

**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 HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU TẠI KHO
CFS CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG**

**SINH VIÊN THỰC HIỆN: NGUYỄN THỊ THU QUYÊN
MÃ SỐ SINH VIÊN: 2254050065
Khóa học: 2022 - 2026**

Đà Nẵng, Tháng 06 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 HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU TẠI KHO
CFS CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG.**

Giảng viên hướng dẫn : TS. TRẦN THUỶNG BÍCH LA

Sinh viên thực hiện : NGUYỄN THỊ THU QUYÊN

Mã số sinh viên: 2254050065

Khóa học: 2022 - 2026

Đà Nẵng, Tháng 06 Năm 2026

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG CỘNG HOÀ 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 10 tháng 02 năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2025 - 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên: Nguyễn Thị Thu Quyên
- 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 HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU TẠI KHO CFS CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG”

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- TS. Trần Thượng Bích La

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 02/03/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

QUY ĐỊNH VỀ HÌNH THỨC VÀ KẾT CẤU KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

- Hình thức trình bày:

- + Khổ giấy: A4
- + Font chữ: Times New Roman; cỡ chữ: 13 pt, giãn dòng 1.5
- + Lề giấy: Phải 2cm, trái 3cm, trên 2 cm, dưới 2cm
- + Footer: Đánh số trang
- + Số trang: Từ 55 đến 70 trang (không kể phần phụ lục, lời mở đầu). Cụ thể

được phân bố như sau: chương 1: khoảng 20 trang; chương 2: khoảng 25 trang; chương 3: khoảng 15 trang.

- Thứ tự sắp xếp các phần của Khóa luận như sau:

1. Trang bìa cứng bên ngoài.
2. Trang bìa phụ
3. Nhiệm vụ Khóa luận
4. Lời cảm ơn
5. Nhận xét của cơ quan thực tập về đợt thực tập thực hiện Khóa luận tốt nghiệp
6. Nhận xét của GVHD
7. Mục lục
8. Danh sách các bảng biểu
9. Danh sách các hình vẽ, đồ thị
10. Danh mục từ viết tắt (Chú ý đánh số trang từ “Lời cảm ơn” cho đến hết phần này theo số La Mã: i, ii, iii, iv...)
11. Lời nói đầu
12. Chương 1
13. Chương 2
14. Chương 3
15. Kết luận (bắt đầu đánh số trang của Khóa luận từ “Chương 1” đến “Kết luận” theo số thứ tự 1, 2, 3...)
16. Phụ lục
17. Tài liệu tham khảo

18. Trang bìa cứng sau cùng

- Số lượng bản in nộp:

+ 02 quyển chính. Lưu ý: SV nộp 02 quyển bìa cứng bình thường để bảo vệ tại Hội đồng. Sau khi bảo vệ, SV chỉnh sửa các góp ý của Hội đồng và nộp lại 01 quyển có chữ ký

của GVHD bằng quyển bìa cứng (bìa xanh nhũ vàng) để lưu tại Khoa. Nội dung bên trong in một mặt.

+ 03 quyển tóm tắt (khổ A5)

MẪU ĐƠN KHAI BÁO SỬ DỤNG AI

Khai báo của Sinh viên về việc Sử dụng Trí tuệ Nhân tạo Tạo sinh có Trách nhiệm
Tôi, Nguyễn Thị Thu Quyên, cam đoan rằng tôi đã sử dụng có trách nhiệm các công cụ Trí tuệ Nhân tạo Tạo sinh (GenAI) trong quá trình chuẩn bị Khoá luận này.

Bằng việc ký vào đơn này, tôi xác nhận các nội dung sau:

1. Khai báo sử dụng AI

Vui lòng cho biết bạn có sử dụng bất kỳ công cụ AI tạo sinh nào (ví dụ: ChatGPT, Gemini, v.v.) trong việc tạo ra bài làm này hay không:

- ☒ **Có**, tôi có sử dụng các công cụ AI trong bài đánh giá này.
- ☐ **Không**, tôi không sử dụng bất kỳ công cụ AI nào.

2. Chi tiết về việc sử dụng AI (Nếu bạn chọn "Có" ở trên)

- Các công cụ AI đã sử dụng:

- + ChatGPT
- + Gemini

- Mục đích sử dụng AI (ví dụ: tìm ý tưởng, soạn thảo, tóm tắt, chỉnh sửa):

- + Hỗ trợ tìm ý tưởng và định hướng nội dung
- + Hỗ trợ chỉnh sửa câu văn và trình bày nội dung
- + Hỗ trợ tóm tắt và diễn giải tài liệu
- + Hỗ trợ kiểm tra lỗi chính tả và định dạng văn bản

- Các phần cụ thể có sự hỗ trợ của AI:

- + Hỗ trợ xây dựng và chỉnh sửa nội dung báo cáo khóa luận
- + Hỗ trợ trình bày quy trình nghiệp vụ và mô tả hệ thống
- + Hỗ trợ xây dựng nội dung thuyết trình và slide báo cáo
- + Hỗ trợ diễn giải các nội dung chuyên môn liên quan đến hệ thống website và logistics

- Tôi xác nhận rằng tôi đã xem xét kỹ lưỡng và xác thực tất cả nội dung do AI tạo ra về tính chính xác, tính nguyên bản và sự phù hợp.

- + ☒ Có

3. Liêm chính, Trách nhiệm Học thuật và Tuân thủ Đạo đức và Pháp luật

- Tôi chịu trách nhiệm hoàn toàn về nội dung của bài nộp này và xác nhận rằng AI chỉ được sử dụng như một công cụ hỗ trợ, không phải là tác giả chính cho bài làm của tôi.
- Tôi xác nhận rằng AI không được sử dụng để ngụy tạo, làm giả hoặc thao túng dữ liệu.
- Tôi đã đảm bảo rằng không có dữ liệu bí mật hoặc riêng tư nào được chia sẻ với các công cụ AI mà không có sự cho phép thích hợp.
- Tôi đã tuân thủ tất cả các yêu cầu pháp lý liên quan đến bảo vệ dữ liệu và sở hữu trí tuệ, đồng thời đã trích dẫn nguồn một cách thích hợp.
- Bài đánh giá này phản ánh nỗ lực trí tuệ cá nhân của tôi, và trách nhiệm đối với bài làm này hoàn toàn thuộc về cá nhân tôi.

Cam kết

- Tôi hiểu rằng bất kỳ sự thiếu tuân thủ nào đối với việc sử dụng AI có trách nhiệm, bao gồm việc không khai báo sử dụng AI hoặc trình bày sai sự thật, có thể dẫn đến việc Khóa luận tốt nghiệp của tôi bị từ chối mà không cần xem xét thêm.
- Bằng việc ký vào đơn này, tôi khẳng định rằng bài nộp này phản ánh trung thực bài làm của tôi và tôi đã tuân thủ các nguyên tắc sử dụng AI có trách nhiệm.

Chữ ký: Nguyễn Thị Thu Quyên

Ngày: 29/05/2026

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, hoạt động xuất nhập khẩu giữ vai trò then chốt đối với tăng trưởng kinh tế và năng lực cạnh tranh của Việt Nam trên thị trường thế giới. Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của thương mại quốc tế, ngành dịch vụ logistics nói chung và dịch vụ kho bãi nói riêng ngày càng khẳng định vị trí không thể thiếu trong chuỗi cung ứng hàng hóa. Trong đó, hệ thống kho CFS – nơi thu gom, phân chia và xử lý hàng lẻ (LCL) – được xem là mắt xích quan trọng giúp tối ưu hóa vận chuyển container, hỗ trợ doanh nghiệp có lô hàng nhỏ vẫn có thể tham gia thuận lợi vào hoạt động xuất nhập khẩu.

Tại khu vực miền Trung, Cảng Đà Nẵng là cửa ngõ giao thương quan trọng kết nối không chỉ hàng hóa của thành phố Đà Nẵng mà còn của các tỉnh lân cận và khu vực tiểu vùng sông Mê Kông. Sự phát triển của Cảng Đà Nẵng kéo theo nhu cầu ngày càng lớn về các dịch vụ logistics có chất lượng, trong đó có dịch vụ kho CFS phục vụ gom hàng xuất khẩu và tách hàng nhập khẩu. Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) – với vai trò là đơn vị thành viên của Cảng Đà Nẵng – được thành lập nhằm chuyên môn hóa các hoạt động logistics, khai thác hệ thống kho bãi, depot container và đặc biệt là kho CFS, qua đó góp phần hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics trọn gói cho khách hàng.

Trong thực tế hoạt động, quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS có mức độ phức tạp cao do phải xử lý đồng thời nhiều lô hàng lẻ của nhiều chủ hàng, gắn với các yêu cầu chặt chẽ về giám sát hải quan, an toàn hàng hóa, chính xác chứng từ và tiến độ giao nhận theo lịch tàu. Nếu quy trình tổ chức không hợp lý, thiếu đồng bộ hoặc thiếu kiểm soát, doanh nghiệp rất dễ gặp phải tình trạng ùn tắc kho bãi, sai lệch số liệu, chậm giao hàng, phát sinh chi phí lưu kho, lưu bãi và tiềm ẩn rủi ro vi phạm quy định pháp luật. Ngược lại, một quy trình quản lý được thiết kế khoa học, kiểm soát tốt từ khâu tiếp nhận, lưu kho đến giao nhận sẽ giúp kho CFS hoạt động hiệu quả, nâng cao chất lượng dịch vụ và uy tín với khách hàng.

Xuất phát từ ý nghĩa đó, đề tài “Hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại - kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng” được lựa chọn làm đề tài khóa luận tốt nghiệp. Đề tài tập trung nghiên cứu, hệ thống hóa cơ sở lý luận về kho CFS và quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu: phân tích thực trạng quy trình quản lý

hàng tại kho CFS của Danalog: từ đó đánh giá những kết quả đạt được, chỉ ra những hạn chế, khó khăn còn tồn tại và đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện, nâng cao hiệu quả quy trình trong thời gian tới.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Để tiếp cận đề tài một cách có hệ thống và phục vụ tốt cho việc đề xuất giải pháp hoàn thiện, khóa luận đặt ra các mục tiêu nghiên cứu cụ thể sau:

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là quy trình quản lý hàng xuất khẩu và hàng nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng. Nội dung chính bao gồm: cách tổ chức các bước nghiệp vụ (tiếp nhận hàng, lưu kho – gom/tách hàng, làm thủ tục hải quan, đóng/rút container, giao nhận), cơ chế quản lý thông tin và chứng từ, cũng như sự phối hợp giữa các bộ phận trong công ty và với cơ quan hải quan trong quá trình hàng ra – vào kho CFS.

Phạm vi nghiên cứu

- Về nội dung: Đề tài chỉ tập trung vào quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Danalog: các mảng dịch vụ logistics khác (depot container, kho ngoại quan, vận tải đường bộ...) chỉ đề cập khi cần để làm rõ bối cảnh, không phân tích sâu.
- Về không gian: Nghiên cứu thực hiện tại kho CFS và các bộ phận liên quan trực tiếp của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng, gắn với khu vực Cảng Đà Nẵng: không mở rộng sang kho CFS của các doanh nghiệp hay cảng khác.
- Về thời gian: Thực trạng quy trình được xem xét chủ yếu trong giai đoạn những năm gần đây (khoảng 2023–2025), là thời kỳ hoạt động kho CFS tương đối ổn định nhưng chịu nhiều thay đổi về nhu cầu khách hàng và chính sách hải quan: các thông tin trước đó chỉ dùng để tham khảo quá trình hình thành và hoàn thiện quy trình.

Phương pháp nghiên cứu

Để đạt được các mục tiêu đã đề ra, đề tài sử dụng kết hợp một số phương pháp nghiên cứu chủ yếu sau: Phương pháp nghiên cứu tài liệu (kế thừa tài liệu thứ cấp): Đề tài thu thập, tổng hợp và chọn lọc các tài liệu liên quan đến kho CFS, quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu, các quy định pháp luật và tiêu chuẩn nghiệp vụ từ giáo trình, sách chuyên ngành, bài báo khoa học, khóa luận trước, cũng như các bài viết chuyên môn về kho CFS và logistics. Ngoài ra, đề tài khai thác các báo cáo thường niên, báo cáo tài

chính, tài liệu công bố thông tin và giới thiệu doanh nghiệp của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng để có cái nhìn tổng quan về hoạt động và nguồn lực của công ty.

- Phương pháp quan sát và mô tả quy trình: Trong quá trình thực tập và tìm hiểu thực tế tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng, người nghiên cứu tiến hành quan sát trực tiếp các hoạt động tại kho CFS và các bộ phận liên quan (giao nhận, kế toán, kinh doanh), ghi chép lại trình tự các bước nghiệp vụ, luồng chứng từ và cách thức phối hợp giữa các bộ phận. Trên cơ sở đó, đề tài mô tả lại quy trình quản lý hàng xuất khẩu và nhập khẩu tại kho CFS theo trình tự logic, làm rõ “ai làm gì, khi nào, với chứng từ nào”.

- Phương pháp phỏng vấn, trao đổi chuyên môn: Đề tài thực hiện trao đổi, phỏng vấn không chính thức với một số cán bộ, nhân viên đang làm việc tại kho CFS và các phòng ban liên quan của Danalog nhằm thu thập thêm thông tin về thực tế vận hành, những khó khăn, vướng mắc và quan điểm đánh giá về quy trình hiện hành. Các ý kiến này được sử dụng để bổ sung cho phần mô tả và đánh giá thực trạng quy trình.

- Phương pháp phân tích – tổng hợp: Sau khi thu thập đủ thông tin từ tài liệu và thực tế, đề tài tiến hành phân tích, so sánh giữa cơ sở lý luận về quy trình kho CFS với thực trạng tại Danalog, từ đó tổng hợp lại thành các nhận xét về ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân. Việc tổng hợp được thực hiện theo từng nhóm nội dung (quy trình hàng nhập, quy trình hàng xuất, quản lý thông tin – chứng từ, phối hợp với hải quan...), làm cơ sở để xây dựng hệ thống giải pháp ở chương 3.

- Phương pháp thống kê mô tả (nếu có số liệu): Trong khả năng, đề tài sử dụng các số liệu thứ cấp do doanh nghiệp cung cấp (sản lượng hàng qua kho CFS, số lượng lô hàng, thời gian xử lý, doanh thu từ dịch vụ kho CFS...) để thống kê, mô tả xu hướng và minh họa cho những nhận định về hiệu quả quy trình. Các số liệu được trình bày dưới dạng bảng, biểu nhằm hỗ trợ phân tích và tăng tính thuyết phục cho kết quả nghiên cứu.

4. Kết cấu của đề tài

Ngoài phần Lời mở đầu và kết luận, đề tài gồm 3 chương như sau:

- Chương 1: Cơ sở lý luận về quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS
- Chương 2: Thực trạng quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

- Chương 3: Giải pháp hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.

LỜI CẢM ƠN

Trong suốt quá trình học tập và thực hiện khóa luận tốt nghiệp, em đã nhận được rất nhiều sự quan tâm, giúp đỡ và tạo điều kiện thuận lợi từ Nhà trường, quý thầy cô, gia đình và doanh nghiệp thực tập.

Trước hết, em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban Giám hiệu Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng, Khoa Kinh tế và Bộ môn Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng đã tạo ra môi trường học tập tốt, trang bị cho em những kiến thức nền tảng cũng như chuyên ngành quý báu trong suốt thời gian qua.

Em xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến cô TS. Trần Thượng Bích La, giảng viên hướng dẫn, người đã tận tình định hướng đề tài, luôn theo sát, góp ý chi tiết và động viên em trong quá trình thực hiện khóa luận. Những ý kiến chuyên môn và sự hỗ trợ của cô là cơ sở quan trọng giúp em hoàn thành đề tài này.

Em cũng xin chân thành cảm ơn Ban lãnh đạo cùng tập thể cán bộ, nhân viên Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng đã nhiệt tình hỗ trợ, tạo điều kiện cho em được thực tập, tiếp cận thực tế hoạt động tại kho CFS, cung cấp những thông tin và số liệu cần thiết phục vụ cho quá trình nghiên cứu.

Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn đến gia đình, người thân và bạn bè đã luôn bên cạnh động viên, chia sẻ và hỗ trợ em về tinh thần cũng như vật chất trong suốt quá trình học tập và hoàn thành khóa luận tốt nghiệp.

Do hạn chế về thời gian, kinh nghiệm thực tiễn và kiến thức còn chưa toàn diện, khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp của quý thầy cô và các anh chị trong doanh nghiệp để bài khóa luận được hoàn thiện hơn.

Em xin chân thành cảm ơn!

Đà Nẵng, ngày tháng năm 2026

Sinh viên thực hiện

Nguyễn Thị Thu Quyên

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU.....	i
LỜI CẢM ƠN.....	v
NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN	vi
MỤC LỤC	vii
DANH MỤC CÁC SƠ ĐỒ.....	xii
DANH MỤC CÁC BẢNG BIỂU	xiii
DANH MỤC CÁC HÌNH ẢNH.....	xiv
PHỤ LỤC.....	xv
DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT.....	xvii
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH QUẢN LÝ HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU TẠI KHO CFS CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG	1
1.1. Khái quát về hàng xuất nhập khẩu và kho CFS	1
1.1.1. Khái niệm về xuất khẩu, nhập khẩu và hàng hóa xuất nhập khẩu	1
1.1.2. Khái niệm dịch vụ kho bãi trong logistics.....	1
1.1.3. Khái niệm kho CFS.....	2
1.1.4. Đặc điểm và vai trò của kho CFS trong chuỗi cung ứng logistics	2
1.1.4.1. Đặc điểm của kho CFS	2
1.1.4.2. Vai trò của kho CFS	3
1.2. Quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS.....	3
1.2.1. Khái niệm quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS	3
1.2.2. Vai trò của quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS	4
1.2.3. Nguyên tắc xây dựng quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS.....	4
1.2.4. Nội dung quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS	5
1.2.4.1. Nội dung quy trình quản lý hàng nhập khẩu tại kho CFS	5
1.2.4.2. Nội dung quy trình quản lý hàng xuất khẩu tại kho CFS.	11
1.2.6. Các yêu cầu quản lý trong quy trình hàng xuất nhập khẩu	17
1.2.6.1. Yêu cầu về tính chính xác và kịp thời của thông tin	17
1.2.6.2. Yêu cầu về an toàn hàng hóa và an ninh kho bãi	17
1.2.6.3. Yêu cầu về tuân thủ pháp luật và quy định hải quan	18

1.2.6.4. Yêu cầu về ứng dụng công nghệ thông tin	18
1.3. Tiêu chí đánh giá hiệu quả và các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình quản lý kho CFS	18
1.3.1. Các tiêu chí đánh giá hiệu quả quy trình quản lý hàng tại kho CFS ...	18
1.3.2. Các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình quản lý hàng tại kho CFS	19
1.4. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ liên quan đến quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS	19
1.4.1. Quy định pháp lý liên quan đến kho CFS và hàng hóa xuất nhập khẩu .	19
1.4.1.1. Quy định về điều kiện thành lập và vận hành kho CFS	19
1.4.1.2. Quy định về giám sát hải quan đối với hàng hóa trong kho CFS ...	20
1.4.1.3. Quy định về thời hạn lưu giữ hàng hóa tại kho CFS	20
1.4.2. Hệ thống chứng từ sử dụng trong kho CFS	20
1.4.2.1. Nhóm chứng từ thương mại	20
1.4.2.2. Nhóm chứng từ vận tải và giao nhận	21
1.4.2.3. Nhóm chứng từ hải quan	21
1.4.2.4. Nhóm chứng từ nội bộ tại kho CFS	21
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH QUẢN LÝ HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU TẠI KHO CFS CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG	22
2.1. Tổng quan về Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	22
2.1.1. Thông tin chung về công ty	22
2.1.2. Lịch sử hình thành và phát triển	22
2.1.3. Tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi	23
2.1.4. Ngành nghề, lĩnh vực kinh doanh chủ yếu	24
2.1.4.1. Ngành nghề kinh doanh	24
2.1.4.2. Lĩnh vực kinh doanh	24
2.1.5. Cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý	25
2.1.5.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức của công ty	25
2.1.5.2. Chức năng, nhiệm vụ các phòng ban	25
2.1.5.3. Vị trí và chức năng của bộ phận kho CFS	26
2.1.6. Nguồn lực của công ty	26
2.1.6.1. Nguồn lực cơ sở vật chất	26

2.1.6.2. Nguồn lực nhân sự.....	27
2.1.6.3. Nguồn lực tài chính	28
2.2. Thực trạng hoạt động kinh doanh và dịch vụ logistics của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.....	29
2.2.1. Các lĩnh vực hoạt động kinh doanh chủ yếu.....	29
2.2.2. Thực trạng hoạt động logistics và kho bãi, của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	31
2.2.3. Kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng giai đoạn năm 2023 đến năm 2025	32
2.2.3.1. Doanh thu và lợi nhuận tổng thể.....	32
2.2.3.2. Tỷ trọng doanh thu từ dịch vụ logistics và kho bãi.....	33
2.2.4. Thị trường, khách hàng và đối thủ cạnh tranh của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	34
2.2.4.1. Thị trường	34
2.2.4.2. Khách hàng	35
2.2.4.3. Đối thủ cạnh tranh	35
2.3. Thực trạng quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	36
2.3.1. Giới thiệu về kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	36
2.3.1.1. Vị trí, diện tích và cơ sở hạ tầng kho CFS	36
2.3.1.2. Trang thiết bị, công nghệ và phần mềm quản lý sử dụng tại kho CFS	37
2.3.1.3. Cơ cấu tổ chức và nhân sự làm việc tại kho CFS	38
2.3.2.1. Quy trình quản lý hàng nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	39
2.3.2.2. Quy trình quản lý hàng xuất khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	45
2.4. Đánh giá thực trạng quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS.....	51
2.4.1. Những ưu điểm của quy trình hiện tại.....	51
2.4.2. Những hạn chế và tồn tại trong quy trình	51

2.4.3. Nguyên nhân của những hạn chế.....	51
2.4.3.1. Nguyên nhân khách quan	51
2.4.3.2. Nguyên nhân chủ quan	52
CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH QUẢN LÝ HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU TẠI KHO CFS CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG	53
3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển	53
3.1.1. Dự báo xu hướng phát triển logistics và dịch vụ kho CFS tại Việt Nam và khu vực Đà Nẵng	53
3.1.2. Định hướng phát triển của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng... ..	54
3.1.3. Mục tiêu hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS	54
3.2. Giải pháp hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.....	55
3.2.1. Giải pháp hoàn thiện về quy trình nghiệp vụ	55
3.2.1.1. Hoàn thiện quy trình tiếp nhận và kiểm tra hàng hóa đầu vào	55
3.2.1.2. Tối ưu hóa quy trình đóng/dỡ hàng.....	56
3.2.2. Giải pháp về ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý kho CFS...63	56
3.2.2.1. Triển khai công nghệ mã vạch và RFID trong quản lý kho CFS...63	56
3.2.2.2. Xây dựng nền tảng trao đổi dữ liệu điện tử (EDI)	59
3.2.2.3. Tích hợp sâu với hệ thống hải quan tự động VASSCM	60
3.2.3. Giải pháp về tổ chức bộ máy và phát triển nguồn nhân lực	61
3.2.3.1. Tái cấu trúc bộ phận kho theo mô hình chuyên môn hóa	61
3.2.3.2. Chương trình đào tạo nguồn nhân lực Logistics 4.0	62
3.2.4. Giải pháp về hoàn thiện cơ sở vật chất và bố trí mặt bằng kho CFS...63	63
3.2.4.1. Quy hoạch lại không gian kho theo nguyên lý luồng chảy	64
3.2.4.2. Hiện đại hóa xe nâng và thiết bị hỗ trợ	64
3.2.4.3. Tăng cường quản lý rủi ro trong hoạt động kho CFS.....	66
3.2.5. Lộ trình triển khai các giải pháp tại Danalog	68
3.2.6. Hiệu quả kỳ vọng sau khi triển khai giải pháp.....	69
3.2.7. Khả năng triển khai giải pháp tại Danalog.....	70

3.3. Điều kiện và kiến nghị để thực hiện các giải pháp	72
3.3.1. Điều kiện thực hiện giải pháp từ phía doanh nghiệp	72
3.3.2. Kiến nghị đối với cơ quan quản lý nhà nước và các bên liên quan	74
KẾT LUẬN.....	76
TÀI LIỆU THAM KHẢO	77
PHỤ LỤC.....	

DANH MỤC CÁC SƠ ĐỒ

Sơ đồ 1.1. Sơ đồ quy trình quản lý hàng hóa nhập khẩu tại kho CFS.	5
Sơ đồ 1.2. Sơ đồ quy trình quản lý hàng hóa xuất khẩu tại kho CFS.....	12
Sơ đồ 2.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức Công Ty Danalog.....	25
Sơ đồ 2.2. Sơ đồ hệ sinh thái dịch vụ logistics của công ty.....	31
Sơ đồ 2.3. Sơ đồ bố trí kho CFS.....	32
Sơ đồ 2.4. Sơ đồ quy trình quản lý hàng nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.	39
Sơ đồ 2.5. Sơ đồ quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.	45
Sơ đồ 3.1. Sơ đồ ứng dụng mã vạch/RFID trong kho CFS.	57
Sơ đồ 3.2. Luồng dữ liệu giữa hệ thống WMS, hãng tàu và cơ quan hải quan VASSCM.	61

DANH MỤC CÁC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1. Nguồn nhân lực Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng giai đoạn 2023–2025.	28
Bảng 2.2. Cơ cấu tài sản và nguồn vốn của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng năm 2023–2025.....	29
Bảng 2.3. Doanh thu và lợi nhuận của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng giai đoạn 2023–2025.....	32
Bảng 2.4. Doanh thu và tỷ trọng doanh thu từ dịch vụ logistics và kho bãi giai đoạn 2023–2025.	34
Bảng 3.1. Chương trình đào tạo nhân lực Logistics 4.0 của Danalog.....	63
Bảng 3.2. Dự kiến chi phí đầu tư hiện đại hóa thiết bị kho CFS tại Danalog.	66
Bảng 3.3. Ma trận quản lý rủi ro kho CFS.....	68

DANH MỤC CÁC HÌNH ẢNH

Hình 2.1. Logo của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.....	22
Hình 2.2. Khách hàng của Danalog.....	35
Hình 2.3. Ảnh tổng thể kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.....	37

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1. CÁC CHỨNG TỪ VÀ HÌNH ẢNH MINH HỌA LÔ HÀNG CỦA “CÔNG TY TNHH ĐIỆN TỬ FOSTER” NHẬP KHẨU TẠI KHO CFS CỦA DANALOG.....1

Phụ lục 1.1 Arrival Notice của lô hàng nhập khẩu.....1	1
Phụ lục 1.2. Sales Contract của lô hàng nhập khẩu.2	2
Phụ lục 1.3. Commercial Invoice “Hóa đơn thương mại”.3	3
Phụ lục 1.4. Bill of Lading “Vận đơn đường biển”.4	4
Phụ lục 1.5. Delivery Order “Lệnh giao hàng”.5	5
Phụ lục 1.6 . Packing List “Phiếu đóng gói”.6	6
Phụ lục 1.7. Tờ khai hải quan nhập khẩu.....7	7
Phụ lục 1.8. Certificate of Origin – C/O Form E.8	8
Phụ lục 1.9. Delivery Order có dấu Hải quan “Lệnh giao hàng”.9	9
Phụ lục 1.10. Phiếu nhập kho.9	9

PHỤ LỤC 2. CÁC CHỨNG TỪ VÀ HÌNH ẢNH MINH HỌA LÔ HÀNG “CÔNG TY CỔ PHẦN DỆT MAY HÒA THỌ ” XUẤT KHẨU TẠI KHO CFS CỦA DANALOG.....10

Phụ lục 2.1. Sales Contract “Hợp đồng ngoại thương”.10	10
Phụ lục 2.2. Commercial Invoice “Hóa đơn thương mại”.11	11
Phụ lục 2.3. Packing List “Phiếu đóng gói”.12	12
Phụ lục 2.4. Load Plan “Sơ đồ đóng hàng”.12	12
Phụ lục 2.5. Tờ khai hải quan xuất khẩu.....13	13
Phụ lục 2.6. C/O Form EUR. 1.14	14
Phụ lục 2.7. Bill of Lading “Vận đơn đường biển”.15	15
Phụ lục 2.8. Equipment Interchange Receipt (EIR).16	16
Phụ lục 2.9. Biên bản đóng hàng.17	17
Phụ lục 2.10. Danh sách container xuất khẩu.17	17
Phụ lục 2.11. Xác nhận trạng thái trên hệ thống WMS.18	18
PHỤ LỤC 3. HÌNH ẢNH LĨNH VỰC KINH DOANH CỦA DANALOG.19	19
Phụ lục 3.1. Hệ thống kho nội địa Danalog.19	19
Phụ lục 3.2. Kho ngoại quan Danalog.....19	19
Phụ lục 3.3. Kho CFS Danalog.19	19

Phụ lục 3.4. Dịch vụ vận tải Danalog.	20
Phụ lục 3.5. Hệ thống Depot Container Danalog.....	20
Phụ lục 3.6. Dịch vụ đại lý logistics Danalog.....	20
Phụ lục 3.7. Dịch vụ mua bán và cho thuê container Danalog.....	20
PHỤ LỤC 4. HÌNH ẢNH NGUỒN LỰC CƠ SỞ VẬT CHẤT CỦA DANALOG. ...	21
Phụ lục 4.1. Bãi bên ngoài kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.	21
Phụ lục 4.2. Bãi bên trong kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.	21
Phụ lục 4.3. Bãi nâng hạ Container tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng..	21
Phụ lục 4.4. Xe nâng gấp.....	22
Phụ lục 4.5. Máy xúc lật.	22
Phụ lục 4.6. Xe nâng điện.....	22
Phụ lục 4.7. Xe nâng dầu.....	23
Phụ lục 4.8. Xe nâng tay.	23
Phụ lục 4.9. Xe đầu kéo.	23

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Chữ viết đầy đủ (Tiếng Anh / Tiếng Việt)	Giải nghĩa
CFS	Container Freight Station	Kho thu gom hàng lẻ: nơi tập kết, chia tách hàng LCL dưới sự giám sát của Hải quan.
LCL	Less than Container Load	Hàng lẻ: lô hàng không đủ đóng nguyên một container, cần gom chung với các chủ hàng khác.
FCL	Full Container Load	Hàng nguyên container: lô hàng của một chủ hàng đủ để đóng đầy một container.
WMS	Warehouse Management System	Hệ thống phần mềm quản lý kho bãi chuyên sâu.
B/L	Bill of Lading	Vận đơn đường biển: chứng từ vận tải do người chuyên chở phát hành.
M-B/L	Master Bill of Lading	Vận đơn chủ do hãng tàu phát hành cho đơn vị giao nhận hoặc hãng gom hàng.
H-B/L	House Bill of Lading	Vận đơn thứ cấp do công ty giao nhận phát hành cho chủ hàng lẻ.
C/O	Certificate of Origin	Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa.
CBM	Cubic Meter	Mét khối: đơn vị đo thể tích của hàng hóa để tính cước.
ICD	Inland Container Depot	Cảng cạn / Cảng nội địa: nơi thông quan hàng hóa nội địa.

RFID	Radio Frequency Identification	Công nghệ nhận dạng bằng sóng vô tuyến dùng để quản lý mã hàng.
INCOTERMS	International Commercial Terms	Các điều khoản thương mại quốc tế quy định trách nhiệm bên mua và bên bán.
IOT	Internet of Things	Internet kết nối vạn vật: ứng dụng trong tự động hóa quản lý kho.
VNACCS/VCIS	Vietnam Automated Cargo Clearance System / Vietnam Customs Intelligence Information System	Hệ thống thông quan hàng hóa tự động và cơ sở dữ liệu thông tin tình báo hải quan Việt Nam.
EIR	Equipment Interchange Receipt	Phiếu giao nhận container giữa các bên trong quá trình vận chuyển.
D/O	Delivery Order	Lệnh giao hàng do hãng tàu hoặc đại lý phát hành để nhận hàng.
ETA	Estimated Time of Arrival	Thời gian dự kiến tàu hoặc hàng hóa đến cảng.
ETD	Estimated Time of Departure	Thời gian dự kiến tàu rời cảng.
THC	Terminal Handling Charge	Phí xếp dỡ container tại cảng.
FIFO	First In First Out	Phương pháp quản lý xuất trước đối với hàng nhập trước.
FEFO	First Expired First Out	Phương pháp xuất trước đối với hàng có hạn sử dụng gần nhất.
KPI	Key Performance Indicator	Chỉ số đánh giá hiệu quả hoạt động.

EDI	Electronic Data Interchange	Hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử giữa các bên trong chuỗi cung ứng.
ACFTA	ASEAN – China Free Trade Area	Hiệp định thương mại tự do ASEAN – Trung Quốc.
EVFTA	European – Vietnam Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên minh châu Âu.
FOB	Free On Board	Điều kiện giao hàng lên tàu: người bán chịu trách nhiệm đến khi hàng qua lan can tàu.
CIF	Cost, Insurance and Freight	Điều kiện giao hàng bao gồm tiền hàng, bảo hiểm và cước vận chuyển.
T/T	Telegraphic Transfer	Phương thức thanh toán chuyển tiền điện tử qua ngân hàng.
HS Code	Harmonized System Code	Mã số phân loại hàng hóa xuất nhập khẩu theo hệ thống hài hòa quốc tế.
WCO	World Customs Organization	Tổ chức Hải quan Thế giới.
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations	Liên đoàn Quốc tế các Hiệp hội Giao nhận Vận tải.
ICC	International Chamber of Commerce	Phòng Thương mại Quốc tế.
DANALOG	Da Nang Logistics Joint Stock Company	Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH QUẢN LÝ HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU TẠI KHO CFS CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG

1.1. Khái quát về hàng xuất nhập khẩu và kho CFS

1.1.1. Khái niệm về xuất khẩu, nhập khẩu và hàng hóa xuất nhập khẩu

Xuất khẩu

Theo Điều 28, khoản 1 Luật Thương mại 2005, "Xuất khẩu hàng hóa là việc hàng hoá được đưa ra khỏi lãnh thổ Việt Nam hoặc đưa vào khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật." Do đó, xuất khẩu được hiểu là hoạt động thương mại quốc tế liên quan đến việc di chuyển hàng hóa ra khỏi phạm vi quản lý hải quan của Việt Nam nhằm mục đích trao đổi và tiêu thụ trên thị trường quốc tế.

Nhập khẩu

Theo Điều 28, khoản 2 Luật Thương mại 2005, "Nhập khẩu hàng hóa là việc đưa hàng hóa vào lãnh thổ Việt Nam từ nước ngoài hoặc từ các đặc khu nằm trong lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật." Do đó, nhập khẩu được hiểu là hoạt động thương mại liên quan đến việc đưa hàng hóa từ nước ngoài vào lãnh thổ Việt Nam, trong đó hàng hóa thực hiện các thủ tục hải quan và chịu sự kiểm tra, giám sát theo quy định của pháp luật hiện hành.

Hàng hóa xuất nhập khẩu

Hàng hóa xuất nhập khẩu được hiểu là các loại hàng hóa có sự di chuyển qua biên giới quốc gia - cụ thể là được đưa ra khỏi hoặc đưa vào lãnh thổ Việt Nam - nhằm mục đích thương mại. Đây là đối tượng cốt lõi của các giao dịch thương mại quốc tế, bao gồm đa dạng các nhóm ngành như nguyên vật liệu, máy móc thiết bị, hàng tiêu dùng và nông – lâm – thủy sản.

Trong thực tiễn chuỗi cung ứng, vòng đời của hàng hóa xuất nhập khẩu luôn gắn liền mật thiết với các hoạt động logistics như lưu trữ, vận chuyển và phân phối. Đặc biệt, khâu lưu giữ và xử lý hàng hóa tại các hệ thống kho bãi (điển hình như kho CFS) đóng vai trò then chốt giúp đảm bảo an toàn, tối ưu chi phí và duy trì sự liên mạch của dòng chảy thương mại quốc tế.

1.1.2. Khái niệm dịch vụ kho bãi trong logistics

Theo Điều 233 Luật Thương mại 2005, dịch vụ logistics bao gồm các hoạt động như lưu kho, lưu bãi và các dịch vụ liên quan đến hàng hóa. Trên cơ sở đó, dịch vụ kho bãi

trong logistics được hiểu là hoạt động cung cấp không gian lưu trữ và thực hiện các nghiệp vụ như tiếp nhận, bảo quản, phân loại, bốc xếp, kiểm kê và quản lý hàng hóa trong quá trình lưu chuyển.

Dịch vụ kho bãi không chỉ dừng lại ở chức năng lưu trữ mà còn đóng vai trò điều phối hàng hóa giữa các khâu trong chuỗi cung ứng, góp phần đảm bảo dòng hàng hóa diễn ra liên tục. Trong lĩnh vực xuất nhập khẩu, dịch vụ kho bãi hỗ trợ tập kết, xử lý và lưu giữ hàng hóa trước khi làm thủ tục hải quan hoặc phân phối ra thị trường, qua đó nâng cao hiệu quả hoạt động logistics.

1.1.3. Khái niệm kho CFS

Theo khoản 6 Điều 3 Nghị định 68/2016/NĐ-CP, kho CFS (Container Freight Station) hay còn gọi là địa điểm thu gom hàng lẻ là khu vực kho, bãi dùng để thực hiện các hoạt động thu gom, chia tách, đóng gói, sắp xếp, đóng ghép và các dịch vụ liên quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của nhiều chủ hàng vận chuyển chung container.

Như vậy, kho CFS là nơi tập kết và xử lý hàng lẻ (LCL) trước khi đóng chung container để xuất khẩu hoặc sau khi dỡ container để phân phối lại cho từng chủ hàng, góp phần tối ưu hóa hoạt động vận chuyển và lưu thông hàng hóa trong chuỗi logistics.

1.1.4. Đặc điểm và vai trò của kho CFS trong chuỗi cung ứng logistics

1.1.4.1. Đặc điểm của kho CFS

Về đối tượng hàng hóa

Kho CFS chủ yếu tiếp nhận và xử lý hàng lẻ (LCL) của nhiều chủ hàng khác nhau. Hàng hóa tại kho thường có số lượng nhỏ, đa dạng chủng loại như hàng tiêu dùng, hàng công nghiệp, linh kiện, nguyên vật liệu,... Do đó, công tác quản lý đòi hỏi tính chính xác cao trong phân loại và lưu trữ.

Về nghiệp vụ kho bãi

Hoạt động tại kho CFS bao gồm nhiều nghiệp vụ như tiếp nhận hàng, kiểm đếm, phân loại, đóng gói, lưu kho tạm thời, đóng/rút hàng từ container và bàn giao cho đơn vị vận tải. Các nghiệp vụ này cần được thực hiện theo quy trình chặt chẽ nhằm đảm bảo dòng chảy hàng hóa liên tục, hạn chế sai sót và tối ưu thời gian xử lý.

Về chứng từ và giám sát hải quan

Kho CFS chịu sự giám sát trực tiếp của cơ quan hải quan. Vì vậy, mọi hoạt động xuất nhập, lưu kho và xử lý hàng hóa đều gắn với hệ thống chứng từ như tờ khai hải quan, vận đơn và phiếu nhập – xuất kho. Việc tuân thủ đầy đủ quy trình chứng từ giúp đảm bảo tính minh bạch và đúng quy định pháp luật.

Về yêu cầu công nghệ và phối hợp đa chủ thể

Kho CFS hiện đại thường ứng dụng hệ thống quản lý kho (WMS), mã vạch hoặc RFID nhằm nâng cao hiệu quả quản lý. Đồng thời, hoạt động tại kho có sự phối hợp giữa nhiều bên như doanh nghiệp logistics, hãng tàu, chủ hàng và cơ quan hải quan, đòi hỏi sự đồng bộ trong toàn bộ quy trình.

1.1.4.2. Vai trò của kho CFS

Vai trò đối với chủ hàng

Kho CFS giúp các doanh nghiệp có lượng hàng nhỏ (LCL) vẫn có thể vận chuyển bằng container thông qua hình thức gom hàng. Việc này giúp tối ưu chi phí so với thuê nguyên container (FCL), đồng thời hỗ trợ lưu kho tạm thời trong thời gian chờ thủ tục hải quan hoặc lịch tàu. Ngoài ra, các dịch vụ như phân loại, kiểm đếm, dán nhãn và đóng gói lại giúp nâng cao chất lượng hàng hóa và giảm tải cho doanh nghiệp.

Vai trò đối với các Doanh Nghiệp Logistics

Kho CFS đóng vai trò quan trọng đối với các doanh nghiệp logistics trong hoạt động gom hàng lẻ, lưu kho và xử lý hàng hóa xuất nhập khẩu. Việc khai thác hiệu quả kho CFS giúp doanh nghiệp tối ưu hóa công suất container, giảm chi phí vận chuyển và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics.

Bên cạnh đó, kho CFS còn hỗ trợ doanh nghiệp cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng như kiểm đếm, phân loại, đóng gói và quản lý hàng hóa theo yêu cầu khách hàng. Điều này góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng khả năng cạnh tranh và mở rộng mối quan hệ với khách hàng, hãng tàu và cơ quan hải quan trong chuỗi cung ứng logistics.

Vai trò đối với chuỗi cung ứng và hoạt động ngoại thương

Kho CFS đóng vai trò là mắt xích trung gian quan trọng trong chuỗi cung ứng, kết nối giữa chủ hàng, doanh nghiệp logistics, hãng tàu và cơ quan hải quan. Thông qua các hoạt động gom hàng, phân loại, lưu kho và giao nhận, kho CFS giúp rút ngắn thời gian xử lý hàng hóa, giảm chi phí logistics và nâng cao hiệu quả vận hành chuỗi cung ứng, đồng thời thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu.

1.2. Quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS

1.2.1. Khái niệm quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS

Quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS là tập hợp các bước công việc được sắp xếp theo trình tự logic, từ khâu tiếp nhận thông tin lô hàng, chuẩn bị tiếp nhận, tổ chức xếp dỡ, lưu kho, thực hiện thủ tục hải quan cho đến giao nhận hàng hóa và lưu trữ hồ sơ.

Mục tiêu của quy trình là đảm bảo việc xử lý hàng hóa tại kho CFS diễn ra an toàn, chính xác và hiệu quả.

Quy trình này gắn liền với hai dòng chảy chính là dòng hàng hóa và dòng thông tin – chứng từ giữa các chủ thể như chủ hàng, doanh nghiệp logistics, kho CFS, hãng tàu và cơ quan hải quan.

Đối với hàng xuất khẩu, quy trình tại kho CFS bao gồm các bước: tiếp nhận yêu cầu gửi hàng LCL từ khách hàng, tiếp nhận và lưu kho hàng xuất, gom hàng theo tuyến vận chuyển và lịch tàu, thực hiện thủ tục hải quan, đóng hàng vào container và bàn giao container cho hãng tàu.

Đối với hàng nhập khẩu, quy trình bắt đầu từ việc tiếp nhận thông tin lô hàng và container LCL từ cảng, tổ chức dỡ hàng, phân tách theo từng chủ hàng, lưu kho, phối hợp thực hiện thủ tục hải quan và cuối cùng là giao hàng cho khách hàng.

1.2.2. Vai trò của quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS

Quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu giúp chuẩn hóa các bước nghiệp vụ trong hoạt động logistics, góp phần nâng cao tính chính xác và hạn chế sai sót trong quản lý hàng hóa.

Bên cạnh đó, quy trình còn hỗ trợ tổ chức và phối hợp hiệu quả giữa các bộ phận, giúp giảm thời gian xử lý, tăng tốc độ lưu chuyển hàng hóa và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. Đồng thời, việc kiểm soát chặt chẽ hàng hóa và chứng từ trong từng công đoạn cũng giúp đảm bảo tính minh bạch và hạn chế rủi ro trong hoạt động xuất nhập khẩu.

1.2.3. Nguyên tắc xây dựng quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS

Quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS cần đảm bảo tính khoa học, logic và đồng bộ giữa luồng hàng hóa, chứng từ và thông tin. Các bước nghiệp vụ phải được sắp xếp hợp lý từ tiếp nhận, lưu kho, kiểm tra, thông quan đến giao nhận hàng hóa, đồng thời quy định rõ trách nhiệm, chứng từ và thời gian xử lý của từng bộ phận nhằm hạn chế sai sót và nâng cao hiệu quả vận hành.

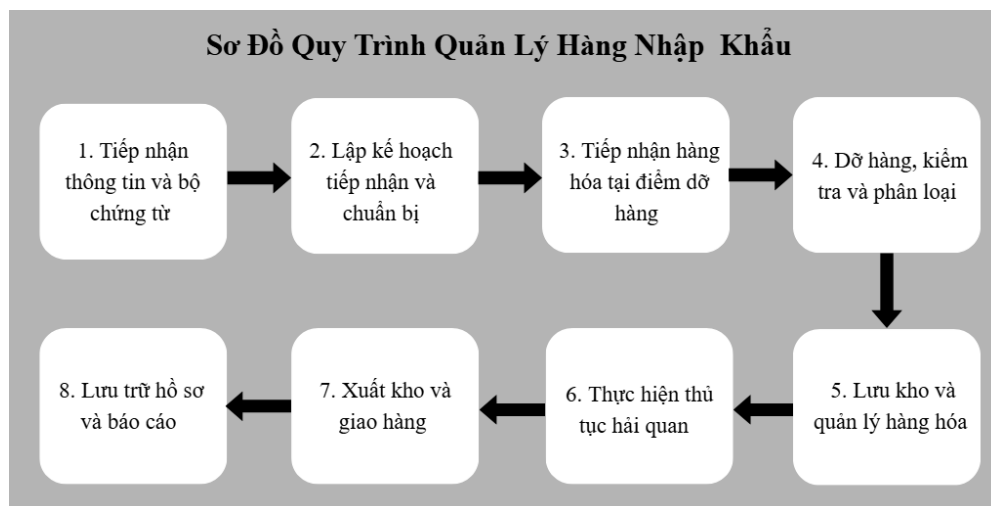
Bên cạnh đó, quy trình cần đảm bảo khả năng truy xuất thông tin lô hàng và phân định rõ trách nhiệm giữa các bên liên quan như doanh nghiệp kho, hãng tàu, cơ quan hải quan và khách hàng để đảm bảo tính minh bạch trong quá trình thực hiện.

Ngoài ra, quy trình phải tuân thủ các quy định pháp luật, thông lệ quốc tế như Incoterms và tăng cường ứng dụng công nghệ như hệ thống quản lý kho (WMS), mã vạch và kết nối dữ liệu điện tử nhằm nâng cao độ chính xác, rút ngắn thời gian xử lý và tối ưu hóa hoạt động kho CFS.

1.2.4. Nội dung quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS

1.2.4.1. Nội dung quy trình quản lý hàng nhập khẩu tại kho CFS

Theo Giáo trình Quản trị Logistics căn bản của Đặng Đình Đào (2020), quy trình quản lý hàng nhập khẩu là chuỗi hoạt động nghiệp vụ nhằm đảm bảo hàng hóa được tiếp nhận, kiểm tra, lưu kho và giao nhận đúng quy định. Quy trình này giúp doanh nghiệp kiểm soát hiệu quả dòng hàng hóa, thông tin và chứng từ trong hoạt động nhập khẩu.



Sơ đồ 1.1. Sơ đồ quy trình quản lý hàng hóa nhập khẩu tại kho CFS.

Bước 1. tiếp nhận thông tin và bộ chứng từ hàng nhập khẩu

Đây là giai đoạn khởi đầu của quy trình quản lý hàng nhập khẩu. Bộ phận chứng từ tiếp nhận thông tin lô hàng từ khách hàng, hãng tàu hoặc đơn vị giao nhận như tên hàng, số lượng, số container, số seal, thời gian hàng đến và cảng dỡ hàng; đồng thời kiểm tra tính đầy đủ, hợp lệ của bộ chứng từ trước khi cập nhật dữ liệu lên hệ thống quản lý để phục vụ theo dõi và xử lý hàng hóa.

- Đầu vào: Thông tin lô hàng, lịch tàu, dữ liệu container và bộ chứng từ nhập khẩu từ khách hàng hoặc hãng tàu.
- Chứng từ sử dụng: Arrival Notice (Thông báo hàng đến), Manifest (Bản kê khai hàng hóa), Master Bill of Lading và House Bill of Lading, Commercial Invoice (Hóa đơn thương mại), Packing List (Phiếu đóng gói)
- Đầu ra: Hồ sơ lô hàng được khởi tạo trên hệ thống quản lý: dữ liệu lô hàng sẵn sàng cho công tác tiếp nhận và xử lý hàng hóa.
- Bộ phận chịu trách nhiệm chính: Bộ phận chứng từ nhập khẩu.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận điều phối, bộ phận kho, doanh nghiệp và bộ phận khai báo hải quan.

- Rủi ro thường gặp: Sai lệch thông tin giữa chứng từ: thiếu chứng từ: nhập sai dữ liệu lên hệ thống quản lý.
- Điểm kiểm soát chính: Đối chiếu số container, số seal, số kiện giữa Manifest và vận đơn: kiểm tra tính đầy đủ và hợp lệ của bộ chứng từ trước khi cập nhật hệ thống.
- Bước này thường được thực hiện trong khoảng 0,5–2 giờ kể từ khi doanh nghiệp nhận đầy đủ thông tin và chứng từ lô hàng, tùy thuộc vào mức độ hoàn chỉnh và chính xác của dữ liệu.
- Hiệu quả của bước này yêu cầu 100% lô hàng được cập nhật lên hệ thống trước khi xử lý, tỷ lệ sai sót dữ liệu không vượt quá 1% và tỷ lệ chứng từ đầy đủ ngay từ lần kiểm tra đầu tiên đạt từ 98% trở lên, đảm bảo không phát sinh thiếu thông tin ở các bước tiếp theo.

Bước 2. Lập kế hoạch tiếp nhận và tổ chức chuẩn bị

Sau khi tiếp nhận và kiểm tra thông tin lô hàng, doanh nghiệp tiến hành lập kế hoạch tiếp nhận nhằm đảm bảo quá trình giao nhận hàng hóa diễn ra an toàn và đúng tiến độ. Ở bước này, doanh nghiệp bố trí thời gian, địa điểm tiếp nhận, nhân sự, phương tiện xếp dỡ, thiết bị vận chuyển và khu vực lưu kho phù hợp với đặc điểm lô hàng; đồng thời các bộ phận kho, điều phối và hiện trường phối hợp rà soát kế hoạch để đảm bảo quá trình tiếp nhận diễn ra hiệu quả và hạn chế rủi ro phát sinh.

- Đầu vào: Hồ sơ lô hàng nhập khẩu, kế hoạch tàu cập cảng và dữ liệu hàng hóa trên hệ thống quản lý.
- Chứng từ sử dụng: Cargo Receiving Plan (Kế hoạch tiếp nhận hàng hóa), Staff Assignment Sheet (Phiếu phân công nhân sự), Vehicle Dispatch Order (Lệnh điều động phương tiện) và Warehouse Management System – WMS (Dữ liệu hệ thống quản lý).
- Đầu ra: Kế hoạch tiếp nhận hàng hóa hoàn chỉnh: nhân sự, thiết bị và kho bãi được chuẩn bị sẵn sàng.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận điều phối và bộ phận kho.
- Bộ phận phối hợp: Doanh nghiệp, vận tải nội bộ và chứng từ.
- Rủi ro thường gặp: Thiếu nhân sự, thiếu thiết bị xếp dỡ, bố trí kho bãi không phù hợp hoặc chậm cập nhật kế hoạch.
- Điểm kiểm soát chính: Kiểm tra năng lực kho bãi, xác nhận kế hoạch nhân sự và thiết bị trước thời điểm hàng đến.

- Bước lập kế hoạch tiếp nhận và chuẩn bị được thực hiện khoảng 1–4 giờ trước khi hàng đến nhằm bố trí đầy đủ nhân sự, phương tiện và thiết bị phục vụ tiếp nhận hàng hóa.

- Hiệu quả của bước này yêu cầu 100% kế hoạch tiếp nhận hoàn thành trước khi hàng đến, nhân sự và thiết bị sẵn sàng đầy đủ, đồng thời hạn chế ùn tắc và kiểm soát sai sót trong phân công nguồn lực không vượt quá 2%.

Bước 3. Tiếp nhận hàng hóa tại điểm dỡ hàng

Ở bước này, doanh nghiệp tiếp nhận hàng hóa từ cảng, hãng tàu hoặc đơn vị vận chuyển nhằm đảm bảo hàng hóa được giao đúng số lượng, tình trạng và phù hợp với thông tin trên chứng từ. Trong quá trình tiếp nhận, doanh nghiệp tiến hành kiểm tra sơ bộ tình trạng container, số seal, số kiện, ký mã hiệu và bao bì hàng hóa để kịp thời phát hiện sai lệch hoặc hư hỏng; đồng thời phối hợp với cảng và hãng tàu nhằm đảm bảo quá trình dỡ hàng diễn ra an toàn và đúng quy trình.

- Đầu vào: Kế hoạch tiếp nhận hàng hóa, container và bộ chứng từ nhập khẩu.

- Chứng từ sử dụng: Cargo Manifest (Bản lược khai hàng hóa), Delivery Order – D/O (Lệnh giao hàng), Equipment Interchange Receipt – EIR (Phiếu giao nhận container), Bill of Lading – B/L (Vận đơn đường biển) và Cargo Handover Report (Biên bản giao nhận hàng hóa).

- Đầu ra: Hàng hóa được tiếp nhận và xác nhận tình trạng thực tế tại điểm dỡ hàng.

- Bộ phận chịu trách nhiệm: Doanh nghiệp và bộ phận kho.

- Bộ phận phối hợp: Bộ phận điều phối, hãng tàu và cảng.

- Rủi ro thường gặp: Sai lệch số lượng, mất seal, hư hỏng bao bì hoặc giao nhầm hàng hóa.

- Điểm kiểm soát chính: Đối chiếu số container, số seal và số kiện giữa thực tế và chứng từ trước khi nhận hàng.

- Bước tiếp nhận hàng hóa tại điểm dỡ hàng thường được thực hiện trong khoảng 1–3 giờ, tùy thuộc vào số lượng hàng hóa và điều kiện thực tế tại cảng hoặc kho bãi.

- Hiệu quả của bước này yêu cầu 100% hàng hóa được kiểm tra trước khi tiếp nhận, tỷ lệ sai lệch không vượt quá 1%, không phát sinh mất mát hàng hóa và thời gian tiếp nhận phải đảm bảo đúng kế hoạch để duy trì tiến độ toàn bộ quy trình logistics.

Bước 4. Dỡ hàng, kiểm đếm và phân loại

Sau khi tiếp nhận hàng hóa, doanh nghiệp tiến hành dỡ hàng, kiểm đếm và phân loại nhằm đảm bảo hàng hóa được xử lý chính xác và an toàn. Hoạt động này giúp đối chiếu giữa thực tế và chứng từ để phát hiện sai lệch về số lượng hoặc tình trạng hàng hóa, đồng thời hỗ trợ sắp xếp hàng hóa theo đặc tính và khu vực lưu kho phù hợp nhằm nâng cao hiệu quả quản lý kho và thuận tiện cho quá trình xuất hàng sau này.

- Đầu vào: Hàng hóa đã tiếp nhận và bộ chứng từ liên quan.
- Chứng từ sử dụng: Packing List (Phiếu đóng gói hàng hóa), Tally Sheet (Phiếu kiểm đếm hàng hóa), Cargo Inspection Report (Biên bản kiểm tra hàng hóa) và Warehouse Receipt (Phiếu nhập kho).
- Đầu ra: Hàng hóa được kiểm đếm, phân loại và cập nhật lên hệ thống quản lý kho.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận kho.
- Bộ phận phối hợp: Doanh nghiệp và điều phối.
- Rủi ro thường gặp: Thiếu hụt hàng hóa, kiểm đếm sai số lượng hoặc phân loại nhầm vị trí lưu kho.
- Điểm kiểm soát chính: Đối chiếu số lượng thực tế với Packing List và cập nhật dữ liệu ngay sau kiểm đếm.
- Công tác kiểm tra, dỡ hàng, phân loại và kiểm đếm thường được thực hiện trong khoảng 2–6 giờ, tùy thuộc vào số lượng và đặc tính của từng lô hàng.
- Hiệu quả của hoạt động này yêu cầu tỷ lệ kiểm đếm chính xác đạt từ 99% trở lên, 100% hàng hóa được phân loại và bố trí đúng khu vực lưu kho, không phát sinh hư hỏng trong quá trình dỡ hàng và đảm bảo thực hiện đúng tiến độ kế hoạch logistics.

Bước 5. Lưu kho và quản lý hàng hóa

Sau khi kiểm đếm và phân loại, hàng hóa được lưu kho theo điều kiện bảo quản phù hợp nhằm đảm bảo chất lượng và thuận tiện cho quản lý. Hàng hóa được sắp xếp theo khu vực, mã hàng hoặc đặc tính lưu trữ và theo dõi thông qua hệ thống quản lý kho (WMS) hoặc sổ sách nghiệp vụ để kiểm soát số lượng, vị trí và tình trạng hàng hóa. Đồng thời, doanh nghiệp áp dụng các phương pháp quản lý như FIFO hoặc FEFO nhằm hạn chế tồn đọng và giảm rủi ro hư hỏng hàng hóa.

- Đầu vào: Hàng hóa đã được kiểm đếm và phân loại.
- Chứng từ sử dụng: Warehouse Receipt (Phiếu nhập kho), Stock Card (Thẻ kho), Inventory Report (Báo cáo tồn kho) và Warehouse Management System – WMS (Dữ liệu hệ thống quản lý).

- Đầu ra: Hàng hóa được lưu kho và cập nhật đầy đủ trên hệ thống quản lý.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận kho.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận điều phối và chứng từ.
- Rủi ro thường gặp: Sai lệch tồn kho, lưu sai vị trí hoặc hư hỏng hàng hóa trong quá trình lưu kho.
- Điểm kiểm soát chính: Kiểm tra định kỳ tồn kho và đối chiếu dữ liệu thực tế với hệ thống quản lý.
- Công tác lưu kho và quản lý hàng hóa thường được thực hiện trong khoảng 1–3 giờ, tùy theo số lượng hàng hóa và mức độ sắp xếp tại kho.
- Hiệu quả của hoạt động này yêu cầu tỷ lệ chính xác tồn kho đạt từ 99% trở lên, 100% hàng hóa được lưu đúng vị trí quy định, tỷ lệ hư hỏng không vượt quá 1% và dữ liệu tồn kho được cập nhật đầy đủ, kịp thời trên hệ thống quản lý kho.

Bước 6. Thực hiện thủ tục hải quan

Doanh nghiệp thực hiện khai báo hải quan điện tử trên hệ thống VNACCS/VCIS nhằm hoàn tất thủ tục pháp lý cho lô hàng nhập khẩu. Nội dung khai báo bao gồm mã HS, trị giá hải quan, thuế suất và các thông tin liên quan đến lô hàng. Sau khi truyền tờ khai, cơ quan hải quan tiến hành phân luồng kiểm tra; tùy theo kết quả phân luồng, doanh nghiệp thực hiện kiểm tra hồ sơ hoặc kiểm tra thực tế hàng hóa trước khi lô hàng được thông quan theo quy định.

- Đầu vào: Bộ chứng từ nhập khẩu và dữ liệu lô hàng trên hệ thống.
- Chứng từ sử dụng: Customs Declaration (Tờ khai hải quan), Commercial Invoice (Hóa đơn thương mại), Packing List (Phiếu đóng gói hàng hóa), Bill of Lading – B/L (Vận đơn đường biển), Certificate of Origin – C/O (Giấy chứng nhận xuất xứ) và other related documents (các chứng từ liên quan khác).
- Đầu ra: Tờ khai được thông quan và lô hàng đủ điều kiện đưa ra khỏi khu vực giám sát hải quan.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận khai báo hải quan.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận chứng từ, bộ phận kho và hiện trường.
- Rủi ro thường gặp: Sai mã HS, khai sai trị giá, thiếu chứng từ hoặc chậm thông quan.
- Điểm kiểm soát chính: Kiểm tra tính chính xác của tờ khai và đối chiếu thông tin giữa chứng từ với dữ liệu khai báo.

- Công tác thực hiện thủ tục hải quan thường kéo dài từ 2–24 giờ, tùy thuộc vào kết quả phân luồng và mức độ kiểm tra của cơ quan hải quan đối với từng lô hàng.
- Hiệu quả của bước này yêu cầu tỷ lệ tờ khai thông quan đúng hạn đạt từ 98% trở lên, tỷ lệ sai sót khai báo không vượt quá 1%, 100% hồ sơ hải quan đầy đủ theo quy định và không phát sinh vi phạm ảnh hưởng đến tiến độ thông quan hàng hóa.

Bước 7. Xuất kho và giao hàng cho người nhận

Sau khi hoàn tất thủ tục thông quan, doanh nghiệp tiến hành xuất kho và giao hàng cho khách hàng theo kế hoạch đã xác định. Trước khi bàn giao, bộ phận kho đối chiếu số lượng, chủng loại và tình trạng hàng hóa nhằm đảm bảo tính chính xác; hàng hóa sau đó được giao cho người nhận kèm biên bản giao nhận hoặc chứng từ ký nhận để xác nhận việc bàn giao đúng quy định.

- Đầu vào: Hàng hóa đã thông quan và lệnh xuất hàng.
- Chứng từ sử dụng: Warehouse Release Note (Phiếu xuất kho), Delivery Order – D/O (Lệnh giao hàng), Cargo Handover Report (Biên bản giao nhận hàng hóa) và Goods Receipt Confirmation (Phiếu ký nhận hàng hóa).
- Đầu ra: Hàng hóa được bàn giao hoàn tất cho khách hàng.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận kho và giao nhận.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận điều phối và vận tải.
- Rủi ro thường gặp: Giao sai hàng, thiếu hàng hoặc chậm thời gian giao hàng.
- Điểm kiểm soát chính: Đối chiếu hàng hóa với phiếu xuất kho và xác nhận đầy đủ khi bàn giao.
- Công tác xuất kho và giao hàng cho người nhận thường được thực hiện trong khoảng 1–4 giờ, tùy thuộc vào số lượng hàng hóa và địa điểm giao hàng thực tế.
- Hiệu quả của hoạt động này yêu cầu 100% hàng hóa được giao đúng người nhận, tỷ lệ giao hàng đúng thời gian đạt từ 98% trở lên, không phát sinh thiếu hụt hoặc giao nhầm hàng hóa và toàn bộ chứng từ giao nhận được xác nhận đầy đủ sau khi bàn giao.

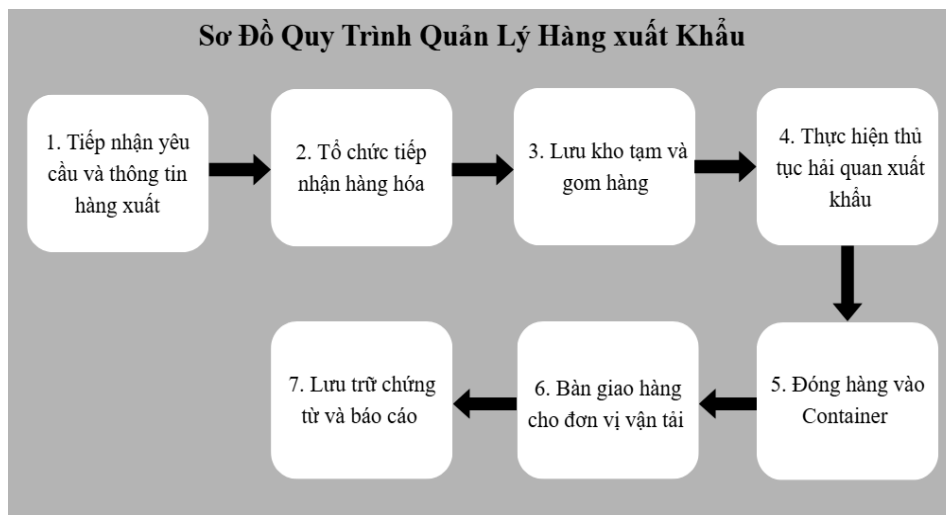
Bước 8. Lưu trữ hồ sơ và báo cáo

Sau khi hoàn tất giao nhận hàng hóa, doanh nghiệp tiến hành lưu trữ hồ sơ và lập báo cáo nhằm phục vụ công tác kiểm tra, đối chiếu và đánh giá hiệu quả hoạt động logistics. Hồ sơ được lưu dưới dạng giấy hoặc dữ liệu điện tử để thuận tiện cho việc tra cứu, đồng thời doanh nghiệp tổng hợp dữ liệu liên quan đến quá trình nhập khẩu, lưu kho và giao hàng nhằm hỗ trợ công tác quản lý và cải tiến quy trình hoạt động.

- Đầu vào: Toàn bộ hồ sơ và dữ liệu phát sinh trong quá trình nhập khẩu.
- Chứng từ sử dụng: Customs Declaration (Tờ khai hải quan), Bill of Lading – B/L (Vận đơn đường biển), Commercial Invoice (Hóa đơn thương mại), Warehouse Receipt (Phiếu nhập kho), Warehouse Release Note (Phiếu xuất kho), Cargo Handover Report (Biên bản giao nhận hàng hóa) và Operational Report (Báo cáo nghiệp vụ).
- Đầu ra: Hồ sơ lô hàng được lưu trữ hoàn chỉnh và báo cáo tổng hợp hoạt động nhập khẩu.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận chứng từ và hành chính lưu trữ.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận kho, khai báo hải quan và điều phối.
- Rủi ro thường gặp: Thất lạc chứng từ, lưu trữ sai dữ liệu hoặc thiếu hồ sơ phục vụ đối chiếu.
- Điểm kiểm soát chính: Kiểm tra tính đầy đủ của hồ sơ trước khi lưu trữ và sao lưu dữ liệu định kỳ trên hệ thống.
- Công tác lưu trữ hồ sơ và báo cáo thường được thực hiện trong khoảng 1–2 giờ sau khi hoàn tất giao hàng nhằm đảm bảo chứng từ và dữ liệu được cập nhật đầy đủ, kịp thời.
- Hiệu quả của hoạt động này yêu cầu 100% hồ sơ được lưu trữ đúng quy định, tỷ lệ thất lạc chứng từ ở mức 0%, báo cáo hoàn thành đúng thời hạn và dữ liệu lưu trữ đảm bảo đồng nhất giữa hồ sơ giấy và hệ thống điện tử.

1.2.4.2. Nội dung quy trình quản lý hàng xuất khẩu tại kho CFS.

Theo Giáo trình Quản trị Logistics căn bản của Đặng Đình Đào (2020), quy trình quản lý hàng xuất khẩu là chuỗi hoạt động nghiệp vụ nhằm đảm bảo hàng hóa được tiếp nhận, lưu kho, làm thủ tục hải quan và bàn giao cho đơn vị vận tải quốc tế đúng thời gian và đúng quy định. Quy trình này giúp doanh nghiệp kiểm soát hiệu quả dòng hàng hóa, thông tin và chứng từ, đồng thời nâng cao hiệu quả khai thác logistics và hạn chế sai sót trong giao nhận hàng hóa.



Sơ đồ 1.2. Sơ đồ quy trình quản lý hàng hóa xuất khẩu tại kho CFS.

Bước 1. Tiếp nhận yêu cầu và thông tin hàng xuất khẩu

Đây là giai đoạn khởi đầu của quy trình quản lý hàng xuất khẩu. Ở bước này, doanh nghiệp tiếp nhận thông tin lô hàng như tên hàng, số lượng, trọng lượng, điều kiện giao hàng theo Incoterms, cảng đi – cảng đến, lịch tàu và các yêu cầu về đóng gói, bảo quản hoặc vận chuyển; đồng thời kiểm tra tính đầy đủ và chính xác của bộ chứng từ trước khi thực hiện các bước tiếp theo.

- Đầu vào: Thông tin lô hàng xuất khẩu và yêu cầu từ khách hàng.
- Chứng từ sử dụng: Sales Contract (Hợp đồng ngoại thương), Booking Note (Phiếu đặt chỗ tàu), Commercial Invoice (Hóa đơn thương mại), Packing List (Phiếu đóng gói hàng hóa) và Shipping Instruction (Hướng dẫn giao hàng/vận chuyển).
- Đầu ra: Hồ sơ lô hàng xuất khẩu được khởi tạo và cập nhật lên hệ thống quản lý.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận chứng từ xuất khẩu.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận kinh doanh logistics và điều phối.
- Rủi ro thường gặp: Thiếu thông tin lô hàng, sai lệch chứng từ hoặc cập nhật dữ liệu không chính xác.
- Điểm kiểm soát chính: Kiểm tra tính đầy đủ và thống nhất của bộ chứng từ trước khi xác nhận xử lý lô hàng.
- Công tác tiếp nhận yêu cầu và thông tin hàng xuất khẩu thường được thực hiện trong khoảng 0,5–2 giờ nhằm đảm bảo dữ liệu được xử lý kịp thời và chính xác.
- Hiệu quả của bước này yêu cầu 100% lô hàng được cập nhật đầy đủ trên hệ thống, tỷ lệ sai sót dữ liệu không vượt quá 1% và không phát sinh thiếu chứng từ khi chuyển sang các bước tiếp theo.

Bước 2. Tiếp nhận hàng hóa

Sau khi tiếp nhận thông tin lô hàng, doanh nghiệp tiến hành tiếp nhận hàng hóa từ khách hàng hoặc đơn vị sản xuất nhằm đảm bảo hàng hóa được tập kết đúng địa điểm và thời gian quy định. Trong quá trình tiếp nhận, bộ phận nghiệp vụ kiểm tra sơ bộ số lượng, chủng loại, quy cách đóng gói, ký mã hiệu và tình trạng bao bì để đối chiếu với chứng từ; sau đó hàng hóa được đưa vào khu vực tập kết hoặc xử lý của kho để phục vụ các bước tiếp theo trong quy trình xuất khẩu.

- Đầu vào: Hàng hóa xuất khẩu và thông tin lô hàng đã được xác nhận.
- Chứng từ sử dụng: Delivery Note (Phiếu giao hàng), Packing List (Phiếu đóng gói hàng hóa), Commercial Invoice (Hóa đơn thương mại) và Cargo Receiving Note (Phiếu tiếp nhận hàng hóa).
- Đầu ra: Hàng hóa được tiếp nhận và cập nhật vào hệ thống quản lý kho.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận kho và giao nhận.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận điều phối và chứng từ xuất khẩu.
- Rủi ro thường gặp: Sai lệch số lượng, hư hỏng bao bì hoặc giao nhầm hàng hóa.
- Điểm kiểm soát chính: Đối chiếu thực tế hàng hóa với Packing List và kiểm tra tình trạng hàng hóa khi tiếp nhận.
- Công tác tiếp nhận hàng hóa thường được thực hiện trong khoảng 1–3 giờ, tùy thuộc vào số lượng hàng hóa và điều kiện thực tế tại kho.
- Hiệu quả của hoạt động này yêu cầu 100% hàng hóa được kiểm tra trước khi nhập kho, tỷ lệ sai lệch không vượt quá 1%, không phát sinh hư hỏng trong quá trình tiếp nhận và đảm bảo thực hiện đúng tiến độ kế hoạch logistics.

Bước 3. Lưu kho tạm và gom hàng

Sau khi tiếp nhận, hàng hóa được lưu kho tạm thời để phục vụ công tác quản lý, phân loại và chuẩn bị xuất khẩu. Đối với hàng lẻ (LCL), doanh nghiệp thực hiện gom nhiều lô hàng nhỏ thành lô hàng đủ điều kiện đóng container nhằm tối ưu tải trọng và giảm chi phí logistics. Trong quá trình này, hàng hóa được sắp xếp theo khách hàng, đơn hàng hoặc tuyến vận chuyển để thuận tiện cho việc kiểm soát và truy xuất.

- Đầu vào: Hàng hóa đã được tiếp nhận và kiểm tra.
- Chứng từ sử dụng: Warehouse Receipt (Phiếu nhập kho), Cargo Inventory List (Bảng kê hàng hóa), Packing List (Phiếu đóng gói hàng hóa) và Warehouse Management System – WMS (Hệ thống quản lý kho).

- Đầu ra: Hàng hóa được lưu kho, phân loại và gom hàng sẵn sàng đóng container.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận kho.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận điều phối và giao nhận.
- Rủi ro thường gặp: Lưu sai vị trí, thất lạc hàng hóa hoặc gom nhầm lô hàng.
- Điểm kiểm soát chính: Kiểm tra vị trí lưu kho và đối chiếu thông tin hàng hóa trên hệ thống quản lý.
- Hoạt động lưu kho tạm và gom hàng thường được thực hiện trong khoảng 2–6 giờ, tùy thuộc vào số lượng và tính chất hàng hóa
- Hiệu quả của bước này yêu cầu 100% hàng hóa được lưu đúng vị trí quy định, tỷ lệ chính xác khi gom hàng đạt từ 99% trở lên, không phát sinh thất lạc hàng hóa và dữ liệu phải được cập nhật đầy đủ, kịp thời trên hệ thống quản lý.

Bước 4. Thực hiện thủ tục hải quan xuất khẩu

Chủ hàng hoặc đơn vị logistics được ủy quyền thực hiện khai báo hải quan điện tử trên hệ thống VNACCS/VCIS nhằm hoàn tất thủ tục pháp lý cho lô hàng xuất khẩu. Đối với hàng lẻ (LCL) tại kho CFS, từng lô hàng phải được khai báo và thông quan riêng trước khi đóng vào container chung.

Nội dung khai báo bao gồm mã HS, số lượng, trị giá hàng hóa, điều kiện giao hàng và các thông tin liên quan. Sau khi truyền tờ khai, cơ quan hải quan tiến hành phân luồng kiểm tra; doanh nghiệp thực hiện bổ sung hồ sơ hoặc kiểm tra thực tế hàng hóa theo quy định trước khi lô hàng được thông quan và đưa vào khu vực đóng hàng tại kho CFS. Đầu vào: Bộ chứng từ xuất khẩu và dữ liệu lô hàng trên hệ thống.

- Chứng từ sử dụng: Export Customs Declaration (Tờ khai hải quan xuất khẩu), Commercial Invoice (Hóa đơn thương mại), Packing List (Phiếu đóng gói hàng hóa), Sales Contract (Hợp đồng ngoại thương), Booking Note (Phiếu đặt chỗ tàu) và Certificate of Origin – C/O (Giấy chứng nhận xuất xứ, nếu có).
- Đầu ra: Tờ khai được thông quan và hàng hóa đủ điều kiện xuất khẩu.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận khai báo hải quan.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận chứng từ xuất khẩu, bộ phận kho và hiện trường.
- Rủi ro thường gặp: Sai mã HS, khai sai thông tin hàng hóa hoặc chậm thông quan.
- Điểm kiểm soát chính: Kiểm tra tính chính xác của tờ khai và đối chiếu dữ liệu giữa chứng từ với hệ thống khai báo.

- Công tác khai báo và thông quan hải quan thường kéo dài từ 2–24 giờ, tùy thuộc vào kết quả phân luồng kiểm tra và mức độ hoàn thiện của hồ sơ hải quan.
- Hiệu quả của bước này yêu cầu tỷ lệ tờ khai thông quan đúng hạn đạt từ 98% trở lên, tỷ lệ sai sót khai báo không vượt quá 1%, 100% hồ sơ hải quan đầy đủ theo quy định và không phát sinh vi phạm ảnh hưởng đến tiến độ xuất khẩu hàng hóa.

Bước 5. Đóng hàng vào container

Sau khi hoàn tất thủ tục hải quan, hàng hóa được đóng vào container để chuẩn bị cho quá trình vận chuyển quốc tế. Việc đóng hàng được thực hiện theo đúng quy cách kỹ thuật và yêu cầu bảo quản nhằm đảm bảo an toàn hàng hóa; đồng thời doanh nghiệp sắp xếp hàng hóa hợp lý để tối ưu không gian container, cân bằng tải trọng và đảm bảo tính nguyên vẹn của lô hàng sau khi niêm phong bằng seal.

- Đầu vào: Hàng hóa đã thông quan và kế hoạch đóng container.
- Chứng từ sử dụng: Packing List (Phiếu đóng gói hàng hóa), Container Stuffing Report (Phiếu đóng hàng container), Tally Sheet (Phiếu kiểm đếm hàng hóa) và Container Sealing Report (Biên bản niêm phong container).
- Đầu ra: Container được đóng hàng hoàn chỉnh và niêm phong sẵn sàng vận chuyển.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận kho và hiện trường.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận điều phối và giao nhận.
- Rủi ro thường gặp: Sắp xếp hàng hóa không hợp lý, thiếu hàng hoặc hư hỏng trong quá trình đóng container.
- Điểm kiểm soát chính: Kiểm tra số lượng hàng hóa, tình trạng container và số seal sau khi đóng hàng.
- Công tác đóng hàng vào container thường được thực hiện trong khoảng 2–6 giờ, tùy thuộc vào số lượng và đặc tính hàng hóa.
- Hiệu quả của bước này yêu cầu 100% container được niêm phong đúng quy định, tỷ lệ sai sót trong quá trình đóng hàng không vượt quá 1%, không phát sinh hư hỏng hàng hóa và đảm bảo thực hiện đúng kế hoạch vận chuyển để duy trì tiến độ xuất hàng.

Bước 6. Bàn giao hàng cho đơn vị vận tải

Sau khi hoàn tất đóng hàng và niêm phong container, doanh nghiệp tiến hành bàn giao hàng hóa cho đơn vị vận tải quốc tế tại cảng, ICD hoặc điểm tập kết theo kế hoạch vận chuyển. Trong quá trình bàn giao, doanh nghiệp đối chiếu số container, số seal và chứng

từ vận chuyển nhằm đảm bảo tính chính xác và đồng bộ trước khi đơn vị vận tải xác nhận tiếp nhận hàng hóa để thực hiện vận chuyển theo lịch trình.

- Đầu vào: Container hoặc lô hàng đã hoàn tất đóng hàng và niêm phong.
- Chứng từ sử dụng: Booking Note (Phiếu đặt chỗ tàu), Equipment Interchange Receipt – EIR (Phiếu giao nhận container), Bill of Lading – B/L (Vận đơn đường biển) và Cargo Handover Minutes (Biên bản bàn giao hàng hóa).
- Đầu ra: Hàng hóa được bàn giao hoàn tất cho đơn vị vận tải quốc tế.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận giao nhận và hiện trường.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận điều phối, bộ phận kho và hãng tàu.
- Rủi ro thường gặp: Giao sai container, sai số seal hoặc chậm bàn giao hàng hóa.
- Điểm kiểm soát chính: Đối chiếu số container, số seal và chứng từ vận chuyển trước khi bàn giao.
- Hoạt động bàn giao hàng cho đơn vị vận tải thường diễn ra trong khoảng 1–3 giờ, tùy thuộc vào kế hoạch vận chuyển và điều kiện thực tế tại cảng hoặc điểm tập kết.
- Hiệu quả của bước này yêu cầu 100% container được bàn giao đúng cho đơn vị vận tải, tỷ lệ sai sót thông tin không vượt quá 1%, không phát sinh mất seal hoặc thất lạc chứng từ và tỷ lệ bàn giao đúng thời gian đạt từ 98% trở lên.

Bước 7. Lưu trữ chứng từ và báo cáo

Sau khi hoàn tất xuất khẩu, doanh nghiệp tiến hành lưu trữ toàn bộ chứng từ liên quan dưới dạng giấy và điện tử để phục vụ kiểm tra, đối chiếu và truy xuất thông tin khi cần thiết. Đồng thời, doanh nghiệp tổng hợp và lập báo cáo đánh giá quá trình xử lý lô hàng nhằm phục vụ công tác quản lý và cải tiến quy trình logistics.

- Đầu vào: Toàn bộ hồ sơ và dữ liệu phát sinh trong quá trình xuất khẩu.
- Chứng từ sử dụng: Sales Contract (Hợp đồng ngoại thương), Bill of Lading – B/L (Vận đơn đường biển), Commercial Invoice (Hóa đơn thương mại), Packing List (Phiếu đóng gói hàng hóa), Customs Declaration (Tờ khai hải quan) và Cargo Handover Report (Biên bản giao nhận hàng hóa).
- Đầu ra: Hồ sơ lô hàng xuất khẩu được lưu trữ hoàn chỉnh và báo cáo tổng hợp hoạt động xuất khẩu.
- Bộ phận chịu trách nhiệm: Bộ phận chứng từ và hành chính lưu trữ.
- Bộ phận phối hợp: Bộ phận khai báo hải quan, bộ phận kho và giao nhận.

- Rủi ro thường gặp: Thất lạc chứng từ, lưu trữ sai dữ liệu hoặc thiếu hồ sơ phục vụ đối chiếu.
- Điểm kiểm soát chính: Kiểm tra tính đầy đủ của hồ sơ trước khi lưu trữ và sao lưu dữ liệu định kỳ trên hệ thống.
- Công tác lưu trữ chứng từ và lập báo cáo thường được thực hiện trong khoảng 1–2 giờ sau khi hoàn tất bàn giao hàng hóa nhằm đảm bảo dữ liệu được cập nhật đầy đủ và kịp thời.
- Hiệu quả của bước này yêu cầu 100% hồ sơ được lưu trữ đúng quy định, tỷ lệ thất lạc chứng từ bằng 0%, báo cáo hoàn thành đúng thời hạn và dữ liệu lưu trữ đảm bảo đồng nhất giữa hồ sơ giấy và hệ thống điện tử.

1.2.6. Các yêu cầu quản lý trong quy trình hàng xuất nhập khẩu

Theo Giáo trình Quản trị Logistics căn bản do GS.TS. Đặng Đình Đào (chủ biên), trong quản lý hàng xuất nhập khẩu, quy trình nghiệp vụ cần đáp ứng đồng thời nhiều yêu cầu cơ bản nhằm đảm bảo hoạt động logistics diễn ra hiệu quả, an toàn, tuân thủ pháp luật và phù hợp với xu hướng hiện đại hóa quản lý chuỗi cung ứng.

Các yêu cầu này bao gồm: tính chính xác thông tin, an toàn hàng hóa, tuân thủ pháp luật hải quan và ứng dụng công nghệ thông tin.

1.2.6.1. Yêu cầu về tính chính xác và kịp thời của thông tin

Trong hoạt động logistics, thông tin đóng vai trò quan trọng trong việc quản lý và điều phối toàn bộ quá trình lưu chuyển hàng hóa. Vì vậy, các dữ liệu liên quan đến hàng hóa như tên hàng, số lượng, trọng lượng, mã hàng, chứng từ và tiến độ giao nhận cần được đảm bảo chính xác, đầy đủ và cập nhật kịp thời.

Việc sai lệch hoặc thiếu thông tin có thể gây ảnh hưởng đến quá trình xử lý nghiệp vụ, làm phát sinh chậm trễ trong giao nhận hoặc thủ tục hải quan. Bên cạnh đó, quá trình trao đổi thông tin giữa các bộ phận và các bên liên quan cần được thực hiện đồng bộ nhằm nâng cao hiệu quả phối hợp và đảm bảo tính minh bạch trong chuỗi logistics.

1.2.6.2. Yêu cầu về an toàn hàng hóa và an ninh kho bãi

An toàn hàng hóa là yêu cầu quan trọng nhằm hạn chế tình trạng hư hỏng, mất mát hoặc thất thoát trong quá trình lưu kho, bốc xếp và vận chuyển. Hàng hóa cần được bảo quản phù hợp với đặc tính của từng loại, đồng thời việc sử dụng thiết bị và phương tiện hỗ trợ phải tuân thủ đúng quy trình kỹ thuật và an toàn lao động.

Ngoài ra, doanh nghiệp cần tăng cường công tác an ninh kho bãi thông qua kiểm soát ra vào, phân quyền trách nhiệm rõ ràng và thực hiện kiểm kê định kỳ. Các biện pháp giám sát và quản lý dữ liệu giúp đảm bảo tính nguyên vẹn và an toàn của hàng hóa trong suốt quá trình lưu trữ tại kho CFS.

1.2.6.3. Yêu cầu về tuân thủ pháp luật và quy định hải quan

Hoạt động xuất nhập khẩu chịu sự quản lý chặt chẽ của cơ quan hải quan và các quy định pháp luật liên quan. Do đó, doanh nghiệp cần thực hiện khai báo trung thực, chính xác các thông tin về hàng hóa như số lượng, trị giá, mã HS và xuất xứ theo đúng quy định hiện hành.

Bên cạnh đó, các thủ tục hải quan, lưu trữ hồ sơ và chứng từ phải được thực hiện đầy đủ và đúng thời hạn nhằm phục vụ công tác kiểm tra, đối chiếu và hậu kiểm. Việc tuân thủ tốt các quy định pháp luật không chỉ giúp hạn chế rủi ro pháp lý mà còn góp phần nâng cao uy tín và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp logistics.

1.2.6.4. Yêu cầu về ứng dụng công nghệ thông tin

Trong bối cảnh hiện đại hóa logistics, ứng dụng công nghệ thông tin là yêu cầu cần thiết nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và tối ưu hóa hoạt động kho bãi. Các hệ thống như quản lý kho (WMS), ERP, mã vạch hoặc RFID hỗ trợ doanh nghiệp kiểm soát hàng hóa chính xác, đồng bộ và giảm thiểu sai sót trong quá trình xử lý nghiệp vụ.

Ngoài ra, việc kết nối dữ liệu giữa hệ thống nội bộ với hải quan điện tử và các nền tảng logistics giúp rút ngắn thời gian xử lý, nâng cao tính minh bạch và tăng hiệu quả điều hành chuỗi cung ứng. Xu hướng số hóa và tự động hóa cũng góp phần giảm chi phí vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong hoạt động xuất nhập khẩu.

1.3. Tiêu chí đánh giá hiệu quả và các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình quản lý kho CFS

1.3.1. Các tiêu chí đánh giá hiệu quả quy trình quản lý hàng tại kho CFS

Theo Giáo trình Quản trị Logistics căn bản do GS.TS. Đặng Đình Đào (chủ biên), hiệu quả logistics được đánh giá qua mức độ hợp lý trong tổ chức vận hành, khả năng kiểm soát dòng hàng, chi phí và chất lượng dịch vụ khách hàng.

Trong đó, thời gian xử lý lô hàng là tiêu chí phản ánh tốc độ thực hiện quy trình tại kho CFS. Thời gian càng ngắn cho thấy quy trình càng hiệu quả, đồng thời giúp giảm chi phí lưu kho và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Mức độ chính xác của thông tin và chứng từ phản ánh khả năng kiểm soát dữ liệu giữa thực tế và hồ sơ nghiệp vụ. Tỷ lệ sai lệch thấp cho thấy hệ thống quản lý vận hành hiệu quả và hạn chế rủi ro.

Bên cạnh đó, tỷ lệ hư hỏng hoặc mất mát hàng hóa phản ánh mức độ an toàn trong lưu kho và bốc xếp. Chi phí xử lý trên mỗi lô hàng thể hiện hiệu quả kinh tế, trong khi mức độ sử dụng không gian kho phản ánh khả năng tổ chức và khai thác kho bãi.

Ngoài ra, mức độ tuân thủ quy định hải quan là tiêu chí quan trọng nhằm đảm bảo hoạt động logistics diễn ra đúng pháp luật và ổn định.

1.3.2. Các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình quản lý hàng tại kho CFS

Quy trình quản lý hàng tại kho CFS chịu tác động của nhiều yếu tố bên trong và bên ngoài doanh nghiệp.

Trước hết, yếu tố con người có ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng vận hành, thể hiện qua trình độ chuyên môn, kinh nghiệm và ý thức trách nhiệm của nhân viên.

Cơ sở vật chất – kỹ thuật như kho bãi, thiết bị xếp dỡ và phương tiện hỗ trợ quyết định năng lực xử lý hàng hóa và tốc độ vận hành.

Ngoài ra, sự phối hợp giữa các chủ thể trong chuỗi logistics như chủ hàng, doanh nghiệp logistics, hãng vận tải và hải quan ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ xử lý hàng hóa.

Việc ứng dụng công nghệ thông tin giúp nâng cao độ chính xác dữ liệu và giảm sai sót trong quản lý.

Đặc điểm hàng hóa như tính chất vật lý, giá trị và yêu cầu bảo quản cũng ảnh hưởng đến cách tổ chức và mức độ phức tạp của quy trình.

Cuối cùng, yếu tố thị trường vận tải và lịch trình tàu ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận và hiệu quả khai thác kho.

1.4. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ liên quan đến quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS

1.4.1. Quy định pháp lý liên quan đến kho CFS và hàng hóa xuất nhập khẩu

1.4.1.1. Quy định về điều kiện thành lập và vận hành kho CFS

Hoạt động của kho CFS chịu sự điều chỉnh của Luật Hải quan số 54/2014/QH13 và Nghị định số 08/2015/NĐ-CP về thủ tục hải quan, kiểm tra và giám sát hải quan. Theo quy định, kho CFS chỉ được phép hoạt động khi đáp ứng đầy đủ các điều kiện về cơ sở vật chất, hệ thống quản lý và khả năng giám sát hàng hóa của cơ quan hải quan.

Bên cạnh đó, Thông tư số 38/2015/TT-BTC quy định doanh nghiệp phải thực hiện khai báo hải quan điện tử, cập nhật đầy đủ và chính xác thông tin hàng hóa trên hệ thống quản lý. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp phải nâng cao năng lực quản lý, ứng dụng công nghệ và đảm bảo tính đồng bộ trong vận hành kho CFS.

1.4.1.2. Quy định về giám sát hải quan đối với hàng hóa trong kho CFS

Theo Luật Hải quan số 54/2014/QH13, toàn bộ hàng hóa xuất nhập khẩu lưu giữ tại kho CFS đều thuộc diện giám sát hải quan cho đến khi hoàn tất thủ tục thông quan hoặc được phép đưa ra khỏi khu vực giám sát.

Doanh nghiệp khai thác kho CFS phải tuân thủ nghiêm ngặt quy định về quản lý hàng hóa, không được tự ý di chuyển, mở kiện hoặc thay đổi tình trạng hàng hóa khi chưa có sự chấp thuận của cơ quan hải quan. Đồng thời, mọi thông tin liên quan đến hàng hóa phải được cập nhật đầy đủ trên hệ thống nhằm đảm bảo tính minh bạch và phục vụ công tác kiểm tra, đối chiếu khi cần thiết.

1.4.1.3. Quy định về thời hạn lưu giữ hàng hóa tại kho CFS

Theo quy định của Luật Hải quan và các văn bản hướng dẫn thi hành, hàng hóa lưu giữ tại kho CFS phải tuân thủ thời hạn lưu kho theo quy định của cơ quan hải quan, thông thường không quá 90 ngày nếu không được gia hạn hợp pháp.

Trong thời gian lưu kho, doanh nghiệp có trách nhiệm theo dõi thời hạn lưu giữ của từng lô hàng, phối hợp với chủ hàng thực hiện thủ tục xuất kho đúng quy định. Việc kiểm soát tốt thời gian lưu kho giúp hạn chế tình trạng ứ đọng hàng hóa, giảm chi phí lưu bãi và nâng cao hiệu quả khai thác kho CFS.

1.4.2. Hệ thống chứng từ sử dụng trong kho CFS

1.4.2.1. Nhóm chứng từ thương mại

Nhóm chứng từ thương mại là cơ sở pháp lý thể hiện quan hệ mua bán hàng hóa giữa các bên trong hoạt động xuất nhập khẩu. Các chứng từ chủ yếu gồm hợp đồng mua bán (Sales Contract), hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), phiếu đóng gói (Packing List) và giấy chứng nhận xuất xứ (C/O).

Nhóm chứng từ này cung cấp thông tin về tên hàng, số lượng, trị giá, điều kiện giao hàng và xuất xứ hàng hóa. Đồng thời, đây là căn cứ để cơ quan hải quan kiểm tra tính hợp pháp của lô hàng và hỗ trợ doanh nghiệp logistics trong việc quản lý, kiểm đếm và xử lý hàng hóa tại kho CFS.

1.4.2.2. Nhóm chứng từ vận tải và giao nhận

Nhóm chứng từ vận tải và giao nhận được sử dụng để theo dõi và xác nhận quá trình vận chuyển, bàn giao hàng hóa giữa các bên trong chuỗi logistics. Các chứng từ phổ biến gồm vận đơn (Bill of Lading – B/L), lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O) và phiếu giao nhận container (EIR).

Trong đó, vận đơn là chứng từ xác nhận việc tiếp nhận hàng để vận chuyển: lệnh giao hàng cho phép khách hàng nhận hàng tại kho hoặc cảng: còn phiếu EIR ghi nhận tình trạng container khi bàn giao. Nhóm chứng từ này giúp kiểm soát quá trình giao nhận, đảm bảo tính minh bạch và hạn chế tranh chấp trong hoạt động logistics.

1.4.2.3. Nhóm chứng từ hải quan

Nhóm chứng từ hải quan là cơ sở phục vụ việc khai báo, kiểm tra và thông quan hàng hóa theo quy định của cơ quan hải quan. Các chứng từ chủ yếu gồm tờ khai hải quan điện tử, giấy phép xuất nhập khẩu (nếu có), kết quả phân luồng kiểm tra và các chứng từ liên quan đến thuế, phí.

Trong đó, tờ khai hải quan điện tử trên hệ thống VNACCS/VCIS thể hiện các thông tin như mã HS, số lượng, trị giá và xuất xứ hàng hóa, đồng thời là cơ sở để cơ quan hải quan kiểm tra và giám sát hàng hóa xuất nhập khẩu

1.4.2.4. Nhóm chứng từ nội bộ tại kho CFS

Nhóm chứng từ nội bộ được sử dụng trong doanh nghiệp logistics nhằm phục vụ công tác quản lý và kiểm soát hoạt động kho bãi. Các chứng từ phổ biến gồm phiếu nhập kho, phiếu xuất kho, biên bản kiểm đếm, phiếu điều động hàng hóa và dữ liệu từ hệ thống quản lý kho (WMS).

Nhóm chứng từ này giúp doanh nghiệp theo dõi tình trạng hàng hóa, kiểm soát số lượng nhập – xuất – tồn và đối chiếu dữ liệu giữa thực tế với hệ thống quản lý. Đồng thời, đây là cơ sở hỗ trợ lập báo cáo quản trị, nâng cao tính chính xác và hiệu quả trong hoạt động quản lý kho CFS.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH QUẢN LÝ HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU TẠI KHO CFS CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG

2.1. Tổng quan về Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

2.1.1. Thông tin chung về công ty

- Tên công ty: CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG
- Tên viết tắt: DANALOG
- Vốn điều lệ: 43.100.000.000 đồng
- Vốn đầu tư của chủ sở hữu: 43.100.000.000 đồng
- Mã số thuế: 0400999731
- Mã cổ phiếu: DNL
- Sàn giao dịch: UPCoM (đăng ký giao dịch từ ngày 18/08/2011)
- Địa chỉ: 97 Yết Kiêu, Phường Thọ Quang, Quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng
- Số điện thoại: +84236 3667669
- Số Fax: +84236 3924111
- Website: www.danalog.com.vn



Hình 2.1. Logo của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.

2.1.2. Lịch sử hình thành và phát triển

Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng tiền thân là Trạm Kho vận Cảng Đà Nẵng, được thành lập năm 2006 với nhiệm vụ là đơn vị hậu cần phục vụ hoạt động khai thác của Cảng Đà Nẵng.

Thực hiện chủ trương đổi mới doanh nghiệp nhà nước, Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng chính thức được thành lập và được Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Đà Nẵng cấp Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0400999731 ngày 05/03/2009. Tính đến ngày 22/10/2024, giấy phép kinh doanh đã thay đổi lần thứ chín. Công ty có vốn

điều lệ 43,1 tỷ đồng, trong đó hai cổ đông lớn là Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng (45,10%) và Công ty Cổ phần Container Việt Nam (30,91%).

Sự ra đời của công ty gắn liền với quá trình Việt Nam mở cửa thị trường dịch vụ logistics sau khi gia nhập WTO, tạo điều kiện cho ngành logistics phát triển nhưng cũng làm gia tăng áp lực cạnh tranh đối với các doanh nghiệp trong nước.

Danalog tọa lạc tại thành phố Đà Nẵng – trung tâm kinh tế của khu vực miền Trung, nằm trên tuyến Hành lang Kinh tế Đông – Tây và gần Cảng Tiên Sa, thuận lợi kết nối với Quốc lộ 14B, Quốc lộ 1A, ga đường sắt và sân bay quốc tế Đà Nẵng. Vị trí này tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng nhiều phương thức khác nhau.

Công ty được thành lập nhằm góp phần tối ưu hóa hoạt động luân chuyển hàng hóa giữa thị trường nội địa, Nam Lào và Đông Bắc Thái Lan thông qua Hành lang Kinh tế Đông – Tây về Cảng Đà Nẵng, qua đó nâng cao hiệu quả khai thác logistics khu vực.

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

Tầm nhìn:

Công ty Danalog với tầm nhìn trở thành một trong những đơn vị cung cấp dịch vụ logistics tốt nhất Việt Nam, nổi bật về độ tin cậy, chuyên môn và cam kết thực hiện các hoạt động bền vững.

Sứ mệnh:

Danalog ra đời mang trên mình sứ mệnh không ngừng cải tiến để cung cấp các giải pháp logistics chuyên biệt, tối ưu hóa chi phí nhằm tạo sự phát triển bền vững.

Giá trị cốt lõi:

Các giá trị cốt lõi là kim chỉ nam định hướng cho mọi hoạt động của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng, bao gồm:

Tận tâm: Luôn đặt khách hàng làm trung tâm, nỗ lực đáp ứng tốt nhất các yêu cầu và cam kết về chất lượng dịch vụ.

Trung thực: Đề cao tính minh bạch, rõ ràng và chính xác trong mọi hoạt động kinh doanh, xây dựng niềm tin với khách hàng và đối tác.

Trách nhiệm: Thực hiện đầy đủ trách nhiệm đối với khách hàng, người lao động và cộng đồng, tuân thủ các quy định của pháp luật và các chuẩn mực đạo đức trong kinh doanh.

2.1.4. Ngành nghề, lĩnh vực kinh doanh chủ yếu

2.1.4.1. Ngành nghề kinh doanh

Công ty cung cấp đa dạng các sản phẩm và dịch vụ logistics, bao gồm:

- Dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa.
- Dịch vụ bốc xếp hàng hóa tại cảng và kho bãi.
- Dịch vụ kinh doanh vận tải hàng hóa bằng ô tô.
- Dịch vụ logistics tổng hợp, bao gồm: dịch vụ giao nhận hàng hóa, dịch vụ kho vận, dịch vụ khai thuê hải quan, dịch vụ kiểm đếm hàng hóa và dịch vụ đại lý tàu biển.
- Dịch vụ kho bãi và lưu trữ hàng hóa, đáp ứng nhu cầu bảo quản hàng hóa ngắn hạn và dài hạn của khách hàng.

Với hệ thống cơ sở hạ tầng tương đối đồng bộ, vị trí địa lý thuận lợi và đội ngũ nhân sự có kinh nghiệm, công ty từng bước khẳng định vai trò là một trong những đơn vị logistics quan trọng gắn liền với hoạt động của Cảng Đà Nẵng và chuỗi cung ứng khu vực miền Trung – Tây Nguyên.

2.1.4.2. Lĩnh vực kinh doanh

Kho nội địa: Công ty khai thác hệ thống kho nội địa với diện tích khoảng 8.200 m² cùng khu sân bãi gần 10.000 m², phục vụ nhu cầu lưu trữ, bảo quản và quản lý hàng hóa. Hệ thống kho được đầu tư đầy đủ cơ sở vật chất, đáp ứng các yêu cầu về an toàn và phòng cháy chữa cháy.

Kho ngoại quan: Kho ngoại quan có diện tích khoảng 4.150 m², phục vụ lưu giữ hàng hóa chờ làm thủ tục xuất nhập khẩu. Việc bố trí văn phòng hải quan tại kho giúp rút ngắn thời gian làm thủ tục và giảm chi phí cho khách hàng.

Kho CFS: Công ty cung cấp dịch vụ kho CFS phục vụ gom hàng và chia tách hàng lẻ xuất nhập khẩu. Kho được trang bị đầy đủ thiết bị, đảm bảo an toàn trong quá trình lưu trữ và xử lý hàng hóa.

Vận tải: Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa nội địa và quốc tế bằng nhiều phương thức, trong đó chủ yếu là vận tải đường bộ và đường biển, đáp ứng linh hoạt nhu cầu vận chuyển của khách hàng.

Depot container: Hệ thống depot container được bố trí gần khu vực cảng, cung cấp các dịch vụ nâng hạ, lưu giữ, kiểm tra, vệ sinh và sửa chữa container theo tiêu chuẩn kỹ thuật.

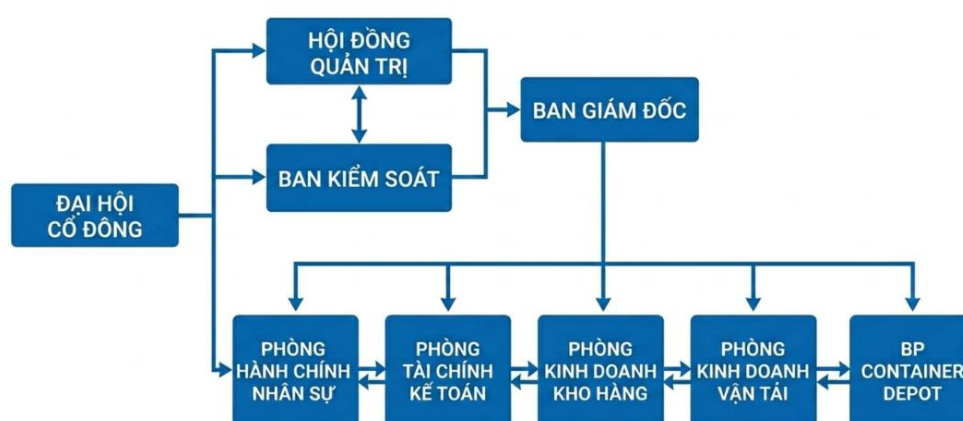
Đại lý nội địa và quốc tế: Công ty hợp tác với nhiều hãng tàu và đối tác vận tải trong và ngoài nước, cung cấp dịch vụ đại lý logistics, đại lý tàu biển và đại lý vận tải.

Mua bán container: Công ty cung cấp dịch vụ mua bán và cho thuê container, bao gồm container đã qua sử dụng và container cải tạo theo nhu cầu sử dụng.

Phụ lục 3. Hình ảnh lĩnh vực kinh doanh của Danalog

2.1.5. Cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý

2.1.5.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức của công ty



Sơ đồ 2.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức Công Ty Danalog.

2.1.5.2. Chức năng, nhiệm vụ các phòng ban

Đại hội đồng cổ đông là cơ quan có thẩm quyền cao nhất của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng, quyết định các vấn đề chiến lược, cơ cấu vốn và bầu Hội đồng quản trị, Ban kiểm soát.

Hội đồng quản trị thực hiện chức năng quản lý, định hướng phát triển và giám sát hoạt động của công ty thông qua việc ban hành kế hoạch và nghị quyết kinh doanh.

Ban kiểm soát có nhiệm vụ giám sát hoạt động quản lý và điều hành, đảm bảo công ty hoạt động đúng quy định pháp luật và Điều lệ doanh nghiệp.

Ban giám đốc trực tiếp điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh, tổ chức thực hiện kế hoạch và quản lý hoạt động thường xuyên của công ty.

Phòng Hành chính – Nhân sự phụ trách công tác tổ chức nhân sự, tuyển dụng, đào tạo và quản lý hồ sơ hành chính.

Phòng Tài chính – Kế toán thực hiện quản lý tài chính, hạch toán kế toán và lập báo cáo tài chính của công ty.

Phòng Kinh doanh kho hàng phụ trách phát triển khách hàng, triển khai dịch vụ kho bãi và theo dõi chất lượng dịch vụ.

Phòng Kinh doanh vận tải đảm nhiệm hoạt động khai thác dịch vụ vận tải, xử lý chứng từ và phối hợp với hãng tàu, đối tác vận chuyển.

Bộ phận container depot thực hiện quản lý, giao nhận, sửa chữa và bảo trì container nhằm đảm bảo hoạt động khai thác diễn ra an toàn và liên tục.

2.1.5.3. Vị trí và chức năng của bộ phận kho CFS

Trong cơ cấu tổ chức của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog), kho CFS là bộ phận khai thác dịch vụ cốt lõi, trực tiếp tham gia hoạt động lưu trữ, gom và chia tách hàng hóa xuất nhập khẩu. Bộ phận này phối hợp với các phòng ban liên quan và cơ quan hải quan trong quá trình kiểm hóa, lưu kho và giao nhận hàng hóa.

Kho CFS giữ vai trò kết nối giữa khách hàng, hãng tàu, hải quan và đơn vị vận tải, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp.

2.1.6. Nguồn lực của công ty

2.1.6.1. Nguồn lực cơ sở vật chất

Cơ sở vật chất là một trong những yếu tố cốt lõi quyết định năng lực khai thác dịch vụ logistics và hiệu quả quản lý hàng hóa của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog). Với lợi thế nằm trong hệ sinh thái logistics của Cảng Đà Nẵng, công ty đã đầu tư tương đối đồng bộ hệ thống kho bãi, bãi container và trang thiết bị xếp dỡ nhằm đáp ứng nhu cầu lưu trữ, gom hàng, chia tách hàng hóa và vận chuyển container.

Về hệ thống kho bãi, Danalog hiện sở hữu hai kho nội địa với tổng diện tích khoảng 8.200 m², kho ngoại quan diện tích 4.150 m² và kho CFS diện tích 4.150 m². Kho CFS được bố trí thành các khu vực chức năng riêng biệt như khu tiếp nhận hàng, khu lưu trữ hàng nhập khẩu, khu tập kết hàng xuất khẩu, khu kiểm hóa hải quan và khu đóng/rút container, giúp tối ưu hóa luồng di chuyển hàng hóa và giảm thời gian xử lý nghiệp vụ.

Ngoài ra, công ty còn khai thác bãi chứa hàng khoảng 10.000 m² và hệ thống ba bãi depot container với tổng diện tích khoảng 55.500 m², có khả năng tiếp nhận và lưu giữ số lượng lớn container phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu.

Về năng lực khai thác cơ sở hạ tầng, hệ thống kho bãi của Danalog có khả năng tiếp nhận đồng thời nhiều lô hàng LCL và FCL, đáp ứng nhu cầu lưu kho ngắn hạn và trung hạn của khách hàng. Việc bố trí kho nằm gần khu vực cảng biển giúp rút ngắn thời gian vận chuyển nội bộ, giảm chi phí logistics và nâng cao tốc độ luân chuyển hàng hóa.

Về trang thiết bị phục vụ khai thác kho, công ty được trang bị hệ thống xe nâng container, xe nâng dầu tải trọng từ 2,5–10 tấn, xe nâng điện, xe nâng tay pallet, xe đầu kéo container cùng nhiều thiết bị hỗ trợ bốc xếp khác. Các thiết bị này giúp nâng cao năng suất xếp dỡ, giảm thời gian xử lý hàng hóa và hạn chế hư hỏng trong quá trình vận hành. Bên cạnh đó, kho CFS còn được trang bị hệ thống camera giám sát, hệ thống phòng cháy chữa cháy, đèn chiếu sáng và các thiết bị an toàn lao động nhằm đảm bảo an ninh hàng hóa và tuân thủ quy định của cơ quan quản lý.

Ngoài cơ sở vật chất hữu hình, Danalog còn ứng dụng các phần mềm quản lý kho và quản lý container nhằm hỗ trợ kiểm soát vị trí lưu trữ, cập nhật tình trạng hàng hóa và quản lý chứng từ điện tử. Việc ứng dụng công nghệ thông tin góp phần nâng cao tính chính xác trong quản lý hàng hóa và tăng hiệu quả khai thác kho bãi.

Nhìn chung, hệ thống cơ sở hạ tầng và trang thiết bị của Danalog tương đối hiện đại, đáp ứng yêu cầu khai thác kho CFS và dịch vụ logistics tổng hợp. Đây là nền tảng quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh, cải thiện chất lượng dịch vụ và đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của khách hàng trong hoạt động xuất nhập khẩu.

Phụ lục 4. Hình ảnh nguồn lực cơ sở vật chất của Danalog

2.1.6.2. Nguồn lực nhân sự

Tiêu chí (Người)	Số lượng Năm 2023	Tỷ lệ (%)	Số lượng Năm 2024	Tỷ lệ (%)	Số lượng Năm 2025	Tỷ lệ (%)
1. Phân theo giới tính						
Nam	122	76%	127	76,5%	145	83,8%
Nữ	38	24%	39	23,5%	28	16,2%
Tổng	160	100%	166	100%	173	100%
2. Phân theo trình độ học vấn						
Đại học trở lên	72	45%	83	50%	95	55%
Cao đẳng	48	30%	55	33%	52	30%
Trung cấp & khác	40	25%	28	17%	26	15%
Tổng	160	100%	166	100%	173	100%
3. Phân theo độ tuổi						

Từ 20-25	38	24%	43	26%	45	26%
Từ 26-35	70	44%	65	39%	78	45%
Trên 35	52	32%	58	35%	50	29%
Tổng	160	100%	166	100%	173	100%

Bảng 2.1. Nguồn nhân lực Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng giai đoạn 2023–2025.

Nhận xét:

Qua bảng số liệu cho thấy, nguồn nhân lực của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng có xu hướng tăng qua các năm, từ 160 người năm 2023 lên 173 người năm 2025, phản ánh sự mở rộng quy mô hoạt động của doanh nghiệp. Lao động nam chiếm tỷ trọng lớn và có xu hướng tăng, phù hợp với đặc thù ngành logistics, kho bãi và vận tải.

Về trình độ học vấn, tỷ lệ lao động có trình độ đại học trở lên tăng dần qua các năm, cho thấy công ty ngày càng chú trọng nâng cao chất lượng nguồn nhân lực nhằm đáp ứng yêu cầu quản lý và ứng dụng công nghệ trong hoạt động logistics.

Xét theo độ tuổi, nhóm lao động từ 26–35 tuổi chiếm tỷ trọng cao nhất và là lực lượng lao động chủ lực của công ty, trong khi nhóm lao động trẻ vẫn được duy trì ổn định để bổ sung nguồn nhân lực kế cận.

Nhìn chung, cơ cấu nhân sự của công ty có sự chuyển biến tích cực cả về số lượng và chất lượng, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

2.1.6.3. Nguồn lực tài chính

Đơn vị: Tỷ đồng

Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	chênh lệch 2024/2023	Tỷ lệ (%)	chênh lệch 2025/2024	Tỷ lệ (%)
A. Tài sản							
I. Tài sản ngắn hạn	54,10	49,83	55,81	− 4,27	−7,90%	+5,99	+12,01%
II. Tài sản dài hạn	24,64	39,32	52,40	+14,68	+59,60%	+13,08	+33,26%

Tổng tài sản	78,74	89,15	108,21	+10,41	+13,22%	+19,06	+21,38%
B. Nguồn vốn							
I. Nợ phải trả	19,10	28,04	43,19	+8,94	+46,80%	+15,15	+54,05%
II. Vốn chủ sở hữu	59,64	61,11	65,02	+1,47	+2,47%	+3,91	+6,39%
Tổng nguồn vốn	78,74	89,15	108,21	+10,41	+13,22%	+19,06	+21,38%

Bảng 2.2. Cơ cấu tài sản và nguồn vốn của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng năm 2023–2025.

Nhận xét:

Trong giai đoạn 2023–2025, tình hình tài chính của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng có xu hướng tăng trưởng tích cực, thể hiện qua sự gia tăng của tổng tài sản và nguồn vốn qua từng năm. Tổng tài sản tăng từ 78,74 tỷ đồng năm 2023 lên 108,21 tỷ đồng năm 2025, cho thấy doanh nghiệp đang từng bước mở rộng quy mô hoạt động và nâng cao năng lực khai thác dịch vụ logistics.

Về cơ cấu tài sản, tài sản dài hạn tăng liên tục qua các năm, phản ánh việc doanh nghiệp chú trọng đầu tư vào cơ sở hạ tầng, kho bãi và trang thiết bị phục vụ hoạt động logistics. Trong khi đó, tài sản ngắn hạn có biến động nhưng vẫn duy trì ở mức ổn định để đáp ứng nhu cầu vận hành thường xuyên.

Đối với nguồn vốn, nợ phải trả và vốn chủ sở hữu đều tăng qua các năm, trong đó nợ phải trả tăng nhanh hơn cho thấy doanh nghiệp đang gia tăng sử dụng đòn bẩy tài chính nhằm phục vụ hoạt động đầu tư và mở rộng kinh doanh.

Nhìn chung, tình hình tài chính của công ty tương đối ổn định và có xu hướng phát triển tích cực. Tuy nhiên, doanh nghiệp cần tiếp tục kiểm soát tốt rủi ro tài chính và đảm bảo khả năng thanh toán nhằm duy trì hiệu quả hoạt động trong dài hạn.

2.2. Thực trạng hoạt động kinh doanh và dịch vụ logistics của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

2.2.1. Các lĩnh vực hoạt động kinh doanh chủ yếu

Mục tiêu hoạt động

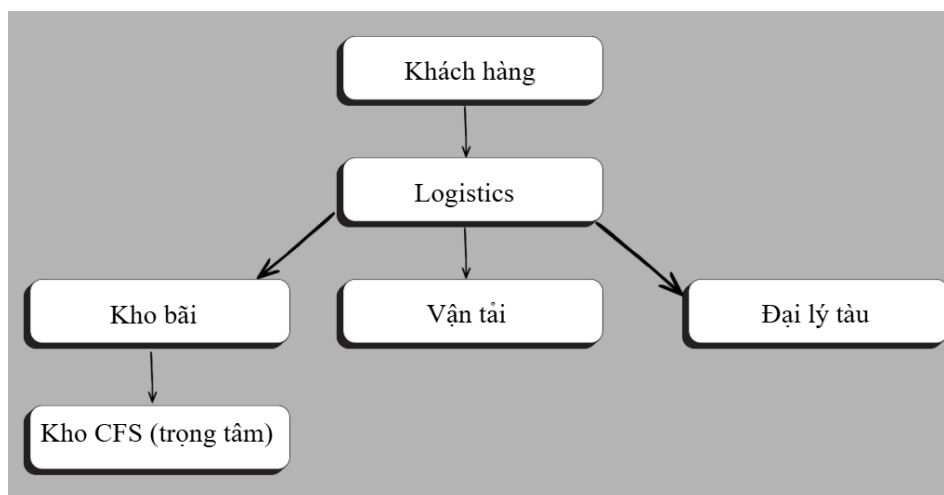
Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng hướng đến việc phát triển các dịch vụ logistics theo hướng đồng bộ và hiệu quả, nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng đa dạng của khách hàng trong lĩnh vực xuất nhập khẩu. Bên cạnh mục tiêu tối đa hóa lợi nhuận, doanh nghiệp còn chú trọng nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu chi phí và góp phần nâng cao hiệu quả của chuỗi cung ứng.

Các lĩnh vực hoạt động chính

Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực logistics và các dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu. Trong đó, dịch vụ kho bãi giữ vai trò quan trọng với hệ thống kho nội địa khoảng 8.200 m², kho ngoại quan và kho CFS cùng diện tích khoảng 4.150 m², phục vụ lưu trữ, gom hàng và xử lý hàng hóa xuất nhập khẩu. Ngoài ra, công ty còn sở hữu bãi container khoảng 55.500 m² phục vụ hoạt động depot container như nâng hạ, lưu trữ và kiểm tra container.

Bên cạnh hoạt động kho bãi, công ty còn cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường bộ nhằm kết nối giữa cảng, kho và khách hàng, góp phần đảm bảo tiến độ giao nhận hàng hóa. Đồng thời, doanh nghiệp cũng cung cấp các dịch vụ đại lý tàu biển, đại lý vận tải, khai báo hải quan và xử lý chứng từ hỗ trợ khách hàng trong hoạt động xuất nhập khẩu. Ngoài ra, công ty còn tham gia mua bán, cho thuê container và một số hoạt động thương mại khác mang tính hỗ trợ cho hệ thống logistics.

Trong toàn bộ hệ thống hoạt động của công ty, kho CFS giữ vai trò trung tâm và có mối liên kết chặt chẽ với các dịch vụ khác. Hoạt động gom hàng, chia tách và lưu trữ hàng lẻ tại kho CFS phụ thuộc trực tiếp vào dịch vụ vận tải, depot container, khai báo hải quan và kho bãi hỗ trợ. Ngược lại, các dịch vụ này cũng được khai thác hiệu quả hơn nhờ lưu lượng hàng hóa tập trung tại kho CFS. Sự phối hợp đồng bộ giữa kho CFS và các bộ phận liên quan giúp doanh nghiệp tối ưu quy trình logistics, rút ngắn thời gian xử lý hàng hóa và nâng cao chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu.



Sơ đồ 2.2. Sơ đồ hệ sinh thái dịch vụ logistics của công ty.

2.2.2. Thực trạng hoạt động logistics và kho bãi, của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

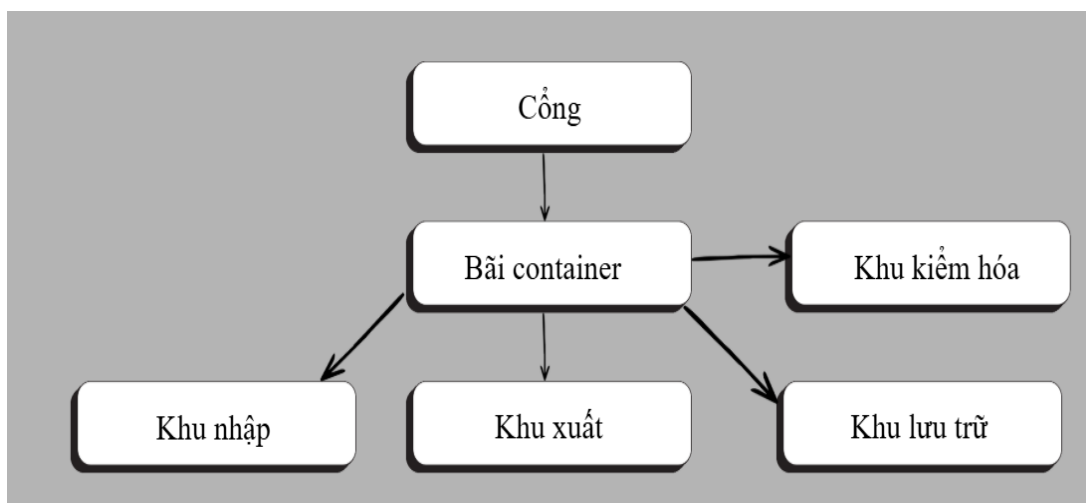
Trong những năm gần đây, hoạt động logistics và kho bãi của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng có sự phát triển tương đối ổn định nhờ lợi thế vị trí gần cảng và hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ. Công ty hiện khai thác nhiều loại hình kho như kho nội địa, kho ngoại quan, kho CFS và bãi container quy mô lớn, góp phần nâng cao hiệu quả lưu trữ và luân chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu. Đồng thời, doanh nghiệp được trang bị tương đối đầy đủ các thiết bị nâng hạ và vận chuyển như xe nâng gấp, xe nâng dầu, xe nâng điện và xe đầu kéo nhằm hỗ trợ hoạt động khai thác hàng hóa.

Trong đó, kho CFS giữ vai trò quan trọng trong hệ thống logistics của công ty. Kho được tổ chức thành khu vực lưu container và khu vực xử lý hàng lẻ, phục vụ hoạt động gom hàng xuất khẩu và chia tách hàng nhập khẩu. Các bộ phận như giao nhận, khai báo hải quan, cơ giới và công nhân bốc xếp có sự phối hợp với các phòng ban liên quan nhằm đảm bảo quá trình tiếp nhận, lưu kho, xử lý và giao nhận hàng hóa diễn ra liên tục.

Về nghiệp vụ, đối với hàng xuất khẩu, kho CFS thực hiện tiếp nhận và gom nhiều lô hàng lẻ để đóng chung container trước khi vận chuyển. Đối với hàng nhập khẩu, container được dỡ hàng, phân loại theo từng chủ hàng và lưu kho chờ thông quan. Hoạt động của kho CFS có mối liên kết chặt chẽ với vận tải, depot container và dịch vụ hải quan, góp phần hình thành chuỗi logistics tương đối khép kín của công ty.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp đã từng bước ứng dụng hệ thống quản lý kho (WMS), mã vạch và RFID nhằm nâng cao hiệu quả kiểm đếm và quản lý hàng hóa. Tuy nhiên, vào các thời điểm cao điểm, sản lượng hàng lẻ gia tăng vẫn có thể gây quá tải cục bộ tại kho

CFS, đồng thời hệ thống công nghệ thông tin vẫn cần tiếp tục nâng cấp để đáp ứng yêu cầu quản lý theo thời gian thực.



Sơ đồ 2.3. Sơ đồ bố trí kho CFS.

2.2.3. Kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng giai đoạn năm 2023 đến năm 2025

2.2.3.1. Doanh thu và lợi nhuận tổng thể

Trong giai đoạn 2023–2025, kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) có sự biến động nhất định nhưng nhìn chung vẫn duy trì xu hướng ổn định. Điều này phản ánh khả năng thích ứng của doanh nghiệp trước những thay đổi của thị trường logistics, đồng thời cho thấy nỗ lực trong việc duy trì hiệu quả hoạt động trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gia tăng.

Kết quả kinh doanh của công ty được thể hiện qua bảng sau:

Chỉ tiêu	2023	2024	2025	Đơn vị: Tỷ đồng	
				Chênh lệch	
				2024/2023	2025/2024
Tổng Doanh Thu	219,47	234,68	216,37	+15,21	-18,31
Doanh thu thuần	217,41	232,15	214,42	+14,74	-17,73
Lợi nhuận sau thuế	7,34	6,88	9,53	-0,46	+2,65
Tỷ suất LNST/ Doanh Thu	3,38%	2,96%	4,44%	-0,42%	+1,48%

Bảng 2.3. Doanh thu và lợi nhuận của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng giai đoạn 2023–2025.

Trong giai đoạn 2023–2025, tình hình doanh thu và lợi nhuận của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng có sự biến động nhất định. Doanh thu thuần tăng từ 217,41 tỷ đồng năm 2023 lên 232,15 tỷ đồng năm 2024, tăng 14,74 tỷ đồng nhờ sản lượng hàng hóa thông qua kho và dịch vụ logistics tăng, đặc biệt là hoạt động khai thác kho CFS và hàng lẻ (LCL).

Tuy nhiên, đến năm 2025, doanh thu thuần giảm còn 214,42 tỷ đồng, giảm 17,73 tỷ đồng so với năm 2024 do thị trường xuất nhập khẩu chững lại và áp lực cạnh tranh ngày càng lớn trong lĩnh vực logistics và kho bãi.

Về lợi nhuận, mặc dù doanh thu năm 2024 tăng nhưng lợi nhuận sau thuế giảm từ 7,34 tỷ đồng xuống 6,88 tỷ đồng do chi phí vận hành, nhân công và đầu tư hệ thống quản lý tăng cao. Đến năm 2025, lợi nhuận sau thuế tăng lên 9,53 tỷ đồng nhờ doanh nghiệp kiểm soát chi phí tốt hơn và nâng cao hiệu quả khai thác kho bãi.

Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu giảm từ 3,38% năm 2023 xuống 2,96% năm 2024 nhưng tăng lên 4,44% năm 2025, cho thấy hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp đã được cải thiện. Nhìn chung, Danalog đang có xu hướng tập trung nâng cao hiệu quả vận hành và tối ưu chi phí trong bối cảnh cạnh tranh của ngành logistics ngày càng gia tăng.

2.2.3.2. Tỷ trọng doanh thu từ dịch vụ logistics và kho bãi

Trong giai đoạn 2023–2025, cơ cấu doanh thu của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Datalog) có xu hướng chuyển dịch theo hướng tập trung vào dịch vụ logistics và kho bãi, trong đó dịch vụ kho CFS đóng vai trò ngày càng quan trọng. Sự thay đổi này phù hợp với định hướng phát triển logistics tích hợp của doanh nghiệp.

Đơn vị: Tỷ đồng

Chỉ tiêu	2023	2024	2025	Chênh Lệch	
				2024/2023	2025/2024
Tổng Doanh Thu	219,47	234,68	216,37	+15,21	-18,31
Logistics & kho bãi	95,73	112,26	101,69	+16,53	-10,57
Doanh thu kho CFS	39,39	49,16	47,59	+9,77	-1,57
Tỷ trọng kho CFS (%)	41,15%	43,78%	46,80%	+2,63%	+3,02%
Tỷ trọng logistics & kho bãi (%)	43,61%	47,83%	47,00%	+4,22%	-0,83%

Bảng 2.4. Doanh thu và tỷ trọng doanh thu từ dịch vụ logistics và kho bãi giai đoạn 2023–2025.

Trong giai đoạn 2023–2025, tổng doanh thu của Danalog tăng từ 219,47 tỷ đồng năm 2023 lên 234,68 tỷ đồng năm 2024, sau đó giảm còn 216,37 tỷ đồng năm 2025 do thị trường xuất nhập khẩu chững lại và áp lực cạnh tranh trong ngành logistics.

Đối với mảng logistics và kho bãi, doanh thu tăng từ 95,73 tỷ đồng năm 2023 lên 112,26 tỷ đồng năm 2024, rồi giảm còn 101,69 tỷ đồng năm 2025. Tuy nhiên, tỷ trọng của mảng này trong tổng doanh thu vẫn duy trì ở mức cao, từ 43,61% lên khoảng 47%, cho thấy đây vẫn là lĩnh vực hoạt động chủ lực của doanh nghiệp.

Trong đó, kho CFS giữ vai trò cốt lõi trong nhóm dịch vụ logistics và kho bãi. Doanh thu kho CFS tăng từ 39,39 tỷ đồng năm 2023 lên 49,16 tỷ đồng năm 2024, sau đó giảm nhẹ còn 47,59 tỷ đồng năm 2025. Dù vậy, tỷ trọng doanh thu kho CFS vẫn tăng liên tục từ 41,15% lên 46,80%, phản ánh vai trò ngày càng quan trọng của hoạt động này trong cơ cấu doanh thu của Danalog.

Sự tăng trưởng của kho CFS chủ yếu đến từ nhu cầu gom hàng lẻ (LCL) tăng và việc doanh nghiệp cải tiến quy trình vận hành, ứng dụng hệ thống quản lý kho (WMS) nhằm nâng cao hiệu quả khai thác. Đến năm 2025, mặc dù doanh thu giảm nhẹ do cạnh tranh và nhu cầu thị trường suy giảm, kho CFS vẫn duy trì được sự ổn định nhờ đặc thù hàng LCL phải xử lý qua kho.

Nhìn chung, sự gia tăng tỷ trọng doanh thu kho CFS cho thấy Danalog đang tập trung phát triển hoạt động logistics cốt lõi và nâng cao hiệu quả khai thác kho bãi.

2.2.4. Thị trường, khách hàng và đối thủ cạnh tranh của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

2.2.4.1. Thị trường

Thị trường hoạt động chủ yếu của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng tập trung tại khu vực miền Trung và Tây Nguyên, với Cảng Tiên Sa là đầu mối khai thác chính. Nhờ vị trí nằm trên Hành lang Kinh tế Đông – Tây, doanh nghiệp có lợi thế kết nối vận tải hàng hóa với Lào, Thái Lan và các nước trong khu vực.

Danalog chủ yếu khai thác nguồn hàng từ các khu công nghiệp như Hòa Khánh, Liên Chiểu và Điện Nam – Điện Ngọc, đồng thời tiếp nhận hàng quá cảnh từ Nam Lào và Đông Bắc Thái Lan để tập kết và đóng ghép container tại kho CFS.

Nhu cầu logistics tại khu vực này chủ yếu đến từ các ngành dệt may, da giày, đồ gỗ và hàng thủ công mỹ nghệ, tạo điều kiện thuận lợi cho Danalog phát triển dịch vụ gom hàng lẻ (LCL) và khai thác kho CFS. Tuy nhiên, thị trường logistics miền Trung có mức độ cạnh tranh cao nên doanh nghiệp cần duy trì nguồn hàng ổn định và tối ưu hoạt động khai thác kho bãi.

2.2.4.2. Khách hàng

Khách hàng của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng bao gồm các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, công ty giao nhận vận tải (FWD) và các hãng tàu biển. Đây là các nhóm khách hàng chính tạo nguồn hàng và doanh thu cho hoạt động logistics của doanh nghiệp.

Trong đó, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thường sử dụng dịch vụ lưu kho, khai thuê hải quan và giao nhận hàng hóa tại kho CFS. Các công ty giao nhận vận tải (FWD) là nhóm khách hàng quan trọng, thường xuyên sử dụng dịch vụ gom hàng lẻ (LCL), đóng ghép container và phân tách hàng nhập khẩu. Một số đối tác tiêu biểu gồm Shipco Transport, World Wide Link, Maxpeed và Quanterm Logistics.



Hình 2.2. Khách hàng của Danalog.

Ngoài ra, các hãng tàu biển cũng sử dụng dịch vụ lưu giữ, vệ sinh và sửa chữa container tại depot của Danalog. Nhìn chung, cơ cấu khách hàng của công ty tương đối đa dạng, tuy nhiên doanh nghiệp vẫn phụ thuộc nhiều vào nhóm khách hàng FWD nên cần tiếp tục mở rộng khách hàng trực tiếp và đa dạng hóa dịch vụ trong thời gian tới.

2.2.4.3. Đối thủ cạnh tranh

Đối thủ cạnh tranh trực tiếp của Danalog gồm Transimex, Vinatrans và Gemadept. Đây là các doanh nghiệp có lợi thế về quy mô hoạt động, hệ thống kho bãi hiện đại và

khả năng cung cấp dịch vụ logistics tích hợp, tạo áp lực cạnh tranh lớn đối với Danalog trong hoạt động kho CFS và giao nhận hàng hóa.

Bên cạnh đó, các công ty giao nhận vận tải (FWD), hãng tàu quốc tế và các ICD, kho tư nhân tại khu vực miền Trung cũng tạo áp lực cạnh tranh về giá dịch vụ, khả năng lưu trữ container và tốc độ xử lý hàng hóa.

Đánh giá tác động đến Danalog

Sự cạnh tranh từ các doanh nghiệp logistics lớn khiến Danalog gặp nhiều áp lực trong việc duy trì khách hàng, cạnh tranh giá dịch vụ và nâng cao chất lượng khai thác kho CFS. Trong khi nhiều doanh nghiệp đã đẩy mạnh ứng dụng công nghệ và tự động hóa, Danalog vẫn còn hạn chế về quy mô và năng lực đầu tư.

Tuy nhiên, doanh nghiệp có lợi thế về vị trí gắn liền với Cảng Đà Nẵng cùng kinh nghiệm khai thác kho CFS lâu năm, giúp duy trì nguồn hàng ổn định từ các khách hàng FWD. Đây là cơ sở để Danalog tiếp tục nâng cao năng lực cạnh tranh thông qua đầu tư công nghệ và tối ưu hoạt động logistics trong thời gian tới.

2.3. Thực trạng quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

2.3.1. Giới thiệu về kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

2.3.1.1. Vị trí, diện tích và cơ sở hạ tầng kho CFS

Kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) nằm trong khu vực logistics thuộc hệ sinh thái khai thác của Cảng Đà Nẵng, có vị trí thuận lợi cho hoạt động tiếp nhận, lưu trữ, gom hàng xuất khẩu và chia tách hàng nhập khẩu. Kho được kết nối trực tiếp với hệ thống cảng biển, các tuyến giao thông trọng điểm của thành phố Đà Nẵng và khu vực miền Trung, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa đến các khu công nghiệp, trung tâm sản xuất và các tỉnh lân cận.

Kho CFS hiện có diện tích khoảng 4.150 m², được bố trí thành nhiều khu vực chức năng bao gồm khu tiếp nhận hàng, khu lưu trữ hàng nhập khẩu, khu tập kết hàng xuất khẩu, khu kiểm hóa hải quan, khu đóng/rút container và khu vực xử lý chứng từ. Bên cạnh đó, kho còn được hỗ trợ bởi hệ thống sân bãi khoảng 10.000 m² phục vụ việc tập kết container, phương tiện vận tải và hàng hóa trong quá trình khai thác.

Về năng lực khai thác, với diện tích hiện có cùng hệ thống giá kệ và phương án bố trí hàng hóa phù hợp, kho CFS có khả năng đáp ứng nhu cầu lưu trữ và xử lý đồng thời nhiều lô hàng LCL của các khách hàng khác nhau. Trong giai đoạn 2023–2025, sản

lượng hàng hóa thông qua kho CFS có xu hướng tăng trưởng ổn định cùng với sự phát triển của hoạt động xuất nhập khẩu tại khu vực miền Trung.



Hình 2.3. Ảnh tổng thể kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.

2.3.1.2. Trang thiết bị, công nghệ và phần mềm quản lý sử dụng tại kho CFS

Để đáp ứng nhu cầu khai thác hàng hóa ngày càng tăng, Danalog đã đầu tư nhiều trang thiết bị phục vụ hoạt động xếp dỡ, lưu kho và vận chuyển hàng hóa. Hiện nay, kho CFS được trang bị các loại xe nâng container, xe nâng dầu, xe nâng điện, xe nâng tay pallet cùng các thiết bị hỗ trợ bốc xếp khác nhằm nâng cao năng suất lao động và giảm thiểu thời gian xử lý hàng hóa.

Các phương tiện nâng hạ giúp doanh nghiệp thực hiện hiệu quả hoạt động đóng hàng, rút hàng container, sắp xếp hàng hóa trong kho và vận chuyển nội bộ. Nhờ đó, quá trình khai thác hàng hóa được thực hiện nhanh chóng, hạn chế tình trạng hư hỏng và nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng.

Bên cạnh hệ thống thiết bị cơ giới, Danalog còn chú trọng đầu tư công nghệ thông tin trong quản lý kho. Công ty đang sử dụng hệ thống Warehouse Management System (WMS) nhằm quản lý vị trí lưu trữ, kiểm soát tồn kho, theo dõi luồng hàng hóa và hỗ trợ truy xuất dữ liệu theo thời gian thực. Hệ thống này giúp giảm đáng kể các sai sót trong quá trình nhập – xuất kho, đồng thời nâng cao tính minh bạch trong quản lý hàng hóa.

Ngoài ra, doanh nghiệp từng bước triển khai công nghệ mã vạch trong hoạt động kiểm đếm và nhận diện hàng hóa, đồng thời tăng cường kết nối dữ liệu điện tử với khách hàng, hãng tàu và cơ quan hải quan. Việc ứng dụng công nghệ số không chỉ giúp nâng cao hiệu quả quản lý mà còn tạo tiền đề cho quá trình chuyển đổi số trong hoạt động logistics của doanh nghiệp.

Mặc dù đã có nhiều cải tiến về công nghệ, tuy nhiên mức độ tự động hóa trong hoạt động kho CFS vẫn còn hạn chế. Một số công đoạn kiểm đếm, đối chiếu chứng từ và cập nhật dữ liệu vẫn phụ thuộc nhiều vào thao tác thủ công, làm phát sinh nguy cơ sai sót và ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành trong những giai đoạn sản lượng hàng hóa tăng cao.

2.3.1.3. Cơ cấu tổ chức và nhân sự làm việc tại kho CFS

Kho CFS của Danalog được tổ chức theo mô hình chuyên môn hóa nhằm đảm bảo hiệu quả quản lý và vận hành hàng hóa xuất nhập khẩu. Hoạt động của kho chịu sự quản lý trực tiếp của Ban Giám đốc công ty và phối hợp chặt chẽ với các phòng ban chức năng như phòng khai thác, phòng kinh doanh, phòng chứng từ và bộ phận hải quan.

Bộ phận kho CFS bao gồm thủ kho, nhân viên kho, nhân viên giao nhận hiện trường, nhân viên chứng từ và công nhân bốc xếp. Mỗi vị trí đảm nhận các nhiệm vụ chuyên biệt từ tiếp nhận hàng hóa, kiểm đếm, lưu kho, đóng/rút container, quản lý chứng từ đến giao nhận hàng hóa cho khách hàng. Sự phân công nhiệm vụ rõ ràng giúp hạn chế sai sót và nâng cao hiệu quả phối hợp trong quá trình khai thác.

Đội ngũ nhân sự tại kho có kinh nghiệm thực tiễn trong lĩnh vực logistics, thường xuyên được đào tạo về nghiệp vụ kho vận, sử dụng hệ thống WMS, quy trình quản lý hàng hóa xuất nhập khẩu và các quy định của cơ quan hải quan. Đồng thời, công ty cũng chú trọng đào tạo về an toàn lao động, phòng cháy chữa cháy và kỹ năng vận hành thiết bị nhằm giảm thiểu rủi ro trong quá trình khai thác.

Tuy nhiên, trước xu hướng gia tăng sản lượng hàng hóa qua kho, nguồn nhân lực hiện tại đang chịu áp lực khá lớn trong các giai đoạn cao điểm. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp cần tiếp tục hoàn thiện cơ cấu tổ chức, tăng cường đào tạo chuyên môn và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ nhằm nâng cao năng suất lao động và chất lượng quản lý kho CFS trong thời gian tới.

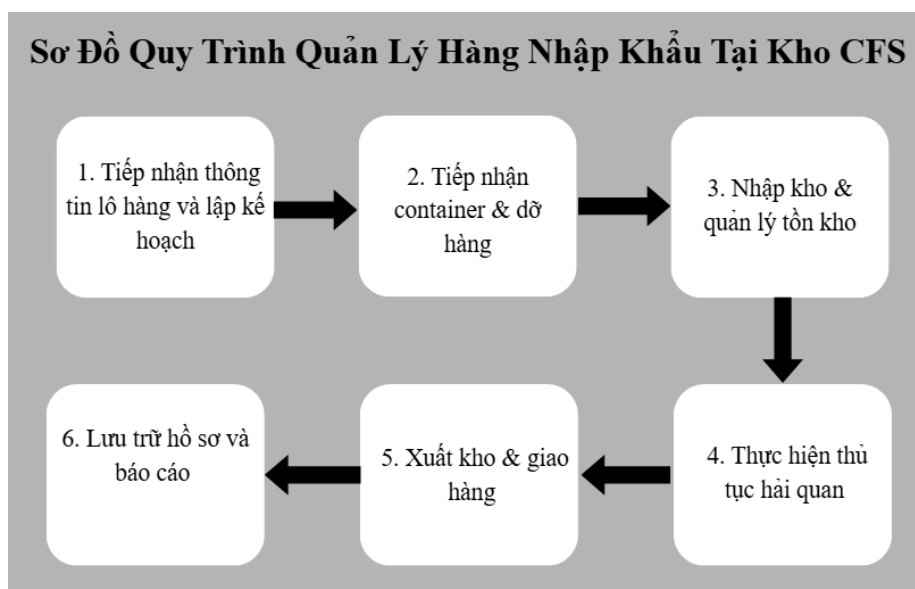
2.3.2. Quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

Quy trình quản lý hàng hóa tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Datalog) được xây dựng theo hướng khép kín nhằm đảm bảo an toàn trong quá trình vận hành và tuân thủ quy định của cơ quan hải quan. Quy trình bao gồm hai luồng vận hành chính là luồng hàng hóa và luồng chứng từ, trong đó luồng hàng hóa thể hiện quá trình tiếp nhận, lưu trữ, gom hàng và giao nhận container, còn luồng chứng từ phục vụ kiểm soát thông tin, đối soát dữ liệu và thực hiện các thủ tục liên quan. Hai luồng này

có mối liên kết chặt chẽ, góp phần đảm bảo tính đồng bộ, chính xác và nâng cao hiệu quả quản lý hàng hóa tại kho CFS.

2.3.2.1. Quy trình quản lý hàng nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

Quy trình quản lý hàng nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) được tổ chức theo một chuỗi các hoạt động nghiệp vụ liên hoàn, bắt đầu từ khâu tiếp nhận thông tin lô hàng, vận chuyển container về kho, dỡ hàng, lưu kho, thực hiện thủ tục hải quan cho đến khi hàng hóa được giao đến khách hàng. Mỗi bước trong quy trình đều xác định rõ đầu vào, hệ thống chứng từ sử dụng, các rủi ro tiềm ẩn và những điểm kiểm soát trọng yếu, nhằm đảm bảo hoạt động quản lý hàng hóa diễn ra minh bạch, an toàn và tuân thủ đúng quy định của cơ quan hải quan.



Sơ đồ 2.4. Sơ đồ quy trình quản lý hàng nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.

Bước 1. Tiếp nhận thông tin lô hàng và phân công xử lý

Quy trình bắt đầu khi bộ phận chứng từ của Danalog tiếp nhận thông báo hàng đến (Arrival Notice) và bản kê khai hàng hóa từ hãng tàu hoặc đại lý gom hàng. Các thông tin tiếp nhận bao gồm số lượng kiện hàng, chủng loại hàng hóa, trọng lượng, số container, số seal và thời gian dự kiến tàu cập Cảng Tiên Sa. Sau khi tiếp nhận thông tin, nhân viên điều phối tiến hành kiểm tra kế hoạch trống bãi tại kho CFS, bố trí nhân sự hiện trường và chuẩn bị phương tiện xếp dỡ phù hợp với đặc điểm của lô hàng. Đồng thời, dữ liệu lô hàng được cập nhật lên hệ thống quản lý kho (WMS) nhằm hỗ trợ theo dõi, phối hợp và xử lý hàng hóa đồng bộ giữa các bộ phận liên quan.

Để minh họa cho quy trình này của Danalog, em sử dụng lô hàng thực tế của FOSTER Electric nhập khẩu từ Thâm Quyển (Trung Quốc) về kho CFS Danalog – Đà Nẵng.

Lô hàng minh họa được vận chuyển bằng tàu SITC NANSHA/V.2508S, dự kiến cập Cảng Tiên Sa vào ngày 20/08/2025. Lô hàng sử dụng vận đơn chủ (M-B/L) số SITCNS250800123 và vận đơn nhà (H-B/L) số HXT2508-DN01.

Chứng từ minh họa liên quan của lô hàng trên trong bước 1 bao gồm:

- Arrival Notice (18/08/2025): thông báo 500 cartons, 8.000 KGS, 25.00 CBM và các khoản phí liên quan.
- Sales Contract số SC-HXT-2508 (15/08/2025): điều kiện CIF Đà Nẵng, thanh toán T/T 100%.
- Commercial Invoice (18/08/2025): linh kiện điện tử, HS Code 8542.39.00.

(Chi tiết chứng từ xem tại Phụ lục 1.1, Phụ lục 1.2 và Phụ lục 1.3).

Phân tích nghiệp vụ:

Dựa trên thông tin từ hóa đơn thương mại, nhân viên điều phối xác định đây là lô hàng linh kiện điện tử có giá trị cao, yêu cầu điều kiện bảo quản nghiêm ngặt nhằm tránh tác động của độ ẩm và va đập trong quá trình xử lý.

Trên cơ sở đó, các quyết định vận hành được đưa ra như sau:

- Bố trí vị trí lưu kho: Lựa chọn khu vực khô ráo, thoáng mát, nằm trong phạm vi giám sát của hệ thống camera nhằm đảm bảo an toàn hàng hóa.
- Chuẩn bị phương tiện và nhân lực: Bố trí xe nâng và đội ngũ nhân viên có kinh nghiệm để xử lý 500 kiện hàng (khoảng 25 CBM) một cách cẩn trọng, hạn chế tối đa rủi ro hư hỏng.

Bước 2. Tiếp nhận container và dỡ hàng vào kho CFS

Sau khi container được vận chuyển từ cầu cảng về kho CFS, nhân viên hiện trường tiến hành kiểm tra tình trạng container và đối chiếu số container, số seal với thông tin đã tiếp nhận từ trước. Trường hợp phát hiện bất thường như seal không trùng khớp hoặc container bị hư hỏng, bộ phận kho sẽ lập biên bản để xử lý kịp thời.

Dưới sự giám sát của cơ quan hải quan, nhân viên kho thực hiện cắt seal và dỡ hàng khỏi container. Hàng hóa được đưa vào khu vực đệm bằng các phương tiện xếp dỡ phù hợp, đồng thời nhân viên kiểm đếm đối chiếu số lượng kiện với Packing List và ghi nhận hiện trạng hàng hóa nhằm đảm bảo tính chính xác trong quá trình khai thác.

Đối với lô hàng minh họa của FOSTER Electric, kho CFS Danalog tiếp nhận tổng cộng 500 cartons linh kiện điện tử với trọng lượng 8.000 KGS và thể tích 25 CBM.

Chứng từ liên quan đến bước này gồm:

- Bill of Lading (B/L) số SITCNS250800123 (18/08/2025): xác nhận vận chuyển 500 cartons linh kiện điện tử từ Shenzhen đến Đà Nẵng bằng container WHSU5843658, seal H/25.0478864.
- Delivery Order (D/O) số HXT2508-DN01 (20/08/2025): cho phép kho CFS tiếp nhận và khai thác lô hàng theo quy định.

(Chi tiết chứng từ xem tại Phụ lục 1.4 và Phụ lục 1.5).

Phân tích nghiệp vụ:

- Xác nhận quyền khai thác: Lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O) xác nhận vận đơn đã được xử lý hợp lệ và các chi phí liên quan đã được thanh toán đầy đủ, cho phép kho CFS tiếp nhận hàng hóa.
- Bố trí nguồn lực: Căn cứ vào đặc điểm lô hàng 500 cartons linh kiện điện tử, kho bố trí xe nâng 2.5 tấn cùng nhân lực bốc xếp phù hợp nhằm đảm bảo an toàn và hiệu quả khai thác.
- Giám sát quy trình: Quá trình cắt seal H/25.0478864 và mở container WHSU5843658 được thực hiện dưới sự giám sát của cơ quan hải quan nhằm đảm bảo tính nguyên trạng của hàng hóa, hạn chế rủi ro và đảm bảo minh bạch trong nghiệp vụ kho CFS.

Bước 3. Lưu kho và quản lý tồn kho hàng nhập khẩu

Sau khi hoàn tất quá trình dỡ hàng, hàng hóa được phân loại theo từng House B/L và từng chủ hàng dựa trên kết quả kiểm đếm cùng các chứng từ đã xác nhận ở bước trước. Nhân viên kho tiến hành dán nhãn nhận diện, gắn mã vị trí lưu trữ và sắp xếp hàng hóa vào các khu vực phù hợp trên hệ thống quản lý kho (WMS), đảm bảo nguyên tắc “dễ thấy, dễ lấy, dễ kiểm tra” và phù hợp với đặc tính của từng loại hàng.

Đối với lô hàng minh họa của FOSTER Electric, 500 kiện linh kiện điện tử với tổng trọng lượng 8.000 KGS và thể tích 25 CBM được cập nhật trạng thái “Đã nhập kho” trên hệ thống WMS của Danalog sau khi hoàn tất kiểm tra và bố trí lưu kho.

Chứng từ liên quan đến bước này gồm:

- Packing List: Số PL-ABC-DNL-1015 ngày 18/08/2025, thể hiện chi tiết số lượng, quy cách đóng gói, trọng lượng và thể tích lô hàng.

(Chi tiết chứng từ minh họa được trình bày tại Phụ lục 1.6).

Phân tích nghiệp vụ:

Dựa trên Packing List, thủ kho thực hiện các nghiệp vụ sau:

- Đối chiếu hàng hóa: Kiểm đếm đủ 500 kiện, đảm bảo khớp về số lượng, tổng trọng lượng (8.000 KGS) và thể tích (25 CBM): đồng thời kiểm tra tình trạng bao bì, thùng chống tĩnh điện và pallet nhằm hạn chế rủi ro hư hỏng.
- Sắp xếp lưu kho: Phân bổ hàng hóa vào khu vực CFS-A2-R03/CPLDN (khu vực an toàn), phù hợp với đặc tính hàng điện tử có giá trị cao, yêu cầu môi trường khô ráo và ổn định.
- Cập nhật hệ thống WMS: Thực hiện quét mã barcode để xác nhận nhập kho, giúp theo dõi vị trí lưu trữ, quản lý tồn kho theo thời gian thực và phục vụ công tác tính phí minh bạch.

Bước 4. Phối hợp thực hiện thủ tục hải quan cho hàng nhập khẩu

Sau khi hàng hóa được lưu kho và cập nhật trên hệ thống WMS, Danalog phối hợp với chủ hàng hoặc đơn vị khai thuê hải quan để thực hiện thủ tục thông quan trên hệ thống VNACCS/VCIS dưới sự giám sát của cơ quan hải quan. Trong giai đoạn này, Danalog hỗ trợ cung cấp thông tin về số lượng, trọng lượng, vị trí lưu kho và phối hợp xuất trình hàng hóa khi có yêu cầu kiểm hóa hoặc kiểm tra chuyên ngành. Chỉ khi lô hàng được xác nhận trạng thái “Thông quan”, bộ phận kho mới thực hiện thủ tục xuất kho.

Đối với lô hàng minh họa của FOSTER Electric, nhân viên giao nhận thực hiện khai báo theo loại hình A11 và kiểm tra tính thống nhất giữa tờ khai hải quan với các chứng từ liên quan, đặc biệt là C/O Form E để áp dụng ưu đãi thuế theo Hiệp định ACFTA.

Chứng từ liên quan đến bước này gồm:

- Tờ khai hải quan nhập khẩu: Số 1029384756 đăng ký ngày 21/08/2025 cho lô hàng 500 cartons linh kiện điện tử trị giá 25.000 USD.
- Certificate of Origin – C/O Form E: Số E251100123456789 cấp tại Trung Quốc, dùng để áp dụng ưu đãi thuế nhập khẩu theo ACFTA.

(Chi tiết chứng từ xem tại Phụ lục 1.7 và Phụ lục 1.8).

Phân tích nghiệp vụ:

- Áp dụng thuế ưu đãi (ACFTA): Việc xuất trình C/O Form E hợp lệ cho phép lô hàng linh kiện điện tử (HS Code 8542.39.00) được áp dụng thuế suất nhập khẩu ưu đãi đặc biệt 0% theo Hiệp định thương mại tự do ASEAN – Trung Quốc (ACFTA). Điều này góp phần giảm chi phí nhập khẩu cho doanh nghiệp.

- Đối chiếu hồ sơ hải quan: Nhân viên thực hiện kiểm tra chéo thông tin trên C/O (mô tả hàng hóa, trọng lượng 8.000 KGS) với tờ khai và Commercial Invoice (INV-ABC-DNL-1015). Sự thống nhất dữ liệu giúp hạn chế rủi ro bị kiểm tra chi tiết hoặc nghi vấn về xuất xứ.

- Hoàn thiện điều kiện pháp lý: Khi tờ khai được cơ quan hải quan xác nhận trạng thái “Thông quan”, lô hàng được xác nhận hoàn thành nghĩa vụ thuế và đủ điều kiện pháp lý để thực hiện thủ tục xuất kho, giao hàng.

Bước 5. Xuất kho và giao hàng cho khách hàng

Khi khách hàng hoặc đơn vị vận tải đến nhận hàng, bộ phận kho yêu cầu xuất trình đầy đủ các chứng từ hợp lệ gồm lệnh giao hàng (D/O), tờ khai hải quan đã thông quan và các chứng từ xác nhận hoàn tất nghĩa vụ thanh toán các khoản phí liên quan. Sau khi kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trên hệ thống WMS, thủ kho tiến hành phát hành phiếu xuất kho và điều phối nhân viên bốc xếp hàng hóa lên phương tiện vận chuyển của khách hàng. Đồng thời, nhân viên kho phối hợp với khách hàng kiểm đếm số lượng kiện hàng và kiểm tra tình trạng bên ngoài của hàng hóa trước khi bàn giao.

Đối với lô hàng minh họa của FOSTER Electric, ngày 22/08/2025, Danalog thực hiện xuất kho 500 kiện linh kiện điện tử tại khu vực dock xuất hàng CFS-02 sau khi lệnh giao hàng được cơ quan hải quan xác nhận thông quan.

Chứng từ liên quan đến bước này gồm:

- Delivery Order có dấu Hải quan: Lệnh giao hàng số HXT2508-DN01 được xác nhận thông quan ngày 22/08/2025, là căn cứ để kho CFS thực hiện giao hàng cho khách.

(Chi tiết chứng từ minh họa được trình bày tại Phụ lục 1.9).

Phân tích nghiệp vụ:

- Kiểm soát điều kiện pháp lý và tài chính: Hàng hóa chỉ được phép xuất kho khi Lệnh giao hàng (D/O) đã có xác nhận thông quan của cơ quan hải quan và hệ thống xác nhận hoàn tất các khoản phí liên quan (phí CFS, phí lưu kho), thể hiện thông qua chứng từ thu phí nội bộ.

- Tổ chức xuất hàng tại hiện trường: Hoạt động xuất hàng được thực hiện tại cửa Dock CFS-02 vào lúc 14:30. Thủ kho đối chiếu số lượng 500 kiện trên hệ thống WMS trước khi bàn giao cho phương tiện vận chuyển nhằm đảm bảo tính chính xác và đồng bộ dữ liệu.

- Kiểm soát bàn giao hàng hóa: Việc bàn giao được thực hiện trực tiếp cho tài xế phương tiện vận chuyển (xe tải biển kiểm soát 43H-019.88), kèm theo đối chiếu số lượng và xác nhận tình trạng hàng hóa nhằm đảm bảo tính minh bạch và hạn chế tranh chấp phát sinh.

Bước 6. Lưu trữ hồ sơ và báo cáo

Sau khi hoàn tất quá trình giao hàng, toàn bộ hồ sơ liên quan đến lô hàng nhập khẩu được tập hợp, kiểm tra và lưu trữ. Bộ phận chứng từ phối hợp với các bộ phận liên quan rà soát các chứng từ vận tải, kho vận, hải quan và tài chính nhằm đảm bảo tính đầy đủ và chính xác của hồ sơ.

Các chứng từ được lưu trữ song song dưới dạng bản giấy và bản điện tử trên hệ thống để phục vụ công tác tra cứu, đối chiếu và kiểm tra khi cần thiết. Bên cạnh đó, dữ liệu từ hệ thống quản lý kho (WMS) được sử dụng để tổng hợp các báo cáo về sản lượng hàng hóa, tồn kho và hiệu quả khai thác kho CFS nhằm hỗ trợ công tác quản lý hoạt động của doanh nghiệp.

Đối với lô hàng minh họa của FOSTER Electric, toàn bộ hồ sơ được lưu trữ thành bộ hồ sơ hoàn chỉnh với mã quản lý HS-CFS-NK-08-2025.

Chứng từ liên quan đến bước này gồm:

Phiếu nhập kho: Được lập ngày 20/08/2025, ghi nhận thông tin nhập kho của 500 kiện linh kiện điện tử tại vị trí CFS-A2-R03, thuộc container WHSU5843658, seal H/25.0478864.

(Chi tiết chứng từ minh họa được trình bày tại Phụ lục 1.10).

Phân tích nghiệp vụ:

- Đảm bảo tính pháp lý: Hồ sơ lưu trữ bao gồm đầy đủ chứng từ có xác nhận của các bộ phận liên quan, giúp đảm bảo tính thống nhất và xác định trách nhiệm trong từng khâu nghiệp vụ.
- Khả năng truy xuất dữ liệu: Hồ sơ được mã hóa và liên kết với hệ thống WMS, hỗ trợ tra cứu và đối chiếu thông tin lô hàng nhanh chóng khi cần thiết.
- Phục vụ báo cáo và hậu kiểm: Hồ sơ lưu trữ là căn cứ để lập báo cáo hàng hóa định kỳ và đáp ứng yêu cầu kiểm tra, thanh tra của cơ quan chức năng.

2.3.2.2. Quy trình quản lý hàng xuất khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

Quy trình quản lý hàng xuất khẩu tại kho CFS Danalog đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa bộ phận kho, chủ hàng và các hãng tàu để đảm bảo hàng hóa được đóng vào container đúng lịch trình tàu chạy.



Sơ đồ 2.5. Sơ đồ quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.

Bước 1. Tiếp nhận yêu cầu, booking và hướng dẫn khách hàng gửi hàng

Quy trình xuất khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Datalog) bắt đầu từ việc tiếp nhận yêu cầu gửi hàng từ khách hàng hoặc các forwarder. Bộ phận kinh doanh tiến hành trao đổi và thống nhất các nội dung về dịch vụ, giá cước và thời gian giao nhận hàng hóa trước khi phát hành Booking hoặc Lệnh nhập kho để xác nhận tiếp nhận lô hàng tại kho CFS.

Sau đó, bộ phận chứng từ hướng dẫn khách hàng về thời gian tập kết hàng, quy cách đóng gói, ký mã hiệu và các yêu cầu kỹ thuật liên quan nhằm đảm bảo hàng hóa được tiếp nhận đúng tiêu chuẩn khai thác. Đồng thời, thông tin lô hàng được cập nhật lên hệ thống quản lý kho (WMS) để phục vụ công tác bố trí kho bãi, nhân lực và phương tiện xếp dỡ.

Để minh họa cho quy trình này của Danalog, em sử dụng lô hàng thực tế của Hoa Tho Textile Garment Corporation xuất khẩu áo thun nam (Men's Cotton T-Shirts) từ Đà Nẵng (Việt Nam) đến Hamburg (Đức) cho đối tác Modehaus GmbH. Lô hàng được vận

chuyển bằng đường biển trên tàu SITC QINGDAO/V.2405S, sử dụng container MSDU8565256 với số seal H/25.0478619.

Chứng từ liên quan đến bước này gồm:

- Sales Contract: Số SC-DNL-GF-151125 ký giữa Tổng Công ty Cổ phần Dệt may Hòa Thọ và Modehaus GmbH (Đức).
- Commercial Invoice: Số INV-DNL-GF-151125 ngày 15/11/2025, thể hiện trị giá lô hàng 32.000 USD.

(Chi tiết chứng từ xem tại Phụ lục 2.1 và Phụ lục 2.2).

Phân tích nghiệp vụ:

- Xác định điều kiện giao hàng: Lô hàng được giao theo điều kiện FOB Đà Nẵng nên Danalog chịu trách nhiệm tiếp nhận, lưu kho, gom hàng và đóng container trước khi bàn giao cho hãng tàu.
- Lập kế hoạch tiếp nhận hàng: Dựa trên số lượng khoảng 10.000 sản phẩm (500 kiện), doanh nghiệp bố trí kho bãi, nhân lực và phương tiện phù hợp để đảm bảo tiến độ đóng hàng.
- Chuẩn hóa thông tin ban đầu: Việc kiểm tra tính thống nhất giữa Sales Contract và Commercial Invoice giúp hạn chế sai sót trong quá trình booking và khai báo hải quan.

Bước 2. Nhận hàng xuất khẩu vào kho CFS và kiểm tra

Khi phương tiện vận chuyển của khách hàng đưa hàng đến kho CFS, thủ kho tiến hành đối chiếu thông tin Booking và kiểm tra tình trạng thực tế của hàng hóa, bao gồm số lượng kiện hàng, tình trạng bao bì, ký mã hiệu và nhãn hàng hóa. Sau khi xác nhận hàng hóa đạt yêu cầu, nhân viên kho thực hiện ký nhận Phiếu nhập kho và cập nhật số lượng thực tế vào biên bản giao nhận. Trường hợp phát hiện hàng hóa hư hỏng hoặc sai lệch so với khai báo, bộ phận kho sẽ lập biên bản và thông báo cho khách hàng để xử lý kịp.

Đối với lô hàng minh họa của Hoa Tho Textile Garment Corporation, Danalog tiếp nhận 500 kiện áo thun nam với tổng trọng lượng 8.500 KGS và thể tích 35 CBM vào khu vực tập kết hàng xuất khẩu sau khi kiểm tra đạt yêu cầu.

Chứng từ liên quan đến bước này gồm:

- Packing List: Là căn cứ để kiểm tra số lượng, trọng lượng và quy cách đóng gói của lô hàng.

(Chứng từ minh họa được trình bày tại Phụ lục 2.3).

Phân tích nghiệp vụ:

- Xác thực thông tin lô hàng: Nhân viên kho đối chiếu thông tin người xuất khẩu, người nhập khẩu và các chứng từ liên quan nhằm đảm bảo tính thống nhất trước khi nhập kho.
- Kiểm soát hàng hóa: Căn cứ Packing List, lô hàng 500 kiện với trọng lượng 8.500 KGS và thể tích 35 CBM được kiểm đếm và kiểm tra tình trạng bao bì, nhãn mác trước khi lưu kho.
- Tổ chức tiếp nhận hàng: Hàng hóa được đưa vào khu vực tập kết hàng xuất khẩu, đồng thời ghi nhận thông tin container và seal để phục vụ công tác gom hàng và đóng container ở bước tiếp theo.

Bước 3. Lưu kho, gom hàng và chuẩn bị đóng container

Sau khi nhập kho, hàng hóa được đưa vào khu vực "Hàng xuất" và sắp xếp theo từng tuyến hoặc từng cảng đích để thuận tiện cho việc gom hàng. Tại Danalog, việc gom hàng lẻ được tính toán kỹ lưỡng để tối ưu hóa dung tích và trọng tải của container. Nhân viên chứng từ phối hợp với thủ kho lập Sơ đồ đóng hàng. Sơ đồ này quy định rõ kiện hàng nào đóng trước (để ở phía trong), kiện hàng nào đóng sau (để ở phía ngoài cửa) và cách thức chèn lót để đảm bảo hàng hóa không bị xô dịch trong quá trình vận chuyển trên biển.

Đối với lô hàng minh họa, 500 kiện áo thun với tổng trọng lượng 8.500 KGS và thể tích 35 CBM được bố trí đóng vào container MSDU8565256 theo Sơ đồ đóng hàng (Load Plan) nhằm đảm bảo cân bằng tải trọng và hạn chế xô dịch hàng hóa trong quá trình vận chuyển đường biển.

Chứng từ liên quan đến bước này gồm:

- Load Plan (Sơ đồ đóng hàng): Được lập ngày 18/11/2025 để xác định phương án sắp xếp hàng hóa vào container MSDU8565256 trước khi xuất khẩu.

(Chứng từ minh họa được trình bày tại Phụ lục 2.4).

Phân tích nghiệp vụ:

- Tổ chức lưu kho và gom hàng: Sau khi nhập kho, hàng hóa được phân loại và bố trí tại khu vực tập kết dành cho tuyến xuất khẩu đi Hamburg nhằm thuận tiện cho quá trình gom hàng và điều phối đóng container.
- Lập sơ đồ đóng hàng (Load Plan): Căn cứ Load Plan và dữ liệu khai thác trên hệ thống WMS, nhân viên khai thác xác định phương án sắp xếp 500 kiện hàng với tổng trọng lượng 8.500 KGS và thể tích 35 CBM vào container MSDU8565256 một cách hợp lý,

đảm bảo tối ưu không gian container và cân bằng tải trọng trong suốt quá trình vận chuyển đường biển.

- Kiểm soát điều kiện bảo quản: Trong thời gian lưu kho chờ đóng hàng, hàng hóa được bảo quản tại khu vực khô ráo, thông thoáng nhằm hạn chế ảnh hưởng của độ ẩm và đảm bảo chất lượng hàng dệt may trước khi xuất khẩu.
- Đồng bộ dữ liệu trên hệ thống WMS: Thông tin về vị trí lưu kho, số lượng kiện hàng và kế hoạch đóng container được cập nhật liên tục trên hệ thống WMS nhằm hỗ trợ công tác điều phối, giám sát và truy xuất dữ liệu khi cần thiết.

Bước 4. Thực hiện thủ tục hải quan cho hàng xuất khẩu

Hàng hóa đưa vào kho CFS xuất khẩu phải là hàng đã được chủ hàng khai báo hải quan. Nhân viên giao nhận của Danalog sẽ kiểm tra tình trạng thông quan của các lô hàng lẻ trên hệ thống. Trước khi đóng container, bộ phận hiện trường phải trình danh sách hàng hóa cho hải quan giám sát kho bãi để đối chiếu. Chỉ khi tất cả các lô hàng lẻ trong kế hoạch đóng container đã hoàn tất thủ tục thông quan và được hải quan chấp nhận, quy trình đóng hàng mới được phép bắt đầu.

Đối với lô hàng minh họa, Danalog phối hợp với khách hàng chuẩn bị đầy đủ bộ hồ sơ hải quan và chứng nhận xuất xứ C/O Form EUR.1 nhằm đảm bảo đủ điều kiện thông quan và xuất khẩu sang Đức theo Hiệp định EVFTA.

Chứng từ minh họa

- Tờ khai hải quan xuất khẩu: Số 1058788012345 đăng ký ngày 20/11/2025, xác nhận container MSDU8565256, seal H/25.0478619 và trị giá lô hàng 32.000 USD.
- C/O Form EUR.1: Số VN-EU-201125 cấp ngày 20/11/2025 cho lô hàng xuất khẩu sang Đức theo EVFTA.

(Chi tiết chứng từ xem tại Phụ lục 2.5 và Phụ lục 2.6).

Phân tích nghiệp vụ:

- Áp dụng ưu đãi thuế quan (EVFTA): Việc sử dụng C/O Form EUR.1 giúp lô hàng áo thun (HS Code 6109.10.00) đáp ứng quy tắc xuất xứ và được hưởng ưu đãi thuế quan khi nhập khẩu vào Đức, góp phần nâng cao khả năng cạnh tranh của sản phẩm.
- Đối chiếu và kiểm soát hồ sơ: Nhân viên thực hiện kiểm tra tính thống nhất giữa tờ khai hải quan, Commercial Invoice, Packing List và C/O nhằm đảm bảo dữ liệu chính xác, hạn chế rủi ro bị phân luồng kiểm tra hoặc chậm thông quan.

- Điều kiện xếp hàng: Sau khi tờ khai được cơ quan hải quan xác nhận trạng thái “Thông quan”, lô hàng đủ điều kiện pháp lý để thực hiện đóng container và bàn giao cho hãng tàu SITC theo lịch trình vận chuyển.
- Đồng bộ dữ liệu khai báo: Các thông tin về container MSDU8565256, số seal H/25.0478619, trị giá lô hàng và thông tin tàu SITC QINGDAO / V.2405S được cập nhật đồng bộ trên hệ thống VNACCS/VCIS và WMS nhằm phục vụ công tác quản lý, giám sát và truy xuất hồ sơ.

Bước 5. Đóng hàng vào container và giao cho hãng tàu

Khi container rỗng được hãng tàu đưa đến kho CFS, nhân viên kho tiến hành kiểm tra tình trạng kỹ thuật của container như độ kín, độ sạch và tình trạng sàn container trước khi đóng hàng. Dựa trên sơ đồ đóng hàng đã được lập trước đó, hàng hóa được xếp vào container theo đúng thứ tự nhằm tối ưu không gian và hạn chế xô dịch trong quá trình vận chuyển.

Sau khi hoàn tất đóng hàng, container được niêm phong bằng seal của hãng tàu dưới sự giám sát của các bên liên quan và vận chuyển ra khu vực cảng để chờ xếp lên tàu theo lịch trình.

Đối với lô hàng minh họa, 500 kiện áo thun được đóng vào container MSDU8565256 theo đúng sơ đồ Load Plan. Sau khi hoàn tất, container được niêm phong bằng seal H/25.0478619 và bàn giao ra khu vực CY của cảng để chờ xếp lên tàu SITC QINGDAO / V.2405S.

Chứng từ liên quan đến bước này gồm:

- Bill of Lading: Số SITC2405S8891 xác nhận hãng tàu SITC đã tiếp nhận 500 kiện hàng áo thun để vận chuyển từ Đà Nẵng đi Hamburg (Đức).
- Equipment Interchange Receipt (EIR): Số EIRM251110801 ghi nhận việc bàn giao container MSDU8565256 từ kho CFS ra khu vực cảng.

(Chi tiết chứng từ xem tại Phụ lục 2.7 và Phụ lục 2.8).

Phân tích nghiệp vụ:

- Kiểm soát đóng hàng: Hàng hóa được sắp xếp theo sơ đồ Load Plan nhằm đảm bảo cân bằng tải trọng và hạn chế xô dịch trong quá trình vận chuyển.
- Niêm phong và bàn giao container: Container MSDU8565256 được niêm phong bằng seal H/25.0478619 và bàn giao cho hãng tàu thông qua phiếu EIR nhằm đảm bảo tính nguyên vẹn và xác nhận tình trạng container.

- Xác lập quyền vận tải: Vận đơn đường biển (B/L) được phát hành sau khi tiếp nhận hàng để vận chuyển, phục vụ thanh toán quốc tế và xác nhận quyền sở hữu hàng hóa.
- Đồng bộ dữ liệu khai thác: Thông tin container, seal và thời gian bàn giao được cập nhật lên hệ thống WMS để phục vụ công tác quản lý và truy xuất dữ liệu.

Bước 6. Giao Container và chứng từ

Sau khi container được đóng hàng và niêm phong tại kho CFS, bộ phận hiện trường của Danalog tiến hành vận chuyển container ra khu vực CY của cảng để thực hiện thủ tục hạ bãi và chờ xếp lên tàu theo lịch trình đã xác nhận.

Song song với quá trình giao container, bộ phận chứng từ thực hiện đối chiếu và hoàn thiện các chứng từ liên quan như EIR, biên bản đóng hàng và thông tin seal, đồng thời cập nhật trạng thái lô hàng trên hệ thống WMS nhằm phục vụ công tác quản lý và theo dõi vận chuyển.

Đối với lô hàng minh họa, container MSDU8565256 được hạ bãi thành công và cập nhật trạng thái “Gate-in completed” trước khi xếp lên tàu SITC QINGDAO / V.2405S.

Chứng từ minh họa

- Biên bản đóng hàng: Số STUFF-REP-MSDU8565256 xác nhận việc đóng đủ 500 kiện hàng và tình trạng seal H/25.0478619 đạt yêu cầu.
- Danh sách container xuất khẩu: Mã EXP-CONT-LIST-2405S xác nhận container MSDU8565256 đã hoàn tất thủ tục hạ bãi cảng.
- Xác nhận trạng thái trên hệ thống WMS: Mã WMS-OUT-211125-001 xác nhận container đã được bàn giao thành công ra khu vực cảng.

(Chi tiết chứng từ xem tại Phụ lục 2.9, Phụ lục 2.10 và Phụ lục 2.11).

Phân tích nghiệp vụ:

- Bước giao container và hoàn tất chứng từ đóng vai trò quan trọng trong việc xác lập trách nhiệm vận chuyển và đảm bảo tiến độ khai thác container xuất khẩu.
- Chuyển giao trách nhiệm: Sau khi hoàn tất thủ tục tại cảng, trách nhiệm quản lý container được chuyển từ kho CFS sang hãng tàu để tiếp tục vận chuyển quốc tế.
- Đảm bảo tính toàn vẹn hàng hóa: Thông tin seal container và biên bản đóng hàng là căn cứ kiểm soát tình trạng nguyên vẹn của hàng hóa trong quá trình vận chuyển.
- Số hóa và quản lý dữ liệu: Trạng thái container được cập nhật trên hệ thống WMS nhằm hỗ trợ theo dõi, truy xuất dữ liệu và lập báo cáo khai thác.

2.4. Đánh giá thực trạng quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS

2.4.1. Những ưu điểm của quy trình hiện tại

Quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Danalog được tổ chức tương đối bài bản, đảm bảo đầy đủ các bước nghiệp vụ từ tiếp nhận, lưu kho đến giao nhận hàng hóa. Tỷ lệ hồ sơ sai sót duy trì dưới 2% và tỷ lệ thông quan đúng hạn đạt trên 95%, cho thấy mức độ tuân thủ và kiểm soát hải quan tương đối tốt.

Về vận hành kho, thời gian xử lý container trung bình đạt khoảng 2–6 giờ và thời gian xuất kho từ 1–3 giờ, phù hợp với mặt bằng khai thác kho CFS trong khu vực. Bên cạnh đó, tỷ lệ sai lệch hàng hóa dưới 0,5% và tỷ lệ hư hỏng dưới 0,3% cho thấy quá trình xử lý hàng LCL được thực hiện khá hiệu quả.

Ngoài ra, hệ thống WMS giúp độ chính xác tồn kho đạt trên 99% và rút ngắn thời gian tra cứu xuống dưới 5 phút mỗi lô hàng. Tỷ trọng doanh thu logistics và kho bãi duy trì khoảng 43,6%–47%, phản ánh vai trò quan trọng của kho CFS trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

2.4.2. Những hạn chế và tồn tại trong quy trình

Bên cạnh các kết quả đạt được, quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Danalog vẫn còn một số hạn chế ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành. Mặc dù đã triển khai hệ thống WMS, khoảng 20–30% nghiệp vụ vẫn được xử lý thủ công, đặc biệt ở khâu đối chiếu chứng từ và cập nhật dữ liệu, khiến sai lệch dữ liệu dao động 1–2%.

Bên cạnh đó, thời gian xử lý hàng hóa chưa ổn định trong giai đoạn cao điểm. Thời gian xử lý container có thể kéo dài 6–10 giờ/container do ảnh hưởng của kiểm tra hải quan và điều phối phương tiện tại khu vực công kho và bãi tập kết.

Ngoài ra, công tác quản lý vị trí lưu kho vẫn phụ thuộc một phần vào kinh nghiệm nhân viên, dẫn đến tỷ lệ nhầm vị trí khoảng 0,5–1%, làm tăng thời gian tìm kiếm hàng và giảm hiệu quả khai thác kho.

Khả năng cung cấp thông tin theo thời gian thực cho khách hàng còn hạn chế khi việc tra cứu tình trạng hàng hóa chủ yếu thực hiện qua email hoặc điện thoại, khiến thời gian phản hồi chưa đáp ứng yêu cầu real-time tracking trong logistics hiện đại.

2.4.3. Nguyên nhân của những hạn chế

2.4.3.1. Nguyên nhân khách quan

Một số hạn chế xuất phát từ các yếu tố bên ngoài doanh nghiệp, mang tính hệ thống của ngành logistics.

Trước hết, chuỗi cung ứng hàng hải toàn cầu vẫn chưa ổn định hoàn toàn. Theo UNCTAD (2025), độ tin cậy lịch tàu toàn cầu chỉ đạt khoảng 65–70%, khiến lịch trình vận chuyển thường xuyên bị thay đổi. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến kế hoạch tiếp nhận và giải phóng hàng tại kho CFS, gây ùn ứ cục bộ trong giờ cao điểm.

Bên cạnh đó, tình trạng thiếu container rỗng và mất cân đối thiết bị vận tải vẫn tiếp diễn tại khu vực châu Á. Theo Drewry Maritime Report (2025), đây là yếu tố làm gián đoạn kế hoạch gom hàng LCL, khiến doanh nghiệp khó chủ động trong tổ chức đóng hàng và giao hàng đúng tiến độ.

Ngoài ra, thủ tục hải quan tại các quốc gia đang phát triển, bao gồm Việt Nam, vẫn còn nhiều bước kiểm tra liên quan đến hồ sơ, kiểm hóa và chứng từ chuyên ngành. Theo World Bank (2025), thời gian thông quan tại các nền kinh tế này vẫn cao hơn đáng kể so với nhóm OECD, ảnh hưởng trực tiếp đến tốc độ luân chuyển hàng hóa tại kho CFS.

Cuối cùng, áp lực cạnh tranh trong ngành logistics ngày càng lớn với hơn 30.000 doanh nghiệp hoạt động tại Việt Nam (VLA, 2025), khiến doanh nghiệp phải duy trì chi phí hợp lý, hạn chế khả năng đầu tư mạnh vào tự động hóa.

2.4.3.2. Nguyên nhân chủ quan

Nguyên nhân nội tại của doanh nghiệp gồm: hệ thống công nghệ chưa tích hợp hoàn chỉnh, WMS mới triển khai từng phần nên chưa liên thông dữ liệu, làm giảm hiệu quả vận hành khoảng 15–20% và gây sai lệch thông tin.

Bên cạnh đó, phối hợp giữa các bộ phận chưa đồng bộ, thông tin giữa kinh doanh – chứng từ – kho chưa kịp thời, dẫn đến bố trí nguồn lực chưa tối ưu và thời gian xử lý tăng lên 6–10 giờ/container.

Ngoài ra, một bộ phận nhân sự còn hạn chế về kỹ năng công nghệ, khoảng 30–40% cần đào tạo lại (ILO, 2025), ảnh hưởng đến tốc độ và độ chính xác xử lý.

Cuối cùng, hệ thống kiểm soát nội bộ chưa có giám sát realtime, thiếu KPI theo thời gian thực nên sai sót chưa được phát hiện kịp thời, khiến tỷ lệ sai lệch duy trì 1–2%.

CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH QUẢN LÝ HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU TẠI KHO CFS CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG

3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển

3.1.1. Dự báo xu hướng phát triển logistics và dịch vụ kho CFS tại Việt Nam và khu vực Đà Nẵng

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, ngành logistics Việt Nam tiếp tục duy trì tốc độ tăng trưởng cao, trở thành một trong những ngành dịch vụ có đóng góp quan trọng vào GDP quốc gia. Theo báo cáo cập nhật của World Bank (2025), Việt Nam nằm trong nhóm các quốc gia có chỉ số hiệu quả logistics (LPI) cải thiện rõ rệt trong khu vực, với tốc độ tăng trưởng ngành logistics duy trì khoảng 14–16%/năm. Quy mô thị trường logistics Việt Nam hiện đạt khoảng 40–42 tỷ USD, phản ánh tiềm năng phát triển lớn trong giai đoạn tới.

Bên cạnh đó, xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu tiếp tục diễn ra mạnh mẽ sau đại dịch và các biến động địa chính trị. Nhiều doanh nghiệp đa quốc gia có xu hướng mở rộng sản xuất sang khu vực Đông Nam Á, trong đó Việt Nam là điểm đến nổi bật. Điều này kéo theo nhu cầu gia tăng mạnh đối với các dịch vụ logistics, đặc biệt là kho bãi, phân phối và xử lý hàng xuất nhập khẩu.

Tại khu vực Đà Nẵng, việc định hướng phát triển Cảng Liên Chiểu trở thành cảng trung chuyển quốc tế kết hợp với nâng cấp Cảng Tiên Sa đang tạo động lực lớn cho hệ thống logistics miền Trung. Theo quy hoạch phát triển logistics Đà Nẵng giai đoạn đến 2030 (cập nhật 2025), thành phố hướng tới trở thành trung tâm logistics cấp vùng, đóng vai trò kết nối hành lang kinh tế Đông – Tây.

Ngoài ra, sự phát triển mạnh của thương mại điện tử với tốc độ tăng trưởng khoảng 20–25%/năm (Bộ Công Thương, 2025) đã thúc đẩy nhu cầu vận chuyển hàng lẻ (LCL), qua đó làm gia tăng vai trò của kho CFS trong gom hàng, chia hàng và xử lý linh hoạt các lô hàng nhỏ.

Như vậy, có thể dự báo rằng ngành logistics và dịch vụ kho CFS trong giai đoạn 2025 trở đi sẽ tập trung vào ba xu hướng chính: mở rộng quy mô, chuyển đổi số và nâng cao tính linh hoạt trong chuỗi cung ứng.

3.1.2. Định hướng phát triển của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

Trên cơ sở xu hướng phát triển của ngành logistics giai đoạn 2025–2030 và định hướng phát triển khu vực miền Trung, Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) xác định mục tiêu chuyển đổi từ mô hình khai thác kho bãi truyền thống sang mô hình logistics tích hợp (3PL), đồng thời từng bước tiến tới logistics số.

Trong giai đoạn tới, doanh nghiệp tập trung vào các định hướng chủ yếu sau:

- Hiện đại hóa hạ tầng kho CFS: đầu tư nâng cấp hệ thống kho, thiết bị xếp dỡ và tối ưu hóa bố trí kho nhằm nâng cao năng lực xử lý hàng hóa, đặc biệt là hàng LCL và hàng có tần suất luân chuyển cao.
- Đẩy mạnh chuyển đổi số trong vận hành: hoàn thiện hệ thống quản lý kho (WMS), tiến tới tích hợp dữ liệu với khách hàng, hãng tàu và cơ quan hải quan. Đồng thời, từng bước triển khai theo dõi hàng hóa theo thời gian thực nhằm tăng tính minh bạch và giảm thời gian xử lý chứng từ.
- Phát triển dịch vụ giá trị gia tăng (VAS): mở rộng các dịch vụ như đóng gói, dán nhãn, kiểm đếm và phân loại hàng hóa nhằm nâng cao giá trị dịch vụ và cải thiện biên lợi nhuận.
- Mở rộng thị trường và mạng lưới khách hàng: tận dụng lợi thế vị trí gần cảng biển để thu hút thêm doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các forwarder, đồng thời mở rộng hợp tác trong và ngoài nước.

Những định hướng trên phù hợp với xu thế phát triển logistics hiện đại, đồng thời giúp Danalog nâng cao năng lực cạnh tranh trong giai đoạn chuyển đổi số.

3.1.3. Mục tiêu hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS

Việc hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Danalog được đặt ra dựa trên thực trạng vận hành hiện tại (Chương 2) và các tiêu chuẩn hiệu quả trong ngành logistics.

Cụ thể, một số mục tiêu chính bao gồm:

- Về thời gian xử lý: Phấn đấu giảm thời gian xử lý container nhập khẩu từ mức trung bình 4–6 giờ/container xuống còn 3–5 giờ/container, đồng thời giảm thời gian chờ tại cổng kho xuống dưới 2 giờ/xe (theo số liệu ghi nhận thực tế tại đơn vị).
- Về độ chính xác: Đảm bảo độ chính xác trong kiểm đếm và quản lý tồn kho đạt $\geq 99\%$, giảm tỷ lệ sai lệch số liệu xuống dưới 0,5%, phù hợp với tiêu chuẩn vận hành kho trong ngành logistics.

- Về hiệu quả chi phí: Tối ưu hóa bố trí kho và luồng di chuyển nhằm giảm 10–15% thời gian thao tác nội bộ, từ đó giảm chi phí nhân công và chi phí vận hành.

- Về mức độ ứng dụng công nghệ: Tăng tỷ lệ xử lý dữ liệu trên hệ thống WMS lên 100%, giảm tối đa thao tác thủ công và tiến tới tích hợp dữ liệu với các bên liên quan.

Những mục tiêu này được xây dựng dựa trên:

- Thực trạng vận hành tại doanh nghiệp (Chương 2)
- Tham chiếu tiêu chuẩn ngành logistics
- Định hướng chuyển đổi số trong quản lý kho

Qua đó, việc hoàn thiện quy trình không chỉ giúp nâng cao hiệu quả nội bộ mà còn cải thiện chất lượng dịch vụ, đáp ứng tốt hơn yêu cầu của khách hàng.

3.2. Giải pháp hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

3.2.1. Giải pháp hoàn thiện về quy trình nghiệp vụ

3.2.1.1. Hoàn thiện quy trình tiếp nhận và kiểm tra hàng hóa đầu vào

Hiện nay, công tác tiếp nhận và kiểm tra hàng hóa tại kho CFS của Danalog vẫn phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm của nhân viên hiện trường, dẫn đến sự không đồng nhất giữa các ca làm việc và tiềm ẩn sai sót trong ghi nhận thông tin. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, việc thiếu chuẩn hóa quy trình kiểm tra đầu vào là một trong những nguyên nhân chính làm gia tăng sai lệch dữ liệu trong quản lý kho.

Để khắc phục, cần triển khai bộ danh mục kiểm tra điện tử tích hợp trên hệ thống WMS. Nhân viên sử dụng thiết bị di động để thực hiện kiểm tra theo các bước chuẩn hóa (checklist bắt buộc), từ đó:

- Giảm phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân
- Đảm bảo tính thống nhất giữa các ca
- Hạn chế bỏ sót thông tin quan trọng

Theo nghiên cứu của Deloitte về chuyển đổi số trong logistics, việc áp dụng checklist điện tử có thể giúp giảm 20–30% sai sót trong quá trình nhập liệu và kiểm tra hàng hóa.

Bên cạnh đó, cần bổ sung quy trình chụp ảnh ngoại quan bắt buộc đối với container/kiện hàng tại thời điểm tiếp nhận. Hình ảnh được lưu trực tiếp trên hệ thống WMS và liên kết với mã lô hàng. Theo GS1, việc kết hợp dữ liệu hình ảnh với mã định danh hàng hóa giúp:

- Tăng khả năng truy xuất nguồn gốc

- Giảm tranh chấp khiếu nại
- Nâng cao tính minh bạch trong chuỗi cung ứng

Ngoài ra, việc kiểm tra seal container cần được số hóa hoàn toàn. Thay vì ghi chép thủ công, thông tin seal phải được:

- Quét/nhập trực tiếp lên hệ thống
- Xác nhận đồng thời giữa thủ kho – tài xế – hải quan

Giải pháp này giúp nâng cao tính pháp lý của dữ liệu và giảm rủi ro sai lệch thông tin, đặc biệt trong môi trường kho chịu giám sát hải quan.

3.2.1.2. Tối ưu hóa quy trình đóng/dỡ hàng

Trong bối cảnh sản lượng hàng lẻ (LCL) ngày càng gia tăng và yêu cầu rút ngắn thời gian xử lý trong chuỗi logistics, hoạt động khai thác kho CFS tại Danalog đang chịu áp lực lớn về năng suất và khả năng điều phối hàng hóa. Hiện nay, thời gian xử lý container nhập khẩu dao động khoảng 4–6 giờ/container và có thể tăng lên vào giờ cao điểm do ùn ứ phương tiện và phân bổ khu vực dỡ hàng chưa hợp lý.

Đối với hàng nhập khẩu, Danalog cần áp dụng mô hình “dỡ hàng – phân loại – lưu kho trực tiếp” (direct put-away) nhằm giảm thao tác trung gian và tối ưu luồng di chuyển trong kho. Giải pháp này giúp rút ngắn thời gian xử lý, hạn chế sai lệch vị trí lưu kho và nâng cao hiệu quả khai thác mặt bằng kho CFS.

Đối với hàng xuất khẩu, doanh nghiệp cần ứng dụng phần mềm tối ưu sơ đồ xếp hàng (Load Planning Optimization Software) nhằm hỗ trợ tính toán phương án sắp xếp hàng hóa theo trọng lượng, kích thước và thứ tự dỡ hàng. Giải pháp này giúp nâng cao hiệu suất sử dụng container, giảm chi phí vận chuyển và hạn chế rủi ro mất cân bằng tải trọng trong quá trình vận chuyển.

Bên cạnh đó, Danalog cần tăng cường phối hợp giữa bộ phận chứng từ và hiện trường trong việc cập nhật dữ liệu lô hàng, xây dựng sơ đồ đóng hàng và điều phối thiết bị xếp dỡ trên nền tảng WMS. Điều này góp phần giảm thời gian xử lý nội bộ, hạn chế sai sót và nâng cao năng suất vận hành kho CFS.

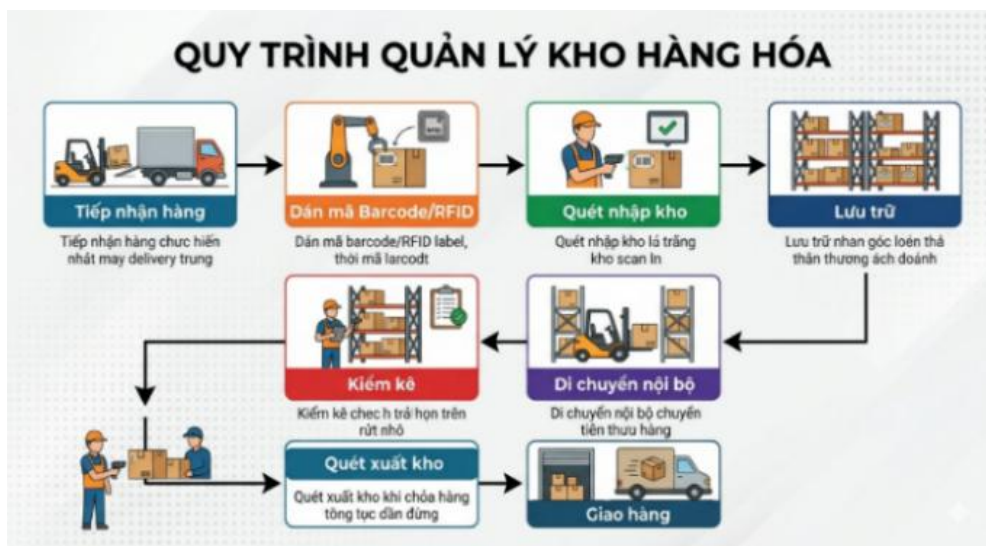
3.2.2. Giải pháp về ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý kho CFS

3.2.2.1. Triển khai công nghệ mã vạch và RFID trong quản lý kho CFS

Trong bối cảnh chuyển đổi số ngành logistics, việc ứng dụng công nghệ nhận diện tự động như mã vạch (Barcode) và RFID được xem là giải pháp cốt lõi giúp nâng cao hiệu quả quản lý kho. Theo Ngân hàng Thế giới, việc áp dụng công nghệ số trong quản lý

logistics có thể giúp giảm 20–30% sai sót vận hành và tăng 10–20% năng suất xử lý kho. Bên cạnh đó, theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam, các doanh nghiệp áp dụng mã vạch/RFID có thể nâng độ chính xác tồn kho lên $\geq 99\%$.

Tại Danalog, việc triển khai cần gắn với hệ thống WMS hiện có và được thực hiện theo quy trình sau:



Sơ đồ 3.1. Sơ đồ ứng dụng mã vạch/RFID trong kho CFS.

Bước 1: Tạo mã và dán nhãn hàng hóa

Ngay khi hàng LCL được tiếp nhận, hệ thống WMS sẽ tự động tạo mã định danh cho từng kiện hàng và thực hiện dán nhãn mã vạch hoặc RFID. Thông tin trên nhãn bao gồm số vận đơn (B/L), chủ hàng, số kiện, trọng lượng và vị trí lưu kho nhằm hỗ trợ quá trình quản lý và theo dõi hàng hóa trong kho CFS.

Hiệu quả định lượng: Việc ứng dụng mã vạch/RFID giúp giảm 100% thao tác ghi chép thủ công và rút ngắn thời gian nhập liệu từ khoảng 3–5 phút xuống còn dưới 1 phút cho mỗi lô hàng.

Bước 2: Quét mã trong quá trình xử lý hàng hóa

Hàng hóa được quét mã tại tất cả các công đoạn như nhập kho, di chuyển nội bộ, kiểm kê và xuất kho nhằm đảm bảo dữ liệu được cập nhật liên tục trên hệ thống WMS và hỗ trợ kiểm soát chính xác quá trình xử lý hàng hóa trong kho CFS.

Hiệu quả định lượng: Việc ứng dụng mã vạch và RFID giúp cập nhật dữ liệu theo thời gian thực, giảm sai lệch tồn kho xuống dưới 0,5% và tăng tốc độ kiểm kê lên khoảng 2–3 lần nhờ khả năng quét nhiều kiện hàng cùng lúc.

Bước 3: Kiểm soát và giảm sai sót trong vận hành

Việc ứng dụng Barcode và RFID giúp kiểm soát tốt hơn quá trình nhập – xuất và lưu trữ hàng hóa tại kho CFS. Trong đó, Barcode hỗ trợ giảm lỗi nhập liệu do con người, còn RFID không cần quét trực tiếp nên phù hợp với kho có lưu lượng hàng hóa lớn và tần suất xử lý cao.

Hiệu quả định lượng: Theo nghiên cứu của GS1, việc ứng dụng Barcode và RFID giúp giảm khoảng 30–50% lỗi nhập kho/xuất kho và tăng tốc độ xử lý đơn hàng từ 15–25% so với phương pháp quản lý thủ công.

Bước 4: Khai thác dữ liệu phục vụ quản lý

Dữ liệu từ hệ thống WMS được sử dụng để theo dõi vị trí hàng hóa theo thời gian thực, phân tích hiệu suất xử lý hàng hóa và hỗ trợ tối ưu sơ đồ bố trí kho nhằm nâng cao hiệu quả khai thác tại kho CFS.

Giá trị mang lại: Việc khai thác dữ liệu giúp giảm thời gian tìm kiếm hàng hóa từ khoảng 10–15 phút xuống còn dưới 3 phút, đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp đưa ra quyết định điều phối và xử lý hàng hóa nhanh hơn.

Bước 5. Xây dựng nền tảng EDI kết nối dữ liệu giữa các bên liên quan

Song song với việc triển khai công nghệ Barcode và RFID, Danalog cần xây dựng nền tảng trao đổi dữ liệu điện tử (Electronic Data Interchange - EDI) nhằm kết nối và chia sẻ dữ liệu theo thời gian thực giữa hệ thống WMS của doanh nghiệp với các bên liên quan trong chuỗi logistics.

Hệ thống EDI được đề xuất kết nối các đối tượng gồm:

- Hãng tàu và đại lý hãng tàu.
- Khách hàng xuất nhập khẩu.
- Đơn vị vận tải.
- Đại lý khai thuê hải quan.
- Hệ thống Hải quan điện tử VNACCS/VCIS.
- Hệ thống giám sát hải quan VASSCM.
- Hệ thống WMS của Danalog.

Thông qua nền tảng EDI, các dữ liệu như Arrival Notice, Manifest, Booking, Bill of Lading, Delivery Order, trạng thái container, trạng thái thông quan và dữ liệu xuất nhập kho sẽ được trao đổi tự động giữa các hệ thống mà không cần nhập liệu thủ công nhiều lần.

Quy trình trao đổi dữ liệu được thực hiện theo trình tự:

Hãng tàu → EDI → WMS Danalog → Hải quan/VNACCS → VASSCM → Khách hàng → Đơn vị vận tải.

Nhờ cơ chế kết nối này, toàn bộ dữ liệu của lô hàng được cập nhật đồng bộ trên hệ thống theo thời gian thực, giúp giảm đáng kể tình trạng sai lệch thông tin giữa các bộ phận và giữa các doanh nghiệp tham gia chuỗi logistics.

Hiệu quả định lượng dự kiến:

- Giảm 50–70% thời gian nhập liệu thủ công.
- Giảm 80–90% sai sót do nhập dữ liệu nhiều lần.
- Rút ngắn thời gian xử lý chứng từ từ 30–60 phút xuống còn 5–10 phút/lô hàng.
- Tăng khả năng truy xuất trạng thái hàng hóa theo thời gian thực.
- Hỗ trợ kết nối trực tiếp với hệ thống Hải quan điện tử và giám sát hải quan tự động.

Bên cạnh đó, việc tích hợp EDI với hệ thống WMS và công nghệ Barcode/RFID sẽ tạo thành nền tảng quản lý kho thông minh, giúp Danalog từng bước chuyển đổi từ mô hình quản lý bán thủ công sang mô hình quản lý logistics số hóa toàn diện.

3.2.2.2. Xây dựng nền tảng trao đổi dữ liệu điện tử (EDI)

Trong bối cảnh năm 2025, hoạt động logistics và quản lý kho CFS ngày càng yêu cầu khả năng trao đổi dữ liệu nhanh chóng, chính xác và đồng bộ giữa các bên liên quan. Vì vậy, việc xây dựng hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử EDI (Electronic Data Interchange) là giải pháp quan trọng giúp Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) nâng cao hiệu quả quản lý và thúc đẩy chuyển đổi số trong hoạt động logistics.

Hệ thống EDI cho phép Danalog kết nối trực tiếp với hãng tàu, đại lý giao nhận (FWD), khách hàng và cơ quan hải quan thông qua môi trường điện tử thay cho phương thức xử lý thủ công truyền thống. Các dữ liệu như booking, manifest, lệnh giao hàng (D/O), thông tin container và dữ liệu hàng hóa sẽ được truyền và cập nhật tự động vào hệ thống quản lý kho WMS.

Trong điều kiện sản lượng hàng lẻ (LCL) ngày càng gia tăng, việc ứng dụng EDI giúp doanh nghiệp giảm thời gian nhập liệu, hạn chế sai sót do con người và nâng cao tốc độ xử lý chứng từ. Đồng thời, hệ thống EDI còn đóng vai trò là nền tảng kết nối dữ liệu giữa các bộ phận nội bộ và các đối tác bên ngoài trong toàn bộ chuỗi logistics.

Để đảm bảo khả năng kết nối và mở rộng trong tương lai, Danalog cần triển khai EDI theo các chuẩn dữ liệu quốc tế như EDIFACT hoặc XML nhằm tăng khả năng tích hợp

với hãng tàu, doanh nghiệp vận tải và các nền tảng logistics quốc tế. Bên cạnh đó, toàn bộ dữ liệu giao dịch được lưu trữ tập trung trên hệ thống giúp doanh nghiệp dễ dàng kiểm tra, đối chiếu và theo dõi trạng thái lô hàng theo thời gian thực.

Trong dài hạn, hệ thống EDI có thể tiếp tục tích hợp với các nền tảng như ERP, TMS và hệ thống hải quan điện tử VASSCM để hình thành hệ sinh thái dữ liệu logistics đồng bộ và hiện đại. Đây sẽ là nền tảng quan trọng giúp Danalog nâng cao mức độ số hóa, tối ưu hoạt động vận hành và tăng năng lực cạnh tranh trong bối cảnh chuyển đổi số logistics hiện nay.

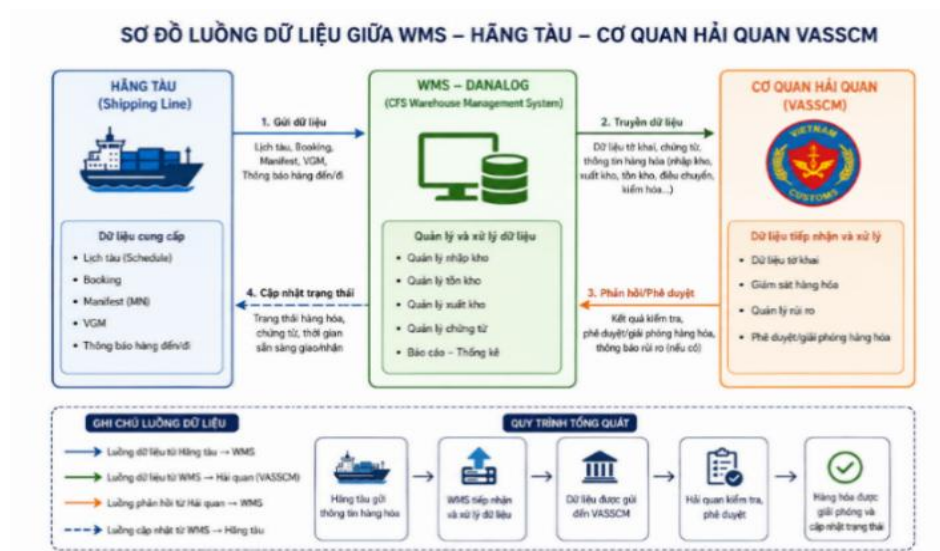
3.2.2.3. Tích hợp sâu với hệ thống hải quan tự động VASSCM

Hệ thống VASSCM (Vietnam Automated Seaport Cargo and Ship Monitoring System) là nền tảng do cơ quan Hải quan Việt Nam triển khai nhằm giám sát và quản lý hàng hóa xuất nhập khẩu tại cảng biển, kho bãi và khu vực chịu sự giám sát hải quan. Trong bối cảnh chuyển đổi số ngành logistics giai đoạn 2025, việc tích hợp VASSCM với hoạt động kho CFS tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) là giải pháp cần thiết nhằm nâng cao khả năng kết nối dữ liệu và tối ưu quy trình quản lý hàng hóa.

Để triển khai hiệu quả, Danalog cần nâng cấp hạ tầng công nghệ thông tin và hoàn thiện hệ thống WMS nhằm đảm bảo khả năng kết nối dữ liệu tự động với VASSCM, hãng tàu và các bên liên quan thông qua API hoặc EDI. Việc tích hợp này giúp đồng bộ dữ liệu về nhập kho, xuất kho, tồn kho, kiểm hóa và điều chuyển hàng hóa theo thời gian thực.

Sau khi kết nối, cơ quan hải quan có thể theo dõi tình trạng hàng hóa trực tiếp trên hệ thống, từ đó rút ngắn thời gian xử lý thủ tục và nâng cao hiệu quả giám sát. Đồng thời, dữ liệu về lịch tàu, booking, manifest và trạng thái container cũng được cập nhật đồng bộ giữa hãng tàu và hệ thống WMS của doanh nghiệp, giúp hạn chế sai sót do nhập liệu thủ công và tăng độ chính xác trong quản lý kho.

Ngoài ra, việc tích hợp VASSCM còn góp phần nâng cao tính minh bạch trong hoạt động logistics, hỗ trợ doanh nghiệp kiểm soát tồn kho hiệu quả hơn và giảm thời gian lưu kho hàng hóa. Đây cũng là nền tảng quan trọng giúp Danalog từng bước hướng tới mô hình kho CFS thông minh và phù hợp với xu hướng logistics số trong giai đoạn 2025–2030.



Sơ đồ 3.2. Luồng dữ liệu giữa hệ thống WMS, hãng tàu và cơ quan hải quan VASSCM.

3.2.3. Giải pháp về tổ chức bộ máy và phát triển nguồn nhân lực

Trong bối cảnh quá trình chuyển đổi số trong ngành logistics diễn ra mạnh mẽ, yêu cầu về chất lượng nguồn nhân lực ngày càng trở nên cấp thiết. Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2025 (Bộ Công Thương, 2025), chi phí logistics tại Việt Nam vẫn duy trì ở mức khoảng 16–18% GDP, cao hơn đáng kể so với mức trung bình 10–12% của các nước phát triển, trong đó nguyên nhân quan trọng đến từ hạn chế về năng suất lao động và chất lượng nhân sự. Điều này đặt ra yêu cầu cấp thiết đối với các doanh nghiệp logistics như Danalog trong việc hoàn thiện tổ chức bộ máy và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.

3.2.3.1. Tái cấu trúc bộ phận kho theo mô hình chuyên môn hóa

Trong thực tế vận hành kho CFS tại Việt Nam năm 2025, tình trạng nhân sự kiêm nhiệm nhiều chức năng (chứng từ, hiện trường, điều phối) vẫn còn phổ biến, dẫn đến giảm hiệu suất và tăng nguy cơ sai sót. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA, 2025), việc thiếu chuyên môn hóa có thể làm tăng 10–20% thời gian xử lý nghiệp vụ và gia tăng tỷ lệ sai sót trong quá trình vận hành kho.

Để khắc phục, Danalog cần tái cấu trúc bộ phận kho theo hướng chuyên môn hóa rõ ràng, cụ thể:

- Tổ chứng từ: Phụ trách xử lý B/L, D/O, khai báo hải quan và đối chiếu dữ liệu trên hệ thống WMS. Việc tách riêng giúp nâng cao độ chính xác, giảm tỷ lệ sai sót chứng từ xuống dưới 1–2% theo chuẩn vận hành kho CFS hiện nay.

- Tổ hiện trường: Thực hiện dỡ hàng, đóng hàng, kiểm đếm và điều phối thiết bị. Theo CSCMP (2025), phân tách rõ vai trò hiện trường có thể giúp tăng năng suất lao động khoảng 15–25%.
- Tổ chăm sóc khách hàng (CS): Theo dõi trạng thái hàng hóa, xử lý yêu cầu và khiếu nại. Theo Deloitte Logistics Outlook 2025, doanh nghiệp có bộ phận CS chuyên trách có thể đạt mức hài lòng khách hàng trên 85–90%.
- Cơ chế phối hợp liên bộ phận: Kết nối thông qua WMS và EDI nhằm đảm bảo dữ liệu đồng bộ theo thời gian thực, giúp giảm 30–40% thời gian trao đổi nội bộ (World Bank Logistics Review 2025).

Như vậy, mô hình chuyên môn hóa giúp giảm tải công việc, hạn chế sai sót và nâng cao hiệu quả phối hợp trong toàn bộ chuỗi vận hành kho CFS.

3.2.3.2. Chương trình đào tạo nguồn nhân lực Logistics 4.0

Bên cạnh việc tái cấu trúc tổ chức, phát triển nguồn nhân lực là yếu tố quan trọng trong quá trình chuyển đổi số tại Danalog. Theo VLA (2025), ngành logistics Việt Nam hiện vẫn thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao, đặc biệt trong các lĩnh vực công nghệ và quản trị chuỗi cung ứng. Vì vậy, doanh nghiệp cần xây dựng chương trình đào tạo phù hợp với định hướng Logistics 4.0 nhằm nâng cao năng lực vận hành và khả năng thích ứng công nghệ cho đội ngũ nhân sự.

Trong giai đoạn tới, Danalog cần tăng cường hợp tác với các trường đại học, trung tâm đào tạo logistics và doanh nghiệp công nghệ để tổ chức các chương trình đào tạo chuyên sâu về quản lý kho, logistics số và chuỗi cung ứng. Theo Bộ Công Thương Việt Nam (2025), doanh nghiệp có chương trình đào tạo bài bản có thể nâng năng suất lao động khoảng 10–15%.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần tập trung đào tạo kỹ năng vận hành các hệ thống như WMS, EDI, VNACCS/VCIS, RFID và barcode nhằm nâng cao khả năng xử lý dữ liệu và giảm sai sót trong hoạt động kho CFS. Theo McKinsey (2025), việc đào tạo công nghệ có thể giúp giảm khoảng 20–30% sai sót vận hành trong logistics.

Ngoài chuyên môn nghiệp vụ, Danalog cũng cần duy trì đào tạo định kỳ về an toàn lao động, phòng cháy chữa cháy và nghiệp vụ xuất nhập khẩu nhằm hạn chế rủi ro trong quá trình vận hành. Đồng thời, doanh nghiệp cần chú trọng phát triển kỹ năng mềm và kỹ năng số như giao tiếp, làm việc nhóm, xử lý tình huống và khả năng thích ứng công nghệ cho người lao động trong bối cảnh Logistics 4.0.

Nội dung đào tạo	Đối tượng	Thời gian	Mục tiêu
Đào tạo WMS, EDI, RFID, Barcode	Tổ chứng từ, tổ hiện trường	Hàng quý	Nâng cao khả năng vận hành hệ thống số
Đào tạo VNACCS/VCIS và VASSCM	Nhân viên chứng từ, khai báo hải quan	6 tháng/lần	Giảm sai sót và tăng tốc độ xử lý thủ tục
Đào tạo an toàn lao động và PCCC	Toàn bộ nhân viên kho	Hàng năm	Giảm rủi ro tai nạn và đảm bảo an toàn kho bãi
Đào tạo nghiệp vụ xuất nhập khẩu	Nhân viên logistics, CS	Hàng quý	Nâng cao kỹ năng xử lý chứng từ và giao nhận
Đào tạo kỹ năng mềm và kỹ năng số	Toàn bộ nhân viên	Hàng năm	Tăng khả năng phối hợp và ứng dụng công nghệ
Đào tạo quản lý và điều phối kho	Tổ trưởng, quản lý kho	6 tháng/lần	Nâng cao hiệu quả quản lý và điều phối hoạt động kho CFS

Bảng 3.1. Chương trình đào tạo nhân lực Logistics 4.0 của Danalog.

Phương thức triển khai:

- Đào tạo nội bộ kết hợp chuyên gia
- Đào tạo trực tiếp và trực tuyến (E-learning)
- Đánh giá kết quả sau mỗi khóa học
- Cập nhật chương trình đào tạo hằng năm

3.2.4. Giải pháp về hoàn thiện cơ sở vật chất và bố trí mặt bằng kho CFS

Cơ sở vật chất và cách bố trí mặt bằng kho đóng vai trò trực tiếp trong việc quyết định năng suất khai thác, mức độ an toàn và chi phí vận hành của kho CFS. Theo báo cáo logistics khu vực châu Á – Thái Bình Dương năm 2025, chi phí logistics tại Việt Nam vẫn duy trì ở mức cao (khoảng 16–19% GDP), trong đó hoạt động kho bãi và xử lý hàng hóa là một trong những cấu phần gây áp lực lớn do hạn chế về hạ tầng và mức độ cơ giới hóa chưa đồng đều. Vì vậy, việc tối ưu mặt bằng kho và hiện đại hóa thiết bị là yêu cầu cấp thiết nhằm nâng cao hiệu quả vận hành tại Danalog.

3.2.4.1. Quy hoạch lại không gian kho theo nguyên lý luồng chảy

Trong quản trị kho hiện đại, việc thiết kế luồng di chuyển hàng hóa có ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian xử lý và mức độ lãng phí vận hành. Theo tổng hợp thực tiễn ngành logistics 2025 (CSCM & World Bank cập nhật), mô hình kho tổ chức theo luồng chảy một chiều (one-way flow) có thể giúp:

- Giảm 20–30% thời gian di chuyển nội bộ
- Tăng 15–25% năng suất xử lý hàng hóa
- Giảm xung đột luồng phương tiện trong kho

Do đó, Danalog cần tái thiết kế mặt bằng kho theo mô hình chuẩn: Nhập kho → kiểm tra → phân loại → lưu trữ → xuất kho, hạn chế tối đa giao cắt giữa các luồng hàng hóa và phương tiện.

Song song, cần phân khu chức năng rõ ràng:

- Khu hàng luân chuyển nhanh: bố trí gần cửa xuất để giảm thời gian picking
- Khu hàng giá trị cao: tách biệt, kiểm soát ra vào bằng WMS và mã hóa vị trí
- Khu hàng công kênh: bố trí gần cửa nhập để giảm thao tác di chuyển

Theo Hiệp hội Logistics Việt Nam (VLA, 2025), việc phân khu hợp lý giúp giảm 10–15% tổng thời gian xử lý đơn hàng trong kho CFS.

Ngoài ra, việc chuẩn hóa mã vị trí lưu kho theo cấu trúc dãy – kệ – tầng – ô và tích hợp 100% với hệ thống WMS là cần thiết để nâng cao độ chính xác tồn kho ($\geq 99\%$).

Đồng thời, ứng dụng hệ thống kệ cao (high racking system) giúp:

- Tăng 30–50% sức chứa kho
- Tối ưu diện tích mà không cần mở rộng mặt bằng

3.2.4.2. Hiện đại hóa xe nâng và thiết bị hỗ trợ

Song song với tối ưu mặt bằng, việc hiện đại hóa thiết bị là yếu tố then chốt giúp nâng cao năng suất và giảm chi phí vận hành. Theo McKinsey (2025), doanh nghiệp logistics áp dụng thiết bị hiện đại và tự động hóa từng phần có thể tăng năng suất 20–30% và giảm 10–20% chi phí vận hành.

Trước hết, Danalog cần từng bước thay thế xe nâng dầu bằng xe nâng điện tầm cao. Giải pháp này mang lại:

- Giảm khí thải tại kho, phù hợp tiêu chuẩn logistics xanh
- Giảm ồn 30–50%, cải thiện môi trường làm việc
- Tăng độ chính xác thao tác trong kho hẹp

Theo International Labour Organization (ILO, 2025), môi trường làm việc sạch và ít tiếng ồn giúp giảm tai nạn lao động và tăng hiệu suất vận hành thực tế.

Bên cạnh đó, việc lắp đặt dock leveler (cầu dẫn container) tại khu vực xuất nhập hàng là cần thiết, giúp:

- Giảm 15–25% thời gian bốc dỡ
- Hạn chế phụ thuộc vào thao tác thủ công
- Tăng tính liên tục trong luồng hàng hóa

Đối với hàng hóa có tần suất xử lý cao, nên áp dụng hệ thống băng tải nội bộ. Theo Deloitte (2025), hệ thống băng tải giúp:

- Tăng 20–40% năng suất xử lý đơn hàng
- Giảm đáng kể chi phí nhân công trong thao tác nội bộ

Ngoài ra, hệ thống chiếu sáng và giám sát môi trường kho cần được nâng cấp theo hướng thông minh:

- Sử dụng đèn LED cảm biến giúp tiết kiệm 30–60% điện năng
- Lắp cảm biến nhiệt độ, độ ẩm để kiểm soát điều kiện bảo quản

Cuối cùng, tăng cường hệ thống an toàn kho là yêu cầu bắt buộc trong vận hành hiện đại. Theo ILO (2025), phần lớn tai nạn kho bãi xuất phát từ va chạm thiết bị – con người, do đó cần:

- Phân luồng di chuyển rõ ràng
- Lắp gương cầu tại góc khuất
- Trang bị cảnh báo va chạm cho xe nâng

Các biện pháp này có thể giúp giảm 30–40% rủi ro tai nạn lao động trong kho.

STT	Hạng mục đầu tư	Số lượng dự kiến	Chi phí ước tính/đơn vị	Tổng chi phí ước tính	Lợi ích chính
1	Xe nâng điện tầm cao	03 chiếc	650 triệu đồng	1,95 tỷ đồng	Giảm khí thải, giảm tiếng ồn, tiết kiệm nhiên liệu
2	Dock leveler	02 bộ	180 triệu đồng	360 triệu đồng	Rút ngắn thời gian bốc dỡ,

					tăng an toàn thao tác
3	Băng tải nội bộ	01 hệ thống	450 triệu đồng	450 triệu đồng	Tăng năng suất xử lý hàng, giảm lao động thủ công
4	Đèn LED cảm biến	01 hệ thống	200 triệu đồng	200 triệu đồng	Tiết kiệm điện, cải thiện điều kiện làm việc
5	Cảm biến nhiệt độ, độ ẩm	01 hệ thống	120 triệu đồng	120 triệu đồng	Kiểm soát điều kiện bảo quản hàng hóa
6	Gương cầu, vạch phân luồng, cảnh báo va chạm	01 gói	150 triệu đồng	150 triệu đồng	Giảm rủi ro tai nạn trong kho
Tổng cộng				3,23 tỷ đồng	

Bảng 3.2. Dự kiến chi phí đầu tư hiện đại hóa thiết bị kho CFS tại Danalog.

3.2.4.3. Tăng cường quản lý rủi ro trong hoạt động kho CFS

Trong bối cảnh hoạt động logistics năm 2025 ngày càng yêu cầu cao về tốc độ xử lý, độ chính xác và khả năng kiểm soát hàng hóa, công tác quản lý rủi ro tại kho CFS đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog). Thực tế tại kho CFS cho thấy vẫn còn tồn tại một số rủi ro như sai lệch số seal/container, hư hỏng bao bì hàng hóa, sai lệch dữ liệu tồn kho, chậm trễ thông quan và ùn tắc trong quá trình xử lý hàng hóa. Những rủi ro này không chỉ ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận mà còn làm phát sinh chi phí lưu kho, lưu bãi và ảnh hưởng đến uy tín doanh nghiệp.

Do đó, Danalog cần xây dựng hệ thống quản lý rủi ro theo hướng chủ động, kết hợp giữa kiểm soát nghiệp vụ, ứng dụng công nghệ và cơ chế phối hợp liên bộ phận nhằm giảm thiểu tổn thất và nâng cao hiệu quả vận hành kho CFS.

Bên cạnh việc tăng cường kiểm tra thực tế hàng hóa và chuẩn hóa quy trình nghiệp vụ, doanh nghiệp cần áp dụng các công cụ quản lý hiện đại như WMS, RFID, barcode và

camera giám sát để nâng cao khả năng kiểm soát luồng hàng hóa theo thời gian thực.

Đồng thời, việc phân định rõ trách nhiệm giữa tổ chứng từ, tổ hiện trường và bộ phận điều phối sẽ giúp hạn chế sai sót trong quá trình xử lý container và chứng từ.

Để nâng cao hiệu quả kiểm soát, doanh nghiệp có thể xây dựng ma trận đánh giá rủi ro đối với các nghiệp vụ trọng yếu tại kho CFS như sau:

STT	Rủi ro	Khả năng xảy ra	Mức độ tác động	Cấp độ rủi ro	Phương án ứng phó
1	Sai lệch số seal, số container	Trung bình	Cao	Cao	Đối chiếu seal và container giữa thực tế – Manifest – WMS; kiểm tra 2 bước trước khi lưu hệ thống
2	Hư hỏng bao bì hàng hóa	Cao	Cao	Cao	Chuẩn hóa quy trình bốc xếp, sử dụng pallet và vật liệu chèn lót; giám sát camera
3	Sai lệch dữ liệu tồn kho	Trung bình	Cao	Cao	Ứng dụng WMS, Barcode/Rfid; kiểm kê định kỳ và đối chiếu dữ liệu thủ công
4	Chậm trễ thông quan	Trung bình	Cao	Cao	Kết nối VNACCS/VCIS, VASSCM; kiểm tra chứng từ trước khi báo
5	Thất lạc chứng từ	Thấp	Trung bình	Trung bình	Số hóa hồ sơ, lưu trữ cloud và phân quyền dữ liệu

6	Ùn tắc lưu vực đóng/dỡ hàng	Cao	Trung bình	Cao	Phân luồng phương tiện, tối ưu layout kho và bố trí lịch đóng/rút container
7	Tai nạn lao động trong kho	Thấp	Cao	Trung bình – Cao	Đào tạo an toàn, phân luồng xe nâng và lắp cảnh báo va chạm
8	Chậm cập nhật dữ liệu hàng hóa	Trung bình	Trung bình	Trung bình	Đồng bộ dữ liệu WMS theo thời gian thực và bố trí ca hỗ trợ
9	Giao nhầm hoặc thiếu hàng	Thấp	Cao	Trung bình – Cao	Kiểm tra Barcode trước xuất kho; xác nhận nhiều bước khi giao hàng
10	Mất kết nối hệ thống WMS/VASSCM	Thấp	Cao	Trung bình – Cao	Kích hoạt backup server, sao lưu dữ liệu và duy trì đường truyền kép

Bảng 3.3. Ma trận quản lý rủi ro kho CFS.

Nhìn chung, việc xây dựng hệ thống quản lý rủi ro giúp Danalog chủ động kiểm soát các sự cố phát sinh trong hoạt động kho CFS, đồng thời nâng cao tính ổn định và an toàn trong vận hành. Đây cũng là cơ sở quan trọng để doanh nghiệp hướng đến mô hình kho CFS hiện đại, số hóa và đáp ứng yêu cầu quản trị logistics trong giai đoạn 2025–2030.

3.2.5. Lộ trình triển khai các giải pháp tại Danalog

Để đảm bảo các giải pháp hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS được triển khai hiệu quả và phù hợp với năng lực thực tế, Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) cần xây dựng lộ trình triển khai theo từng giai đoạn cụ thể. Việc phân chia theo giai đoạn giúp doanh nghiệp chủ động về nguồn vốn, nhân lực và

hạ tầng công nghệ, đồng thời hạn chế áp lực trong quá trình chuyển đổi số và hiện đại hóa hoạt động logistics.

Trong giai đoạn (2026–2027), Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) cần tập trung triển khai đồng bộ các giải pháp mang tính nền tảng nhằm nâng cao hiệu quả vận hành kho CFS và khắc phục những tồn tại trong quá trình xử lý hàng hóa. Trọng tâm trước hết là hoàn thiện hệ thống quản lý kho WMS, triển khai công nghệ Barcode/RFID trong kiểm soát hàng hóa, chuẩn hóa quy trình tiếp nhận – kiểm tra hàng và tái cấu trúc bộ phận kho theo hướng chuyên môn hóa giữa tổ chứng từ và tổ hiện trường nhằm tăng tính phối hợp và giảm sai sót vận hành. Đồng thời, doanh nghiệp cần đầu tư nâng cấp một phần trang thiết bị hỗ trợ như xe nâng điện, dock leveler và hệ thống giám sát an toàn kho để cải thiện năng suất khai thác và hạn chế rủi ro trong quá trình vận hành.

Song song với đó, Danalog cần tiếp tục đẩy mạnh chuyển đổi số và mở rộng khả năng kết nối dữ liệu với các đối tác bên ngoài thông qua việc xây dựng nền tảng trao đổi dữ liệu điện tử EDI, tích hợp sâu với hệ thống hải quan VASSCM và đồng bộ dữ liệu với hãng tàu, khách hàng theo thời gian thực. Bên cạnh giải pháp công nghệ, doanh nghiệp cũng cần tối ưu lại layout kho theo nguyên lý luồng chảy một chiều, mở rộng hệ thống kệ cao và triển khai các công cụ tối ưu sơ đồ đóng hàng (Load Planning Optimization) nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng diện tích kho, rút ngắn thời gian xử lý hàng hóa và tăng năng lực khai thác của kho CFS trong giai đoạn phát triển tiếp theo.

Đối với giai đoạn (2028–2030), Danalog hướng đến mô hình kho thông minh (Smart Warehouse) theo xu hướng Logistics 4.0. Trong giai đoạn này, doanh nghiệp có thể từng bước ứng dụng IoT, AI và tự động hóa trong quản lý tồn kho, điều phối thiết bị và giám sát hàng hóa. Đồng thời, hệ thống dữ liệu sẽ được kết nối đồng bộ giữa WMS – ERP – TMS – EDI – VASSCM nhằm hình thành hệ sinh thái logistics số hoàn chỉnh. Đây sẽ là nền tảng giúp Danalog nâng cao năng lực cạnh tranh, tối ưu chi phí vận hành và thích ứng với xu hướng logistics hiện đại trong tương lai.

3.2.6. Hiệu quả kỳ vọng sau khi triển khai giải pháp

Việc triển khai đồng bộ các giải pháp về công nghệ, tổ chức nhân sự, tối ưu mặt bằng và hiện đại hóa thiết bị tại kho CFS được kỳ vọng sẽ mang lại nhiều cải thiện quan trọng cho hoạt động của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog). Các giải pháp này không chỉ góp phần nâng cao năng suất vận hành mà còn cải thiện chất lượng dịch

vụ, khả năng cạnh tranh và mức độ chuyển đổi số của doanh nghiệp trong giai đoạn 2025–2030.

Về mặt vận hành, việc ứng dụng WMS, barcode/RFID, tối ưu layout kho và mô hình direct put-away sẽ giúp rút ngắn thời gian xử lý hàng hóa tại kho CFS. Thời gian xử lý container nhập khẩu dự kiến giảm từ khoảng 4–6 giờ/container xuống còn khoảng 3–5 giờ/container. Đồng thời, việc phân luồng hàng hóa hợp lý và ứng dụng công nghệ số trong điều phối sẽ góp phần giảm ùn tắc tại khu vực đóng/dỡ hàng và nâng cao hiệu quả khai thác kho.

Về mặt tài chính, các giải pháp hiện đại hóa thiết bị và tự động hóa từng phần giúp doanh nghiệp giảm chi phí nhân công, hạn chế sai sót trong quá trình nhập liệu và kiểm kê hàng hóa. Bên cạnh đó, việc nâng cao năng suất và chất lượng dịch vụ được kỳ vọng sẽ giúp Danalog thu hút thêm khách hàng và gia tăng doanh thu từ dịch vụ kho CFS trong những năm tới.

Đối với khách hàng, việc kết nối dữ liệu thông qua WMS, EDI và VASSCM giúp tăng tính minh bạch và khả năng theo dõi trạng thái hàng hóa theo thời gian thực. Điều này góp phần nâng cao mức độ tin cậy, giảm thời gian trao đổi thông tin và cải thiện mức độ hài lòng của khách hàng đối với dịch vụ logistics của doanh nghiệp.

Về mặt chuyển đổi số, việc triển khai đồng bộ các giải pháp công nghệ sẽ tạo nền tảng hình thành hệ sinh thái logistics số tại Danalog. Hệ thống WMS sẽ đóng vai trò trung tâm kết nối với barcode/RFID, EDI, VASSCM và các nền tảng quản trị khác trong tương lai, qua đó nâng cao khả năng quản lý dữ liệu và từng bước hướng tới mô hình kho thông minh (Smart Warehouse).

3.2.7. Khả năng triển khai giải pháp tại Danalog

Các giải pháp đề xuất trong chương 3 được xây dựng dựa trên điều kiện thực tế tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Dalog), do đó có tính khả thi tương đối cao trong giai đoạn 2025–2030. Việc triển khai không chỉ phù hợp với xu hướng chuyển đổi số ngành logistics mà còn đáp ứng nhu cầu nâng cao năng lực khai thác kho CFS trong bối cảnh sản lượng hàng hóa ngày càng gia tăng.

Trước hết, về điều kiện hạ tầng hiện tại, Danalog đang sở hữu hệ thống kho bãi tương đối đồng bộ bao gồm kho nội địa, kho ngoại quan, kho CFS và depot container với vị trí gần Cảng Tiên Sa. Hệ thống thiết bị như xe nâng, xe đầu kéo và các phương tiện bốc xếp đã được đầu tư tương đối đầy đủ, tạo nền tảng thuận lợi cho việc nâng cấp theo

hướng hiện đại hóa và tự động hóa từng phần. Đồng thời, doanh nghiệp hiện cũng đã triển khai hệ thống quản lý kho WMS ở mức cơ bản, đây là điều kiện quan trọng để tiếp tục tích hợp các công nghệ mới như barcode/RFID, EDI hay VASSCM trong thời gian tới.

Về nguồn vốn đầu tư, mặc dù các giải pháp công nghệ và hiện đại hóa thiết bị đòi hỏi chi phí tương đối lớn, tuy nhiên Danalog có thể triển khai theo lộ trình từng giai đoạn nhằm giảm áp lực tài chính. Các hạng mục như barcode, RFID, nâng cấp WMS hoặc cải tiến layout kho có thể được ưu tiên thực hiện trước do chi phí đầu tư ở mức phù hợp nhưng mang lại hiệu quả vận hành rõ rệt. Đối với các giải pháp có chi phí cao hơn như xe nâng điện, hệ thống băng tải hoặc Smart Warehouse, doanh nghiệp có thể triển khai theo từng bước tùy vào khả năng tài chính và tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng hóa.

Về nhân lực công nghệ, đội ngũ nhân sự tại Danalog hiện đã có kinh nghiệm trong hoạt động logistics, kho bãi và xử lý hàng hóa xuất nhập khẩu. Đây là cơ sở thuận lợi để doanh nghiệp tổ chức đào tạo bổ sung về công nghệ logistics, WMS, EDI và các hệ thống quản lý dữ liệu hiện đại. Đồng thời, việc tái cấu trúc bộ phận kho theo hướng chuyên môn hóa giữa tổ chứng từ, tổ hiện trường và bộ phận chăm sóc khách hàng cũng giúp nâng cao khả năng tiếp cận và vận hành các giải pháp công nghệ mới.

Bên cạnh đó, mức độ sẵn sàng chuyển đổi số của Danalog được đánh giá tương đối tích cực. Trong những năm gần đây, doanh nghiệp đã từng bước áp dụng các công cụ quản lý kho, số hóa chứng từ và kết nối dữ liệu với cơ quan hải quan. Điều này cho thấy doanh nghiệp đã có định hướng chuyển đổi số rõ ràng và có khả năng tiếp tục mở rộng ứng dụng công nghệ trong hoạt động logistics. Ngoài ra, nhu cầu nâng cao năng lực cạnh tranh và tối ưu hoạt động khai thác kho CFS cũng tạo động lực thúc đẩy quá trình chuyển đổi số tại doanh nghiệp.

Cuối cùng, Danalog có lợi thế lớn trong khả năng phối hợp với cơ quan hải quan và các hãng tàu nhờ vị trí hoạt động gắn liền với Cảng Đà Nẵng và hệ thống logistics khu vực miền Trung. Việc doanh nghiệp thường xuyên làm việc với hãng tàu, forwarder và cơ quan hải quan giúp quá trình triển khai các giải pháp như EDI, VASSCM hay kết nối dữ liệu thời gian thực có tính khả thi cao hơn so với nhiều doanh nghiệp logistics quy mô nhỏ khác. Đây sẽ là điều kiện quan trọng giúp Danalog từng bước xây dựng mô hình kho CFS hiện đại và phù hợp với xu hướng Logistics 4.0 trong giai đoạn tới.

3.3. Điều kiện và kiến nghị để thực hiện các giải pháp

Việc triển khai các giải pháp hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS không chỉ phụ thuộc vào năng lực nội tại của doanh nghiệp mà còn chịu tác động từ môi trường thể chế, mức độ phát triển hạ tầng logistics và khả năng đồng bộ trong hệ sinh thái logistics quốc gia. Theo các báo cáo logistics khu vực châu Á – Thái Bình Dương cập nhật năm 2025, chi phí logistics tại Việt Nam vẫn duy trì ở mức cao khoảng 16–19% GDP, cao hơn đáng kể so với mức trung bình toàn cầu (10–12%). Điều này đặt ra yêu cầu cấp thiết trong việc tối ưu hóa hoạt động kho bãi, đặc biệt là tại mô hình kho CFS.

Do đó, để các giải pháp đề xuất trong chương 3 được triển khai hiệu quả, cần đảm bảo đồng bộ giữa điều kiện nội tại doanh nghiệp và sự hỗ trợ từ các cơ quan quản lý, hiệp hội và tổ chức liên quan.

3.3.1. Điều kiện thực hiện giải pháp từ phía doanh nghiệp

Về tài chính: Việc triển khai các giải pháp hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS đòi hỏi nguồn lực tài chính đáng kể, đặc biệt trong các hạng mục đầu tư công nghệ, thiết bị và đào tạo nhân sự. Theo McKinsey (2025), các doanh nghiệp logistics thực hiện chuyển đổi số và tự động hóa có thể giảm 10–20% chi phí vận hành và đồng thời tăng 20–30% năng suất khai thác kho.

Trên cơ sở đó, Danalog cần xây dựng lộ trình đầu tư theo hướng phù hợp năng lực tài chính và tránh dàn trải:

- Giai đoạn ngắn hạn: Nâng cấp hệ thống quản lý kho (WMS), hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) và hạ tầng công nghệ thông tin nội bộ nhằm đảm bảo đồng bộ dữ liệu vận hành
- Giai đoạn trung hạn: Đầu tư thiết bị hỗ trợ như máy quét mã vạch, công nghệ RFID và xe nâng điện nhằm tăng mức độ tự động hóa trong xử lý hàng hóa
- Giai đoạn dài hạn: Hướng tới tự động hóa một phần kho và ứng dụng phân tích dữ liệu (data analytics) trong quản trị vận hành

Cách tiếp cận theo từng giai đoạn này phù hợp với khuyến nghị của International Finance Corporation (IFC, 2024–2025) về tối ưu hóa đầu tư trong lĩnh vực logistics tại các quốc gia đang phát triển.

Về nhân sự và quản lý: Nguồn nhân lực là yếu tố then chốt quyết định hiệu quả triển khai công nghệ trong vận hành kho. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt

Nam (VLA, 2025), ngành logistics Việt Nam hiện vẫn thiếu khoảng 200.000 lao động có trình độ chuyên môn cao, đặc biệt trong các lĩnh vực quản lý chuỗi cung ứng và công nghệ logistics.

Do đó, Danalog cần tập trung:

- Chuẩn hóa phân công công việc theo từng vị trí chức năng trong kho CFS
- Gắn hệ thống đánh giá hiệu quả công việc (KPI) với mức độ sử dụng hệ thống WMS và hiệu suất xử lý thực tế
- Tăng cường đào tạo chuyên sâu về WMS, EDI, RFID và các công cụ quản lý kho số hóa

Theo Deloitte (2025), việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong logistics có thể giúp giảm 15–20% sai sót vận hành và cải thiện đáng kể hiệu suất xử lý hàng hóa.

Về văn hóa doanh nghiệp: Yếu tố văn hóa doanh nghiệp và mức độ sẵn sàng thay đổi của người lao động có ảnh hưởng trực tiếp đến thành công của quá trình chuyển đổi số. Theo International Labour Organization (ILO, 2025), có khoảng 60–70% dự án chuyển đổi công nghệ trong doanh nghiệp thất bại hoặc không đạt hiệu quả như kỳ vọng do thiếu sự đồng thuận và thích ứng từ nhân sự.

Vì vậy, Danalog cần:

- Tăng cường truyền thông nội bộ về mục tiêu, lợi ích và lộ trình chuyển đổi số
- Tổ chức đào tạo và hướng dẫn thực hành sử dụng hệ thống công nghệ trong vận hành kho
- Khuyến khích sự tham gia chủ động của nhân viên trong cải tiến quy trình làm việc

Về quản lý nội bộ: Doanh nghiệp cần xây dựng hệ thống quản lý và kiểm soát nội bộ rõ ràng, đảm bảo đo lường được hiệu quả thực thi các giải pháp. Theo Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP, 2025), việc áp dụng hệ thống kiểm soát quy trình và KPI số hóa có thể giúp giảm 15–25% sai sót trong hoạt động kho bãi.

Do đó, Danalog cần:

- Thiết lập hệ thống giám sát hiệu suất theo thời gian thực (real-time monitoring)
- Chuẩn hóa quy trình kiểm soát nội bộ giữa các bộ phận
- Tăng cường liên kết dữ liệu vận hành thông qua hệ thống WMS

Qua đó, giúp đảm bảo các khoản đầu tư vào công nghệ và quy trình mang lại hiệu quả thực tiễn, đồng thời nâng cao tính minh bạch và chính xác trong quản lý kho CFS.

3.3.2. Kiến nghị đối với cơ quan quản lý nhà nước và các bên liên quan

Đối với cơ quan Hải quan: theo các báo cáo của Ngân hàng Thế giới (2025), thời gian thông quan tại Việt Nam vẫn cao hơn so với nhiều quốc gia trong khu vực do quy trình kiểm tra và trao đổi dữ liệu chưa được số hóa đồng bộ.

Việc đẩy mạnh triển khai hải quan số và kết nối dữ liệu điện tử giữa các bên liên quan có thể mang lại các lợi ích rõ rệt:

- Giảm khoảng 20–30% thời gian thông quan
- Tăng tính minh bạch trong quản lý và giám sát hàng hóa
- Hạn chế sai lệch dữ liệu giữa doanh nghiệp – hải quan – kho CFS

Do đó, cần tiếp tục mở rộng mô hình hải quan thông minh (smart customs) và tăng cường tích hợp hệ thống tại các kho CFS, trong đó có Danalog, nhằm nâng cao hiệu quả xử lý hàng hóa xuất nhập khẩu.

Đối với Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA): theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA, 2025), việc tăng cường liên kết giữa các doanh nghiệp trong ngành có thể giúp giảm 5–10% chi phí vận hành và cải thiện hiệu quả khai thác nguồn lực logistics.

Vì vậy, hiệp hội cần:

- Tổ chức các diễn đàn, hội thảo chuyên ngành nhằm chia sẻ kinh nghiệm vận hành thực tiễn
- Thúc đẩy kết nối giữa doanh nghiệp logistics, hãng tàu và đơn vị kho bãi
- Hỗ trợ chuẩn hóa quy trình nghiệp vụ và chuyển đổi số trong ngành

Đối với các cơ sở đào tạo: theo Ngân hàng Thế giới (2025), việc gắn kết giữa đào tạo và nhu cầu thực tiễn doanh nghiệp có thể giúp tăng 30–40% mức độ đáp ứng công việc của lao động ngành logistics.

Do đó, các cơ sở đào tạo cần:

- Tăng cường hợp tác với doanh nghiệp logistics trong đào tạo và thực tập
- Cập nhật chương trình giảng dạy theo hướng logistics số, WMS và chuỗi cung ứng hiện đại
- Đẩy mạnh đào tạo kỹ năng thực hành và kỹ năng số cho sinh viên

Về chính sách hỗ trợ chuyển đổi số: theo định hướng của Chính phủ Việt Nam giai đoạn 2025, chuyển đổi số trong logistics là một trong những trụ cột quan trọng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

Việc ban hành các chính sách hỗ trợ phù hợp có thể mang lại hiệu quả rõ rệt:

- Giảm 10–15% chi phí đầu tư ban đầu cho doanh nghiệp logistics
- Thúc đẩy nhanh quá trình ứng dụng công nghệ số trong quản lý chuỗi cung ứng
- Tăng mức độ kết nối dữ liệu giữa các cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp

KẾT LUẬN

Khóa luận “Hoàn thiện quy trình quản lý hàng xuất nhập khẩu tại kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng” được thực hiện dựa trên quá trình học tập, nghiên cứu lý thuyết và tìm hiểu thực tế tại doanh nghiệp.

Về mặt lý luận, đề tài đã hệ thống lại các nội dung liên quan đến hoạt động logistics, đặc biệt là quy trình quản lý hàng hóa LCL tại kho CFS. Qua đó, làm rõ vai trò của kho CFS trong chuỗi cung ứng và những yêu cầu cần thiết để vận hành hiệu quả trong điều kiện hiện đại.

Về mặt thực tiễn, thông qua quá trình phân tích tại Danalog, đề tài đã chỉ ra những điểm mạnh của doanh nghiệp như vị trí thuận lợi, uy tín và nền tảng hoạt động ổn định. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại một số hạn chế như mức độ ứng dụng công nghệ chưa đồng bộ, sự liên thông dữ liệu giữa các bộ phận chưa cao và một phần quy trình vẫn phụ thuộc vào thao tác thủ công.

Trên cơ sở đó, khóa luận đã đề xuất một số nhóm giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình quản lý kho CFS, bao gồm: cải tiến quy trình nghiệp vụ, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, cũng như cải thiện cơ sở vật chất và cách bố trí kho. Các giải pháp này được xây dựng theo hướng thực tiễn, có khả năng áp dụng và phù hợp với định hướng phát triển của doanh nghiệp trong giai đoạn hiện nay.

Do hạn chế về thời gian nghiên cứu và kinh nghiệm thực tế, khóa luận không tránh khỏi những thiếu sót nhất định. Tác giả mong nhận được những ý kiến đóng góp từ quý Thầy Cô và đơn vị thực tập để đề tài được hoàn thiện hơn và có giá trị ứng dụng cao hơn trong thực tế.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Quốc hội (2005), *Luật Thương mại số 36/2005/QH11*, ban hành ngày 14 tháng 6 năm 2005: được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 44/2019/QH14. [Luật Thương mại 2005 cập nhật mới nhất](#)
- [2] Quốc hội (2014), *Luật Hải quan số 54/2014/QH13*, ban hành ngày 23 tháng 6 năm 2014: được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 35/2018/QH14 và Luật số 07/2022/QH15. [Văn bản hợp nhất Luật Hải quan 2025](#)
- [3] Chính phủ (2016), *Nghị định số 68/2016/NĐ-CP quy định điều kiện kinh doanh hàng miễn thuế, kho bãi, địa điểm làm thủ tục hải quan, tập kết, kiểm tra, giám sát hải quan*, ban hành ngày 01 tháng 7 năm 2016.
- Cổng thông tin pháp luật Việt Nam
- [4] Chính phủ (2020), *Nghị định số 67/2020/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 68/2016/NĐ-CP*, ban hành ngày 15 tháng 6 năm 2020.
- Nghị định 67/2020/NĐ-CP
- [5] Bộ Tài chính (2015), *Thông tư số 38/2015/TT-BTC quy định về thủ tục hải quan: kiểm tra, giám sát hải quan: thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu*, ban hành ngày 25 tháng 3 năm 2015.
- Thông tư 38/2015/TT-BTC
- [6] Bộ Tài chính (2018), *Thông tư số 39/2018/TT-BTC sửa đổi, bổ sung Thông tư số 38/2015/TT-BTC*, ban hành ngày 20 tháng 4 năm 2018.
- Thông tư 39/2018/TT-BTC
- [7] Đặng Đình Đào (2020), *Giáo trình Quản trị Logistics căn bản*, Nhà xuất bản Tài chính, Hà Nội.
- [8] Đoàn Thị Hồng Vân (2021), *Quản trị Logistics*, Nhà xuất bản Lao động – Xã hội, Thành phố Hồ Chí Minh.
- [9] Nguyễn Như Tiến (2020), *Giáo trình Nghiệp vụ kinh doanh xuất nhập khẩu*, Nhà xuất bản Tài chính, Hà Nội.
- [10] Trường Đại học Ngoại thương (2021), *Giáo trình Vận tải và giao nhận trong ngoại thương*, Nhà xuất bản Công Thương, Hà Nội.
- [11] Nguyễn Văn Chơn (2020), *Nghiệp vụ giao nhận vận tải và bảo hiểm ngoại thương*, Nhà xuất bản Lao động – Xã hội, Hà Nội.

- [12] GS.TS Đặng Đình Đào, Nguyễn Minh Sơn (2021), *Dịch vụ Logistics tại Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế*, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
- [13] Nguyễn Tiến Dũng (2022), *Quản trị kho bãi và trung tâm phân phối*, Nhà xuất bản Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh.
- [14] PGS.TS Nguyễn Văn Hồng (2021), *Giáo trình Giao nhận vận tải quốc tế*, Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội.
- [15] International Chamber of Commerce – ICC (2020), *Incoterms® 2020 Rules*, ICC Publishing, Paris. [ICC Official Website](#)
- [16] FIATA (2023), *FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services*. [FIATA Official Website](#)
- [17] World Customs Organization – WCO (2023), *Customs Procedures and Trade Facilitation*. [WCO Official Website](#)
- [18] Bộ Công Thương (2024), *Báo cáo Logistics Việt Nam 2024*, Nhà xuất bản Công Thương, Hà Nội. [Bộ Công Thương](#)
- [19] Vietnam Logistics Business Association – VLA (2024), *Báo cáo ngành logistics Việt Nam*. [Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam](#)
- [20] Tổng cục Hải quan Việt Nam (2024), *Hệ thống VNACCS/VCIS và quy trình thủ tục hải quan điện tử*. [Tổng cục Hải quan Việt Nam](#)
- [21] Tổng cục Thống kê Việt Nam (2024), *Niên giám thống kê logistics và vận tải Việt Nam*. [Tổng cục Thống kê Việt Nam](#)
- [22] Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) (2023–2025), *Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) (2023–2025), Báo cáo tài chính, báo cáo thường niên và các tài liệu nội bộ phục vụ nghiên cứu về hoạt động kho CFS và logistics, Đà Nẵng*.
- [23] [Cảng Đà Nẵng](#) (2023–2025), *Thông tin khai thác cảng và dịch vụ logistics tại khu vực Đà Nẵng*.
- [24] Tổng cục Hải quan (2023), *Quy trình giám sát hải quan đối với kho CFS và hàng hóa xuất nhập khẩu*. [Tổng cục Hải quan Việt Nam](#)
- [25] Bộ Công Thương (2023), *Giáo trình Logistics và quản lý chuỗi cung ứng*, Nhà xuất bản Công Thương, Hà Nội.

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1. CÁC CHỨNG TỪ VÀ HÌNH ẢNH MINH HỌA LÔ HÀNG CỦA “CÔNG TY TNHH ĐIỆN TỬ FOSTER” NHẬP KHẨU TẠI KHO CFS CỦA DANALOG.

- Arrival Notice:

THÔNG BÁO HÀNG ĐẾN

Arrival Notice

Kính gửi (To) : CÔNG TY TNHH ĐIỆN TỬ FOSTER (VIỆT NAM)

Lưu 1, Ngày 20/08/2025

Lô CN6, KCN Hòa Cẩm, Cẩm Lệ,

Đà Nẵng, Việt Nam

Lần 1 – Ngày : 20/08/2025

Địa chỉ : Lô CN6, KCN Hòa Cẩm, Cẩm Lệ,

Đà Nẵng, Việt Nam

Chúng tôi xin trân trọng thông báo lô hàng sau đây của Quý cơ quan được nhập về với các chi tiết sau:

We are pleased to inform you that your below shipment will import on:

Người gửi (Shipper) : SHENZHEN MAXSPEED GLOBAL FORWARDING CO., LTD.

Tàu (Vessel) : SITC NANSHA

Chuyến (Voy.) : 2508S

Từ (From) : SHENZHEN, CHINA

Đến cảng (Terminal) : DA NANG

Nơi nhận hàng (Final destination) : KHO CFS DANALOG (DA NANG CFS)

Ngày đến (ETA) : 20/08/2025

Vận đơn chính (M-B/L) : SITCNS250800123

Vận đơn phụ (H-B/L) : HXT2508-DN01

Ghi chú (Note) : CY/CY

Chuyến (Voy.) : 2508S

Đến cảng (Terminal) : DA NANG

Vận đơn chính (M-B/L) : SITCNS250800123

Vận đơn phụ (H-B/L) : HXT2508-DN01

SỐ CONTAINER Container No.	SỐ LƯỢNG Quantity	TÊN HÀNG HÓA Description	TRỌNG/KHỐI LƯỢNG Weight/Measurement
WHSU5843658 (SEAL H/25.0478864) 20GP	500 CARTONS AS PER B/L	ELECTRONIC COMPONENTS (LINH KIỆN ĐIỆN TỬ) HS CODE: 8542.39.00	G.W. 8,000.00 KGS 25.00 CBM

GIAO HÀNG THEO: Surrender B/L

CHI PHÍ PHẢI NỘP (Charges Details)						
KHOẢN PHÍ (Description)	SỐ LƯỢNG (Quantity)	ĐƠN VỊ (Unit)	ĐƠN GIÁ (Unit Price - VND)	THÀNH TIỀN (Amount - VND)	THUẾ VAT (VAT)	THÀNH TIỀN SAU THUẾ (Amount after VAT - VND)
☒ DO FEES	1	SET	582,250	582,250	10%	640,475
☒ CFS HPH	1	CBM	535,670	535,670	10%	942,779
Total Amount				1,439,322		1,583,254
Total debit note in VND before Tax				1,439,322		1,583,254
Total amount after Tax in VND						1,583,254

CƯỚC PHÍ THAM KHẢO (Freight & Charges Reference)					
KHOẢN MỤC (Description)	SỐ LƯỢNG (Qty)	ĐƠN GIÁ (Unit Price - USD)	ĐƠN VỊ (Unit)	THÀNH TIỀN (Amount - USD)	GHI CHÚ (Remarks)
DO Fee	1	45.00	SET	45.00	
Handling Fee	1	25.00	SET	25.00	
THC	1	195.00	SET	195.00	
Container Cleaning Fee	1	14.00	SET	14.00	
TOTAL CHARGES				279.00	USD

GHI CHÚ:

Vui lòng thanh toán các khoản phí trên trước khi lấy lệnh hoặc thanh toán ngay khi vận phòng yêu cầu.

Quý khách vui lòng mang theo chứng từ gốc (Arrival Notice) khi làm thủ tục tại cảng/kho.

Phụ lục 1.1 Arrival Notice của lô hàng nhập khẩu.

- Sales Contract:

SALES CONTRACT																											
Order No.: SC-HXT-2508	Date: 15/08/2025																										
Your P.O No.: FOSTER-PO2508	Rev: 01																										
Messrs & Address: CÔNG TY TNHH ĐIỆN TỬ FOSTER (VIỆT NAM) Lô CN6, KCN Hòa Cẩm, Cẩm Lệ, Đà Nẵng, Việt Nam	Ship to: ĐÀ NẴNG, VIỆT NAM																										
Seller: SHENZHEN HXT ELECTRONICS CO., LTD Room 201, Building A, No.3 Yanchong Road, Tangxia Town, Dongguan City, Guangdong Province, China																											
Payment Terms: T/T 100%	Partial Shipment: Allowed																										
Freight Terms: CIF DA NANG, Viet Nam	Transshipment: Allowed																										
Port of Loading: SHENZHEN, CHINA	Tolerance: +/- 5%																										
Destination Port: DA NANG, VIET NAM	Est. Shipment: 18/08/2025																										
<table><tr><th>S/N</th><th>QUANTITY</th><th>UOM</th><th>DESCRIPTION</th><th>CURR.</th><th>UNIT PRICE</th><th>AMOUNT</th></tr><tr><td>1</td><td>500</td><td>CTNS</td><td>ELECTRONIC COMPONENTS (LINH KIỆN ĐIỆN TỬ)</td><td>USD</td><td>50.00</td><td>25,000.00</td></tr><tr><td colspan="6">Total Amount:</td><td>USD 25,000.00</td></tr></table>							S/N	QUANTITY	UOM	DESCRIPTION	CURR.	UNIT PRICE	AMOUNT	1	500	CTNS	ELECTRONIC COMPONENTS (LINH KIỆN ĐIỆN TỬ)	USD	50.00	25,000.00	Total Amount:						USD 25,000.00
S/N	QUANTITY	UOM	DESCRIPTION	CURR.	UNIT PRICE	AMOUNT																					
1	500	CTNS	ELECTRONIC COMPONENTS (LINH KIỆN ĐIỆN TỬ)	USD	50.00	25,000.00																					
Total Amount:						USD 25,000.00																					

Phụ lục 1.2. Sales Contract của lô hàng nhập khẩu.

- Commercial Invoice:

COMMERCIAL INVOICE						
Invoice No.: INV-ABC-DNL-1015				Date: 18/08/2025		
Seller: SHENZHEN HXT ELECTRONICS CO., LTD				Buyer: CÔNG TY TNHH ĐIỆN TỬ FOSTER (VIỆT NAM)		
Currency: USD				Contract Ref: SC-HXT-2508		
Term: CIF DA NANG				Country of Origin: China		
NO.	DESCRIPTION OF GOODS	HS CODE	QTY	UNIT	UNIT PRICE	AMOUNT
1	Integrated circuits and electronic components for industrial assembly	8542.39.00	500	CTNS	50.00	25,000.00
Total						25,000.00
Total Gross Weight: 8,000 KGS				Total Volume: 25.00 CBM		
Marks: FOSTER-DN / 08-2025 / CFS				Payment: T/T 100% before shipment		
Delivery Place: Kho CFS – Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog)				Buyer Tax Code: 0400123456		

Phụ lục 1.3. Commercial Invoice “Hóa đơn thương mại”.

- Bill of Lading:

 SITC CONTAINER LINES CO., LTD.		BILL OF LADING ORIGINAL		B/L No. SITCNS250800123 H-B/L HXT2508-DN01	
1. Shipper (Người gửi hàng) SHENZHEN HXT ELECTRONICS CO., LTD Room 201, Building A, No.3 Yanchong Road, Tangxia Town, Dongguan City, Guangdong Province, China		Booking No. SITC2508-04061 Vessel / Voyage SITC NANSHA / 2508S Place of Receipt SHENZHEN		Port to Port or Combined Transport BILL OF LADING RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt", to be carried subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, or so near thereunto as the Vessel may safely get, and there to be delivered in the like good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Final Destination", in accordance with the terms and conditions hereof. IN WITNESS whereof the Carrier or their Agents have signed the number of Bills of Lading stated at the bottom hereof, all of this tenor and date, any one of which being accomplished, the others to be void.	
2. Consignee (Người nhận hàng) CONG TY TNHH DIEN TU FOSTER (VIET NAM) Lo CN6, KCN Hoa Cam, Cam Le, Da Nang, Viet Nam		Port of Loading SHENZHEN, CHINA Port of Discharge DA NANG, VIET NAM Place of Delivery DA NANG CFS, VIETNAM			
3. Notify Party (Bên thông báo) CONG TY TNHH DIEN TU FOSTER (VIET NAM) Lo CN6, KCN Hoa Cam, Cam Le, Da Nang, Viet Nam Tel: +84 236 123 4567					
4. Pre-carriage by SITC Feeder/Voy: 2508S		5. Place of Receipt SHENZHEN, CHINA CY			
6. Ocean Vessel / Voy. No. SITC NANSHA / 2508S		7. Port of Loading SHENZHEN, CHINA			
8. Port of Discharge DA NANG, VIET NAM		9. Place of Delivery DA NANG CFS, VIETNAM CY			
Container No./Seal No. Marks and Nos. WHSU5843658 / H/25.0478864 / 20GP N/M		Number and kind of packages, description of goods 500 CARTONS ELECTRONIC COMPONENTS HS CODE: 8542.39.00 CY/CY SHIPPER'S LOAD, COUNT & SEAL FREIGHT PREPAID		Gross Weight 8,000.000 KGS	Measurement 25.0000 CBM
10. Total No. of containers		SAY ONE CONTAINER(S) ONLY			
11. Freight & Charges		Rate	Unit	Prepaid	Collect
		SURRENDER			
Freight payable at				Number of Original B/L	
Place and date of issue		SHENZHEN 18-AUG-2025		THREE (3)	
Unless otherwise stated above		20-AUG-2025 SHENZHEN, CHINA		Declared Value (if any)	
Signed for the Carrier as agent				NIL	
				SITC STANDARD FORM 2017	

Phụ lục 1.4. Bill of Lading “Vận đơn đường biển”.

- Delivery Order (D/O):

LỆNH GIAO HÀNG

(Delivery Order)

D/O No.: 105878812345

Date: 20/08/2025

Issued by: SITC Agent Da Nang

To: KHO CFS – CONG TY CO PHAN
LOGISTICS CANG DA NANG (DANALOG)

Consignee: FOSTER (VIET NAM)

Container No.: WHSU5843658

Seal No.: H/25.0478864

Vessel/Voyage: SITC NANSHA / 2508S

ITEM	DESCRIPTION	QUANTITY	UNIT	REMARK
1	Electronic components	500	Packages	Authorized for de-stuffing to CFS buffer area

Release condition: Original B/L surrendered, all destination charges settled, cargo subject to Customs supervision at yard.

Cargo Location:

Khu dem Kho CFS CPLDN

Warehouse Ref:

WMS-IM-250819-01

Truck Arrangement:

Forklift 2.5T and cargo
handling team arranged

Customs Supervision:

Hai quan giam sat tai kho
CFS Da Nang

Phụ lục 1.5. Delivery Order “Lệnh giao hàng”.

- Packing List.

PACKING LIST

P/I. No.: PI-ABC-DNL-1015

Date: 18/08/2025

P/O Ref.: INV-ABC-DNL-1015

Contract Ref.: SC-HXT-2508

Exporter:

SHENZHEN HXT ELECTRONICS CO., LTD
Room 201, Building A, No.3 Yanchong Road,
Tangxia Town, Dongguan City,
Guangdong Province, China

Importer:

CÔNG TY TNHH ĐIỆN TỬ FOSTER
(VIỆT NAM)
Lô CN6, KCN Hòa Cầm, Cẩm Lệ,
Đà Nẵng, Việt Nam

PACKAGE NO.	DESCRIPTION	QTY/CTN	TOTAL CARTONS	NET WEIGHT	GROSS WEIGHT	CBM
1 – 500 CTNS	Electronic components packed in 500 cartons Anti-static packed	500 cartons	500	7,600 KGS	8,000 KGS	25.00

Total Packages: 500 cartons

Marks: FOSTER ON / COMPONENTS / KEEP DRY

Storage note: High value cargo,
secure bay assignment

Warehouse Location: CFS-A2-R03 / CFLDN

Outer Size: 40 x 30 x 20 cm/carton

Pallet Condition: Dry, sealed, anti-static

Note:

1. All cartons are properly packed, labeled and in good order and condition.
2. Total gross weight and measurement are approximate.

Phụ lục 1.6 . Packing List “Phiếu đóng gói”.

- Tờ khai hải quan nhập khẩu.

TỜ KHAI HẢI QUAN ĐIỆN TỬ

Số tờ khai: 1029384756
Ngày đăng ký: 21/08/2025

I. THÔNG TIN CHUNG

1. Người nhập khẩu:
CÔNG TY TNHH DIỆN TƯ FOSTER (VIỆT NAM)
Số CN6, KCN Hoa Cam, Cam Lộ,
Đà Nẵng, Việt Nam

2. Người xuất khẩu:
SHENZHEN HXT ELECTRONICS CO., LTD
Room 201, Building A, No.3 Yanchong Road,
Tangxia Town, Dongguan City,
Guangdong Province, China

3. Đại lý hải quan:
CÔNG TY CỔ PHẦN
LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG (DANALOG)

4. Loại hình: A11
A11 – Nhập kinh doanh tiêu dùng

5. Cảng dỡ hàng: Đà Nẵng Port

6. Địa điểm lưu kho: Kho CFS Danalog

7. Vận đơn: SITCNS250800123

8. Container: WHSU5843658

9. Seal: H/25.0478864

10. Ngày hàng đến kho: 20/08/2025

11. Số tờ khai:
1029384756

12. Hóa đơn: INV-ABC-DNL-1015

13. C/O: E251100123456789

14. Ghi chú: -

II. THÔNG TIN HÀNG HÓA

STT	HS CODE	Tên hàng hóa	ĐVT	Số lượng	Trị giá (USD)	Thuế suất NK (%)	Thuế VAT (%)
1	8542.39.00	Electronic components	CTNS	500	25,000	0	10
Tổng trị giá tính thuế: 25,000 USD				Tổng số lượng: 500 CTNS			

III. THUẾ NHẬP KHẨU

Loại thuế	Trị giá tính thuế (USD)	Thuế suất (%)	Tiền thuế (USD)
Thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt (ACFTA)	25,000	0	0
Thuế giá trị gia tăng (VAT)	25,000	10	2,500
Tổng số thuế phải nộp: 2,500 USD			

IV. KẾT QUẢ XỬ LÝ TỜ KHAI

Cơ quan hải quan: CHI CỤC HẢI QUAN CỬA KHẨU CẢNG ĐÀ NẴNG
Ngày thông quan: 21/08/2025 Số quyết định: 1029384756/QĐ-TK

TÌNH TRẠNG:
THÔNG QUAN

(Tờ khai được khai báo điện tử trên hệ thống VNACCS/VCIS)

Phụ lục 1.7. Tờ khai hải quan nhập khẩu.

- Certificate of Origin – C/O Form E.

ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate)				Certificate No.: E251100123456789	
FORM E Issued in THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (Country)					
1. Goods consigned from (Exporter's business name, address, country) SHENZHEN HXT ELECTRONICS CO., LTD Room 201, Building A, No.3 Yanchong Road, Tangxia Town, Dongguan City, Guangdong Province, China Country: CHINA			2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country) CONG TY TNHH DIEN TU FOSTER (VIET NAM) Lo CN6, KCN Hoa Cam, Cam Le, Da Nang, Viet Nam Country: VIET NAM		
3. Means of transport and route (as far as known) By Sea Departure date: 18/08/2025 Vessel's name / Voyage No.: SITC NANSHA / 25085 Port of Loading: SHENZHEN, CHINA Port of Discharge: DA NANG, VIET NAM			4. For Official Use Preferential Treatment Given Under ASEAN-CHINA Free Trade Area Preferential Tariff Signature of Authorised Signatory of the Importing Party		
5. Item number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and kind of packages; description of goods	8. Origin criterion	9. Gross weight or other quantity	10. Number and date of invoices
1	FOSTER-DN / COMPONENTS / KEEP DRY	Electronic components HS CODE: 8542.39.00	"WO"	500 CTNS 8,000 KGS	INV-ABC-DNL-1015 18/08/2025
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct; that all the goods were produced in China and that they comply with the origin requirements specified for these goods in the Rules of Origin for the ACFTA. SHENZHEN, CHINA, 19/08/2025 _____ Place and date, signature of authorised signatory			12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is true and correct. SHENZHEN, CHINA, 19/08/2025  _____ Place and date, signature and stamp of certifying authority		

Phụ lục 1.8. Certificate of Origin – C/O Form E.

- Delivery Order

LỆNH GIAO HÀNG ĐÃ THÔNG QUAN

(Delivery Order – Customs Cleared)

ĐÃ THÔNG QUAN

CUSTOMS CLEARED

Ngày: 22/08/2025

Hải quan Cửa khẩu Cảng Đà Nẵng

Đ/O No.: 105878812345

Chủ hàng: FOSTER (VIET NAM)

Số xe nhận hàng: 43H-019.88

Thông quan ngày: 22/08/2025

Nơi giao hàng: Kho CFS – Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog)

Số kiện được giao: 500 packages

MÔ TẢ	SỐ LƯỢNG	TRẠNG THÁI	PHƯƠNG THỨC
Electronic components from CFS storage	500 Packages	Đã được thông quan	Đã xuất kho

Warehouse release note:

Hàng đã được xác nhận trạng thái "Ready for outbound" trên hệ thống WMS.

Trạng thái WMS:

Ready for outbound

Phiếu thanh toán:

ICP1-CFS-250822-02
(Đã thanh toán phí CFS và lưu kho)

Giờ xuất kho:

14:30

Khu vực xuất:

Dock CFS-02

Phương tiện vận chuyển:

Xe tải
Biển số: 43H-019.88

XÁC NHẬN

Hàng hóa đã được bàn giao đầy đủ cho phương tiện vận chuyển, đối chiếu đúng số lượng và tình trạng hàng hóa.

Đại diện kho CFS

(Ký, ghi rõ họ tên)

Tài xế nhận hàng

(Ký, ghi rõ họ tên)

Phụ lục 1.9. Delivery Order có dấu Hải quan “Lệnh giao hàng”.

- Phiếu nhập kho.

PHIẾU NHẬP KHO

Warehouse Inbound Receipt

MÃ HỒ SƠ (FILE CODE)

HS-CFS-NK-08-2025

Số phiếu (Receipt No.): PNK-0825-118

Ngày lập (Date): 20/08/2025

Đơn vị (Warehouse): Kho CFS - Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog)

Diễn giải (Description): Nhập kho 500 kiện linh kiện điện tử container WHSU5843658

Container No.: WHSU5843658

Seal No.: H/25.0478864

Khách hàng (Customer): FOSTER (VIET NAM)

Vị trí lưu (Location): CFS-A2-R03

Số kiện (Packages): 500 packages

Tổng trọng lượng (Gross Weight): 8,000 KGS

Đơn vị tính (Unit): Kiện (Packages)

STT	TÊN HÀNG HÓA (DESCRIPTION)	ĐƠN VỊ TÍNH (UNIT)	SỐ LƯỢNG (QUANTITY)	TRỌNG LƯỢNG (GROSS WEIGHT)	GHI CHÚ (REMARKS)
1	Linh kiện điện tử giá trị cao (Electronic components)	Kiện (Packages)	500	8,000 KGS	Đã đối chiếu Packing List, nhập WMS

Trạng thái hồ sơ (File status): Đầy đủ chứng từ và xác nhận nhập kho

Mã tham chiếu WMS (WMS Ref): WMS-IM-250819-01

Hồ sơ lưu (File Code): HS-CFS-NK-08-2025

Mục đích lưu (Purpose): Kiểm soát nội bộ, đối soát dữ liệu và lập báo cáo sản lượng

Thời gian lưu (Retention period): 05 năm

Lưu trữ bởi (Filed by): Bộ phận Chứng từ (Documentation Dept.)

Phụ lục 1.10. Phiếu nhập kho.

PHỤ LỤC 2. CÁC CHỨNG TỪ VÀ HÌNH ẢNH MINH HỌA LÔ HÀNG “CÔNG TY CỔ PHẦN DỆT MAY HÒA THỌ ” XUẤT KHẨU TẠI KHO CFS CỦA DANALOG

- Sales Contract

SALES CONTRACT				
Contract No.: SC-DNL-GF-151125			Date: 15/11/2025	
Seller: TONG CONG TY CO PHAN DET MAY HOA THO 36 Ong Ich Duong Street, Hoa Tho Dong Ward, Cam Le District, Da Nang City, Viet Nam			Buyer: MODEHAUS GMBH Am Sandtorkai 54, 20457 Hamburg, Germany	
Commodity:	Men's Cotton T-Shirts			
Delivery Port:	Hamburg, Germany			
Payment:	T/T			
Trade Terms:	FOB Da Nang Port			
Booking Agent:	Danalog CFS Department			
Container Type:	LCL Export Cargo			
ITEM DESCRIPTION	HS CODE	QUANTITY	UNIT PRICE (USD)	TOTAL AMOUNT (USD)
Men's Cotton T-Shirts, 100% cotton, assorted colors	6109.10.00	10,000 PCS	3.20	32,000.00
Total Contract Value:			USD 32,000.00	
Special note: Shipment to be delivered to CFS warehouse for consolidation and sea transport.				

Phụ lục 2.1. Sales Contract “Hợp đồng ngoại thương”.

- Commercial Invoice

COMMERCIAL INVOICE						
Invoice No.: INV-DNL-GF-151125				Date: 15/11/2025		
Exporter: TONG CONG TY CO PHAN DET MAY HOA THO				Importer: MODEHAUS GMBH		
Contract Ref:		SC-DNL-GF-151125				
Currency:		USD				
Trade Terms:		FOB Da Nang Port				
Final Destination:		Hamburg, Germany				
NO.	DESCRIPTION OF GOODS	HS CODE	QTY	UNIT	UNIT PRICE (USD)	AMOUNT (USD)
1	Men's Cotton T-Shirts, 100% cotton, assorted colors	6109.10.00	10,000	PCS	3.20	32,000.00
Total:					USD 32,000.00	
Marks:		HOATHO-DN / GARMENTS / EXPORT				
Container:		MSDU8565256				
Seal No.:		H/25.0478619				
Vessel / Voyage:		SITC QINGDAO / V.2405S				

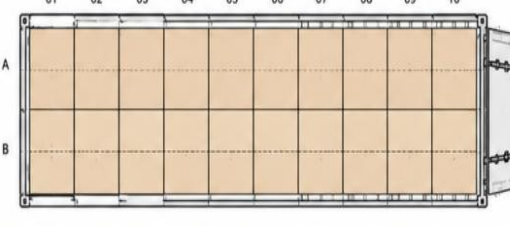
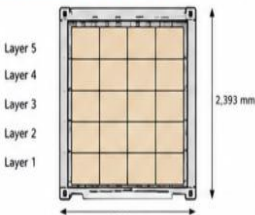
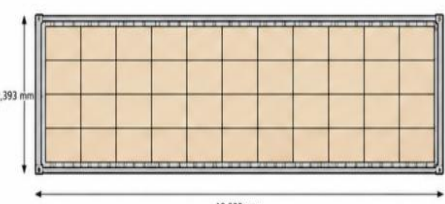
Phụ lục 2.2. Commercial Invoice “Hóa đơn thương mại”.

- Packing List

PACKING LIST						
P/L No.: PL-DNL-171125				Date: 17/11/2025		
Exporter: TONG CONG TY CO PHAN DET MAY HOA THO 36 Ong Ich Duong Street, Hoa Tho Dong Ward, Cam Le District, Da Nang City, Viet Nam				Consignee: MODEHAUS GMBH Am Sandtorkai 54, 20457 Hamburg, Germany		
Marks: DANALOG 001-500				Warehouse gate in: 17/11/2025 - 09:15		
Container No.: MSDU8565256				Seal No.: H/25.0478619		
PACKAGE NO.	DESCRIPTION	PCS/CARTON	TOTAL CARTONS	NET WEIGHT	GROSS WEIGHT	CBM
001-500	Men's Cotton T-Shirts, folded, polybag packed	20	500	8,000 KGS	8,500 KGS	35.00
Carton size: 58 x 42 x 29 cm				Packaging status: Good, dry, intact		
Warehouse location: ZONE-DE-R02				Inbound result: Accepted full 500 cartons		
Storage area: Export cargo consolidation area						
REMARKS: Goods are received in good condition, packaging intact, suitable for sea transportation.						

Phụ lục 2.3. Packing List “Phiếu đóng gói”.

- Load Plan

Load Plan No.: LP-DNL-181125 Reference (PL): PL-DNL-171125		LOAD PLAN / SƠ ĐỒ ĐÓNG HÀNG		Date: 18/11/2025 Page: 1/1																												
Exporter: TONG CONG TY CO PHAN DET MAY HOA THO 36 Ong Ich Duong Street, Hoa Tho Dong Ward, Cam Le District, Da Nang City, Viet Nam	Container No.: MSDU8565256 Container Type/Size: 40' GP (General Purpose) Seal No.: H/25.0478619 Vessel/Voyage: SITC QINGDAO / V.2405S Port of Loading: Da Nang Port, Viet Nam Port of Discharge: Hamburg Port, Germany	Total Cartons (Packages): 500 Cartons Total Net Weight: 8,000 KGS Total Gross Weight: 8,500 KGS Total Volume: 35.00 CBM Cargo Description: Men's Cotton T-Shirts, folded, polybag packed Packing Type: Cartons Carton Size (L x W x H): 58 x 42 x 29 cm																														
1. CONTAINER INFORMATION  2. LOAD DIAGRAM (TOP VIEW) 																																
3. LOAD DIAGRAM (FRONT VIEW)  4. LOAD DIAGRAM (RIGHT SIDE VIEW)  5. SUMMARY <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>Item</th> <th>Quantity</th> <th>Unit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Cartons per layer</td> <td>100</td> <td>Cartons</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Total layers</td> <td>5</td> <td>Layers</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Total cartons</td> <td>500</td> <td>Cartons</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Net weight</td> <td>8,000</td> <td>KGS</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Gross weight</td> <td>8,500</td> <td>KGS</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Volume</td> <td>35.00</td> <td>CBM</td> </tr> </tbody> </table>					No.	Item	Quantity	Unit	1	Cartons per layer	100	Cartons	2	Total layers	5	Layers	3	Total cartons	500	Cartons	4	Net weight	8,000	KGS	5	Gross weight	8,500	KGS	6	Volume	35.00	CBM
No.	Item	Quantity	Unit																													
1	Cartons per layer	100	Cartons																													
2	Total layers	5	Layers																													
3	Total cartons	500	Cartons																													
4	Net weight	8,000	KGS																													
5	Gross weight	8,500	KGS																													
6	Volume	35.00	CBM																													

Phụ lục 2.4. Load Plan “Sơ đồ đóng hàng”.

- Tờ khai hải quan

TỜ KHAI HẢI QUAN ĐIỆN TỬ				Số tờ khai 1058788012345 Số tham chiếu C202511200123 Ngày đăng ký 20/11/2025 09:15:22			
I. Thông tin chung							
1. Người xuất khẩu HOA THO GARMENT JSC MST: 0400101237 36 Ong Ich Duong Street, Hoa Tho Dong Ward, Cam Le District, Da Nang City, Viet Nam 2. Người nhập khẩu MODEHAUS GMBH MST/Tax No: DE30550780 Am Sandtorkai 54, 20457 Hamburg, Germany 3. Người ủy thác xuất khẩu DANALOG JOINT STOCK COMPANY 01 Y Lan Nguyen Phi Street, Hoa Cuong Bac Ward, Hai Chau District, Da Nang City, Viet Nam				4. Loại hình B11 – Xuất khẩu kinh doanh 5. Phương thức vận chuyển Đường biển 6. Điều kiện giao hàng CIF Hamburg, Germany 7. Cảng xếp hàng Da Nang Port, Viet Nam 8. Cảng dỡ hàng Hamburg Port, Germany 9. Ngày hàng dự kiến xếp 21/11/2025 10. Số container MSDU8565256 11. Số seal H/25.0478619 12. Tàu / Chuyển SITC QINGDAO / V.2405S 13. Packing List PL-DNL-171125 14. Invoice số INV-DNL-GF-151125			
II. Thông tin hàng hóa							
STT	Mã HS	Tên hàng hóa	ĐVT	Số lượng	Trị giá tính thuế (USD)	Thuế suất (%)	Tiền thuế (USD)
1	6109.10.00	Men's T-shirts 100% Cotton	PCS	10,000	32,000	0	0
Tổng trị giá tính thuế: 32,000 USD					Tổng số lượng: 10,000 PCS		
III. Thuế xuất khẩu							
Loại thuế	Trị giá tính thuế (USD)	Thuế suất (%)	Tiền thuế (USD)				
Thuế xuất khẩu	32,000	0	0				

Phụ lục 2.5. Tờ khai hải quan xuất khẩu.

- C/O Form EUR. 1.

1. Exporter (Name, full address, country) HOA THO GARMENT JSC 36 Ong Ich Duong Street, Hoa Tho Dong Ward, Cam Le District, Da Nang City, Viet Nam		EUROPEAN UNION CERTIFICATE OF ORIGIN MOVEMENT CERTIFICATE				
2. Consignee (Name, full address, country) MODEHAUS GMBH Am Sandtorkai 54, 20457 Hamburg, Germany See notes overleaf before completing this form		EUR.1 See notes overleaf before completing this form				
3. Transport details (Optional) Vessel's name / Aircraft etc. SITC QINGDAO / V.2405S Port of Loading DA NANG PORT, VIET NAM Port of Discharge HAMBURG PORT, GERMANY		4. Remarks INVOICE NO.: INV-DNL-GF-151125 DATED: 15 NOV 2025				
5. Item number	6. Marks and numbers of packages	7. Number and kind of packages; description of goods	8. Origin criteria	9. Gross mass or other quantity	10. Invoices (Optional)	
1	HOATHO-DN / GARMENTS / EXPORT	MEN'S COTTON T-SHIRTS HS Code: 6109.10.00 500 CARTONS (FIVE HUNDRED CARTONS) -----	PE	8,500 KGS	INV-DNL-GF-151125 15 NOV 2025	
11. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct. DA NANG, VIET NAM 20 NOV 2025  (Signature and stamp)			12. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct; that all the goods were produced in VIETNAM (Country) HOA THO GARMENT JSC DA NANG, VIET NAM 20 NOV 2025 (Signature)			

(See notes overleaf)

Phụ lục 2.6. C/O Form EUR. 1.

- Bill of Lading

 SITC CONTAINER LINES CO., LTD.		BILL OF LADING ORIGINAL	
		B/L No. SITC2405S8891	
1. Shipper HOA THO GARMENT JSC 36 Ong Ich Duong Street, Hua Tho Dong Ward, Cam Le District, Da Nang City, Viet Nam Tel: +84 236 3664 499		Port-to-Port or Combined Transport	
		Port of Loading DA NANG, VIET NAM	
		Port of Discharge HAMBURG, GERMANY	
2. Consignee MODEHAUS GMBH Am Sandtorkai 54, 20457 Hamburg, Germany Tel: +49 40 3760 000		Place of Delivery HAMBURG, GERMANY	
		4. Vessel/Voyage No. SITC QINGDAO / V.2405S	8. Type of Movement FCL / FCL
		5. Port of Loading DA NANG, VIET NAM	9. Number of Original B/L THREE (3)
3. Notify Party SAME AS CONSIGNEE		6. Port of Discharge HAMBURG, GERMANY	10. Freight Payable at DESTINATION
		7. Place of Delivery HAMBURG, GERMANY	11. Service Contract No. SC2025DN2405S
12. Marks & Numbers	13. Number and kind of packages; description of goods	14. Gross Weight (KGS)	15. Measurement (CBM)
HOATHO-DN GARMENTS MADE IN VIETNAM	500 CARTONS MEN'S T-SHIRTS 100% COTTON HS CODE: 6109.10.00 (FIVE HUNDRED CARTONS ONLY) -----	8,500.00	35.000
16. Total Number of Containers or Packages (in words) SAY : FIVE HUNDRED CARTONS ONLY		17. Freight & Charges FREIGHT PREPAID	
18. Place and date of issue DA NANG, VIET NAM 20 NOV 2025	19. Date of shipment 21 NOV 2025	20. Number of containers or packages received by Carrier 1 x 40'GP CONTAINER MSDU8565256	
21. Shipped on Board SITC QINGDAO V.2405S 21 NOV 2025 DA NANG, VIET NAM		Signed for the Carrier SITC CONTAINER LINES CO., LTD.  ----- Authorized Signature	
This Bill of Lading is issued subject to the terms and conditions printed overleaf.			

Phụ lục 2.7. Bill of Lading “Vận đơn đường biển”.

- Equipment Interchange Receipt (EIR).

		SITC CONTAINER LINES CO., LTD.		EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT (EIR)		EIR No. <b style="color: red;">EIRM251110801	
1. Depot / CFS DANALOG LOGISTICS CFS Lô B2-1, KCN Hòa Cầm, Quận Cẩm Lệ, TP. Đà Nẵng, Việt Nam Tel: +84 236 3587 009				7. Carrier SITC CONTAINER LINES CO., LTD. Address: 20/F, Hai An Building, No. 01 Le Hong Phong St., Ngo Quyen Dist., Hai Phong City, Viet Nam Tel: +84 225 3888 000			
2. Trucking Company AN PHAT TRANSPORT CO., LTD. License No.: 43C-198.56 Tel: +84 90 123 4567				8. Vessel / Voyage SITC QINGDAO / V.2405S			
3. Driver NGUYEN VAN A ID/Passport No.: 201234567 Tel: +84 98 765 4321		4. Date 21/11/2025 Time In: 09:30 Time Out: 10:45		5. Movement ☒ Gate Out (From Depot to CY) ☐ Gate In (From CY to Depot)		6. Reference SO No.: SO251110560 Booking No.: SITCDN25110567	
9. Equipment Details							
Equipment No.	Size/Type	ISO Code	Condition	Seal No.	Line Seal No.	Gross Weight (KGS)	Remark
MSDU8565256	40' GP	22G1	Good	H/25.0478619	SITC	8,500	FCL / FCL
10. Remarks Container received in good condition, properly sealed.							
11. Container Condition (At Gate Out)							
Exterior	Interior	Roof	Floor	Doors	Seal		
GOOD	GOOD	GOOD	GOOD	GOOD	GOOD		

Phụ lục 2.8. Equipment Interchange Receipt (EIR).

- Biên bản đóng hàng.

BIÊN BẢN ĐÓNG HÀNG

Báo cáo đóng hàng vào container

Report No.: STUFF-REP-MSDU8565256

Container No.: MSDU8565256

Warehouse: Kho CFS - Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

Date/Time: 21/11/2025 - 11:00 to 13:30

Seal No.: H/25.0478619

Commodity: Men's Cotton T-Shirts

LOADING ITEM	QTY	CONDITION	OPERATOR NOTE
Cartons loaded	500	Complete	Loaded according to load plan
Dunnage / lashing	Applied	Stable	Door side secured
Final seal check	H/25.0478619	Passed	Seal recorded on WMS

Remark: Container stuffed in good order and condition, loaded 500 cartons of Men's Cotton T-Shirts as per load plan.

Phụ lục 2.9. Biên bản đóng hàng.

- Danh sách container xuất khẩu.

DANH SÁCH CONTAINER XUẤT KHẨU

List No.: EXP-CONT-LIST-2405S

Vessel: SITC QINGDAO / V.2405S

Route: Da Nang - Hamburg

Status: Gate-in completed

NO.	CONTAINER NO.	SEAL NO.	COMMODITY	GROSS WEIGHT	PORT STATUS	REMARK
1	MSDU8565256	H/25.0478619	Men's Cotton T-Shirts	8,500 KGS	Gate-in completed	CY Da Nang

Ghi chú (KPI):

- Container hạ bãi đúng thời gian, trước giờ cut-off.
- Đảm bảo tiến độ tàu và tuân thủ 100% kế hoạch vận chuyển.

Phụ lục 2.10. Danh sách container xuất khẩu.

- Xác nhận trạng thái trên hệ thống WMS.

XÁC NHẬN TRẠNG THÁI TRÊN HỆ THỐNG WMS			
Xác nhận hàng đã xuất công			
WMS Ref: WMS-OUT-211125-001		Shipment Ref: WMS-EX-171125-01	
Container No.: MSDU8565256		Current status: Gate-in completed	
		Update time: 21/11/2025 - 16:45	
		Updated by: Document Team - Kho CFS CPLDN	

FIELD	VALUE
Customer	Tổng Công ty Cổ phần Dệt may Hòa Thọ
Buyer	Modehaus GmbH
Vessel / Voyage	SITC QINGDAO / V.2405S
Port route	Da Nang - Hamburg
Digital trace	Container no., seal no., B/L no., customs status and export gate-in synced

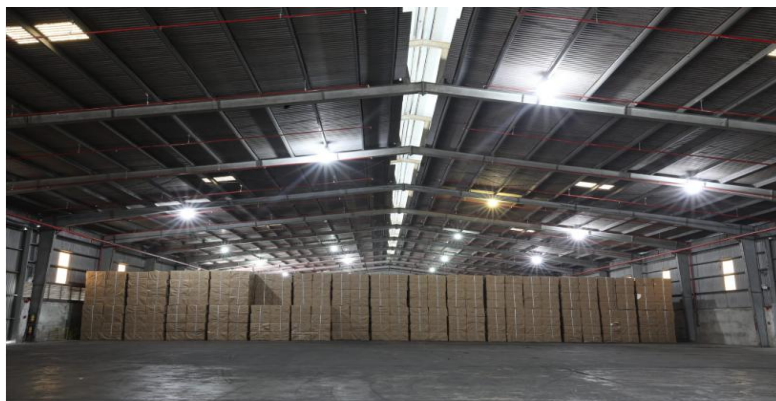
STATUS HISTORY			
TIME	STATUS	LOCATION	BY
21/11/2025 09:30	Stuffing completed	Kho CFS	Kho CFS
21/11/2025 10:45	Gate-out from CFS	CFS Gate	Kho CFS
21/11/2025 11:20	Gate-in completed	CY Đà Nẵng	Cảng
21/11/2025 16:45	WMS updated	WMS System	Document Team

Note: Trạng thái "Gate-in completed" xác nhận container đã được hạ bãi cảng thành công và chờ xếp tàu.

Phụ lục 2.11. Xác nhận trạng thái trên hệ thống WMS.

PHỤ LỤC 3. HÌNH ẢNH LĨNH VỰC KINH DOANH CỦA DANALOG.

Kho nội địa:



Phụ lục 3.1. Hệ thống kho nội địa Danalog.

- Kho ngoại quan:



Phụ lục 3.2. Kho ngoại quan Danalog.

- Kho CFS:



Phụ lục 3.3. Kho CFS Danalog.

- Vận tải:



Phụ lục 3.4. Dịch vụ vận tải Danalog.

- Depot container:



Phụ lục 3.5. Hệ thống Depot Container Danalog.

- Đại lý nội địa và quốc tế:



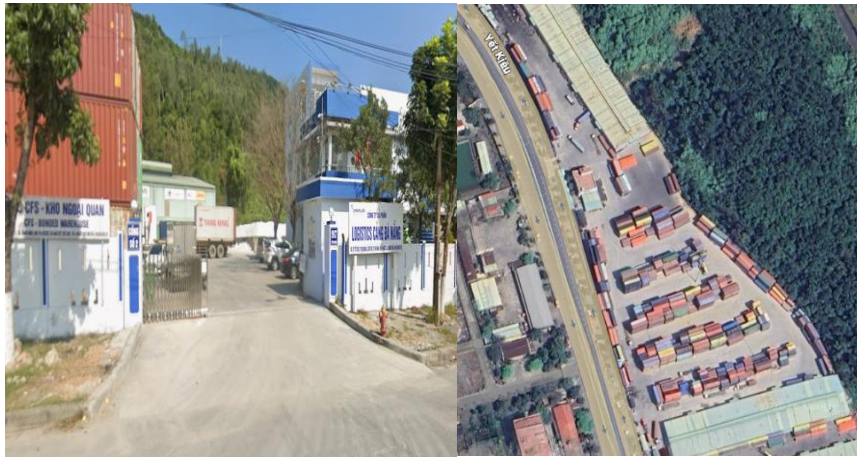
Phụ lục 3.6. Dịch vụ đại lý logistics Danalog.

- Mua bán container:



Phụ lục 3.7. Dịch vụ mua bán và cho thuê container Danalog.

PHỤ LỤC 4. HÌNH ẢNH NGUỒN LỰC CƠ SỞ VẬT CHẤT CỦA DANALOG.



Phụ lục 4.1. Bãi bên ngoài kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.



Phụ lục 4.2. Bãi bên trong kho CFS của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.



Phụ lục 4.3. Bãi nâng hạ Container tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.



Phụ lục 4.4. Xe nâng gắp.



Phụ lục 4.5. Máy xúc lật.



Phụ lục 4.6. Xe nâng điện.



Phụ lục 4.7. Xe nâng dầu.



Phụ lục 4.8. Xe nâng tay.



Phụ lục 4.9. Xe đầu kéo.