao nhận hàng hóa bằng đường biển được thể hiện như sau:

Hoạt động này giúp kết nối thương mại quốc tế. Vận tải biển đảm nhận hơn 80% khối lượng hàng hóa lưu thông trên toàn thế giới, đảm bảo lưu thông hàng hóa giữa các quốc gia, thúc đẩy xuất nhập khẩu, hỗ trợ phát triển kinh tế đối ngoại. So với các hình thức vận tải khác, chi phí trên mỗi đơn vị hàng hóa của đường biển thấp nhờ khả năng chuyên chở hàng nghìn Container trên một chuyến tàu. Có thể vận chuyển các loại hàng siêu trường, siêu trọng (máy móc công nghiệp, thiết bị năng lượng) hoặc hàng rời (dầu thô, quặng, ngũ cốc). Hoạt động này góp phần tối ưu hóa chi phí logistics.

Người giao nhận là cầu nối giữa chủ hàng, hãng tàu, cảng biển, hải quan, bảo hiểm và ngân hàng, giúp đảm bảo tính liên tục trong chuỗi cung ứng; hỗ trợ các doanh nghiệp xuất nhập khẩu giảm gánh nặng nghiệp vụ, tiết kiệm thời gian, đảm bảo chứng từ và giảm rủi ro.

Giao nhận đường biển là nền tảng cho sự hình thành của dịch vụ logistics tích hợp và vận tải đa phương thức hiện đại, đóng góp vào phát triển dịch vụ logistics.

1.1.4.4. Các phương thức giao nhận bằng đường biển

a. Đối với hàng đóng trong Container

Có ba hình thức giao nhận bằng đường biển [6] là giao nhận hàng nguyên container (FCL), giao nhận hàng lẻ container (LCL) và giao nhận kết hợp (FCL/LCL – LCL/FCL).

❖ **Giao nhận hàng FCL:**

Các hãng tàu chợ định nghĩa “FCL là xếp hàng nguyên container người gửi hàng và người nhận hàng chịu trách nhiệm đóng gói hàng và dỡ hàng khỏi container. Khi người gửi hàng có khối lượng đồng nhất đủ để chứa đầy một container hoặc người ta thuê một hoặc nhiều container để gửi hàng”.

❖ **Giao nhận hàng LCL:**

LCL là những lô hàng đóng chung trong một container mà người gom hàng (người chuyên chở hoặc người giao nhận) phải chịu trách nhiệm đóng hàng và dỡ hàng vào – ra cont. Khi gửi hàng, nếu hàng không đủ để đóng nguyên một container, chủ hàng có thể gửi hàng theo phương pháp hàng lẻ. Người kinh doanh chuyên chở hàng lẻ gọi là người gom hàng (Consolidator) sẽ tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều chủ, tiến hành sắp xếp, phân loại, kết hợp các lô hàng lẻ đóng vào container, niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu và làm thủ tục hải quan, bốc container từ bãi chứa cảng gửi xuống tàu chở đi, dỡ container lên bãi chứa cảng đích và giao cho người nhận hàng lẻ.

❖ **Giao nhận hàng kết hợp LCL/FCL – FCL/LCL:**

Phương thức giao nhận này là sự kết hợp của hai phương thức trên. Tùy vào điều kiện cụ thể chủ hàng có thể thỏa thuận với người chuyên chở để áp dụng.

+ Gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL).

+ Gửi lẻ, giao nguyên (LCL/FCL).

b. Đối với hàng không đóng trong container – hàng rời (Break Bulk Cargo).

Với phương thức này, dành cho các loại hàng hóa không đóng gói hoặc đóng gói đơn giản như than đá, quặng, ngũ cốc, xi măng, phân bón ... Hàng được xếp trực tiếp trên tàu với khối lượng lớn.

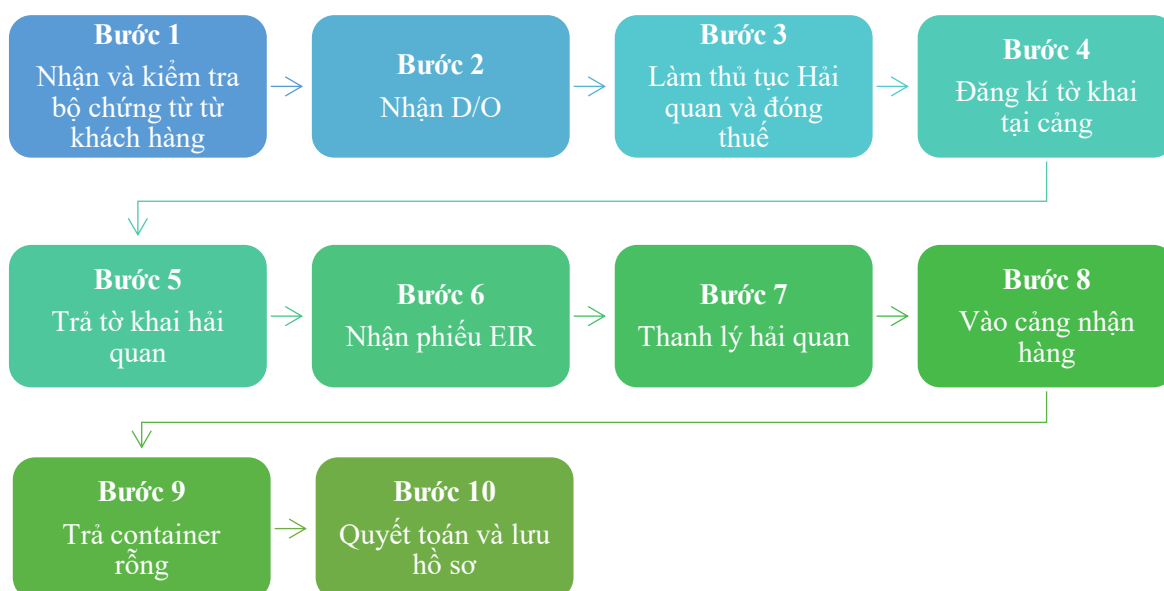
1.2. Tổng quan quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển.

1.2.1. Khái niệm của quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển.

Theo từ điển Tiếng Việt, “quy trình” được định nghĩa là trình tự phải tuân theo để tiến hành một công việc nào đó. Vai trò của quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển.

Trên cơ sở đó, kết hợp với các khái niệm về nhập khẩu, giao nhận hàng hóa bằng đường biển và hàng hóa nguyên container (FCL), có thể hiểu rằng quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển là trình tự các công việc do người giao nhận tổ chức và thực hiện nhằm đưa hàng hóa từ nước ngoài vào lãnh thổ Việt Nam thông qua phương thức vận tải biển. Hàng FCL được đóng đầy trong container do người gửi hàng chịu trách nhiệm đóng và niêm phong, còn người nhận chịu trách nhiệm dỡ hàng tại điểm đến. Người giao nhận đóng vai trò trung tâm trong việc điều phối và kết nối các bên liên quan, đảm bảo quá trình giao nhận diễn ra liên tục, đúng quy định và hiệu quả.

1.2.2. Nội dung quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển.



Sơ đồ 1.1. Quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container bằng đường biển

(Nguồn: VinaTrain)

1.2.2.1. Các bước trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên Container (FCL) bằng đường biển.

Quy trình giao nhận hàng nhập FCL bằng đường biển gồm có 10 bước như sau [7]:

❖ Bước 1: Nhận và kiểm tra bộ chứng từ

Sau khi hai bên đã thỏa thuận các điều khoản, thống nhất về giá và ký kết hợp đồng giao nhận, bên khách hàng sẽ gửi cho nhân viên chứng từ một bộ chứng từ cơ bản gồm: Sales Contract, Packing List, Commercial Invoice, Bill of Lading, kèm với đó là các thông tin quan trọng như ngày tàu dự kiến cập cảng, thông tin – số hiệu tàu,...

Lúc này, nhân viên chứng từ sẽ rà soát kiểm tra xem các thông tin giữa các loại chứng từ nêu trên có trùng khớp với nhau hay không, đảm bảo mọi thông tin cần thiết đều đầy đủ và chính xác.

- Vận đơn đường biển (B/L) đối chiếu với thông tin trên hợp đồng, kiểm tra những thông tin sau: số vận đơn, tên người gửi, tên người nhận, xem vận đơn thuộc loại nào, cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng, tên hàng hóa, số lượng, khối lượng.
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) tương tự với B/L đối chiếu thông tin trên hợp đồng để đảm bảo chính xác. Nội dung kiểm tra các thông tin về tên, địa chỉ người gửi; tên, địa chỉ người nhận, số và ngày hóa đơn, điều khoản thanh toán, tên hàng, số lượng, khối lượng, giá đơn vị, giá trị bảo hiểm, tổng giá lô hàng.
- Phiếu đóng gói (Packing List) thông tin về tên người gửi, tên người nhận, điều khoản thanh toán, tên hàng, số lượng, khối lượng, bao bì sẽ được đối chiếu trên hợp đồng. Thông tin về số và ngày hóa đơn được đối chiếu trên hóa đơn. Cảng xếp, cảng dỡ hàng hóa được đối chiếu trên B/L. Ngoài ra, còn phải xem xét người ký tên có phải người gửi không.

Nếu phát hiện thiếu sót hoặc có sự bất nhất không trùng khớp giữa các thông tin của chứng từ, thì nhân viên chứng từ cần lập tức liên hệ lại với khách hàng điều chỉnh hoặc bổ sung kịp thời.

❖ Bước 2: Lấy Lệnh giao hàng (D/O)

Thông thường, Giấy thông báo hàng đến (Arrival Notice) sẽ được hãng tàu gửi khoảng 1-2 ngày trước ngày dự kiến hàng đến. Để lấy D/O, sau khi tàu cập cảng, nhân viên giao nhận đem theo bộ chứng từ đầy đủ cùng giấy giới thiệu của bên công ty khách hàng, tới hãng tàu để lấy D/O. Để lấy D/O thì cần phải đóng một số loại phí khi lấy lệnh giao hàng như phí làm D/O, phí THC, phí vệ sinh container, Handling, ...

Sau khi nhận D/O phải kiểm tra và đối chiếu với Vận đơn những thông tin sau: số vận đơn, nơi xuất phát, nơi đến, số kiện hàng, trọng lượng, tên và địa chỉ người gửi hàng, tên và địa chỉ người nhận hàng, số hiệu chuyên tàu, xem thời gian tàu đến, số kiện, trọng lượng, tình trạng, tên người liên hệ (hãng tàu).

Đối với hàng FCL, tùy theo yêu cầu của từng hãng tàu, nhân viên giao nhận cần làm giấy mượn container đồng thời đóng tiền cọc container nếu thuộc hình thức hàng giao thẳng, giao nguyên container. Lúc này, trên D/O sẽ được đóng dấu là “HÀNG GIAO THẲNG”. Hoặc nếu là hàng rút ruột thì trên lệnh giao hàng sẽ đóng dấu “HÀNG RÚT RUỘT” cùng với ghi chú thời gian hết hạn.

Bên cạnh đó, nhân viên giao hàng sẽ được hãng tàu đưa cho ký vào 01 bản D/O, và đây là bản mà hãng tàu sẽ giữ lại lưu trữ. Trong trường hợp phát sinh trục trặc, thì bản D/O này giúp họ xác nhận đã hoàn tất nhiệm vụ trao lệnh D/O. Ngoài ra, người giao nhận còn cần phải đối chiếu các thông tin giữa B/L và D/O, trong trường hợp phát hiện sai lệch cần yêu cầu hãng tàu sửa ngay.

❖ Bước 3: Khai hải quan điện tử và đóng thuế

Có thể thực hiện việc khai báo hải quan online đồng thời với việc lấy lệnh giao hàng D/O, giúp bạn tiết kiệm thời gian hơn rất nhiều so với trước đây. Bằng việc sử dụng phần mềm ECUS5/VNACCS của cơ quan Hải quan hoặc có thể dùng các phần mềm khác đã đăng ký với cơ quan chức năng và được cấp phép. Khi truyền tờ khai hải quan thành công, thì hệ thống tiếp nhận sẽ thông báo tự động các thông tin như: số tiếp nhận, số tờ khai và tình trạng phân luồng hàng hóa (xanh/vàng/đỏ).

- Luồng xanh: được miễn kiểm tra chi tiết hồ sơ, miễn kiểm tra thực tế hàng hóa khi doanh nghiệp chấp hành tốt các quy định pháp luật hải quan. Dù vậy, cũng nên đem theo các hồ sơ cần thiết phòng trường hợp ngoài ý muốn.
- Luồng vàng: hải quan sẽ miễn kiểm tra thực tế hàng hóa, nhưng kiểm tra chi tiết hồ sơ. Do đó, cần chuẩn bị đầy đủ bộ hồ sơ chi tiết nhất có thể và nắm kỹ thông tin của hàng hóa để quá trình kiểm tra diễn ra thuận lợi.

- Luồng đỏ: Hải quan kiểm tra chi tiết hồ sơ và tiến hành kiểm tra chi tiết hàng hóa với các mức độ kiểm tra thực tế lô hàng. Đây là trường hợp gắt gao nhất, bắt buộc phải chuẩn bị thật kỹ các giấy tờ cần thiết và mọi giấy tờ khác liên quan.

Khi nhận được tờ khai hải quan hàng nhập, tiến hành in bộ tờ khai này ra và tiến hành liên hệ với khách hàng nộp thuế.

❖ Bước 4: Đăng ký tờ khai tại cảng

Khi khai báo hải quan điện tử thành công và in tờ khai. Nhân viên Ops chuẩn bị bộ hồ sơ đầy đủ để đăng ký tờ khai tại cảng bao gồm: tờ khai hải quan nhập khẩu, Invoice, vận đơn (B/L), C/O, Packing list, giấy giới thiệu, đăng ký kiểm hóa (trường hợp luồng đỏ).

Sau khi đã chuẩn bị bộ chứng từ đầy đủ nên trên, nhân viên giao nhận sẽ đem tới hải quan. Cơ quan hải quan sẽ tiếp nhận hồ sơ và tiến hành kiểm tra. Nếu không có gì bất thường thì chuyển hồ sơ sang bộ phận tính giá thuế để báo mức thuế cần đóng.

Trong trường hợp hàng hóa rơi vào luồng đỏ, thì cần tiến hành kiểm hóa. Lúc này, nhân viên giao nhận cần dựa vào bảng phân công để liên hệ với hải quan kiểm hóa và thực hiện thủ tục đăng ký chuyển bãi kiểm hóa. Khi tới bãi, thì container được cắt seal, dỡ hàng ra kiểm hóa.

❖ Bước 5: Trả tờ khai hải quan

Khi quá trình kiểm tra bộ chứng từ (hoặc kiểm hóa) hoàn tất, bộ chứng từ được đóng dấu, rồi chuyển sang cửa trả tờ khai hải quan. Lúc này, nhân viên giao nhận sẽ mua tem để dán vào tờ khai (tem được xem như là lệ phí hải quan).

Bộ hồ sơ trả về sẽ bao gồm: Tờ khai Hải quan đã đóng dấu, phiếu kết quả kiểm tra chứng từ, nếu là luồng đỏ thì có thêm phiếu ghi kết quả kiểm tra hàng hóa). Nhân viên giao nhận có trách nhiệm kiểm tra xem đã đủ hồ sơ chưa. Nếu đủ thì tiến hành bước tiếp theo.

❖ Bước 6: Nhận phiếu EIR

Phiếu EIR được xem là một trong những loại giấy tờ quan trọng hàng đầu hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa.

Để xuất phiếu EIR thì nhân viên giao nhận cần tới phòng Thương vụ tại cảng để nộp lệnh giao hàng D/O đã có dấu giao thẳng của hãng tàu. Tiếp đó nhân viên giao nhận cần đóng tiền nâng/hạ và lưu container.

❖ Bước 7: Thanh lý hải quan

Nhờ sự tiến bộ của khoa học công nghệ hỗ trợ thanh lý hải quan mà giờ đã có thể tiết kiệm khá nhiều thời gian trong việc thanh lý cổng. Nhưng hạn chế là hiện tại, thủ tục này mới chỉ được áp dụng cho các tờ khai hải quan được mở ở Hải quan Sài Gòn khu vực I. Còn ở các khu vực khác, vẫn phải tiến hành theo cách truyền thống.

Để thực hiện thanh lý hải quan cổng, thì nhân viên giao nhận sẽ mang bộ hồ sơ gồm Lệnh giao hàng D/O, phiếu EIR, Tờ khai hải quan (gồm cả bản chính và bản photo), cùng danh sách container nộp cho Hải quan. Đơn vị này sẽ lưu thông tin lô hàng vào sổ hải quan, đồng thời đóng dấu vào tờ khai, phiếu EIR, và xác nhận vào tờ danh sách container. Sau đó trả các hồ sơ này lại cho nhân viên giao nhận.

❖ Bước 8: Vào cảng lấy hàng

Lúc này quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) về cơ bản là hoàn tất. Bây giờ nhân viên giao nhận chỉ cần đưa phiếu EIR, danh sách container, cùng giấy mượn container cho tài xế container của mình, và lái xe chạy vào cảng hoặc ICD để nhận hàng.

❖ Bước 9: Trả vỏ container rỗng cho hãng tàu và nhận cược

Sau khi hoàn tất việc rút hàng, dựa trên chỉ định ghi trên giấy mượn container, tài xế sẽ mang trả container rỗng về lại cho cảng hoặc ICD, để tránh phát sinh phí DET khi trả container rỗng bị trễ. Tiếp đó nhân viên giao nhận sẽ mang phiếu EIR, giấy cược container cùng phiếu thu tới đại lý hãng tàu để làm thủ tục nhận lại tiền cược container đã đóng trước đó.

❖ Bước 10: Quyết toán và lưu hồ sơ

Sau khi hoàn tất thông quan nhập hàng và hàng đã được chuyển cho khách, thì nhân viên chứng từ sẽ có trách nhiệm kiểm tra và sắp xếp đầy đủ, cẩn thận các chứng từ thành bộ hoàn chỉnh. Một bộ sẽ trao trả lại cho khách hàng, và một bộ sẽ đưa vào lưu trữ. Cùng với đó sẽ gửi cho khách hàng một bản Debit Note (Giấy báo nợ).

1.2.2.2. Các bên liên quan trong quy trình

Bên bán (nhà xuất khẩu) là bên cung cấp hàng hóa theo đúng cam kết trong hợp đồng ngoại thương, đảm bảo hàng hóa đáp ứng tiêu chuẩn của nước nhập khẩu

và cung cấp đầy đủ chứng từ như hóa đơn, phiếu đóng gói hàng hoá, chứng nhận xuất xứ, ... Chịu trách nhiệm đối với hàng hóa tuy theo điều kiện giao hàng, giả sử nếu giao theo điều kiện FOB thì trách nhiệm của họ sẽ kết thúc khi hàng được xếp lên tàu tại cảng xuất, cụ thể người bán sẽ chuẩn bị hàng, đóng gói, vận chuyển ra cảng, làm thủ tục thông quan xuất khẩu, trả phí LCC đầu xuất rồi xếp hàng lên tàu là hết nghĩa vụ.

Bên mua (nhà nhập khẩu) thanh toán tiền hàng theo điều khoản đã kí trong hợp đồng, làm thủ tục hải quan nhập khẩu, nhận và kiểm tra hàng hóa khi hàng đến nơi, đồng thời chịu trách nhiệm sau khi đã nhận hàng. Mặt khác, người mua phải chuẩn bị đầy đủ chứng từ, nộp thuế và các khoản phí liên quan đến nhập khẩu khác. Nếu cần, họ sẽ thuê phương tiện vận tải nội địa để đưa hàng về kho và thông báo cho nhà xuất khẩu nếu phát hiện sai sót, hư hỏng trong quá trình kiểm tra hàng.

Hãng tàu cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa quốc tế, đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn, đúng thời gian được thỏa thuận, phát hành MB/L cho forwarder hoặc người xuất khẩu trực tiếp và cung cấp container rỗng. Trong suốt quá trình này, hãng tàu hoặc công ty vận tải chịu trách nhiệm trực tiếp đối với hàng hóa. Họ có nghĩa vụ giao hàng đúng cho người nhận hợp pháp và phải chịu trách nhiệm bồi thường trong trường hợp xảy ra mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Đại lý hãng tàu đóng vai trò là đại diện chính thức của hãng tàu tại địa phương, chịu trách nhiệm thực hiện các thủ tục liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa. Đại lý hãng tàu không chỉ hỗ trợ khách hàng trong việc đặt chỗ, làm các thủ tục cần thiết mà còn là cầu nối quan trọng giúp kết nối giữa khách hàng và hãng tàu, cung cấp thông tin chính xác, kịp thời về lịch trình vận chuyển, giá cước và các điều kiện liên quan, đồng thời chủ động giải quyết những vấn đề phát sinh trong quá trình vận chuyển nhằm đảm bảo quá trình giao nhận hàng hóa diễn ra thuận lợi và hiệu quả.

Hải quan đóng vai trò kiểm tra và giám sát hàng hóa xuất nhập khẩu, đảm bảo tuân thủ đúng quy định của pháp luật hiện hành. Ngoài ra, còn chịu trách nhiệm thu thuế và các khoản phí liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu, tạo nguồn thu cho ngân sách nhà nước. Đồng thời, cơ quan hải quan còn chịu trách nhiệm ngăn chặn các hành vi buôn lậu và các hành vi vi phạm pháp luật khác, bảo vệ lợi ích quốc gia và sự lành mạnh của thị trường ngoại thương.

Công ty giao nhận (Forwarder) đóng vai trò là cầu nối giữa chủ hàng với các bên vận tải: tư vấn cho khách về các phương án vận chuyển hàng hóa tối ưu, hiệu quả và tiết kiệm chi phí; thực hiện các thủ tục hải quan cần thiết để hàng hóa được thông quan; chịu trách nhiệm thuê phương tiện vận tải nội địa để quá trình giao nhận hàng thuận lợi đến tay khách hàng; chịu trách nhiệm toàn diện đối với hàng hóa trong suốt quá trình giao nhận, đảm bảo hàng hóa được vận chuyển đúng thời gian và địa điểm đã cam kết. Ngoài ra, các công ty này còn cung cấp dịch vụ trọn gói “door – to – door” chịu trách nhiệm toàn bộ quá trình vận chuyển hàng hóa, từ kho của người gửi (người bán) đến tận kho của người nhận (người mua).

Cảng biển có vai trò quản lý và điều phối các hoạt động diễn ra tại cảng: kiểm soát hoạt động tàu thuyền ra vào cảng, đảm bảo an toàn hàng hải trong khu vực và điều phối hiệu quả hoạt động xếp dỡ hàng. Đồng thời, họ có trách nhiệm giải quyết kịp thời các tranh chấp phát sinh liên quan đến hoạt động tại cảng, duy trì sự trật tự và thông suốt trong quá trình giao nhận hàng hóa.

1.2.2.3. Nguyên tắc giao nhận

Các văn bản hiện hành đã quy định những nguyên tắc giao nhận hàng hóa XNK tại các cảng biển Việt Nam như sau:

Việc giao nhận hàng hóa XNK tại các cảng biển là do cảng tiến hành trên cơ sở hợp đồng giữa chủ hàng và người được chủ hàng ủy thác với cảng.

Đối với những hàng hóa không qua cảng (không lưu kho tại cảng) thì có thể do các chủ hàng hoặc người được chủ hàng ủy thác giao nhận trực tiếp với người vận tải (tàu) (quy định mới từ năm 1991). Trong trường hợp đó, chủ hàng hoặc người được chủ hàng ủy thác phải kết toán trực tiếp với người vận tải và chỉ thỏa thuận với cảng về địa điểm thoát dỡ, thanh toán các chi phí có liên quan.

Việc xếp dỡ hàng hóa trong phạm vi cảng là do cảng tổ chức thực hiện. Trường hợp chủ hàng muốn đưa phương tiện vào xếp dỡ thì phải thỏa thuận với cảng và phải trả các lệ phí, chi phí liên quan cho cảng.

Khi được ủy thác giao nhận hàng hóa XNK với tàu, cảng nhận hàng bằng phương thức nào thì phải giao hàng bằng phương thức đó. Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hóa khi hàng đã ra khỏi bãi, cảng.

Khi nhận hàng tại cảng thì chủ hàng hoặc người được ủy thác phải xuất trình những chứng từ hợp lệ xác định quyền được nhận hàng và phải nhận được một cách liên tục trong một thời gian nhất định những hàng hóa ghi trên chứng từ.

Việc giao nhận có thể do cảng làm theo ủy thác hoặc chủ hàng trực tiếp làm.

1.2.3. Các phương thức giao nhận hàng hóa nguyên container.

Hiện nay, có đa dạng phương thức giao nhận dựa trên nhu cầu của mà các khách hàng hoặc chủ hàng sẽ lựa chọn phương thức giao nhận phù hợp. Một số phương thức giao nhận như là door to door (từ xưởng đến xưởng), CFS – CFS (từ kho hàng lẻ đến kho hàng lẻ), CY – CY, CFS – CY, Door – CY / CY – Door.

1.2.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

1.2.4.1. Yếu tố nội bộ doanh nghiệp

Các yếu tố nội bộ doanh nghiệp có thể ảnh hưởng đến quy trình giao nhận hàng hóa có thể kể đến hệ thống thông tin, quy trình nghiệp vụ, nguồn nhân lực, tiềm lực kinh tế, ... Những yếu tố này không chỉ quyết định khả năng tổ chức, vận hành quy trình giao nhận mà còn tác động đến hiệu quả, chất lượng dịch vụ và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường.

Về hệ thống công nghệ thông tin nếu được đầu tư đồng bộ sẽ giúp quá trình lưu trữ, vận chuyển và xử lý hàng hóa diễn ra nhanh chóng, chính xác và an toàn.

Về nguồn nhân lực, nhân viên có trình độ chuyên môn cao, am hiểu nghiệp vụ ngoại thương, luật hải quan và các quy định quốc tế sẽ giúp doanh nghiệp xử lý chứng từ chính xác, hạn chế sai sót và nâng cao hiệu quả công việc. Kỹ năng giao tiếp, đàm phán và xử lý tình huống của nhân viên cũng đóng vai trò quan trọng trong việc phối hợp với khách hàng và các bên liên quan.

Về tiềm lực kinh tế, doanh nghiệp có tiềm lực kinh tế mạnh có thể dễ dàng mở rộng hoạt động, thiết lập mối quan hệ đối tác chiến lược và tăng cường mạng lưới giao nhận; đầu tư vào công nghệ và đổi mới sáng tạo giúp doanh nghiệp cải thiện quy trình, nâng cao chất lượng dịch vụ và đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng. Đồng thời, duy trì hoạt động liên tục ngay cả khi gặp phải các sự cố không mong muốn, như thiên tai, dịch bệnh hoặc biến động thị trường. Khả năng chi trả lương và phúc lợi ổn định cho nhân viên sẽ tạo điều kiện làm việc tốt hơn, giúp giữ chân nhân tài và nâng cao hiệu quả công việc.

Về quy trình và quản trị nội bộ, quy trình làm việc khoa học (quy định rõ nhiệm vụ, kiểm soát chứng từ, phân quyền trách nhiệm) giúp nâng cao hiệu quả và khả năng quản lý rủi ro. Ngược lại, quy trình lỏng lẻo, giao sai đầu mối có thể gây đùn đẩy trách nhiệm khi sự cố xảy ra. Quản lý rủi ro tốt (bao gồm bảo hiểm hàng hóa, đánh giá đối tác) giúp giảm thiểu tác động tiêu cực từ các rủi ro mất mát, hư hỏng hay vi phạm quy định.

1.2.4.2. Yếu tố vi mô

a. Khách hàng

Đối với hoạt động giao nhận hàng hóa thì khi thương mại quốc tế ngày càng phát triển, nhu cầu của khách hàng ngày càng khắc khe, đòi hỏi chất lượng dịch vụ giao nhận phục vụ chuyên nghiệp hơn. Khách hàng cho rằng vai trò môi giới của người giao nhận còn hạn chế, đặc biệt khi đại lý không chịu trách nhiệm về hàng hóa. Họ mong muốn người giao nhận tổ chức toàn bộ quá trình vận chuyển, từ gom hàng, mua bảo hiểm đến thuê phương tiện và hoàn toàn chịu trách nhiệm trong quá trình chuyên chở đó để khách hàng không phải khiếu nại khi có tổn thất xảy ra. Do vậy mà người giao nhận phải cung cấp các dịch vụ giao nhận theo yêu cầu ngày càng cao của khách hàng, phải phát triển dịch vụ giao nhận theo nhiều mặt, nhiều hướng

b. Đối thủ cạnh tranh

Hiện nay, ngày càng nhiều doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực giao nhận, logistics tại Việt Nam. Việc cạnh tranh trong hoạt động giao nhận hàng hóa ngày càng trở nên khốc liệt, phức tạp. Các doanh nghiệp giao nhận của Việt Nam không chỉ phải cạnh tranh với các đối thủ trong nước mà còn phải cạnh tranh thị trường với các doanh nghiệp logistics lớn từ nước ngoài.

c. Nhà cung cấp

Đối với lĩnh vực giao nhận hàng hóa thì những nhà cung cấp các trang thiết bị, máy móc, cơ sở vật chất cần thiết cho quá trình hoạt động giao nhận là vô cùng quan trọng và cần thiết. Để nâng cao chất lượng dịch vụ thì doanh nghiệp cần có cơ sở vật chất ổn định, đủ để phục vụ các yêu cầu từ khách hàng. Vì thế, doanh nghiệp giao nhận hàng hóa cần tạo dựng được mối quan hệ vững chắc, tốt đẹp với những nhà cung cấp của mình.

d. Sản phẩm thay thế

Với sự phát triển ngày càng mạnh mẽ của nền kinh tế nói chung và ngành vận tải giao nhận nói riêng, ngoài hoạt động giao nhận hàng hóa bằng đường biển đã có lịch sử phát triển lâu đời thì các loại hình giao nhận hàng hóa khác đã và đang không ngừng hoàn thiện và phát triển như: giao nhận hàng hóa bằng đường hàng không, đường bộ, đường sắt, đường ống. Điều này đã tạo điều kiện cho khách hàng có nhiều lựa chọn.

1.2.4.3. Yếu tố vĩ mô

a. Môi trường kinh tế

Đây là một nhân tố quan trọng thúc đẩy hoạt động giao nhận hàng hóa. Khi nền kinh tế tăng trưởng sẽ làm mở rộng quy mô sản xuất, khối lượng hàng hóa cần lưu thông và vận chuyển cũng tăng, từ đó thúc đẩy hoạt động giao nhận phát triển. Ngoài ra, tỷ giá ngoại tệ cũng tác động lớn đến doanh nghiệp khi giao dịch với các đối tác nước ngoài. Lạm phát tăng cao làm giá cả hàng hóa leo thang khiến cho giao nhận hàng hóa cũng bị ảnh hưởng.

b. Môi trường chính trị - pháp luật

Hoạt động giao nhận hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển qua nhiều nước khác nhau nên nó bị chi phối bởi pháp luật của nước gửi hàng, nước đi qua nước đến và cả luật quốc tế. Luật pháp và các quy định quốc tế không chỉ đưa ra giao nhận là gì mà còn quy định rất rõ về trách nhiệm, quyền hạn và nghĩa vụ của các bên. Hiểu rõ luật của các nước khác nhau sẽ giúp việc giao nhận diễn ra suôn sẻ hơn.

Tình hình chính trị ổn định sẽ giúp việc buôn bán và hợp tác quốc tế diễn ra thuận lợi hơn. Nếu có sự bất ổn chính trị ở các nước liên quan (chiến tranh, bạo động, nội chiến, ...) dẫn đến việc giao nhận hàng hóa có thể bị gián đoạn hoặc gặp khó khăn. Những biến động chính trị này cũng là lý do để xem xét các trường hợp bất khả kháng và miễn trừ trách nhiệm cho những người tham gia giao nhận.

c. Môi trường công nghệ

Công nghệ mới trong giao nhận hàng hóa giúp nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm chi phí, tăng năng lực vận chuyển. Ứng dụng công nghệ vào kho bãi, phương tiện vận chuyển, bốc xếp như: theo dõi trực tiếp vị trí, tình hình hàng hóa trên đường vận chuyển; phát triển quy mô, sử dụng máy móc hoạt động thay thế cho con người giúp tăng năng suất và hiệu quả.

d. Môi trường văn hóa – xã hội

Trong giao nhận và thương mại quốc tế, ngoài các điều luật chung, từng khu vực có tập quán riêng. Chẳng hạn, Mỹ có quy tắc giao nhận khác châu Âu hay châu Á. Dù Incoterms quy định rõ về thương mại quốc tế, nhưng tập quán vẫn ảnh hưởng lớn đến hoạt động này. Mỗi khu vực có nền văn hóa, ngôn ngữ và phong tục riêng. Doanh nghiệp giao nhận muốn mở rộng thị trường cần hiểu rõ văn hóa và thị hiếu địa phương để thích ứng và phát triển.

e. Môi trường tự nhiên

Các yếu tố thời tiết có thể gây thiệt hại hoàn toàn cho chuyến hành trình hoặc làm chậm việc giao hàng, làm phát sinh chi phí cho các bên liên quan. Do những tác động mà điều kiện tự nhiên sẽ ảnh hưởng đến thời gian giao nhận và chất lượng của hàng hóa, và là một trong những nguyên nhân gây ra những tranh chấp. Đây cũng là cơ sở để xây dựng

1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ

1.3.1. Cơ sở pháp lý giao nhận nhập khẩu hàng hóa nguyên Container bằng đường biển tại Việt Nam.

Việc giao nhận hàng hoá nhập khẩu chịu sự chi phối của một hệ thống pháp lý bao gồm các luật, nghị định, văn bản hướng dẫn thi hành của Việt Nam cùng với các công ước quốc tế liên quan. Hệ thống này không ngừng hoàn thiện nhằm đáp ứng nhu cầu hội nhập kinh tế quốc tế và nâng cao hiệu quả giao nhận hàng hóa.

Về khung pháp lý trong nước, hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu được thực hiện dựa trên một số Luật, văn bản luật sau:

- Luật thương mại năm 2005: quy định rõ khái niệm dịch vụ logistics và quyền, nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.
- Luật Hàng hải Việt Nam năm 2015: đóng vai trò quan trọng trong việc điều chỉnh các quan hệ phát sinh từ hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, bao gồm hợp đồng vận chuyển, vận đơn đường biển và trách nhiệm của người vận chuyển.
- Luật Hải quan năm 2014 (được sửa đổi, bổ sung năm 2018): quy định chi tiết về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát và quản lý hàng hóa xuất nhập khẩu. Nghị định 167/2025/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 08/2015/NĐ-CP quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan, kịp thời thống nhất các

nội dung trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hiện hành; tạo cơ sở pháp lý cho việc xây dựng mô hình hải quan thông minh, hải quan số và Chiến lược Phát triển hải quan đến năm 2030.

- Thông tư số 38/2015/TT-BTC (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 39/2018/TT-BTC và các văn bản liên quan như Thông tư số 79/2022/TT-BTC) đã quy định cụ thể về hồ sơ hải quan, trị giá tính thuế, kiểm tra sau thông quan và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất nhập khẩu.
- Các quy định về xuất xứ hàng hóa theo Nghị định số 31/2018/NĐ-CP và Thông tư số 33/2023/TT-BTC có ý nghĩa quan trọng trong việc xác định ưu đãi thuế quan theo các hiệp định thương mại tự do.
- Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu năm 2016 cùng với các văn bản hướng dẫn như Nghị định số 134/2016/NĐ-CP (được sửa đổi bởi Nghị định số 18/2021/NĐ-CP) quy định chi tiết về đối tượng chịu thuế, miễn thuế, hoàn thuế và các ưu đãi thuế.

Ngoài ra, hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển còn chịu sự chi phối từ các công ước quốc tế, tập quán thương mại:

- Công ước Quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển, ký kết tại Brussels ngày 25/08/1924; nghị định Visby 1968 có hiệu lực từ ngày 23/06/1977 sửa đổi Công ước Brussels thành Quy tắc Hague – Visby.
- Công ước của Liên hợp quốc về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển năm 1978 hay còn gọi là Quy tắc Hamburg thiết lập một chế độ pháp lý thống nhất điều chỉnh quyền và nghĩa vụ của người gửi hàng, người vận chuyển và người nhận hàng theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. [8]
- Công ước của Liên Hợp Quốc về Hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế toàn bộ hoặc một phần bằng đường biển năm 2008 còn được gọi là Quy tắc Rotterdam được UNCITRAL soạn thảo dựa trên các công ước vận tải hàng hải trước đó, bao gồm Quy tắc Hamburg nhằm đáp ứng những thay đổi mang tính nền tảng của thương mại quốc tế như container hóa, sự phổ biến của vận tải door-to-door theo một hợp đồng duy nhất, cũng như việc sử dụng chứng từ vận tải điện tử. Công ước đưa ra khuôn khổ pháp lý hiện đại, minh bạch và có thể dự đoán, điều chỉnh quyền và nghĩa vụ của người gửi hàng (shipper), người vận chuyển (carrier) và người nhận hàng (consignee) trong hợp đồng

vận chuyển door-to-door có bao gồm chặng vận tải quốc tế bằng đường biển.
[8]

- Các tập quán thương mại quốc tế như Incoterms 2020, Incoterms 2000, Incoterms 2010 do Phòng Thương mại Quốc tế (ICC) ban hành có vai trò quan trọng trong việc phân chia trách nhiệm, chi phí và rủi ro giữa người mua và người bán.
- UCP 600: quy tắc thực hành thống nhất tín dụng chứng từ.

1.3.2. Các chứng từ sử dụng trong quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu (FCL) nguyên Container bằng đường biển.

a. Hợp đồng ngoại thương (Sales Contract)

Là văn bản pháp lý, thỏa thuận giữa bên mua và bên bán về các nội dung như: thông tin của các bên, thông tin chi tiết của hàng hóa, điều kiện giao hàng, địa điểm giao nhận, phương thức thanh toán...

b. Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)

Là chứng từ do người xuất khẩu phát hành, dùng để yêu cầu người mua thanh toán tiền cho người bán theo đúng thỏa thuận. Nội dung trên hóa đơn cần thể hiện rõ các thông tin như: Đơn giá, tổng số tiền, phương thức thanh toán, thông tin ngân hàng của người bán.

c. Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List)

Là chứng từ mô tả chi tiết cách đóng gói hàng hóa. Dựa vào đó, người đọc có thể nắm rõ thông tin về số lượng, khối lượng, dung tích của từng kiện hàng. Phiếu đóng gói giúp kiểm tra và đối chiếu hàng hóa khi nhận hàng.

d. Vận đơn (Bill of Lading)

Là một chứng từ vận tải đường biển do người chuyên chở hoặc người đại diện của họ cấp phát cho người gửi hàng sau khi hàng đã xếp lên tàu hoặc sau khi người chuyên chở nhận hàng.

Chức năng: là biên lai xác nhận việc nhận hàng để chuyên chở từ người gửi đến người vận chuyển; còn là bằng chứng pháp lý của hợp đồng chuyên chở giữa các bên. Vận đơn còn được xem như giấy chứng nhận quyền sở hữu hợp pháp của hàng hóa, tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển nhượng quyền sở hữu trong thương mại quốc tế.

Nội dung vận đơn bao gồm các thông tin quan trọng liên quan đến hàng hóa và quá trình vận chuyển. Cụ thể là thông tin chi tiết về hàng hóa, tên người gửi hàng, người nhận hàng và bên thông báo nhận hàng; ký mã hiệu vận chuyển; số vận đơn; số container và số seal; tên tàu, số chuyến, cảng xếp và cảng dỡ; cũng như nơi và ngày phát hành vận đơn. Những thông tin này giúp đảm bảo tính chính xác, minh bạch và hiệu quả trong quản lý vận tải và thương mại quốc tế.

e. Giấy báo hàng đến (Arrival Notice)

Là chứng từ do hãng tàu hoặc đại lý gửi cho người thuê chuyên chở hoặc người nhận hàng khi tàu đến cảng dỡ nhằm cung cấp thông tin về tàu, ngày cập cảng, cảng dự kiến, tình hình lô hàng, thời gian nhận lệnh giao hàng và nhận hàng cho người thuê hoặc người nhận hàng

f. Lệnh giao hàng (Delivery Order)

Lệnh giao hàng (D/O) được người vận chuyển hay đại ký của họ ký phát cho người nhận hàng sau khi người nhận hàng đã xuất trình bộ chứng từ hợp lệ và thanh toán các khoản phí liên quan đến vận chuyển hàng hóa (O/F, phí lưu container quá hạn, ...), với mục đích hướng dẫn (yêu cầu) tàu hoặc cảng hoặc bộ phận quản lý hàng hóa giao hàng cho bên đã được ghi trên D/O.

Nội dung của D/O thường gồm: Tên tàu và hành trình, tên người nhận, cảng dỡ hàng, ký mã hiệu của hàng hóa, số lượng bao kiện, trọng lượng, thể tích hàng hoá, chữ ký hợp lệ (của người vận chuyển thực tế hoặc đại lý của họ) và dấu xác nhận.

Có hai loại lệnh giao hàng: D/O chính do hãng tàu lập (Master D/O), D/O của người giao nhận cấp phát cho chủ hàng thực sự.

g. Phiếu giao nhận container (EIR)

EIR được sử dụng khi giao và nhận container nhằm xác nhận tình trạng container và phân định trách nhiệm khi container bị hư hỏng.

Nội dung của EIR gồm: Số phiếu, tên đơn vị nhận/trả container rỗng; tên người nhận/trả container rỗng, số chứng minh thư; lệnh giao hàng; ngày giao hàng; Số, cỡ (chiều dài) container, trọng lượng, kiểu container; trạng thái của container, Hãng khai thác container; Tên tàu, chuyến số; Vị trí dự kiến, vị trí thực tế của container; Số vận đơn, số seal của người gửi hàng; Số seal của hải quan; cảng đi/đến; Mã số container; Ghi chú; Hình vẽ, cửa container; mặt tường vách sau, tường vách bên phải, tường vách bên trái, mặt sàn, mái; Các ô để đánh dấu tình trạng container: B (bent), C (cut),

D (dent), Cr (Crack), H (hole), L (leak), Dy (dirty), M (multiple); Tên người phát hành; Công ra/vào; Bãi container; Người giao/nhận container.

h. Bản lược khai (Manifest)

Là bản liệt kê tóm tắt tất cả hàng hóa chở trên tàu, do người vận tải lập ra. Có hai loại manifest: Manifest chính (Master Manifest) do hãng tàu lập, thể hiện tổng thể hàng hóa của chuyến tàu; Manifest của người giao nhận (House Manifest), thường do các công ty giao nhận lập, phản ánh chi tiết lô hàng của từng chủ hàng trong trường hợp vận chuyển gom hàng (LCL).

Manifest được sử dụng trong các trường hợp sau: thông báo cho người nhận hàng về chi tiết hàng hóa sắp đến; là chứng từ để thuyền trưởng khai báo với cơ quan hải quan; làm cơ sở thanh toán các chi phí liên quan với cảng biển hoặc đại lý hãng tàu; và là căn cứ pháp lý để lập biên bản giao nhận hàng hóa giữa tàu và cảng.

i. Tờ khai hải quan (Customs Declaration)

Là tài liệu mà người xuất khẩu hoặc nhập khẩu khai báo với cơ quan hải quan của quốc gia xuất hoặc nhập khẩu về hàng hóa được vận chuyển qua biên giới. Tờ khai hải quan có thể được nộp dưới dạng giấy hoặc điện tử, tùy thuộc vào quy định của từng quốc gia.

Vai trò và chức năng: Tờ khai hải quan là tài liệu bắt buộc trong quá trình thông quan hàng hóa. Nó cung cấp thông tin chi tiết về loại hàng hóa, trị giá, phương thức vận chuyển và mục đích xuất nhập khẩu. Là cơ sở để hải quan dựa trên thông tin trong tờ khai để tính toán thuế nhập khẩu, thuế VAT và các loại thuế liên quan. Nó còn giúp cơ quan chức năng giám sát và kiểm tra tính hợp pháp của hàng hóa, đảm bảo rằng chúng tuân thủ các quy định về kiểm dịch, bảo vệ môi trường, và an toàn.

j. Giấy chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin)

Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) là tài liệu do cơ quan có thẩm quyền (thường là phòng thương mại hoặc cơ quan nhà nước) phát hành, xác nhận rằng hàng hóa được sản xuất tại một quốc gia cụ thể.

Vai trò: giúp các bên biết chính xác nguồn gốc xuất xứ của hàng hóa, điều này rất quan trọng trong việc tính thuế nhập khẩu và áp dụng các ưu đãi thuế quan theo các hiệp định thương mại tự do (FTA). Hàng hóa có giấy chứng nhận xuất xứ từ các quốc gia nằm trong hiệp định thương mại tự do thường được hưởng các mức thuế suất ưu đãi khi nhập khẩu vào các nước khác.

Các loại C/O phổ biến:

- C/O Form A: Dành cho hàng hóa xuất khẩu từ các nước đang phát triển sang các nước phát triển theo chế độ ưu đãi GSP (Generalized System of Preferences).
- C/O Form D: Dành cho hàng hóa xuất khẩu giữa các nước ASEAN theo hiệp định AFTA (ASEAN Free Trade Area).
- C/O Form E: Dành cho hàng hóa xuất khẩu giữa các nước ASEAN và Trung Quốc theo Hiệp định thương mại tự do ASEAN-Trung Quốc.

Ngoài những chứng từ nêu trên, còn có một số chứng từ sau: Giấy phép xuất khẩu hoặc nhập khẩu (nếu có), Giấy chứng nhận chất lượng (CQ – Certificate of Quality), Chứng nhận kiểm định (CA – Certificate of analysis), Giấy chứng nhận vệ sinh (Sanitary Certificate), Chứng thư hun trùng (Fumigation Certificate), Bản chỉ dẫn an toàn hóa chất (MSDS – Material Safety Data Sheet), ...

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP NGUYÊN CONTAINER (FCL) TUYẾN ĐƯỜNG BIỂN TRUNG QUỐC - VIỆT NAM TẠI CÔNG TY TNHH SEAIR LINKS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

2.1. Tổng quan về công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng

Công ty TNHH Seair Links có nguồn gốc từ Wolrdwide Link Co.Ltd (công ty TNHH Liên Kết Toàn cầu - Công ty hàng đầu cung cấp dịch vụ gom hàng lẻ đường biển từ các cảng chính Việt Nam đi toàn cầu), là một công ty dịch vụ giao nhận vận tải quốc tế trẻ tại Việt Nam.

Seair Links đã thiết lập một hệ thống đại lý toàn cầu mạnh mẽ và đáng tin cậy, đồng thời là thành viên của mạng lưới đại lý lớn nhất WCA - với hơn 10.779 văn phòng thành viên tại 193 quốc gia trên toàn thế giới. Do đó, công ty có thể vận chuyển hàng hóa đến khắp mọi nơi trên thế giới. Đồng thời, công ty đã ký kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa với hầu hết các hãng vận tải đến Nhật Bản/Châu Á/EU/Trung Đông...

Hình 2.1. Logo công ty



Hình 2.2. Toàn thể nhân viên Seair Links - Chi nhánh Đà Nẵng

Một số thông tin cơ bản về công ty tại chi nhánh Đà Nẵng

Tên quốc tế	SEAIR LINKS COMPANY LIMITED - DA NANG BRANCH
Mã số thuế	0316267930-001
Địa chỉ	18 An Trung 4, Phường An Hải, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam
Người đại diện	Võ Thị Tuyết Mai
Điện thoại	02367300469
Ngày hoạt động	2022-08-10

Quản lý bởi	Thuế cơ sở 3 thành phố Đà Nẵng
Loại hình DN	Công ty trách nhiệm hữu hạn 2 thành viên trở lên ngoài NN
Tình trạng	Đang hoạt động (đã được cấp GCN ĐKT)
Ngành nghề chính	Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải. Chi tiết: giao nhận hàng hóa; thu, phát các chứng từ vận tải và vận đơn; hoạt động của đại lý làm thủ tục hải quan; hoạt động của các đại lý vận tải hàng hóa đường biển và hàng không; môi giới thuê tàu biển và máy bay; hoạt động liên quan khác như: bao gói hàng hóa nhằm mục đích bảo vệ hàng hóa trên đường vận chuyển, dỡ hàng hóa, lấy mẫu, cân hàng hóa. (trừ hóa lỏng khí để vận chuyển và hoạt động liên quan đến vận tải đường hàng không)

2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển.

Trong quá trình mở rộng hoạt động kinh doanh và phát triển mạng lưới dịch vụ logistics trên phạm vi cả nước, Công ty TNHH Seair Links đã chú trọng khai thác tiềm năng của khu vực miền Trung – nơi có vị trí địa lý thuận lợi cho hoạt động giao nhận và vận tải quốc tế. Trên cơ sở đó, chi nhánh Công ty TNHH Seair Links tại Đà Nẵng được thành lập và chính thức đi vào hoạt động từ tháng 8 năm 2022. Với mục tiêu tiếp cận gần hơn với khách hàng khu vực miền Trung, đồng thời nâng cao khả năng hỗ trợ các doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong việc vận chuyển hàng hóa qua cảng biển và sân bay Đà Nẵng.

Trong quá trình hoạt động, Seair Links Đà Nẵng không ngừng hoàn thiện, tăng cường phối hợp với trụ sở chính và các đối tác trong nước, quốc tế nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ. Mặc dù quy mô còn gọn nhẹ, chi nhánh đã từng bước khẳng định vai trò là đầu mối quan trọng trong hệ thống hoạt động của Seair Links tại khu vực miền Trung.

Đầu năm 2026, công ty đã chuyển đến địa chỉ văn phòng mới với quy mô rộng và trang thiết bị hiện đại hơn nhằm đáp ứng nhu cầu kinh doanh của doanh nghiệp.

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

a. Tầm nhìn

Công ty TNHH Seair Links hướng tới trở thành doanh nghiệp logistics và giao nhận vận tải quốc tế uy tín tại Việt Nam, cung cấp các giải pháp vận chuyển hàng

hóa hiệu quả, linh hoạt và phù hợp với nhu cầu của khách hàng trong hoạt động xuất nhập khẩu. Trong dài hạn, công ty định hướng phát triển bền vững, mở rộng mạng lưới hoạt động và nâng cao chất lượng dịch vụ nhằm từng bước khẳng định vị thế trên thị trường logistics trong nước và quốc tế.

b. Sứ mệnh

Công ty TNHH Seair Links cam kết cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải và logistics trọn gói, đảm bảo an toàn hàng hóa, đúng tiến độ và tối ưu chi phí cho khách hàng. Lấy khách hàng làm trung tâm, không ngừng cải tiến quy trình làm việc và nâng cao chất lượng dịch vụ. Xây dựng đội ngũ nhân sự có chuyên môn, tinh thần trách nhiệm và tác phong chuyên nghiệp. Phát triển mối quan hệ hợp tác lâu dài với các đối tác trong và ngoài nước, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

c. Giá trị cốt lõi



Hình 2.3. Giá trị cốt lõi của công ty TNHH Seair Links

Nguồn: Seair Links

One – Stop logistics Partner (Đối tác hậu cần trọn gói): Seair Links không chỉ cung cấp các dịch vụ đơn lẻ mà hướng tới việc mang đến một hệ sinh thái dịch vụ hậu cần toàn diện, giúp khách hàng tối ưu hóa quy trình vận chuyển từ đầu đến cuối.

Customer Priority (Ưu tiên khách hàng): đây là mục tiêu hàng đầu. Mọi quyết định và hành động của doanh nghiệp đều xoay quanh việc mang lại lợi ích tối đa cho khách hàng.

Fast and Accurate (Nhanh chóng và chính xác): công ty cam kết phản hồi các yêu cầu của khách hàng một cách tốc độ nhưng vẫn đảm bảo độ chính xác cao về thông tin và quy trình.

Flexible and Reliable (Linh hoạt và đáng tin cậy): linh hoạt trong việc cung cấp các dịch vụ phù hợp với nhu cầu của khách hàng. Đáng tin cậy trong việc cung cấp các giải pháp chuyên nghiệp.

Make difference (Tạo sự khác biệt): bằng cách kết hợp nhiều giải pháp đa dạng, Seair Links nỗ lực mang đến những trải nghiệm dịch vụ có bản sắc riêng, khác biệt so với các đối thủ trên thị trường.

Value our people (Trân trọng nhân viên): công ty trân trọng nhân viên của mình, khuyến khích sự phát triển của họ và khen thưởng hiệu quả công việc.

Social responsibility (Trách nhiệm xã hội): không chỉ kinh doanh, công ty còn hướng tới cộng đồng với thông điệp đầy nhân văn: "Thắp sáng trái tim trẻ em và làm cho nụ cười của chúng rạng rỡ hơn".

Embrace Teamwork (Ưu tiên tinh thần đồng đội): xây dựng và duy trì một văn hóa làm việc tích cực, nơi mọi thành viên cùng hỗ trợ nhau để đạt được mục tiêu chung.

2.1.3. Lĩnh vực hoạt động kinh doanh chính của công ty.

Dịch vụ gom hàng lẻ

Công ty hướng tới trở thành nhà cung cấp dịch vụ gom hàng hàng đầu tuyến Việt Nam – Nhật Bản, với lịch tàu linh hoạt nhiều chuyến mỗi tuần. Đồng thời, công ty còn cung cấp dịch vụ LCL trực tiếp đến các cảng châu Á và quá cảnh qua Hồng Kông, Singapore đi toàn cầu, đảm bảo thời gian giao hàng ổn định, đáng tin cậy và tối ưu chi phí. Dịch vụ gom hàng giúp khách hàng có nhiều nguồn cung vận chuyển về một điểm đến duy nhất, góp phần đơn giản hóa và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. Vận chuyển hàng nguyên container.

Vận chuyển hàng FCL

Nhờ mức giá hợp đồng ưu đãi với nhiều hãng vận chuyển tuyến Việt Nam – Mỹ, công ty mang đến giá cước cạnh tranh đồng thời đảm bảo chỗ xếp hàng đúng kế hoạch. Bên cạnh đó, công ty khai thác ổn định dịch vụ LCL đến các cảng chính tại Nhật Bản và FCL đến nhiều thị trường như Trung Quốc, Đài Loan, Hàn Quốc, Đông Nam Á, Châu Âu. Với mạng lưới đối tác rộng, Seair Links cung cấp giải pháp vận chuyển linh hoạt, đáng tin cậy và tối ưu chi phí cho nhiều loại hàng hóa với đa dạng thiết bị và năng lực vận tải.

Vận chuyển đường hàng không

Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng không toàn diện, kể cả các tuyến đường dài, với đội ngũ chuyên nghiệp và giải pháp linh hoạt theo nhu cầu khách hàng. Doanh nghiệp có khả năng xử lý hiệu quả các lô hàng đặc thù như hàng quá khổ, quá tải hoặc yêu cầu gấp, đồng thời sẵn sàng triển khai dịch vụ thuê chuyên bay riêng khi cần thiết, đảm bảo hàng hóa được vận chuyển nhanh chóng và an toàn.

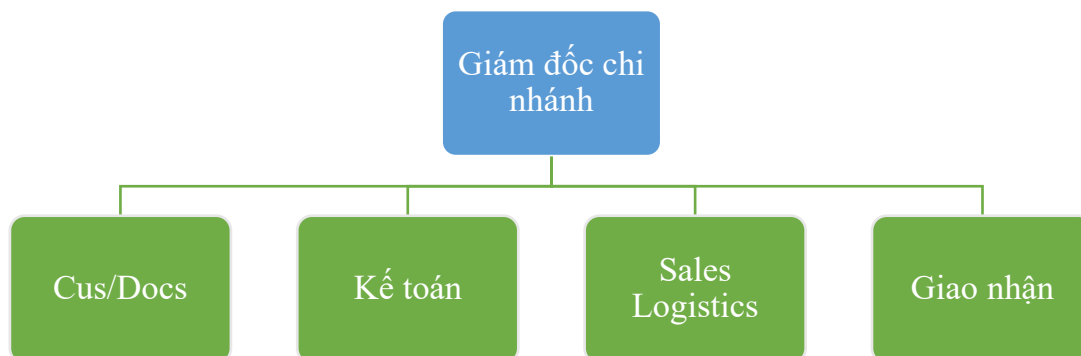
Vận chuyển đường bộ

Seair Links cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ tại Việt Nam và nhiều quốc gia thông qua mạng lưới đại lý rộng khắp. Từ hàng nguyên container đến hàng lẻ, công ty đều xây dựng giải pháp vận chuyển tối ưu chi phí. Nhờ tính linh hoạt, am hiểu địa phương và khả năng thích ứng cao, Seair Links đảm bảo hàng hóa được giao an toàn, đúng thời gian.

Giải pháp hải quan

Với đội ngũ chuyên gia địa phương và mạng lưới đối tác toàn cầu, công ty cung cấp giải pháp hải quan trọn gói, giúp đơn giản hóa thủ tục và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng. Đồng thời, doanh nghiệp hỗ trợ nhận diện rủi ro, tối ưu thuế và kiểm soát nội bộ, đảm bảo tuân thủ quy định và bảo vệ lợi ích khách hàng.

2.1.4. Cơ cấu tổ chức



Sơ đồ 2.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức tại công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng

Nguồn: Seair Links Đà Nẵng

Với quy mô gọn nhẹ và cơ cấu tổ chức tinh giản, các bộ phận trong công ty được phân định rõ ràng về chức năng và nhiệm vụ, góp phần nâng cao tính chuyên môn hóa trong hoạt động. Đồng thời, dưới sự chỉ đạo trực tiếp của Giám đốc chi nhánh, toàn bộ quá trình vận hành được đảm bảo diễn ra một cách thống nhất, hiệu quả và phù hợp với định hướng chiến lược phát triển chung của doanh nghiệp.

Giám đốc chi nhánh là người đại diện và chịu trách nhiệm quản lý toàn bộ hoạt động của chi nhánh Đà Nẵng, đảm bảo việc thực hiện đúng định hướng, kế

hoạch kinh doanh và các quy định do trụ sở chính ban hành. Với các nhiệm vụ cụ thể sau: tổ chức, điều hành và giám sát hoạt động kinh doanh hằng ngày của chi nhánh; xây dựng kế hoạch khai thác khách hàng, phát triển thị trường logistics tại khu vực miền Trung; quản lý nhân sự, phân công công việc và đánh giá hiệu quả làm việc của các bộ phận; phối hợp với trụ sở chính và chi nhánh Hà Nội trong việc báo giá, xử lý lô hàng và giải quyết các vấn đề phát sinh; đồng thời đại diện chi nhánh làm việc với khách hàng, đối tác và cơ quan chức năng khi cần thiết và chịu trách nhiệm về kết quả kinh doanh, doanh thu và hiệu quả hoạt động của chi nhánh.

Về bộ phận ***Sales Logistics*** chịu trách nhiệm tìm kiếm, phát triển và chăm sóc khách hàng, đồng thời đóng vai trò cầu nối giữa khách hàng với các bộ phận nghiệp vụ trong quá trình cung ứng dịch vụ. Với các công việc sau: tìm kiếm và tiếp cận khách hàng có nhu cầu sử dụng dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu; tư vấn dịch vụ, thu thập thông tin lô hàng và phối hợp với trụ sở chính để báo giá cho khách hàng; đàm phán điều kiện, ký kết hợp đồng và duy trì mối quan hệ với khách hàng; theo dõi tình trạng lô hàng, phối hợp với bộ phận Cus/Docs và các đối tác để đảm bảo tiến độ vận chuyển; giải quyết, phản hồi các thắc mắc và khiếu nại của khách hàng liên quan đến dịch vụ; đồng thời báo cáo công việc định kỳ cho Giám đốc.

Bộ phận ***Cus/docs*** chịu trách nhiệm xử lý chứng từ, thực hiện các thủ tục hải quan nhằm đảm bảo hàng hóa được thông quan đúng quy định và đúng tiến độ. Cụ thể: tiếp nhận, kiểm tra và xử lý bộ chứng từ xuất nhập khẩu; khai báo hải quan điện tử, theo dõi quá trình thông quan hàng hóa; phối hợp với hãng tàu, đại lý, cảng biển và cơ quan hải quan để xử lý các vấn đề phát sinh; chuẩn bị và lưu trữ hồ sơ chứng từ theo đúng quy định của pháp luật và nội bộ công ty; hỗ trợ bộ phận sales trong việc tư vấn cho khách hàng; theo dõi chi phí LCC phát sinh theo từng lô hàng, đối chiếu chứng từ, đảm bảo tính chính xác, đầy đủ và kịp thời của chứng từ và số liệu, góp phần hạn chế rủi ro cho doanh nghiệp và khách hàng trong quá trình giao nhận.

Bộ phận ***kế toán*** chịu trách nhiệm toàn diện về các hoạt động tài chính và kế toán. Các nhiệm vụ bao gồm: ghi nhận các nghiệp vụ kinh tế, lập báo cáo tài chính, quản lý công nợ, thực hiện công tác thuế.

Bộ phận ***giao nhận*** thực hành nghiệp vụ giao nhận hàng hóa, nhận chứng từ từ bộ phận Cus/docs để làm thủ tục tại cảng, giám sát quá trình vận chuyển hàng từ cảng về kho khách hàng, xử lý các vấn đề phát sinh tại hiện trường như hư hỏng

container, sai lệch hàng hóa hoặc chậm trễ trong quá trình giao nhận, lập biên bản xác nhận với các bên liên quan để làm cơ sở giải quyết.

2.1.5. Phân tích các nguồn lực của công ty.

2.1.5.1. Cơ sở vật chất

Văn phòng Seair Links Đà Nẵng có diện tích khoảng 100 m². Văn phòng nằm ở trung tâm thành phố thuận lợi cho việc đi lại, giao dịch với khách hàng cũng như kết nối với các đối tác logistics, cảng biển và các cơ quan chức năng trên địa bàn thành phố. Không gian văn phòng được bố trí theo hướng mở, sắp xếp gọn gàng, tạo điều kiện thuận lợi cho việc trao đổi và giải quyết công việc giữa các bộ phận. Trang thiết bị được đầu tư đầy đủ như máy tính, hệ thống mạng nội bộ, và các thiết bị văn phòng cần thiết, góp phần đảm bảo quá trình xử lý công việc diễn ra nhanh chóng, hiệu quả. Dưới đây là bảng thống kê cung cấp thông tin chi tiết hơn về các trang thiết bị và công cụ hỗ trợ cho hoạt động của công ty.

Bảng 2.1. Cơ sở vật chất của Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng

(ĐVT: Cái)

Chỉ tiêu	Số lượng	Mục đích
Điều hòa	4	Điều hòa không khí, tạo môi trường làm việc thoải mái cho nhân viên
Laptop (Do công ty cấp)	8	Phục vụ cho công việc của văn phòng
Bàn	15	Bao gồm bàn làm việc cho nhân viên, giám đốc, bàn phòng họp, ...
Ghế	16	Ghế ngồi cho toàn bộ nhân viên
Tủ	8	Phục vụ cho việc lưu trữ hồ sơ, tài liệu của nhân viên
Máy in	1	In ấn tài liệu, báo giá, hóa đơn, ...
Điện thoại bàn	8	Gọi điện tìm kiếm khách hàng, phục vụ cho bộ phận Sales là chính.
Wifi	1	Cung cấp kết nối internet cho các thiết bị trong văn phòng, hỗ trợ công việc quản lý và điều hành.

Phần mềm ECUSS VNACCS	1	Phần mềm khai báo hải quan điện tử, giúp doanh nghiệp thực hiện các thủ tục hải quan nhanh chóng và hiệu quả.
Các công cụ thiết bị khác	...	Phục vụ cho sự tiện lợi, an toàn của mọi người (ví dụ: bình chữa cháy để phòng cháy chữa cháy, camera giám sát an ninh...).

Nguồn: Kế toán

Nhìn chung cơ sở vật chất của công ty được trang bị tương đối đầy đủ, đáp ứng tốt nhu cầu hoạt động văn phòng và nghiệp vụ giao nhận hàng hóa. Hệ thống trang thiết bị cơ bản như điều hòa, bàn ghế, tủ lưu trữ được bố trí hợp lý, đảm bảo môi trường làm việc tiện nghi, tạo điều kiện thuận lợi cho nhân viên trong quá trình làm việc. Số lượng laptop và điện thoại bàn tương đối phù hợp với quy mô nhân sự, góp phần nâng cao hiệu quả trao đổi thông tin và xử lý công việc.

Bên cạnh đó, công ty cũng trang bị các thiết bị hỗ trợ công việc chuyên môn như máy in và phần mềm khai báo hải quan điện tử ECUSS VNACCS, cho thấy mức độ ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động giao nhận được chú trọng. Hệ thống Wifi được triển khai giúp đảm bảo kết nối thông suốt giữa các bộ phận, hỗ trợ tốt cho công tác quản lý và điều hành.

Ngoài ra, việc trang bị các công cụ thiết yếu khác như thiết bị phòng cháy chữa cháy và camera giám sát cũng thể hiện sự quan tâm của doanh nghiệp đến yếu tố an toàn và an ninh trong môi trường làm việc.

2.1.5.2. Nguồn nhân lực

Bảng 2.2. Tình hình lao động của Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025

(ĐVT: Người)

Tiêu chí	2023		2024		2025	
	Số lượng	Tỷ trọng (%)	Số lượng	Tỷ trọng (%)	Số lượng	Tỷ trọng (%)
Tổng số lao động	5	100	6	100	10	100
Phân theo độ tuổi						
Từ 20 – 30	4	80	5	83.33	9	90

Từ 31 – 40	1	20	1	16.67	1	10
Từ 40 trở lên	0	0	0	0	0	0
Phân theo giới tính						
Nam	0	0	0	0	0	0
Nữ	5	100	6	100	10	100
Phân theo trình độ lao động						
Đại học trở lên	4	80	5	83.33	9	90
Cao đẳng và trung cấp	1	20	1	16.67	1	10

Nguồn: Kế toán

Dựa vào bảng số liệu trên, ta thấy số lượng nhân sự của công ty có sự gia tăng qua các năm từ năm 2023 – 2025, song còn hạn chế. Từ khi chuyển sang văn phòng mới, với quy mô kinh doanh được mở rộng và nhu cầu nhân sự của công ty tăng, vẫn đang trong quá trình tuyển thêm nhân sự mới.

Xét về độ tuổi, lực lượng lao động của công ty tập trung ở nhóm 20 – 30 tuổi, chiếm tỷ trọng cao qua các năm từ 2023 – 2024 (luôn trong khoảng từ 80% - 90%). Cho thấy đội ngũ nhân sự trẻ, năng động, dễ thích nghi trong môi trường có tính biến động cao, nhanh nhạy trong tiếp cận quy trình nghiệp vụ, cũng như công nghệ, xử lý chứng từ điện tử. Tuy nhiên, số lượng nhân sự còn ít kinh nghiệm chiếm khoảng 60% có thể gây áp lực xử lý công việc lên giám đốc và các nhân viên lâu năm.

Về giới tính, lao động tại chi nhánh có cơ cấu nhân sự 100% là nữ, đặc điểm này phù hợp với tính chất công việc chủ yếu là sales logistics, xử lý chứng từ và chăm sóc khách hàng, những vị trí đòi hỏi sự cẩn thận, tỉ mỉ, khéo léo và khả năng giao tiếp tốt, góp phần nâng cao hiệu quả xử lý nghiệp vụ, hạn chế sai sót trong chứng từ và tăng mức độ hài lòng của khách hàng. Khi phát sinh giao nhận hàng hóa ở các cảng phía Bắc và phía Nam, chi nhánh phải phối hợp làm việc với nhân viên giao nhận, ở trụ sở chính và văn phòng ở Hà Nội để hoàn thành nghiệp vụ.

Về trình độ chuyên môn, hầu hết nhân viên có trình độ Đại học trở lên, do công ty chủ yếu làm việc ở văn phòng, không vận hành ở kho bãi. Cho thấy chi nhánh ưu tiên tuyển dụng nhân sự có kiến thức chuyên môn phù hợp với yêu cầu nghiệp vụ logistics, đặc biệt là các công việc liên quan đến cung cấp dịch vụ logistics, xử lý chứng từ và thủ tục hải quan.

2.1.5.3. Nguồn lực tài chính

Bảng 2.3. Bảng cân đối kế toán phần tài sản (rút gọn) của Công ty TNHH Seair Links
– chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025

(ĐVT: đồng)

TT	Chỉ tiêu	2023 (1)	2024 (2)	2025 (3)	Tỷ trọng so với tổng tài sản (%)			Chênh lệch (%)	
					2023	2024	2025	(2)/(1)	(3)/(2)
A	TÀI SẢN NGẮN HẠN	1.044.330.012	1.439.985.518	1.609.080.453	82,9	84,2	78,2	37,9	11,7
I	<i>Tiền và các khoản tương đương tiền</i>	215.684.782	309.845.916	265.372.554	17,1	18,1	12,4	43,7	-14,4
II	<i>Đầu tư tài chính ngắn hạn</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
II	<i>Các khoản phải thu ngắn hạn</i>	742.318.459	1.019.575.084	1.185.264.993	58,9	59,6	59,9	37,4	16,3
III	<i>Hàng tồn kho</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
IV	<i>Tài sản ngắn hạn khác</i>	86.326.771	110.563.518	158.442.906	6,9	6,5	8,0	28,1	43,3
B	TÀI SẢN DÀI HẠN	215.900.988	271.014.632	449.700.895	17,1	15,8	20,9	25,5	65,9
I	<i>Các khoản phải thu dài hạn</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
II	<i>Tài sản cố định</i>	215.900.988	271.014.632	412.785.667	14,9	13,9	18,5	25,5	52,3
III	<i>Tài sản dài hạn khác</i>	-	-	36.915.228	-	-	1,9	-	
	TỔNG TÀI SẢN	1.260.231.000	1.711.000.150	2.058.781.348	100	100	100	35,8	20,3

Nguồn: Kế toán

Dựa vào bảng dữ liệu trên, có thể thấy trong giai đoạn năm 2023 – 2025, tổng tài sản của công ty tăng liên tục qua các năm phản ánh xu hướng mở rộng quy mô hoạt động của doanh nghiệp. Tuy nhiên tốc độ tăng trưởng có dấu hiệu chậm lại trong năm 2025 khi mức tăng chỉ đạt 20,3%, thấp hơn mức tăng 35,8% của năm 2024.

Xét về cơ cấu tài sản, tài sản ngắn hạn vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu tổng tài sản, lần lượt đạt 82,9% năm 2023, 84,2% năm 2024 và 78,2% năm 2025. Phù hợp với đặc điểm là công ty giao nhận khi nhu cầu sử dụng vốn lưu động phục vụ thanh

toán cước vận tải, phí cảng, chi phí giao nhận và các khoản chi ngắn hạn khác là tương đối lớn. Trong tài sản ngắn hạn:

- Khoản phải thu ngắn hạn chiếm tỷ trọng cao nhất trong cơ cấu tổng tài sản, gần 60%. Khoản mục này tăng mạnh từ 742.318.459 đồng năm 2023 lên 1.185.264.993 đồng năm 2025 do công ty áp dụng chính sách tín dụng thương mại tương đối linh hoạt để giữ chân và thu hút khách hàng. Tuy nhiên điều này làm cho một lượng vốn lớn bị khách hàng chiếm dụng, có thể gây áp lực lên dòng tiền của công ty.
- Khoản tiền và các khoản tương đương tiền năm 2024 tăng 43,7 % so với năm 2023, nhưng năm 2025 lại giảm mạnh 14,4% so với năm 2024. Sự sụt giảm này trong bối cảnh khoản phải thu ngắn hạn tăng cho thấy công ty đang đối mặt với tình trạng mất cân đối dòng tiền tạm thời.

Tài sản dài hạn có xu hướng tăng qua các năm. Đặc biệt do năm 2025 công ty mở rộng quy mô, làm cho tài sản dài hạn tăng 65,9% so với năm 2024. Trong đó tài sản cố định tăng đáng kể do công ty mua thêm cơ sở vật chất và trang thiết bị cho văn phòng mới. Tuy nhiên, việc đầu tư mở rộng tài sản dài hạn cần đi kèm với hiệu quả khai thác phù hợp nhằm tránh làm gia tăng áp lực tài chính cho doanh nghiệp.

Bảng 2.4. Bảng cân đối kế toán phân nguồn vốn (rút gọn) của Công ty TNHH Seair

Links – chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025

(ĐVT: đồng)

TT	Chỉ tiêu	2023 (1)	2024 (2)	2025 (3)	Tỷ trọng so với tổng nguồn vốn (%)			Chênh lệch (%)	
					2023	2024	2025	(2)/(1)	(3)/(2)
C	NỢ PHẢI TRẢ	697.381.746	969.292.411	1.302.445.672	55,3	56,7	57,4	39,0	22,0
I	Nợ ngắn hạn	697.381.746	969.292.411	1.182.445.672	55,3	56,7	57,4	39,0	22,0
II	Nợ dài hạn	-	-	-	-	-	-	-	-
D	VỐN CHỦ SỞ HỮU	562.848.890	742.088.967	676.335.676	44,7	43,4	34,2	31,8	18,1
I	Vốn cấp từ trụ sở chính	450.000.000	500.000.000	600.000.000	35,7	29,2	29,1	11,1	20,0

II	Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	112.848.890	242.088.967	276.335.676	9,0	14,1	13,4	114,5	14,1
	TỔNG NGUỒN VỐN	1.260.231.000	1.711.000.150	2.058.781.348	100	100	100	35,8	20,3

Nguồn: Kế toán

Về cơ cấu nguồn vốn, nợ phải trả chiếm tỷ trọng cao hơn vốn chủ sở hữu. Tỷ trọng nợ phải trả có xu hướng tăng dần qua các năm, tăng từ 55,3% năm 2023 lên 56,7% năm 2024 và đạt 57,4% vào năm 2025, cho thấy doanh nghiệp ngày càng phụ thuộc vào nguồn vốn từ bên ngoài để đầu tư mở rộng kinh doanh. Tuy nhiên, xét về số tuyệt đối, mức chênh lệch tăng ròng của nợ phải trả đang có dấu hiệu chậm lại trong năm 2025 so với năm 2024, cho thấy công ty đã phần nào kiểm soát tốt hơn tốc độ vay nợ và nghĩa vụ phải trả trong giai đoạn gần đây. Trong đó, nợ ngắn hạn chiếm tỷ trọng chủ yếu (phần lớn là các khoản phải trả cho người bán), phản ánh áp lực thanh toán ngắn hạn tương đối lớn.

Mặt khác, vốn chủ sở hữu mặc dù tăng về giá trị tuyệt đối trong năm 2024 nhưng về mặt tương đối tỷ trọng giảm từ 44,7% năm 2023 xuống còn 31,8% năm 2025. Cho thấy mức độ tự chủ tài chính của doanh nghiệp đang có xu hướng suy giảm, đồng thời khả năng chống đỡ rủi ro tài chính bằng nguồn lực nội tại còn hạn chế.

2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh tại Công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng.

2.2.1. Phân tích về các lĩnh vực kinh doanh, cơ cấu doanh thu, thị trường, đối thủ cạnh tranh, khách hàng.

2.2.1.1. Các lĩnh vực kinh doanh của công ty

Như đã nêu trong mục 2.1.3. của phần tổng quan ở chương này, Seair Links với định hướng phát triển theo mô hình logistics tích hợp, công ty không chỉ thực hiện hoạt động vận tải đơn thuần mà còn cung cấp các giải pháp logistics tổng thể nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng đa dạng của khách hàng xuất nhập khẩu.

a. Dịch vụ giao nhận đường biển.

Đây là mảng lĩnh vực kinh doanh chủ lực và chiếm tỷ trọng lớn trong doanh thu của công ty. Seair Links cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển với hai hình thức chính là FCL và LCL. Hoạt động giao nhận hàng xuất

nhập khẩu FCL được công ty tập trung khai thác mạnh, tập trung ở các thị trường chính Mỹ, Nhật, Trung Quốc, Hàn Quốc, ...

Công ty thực hiện nhiều nghiệp vụ như liên hệ hãng tàu để đặt chỗ (booking), theo dõi lịch trình tàu, nhận và kiểm tra bộ chứng từ, phối hợp làm thủ tục hải quan, ... Seair Links Đà Nẵng còn duy trì quan hệ hợp tác với nhiều hãng tàu và đại lý quốc tế nhằm đảm bảo tính ổn định về lịch tàu, giá cước và khả năng xử lý hàng hóa trong mùa cao điểm. Đối tác trong giao nhận đường biển có thể kể đến là:

- Hãng tàu quốc tế như SITC, COSCO, Wan Hai, Evergreen,...
- Hãng tàu nội địa: VIMC, Vosco, ...
- Các đơn vị khai thác cảng ở toàn quốc như là Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng khai thác Cảng Tiên Sa (Đà Nẵng), Công ty Cổ phần Cảng Cát Lái tại TP. HCM, và các công ty chuyên ngành khác như xăng dầu, xi măng, cùng với các bến cảng quốc tế như Cái Mép hay SSA, ... Các đối tác này hỗ trợ công ty trong việc xếp dỡ, lưu kho và giao nhận hàng hóa từ cảng đến kho khách hàng, góp phần hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics trọn gói.
- Công ty duy trì hợp tác với hệ thống đại lý thông qua các mạng lưới logistics uy tín như:
 - + WCA (World Cargo Alliance): Mạng lưới toàn cầu lớn nhất dành cho các đại lý giao nhận vận tải độc lập, giúp kết nối và phát triển kinh doanh logistics, không phải là một hãng vận tải.
 - + VLA (Vietnam Logistics Business Association): Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, tổ chức xã hội-nghề nghiệp của các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam, tiền thân là VIFFAS.
 - + Jctrans (Jctrans): Một mạng lưới logistics toàn cầu dành cho các forwarder (công ty giao nhận), thường tổ chức các hội nghị lớn để kết nối các thành viên.
 - + G7N (G7N Network): Một mạng lưới logistics khác, cũng tập hợp các công ty giao nhận vận tải độc lập trên toàn thế giới để hợp tác.

b. Dịch vụ giao nhận đường hàng không

Ngoài giao nhận hàng hóa bằng đường biển thì đây là mảng kinh doanh quan trọng thứ hai của công ty để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng có giá trị cao, cần giao trong thời gian sớm nhất. Thông qua mạng lưới đại lý quốc tế và các hãng hàng

không như Vietnam Airlines Cargo, Vietjet Air Cargo, ... công ty có thể hỗ trợ khách hàng thực hiện đặt chỗ vận chuyển hàng, theo dõi lịch bay, chuẩn bị chứng từ vận chuyển, khai báo hải quan, giao nhận hàng tại sân bay. Dịch vụ này giúp công ty đa dạng hóa hoạt động kinh doanh, đồng thời nâng cao khả năng đáp ứng nhu cầu vận chuyển linh hoạt của khách hàng trong bối cảnh thương mại điện tử ngày càng phát triển.

c. Vận tải nội tải nội địa

Nhằm hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics, công ty còn cung cấp dịch vụ nội địa đường bộ nhằm vận chuyển hàng từ kho người bán ra cảng biển, sân bay, kho hàng của người nhận và ngược lại. Hoạt động này công ty đóng vai trò là người trung gian môi giới dịch vụ trucking nội địa, vận chuyển container, giao nhận hàng hóa nội địa, hỗ trợ khách hàng điều phối xe, ... Dịch vụ này giúp công ty chủ động hơn trong quá trình giao nhận, giảm thời gian chờ đợi và nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng. Tuy nhiên, do quy mô doanh nghiệp còn hạn chế nên hiện nay công ty vẫn kết hợp với các đơn vị vận tải bên ngoài như là Transimex, Sotrans, ... để phục vụ hoạt động trucking tại khu vực miền Trung. Việc thuê ngoài giúp công ty giảm áp lực đầu tư phương tiện nhưng cũng tạo ra một số khó khăn trong việc kiểm soát chi phí và tiến độ vận chuyển.

d. Khai báo hải quan

Đây cũng là một mảng dịch vụ mang lại một phần doanh thu không thể thiếu cho công ty. Công ty cung cấp dịch vụ khai thuê hải quan cho hàng hóa xuất nhập khẩu nhằm hỗ trợ khách hàng hoàn thiện thủ tục hải quan nhanh chóng và đúng quy định pháp luật. Các nghiệp vụ để thực hiện dịch vụ khai báo hải quan bao gồm khai báo hải qua, kiểm tra tính hợp lệ của chứng từ, tư vấn mã HS code, chính sách liên quan đến mặt hàng xuất nhập khẩu của khách hàng, làm thủ tục xin giấy phép chuyên ngành nếu cần. Trong hoạt động giao nhận hàng xuất nhập khẩu, dịch vụ khai báo hải quan có vai trò đặc biệt quan trọng vì ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian thông quan và chi phí của lô hàng.

Ngoài ra, công ty còn cung cấp một số dịch vụ hỗ trợ khác như đóng gói hàng hóa, tư vấn xuất nhập khẩu, ...

2.2.1.2. Thị trường

Công ty có trụ sở ở Thành phố Hồ Chí Minh, hai chi nhánh ở Hà Nội và Đà Nẵng nên khách hàng mà công ty hướng đến là bất cứ doanh nghiệp nào có nhu cầu về vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu trên toàn quốc. Đối với Seair Links Đà Nẵng thì khai thác khách hàng ở các tỉnh miền Trung và các khu công nghiệp có hoạt động xuất nhập khẩu. Đây khu vực có nhiều tiềm năng phát triển logistics nhờ hệ thống cảng biển và vị trí trung chuyển thuận lợi. Thành phố Đà Nẵng hiện đang định hướng phát triển trở thành trung tâm logistics của khu vực miền Trung, với các dự án mở rộng hạ tầng cảng biển và logistics như cảng Liên Chiểu nhằm giảm tải cho cảng Tiên Sa và tăng năng lực khai thác hàng hóa container.

Thị trường logistics Việt Nam đang được đánh giá là một trong những thị trường có tốc độ tăng trưởng nhanh trong khu vực Đông Nam Á. Đối với Seair Links thị trường kinh doanh chủ yếu tập trung vào hoạt động giao nhận hàng hóa quốc tế bằng đường biển, đặc biệt là với thị trường Trung Quốc – tuyến quan trọng, được công ty chú trọng phát triển do Trung Quốc hiện đang là đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam. Theo Báo đầu tư [9], Trung Quốc hiện đang là thị trường xuất khẩu lớn thứ hai và là thị trường nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam; quý I/2026, thương mại hai chiều tiếp tục tăng trưởng cao, đạt 66,9 tỷ USD. Trong đó, Việt Nam xuất khẩu 16,8 tỷ USD, tăng 26,4%; nhập khẩu đạt 50,1 tỷ USD, tăng 31,6%, theo Cục Thống kê. Ngoài ra, công ty còn khai thác các thị trường khác như Nhật Bản, Hàn Quốc, Đông Nam Á, châu Âu và Mỹ thông qua mạng lưới đại lý logistics quốc tế.

2.2.1.3. Đối thủ cạnh tranh

Tại thị trường Đà Nẵng, Seair Links phải đối mặt với một hệ sinh thái cạnh tranh rất đặc thù. Khác với sự phân mảnh cực độ ở TP.HCM, đối thủ tại Đà Nẵng thường tập trung mạnh vào các dịch vụ gắn liền với Cảng Tiên Sa và Hành lang kinh tế Đông - Tây.

a. Đối thủ là các công ty địa phương lớn.

Đây là những đơn vị có thâm niên, sở hữu hạ tầng bến bãi và quan hệ mật thiết với các cơ quan quản lý tại Đà Nẵng.

Danalog (Logistics Cảng Đà Nẵng): Đối thủ mạnh nhất về kho bãi (kho ngoại quan, CFS) và dịch vụ cảng. Họ có lợi thế tuyệt đối về vị trí gần cảng Tiên Sa.

VOSA Đà Nẵng: công ty lâu đời với hơn 60 năm kinh nghiệm. Thế mạnh của họ là đại lý tàu biển và các dịch vụ logistics truyền thống với chi phí rất tối ưu.

Portserco: Đơn vị chuyên về bốc xếp, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics trọn gói tại khu vực miền Trung.

b. Chi nhánh của các Forwarder lớn

Giống như Seair Links, các công ty này đặt chi nhánh tại Đà Nẵng để khai thác luồng hàng từ các khu công nghiệp (Hòa Khánh, Liên Chiểu, Điện Nam - Điện Ngọc).

Bee Logistics Đà Nẵng: Đối thủ trực tiếp ở mảng cước hàng không và hàng rời. Họ có mạng lưới toàn cầu cực mạnh tương tự Seair Links nhưng có sự hiện diện thương hiệu lâu hơn tại miền Trung.

Vạn Hải Group (Van Hai): Rất mạnh trong việc vận chuyển các mặt hàng chủ lực của miền Trung như tinh bột sắn, ván ép và thủy sản chế biến.

Dolphin Sea Air: Đối thủ trực tiếp nhất về mô hình kinh doanh, cạnh tranh gay gắt trong việc tìm kiếm khách hàng doanh nghiệp vừa và nhỏ, các tuyến đi Mỹ/Nhật.

2.2.1.4. Khách hàng

Seair Links là nhà cung cấp dịch vụ logistics với khả năng đáp ứng mọi nhu cầu của khách hàng. Công ty tiếp cận đa dạng khách hàng cá nhân, tổ chức với nhiều ngành khác nhau hoạt động xuất nhập khẩu nội địa và quốc tế. Cụ thể:

Doanh nghiệp sản xuất bao gồm tiêu dùng, dệt may, nông sản linh kiện, vật liệu xây dựng, Có thể kể đến là Agrimex, Henico, Vigi Farm, Agricultural GT7, Đặc điểm của nhóm khách hàng này là nhu cầu vận chuyển nguyên liệu đầu vào và xuất khẩu thành phẩm với tần suất ổn định. Họ yêu cầu cao về tiến độ giao hàng, độ chính xác chứng từ và tuân thủ quy định hải quan, do bất kỳ sai sót nào cũng có thể ảnh hưởng đến chuỗi sản xuất và hợp đồng với đối tác nước ngoài.

Doanh nghiệp thương mại, nhóm những khách hàng nhập khẩu máy móc, thiết bị, hàng tiêu dùng và các doanh nghiệp xuất khẩu nông sản, thủy sản. Đối với nhóm này, chi phí logistics là yếu tố đặc biệt quan trọng, bởi theo ước tính, chi phí logistics tại Việt Nam chiếm khoảng 16 - 20% giá trị hàng hóa, cao hơn mức trung bình thế giới. Do đó, họ có xu hướng so sánh giá giữa nhiều doanh nghiệp logistics.

Nhóm khách hàng là các công ty giao nhận vận tải trong và ngoài nước này thường phát sinh nhu cầu thuê ngoài các dịch vụ như khai báo hải quan, vận chuyển

nội địa, co-loader hàng lẻ, đại lý xử lý hàng tại địa phương và hỗ trợ chứng từ xuất nhập khẩu.

Tại Seair Links, không chỉ cung cấp dịch vụ. Công ty còn cam kết những giải pháp đáng tin cậy, chất lượng, sáng tạo và độc đáo nhất phù hợp cho nhu cầu của riêng khách hàng. Trong thị trường toàn cầu ngày nay càng phức tạp, khi hiểu được rằng mỗi khách hàng đều đang đối mặt với những thách thức khác nhau. Đó là lý do tại sao công ty luôn cung cấp các giải pháp linh hoạt để trang bị cho doanh nghiệp có khả năng cạnh tranh bền vững hơn.

2.2.2. Bảng kết quả hoạt động kinh doanh của công ty trong giai đoạn từ năm 2023 – 2025.

Bảng 2.5. Bảng kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025

(ĐVT: đồng)

TT	Chỉ tiêu	2023	2024	2025	Tốc độ tăng trưởng (%)	
					2023 - 2024	2024 - 2025
1	Tổng doanh thu	3.185.209.207	5.420.262.740	10.736.435.614	70,17	98,08
2	Doanh thu thuần về hoạt động bán hàng	3.090.274.977	5.262.262.740	10.535.741.363	70,28	100,21
3	Doanh thu từ hoạt động tài chính	46.934.230	83.000.000	118.245.336	76,84	42,46
4	Thu nhập khác	48.000.000	75.000.000	82.448.915	56,25	9,93
5	Tổng chi phí	3.036.634.230	5.011.900.000	8.933.854.760	65,05	78,25
6	Giá vốn hàng bán	2.030.000.000	3.420.000.000	6.780.000.000	68,47	98,25
7	Chi phí tài chính	64.934.230	115.000.000	129.864.552	77,10	12,93
	Chi phí bán hàng	394.800.000	652.400.000	1.185.642.771	65,25	81,74
8	Chi phí QLDN	528.000.000	789.500.000	802.118.664	49,53	1,60
9	Chi phí khác	18.900.000	35.000.000	36.228.773	85,19	3,51
10	Lợi nhuận gộp	1.060.274.977	1.842.262.740	3.755.741.363	73,75	103,87
11	Lợi nhuận trước thuế	148.574.977	408.362.740	1.802.580.854	174,85	341,42
12	Thuế TNDN	25.257.746	69.421.666	306.438.745	174,85	341,42
13	Lợi nhuận sau thuế	123.317.231	338.941.074	1.496.142.109	174,85	341,42

Nguồn: Kế toán

Dựa vào bảng số liệu ta có thể thấy, trong giai đoạn 2023 – 2025, hoạt động kinh doanh của công ty có sự tăng trưởng rõ rệt cả về doanh thu và lợi nhuận, phản

ánh quá trình hình thành, mở rộng và từng bước ổn định của chi nhánh sau khi được thành lập.

2.2.2.1. Doanh thu

Tổng doanh thu của công ty có xu hướng tăng liên tục qua các năm trong giai đoạn 2023 – 2025, từ 3.185.209.207 đồng năm 2023 lên 5.420.262.740 đồng năm 2024 tương ứng tăng 70,17% và đạt 10.736.435.614 đồng năm 2025 tương ứng tăng 98,08% so với năm 2024. Trong đó, doanh thu thuần từ hoạt động bán hàng chiếm phần lớn. Nguyên nhân xuất phát từ việc năm 2023 nhà nước chủ trương đẩy mạnh hoạt động hợp tác quốc tế và đưa ra nhiều chính sách để phục hồi lĩnh vực xuất nhập khẩu sau Covid-19, nên công ty đã chủ trương mở rộng tệp khách hàng xuất nhập khẩu và thị trường. Trong giai đoạn 2023 – 2025, quy mô nhân sự công ty tăng làm tăng năng suất bán hàng.

Bảng 2.6. Doanh thu theo lĩnh vực hoạt động của công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025

(ĐVT: đồng)

STT	Dịch vụ	Năm 2023		Năm 2024		Năm 2025	
		Doanh thu	Tỷ trọng (%)	Doanh thu	Tỷ trọng (%)	Doanh thu	Tỷ trọng (%)
1	Dịch vụ giao nhận đường biển	1.334.987.215	41,90	2.261.104.328	41,68	4.694.113.780	43,20
	Hàng xuất	734.242.969		1.356.662.597		2.675.644.855	
	Hàng nhập	600.744.246		904.441.731		2.018.468.925	
2	Dịch vụ giao nhận đường hàng không	985.642.338	30,93	1.675.112.947	30,86	3.216.676.440	29,60
3	Vận tải nội địa	305.184.229	9,58	512.198.364	9,44	1.001.637.225	9,21
4	Khai thuê hải quan	276.118.442	8,66	458.531.772	8,45	935.328.194	8,61
5	Các dịch vụ khác	284.560.557	8,93	519.437.108	9,57	1.016.627.276	9,36
Tổng cộng		3.186.492.781	100	5.426.384.519	100	10.864.382.915	100

Nguồn: Kế toán công ty

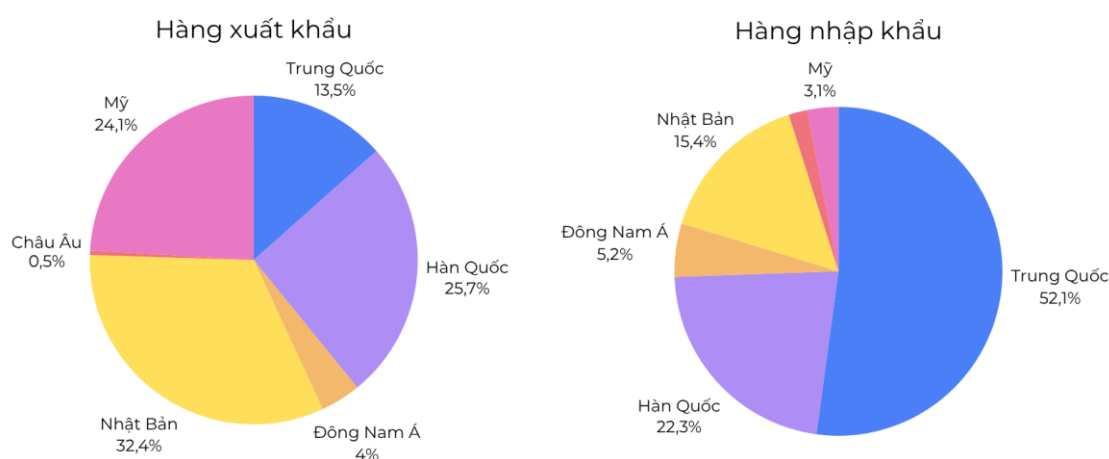
Về cơ cấu doanh thu theo lĩnh vực kinh doanh của công ty, dựa vào bảng số liệu trên ta có thể thấy:

+) Dịch vụ giao nhận bằng đường biển chiếm tỷ trọng cao nhất trong tổng doanh thu từ năm 2023 đến năm 2025 (tương ứng tăng 41,9% năm 2023; 41,68% năm 2024 và 43,2% năm 2025 do thị trường logistics lúc này dần ổn định, sản lượng container

phục hồi nhanh chóng, công ty tăng cường hợp tác với hãng tàu và đại lý quốc tế nên khả năng giữ chỗ và xử lý hàng hóa được cải thiện. Cho thấy đây là mảng kinh doanh cốt lõi, góp phần lớn vào tổng doanh thu của công ty. Công ty ghi nhận là hàng FCL chiếm hầu hết trong cơ cấu kinh doanh ở mảng này của công ty. Do phần lớn khách hàng của công ty là các doanh nghiệp nhập khẩu nguyên vật liệu và máy móc với số lượng lớn nên ưu tiên vận chuyển FCL để tối ưu chi phí và đảm bảo an toàn hàng hóa.

Trong đó, doanh thu hàng nhập và xuất tăng qua các năm với tỷ trọng gần ngang nhau. Doanh thu của hàng nhập đạt 600.744.246 đồng (chiếm 45% trong doanh thu giao nhận đường biển) tăng lên 2.018.468.925 đồng (chiếm 43%) xuất phát từ việc công ty luôn mở rộng thị trường, tệp khách hàng để tăng doanh thu.

Biểu đồ 2.1. Cơ cấu doanh thu theo thị trường mảng giao nhận hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển năm 2025 của công ty TNHH Seair Links - chi nhánh Đà Nẵng



Nguồn: Kế toán

Ở biểu đồ trên hàng nhập khẩu từ Trung Quốc về Việt Nam chiếm tỷ trọng cao nhất (52,1%); nhu cầu nhập khẩu hàng hóa từ Trung Quốc ngày càng tăng, đặc biệt là nguyên vật liệu sản xuất, máy móc và linh kiện điện tử; mặt khác, Trung Quốc còn là đối tác thương mại lớn của Việt Nam nên công ty tập trung khai thác mạnh ở thị trường này.

+) Về dịch vụ hàng không đứng thứ hai về tỷ trọng trong cơ cấu doanh thu, tuy có sự giảm nhẹ về tỷ trọng (từ 30,93% xuống 29,6%) nhưng doanh thu thực tế vẫn tăng. Việc duy trì tỷ trọng gần 30% cho thấy doanh nghiệp vẫn chú trọng phát triển mảng dịch vụ này nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa có giá trị cao và yêu cầu thời gian giao hàng nhanh.

+) Các mảng dịch vụ còn lại chiếm khoảng 27% doanh thu từ vận tải nội địa, khai hải quan và các dịch vụ khác (như bảo hiểm, kho bãi) đóng vai trò là gắn kết chuỗi dịch vụ trọn gói khi khách hàng yêu cầu. Mặt khác, doanh thu ở những mảng này có phần hạn chế hơn những mảng còn lại vì hạn chế về quy mô công ty còn chủ yếu thuê ngoài để đáp ứng những khách hàng nào thuê dịch vụ tích hợp door – to – door.

2.2.2.2. Chi phí

Cùng với sự gia tăng về doanh thu, giá vốn hàng bán và chi phí hoạt động của công ty cũng tăng lên qua các năm, phù hợp với quá trình mở rộng quy mô kinh doanh.

Giá vốn hàng bán của công ty tăng mạnh qua các năm, tăng 68,7 % năm 2023 so với năm 2024, năm 2025 tăng 98,25 % so với năm 2024 cho thấy sự gia tăng sản lượng dịch vụ logistics mà công ty cung cấp. Nguyên nhân chủ yếu khiến giá vốn hàng bán tăng trong giai đoạn này bao gồm: số lượng đơn hàng và khách hàng tăng nhanh; biến động giá cước vận tải và chi phí thuê phương tiện và đặc thù doanh nghiệp logistics không sở hữu nhiều phương tiện vận tải, do đó phụ thuộc lớn vào các đối tác vận tải bên ngoài.

Chi phí bán hàng tăng từ 394.800.000 đồng năm 2023 lên 652.400.000 đồng năm 2024 (65,25%) và 1.185.642.771 đồng năm 2025 (81,74 %), do công ty tăng cường hoạt động tìm kiếm và chăm sóc khách hàng, gia tăng số lượng nhân sự sales logistics, cũng như phát sinh các chi phí liên quan đến tiếp cận thị trường và duy trì quan hệ khách hàng. Chi phí quản lý doanh nghiệp cũng tăng đáng kể, năm 2024 tăng 49,53% so với năm 2023 và năm 2025 tăng 1,6% so với năm 2024. Xuất phát từ việc tăng chi phí văn phòng, trả lương cho nhân viên, trang thiết bị làm việc và các chi phí hành chính khác nhằm đáp ứng nhu cầu vận hành ngày càng lớn, tuy nhiên năm 2025 do quy mô nhân sự tăng ở cuối năm nên chi phí quản lý doanh nghiệp không có sự thay đổi nhiều so với năm 2024.

2.2.2.3. Lợi nhuận

Lợi nhuận trước thuế của công ty tăng rất mạnh trong giai đoạn 2023 – 2025. Năm 2023, lợi nhuận trước thuế đạt 148.574.977 đồng; đến năm 2024 tăng lên 408.362.740 đồng, tương ứng tăng 174,85%. Đặc biệt, năm 2025 lợi nhuận trước thuế đạt 1.802.580.854 đồng, tăng 341,42% so với năm 2024. Lợi nhuận sau thuế

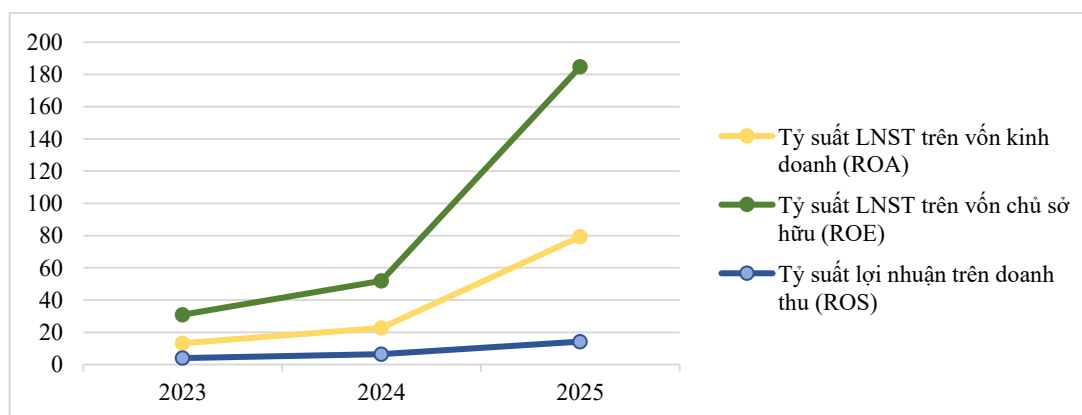
năm 2025 so với năm 2024 (341,42%) tăng gần gấp đôi so với tỷ lệ năm 2024 so với năm 2023 (174,58%). Nguyên nhân do sản lượng hàng tăng, công ty khai thác tốt tuyến Trung – Việt, có sản lượng hàng lớn và thời gian vận chuyển ngắn. Sự tăng trưởng lợi nhuận còn cho thấy công ty đang từng bước nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và khả năng cạnh tranh trên thị trường.

2.2.2.4. Khả năng sinh lời

Bảng 2.7. Phân tích khả năng sinh lời của Công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	2023	2024	2025
1	Tổng tài sản	Đồng	1.260.231.000	1.711.000.150	2.058.781.348
2	Tổng tài sản bình quân		930.415.309	1.485.615.575	1.884.890.749
3	Vốn chủ sở hữu		562.848.890	742.088.967	876.335.676
4	Vốn chủ sở hữu bình quân		398.711.695	652.468.929	809.212.322
5	Doanh thu thuần		3.090.274.977	5.262.262.740	10.535.741.363
6	Lợi nhuận sau thuế TNDN		123.317.231	338.941.074	1.496.142.109
7	Tỷ suất LNST trên vốn kinh doanh (ROA) (7) = $100 \times ((6)/(2))$	%	13,25	22,81	79,38
8	Tỷ suất LNST trên vốn chủ sở hữu (ROE) (8) = $100 \times ((6)/(4))$		30,93	51,95	184,89
9	Tỷ suất LNST trên doanh thu thuần (ROS) (9) = $100 \times ((6)/(5))$		3,99	6,44	14,20

Nguồn: tác giả tổng hợp



Biểu đồ 2.2. Khả năng sinh lời của công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng giai đoạn 2023 – 2025

a. Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu (ROS)

Trong giai đoạn 2023 – 2025 ROS của công ty có xu hướng tăng qua các năm. Cụ thể, năm 2023 ROS đạt 3,99%, năm 2024 tăng lên 6,44% và đến năm 2025 đạt 14,20%. Chỉ số này cho thấy khả năng tạo ra lợi nhuận từ doanh thu của công ty ngày càng được cải thiện. Nếu như năm 2023 cứ 100 đồng doanh thu thuần chỉ tạo ra khoảng 3,99 đồng lợi nhuận sau thuế thì đến năm 2025 đã tạo ra khoảng 14,20 đồng lợi nhuận sau thuế.

Nguyên nhân ROS tăng chủ yếu là do doanh thu từ hoạt động giao nhận đường biển tăng mạnh, đặc biệt là hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu tuyến Trung Quốc – Việt Nam. Trong giai đoạn này, sản lượng hàng hóa nhập khẩu tăng nhanh giúp công ty mở rộng doanh thu đáng kể. Công ty từng bước tối ưu quy trình xử lý chứng từ, nâng cao khả năng phối hợp giữa các bộ phận và hạn chế các chi phí phát sinh như lưu container, lưu bãi hay chỉnh sửa chứng từ. Khi sản lượng giao nhận tăng, công ty cũng có lợi thế hơn trong việc thương lượng giá cước với hãng tàu và đối tác vận tải, từ đó giúp cải thiện lợi nhuận.

b. Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản (ROA)

ROA trong giai đoạn 2023 – 2025 có xu hướng tăng mạnh qua các năm. Cụ thể, năm 2023 ROA đạt 13,25%, năm 2024 tăng lên 22,81% và đến năm 2025 đạt 79,38% cho thấy công ty đang khai thác tài sản khá hiệu quả trong hoạt động giao nhận và logistics. Chỉ số ROA phản ánh khả năng sử dụng tài sản của doanh nghiệp để tạo ra lợi nhuận. Cho thấy hiệu quả khai thác tài sản của công ty ngày càng được cải thiện. Nếu như năm 2022 cứ 100 đồng tài sản bình quân chỉ tạo ra khoảng 13,25 đồng lợi nhuận sau thuế thì đến năm 2024 đã tạo ra khoảng 79,38 đồng lợi nhuận sau thuế.

Nguyên nhân chủ yếu là do lợi nhuận sau thuế của công ty tăng rất nhanh trong giai đoạn này, đặc biệt năm 2025 lợi nhuận đạt 1.496.142.109 đồng, trong khi tổng tài sản bình quân chỉ tăng ở mức thấp hơn. Mô hình hoạt động của công ty chủ yếu là giao nhận và dịch vụ logistics nên chưa đầu tư vào tài sản cố định như tàu biển, kho bãi hay đội xe container, giúp công ty tận dụng hiệu quả nguồn tài sản hiện có để tạo ra lợi nhuận.

c. Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE)

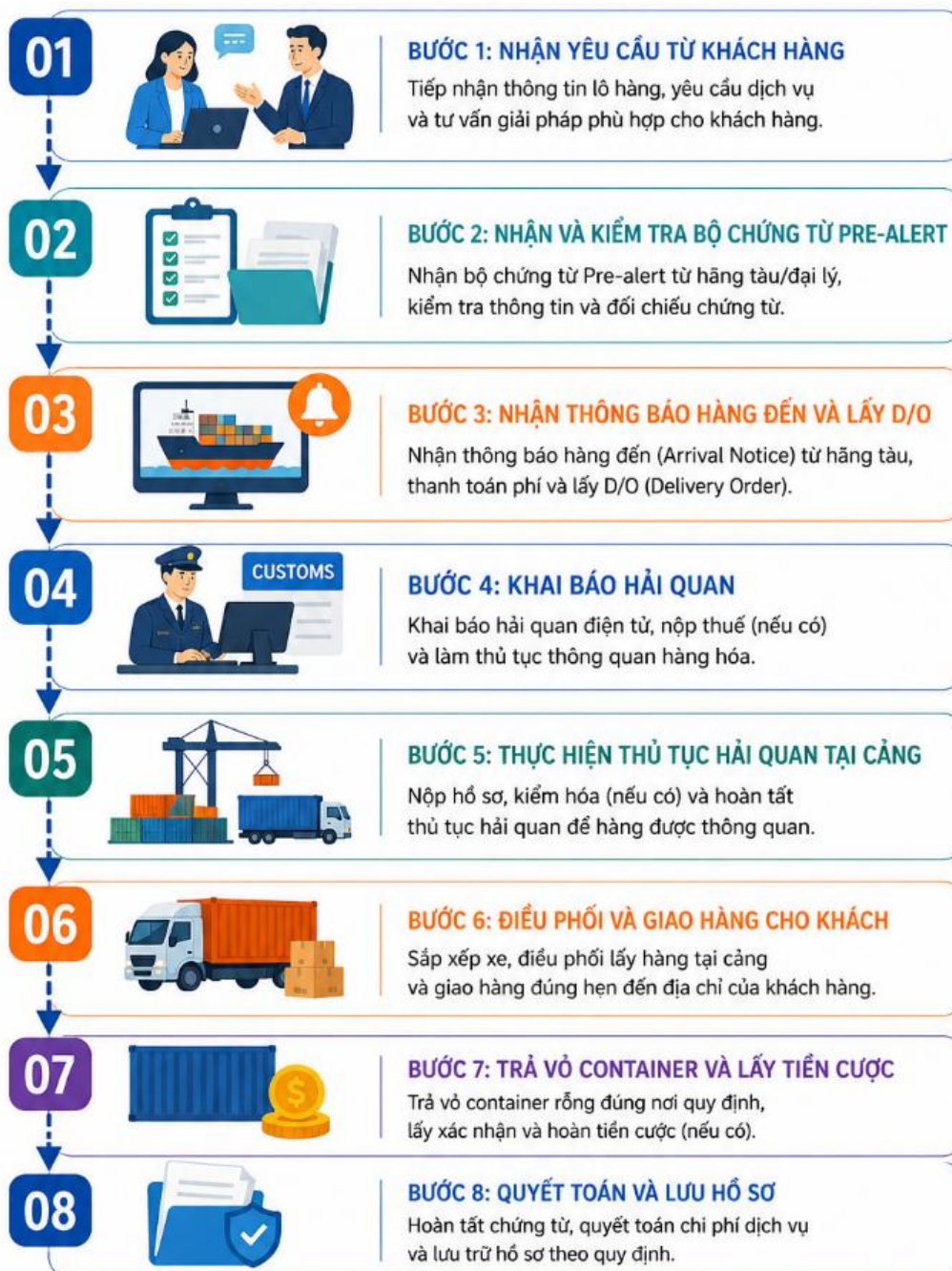
Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE) của công ty trong giai đoạn 2023 – 2025 tăng mạnh qua các năm. Cụ thể, năm 2023 ROE đạt 30,93%, năm 2024 tăng lên 51,95% và đến năm 2025 đạt 184,89%. ROE phản ánh khả năng sinh lời trên vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp. Chỉ số này cho thấy hiệu quả sử dụng vốn của công ty ngày càng được nâng cao. Nếu như năm 2023 cứ 100 đồng vốn chủ sở hữu bình quân tạo ra khoảng 30,93 đồng lợi nhuận sau thuế thì đến năm 2025 đã tạo ra tới 184,89 đồng lợi nhuận sau thuế.

Với đặc điểm là công ty logistics quy mô vừa và nhỏ, công ty chủ yếu khai thác dịch vụ và mạng lưới đại lý nên không sử dụng quá nhiều vốn đầu tư ban đầu. Vì vậy, khi lợi nhuận tăng nhanh sẽ làm ROE tăng mạnh hơn so với các doanh nghiệp có quy mô vốn lớn. Tuy nhiên, mức ROE năm 2025 đạt 184,89% là khá cao, cho thấy công ty đang sử dụng vốn rất hiệu quả nhưng cũng phản ánh quy mô vốn chủ sở hữu còn tương đối nhỏ so với tốc độ tăng trưởng lợi nhuận. Do đó, trong thời gian tới công ty cần tiếp tục củng cố năng lực tài chính và mở rộng nguồn vốn nhằm đảm bảo sự phát triển ổn định và bền vững.

2.3. Thực trạng quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc - Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.

2.3.1. Quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.

- ❖ **Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.**



Sơ đồ 2.2. Quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container của Công ty TNHH Seair

Links - Chi nhánh Đà Nẵng

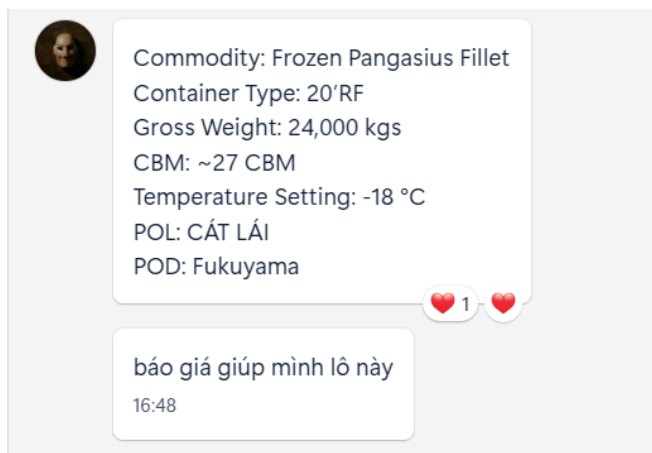
Nguồn: Bộ phận Sales Logistics

❖ Diễn giải quy trình

Bước 1: Nhận yêu cầu từ khách hàng

Nhân viên bộ phận Sales logistics tìm kiếm khách hàng có nhu cầu nhập khẩu hàng hóa. Một số kênh mà nhân viên sales logistics: Fanpage Facebook, Yellow Page, Alibaba, ... đối với khách hàng quen, nhân viên Sales thường tiếp nhận thông qua email hoặc các ứng dụng liên lạc như Zalo, Wechat để tiết kiệm thời gian. Khách

hàng có nhu cầu xuất khẩu sẽ gửi cho nhân viên Sales Logistics một Inquiry gồm có cảng đi, cảng đến, điều kiện Incoterms, tên hàng, trọng lượng, loại container, ... và các dịch vụ kèm theo. Lúc này nhân viên sẽ tư vấn phương án vận chuyển hợp hợp và xác nhận thông tin với khách hàng.



Hình 2.4. Mẫu Inquiry nhận yêu cầu từ khách hàng

Sau khi nhận đầy đủ các thông tin cần thiết, và nắm yêu cầu của khách hàng về dịch vụ đối với lô hàng. Nhân viên Sales Logistics sẽ phối hợp với nhân viên Cus/docs để tiến hành làm báo giá. Mẫu báo giá gồm những thông tin của các bên liên quan, chi tiết lô hàng, giá cước biển (tùy theo điều kiện giao nhận để tư vấn cho khách hàng), chi phí tại cảng dỡ và lưu ý.

Nhân viên Sales Logistics gửi báo giá cho khách hàng, cùng thảo luận và thống nhất về giá trị liên quan đến lô hàng và khách hàng chấp nhận giá mà nhân viên đưa ra thì nhân viên Sales Logistics tiến hành soạn hợp đồng dịch vụ, hợp đồng bao gồm các thông tin công ty và người đại diện của hai bên, các bên liên quan (người nhập khẩu, người xuất khẩu, bên nhận thông báo, ...), thông tin lịch trình vận chuyển, chi phí vận chuyển và các điều khoản khác. Hợp đồng dịch vụ sẽ được ký kết bởi đại diện ủy quyền của Seair Links Đà Nẵng và đại diện phía khách hàng, khi xảy ra tranh chấp thì đây là bằng chứng pháp lý.

**SEAIR LINKS CO., LTD**

Address 5th Floor, Jabooda Bldg, 19 Dong Da Str.,
W. 2, Tan Binh Dist., Ho Chi Minh City, Vietnam.
Tel +84 28 73003986
Business license no. 0316267930

QUOTATION

Date: 23/06/2025

Thank you for your interest in Sear Links' services. I would like to send you a price list with the following details:

1/ OCEAN FREIGHT

POL	POD	CARRIER	OCEAN FREIGHT		TRANSIT TIME	REMARKS
			20'DC	40'DC/HC		
						*Rates are given on the provided information. *Rates are subject to space and equipment availability. *Rates are for legal weight.
2/LOCAL CHARGES AT POL HPH			20'DC	40'DC/HC		REMARKS
CUSTOM IMPORT						Terms & Conditions
THC						• All Local charge fee not included VAT 8%
LSS						• Not including loading and unloading costs
BL FEE						• Rates from spot-on; incase of cancellation charges occurs
SEAL						• For Additional HS Code \$10 charges applicable (USD 10/HS Code)
HANDLING FEE						• Specific fees are applicable in the event of cancellation
TELEX						• Rate only valid for non haz cargo
3/LOGISTICS CHARGE AT POL			20'DC	40'DC/HC		REMARKS
TRUCKING TO PORT					CONT	• Rate not include inspection fee (at cost)
CONTAINER LIFTING COST					CONT	• Trucking – 2hr free at loading place & 1Hr at pick & Drop off, charge applicable after free hours (USD 45 / 30min charges applicable) • All Local charge fee not included VAT 8%

VALID 01 - 30 JUN GATE IN DATE

If you need more information or services, please contact me:

Hình 2.5. Mẫu báo giá cho khách hàng

Lưu ý: Với điều kiện E, F thì phía nhân viên Cus/docs phải liên hệ với agent ở đầu xuất để lấy giá cước và phí LCC, sau đó báo giá cho khách hàng. Sau khi khách chốt, nhân viên bộ phận Cus/docs sẽ gửi Booking Request cho agent đầu xuất để họ lấy Booking Confirmation.

Bước 2: Nhận và kiểm tra bộ chứng từ pre – alert

Sau khi hàng được xếp lên tàu, đại lý nước ngoài hoặc hãng tàu sẽ gửi bộ chứng từ Pre-alert cho công ty. Bộ chứng từ thường bao gồm scan HBL, MBL và debit note (nếu có).

Nhân viên cus/docs tiến hành kiểm tra và đối chiếu các thông tin trên chứng từ như tên người nhận hàng, số container, số seal, tên hàng, số lượng và điều kiện giao hàng nhằm phát hiện sai sót kịp thời trước khi tàu cập cảng.

Đây là bước rất quan trọng vì nếu thông tin chứng từ sai lệch, phải yêu cầu chỉnh sửa ngay để tránh ảnh hưởng đến việc khai manifest và trễ thời hạn thông quan.

Bước 3: Nhận thông báo hàng đến và lấy D/O.

(1) Nhận thông báo hàng đến (Arrival Notice – A/N)

Trước khi tàu cập cảng, hãng tàu sẽ gửi A/N cho nhân viên Cus/docs trước 1 – 2 ngày tàu cập cảng. Trong trường hợp không nhận được A/N trong thời gian trên nhân viên Cus/docs phải liên hệ với hãng tàu để kiểm tra. Sau khi nhận A/N, nhân viên cần phải kiểm tra và ghi chú lại thời gian miễn phí lưu kho, lưu bãi để tránh phát sinh chi phí.

(2) Lấy lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O)

Nhân viên cus/docs kiểm tra Debit note từ hãng tàu xem các chi phí LCC có cao hơn hay có sai sót gì so với thỏa thuận ban đầu hay không, nếu không thì làm đề nghị thanh toán gửi cho bộ phận kế toán. Việc thanh toán các khoản phí LCC phải đúng hạn để được cấp lệnh giao hàng. Nếu thanh toán trễ, hãng tàu có thể từ chối cấp D/O hoặc yêu cầu thêm phí lưu kho, lưu container. Vì vậy, cus/docs cần kiểm tra kỹ và theo sát với kế toán để đảm bảo tiến độ.

(3) Khai Manifest (nếu có)

Manifest là danh sách hàng hóa bắt buộc phải khai báo với cơ quan Hải quan trước khi hàng về. Đây là nghĩa vụ pháp lý. Nhân viên cus/docs sẽ tiến hành khai Manifest trong trường hợp Sealink Links Đà Nẵng đứng tên consignee trên MBL trên Cổng thông tin một cửa quốc gia (<https://vnsw.gov.vn/>) để khai chuyển tiếp cho chủ hàng thực tế, nếu không hàng sẽ bị nghẽn và chủ hàng không lấy được D/O. Nhân viên Cus/docs chịu trách nhiệm nhập liệu các thông tin cần thiết (tất cả đều dựa trên thông tin từ B/L và booking) vào file excel E-manifest, nếu nhân viên cus/docs chưa có mẫu excel E – manifest có thể down load mẫu tại “Download bản khai mẫu hồ sơ”. Sau đó Import lên hệ thống của Cổng thông tin một cửa quốc gia để khai báo.



Hình 2.6. Hướng dẫn tải mẫu khai E-manifest

EMANIFEST TEMPLATE										
DANH SÁCH VẬN ĐƠN GOM HÀNG (List of House bill of lading)										
STT (*) No	Số hồ sơ Document s No	Năm đăng ký hồ sơ Document s Year	Chức năng của chứng từ Document's function	Người gửi hàng* Shipper	Người nhận hàng* Consignee	Người được thông báo 1 Notify Party 1	Người được thông báo 2 Notify Party 2	Mã Cảng chuyển tải/quá cảng Code of Port of transshipment	Mã Cảng giao hàng/cảng đích Final destination	Mã Cảng xếp hàng Code of Port of Loading
*N/A										
	Mã hàng HS code if avail	Mô tả hàng hóa* Description of Goods	Tổng trọng lượng* Gross weight	Kích thước/thể tích * Demension/tonnage	Số hiệu cont Cont. number	Số seal cont Seal number				

Hình 2.7. Mẫu excel tờ khai E - manifest

Hình 2.8. Mẫu hồ sơ tàu xuất nhập quá cảnh

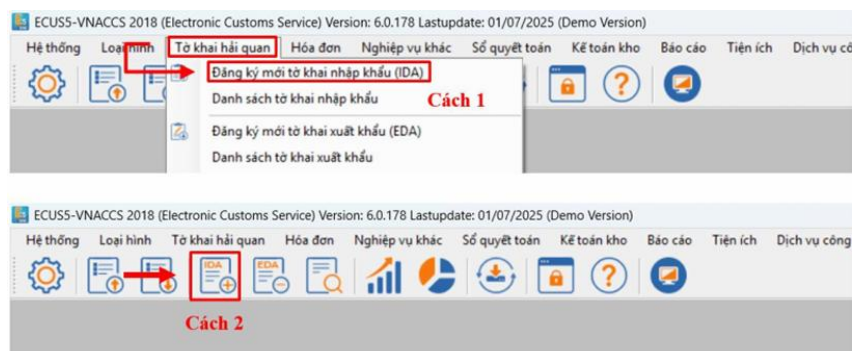
Bước 4: Khai báo hải quan

Trong trường hợp được thuê làm luôn khai báo hải quan, công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng sử dụng phần mềm sử dụng phần mềm ECUS5 VNACCS để khai báo hải quan, phần mềm này kết nối trực tiếp với hệ thống thông tin của Tổng cục Hải quan. Thứ tự bộ chứng từ được sắp xếp theo thứ tự để việc khai báo được nhanh, gọn và hạn chế sai sót mức thấp nhất: thông báo hàng đến, hóa đơn thương mại, danh sách đóng gói hàng hóa, vận đơn đường biển, cùng các chứng từ liên quan khác.

Để lên tờ khai Hải quan điện tử, phải đăng nhập vào hệ thống khai báo Hải quan. Tên đăng nhập: thường là tên do doanh nghiệp phân quyền.

Quy trình khai Hải quan điện tử

(1) Trên thanh công cụ của phần mềm Ecus, ở mục “Tờ khai hải quan” chọn “Đăng ký mới tờ khai nhập khẩu (IDA)” để mở tờ khai mới hoặc nhấn trực tiếp vào biểu tượng IDA nằm bên dưới mục “Tờ khai hải quan” để vào giao diện khai báo.



Hình 2.9. Cách tạo tờ khai nhập khẩu mới (IDA) trên phần mềm ECUS5 VNACCS

(Nguồn: ECUS5 VNACCS)

Giao diện chính của “Khai báo tờ khai nhập khẩu (IDA)” được mở, hệ thống biểu thị biểu mẫu điện tử gồm nhiều thẻ thông tin khác nhau như: thông tin chung, thông tin chung 2, danh sách hàng, chỉ thị của hải quan, kết quả xử lý tờ khai và quản lý tờ khai. Tuy nhiên chỉ cần tập trung dữ liệu ở 3 thẻ đầu tiên thông tin chung 1, thông tin chung 2 và danh sách hàng vì đây là những thẻ chứa toàn bộ thông tin cốt lõi quyết định độ chính xác và hợp lệ của tờ khai.

Lúc nhập liệu, bộ phận Cus/Docs cần nắm rõ cách thức hiển thị và quy tắc nhập dữ liệu của phần mềm để đảm bảo hồ sơ được ghi nhận chính xác và hạ chế lỗi trên hệ thống. Mỗi trường dữ liệu trên giao diện được quy định rõ ràng về tính năng chỉnh sửa, thể hiện thông qua màu nền hoặc ký hiệu.

Hình 2.10. Giao diện nhập dữ liệu IDA trên phần mềm ECUS5 VNACCS

(Nguồn: ECUS5 VNACCS)

Một số nguyên tắc khi nhập liệu: **ô nền trắng không có dấu sao (*)** là không bắt buộc, tuy nhiên người khai nên điền thông tin nếu có liên quan hoặc cần thiết cho công tác kiểm tra sau này; **ô nền xám** là dữ liệu do phần mềm tự động tính toán và trả về kết quả; **ô trắng có dấu sao đỏ (*)** là thông tin bắt buộc nhập, bỏ trống thì hệ thống không cho phép lưu tờ khai; **ô màu vàng** là dữ liệu hệ thống gợi ý hoặc tính tự động và có thể chỉnh sửa cho phù hợp thông tin thực tế của lô hàng; **chữ màu xanh** là dữ liệu hệ thống tự sinh, chỉ dùng để tham khảo; **các mục chọn** cần chọn chính xác theo danh mục quy định của Tổng cục hải quan.

(1) Tiến hàng khai báo thông tin ở các thẻ “Thông tin chung”

Tại thẻ này, nhân viên Cus/docs tiến hành khai các thông tin về thông tin cơ bản của tờ khai (loại hình, cơ quan hải quan sẽ gửi tờ khai, phân loại hàng hóa...), thông tin đơn vị xuất nhập khẩu (người nhập khẩu, người xuất khẩu) và thông tin về vận đơn (số vận đơn, phương tiện vận chuyển, cảng địa điểm dỡ / xếp hàng).

(2) Khai báo thông tin ở thẻ “Thông tin chung 2”

Nhân viên Cus/docs tiến hành khai các thông tin về hợp đồng, hóa đơn, vận chuyển/ bảo hiểm, thuế suất, ...

(3) Khai báo thông tin ở thẻ “Danh sách hàng”

Điền đầy đủ các thông tin về mặt hàng nhập khẩu (gồm tên hàng, mã HS, xuất xứ, lượng, đơn vị tính, đơn giá, thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng,...) tên hàng khai báo cần điền đầy đủ, rõ ràng thể hiện những đặc trưng cơ bản nhất của hàng hóa, đảm bảo tên hàng đã khai báo có đủ điều kiện đã phân loại vào mã số thuế của ô mã HS.

(4) Khai trước thông tin tờ khai (IDA)

Tại bước này, nhân viên Cus/docs tiến hành kiểm tra toàn bộ dữ liệu đã nhập trên hệ thống, đảm bảo đã khai báo đầy đủ và chính xác. Sau đó, nhân viên Cus/docs chọn mã nghiệp vụ “02 – Khai trước thông tin tờ khai (IDA)” để gửi dữ liệu khai báo lên hệ thống Hải quan. Lúc này phần mềm sẽ yêu cầu xác nhận chữ ký số trong danh sách, nhập mã PIN, xác nhận đăng nhập hoàn tất quá trình truyền dữ liệu. Và ngược lại, tờ khai không hợp lệ thì hệ thống sẽ trả về thông tin cho người khai báo để chỉnh sửa và khai báo lại.

Hệ thống VNACCS/VCIS sẽ tự động phản hồi thông tin bao gồm số tờ khai tạm, mức thuế phải nộp cùng các chi tiết khác được tính toán tự động dựa trên nội

dung khai báo. Sau khi nhận phản hồi, nhân viên Cus/docs kiểm tra ký các thông tin trên hệ thống trả về.

(5) “Khai chính thức tờ khai (IDC)”

Sau khi kiểm tra xong, nhân viên tiếp tục chọn mã nghiệp vụ “03 – Khai chính thức tờ khai (IDC)” để đăng ký chính thức tờ khai này với cơ quan hải quan. Sau khi đã cập nhật đầy đủ thông tin trên hệ thống Hải quan, hệ thống sẽ trả về số tờ khai, số tiền thuế phải nộp. Ta có thể chọn ô “In tờ khai” để kiểm tra thử. Nếu thấy phù hợp, ta chọn “khai chính thức tờ khai IDC” để khai chính thức tờ khai. Chọn mục “Lấy kết quả thông quan” và chờ kết quả từ hệ thống.

(6) Lấy kết quả phân luồng

Tiếp tục chọn mã nghiệp vụ 4 “Lấy kết quả phân luồng, thông quan”. Chọn vào mục này để được nhận nội dung hải quan truyền và nhận kết quả phân luồng, lệ phí hải quan, thông báo tiền thuế của tờ khai. Sẽ có 3 kết quả phân luồng bao gồm: luồng xanh, vàng và đỏ.

Hình 2.11. Mẫu kết quả phân luồng nhập khẩu

Tùy theo phân luồng, nhân viên Cus/docs sẽ chuẩn bị hồ sơ làm thủ tục hải quan phù hợp.

- Luồng xanh: miễn kiểm tra hồ sơ và hàng hóa,
- Luồng vàng: kiểm tra hồ sơ giấy,
- Luồng đỏ: kiểm tra thực tế hàng hóa.

Nếu phát sinh lỗi (sai mã HS, thiếu chứng từ, khai sai số liệu...), Cus/docs phải sửa tờ khai theo hướng dẫn. Sau khi được thông quan, lưu tờ khai có dấu “đã thông quan” và chuẩn bị cho bước giao hàng.

Bước 5: Thực hiện thủ tục hải quan tại cảng

Dựa vào kết quả phân luồng, nhân viên Cus/docs chuẩn bị hồ sơ tương ứng để nhận hàng như tờ khai thông quan đã in mã vạch, lệnh giao hàng (D/O), hóa đơn thương mại, vận đơn đường biển (B/L), danh sách đóng gói, chứng nhận xuất xứ (CO), bảng phân tích thành phần (COA) và giấy giới thiệu đã được nhận từ khách hàng đưa cho nhân viên giao nhận. Nhân viên giao nhận mang hồ sơ ra cảng để làm thủ tục nhận hàng, đăng ký kiểm hóa (nếu có) và xác nhận container đủ điều kiện lấy hàng.

Đối với luồng đỏ, cán bộ hải quan sẽ tiến hành kiểm tra thực tế hàng hóa. Quá trình này thường mất nhiều thời gian hơn và có thể phát sinh thêm chi phí nâng hạ container hoặc lưu bãi nếu xử lý chậm. Sau khi hoàn tất các thủ tục cần thiết, container sẽ được phép đưa ra khỏi cảng.

Bước 6: Điều phối phương tiện và giao hàng cho khách

Công ty liên hệ tài xe của đối tác để điều phối phương tiện nhận container tại cảng và vận chuyển về kho của khách hàng. Trong quá trình giao hàng, nhân viên giao nhận công ty, chụp ảnh tình trạng container lúc nhận tại bãi để tránh phát sinh tranh chấp; thường xuyên theo dõi tiến độ vận chuyển nhằm đảm bảo hàng được giao đúng thời gian yêu cầu. Do công ty hiện chưa sở hữu nhiều đầu xe riêng nên phần lớn hoạt động trucking vẫn được thuê ngoài. Vì vậy, vào mùa cao điểm, công ty đôi khi gặp khó khăn trong việc điều phối xe hoặc phát sinh thêm chi phí vận chuyển.

Bước 7: Trả vỏ container và lấy tiền cược

Sau khi khách hàng hoàn tất việc dỡ hàng, container rỗng sẽ được vận chuyển đến depot theo chỉ định của hãng tàu để trả vỏ container. Nhân viên giao nhận tiến hành xác nhận tình trạng container và hoàn tất thủ tục trả vỏ. Nếu container không bị hư hỏng hoặc trả đúng thời gian quy định, công ty sẽ nhận lại tiền cược container từ hãng tàu. Ngược lại, nếu trả trễ hoặc container bị hư hỏng, doanh nghiệp có thể phát sinh thêm phí DEM/DET hoặc phí sửa chữa container.

Bước 8: Quyết toán và lưu hồ sơ

Sau khi hoàn thành giao hàng, công ty tiến hành tổng hợp chi phí, đối chiếu công nợ và xuất hóa đơn cho khách hàng. Đồng thời, toàn bộ chứng từ liên quan đến lô hàng sẽ được lưu trữ theo quy định để phục vụ công tác kiểm tra, đối chiếu hoặc quyết toán sau này và hỗ trợ xử lý khi phát sinh tranh chấp hoặc khi cơ quan hải quan yêu cầu kiểm tra sau thông quan.

2.3.2. Quy trình giao nhận thực tế của một lô hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc - Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.

2.3.2.1. Thông tin lô hàng nhập nguyên container tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam theo điều kiện CIF

a. Người gửi hàng (shipper):

- Công ty: ZHEJIANG XINYE PACKING CO.,LTD
- Địa chỉ: Tianzihu Modern Park, Anji County, Huzhou City Zhejiang Province, China.

b. Consignee (Người nhận hàng):

- Công ty: CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LTD
- Địa chỉ: Lô B8, Khu Công nghiệp Phú Bài, TP. Huế.

c. Mô tả lô hàng nhập theo giá CIF gồm có:

STT	Mô tả hàng hóa	Số lượng (PCS)
1	HUDA REVAMP CROWN CAP	5,441,300
2	HUDA ICE TWIST CROWN CAP	100,000
Tổng cộng		5,541,300

Xuất xứ hàng hóa: Trung Quốc

Port of Discharge (Cảng dỡ hàng): TIEN SA, DA NANG

Place of Receipt (Địa điểm nhận hàng): SHANGHAI, CHINA

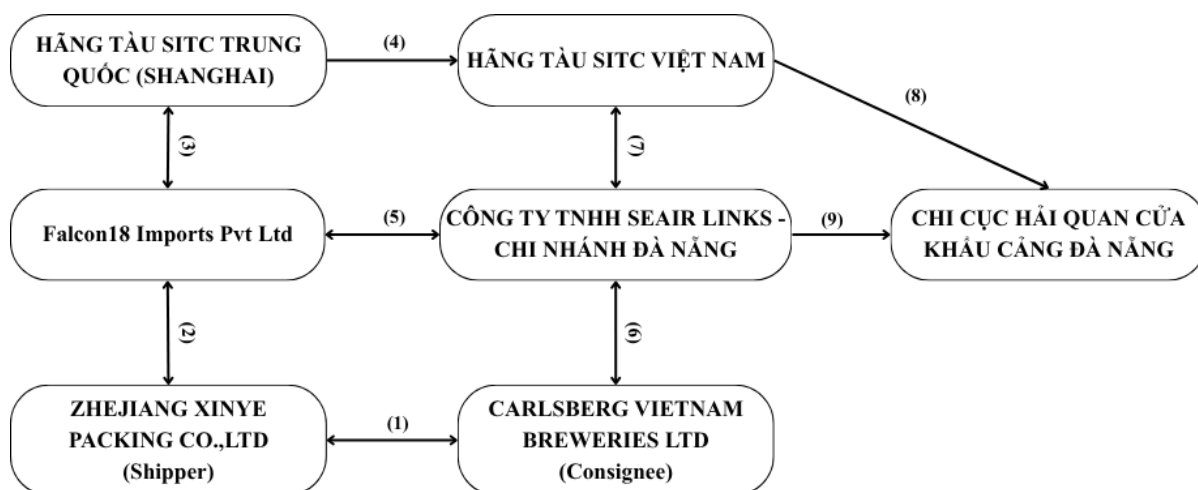
Port of Loading (Cảng xếp hàng): SHANGHAI, CHINA

Hãng tàu vận chuyển: SITC

Ocean Vessel/Voy. No. (Tên tàu/Số chuyến): SITC LIDE V.2522S

Notify Party (Bên được thông báo): SAME AS CONSIGNEE (Hãng tàu hoặc forwarder sẽ thông báo trực tiếp cho người nhận hàng khi tàu đến).

2.3.2.2. Sơ đồ các bên liên quan.



Sơ đồ 2.3. Sơ đồ mối quan hệ các bên liên quan đến lô hàng

❖ Diễn giải mối quan hệ các bên liên quan

(1) Zhejiang Xinye Packing Co.,LTD là bên bán (xuất khẩu), ký hợp đồng ngoại thương với Carlsberg Vietnam Breweries LTD. Hợp đồng để xác định nghĩa vụ giao nhận, điều kiện thương mại cũng như phương thức thanh toán giữa hai bên và là cơ sở pháp lý cho việc nhập khẩu lô hàng.

(2) Zhejiang Xinye Packing Co., Ltd cung cấp thông tin lô hàng, chứng từ xuất khẩu và bàn giao hàng hóa cho Falcon18 Imports Pvt Ltd để thực hiện các thủ tục liên quan đến vận chuyển quốc tế.

(3) Falcon18 Imports Pvt Ltd làm việc với Hãng tàu SITC Trung Quốc (Shanghai) để lấy booking vận chuyển hàng đến cảng đích. Sau khi hàng được xếp lên tàu, hãng tàu SITC (Trung Quốc) phát hành B/L cho Falcon.

(4) Hãng tàu SITC Trung Quốc (Shanghai) phối hợp với đại diện hãng tàu SITC Việt Nam trong việc truyền manifest, thông tin vận tải và quản lý hành trình container tại Việt Nam và vận chuyển hàng từ cảng Shanghai về cảng Tiên Sa.

(5) Vào thời gian này, Falcon tiến hành gửi Pre - alert cho Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng để phục vụ cho quá trình nhận hàng tại Việt Nam.

(6) Carlsberg Vietnam Breweries LTD ký kết hợp đồng dịch vụ với công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng thực hiện một số nghiệp vụ giao nhận tại đầu nhập bao gồm lấy D/O, làm thủ tục thông quan tại cảng và vận chuyển hàng về kho của Carlsberg.

(7) Công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng mang A/N cùng các chứng từ liên quan, đồng thời thanh toán các khoản phí để nhận D/O. Sau khi xác nhận hồ

sơ và thanh toán hợp lệ, đại diện của hãng tàu SITC (Việt Nam) phát hành lệnh D/O cho công ty TNHH Seair Links (Đà Nẵng).

(8) Hãng tàu SITC Việt Nam thực hiện khai báo manifest và phối hợp với Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng trong công tác quản lý và giám sát hàng hóa nhập khẩu.

(9) Công ty TNHH Seair Links (Đà Nẵng) nộp hồ sơ và chứng từ liên quan tại chi cục Hải quan Cửa khẩu Cảng Đà Nẵng để làm thủ tục hải quan nhận hàng. Cơ quan hải quan tiến hành kiểm tra, giám sát, xác nhận nộp thuế và cho nhận hàng.

2.3.2.3. Các bước minh họa cho quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc - Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.

❖ Bước 1: Nhận yêu cầu từ khách hàng.

Sau khi hợp đồng ngoại thương được kí kết giữa Zhejiang Xinye Packing Co.,LTD và Carlsberg Vietnam Breweries LTD, Carlsberg Vietnam Breweries LTD gửi thông tin lô hàng cho công ty TNHH Seair Links (Đà Nẵng) thông qua nhân viên Sales Logistics để tiến hành báo giá và kí hợp đồng dịch vụ làm thủ tục nhận hàng và nhập hàng hóa.

Vì tính chất bảo mật nên hợp đồng không được công khai, tuy nhiên vẫn đảm bảo các điều sau:

Thứ nhất, công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng thay mặt Carlsberg Vietnam Breweries LTD nhận D/O, chuẩn bị các giấy tờ cần thiết để làm thủ tục hải quan tại cảng, nộp các khoản phí cần thiết cho việc giao nhận hàng nhập để thuận lợi giao hàng cho Carlsberg Vietnam Breweries LTD đúng thời gian và địa điểm đã thỏa thuận.

Thứ hai, Carlsberg Vietnam Breweries LTD có nghĩa vụ cung cấp thông tin đại lý đầu xuất cho công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng để nhận các chứng từ cần thiết thực hiện các dịch vụ yêu cầu. Đồng thời gửi kèm giấy giới thiệu cho công ty Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng làm việc với hãng tàu và cơ quan Hải quan.

Ngoài ra, Carlsberg Vietnam Breweries LTD phải đóng thuế theo quy định. Sau khi hoàn tất giao hàng và nhận lại bộ chứng từ thì phải thanh toán các khoản phí phát sinh như đã thỏa thuận trong Debit Note mà công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng phát hành.

Sau khi hoàn tất việc kí kết hợp đồng dịch vụ, bộ phận Cus/docs tiến hành liên hệ và làm việc với đại lý phía nhà nhập khẩu là Falcon18 Imports Pvt Ltd để nhận thông tin về lịch trình vận chuyển của lô hàng để có kế hoạch phù hợp. Các thông tin được trao đổi bao gồm tên tàu vận chuyển hàng, lịch tàu, số chuyến, thời gian dự kiến tàu cập cảng, thông tin container, ... Thông qua quá trình trao đổi này, Seair Links Đà Nẵng có cơ sở theo dõi tiến độ lô hàng, bố trí phương tiện vận chuyển cũng như phối hợp với hãng tàu để thực hiện các thủ tục nhận hàng tại cảng một cách kịp thời, hạn chế phát sinh chi phí lưu container và lưu bãi cho khách hàng.

❖ **Bước 2: Nhận và kiểm tra bộ chứng từ (Pre-alert).**

Pre-Alert (hay còn gọi là Agent Sent to Forwarder) là bộ chứng từ bao gồm các tài liệu liên quan đến lô hàng được gửi trước khi tàu cập cảng đích nhằm giúp đơn vị giao nhận có thời gian chuẩn bị các thủ tục cần thiết, đặc biệt là khai báo hải quan và kế hoạch nhận hàng. Thông thường, bộ chứng từ này sẽ được đại lý tại cảng đi gửi cho đại lý hoặc công ty giao nhận tại cảng đến.

Sau khi xác nhận phía Carlsberg đã thanh toán bằng phương thức chuyển tiền T/T, Zhejiang Xinye Packing Co.,LTD sẽ yêu cầu Falcon18 Imports Pvt Ltd gửi Pre – alert cho Seair Links Đà Nẵng để tiến hành kiểm tra, đối chiếu. Các chứng từ mà Seair Links Đà Nẵng nhận từ khách hàng bao gồm:

- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) số VN-XY09R-2025/VN-XY02TW-1-2025 phát hành ngày 26/09/2025. *(Phụ lục 1)*
- Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List) ngày 26/06/2025. *(Phụ lục 2)*
- Vận đơn đường biển (Bill of Lading) của hãng tàu SITC số SITGSHDA007026 phát hành 26/09/2025 tại Shanghai. *(Phụ lục 3)*
- Chứng nhận xuất xứ hàng hóa (Certificate of Origin) form E. *(Phụ lục 4)*
- 02 bảng phân tích thành phần sản phẩm (Certificate of Analysis). *(Phụ lục 5, 6)*

Bộ phận Cus/docs sẽ tiến hành kiểm tra một cách nhanh chóng và chính xác để đảm bảo thống nhất và hợp lệ các nội dung sau:

Bảng 2.8. Nội dung kiểm tra các thông tin trong bộ chứng từ hàng nhập khẩu

Nội dung cần kiểm tra	Hóa đơn thương mại	Phiếu đóng gói hàng hóa	Vận đơn đường biển	Giấy chứng nhận xuất xứ	Bảng phân tích thành phần sản phẩm
Shipper: Zhejiang Xinye Packing Co.,Ltd Địa chỉ: Tianzihu Modern Park, Anji County, Huzhou City Zhejiang Province, China.	✓	✓	✓	✓	✓
Consignee: Carlsberg Vietnam Breweries Ltd Địa chỉ: Lô B8, Khu Công nghiệp Phú Bài, TP. Huế.	✓	✓	✓	✓	
Người nhận thông báo: Seair Links Co.Ltd – Da Nang Branch. Địa chỉ: 18 An Trung 4, Phường An Hải, TP. Đà Nẵng, Việt Nam			✓		
Số hóa đơn: VN-XY09R-2025/VN-XY02TW-1-2025	✓	✓		✓	
Tên hàng, số lượng: - Huda Revamp Crown Cap, 5,441,300 PCS, 545 CTNS. - Huda Ice Twist Crown Cap, 100,000 PCS, 10 CTNS.	✓	✓	✓	✓	✓
Trọng lượng hàng hóa: 12765.00 KGS		✓	✓		

Thể tích hàng: 26.500 CBM		✓	✓		
Số Vận đơn: SITGSHDA007026			✓		
Tên tàu, số chuyến: SITC LIDE, 2522S			✓	✓	
Số cont, số seal: GLDU9373412/SITC908744			✓		
Cảng bốc hàng: SHANGHAI, CHINA	✓	✓	✓	✓	
Cảng dỡ hàng: TIEN SA, DA NANG	✓	✓	✓	✓	

Ngoài ra việc kiểm tra C/O trên chứng từ thì C/O khai báo cũng phải có thông tin đầy đủ trên hệ thống. Tùy vào loại C/O mà cách tra cứu thông tin sẽ được thực hiện trên các web chính phủ khác nhau. Đối với C/O form E sẽ sử dụng website tra cứu là: <http://origin.customs.gov.cn/>. Đầu tiên, truy cập vào địa chỉ website. Tiếp theo là điền thông tin vào tab “Certificate into Search” nhưng thông tin sau:

- Mục Certificate No.: điền Reference No. trên C/O form E là E255739685020053.
- Mục Invoice No.: điền số Invoice trên C/O form E là VN-XY09R-2025/VN-XY02TW-1-2025.

GENERAL ADMINISTRATION OF CUSTOMS, P.R. CHINA

Login (Only for Authorized User)

E-GOVERNMENT PLATFORM FOR THE ORIGIN OF CHINA'S EXPORTS

Certificate Info Search Declaration Info Search Approved Exporter Search

Certificate NO. E255739685020053

Invoice NO. (any invoice, if multiple) VN-XY09R-2025/VN-XY02TW-1-2025

Code VRWR

Search

Contact Us

Copyright by General Administration of Customs, P. R. China

Hình 2.12. Tra cứu thông tin C/O form E của lô hàng thực tế trên website

(Nguồn: <http://origin.customs.gov.cn/>)

Certificate NO. : E255739685020053

Exporter : ZHEJIANG XINYE PACKING CO.,LTD. USCC 913305235739685024 ADDRESS TIANZIHU MODERN INDUSTRIAL PARK ANJI COUNTY, HUZHOU CITY, ZHEJIANG PROVINCE, CHINA TEL: 86-0571-86168100 FAX: 86-0571-86168166

Invoice No. : VN-XY09R-2025/VN-XY02TW-1-2025

H.S.Code : 830910, 830910

Country/Region of Destination : VIET NAM

Place of Issue : Hangzhou, China/杭州海关

Date of Issue : SEP.29,2025

Close

Hình 2.13. Kết quả tra cứu thông tin C/O form E của lô hàng thực tế trên website

(Nguồn: <http://origin.customs.gov.cn/>)

Do đây là lô hàng giữa các quốc gia thuộc Hiệp định Thương mại tự do ASEAN – Trung Quốc (ACFTA), nên chứng từ này được sử dụng để xác nhận xuất xứ hàng hóa trong khối hiệp định. Chứng từ do bên bán phát hành, giúp bên mua được hưởng ưu đãi thuế nhập khẩu khi hàng về Việt Nam.

Mã HS code của hai mặt hàng này là 830910, thuộc nhóm 8309. Đây là nhóm những mặt hàng nút chai lọ, nút bịt và nắp đậy (kể cả nắp hình vương miện, nút xoáy và nút một chiều), bao thiếc bịt nút chai, nút thùng có ren, tấm đậy lỗ thoát của thùng, dụng cụ niêm phong và bộ phận đóng gói khác, bằng kim loại cơ bản. Khi áp HS code này, biểu thuế nhập khẩu mặt hàng này như sau:

 BIỂU THUẾ XUẤT NHẬP KHẨU 2025																
V	Mã hàng	Mô tả hàng hoá - Tiếng Việt	Đơn vị tính	NK TT	NK ưu đãi	VAT	ACFTA	ATIGA	AJCEP	VJEP	AKFTA	AANZFTA	AKFTA	VKFTA	VCFTA	VN-EU
A	B	C	D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
12669	1	830890 - Loại khác, kể cả các bộ phận:														
12670	2	83089010 -- Hạt trang trí	chức/bộ	37.5	25	10	0 (-K)	0	0	0	0	0	*	0	0	0
12671	2	83089020 -- Trang kim	kg/chức	37.5	25	10	0 (-K)	0	0	0	0	0	*	0	0	0
12672	2	83089090 -- Loại khác	kg/chức	37.5	25	10	0 (-K)	0	0	0	0	0	*	0	0	0
12673	0	8309 - Nút chai lọ, nút bịt và nắp đậy (kể cả nắp hình vương miện, nút xoáy và nút một chiều)														
12674	1	83091000 - Nắp hình vương miện	kg/chức	22.5	15	10	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0
12675	1	830990 - Loại khác														
12676	2	83099010 -- Bao thiếc bịt nút chai	kg/chức	22.5	15	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12677	2	83099020 -- Nắp của hộp (lọ) nhôm	kg/chức	22.5	15	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Hình 2.14. Biểu thuế thể hiện thuế nhập khẩu của lô hàng

(Nguồn: Biểu thuế 2025)

Việc kiểm tra các thông tin trên chứng từ là cần thiết và quan trọng, là yếu tố quyết định cho hàng loạt thủ tục nhận hàng sau này. Cụ thể:

Khai hải quan: cơ sở để khai báo hải quan điện tử qua phần mềm và để cán bộ hải quan đối chiếu, kiểm tra và rà soát hàng xuất nhập khẩu ra vào nước Việt Nam;

xác định đúng mã HS code của hàng hóa để biết trị giá tính thuế đối với hàng hóa là bao nhiêu.

Thông quan hàng: sau khi khai hải quan điện tử hàng hóa sẽ được phân luồng trước thông quan, cán bộ hải quan sẽ dựa vào phân luồng xanh, vàng, đỏ để kiểm tra chi tiết chứng từ và hàng hóa. Nếu lô hàng nhập khẩu dính luồng vàng hay đỏ thì bộ chứng từ trình cho cơ quan hải quan phải trùng khớp, chính xác tất cả các thông tin để cán bộ không nghi vấn công ty có gian lận thuế, nhập hàng cấm, ... Khi có sai sót ở bộ chứng từ thì thời gian làm thủ tục kéo dài làm phát sinh các chi phí như:

- Phí demurrage (DEM) – phí phạt lưu container tại bãi vượt quá thời gian của hãng tàu cho phép.
- Phí detention (DET) – phí phạt khi trả container trễ so với thời gian quy định của hãng tàu.
- Phí storage – phí phạt lưu container tại bãi của cảng quá thời gian cho phép.

Nhận hàng: khi hàng hóa có sự sai hay khác so với bộ chứng từ thì người nhập khẩu có bằng chứng để chứng minh người xuất khẩu không thực hiện đúng hợp đồng; hay bị tổn thất, hư hại và mất mát sẽ được bảo hiểm đền bù; các tranh chấp, giải quyết khiếu nại cũng dựa vào thực tế và bộ chứng từ.

❖ **Bước 3: Nhận thông báo hàng đến và lấy D/O.**

(7) Nhận thông báo hàng đến

Ngày 30/09/2025, trước thời điểm tàu dự kiến cập cảng Tiên Sa, Đà Nẵng vào ngày 02/10/2025, Seair Links Đà Nẵng nhận được thông báo hàng (A/N) đến do hãng tàu SITC phát hành qua mail. A/N được gửi trước ETA khoảng 1 – 2 ngày. Bộ phận Cus/docs có trách nhiệm theo dõi hệ thống tracking của hãng tàu và kiểm tra mail để tiếp nhận kịp thời A/N từ hãng tàu. Trường hợp nếu A/N bị chậm thì nhân viên cus/docs thông tin kịp thời cho hãng tàu yêu cầu cung cấp, nhằm đảm bảo tiến độ xử lý lô hàng và tránh phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi. Thông tin được thể hiện trên A/N (*Phụ lục 7*) cần được kiểm tra và đối chiếu với B/L và các chứng từ khác. Các nội dung kiểm tra bao gồm:

- Số vận đơn (B/L No.): SITGSHDA007026
- Ngày hàng đến dự kiến (ETA): 02/10/2025
- Tên và địa chỉ người giao hàng:
+ Zhejiang Xinye Packing Co.,Ltd

- + Địa chỉ: Tianzihu Modern Park, Anji County, Huzhou City Zhejiang Province, China.
- Tên và địa chỉ người nhận hàng:
 - + Carlsberg Vietnam Breweries Ltd
 - + Địa chỉ: Lô B8, Khu Công nghiệp Phú Bài, TP. Huế.
- Tên tàu/ số chuyến: SITC LIDE/ 2522S
- Số lượng đóng gói: 555 CTNS.
- Tổng trọng lượng: 12765.000 kgs
- Thể tích hàng: 26.500 CBM.
- Số container/ số seal: GLDU9373412/SITC908744.

Sau khi kiểm tra các thông tin trên xem đã trùng khớp với các chứng từ khác chưa, đồng thời phải chú ý các thông tin quan trọng như ngày hết hạn lưu container, số ngày miễn phí lưu kho để không bị phát sinh chi phí lưu kho, lưu bãi. Đối với lô hàng này:

- Ngày hết hạn miễn phí lưu container: 15/10/2025.
- Số ngày miễn phí lưu vỏ rỗng: 3 ngày.

Khi bị quá thời gian trên sẽ bị hãng tàu phạt phí. Đồng thời đối với cảng Tiên Sa container sẽ được miễn phí 5 ngày lưu tại cảng, còn sau thời gian này cảng sẽ thu phí Storage theo quyết định số 1882/QĐ-CĐN.

(8) Lấy D/O.

Để lấy được D/O từ hãng tàu, thì phải đóng các khoản phí LCC cần thiết. Debit Note (*Phụ lục II*) sẽ được hãng tàu gửi đính kèm với A/N, thông tin về các khoản phí LCC cần thanh toán, cần đối chiếu kiểm tra các khoản phí LCC trên đường dẫn được đính kèm trên A/N nhằm đảm bảo tính chính xác. Nhân viên cus/docs gửi Debit note cho Carlsberg để cùng kiểm tra và phía Carlsberg xác nhận thanh toán thì thông báo cho bộ phận kế toán tiến hành thanh toán. Các khoản phí này bao gồm:

- VNCIC (Container imbalance charge – phụ phí mất cân đối vỏ container).
- RECC (Repair equipment and cleaning charge – phụ phí sửa chữa và vệ sinh container).
- VNTHC (Terminal Handling Charge – phụ phí xếp dỡ tại cảng).
- DOF (Delivery Order Fee – phụ phí cấp lệnh giao hàng).
- LSS (Low Sulphur Surcharge – phụ phí giảm thải lưu huỳnh).

Thanh toán các khoản phí trên thành công, bộ phận Cus/Docs sẽ gửi mail tới địa chỉ cashier.hph@sitc.vn để yêu cầu lên hóa đơn. Sau khi nhận đầy đủ hóa đơn được phát hành bởi SITCVN cho lô hàng cần lấy lệnh và đã nhận được điện giao hàng, bộ phận Cus/Docs tiếp tục gửi mail tới địa chỉ inbound.edo@sitc.vn để yêu cầu cấp EDO. Để đảm bảo yêu cầu phát hành EDO được chấp nhận, bộ phận Cus/docs cần kiểm tra loại vận đơn đi kèm lô hàng để xác định hình thức xử lý phù hợp theo hướng dẫn của hãng tàu:

- Với vận đơn gốc tới văn phòng SITC nộp Bill gốc cho đúng nhân viên phát lệnh tiếp nhận yêu cầu.
- Với Surrender B/L, cần xác nhận tình trạng điện giao hàng (Release Status Query) trên website của hãng tàu để đảm bảo tính hợp lệ của hồ sơ.

Lô hàng này được phát hành Surrender B/L, nên bộ phận Cus/Docs sẽ gửi mail có đính kèm A/N kèm giấy ủy quyền. Khi EDO được cấp và gửi về mail, bộ phận Cus/Docs tiến hành tải file, in bản cứng và lưu trữ trong hồ sơ cả lô hàng. Nội dung trên EDO (Phụ lục 08) cần kiểm tra kỹ, đặc biệt các thông tin về DEM/DET free time, để tạo kế hoạch nhận hàng và trả container đúng hạn, tránh phát sinh chi phí.

(9) Khai Manifest

Với lô hàng này, thông tin người nhận hàng trên vận đơn chủ không thể hiện thông tin của công ty Seair Links Đà Nẵng và lô hàng này cũng không kèm HB/L. Nên hãng tàu sẽ là bên chịu trách nhiệm khai Master Manifest dựa trên thông tin MB/L lên hệ thống Hải quan. Nhân viên cus/docs hoàn toàn không cần phải khai báo House Manifest trong trường hợp này.

❖ **Bước 4: Khai báo hải quan.**

Với lô hàng nút chai này khi ký kết hợp đồng dịch vụ, Carlsberg Vietnam Breweries Ltd không yêu cầu Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng làm khai báo hải quan. Carlsberg sẽ thực hiện khai báo hải quan và gửi cho nhân viên Cus/docs của Seair Links tờ khai hải quan (*Phụ lục 9*) và kết quả phân luồng nhằm phục vụ cho việc chuẩn bị hồ sơ nhận hàng tại cảng. Nhân viên Cus/docs tiến hành kiểm tra thông tin trên tờ khai, truy cập vào trang web của Hải quan Việt Nam để tiến hành in bảng kê mã vạch container (*Phụ lục 10*) bao gồm các thông tin sau:

- Mã doanh nghiệp: 3300100586
- Số tờ khai: 10702456735

- Ngày tờ khai: 29/09/2025
- Mã hải quan: 34CES01



Hình 2.15. Giao diện trang web Tổng cục Hải quan Việt Nam

(Nguồn customs.gov.vn)

❖ Bước 5: Thực hiện thủ tục hải quan tại cảng.

Với kết quả thông quan luồng xanh, nhân viên Cus/docs chuẩn bị hồ sơ nhận hàng bao gồm tờ khai hải quan, bảng kê mã vạch container, lệnh giao hàng (D/O), hóa đơn thương mại, vận đơn đường biển (B/L), danh sách đóng gói, chứng nhận xuất xứ (CO), bảng phân tích thành phần (COA) và giấy giới thiệu đã được nhận từ Carlsberg trước đó bàn giao cho nhân viên giao nhận. Nhân viên giao ra cảng để làm thủ tục nhận hàng.

(1) Nộp chứng từ tại cảng cho nhân viên hải quan.

Nhân viên giao nhận tiến hành nộp chứng từ cho cán bộ hải quan kiểm tra đối chiếu với thông tin trên hệ thống. Sau khi kiểm tra thông tin hợp lệ, cán bộ hải quan ký tên, đóng dấu xác nhận trên tờ khai hàng hóa nhập khẩu và giao lại cho nhân viên giao nhận để tiếp tục làm thủ tục nhận hàng.

(2) Nhận phiếu EIR.

Nhân viên giao nhận bốc số thứ tự tại quầy tiếp tân và đợi tới lượt mình. Khi bảng điện tử gọi số thứ tự của mình, nhân viên giao nhận lấy một tờ D/O kẹp vào khay để thanh toán các khoản nâng, hạ container để in phiếu EIR (Phụ lục 13). Sau khi hoàn thành các thủ tục đóng tiền, nhân viên giao nhận sẽ nhận được đầy đủ hóa đơn và phiếu giao nhận container để giao cho tài xế kéo hàng ra khỏi cảng. Trước

đó, phải ra công cảng đăng ký, hồ sơ cơ bản là: Lệnh giao hàng (D/O), Tờ khai hải quan, Đăng ký xe, CCCD lái xe để được phép mang xe vào cảng lấy hàng.

Khi có phiếu EIR nhân viên giao nhận kiểm tra đầy đủ các thông tin. Nhân viên giao nhận cũng với tài xế đến bãi để tiếp nhận hàng; trước khi mở container cần chụp số cont, số seal trước khi mở cont và chụp tình trạng hàng trong cont trước khi dỡ hàng. Sau đó gửi hình ảnh về cho nhân viên Cus/docs để lưu vào hệ thống, làm minh chứng tránh tranh chấp về sau. Nếu có vấn đề phát sinh, biên bản ghi nhận container sẽ được lập với xác nhận của đại diện Hải quan, cảng, ... nhằm làm căn cứ để bảo vệ quyền lợi cho công ty. Nếu không có vấn đề gì thì tiến hành tiến hành bước tiếp theo.

❖ **Bước 6: Điều phối và giao hàng cho khách hàng.**

Khi tài xế xe container giao hàng đến kho của Carlsberg, nhân viên giao nhận cùng với nhân viên của Carlsberg kiểm đếm số lượng, xác nhận tình trạng hàng hóa và ký vào biên bản giao nhận thì xem như đã hoàn tất việc giao hàng.

❖ **Bước 7: Trả vỏ container và lấy tiền cược.**

Sau khi giao hàng xong, nhân viên giao nhận cùng tài xế kéo trả vỏ container về nơi quy định ở trên D/O, cụ thể ở lô hàng này là SMART DANANG DEPOT để không bị phát sinh chi phí DEM/DET. Khi đến depot nhân viên giao nhận trình bản sao D/O cho đại lý hãng tàu. Đại lý của hãng tàu tại cảng sẽ ký nhận vào giấy trả container để xác nhận rằng container đã được trả rồi.

Nhân viên giao nhận khi đến đại lý hãng tàu để lấy lại tiền cược cont, đại lý hãng tàu sẽ căn cứ vào xác nhận trên phiếu EIR hạ để thu tiền sửa chữa. Tùy thuộc vào mức độ hư hỏng, nếu là lỗi do hàng hóa của khách hàng thì hãng tàu sẽ thu phí sửa chữa, phí vệ sinh cont. Mọi hư hỏng hay thất lạc container, mọi chậm trễ trả container cho hãng tàu phải tính thêm phí lưu container, sẽ được trừ vào tiền cược vỏ. Đối với lô hàng thì không phát sinh hư hỏng hay chậm trễ nào, hãng tàu sẽ trả 100% tiền cược container trước đó.

❖ **Bước 8: Quyết toán và lưu hồ sơ.**

(1) Quyết toán

Tất cả các chi phí đi làm hàng, các chi phí phát sinh trong quá trình làm hàng, còn thừa thiếu bao nhiêu so với tạm ứng, rồi bàn giao lại tất cả hóa đơn, biên lai liên quan của lô hàng được ghi và giao cho nhân viên Cus/docs để tính toán các chi phí khi làm hàng mà phía Carlsberg còn thiếu rồi chuyển cho bộ phận kế toán lập Debit

Note (Phụ lục 12) để quyết toán với khách hàng. Khi khách hàng thanh toán xong thì tiến hành bước tiếp.

(2) Lưu hồ sơ

Cuối cùng, nhân viên Cus/docs sẽ giao lại bộ chứng từ đầy đủ cho Carlsberg và lưu các file chứng từ làm cơ sở cho tranh chấp (nếu có) đi kèm với báo cáo doanh thu hàng nhập.

2.4. Đánh giá mức độ hoàn thiện của quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.

2.4.1. Ưu điểm

Thứ nhất, quy trình nội bộ được tổ chức chặt chẽ và vận hành chủ động.

Quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container tại Seair Links Đà Nẵng được xây dựng tương đối bài bản, logic và bám sát thực tiễn hoạt động logistics quốc tế. Các bước trong quy trình được triển khai theo trình tự rõ ràng, từ tiếp nhận yêu cầu khách hàng, kiểm tra bộ chứng từ, nhận thông báo hàng đến, lấy lệnh giao hàng cho đến phối hợp làm thủ tục hải quan và giao hàng, giúp đảm bảo tính liên kết và hạn chế sai sót trong quá trình xử lý. Đặc biệt, công tác kiểm tra chứng từ được thực hiện chặt chẽ, có đối chiếu giữa các chứng từ và kiểm tra tính hợp lệ của C/O trên hệ thống, góp phần giảm thiểu rủi ro khi khai báo hải quan và đảm bảo điều kiện hưởng ưu đãi thuế.

Quy trình giao nhận tại cảng cũng được thực hiện cẩn trọng, đặc biệt ở khâu kiểm tra tình trạng container và hàng hóa trước khi dỡ hàng, tạo cơ sở pháp lý khi phát sinh tranh chấp. Ngoài ra, công ty còn chú trọng theo dõi thời gian miễn phí lưu container và lưu bãi, qua đó hạn chế hiệu quả các chi phí phát sinh như DEM, DET và Storage.

Thứ hai, đội ngũ nhân viên cus/docs có chuyên môn kỹ năng xử lý linh hoạt.

Nhân viên bộ phận cus/docs có kiến thức nghiệp vụ và nắm rõ quy định hải quan. Họ sử dụng việc ứng dụng phần mềm ECUS5 VNACCS trong khai báo hải quan giúp nâng cao độ chính xác và rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ. Nhờ được trang bị nền tảng kiến thức chuyên sâu cùng kinh nghiệm thực tiễn, nhân viên Cus/docs của công ty có thể xử lý độc lập, kiểm soát dữ liệu hiệu quả. Ngay cả khi phát sinh lỗi hệ thống hay sai lệch thông tin từ phía đối tác, họ luôn chủ động khắc phục, đúng

tiến độ cho thấy nhân viên ở bộ phận này không chỉ có năng lực chuyên môn vững chắc mà còn có tinh thần trách nhiệm và khả năng thích ứng linh hoạt.

Thứ ba, cơ chế phối hợp nội bộ rõ ràng đảm bảo tính liên kết trong quy trình

Seair Links duy trì mô hình phối hợp nội bộ rõ ràng và hiệu quả. Sau khi bộ phận Sales Logistics nhận yêu cầu từ khách hàng chuyển chứng từ để bộ phận cus/docs kiểm tra và tiến hành các nghiệp vụ cho lô hàng thông quan, bộ phận kế toán thanh toán các LCC và thuế, còn bộ phận giao nhận chịu trách nhiệm vận chuyển hàng từ cảng về tay khách hàng và trả container rỗng đúng thời hạn.

Mặc dù công ty chưa áp dụng phần mềm quản lý điện tử tập trung, các bộ phận vẫn phối hợp nhịp nhàng thông qua email và điện thoại, đảm bảo thông tin được cập nhật nhanh chóng. Sự liên kết giữa các bộ phận giúp toàn bộ quy trình nhập khẩu diễn ra trôi chảy hạn chế chồng chéo và giảm thiểu sai sót trong xử lý hồ sơ.

2.4.2. Hạn chế

Tuy nhiên, quy trình vẫn còn tồn tại một số hạn chế nhất định ảnh hưởng đến mức độ chủ động trong hoạt động giao nhận.

Thứ nhất, hạn chế về nhân sự

Số lượng nhân sự còn hạn chế chưa phù hợp với quy mô công ty hiện tại. Qua quy trình ta có thể thấy nhân viên Cus/docs khi theo một lô hàng hầu như kiêm toàn bộ công việc trong quy trình: từ kiểm tra chứng từ, khai báo hải quan, nộp thuế, xin EDO đến khi hoàn tất thông quan hàng và lưu trữ hồ sơ. Vào những thời điểm có nhiều tàu cập cảng cùng lúc hoặc lịch tàu thay đổi liên tục dẫn đến khối lượng công việc tăng làm áp lực công việc; dễ dẫn đến tình trạng xử lý chậm hoặc xảy ra sai sót trong khâu nhập liệu, đối chiếu chứng từ; nguy cơ trễ hẹn xử lý hồ sơ dẫn đến phát sinh chi phí Dem/Det và lưu bãi; chất lượng dịch vụ có thể bị dao động hơn so với thời điểm bình thường.

Seair Links Đà Nẵng đang trong giai đoạn mở rộng hoạt động tại Đà Nẵng. Tuy đội ngũ nhân sự năng động và có tinh thần hỗ trợ công việc tốt nhưng số lượng nhân viên có kinh nghiệm chuyên sâu trong lĩnh vực giao nhận và xử lý chứng từ quốc tế chưa nhiều. Như đã phân tích về nguồn nhân lực của công ty, nhân sự công ty phần lớn còn trẻ nên kinh nghiệm xử lý các lô hàng phức tạp, các vấn đề liên quan đến hải quan, hãng tàu hoặc xử lý sự cố phát sinh chưa đồng đều.

Một hạn chế khác về nhân sự mà em quan sát được trong quá trình thực tập là số lượng nhân sự tại công ty luôn biến động. Công ty chưa thực sự giữ chân được nhân viên sau quá trình tuyển dụng và đào tạo, dù môi trường làm việc khá hòa đồng và thoải mái. Có thể là do đặc thù ngành giao nhận yêu cầu xử lý công việc nhanh, chịu áp lực về thời gian và cần kinh nghiệm thực tế cao nên nhiều nhân viên mới khó thích nghi trong thời gian đầu, dẫn đến tình trạng nghỉ việc sau một thời gian ngắn. Dẫn đến phần nào ảnh hưởng đến tính ổn định của bộ máy nhân sự và làm phát sinh thêm thời gian đào tạo cho công ty.

Thứ hai, quy trình xử lý chứng từ còn phụ thuộc vào thao tác thủ công

Nhiều bước trong quy trình chứng từ vẫn được thực hiện thủ công, kết hợp nhập tay dữ liệu trên ECUS5/VNACCS và quản lý dữ liệu bằng bảng Excel nội bộ. Các trường thông tin quan trọng như mã HS code, mô tả hàng hóa, trị giá tính thuế, số B/L, số container/seal, thường phải nhập lặp lại nhiều lần ở các biểu mẫu khác nhau. Việc tính LCC và đối chiếu công nợ chủ yếu được xử lý trên file excel riêng, tách rời hệ thống kế toán, việc kiểm tra lịch tàu, xin EDO vẫn phân tán qua email và công thông tin của từng hãng tàu riêng lẻ.

Do thiếu một hệ thống quản trị tập trung và cơ chế lưu nhật ký thao tác, dữ liệu bị phân mảnh theo cá nhân. Tốc độ và độ chính xác của quy trình phụ thuộc hoàn toàn vào kỹ năng, tính cẩn trọng của từng nhân viên; vòng lặp “kiểm tra – phát hiện sai sót – sửa đổi” kéo dài làm chậm tiến độ giải phóng hàng hóa.

Thứ ba, sự phối hợp giữa các bộ phận chưa số hóa, gây chậm trễ khi phát sinh.

Quá trình trao đổi nghiệp vụ của các bộ phận chủ yếu qua mail, điện thoại hoặc trao đổi nhanh qua Zalo. Khi hãng tàu có điều chỉnh lịch hoặc phát sinh chi phí bất thường, thông tin được cập nhật thủ công từ bộ phận này sang bộ phận khác. Trong một số trường hợp, thời điểm cập nhật giữa các bên không đồng bộ dẫn đến phải xác minh nhiều vòng trước khi chốt và hành động. Việc thiếu một nền tảng quản trị trạng thái lô hàng theo thời gian thực khiến quy trình đối chiếu, quyết toán thuế và Local Charges bị chậm trễ cục bộ.

Thứ tư, năng lực kiểm soát chuỗi vận tải nội địa còn hạn chế

Hoạt động trucking hàng từ cảng về kho khách hàng và kiểm soát trả rỗng hiện chủ yếu thực hiện qua điện thoại và xác nhận giấy tờ. Công ty chưa triển khai theo dõi vị trí, lộ trình container theo thời gian thực; khi cần đối chiếu thì nhân viên phải

tra cứu EIR thủ công. Hạn trả rỗng cho từng container chưa gắn vào cơ sở dữ liệu chung mà nhân viên phải tự ghi chú lại thời hạn để hạn chế việc trả rỗng bị muộn điều này có thể gây sai sót, và chậm khi phải kiểm tra cho từng container.

Thứ năm, hạn chế về năng lực hạ tầng cốt lõi và mức độ đầu tư công nghệ

Mặc dù cơ sở vật chất ở văn phòng đã được cải thiện khi chuyển qua văn phòng mới, nhân viên được trang bị đầy đủ các thiết bị cần thiết để làm việc tại văn phòng như đã phân tích ở mục nguồn lực cơ sở vật chất. Seair Links Đà Nẵng là công ty còn khá mới tại thị trường Đà Nẵng nên chưa có sự đầu tư đồng bộ về hệ thống kho bãi, đội xe đầu kéo và phương tiện vận tải. Hiện tại, công ty vẫn phải phụ thuộc khá nhiều vào các đơn vị vận tải thuê ngoài để thực hiện vận chuyển container và lưu trữ hàng hóa dẫn đến công ty luôn ở thế bị động trong việc điều phối phương tiện, đặc biệt là vào các mùa cao điểm hoặc các giai đoạn thị trường khan hiếm xe, làm giảm tính chủ động và tăng chi phí giá vốn dịch vụ.

Trong khi công nghệ logistics đang phát triển nhanh chóng với các giải pháp số như: hệ thống quản lý vận tải (TMS), phần mềm quản lý chuỗi cung ứng (SCM), công cụ tự động hóa quy trình (RPA), hay tích hợp EDI với hãng tàu và hải quan,... thì Seair Links Đà Nẵng, vẫn chưa đầu tư một cách bài bản vào các công nghệ này. Việc chậm trễ này không chỉ ảnh hưởng đến năng suất lao động mà còn làm giảm khả năng cạnh tranh so với các doanh nghiệp tiên phong trong chuyển đổi số và hiện đại hóa quy trình.

Cuối cùng, quy trình hiện tại vẫn chưa thể hiện rõ các phương án xử lý rủi ro trong các tình huống phát sinh như sai lệch chứng từ, chậm tàu hoặc ùn tắc tại cảng, do đó có thể làm giảm tính linh hoạt trong quá trình xử lý nghiệp vụ, đặc biệt đối với các lô hàng cần xử lý gấp hoặc phát sinh sự cố ngoài kế hoạch.

Những hạn chế trên không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành nội bộ mà còn tác động đến chất lượng dịch vụ khách hàng, chi phí xử lý và khả năng cạnh tranh của công ty trong bối cảnh ngành logistics đang chuyển dịch mạnh sang mô hình số hóa và tối ưu chuỗi cung ứng.

2.4.3. Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.

2.4.3.1. Nhân tố tác động khách quan

a. Các yếu tố vĩ mô

Về tình hình kinh tế - xã hội, căng thẳng ở Trung Đông leo thang dẫn đến Iran quyết định đóng cửa eo biển Hormuz (tuyến vận tải năng lượng huyết mạch, vận chuyển khoảng 20% nguồn cung dầu toàn cầu) làm giá nhiên liệu tăng, hàng hóa phải vận chuyển vòng để tránh thiệt hại do xung đột dẫn đến cước phí vận chuyển tăng; ngoài ra, các hãng tàu đồng loạt đưa ra khoản phí bổ sung WRS – phụ phí chiến tranh; ... làm tăng mạnh chi phí logistics gây áp lực lớn lên quá trình báo giá và duy trì lợi nhuận của Seair Links.

Về pháp luật và chính sách, các công ty giao nhận bắt buộc phải tuân thủ các chính sách, quy định của nhà nước. Nghị định hướng dẫn một cửa quốc gia cho phép forwarder tích hợp chứng từ điện tử, cải thiện tiến độ. Các quy định về kiểm định/chuyên ngành có thể gây chậm trễ nếu doanh nghiệp không chuẩn bị trước. Các FTA và quy tắc quốc tế xác định trách nhiệm và chi phí giữa các bên, ảnh hưởng trực tiếp đến cách thức giao nhận. Tuy nhiên các chính sách, quy định của nhà nước luôn được cập nhật, sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với tình hình của từng giai đoạn phát triển đất nước cũng như tình hình chung của thế giới nên đòi hỏi công ty phải nắm bắt kịp thời để không bị ảnh hưởng đến giao động giao nhận của công ty.

Về biến động chính trị – xã hội – môi trường, các sự kiện vĩ mô như dịch bệnh, chiến tranh, thiên tai có thể gián đoạn nghiêm trọng chuỗi cung ứng. Có thể kể đến đại dịch COVID-19 đã khiến nhiều cảng lớn trên thế giới đóng cửa luân phiên và thiếu lao động, làm tăng thời gian hải quan và bốc xếp. Chiến tranh Nga – Ukraine 2022 làm giá nhiên liệu tăng cao đột biến, “đẩy giá cước và chi phí vận tải lên mức đỉnh” [10], từ đó làm tăng chi phí nhập khẩu. Thiên tai cũng có thể làm gián đoạn đường bộ dẫn vào cảng, gây tắc hàng. Có thể khiến lịch tàu thay đổi liên tục, kéo dài thời gian vận chuyển và ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng của công ty.

Về công nghệ, ứng dụng công nghệ và đổi mới sáng tạo (blockchain trong chuỗi cung ứng, AI, IoT) tạo cơ hội tăng năng suất và minh bạch. Công ty theo kịp xu hướng số hóa sẽ nâng cao khả năng quản lý đơn hàng, theo dõi tiến độ vận chuyển

và trao đổi thông tin với khách hàng nhanh chóng hơn. Tuy nhiên, điều này cũng tạo áp lực cho công ty trong việc đầu tư công nghệ, nâng cấp hệ thống và đào tạo nhân sự nhằm bắt kịp xu hướng logistics hiện đại và yêu cầu phát triển logistics xanh.

b. Các yếu tố vi mô

Các yếu tố vi mô như khách hàng, cơ quan hải quan, hãng tàu, đại lý, ... có tác động trực tiếp đến cạnh tranh và hiệu quả trong giao nhận hàng hóa của doanh nghiệp.

Về khách hàng, một số doanh nghiệp thiếu kinh nghiệm dễ gặp phải lỗi như: lập sai mã HS, kê khai sai trị giá tính thuế, chậm nộp C/O – dẫn đến bị từ chối ưu đãi thuế hoặc buộc phải kiểm hóa. Trong khâu đóng hàng, nếu hàng hóa xếp không đúng quy cách, không cố định bằng dây chằng hoặc gỗ kê, có thể gây xô lệch, hư hỏng trong quá trình vận chuyển.

Về hãng tàu, đối tác cung cấp dịch vụ vận tải. Lịch của hãng tàu ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian vận chuyển, các sự cố như hủy chuyến, roll hàng (hàng bị bỏ lại) do hàng hóa khách không kịp mang ra cảng, quá giờ cut-off làm gia tăng chi phí, chậm hàng. Giá cước và phụ phí của hãng tàu ảnh hưởng trực tiếp đến phí dịch vụ. Tình trạng thiếu hụt container như khủng hoảng container năm 2020 – 2021 gây ra tình trạng thiếu container rỗng để nhận hàng FCL, theo “Báo cáo tổng quan về vận tải hàng hải năm 2021” của UNCTAD [10] ghi nhận “Towards the end of 2020 and into 2021, container shortages and congestion at ports, along with other disruption, led to record container freight rates, notably on the routes from China to Europe and the United States.” (Vào cuối năm 2020 và đầu năm 2021, tình trạng thiếu container và tắc nghẽn tại các cảng, cùng với những gián đoạn khác, đã dẫn đến giá cước vận chuyển container đạt mức kỷ lục, đặc biệt là trên các tuyến đường từ Trung Quốc đến châu Âu và Hoa Kỳ.). Quan hệ tốt với hãng Seair Links có thể chủ động hơn trong việc đặt chỗ, cập nhật lịch tàu và tìm phương án vận chuyển phù hợp cho khách hàng.

Về cảng biển và hạ tầng cảng, năng lực thông quan và xếp dỡ tại cảng nhập hàng quyết định thời gian chuyển hàng ra khỏi cảng. Cảng quá tải, thiếu bãi chứa container hoặc thiết bị bốc xếp làm tăng thời gian lưu container và phát sinh DEM/DET. Hệ thống hạ tầng đường sá xung quanh cảng (nếu kém, hay lầy lội mưa bão) cũng làm tăng thời gian giao nhận. Ngoài ra, vào các giai đoạn cao điểm, tình

trạng thiếu xe đầu kéo hoặc kho bãi cũng ảnh hưởng đến tiến độ vận chuyển nội địa của Seair Links.

Về đại lý, quan hệ với đại lý nước ngoài là chìa khóa cho thông tin về dịch vụ vận tải. Hợp tác chặt chẽ với đại lý giúp công ty cập nhật sớm thay đổi lịch tàu, xin ưu đãi cước quốc tế. Ngược lại, đại lý kém năng lực có thể làm trễ lệnh mua chỗ. Các đối tác vận tải nội địa và kho bãi cũng ảnh hưởng đến dịch vụ giao hàng chặng cuối. Thiếu xe đầu kéo chuyên dụng hoặc kho xá dẹt cao điểm sẽ kéo dài chuỗi giao nhận.

Về cạnh tranh trong ngành, số lượng doanh nghiệp giao nhận tạo áp lực cạnh tranh lớn. Cụ thể, theo chủ tịch VLA Đào Trọng Kha nhấn mạnh tại Đại hội FIATA Thế giới năm 2025 – “Green and Resilient Logistics” diễn ra tại Hà Nội rằng: “Việt Nam là một nền kinh tế năng động và hội nhập sâu rộng với tốc độ tăng trưởng xuất nhập khẩu ấn tượng, dự kiến tổng kim ngạch thương mại sẽ vượt 800 tỷ USD vào năm 2025. Đất nước có hơn 45.000 doanh nghiệp logistics, trong đó có hơn 5.000 công ty giao nhận vận tải quốc tế, đóng góp đáng kể vào nền kinh tế quốc gia.” [11]. Với sự cạnh tranh gay gắt đó, công ty phải cân đối về giá cước và cả dịch vụ để cạnh tranh với đối thủ, liên tục cải thiện dịch vụ để giữ khách.

2.4.3.2. Nhân tố chủ quan từ chính doanh nghiệp:

a. Nguồn nhân lực

Nhân viên có kinh nghiệm và hiểu biết sâu rộng về quy trình và luật pháp liên quan đến nhập khẩu sẽ giúp công việc diễn ra trôi chảy hơn. Việc này yêu cầu nhân viên cần phải có trình độ chuyên môn nghiệp vụ tốt, kiến thức về quy trình giao nhận cũng như các kỹ năng mềm khác để có thể đảm bảo đáp ứng được các công việc, mang lại hiệu suất cao nhất. Đối viên nhân viên Seair Links được đánh giá ở mức ổn vì đa phần nhân lực là cử nhân các trường đại học và cao đẳng liên quan đến chuyên ngành. Bên cạnh đó công ty tạo điều kiện đào tạo nâng cao các kỹ năng cần thiết cho nhân viên.

b. Năng lực tài chính

Doanh nghiệp có nguồn vốn ổn định và đủ mạnh sẽ dễ dàng thực hiện các hoạt động nhập khẩu mà không gặp khó khăn về tài chính. Tình hình tài chính ổn định sẽ quyết định sự tồn tại lâu dài của một doanh nghiệp. Nó không chỉ giúp các quy trình vận hành liên tục mà còn tạo sự uy tín cũng như mở rộng hoạt động kinh doanh của

doanh nghiệp trong tương lai, nó cũng là bước đệm cho sự đầu tư chiến lược của một công ty.

c. Cơ sở vật chất và công nghệ

Việc sử dụng hệ thống khai báo hải quan điện tử, email và phần mềm quản lý giúp công ty xử lý chứng từ nhanh hơn, cập nhật thông tin lô hàng kịp thời và hỗ trợ phối hợp giữa các bộ phận hiệu quả hơn. Tuy nhiên, do quy mô doanh nghiệp còn vừa nên một số công việc vẫn thực hiện thủ công và phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm của nhân viên. Khi lượng hàng tăng cao, khối lượng chứng từ lớn có thể gây áp lực trong quá trình xử lý. Vì vậy, việc đầu tư nâng cấp công nghệ và hệ thống quản lý dữ liệu là cần thiết để nâng cao hiệu quả hoạt động và khả năng cạnh tranh của công ty.

CHƯƠNG 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬP HÀNG NHẬP NGUYÊN CONTAINER (FCL) TUYẾN ĐƯỜNG BIỂN TRUNG QUỐC – VIỆT NAM TẠI CÔNG TY TNHH SEAIR LINKS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

3.1. Định hướng và mục tiêu

3.1.1. Xu hướng ngành Logistics.

3.1.1.1. Tổng quan về ngành logistics tại Việt Nam

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam hội nhập sâu rộng, thị trường logistics năm 2025 đã đánh dấu một dấu mốc tăng trưởng ấn tượng. Kim ngạch xuất nhập khẩu ước đạt hơn 930 tỷ USD, đưa đất nước ta vào Top 18 – 20 nền thương mại lớn nhất thế giới. Với độ mở kinh tế thuộc nhóm cao nhất khu vực, Việt Nam hiện đứng thứ 3 ASEAN về quy mô thương mại và nằm trong Top 32 toàn cầu. Đồng thời, Việt Nam cũng duy trì vị thế Top 20 thương mại quốc tế và Top 15 về thu hút FDI, tạo nền tảng quan trọng cho tăng trưởng ngành logistics, vận tải đa phương thức và dịch vụ chuỗi cung ứng.

Tuy nhiên, chi phí logistics của Việt Nam hiện dao động khoảng 15 - 16% GDP, cao hơn đáng kể so với mức trung bình toàn cầu khoảng 11% và gần gấp đôi so với Singapore – quốc gia có tỷ lệ chỉ khoảng 8%. Nguyên nhân chủ yếu đến từ hạ tầng giao thông phân tán, sự thiếu đồng bộ giữa cảng biển, đường bộ, đường sắt và hàng không, cùng với thủ tục hành chính còn chồng chéo. Việc thiếu liên thông dữ liệu vận tải và hệ thống quản lý số hóa cũng khiến chi phí chuỗi cung ứng tăng cao, làm giảm năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Một thách thức lớn khác là liên kết vùng và kết nối hạ tầng chưa thực sự hiệu quả. Mạng lưới vận tải liên vùng, liên cảng chưa được tối ưu hóa, khiến dòng chảy hàng hóa dễ bị gián đoạn khi xảy ra sự cố tại một mắt xích. Sự thiếu kết nối giữa vận tải đường bộ, đường biển, đường sắt và hàng không làm giảm hiệu quả vận tải đa phương thức – yếu tố then chốt trong chiến lược phát triển logistics bền vững. Đã đặt ra yêu cầu cấp thiết về quy hoạch hạ tầng logistics tích hợp và phát triển các hành lang kinh tế trọng điểm.

❖ Tổng quan về tình hình xuất nhập khẩu Việt Nam – Trung Quốc

Theo Tạp chí điện tử Mekong – Asean [12], trong 4 tháng đầu năm 2026, kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa Việt Nam – Trung Quốc đạt 93 tỷ USD, cả chiều xuất và nhập đều tăng mạnh. Trong giai đoạn này, về xuất khẩu tăng mạnh ở các

nhóm chủ lực. Việt Nam có 5 mặt hàng xuất khẩu sang Trung Quốc đạt giá trị tỷ USD, cụ thể hàng xuất khẩu lớn nhất là máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện điện tử tăng 24,8%; điện thoại và linh kiện tăng 29,8%; máy móc, thiết bị, dụng cụ, phụ tùng khác tăng vọt 66,2% về giá trị xuất khẩu; máy ảnh, máy quay phim và linh kiện tăng 16,9% và rau quả tăng 31,3% so với cùng kỳ năm ngoái. Về nhập khẩu, trong 4 tháng đầu năm Việt Nam chi 70,2 tỷ USD để nhập khẩu hàng hóa từ Trung Quốc, tăng 32,2% so với cùng kỳ năm trước; điện tử là nhóm hàng nhập khẩu lớn nhất (tăng tới 63,2% so với mức 14,3 tỷ USD tại cùng kỳ năm trước) từ thị trường này.

Chuyến thăm cấp nhà nước đến Trung Quốc của tổng bí thư Tô Lâm từ ngày 14 -17/4 vừa qua có ý nghĩa thắt chặt mối quan hệ song phương cả về chính trị lẫn thương mại và được kỳ vọng sẽ mở rộng dư địa hợp tác, thúc đẩy xuất khẩu theo hướng chính ngạch, bền vững và nâng cao giá trị.

Lượng hàng nhập khẩu lớn từ Trung Quốc khiến các tuyến vận tải biển giữa hai nước hoạt động sôi động. Ở chiều ngược lại, tàu chở hàng từ Việt Nam sang Trung Quốc thường có tỷ lệ trống cao, giúp cước phí vận chuyển giảm đáng kể. Điều này tạo ra lợi thế cạnh tranh về chi phí cho hàng Việt, nhất là các mặt hàng có biên lợi nhuận không quá lớn nhưng xuất khẩu với số lượng lớn.

Theo Tạp chí điện tử Kinh tế môi trường [13] không chỉ nông sản, những sản phẩm như thủy sản, xi măng, sản lát hay một số mặt hàng tiêu dùng cơ bản cũng được đánh giá có nhiều dư địa tăng trưởng. Khi so sánh với các đối thủ trong khu vực như Thái Lan, Indonesia hay Malaysia thì nước ta sở hữu một số lợi thế then chốt.

Thứ nhất là yếu tố khẩu vị và thói quen tiêu dùng. Indonesia và Malaysia nổi trội ở các nhóm hàng như dầu cọ hay những sản phẩm có tính đặc thù, thì nhu cầu ăn uống và thói quen tiêu dùng của người Trung Quốc lại có nhiều nét tương đồng với Việt Nam. Đó là nền tảng quan trọng giúp hàng nông sản Việt dễ dàng tiếp cận và chinh phục thị trường này.

Thứ hai là vị trí địa lý và lợi thế logistics. Nước ta nằm trên các tuyến hàng hải quan trọng, đồng thời khoảng cách từ nhà máy đến cảng biển ngắn giúp giảm chi phí vận chuyển nội địa. Kết hợp với cước tàu biển cạnh tranh, tổng chi phí xuất khẩu

hàng hóa sang Trung Quốc của doanh nghiệp Việt thường thấp hơn nhiều nước trong khu vực.

Thứ ba là khả năng thích ứng với yêu cầu quản lý nhập khẩu ngày càng chặt chẽ từ phía Trung Quốc. Việt Nam hiện đã có nhiều doanh nghiệp, vùng trồng và cơ sở chế biến tuân thủ quy định về mã vùng trồng và mã số GACC – điều kiện bắt buộc để xuất khẩu chính ngạch vào thị trường này. Đây vừa là lợi thế quan trọng trong bối cảnh Trung Quốc ngày càng siết chặt kiểm soát truy xuất nguồn gốc và tiêu chuẩn chất lượng, vừa là thách thức lớn đối với nhiều doanh nghiệp và hộ nông dân Việt Nam. Việc xuất khẩu hàng sang Trung trước đây tương đối dễ dàng, đặc biệt qua đường biên mậu, thì bây giờ yêu cầu về hồ sơ, tiêu chuẩn và truy xuất đã nâng lên đáng kể gây không ít khó khăn cho doanh nghiệp chưa quen với quy trình cấp mã số GACC hoặc chưa xây dựng được chuỗi sản xuất bài bản.

Có thể thấy, sự phát triển mạnh mẽ trong quan hệ thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc đang tạo ra nguồn hàng rất lớn cho ngành logistics và giao nhận quốc tế. Đây là cơ hội quan trọng để các doanh nghiệp forwarder mở rộng hoạt động, tăng doanh thu và phát triển dịch vụ logistics tích hợp. Tuy nhiên, song song với cơ hội là những thách thức về cạnh tranh, áp lực vận hành, yêu cầu quản lý ngày càng khắt khe và rủi ro phát sinh trong quá trình giao nhận hàng nhập khẩu.

3.1.1.2. Các xu hướng mới của thị trường logistics năm 2026

Giai đoạn 2026 – 2030, đánh dấu bước chuyển mang tính cấu trúc của ngành logistics Việt Nam, khi các định hướng phát triển không còn dừng ở khuyến khích hay thí điểm, mà từng bước được thể chế hóa thành chính sách, quy chuẩn và yêu cầu bắt buộc. Phát biểu tại Diễn đàn về phát triển logistics, Thủ tướng Phạm Minh Chính nhấn mạnh Việt Nam có lợi thế lớn về vị trí địa – chính trị và địa – kinh tế, song đầu tư cho logistics thời gian qua vẫn còn manh mún, chưa tương xứng với tiềm năng. Trên cơ sở đó, Chính phủ định hướng phát triển hạ tầng logistics theo ba trụ cột “xanh – số – thông minh”, nhằm đưa logistics trở thành ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao.

Những xu hướng mới của thị trường logistics năm 2026 có thể kể đến là:

a. Phát triển logistics xanh

Năm 2026, logistics xanh không còn là một xu hướng mang tính tự nguyện mà đã trở thành yêu cầu bắt buộc đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các nhà cung

cấp dịch vụ chuỗi cung ứng. Khi cộng đồng quốc tế hướng tới mục tiêu Net Zero 2050, các tiêu chuẩn phát thải carbon, ESG và truy xuất nguồn gốc bền vững ngày càng siết chặt. Đối với Việt Nam, cam kết tại COP28 cùng định hướng phát triển “xanh – số – thông minh” của Chính phủ đã đặt yêu cầu rõ ràng về giảm phát thải và sử dụng hiệu quả tài nguyên. Doanh nghiệp logistics không đáp ứng được các tiêu chuẩn này sẽ khó khăn trong việc duy trì hợp tác và tham gia các chuỗi cung ứng xuất khẩu có giá trị cao, có thể thấy rằng logistics xanh trở thành chuẩn mực thương mại mới nếu doanh nghiệp muốn duy trì năng lực cạnh tranh trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

b. Chuyển đổi số

Nếu trước đây chuyển đổi số logistics còn mang tính lựa chọn chiến lược, thì từ giai đoạn 2026, đây dần trở thành yêu cầu bắt buộc. Trọng tâm chính sách hướng tới chuẩn hóa và kết nối dữ liệu logistics trên phạm vi toàn quốc. Cụ thể:

Việc triển khai ERP, TMS, WMS thường được xem là lợi thế của các doanh nghiệp lớn. Tuy nhiên, từ năm 2026, các hệ thống này dần trở thành điều kiện cần để doanh nghiệp logistics và xuất nhập khẩu đáp ứng yêu cầu quản lý, chuẩn hóa và kết nối dữ liệu. Dữ liệu logistics giữ vai trò trung tâm trong: quản trị doanh nghiệp, giúp kiểm soát chi phí, hiệu suất và rủi ro vận hành; tuân thủ pháp lý, đáp ứng yêu cầu số hóa chứng từ, báo cáo và kiểm tra; kết nối với cơ quan quản lý Nhà nước, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải, hải quan và thuế. Doanh nghiệp không làm chủ được dữ liệu sẽ gặp khó khăn trong việc thích ứng chính sách và giảm khả năng tham gia chuỗi cung ứng có yêu cầu cao về minh bạch và kiểm soát rủi ro.

Trên nền tảng logistics số, logistics thông minh là bước phát triển tiếp theo, nơi công nghệ không chỉ ghi nhận dữ liệu mà còn phân tích và hỗ trợ ra quyết định vận hành. Từ năm 2026, AI, IoT, Blockchain và Big Data được ứng dụng ngày càng sâu nhằm nâng cao tính linh hoạt và khả năng ứng phó với biến động: AI tối ưu lộ trình vận tải, cân đối tồn kho và giảm chi phí nhiên liệu; IoT giám sát phương tiện, kho bãi và hàng hóa theo thời gian thực; Blockchain cho phép mọi giai đoạn trong hành trình của một sản phẩm, từ nhà sản xuất đến người tiêu dùng, được ghi nhận vĩnh viễn và có thể xác minh bởi tất cả các bên liên quan giúp giảm thiểu nguy cơ sai sót, thao túng dữ liệu hoặc thất thoát thông tin trong quy trình logistics và mang lại khả năng theo dõi theo thời gian thực với độ chính xác cao hơn, giúp các doanh nghiệp

dễ dàng xác định nguồn gốc sự cố và đảm bảo độ tin cậy trong giao hàng; Big Data hỗ trợ dự báo nhu cầu, nhận diện sớm rủi ro và điều chỉnh kế hoạch logistics. Những doanh nghiệp áp dụng logistics thông minh sẽ có khả năng phản ứng nhanh hơn trước gián đoạn chuỗi cung ứng, từ đó duy trì hiệu quả vận hành và độ tin cậy với đối tác.

Tại Việt Nam, logistics thông minh vẫn đang trong giai đoạn đầu của quá trình chuyển đổi số với sự đầu tư nguồn lực, ngân sách còn hạn chế. Về định hướng, Theo Quyết định 2229/QĐ-TTg, một trong các mục tiêu của Chiến lược phát triển dịch vụ logistics thời kỳ 2025 - 2035 là “số lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics sử dụng các giải pháp chuyển đổi số đạt 80%” và thúc đẩy mạnh mẽ chuyển đổi số và chuyển đổi xanh trong toàn ngành.

c. Logistics thông minh

Cả nước hiện có 69 trung tâm logistics đang hoạt động và trong quá trình xây dựng. Xu hướng dịch chuyển sang các kho bãi đa năng, kho lạnh và kho tự động (Smart Warehouse) diễn ra mạnh mẽ. Kho logistics giai đoạn 2026 - 2030 không còn chỉ là nơi lưu trữ, mà trở thành trung tâm xử lý, phân phối và điều phối dòng hàng trong chuỗi cung ứng, đặc biệt với thương mại điện tử và xuất nhập khẩu. Kho logistics thế hệ mới đảm nhiệm các chức năng: phân phối và gom hàng theo khu vực; full-fillment cho thương mại điện tử; xử lý hàng xuất nhập khẩu, phân loại và đóng gói theo tiêu chuẩn quốc tế

Việc ứng dụng robot, băng chuyền tự động và hệ thống phân loại thông minh không chỉ giúp tăng năng suất và độ chính xác, mà còn giảm phụ thuộc vào lao động thủ công, qua đó nâng cao khả năng linh hoạt và chống đứt gãy chuỗi cung ứng.

d. Bùng nổ thương mại điện tử và logistics last-mile (giao hàng chặng cuối)

Thương mại điện tử có tốc độ tăng trưởng nhanh. Dự báo doanh thu thương mại điện tử tại Việt Nam tăng trưởng 20 - 25% mỗi năm, đạt hơn 25 tỷ USD và nằm trong Top 3 Đông Nam Á. Sự thay đổi hành vi tiêu dùng đang tạo áp lực lớn lên hệ thống logistics last-mile, các doanh nghiệp lớn như Shopee Xpress, Lazada Logistics, J&T Express, Giao Hàng Nhanh (GHN), Giao hàng Tiết Kiệm (GHTK), Viettel Post và VNPost tiếp tục dẫn đầu thị phần, đồng thời mở rộng hạ tầng kho bãi và trung tâm phân loại tự động, nhiều đơn vị triển khai hệ thống kho phân tách theo vùng (hub & spoke) tại Hà Nội, Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh và Cần Thơ nhằm rút ngắn thời gian xử lý đơn hàng và giảm chi phí vận hành.

Đồng thời, xu hướng giao hàng xanh (green delivery) ngày càng rõ nét. Các doanh nghiệp như Giao Hàng Nhanh, Lazada Logistics và Viettel Post thử nghiệm xe điện, xe đạp điện và phương tiện tiết kiệm nhiên liệu trong khu vực nội đô. Nhiều doanh nghiệp cũng tích hợp hệ thống theo dõi phát thải carbon và tối ưu tuyến giao hàng để giảm khí CO₂. Các nền tảng quản lý đơn hàng và định tuyến thông minh tiếp tục được mở rộng, giúp tối ưu hóa quy trình giao hàng và theo dõi thời gian thực.

Trong bối cảnh đó, các sàn TMĐT lớn cũng đẩy mạnh hợp tác với các doanh nghiệp logistics 3PL và 4PL trong nước để mở rộng mạng lưới giao hàng. Hệ thống kho trung chuyển và trung tâm phân loại (full-fillment center) được triển khai gần khu dân cư nhằm rút ngắn thời gian xử lý đơn hàng và tối ưu chi phí giao nhận. Những mô hình như “1-hour delivery” hay “đơn hàng không tiếp xúc” sau đại dịch đã trở thành tiêu chuẩn mới trong quản lý logistics chặng cuối.

Ngoài ra, xu hướng giao hàng xuyên biên giới (cross-border delivery) cũng phát triển không kém. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam như Transimex, Bee Logistics và VNPost Global đã mở rộng dịch vụ giao hàng tới thị trường Thái Lan, Malaysia, Singapore và Trung Quốc, hỗ trợ người bán Việt Nam trên các nền tảng TMĐT quốc tế như TikTok Shop, Amazon và Alibaba.

3.1.1.3. Tác động đối với doanh nghiệp giao nhận

Trong bối cảnh đó, doanh nghiệp giao nhận (forwarder) giữ vai trò là trung gian của người xuất khẩu, người nhập khẩu, hãng vận chuyển và cơ quan hải quan chịu tác động sớm nhất từ các biến động từ môi trường bên ngoài.

a. Cơ hội

Sự dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu, đặc biệt là xu hướng “China Plus One” nơi các doanh nghiệp giảm sự phụ thuộc vào Trung Quốc bằng cách mở rộng sản xuất sang các quốc gia khác, đang mang đến những cơ hội lớn cho Việt Nam. Các tập đoàn đa quốc gia đang tìm đến Việt Nam không chỉ vì chi phí lao động thấp mà còn bởi chính sách thương mại thuận lợi nhờ các hiệp định như CPTPP, EVFTA và RCEP từ đó tạo ra nguồn hàng xuất nhập khẩu dồi dào.

Về hạ tầng vận tải, sự kiện sân bay Quốc tế Long Thành chuẩn bị vận hành thương mại vào năm 2026 là một bước ngoặt thay đổi hoàn toàn diện mạo ngành logistics Việt Nam, mở ra "cơ hội vàng" cho các doanh nghiệp giao nhận hàng không.

Các hãng tàu lớn như COSCO, CMA - CGM và HMM tiếp tục giữ Hải Phòng và TP.HCM/Cái Mép trong các tuyến nội Á và liên lục địa, cho thấy Việt Nam không bị rút khỏi mạng lưới mà đang được giữ lại trong các tuyến lõi của châu Á – toàn cầu cho thấy vị thế của của Việt Nam trong hệ thống cảng toàn cầu ngày càng được củng cố.

Thương mại điện tử xuyên biên giới phát triển bùng nổ tạo ra lượng lớn hàng xuất nhập khẩu theo kiểu đơn lẻ. Các doanh nghiệp logistics thu lợi trực tiếp từ việc tăng vọt sản lượng đơn hàng, mở rộng biên độ lợi nhuận nhờ dịch vụ trọn gói và cơ hội nâng cấp chuỗi giá trị toàn cầu. Sự lên ngôi của các nền tảng thương mại toàn cầu thúc đẩy lượng bưu kiện quốc tế tăng vọt, thay vì chỉ vận chuyển điểm - điểm, các doanh nghiệp giao nhận có thể cung cấp dịch vụ lưu kho ngoại quan (bonded warehouse), phân loại và đóng gói ngay tại thị trường đích để rút ngắn thời gian giao hàng. Trước đây các công ty chỉ giao nhận đơn thuần, bây giờ họ có thể cung cấp hệ sinh thái toàn diện: khâu lưu kho, xử lý đơn hàng, đóng gói và giao đến tay người tiêu dùng; cung cấp giải pháp trọn gói giúp người bán và người mua minh bạch hóa chi phí, đẩy nhanh thông quan biên giới. Khách hàng thương mại điện tử yêu cầu sự cân bằng giữa tốc độ và chi phí, tạo cơ hội để doanh nghiệp logistics kết hợp linh hoạt giữa vận tải đường biển, hàng không và đường bộ xuyên quốc gia. Ngoài ra, còn là cơ hội để các doanh nghiệp logistics chuyển đổi số, tích hợp hệ thống theo dõi đơn hàng (tracking) theo thời gian thực và quản lý hàng tồn kho thông minh bằng phần mềm, nâng cao tính cạnh tranh.

b. Thách thức.

Doanh nghiệp dịch vụ logistics nội địa chủ yếu là doanh nghiệp vừa và nhỏ (khoảng 95% tổng số doanh nghiệp trong ngành), hạn chế cả về vốn, công nghệ, nhân lực trình độ cao cũng như kinh nghiệm hoạt động quốc tế. Cạnh tranh trực tiếp với các tập đoàn đa quốc gia như DHL, Kuehne+Nagel, DB Schenker, Expeditors đang hiện diện thâm nhập ngày càng sâu tại thị trường Việt Nam. Họ có lợi thế về mạng lưới đại lý toàn cầu, công nghệ tracking tiên tiến, năng lực đàm phán giá cước với hãng tàu, hãng bay, cùng nguồn vốn lớn để đầu tư dài hạn. Chuyển đổi số logistics không chỉ là câu chuyện phần mềm, mà là một quá trình tái cấu trúc toàn diện từ hệ thống, quy trình đến con người. Điều này kéo theo chi phí đầu tư ban đầu tương đối lớn, đặc biệt đối với các doanh nghiệp có quy mô nhỏ và vừa. Nếu không có lộ trình

rõ ràng, doanh nghiệp rất dễ rơi vào tình trạng đầu tư dàn trải, hiệu quả thấp hoặc không tận dụng được hết giá trị của công nghệ.

Thực trạng hạ tầng logistics Việt Nam thấy một nghịch lý rõ rệt: quy mô đầu tư giao thông tăng nhanh nhưng tính kết nối liên thông giữa các phương thức vận tải còn hạn chế. Hệ thống đường bộ, đường sắt, cảng biển và hàng không đều được mở rộng, song thiếu sự tích hợp đồng bộ trong vận tải đa phương thức. Tại các trung tâm kinh tế lớn như Hải Phòng, Thành phố Hồ Chí Minh và Bình Dương, nhu cầu bãi container, kho lạnh và kho thông minh tăng mạnh do sự phát triển của thương mại điện tử và xuất khẩu nông sản. Tuy nhiên, nguồn cung hạ tầng logistics chất lượng cao chưa theo kịp tốc độ tăng trưởng. Các trung tâm logistics cấp vùng chưa hoàn thiện theo mô hình hub trung chuyển quốc tế tầm ASEAN như Singapore. Điều này khiến Việt Nam chưa tận dụng hết lợi thế địa lý chiến lược trong khu vực Đông Nam Á. Các công nghệ quản lý hạ tầng như cảng điện tử, nền tảng dữ liệu logistics số và hệ thống quản trị thông minh triển khai còn chậm. Sự thiếu đồng bộ giữa dữ liệu hải quan, cảng biển và doanh nghiệp vận tải làm phát sinh tình trạng “kẹt” hàng hóa, kéo dài thời gian xử lý.

Nguồn nhân lực còn thiếu, yếu về kỹ năng, chưa được đào tạo chuyên nghiệp về hoạt động logistics. Mặc dù thời gian gần đây hoạt động đào tạo chính quy được đẩy mạnh nhưng vẫn cần thời gian để lượng nhân lực này có thể phục vụ cho ngành.

Các rào cản thương mại xanh ngày càng siết chặt; yêu cầu về truy xuất nguồn gốc, phát thải carbon và tiêu chuẩn ESG trở thành điều kiện bắt buộc trong chuỗi cung ứng quốc tế. Điều này tạo thêm áp lực chuyển đổi đối với doanh nghiệp logistics Việt Nam khi phải đầu tư vào giải pháp logistics bền vững và giảm phát thải để đáp ứng tiêu chuẩn từ các thị trường xuất khẩu lớn.

3.1.2. Định hướng phát triển chung của Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.

3.1.2.1. Mục tiêu phát triển chung

Định hướng phát triển cốt lõi của Seair Links nói chung và chi nhánh Đà Nẵng nói riêng [14] là trở thành nhà cung cấp dịch vụ logistics và giao nhận vận tải quốc tế toàn diện, trở thành nhà cung cấp dịch vụ logistics và giao nhận vận tải quốc tế toàn diện, tập trung vào việc mở rộng mạng lưới tuyến vận tải toàn cầu, đặc biệt là các thị trường trọng điểm như Nhật Bản, Mỹ và Trung Quốc.

Công ty hướng đến mục tiêu tăng trưởng 10% mỗi năm, trở thành đối tác tin cậy của khách hàng ở khu vực miền Trung – Tây Nguyên. Với các mục tiêu cốt lõi, bao gồm:

- Trở thành giải pháp một cửa (One-Stop Destination): Cung cấp hệ sinh thái logistics toàn diện từ vận tải biển (FCL/LCL), hàng không (Air), đường sắt/đường bộ đến thủ tục hải quan và kho bãi.
- Cam kết cung cấp giải pháp vận chuyển hiệu quả, linh hoạt và tối ưu chi phí cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Ngoài tập trung phát triển mạnh các tuyến vận tải hai chiều kết nối Việt Nam với các thị trường lớn và khó tính như Nhật Bản, Mỹ, Hàn Quốc, Trung Quốc và Bắc Mỹ. Công ty tiếp tục mở rộng tệp khách hàng ở trong và ngoài nước như Đức, Ấn Độ, ...; phát triển mạng lưới khách hàng trong các lĩnh vực có nhu cầu đặc thù như lương thực, thực phẩm chất lượng cao.

Trong thời gian tới, Seair Links dự kiến từng bước ứng dụng các phần mềm quản lý logistics và quản lý vận tải phù hợp với quy mô doanh nghiệp để nâng cao hiệu quả vận hành và tiết kiệm chi phí. Song song với đó, công ty chú trọng phát triển nguồn nhân lực logistics có chuyên môn nghiệp vụ, nâng cao kỹ năng xử lý chứng từ, khai báo hải quan và xử lý tình huống thực tế nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của hoạt động xuất nhập khẩu và nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng.

3.1.2.2. Mục tiêu phát triển hoạt động giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tại công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng.

Công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng đang triển khai các định hướng và mục tiêu chiến lược nhằm hoàn thiện hoạt động giao nhận nhập khẩu hàng FCL để nâng cao hiệu quả và đáp ứng tốt hơn nhu cầu khách hàng và hướng đến mục tiêu là đối tác quan trọng của khách hàng ở khu vực miền Trung - Tây Nguyên.

Đầu tiên, công ty tập trung vào việc tối ưu hóa quy trình quản lý và vận hành bằng cách xây dựng quy trình làm việc đồng bộ và ứng dụng các công nghệ như hệ thống quản lý vận tải (TMS), thúc đẩy số hóa chứng từ và cải thiện sự phối hợp giữa các bộ phận nhằm rút ngắn thời gian xử lý và giảm thiểu sai sót trong toàn bộ quá trình. Điều này giúp nâng cao độ chính xác và hiệu quả trong việc theo dõi và điều phối hàng hóa. Cùng với đó, công ty chú trọng cải thiện chất lượng dịch vụ khách

hàng thông qua việc cung cấp hỗ trợ 24/7, ký kết hợp đồng dài hạn với các đối tác vận tải, và đảm bảo giá cước ổn định.

Công ty cũng đẩy mạnh việc phát triển và đào tạo nguồn nhân lực bằng cách tổ chức các khóa đào tạo chuyên sâu và nâng cao tay nghề cho đội ngũ nhân viên, giúp họ cập nhật các xu hướng và công nghệ mới trong ngành. Việc tăng cường hợp tác quốc tế và mở rộng mạng lưới đối tác cũng là một phần quan trọng trong chiến lược, nhằm mở rộng khả năng kết nối toàn cầu và đảm bảo chất lượng dịch vụ.

Ngoài ra, công ty cũng rà soát và tối ưu hóa chi phí vận hành trên toàn bộ chuỗi cung ứng FCL nhập khẩu, từ khâu lấy booking đến khâu giao hàng cuối cùng, nhằm đảm bảo tiết kiệm chi phí nhưng không làm ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ. Mục tiêu cụ thể của công ty là giảm thời gian giao hàng, tối ưu hóa chi phí, và đạt tỷ lệ hài lòng khách hàng trên 90% thông qua việc cải thiện dịch vụ và đáp ứng nhanh chóng các yêu cầu.

Tầm nhìn đến năm 2035, với mục tiêu trở thành công ty dịch vụ logistics hàng đầu Việt Nam và có thương hiệu uy tín với các khách hàng trên thế giới. Công ty sẽ đầu tư xây dựng hệ thống logistics tích hợp với các kho bãi hiện đại, dịch vụ vận tải nội địa và hạ tầng công nghệ thông tin đồng bộ, nhằm cung cấp giải pháp logistics trọn gói dành cho khách hàng nhập khẩu với số lượng lớn, đẩy mạnh hoạt động xây dựng thương hiệu nhằm nâng cao uy tín và vị thế trên thị trường trong nước, tạo nền tảng vững chắc để mở rộng ra thị trường quốc tế. Công ty ứng dụng chuyển đổi số toàn diện bằng cách tích hợp các công nghệ tiên tiến như AI, blockchain và IoT để quản lý chuỗi cung ứng, container và theo dõi tình trạng hàng hóa theo thời gian thực, từ đó nâng cao tính minh bạch và hiệu quả trong vận hành. Đồng thời, công ty cũng cam kết tuân thủ quy định pháp luật và áp dụng các giải pháp bền vững trong quy trình giao nhận để giảm thiểu tác động môi trường, tích cực tham gia các chương trình cộng đồng nhằm tăng cường trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp.

3.2. Một số giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập nguyên container (FCL) tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng.

Sau khi phân tích các yếu tố ảnh hưởng, quy trình giao nhận hàng nhập khẩu FCL bằng đường biển thực tế, đánh giá ưu – nhược điểm cùng với xu hướng ngành logistics và định hướng của công ty, em xin đề xuất một số giải pháp sau:

3.2.1. Giải pháp tối ưu hóa cơ cấu nhân sự và nâng cao năng lực đội ngũ

a. Mục tiêu của giải pháp

- Phân bổ hợp lý khối lượng công việc giữa các nhân viên, tránh tình trạng một cá nhân phải xử lý toàn bộ quy trình từ đầu đến cuối cho mỗi lô hàng và giảm thiểu sai sót phát sinh áp lực công việc đặc biệt trong mùa cao điểm.
- Chuẩn hóa trình độ chuyên môn của nhân viên qua các chương trình đào tạo bài bản, đảm bảo tính đồng đều trong xử lý các lô hàng phức tạp.
- Cải thiện tỷ lệ gắn bó của nhân viên, giảm chi phí tuyển dụng và đào tạo lại phát sinh từ tình trạng nhân sự biến động.

b. Nội dung giải pháp

(1) Tối ưu hóa cơ cấu nhân sự và nâng cao năng lực đội ngũ

Công ty tiến hành tái cấu trúc phân công theo hướng phân tách rõ ràng các công đoạn trong quy trình xử lý chứng từ. Bộ phận cus/docs theo hai nhóm chuyên trách: nhóm xử lý chứng từ và khai báo hải quan (docs); nhóm chăm sóc khách hàng và theo dõi tiến độ lô hàng (cus). Và áp dụng mô hình làm việc theo cặp (buddy system), trong đó mỗi lô hàng có một nhân viên chính chịu trách nhiệm chính và một nhân viên hỗ trợ nắm thông tin song song. Mô hình này không chỉ giúp phân tán rủi ro khi nhân viên chính vắng mặt mà còn tạo điều kiện cho nhân viên mới học nghề từ thực tế công việc.

(2) Xây dựng chương trình đào tạo bài bản và lộ trình thăng tiến rõ ràng.

Công ty xây dựng tài liệu quy trình chuẩn hóa (Standard Operating Procedures – SOP) cho từng vị trí công việc, ghi rõ các bước thực hiện, biểu mẫu cần sử dụng, đầu mối liên hệ và các tình huống ngoại lệ thường gặp; thiết lập chương trình đào tạo hội nhập kéo dài từ bốn đến tám tuần cho nhân viên mới, bao gồm giai đoạn học lý thuyết nghiệp vụ hải quan, thực hành trên hồ sơ thực tế có giám sát, và đánh giá kiến thức định kỳ. Các nhân viên kỳ cựu có thể đóng vai trò người hướng dẫn trực tiếp, vừa hỗ trợ nhân viên mới vừa tăng cường sự gắn kết trong nội bộ.

Về lộ trình phát triển nghề nghiệp, công ty cần xây dựng và công bố rõ ràng các cấp bậc thăng tiến kèm theo tiêu chí cụ thể về thâm niên, kết quả công việc và năng lực chuyên môn nhằm tăng động lực gắn bó dài hạn cho nhân viên. Ngoài ra, công ty có thể tạo điều kiện hỗ trợ kinh phí để nhân viên tham gia vào các khóa đào tạo chuyên sâu về nghiệp vụ hải quan, logistics quốc tế do các tổ chức uy tín như

Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam (VIFFAS), Tổng cục Hải quan, ... hoặc mời chuyên gia đào tạo định kì cho nhân viên.

(3) Cải thiện chính sách giữ chân nhân viên.

Môi trường làm việc thoải mái là điều kiện cần nhưng chưa đủ để giữ chân nhân viên trong ngành giao nhận vốn có cường độ công việc cao. Công ty cần rà soát và điều chỉnh chế độ lương, thưởng theo hướng phản ánh đúng đóng góp thực tế và mức độ phức tạp của công việc, đặc biệt có chính sách thưởng hiệu suất vào các giai đoạn cao điểm; thiết lập cơ chế đánh giá hiệu suất và phản hồi định kỳ (ít nhất mỗi quý một lần), trong đó ghi nhận cụ thể những đóng góp của cá nhân và đề ra kế hoạch phát triển cho từng nhân viên.

c. Điều kiện thực hiện.

Giám đốc cần có sự cam kết rõ ràng và phê duyệt ngân sách cho các hoạt động tuyển dụng bổ sung, xây dựng tài liệu đào tạo và điều chỉnh chính sách nhân sự. Và cần có sự tham gia chủ động của các nhân viên có kinh nghiệm trong việc xây dựng tài liệu SOP, vì đây là những người nắm rõ nhất các tình huống thực tế phát sinh trong công việc.

d. Cách thức thực hiện

Giai đoạn 1 (từ 1-2 tháng): Tiến hành rà soát và tái phân công công việc, xác định rõ phạm vi trách nhiệm của từng vị trí; đồng thời khởi động quá trình xây dựng tài liệu SOP dựa trên các quy trình đang vận hành.

Giai đoạn 2 (3 đến 6 tháng tiếp): Hoàn thiện và ban hành tài liệu SOP; triển khai chương trình đào tạo hội nhập; xây dựng và công bố lộ trình thăng tiến; tiến hành rà soát và điều chỉnh chính sách lương thưởng.

Giai đoạn 3: Đánh giá định kỳ hiệu quả của cơ cấu phân công và mức độ hài lòng của nhân viên thông qua khảo sát nội bộ sáu tháng một lần; cập nhật và hoàn thiện SOP dựa trên phản hồi thực tế.

e. Kết quả dự kiến

- Giảm tình trạng quá tải công việc tại các thời điểm cao điểm, hạn chế sai sót trong khâu nhập liệu và xử lý chứng từ và giảm nguy cơ phát sinh chi phí Dem/Det do chậm trễ.
- Tỷ lệ nhân viên nghỉ việc trong năm đầu tiên giảm đáng kể, ổn định bộ máy nhân sự và giảm chi phí tuyển dụng, đào tạo lại.

- Chất lượng thực hiện nghiệp vụ đồng đều hơn giữa các nhân viên, kể cả nhân viên mới, nhờ có SOP chuẩn hóa và chương trình đào tạo bài bản.
- Khả năng đáp ứng dịch vụ trong mùa cao điểm được cải thiện nhờ cơ chế phân bổ nguồn lực linh hoạt và đội ngũ nhân lực dự phòng sẵn sàng.

3.2.2. Số hóa và tự động hóa quy trình xử lý chứng từ

a. Mục tiêu giải pháp

- Tập trung dữ liệu hồ sơ vào một hệ thống thống nhất. Giảm số lần nhập lặp các trường thông tin quan trọng (mã HS code, số B/L, số container, trị giá tính thuế) xuống còn một lần cho toàn bộ quy trình. Rút ngắn vòng lặp phát hiện và sửa sai sót, từ đó đẩy nhanh tiến độ thông quan hàng hóa.
- Tạo nền tảng dữ liệu sạch và có cấu trúc để phục vụ phân tích hiệu suất và hỗ trợ ra quyết định kinh doanh.

b. Nội dung giải pháp

(1) Triển khai phần mềm quản lý nghiệp vụ giao nhận tập trung

Hiện nay tại thị trường Việt Nam đã có nhiều lựa chọn phần mềm phù hợp với quy mô doanh nghiệp vừa và nhỏ như EFT Logistics, Logisoft, ... với chi phí triển khai hợp lý và khả năng tùy chỉnh theo quy trình nghiệp vụ thực tế của công ty. Với mô hình này, thông tin của một lô hàng chỉ cần được nhập một lần vào hệ thống và có thể được tái sử dụng cho tất cả các bước tiếp theo, từ việc lập phiếu yêu cầu hải quan, tính toán chi phí LCC cho đến lập hóa đơn dịch vụ gửi khách hàng.

(2) Tích hợp hoặc đồng bộ dữ liệu với hệ thống ECUS5/VNACCS

Công ty xây dựng một module nhập liệu trung gian hoặc tận dụng tính năng import dữ liệu từ file Excel/XML mà ECUS5 hỗ trợ, nhằm đẩy dữ liệu từ hệ thống quản lý nội bộ lên phần mềm khai báo hải quan một cách tự động hoặc bán tự động, việc chuẩn hóa template file Excel nhập liệu cho ECUS5 và quy định thống nhất cách điền các trường thông tin cũng đã có thể giảm đáng kể thời gian nhập liệu và tỷ lệ lỗi so với nhập tay hoàn toàn như hiện tại.

(3) Chuẩn hóa và tập trung hóa quản lý tính toán phí và công nợ

Thay thế các file Excel cá nhân bằng một bảng tính dùng chung có kiểm soát phiên bản (ví dụ Google Sheets với phân quyền rõ ràng theo vai trò), đảm bảo tất cả nhân viên liên quan đều đang làm việc trên cùng một nguồn dữ liệu. Về trung và dài hạn, công ty nên tích hợp module tính phí và quản lý công nợ trực tiếp vào phần

mềm quản lý nghiệp vụ giao nhận, kết nối dữ liệu đầu ra tự động với hệ thống kế toán.

(4) Xây dựng nhật ký thao tác và lịch sử chỉnh sửa

Phần mềm quản lý được triển khai cần có tính năng ghi lại nhật ký thao tác của từng nhân viên trên từng hồ sơ, bao gồm thời điểm thực hiện, nội dung thay đổi và người thực hiện. Giải pháp này không nhằm mục đích kiểm soát hay trừng phạt mà chủ yếu để hỗ trợ truy vết nguyên nhân sai sót một cách nhanh chóng và cải tiến quy trình theo thời gian.

c. Điều kiện thực hiện

Điều kiện tiên quyết để triển khai giải pháp số hóa quy trình chứng từ bao gồm: ngân sách đầu tư phần mềm và triển khai ban đầu; sự sẵn sàng thay đổi thói quen làm việc của đội ngũ nhân viên; và sự hỗ trợ kỹ thuật đủ năng lực từ nhà cung cấp phần mềm trong giai đoạn chuyển đổi.

d. Cách thức thực hiện

Công ty tiến hành thử và đánh giá ít nhất hai đến ba phần mềm phù hợp với quy mô và ngân sách, ưu tiên các giải pháp đã có khách hàng tham chiếu trong ngành giao nhận tại Việt Nam; triển khai thử nghiệm trên một nhóm hồ sơ thực tế trong một đến hai tháng đầu, song song với hệ thống cũ, để phát hiện và điều chỉnh các vướng mắc trước khi chuyển đổi hoàn toàn. Sau đó, tổ chức đào tạo sử dụng phần mềm cho toàn bộ nhân viên liên quan, bao gồm cả kịch bản xử lý các tình huống đặc biệt. Tiếp đến, chuyển sang vận hành hoàn toàn trên hệ thống mới; duy trì đường dây hỗ trợ kỹ thuật trong ba tháng đầu sau chuyển đổi.

e. Kết quả dự kiến.

- Giảm đáng kể thời gian nhập liệu và tỷ lệ sai sót do nhập tay nhiều lần, ước tính tiết kiệm từ 20 đến 30% thời gian xử lý hồ sơ so với quy trình hiện tại.
- Dữ liệu chứng từ được tập trung, nhất quán và dễ truy xuất, hỗ trợ kiểm tra chéo giữa bộ phận chứng từ và kế toán nhanh hơn.
- Rút ngắn chu kỳ phát hiện và sửa sai sót, giảm nguy cơ trễ hạn thông quan và phát sinh chi phí Dem/Det, lưu bãi ngoài kế hoạch.
- Tạo nền tảng dữ liệu có cấu trúc, sạch và nhất quán để phục vụ các bước tự động hóa sâu hơn và phân tích kinh doanh trong tương lai.

3.2.3. Giải pháp nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận

a. Mục tiêu giải pháp

- Xây dựng một kênh thông tin tập trung để theo dõi trạng thái tất cả các lô hàng đang xử lý, có thể truy cập đồng thời bởi tất cả các bộ phận liên quan.
- Giảm số vòng xác minh thông tin không cần thiết khi có phát sinh từ hãng tàu hoặc các bên liên quan, rút ngắn thời gian từ khi nhận thông tin đến khi ra quyết định hành động. Chuẩn hóa quy trình thông báo nội bộ khi có thay đổi lịch tàu, phát sinh chi phí bất thường hoặc các sự cố khác.

b. Nội dung của giải pháp

(1) Triển khai công cụ quản lý trạng thái lô hàng dùng chung

Công ty có thể triển khai bảng theo dõi trạng thái lô hàng dùng chung bằng các công cụ đơn giản như Google Sheets, Notion hoặc Trello. Mỗi lô hàng được cập nhật theo các mốc chính như tiếp nhận chứng từ, khai báo hải quan, thông quan, giao hàng, trả rỗng container và lưu trữ hồ sơ. Bảng cần thiết kế dễ sử dụng, truy cập được trên điện thoại để nhân viên cập nhật kịp thời, đồng thời ghi rõ thời gian và người thực hiện mỗi lần cập nhật. Về trung hạn, khi công ty triển khai phần mềm quản lý nghiệp vụ giao nhận (như đề xuất tại Giải pháp 2), module theo dõi trạng thái lô hàng sẽ được tích hợp vào phần mềm đó, tạo thành một hệ thống quản lý thông tin thống nhất.

(2) Chuẩn hóa quy trình thông báo nội bộ khi có phát sinh

Công ty cần ban hành quy định rõ ràng về trách nhiệm thông báo khi có thay đổi trong quá trình xử lý lô hàng, bao gồm người theo dõi lịch tàu, thời gian phản hồi, đối tượng nhận thông báo và nội dung cần cập nhật. Đồng thời, nên xây dựng các nhóm Zalo hoặc kênh nhắn tin nội bộ theo từng chức năng như hàng nhập khẩu, trucking hay chi phí phát sinh để dễ quản lý thông tin, hạn chế bỏ sót và thuận tiện tra cứu khi cần.

(3) Thiết lập cuộc họp cập nhật trạng thái ngắn hàng ngày

Trong giai đoạn đầu, công ty nên tổ chức họp nhanh hằng ngày từ 10–15 phút để cập nhật các lô hàng sắp đến hạn xử lý, các vướng mắc cần phối hợp và những thay đổi từ hãng tàu hoặc hải quan. Khi thói quen phối hợp thông tin đã ổn định, tần suất họp có thể giảm xuống còn 2 – 3/tuần tùy theo khối lượng công việc.

c. Điều kiện thực hiện

Điều kiện quan trọng để giải pháp này hiệu quả là sự thống nhất và kỷ luật của toàn bộ nhân viên trong việc cập nhật thông tin theo quy trình mới. Ban lãnh đạo cần đóng vai trò dẫn dắt, chủ động sử dụng công cụ và tuân thủ quy trình thông báo. Đồng thời, trong 4 – 6 tuần đầu triển khai, công ty nên phân công một người theo dõi và nhắc nhở việc cập nhật thông tin nhằm đảm bảo quy trình được thực hiện đồng bộ.

d. Cách thức thực hiện

Công ty nên bắt đầu từ một công cụ đơn giản như Google Sheets trong tháng đầu để kiểm chứng quy trình cập nhật trước khi đầu tư vào công cụ phức tạp hơn. Sau một tháng thí điểm, tiến hành đánh giá và điều chỉnh trước khi nhân rộng chính thức.

e. Kết quả dự kiến

- Giảm số vòng xác minh thông tin không cần thiết khi có phát sinh, rút ngắn thời gian từ khi nhận được thông tin thay đổi đến khi ra quyết định hành động.
- Tất cả các bộ phận liên quan đều nắm được trạng thái xử lý của từng lô hàng theo thời gian thực, hạn chế tình trạng xử lý chậm do thiếu hoặc sai thông tin.
- Quy trình đối chiếu, quyết toán thuế và Local Charges được thực hiện nhanh hơn do dữ liệu trạng thái lô hàng đã sẵn có và nhất quán.
- Tạo nền tảng dữ liệu vận hành để phân tích điểm nghẽn trong quy trình và cải tiến liên tục.

3.2.4. Nâng cao năng lực kiểm soát chuỗi vận tải nội địa.

a. Mục tiêu của giải pháp

Giải pháp này nhằm nâng cao tính chủ động, minh bạch và độ chính xác trong điều phối trucking và quản lý trả rỗng container, từ đó hạn chế phát sinh chi phí do trả rỗng chậm và nâng cao chất lượng dịch vụ giao hàng. Cụ thể, giải pháp hướng đến việc xây dựng hệ thống theo dõi hạn trả rỗng container tập trung, chuẩn hóa quy trình điều phối và xác nhận giao nhận bằng văn bản, đồng thời phát triển mạng lưới đối tác vận tải ổn định để đáp ứng nhu cầu vận chuyển, kể cả trong mùa cao điểm.

b. Nội dung giải pháp

(1) Xây dựng hệ thống theo dõi hạn trả rỗng container tập trung

Hiện tại, hạn trả rỗng container chủ yếu do từng nhân viên tự theo dõi nên dễ xảy ra bỏ sót hoặc chậm trễ. Công ty cần xây dựng một bảng theo dõi container tập

trung (có thể tích hợp vào hệ thống quản lý nội bộ đề xuất tại Giải pháp 2, hoặc tạm thời sử dụng Google Sheets dùng chung) với các trường thông tin thiết yếu gồm: số container, số B/L, tên hãng tàu, ngày dỡ hàng, số ngày free time được cấp, ngày hết hạn free time, trạng thái hiện tại (đang vận chuyển/đã giao hàng/chờ trả rỗng/đã trả rỗng) và ghi chú xử lý. Đồng thời, tích hợp cơ chế cảnh báo tự động trước hạn trả rỗng, gồm cảnh báo trước 72 giờ để chủ động lên kế hoạch và cảnh báo trước 24 giờ để xử lý khẩn cấp.

(2) Chuẩn hóa quy trình điều phối xe và lưu trữ EIR điện tử.

Công ty cần xây dựng biểu mẫu yêu cầu vận chuyển chuẩn hóa với đầy đủ thông tin về container, địa điểm giao nhận, thời gian và yêu cầu vận chuyển, đồng thời gửi cho đơn vị vận tải qua email hoặc ứng dụng có lưu vết thay vì xác nhận miệng. Bên cạnh đó, các chứng từ EIR cần được số hóa và lưu liên kết với hồ sơ lô hàng trong hệ thống nội bộ để thuận tiện tra cứu và quản lý.

(3) Xây dựng và quản lý mạng lưới đối tác vận tải chiến lược

Do Seair Links hiện phụ thuộc vào các đơn vị vận tải thuê ngoài, việc xây dựng quan hệ hợp tác chiến lược với các đối tác trucking uy tín là rất cần thiết. Công ty nên lập bảng đánh giá đối tác dựa trên các tiêu chí như tỷ lệ giao đúng hạn, khả năng đáp ứng mùa cao điểm, mức giá và chất lượng phương tiện. Từ đó, lựa chọn 2 - 3 đơn vị vận tải chủ lực để ký hợp đồng hợp tác dài hạn nhằm đảm bảo ưu tiên phương tiện và ổn định giá cước, giúp công ty chủ động hơn trong điều phối xe khi thị trường thiếu phương tiện.

c. Điều kiện thực hiện

Để triển khai hiệu quả, cần đảm bảo bộ phận chứng từ cung cấp đầy đủ và kịp thời thông tin hạn trả rỗng ngay khi nhận được xác nhận từ hãng tàu, vì đây là đầu vào quan trọng nhất cho toàn bộ quy trình theo dõi container. Đồng thời, cần có sự phối hợp từ các đối tác vận tải trong việc xác nhận thông tin giao nhận bằng văn bản theo quy trình mới.

d. Cách thức thực hiện

Hệ thống theo dõi hạn trả rỗng tập trung có thể triển khai ngay trong ngắn hạn vì không đòi hỏi đầu tư công nghệ lớn. Song song đó, trong vòng một quý, tiến hành rà soát, đánh giá và ký kết hợp đồng hợp tác dài hạn với các đối tác vận tải được lựa chọn.

e. Kết quả dự kiến

- Giảm thiểu tình trạng chậm trả rỗng container, từ đó hạn chế phát sinh chi phí DEM/DET ngoài kế hoạch và duy trì uy tín của công ty đối với hãng tàu.
- Tăng tính chủ động trong công tác điều phối phương tiện vận chuyển, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm hoặc khi thị trường thiếu hụt xe đầu kéo.
- Nâng cao tốc độ và độ chính xác trong quá trình kiểm tra, đối chiếu phiếu EIR và chứng từ giao nhận, giúp rút ngắn thời gian xử lý mỗi lô hàng.
- Góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận đầu cuối, tăng mức độ hài lòng của khách hàng và hạn chế các khiếu nại liên quan đến quá trình vận chuyển hàng hóa.

3.2.5. Đầu tư có lộ trình vào hạ tầng công nghệ và chuyển đổi số

a. Mục tiêu giải pháp

- Xây dựng nền tảng công nghệ tối thiểu đủ để vận hành hiệu quả trong ngắn hạn mà không đòi hỏi đầu tư quá lớn một lần.
- Có lộ trình rõ ràng để tiến đến các giải pháp công nghệ cao hơn khi quy mô và năng lực tài chính của công ty cho phép.
- Tránh tụt hậu về công nghệ so với các đối thủ cạnh tranh đang tích cực chuyển đổi số trong ngành logistics.

b. Nội dung của giải pháp

Thay vì cố gắng triển khai đồng thời tất cả các giải pháp công nghệ, công ty nên áp dụng phương pháp tiếp cận tuần tự, tập trung vào những giải pháp tạo ra giá trị ngay lập tức trong ngắn hạn, sau đó dần mở rộng theo từng giai đoạn.

Giai đoạn đầu (từ 1 – 5 tháng) tập trung vào nền tảng số hóa cơ bản: triển khai phần mềm quản lý nghiệp vụ giao nhận (như đề xuất tại Giải pháp 2), xây dựng công cụ phối hợp nội bộ và theo dõi lô hàng (Giải pháp 3), chuẩn hóa quy trình lưu trữ chứng từ điện tử, và thiết lập hệ thống theo dõi hạn trả rỗng (Giải pháp 4). Đây là những bước đầu tư có chi phí thấp nhưng tạo ra hiệu quả rõ ràng và ngay lập tức.

Giai đoạn trung hạn (từ 6 – 18 tháng) hướng đến tích hợp và tự động hóa: xem xét đầu tư hoặc nâng cấp sang phần mềm quản lý vận tải (TMS) với tính năng tích hợp sâu hơn; nghiên cứu khả năng tích hợp EDI với một đến hai hãng tàu đối tác chủ lực; và kết nối hệ thống quản lý chứng từ với hệ thống kế toán.

Giai đoạn dài hạn hướng đến tự động hóa quy trình và phân tích dữ liệu: nghiên cứu ứng dụng RPA (Robotic Process Automation) cho các tác vụ lặp lại có khối lượng lớn; xây dựng dashboard theo dõi KPI vận hành theo thời gian thực; và xem xét tích hợp với nền tảng logistics điện tử của cảng và hải quan.

Với doanh nghiệp mới ở thị trường Đà Nẵng, việc đầu tư vào công nghệ thông tin và số hóa quy trình thường mang lại hiệu quả tài chính cao hơn so với đầu tư vào tài sản vật chất như đội xe đầu kéo hay kho bãi riêng trong giai đoạn này. Trong ngắn và trung hạn công ty nên tập trung ngân sách vào các giải pháp công nghệ, đồng thời tối ưu hóa mạng lưới đối tác vận tải và kho bãi thuê ngoài (như đã đề cập tại Giải pháp 4).

Ngoài ra, công ty nên cử đại diện tham dự các hội thảo và triển lãm logistics trong nước như Vietnam Logistics Forum, Vietnam International Logistics Exhibition, hoặc các hội thảo do VIFFAS và Hiệp hội Cảng biển Việt Nam tổ chức. Đây cũng là cơ hội tốt để học hỏi kinh nghiệm từ các doanh nghiệp tiên phong trong chuyển đổi số logistics.

c. Điều kiện thực hiện

Giám đốc phê duyệt ngân sách đầu tư công nghệ có lộ trình rõ ràng theo từng giai đoạn, cần xác định được một đối tác kỹ thuật đủ năng lực để tư vấn lựa chọn giải pháp và hỗ trợ triển khai.

d. Cách thức thực hiện

Ưu tiên các giải pháp có thời gian hoàn vốn ngắn và dễ đo lường hiệu quả trong giai đoạn đầu, để tạo ra bằng chứng thực tiễn thuyết phục cho các quyết định đầu tư công nghệ lớn hơn ở giai đoạn sau.

e. Hiệu quả dự kiến

- Nâng cao năng suất lao động toàn diện thông qua việc tự động hóa các tác vụ lặp lại và giảm thời gian xử lý thủ công.
- Tăng khả năng cạnh tranh so với các đối thủ chưa hoặc đang chậm chuyển đổi số trong thị trường logistics Đà Nẵng.
- Giảm dần sự phụ thuộc vào đơn vị thuê ngoài thông qua việc quản lý tốt hơn mạng lưới đối tác, tăng tính chủ động trong điều phối dịch vụ.
- Xây dựng được nền tảng dữ liệu vận hành đủ mạnh để hỗ trợ ra quyết định kinh doanh dựa trên dữ liệu thực tế thay vì ước tính.

3.2.6. Xây dựng bộ quy trình vận hành chuẩn ứng phó các rủi ro phát sinh

a. Mục tiêu giải pháp

- Đưa ra các kịch bản ứng phó cho các tình huống rủi ro điển hình, đảm bảo xử lý nhanh chóng khi gặp vấn đề phát sinh.
- Giảm thiểu rủi ro về chi phí.
- Xây dựng năng lực xử lý sự cố của đội ngũ thông qua học hỏi từ các tình huống thực tế.

b. Nội dung giải pháp

Ban hành quy trình vận hành chuẩn ứng phó rủi ro cho quy trình giao nhận hàng nhập FCL. Bộ cẩm nang này bao gồm toàn bộ các kịch bản xử lý lỗi thành các bước hành động bắt buộc nghiêm ngặt, như là:

(1) Khai sai HS (mã số thuế quan):

- Khi hải quan phát hiện hoặc sau khi có thông báo sai HS, liên hệ gấp với bộ phận Tài chính – Thuế để xin ý kiến.
- Chuẩn bị chứng từ bổ sung (catalog hàng hóa, certificate of origin, tài liệu kỹ thuật) làm căn cứ phân loại đúng.
- Nộp sửa tờ khai (amendment) tại cơ quan hải quan kèm biên lai thu thuế bổ sung (nếu thiếu) hoặc đề nghị hoàn thuế (nếu kê sai dương). Trường hợp vi phạm nặng có thể xử lý kèm theo biên bản xử phạt hành chính.
- Theo dõi xử lý: nếu tờ khai cũ đã được thông quan, nhanh chóng gửi hồ sơ vào XNK xử lý hoàn thuế (sai mã HS dẫn đến thu quá).

(2) Container bị giữ (bởi cảng/hải quan/hãng tàu):

- Xác định nguyên nhân bị giữ: nếu do kiểm tra chuyên ngành (ví dụ CMMT, CFS check), phối hợp ngay với cơ quan chức năng để giải trình. Nếu do hãng tàu giữ lại (thu tiền cọc hoặc nợ cước), liên hệ hãng tàu/Đại lý hãng để biết rõ lý do.
- Trường hợp do hải quan: xem giấy báo kiểm (bao nhiêu bao, bao lâu), gửi bộ chứng từ gốc (C/O, QC, v.v.) theo yêu cầu để giải phóng.
- Nếu do phí (DEM/DET hoặc phí lưu bãi chưa thanh toán), tạm ứng ngân sách công ty để thanh toán khoản phí đó và làm việc sau với khách hàng.

- Ghi chú SOP: có thể xây dựng quy trình xử lý nội bộ ví dụ “Container holding SOP” – danh sách liên hệ, tài liệu cần chuẩn bị, phân cấp trách nhiệm xử lý từng loại hold.

c. Điều kiện thực hiện

Bộ cảm nang phải được trình bày dưới dạng Sơ đồ dòng chảy công việc (Flowchart) hoặc sơ đồ tư duy trực quan (Mindmap) để nhân viên dễ dàng tra cứu nhanh khi gặp sự cố, không trình bày dưới dạng văn bản quá dài dòng.

d. Cách thức thực hiện

Tổ chức một hoặc hai buổi workshop nội bộ để thu thập và hệ thống hóa các tình huống rủi ro từ kinh nghiệm thực tế của đội ngũ. Sau đó, phân công một nhân viên hoặc chịu trách nhiệm biên soạn SOP lần đầu dựa trên kết quả workshop. Tài liệu này sau đó được chia sẻ với toàn bộ đội ngũ để lấy ý kiến phản hồi và bổ sung trước khi ban hành chính thức.

Sau khi ban hành, tài liệu SOP cần được cập nhật định kỳ ít nhất sáu tháng một lần, có tính đến các thay đổi trong quy định hải quan, chính sách của hãng tàu và các tình huống mới phát sinh từ thực tế.

e. Hiệu quả dự kiến

- Giảm đáng kể thời gian phản ứng khi có sự cố, đặc biệt đối với nhân viên còn ít kinh nghiệm. Thay vì mất nhiều thời gian hỏi ý kiến hoặc thử sai, nhân viên có thể tra cứu ngay hướng dẫn xử lý phù hợp.
- Đảm bảo tính nhất quán trong xử lý sự cố giữa các nhân viên, giảm rủi ro xử lý sai hoặc bỏ sót bước quan trọng do thiếu kinh nghiệm.
- Giảm thiểu thiệt hại tài chính từ các tình huống phát sinh ngoài kế hoạch thông qua phản ứng nhanh và có định hướng rõ ràng.
- Nâng cao uy tín và sự tin tưởng của khách hàng thông qua khả năng xử lý sự cố chuyên nghiệp, minh bạch và thông báo kịp thời.
- Về dài hạn, quá trình liên tục cập nhật và học hỏi từ thực tế sẽ giúp xây dựng một nền văn hóa quản lý rủi ro chủ động trong toàn bộ tổ chức.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh hoạt động thương mại quốc tế phát triển mạnh mẽ, nhu cầu vận chuyển và giao nhận hàng hóa bằng đường biển, đặc biệt là hàng nhập khẩu nguyên container (FCL), ngày càng gia tăng và đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng logistics. Đối với các doanh nghiệp giao nhận, việc xây dựng và hoàn thiện quy trình giao nhận không chỉ góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động mà còn giúp giảm thiểu chi phí, hạn chế rủi ro và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường.

Trên cơ sở nghiên cứu lý luận và phân tích thực tế tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng, khóa luận đã hệ thống hóa những vấn đề cơ bản về giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển; đồng thời phân tích thực trạng quy trình giao nhận lô hàng nhập khẩu thực tế của công ty. Qua đó có thể thấy quy trình giao nhận tại công ty nhìn chung được thực hiện tương đối đầy đủ và đúng nghiệp vụ, đảm bảo đáp ứng nhu cầu của khách hàng trong quá trình xử lý hàng hóa nhập khẩu.

Bên cạnh những kết quả đạt được, quy trình giao nhận của công ty vẫn còn tồn tại một số hạn chế như phụ thuộc nhiều vào việc trao đổi chứng từ thủ công qua email, áp lực xử lý chứng từ trong thời gian ngắn, khả năng kiểm soát tiến độ chưa thực sự tối ưu và nguy cơ phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi trong một số trường hợp. Những hạn chế này phần nào ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động giao nhận và khả năng cạnh tranh.

Từ những vấn đề đã phân tích, khóa luận đã đề xuất một số giải pháp nhằm góp phần hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty TNHH Seair Links – Chi nhánh Đà Nẵng như tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý chứng từ, nâng cao khả năng phối hợp giữa các bộ phận, tối ưu hóa quy trình xử lý nghiệp vụ và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Nếu được triển khai đồng bộ và hiệu quả, các giải pháp này sẽ góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, hạn chế rủi ro và cải thiện hiệu quả hoạt động kinh doanh của công ty trong thời gian tới.

Do hạn chế kinh nghiệm thực tế và khả năng tiếp cận một số dữ liệu nội bộ, khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót nhất định. Vì vậy, em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp từ quý thầy cô và doanh nghiệp để đề tài được hoàn thiện hơn.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] "Nhập khẩu," Wikimedia Foundation, Inc.,.
Available: https://vi.wikipedia.org/wiki/Nh%E1%BA%ADp_kh%E1%BA%A9u.
- [2] T. T. Q. Mai, "Thư viện Pháp luật," Thư viện Pháp luật.
Available: <https://thuvienphapluat.vn/phap-luat/xuat-khau-nhap-khau-hang-hoa-la-gi-thu-tuc-xuat-khau-nhap-khau-duoc-quy-dinh-cu-the-nhu-the-nao-111071-2755.html>.
- [3] N. Trần, "Tài liệu tổng hợp "Đặc điểm & Vai trò của Hoạt động Giao nhận trong Logistics"," Studocu, 2021. Available: https://www.studocu.vn/vn/document/dai-hoc-nguyen-tat-thanh/quan-tri-nguon-nhan-luc/dac-diem-va-vai-tro-cua-hoat-dong-giao-nhan/114540564?__cf_chl_rt_tk=RxcIzPDLezdwiQQk_bwAGOfXRnhsM2VtR0mAsNe17jY-1777087020-1.0.1.1-D0M4yWjK5M5t.FIsRP5TN417FXMN_tIcZSuNA6b.
- [4] "GIÁO TRÌNH NGHIỆP VỤ VẬN TẢI, GIAO NHẬN VÀ BẢO HIỂM TRONG THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ," TRƯỜNG CAO ĐẲNG CƠ ĐIỆN HÀ NỘI, 2025.
Available: <https://hcem.edu.vn/wp-content/uploads/2025/10/Giao-trinh-Nghiep-vu-van-tai-giao-nhan-va-bao-hiem-trong-Thuong-mai-dien-tu.pdf>.
- [5] "Đặc điểm của giao nhận hàng hóa bằng đường biển," VẬN TẢI NHANH VIỆT NAM CO.,LTD,. Available: <https://vantainhanhvn.com/dac-diem-cua-giao-nhan-hang-hoa-bang-duong-bien/>.
- [6] PGS. TS. Phạm Hồng, GS.TS. Hoàng Văn Châu, PCS.TS. Nguyễn Như Tiến, TS. Vũ Sỹ Tuấn, Vận tải và giao nhận trong ngoại thương, Hà Nội: Nhà xuất bản giao thông Hà Nội, 2003.
- [7] H. V. Châu, "Quy Trình Nhập Khẩu Hàng Hóa Bằng Đường Biển Với Hàng FCL Và LCL," Hệ thống đào tạo thực tế Vinatrain. Available: <https://vinatrain.edu.vn/quy-trinh-nhap-khau-hang-hoa-bang-duong-bien-voi-hang-fcl-va-lcl/>.
- [8] "International Transport of Goods," United Nations Commission on International Trade Law. Available: <https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods>.
- [9] T. Hải, "Thương mại Việt - Trung sớm chinh phục 300 tỷ USD," Báo Đầu tư, 16 4 2026. Available: <https://vnshort.com/C6MZ>.
- [10] UNCTAD, "Review of Maritime Transport 2021," United Nations Publications, NewYork, 2021.

- [11] "FIATA Unites Global Freight Forwarders in Hanoi to Advance Green and Resilient Logistics," International Federation of Freight Forwarders Associations, 8 10 2025. Available: <https://fiata.org/n/fiata-unites-global-freight-forwarders-in-hanoi-to-advance-green-and-resilient-logistics/#:~:text=integrated%20economy%20with%20impressive%20import%E2%80%93%93export,contribution%20to%20the%20national%20economy>.
- [12] L. H. Nhung, "Xuất nhập khẩu Việt - Trung vượt 90 tỷ USD trong 4 tháng đầu năm," Tạp chí điện tử Mekong Asean, 20 5 2026. Available: <https://vnshort.com/Bfo5>.
- [13] H. Đăng, "Cơ hội bứt phá cho hàng Việt tại Trung Quốc: Đây là ngành sẽ dẫn sóng?," Tạp chí điện tử Kinh tế môi trường, 25 4 2026. Available: <https://vnshort.com/afL1>.
- [14] "Seair Links Company Limited,". Available: <https://vnbis.com/products/companies/seair-links-company-limited--2066709/>.
- [15] T. T. Kiều, Bài giảng môn Giao nhận hàng hóa và Kê khai hải quan, 2025.
- [16] T. N. T. Hải, "GIÁO TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI QUỐC TẾ," Thư viện Ebook. Available: <https://ebook.net.vn/ebook/giao-trinh-giao-nhan-van-tai-quoc-te-ngo-thi-hai-xuan-9582/>.
- [17] Đ. Thanh, "'Chi phí logistics rất khủng khiếp, doanh nghiệp Việt khó cạnh tranh'," Báo Thanh niên, 15 09 2025. Available: <https://thanhnien.vn/chi-phi-logistics-rat-khung-khiiep-doanh-nghiep-viet-kho-can-185250915191158026.htm>.
- [18] B. Minh, "Xuất khẩu của Trung Quốc tăng mạnh, thách thức thương mại càng lớn," VnEconomy, 11 5 2026. Available: <https://vneconomy.vn/xuat-khau-cua-trung-quoc-tang-manh-thang-du-thuong-mai-cang-lon.htm>.

PHỤ LỤC

Các chứng từ của lô hàng

Phụ lục 1. Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)

浙江欣业包装有限公司
ZHEJIANG XINYE PACKING CO.,LTD

COMMERCIAL INVOICE

INVOICE NO.:VN-XY09R-2025/VN-XY02TW-1-2025	DATE: 2025-09-26
Seller: ZHEJIANG XINYE PACKING CO., LTD	PON-2509-0150;
	Buyer: PON-2509-0369
	CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LTD
ADD:Tianzihu Modern Park,Anji County,Huzhou City ,Zhejiang Province,China	ADD:Lot B8, Phu Bai Industrial Zone, Phu Bai ward, Hue City, Vietnam.

PORT OF SHIPMENT:SHANGHAI,CHINA PORT OF DISCHARGE:CIF DANANG

Terms of payment 129 days fr invoice date by bank transfer

Item Code	DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY	UNIT PRICE	AMOUNT
METAL CROWN CAP MADE IN CHINA	HUDA REVAMP CROWN CAP	5,441,300		USD
	HUDA ICE TWIST CROWN CAP	100,000		USD
	Total	5541300 PCS		USD

Bank Information

Benificary Name:	Zhejiang Xinye Packing Co.,Ltd
Benificary' s Bank	Industrial and Commercial Bank of China, Zhejiang Provincial Branch, Anji Sub-branch
Bank Add:	No.23 Yuhua Road, DiPu Town, Anji County, Zhejiang Province, China
Account No.	1205290009814122813
Swift BIC	ICBKCNBJZJP

浙江欣业包装有限公司
ZHEJIANG XINYE PACKING CO.,LTD

Trần

Phụ lục 2. Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing list)

浙江欣业包装有限公司
ZHEJIANG XINYE PACKING CO.,LTD

Tianzihu Modern Industrial Park, Anji County Huzhou city, Zhejiang province, China
TEL: +86-571-86168100 FAX: +86-571-86168155 mail: forest.winds@163.com

Packing List

To:
CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LTD
ADD: Lot B8, Phu Bai Industrial Zone, Phu Bai ward, Hue City, Vietnam.

PORT OF SHIPMENT: SHANGHAI, CHINA
PORT OF DISCHARGE: CIF DANANG

INVOICE NO.: VN-XY09R-2025/VN-XY02TW-1-2025
DATE: 2025-09-26

唛头	商品描述	数量	箱数	毛重	净重	体积
MARKS & NO.	DESCRIPTION & SPECIFICATION	QTY	PKG	GW	NW	DIMENSION
		Pcs	CTNS	KGS	KGS	CBM
METAL CROWN CAP MADE IN CHINA	HUDA REVAMP CROWN CAP	5,441,300	545	12535.00	11990.00	26.000
	HUDA ICE TWIST CROWN CAP	100,000	10	230.00	220.00	0.500
Total		5541300 PCS	555 CTNS	12765.00 KGS	12210.00 KGS	26.500

浙江新业包装有限公司
ZHEJIANG XINYE PACKING CO., LTD

Phụ lục 3. Vận đơn đường biển (Bill of lading)



SITC CONTAINER LINES CO., LTD.

B/L No.
SITGSHDA007026

1. Shipper ZHEJIANG XINYE PACKING CO., LTD USCC 913305235739685024 ADDRESS: TIANZHU MODERN INDUSTRIAL PARK, ANJICOUNTY, HUZHOU CITY, ZHEJIANG PROVINCE, CHINA		Port to Port or Combined Transport BILL OF LADING RECEIVED for shipment in external apparent good order and condition, unless otherwise indicated. The total number of packages or units stuffed in the container, the description of the goods and the weights shown in this Bill of Lading are furnished by the Merchants and the containers are already sealed by the Merchants, and which the carrier has no reasonable means of checking and is not a part of this Bill of Lading contract. The carrier has issued the number of Bills of Lading stated below, all of this tenor and date, one of the original Bills of Lading must be surrendered and endorsed or signed against the delivery of the goods or the delivery order and whereupon any other original Bills of Lading shall be void. NOTE: Notwithstanding any customs or privileges to the contrary, the Merchant's attention is drawn to the fact that the Merchant, in accepting this Bill of Lading, expressly agrees to be bound by all the stipulations, exceptions, limitations, liberties, terms and conditions attached hereto or stated herein, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated on the front and/or reverse side hereof as well as the provisions of the Carrier's published Tariff Rules, Regulations and Schedules, without exceptions, as fully as if they were all signed by such Merchant, and the carrier's undertaking to carry the goods is made on the basis of the merchant's acceptance and agreements as aforesaid. This Bill of Lading is governed by the laws of the People's Republic of China. Any claims and disputes arising under or in connection with this Bill of Lading shall be determined by Shanghai Maritime Court or Qingdao Maritime Court at the exclusion of the Courts of any other country. The printed terms and conditions appearing on the face and reverse side of this Bill of Lading are available at www.sitc.com in SITC's published tariffs.		
2. Consignee CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LTD ADDRESS: LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE, PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM.				
3. Notify Party (It is agreed that no responsibility shall attach to the Carrier or his agent for failure to notify) SEAIR LINKS CO., LTD - DA NANG BRAND 18 AN TRUNG 4, AN HAI WARD, DA NANG, VIET NAM TEL: 84 28 73003986 FAX: 84 28 73003986				
4. Pre-carriage by (Applicable only when this document is used as a Combined Transport Bill of Lading)	5. Place of Receipt SHANGHAI, CHINA (Applicable only when this document is used as a Combined Transport Bill of Lading)			
6. Vessel/Voy No SITC LIDE V.2522S	7. Port of Loading SHANGHAI, CHINA			
8. Port of Discharge DA NANG	9. Place of Delivery DA NANG (Applicable only when this document is used as a Combined Transport Bill of Lading)			
Container No./Seal No. Marks and Numbers METAL CROWN CAP MADE IN CHINA GLDU9373412/20GP/SITC908744		Number and Kind of packages: description of goods 1X20GP FCL CONTAINER STC 555 CARTON(S) HUDA REVAMP CROWN CAP 545CTNS HUDA ICE TWIST CROWN CAP 10CTNS *CONTACT PERSON: TRUONG MINH Y EMAIL: Y.M.TRUONG@CARLSBERG.ASIA VAT:3300100586 CY-CY SHIPPED ON BOARD SHIPPER'S LOAD,COUNT & SEAL FREIGHT PREPAID	Gross Weight Kgs 12765.000 KGS	Measurement 26.500 CBM
Above particulars declared by shipper. Carrier is not responsible. (see clause 12)		SURRENDERED SIGN: _____ SITC SHANGHAI BRANCH		
10. Total No. of Containers Or Packages (in words) SAY ONE CONTAINER ONLY				
11. Freight & Charges SITC VIETNAM CO., LTD. DANANG OFFICE 1ST FLOOR, PETROLIMEX BUILDING, NO.122 2/9 STREET, HAI CHAU DIST, DANANG CITY, VIETNAM. TEL: +84 511 3931934 FAX: +84 511 3931941	Rate 511 3931941	Unit	Prepaid	Collect
Prepaid at SHANGHAI	Payable at	Number of Original B(s)/L THREE		
Place of issue and Date SHANGHAI 26 SEP 2025		12. Declared Value/Charge		
LADEN ON BOARD THE VESSEL DATE 26 SEP 2025 BY SITC LIDE V.2522S		AS AGENT FOR THE CARRIER. SITC CONTAINER LINES CO., LTD		

SITC STANDARD FORM 2011

Phụ lục 4. Chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin)

Original					
1. Products consigned from (Exporter's business name, address, country) ZHEJIANG XINYE PACKING CO., LTD. USOC 913305235739685024 ADDRESS: TIANZHU MODERN INDUSTRIAL PARK ANJI COUNTY, HUZHOU CITY, ZHEJIANG PROVINCE, CHINA			Reference No. E255739685020053		
2. Products consigned to (Consignee's name, address, country) CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LTD ADDRESS: LOT B3, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE, PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM			ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM E Issued in THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (Country) See Overleaf Notes		
3. Means of transport and route (as far as known) Departure date SEP. 26, 2025 Vessel's name / Aircraft etc. SITC LIDE V.2522S Port of Discharge DA NANG, VIET NAM FROM SHANGHAI, CHINA TO DA NANG, VIET NAM BY SEA			4. For Official Use Verification: origin.customs.gov.cn ☐ Preferential Treatment Given ☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s) Signature of Authorised Signatory of the Importing Party		
5. Item Number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number in six digit code)	8. Origin criteria (see Overleaf Notes)	9. Gross weight or net weight or other quantity, and value (FOB) only when RVC criterion is applied	10. Number, date of Invoices
1		FIVE HUNDRED AND FORTY FIVE (545) CTNS OF HUDA REVAMP CROWN CAP HS CODE: 8309.10	"CTH"	12535KGS G.W.	VN-XY09R-2025/VN-XY02TW-1-2025 SEP. 26, 2025
2	METAL CROWN CAP MADE IN CHINA	TEN (10) CTNS OF HUDA ICE TWIST CROWN CAP HS CODE: 8309.10 *** **	"CTH"	230KGS G.W.	
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct that all the products were produced in CHINA (Country) and that they comply with the origin requirements specified for these products in the Rules of Origin for the ACFTA for the products exported to VIET NAM (Importing Country) Hangzhou, China, SEP. 29, 2025 Place and date, signature of authorised signatory			12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.  Hangzhou, China, SEP. 29, 2025 Place and date, signature and stamp of certifying authority		
13. ☒ Issued Retroactively ☐ Movement Certificate ☐ Exhibition ☐ Third Party Invoicing					

2410399322

Phụ lục 5. Bảng phân tích thành phần của mặt hàng Huda Revamp (Certificate of Analysis)

Zhejiang Xinye Packing Co., Ltd
Certificate of Analysis

QH14-24

技术标准: GB/T 13521
Q/ZX 001

PO No.: PON-2509-0150
VN-XY09R-2025

Product Name	0851 40002064 CROWN CORK_PRY OFF_TFS 0.22_3COL_HUDA REVAMP				
Batch No	2025-09-20	Liner	DARAFORM 6411MFC	Qty(pcs)	5,441,300
Specification					
Testing Content	Standard		Result		
Sheet Thickness	0. 22~0. 25mm		0. 22-0. 225mm		
Sheet Hardness	符合GB/T2520标准, T-4(57~65)/T-5(61~69)		T5		
Surface	GB/T13521 (5. 2)		符合标准(Qualified)		
External Diameter	32. 1±0. 2mm		符合标准(Qualified)		
Height	☐ 6. 60±0. 10 mm ☒ 5. 97±0. 15 mm		5. 93-6. 06		
Lead (Pb)	≤0. 4mg/kg		N. D		
Cadmium (Cd)	≤0. 1mg/kg		N. D		
Arsenic (As)	≤0. 2mg/kg		N. D		
CTI TEST CENTER REPORT NO:A2250147536101001 2025.03.15; Period of validity: 1 year					
Quality Inspector: Huang Xinyu 2025/09/22					

Remark: -N. D. =Not Detected
-mg/kg=ppm=parts per million

浙江欣业包装有限公司
ZHEJIANG XINYE PACKING CO., LTD

Phụ lục 6. Bảng phân tích thành phần mặt hàng Huda Ice Twist (Certificate of Analysis)

Zhejiang Xinye Packing Co., Ltd
Certificate of Analysis

QH14-24

技术标准: GB/T 13521
Q/ZX 001

PO No.: PON-2509-0369
VN-XY02TW-1-2025

Product Name	120-28 40002191 CROWN CORK_PRY OFF_SS0.22mm_HUDA Ice Twist				
Batch No	2025-09-22	Liner	DARAFORM6411MFC	Qty(pcs)	100,000
Specification					
Testing Content	Standard		Result		
Sheet Thickness (SS)	0.22~0.25mm		0.224-0.226mm		
Sheet Hardness	符合GB/T2520标准, T-4 (57~65) /T-5 (61~69)		T5		
Surface	GB/T13521 (5.2)		符合标准 (Qualified)		
External Diameter	32.1±0.2mm		符合标准 (Qualified)		
Height	☐ 6.60±0.10 mm ☒ 6.0±0.15 mm		5.93-6.06		
Lead (Pb)	≤0.4mg/kg		N. D		
Cadmium (Cd)	≤0.1mg/kg		N. D		
Arsenic (As)	≤0.2mg/kg		N. D		
CTI TEST CENTER REPORT NO:A2250147536101001 2025.03.15; Period of validity: 1 year					
Quality Inspector: Huang 2025/09/22					

Remark: -N.D.=Not Detected
-mg/kg=ppm=parts per million

浙江欣业包装有限公司
ZHEJIANG XINYE PACKING CO., LTD

Phụ lục 7. Thông báo hàng đến (Arrival Notice)



SITC VIETNAM CO., LTD.

B/L No.

SITGSHDA007026

ARRIVAL NOTICE

DA NANG OFFICE: 12Ath Floor SHB Building, No. 02 Nguyen Van Linh Street, Hai Chau Ward, Danang City., Vietnam

TEL: +84 0236 3931936 ; EMAIL: inbound.dad@sitc.vn

Shipper

ZHEJIANG XINYE PACKING CO.,LTD
USCC 913305235739685024
ADDRESS: TIANZHU MODERN INDUSTRIAL PARK, ANJICOUNTY, HUZHOU CITY,
ZHEJIANG PROVINCE, CHINA

Consignee

CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LTD
ADDRESS: LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE, PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM

Notify Party

SEAIR LINKS CO., LTD - DA NANG BRAND
18 AN TRUNG 4, AN HAI WARD, DA NANG, VIET NAM
TEL: 84 28 73003986 FAX: 84 28 73003986

INSTRUCTIONS TO CHANGE D/O

*Khách hàng gửi yêu cầu đúng cú pháp nhận hóa đơn điện tử tới địa chỉ: Cashier.dad@sitc.vn trước khi gửi yêu cầu lấy EDO

* Gửi công văn gốc đăng ký địa chỉ email nhận EDO

* Khách hàng gửi các chứng từ sau theo địa chỉ đã đăng ký với SITCVN để yêu cầu nhận E-DO tới địa chỉ email: edo.dad@sitc.vn
- Thông báo hàng đến; Ủy quyền lô (nếu có), số hóa đơn

*Cú pháp: NHẬN EDO/SỐ BL/TÊN TÀU/SỐ CHUYỂN
Ví dụ: NHẬN EDO/ SITNGHP2122965/ SITC SHENZHEN/ 21285

*Trong trường hợp nhận hàng bằng vận đơn gốc, khách hàng sẽ gửi yêu cầu lấy EDO qua email sau đó xuất trình vận đơn gốc tại văn phòng SITCVN

+ NGÀY HẾT HẠN MIỄN PHÍ LƯU CONTAINER	15-10-2025
+ SỐ NGÀY MIỄN PHÍ LƯU VỎ	3 DAYS
(0 ngày hoặc số ngày để trống sẽ được tính miễn : 03 ngày)	
DIỆN GIAO HÀNG	SURRENDERED

Vessel Name:	Voyage No.	Estimated Time of Arrival	Terminal
SITC LIDE	2522S	2025-10-02	
Place of Receipt	Port of Loading	Port of Discharge	Place of Delivery
SHANGHAI, CHINA	SHANGHAI, CHINA	TIEN SA, DA NANG	DA NANG
Container No. / Size & Type / Seal No.	Number and Kind of packages	Gross Weight (KGS)	Measurement
GLDU9373412/20GP/SITC908744	555CARTON(S)	12,765.000KGS	26.500CBM
Shipping mark		Description of goods	
METAL CROWN CAP MADE IN CHINA		HUDA REVAMP CROWN CAP 545CTNS HUDA ICE TWIST CROWN CAP 10CTNS	

FREIGHT & CHARGES : Quý khách vui lòng kiểm tra ở trang 2 của AN, nếu không có vui lòng liên lạc với inbound.dad@sitc.vn



*Đề nghị quý khách hàng quét QR code để đăng nhập vào website : <http://online.sitc.vn/> hoặc

đăng nhập vào website : <http://www.sitcline.com/> để tra cứu các thông tin như:

+ Điện giao hàng, cargo tracking, lịch tàu, biểu giá local charge, biểu phí lưu container hàng (DEM), phí lưu vỏ (DET), cước container (nếu có)...

* DEADLINE để khai báo Manifest trên trang Hải Quan một cửa, đề nghị quý khách hàng tham khảo tại email gửi kèm AN

Phụ lục 8. Lệnh giao hàng (Delivery Order)



SITC VIETNAM CO., LTD.

DA NANG OFFICE: 12Ath Floor SHB Building, No. 02 Nguyen Van Linh Street, Hai
Chau Ward, Danang City., Vietnam TEL: +84.236.3931936 FAX: +84.236.3931941;
EMAIL: inbound.dad@sitc.vn

BL No. SITGSHDA007026
Order No. 269407685646

Shipper ZHEJIANG XINY E PACKING CO, LTD USCC 913305235739685024 ADDRESS TIANZHU MODERN INDUSTRIAL PARK, ANUICOUNTY HUZHOU CITY. ZHEJIANG PROVINCE CHINA TEL:86-0571-86168100 FAX:86-0571-86168166		LỆNH GIAO HÀNG DELIVERY ORDER		
Consignee CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LTD ADDRESS: LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE, PHU BAI WARD. HUE CITY, VIETNAM. [REDACTED]				Authorized to
Vessel Name SITC LIDE	Voyage No. 2522S	Estimated Time of Arrival 2025-10-02	Terminal	
Place of Receipt SHANGHAI, CHINA	Port of Loading SHANGHAI, CHINA	Port of Discharge TIEN SA, DA NANG	Place of Delivery DA NANG	
Container No. / Size & Type / Seal No. Marks & Numbers GLDU9373412/20GP/SITG908744	Number and Kind of packages 555CTNS	Gross Weight (KGS) 12765.000KGS	Measurement(CBM) 26.500CBM	
	Shipping mark MATEL CROWN CAP MADE IN CHINA	Description of goods SEE ATTACHEMENT PAGE		
TOTAL: 20GP*1		YÊU CẦU TRẢ VỐ VỀ BÃI: SMART DANANG DEPOT		
LỆNH CÓ GIÁ TRỊ ĐẾN HẾT NGÀY:		SỐ NGÀY MIỄN PHÍ LƯU VỐ (DET) 3		
-GIA HẠN ĐẾN HẾT NGÀY:		SITC VIETNAM CO., LTD Ngày tháng năm  Authorized Signature		

- Sau mỗi 30 ngày kể từ ngày container được kéo ra khỏi cảng chưa được trả vỏ về bãi do SITC chỉ định, quý khách hàng phải thanh toán phí mượn vỏ cho hãng tàu theo thông báo định kỳ của SITCVN.
- Nếu container bị thất lạc hoặc hư hỏng, khách hàng sẽ phải bồi thường đầy đủ theo quy định của công ty và phải chịu hoàn toàn trách nhiệm trước pháp luật.
- Khách hàng sẽ trực tiếp thanh toán phí lưu vỏ container theo biểu giá quy định tại văn phòng của công ty SITC Việt Nam trước khi hạ vỏ về bãi.

Phụ lục 8.1. Lệnh giao hàng – Attached Rider page 1 (Delivery Order)

ATTACHED RIDER			
VESSEL: SITC LIDE		VOY: 2522S	
B/L:	SITGSHDA007026	POL: SHANGHAI, CHINA	POD: TIEN SA, DA NANG
Container No. / Size & Type / Seal No.	LỆNH CÓ GIÁ TRỊ ĐẾN HẾT NGÀY	Số ngày miễn phí lưu vò:	Return Empty Container Location
GLDU9373412/20GP/SITG908744	2026-05-16	3	SMART DANANG DEPOT
TOTAL:	20GP*1		

Phụ lục 8.2. Lệnh giao hàng – Attached Rider page 2 (Delivery Order)

ATTACHED RIDER	
B/L:	SITGSHDA007026
	VESSEL: SITC LIDE
	VOY:2522S
Description of goods	555 CARTONS OF CROWN CAP COMMODITY: - HUDA REVAMP CROWN CAP 545CTNS - HUDA ICE TWIST CROWN CAP 10CTNS PRICE TERM: CIF DA NANG IN VIETNAM AS PER INCOTERMS 2020 ORIGIN: MADE IN CHINA HS CODE: 8309.10
Shipping mark	

Phụ lục 9. Tờ khai hàng hóa thông quan – trang 1

<IMP>

1/4

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)



Số tờ khai **10702456735** Số tờ khai đầu tiên - /
 Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng
 Mã phân loại kiểm tra 1 Mã loại hình A12 2 [4] Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai
 Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai Mã bộ phận xử lý tờ khai 00
 Ngày đăng ký / / Ngày thay đổi đăng ký / / Thời hạn tái nhập/ tái xuất / /

Người nhập khẩu
 Mã 0101300842
 Tên Carlsberg Vietnam Breweries Ltd
 Mã bưu chính
 Địa chỉ Lô B8, Khu Công nghiệp Phú Bài, TP. Huế.

Số điện thoại
 Người ủy thác nhập khẩu
 Mã
 Tên

Người xuất khẩu
 Mã
 Tên ZHEJIANG XINYE PACKING CO.,LTD
 Mã bưu chính
 Địa chỉ Tianzihu Modern Park, Anji County, Huzhou City
 Mã nước CN

Người ủy thác xuất khẩu
 Đại lý Hải quan
 Số vận đơn
 1 260925SITGSHDA007026
 2
 3
 4
 5
 Số lượng 555 CT
 Tổng trọng lượng hàng (Gross) 12.756 KGM
 Số lượng container 1
 Địa điểm lưu kho 34CES01 XN CANG TIEN SA
 Địa điểm dỡ hàng VNDTS CANG TIEN SA (D.NANG)
 Địa điểm xếp hàng CNSHA SHANGHAI
 Phương tiện vận chuyển 9999
 Ngày hàng đến 02/10/2025
 Ký hiệu và số hiệu
 Ngày được phép nhập kho đầu tiên
 Mã văn bản pháp quy khác

Số hóa đơn A - VN-XY09R-2025/VN-XY02TW-1-2025
 Số tiếp nhận hóa đơn điện tử
 Ngày phát hành 26/09/2025
 Phương thức thanh toán TTR
 Tổng trị giá hóa đơn A - CIF - USD -
 Tổng trị giá tính thuế
 Tổng hệ số phân bổ trị giá -
 Mã kết quả kiểm tra nội dung A

Giấy phép nhập khẩu
 1 - 2 - 3 -
 4 - 5 -

Mã phân loại khai trị giá
 Khai trị giá tổng hợp - -
 Các khoản điều chỉnh
 Phí vận chuyển - -
 Phí bảo hiểm - -
 Mã tên Mã phân loại Trị giá khoản điều chỉnh Tổng hệ số phân bổ
 1 - - -
 2 - - -
 3 - - -
 4 - - -
 5 - - -
 Chi tiết khai trị giá

Tên sắc thuế	Tổng tiền thuế	Số dòng tổng	Tổng tiền thuế phải nộp	VND
1		VND	Số tiền bảo lãnh	VND
2		VND	Tỷ giá tính thuế	
3		VND		
4		VND		
5		VND		
6		VND	Mã xác định thời hạn nộp thuế	Người nộp thuế
			Mã lý do đề nghị BP	Phân loại nộp thuế
Tổng số trang của tờ khai			Tổng số dòng hàng của tờ khai 3	

Phụ lục 9.1. Tờ khai hàng hóa thông quan – trang 2

<IMP>

2/4

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai	10702456735	Số tờ khai đầu tiên	-	/
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng				
Mã phân loại kiểm tra	1	Mã loại hình	A12	2 [4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai		Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai		
Ngày đăng ký	/ /	Mã bộ phận xử lý tờ khai	00	
Số định kèm khai báo điện tử	1	Ngày thay đổi đăng ký	/ /	
Phần ghi chú	C/O form E số E255739685020053	Thời hạn tái nhập/ tái xuất	/ /	
			3	-

Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp	Số quản lý người sử dụng
Phân loại chỉ thị của Hải quan	Nội dung
Ngày	Tên
1	/ /
2	/ /
3	/ /
4	/ /
5	/ /
6	/ /
7	/ /
8	/ /
9	/ /
10	/ /

Mục thông báo của Hải quan
 Ngày khai báo nộp thuế / /
 Tổng số tiền thuế chậm nộp

Thời hạn cho phép vận chuyển bảo thuế (khởi hành)	Ngày đến	/	/	Ngày khởi hành
Địa điểm				
Thông tin trung chuyển	1	/	/	~ / /
	2	/	/	~ / /
	3	/	/	~ / /
Địa điểm đích cho vận chuyển bảo thuế				

Phụ lục 9.2. Tờ khai hàng hóa thông quan – trang 3

<IMP>

3/4

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai	10702456735	Số tờ khai đầu tiên	-	/
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng		Mã loại hình	A12	2 [4]
Mã phân loại kiểm tra	1	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai		
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai		Mã bộ phận xử lý tờ khai	00	
Ngày đăng ký	/ /	Ngày thay đổi đăng ký	/ /	Thời hạn tái nhập/ tái xuất
			/ /	/ /

<01>

Mã số hàng hóa	83091000	Mã quản lý riêng		Mã phân loại tái xác nhận giá	[.]
Mô tả hàng hóa	Huda Revamp Crown Cap, dùng cho sản xuất bia dùng cho sản xuất bia. Hàng mới 100%. NSX : Zhejiang Xinye Packing				

Số của mục khai khoản điều chỉnh		Số lượng (1)	5.441.300	PCE
Trị giá hóa đơn		Số lượng (2)	12.535	KII
Thuế nhập khẩu		Đơn giá hóa đơn		
Trị giá tính thuế (S)	VND	Trị giá tính thuế (M)	-	
Số lượng tính thuế		Đơn giá tính thuế	- VND	-
Thuế suất	-	Mã áp dụng thuế tuyệt đ		
Số tiền thuế	VND	Nước xuất xứ	CN	- B05
Số tiền miễn giảm	VND	Mã ngoài hạn ngạch		
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng				
Danh mục miễn thuế nhập khẩu	-			
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu				

Thuế và thu khác

1	Tên		Mã áp dụng thuế suất	VB245
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
2	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
3	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
4	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
5	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		

Phụ lục 9.3. Tờ khai hàng hóa thông quan – trang 4

<IMP>

4/4

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai	10702456735	Số tờ khai đầu tiên	-	/
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng				
Mã phân loại kiểm tra	1	Mã loại hình	A12	2 [4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai		Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai		
Ngày đăng ký	/ /	Mã bộ phận xử lý tờ khai	00	
		Ngày thay đổi đăng ký	/ /	
		Thời hạn tái nhập/ tái xuất	/ /	

<02>

Mã số hàng hóa	83091000	Mã quản lý riêng		Mã phân loại tái xác nhận giá []
Mô tả hàng hóa	Huda Ice Twist Crown Cap, dùng cho sản xuất bia. Hàng mới 100%. NSX : Zhejiang Xinye Packing			

Số của mục khai khoản điều chỉnh		Số lượng (1)	100.000	PCE
Trị giá hóa đơn		Số lượng (2)	230	KII
Thuế nhập khẩu		Đơn giá hóa đơn		
Trị giá tính thuế (S)	VND	Trị giá tính thuế (M)	-	
Số lượng tính thuế		Đơn giá tính thuế	- VND	-
Thuế suất	-	Mã áp dụng thuế tuyệt đối		
Số tiền thuế	VND	Nước xuất xứ	CN	- B05
Số tiền miễn giảm	VND	Mã ngoài hạn ngạch		
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng				
Danh mục miễn thuế nhập khẩu	-			
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu				
Thuế và thu khác				
1	Tên		Mã áp dụng thuế suất	VB245
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
2	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
3	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
4	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
5	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		

Phụ lục 10. Mã vạch thông quan

Chi cục Hải quan khu vực XII
Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng

Ngày 29 tháng 09 năm 2025

DANH SÁCH CONTAINER
ĐỦ ĐIỀU KIỆN QUA KHU VỰC GIÁM SÁT HẢI QUAN
Tờ khai không phải niêm phong

1. **Chi cục hải quan giám sát:** Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng - 34CE501: XN CANG TIEN SA - 2
2. **Đơn vị XNK:** CÔNG TY TNHH BIA CARLSBERG VIỆT NAM
3. **Mã số thuế:** 3300100586
4. **Số tờ khai:** 10702456735
5. **Trạng thái tờ khai:** Thông quan
6. **Ngày tờ khai:** 29/09/2025
7. **Loại hình:** Nhập kinh doanh tiêu dùng
8. **Luồng:** Xanh
9. **Số quản lý hàng hóa :** XXXXXXXXXX

STT	SỐ HIỆU CONTAINER (1)	SỐ SEAL CONTAINER (nếu có) (2)	SỐ SEAL HẢI QUAN (nếu có) (3)	XÁC NHẬN CỦA BỘ PHẬN GIÁM SÁT HẢI QUAN (4)	MÃ VẠCH (5)
1	GLDU9373412	SITC908744			

Kết xuất dữ liệu lúc: 29/09/2025 04:17 PM

Ghi chú:

- Cột số (1):

- + Đối với hàng nhập khẩu: lấy từ Danh sách container do người khai hải quan gửi đến hệ thống.
- + Đối với hàng xuất khẩu: lấy từ tiêu chí “Số container” trên tờ khai xuất.

Trường hợp có sự thay đổi số container đã khai báo, căn cứ chứng từ do người khai hải quan nộp, xuất trình, công chức hải quan cập nhật số container vào Hệ thống để in lại danh sách container.

- Cột số (2): Đối với hàng nhập khẩu: lấy từ Danh sách container do người khai hải quan gửi đến hệ thống.

Phụ lục 11. Debit note của hãng tàu SITC

上海新海丰集装箱运输有限公司
SITC Container Lines Co., Ltd
SITC VIETNAM CO., LTD. DANANG BRANCH INBOUND DEPT.

DEBIT NOTE: S202509266222

MESSRS: JKKH 进口客户

Consignee: CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LTD
ADDRESS: LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE, PHU
BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
VAT: 3300100586

Page: 1

PRINT DATE: 2025-09-26

NOTIFY: SEAIR LINKS CO., LTD - DA NANG BRAND
18 AN TRUNG 4, AN HAI WARD, DA NANG,
VIET NAM
TEL: 84 28 73003986 FAX: 84 28 73003986

船名 Vessel	航次 Voyage	抵港日 Arrival Date	提单号 B/L No.	费种 Charge	数量 Qty	箱型 Type	币种 Currency	金额 Amount
SITC LIDE	2522S	2025-10-02	SITGSHDA007026	VNCIC	1	20GP	VND	1150000
				RECC	1	20GP	VND	400000
				VNTHC	1	20GP	VND	3200000
				DOF	1		VND	1000000
				LSS	1	20GP	VND	2750000
TOTAL: VND 8500000								
Exchange Rate:								
Total in VND: 8500000								
TOTAL TP/ZI: 20GP 1								
PREPARED BY:			CHECK BY:			APPROVED BY:		
1. DOF CHARGE (EXCLUDING VAT)= DOF CHARGE (INCLUDING VAT)/1.08								
2. OTHER CHARGES (EXCLUDING VAT) = CHARGES (INCLUDING VAT)*0.95								
<u>Thông tin tài khoản:</u>								
- ĐƠN VỊ THU HƯỞNG:			CÔNG TY TNHH SITC VIỆT NAM					
- SỐ TÀI KHOẢN:			030045282666 - SACOMBANK CHI NHÁNH HẢI PHÒNG					
Khách hàng chuyển khoản, đề nghị:								
1. Ghi rõ số vận đơn vào ủy nhiệm chi.								
2. Xuất trình ủy nhiệm chi (bản photo) khi đến làm hóa đơn.								
3. Ghi chính xác thông tin tài khoản trên để tránh tiền được chuyển vào tài khoản bị chậm trễ.								
4. Để việc xác nhận thanh toán được tự động hóa, đề nghị khách hàng khi thanh toán viết theo nội dung: TT LCC IN BILL No MST 0123456....								
SITC VIỆT NAM KHIÔNG LÊN HÓA ĐƠN TRƯỚC QUA E-MAIL, QUÝ KHÁCH HÀNG VUI LÒNG THANH TOÁN THEO THÔNG TIN TRÊN DEBIT NOTE (DEBIT NOTE ĐÃ BAO GỒM PHÍ VAT)								

Phụ lục 12. Debit note của công ty TNHH Seair Links – chi nhánh Đà Nẵng



SEAIRLINKS CO., LTD

Address: 18 An Trung 4 Str., An Hai Ward, Da Nang City, Viet Nam

Tel: +84 2367300469

Business license no. 0316267930

To	CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LTD
Address	Lot B8, Phu Bai Industrial Zone, Phu Bai Ward, Hue City, Vietnam
Tel/fax	

Ref No. : INVSEL25070058

Issue Date : Oct 06, 2025

DEBIT NOTE

Job No. : SEF2507/0008

POL : SHANGHAI

ETA : Oct 02, 2025

CDS NO :

Consignee : Carlsberg Vietnam Breweries Ltd

HB/L :

M-B/L No. : SITGSIDA007026

POD : DA NANG, VIET NAM

Vessel : SITC LIDE 2522S

P.O No. :

Volume : 26.500 (CBM)

Q'ty : 01x20'GP (555CTNS)

Description	Q'ty	Price	Vat %	Curr.	Debit	Credit
THC FEE	1 (20 GP)	3.200.000		VND	3.200.000	
LSS FEE	1 (20 GP)	2.750.000		VND	2.750.000	
VNCIC FEE	1 (20 GP)	1.150.000		VND	1.150.000	
DOF	1 (SET)	1.000.000		VND	1.000.000	
RECC	1 (20 GP)	400.000		VND	400.000	
TRUCKING FEE	1 (20 GP)	3.140.000		VND	3.140.000	
LIFT ON/LIFT OFF	1 (20 GP)	1.200.000		VND	1.200.000	
SEF2507/0008				TOTAL	12.840.000	
DUE TO SEAIR LINKS					12.840.000	

IN WORDS:

V.N. DONG (S) TWELVE MILLION EIGHT HUNDRED AND FORTY THOUSAND

BANKING DETAILS:

ACCOUNT NAME : *SEAIR LINKS COMPANY LIMITED*

BANK NAME : *Military Commercial Joint Stock Bank, Phu Nhuan Branch*

BANK ADDRESS : *A Part Of Ground Floor Of The Prince Residence, No. 19-21 Nguyen Van Troi Street, Ward 12, Phu Nhuan District, Ho Chi Minh City, Vietnam*

SWIFT CODE : *MSCBVNXX*

ACCOUNT NO : *8804042022 (USD)*

9904042022 (VND)

SEAIR LINKS CO., LTD

Date: _____

Authorized signature

Phụ lục 13. Phiếu EIR

TIEN SA CONTAINER TERMINAL

EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT

CONTAINER: **GLDU9373412**

LOCATION: **F-46-1-2**

REFERENCE: 260430PA585907

ACTIVITY: **In**

VALID TO:

OPERATOR: SITC

CHECK IN: 03/10/2025 13:12:02

CUSTOMER: CÔNG TY TNHH SEAIR LINKS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

CHECK OUT: 03/10/2026 13:25:08

BL/Booking No: SITGSHDA007026

CONTAINER DETAILS:

STATUS: **FULL**

SEAL 1:

SEAL 2: SITG908744

WEIGHT: **12765**

ISO:

TYPE: General Purpose

SIZE: **20**

TEMPERATURE

SOUND/DAMAGE:

CARGO TYPE: General

IMDG: /

VENTILATION:

REMARK:

VESSEL DETAILS:

VESSEL: SITC LIDE

VOY AGE: HZ618A / HZ618A

DATE/TIME: 02/10/2025 08:43:00/
02/10/2025 08:43:00

TRANSPORTATION DETAILS:

TRANS COMPANY: CÔNG TY TNHH SEAIR LINKS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

PLATE NO: 77H06090

EMPTY RETURN PLACE:

OUT GATE 1/HOAICTN_ ^A

TERMINAL SIGNATURE

TRANSPORTATION SIGNATURE