

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

HOÀN THIỆN QUY TRÌNH QUẢN LÝ VẬN TẢI NỘI ĐỊA TẠI
CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM

Giảng viên hướng dẫn : TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ

Sinh viên thực hiện : Thân Lê Xuân Hoàn

Khóa học : 2022 - 2026

Lớp : 22LC3

MSSV : 2254050109

Đà Nẵng, tháng 05 năm 2026

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH QUẢN LÝ VẬN TẢI NỘI ĐỊA TẠI
CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM**

Giảng viên hướng dẫn : TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ

Sinh viên thực hiện : Thân Lê Xuân Hoàn

Khóa học : 2022 - 2026

Lớp : 22LC3

MSSV : 2254050109

Đà Nẵng, tháng 05 năm 2026

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
KHOA KINH TẾ Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ

CHUỖI CUNG ỨNG

Đà Nẵng, ngày 30 tháng 05 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: Thân Lê Xuân Hoàn
- 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 quản lý vận tải nội địa tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

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

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

LỜI CẢM ƠN

Trước hết, em xin chân thành cảm ơn Ban Giám hiệu Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng cùng Quý thầy cô Khoa Kinh tế, Bộ môn Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng đã tận tình giảng dạy và truyền đạt cho em những kiến thức quý báu trong suốt quá trình học tập tại trường. Đây là nền tảng quan trọng giúp em hoàn thành tốt kỳ thực tập và bài báo cáo này.

Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến cô Phạm Thị Hoàng Mỹ – giảng viên hướng dẫn đã luôn tận tình hỗ trợ, góp ý và hướng dẫn em trong suốt quá trình thực hiện đề tài. Những nhận xét và chỉ dẫn của cô đã giúp em hoàn thiện bài báo cáo một cách tốt hơn.

Em cũng xin chân thành cảm ơn Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam đã tạo điều kiện cho em được thực tập trong môi trường làm việc chuyên nghiệp và thực tế. Đồng thời, em xin gửi lời cảm ơn đến anh Phan Ngọc Hà – Giám đốc công ty và anh Lâm Châu Toàn – nhân viên OPS đã tận tình hướng dẫn, hỗ trợ và chia sẻ nhiều kinh nghiệm quý báu trong suốt thời gian thực tập.

Mặc dù đã cố gắng hoàn thành bài báo cáo bằng tất cả sự nỗ lực của bản thân, tuy nhiên do kiến thức và kinh nghiệm thực tế còn hạn chế nên bài làm khó tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp từ Quý thầy cô để em có thể hoàn thiện hơn trong học tập và công việc sau này.

Cuối cùng, em xin kính chúc Quý thầy cô cùng Ban lãnh đạo và toàn thể anh chị nhân viên Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam luôn dồi dào sức khỏe, thành công và phát triển bền vững.

Em xin chân thành cảm ơn!

NHẬN XÉT CỦA ĐƠN VỊ THỰC TẬP

1. Thông tin chung

- Họ tên sinh viên: Chân Lê Xuân Hoàn
- Trường: Đại học Kiến trúc Đà Nẵng
- Chuyên ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- MSSV: 2254050109
- Đơn vị thực tập: Công Ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam
- Vị trí thực tập: OPS - Nhân Viên Kế Toán

2. Nhận xét của đơn vị về quá trình thực tập của sinh viên

Trong suốt quá trình thực tập tại Công ty Logiforce, sinh viên thể hiện sự nhiệt tình, ham học hỏi và tích cực tham gia vào công việc. Sinh viên tham gia hỗ trợ công việc chuyên môn ở bộ phận kế toán, chủ động theo dõi và báo cáo công việc hàng ngày, đảm bảo tính chính xác và kịp thời. Có thể nói rằng sinh viên đã đạt được những kết quả đáng kể trong quá trình thực tập, đặc biệt là trong việc áp dụng kiến thức vào thực tiễn công việc. Được đánh giá là có tiềm năng phát triển trong lĩnh vực Logistics và Kế toán. Được rèn luyện và học hỏi nhiều điều mới mẻ.

Người nhận xét

(Chữ ký và tên, ký và đóng dấu)



GIÁM ĐỐC KINH DOANH
Phan Ngọc Hà

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

1. Thông tin chung

- Họ tên sinh viên: Thân Lê Xuân Hoàn
- Trường: Đại học Kiến trúc Đà Nẵng
- Chuyên ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- MSSV: 2254050109
- Giảng viên hướng dẫn: Phạm Thị Hoàng Mỹ

2. Nhận xét của GVHD về quá trình làm khóa luận của sinh viên

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Người nhận xét

(Ghi rõ họ và tên)

MỤC LỤC

DANH MỤC BẢNG BIỂU	IV
DANH MỤC HÌNH ẢNH	V
DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT	VI
LỜI MỞ ĐẦU.....	VIII
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUẢN LÝ VẬN TẢI NỘI ĐỊA.....	1
1.1. Khái quát về quản lý vận tải nội địa.....	1
1.1.1 Khái niệm về vận tải.....	1
1.1.2 Khái niệm về vận tải nội địa.....	1
1.1.3. Khái niệm về quản lý vận tải nội địa.....	4
1.1.4. Đặc điểm của quản lý vận tải nội địa.....	5
1.1.5. Vai trò của quản lý vận tải nội địa	6
1.2. Vai trò của quy trình quản lý vận tải nội địa.....	8
1.2.1. Khái niệm và vai trò của quy trình quản lý vận tải	8
1.2.2. Quy trình quản lý vận tải nội địa	9
1.2.2.1 Sơ đồ quy trình quản lý vận tải nội địa.....	9
1.2.2.2 Phân tích các bước trong quy trình quản lý vận tải nội địa.....	9
1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ trong quản lý vận tải nội địa: 12	
1.3.1 Các quy định pháp lý trong quản lý vận tải nội địa.....	12
1.3.2. Hệ thống chứng từ trong quản lý vận tải nội địa	15
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH QUẢN LÝ VẬN TẢI NỘI ĐỊA TẠI CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM	18
2.1. Tổng quan về công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.....	18
2.1.1 Giới thiệu tổng quan.....	18
2.1.2. Tầm nhìn, sứ mệnh, chiến lược phát triển.....	20
2.1.3. Lĩnh vực/sản phẩm kinh doanh.....	20
2.1.3.1. Vận chuyển đường biển.....	21
2.1.3.2. Vận chuyển hàng không	22

2.1.3.3. Môi giới hải quan	22
2.1.3.4. Vận chuyển đa phương thức	23
2.1.3.5. Vận chuyển nội địa.....	25
2.1.3.6. Vận chuyển hàng dự án/ Hàng siêu trường siêu trọng.....	26
2.1.3.7. Vận chuyển hàng hóa quá cảnh và xuyên biên giới.....	27
2.1.3.8. Cho thuê kho và phân phối hàng hóa.....	28
2.1.3.9. Môi giới tàu biển và cho thuê tàu.....	29
2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ.....	30
2.1.4.1 Sơ đồ cơ cấu tổ chức.....	29
2.1.4.2 Chức năng và nhiệm vụ của mỗi phòng ban.....	30
2.1.5. Nguồn lực về hoạt động kinh doanh của công ty	34
2.2. Thực trạng hoạt động kinh doanh tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.....	45
2.2.2 Bảng số liệu về tình hình hoạt động kinh doanh Logiforce Việt Nam.....	51
2.2.3 Bảng cơ cấu doanh thu thuần các lĩnh vực hoạt động tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.....	55
2.3. Thực trạng quy trình quản lý vận tải nội địa tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam	57
2.3.1 Sơ đồ quy trình thực tế tại công ty đang áp dụng.....	57
2.3.2 Phân tích chi tiết các bước của quy trình.....	57
2.3.3. Minh họa quy trình thực tế tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam	60
2.3.3.1. Giới thiệu lô hàng.....	60
2.3.3.2. Minh họa quy trình quản lý vận tải nội địa thực tế tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.....	61
2.4. Đánh giá quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam	79
2.4.1. Ưu điểm và hạn chế của quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.....	79
2.4.1.1. Ưu điểm	79

2.4.1.2. Hạn chế	80
2.4.2. Nguyên nhân của những hạn chế.....	80
CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH QUẢN LÝ VẬN TẢI NỘI ĐỊA TẠI CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM	83
3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển của công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.....	83
3.1.1 Dự báo môi trường kinh doanh.....	83
3.1.1.1. Tình hình chung của ngành logistics.....	83
3.1.1.2. Xu hướng phát triển của ngành logistics.....	84
3.1.2 Định hướng và mục tiêu phát triển chung của công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam trong thời gian tới	85
3.1.3. Định hướng của công ty về vận tải nội địa.....	87
3.2. Những giải pháp hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam	88
3.2.1. Giải pháp thứ nhất: Số hóa công tác điều phối vận tải nhằm đồng bộ hóa luồng thông tin.....	89
3.2.2. Giải pháp thứ hai: Xây dựng kịch bản dự phòng điều độ nhằm tối ưu hóa năng lực khai thác.....	92
3.2.3. Giải pháp thứ ba: Chuẩn hóa quy trình kiểm soát thiết bị và thiết lập cảnh báo lưu bãi.....	94
3.2.4. Giải pháp thứ tư: Chuyển đổi hệ thống lưu trữ chứng từ sang nền tảng dữ liệu đám mây	96
KẾT LUẬN CHUNG.....	101
TÀI LIỆU THAM KHẢO:	102

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1 Diện tích của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam	34
Bảng 2.2 Cơ sở vật chất của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam	36
Bảng 2.3 Cơ cấu lao động của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam năm 2025..	38
Bảng 2.4 Tình hình tài sản của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam Q4/2024 – Q4.2/2025.....	39
Bảng 2.5 Tình hình nguồn vốn của công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam năm 2025.....	43
Bảng 2.6 Tình hình kinh doanh của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam năm 2025.....	51
Bảng 2.7 Cơ cấu doanh thu thuần các lĩnh vực hoạt động.....	55
Bảng 3.1 Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ nhất.....	90
Bảng 3.2 Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ hai	92
Bảng 3.3 Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ ba.....	95
Bảng 3.4 Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ tư	97

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1. Sơ đồ quy trình quản lý vận tải nội địa.....	9
Hình 2.1. Logo Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.....	18
Hình 2.2. Sơ đồ cơ cấu tổ chức công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam	30
Hình 2.3. Một số khách hàng tiêu biểu của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam	47
Hình 2.4. Một số đối tác vận tải và logistics của Công ty TNHH MTV Logiforce.....	51
Hình 2.5. Sơ đồ quy trình quản lý vận tải nội địa thực tế tại công ty TNHH MTV Logiforce.....	57
Hình 2.6. Hải An phát hành Bill of Lading cho Logiforce.....	63
Hình 2.7. Thông báo hàng đến của Hải An - Arrival Notice.....	64
Hình 2.8. Cước tàu biển của Hải An - Debit Note (Ocean Freight).....	66
Hình 2.9. Các loại phí cần phải thanh toán cho Hải An - Debit Note (Local Charge) ..	67
Hình 2.10. Cập nhật thông tin lịch đóng/giao hàng trong file	68
Hình 2.11. Lệnh giao hàng Hải An gửi cho Logiforce - EDO	69
Hình 2.12. Mail xác nhận lịch giao hàng.....	70
Hình 2.13. Phiếu mượn container Logiforce gửi cho Hải An.....	71
Hình 2.14. Biên bản đóng hàng	73
Hình 2.15. Biên bản giao nhận hàng	74
Hình 2.16. Seal và container tại điểm đóng hàng.....	75
Hình 2.17. Bảng kê vận chuyển giữa LOGI và Trường Thành	76
Hình 2.18. Logiforce làm invoice vận tải gửi cho Trường Thành.....	77
Hình 2.19. Lưu trữ các chứng từ và biên bản vào file.....	78

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

STT	Từ viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
1	TNHH		Trách nhiệm hữu hạn
2	MTV		Một thành viên
3	OPS	Operations	Bộ phận vận hành
4	DRC		Công ty Cổ phần Cao su Đà Nẵng
5	NVOCC	Non-Vessel Operating Common Carrier	Nhà vận tải không sở hữu tàu
6	MSC	Mediterranean Shipping Company	Công ty vận tải biển Địa Trung Hải
7	MSK	MSK Company Limited	Công ty MSK
8	EMC	EMC Freight International Company Limited	Công ty vận tải quốc tế EMC
9	ONE	Ocean Network Express	Hãng tàu Ocean Network Express
10	COSCO	China Ocean Shipping Company	Công ty vận tải biển Trung Quốc
11	CMA- CGM	Compagnie Maritime d'Affrètement và Compagnie Générale Maritime	Tập đoàn vận tải biển CMA-CGM
12	YML	Yang Ming Line	Hãng tàu Yang Ming
13	HMM	Hyundai Merchant Marine	Hãng tàu Hyundai Merchant Marine
14	ZIM	ZIM Integrated Shipping Services	Hãng tàu ZIM
15	EU	European Union	Liên minh Châu Âu
16	GPS	Global Positioning System	Hệ thống định vị toàn cầu
17	TMS	Transportation Management System	Hệ thống quản lý vận tải

18	KPI / KPIs	Key Performance Indicator(s)	Chỉ số đánh giá hiệu quả công việc
19	OTIF	On Time In Full	Giao hàng đúng thời gian và đầy đủ
20	FCL	Full Container Load	Hàng nguyên container
21	LCL	Less-than-Container Load	Hàng lẻ container
22	FTL	Full Truck Load	Hàng nguyên xe
23	LTL	Less-than-Truck Load	Hàng ghép xe
24	POD	Proof of Delivery	Biên bản xác nhận giao hàng
25	B/L	Bill of Lading	Vận đơn
26	A/N	Arrival Notice	Thông báo hàng đến
27	ETA	Estimated Time of Arrival	Thời gian dự kiến hàng đến
28	DEM	Demurrage	Phí lưu bãi
29	DET	Detention	Phí lưu container
30	eDO	Electronic Delivery Order	Lệnh giao hàng điện tử
31	EIR	Equipment Interchange Receipt	Phiếu giao nhận container
32	DG Cargo	Dangerous Goods Cargo	Hàng hóa nguy hiểm
33	VGM	Verified Gross Mass	Khối lượng toàn bộ đã xác nhận
34	CSC	Container Safety Convention	Công ước an toàn container
35	SOLAS	Safety of Life at Sea	Công ước an toàn sinh mạng trên biển
36	HS	Harmonized System	Hệ thống mã hóa hàng hóa
37	USD	United States Dollar	Đô la Mỹ
38	C/O	Certificate of Origin	Giấy chứng nhận xuất xứ

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lý do đề tài

Trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu ngày càng hội nhập sâu rộng, logistics và vận tải đóng vai trò duy trì sự vận hành của nền kinh tế. Sự biến động liên tục của thị trường thế giới đòi hỏi hệ thống vận tải nội địa phải đóng vai trò là bước đệm quan trọng kết nối hàng hóa từ nơi sản xuất đến các cửa ngõ giao thương quốc tế. Tại Việt Nam, với độ mở nền kinh tế lớn và sự tham gia vào hàng loạt hiệp định thương mại tự do (FTA) thế hệ mới như CPTPP, EVFTA, lưu lượng hàng hóa xuất nhập khẩu đang gia tăng mạnh mẽ. Hệ thống vận tải nội địa (đường bộ, đường sắt, đường thủy) gánh vác trách nhiệm luân chuyển khối lượng hàng hóa khổng lồ này. Tuy nhiên, chi phí logistics tại Việt Nam vẫn còn khá cao so với khu vực, trong đó chi phí vận tải nội địa chiếm tỷ trọng lớn, đặt ra bài toán cấp thiết về việc nâng cao năng lực quản lý vận tải cho các doanh nghiệp.

Với vị trí chiến lược, Đà Nẵng đang được định hướng trở thành trung tâm logistics của miền Trung. Thành phố đang được Chính phủ tập trung đầu tư mạnh mẽ vào hạ tầng như nâng cấp Cảng Tiên Sa, dự án Cảng nước sâu Liên Chiểu, và hệ thống đường cao tốc. Sự phát triển này tạo ra cơ hội bứt phá nhưng cũng mang đến áp lực cạnh tranh khốc liệt cho các doanh nghiệp logistics trên địa bàn trong việc cung ứng dịch vụ vận tải nội địa thông suốt và chuyên nghiệp. Logiforce Việt Nam được thành lập tại Đà Nẵng vào năm 2023 và đang trong giai đoạn đạt tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 60%/tháng. Công ty hiện đang cung cấp dịch vụ cho hơn 90 khách hàng, trong đó đảm nhận các dự án vận tải nội địa và xuất nhập khẩu quy mô lớn cho các đối tác trọng điểm như Công ty Cổ phần Cao su Đà Nẵng (DRC). Sự tăng trưởng quá nóng về sản lượng mang đến một thách thức lớn về mặt quản lý điều hành.

Hiện tại, công ty chỉ sở hữu nguồn lực vận tải tự có khá khiêm tốn, đồng nghĩa với việc mảng vận tải nội địa phụ thuộc rất lớn vào việc thuê ngoài và điều phối các nhà cung cấp dịch vụ. Quá trình quản lý vận tải này bao gồm việc lập kế hoạch, lựa chọn nhà xe, theo dõi tiến độ, kiểm soát chi phí và đặc biệt là sự luân chuyển thông tin đồng

bộ giữa bộ phận Sales và bộ phận Operations. Việc thiếu một quy trình quản lý vận tải nội địa chuẩn hóa và chặt chẽ có thể dẫn đến rủi ro về chi phí, chậm trễ lịch trình và giảm sự hài lòng của khách hàng lớn.

Xuất phát từ những yêu cầu khách quan của thị trường và yêu cầu quản lý cấp bách tại chính doanh nghiệp trong quá trình thực hành nghiệp vụ, em quyết định chọn đề tài: "Hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam" làm khóa luận tốt nghiệp. Nghiên cứu này nhằm mục đích hệ thống hóa, đánh giá thực trạng và đề xuất các giải pháp khả thi giúp công ty tối ưu hóa khâu quản lý điều vận, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh trong thời gian tới.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Khóa luận hướng đến các mục tiêu nghiên cứu cụ thể sau:

- + Hệ thống hóa cơ sở lý luận và pháp lý về quản lý vận tải nội địa trong chuỗi cung ứng.
- + Phân tích thực trạng quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.
- + Đánh giá những ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân cốt lõi trong quá trình quản lý, điều phối và vận hành mạng lưới vận tải nội địa của công ty.
- + Đề xuất các giải pháp, kiến nghị nhằm hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa, tối ưu hóa chi phí, thời gian giao nhận và nâng cao năng lực cạnh tranh của công ty.

3. Phạm vi nghiên cứu

- + Về thời gian: Nghiên cứu tập trung vào số liệu và thực trạng hoạt động trong quý 4/2024 đến quý 3/2025
- + Về không gian: Nghiên cứu được thực hiện tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam (Trụ sở chính tại Đà Nẵng).

+ Về nội dung: Nghiên cứu tập trung sâu vào quy trình quản lý vận tải nội địa của công ty, bao gồm các khâu: tiếp nhận yêu cầu, lựa chọn đối tác vận tải (nhà xe), lập kế hoạch điều phối, giám sát hành trình, xử lý rủi ro và nghiệm thu, quyết toán cước phí.

4. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của khóa luận là quy trình quản lý vận tải nội địa đang được áp dụng tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.

5. Phương pháp nghiên cứu

Để đạt được các mục tiêu đề ra, khóa luận sử dụng phối hợp các phương pháp nghiên cứu sau:

+ Phương pháp thu thập và xử lý dữ liệu: Thu thập thông tin từ các tài liệu về Luật giao thông vận tải, báo cáo tài chính nội bộ, danh sách đối tác vận tải, sổ tay hướng dẫn nghiệp vụ điều vận và các chứng từ vận tải thực tế tại công ty.

+ Phương pháp phân tích và tổng hợp: Phân tích các bước trong quy trình quản lý vận tải hiện hành, đối chiếu với cơ sở lý luận về quản lý vận tải, từ đó đánh giá tính hiệu quả, chỉ ra hạn chế và nguyên nhân.

Với các phương pháp nghiên cứu trên, khóa luận hướng đến một công trình toàn diện, có tính thực tiễn cao, không chỉ mang lại giá trị học thuật mà còn có thể áp dụng trực tiếp vào hoạt động điều hành của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam. Góp phần nâng cao hiệu quả quản lý chuỗi cung ứng vận tải nội địa của công ty.

6. Kết cấu khóa luận: gồm 3 chương

Chương 1: Cơ sở lý luận về quản lý vận tải nội địa.

Chương 2: Thực trạng quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.

Chương 3: Giải pháp hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUẢN LÝ VẬN TẢI NỘI ĐỊA

1.1. Khái quát về quản lý vận tải nội địa:

1.1.1 Khái niệm về vận tải:

Theo kinh tế học Mác – Lênin, vận tải là quá trình sản xuất vật chất đặc biệt. Nó không làm thay đổi tính chất đối tượng lao động mà chỉ tác động di chuyển chúng về mặt không gian. Đặc trưng của ngành là sản phẩm vận tải được tiêu thụ ngay khi quá trình chuyên chở kết thúc. Dưới góc độ quản lý logistics, vận tải là quá trình tổ chức sự dịch chuyển vật lý của hàng hóa, đóng vai trò như một mắt xích kết nối khép kín từ điểm khởi nguồn sản xuất đến tay người tiêu dùng cuối cùng. Vận tải thực hiện nhiệm vụ đưa hàng hóa đến nơi tiêu dùng, qua đó tạo khả năng để thực hiện trọn vẹn giá trị và giá trị sử dụng của hàng hóa trên thị trường.

Quan trọng hơn, thông qua việc tối ưu hóa luồng vận động vật chất dọc theo chuỗi cung ứng, vận tải trực tiếp tạo ra sự hữu dụng về mặt thời gian và địa điểm cho các hoạt động của doanh nghiệp. Sự phát triển và quản lý vận tải hiệu quả chính là công cụ liên kết giúp chuỗi cung ứng vận hành nhịp nhàng, liên tục, đáp ứng yêu cầu của khách hàng với tổng chi phí thấp nhất. Đồng hành cùng tiến trình phát triển của văn minh nhân loại, vận tải liên tục tạo ra những thành tựu và sản phẩm mới như: container hóa, cảng biển và hệ thống logistics.

1.1.2 Khái niệm về vận tải nội địa:

a) Khái niệm:

Vận tải nội địa (Inland Transportation): là hoạt động vận chuyển hàng hóa diễn ra hoàn toàn trong phạm vi giới hạn lãnh thổ của một quốc gia. Điều này bao gồm việc di chuyển hàng hóa từ tỉnh này sang tỉnh khác, trung chuyển giữa các thành phố, hoặc từ các cảng biển/sân bay về các kho bãi và nhà máy trong nước.

b) Các phương thức vận tải nội địa:

*** Vận tải đường bộ (Trucking):**

Phương tiện vận tải này có tính cơ động cao, có thể vận chuyển door-to-door. Vận tải đường bộ dễ dàng thu gom và giao trả hàng hóa linh hoạt hơn so với những

phương thức vận tải khác do ít bị gò bó bởi lịch trình cố định. Tuy nhiên với giá thành cao, vận tải đường bộ phù hợp với nhu cầu vận chuyển ngắn, giữa các đô thị hoặc các địa phương, giữa các khu công nghiệp có bán kính 300km trở xuống.

Lợi thế cạnh tranh lớn nhất của đường bộ là khả năng tiếp cận trực tiếp sâu vào hệ thống kho bãi nội bộ của khách hàng mà không cần qua bất kỳ phương tiện trung chuyển nào, Ví dụ: điều phối xe đầu kéo chở hàng hóa từ nhà máy sản xuất giao trực tiếp cho các đại lý phân phối tại các tỉnh kéo hàng thẳng ra cảng để xuất khẩu.

Vận tải đường bộ đang được hưởng lợi lớn từ việc hoàn thiện hệ thống đường cao tốc Bắc - Nam. Về mặt quản lý, các doanh nghiệp logistics ngày nay không chỉ quản lý đội xe tự có mà đang chuyển dịch mạnh mẽ sang việc ứng dụng phần mềm quản lý vận tải (TMS) và định vị GPS để theo dõi lộ trình theo thời gian thực và quản lý linh hoạt các nhà xe thuê ngoài.

** Vận tải đường biển:*

Vận chuyển đường biển có thể đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn, hàng siêu trường siêu trọng với giá thành thấp. Thích hợp vận chuyển hàng hóa trong thương mại quốc tế. Tuy nhiên, trong phạm vi nội địa, phương thức này chủ yếu vận hành dọc theo tuyến đường biển ven bờ. Nhược điểm là tốc độ lại chậm hơn so với những phương tiện vận tải khác, phụ thuộc nhiều vào thời tiết, lịch tàu chạy và năng lực xếp dỡ tại cảng.

Đường biển có chi phí cố định như bảo dưỡng tàu, thiết bị ở mức trung bình nhưng chi phí biến đổi lại rất thấp nhờ sức chở khổng lồ (lợi thế kinh tế theo quy mô), giúp cước phí tính trên mỗi tấn hàng luôn ở mức rẻ nhất, Ví dụ: luân chuyển các container hàng tiêu dùng hoặc máy móc thiết bị nặng bằng đường biển từ cảng xuất phát đến cảng đích, sau đó kết hợp xe đầu kéo để chuyển tiếp hàng hóa đến kho của nhà phân phối.

Xu hướng nổi bật là sự đầu tư nâng cấp hạ tầng các cảng nước sâu nhằm tăng khả năng tiếp nhận tàu lớn. Phương thức này ngày càng gắn chặt với đường bộ để tạo thành chuỗi vận tải đa phương thức liền mạch, tối ưu hóa tổng chi phí chặng dài.

** Vận tải hàng không (nội địa):*

Nhờ tốc độ vượt trội và khả năng đáp ứng yêu cầu vận chuyển nhanh chóng, vận tải hàng không đã trở thành sự lựa chọn hàng đầu cho các lô hàng có giá trị cao và yêu cầu chất lượng. Tuy nhiên lại không thể vận chuyển với khối lượng lớn do giới hạn dung tích khoang chứa, chi phí vận chuyển cao và yêu cầu phải đầu tư cơ sở hạ tầng hiện đại.

Chi phí cố định và chi phí biến đổi như nhiên liệu, bảo dưỡng của hàng không đều ở mức rất cao. Phương thức này chủ yếu để giải quyết bài toán thời gian (Lead-time) và rủi ro lưu kho cho hàng hóa, Ví dụ: vận chuyển hỏa tốc các linh kiện điện tử, phụ tùng máy móc thay thế khẩn cấp, hoặc hàng mẫu giá trị cao bằng đường hàng không nhằm đảm bảo không làm đứt gãy dây chuyền sản xuất của đối tác.

Phương thức này đang bứt phá mạnh mẽ dưới sự thúc đẩy của thương mại điện tử và nhu cầu giao hàng "Just-In-Time". Các hệ thống công nghệ thông tin tiên tiến đang được áp dụng triệt để nhằm rút ngắn thời gian xử lý đơn hàng và thủ tục tại sân bay.

** Vận tải đường sắt:*

Vận tải đường sắt phù hợp với nhu cầu vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn với tốc độ ổn định, khoảng cách xa, giá thành thấp. Tuy nhiên, không thể vận chuyển linh hoạt đến kho bãi của hàng hóa mà bắt buộc phải có phương tiện đường bộ trung chuyển ở hai đầu ga.

Đặc thù cơ bản của đường sắt là chi phí cố định rất cao bảo quản đường ray, xây dựng nhà ga, mua đầu máy nhưng chi phí biến đổi lại thấp. Lịch trình chạy tàu ổn định, ít bị ảnh hưởng bởi tắc nghẽn giao thông nhưng thời gian gom hàng tại ga có thể làm kéo dài thời gian lưu thông, Ví dụ: đóng nguyên vật liệu lên các toa tàu chở hàng để vận chuyển qua mạng lưới đường sắt, sau khi đến ga nhận, bộ phận điều phối hiện trường sẽ bố trí xe tải trung chuyển để đưa hàng hóa về tận xưởng sản xuất.

Đường sắt đang hiện đại hóa thông qua việc đẩy mạnh mô hình vận tải liên hợp. Xu hướng rõ rệt nhất là chở nguyên container trên toa xe trần (COFC - Container On

Flatcar), giúp việc bốc dỡ sang xe đầu kéo tại ga diễn ra nhanh chóng, giảm thiểu thao tác dỡ lẻ từng kiện hàng.

1.1.3. Khái niệm về quản lý vận tải nội địa:

Quản lý vận tải nội địa là quá trình lên kế hoạch, tổ chức, kiểm soát và theo dõi các hoạt động vận chuyển hàng hóa nội địa từ điểm xuất phát đến điểm đích một cách hiệu quả, an toàn và tiết kiệm chi phí. Đây là một phần quan trọng trong chuỗi cung ứng, giúp doanh nghiệp tối ưu hóa chi phí vận hành, nâng cao hiệu quả và cải thiện chất lượng dịch vụ. Quản lý vận tải nội địa không chỉ liên quan đến việc điều phối mà còn bao gồm cả việc theo dõi, giám sát hành trình, phân tích dữ liệu, đánh giá hiệu quả và đề xuất các phương pháp cải thiện quy trình.

Về mặt cấu trúc nền tảng, hệ thống quản lý vận tải hàng hóa được vận hành dựa trên sự phối hợp chặt chẽ của hai phân lớp chức năng cốt lõi: Hoạch định chiến lược và Thực thi - Điều phối hiện trường. Sự phân tách này giúp tổ chức vừa kiểm soát được bức tranh chi phí tổng thể, vừa duy trì sự linh hoạt để xử lý các biến động thực tế từng phút, từng giờ.

a) Phân lớp hoạch định chiến lược:

Đây là tầm nhìn bao quát và mang tính dài hạn. Chức năng này thiết lập toàn bộ khâu vận hành trước khi bất kỳ chuyến hàng nào thực sự lăn bánh. Các công việc trọng điểm bao gồm: đánh giá năng lực và lựa chọn đối tác vận tải (vendor), thiết kế mạng lưới các tuyến đường vận chuyển tối ưu, và đàm phán cước phí để ký kết các hợp đồng nguyên tắc, Ví dụ: đối với tuyến vận chuyển hàng hóa thường xuyên từ miền Trung đi các khu công nghiệp phía Bắc, bộ phận hoạch định sẽ thu thập báo giá, chọn ra 3 nhà xe uy tín nhất để ký hợp đồng chốt mức giá cố định trong một năm. Đồng thời, họ sẽ xác định trước lộ trình di chuyển tiêu chuẩn nhằm giảm thiểu tối đa chi phí qua các trạm thu phí và thời gian chạy rỗng.

b) Phân lớp Thực thi và Điều phối (Operations/Dispatching - OPS)

Khối lượng công việc ở đây sẽ mang tính thời gian thực, đòi hỏi sự nhạy bén và khả năng bám sát thực địa. Nhiệm vụ cốt lõi của bộ phận OPS là cụ thể hóa các chiến

lược vĩ mô thành từng lệnh vận chuyển hàng ngày. Công việc trải dài từ khâu chốt phương tiện, cấp container, điều động xe đầu kéo/xe tải đến đúng điểm giao nhận, cho đến việc theo dõi sát tiến độ bốc dỡ hàng hóa tại kho bãi và giải quyết ngay lập tức các sự cố phát sinh, Ví dụ: khi nhận được yêu cầu xuất hàng khẩn cấp từ khách hàng, nhân viên điều phối sẽ lập tức kiểm tra danh sách nhà xe đã được duyệt, gọi phương tiện phù hợp đến kho đóng hàng. Trong suốt quá trình xe di chuyển, nhân viên OPS phải liên tục theo dõi hành trình và kịp thời can thiệp xử lý nếu tài xế gặp sự cố kẹt xe, hỏng hóc giữa đường hay kẹt thủ tục tại bãi kiểm hóa, đảm bảo hàng hóa cập bến đúng tiến độ.

1.1.4. Đặc điểm của quản lý vận tải nội địa:

Khác với đặc điểm của bản thân ngành vận tải mang tính khách quan, phụ thuộc vào thời tiết, hạ tầng cầu đường, phương tiện vật lý, quản lý vận tải nội địa là những tác động mang tính chủ quan của con người và hệ thống nhằm kiểm soát, tối ưu hóa quá trình di chuyển đó. Dưới góc độ quản lý chuỗi cung ứng và nghiệp vụ điều phối (OPS), quản lý vận tải nội địa mang ba đặc điểm cốt lõi sau:

** Thứ nhất*, tính phức tạp trong việc ra quyết định điều phối và giảm thiểu rủi ro:

+ Quản lý vận tải không đơn thuần là việc xếp hàng lên xe và cho xe chạy, mà là một chuỗi các quyết định mang tính hệ thống nhằm tìm ra điểm cân bằng tối ưu giữa chi phí và chất lượng dịch vụ. Nhân viên điều phối phải liên tục giải quyết giảm thiểu rủi ro: nếu chọn phương tiện giá rẻ thì thời gian giao hàng kéo dài, nếu chọn giao hàng hỏa tốc thì chi phí bị đẩy lên cao. Đặc biệt, trong điều phối đa phương thức, sự phức tạp nằm ở việc hoạch định lộ trình, tính toán chính xác thời gian chuyển tải và khớp nối lịch trình giữa các phương tiện để đảm bảo không một mắt xích nào bị đứt gãy. Ví dụ: Nếu xe đến trễ giờ cắt máng, hàng hóa sẽ bị rớt tàu gây đứt gãy tiến độ toàn chuỗi; ngược lại, nếu điều xe đi quá sớm sẽ làm lãng phí thời gian chờ đợi của phương tiện và có thể phát sinh chi phí lưu bãi.

** Thứ hai*, yêu cầu khắt khe về luồng thông tin thời gian thực và năng lực xử lý sự cố xảy ra:

+ Trong quản lý logistics, luồng thông tin phải luôn song hành, thậm chí đi trước luồng hàng hóa vật lý. Đặc điểm nổi bật của quản lý vận tải là tính liên tục trong việc giám sát hành trình. Bộ phận OPS bắt buộc phải duy trì sự kết nối thông tin xuyên suốt với tài xế và hệ thống định vị (GPS/TMS) để nắm bắt tọa độ hàng hóa từng phút. Sự cố trên đường như kẹt xe, hỏng hóc, kẹt bãi kiểm hóa sẽ là rủi ro vật lý khách quan, nhưng việc thiết lập sẵn các dự phòng và khả năng can thiệp, điều hướng phương tiện thay thế ngay lập tức lại chính là đặc trưng năng lực của hệ thống quản lý vận tải. Ví dụ: Thông qua hệ thống định vị GPS, nhân viên OPS phát hiện xe đang bị sự cố hỏng hóc giữa đường nên đã lập tức điều động một xe dự phòng đến sang tải, đảm bảo hàng hóa vẫn cập bến nhà máy đúng hẹn.

* *Thứ ba*, đặc điểm quản lý mạng lưới đối tác và giám sát năng lực nhà cung cấp thuê ngoài:

+ Trong bối cảnh phần lớn các công ty logistics áp dụng mô hình giảm thiểu tài sản và không tự sở hữu đội xe, trọng tâm của quản lý vận tải đã dịch chuyển từ việc quản lý tài sản vật lý sang quản lý các mối quan hệ đối tác. Đặc điểm này đòi hỏi bộ phận quản lý phải thiết lập bộ tiêu chuẩn (KPIs) khắt khe để đo lường tỷ lệ giao hàng đúng hạn (OTIF), tỷ lệ hư hỏng hàng hóa và tính tuân thủ an toàn của các nhà xe vệ tinh. Công việc của người điều vận hiện trường lúc này là giám sát chặt chẽ chất lượng dịch vụ của đối tác thuê ngoài, đảm bảo họ tuân thủ đúng cam kết dịch vụ như thể đó là đội xe nội bộ của chính công ty. Ví dụ: Dựa trên tỷ lệ giao hàng đúng hạn (OTIF), bộ phận OPS sẽ đánh giá năng lực của các nhà xe thuê ngoài để quyết định cắt giảm số chuyến, hoặc phạt hợp đồng đối với những bên thường xuyên giao trễ.

1.1.5. Vai trò của quản lý vận tải nội địa:

Quản lý vận tải nội địa không chỉ đơn thuần là việc điều động xe cộ mà là một công cụ quản lý chiến lược mang tính sống còn đối với sự vận hành của chuỗi cung ứng. Dưới góc độ của một nhà cung cấp dịch vụ logistics, vai trò này được thể hiện rõ nét qua ba khía cạnh cốt lõi:

* *Tối ưu hóa không gian và thời gian lưu thông:*

+ Quá trình lưu thông mang ý nghĩa là hành trình thực tế của hàng hóa trong không gian được giải quyết bằng vận tải. Vận tải có nhiệm vụ đưa hàng hóa đến nơi tiêu dùng và tạo khả năng để thực hiện trọn vẹn giá trị cũng như giá trị sử dụng của sản phẩm.

+ Trong bối cảnh nền kinh tế phẳng, vai trò của vận tải không chỉ là di chuyển hàng hóa từ điểm A đến điểm B, mà còn là đòn bẩy giúp doanh nghiệp rút ngắn thời gian chu kỳ thực hiện đơn hàng (Lead-time), xoay vòng dòng tiền nhanh chóng và tối ưu hóa hệ sinh thái logistics, Ví dụ: trong nghiệp vụ khai thác, việc quản lý vận tải đường bộ phải được tính toán chính xác để xe container lấy hàng tại kho và hạ bãi trước giờ cắt máng (Closing time) của hãng tàu. Đưa hàng hóa đến đúng thời điểm (Just-in-time) giúp ngăn chặn nguy cơ rớt tàu, đảm bảo hàng hóa luân chuyển đúng hẹn ra thị trường quốc tế.

** Tiết kiệm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh:*

+ Trong cơ cấu chi phí logistics tổng thể, chi phí vận tải luôn chiếm tỷ trọng lớn nhất. Do vậy, giảm thiểu chi phí vận tải được xem như chiếc đòn bẩy thúc đẩy nền kinh tế, trực tiếp nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hóa của doanh nghiệp trên thị trường.

+ Một hệ thống quản lý vận tải tốt, sử dụng các phương án định tuyến (routing) thông minh và phối hợp phương tiện hợp lý sẽ giúp cắt giảm lượng xe chạy rỗng, tăng hệ số sử dụng trọng tải. Điều này làm giảm giá thành cấu thành của sản phẩm, trực tiếp gia tăng biên lợi nhuận, Ví dụ: thay vì điều động hai xe tải nhỏ chạy hai chuyến rời rạc cho hai khách hàng khác nhau, nhân viên điều vận (OPS) có thể thiết kế một lộ trình chạy vòng hoặc ghép chuyến. Đồng thời, OPS có thể kết hợp việc chở hàng chiều đi với việc kéo vỏ container rỗng chiều về, giúp triệt tiêu chi phí chạy xe không tải.

** Đảm bảo an toàn và giảm thiểu rủi ro:*

+ Quản lý vận tải chịu trách nhiệm thiết lập các tiêu chuẩn khắt khe về việc xếp dỡ, chằng buộc (lashing) an toàn, và giám sát hành trình di chuyển.

+ Điều này giúp hạn chế tối đa các rủi ro như tổn thất, móp méo, hoặc hao hụt hàng hóa trong suốt quá trình lưu thông. Bên cạnh đó, việc áp dụng công nghệ theo dõi (tracking real-time) giúp doanh nghiệp nắm bắt chính xác vị trí hàng hóa, chủ động xử

lý tình huống phát sinh và bảo vệ uy tín thương hiệu. Khi vận chuyển hàng hóa công kênh hoặc hàng nặng, bộ phận quản lý vận tải yêu cầu tài xế phải chằng buộc bằng xích chuyên dụng theo đúng kỹ thuật, đồng thời bật định vị GPS liên tục. Nếu xảy ra sự cố kẹt xe hoặc xe hỏng dọc đường, đội ngũ quản lý có thể ngay lập tức điều xe dự phòng đến sang tải, tránh việc hàng hóa giao trễ hẹn làm ngưng trệ dây chuyền sản xuất của nhà máy nhận hàng.

1.2. Vai trò của quy trình quản lý vận tải nội địa

Dưới góc độ của một nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL) đảm nhận trọng trách điều phối mạng lưới vận tải, mọi hoạt động vận hành không thể chỉ dựa trên kinh nghiệm hay sự phán đoán cảm tính mà bắt buộc phải tuân thủ một quy trình chuẩn hóa và nghiêm ngặt. Quy trình quản lý này đóng vai trò là mắt xích liên kết thiết yếu, chuyển hóa những chiến lược logistics vĩ mô thành các hoạt động thực thi trực tiếp tại hiện trường. Mục tiêu tối thượng của sự gắn kết này là hiện thực hóa cam kết giao hàng đúng tiến độ với mức chi phí vận hành được tối ưu hóa ở mức thấp nhất.

1.2.1. Khái niệm và vai trò của quy trình quản lý vận tải:

a) Khái niệm:

Quy trình quản lý vận tải nội địa là một chuỗi các bước tác nghiệp được thiết kế và chuẩn hóa, có tính liên kết logic chặt chẽ từ khi tiếp nhận nhu cầu vận tải của khách hàng cho đến khi hoàn tất việc giao hàng vật lý và quyết toán tài chính. Về bản chất, đây là một vòng tuần hoàn thông tin và chứng từ khép kín đi kèm với sự dịch chuyển của hàng hóa.

b) Vai trò:

Quy trình quản lý vận tải nội địa đóng vai trò là công cụ quản lý cốt lõi của doanh nghiệp, thể hiện qua 3 khía cạnh trọng tâm:

** Chuẩn hóa luồng công việc và phân định rạch ròi trách nhiệm:*

+ Quy trình thiết lập ranh giới nghiệp vụ minh bạch giữa bộ phận Điều phối hiện trường (OPS) với các khối văn phòng khác, giảm thiểu sự chồng chéo nhiệm vụ. Điều này đảm bảo tính xuyên suốt của luồng thông tin và chứng từ: từ lúc tiếp nhận lệnh,

điều phối phương tiện, bám sát bốc dỡ cho đến khi thu hồi hoàn tất Biên bản giao nhận (POD).

** Tạo nền tảng đo lường và kiểm soát chất lượng (KPIs):*

+ Quy trình số hóa các tiêu chuẩn vận hành thành các chỉ số đo lường cụ thể. Đây là cơ sở định lượng để đánh giá chỉ số OTIF, giúp cấp quản lý kiểm soát khách quan năng lực của đội ngũ OPS cũng như chất lượng của các đối tác vận tải phụ.

** Tối ưu hóa năng lực quản lý rủi ro hiện trường:*

+ Bằng việc tích hợp sẵn các phương án dự phòng và sơ đồ báo cáo sự cố, quy trình trao cho nhân viên OPS sự chủ động cao nhất. Nhờ đó, đội ngũ điều phối có thể phản ứng nhanh nhạy với các biến số thực tế (xe hỏng, kẹt bãi), giảm thiểu thời gian chết và ngăn chặn hiệu quả các chi phí rủi ro bộc phát (như phí lưu ca xe, lưu bãi).

1.2.2. Quy trình quản lý vận tải nội địa

1.2.2.1 Sơ đồ quy trình quản lý vận tải nội địa



Hình 1.1. Sơ đồ quy trình quản lý vận tải nội địa

1.2.2.2 Phân tích các bước trong quy trình quản lý vận tải nội địa

Quy trình quản lý vận tải nội địa là một chuỗi tác nghiệp liên tục, có quan hệ mật thiết và tác động qua lại lẫn nhau nhằm đưa sản phẩm đến đúng vị trí, đúng thời

gian với chi phí tối ưu. Dựa trên nền tảng lý thuyết về hệ thống thông tin logistics (TMS), quy trình này được triển khai qua 7 bước tiêu chuẩn như sau:

Bước 1: Tiếp nhận và xác nhận yêu cầu vận chuyển của khách hàng

- + Tiếp nhận Booking/Lệnh vận chuyển từ khách hàng hoặc bộ phận kinh doanh và cập nhật thông tin chuyển hàng lên hệ thống.
- + Kiểm tra các thông tin quan trọng gồm: loại hàng hóa, khối lượng, địa điểm giao nhận, thời gian yêu cầu và điều kiện vận chuyển đặc biệt.
- + Đánh giá tính khả thi của đơn hàng dựa trên năng lực phương tiện, tải trọng tuyến đường và thời gian giao hàng cam kết.
- + Dựa vào mức độ cấp bách của đơn hàng để đưa ra quyết định phân bổ phương án vận chuyển tối ưu: lựa chọn đi nguyên xe (FCL/FTL) hay ghép chuyển (LCL/LTL) nhằm đảm bảo lấp đầy tải trọng phương tiện.

Bước 2: Liên hệ nhà xe vận tải và lập kế hoạch điều xe

- + Tiến hành rà soát tình trạng sẵn sàng của đội xe nội bộ và mạng lưới nhà cung cấp vận tải trong khu vực để tìm kiếm nguồn cung phương tiện phù hợp với đặc thù hàng hóa.
- + Thiết lập kế hoạch điều vận chi tiết: tính toán thời gian lấy hàng (Pickup time), thiết kế tuyến đường di chuyển tối ưu và dự kiến thời gian cập bến.
- + Tính toán sơ bộ chi phí vận tải để lựa chọn phương án điều xe tối ưu nhất.

Bước 3: Chốt nhà xe/đối tác và bố trí phương tiện

- + Tiến hành xác nhận cước phí, phụ phí phát sinh và trách nhiệm vận chuyển với nhà xe hoặc đối tác được lựa chọn.
- + Chốt thông tin phương tiện gồm loại xe, biển số, tài xế và thời gian xe có mặt tại điểm lấy hàng.
- + Phát hành lệnh điều xe và cung cấp đầy đủ thông tin giao nhận cho tài xế để thực hiện chuyển hàng.

Bước 4: Điều phối phương tiện và kiểm soát thời gian

- + Điều động phương tiện đến điểm lấy hàng đúng thời gian nhằm hạn chế phát sinh lead time.
- + Giám sát quá trình bốc xếp, kiểm đếm và niêm phong hàng hóa trước khi xe xuất phát.
- + Kiểm soát tiến độ vận hành theo lịch trình đã lập để đảm bảo giao hàng đúng kế hoạch.
- + Kiểm soát chặt chẽ thời gian xe ra vào cảng/depot, đảm bảo tiến độ hạ bãi tuân thủ tuyệt đối giờ cắt máng của hãng tàu đối với hàng xuất khẩu, hạn chế nguy cơ rớt tàu.

Bước 5: Theo dõi hành trình và kiểm soát tiến độ vận chuyển, xử lý sự cố hiện trường nếu có

- + Theo dõi liên tục vị trí và lộ trình phương tiện thông qua hệ thống GPS hoặc liên lạc trực tiếp với tài xế.
- + Kiểm soát tiến độ giao hàng và cập nhật tình trạng chuyển hàng cho khách hàng khi cần thiết.
- + Kịp thời xử lý các sự cố phát sinh như ùn tắc giao thông, hỏng xe, sai tuyến hoặc chậm tiến độ giao hàng.
- + Giải quyết phương án dự phòng như đổi xe hoặc điều chỉnh tuyến đường để hạn chế ảnh hưởng đến thời gian giao hàng.

Bước 6: Tiếp nhận và bàn giao hàng tại điểm đến

- + Phối hợp với bên nhận để xác nhận thời gian và vị trí giao hàng thực tế.
- + Giám sát quá trình dỡ hàng và kiểm tra tình trạng hàng hóa sau vận chuyển.
- + Đối chiếu số lượng hàng hóa với chứng từ giao nhận trước khi xác nhận bàn giao hoàn tất.
- + Thu thập đầy đủ chứng từ giao hàng, chữ ký xác nhận hoặc biên bản phát sinh nếu có sự cố.

Bước 7: Thu hồi chứng từ gốc, quyết toán chi phí và đánh giá hiệu suất

- + Thu hồi đầy đủ bộ chứng từ vận chuyển phiếu giao hàng và các chứng từ liên quan từ tài xế hoặc nhà xe.

- + Đối soát chi phí thực tế với kế hoạch vận tải ban đầu để kiểm tra các khoản phát sinh.
- + Đánh giá hiệu quả chuyển vận chuyển dựa trên các tiêu chí như thời gian giao hàng, chi phí và mức độ an toàn hàng hóa.
- + Bàn giao hồ sơ hoàn chỉnh cho bộ phận kế toán và lưu trữ dữ liệu phục vụ quản lý vận tải nội địa.

1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ trong quản lý vận tải nội địa:

1.3.1 Các quy định pháp lý trong quản lý vận tải nội địa:

Hoạt động điều phối và vận tải nội địa là một ngành kinh doanh có điều kiện, chịu sự chi phối mạnh mẽ của pháp luật nhằm đảm bảo an toàn giao thông và kết cấu hạ tầng. Đối với nhân viên điều vận, việc am hiểu luật không chỉ là nghĩa vụ mà còn là kỹ năng cốt lõi để lập kế hoạch phương tiện an toàn, tối ưu chi phí và tránh rủi ro.

a) Quy định về vận tải đường bộ và giới hạn tải trọng:

+ Luật Đường bộ 2024 (Luật số 35/2024/QH15) và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024 (Luật số 36/2024/QH15) chính thức có hiệu lực từ ngày 01/01/2025, thay thế cho Luật Giao thông đường bộ 2008 trước đây. Đi kèm với đó là các Thông tư hướng dẫn về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ (kế thừa và cập nhật từ Thông tư 46/2015/TT-BGTVT). Đặc biệt, sự ra đời của Nghị định 168/2024/NĐ-CP đã siết chặt hơn các điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Đối với bộ phận OPS, nghị định này ràng buộc trách nhiệm theo dõi sát sao tình trạng hoạt động của phương tiện thông qua thiết bị giám sát hành trình (GPS) và quản lý nghiêm ngặt thời gian làm việc của tài xế, đảm bảo không vi phạm quy định về thời gian lái xe liên tục nhằm giảm thiểu rủi ro tai nạn.

+ Đây là hành lang pháp lý khi thực hiện khâu lên kế hoạch xếp hàng. Phải tính toán chuẩn xác tổng trọng lượng tổ hợp ($\text{Gross weight} = \text{Trọng lượng xe} + \text{rơ-moóc} + \text{vỏ container} + \text{hàng hóa}$) để phân bổ tải trọng phù hợp với sức chịu tải của cầu đường dọc tuyến. Việc cố tình hoặc sơ suất chở quá tải không chỉ dẫn đến mức phạt hàng chục triệu đồng, giam bằng lái tài xế mà còn buộc phải hạ tải giữa đường. Hậu quả kéo theo là phá vỡ toàn bộ thời gian cam kết giao hàng với khách, phát sinh chi phí cầu hạ

không lộ và làm giảm năng lực cạnh tranh của khâu vận tải(Luật Đường bộ 35/2024/QH15).

b) Quy định đối với tuyến vận tải đường biển nội địa:

+ Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 (đã được sửa đổi, bổ sung một số điều bởi Luật số 35/2018/QH14 và các luật liên quan).

+ Khi kết hợp phương thức thủy nội địa (ví dụ: vận chuyển hàng hóa bằng tàu thủy giữa các cảng trong nước), hành trình này vẫn chịu sự điều chỉnh chặt chẽ của luật hàng hải. Người quản lý cần đặc biệt lưu ý đến các điều khoản về miễn trách nhiệm của hãng tàu trong trường hợp bất khả kháng (như bão lũ, thời tiết cực đoan). Hiểu rõ luật giúp người điều phối chủ động tư vấn khách mua bảo hiểm hàng hóa, đồng thời luôn sẵn sàng các kịch bản dự phòng (như linh hoạt chuyển sang đi đường bộ hoặc đường sắt) khi tàu biển bị delay, đảm bảo luồng phân phối hàng hóa nội địa không bị đứt gãy (Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13).

c) Quy định về vận chuyển hàng hóa nguy hiểm (DG Cargo):

+ Nghị định 34/2024/NĐ-CP (Ban hành ngày 31/03/2024, có hiệu lực từ 15/05/2024), thay thế hoàn toàn cho Nghị định 42/2020/NĐ-CP trước đó. Nghị định này quy định về danh mục hàng hóa nguy hiểm, vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và phương tiện thủy nội địa.

+ Khi tiếp nhận yêu cầu vận tải một lô hàng có tính chất nguy hiểm (hóa chất, pin lithium...), bộ phận điều phối tuyệt đối không được sử dụng các phương tiện thông thường nếu chưa được cấp phép. Hàng hóa phải có nhãn cảnh báo chuẩn xác, tài xế phải có chứng chỉ tập huấn an toàn. Trong quá trình gom chuyển (consolidation), phải tuân thủ nghiêm ngặt quy tắc cách ly, không ghép chung hàng DG với hàng hóa thông thường để phản ứng đề ngăn chặn nguy cơ cháy nổ trong suốt hành trình vật lý (Nghị định 34/2024/NĐ-CP).

d) Quy định về vận tải hàng hóa bằng đường sắt:

+ Mọi hoạt động lưu thông hàng hóa trên mạng lưới đường sắt quốc gia (như trục đường sắt Bắc - Nam) đều phải tuân thủ nghiêm ngặt Luật Đường sắt 2017 (Luật số

06/2017/QH14) và các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia hiện hành. Dưới góc độ quản lý vận tải, nhân viên điều phối (OPS) cần nắm vững các quy định về tải trọng giới hạn của từng loại toa xe (toa mui bọc, toa xe thành cao, toa xe mặt bằng chở container) và quy cách đóng gói, chằng buộc hàng hóa an toàn trước khi đưa vào ga. Việc không tuân thủ quy chuẩn xếp dỡ hoặc khai báo sai lệch thông tin hàng hóa có thể dẫn đến việc nhà ga từ chối tiếp nhận, làm lỡ thời gian cắt máng của các mác tàu chở hàng chuyên tuyến, gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến chuỗi cung ứng của đối tác.

e) Quy định về container đường biển

- Đối với hoạt động vận tải container bằng đường biển hệ thống pháp luật Việt Nam áp dụng rất chặt chẽ các tiêu chuẩn an toàn hàng hải quốc tế. Bộ phận khai thác hiện trường và điều phối cần thực hiện nắm vững hai quy định sau đây:

** Quy định về khai báo trọng lượng xác nhận theo Công ước SOLAS:*

+ Mặc dù SOLAS là công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển, nhưng Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam đã ban hành các thông tư áp dụng nguyên tắc này cho cả hàng hóa luân chuyển nội địa.

+ Về mặt nghiệp vụ OPS, trước khi một container được phép hạ bãi tại cảng và xếp lên tàu, nhân viên điều phối phải chịu trách nhiệm khai báo chính xác tổng trọng lượng của container đóng hàng (bao gồm trọng lượng vỏ và trọng lượng hàng hóa bên trong). Để làm được điều này, người điều vận phải yêu cầu tài xế đưa xe qua trạm cân điện tử, lấy phiếu cân và truyền dữ liệu VGM cho hãng tàu trước thời hạn cắt máng. Việc khai báo sai trọng lượng hoặc chậm trễ sẽ dẫn đến việc cảng từ chối tiếp nhận container, gây rớt tàu và làm gián đoạn nghiêm trọng tiến độ giao hàng cho xưởng sản xuất.

** Tiêu chuẩn an toàn vỏ container Công ước CSC:*

+ Mọi vỏ container khi lưu thông đều phải gắn biển chứng nhận an toàn còn hiệu lực đăng kiểm. Dưới góc độ quản lý vận tải, nhân viên hiện trường khi cấp lệnh lấy vỏ rỗng phải dặn dò kỹ tài xế kiểm tra tình trạng vật lý của container. Nếu phát hiện vỏ bị thủng dột, móp méo nặng, gỉ sét hoặc các chốt gù bị hỏng hóc, tài xế phải lập tức yêu cầu đổi vỏ khác. Việc sơ suất dùng container kém chất lượng không chỉ khiến hàng hóa

bị hư hỏng do nước biển thấm vào trong quá trình di chuyển, mà còn vi phạm quy định an toàn, dẫn đến việc bị từ chối xếp dỡ tại các cảng đích.

1.3.2. Hệ thống chứng từ trong quản lý vận tải nội địa:

- Hệ thống chứng từ trong quản lý vận tải nội địa không đơn thuần là tập hợp các thủ tục hành chính, mà là nền tảng pháp lý và tài chính cốt lõi của toàn bộ quy trình. Nó phản ánh minh bạch sự chuyển giao trách nhiệm, quyền kiểm soát hàng hóa ở từng giai đoạn và là căn cứ hạch toán, giải quyết tranh chấp giữa các bên tham gia vào chuỗi cung ứng. Dưới góc độ của bộ phận khai thác và điều vận hiện trường (OPS), một bộ chứng từ tiêu chuẩn bao gồm các mắt xích quan trọng sau:

a) Biên bản đóng hàng

+ Đây là chứng từ khởi nguồn tại điểm xuất phát. Đối với nhân viên điều phối, biên bản này có giá trị xác nhận thực tế tình trạng hàng hóa, số lượng, quy cách đóng gói và số chì (seal) ngay khi hàng được đóng vào container. Nó đóng vai trò là cơ sở pháp lý để phân định trách nhiệm ban đầu; nếu tại điểm đích phát hiện hàng hóa bị thiếu hụt hoặc hư hỏng trong khi số chì vẫn còn nguyên vẹn, lỗi sẽ thuộc về khâu đóng hàng thay vì nhà xe hay hãng tàu.

b) Vận đơn đường biển nội địa (Bill of Lading - B/L)

+ Trong các chặng luân chuyển kết hợp đường biển nội địa, vận đơn không chỉ là biên lai nhận hàng của hãng tàu mà còn là bằng chứng của hợp đồng vận tải. Vận đơn quy định rõ thông tin người gửi, người nhận, loại hàng, khối lượng và cảng đích. Đối với người làm vận tải, B/L là chứng từ sở hữu quan trọng để làm thủ tục nhận hàng ở các chặng tiếp theo, đảm bảo hàng hóa được giao đúng đối tượng pháp lý.

c) Thông báo hàng đến (Arrival Notice - A/N)

+ Khi tàu chuẩn bị cập cảng đích, hãng tàu sẽ phát hành Thông báo hàng đến. Đối với bộ phận OPS, đây là tín hiệu kích hoạt quy trình điều phối phương tiện. Dựa vào A/N, người điều vận sẽ nắm được thời gian cập cảng dự kiến (ETA), chi phí cước biển (nếu có) và đặc biệt là thời gian lưu bãi miễn phí (Free time). Việc tiếp nhận và xử lý nhanh

A/N giúp nhân viên OPS lên kế hoạch gọi xe đầu kéo kịp thời, tránh phát sinh các khoản phí lưu bãi (DEM) hay lưu container (DET) đắt đỏ.

d) Lệnh giao hàng điện tử (eDO) và Biên bản giao nhận vỏ container (EIR)

+ Lệnh giao hàng điện tử (eDO) là chìa khóa pháp lý để nhà xe có quyền tiếp cận cảng và lấy container hàng ra khỏi bãi. Đi kèm với quá trình này là Biên bản EIR (Equipment Interchange Receipt). Đây là chứng từ đặc biệt quan trọng đối với đội ngũ điều phối hiện trường. EIR ghi nhận chính xác tình trạng vật lý của vỏ container (có móp méo, thùng dột hay dơ bẩn không) tại hai thời điểm: khi lấy cont ra khỏi bãi và khi trả cont rỗng về depot. Nếu tài xế hoặc nhân viên OPS không kiểm tra kỹ và đối chiếu trên EIR, doanh nghiệp vận tải có thể sẽ phải chịu những khoản phí sửa chữa, vệ sinh container oan uổng cho những hư hỏng có từ trước.

e) Biên bản giao nhận hàng hóa (Proof of Delivery - POD)

+ Đây là chứng từ khép lại chu trình luân chuyển vật lý của hàng hóa, xác nhận việc hoàn tất giao hàng ở chặng cuối. Một POD hợp lệ phải có đầy đủ chữ ký, đóng dấu của người nhận hàng, xác nhận rằng hàng hóa đã được giao đến đúng địa điểm, đúng thời gian và đúng tình trạng cam kết (đáp ứng trọn vẹn nguyên tắc 7R). Đối với bộ phận OPS, việc thu hồi POD gốc kịp thời là nhiệm vụ bắt buộc để đóng hồ sơ chuyển đi.

f) Bảng kê vận chuyển và Debit Note (Giấy báo nợ)

+ Sau khi các chứng từ hiện trường (như POD, EIR) được thu thập đầy đủ, bộ phận OPS sẽ chuyển giao dữ liệu sang bộ phận Kế toán. Bảng kê vận chuyển tổng hợp lại toàn bộ lộ trình, số lượng chuyển và các phụ phí phát sinh (nếu có như phí cầu đường, phí neo xe). Kèm theo đó là Debit Note phát hành cho khách hàng. Bộ chứng từ này là căn cứ tài chính cuối cùng để đối soát công nợ, tiến hành thanh toán và quyết toán hiệu quả kinh tế của toàn bộ quy trình dịch vụ vận tải.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 đã hệ thống hóa cơ sở lý luận nền tảng về quản lý vận tải nội địa trong logistics. Thông qua việc làm rõ các khái niệm cốt lõi, chương khẳng định vai trò thiết yếu của vận tải trong việc kết nối chuỗi cung ứng, đảm bảo hàng hóa lưu thông liên tục, đúng hạn và tối ưu chi phí.

Song song đó, quy trình quản lý cũng được chuẩn hóa qua các bước cụ thể: tiếp nhận đơn hàng, lựa chọn đơn vị vận tải, điều phối, giám sát hành trình, giao nhận và quyết toán. Điều này làm nổi bật vai trò của quy trình trong việc kiểm soát rủi ro và nâng cao dịch vụ khách hàng. Đồng thời, hệ thống các quy định pháp lý (tải trọng, hàng nguy hiểm...) và chứng từ nghiệp vụ (POD, EIR, vận đơn, Debit Note...) đã được tổng hợp, tạo căn cứ vững chắc giúp doanh nghiệp tổ chức vận tải an toàn và đúng luật.

Tóm lại, quản lý vận tải nội địa không chỉ là hoạt động điều phối đơn thuần mà còn là công cụ chiến lược giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics. Hệ thống lý luận vững chắc tại Chương 1 chính là tiền đề quan trọng để tiếp tục đi sâu phân tích, đánh giá thực trạng quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam ở Chương 2.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH QUẢN LÝ VẬN TẢI NỘI ĐỊA TẠI CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM

2.1. Tổng quan về công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

2.1.1 Giới thiệu tổng quan

- Tên quốc tế: LOGIFORCE VIETNAM COMPANY LIMITED
- Tên viết tắt: LOGIFORCE VIETNAM CO LTD
- Logo:



Hình 2.1. Logo Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

- Mã số thuế: 0402216922
- Địa chỉ: 96 Nại Nam, Phường Hoà Cường Bắc, Quận Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam
- Người đại diện: LÝ ĐẮC DUY
- Điện thoại: 0343086856
- Ngày hoạt động: 2023-12-06
- Loại hình doanh nghiệp: Công ty trách nhiệm hữu hạn ngoài NN

◆ Lịch sử hình thành và phát triển

Logiforce Việt Nam có nguồn gốc từ Oceanside One - doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực thương mại và logistics tại Brazil với hơn 20 năm kinh nghiệm. Với nền tảng hoạt động quốc tế và mạng lưới đối tác rộng, Oceanside One đã mở rộng hợp tác thương mại sang thị trường Việt Nam, trong đó nổi bật là thỏa thuận xuất khẩu lốp ô tô với Công ty Cổ phần Cao su Đà Nẵng (DRC), đơn vị thành viên của Tập đoàn Hóa chất Việt Nam.

Theo thỏa thuận hợp tác, Oceanside One phối hợp cùng DRC xuất khẩu sản phẩm lốp ô tô sang thị trường Brazil với tổng giá trị khoảng 120 triệu USD, đồng thời đặt mục tiêu nâng kim ngạch xuất khẩu sang các thị trường Mỹ và Brazil từ mức 70 triệu USD lên 150 triệu USD mỗi năm trong giai đoạn tiếp theo. Trước nhu cầu tổ chức, quản lý và tối ưu hoạt động logistics phục vụ xuất khẩu ngày càng tăng, việc thành lập một doanh nghiệp logistics tại Việt Nam trở thành yêu cầu mang tính chiến lược.

Xuất phát từ nhu cầu đó, ông Roger Zen - đại diện của Oceanside One - đã quyết định thành lập Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam tại thành phố Đà Nẵng vào năm 2023. Logiforce Việt Nam ra đời nhằm hỗ trợ trực tiếp cho hoạt động xuất nhập khẩu, đặc biệt là vận chuyển hàng hóa quốc tế cho DRC, đồng thời từng bước mở rộng cung cấp dịch vụ logistics cho các khách hàng khác.

Với vai trò là cổ đông sáng lập, Oceanside One mang đến cho Logiforce Việt Nam nhiều lợi thế quan trọng như nguồn vốn ban đầu, kinh nghiệm quản lý trong lĩnh vực logistics quốc tế, cùng mạng lưới đối tác và khách hàng tại thị trường Brazil và các quốc gia khác. Những yếu tố này tạo nền tảng để Logiforce Việt Nam nhanh chóng ổn định hoạt động và phát triển các dịch vụ logistics đa dạng.

Trong quá trình phát triển, Logiforce Việt Nam vừa kế thừa định hướng chiến lược từ cổ đông lớn, vừa chủ động điều chỉnh mô hình hoạt động và xây dựng văn hóa doanh nghiệp phù hợp với môi trường kinh doanh tại Việt Nam. Điều này giúp công ty từng bước khẳng định vị thế trong lĩnh vực logistics và mở rộng phạm vi hoạt động tại thị trường trong nước cũng như quốc tế.

◆ Quy mô:

Mặc dù thành lập vào tháng 9 năm 2023, Logiforce Việt Nam đã xây dựng mạng lưới hoạt động trải dài:

+ Văn phòng Đà Nẵng (Trụ sở chính): Được thành lập năm 2023, hiện có 20 nhân sự, là trung tâm điều hành và quản lý các hoạt động chính của công ty.

+ Văn phòng Hồ Chí Minh: Thành lập năm 2025, gồm 5 nhân sự, chủ yếu làm việc theo hình thức trực tuyến (online) nhằm mở rộng phạm vi hoạt động tại khu vực phía Nam.

2.1.2. Tầm nhìn, sứ mệnh, chiến lược phát triển:

- Tầm nhìn: Trở thành công ty logistics hàng đầu tại Việt Nam.
- Nhiệm vụ: Cung cấp các dịch vụ và giải pháp hậu cần tốt nhất.
- Chiến lược phát triển:
 - Cải tiến liên tục: Chúng tôi cam kết không ngừng nâng cao văn hóa làm việc của đội ngũ và nuôi dưỡng động lực bền vững cho sự cải tiến liên tục.
 - Hợp tác: Chúng tôi ưu tiên cách tiếp cận hợp tác, luôn sẵn sàng phối hợp với tư duy cùng có lợi.
 - Tôn trọng: Chúng tôi cam kết luôn thể hiện sự tôn trọng đối với khách hàng, nhân viên và đối tác trong mọi tương tác.
 - Tận tâm: Sự hài lòng của khách hàng và đáp ứng nhu cầu của họ là ưu tiên hàng đầu của chúng tôi, đảm bảo cung cấp dịch vụ chăm sóc và sự quan tâm tốt nhất.
 - Trách nhiệm: Chúng tôi hoàn toàn cam kết với mọi dịch vụ mình cung cấp, chịu trách nhiệm về chất lượng và độ tin cậy.

2.1.3. Lĩnh vực/sản phẩm kinh doanh:

Logiforce Việt Nam là công ty hàng đầu cung cấp các dịch vụ đáng tin cậy trong vận tải hàng không và đường biển, kho bãi, phân phối, hàng dự án và vận tải nội địa bao gồm 9 dịch vụ sau:

- Vận chuyển hàng không
- Vận chuyển đường biển
- Vận chuyển đa phương thức
- Dịch vụ NVOCC
- Môi giới tàu biển/ Thuê tàu
- Hàng dự án
- Dịch vụ giao hàng tận nơi
- Dịch vụ kho hàng
- Vận chuyển hàng quá cảnh/ xuyên biên giới

2.1.3.1. Vận chuyển đường biển

Logiforce Việt Nam cung cấp dịch vụ Vận chuyển Đường Biển (Ocean Freight) chuyên nghiệp, kết nối các cảng chính của Việt Nam với thị trường toàn cầu. Với mạng lưới đối tác vận tải quốc tế rộng khắp và kinh nghiệm sâu rộng trong lĩnh vực logistics, chúng tôi cam kết mang đến cho khách hàng giải pháp vận chuyển hàng hóa an toàn, nhanh chóng và tiết kiệm chi phí. Chúng tôi có hợp đồng dịch vụ với các hãng tàu có uy tín như MSC, MSK, EMC, ONE, COSCO, CMA-CGM, ZIM, WAN HAI, YML, HMM, ...

Vận chuyển toàn cầu: Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển đường biển từ các cảng lớn của Việt Nam như Hải Phòng, Hồ Chí Minh, Đà Nẵng đến các thị trường chính như Brazil, Mỹ, Đông Nam Á, Trung Đông, Liên minh châu Âu (EU) và nhiều khu vực khác trên thế giới cùng với dịch vụ giao hàng tận nơi từ các cảng lớn trên toàn thế giới thông qua mạng lưới đại lý rộng khắp của chúng tôi.

Linh hoạt và hiệu quả: Với các dịch vụ vận chuyển FCL (Full Container Load) và LCL (Less-than-Container Load), Logiforce Việt Nam đáp ứng mọi nhu cầu vận chuyển, dù là hàng hóa số lượng lớn hay nhỏ, từ các mặt hàng tiêu dùng, công nghiệp, cho đến hàng siêu trường siêu trọng.

Đảm bảo an toàn và đúng tiến độ: Công ty cam kết đảm bảo việc vận chuyển hàng hóa được thực hiện an toàn, chính xác và đúng tiến độ, nhờ vào hệ thống quản lý hiện đại và đội ngũ chuyên nghiệp. Hãy tin rằng công ty sẽ luôn cập nhật cho bạn về tình trạng hàng hóa trong suốt hành trình từ khi khởi hành đến địa điểm giao hàng cuối cùng.

2.1.3.2. Vận chuyển hàng không

Logiforce cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng không quốc tế và nội địa cho hàng hóa xuất nhập khẩu, hợp tác với nhiều hãng hàng không uy tín như Singapore Airlines, Thai Airways, EVA Air, Korean Air, Emirates, Qatar Airways, Vietnam Airlines... Dịch vụ được triển khai tại các sân bay trọng điểm Tân Sơn Nhất, Nội Bài và Đà Nẵng, kết nối với hầu hết các sân bay trên toàn cầu.

Bên cạnh vận chuyển, công ty cung cấp dịch vụ trọn gói từ kho người gửi đến sân bay, bao gồm: đóng gói, vận chuyển nội địa, làm thủ tục hải quan, giao nhận và vận chuyển quốc tế. Ngoài ra, Logiforce còn hỗ trợ các dịch vụ liên quan như bảo hiểm hàng hóa, xin C/O, kiểm dịch, đóng pallet, khử trùng, đảm bảo hàng hóa được xử lý nhanh chóng, an toàn và đúng tiến độ.

2.1.3.3. Môi giới hải quan

Logiforce Việt Nam cung cấp dịch vụ Môi giới Hải quan chuyên nghiệp, giúp tối ưu hóa quá trình nhập khẩu và xuất khẩu hàng hóa tại tất cả các Cảng biển, cảng Hàng không và cửa khẩu quốc tế. Với đội ngũ chuyên gia am hiểu sâu sắc về quy định hải quan và các thủ tục pháp lý, công ty đảm bảo hàng hóa của khách hàng sẽ được thông quan nhanh chóng và hiệu quả.

Một trong những ưu điểm nổi bật của dịch vụ là khả năng thông quan nhanh chóng và tuân thủ quy định. Logiforce Việt Nam xử lý tất cả các thủ tục hải quan, bao gồm khai báo nhập khẩu/xuất khẩu, phân loại mã HS, tính thuế và các thủ tục cần thiết

khác. Điều này đảm bảo hàng hóa của khách hàng được thông quan nhanh chóng và đầy đủ theo đúng quy định của pháp luật Việt Nam, tránh những rắc rối pháp lý có thể phát sinh.

Với chuyên môn địa phương và kết nối toàn cầu, đội ngũ của công ty có kiến thức sâu rộng về các thủ tục hải quan tại Việt Nam, đồng thời phối hợp chặt chẽ với các đối tác quốc tế. Sự kết hợp này đảm bảo các yêu cầu hải quan được thực hiện chính xác và hiệu quả, giúp quá trình thông quan diễn ra suôn sẻ ở cả trong nước và quốc tế.

Logiforce Việt Nam còn mang đến giải pháp tiết kiệm chi phí cho khách hàng. Bằng cách giảm thiểu các trì hoãn không cần thiết và tránh các khoản phạt hoặc chi phí phát sinh do vi phạm quy định hải quan, công ty giúp khách hàng tiết kiệm thời gian và tiền bạc. Điều này đặc biệt quan trọng trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt, giúp doanh nghiệp tối ưu hóa lợi nhuận.

Không chỉ dừng lại ở việc xử lý thủ tục, Logiforce Việt Nam còn cung cấp dịch vụ tư vấn và hỗ trợ hải quan. Công ty giúp khách hàng hiểu rõ các quy định về hải quan, tối ưu hóa việc chuẩn bị hồ sơ và quản lý thuế, từ đó giúp doanh nghiệp có lợi thế cạnh tranh trong hoạt động xuất nhập khẩu. Dịch vụ tư vấn này đóng vai trò quan trọng trong việc giúp doanh nghiệp tránh những rủi ro tiềm ẩn và tận dụng tối đa các cơ hội.

Cuối cùng, Logiforce Việt Nam cung cấp hỗ trợ toàn diện, từ việc tư vấn trước khi thông quan cho đến khi giao hàng hoàn tất. Dịch vụ này bao trùm toàn bộ quá trình thủ tục hải quan, giúp khách hàng hoàn toàn yên tâm và có thể tập trung vào việc phát triển doanh nghiệp của mình. Đây là một điểm cộng lớn, thể hiện sự chuyên nghiệp và tận tâm của Logiforce Việt Nam đối với khách hàng.

2.1.3.4. Vận chuyển đa phương thức

Dịch vụ Vận chuyển đa phương thức của Logiforce Việt Nam là giải pháp tối ưu cho việc vận chuyển hàng hóa trong nước và quốc tế, kết hợp các phương thức vận chuyển khác nhau để đảm bảo hiệu quả và tiết kiệm chi phí.

Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa với những tính năng chính sau:

- + Thứ nhất, công ty kết hợp linh hoạt các phương thức vận chuyển, bao gồm đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không, nhằm tối ưu hóa lộ trình và thời gian giao hàng.
- + Thứ hai, dịch vụ của công ty mang lại hiệu quả về chi phí và thời gian, đặc biệt là đối với các tuyến vận chuyển dài và quốc tế.
- + Cuối cùng, công ty cung cấp một giải pháp toàn diện, bao gồm tất cả các khâu từ thu gom hàng hóa, đóng gói, vận chuyển, lưu kho bãi cho đến giao hàng tận tay người nhận.

Khách hàng khi sử dụng dịch vụ của công ty sẽ nhận được nhiều lợi ích thiết thực. Đầu tiên, công ty cung cấp dịch vụ tối ưu với các giải pháp linh hoạt, có thể điều chỉnh theo nhu cầu vận chuyển cụ thể của từng khách hàng. Thứ hai, công ty đảm bảo an toàn tuyệt đối cho hàng hóa bằng cách sử dụng công nghệ hiện đại để theo dõi và bảo vệ tình trạng hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển. Thứ ba, đội ngũ chuyên nghiệp của công ty luôn sẵn sàng tư vấn và hỗ trợ khách hàng hoàn tất các thủ tục hải quan và giấy tờ liên quan một cách nhanh chóng và hiệu quả.

Phạm vi dịch vụ của công ty rất đa dạng và rộng khắp. Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển quốc tế, kết nối Việt Nam với các thị trường lớn trên thế giới như Trung Quốc, Nhật Bản, Mỹ, các nước EU, và nhiều thị trường khác. Bên cạnh đó, công ty cũng cung cấp dịch vụ vận chuyển nội địa, đảm bảo vận chuyển hàng hóa nhanh chóng và an toàn giữa các thành phố và tỉnh thành trong cả nước. Đặc biệt, công ty có dịch vụ

vận chuyển hàng đặc biệt, chuyên xử lý các loại hàng hóa quá khô, quá nặng, hàng nguy hiểm và hàng dễ vỡ, đòi hỏi quy trình vận chuyển đặc biệt.

Công ty cam kết mang đến cho khách hàng chất lượng dịch vụ cao nhất. Công ty đảm bảo giao hàng đúng thời gian đã cam kết nhờ vào mạng lưới đối tác rộng lớn và hệ thống kho bãi hiện đại. Công ty cũng cam kết cung cấp giá cả cạnh tranh, hợp lý và minh bạch, đảm bảo quyền lợi tối đa cho khách hàng. Cuối cùng, công ty luôn sẵn sàng cung cấp các giải pháp vận chuyển tùy chỉnh, linh hoạt, đáp ứng mọi yêu cầu riêng biệt của từng khách hàng.

2.1.3.5. Vận chuyển nội địa

Dịch vụ Vận chuyển Nội địa của Logiforce Việt Nam – Giải pháp Logistics tối ưu cho doanh nghiệp. Logiforce Việt Nam cung cấp các dịch vụ vận chuyển container nội địa chuyên nghiệp, linh hoạt và tiết kiệm chi phí, giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng cạnh tranh và tối ưu hóa chuỗi cung ứng trên toàn Việt Nam.

Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển đa dạng, bao gồm vận chuyển đường bộ, đường sắt và đường biển. Vận chuyển đường bộ được thực hiện bằng xe tải và container, đảm bảo giao hàng nhanh chóng và an toàn trên toàn quốc. Vận chuyển đường sắt là giải pháp hiệu quả và tiết kiệm chi phí cho các lô hàng lớn giữa các thành phố chính. Dịch vụ vận chuyển đường biển kết nối an toàn và đáng tin cậy từ các cảng lớn như Hải Phòng, TP.HCM, Đà Nẵng và Quy Nhơn.

Dịch vụ vận chuyển nội địa của Logiforce Việt Nam sở hữu nhiều ưu điểm vượt trội. Mạng lưới rộng lớn và các phương thức vận chuyển đa dạng giúp tối ưu chi phí và thời gian vận chuyển. Các biện pháp an toàn nghiêm ngặt được áp dụng để bảo vệ hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển. Hệ thống theo dõi thông minh theo thời gian thực mang lại sự minh bạch và yên tâm cho khách hàng. Bên cạnh đó, công ty cung cấp dịch vụ chuyên nghiệp, hỗ trợ khách hàng từ khâu tư vấn đến giao hàng tận nơi.

Việc sử dụng dịch vụ vận chuyển nội địa của Logiforce Việt Nam mang lại nhiều lợi ích thiết thực cho doanh nghiệp. Dịch vụ giúp mở rộng thị trường, kết nối các thị trường quan trọng và tạo ra cơ hội kinh doanh mới. Đồng thời, dịch vụ giúp tiết kiệm chi phí và thời gian bằng cách giảm thiểu thời gian chờ đợi tại các điểm trung chuyển. Hơn nữa, công ty hỗ trợ toàn diện trong việc xử lý thủ tục giấy tờ, hồ sơ nhập khẩu/xuất khẩu và cung cấp dịch vụ kho bãi.

Công ty vận chuyển đa dạng các loại hàng hóa, bao gồm hàng tiêu dùng, hàng công nghiệp, nông sản và cả hàng hóa dễ vỡ hoặc nguy hiểm.

Logiforce Việt Nam cam kết chất lượng dịch vụ cao, đảm bảo giao hàng đúng hẹn và an toàn. Các giải pháp vận chuyển được tùy chỉnh linh hoạt theo nhu cầu của từng khách hàng. Chính sách giá cả cạnh tranh và minh bạch giúp khách hàng tiết kiệm chi phí. Mạng lưới vận chuyển của Logiforce Việt Nam rộng khắp, kết nối liên tỉnh và các khu công nghiệp, cảng biển và sân bay, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu.

2.1.3.6. Vận chuyển hàng dự án/ Hàng siêu trường siêu trọng

Logiforce Việt Nam chuyên cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng dự án và hàng siêu trường siêu trọng, đáp ứng những yêu cầu vận tải đặc biệt. Công ty tự hào là đối tác tin cậy trong việc vận chuyển các thiết bị, máy móc công kênh, vật liệu xây dựng và các loại hàng hóa nặng có kích thước vượt khổ.

Để thực hiện điều này, Logiforce Việt Nam cung cấp giải pháp vận chuyển tối ưu bằng cách kết hợp linh hoạt các phương thức vận tải, bao gồm đường bộ, đường sắt, đường biển và hàng không, giúp tối ưu lộ trình và tiết kiệm chi phí cho khách hàng. Quy trình vận chuyển được thực hiện một cách chuyên nghiệp bởi đội ngũ chuyên gia giàu kinh nghiệm. Họ thực hiện khảo sát kỹ lưỡng, lên kế hoạch chi tiết và xử lý các

thủ tục hải quan một cách nhanh chóng và hiệu quả, đảm bảo quá trình vận chuyển diễn ra an toàn và đúng tiến độ đã cam kết.

Đặc biệt, Logiforce Việt Nam đặt sự an toàn lên hàng đầu, sử dụng các thiết bị chuyên dụng và đội ngũ vận hành giàu kinh nghiệm để bảo vệ hàng hóa một cách tuyệt đối trong suốt quá trình vận chuyển.

2.1.3.7. Vận chuyển hàng hóa quá cảnh và xuyên biên giới

Logiforce Việt Nam cung cấp các dịch vụ vận chuyển container nội địa chuyên nghiệp, linh hoạt và tiết kiệm chi phí, hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao khả năng cạnh tranh và tối ưu hóa chuỗi cung ứng trên toàn Việt Nam.

Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng transit với nhiều ưu điểm. Lộ trình vận chuyển linh hoạt qua đường biển, đường bộ hoặc đường sắt giúp giảm thiểu chi phí và thời gian vận chuyển. Quá trình vận chuyển qua các quốc gia trung gian được thực hiện nhanh chóng, an toàn và hiệu quả về chi phí. Đặc biệt, dịch vụ giám sát chuyên nghiệp được triển khai để bảo đảm an toàn hàng hóa trong suốt quá trình transit.

Bên cạnh đó, Logiforce Việt Nam còn cung cấp dịch vụ vận chuyển xuyên biên giới, kết nối trực tiếp giữa Trung Quốc, Việt Nam, Lào và Campuchia, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu mà không gặp rào cản hải quan. Quy trình hải quan được tối ưu hóa giúp làm thủ tục nhanh chóng và tiết kiệm chi phí. Dịch vụ giao hàng tận nơi được cung cấp tại cả bốn quốc gia, đảm bảo giao hàng đúng hẹn.

Việc sử dụng dịch vụ của Logiforce Việt Nam mang lại nhiều lợi ích thiết thực. Doanh nghiệp có thể mở rộng thị trường, kết nối các thị trường quan trọng và tạo ra nhiều cơ hội kinh doanh. Dịch vụ giúp tiết kiệm chi phí và thời gian nhờ giảm thiểu thời gian chờ đợi tại các điểm transit. Hơn nữa, công ty hỗ trợ toàn diện trong việc xử lý thủ tục giấy tờ, hồ sơ nhập khẩu/xuất khẩu và cung cấp dịch vụ kho bãi.

Logiforce Việt Nam cam kết chất lượng dịch vụ cao, chuyên nghiệp, đáp ứng mọi nhu cầu của khách hàng. Công ty cung cấp các giải pháp vận chuyển tối ưu, linh hoạt và hỗ trợ khách hàng tận tâm. Phạm vi dịch vụ của Logiforce Việt Nam kết nối Trung Quốc, Việt Nam, Lào và Campuchia qua đường bộ, đường sắt và cảng biển, đảm bảo giao hàng nhanh chóng, an toàn và đúng hẹn.

2.1.3.8. Cho thuê kho và phân phối hàng hóa

Logiforce Việt Nam cung cấp dịch vụ cho thuê kho và phân phối hàng hóa chuyên nghiệp tại các thành phố lớn như Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai, Hà Nội, Bắc Ninh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn,... nhằm giúp doanh nghiệp tối ưu hóa chuỗi cung ứng và tiết kiệm chi phí vận hành.

Công ty sở hữu hệ thống kho bãi hiện đại và linh hoạt, bao gồm cả kho lạnh và kho khô, đáp ứng nhu cầu lưu trữ đa dạng của khách hàng. Điều này cho phép Logiforce Việt Nam cung cấp các giải pháp lưu trữ phù hợp với từng loại hàng hóa, từ hàng hóa thông thường đến hàng hóa yêu cầu điều kiện bảo quản đặc biệt.

Bên cạnh dịch vụ cho thuê kho, Logiforce Việt Nam còn cung cấp dịch vụ phân phối hàng hóa trên toàn quốc. Hệ thống phân phối được thiết kế để đưa sản phẩm đến tay khách hàng một cách nhanh chóng, hiệu quả và tiết kiệm chi phí. Điều này giúp doanh nghiệp giảm thiểu thời gian và chi phí vận chuyển, đồng thời nâng cao mức độ hài lòng của khách hàng.

Một trong những lợi thế của dịch vụ cho thuê kho và phân phối của Logiforce Việt Nam là vị trí chiến lược của các kho. Các kho được đặt tại các khu vực giao thông thuận tiện, gần cảng biển và sân bay. Vị trí này tối ưu hóa quy trình phân phối và vận chuyển, giúp hàng hóa được lưu thông một cách nhanh chóng và hiệu quả. Việc gần các đầu mối giao thông quan trọng cũng giúp giảm thiểu chi phí vận chuyển và thời gian giao hàng.

2.1.3.9. Môi giới tàu biển và cho thuê tàu

Logiforce Việt Nam cung cấp dịch vụ Môi giới tàu biển và cho thuê tàu chuyên nghiệp cho các loại hàng rời, hàng break-bulk, hàng siêu trường siêu trọng và hàng dự án. Với đội ngũ môi giới giàu kinh nghiệm và mạng lưới đối tác tàu biển toàn cầu, công ty cam kết mang đến giải pháp vận chuyển tối ưu, tiết kiệm chi phí và đảm bảo an toàn tuyệt đối cho các dự án lớn.

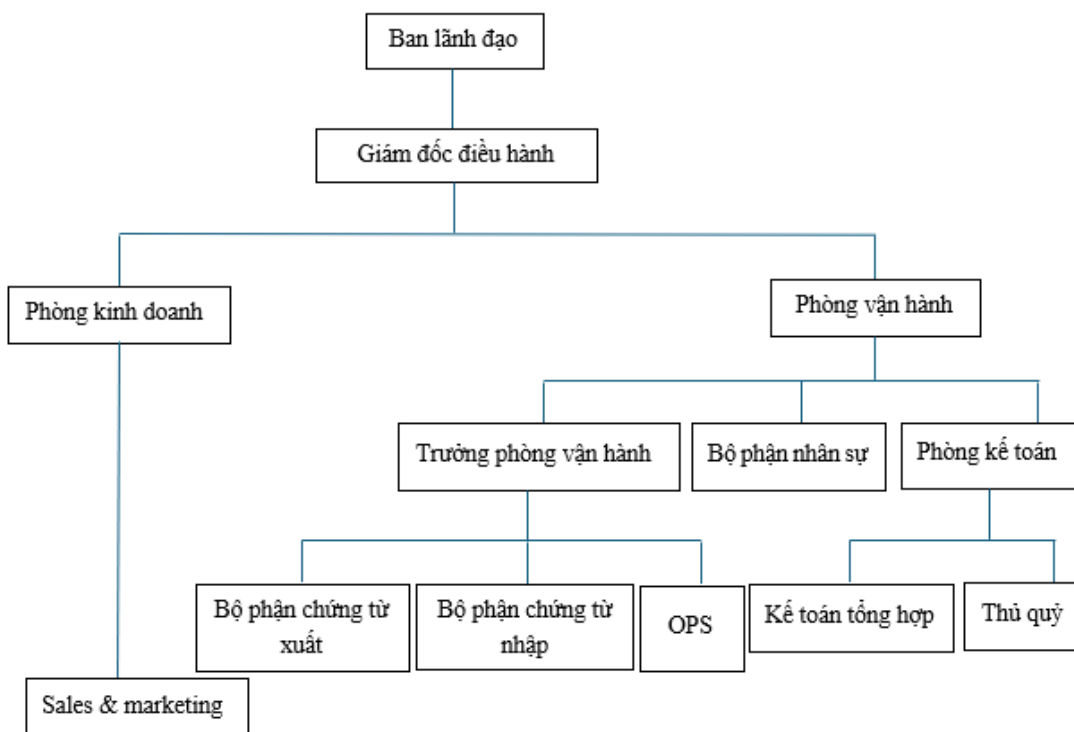
Đối với dịch vụ cho thuê tàu hàng rời và hàng break-bulk, công ty hỗ trợ cho thuê các loại tàu chuyên dụng, phù hợp với từng loại hàng hóa. Các mặt hàng công nghiệp, nông sản, khoáng sản, thép và các loại hàng hóa rời khác được vận chuyển một cách hiệu quả và linh hoạt, đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng.

Về vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng, Logiforce Việt Nam cung cấp dịch vụ môi giới tàu và cho thuê tàu chuyên dụng cho các lô hàng đặc biệt, có kích thước và trọng lượng vượt quá tiêu chuẩn thông thường. Công ty xây dựng kế hoạch vận chuyển chi tiết, bao gồm khảo sát tuyến đường, lựa chọn tàu phù hợp, chuẩn bị giấy tờ và thủ tục cần thiết, đảm bảo an toàn tuyệt đối và đúng tiến độ đã cam kết.

Đặc biệt, Logiforce Việt Nam còn hỗ trợ cho các dự án lớn bằng dịch vụ môi giới tàu chuyên nghiệp. Từ việc lựa chọn loại tàu phù hợp với yêu cầu của từng dự án, đàm phán hợp đồng với các chủ tàu, đến điều phối quá trình vận chuyển hàng hóa, công ty đảm bảo mọi yếu tố logistics được tối ưu, góp phần vào sự thành công của dự án.

2.1.4 Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ:

2.1.4.1 Sơ đồ cơ cấu tổ chức



Hình 2.2. Sơ đồ cơ cấu tổ chức công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

(Nguồn: Phòng nhân sự công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam)

2.1.4.2 Chức năng và nhiệm vụ của mỗi phòng ban

🚩 Ban Lãnh Đạo:

Chức năng: Là cấp quản lý cao nhất, chịu trách nhiệm hoạch định chiến lược và định hướng phát triển dài hạn của công ty, đồng thời giám sát toàn bộ hoạt động chung.

Nhiệm vụ:

- Xây dựng tầm nhìn, sứ mệnh và hệ giá trị cốt lõi của doanh nghiệp.
- Phê duyệt các kế hoạch kinh doanh, ngân sách và các quyết định đầu tư quan trọng.

- Đảm bảo hoạt động của công ty tuân thủ đúng quy định pháp luật hiện hành.
- Xem xét, giải quyết các vấn đề trọng yếu và đưa ra quyết định cuối cùng.

Giám Đốc Điều Hành:

Chức năng: Là người trực tiếp điều hành mọi hoạt động của công ty theo định hướng và chỉ đạo của Ban Lãnh Đạo.

Nhiệm vụ:

- Tổ chức triển khai và thực hiện các chiến lược, kế hoạch kinh doanh đã được phê duyệt.
- Quản lý và điều phối các hoạt động về nhân sự, tài chính và vận hành.
- Theo dõi, đảm bảo hiệu quả hoạt động của các phòng ban.
- Báo cáo định kỳ tình hình hoạt động của công ty lên Ban Lãnh Đạo.

Phòng Kinh Doanh:

Chức năng: Phụ trách tìm kiếm khách hàng, mở rộng thị trường và xây dựng mối quan hệ hợp tác với khách hàng.

Nhiệm vụ:

- Nghiên cứu thị trường, xác định nhóm khách hàng mục tiêu và khách hàng tiềm năng.
- Tư vấn dịch vụ, lập báo giá phù hợp với nhu cầu khách hàng.
- Thực hiện ký kết hợp đồng và theo dõi quá trình thực hiện hợp đồng.
- Duy trì và phát triển mối quan hệ lâu dài với khách hàng.

Sales & Marketing (Thuộc Phòng Kinh Doanh):

Chức năng: Thực hiện các hoạt động bán hàng và tiếp thị nhằm quảng bá dịch vụ và hình ảnh của công ty.

Nhiệm vụ:

- Lập kế hoạch marketing, truyền thông và quảng cáo cho các dịch vụ của công ty.
- Triển khai các hoạt động quảng bá trên các kênh truyền thông phù hợp.
- Hỗ trợ tìm kiếm và tiếp cận khách hàng mới thông qua hoạt động marketing.
- Theo dõi, đánh giá hiệu quả các chiến dịch marketing đã thực hiện.

Phòng Vận Hành:

Chức năng: Phụ trách tổ chức và thực hiện các hoạt động liên quan đến vận chuyển và giao nhận hàng hóa.

Nhiệm vụ:

- Lập kế hoạch vận chuyển và lựa chọn phương thức vận chuyển tối ưu.
- Điều phối, giám sát toàn bộ quá trình vận chuyển hàng hóa.
- Xử lý kịp thời các sự cố phát sinh trong quá trình vận hành.
- Đảm bảo hàng hóa được giao nhận đúng thời gian, địa điểm theo yêu cầu.

Trưởng Phòng Customer Service (Thuộc Phòng Vận Hành):

Chức năng: Quản lý và chịu trách nhiệm về công tác chăm sóc khách hàng.

Nhiệm vụ:

- Xây dựng và hoàn thiện quy trình chăm sóc khách hàng.
- Tiếp nhận và xử lý các phản ánh, khiếu nại của khách hàng.
- Đảm bảo chất lượng dịch vụ và mức độ hài lòng của khách hàng.
- Thu thập ý kiến phản hồi để đề xuất cải tiến dịch vụ.

Bộ Phận Chứng Từ (Nhập & Xuất - Thuộc Phòng Vận Hành):

Chức năng: Thực hiện và quản lý các thủ tục, hồ sơ chứng từ liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu.

Nhiệm vụ:

- Chuẩn bị, kiểm tra và hoàn thiện các loại chứng từ xuất nhập khẩu như hóa đơn, vận đơn, C/O,...
- Thực hiện khai báo hải quan và các nghĩa vụ thuế theo quy định.
- Phối hợp với các cơ quan chức năng để hoàn tất thủ tục thông quan.
- Đảm bảo hàng hóa được thông quan nhanh chóng và đúng quy trình.

 OPS (Operations - Thuộc Phòng Vận Hành):

Chức năng: Thực hiện các hoạt động vận hành thực tế liên quan đến giao nhận, đóng gói và lưu kho hàng hóa.

Nhiệm vụ:

- Điều phối phương tiện vận chuyển và nhân lực phục vụ công việc.
- Kiểm tra tình trạng hàng hóa, đảm bảo đúng số lượng và chất lượng.
- Quản lý hoạt động lưu kho và bảo quản hàng hóa.
- Phối hợp chặt chẽ với các bộ phận liên quan để quá trình vận chuyển diễn ra thuận lợi.

 Bộ Phận Nhân Sự (Thuộc Phòng Vận Hành):

Chức năng: Quản lý và phát triển nguồn nhân lực của công ty.

Nhiệm vụ:

- Thực hiện công tác tuyển dụng, đào tạo và phát triển nhân viên.
- Quản lý chế độ lương thưởng, phúc lợi cho người lao động.
- Xây dựng và duy trì văn hóa doanh nghiệp.
- Giải quyết các vấn đề liên quan đến nhân sự trong công ty.

 Phòng Kế Toán (Thuộc Phòng Vận Hành):

Chức năng: Quản lý và kiểm soát các hoạt động tài chính – kế toán của công ty.

Nhiệm vụ:

- Thực hiện ghi chép sổ sách kế toán và lập báo cáo tài chính.
- Theo dõi thu chi, quản lý công nợ.
- Lập kế hoạch tài chính và dự báo doanh thu.
- Kiểm soát chi phí nhằm đảm bảo hiệu quả tài chính.

 **Kế Toán Tổng Hợp (Thuộc Phòng Kế Toán):**

Chức năng: Thực hiện các nghiệp vụ kế toán tổng hợp của công ty.

Nhiệm vụ:

- Ghi nhận và tổng hợp các nghiệp vụ kinh tế phát sinh.
- Lập báo cáo tài chính tổng hợp theo quy định.
- Phân tích và đánh giá tình hình tài chính doanh nghiệp.

 **Thủ Quỹ (Thuộc Phòng Kế Toán):**

Chức năng: Quản lý và theo dõi quỹ tiền mặt của công ty.

Nhiệm vụ:

- Thực hiện thu, chi tiền mặt theo đúng quy định.
- Kiểm kê và đối chiếu số dư tiền mặt định kỳ.
- Báo cáo tình hình quỹ tiền mặt cho cấp quản lý.

2.1.5. Nguồn lực về hoạt động kinh doanh của công ty

a) Cơ sở vật chất

Bảng 2.1. Diện tích của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

Đơn vị	Diện tích(m²)	Ghi chú
Tổng diện tích của công ty	520	Tính tổng diện tích của cả 4 tầng (130 m ² / tầng x 4 tầng).

Khu vực văn phòng (Tầng 1, 2)	260	Các phòng ban, phòng giám đốc.
Khu vực phòng họp (Tầng 1)	30	Nằm ở tầng 1, một phòng họp cỡ trung bình.
Khu vực nhà kho (Tầng 3)	130	Dùng để lưu trữ hàng hóa, tài liệu hoặc thiết bị của công ty.
Khu vực khác (WC, nhà xe, ...)	100	Bao gồm nhà vệ sinh ở mỗi tầng, khu vực hành lang, cầu thang, khu vực để xe,...

(Nguồn: Phòng nhân sự công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam)

Công ty trang bị đầy đủ các thiết bị thiết yếu như máy tính, máy in và hệ thống Wifi phủ sóng cả khu vực kho và văn phòng. Số lượng bàn ghế (21 bàn, 35 ghế) khá dồi dào so với số lượng máy tính, cho thấy không gian làm việc rộng rãi, sẵn sàng đáp ứng cho cả khối văn phòng cố định và đội ngũ nhân viên hiện trường thường xuyên di chuyển.

Logiforce chú trọng đầu tư vào hệ thống phần mềm chuyên dụng để chuẩn hóa quy trình nghiệp vụ. Cụ thể, công ty sử dụng song song các phần mềm khai báo hải quan uy tín (ECUS, FPT VNACCS), phần mềm quản lý Cảng vụ và phần mềm kế toán FAST. Việc này giúp tối ưu hóa thời gian xử lý chứng từ, đảm bảo tính chính xác cao trong nghiệp vụ xuất nhập khẩu và quản lý tài chính.

Cơ sở vật chất hiện tại tương đối hoàn thiện và phù hợp với quy mô của một doanh nghiệp Forwarder, đáp ứng tốt nhu cầu tác nghiệp hàng ngày. Tuy nhiên, hạ tầng kỹ thuật chủ yếu tập trung vào khâu xử lý chứng từ và văn phòng. Để nâng cao năng lực cạnh tranh trong dài hạn, công ty có thể cân nhắc đầu tư thêm các phần mềm quản lý chuỗi cung ứng chuyên sâu hơn (như TMS, WMS) khi mở rộng quy mô dịch vụ.

Bảng 2.2. Cơ sở vật chất của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

Tên	Số lượng	Mục đích
<i>Thiết bị văn phòng/ quản lý</i>		
Máy tính	9	Phục vụ công việc văn phòng
Wifi	3	Kết nối internet cho văn phòng và kho
Máy in	3	In tài liệu, hợp đồng, hóa đơn
Điều hòa	6	Điều hòa không khí
Bàn	21	Bàn làm việc cho nhân viên
Ghế	35	Ghế ngồi cho nhân viên
<i>Phần mềm chuyên dụng</i>		
Phần mềm Cảng vụ	1	Quản lý các hoạt động liên quan đến cảng biển, bao gồm quản lý tàu, hàng hóa, thủ tục hải quan.
Phần mềm ECUSS VNACCS	1	Phần mềm khai báo hải quan điện tử, giúp doanh nghiệp thực hiện các thủ tục hải quan một cách nhanh chóng và hiệu quả.
Phần mềm FPT VNACCS	1	Phần mềm khai báo hải quan điện tử, giúp doanh nghiệp thực hiện các thủ tục hải quan một cách nhanh chóng và hiệu quả.
Phần mềm FAST	1	Phần mềm quản lý kế toán, tài chính, hoặc hệ thống hoạch định nguồn lực doanh nghiệp. Hỗ trợ các hoạt động quản lý tài chính, kế toán, mua bán, kho hàng, nhân sự, ...

(Nguồn: Phòng nhân sự công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam)

Logiforce Việt Nam đã có sự đầu tư tương đối đầy đủ về cơ sở vật chất, trang thiết bị và hệ thống công nghệ nhằm phục vụ cho hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics. Các trang thiết bị văn phòng như máy tính, máy in, wifi, điều hòa, bàn ghế được bố trí phù hợp, đáp ứng nhu cầu làm việc và hỗ trợ quá trình xử lý chứng từ, trao đổi thông tin cũng như quản lý công việc hằng ngày của nhân viên.

Bên cạnh đó, công ty còn ứng dụng nhiều phần mềm chuyên dụng như phần mềm Cảng vụ, ECUS/VNACCS, FPT VNACCS và FAST nhằm hỗ trợ các nghiệp vụ khai báo hải quan, quản lý tài chính – kế toán và hoạt động logistics. Việc áp dụng công nghệ thông tin vào quá trình vận hành giúp nâng cao hiệu quả xử lý công việc, tiết kiệm thời gian và hạn chế sai sót trong quá trình thực hiện nghiệp vụ.

Ngoài yếu tố cơ sở vật chất, nguồn nhân lực của công ty cũng là một điểm mạnh quan trọng. Đội ngũ nhân viên có trình độ chuyên môn phù hợp với lĩnh vực logistics, xuất nhập khẩu và vận tải, đồng thời có tinh thần trách nhiệm và khả năng phối hợp trong công việc. Môi trường làm việc được xây dựng theo hướng linh hoạt, tạo điều kiện để nhân viên hỗ trợ lẫn nhau và nâng cao hiệu quả công việc.

Công ty cũng chú trọng đến việc nâng cao năng lực chuyên môn thông qua quá trình đào tạo, học hỏi thực tế và tiếp cận các quy trình nghiệp vụ mới. Chính sách lương thưởng và phúc lợi tương đối ổn định góp phần duy trì tinh thần làm việc và giữ chân nhân sự.

Nhìn chung, cơ sở vật chất và nguồn nhân lực của Logiforce Việt Nam cơ bản đáp ứng được yêu cầu hoạt động hiện tại của doanh nghiệp. Đây là nền tảng quan trọng giúp công ty duy trì chất lượng dịch vụ, nâng cao hiệu quả hoạt động và tạo điều kiện cho sự phát triển ổn định trong thời gian tới.

b) Nguồn nhân lực

- Nguồn nhân lực là yếu tố giữ vai trò then chốt trong quá trình hình thành và phát triển của mỗi doanh nghiệp. Đối với ngành logistics, nơi các hoạt động đòi hỏi sự phối hợp liên tục giữa nhiều khâu như kinh doanh, chứng từ, vận hành và kế toán và cơ cấu

đội ngũ nhân sự ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả công việc cũng như chất lượng dịch vụ cung cấp cho khách hàng.

- Do đó, việc xem xét và phân tích nguồn nhân lực của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam không chỉ giúp phản ánh thực trạng lao động hiện tại mà còn là cơ sở để doanh nghiệp định hướng phát triển và sử dụng nhân sự phù hợp trong thời gian tới.

Bảng 2.3. Cơ cấu lao động của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam năm 2025

Chỉ tiêu	Quý 1 năm 2025		Quý 2 năm 2025		Quý 3 năm 2025	
	Số lượng (Người)	Tỷ lệ (%)	Số lượng (Người)	Tỷ lệ (%)	Số lượng (Người)	Tỷ lệ (%)
Tổng số lao động	15	100	18	100	20	100
Nam	3	20	4	22,2	4	20
Nữ	12	80	14	77,8	16	80
Trên 40 tuổi	5	33,3	5	27,8	5	25
Dưới 40 tuổi	10	66,7	13	72,2	15	75
Đại học và sau đại học	15	100	18	100	20	100

(Nguồn: Phòng nhân sự công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam)

Nhận xét:

- Qua bảng số liệu cho thấy, quy mô lao động của công ty tăng dần qua các quý, từ 15 người ở Quý 1 lên 20 người ở Quý 3 năm 2025, phản ánh xu hướng mở rộng hoạt động sản xuất - kinh doanh.

- Cơ cấu lao động theo giới tính tương đối ổn định, trong đó lao động nữ chiếm tỷ lệ cao (khoảng 78–80%), phù hợp với đặc thù công việc văn phòng và nghiệp vụ logistics. Lao động dưới 40 tuổi chiếm tỷ trọng lớn và có xu hướng tăng, cho thấy nguồn nhân lực của công ty khá trẻ, năng động và dễ thích ứng với công nghệ mới.
- Về trình độ chuyên môn, 100% lao động có trình độ đại học và sau đại học, thể hiện sự chú trọng của công ty trong việc tuyển dụng nhân sự có trình độ, đáp ứng yêu cầu nghiệp vụ logistics và xuất nhập khẩu.
- Với tốc độ tăng trưởng nhân sự qua các quý, công ty có khả năng sẽ tiếp tục mở rộng quy mô lao động trong thời gian tới, chủ yếu bổ sung nhân sự trẻ, có trình độ chuyên môn cao.

c) Nguồn lực tài chính:

Bảng 2.4. Tình hình tài sản của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam Q4/2024 – Q4/2025

(Đvt: Vnd, %)

(Nguồn: Phòng kế toán công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam)

STT	Chỉ tiêu	Quý 4 năm 2024	Quý 1 năm 2025	Quý 2 năm 2025	Quý 3 năm 2025	Chênh lệch Quý 1 2025/ Quý 4 2024	Chênh lệch Quý 2 2025/ Quý 1 2025	Chênh lệch Quý 3 2025/ Quý 2 2025
A	TÀI SẢN NGẮN HẠN	10.153.928.955	7.176.480.000	8.125.094.000	9.652.272.000	-20,41	+13,58%	+17,61%
I	Tiền và các khoản tương đương tiền	4.287.946.532	3.412.865.000	3.876.294.000	4.558.932.000	-20,35	+12,76%	+17,44%
1	Tiền	3.468.215.904	2.762.418.000	3.114.805.000	3.658.120.000	-20,65	+17,07%	+18,30%
2	Các khoản tương đương tiền	819.730.628	650.447.000	761.489.000	900.812.000	-27,79	+25,98%	+31,10%
II	Đầu tư tài chính ngắn hạn	893.642.118	645.280.000	812.935.000	1.065.740.000	-49,28	-2,83%	+30,63%
III	Các khoản phải thu ngắn hạn	2.327.584.771	1.180.460.000	1.147.009.000	1.498.365.000	-26,04	+11,79%	+9,87%
IV	Hàng tồn kho	1.918.436.590	1.418.935.000	1.586.241.000	1.742.815.000	-28,55	+35,39%	+11,93%
V	Tài sản ngắn hạn khác	726.318.944	518.940.000	702.615.000	786.420.000	-29,32	+13,22%	+18,80%
B	TÀI SẢN DÀI HẠN	6.996.074.445	7.697.845.000	8.272.605.000	8.760.255.000	-23,12	+10,61%	+14,37%
I	Các khoản phải thu dài hạn	471.895.203	362.785.000	401.260.000	458.930.000	+22,04	+5,02%	+5,13%
II	Tài sản cố định	5.683.742.115	6.936.420.000	7.284.915.000	7.658.340.000	+22,94	+1,73%	+4,19%
1	TSCĐ hữu hình	5.289.374.612	6.502.780.000	6.615.420.000	6.892.740.000	+9,96	+54,39%	+14,35%
2	TSCĐ vô hình	394.367.503	433.640.000	669.495.000	765.600.000	-2,57	+47,11%	+9,64%
III	Tài sản dài hạn khác	840.437.127	398.640.000	586.430.000	642.985.000	+10,03%	+7,47%	+5,89%
	TỔNG TÀI SẢN	17.150.003.400	14.874.325.000	16.397.699.000	18.412.527.000	-13,27%	+10,24%	+12,29%

Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam đã chính thức đi vào hoạt động từ Quý 4 năm 2024. Vì vậy, các số liệu trong bài Khóa luậnF phân tích sẽ được chia theo quý. Dựa trên số liệu bảng cân đối kế toán, tổng tài sản của Logiforce Việt Nam: Tổng tài sản của Logiforce Việt Nam trong giai đoạn từ Quý 4/2024 đến Quý 3/2025 có sự biến động nhưng nhìn chung duy trì xu hướng tăng trưởng tích cực về cuối kỳ. Cụ thể, tổng tài sản giảm từ 17,15 tỷ đồng tại Quý 4/2024 xuống còn 14,87 tỷ đồng ở Quý 1/2025, tương ứng mức giảm 13,27%. Tuy nhiên, doanh nghiệp đã nhanh chóng phục hồi và mở rộng quy mô tài sản lên 16,40 tỷ đồng vào Quý 2/2025 và tiếp tục tăng lên 18,41 tỷ đồng ở Quý 3/2025, tăng 12,29% so với Quý 2/2025. Điều này cho thấy công ty đã vượt qua giai đoạn điều chỉnh đầu năm và từng bước ổn định hoạt động kinh doanh, đồng thời mở rộng quy mô đầu tư nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải và logistics ngày càng gia tăng.

Xét về cơ cấu tài sản ngắn hạn, đây là nhóm biến động mạnh nhất trong kỳ, phản ánh tính linh hoạt trong quản lý vốn lưu động của doanh nghiệp. Giá trị tài sản ngắn hạn từ mức 10,15 tỷ đồng tại Quý 4/2024 đã giảm xuống 7,18 tỷ đồng vào Quý 1/2025 do doanh nghiệp thu hẹp các khoản lưu động đầu năm. Tuy nhiên, sang Quý 2 và Quý 3/2025, tài sản ngắn hạn phục hồi mạnh lên lần lượt 8,13 tỷ đồng và 9,65 tỷ đồng. Trong đó, khoản mục “Tiền và các khoản tương đương tiền” luôn duy trì ở mức khá cao và tăng dần từ 3,41 tỷ đồng lên 4,56 tỷ đồng qua ba quý đầu năm 2025, cho thấy khả năng thanh khoản và năng lực chủ động tài chính của doanh nghiệp được đảm bảo tốt. Bên cạnh đó, các khoản phải thu ngắn hạn và hàng tồn kho cũng tăng trở lại trong Quý 2 và Quý 3/2025, phản ánh khối lượng hoạt động vận tải và giao dịch thương mại đang được mở rộng.

Đối với tài sản dài hạn, Logiforce Việt Nam duy trì xu hướng tăng trưởng tương đối ổn định trong suốt giai đoạn nghiên cứu. Giá trị tài sản dài hạn tăng từ 7,00 tỷ đồng ở Quý 4/2024 lên 8,76 tỷ đồng vào Quý 3/2025. Động lực chủ yếu đến từ sự gia tăng của tài sản cố định hữu hình, từ 6,50 tỷ đồng ở Quý 1/2025 lên gần 6,89 tỷ

đồng tại Quý 3/2025, cho thấy doanh nghiệp tiếp tục đầu tư vào cơ sở vật chất, phương tiện vận tải và hệ thống kho bãi phục vụ hoạt động logistics. Ngoài ra, tài sản cố định vô hình cũng tăng mạnh từ 433 triệu đồng lên 765 triệu đồng trong cùng kỳ. Điều này cho thấy công ty đang đẩy mạnh chiến lược chuyển đổi số, đầu tư vào phần mềm quản lý vận tải, hệ thống quản lý logistics và các công nghệ hỗ trợ khai báo, điều phối vận hành nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và năng lực cạnh tranh trên thị trường.

Bảng 2.5. Tình hình nguồn vốn của công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam năm 2025(Đvt: Vnđ, %)

TT	Chỉ tiêu	Quý 4 năm 2024	Quý 1 năm 2025	Quý 2 năm 2025	Quý 3 năm 2025	Chênh lệch Quý 1 2025/ Quý 4 2024	Chênh lệch Quý 2 2025/ Quý 1 2025	Chênh lệch Quý 3 2025/ Quý 2 2025
C	NỢ PHẢI TRẢ	7.462.318.947	6.184.325.000	6.897.699.000	8.112.527.000	-17,12	+11,53	+17,62
I	Nợ ngắn hạn	3.782.946.215	2.685.000.000	3.142.000.000	3.965.000.000	-29,04	+17,03	+26,20
II	Nợ dài hạn	3.679.372.732	3.499.325.000	3.755.699.000	4.147.527.000	-4,89	+7,33	+10,43
D	VỐN CHỦ SỞ HỮU	9.687.684.453	8.690.000.000	9.500.000.000	10.300.000.000	-10,30	+9,32	+8,42
	TỔNG NGUỒN VỐN	17.150.003.400	14.874.325.000	16.397.699.000	18.412.527.000	-13,28	+10,24	+12,29

(Nguồn: Phòng kế toán công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam)

Bước sang năm 2025, tình hình nguồn vốn của Logiforce Việt Nam cho thấy xu hướng giảm đầu năm nhưng phục hồi mạnh mẽ ở các quý sau. Tổng nguồn vốn từ mức 17,15 tỷ đồng tại Quý 4/2024 giảm xuống còn 14,87 tỷ đồng ở Quý 1/2025, tương ứng giảm 13,28%. Tuy nhiên, doanh nghiệp nhanh chóng lấy lại đà tăng trưởng khi tổng nguồn vốn tăng lên 16,40 tỷ đồng ở Quý 2/2025 và đạt 18,41 tỷ đồng vào Quý 3/2025, lần lượt tăng 10,24% và 12,29% so với quý trước. Điều này cho thấy công ty đang từng bước mở rộng quy mô hoạt động, đồng thời gia tăng nhu cầu về nguồn lực tài chính để phục vụ vận tải và logistics trong giai đoạn kinh doanh cao điểm.

Xét về cơ cấu nguồn vốn, nợ phải trả có xu hướng tăng trở lại sau giai đoạn giảm đầu năm. Cụ thể, tổng nợ phải trả giảm 17,12% ở Quý 1/2025 nhưng tăng 11,53% ở Quý 2 và tiếp tục tăng 17,62% vào Quý 3/2025. Trong đó, nợ ngắn hạn biến động mạnh nhất khi giảm 29,04% ở Quý 1 nhưng sau đó tăng mạnh 17,03% và 26,20% trong hai quý tiếp theo. Điều này phản ánh nhu cầu bổ sung vốn lưu động nhằm đáp ứng chi phí vận hành, thanh toán cho nhà cung cấp và mở rộng hoạt động kinh doanh. Bên cạnh đó, nợ dài hạn cũng tăng lần lượt 7,33% và 10,43%, cho thấy doanh nghiệp vẫn duy trì đầu tư cho cơ sở vật chất, phương tiện vận tải và các hoạt động dài hạn khác.

Đối với vốn chủ sở hữu, mặc dù giảm 10,30% vào Quý 1/2025 nhưng đã phục hồi tích cực trong các quý tiếp theo, tăng 9,32% ở Quý 2 và tiếp tục tăng 8,42% ở Quý 3/2025, đạt mức 10,30 tỷ đồng. Việc vốn chủ sở hữu luôn duy trì ở mức cao hơn nợ phải trả cho thấy Logiforce Việt Nam có khả năng tự chủ tài chính tương đối tốt và ít phụ thuộc vào nguồn vốn vay bên ngoài. Nhìn chung, cơ cấu nguồn vốn của công ty vẫn được duy trì theo hướng tương đối an toàn, tạo nền tảng ổn định cho hoạt động mở rộng kinh doanh trong thời gian tới. Đồng thời, nếu tiếp tục kiểm soát tốt các khoản nợ ngắn hạn và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn, doanh nghiệp sẽ có nhiều điều kiện thuận lợi để nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững trên thị trường logistics.

2.2. Thực trạng hoạt động kinh doanh tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

2.2.1 Về các lĩnh vực kinh doanh tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam:

- Thị trường hoạt động

Hoạt động vận tải nội địa của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam tập trung chủ yếu tại khu vực miền Trung, lấy Đà Nẵng làm trung tâm điều phối và kết nối hàng hóa đến các thị trường trọng điểm như TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Hải Phòng, Quảng Ngãi và các tỉnh lân cận. Đây là những khu vực có nhiều khu công nghiệp, nhà máy sản xuất và nhu cầu luân chuyển hàng hóa lớn, tạo điều kiện thuận lợi cho công ty phát triển dịch vụ vận tải container và vận tải hàng hóa liên tỉnh. Trong đó, tuyến Đà Nẵng – TP. Hồ Chí Minh – Đồng Nai được xem là tuyến vận tải chủ lực nhờ sản lượng hàng hóa ổn định từ các khách hàng lớn như DRC, Đức Long, Trường Thành và các doanh nghiệp sản xuất tại khu công nghiệp.

Bên cạnh các tuyến Bắc – Nam, Logiforce còn tập trung khai thác tuyến Đà Nẵng – Hải Phòng và các tuyến nội vùng miền Trung như Đà Nẵng – Quảng Ngãi – Chu Lai nhằm phục vụ nhu cầu vận chuyển nguyên vật liệu, hàng công nghiệp và container xuất nhập khẩu. Việc sở hữu lợi thế vị trí tại Đà Nẵng – trung tâm logistics của miền Trung và nằm gần cảng Tiên Sa giúp công ty thuận lợi trong việc điều phối phương tiện, rút ngắn thời gian giao nhận và tăng hiệu quả khai thác đội xe. Ngoài ra, khả năng kết nối trực tiếp với Quốc lộ 1A cũng giúp công ty tối ưu hoạt động vận chuyển liên tỉnh và giảm thời gian trung chuyển hàng hóa.

Tuy nhiên, thị trường vận tải nội địa hiện nay có mức độ cạnh tranh cao và chịu ảnh hưởng mạnh từ nhiều yếu tố như biến động giá nhiên liệu, chi phí cầu đường BOT, tình trạng ùn tắc tại cảng và áp lực về thời gian giao hàng. Đặc biệt, vào các giai đoạn cao điểm xuất nhập khẩu, nhu cầu vận chuyển tăng mạnh khiến chi phí vận hành và áp lực điều phối phương tiện gia tăng đáng kể. Điều này đòi hỏi Logiforce phải liên tục nâng cao năng lực điều phối vận tải, tối ưu lộ trình và duy trì chất lượng dịch vụ để giữ vững thị phần và đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của khách hàng.

- *Khách hàng:*

Đối với Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam, khách hàng không chỉ là đối tượng sử dụng dịch vụ mà còn là yếu tố định hướng cho việc tổ chức hoạt động logistics, phát triển dịch vụ và mở rộng thị trường. Với đặc thù hoạt động trong lĩnh vực giao nhận và vận tải quốc tế, công ty tập trung xây dựng mối quan hệ hợp tác dài hạn với các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu và thương mại tại khu vực miền Trung.

Thông qua thông tin giới thiệu đối tác trên website chính thức của Logiforce Việt Nam, công ty hiện đang hợp tác với nhiều doanh nghiệp trong các lĩnh vực sản xuất công nghiệp, công nghệ, linh kiện điện tử và thương mại quốc tế. Điều này cho thấy định hướng phát triển khách hàng của doanh nghiệp tập trung chủ yếu vào nhóm khách hàng tổ chức có nhu cầu logistics thường xuyên và ổn định.



Hình 2.3. Một số khách hàng tiêu biểu của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

(Nguồn: Phòng Kinh doanh của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam)

- Phân loại khách hàng

Xét theo đối tượng phục vụ, khách hàng của Logiforce Việt Nam được chia thành hai nhóm chính:

➤ Khách hàng tổ chức

Đây là nhóm khách hàng trọng tâm và chiếm tỷ trọng doanh thu lớn nhất của công ty. Nhóm này bao gồm các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu và thương mại có nhu cầu sử dụng thường xuyên các dịch vụ logistics như vận tải nội địa, giao nhận quốc tế, booking tàu biển và điều phối container.

Trong số các khách hàng hiện tại, Công ty Cổ phần Cao su Đà Nẵng (DRC) là đối tác chiến lược có vai trò đặc biệt quan trọng đối với hoạt động kinh doanh của Logiforce Việt Nam. Ngoài DRC, công ty còn hợp tác với nhiều doanh nghiệp khác như SUNNY TECH, INNOTECH, HÒA THỌ và một số đối tác sản xuất – thương mại tại khu vực miền Trung.

Việc sở hữu tệp khách hàng đa dạng giúp Logiforce Việt Nam mở rộng mạng lưới đối tác trong nhiều lĩnh vực khác nhau, đồng thời giảm thiểu rủi ro phụ thuộc hoàn toàn vào một nguồn doanh thu duy nhất.

➤ Khách hàng cá nhân

Bên cạnh nhóm khách hàng doanh nghiệp, Logiforce Việt Nam còn cung cấp dịch vụ logistics và vận tải cho các khách hàng cá nhân có nhu cầu vận chuyển hàng hóa quy mô nhỏ. Mặc dù nhóm khách hàng này không chiếm tỷ trọng lớn trong doanh thu, nhưng góp phần mở rộng phạm vi dịch vụ và tăng khả năng tiếp cận thị trường của công ty.

Trong cơ cấu khách hàng hiện nay, Công ty Cổ phần Cao su Đà Nẵng (DRC) được xem là khách hàng chiến lược quan trọng của Logiforce Việt Nam. DRC là doanh nghiệp sản xuất lớn trong ngành cao su, chuyên sản xuất lốp xe và săm xe phục vụ thị trường trong nước và xuất khẩu sang nhiều quốc gia như Mỹ, Brazil và các nước châu Mỹ Latinh. Ngay từ giai đoạn bắt đầu hoạt động vào cuối năm 2024, Logiforce đã xây dựng quan hệ hợp tác vận chuyển và giao nhận với DRC, chủ yếu trong hoạt động điều phối container, vận tải hàng hóa và hỗ trợ logistics xuất nhập khẩu.

Trong giai đoạn đầu hoạt động, doanh thu từ DRC chiếm tỷ trọng rất lớn trong tổng doanh thu của công ty, ước tính khoảng 80–85%. Nguồn doanh thu này đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì dòng tiền, ổn định hoạt động và tạo nền tảng để doanh nghiệp từng bước mở rộng thị trường. Đến năm 2025, cùng với việc phát triển thêm khách hàng mới, tỷ trọng doanh thu từ DRC có xu hướng giảm nhẹ xuống khoảng 70–75%, cho thấy công ty đang từng bước đa dạng hóa tệp khách hàng và giảm dần sự phụ thuộc vào một đối tác duy nhất.

Trong quá trình hợp tác, Logiforce Việt Nam chủ yếu đảm nhận các hoạt động vận tải nội địa, điều phối container và giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu cho DRC. Do nhu cầu vận chuyển của khách hàng diễn ra thường xuyên và ổn định nên hai bên chủ yếu hợp tác theo hình thức trung và dài hạn. Việc đồng hành cùng một doanh nghiệp sản xuất lớn cũng giúp Logiforce tích lũy thêm kinh nghiệm thực tế trong quản lý vận tải container và tổ chức logistics cho nhóm hàng công nghiệp xuất khẩu.

** Đối thủ cạnh tranh*

Ngành logistics tại Việt Nam hiện nay có mức độ cạnh tranh ngày càng cao với sự tham gia của nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước hoạt động ở các lĩnh vực như vận tải biển, giao nhận quốc tế, vận tải nội địa và logistics tích hợp.

Đối với Logiforce Việt Nam, các đối thủ cạnh tranh có thể được phân chia theo từng nhóm dịch vụ chính như sau:

Bảng 2.6: So sánh giữa các đối thủ cạnh tranh của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

Lĩnh vực	Đối thủ cạnh tranh	Hoạt động chính
Vận tải đường biển	Gemadept, Vinalines Logistics, Transimex	Vận tải biển quốc tế, giao nhận và dịch vụ cảng
Vận tải hàng không	DHL Global Forwarding, Kuehne + Nagel	Giao nhận hàng không quốc tế và logistics tích hợp
Vận tải đường bộ	Viettel Post, Nhất Tín Logistics	Vận tải nội địa và giao hàng đường bộ
Vận tải đa phương thức	DB Schenker, CJ Logistics	Logistics tích hợp và vận tải đa phương thức
Dịch vụ logistics tổng hợp	Bee Logistics, Sotrans	Giao nhận quốc tế, kho bãi và vận tải tổng hợp

Các doanh nghiệp trên phần lớn đều sở hữu hệ thống vận tải, kho bãi và mạng lưới đại lý rộng khắp trong và ngoài nước. Đây là lợi thế lớn về quy mô và năng lực khai thác dịch vụ logistics tích hợp. Tuy nhiên, Logiforce Việt Nam vẫn có những lợi

thế cạnh tranh riêng phù hợp với quy mô doanh nghiệp vừa và định hướng phát triển thực tế.

- Đánh giá và thế mạnh của Logiforce Việt Nam

➤ **Tính linh hoạt trong tổ chức vận tải**

Do sở hữu bộ máy tổ chức gọn nhẹ, Logiforce Việt Nam có khả năng phản hồi và điều chỉnh phương án vận chuyển nhanh theo yêu cầu thực tế của khách hàng. Đây là lợi thế quan trọng đối với các doanh nghiệp sản xuất có nhu cầu giao nhận hàng hóa thường xuyên và thay đổi lịch xuất hàng liên tục.

➤ **Kinh nghiệm thực tế trong vận chuyển quốc tế**

Thông qua quá trình hợp tác với các doanh nghiệp xuất khẩu lớn như DRC, công ty đã tích lũy nhiều kinh nghiệm trong tổ chức vận tải container quốc tế, đặc biệt ở các tuyến đi Mỹ và Brazil. Việc hiểu rõ đặc điểm hàng hóa, lịch tàu và quy trình giao nhận giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng kiểm soát tiến độ vận chuyển.

➤ **Khả năng phối hợp đa phương thức**

Bên cạnh vận tải đường bộ, Logiforce Việt Nam còn triển khai vận tải kết hợp đường bộ – đường biển – đường bộ cho các tuyến Bắc – Nam. Điều này giúp công ty linh hoạt hơn trong việc tối ưu chi phí vận tải và đáp ứng nhu cầu giao nhận Door-to-Door của khách hàng

➤ **Quan hệ hợp tác với mạng lưới đối tác logistics**

Theo thông tin giới thiệu trên website doanh nghiệp, Logiforce Việt Nam duy trì quan hệ hợp tác với nhiều hãng tàu, nhà xe và đối tác logistics trong và ngoài nước. Mạng lưới đối tác này hỗ trợ công ty mở rộng khả năng cung cấp dịch vụ mà không cần đầu tư quá lớn vào tài sản cố định.



Hình 2.4. Một số đối tác vận tải và logistics của Công ty TNHH MTV Logiforce

(Nguồn: Phòng Kinh doanh của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam)

2.2.2 Bảng số liệu về tình hình hoạt động kinh doanh Logiforce Việt Nam

Bảng 2.6. Tình hình kinh doanh của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam năm 2025(Đvt: Vnd, %)

STT	Chỉ tiêu	Mã số	Quý 4/ 2024	Quý 1/ 2025	Quý 2/ 2025	Quý 3/ 2025	Chênh lệch Quý 1 2025/ Quý 4 2024 (%)	Chênh lệch Quý 2 2025/ Quý 1 2025 (%)	Chênh lệch Quý 3 2025/ Quý 2 2025 (%)
1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	1	172.500.000.000	128.460.000.000	145.380.000.000	182.950.000.000	-23,77	+13,17	+25,84
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	2	8.250.000.000	6.145.200.000	6.832.450.000	8.915.740.000	-23,66	+11,18	+30,49
3	Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ (10 = 1 – 2)	10	164.250.000.000	122.314.800.000	138.547.550.000	174.034.260.000	-23,78	+13,27	+25,61
4	Giá vốn hàng bán	11	94.500.000.000	71.860.540.000	80.925.380.000	97.248.615.000	-23,73	+12,61	+20,17
5	Lợi nhuận gộp (20 = 10 – 11)	20	69.750.000.000	50.454.260.000	57.622.170.000	76.785.645.000	-23,84	+14,21	+33,26
6	Doanh thu hoạt động tài chính	21	4.250.000.000	3.125.460.000	3.854.320.000	4.286.900.000	-23,77	+23,32	+11,22
7	Chi phí tài chính	22	2.850.000.000	1.985.230.000	2.245.800.000	3.012.540.000	-23,64	+13,13	+34,14
	Trong đó chi phí lãi vay	23	-	-	-	-	-	-	-
8	Chi phí bán hàng	25	17.500.000.000	13.240.000.000	14.685.000.000	17.820.000.000	-23,47	+10,91	+21,35
9	Chi phí quản lý doanh nghiệp	26	14.250.000.000	9.856.000.000	11.235.000.000	14.365.000.000	-23,60	+13,99	+27,86
10	Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh {(30 = 20 + (21 – 22) – (25 + 26))}	30	39.400.000.000	28.498.490.000	33.310.690.000	45.874.005.000	-24,11	+16,89	+37,71
11	Thu nhập khác	31	1.850.000.000	1.325.000.000	1.986.000.000	2.245.000.000	-24,29	+49,89	+13,04
12	Chi phí khác	32	1.050.000.000	645.000.000	720.000.000	1.185.000.000	-24,12	+11,63	+64,58

13	Lợi nhuận khác (40 = 31 – 32)	40	800.000.000	680.000.000	1.266.000.000	1.060.000.000	-24,44	+86,18	-16,27
14	Tổng LN kế toán trước thuế (50 = 30 + 40)	50	40.200.000.000	29.178.490.000	34.576.690.000	46.934.005.000	-24,11	+18,50	+35,74
15	Chi phí thuế TNDN hiện hành	51	7.150.000.000	4.375.000.000	5.186.500.000	7.040.100.000	-20,45	+18,55	+35,74
16	Chi phí thuế TNDN hoãn lại	52	881.420.000	712.000.000	845.000.000	1.245.000.000	-8,88	+18,68	+47,34
17	Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp (60 = 50 – 51 – 52)	60	32.168.580.000	24.091.490.000	28.545.190.000	38.648.905.000	-25,11	+18,49	+35,40

(Nguồn: Phòng kế toán công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam)

Doanh thu thuần từ bán hàng và cung cấp dịch vụ của Logiforce Việt Nam trong giai đoạn Quý 4/2024 – Quý 3/2025 có sự biến động nhưng nhìn chung duy trì xu hướng tăng trưởng tích cực. Cụ thể, doanh thu thuần giảm từ 164,25 tỷ đồng ở Quý 4/2024 xuống còn 122,31 tỷ đồng tại Quý 1/2025, tương ứng giảm 23,78%. Tuy nhiên, doanh nghiệp đã nhanh chóng phục hồi khi doanh thu tăng lên 138,55 tỷ đồng ở Quý 2/2025 và đạt 174,03 tỷ đồng vào Quý 3/2025, lần lượt tăng 13,27% và 25,61% so với quý trước. Điều này cho thấy hoạt động kinh doanh của công ty đang dần ổn định và mở rộng mạnh hơn vào các quý giữa và cuối năm.

Lợi nhuận gộp cũng ghi nhận xu hướng tăng trưởng tích cực. Sau khi giảm 23,84% ở Quý 1/2025 xuống còn 50,45 tỷ đồng, lợi nhuận gộp đã phục hồi lên 57,62 tỷ đồng ở Quý 2 và đạt 76,79 tỷ đồng vào Quý 3/2025, tương ứng tăng 14,21% và 33,26%. Điều này phản ánh doanh nghiệp đang kiểm soát tương đối tốt giá vốn hàng bán và nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải, logistics. Bên cạnh đó, doanh thu hoạt động tài chính cũng tăng trưởng khá tốt, đặc biệt tăng 23,32% ở Quý 2/2025, góp phần cải thiện kết quả kinh doanh chung của doanh nghiệp.

Trong khi đó, chi phí bán hàng và chi phí quản lý doanh nghiệp có xu hướng tăng theo quy mô hoạt động. Chi phí bán hàng giảm 23,47% ở Quý 1/2025 nhưng tăng trở lại 10,91% ở Quý 2 và 21,35% ở Quý 3/2025. Tương tự, chi phí quản lý doanh nghiệp giảm 23,60% vào Quý 1 nhưng sau đó tăng 13,99% và 27,86% trong hai quý tiếp theo. Dù chi phí tăng, lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh vẫn cải thiện rõ rệt khi tăng từ 28,50 tỷ đồng ở Quý 1 lên 45,87 tỷ đồng vào Quý 3/2025, tương ứng tăng 37,71%. Điều này cho thấy doanh nghiệp đang vận hành hiệu quả hơn và tốc độ tăng doanh thu cao hơn tốc độ tăng chi phí.

Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp cũng ghi nhận sự phục hồi mạnh mẽ trong năm 2025. Sau khi giảm 25,11% ở Quý 1/2025 xuống còn 24,09 tỷ đồng, lợi nhuận sau thuế đã tăng lên 28,55 tỷ đồng ở Quý 2 và đạt 38,65 tỷ đồng tại Quý 3/2025, tương ứng tăng 18,49% và 35,40%. So với Quý 4/2024, lợi nhuận sau thuế ở Quý 3/2025 đã tăng đáng kể, phản ánh khả năng sinh lời của Logiforce Việt Nam đang được

cải thiện tích cực. Nhìn chung, doanh nghiệp đang duy trì được đà tăng trưởng tốt cả về doanh thu lẫn lợi nhuận, tạo nền tảng thuận lợi cho việc mở rộng hoạt động kinh doanh trong thời gian tới.

2.2.3 Bảng cơ cấu doanh thu thuần các lĩnh vực hoạt động tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

Bảng 2.7 Cơ cấu doanh thu thuần các lĩnh vực hoạt động(đvt: VNĐ)

Lĩnh vực hoạt động	Quý 4/2024	Quý 1/2025	Quý 2/2025	Quý 3/2025
Vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường biển	70.631.250.000	52.595.364.000	59.575.446.500	74.834.731.800
Vận chuyển hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển	49.275.000.000	36.694.440.000	41.564.265.000	52.210.278.000
Vận tải nội địa	28.745.000.000	21.394.590.000	24.245.821.250	30.455.995.500
Tờ khai hải quan	15.598.750.000	11.630.406.000	13.162.017.250	16.533.254.700
Tổng doanh thu thuần	164.250.000.000	122.314.800.000	138.547.550.000	174.034.260.000

(Nguồn: Phòng kế toán công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam)

Qua bảng cơ cấu doanh thu thuần theo lĩnh vực hoạt động giai đoạn từ Quý 4/2024 đến Quý 3/2025 có thể thấy doanh thu của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam tập trung chủ yếu vào hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, bao gồm vận chuyển hàng xuất khẩu và nhập khẩu. Đây là hai mảng hoạt động mang lại nguồn doanh thu lớn nhất cho doanh nghiệp, cho thấy công ty đang hoạt động mạnh trong lĩnh vực giao nhận vận tải quốc tế và logistics đường biển. Sau khi giảm vào Quý 1/2025, tổng doanh thu thuần đã tăng trở lại và đạt khoảng 174,03 tỷ đồng vào Quý 3/2025, phản ánh hoạt động kinh doanh đang phục hồi và mở rộng tích cực.

Trong đó, vận chuyển hàng hóa xuất khẩu bằng đường biển luôn giữ vai trò chủ lực trong cơ cấu doanh thu của công ty. Doanh thu từ mảng này đạt khoảng 70,63 tỷ đồng ở Quý 4/2024, giảm xuống khoảng 52,60 tỷ đồng ở Quý 1/2025 và sau đó tăng liên tục lên khoảng 74,83 tỷ đồng vào Quý 3/2025. Điều này cho thấy nhu cầu vận chuyển hàng xuất khẩu phục hồi rõ rệt, đồng thời phản ánh khả năng khai thác thị trường quốc tế và duy trì khách hàng của doanh nghiệp khá ổn định.

Bên cạnh đó, hoạt động vận chuyển hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển cũng duy trì nguồn doanh thu tương đối ổn định qua các quý. Doanh thu từ khoảng 49,28 tỷ đồng ở Quý 4/2024 giảm xuống khoảng 36,69 tỷ đồng ở Quý 1/2025, sau đó tăng lên khoảng 52,21 tỷ đồng ở Quý 3/2025. Đây là nguồn doanh thu quan trọng đối với công ty, phản ánh nhu cầu nhập khẩu nguyên vật liệu, máy móc, thiết bị và hàng tiêu dùng của các doanh nghiệp trong nước vẫn duy trì ở mức cao. Hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container tiếp tục đóng vai trò nổi bật nhờ khả năng tối ưu chi phí vận chuyển và thời gian giao hàng.

Ngoài hoạt động vận tải quốc tế, mảng vận tải nội địa cũng đóng góp tích cực vào tổng doanh thu của doanh nghiệp. Doanh thu vận tải nội địa từ khoảng 28,75 tỷ đồng ở Quý 4/2024 giảm xuống khoảng 21,39 tỷ đồng ở Quý 1/2025, sau đó tăng dần lên khoảng 30,46 tỷ đồng vào Quý 3/2025. Điều này cho thấy nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong nước đang phục hồi cùng với sự phát triển của hoạt động xuất nhập khẩu. Mảng vận tải nội địa đóng vai trò hỗ trợ quan trọng trong chuỗi logistics của công ty, đặc biệt ở hoạt động vận chuyển hàng từ cảng về kho khách hàng và ngược lại, giúp doanh nghiệp nâng cao chất lượng dịch vụ và đáp ứng nhu cầu giao nhận trọn gói.

Ngoài ra, doanh thu từ dịch vụ tờ khai hải quan cũng ghi nhận sự tăng trưởng qua các quý, từ khoảng 11,63 tỷ đồng ở Quý 1/2025 lên khoảng 16,53 tỷ đồng vào Quý 3/2025. Điều này cho thấy công ty không chỉ tập trung vào hoạt động vận tải mà còn phát triển đồng bộ các dịch vụ logistics hỗ trợ nhằm hoàn thiện chuỗi cung ứng và gia tăng giá trị dịch vụ cho khách hàng. Nhìn chung, cơ cấu doanh thu của doanh nghiệp

đang có xu hướng phát triển tích cực, phản ánh khả năng mở rộng hoạt động và nâng cao hiệu quả kinh doanh trong giai đoạn năm 2025.

2.3. Thực trạng quy trình quản lý vận tải nội địa tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

2.3.1 Sơ đồ quy trình thực tế tại công ty đang áp dụng



Hình 2.5. Sơ đồ quy trình quản lý vận tải nội địa thực tế tại công ty TNHH MTV Logiforce

2.3.2 Phân tích chi tiết các bước của quy trình

Bước 1: Tiếp nhận yêu cầu vận chuyển đơn hàng

+ Đây là bước khởi đầu của quy trình quản lý vận tải nội địa tại Logiforce Việt Nam. Bộ phận Điều phối vận tải (OPS) tiếp nhận yêu cầu vận chuyển từ khách hàng hoặc từ bộ phận Kinh doanh thông qua email, điện thoại hoặc Zalo để đảm bảo phản hồi nhanh trong quá trình làm việc thực tế.

+ Thông tin tiếp nhận bao gồm:

- Loại hàng hóa: hàng container, hàng thường, hàng máy móc hoặc nguyên vật liệu sản xuất.
 - Số lượng hàng, tải trọng, loại container hoặc loại xe yêu cầu.
 - Địa điểm lấy hàng, địa điểm giao hàng và thời gian yêu cầu vận chuyển.
 - Các yêu cầu đặc biệt như thời gian giao gấp, hạ hàng theo lịch nhà máy hoặc yêu cầu nâng hạ riêng.
 - Các thông tin và chứng từ liên quan ở bước này thường gồm kế hoạch xuất hàng, booking vận chuyển, lệnh giao hàng (D/O) hoặc email xác nhận từ khách hàng.
- Đây là cơ sở để công ty triển khai các bước điều phối tiếp theo.

Bước 2: Nhập thông tin đơn hàng và lập kế hoạch vận chuyển

+ Sau khi tiếp nhận đơn hàng, bộ phận OPS tiến hành cập nhật dữ liệu vào file quản lý vận tải hoặc hệ thống theo dõi nội bộ của công ty để kiểm soát tiến độ vận hành.

+ Tại bước này, công ty thực hiện:

- Rà soát tình trạng phương tiện hiện có gồm xe công ty và xe thuê ngoài.
- Lựa chọn phương tiện phù hợp với tải trọng và đặc điểm hàng hóa.
- Tính toán tuyến đường, thời gian vận chuyển và thời gian lấy/giao hàng.
- Theo dõi lịch tàu và thời gian closing time đối với hàng container xuất khẩu.
- Dự kiến các chi phí vận chuyển như phí cầu đường, nâng hạ và phụ phí phát sinh.
- Việc lập kế hoạch hợp lý giúp công ty tối ưu hiệu quả điều xe, hạn chế xe chạy rỗng và kiểm soát tốt tiến độ giao hàng.

Bước 3: Xác nhận lịch đóng/giao hàng và điều kiện thanh toán với khách hàng

+ Sau khi hoàn tất kế hoạch vận chuyển, bộ phận OPS liên hệ với khách hàng hoặc kho hàng để xác nhận thời gian xe đến lấy hàng và giao hàng thực tế.

+ Nội dung xác nhận thường bao gồm:

- Thời gian xe vào kho lấy hàng hoặc giao hàng.
- Tình trạng chuẩn bị hàng hóa và nhân sự bốc xếp tại kho.
- Các yêu cầu liên quan đến thời gian chờ xe hoặc thời gian hạ hàng.
- Điều kiện thanh toán và các khoản chi phí phát sinh nếu có.

- Thông tin xác nhận chủ yếu được trao đổi qua email, điện thoại hoặc Zalo nhằm đảm bảo tính linh hoạt và xử lý nhanh trong quá trình vận hành.

Bước 4: Triển khai vận chuyển hàng hóa/container và điều phối phương tiện

+ Sau khi thống nhất lịch trình với khách hàng, bộ phận OPS tiến hành điều xe và phân công tài xế thực hiện chuyển hàng.

+ Các thông tin được cung cấp cho tài xế bao gồm:

- Địa điểm lấy hàng và giao hàng.
- Thời gian giao nhận dự kiến.
- Thông tin liên hệ tại kho hoặc cảng.
- Tuyến đường di chuyển và các lưu ý liên quan đến hàng hóa.
- Đối với hàng container, công ty còn sử dụng các chứng từ như lệnh điều xe, phiếu EIR và phiếu tạm ứng chi phí đi đường để tài xế thực hiện quá trình lấy container và giao hàng đúng kế hoạch.

Bước 5: Theo dõi hành trình và xác nhận giao hàng

+ Trong quá trình vận chuyển, bộ phận OPS liên tục theo dõi tiến độ xe thông qua điện thoại, Zalo hoặc định vị GPS nhằm kịp thời xử lý các tình huống phát sinh.

+ Các nội dung được kiểm soát gồm:

- Tiến độ di chuyển của xe trên tuyến đường vận chuyển.
- Các sự cố phát sinh như ùn tắc giao thông, chậm tiến độ hoặc hỏng hóc phương tiện.
- Thời gian xe đến điểm giao hàng thực tế.
- Tình trạng hàng hóa khi giao cho khách hàng.
- Sau khi giao hàng hoàn tất, khách hàng sẽ ký xác nhận lên các chứng từ như POD (Proof of Delivery), biên bản giao nhận hoặc phiếu cân hàng để xác nhận hoàn thành chuyển hàng.

Bước 6: Tổng hợp chi phí, đối soát và thanh toán

+ Sau khi chuyển hàng kết thúc, bộ phận OPS thu hồi các chứng từ gốc từ tài xế để thực hiện tổng hợp chi phí và đối soát.

+ Các chứng từ và chi phí được kiểm tra gồm:

- POD và biên bản giao nhận hàng hóa.
- Vé cầu đường, hóa đơn nhiên liệu và phí nâng hạ container.
- Các khoản phát sinh như phí lưu xe, phí bốc xếp hoặc phụ phí ngoài kế hoạch.
- Chi phí vận chuyển thực tế so với dự toán ban đầu.
- Sau khi hoàn tất đối soát, hồ sơ sẽ được chuyển sang bộ phận kế toán để thực hiện xuất hóa đơn và thanh toán cho khách hàng hoặc nhà xe.

Bước 7: Báo cáo và lưu trữ hồ sơ vận chuyển

+ Sau khi hoàn tất thanh toán, bộ phận OPS cập nhật trạng thái hoàn thành đơn hàng vào hệ thống quản lý nội bộ và tiến hành lưu trữ hồ sơ vận chuyển.

+ Các nội dung được thực hiện ở bước này gồm:

- Sắp xếp và lưu trữ chứng từ theo từng khách hàng hoặc từng tuyến vận chuyển.
- Tổng hợp dữ liệu sản lượng vận chuyển và doanh thu vận tải.
- Theo dõi hiệu quả khai thác phương tiện và tỷ lệ giao hàng đúng tiến độ.
- Lập báo cáo định kỳ phục vụ công tác quản lý và đánh giá hoạt động vận tải.
- Việc lưu trữ và tổng hợp dữ liệu giúp công ty thuận tiện trong quá trình đối chiếu chứng từ, quản lý công nợ và cải thiện hiệu quả vận hành trong các chuyến hàng tiếp theo.

2.3.3. Minh họa quy trình thực tế tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

2.3.3.1. Giới thiệu lô hàng

Để làm rõ quy trình quản lý và điều phối vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam, tác giả sử dụng bộ hồ sơ và chứng từ thực tế của một lô hàng nguyên container (FCL). Lô hàng này được công ty trực tiếp thực hiện vào tháng 01/2026, áp dụng phương thức vận tải kết hợp (đường bộ – đường biển nội địa – đường bộ) để kết nối hàng hóa từ Bắc Ninh (Trường Thành) đi Đà Nẵng (DRC).

Thông tin cơ bản của lô hàng:

- Người gửi hàng (Shipper): CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM (Chi nhánh Hải Phòng)
- Người nhận hàng (Consignee): CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VN (Chi nhánh Đà Nẵng)
- Tuyến vận chuyển: Hải Phòng – Đà Nẵng (Vận tải đường biển nội địa)
- Tàu / Chuyến (Vessel / Voyage): HAIAN BETA / 055S
- Số vận đơn (B/L No.): HACHPH260101583
- Cảng xếp hàng (Port of Loading): Cảng Hải An, Hải Phòng
- Cảng dỡ hàng (Port of Discharge): Cảng Tiên Sa, Đà Nẵng
- Ngày cập cảng dự kiến (ETA): 29/01/2026
- Số container / Kích cỡ: HACU4213499 – 40HC (High Cube)
- Mã nhận container (E-DO): 7595A1F638
- Hình thức vận chuyển: Hàng nguyên container (FCL - Full Container Load).
- Đầu đóng hàng (Bắc Ninh): Xe đầu kéo 29H-647.78 / Rơ-móc 29R-013.91 (Thực hiện ngày 27/01/2026).
- Đầu rút hàng (Đà Nẵng): Xe đầu kéo 43H-188.97 của nhà xe Đức Long Logistics - Rút hàng từ Tiên Sa về Liên Chiểu với cước phí 3.714.500 VNĐ.
- Cước vận tải biển (Ocean Freight): 16.000.000 VNĐ

2.3.3.2. Minh họa quy trình quản lý vận tải nội địa thực tế tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

Để làm rõ thực tế công tác quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam, nghiên cứu tiến hành phân tích lô hàng nhập khẩu nguyên container. Nội dung tập trung vào hoạt động điều phối xe container, kiểm soát tiến độ vận chuyển và quản lý chứng từ vận tải nội địa từ khi tiếp nhận yêu cầu đến khi hoàn tất đối soát và lưu hồ sơ.

Bước 1: Tiếp nhận yêu cầu vận chuyển đơn hàng

+ Sau khi khách hàng Trường Thành gửi yêu cầu kéo container nhập khẩu từ cảng Tiên Sa về kho, bộ phận OPS tiếp nhận thông tin lô hàng và mở hồ sơ vận tải .

+ Tại bước này, nhân viên điều phối kiểm tra các thông tin cơ bản phục vụ cho công tác điều xe như:

- Số container
- Địa điểm lấy hàng và giao hàng
- Loại container
- Thời gian yêu cầu giao hàng
- Thông tin hãng tàu và chuyển tàu

Đồng thời, OPS kiểm tra tính hợp lệ của chứng từ nhằm xác nhận thông tin container và quyền nhận hàng trước khi triển khai vận tải nội địa.

ORIGINAL BILL OF LADING FOR COMBINED TRANSPORT SHIPMENT OR PORT TO PORT SHIPMENT							
Người gửi hàng: <i>Shipper</i> CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM 96 NAI NAM, PHƯỜNG HÒA CƯỜNG, THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG, VIỆT NAM PKC: Tên: Fac		 Số vận đơn: HACHPH260 10 1583 B/L No.: HAI AN CONTAINER TRANSPORT CO.,LTD 5th Floor, Hai An Building, Km 2, Đinh Vu Road, Dong Hai Ward, Hai Phong City, Viet Nam Tel: (84-225) 8.830.308 Fax: (84-225) 8.830.309 Hotline: 19002 160					
Người nhận: <i>Consignee</i> CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VN 96 NAI NAM, PHƯỜNG HÒA CƯỜNG, THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG, VIỆT NAM PKC: - cs@logiforcevn.com; cs03@logiforcevn.com Tên: Fac		Nơi nhận hàng: HAI AN, HAIPHONG <i>Place of Receipt</i>					
Người được thông báo: <i>Notify party</i> CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VN 96 NAI NAM, PHƯỜNG HÒA CƯỜNG, THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG, VIỆT NAM PKC: - cs@logiforcevn.com; cs03@logiforcevn.com Tên: Fac		Nơi giao hàng: TIEN SA, DA NANG <i>Place of Delivery</i>					
Tên tàu / số chuyến: HAIAN BETA 055S Vessel/Voy No. Cảng xếp hàng: Cảng Hải An <i>Port of Loading</i> Cảng dỡ hàng: Cảng Tiên Sa <i>Port of Discharge</i>		Điểm tới hàng cuối cùng: TIENSA, DANANG <i>Final Destination:</i>					
Số container Container No.	Nhiệm chỉ Seal	Kích cỡ Size/Type	COC/SOC	Term	Mô tả hàng hóa: Description of Goods	Trọng lượng (G.W.-K.G)	Ghi chú Remark
HACU4213499	1096959	40HC	COC	DR-CY	kẽm đóng bao	28,000.00	
Các chi tiết nêu trên do người gửi hàng khai báo ABOVE PARTICULARS AS DECLARED BY SHIPPER Shipped on board Date: 28/01/2026							
Tổng số containers/ Kiện: 1 * 40HC <i>Total No. of containers/Packages</i>		ĐÃ ĐƯỢC NHẬN bởi Người vận chuyển từ Người gửi hàng trong điều kiện và tình trạng bên ngoài được coi là tốt (trừ khi vận đơn này có ghi chú khác) toàn bộ số lượng hoặc khối lượng container hoặc kiện hay các đơn vị hàng hóa khác do Người gửi hàng khai báo về hàng hóa được nêu ở trên để vận chuyển tuân theo các điều khoản được quy định trong vận đơn này (tức cả các điều khoản ở mặt sau của vận đơn và các điều khoản về biểu cước của Người vận chuyển đang áp dụng) từ Nơi nhận hàng hoặc Cảng xếp hàng tới Cảng dỡ hàng hoặc Nơi giao hàng, tùy từng trường hợp cụ thể. Hàng chỉ có thể giao khi có một vận đơn gốc đã ký hiệu hợp pháp được trình nộp. Khi chấp nhận vận đơn này, Khách hàng được coi là đã công khai chấp thuận và đồng ý với tất cả các điều khoản, điều kiện và các ngoại lệ của vận đơn, bất kể được in sẵn, đóng dấu hoặc viết thêm, hay được bao gồm vào vận đơn này bằng bất kỳ hình thức khác, cho dù Khách hàng đã không ký bản vận đơn này. <i>RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of containers or other packages or units indicated, stated by Shipper to comprise the Goods specified above, for Carriage subject to all the terms hereof (including the terms on the reverse hereof and the terms of the carrier's applicable tariff) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms conditions and exceptions, whether printed stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.</i>					
Cước và phụ phí (ghi rõ từ trước hay thu sau): Freight and Charges (indicate whether prepaid or collect) Phí vận tải nội địa từ điểm xuất phát: <i>Origin Inland Haulage Charge</i> Phí xếp hàng tại Cảng đầu tiên, Phí dịch vụ container chung chủ: <i>Origin Terminal Handling/ LCL Service Charge</i> Cước biển: <i>Ocean Freight</i> Phí dỡ hàng tại cảng đích, Phí dịch vụ container chung chủ: <i>Destination Terminal Handling/ LCL Service Charge</i> Phí vận tải nội địa đến điểm đích: <i>Destination Inland Haulage Charge</i>		Cước trả tại: <i>Freight payable at</i> Số bản vận đơn gốc: <i>Number of Original Bills of Lading</i>		Địa điểm và ngày phát hành vận đơn: <i>Place and Date of issue</i> 28/01/2026 CHỨNG THỰC: số bản vận đơn đã được phát hành đúng như ghi ở cột bên cạnh, khi một trong số đó được sử dụng để nhận hàng thì các bản còn lại sẽ không có giá trị. <i>IN WITNESS whereof the number of original Bill of Lading stated opposite have been made, one of which being accomplished the other(s) to be void</i>			
Luật áp dụng và nơi xét xử: xem Điều 2 mặt sau <i>LAW AND JURISDICTION: See Clause 2 on reverse side of this Bill of Lading</i>				ĐẠI DIỆN CHO NGƯỜI VẬN CHUYỂN FOR THE CARRIER			
							

Hình 2.6. Hải An phát hành Bill of Lading cho Logiforce

+ Xác nhận thông tin lô hàng, số container HACU4213499, cảng giao hàng và hãng tàu.

**HAIAN LINES**

HAI AN CONTAINER TRANSPORT LTD

Add : 5nd Floor, Hai An Building, Km2 Đình
Vua Road, Dong Hai Ward, Hai Phong
Tel : (84-225) 8.830.308
Fax : (84-225) 8.830.309
Hotline: 19002 160
Email : info.hac@haiants.vn
Website : http://www.haiants.vn

GIẤY BÁO HÀNG ĐẾN**ARRIVAL NOTICE**

Chúng tôi xin trân trọng thông báo: CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VN

Please kindly advise that

Địa chỉ: 96 Nại Nam, Phường Hòa Cường, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Address

Điện thoại/Tel Fax:

Người gửi hàng: CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM

Shipper

Tàu / chuyến: HAIAN BETA / 055S

Cò vận chuyển lô hàng:

Vessel/voyage

Shipments

Cảng xếp hàng: Cảng Hải An

Cảng dỡ hàng: Cảng Tiên Sa

Nơi giao hàng: TIEN SA, DA NANG

Arrival date

Port of discharging

Ngày đến: 29/01/2026 02:01

Vận đơn số: HACHPH260101583

Agent in Hai Phong

Bill of lading

STT	Số container/Kích thước/Số chỉ Container/Size/Seal No			Mô tả hàng hóa Description of goods	Trọng lượng Weight/Measurement
1	HACU4213499	40HC	1096959	kèm đóng bao	28,000.00

1. Đề nghị Quý Công ty đến công ty chúng tôi làm thủ tục lấy lệnh và nhận lô hàng nói trên trong thời gian năm (05) ngày kể từ ngày dỡ hàng từ tàu lên bãi Cảng. Nếu quá hạn trên, Quý công ty phải thanh toán chi phí lưu bãi và lưu container khi đến nhận lệnh.

Please pick up containers within 5 days from date of arrival. Beyond the above time, Demurrage and storage charge shall be counted to the customers.

2. Phí lưu container bao gồm cả chi phí lưu bãi Cảng:

Demurrage charge (including storage charge at CY)

• Từ ngày 1 - 5 : Miễn phí (Free of charge)

From 1st to 5th day

• Từ ngày 6 - 10 : 125.000 VND/ngày/20 và 200.000 VND/ngày/40

From 6th day to 10th day

• Từ ngày 11 - 20 : 200.000 VND/ngày/20 và 360.000 VND/ngày/40

From 11th day to 20th day

• Từ ngày 21 trở đi : 250.000 VND/ngày/20 và 450.000 VND/ngày/40

From 21st day on ward

3. Phí ĐO: 150.000 VND/Vận đơn

D/O and Bill fee

4. Phí vệ sinh thông thường: Theo từng mặt hàng

Cleaning container charge

(Ghi chú: Các phí trên chưa bao gồm VAT)

5. Phụ phí nhiên liệu: 300.000 đ/container (đơn giá đã bao gồm VAT)

Low sulphur surcharge

6. Tiền đặt cọc mượn container về kho riêng làm hàng nhập: 1.000.000 VND/20' và 2.000.000 VND/40'

The deposits to take container to customer's warehouse

7. Khi đến nhận lệnh giao hàng, đề nghị Quý Công ty xuất trình những giấy tờ sau:

Please present below documents when receiving D/O

• Vận đơn (Bill of Lading)

• Chứng minh nhân dân bản gốc và một bản photo (Identity card).

• Giấy giới thiệu (Letter of Recommendation).

• Giấy ủy quyền (Authorized Letter)

8. Địa chỉ văn phòng nhận lệnh giao hàng:

Tại Hải Phòng: Marina Hải Phòng • Tầng 2 tòa nhà Hải An, đường Đình Vũ, Hải An, Hải Phòng.

Tại Hồ Chí Minh: Marina HCM • Tầng 2, 217 Nguyễn Văn Thủ, Phường Đa Kao, Quận 1, thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam.

Tại Đà Nẵng: Tầng 3, 69 Quang Trung, Phường Hải Châu 1, Quận Hải Châu, TP. Đà Nẵng

Trang 1 / 2

Hình 2.7. Thông báo hàng đến của Hải An - Arrival Notice

+ Kiểm tra lịch tàu cập cảng và thời gian nhận container.

Bước 2: Nhập thông tin đơn hàng và lập kế hoạch vận chuyển

+ Sau khi tiếp nhận đầy đủ thông tin, OPS cập nhật dữ liệu vào file quản lý vận tải nội bộ và tiến hành lập kế hoạch điều xe.

+ Các công việc thực hiện gồm:

- Kiểm tra tình trạng xe đầu kéo và rơ-moóc
- Bố trí phương tiện phù hợp với container
- Dự kiến thời gian xe vào cảng lấy container
- Tính toán tuyến đường vận chuyển từ cảng Tiên Sa đến kho khách hàng
- Theo dõi thời gian miễn lưu container nhằm hạn chế phát sinh chi phí

Ngoài ra, OPS đồng thời kiểm tra các khoản phí cần thanh toán để chuẩn bị lấy container tại cảng.



HAIAN LINES
HAIAN CONTAINER TRANSPORT CO. LTD

Add: 5th Floor, Hai An Building, Dong Hai
Ward, Hai Phong, Viet Nam.
Tel: (84-225) 8.830.308
Fax: (84-225) 8.830.309
Hotline: 1 9002 160
Email: info.haict@haiants.vn
Website: http://www.haiants.vn

DEBIT NOTE

Tên: CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM
--

Debit Note No: HAALHACHPH260101583
Vessel date: 28/01/2026
Vessel / Voyage: HAIAN BETA / 055S
B/L no: HACHPH260101583

S#	Tên hàng hóa, dịch vụ	DVT	Kích cỡ Size/Type	Số lượng	Đơn giá	Thành Tiền
1	Cước vận chuyển đường biển	cont	40HC F	1	16,000,000.00	16,000,000
TOTAL						16,000,000

Note: Giá trên đã bao gồm VAT

Bằng chữ: Mười sáu triệu đồng chẵn

Thông tin chuyển khoản:

Ngân hàng Vietcombank:

Tên TK: Công ty TNHH Vận tải Container Hải An

Số TK: 0031 000 239456

Ngân hàng TMCP Ngoại Thương Việt Nam – chi nhánh Hải Phòng

Đề nghị Quý Công ty khi chuyển khoản ghi rõ thông tin diễn giải như sau:

Tên Công ty + Số Bill + Tên tàu/chuyến

**** Hàng tàu sẽ không chịu trách nhiệm việc giao hàng chậm khi Khách hàng chuyển khoản không ghi đầy đủ thông tin**

For and on behalf of
HAIAN LINES

Hình 2.8. Cước tàu biển của Hải An - Debit Note (Ocean Freight)

+ Kiểm tra cước vận chuyển biển liên quan đến container.



HAIAN LINES
HAIAN CONTAINER TRANSPORT CO.,LTD

Add : 5nd Floor, Hai An Building, Dong
 Hai 2 Ward, Hai An Dist, Hai Phong
 Tel : (84-225) 8.830.308
 Fax : (84-225) 8.830.309
 Hotline: 19002160
 Email : info.hact@haiants.vn
 Website : http://www.haiants.vn

DEBIT NOTE

To: CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VN

Debit Note No: HAALHACHPH260101583
 Vessel date: 28/01/2026
 Vessel/ Voyage HAIAN BETA / 05 SS
 B/L no: HACHPH260101583

Stt	Tên hàng hóa, dịch vụ	DVT	Kích cỡ Size/Type	Số lượng	Đơn giá	Thành Tiền
	Phí chứng từ	Bộ		1	162,000.00	162,000
	Phí vệ sinh container	Cont	40HC F	1	216,000.00	216,000
	Phí cước vò	Cont	40HC F	1	2,000,000.00	2,000,000
TOTAL						2,378,000

Note: Giá trên đã bao gồm VAT

Bằng chữ: Hai triệu ba trăm bảy mươi tám ngàn đồng chẵn

Thông tin chuyển khoản:

Ngân hàng Vietcombank:

Tên TK: CN TẠI TP ĐÀ NẴNG - CÔNG TY TNHH VẬN TẢI CONTAINER HAI AN

Số TK: 1019798646

Vietcombank Chi nhánh Đà Nẵng

Đề nghị Quý Công ty khi chuyển khoản ghi rõ thông tin diễn giải như sau:

Tên Công ty + Số Bill + Tên tàu/chuyến

Sau khi chuyển tiền vui lòng kiểm tra tiền vào - Mrs. Phuong (P: +84 225 8830308 Ext: 285 | M: +84 976861010) và nhận lệnh qua email.

**** Hãng tàu sẽ không chịu trách nhiệm việc giao hàng chậm khi Khách hàng chuyển khoản không ghi đầy đủ thông tin**

For and on behalf of
 HAIAN LINES

Hình 2.9. Các loại phí cần phải thanh toán cho Hải An - Debit Note (Local Charge)

+ Kiểm tra phụ phí địa phương và chi phí phát sinh tại cảng.

Bước 3: Xác nhận lịch đóng/giao hàng và điều kiện thanh toán với khách hàng

+ Sau khi hoàn tất kế hoạch vận tải, OPS tiến hành liên hệ với kho khách hàng Trường Thành để xác nhận thời gian giao container và thời gian rút hàng thực tế nhằm tránh phát sinh lưu xe hoặc chậm tiến độ giao hàng.

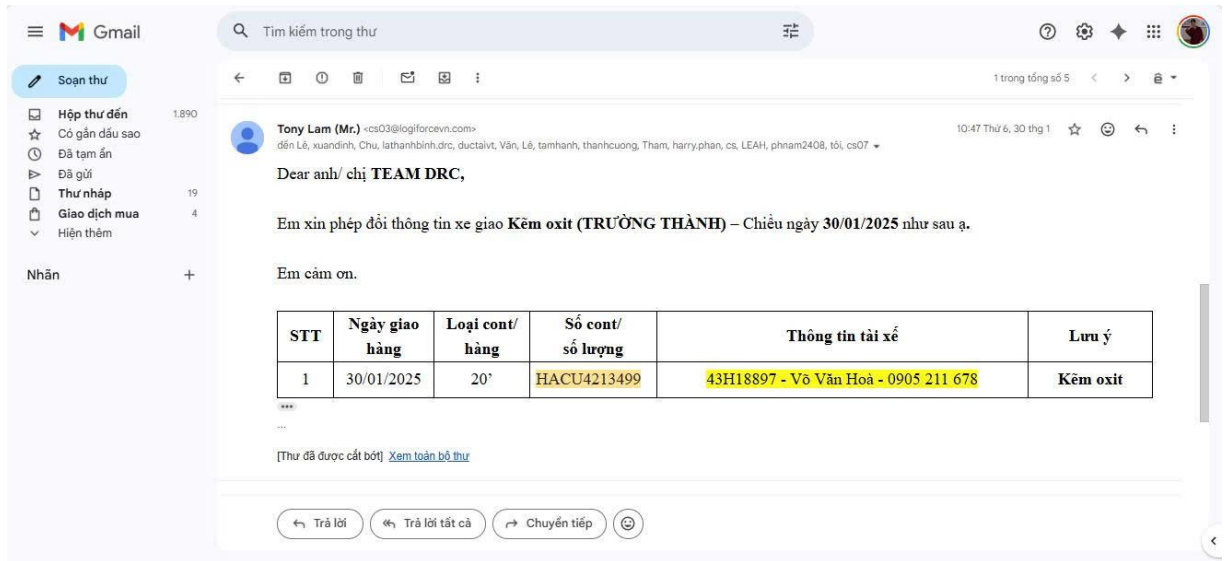
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

68

		HAIAN LINES Add : 5nd Floor, Hai An Building, Km2 Đình Vu Road, Dong Hai Ward, Hai Phong Tel : (84-225) 8.830.308 Fax : (84-225) 8.830.309 Hotline: 19002160 Email : info.hact@haiants.vn Website : http://www.haiants.vn		
				HAIAN CONTAINER TRANSPORT CO.,LTD
Kính gửi :				
Người gửi/ Shipper:	CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM	LỆNH GIAO HÀNG DELIVERY ORDER		
Mã nhận Container 7595A1F638				
Người nhận/ Consignee: Công ty TNHH MTV Logiforce VN	ĐẠI LÝ TẠI ĐÀ NẴNG HACT - CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG Tầng 3, tòa nhà Cevimetal , 69 Quang Trung, Q. Hải Châu, TP. Đà Nẵng, Việt Nam. Tel: 19002160 Ext: 287			
Vận đơn số: HACHPH260101583	Cảng xếp hàng : Cảng Hải An	Cảng dỡ hàng : Cảng Tiên Sa		
Tàu/chuyến: HAIAN BETA/055S	Nơi giao hàng: TIEN SA, DA NANG			
Ngày đến: 29/01/2026 02:01				
STT	Số cont/ Kích thước/ Số chỉ Container / Size / Seal No	Mô tả hàng hóa Description of Goods	Trọng lượng/ Khối lượng (G.W - Kg)	COC/SOC
1	HACU4213499 40HC 1096959	kèm đóng bao	28,000.00	COC
Detail container: Ghi chú: Phí lưu container, kho/bãi đến hết 24h ngày : 02/02/2026 Quý khách vui lòng kiểm tra đối chiếu số container và số chỉ với vận đơn trước khi nhận hàng. Người nhận lệnh Customer (Ký, ghi rõ họ tên) Đà Nẵng, Ngày 29 tháng 01 năm 2026 Người giao lệnh Carrier (Ký, ghi rõ họ tên) HACT ĐÀ NẴNG BRANCH				

Hình 2.11. Lệnh giao hàng Hải An gửi cho Logiforce - EDO

+ Lệnh giao hàng điện tử cho phép lấy container tại cảng.



Hình 2.12. Mail xác nhận lịch giao hàng

+ Xác nhận thời gian xe giao container tại kho khách hàng.

Bước 4: Triển khai vận chuyển hàng hóa/container và điều phối phương tiện

+ Sau khi xác nhận lịch giao hàng, OPS tiến hành điều xe và phân công tài xế thực hiện chuyển vận tải container từ cảng Tiên Sa về kho Trường Thành.

+ Tài xế được cung cấp đầy đủ thông tin gồm:

- Vị trí lấy container
- Số container
- Thời gian giao hàng
- Thông tin liên hệ tại kho khách hàng

+ Đồng thời, tài xế sử dụng chứng từ liên quan để thực hiện thủ tục lấy container và vận chuyển đúng kế hoạch.



HAIAN CONTAINER
HAIAN CONTAINER TRANSPORT CO., LTD

Add: 5nd Floor, Hai An Building, Dong Hai 2 Ward, Hai An Dist, Hai Phong, Viet Nam.
Tel: (84-225) 8.330.308
Fax: (84-225) 8.330.309
Email: info@haiants.vn
Website: http://www.haiants.vn

GIẤY ĐỀ NGHỊ MƯỢN CONTAINER VÊ KHO RIÊNG

(Liên 2: Làm thủ tục hàng nhập)

Số: 2601DADMC0247

Kính gửi: Hãng tàu Hải An

Chúng tôi: CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VN

Xin mượn: 1 * 40HC

Để làm hàng tại kho riêng, địa chỉ:

Container số: HACU4213499

Trên tàu/chuyến: HABT/ 055S

Cấp cảng: TIENSA

Căn cứ B/L số: HACHPH260101583

DO ngày: 28/01/2026

Xin trả container rỗng: 1 * 40HC

Tại bãi: Cảng Tiên Sa

Địa chỉ Depot:

Chúng tôi xin cam đoan:

- Hoàn trả container rỗng đúng địa điểm đã quy định trong vòng 03 ngày kể từ ngày lấy container ra khỏi bãi cảng (kể cả Chủ nhật, ngày Lễ)
- Nếu quá hạn nêu trên (03 ngày), chúng tôi sẽ thanh toán phí lưu giữ container theo biểu giá sau:
 - Từ ngày thứ 1 đến ngày thứ 4 : 125.000 VND/ngày/20' và 200.000 VND/ngày/40'
 - Từ ngày thứ 5 đến ngày thứ 12 : 200.000 VND/ngày/20' và 360.000 VND/ngày/40'
 - Từ ngày thứ 13 trở đi : 250.000 VND/ngày/20' và 450.000 VND/ngày/40'
- Kiểm tra kỹ tình trạng container trước khi lấy ra khỏi cảng, container sẽ được coi là giao nhận trong tình trạng tốt trong trường hợp không có đánh dấu gì trong phiếu EIR/phiếu giao nhận của cảng.
- Vỏ container được trả trong tình trạng đã vệ sinh sạch sẽ và bóc tem nguy hiểm.
- Nếu container bị thất lạc hư hỏng, chúng tôi sẽ bồi thường theo quy định của quý hãng.
- Số tiền đặt cọc: **2.000.000** Bằng chữ: **Hai triệu đồng chẵn**
- Trong vòng 60 ngày kể từ ngày trả vỏ về Cảng/Depot, Quý khách hàng vui lòng đến văn phòng để quyết toán tiền cọc, nếu quá thời hạn trên Quý khách hàng không thực hiện việc quyết toán trên thì sẽ được coi là xác nhận Bỏ cọc.
- Khi nhận tiền cọc mang đủ: Phiếu thu, giấy mượn container, phiếu giao nhận container.
- Trả cọc vào thứ 3 và thứ 6 hàng tuần.

****Đối với các cont trả về Tiên Sa, vui lòng nhận cọc sau 14 ngày tính từ ngày hạ vỏ trả về bãi**

Đà Nẵng, ngày 28 tháng 01 năm 2026

XÁC NHẬN CỦA HAIAN LINES

(Ký, ghi rõ họ tên)

NGƯỜI ĐỀ NGHỊ

(Ký, ghi rõ họ tên, điện thoại)



Hình 2.13. Phiếu mượn container Logiforce gửi cho Hải An

+ Sử dụng để lấy container khỏi bãi cảng và theo dõi thời gian hoàn trả container rỗng.

EDO

+ Xuất trình tại cảng khi lấy container.

Bước 5: Giao hàng và xác nhận các chứng từ vận chuyển

- + Trong quá trình vận chuyển, OPS theo dõi tiến độ xe thông qua điện thoại và định vị GPS nhằm kiểm soát thời gian giao hàng thực tế.
- + Khi xe đến kho Trường Thành, tài xế phối hợp giao container và xác nhận tình trạng hàng hóa. Sau khi hoàn tất giao hàng và trả container rỗng về depot, tài xế gửi xác nhận hoàn thành chuyển xe về cho OPS.



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

BIÊN BẢN GIAO NHẬN HÀNG

SỐ: 27

Hôm nay, ngày 27 tháng 04 năm 2026

1. Tại: Cty TNHH K.L.Màu Trường Thành Chúng tôi gồm có:

1. BÊN GIAO: CÔNG TY TNHH KIM LOẠI MÀU TRƯỜNG THÀNH

- Đại diện: Nguyễn Thị Loan Chức vụ:

- Đại diện: Chức vụ:

2. BÊN NHẬN: Vân Chuyền

- Đại diện: Nguyễn Văn Đức Chức vụ: HNK 11 (213499) / ISH-03033

- Đại diện: C.P.X. 330100001334 Chức vụ: Đi 1096959

Căn cứ vào tình hình thực tế giao nhận hàng, hai bên cùng nhau xác nhận biên bản giao nhận hàng hoá như sau:

NỘI DUNG GIAO NHẬN:

TT	Tên hàng	ĐVT	Số lượng	Trọng lượng (Kg)	Ghi chú
1	<u>21099, 8%</u>	<u>kg</u>	<u>1080</u>	<u>27000</u>	<u>giao 1080 bao</u>
2					<u>21099, 8% ngược</u>
3					<u>bao khô 200</u>
4					<u>không học không</u>
5					<u>đặc</u>

Biên bản này được lập thành 02 bản có giá trị pháp lý như nhau, mỗi bên giữ 01 bản.

BÊN GIAO HÀNG

(Ký, ghi rõ họ tên)

Nguyễn Thị Loan

BÊN NHẬN HÀNG

(Ký, ghi rõ họ tên)

Nguyễn Văn Đức
Đi 1096959

Hình 2.14. Biên bản đóng hàng



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
-----000-----

BIÊN BẢN GIAO NHẬN HÀNG
SỐ: 28

Hôm nay, ngày 30 tháng 01 năm 2026

1. Tại: Công ty Cổ phần Cao Su Đă Nẳng Chúng tôi gồm có:

1. BÊN GIAO: CÔNG TY TNHH KIM LOẠI MÀU TRƯỜNG THÀNH

- Đại diện: Chức vụ: HẠNH 4213.499

- Đại diện: Chức vụ:

2. BÊN NHẬN: Công ty Cổ phần Cao Su Đă Nẳng

- Đại diện: Chức vụ:

- Đại diện: Chức vụ:

Căn cứ vào tình hình thực tế giao nhận hàng, hai bên cùng nhau xác nhận biên bản giao nhận hàng hoá như sau:

NỘI DUNG GIAO NHẬN:

TT	Tên hàng	ĐVT	Số lượng	Trọng lượng (Kg)	Ghi chú
1	20099,8%	Kg	18K2	27.000	Số xe: 43H-188.97
2					NSX: 01/11/25
3					
4					
5					

Biên bản này được lập thành 02 bản có giá trị pháp lý như nhau, mỗi bên giữ 01 bản.

BÊN GIAO HÀNG
(Ký, ghi rõ họ tên)

BÊN NHẬN HÀNG
(Ký, ghi rõ họ tên)

Nguyễn Văn Hậu
Lê Công Hậu

Hình 2.15. Biên bản giao nhận hàng



Hình 2.16. Seal và container tại điểm đóng hàng

→ Xác nhận container đã giao thành công cho khách hàng.

Biên bản đóng hàng đầu đóng (nếu có phát sinh thực tế)

→ Kiểm tra tình trạng container và seal trong quá trình giao nhận.

Bước 6: Tổng hợp các chi phí, đối soát và thanh toán

+ Sau khi hoàn tất chuyển vận tải, OPS tiến hành tổng hợp chi phí vận chuyển và thực hiện đối soát với khách hàng.

+ Các nội dung được kiểm tra gồm:

- Chi phí vận tải thực tế
- Chi phí phụ phí phát sinh
- Sản lượng vận chuyển
- Doanh thu vận tải nội địa

+ Sau khi khách hàng xác nhận bảng kê vận chuyển, bộ phận kế toán tiến hành xuất hóa đơn và quản lý công nợ.

CÔNG TY TNHH ĐỨC LONG LOGISTICS 105/4 Hải Phòng, P. Hải Châu, Tp. Đà Nẵng MST: 0401667182											
BẢNG KÊ VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA											
Số ĐL01/LGF04, ngày 22/01/2026 theo hóa đơn số:000, ký hiệu: 1C26TDL, ngày 22/01/2026											
KHÁCH HÀNG:		CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM									
MST:		0402216922									
ĐỊA CHỈ:		96 Nại Nam, Phường Hoà Cường, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam									
SỐ TT	NGÀY V/C	LOẠI CONT	SỐ CONT	XE TRÁ HÀNG	QUẢNG ĐƯỜNG V/C	ĐƠN GIÁ (VND)	PHÍ NÂNG HẠ	PHÍ LƯUXE	TỔNG CỘNG	BL/BK	GHI CHÚ
1	1/30/2026	40	HACU4213499	43H18897	TIỀN SA - LIỀN CHIỀU	1.800.000	1.914.500			BL HACHPH260101583	Trường Thành
TỔNG CỘNG CHƯA BAO GỒM THUẾ VAT						1.800.000	1.914.500	-	3.714.500		
THUẾ VAT 8%						144.000	153.160	-	297.160		
TỔNG CỘNG ĐÃ BAO GỒM THUẾ VAT						1.944.000	2.067.660	-	4.011.660		
CÔNG TY TNHH LOGIFORCE VIỆT NAM						CÔNG TY TNHH ĐỨC LONG LOGISTICS					

Hình 2.17. Bảng kê vận chuyển giữa LOGI và Trường Thành

→ Đối soát số chuyển và doanh thu vận tải.

+ Sau khi hoàn tất thanh toán và đối soát, OPS cập nhật trạng thái hoàn thành chuyển hàng vào hệ thống quản lý nội bộ và tiến hành lưu trữ toàn bộ hồ sơ của lô hàng IL26010005.

+ Các nội dung thực hiện gồm:

- Lưu trữ chứng từ theo mã Job
- Tổng hợp dữ liệu vận chuyển
- Theo dõi doanh thu vận tải
- Báo cáo sản lượng vận chuyển theo tháng
- Phục vụ đối chiếu công nợ và đánh giá hiệu quả vận hành

Toàn bộ chứng từ như BL, AN, Debit Note, EDO, giấy mượn vỏ, biên bản giao hàng và bảng kê vận chuyển được lưu trữ điện tử để thuận tiện cho việc tra cứu và kiểm toán sau này.

Được chia sẻ với tôi > ... > Tháng 1 > 26.01.27-IL26010005_B... ✓ ⌵ ⓘ

Hỏi Gemini Tóm tắt, phân tích và nhanh chóng nắm bắt thông tin trong các tệp trong thư mục này.

Loại Người Lần sửa đổi gần đây nhất Nguồn

Tên	Chủ sở hữu	Ngày sửa đổi	Kích cỡ tệp	Sắp xếp
1. HACHPH260101583 - BL BETA 055S-LOGI.pdf	lamchautoan4468	29 thg 1	363 KB	
2. HACHPH260101583 - DN BETA 055S-LOGI.pdf	lamchautoan4468	29 thg 1	115 KB	
3. HACHPH260101583_AN_HACT_DB.pdf	lamchautoan4468	29 thg 1	153 KB	
4. HACHPH260101583_DEBITNOTE_LC_VAT08.pdf	lamchautoan4468	29 thg 1	118 KB	
5. HACHPH260101583_EDO_DN.pdf	lamchautoan4468	30 thg 1	177 KB	
6. 2601DADMC0247_MC_DN_LIEN2.pdf	lamchautoan4468	30 thg 1	153 KB	
AR-26-01-0155_IL26010005-HACT.pdf	lamchautoan4468	29 thg 1	764 KB	
ĐL-LOGI_BKVC T01.2026 (4).xlsx	lamchautoan4468	30 thg 1	14 KB	
ĐL-LOGI_INV 260131-48.pdf	lamchautoan4468	3 thg 2	371 KB	
HACT-LOGI_INV 260129-1235.pdf	lamchautoan4468	30 thg 1	205 KB	
LOGI-Trưởng Thành_DN-IL26010005.pdf	lamchautoan4468	29 thg 1	910 KB	
PL_IL26010005.pdf	lamchautoan4468	29 thg 1	752 KB	

Hình 2.19. Lưu trữ các chứng từ và biên bản vào file

2.4 Đánh giá quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

2.4.1. Ưu điểm và hạn chế của quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

2.4.1.1. Ưu điểm

Thứ nhất, quy trình quản lý vận tải nội địa của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam được xây dựng tương đối rõ ràng và có tính liên kết giữa các bước nghiệp vụ. Từ khâu tiếp nhận yêu cầu vận chuyển, lập kế hoạch điều xe, triển khai vận chuyển cho đến đối soát và lưu trữ hồ sơ đều được phân công cụ thể cho bộ phận OPS và các bộ phận liên quan. Điều này giúp công ty kiểm soát tốt tiến độ vận chuyển container nội địa và hạn chế sai sót trong quá trình thực hiện.

Thứ hai, công tác điều phối phương tiện và theo dõi hành trình được thực hiện khá linh hoạt. Bộ phận OPS thường xuyên cập nhật thông tin xe, lịch giao hàng và tiến độ vận chuyển thông qua điện thoại, Zalo, email và hệ thống định vị GPS. Nhờ đó, doanh nghiệp có thể nhanh chóng xử lý các tình huống phát sinh như kẹt xe, thay đổi lịch giao hàng hoặc chậm tiến độ tại cảng, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải.

Thứ ba, quy trình quản lý chứng từ vận tải được thực hiện tương đối đầy đủ và đồng bộ. Các chứng từ như BL, Arrival Notice, EDO, giấy mượn container, biên bản giao hàng và bảng kê vận chuyển đều được lưu trữ theo từng mã Job cụ thể. Điều này giúp doanh nghiệp thuận tiện trong việc tra cứu thông tin, kiểm soát công nợ và thực hiện đối soát chi phí vận tải với khách hàng.

Cuối cùng, Logiforce Việt Nam có mạng lưới vận tải và dịch vụ logistics khá đa dạng, bao gồm vận tải đường bộ, vận tải container nội địa và các dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu. Điều này giúp công ty chủ động hơn trong quá trình vận chuyển container từ cảng về kho khách hàng, đồng thời đáp ứng nhu cầu giao nhận trọn gói và tối ưu thời gian vận chuyển cho khách hàng.

2.4.1.2. Hạn chế

Thứ nhất, quy trình quản lý vận tải nội địa vẫn còn phụ thuộc nhiều vào việc trao đổi thông tin thủ công giữa các bộ phận và tài xế. Trong quá trình điều phối xe, nhiều thông tin vẫn được cập nhật thông qua điện thoại, Zalo hoặc email nên có thể xảy ra tình trạng chậm phản hồi, thiếu đồng bộ hoặc sai lệch thông tin giữa các bên liên quan. Điều này đôi khi ảnh hưởng đến tiến độ giao container và khả năng xử lý phát sinh thực tế.

Thứ hai, hoạt động vận tải nội địa của công ty vẫn chịu ảnh hưởng lớn từ tình trạng khai thác cảng và giao thông thực tế. Đối với các lô hàng container nhập khẩu, thời gian lấy container thường phụ thuộc vào tình trạng ùn tắc tại cảng, thời gian chờ nâng hạ container hoặc tình hình giao thông trên tuyến vận chuyển. Khi phát sinh ùn tắc hoặc xe vào cảng chậm, doanh nghiệp có thể phát sinh thêm chi phí lưu container, lưu bãi và chi phí chờ xe.

Thứ ba, công tác quản lý container và kiểm soát thời gian trả vỏ vẫn tiềm ẩn nguy cơ phát sinh chi phí ngoài kế hoạch. Trong một số trường hợp, nếu khách hàng rút hàng chậm hoặc phương tiện không trả container đúng thời gian quy định, doanh nghiệp có thể phát sinh phí lưu container hoặc phí detention từ hãng tàu. Ngoài ra, việc kiểm tra tình trạng container đôi khi còn phụ thuộc vào đánh giá của depot hoặc đơn vị khai thác cảng nên dễ phát sinh tranh chấp về chi phí sửa chữa container.

Cuối cùng, việc lưu trữ và quản lý hồ sơ vận tải vẫn còn mang tính thủ công ở một số khâu. Mặc dù công ty đã thực hiện lưu trữ chứng từ theo từng mã Job, tuy nhiên nhiều hồ sơ vẫn được tổng hợp qua file Excel hoặc lưu trữ rời rạc dưới dạng PDF, hình ảnh và email. Điều này làm mất nhiều thời gian khi tra cứu chứng từ, đối chiếu dữ liệu hoặc xử lý khiếu nại phát sinh, đồng thời làm giảm hiệu quả quản lý dữ liệu trong quá trình vận hành vận tải nội địa.

2.4.2. Nguyên nhân của những hạn chế

Trước hết, doanh nghiệp chưa đầu tư đồng bộ vào hệ thống công nghệ quản lý vận tải nội địa và số hóa dữ liệu vận hành. Hiện nay, nhiều công đoạn trong quá trình

điều phối xe, cập nhật tiến độ giao hàng và lưu trữ chứng từ vẫn được thực hiện thông qua điện thoại, Zalo, email hoặc file Excel riêng lẻ. Điều này khiến việc trao đổi thông tin giữa bộ phận OPS, tài xế và khách hàng đôi khi chưa đồng bộ, dễ xảy ra chậm trễ hoặc sai sót trong quá trình xử lý đơn hàng và theo dõi tiến độ vận chuyển container.

Thứ hai, hoạt động vận tải nội địa của công ty phụ thuộc khá lớn vào các yếu tố bên ngoài như tình trạng khai thác cảng, thời gian nâng hạ container và tình hình giao thông thực tế. Trong khi đó, doanh nghiệp vẫn chưa có khả năng chủ động hoàn toàn trong việc kiểm soát các yếu tố này. Khi cảng xảy ra ùn tắc, xe chờ lấy container kéo dài hoặc tuyến đường vận chuyển bị kẹt xe, tiến độ giao hàng dễ bị ảnh hưởng và phát sinh thêm các chi phí như lưu container, lưu bãi hoặc chi phí chờ xe.

Thứ ba, công tác quản lý container và kiểm soát thời gian trả vỏ vẫn còn nhiều hạn chế do phụ thuộc vào sự phối hợp giữa nhiều bên liên quan như khách hàng, depot, hãng tàu và tài xế. Trong một số trường hợp, khách hàng rút hàng chậm hoặc tài xế trả container không đúng thời gian quy định có thể làm phát sinh phí detention và các phụ phí ngoài kế hoạch. Bên cạnh đó, việc kiểm tra tình trạng container khi trả vỏ chủ yếu vẫn dựa trên xác nhận của depot hoặc đơn vị khai thác cảng nên đôi khi dễ xảy ra tranh chấp về chi phí sửa chữa container.

Cuối cùng, công tác lưu trữ và quản lý hồ sơ vận tải vẫn chưa được số hóa hoàn toàn. Mặc dù công ty đã thực hiện lưu hồ sơ theo từng mã Job, tuy nhiên nhiều chứng từ vẫn được lưu dưới dạng PDF, hình ảnh hoặc file rời nên việc tra cứu và đối chiếu dữ liệu còn mất nhiều thời gian. Ngoài ra, doanh nghiệp hiện chưa có hệ thống quản lý dữ liệu tập trung phục vụ cho việc theo dõi lịch sử vận chuyển, công nợ và báo cáo vận hành, làm ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý và khả năng kiểm soát thông tin trong hoạt động vận tải nội địa.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2 của khóa luận đã tập trung phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh và quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam. Qua việc phân tích doanh thu và cơ cấu hoạt động giai đoạn từ Quý 4/2024 đến Quý 3/2025, có thể thấy doanh nghiệp duy trì được sự tăng trưởng tương đối ổn định, trong đó vận tải nội địa đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối hoạt động vận chuyển hàng hóa từ cảng đến kho khách hàng, góp phần hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics của công ty.

Bên cạnh đó, khóa luận cũng đã trình bày chi tiết quy trình quản lý vận tải nội địa gồm 7 bước nghiệp vụ tại bộ phận điều phối vận tải (OPS), từ khâu tiếp nhận yêu cầu vận chuyển, lập kế hoạch điều xe, triển khai vận chuyển, theo dõi giao hàng cho đến đối soát và lưu trữ hồ sơ. Thông qua việc phân tích thực tế lô hàng nhập khẩu nguyên container, nghiên cứu đã làm rõ cách thức phối hợp giữa OPS, tài xế, khách hàng và bộ phận kế toán trong quá trình quản lý và điều phối vận tải nội địa.

Ngoài những kết quả đạt được, chương 2 cũng đã chỉ ra một số hạn chế còn tồn tại như việc trao đổi thông tin vẫn còn mang tính thủ công, hoạt động vận tải phụ thuộc nhiều vào tình trạng khai thác cảng và giao thông thực tế, nguy cơ phát sinh chi phí lưu container và việc lưu trữ hồ sơ chưa được số hóa hoàn toàn. Những hạn chế này ảnh hưởng nhất định đến hiệu quả điều phối phương tiện và khả năng kiểm soát tiến độ vận chuyển của doanh nghiệp.

Tóm lại, các nội dung phân tích trong chương 2 đã phản ánh tương đối đầy đủ thực trạng quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam, đồng thời làm cơ sở thực tiễn quan trọng cho việc đề xuất các giải pháp hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa trong Chương 3.

CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH QUẢN LÝ VẬN TẢI NỘI ĐỊA TẠI CÔNG TY TNHH MTV LOGIFORCE VIỆT NAM

3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển của công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

3.1.1 Dự báo môi trường kinh doanh

3.1.1.1. Tình hình chung của ngành logistics

Trong những năm gần đây, ngành logistics thế giới tiếp tục giữ vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng và hoạt động thương mại quốc tế. Sau giai đoạn phục hồi hậu Covid-19, nhu cầu vận chuyển hàng hóa, xuất nhập khẩu và lưu thông thương mại toàn cầu tiếp tục tăng, kéo theo sự phát triển mạnh của các hoạt động vận tải, kho bãi và giao nhận quốc tế. Tuy nhiên, môi trường kinh doanh logistics hiện nay cũng chịu tác động lớn từ nhiều yếu tố như biến động kinh tế thế giới, lạm phát, giá nhiên liệu, xung đột địa chính trị và sự thay đổi của chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tại Việt Nam, ngành logistics vẫn duy trì tốc độ tăng trưởng tích cực nhờ hoạt động xuất nhập khẩu liên tục mở rộng. Theo số liệu thống kê, tổng sản lượng vận tải hàng hóa năm 2025 tiếp tục tăng trên 14%, trong đó vận tải đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất trong hoạt động logistics nội địa. Việt Nam hiện được đánh giá là một trong những thị trường logistics có tốc độ phát triển nhanh tại khu vực Đông Nam Á nhờ lợi thế về vị trí địa lý, hệ thống cảng biển và sự tăng trưởng của thương mại điện tử.

Riêng tại khu vực Đà Nẵng và miền Trung, hoạt động logistics ngày càng phát triển nhờ sự mở rộng của cảng Tiên Sa, cảng Liên Chiểu trong tương lai và sự gia tăng nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa miền Trung với các khu công nghiệp phía Nam và phía Bắc. Đà Nẵng đang dần trở thành trung tâm trung chuyển logistics quan trọng của khu vực miền Trung, đặc biệt đối với hàng container xuất nhập khẩu và vận tải nội địa kết nối cảng biển với các khu công nghiệp, nhà máy và kho hàng.

Bên cạnh những cơ hội phát triển, môi trường kinh doanh logistics hiện nay cũng chịu nhiều áp lực từ biến động giá nhiên liệu do tình hình căng thẳng tại khu vực

Trung Đông. Các xung đột liên quan đến tuyến hàng hải Biển Đỏ và eo biển Hormuz đã làm giá dầu thế giới tăng mạnh, kéo theo giá xăng dầu trong nước liên tục điều chỉnh tăng. Theo một số báo cáo thị trường, giá nhiên liệu tại Việt Nam trong các đợt điều chỉnh năm 2025 đã tăng từ khoảng 1.100 – 2.100 đồng/lít đối với xăng và dầu diesel.

Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động logistics vì chi phí nhiên liệu thường chiếm khoảng 30%–50% tổng chi phí vận tải. Khi giá xăng dầu tăng, doanh nghiệp logistics phải đối mặt với tình trạng chi phí vận hành phương tiện, chi phí vận tải đường bộ, phụ phí nhiên liệu và cước vận chuyển đều tăng theo. Ngoài ra, nhiều hãng tàu quốc tế cũng tăng phụ phí chiến tranh và phụ phí nhiên liệu, khiến giá cước vận tải biển tăng khoảng 25%–35% trong một số thời điểm. Điều này gây áp lực lớn lên doanh nghiệp logistics và khách hàng xuất nhập khẩu, đặc biệt là các doanh nghiệp phụ thuộc nhiều vào vận tải container và vận tải đường bộ nội địa.

3.1.1.2. Xu hướng phát triển của ngành logistics

Trong thời gian tới, ngành logistics được dự báo sẽ tiếp tục phát triển theo hướng hiện đại hóa, ứng dụng công nghệ và tối ưu chuỗi cung ứng. Nhiều doanh nghiệp logistics đang đẩy mạnh chuyển đổi số thông qua việc ứng dụng phần mềm quản lý vận tải (TMS), hệ thống quản lý kho (WMS), định vị GPS và nền tảng quản lý dữ liệu trực tuyến nhằm nâng cao hiệu quả vận hành và giảm chi phí logistics.

Bên cạnh đó, xu hướng logistics xanh và tối ưu chi phí vận tải cũng ngày càng được quan tâm. Các doanh nghiệp đang có xu hướng tối ưu tuyến đường, giảm xe chạy rỗng và kết hợp nhiều phương thức vận tải nhằm tiết kiệm nhiên liệu và hạn chế phát thải môi trường. Ngoài ra, mô hình logistics tích hợp và dịch vụ vận chuyển trọn gói cũng ngày càng phát triển nhằm đáp ứng nhu cầu giao nhận nhanh và linh hoạt của khách hàng.

Đối với lĩnh vực vận tải nội địa, nhu cầu vận chuyển container từ cảng biển đến kho hàng, khu công nghiệp và trung tâm phân phối được dự báo sẽ tiếp tục tăng cùng với sự phát triển của hoạt động xuất nhập khẩu và thương mại điện tử. Điều này tạo cơ

hội lớn cho các doanh nghiệp vận tải nội địa mở rộng đội xe, nâng cao năng lực điều phối và đầu tư vào công nghệ quản lý vận tải nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Tuy nhiên, trong bối cảnh giá nhiên liệu và chi phí logistics còn nhiều biến động do ảnh hưởng từ tình hình kinh tế và địa chính trị thế giới, các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam cần tăng cường khả năng quản lý chi phí, chủ động xây dựng phương án dự phòng và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ để nâng cao hiệu quả vận hành trong thời gian tới.

3.1.2 Định hướng và mục tiêu phát triển chung của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam trong thời gian tới:

◆ Định hướng phát triển của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

Trong bối cảnh ngành logistics tại Việt Nam đang phát triển nhanh nhưng cũng đối mặt với nhiều áp lực về chi phí vận tải, giá nhiên liệu, yêu cầu giao hàng nhanh và mức độ cạnh tranh ngày càng cao, Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam định hướng phát triển theo hướng nâng cao hiệu quả vận hành và chất lượng dịch vụ logistics. Công ty tập trung hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa, tăng khả năng kiểm soát tiến độ giao hàng và hạn chế các chi phí phát sinh trong quá trình vận chuyển container và hàng hóa.

Logiforce định hướng đẩy mạnh ứng dụng công nghệ vào hoạt động quản lý và điều phối vận tải nhằm nâng cao tính chính xác và khả năng phối hợp giữa các bộ phận. Công ty hướng đến việc sử dụng đồng bộ các công cụ quản lý dữ liệu, quản lý lô hàng và theo dõi phương tiện vận tải để giảm sự phụ thuộc vào xử lý thủ công, đồng thời tăng khả năng kiểm soát chứng từ và tiến độ vận chuyển thực tế.

Ngoài hoạt động vận tải nội địa, Logiforce cũng định hướng mở rộng và phát triển các dịch vụ logistics theo hướng tích hợp, bao gồm vận tải container, dịch vụ khai báo hải quan, giao nhận hàng hóa và vận chuyển door to door nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng đa dạng của khách hàng. Đồng thời, công ty tiếp tục duy trì và mở rộng mối

quan hệ hợp tác với các hãng tàu, depot, cảng biển và đối tác vận tải nhằm nâng cao năng lực khai thác và khả năng cạnh tranh thị trường logistics khu vực miền Trung.

Song song với quá trình phát triển hoạt động kinh doanh, Logiforce cũng chú trọng nâng cao chất lượng nguồn nhân lực thông qua đào tạo nghiệp vụ, kỹ năng xử lý tình huống và khả năng ứng dụng công nghệ trong công việc. Đây được xem là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp thích ứng với xu hướng chuyển đổi số và sự thay đổi nhanh của ngành logistics trong thời gian tới.

◆ Mục tiêu phát triển của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

Về ngắn hạn, Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam tập trung ổn định và nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải nội địa, đặc biệt ở khâu điều phối xe container và quản lý tiến độ giao hàng. Công ty hướng đến việc cải thiện khả năng phản hồi và xử lý đơn hàng nhanh hơn, hạn chế tình trạng chậm trễ trong quá trình lấy và giao container tại cảng. Đồng thời, doanh nghiệp sẽ tăng cường kiểm soát chi phí vận tải, chi phí nhiên liệu và các khoản phát sinh liên quan đến lưu container, lưu bãi nhằm tối ưu hiệu quả khai thác phương tiện.

Ngoài ra, Logiforce cũng chú trọng nâng cao khả năng phối hợp giữa các bộ phận thông qua việc chuẩn hóa quy trình làm việc và xây dựng hệ thống theo dõi công việc rõ ràng hơn. Công ty dự kiến đẩy mạnh đào tạo nội bộ cho nhân viên OPS và đội ngũ vận hành nhằm nâng cao kỹ năng xử lý tình huống thực tế, khả năng kiểm soát chứng từ và thích ứng tốt hơn với áp lực công việc trong mùa cao điểm logistics.

Còn về dài hạn, Logiforce định hướng mở rộng quy mô hoạt động vận tải và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường logistics miền Trung. Công ty hướng đến việc xây dựng hệ thống quản lý vận tải chuyên nghiệp hơn, tăng khả năng kết nối dữ liệu giữa các hoạt động điều xe, quản lý container và theo dõi công nợ khách hàng. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng đặt mục tiêu phát triển mạng lưới đối tác vận tải, depot và khách hàng ổn định nhằm nâng cao khả năng khai thác hàng hóa và tối ưu công suất vận hành.

Song song với việc mở rộng hoạt động kinh doanh, Logiforce định hướng từng bước hiện đại hóa quy trình quản lý thông qua chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải nội địa. Công ty kỳ vọng xây dựng được môi trường làm việc chuyên nghiệp, có khả năng xử lý khối lượng công việc lớn, đồng thời nâng cao chất lượng dịch vụ và tạo nền tảng phát triển bền vững trong bối cảnh ngành logistics ngày càng cạnh tranh mạnh mẽ.

3.1.3. Định hướng của công ty về vận tải nội địa

Trong thời gian tới, Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam xác định vận tải nội địa tiếp tục là một trong những hoạt động trọng tâm nhằm hỗ trợ và kết nối hiệu quả chuỗi dịch vụ logistics của doanh nghiệp. Với vai trò là cầu nối giữa cảng biển, kho bãi và khách hàng, hoạt động vận tải nội địa không chỉ góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ mà còn ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ giao hàng và khả năng cạnh tranh của công ty trên thị trường logistics.

Trước xu hướng nhu cầu vận chuyển container nội địa ngày càng tăng, đặc biệt tại khu vực miền Trung và Đà Nẵng, công ty định hướng nâng cao năng lực điều phối và quản lý phương tiện nhằm đáp ứng tốt hơn yêu cầu vận chuyển hàng hóa của khách hàng. Doanh nghiệp tập trung tối ưu hóa lịch trình xe, hạn chế tình trạng xe chạy rỗng và nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện nhằm giảm chi phí vận tải và tăng hiệu quả hoạt động.

Bên cạnh đó, Logiforce định hướng tăng cường ứng dụng công nghệ vào công tác quản lý vận tải nội địa như theo dõi hành trình xe bằng GPS, quản lý tiến độ giao hàng và lưu trữ dữ liệu vận tải điện tử. Việc áp dụng công nghệ giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng kiểm soát hoạt động điều xe, hỗ trợ xử lý nhanh các tình huống phát sinh và giảm sự phụ thuộc vào phương thức quản lý thủ công như hiện nay.

Ngoài hoạt động vận chuyển container từ cảng về kho khách hàng, công ty cũng định hướng mở rộng mạng lưới vận tải nội địa theo hướng linh hoạt và đa dạng hơn nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường. Trong đó, doanh nghiệp chú trọng phát triển dịch vụ vận chuyển hàng nguyên container (FCL), hàng lẻ (LCL) và

vận tải kết nối giữa các khu công nghiệp, kho hàng và cảng biển tại khu vực miền Trung.

Song song với việc mở rộng hoạt động vận tải, Logiforce cũng chú trọng nâng cao chất lượng đội ngũ nhân sự điều phối và tài xế vận tải. Công ty hướng đến xây dựng đội ngũ nhân viên có khả năng xử lý tình huống nhanh, nắm vững quy trình vận tải container và sử dụng tốt các công cụ quản lý hiện đại nhằm nâng cao hiệu quả vận hành và chất lượng dịch vụ khách hàng.

Ngoài ra, trong bối cảnh giá nhiên liệu và chi phí logistics có nhiều biến động do ảnh hưởng từ tình hình kinh tế và địa chính trị thế giới, công ty định hướng tăng cường kiểm soát chi phí vận tải, xây dựng phương án điều phối linh hoạt và nâng cao khả năng thích ứng với các biến động của thị trường nhằm duy trì hoạt động vận tải ổn định và bền vững trong thời gian tới.

3.2. Những giải pháp hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa tại công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam

** Cơ sở đề xuất giải pháp hoàn thiện quản lý vận tải nội địa*

Để các giải pháp đề xuất mang tính khả thi và giải quyết tận gốc những hạn chế đang tồn tại trong khâu quản lý vận tải nội địa tại công ty, các biện pháp dưới đây được xây dựng dựa trên ba cơ sở nền tảng: cơ sở lý luận về dịch vụ khách hàng (Nguyên tắc 7R) và cơ sở ứng dụng công nghệ TMS và Mobile App và cuối cùng là cơ sở dựa vào các nội dung về đánh giá ưu điểm và hạn chế của quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam.

Cơ sở lý luận về dịch vụ khách hàng - Nguyên tắc 7R trong Logistics: Đây là thước đo chuẩn mực để đánh giá hiệu quả của một chuỗi cung ứng, bao gồm: Đúng sản phẩm (Right product), Đúng số lượng (Right quantity), Đúng tình trạng (Right condition), Đúng địa điểm (Right place), Đúng thời gian (Right time), Đúng khách hàng (Right customer) và Đúng chi phí (Right cost). Mọi giải pháp điều phối và quản lý đội xe đều phải hướng tới việc đáp ứng tối đa các tiêu chí này nhằm nâng cao sự hài lòng của đối tác và tối ưu hóa biên lợi nhuận cho doanh nghiệp.

Cơ sở ứng dụng công nghệ - TMS và Mobile App: Hệ thống quản lý vận tải (TMS) là nền tảng phần mềm chuyên dụng giúp hoạch định, thực thi và tối ưu hóa việc di chuyển của hàng hóa. Khi tích hợp với ứng dụng di động (Mobile App) trên thiết bị của tài xế, hệ thống này tạo ra một vòng lặp dữ liệu khép kín, cho phép giám sát hành trình theo thời gian thực (real-time tracking), số hóa lệnh điều xe và ghi nhận tức thời các biên bản giao nhận điện tử, từ đó khắc phục triệt để độ trễ thông tin của các phương pháp thủ công truyền thống.

Cơ sở cuối cùng được xây dựng dựa trên những ưu điểm và hạn chế thực tế trong quy trình quản lý vận tải nội địa của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam. Qua quá trình đánh giá, có thể thấy doanh nghiệp đã xây dựng được quy trình quản lý vận tải tương đối rõ ràng, có sự phối hợp giữa bộ phận OPS, tài xế và kế toán trong quá trình điều phối, theo dõi và đối soát vận tải; đồng thời bước đầu ứng dụng công nghệ thông tin thông qua GPS, điện thoại, Zalo và lưu trữ hồ sơ theo từng mã Job. Tuy nhiên, hoạt động quản lý vận tải nội địa vẫn còn tồn tại một số hạn chế như việc trao đổi thông tin giữa các bộ phận và tài xế còn phụ thuộc nhiều vào phương thức thủ công, công tác điều phối phương tiện chưa thực sự tối ưu trong thời điểm cao điểm, việc kiểm soát thời gian trả container và chi phí phát sinh còn thiếu tính chủ động, đồng thời hệ thống lưu trữ và quản lý chứng từ chưa được số hóa đồng bộ. Các giải pháp tập trung vào việc tăng cường ứng dụng công nghệ, nâng cao khả năng kiểm soát thông tin, tối ưu hóa hoạt động điều phối và hoàn thiện hệ thống quản lý dữ liệu nhằm góp phần nâng cao hiệu quả quản lý vận tải nội địa tại công ty.

3.2.1. Giải pháp thứ nhất: Số hóa công tác điều phối vận tải nhằm đồng bộ hóa luồng thông tin

+ Mục tiêu giải pháp: Mục tiêu cốt lõi của giải pháp này là thiết lập một luồng thông tin xuyên suốt và liên mạch giữa các phòng ban nội bộ và đội ngũ tài xế hiện trường. Giải pháp hướng tới việc đáp ứng nguyên tắc Đúng thời gian (Right Time) trong giao nhận hàng hóa thông qua việc giảm thiểu độ trễ thông tin, đồng thời kiểm soát Đúng

chi phí (Right Cost) bằng cách hạn chế tối đa các sai sót do thao tác truyền đạt dữ liệu thủ công gây ra.

+ Nội dung giải pháp: Công ty cần tiến hành chuyển đổi số quy trình điều hành bằng cách áp dụng phần mềm Quản lý vận tải (Transport Management System - TMS) tích hợp với ứng dụng di động (Mobile App) nội bộ. Thay vì sử dụng Zalo hay gọi điện, nhân viên điều hành (OPS) sẽ trực tiếp khởi tạo và số hóa lệnh vận chuyển (e-dispatch) trên nền tảng TMS. Lệnh này được chuẩn hóa với đầy đủ các trường thông tin: mã lô hàng, số hiệu container, mã bãi khai thác, và tuyến đường ưu tiên. Dữ liệu sẽ được đẩy trực tiếp (push notification) đến điện thoại của tài xế phụ trách. Xuyên suốt quá trình di chuyển, tài xế chỉ cần thực hiện các thao tác xác nhận trạng thái (nhận lệnh, đến cảng, hoàn tất bốc dỡ) trên ứng dụng. Hệ thống sẽ tự động ghi nhận và đồng bộ hóa dữ liệu thời gian thực lên bảng điều khiển trung tâm, giúp toàn bộ bộ phận điều hành và kế toán có thể theo dõi tiến độ của từng rơ-moóc mà không cần phải chủ động liên lạc hỏi thăm.

+Kết quả dự kiến:

Bảng 3.1. Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ nhất

Tiêu chí đánh giá	Thực trạng trước khi có giải pháp	Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ nhất
Phương thức truyền thông	Rời rạc, phụ thuộc hoàn toàn vào các kênh cá nhân (Zalo, điện thoại, email).	Tập trung, đồng bộ trên một nền tảng quản lý duy nhất (TMS & Mobile App).
Độ chính xác dữ liệu	Dễ xảy ra sai sót do nghe nhầm số container, trôi tin nhắn trong nhóm chat khi có nhiều đơn hàng.	Dữ liệu được số hóa và chuẩn hóa, giảm thiểu đáng kể tình trạng nhầm lẫn thông số kỹ thuật.
Tốc độ kiểm soát	Nhân sự OPS bị động, mất	Cập nhật theo thời gian

	nhiều thời gian gọi điện hỏi tài xế về vị trí và tiến độ chuyển đi.	thực, OPS nắm bắt tiến độ ngay lập tức qua bảng điều khiển trung tâm.
--	---	---

+ Điều kiện thực hiện giải pháp:

- Về cơ sở hạ tầng và công nghệ: Doanh nghiệp cần phân bổ ngân sách để thuê bao nền tảng phần mềm Quản lý vận tải (TMS - dạng dịch vụ đám mây SaaS nhằm tối ưu chi phí đầu tư ban đầu). Đồng thời, toàn bộ đội ngũ tài xế phải được trang bị điện thoại thông minh (smartphone) có kết nối mạng di động (4G/5G) ổn định để cài đặt và sử dụng ứng dụng di động (Mobile App) tại hiện trường.
- Về năng lực nhân sự: Cần tổ chức các khóa đào tạo nội bộ ngắn hạn. Đội ngũ nhân viên OPS và tài xế phải nắm vững thao tác trên hệ thống mới, đảm bảo tính tuân thủ kỷ luật trong việc cập nhật dữ liệu định kỳ thay vì thói quen báo cáo miệng truyền thống.

+ Cách thức thực hiện:

Bước 1: Khởi tạo lệnh điện tử. Thay vì chép tay hoặc nhắn tin Zalo, nhân sự OPS tiếp nhận booking và nhập liệu trực tiếp lên hệ thống TMS. Hệ thống tự động trích xuất thành lệnh điều động điện tử với các trường thông tin chuẩn hóa: mã hồ sơ, số container, trọng lượng, mã bãi lấy/hạ (ví dụ: bãi DAD, cảng Tiên Sa), và lộ trình yêu cầu.

Bước 2: Truyền đạt và xác nhận lệnh. Lệnh e-dispatch được đẩy trực tiếp đến ứng dụng trên thiết bị của tài xế được chỉ định. Tài xế đọc thông tin và nhấn nút "Nhận chuyển" trên màn hình. Ngay lập tức, trạng thái phương tiện trên bảng điều khiển trung tâm của OPS sẽ chuyển sang "Đang thực hiện".

Bước 3: Cập nhật tiến độ hiện trường. Xuyên suốt lộ trình, tài xế có trách nhiệm sử dụng ứng dụng để báo cáo các cột mốc quan trọng thông qua các nút bấm đơn giản: "Đã đến cảng", "Đang bốc xếp", "Đã giao hàng". Hệ thống GPS tích hợp sẽ ghi nhận tọa độ thực tế tại thời điểm bấm nút, ngăn chặn tình trạng báo cáo sai lệch vị trí.

Bước 4: Hoàn tất và lưu vết. Sau khi chuyển đi kết thúc, trạng thái đơn hàng tự động đóng lại trên hệ thống. Kế toán có thể ngay lập tức trích xuất dữ liệu hành trình và thời gian thực hiện để đối soát sản lượng mà không cần chờ đợi xác nhận thủ công từ bộ phận OPS.

3.2.2. Giải pháp thứ hai: Xây dựng kịch bản dự phòng điều độ nhằm tối ưu hóa năng lực khai thác

+ Mục tiêu giải pháp: Giải pháp này nhằm duy trì sự ổn định của chuỗi cung ứng, đảm bảo hàng hóa được vận chuyển đến Đúng địa điểm (Right Place) vào Đúng thời gian (Right Time) ngay cả trong điều kiện hạ tầng giao thông và tình trạng khai thác tại cảng biển gặp nhiều biến động. Mục tiêu song song là gia tăng hệ số quay vòng của đội xe và kiểm soát các khoản chi phí ẩn phát sinh từ việc chờ đợi.

+ Nội dung giải pháp: Logiforce cần xây dựng bộ quy trình vận hành chuẩn chuyên biệt để ứng phó với các kịch bản rủi ro tại hiện trường. Cụ thể, bộ phận OPS sẽ được trang bị hệ thống đánh giá lưu lượng phương tiện thông qua việc kết nối thông tin với bộ phận điều độ cảng (như cảng Tiên Sa) và hệ thống camera giao thông. Khi nhận được tín hiệu cảnh báo ùn tắc, nhân sự điều hành sẽ kích hoạt phương án định tuyến linh hoạt: luân chuyển phương tiện sang phục vụ các lệnh giao nhận tại các kho ngoại quan trống hơn hoặc thực hiện các tuyến ngắn lân cận, và chỉ điều phối xe trở lại cảng vào khung giờ thấp điểm. Bên cạnh đó, giải pháp cũng bao gồm việc thương thảo, bổ sung các điều khoản quy định rõ giới hạn thời gian chờ tại kho khách hàng vào hợp đồng nguyên tắc, nhằm phân bổ rủi ro công bằng giữa các bên.

+ Kết quả dự kiến:

Bảng 3.2. Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ hai

Tiêu chí đánh giá	Thực trạng trước khi có giải pháp	Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ hai
Tính chủ động	Bị động, điều xe chạy theo thói quen hoặc lịch cứng,	Chủ động đánh giá tình hình, kích hoạt định tuyến

	dẫn đến việc xe nằm chờ kéo dài tại cổng cảng.	linh hoạt để tránh các điểm nghẽn giao thông.
Hiệu suất phương tiện	Hệ số quay vòng của rơ-moóc thấp, lãng phí định mức tiêu hao nhiên liệu (thời gian nổ máy chờ cao).	Tối ưu hóa thời gian chạy thực tế, tăng số vòng quay chuyên/ngày, tiết kiệm chi phí dầu.
Quản lý rủi ro chi phí	Doanh nghiệp thường phải tự gánh chịu các khoản chi phí lưu ca xe phát sinh do kho bốc dỡ chậm.	Rủi ro được phân bổ hợp lý thông qua các điều khoản hợp đồng ràng buộc với đối tác.

+ Điều kiện thực hiện giải pháp:

- Về mạng lưới thông tin: Bộ phận điều hành phải xây dựng được mạng lưới tiếp nhận thông tin giao thông theo thời gian thực. Điều này bao gồm việc kết nối với hệ thống camera giao thông công cộng của thành phố, cũng như tham gia các nhóm liên lạc nội bộ với bộ phận hải quan giám sát và điều độ tại các cảng/bãi để nắm bắt tình hình bốc dỡ.
- Về pháp lý và hợp đồng: Doanh nghiệp cần chủ động đàm phán với khách hàng để đưa các điều khoản ràng buộc về "thời gian chờ cho phép bốc dỡ tại kho" vào hợp đồng nguyên tắc. Việc này tạo cơ sở pháp lý để thu phí phạt trễ nếu đối tác giam xe quá lâu, hạn chế rủi ro cho đội vận tải.

+ Cách thức thực hiện:

Bước 1: Giám sát và phân tích luồng phương tiện. Trước khi lên lịch điều xe hàng ngày, nhân viên OPS kiểm tra camera tại khu vực cổng cảng và cập nhật thông tin về lịch tàu cập bến. Nếu phát hiện mật độ xe đầu kéo đang tập trung quá đông chờ làm thủ tục, OPS tạm ngưng phát lệnh vào cảng.

Bước 2: Kích hoạt định tuyến linh hoạt. Căn cứ vào danh sách công việc trong ngày, OPS tiến hành đảo lịch trình. Thay vì đưa xe vào cảng chịu cảnh ùn tắc, điều phối viên

sẽ ưu tiên chỉ định phương tiện đi thực hiện các lệnh rút hàng tại kho ngoại quan, hoặc gắp container rỗng tại các depot lân cận không bị kẹt. Xe chỉ được lệnh di chuyển vào khu vực cảng biển khi khung giờ cao điểm đã qua.

Bước 3: Xử lý sự cố tại kho khách hàng. Trong trường hợp xe đã đến kho nhưng đối tác chậm trễ trong việc bố trí nhân công bốc dỡ (vượt quá thời gian quy định), nhân sự OPS lập tức liên hệ bộ phận mua hàng của đối tác để cảnh báo về việc phát sinh phí lưu ca xe. Nếu tình hình không cải thiện, OPS có thể linh hoạt điều xe đầu kéo cắt rơ-moóc để lại kho và đi thực hiện chuyến khác, tránh lãng phí thời gian chờ của cả tổ hợp xe.

3.2.3. Giải pháp thứ ba: Chuẩn hóa quy trình kiểm soát thiết bị và thiết lập cảnh báo lưu bãi

+ Mục tiêu giải pháp: Giải pháp được đề xuất nhằm khắc phục trực tiếp về việc công ty còn gặp hạn chế trong công tác theo dõi thời gian trả container, dẫn đến nguy cơ phát sinh phí lưu container (DET), lưu bãi (DEM) và các chi phí sửa chữa container ngoài kế hoạch. Trên cơ sở đó, giải pháp hướng đến việc nâng cao khả năng kiểm soát Đúng thời gian (Right Time) và tối ưu hóa Đúng chi phí (Right Cost) trong hoạt động vận tải nội địa.

+ Nội dung giải pháp: Hiện nay, việc theo dõi thời gian miễn lưu container tại công ty chủ yếu được thực hiện thủ công thông qua Excel, điện thoại và trao đổi giữa OPS với tài xế hoặc khách hàng. Điều này khiến bộ phận điều phối khó kiểm soát chính xác thời hạn trả container, đặc biệt trong các trường hợp khách hàng rút hàng chậm hoặc lịch xe thay đổi đột xuất. Bên cạnh đó, công ty cũng dễ phát sinh tranh chấp chi phí sửa chữa container do chưa có đầy đủ dữ liệu và hình ảnh đối chiếu khi nhận hoặc trả vỏ container tại depot. Để khắc phục tình trạng trên, công ty cần hoàn thiện công tác kiểm soát thời gian trả container bằng cách kết hợp theo dõi thời hạn Free-time với cơ chế cảnh báo tự động và tăng cường kiểm soát chi phí phát sinh trong quá trình giao nhận container.

+ Kết quả dự kiến:

Bảng 3.3. Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ ba

Tiêu chí đánh giá	Thực trạng trước khi có giải pháp	Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ ba
Kiểm soát thời gian trả container	Theo dõi thủ công nên dễ quên thời hạn Free-time, phát sinh phí DEM/DET ngoài kế hoạch.	Hệ thống cảnh báo tự động giúp OPS chủ động theo dõi và xử lý thời hạn trả container đúng tiến độ.
Kiểm soát chi phí phát sinh	Dễ phát sinh chi phí lưu bãi, lưu container và sửa chữa container do xử lý chậm hoặc thiếu dữ liệu đối chiếu.	Giảm đáng kể các khoản phí phát sinh nhờ kiểm soát tốt thời gian và có đầy đủ dữ liệu hình ảnh container.
Khả năng phối hợp xử lý	OPS thường xử lý bị động khi khách hàng rút hàng chậm hoặc thay đổi lịch xe.	OPS chủ động phối hợp với khách hàng, tài xế và depot để xử lý kịp thời các tình huống phát sinh.

+ Điều kiện thực hiện giải pháp:

- Về công nghệ quản lý: Công ty cần xây dựng hệ thống theo dõi thời gian Free-time container có chức năng cảnh báo tự động theo từng lô hàng hoặc từng mã container.
- Về quy trình vận hành: Công ty cần quy định rõ trách nhiệm của OPS và tài xế trong việc cập nhật thời gian trả container, theo dõi cảnh báo và lưu trữ hình ảnh container khi nhận/trả vỏ.
- Về nhân sự: Nhân viên điều phối cần được hướng dẫn đầy đủ về quy trình kiểm soát thời gian container, xử lý cảnh báo DEM/DET và kiểm soát các khoản chi phí phát sinh liên quan.

+ Cách thức thực hiện:

Bước 1: Cập nhật thời gian miễn lưu container: Ngay sau khi nhận Arrival Notice hoặc eDO từ hãng tàu, OPS tiến hành nhập thời hạn Free-time lên hệ thống quản lý theo từng container.

Bước 2: Theo dõi và cảnh báo thời gian trả vỏ: Hệ thống tự động hiển thị thời gian còn lại và phát cảnh báo khi container sắp hết thời gian miễn lưu để OPS chủ động xử lý.

Bước 3: Phối hợp xử lý trả container: Khi nhận cảnh báo, OPS liên hệ khách hàng để đẩy nhanh tiến độ rút hàng và điều động xe trả container đúng hạn nhằm hạn chế phí lưu container và lưu bãi.

Bước 4: Kiểm soát chi phí phát sinh và lưu trữ dữ liệu: Tài xế thực hiện chụp ảnh tình trạng container khi nhận và trả vỏ, sau đó tải lên hệ thống lưu trữ nội bộ để phục vụ đối chiếu chi phí và xử lý tranh chấp khi cần thiết.

3.2.4. Giải pháp thứ tư: Chuyển đổi hệ thống lưu trữ chứng từ sang nền tảng dữ liệu đám mây

+ Mục tiêu giải pháp: Giải pháp được đề xuất nhằm khắc phục hạn chế trong công tác lưu trữ và quản lý chứng từ vận tải còn phân tán, khó tra cứu và chưa có hệ thống dữ liệu tập trung tại công ty. Trên cơ sở đó, giải pháp hướng đến việc nâng cao khả năng kiểm soát thông tin, rút ngắn thời gian đối soát công nợ và tối ưu hóa Đúng thời gian (Right Time) trong quá trình xử lý nghiệp vụ vận tải nội địa.

+ Nội dung giải pháp: Hiện nay, mặc dù công ty đã thực hiện lưu trữ hồ sơ vận tải theo từng mã Job, tuy nhiên dữ liệu vẫn còn phân tán trên nhiều thiết bị cá nhân, Zalo, email và các file lưu trữ riêng lẻ. Nhiều chứng từ như POD, EIR, phiếu cân, Debit Note hoặc hình ảnh hiện trường vẫn được lưu dưới dạng file rời nên quá trình tra cứu, đối chiếu và tổng hợp dữ liệu còn mất nhiều thời gian. Điều này khiến bộ phận OPS và kế toán gặp khó khăn khi cần xử lý công nợ, kiểm tra lịch sử vận chuyển hoặc giải quyết khiếu nại từ khách hàng. Đồng thời, việc chưa có hệ thống dữ liệu tập trung cũng làm gia tăng nguy cơ thất lạc chứng từ và ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý vận tải nội địa của doanh nghiệp.

Để khắc phục tình trạng trên, công ty cần chuyển đổi hệ thống lưu trữ chứng từ sang nền tảng dữ liệu đám mây nhằm tập trung hóa toàn bộ dữ liệu vận tải trên một hệ thống quản lý thống nhất. Toàn bộ chứng từ như BL, eDO, EIR, POD, phiếu cân và Debit Note sẽ được lưu trữ theo từng mã Job với cấu trúc thư mục đồng bộ để thuận tiện cho việc tra cứu và đối chiếu dữ liệu. Sau khi hoàn tất nghiệp vụ, tài xế hoặc nhân viên OPS phải cập nhật chứng từ và hình ảnh liên quan lên hệ thống ngay trong ngày nhằm hỗ trợ đối soát công nợ nhanh hơn, hạn chế thất lạc hồ sơ và nâng cao hiệu quả quản lý vận tải nội địa của công ty.

+Kết quả dự kiến:

Bảng 3.4. Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ tư

Tiêu chí đánh giá	Thực trạng trước khi có giải pháp	Kết quả dự kiến sau khi áp dụng giải pháp thứ tư
Tổ chức dữ liệu	Phân tán trên nhiều máy tính cá nhân, Zalo, và tủ hồ sơ vật lý, không có cấu trúc thống nhất.	Tập trung, đồng bộ trên hệ thống đám mây, được sắp xếp khoa học theo mã định danh (Job ID).
Tốc độ tra cứu và xử lý	Mất nhiều thời gian tìm kiếm, lục lọi hồ sơ giấy khi cần đối chiếu làm Debit Note hoặc giải quyết khiếu nại.	Truy xuất dữ liệu chỉ trong vài giây qua thanh tìm kiếm, giúp đẩy nhanh tốc độ xuất hóa đơn.
An toàn thông tin	Nguy cơ thất lạc, rách nát, hư hỏng chứng từ gốc trong quá trình luân chuyển trên đường rất cao.	Chứng từ được số hóa ngay tại hiện trường, bảo vệ tính toàn vẹn của dữ liệu gốc.

+ Điều kiện thực hiện giải pháp:

- Về nền tảng lưu trữ: Thiết lập một hệ thống máy chủ đám mây dùng chung cho toàn doanh nghiệp (như Google Workspace, OneDrive). Hệ thống này phải được phân quyền truy cập nghiêm ngặt: OPS và tài xế có quyền tải lên, Kế toán có quyền xem và trích xuất dữ liệu, tránh việc vô tình xóa mất tệp tin.
- Về quy chế hành chính: Ban hành sổ tay hướng dẫn quy tắc đặt tên tệp tin (Naming Convention) để đảm bảo hàng ngàn chứng từ không bị lộn xộn, hỗ trợ tối đa cho việc dùng công cụ tìm kiếm.

+ Cách thức thực hiện:

Bước 1: Chuẩn hóa cấu trúc thư mục và tên file. Hệ thống lưu trữ được chia thành các thư mục theo tháng, trong đó mỗi lô hàng được cấp một thư mục con mang tên mã định danh (Ví dụ: Tháng 04_2026 / IL26010005). Tất cả các file tải lên phải tuân thủ cú pháp: [Mã hồ sơ]_[Loại chứng từ]. (Ví dụ: IL26010005_POD, IL26010005_eDO, IL26010005_PhieuCan).

Bước 2: Thu thập minh chứng số hóa tại nguồn. Ngay khi khách hàng ký đóng dấu xác nhận lên Biên bản giao nhận (POD) hoặc phiếu cân hàng, tài xế sử dụng ứng dụng scan trên điện thoại để chụp lại chứng từ và tải thẳng lên thư mục tương ứng của lô hàng đó trên hệ thống đám mây.

Bước 3: Xử lý nghiệp vụ theo thời gian thực. Thay vì chờ tài xế mang giấy tờ vật lý về văn phòng vào cuối tuần, nhân viên OPS và kế toán có thể truy cập vào kho dữ liệu đám mây để tải bản scan POD, đối chiếu với Bảng kê vận chuyển và lập ngay Giấy báo nợ (Debit Note) gửi đối tác.

Bước 4: Lưu kho pháp lý. Các bộ chứng từ gốc bằng giấy vẫn được tài xế bàn giao định kỳ vào một ngày cố định trong tuần. Kế toán sẽ đóng tệp và đưa vào kho lưu trữ nhằm phục vụ mục đích kiểm toán thuế, tách biệt hoàn toàn với luồng xử lý dữ liệu phục vụ đối soát thanh toán.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Chương 3 của đề tài đã tập trung đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam trên cơ sở những hạn chế và tồn tại đã được phân tích ở Chương 2. Trong bối cảnh ngành logistics Việt Nam đang phát triển mạnh mẽ cùng với sự mở rộng của hoạt động xuất nhập khẩu và thương mại điện tử, việc nâng cao hiệu quả quản lý vận tải nội địa trở thành yêu cầu tất yếu đối với doanh nghiệp logistics. Đồng thời, chương cũng đã phân tích xu hướng phát triển của ngành logistics trong nước và quốc tế, qua đó cho thấy áp lực cạnh tranh ngày càng lớn đòi hỏi doanh nghiệp phải liên tục đổi mới và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Bên cạnh đó, chương 3 đã xác định rõ định hướng phát triển của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam trong thời gian tới. Công ty hướng đến việc mở rộng quy mô hoạt động vận tải nội địa, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, phát triển đội ngũ nhân sự vận hành chuyên nghiệp và từng bước hiện đại hóa quy trình quản lý. Đặc biệt, doanh nghiệp chú trọng ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong hoạt động điều phối vận tải nhằm nâng cao khả năng kiểm soát tiến độ giao hàng, quản lý dữ liệu và tối ưu hóa hiệu quả vận hành. Đây được xem là nền tảng quan trọng giúp công ty nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững trong tương lai.

Trên cơ sở đó, đề tài đã đề xuất nhiều giải pháp mang tính thực tiễn nhằm hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa của doanh nghiệp. Các giải pháp tập trung vào việc chuẩn hóa quy trình điều phối vận tải, tăng cường kiểm soát container và chi phí phát sinh, nâng cao năng lực xử lý nghiệp vụ của nhân viên OPS, đồng thời đẩy mạnh ứng dụng hệ thống quản lý vận tải TMS kết hợp Mobile App để theo dõi hành trình và cập nhật thông tin theo thời gian thực. Ngoài ra, việc số hóa chứng từ, xây dựng hệ thống dữ liệu tập trung và hoàn thiện công tác báo cáo vận hành cũng được xem là những giải pháp quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả quản lý và giảm thiểu rủi ro trong hoạt động vận tải nội địa.

Nhìn chung, các giải pháp được đề xuất trong chương 3 không chỉ phù hợp với điều kiện thực tế của Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam mà còn có tính khả thi cao trong quá trình triển khai. Việc áp dụng đồng bộ các giải pháp này sẽ góp phần tối ưu hóa chi phí vận tải, nâng cao chất lượng dịch vụ, cải thiện khả năng kiểm soát hoạt động điều phối và gia tăng mức độ hài lòng của khách hàng. Qua đó, doanh nghiệp có thể từng bước xây dựng hệ thống quản lý vận tải nội địa chuyên nghiệp, hiện đại và tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển lâu dài trong bối cảnh ngành logistics ngày càng cạnh tranh mạnh mẽ.

KẾT LUẬN CHUNG

Đề tài “Hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam” đã nghiên cứu và phân tích hoạt động quản lý vận tải nội địa trong doanh nghiệp logistics. Trên cơ sở lý luận và thực tiễn, nghiên cứu đã làm rõ vai trò của vận tải nội địa trong chuỗi cung ứng, đồng thời hệ thống hóa các nội dung liên quan đến quy trình quản lý vận tải, phương thức vận tải và các quy định nghiệp vụ trong hoạt động logistics.

Thông qua việc phân tích thực trạng tại Công ty TNHH MTV Logiforce Việt Nam, đề tài đã mô tả cụ thể quy trình quản lý vận tải từ khâu tiếp nhận yêu cầu vận chuyển, điều phối phương tiện, giám sát giao hàng đến đối soát và lưu trữ hồ sơ. Qua đó cho thấy doanh nghiệp đã xây dựng được quy trình vận hành tương đối rõ ràng và có sự phối hợp giữa các bộ phận trong quá trình thực hiện hoạt động vận tải nội địa.

Bên cạnh những kết quả đạt được, nghiên cứu cũng chỉ ra một số hạn chế còn tồn tại như việc trao đổi thông tin còn thủ công, công tác quản lý dữ liệu và hồ sơ chưa được số hóa hoàn toàn, đồng thời hoạt động vận tải còn chịu ảnh hưởng bởi tình trạng giao thông, ùn tắc cảng và các chi phí phát sinh ngoài kế hoạch. Những yếu tố này phân nào ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý và khả năng kiểm soát tiến độ vận chuyển của doanh nghiệp.

Từ những vấn đề thực tiễn trên, đề tài đã đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình quản lý vận tải nội địa như ứng dụng hệ thống quản lý vận tải TMS, đẩy mạnh chuyển đổi số, nâng cao năng lực nhân sự và tăng cường kiểm soát hoạt động điều phối vận tải. Nhìn chung, các giải pháp được đề xuất có tính khả thi và phù hợp với điều kiện hoạt động của doanh nghiệp, góp phần nâng cao hiệu quả quản lý vận tải, tối ưu chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ trong thời gian tới.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Bộ Công Thương - 2025, Báo cáo Logistics Việt Nam 2025 - Logistics thông minh, Nhà xuất bản Công Thương, Hà Nội.
- Đặng Đình Đào (Chủ biên) - 2024, Giáo trình Quản trị Logistics căn bản, Nhà xuất bản Lao động, Hà Nội.
- Trần Nguyễn Hợp Châu (Chủ biên) – 2021, Logistics và vận tải quốc tế, Nhà xuất bản Hồng Đức,
- Nguyễn Hồng Đàm (Chủ biên) - 2003, Vận tải và giao nhận trong ngoại thương, Nhà xuất bản Giao thông Vận tải, Hà Nội.
- Nguyễn Xuân Quyết - 2017, Giáo trình Logistics, TP. Hồ Chí Minh.
- DHS Logistics - 2023, Vận tải là gì? Vai trò của vận tải trong logistics? - <https://dhslogistic.com/van-tai-la-gi-vai-tro-cua-van-tai-trong-logistics>
- Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam - VLA - 2025, Bản tin thị trường Logistics Việt Nam - <https://vla.com.vn>
- Tổng cục Hải quan - 2026, Thống kê sơ bộ tình hình xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam - <https://www.customs.gov.vn>
- Cổng thông tin điện tử Chính phủ - <https://baohinhphu.vn/>
- 7 Rights trong Logistics (Seven 7R's) - <https://ngoaingucongnghe.vn/7-rights-trong-logistics-seven-7rs/>