BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NGUYÊN CONTAINER (FCL) NỘI ĐỊA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTIC- CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

Sinh viên thực hiện: Phạm Lâm Quốc Huy

MSSV: 2254050123

Khóa học: 2022-2026

Đà Nẵng, tháng 06 năm 2026

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG

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

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NGUYÊN CONTAINER (FCL) NỘI ĐỊA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTIC- CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

Giảng viên hướng dẫn: THS. Trần Phụng Trân

Sinh viên thực hiện: Phạm Lâm Quốc Huy

MSSV: 2254050123

Khóa học: 2022-2026

Đà Nẵng, tháng 06 năm 2026

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG **KHOA KINH TẾ**	**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG	

Đà Nẵng, ngày 30 tháng 05 năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2025 - 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên : Phạm Lâm Quốc Huy

- Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

- Trình độ đào tạo : Đại học

- Khóa học : 2022 – 2026

2. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

"HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NGUYÊN CONTAINER (FCL) NỘI ĐỊA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTIC – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG"

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- Ths. Trần Phụng Trân

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 10/02/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30/05/2025

Giảng viên hướng dẫn

LỜI CẢM ƠN

Lời đầu tiên, em xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc nhất đến quý thầy cô giáo của Đại học Kiến Trúc Đà Nẵng trong gần 4 năm qua đã truyền đạt những kiến thức bổ ích mà trước đó em chưa từng biết tới. Đặc biệt, em chân thành cảm ơn cô Trần Phụng Trân, giảng viên hướng dẫn đã tận tình chỉ bảo, định hướng và giúp đỡ em rất nhiều. Những lời đóng góp quý báu của cô là nguồn động lực lớn để em hoàn thiện chuyên đề của mình một cách tốt nhất.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban Giám đốc cùng toàn thể anh/chị tại Công ty TNHH Vietco Logistic – Chi nhánh Đà Nẵng. Trong suốt thời gian thực tập, em đã nhận được sự giúp đỡ nhiệt tình, những chia sẻ chân thành, và cơ hội tiếp cận thực tế trong môi trường làm việc chuyên nghiệp. Đây là khoảng thời gian vô cùng quý giá, giúp em củng cố kiến thức đã học, mở rộng hiểu biết và định hướng rõ hơn con đường nghề nghiệp trong tương lai.

Trong thời gian thực tập và hoàn thiện báo cáo thực tập chắc hẳn sẽ không tránh khỏi những thiếu sót. Em hy họng quý công ty và thầy cô thông cảm, đồng thời cho em những nhận xét, góp ý quý báu để em có thể rút kinh nghiệm, hoàn thiện bản thân và nâng cao kiến thức, kỹ năng của mình hơn.

Em xin trân trọng cảm ơn!

Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

NHẬN XÉT CỦA ĐƠN VỊ THỰC TẬP

1. Thông tin chung

- Họ tên sinh viên: Phạm Lâm Quốc Huy
- Trường: Đại học Kiến trúc Đà Nẵng
- Chuyên ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- MSSV: 2254050123
- Đơn vị thực tập: Công ty TNHH VietCo Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng
- Vị trí thực tập: Thực tập sinh Logistics / Giao nhận – Chứng từ

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

- Trong thời gian thực tập Em thực hiện theo quy định cty
- Ý thức và kỷ luật rất tốt
- Hạm hỏi hỏi
- Hoàn thành rất tốt kỳ thực tập

Người nhận xét

(Ghi rõ họ và tên, ký và đóng dấu)

M.S.V.P.D.D: 0301417502-001 - C.T.T.N.H.H
VĂN PHÒNG ĐẠI DIỆN CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTICS TẠI ĐÀ NẴNG
THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

Nguyễn Ngọc Phương

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

1. Thông tin chung

- Họ tên sinh viên: Phạm Lâm Quốc Huy
- Trường: Đại học Kiến trúc Đà Nẵng
- Chuyên ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- MSSV: 2254050123
- Giảng viên hướng dẫn: Trần Phụng Trân

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

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Người nhận xét

(Ghi rõ họ và tên)

Mục Lục

CHƯƠNG I: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NGUYÊN CONTAINER (FCL) NỘI ĐỊA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN 1

1.1 Tổng quan về quy trình giao nhận hàng hóa nội địa bằng đường biển 1

1.1.1 Khái quát về vận tải biển 1

1.1.2 Khái quát về giao nhận hàng hóa nội địa 2

1.1.3 Khái quát về hàng hóa nguyên container (FCL) 4

1.1.4 Khái quát về người giao nhận vận tải 5

1.1.5 Các tiêu chí đánh giá hiệu quả hoạt động giao nhận nội địa nguyên container 6

1.2 Tổng quan quy trình giao nhận hàng hóa nội địa FCL bằng đường biển 7

1.2.1 Khái quát quy trình giao nhận hàng hóa nội địa 7

1.2.2 Quy trình giao nhận hàng hóa nội địa 8

1.3 Các quy định pháp lý liên quan và hệ thống chứng từ 12

1.3.1 Các quy định pháp lý liên quan 12

1.3.2 Hệ thống chứng từ trong giao nhận hàng hóa nội địa 15

1.4 Xu hướng phát triển hoạt động giao nhận trong bối cảnh mới 21

1.4.1 Chuyển đổi số và Logistics 4.0 (Logistics Digitalization) 21

1.4.2 Logistics Xanh và phát triển bền vững (Green Logistics) 22

1.4.3 Các yếu tố ảnh hưởng và rủi ro trong hoạt động giao nhận 23

Chương 2 THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT KHẨU FCL TẠI CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTIC – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG 25

2.1 Khái quát về Công ty TNHH Vietco Logistic – Chi nhánh Đà Nẵng 25

2.1.1 Lịch sử hình thành và phát triển 25

2.1.2 Tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi 27

2.1.3 Lĩnh vực các hoạt động kinh doanh 28

2.1.4 Cơ cấu tổ chức của công ty 28

2.1.5 Nguồn lực công ty – chi nhánh đà nẵng 29

2.2 Thực trạng hoạt động kinh doanh của công ty 35

2.2.1 Các lĩnh vực kinh doanh chính 35

2.2.2 Thị trường và khách hàng 37

2.2.3 Đối thủ cạnh tranh 38

2.2.4 Kết quả kinh doanh hoạt động kinh doanh qua 3 năm 41

2.3 Thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nội địa FCL tại công ty 47

2.3.1 Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nội địa FCL 47

2.3.2 Phân tích chi tiết các bước trong quy trình 48

2.4 Đánh giá quy trình giao nhận 72

2.4.1 Ưu điểm của quy trình 72
2.4.2 Nhược điểm của quy trình 72
2.4.3 Nguyên nhân của các hạn chế 73
CHƯƠNG III : GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NỘI ĐỊA FCL TẠI CÔNG TY 77
3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển của công ty 77
3.1.1. Dự báo môi trường kinh doanh logistics trong thời gian tới 77
3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển của công ty trong thời gian tới 78
3.1.3 Xu hướng phát triển của hoạt động giao nhận trong bối cảnh mới 80
3.2 Giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nội địa 82
3.2.1. Hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ và chuẩn hóa dữ liệu đầu vào 82
3.2.2. Nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận trong quy trình giao nhận 84
3.2.3. Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giao nhận và kiểm soát chi phí 86
3.2.4. Nâng cao trình độ chuyên môn và ý thức kiểm soát của nhân viên 88
3.2.5 Tăng cường hợp tác với hãng tàu và đối tác logistics 89
3.3 Kiến nghị 91
3.3.1 Đối với nhà nước 91
3.3.2 Đối với các bên liên quan: 92
3.4 Những bài học kinh nghiệm và đóng góp doanh nghiệp từ chương trình thực tập tốt nghiệp 94
3.4.1 Bài học từ chương trình thực tập tốt nghiệp 94
3.4.2 Những đóng góp của khóa luận cho doanh nghiệp 95

DANH SÁCH CÁC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1 Trang Thiết bị công ty - chi nhánh Đà Nẵng

Bảng 2.2 Tình hình nhân sự ở công ty - chi nhánh Đà Nẵng năm 2025

Bảng 2.3 Bảng tóm tắt cân đối tài chính về Tài sản trong giai đoạn 2023-2025

Bảng 2.4 Bảng tóm tắt cân đối tài chính về Nguồn vốn trong giai đoạn 2023-2025

Bảng 2.5 Bảng so sánh của công ty Vietco và các đối thủ cạnh tranh khác

Bảng 2.6 Báo cáo kết qảu hoạt động kinh doanh 2023-2025

Bảng 2.7 Phân tích khả năng sinh lời của công ty TNHH Vietco Logistics chi nhánh Đà Nẵng 2023-2025

Bảng 2.8 Báo cáo kết quả các dịch vụ chính 2023-2025

Bảng 3.1 Bảng dự báo môi trường kinh doanh Logistics trong thời gian tới

Bảng 3.2 Bảng định hướng mục tiêu phát triển trong thời gian tới

DANH SÁCH CÁC HÌNH VẼ, ĐỒ THỊ

Hình 1.1 Sơ đồ quy trình giao nhận hàng hóa nội địa

Hình 2.1 Logo công ty

Hình 2.2 Sơ đồ tổ chức của công ty TNHH Vietco Logistics

Hình 2.3 Sơ đồ tổ chức của công ty TNHH Vietco Logistics – chi nhánh Đà Nẵng

Hình 2.4 Xe đầu kéo công ty Vietco – chi nhánh Đà Nẵng

Hình 2.5 Sơ đồ quy trình giao hàng nội địa FCL

Hình 2.6 Sơ đồ quy trình nhận hàng nội địa FCL

Hình 2.7 Tin nhắn khách hàng chốt 1 cont đi TP Hồ Chí Minh

Hình 2.8 Tin nhắn sales báo giá cước cho khách hàng

Hình 2.9 Bảng chào giá gửi cho khách hàng

Hình 2.10 Điều hành lên kế hoạch để đóng hàng

Hình 2.11 Điều hành xin Booking với hãng tàu

Hình 2.12 Lệnh cấp cont rỗng và số Booking

Hình 2.13 Làm lệnh gắp rỗng tại cảng

Hình 2.14 Điều xe đi gắp rỗng tại cảng

Hình 2.15 Kiểm tra rỗng trước khi đóng hàng và phiếu nâng cont rỗng

Hình 2.16 Tài xế gửi thông tin đăng ký đóng hàng

Hình 2.17 Điều hành gửi thông tin cho khách hàng

Hình 2.18 Cont sau khi đóng hàng xong và lệnh xuất kho

Hình 2.19 Chứng từ làm lệnh hạ cont hàng

Hình 2.20 List xuất hàng

Hình 2.21 Bill và Debit của hãng tàu gửi

Hình 2.22 Lịch tàu chạy và tàu cập bến

Hình 2.23 Thông báo hàng đến và các mục đính kèm

Hình 2.24 Giấy giao hàng và mượn vỏ container

Hình 2.25 Làm lệnh nhận cont và giao cont rỗng

Hình 2.26 Làm lệnh bố trí xe nhận hàng

Hình 2.27 Chứng từ làm lệnh giao cont rỗng cho hãng tàu

Biểu đồ 2.1 Tình hình lợi nhuận công ty TNHH Vietco Logistics chi nhánh Đà Nẵng 2023-2025

DANH MỤC VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	**Nguyên nghĩa**
TP	Thành Phố
FCL	Full Container Load
LCL	Less Than Container Load
Kho CFS	Container Freight Station

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu ngày càng hội nhập sâu rộng, hoạt động xuất nhập khẩu giữ vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của mỗi quốc gia. Việt Nam hiện nay là một trong những quốc gia có tốc độ phát triển thương mại quốc tế khá nhanh trong khu vực, kéo theo nhu cầu về vận chuyển và giao nhận hàng hóa ngày càng gia tăng. Trong chuỗi cung ứng toàn cầu, ngành logistics đóng vai trò kết nối các hoạt động sản xuất, lưu thông và tiêu thụ hàng hóa, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động thương mại quốc tế.

Trong số các phương thức vận tải quốc tế, vận tải biển được xem là phương thức phổ biến nhất nhờ khả năng vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn với chi phí tương đối thấp so với các phương thức vận tải khác. Đặc biệt, với sự phát triển của hệ thống container hóa trong vận tải biển, hình thức vận chuyển hàng nguyên container (FCL – Full Container Load) ngày càng được các doanh nghiệp xuất khẩu sử dụng rộng rãi. Hình thức vận chuyển này giúp đảm bảo an toàn hàng hóa, hạn chế rủi ro hư hỏng và giảm thiểu chi phí trong quá trình vận chuyển.

Tuy nhiên, để hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng container diễn ra hiệu quả, các doanh nghiệp logistics cần xây dựng một quy trình giao nhận khoa học, hợp lý và phù hợp với thực tế hoạt động kinh doanh. Quy trình giao nhận hàng hóa nội địa bằng đường biển bao gồm nhiều công đoạn khác nhau như tiếp nhận yêu cầu khách hàng, đặt chỗ tàu, chuẩn bị chứng từ, làm thủ tục hải quan và tổ chức vận chuyển hàng hóa ra cảng. Nếu quy trình này không được tổ chức chặt chẽ sẽ dễ dẫn đến sai sót chứng từ, chậm trễ giao hàng hoặc phát sinh chi phí không cần thiết.

Công ty TNHH Vietco Logistic – Chi nhánh Đà Nẵng là một doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực giao nhận vận tải và dịch vụ logistics quốc tế. Trong những năm gần đây, công ty đã không ngừng mở rộng hoạt động kinh doanh, đặc biệt trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng đường biển. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu nguyên container, vẫn còn tồn tại một số hạn chế cần được xem xét và cải thiện nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Vì vậy, việc nghiên cứu và đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu FCL tại công ty là cần thiết và có ý nghĩa thực tiễn.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu chính của đề tài là nghiên cứu và phân tích quy trình giao nhận hàng hóa nguyên container nội địa bằng đường biển tại Công ty TNHH Vietco Logistic – Chi nhánh Đà Nẵng nhằm đề xuất các giải pháp phù hợp để hoàn thiện quy trình này.

Cụ thể, đề tài hướng đến việc hệ thống hóa các vấn đề lý luận cơ bản liên quan đến hoạt động giao nhận hàng nội địa bằng đường biển, đặc biệt là quy trình giao nhận hàng nguyên container. Trên cơ sở lý thuyết đó, đề tài tiến hành phân tích và đánh giá thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa FCL tại công ty, từ đó xác định những ưu điểm cũng như những hạn chế còn tồn tại trong quá trình thực hiện.

Bên cạnh đó, đề tài cũng xem xét các nguyên nhân dẫn đến những hạn chế trong quy trình giao nhận hiện tại. Trên cơ sở kết quả nghiên cứu, đề tài đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nguyên container nội địa bằng đường biển tại công ty, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp.

3. Đối tượng nghiên cứu và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là quy trình giao nhận hàng hóa nguyên container nội địa bằng đường biển trong hoạt động logistics. Cụ thể, nghiên cứu tập trung vào các bước thực hiện trong quy trình giao nhận hàng hóa từ khi tiếp nhận thông tin và yêu cầu của khách hàng, tiến hành đặt chỗ tàu, chuẩn bị chứng từ cho đến khi hàng hóa được vận chuyển lên tàu và hoàn tất bộ chứng từ xuất khẩu.

Ngoài ra, đề tài cũng xem xét các yếu tố liên quan đến việc tổ chức và thực hiện quy trình giao nhận tại doanh nghiệp như hệ thống chứng từ, thủ tục hải quan, sự phối hợp giữa các bộ phận trong công ty và mối quan hệ giữa doanh nghiệp với các đối tác như hãng tàu, cảng biển và khách hàng.

Về phạm vi không gian, đề tài được thực hiện tại Công ty TNHH Vietco Logistic – Chi nhánh Đà Nẵng, là doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực giao nhận vận tải nội địa và dịch vụ logistics.

Về phạm vi thời gian, nghiên cứu tập trung phân tích các hoạt động giao nhận hàng hóa xuất khẩu của công ty trong giai đoạn từ năm 2022 đến năm 2025.

Về phạm vi nội dung, đề tài chủ yếu nghiên cứu quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty, bao gồm các bước thực hiện trong

quy trình giao nhận, hệ thống chứng từ liên quan và các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả thực hiện quy trình.

4. Phương pháp nghiên cứu

Để thực hiện đề tài, em sử dụng kết hợp nhiều phương pháp nghiên cứu khác nhau. Trước hết, phương pháp thu thập và tổng hợp tài liệu được sử dụng nhằm thu thập các thông tin lý thuyết từ sách, giáo trình, tài liệu chuyên ngành logistics cũng như các văn bản pháp lý liên quan đến hoạt động giao nhận vận tải quốc tế.

Bên cạnh đó, phương pháp quan sát và thu thập dữ liệu thực tế được áp dụng trong quá trình thực tập tại doanh nghiệp nhằm tìm hiểu và ghi nhận các hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa tại công ty. Ngoài ra, phương pháp phân tích và so sánh cũng được sử dụng để đánh giá thực trạng quy trình giao nhận tại doanh nghiệp, từ đó rút ra những nhận xét về ưu điểm và hạn chế của quy trình hiện tại.

Trên cơ sở kết quả phân tích, đề tài sử dụng phương pháp tổng hợp và suy luận để đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nội địa nguyên container bằng đường biển tại công ty.

5. Kết cấu khóa luận

Chương I: Trình bày cơ sở lý luận về quy trình giao nhận hàng hóa nguyên container nội địa bằng đường biển, bao gồm các khái niệm cơ bản về vận tải biển, giao nhận hàng hóa, đặc điểm của hình thức vận chuyển FCL và các quy định pháp lý liên quan đến hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa.

Chương II: Tập trung phân tích thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nội địa nguyên container bằng đường biển tại Công ty TNHH Vietco Logistic – Chi nhánh Đà Nẵng. Nội dung chương này bao gồm việc giới thiệu khái quát về công ty, phân tích hoạt động kinh doanh cũng như mô tả và đánh giá quy trình giao nhận hàng hóa nội địa đang được áp dụng tại doanh nghiệp.

Chương III: Đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nội địa nguyên container bằng đường biển tại Công ty TNHH Vietco Logistic – Chi nhánh Đà Nẵng, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và năng lực cạnh tranh của công ty trong thời gian tới.

CHƯƠNG I: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NGUYÊN CONTAINER (FCL) NỘI ĐỊA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1.1 Tổng quan về quy trình giao nhận hàng hóa nội địa bằng đường biển

1.1.1 Khái quát về vận tải biển

1.1.1.1 Khái niệm vận tải biển

Vận tải biển là một bộ phận quan trọng trong hệ thống vận tải, thực hiện chức năng chuyên chở hàng hóa và hành khách bằng tàu biển thông qua các tuyến hàng hải giữa các cảng trong nước hoặc giữa các quốc gia.

Theo quan điểm của International Maritime Organization (IMO), vận tải biển là phương thức vận chuyển sử dụng tàu biển để di chuyển hàng hóa và hành khách trên các tuyến đường biển nhằm phục vụ hoạt động thương mại và giao lưu quốc tế. Bên cạnh đó, theo Giáo trình Vận tải và Giao nhận Ngoại thương, vận tải biển được hiểu là quá trình tổ chức chuyên chở hàng hóa bằng đường biển từ cảng xếp hàng đến cảng dỡ hàng, bao gồm các hoạt động liên quan như khai thác tàu, tổ chức tuyến vận tải, xếp dỡ và dịch vụ logistics hỗ trợ. Như vậy, có thể hiểu vận tải biển không chỉ là hoạt động di chuyển hàng hóa đơn thuần mà còn là một hệ thống logistics phức hợp, giữ vai trò trung tâm trong thương mại quốc tế.

1.1.1.2 Đặc điểm của vận tải biển

Khả năng chuyên chở lớn, vận tải biển có thể vận chuyển khối lượng hàng hóa rất lớn trong một chuyến đi, đặc biệt phù hợp với hàng container, hàng rời và hàng siêu trường siêu trọng. Chi phí vận chuyển thấp, so với các phương thức vận tải khác như đường hàng không hay đường bộ quốc tế, vận tải biển có chi phí trên mỗi đơn vị hàng hóa thấp hơn đáng kể, đặc biệt hiệu quả trong vận chuyển đường dài. Thời gian vận chuyển dài, do tốc độ tàu biển không cao và phụ thuộc vào tuyến hành trình dài, vận tải biển thường không phù hợp với hàng hóa yêu cầu giao nhanh. Phụ thuộc vào điều kiện tự nhiên, hoạt động vận tải biển chịu ảnh hưởng lớn bởi yếu tố thời tiết, sóng biển, bão và điều kiện khí hậu, có thể gây gián đoạn hoặc chậm trễ lịch trình. Yêu cầu hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ, vận tải biển phụ thuộc vào hệ thống cảng biển, kho bãi, thiết bị xếp dỡ và mạng lưới logistics hiện đại để đảm bảo hiệu quả hoạt động.

1.1.1.3 Vai trò của vận tải biển trong thương mại quốc tế

Trong nền kinh tế toàn cầu hiện đại, vận tải biển đóng vai trò không thể thay thế trong hệ thống logistics và thương mại quốc tế. Đây là phương thức vận chuyển chủ yếu trong lưu thông hàng hóa giữa các quốc gia.

Vận tải biển giữ vai trò chủ lực trong thương mại quốc tế, khi phần lớn hàng hóa xuất nhập khẩu trên thế giới được vận chuyển bằng đường biển nhờ chi phí thấp và khả năng chuyên chở lớn. Vận tải biển góp phần giảm chi phí logistics và giá thành sản phẩm, giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế. Ngành vận tải biển thúc đẩy phát triển các ngành kinh tế liên quan, như đóng tàu, dịch vụ cảng biển,

bảo hiểm hàng hải và logistics, từ đó tạo thêm việc làm và đóng góp vào tăng trưởng kinh tế. Vận tải biển góp phần thúc đẩy hội nhập kinh tế quốc tế, tạo điều kiện mở rộng giao thương và tăng cường hợp tác giữa các quốc gia. Cuối cùng, vận tải biển giúp duy trì sự ổn định của chuỗi cung ứng toàn cầu, đặc biệt trong bối cảnh thương mại quốc tế phụ thuộc mạnh vào logistics xuyên biên giới.

1.1.1.4 Các phương thức vận tải biển

Vận tải container và vận tải tàu hàng rời là hai phương thức vận tải đường biển được sử dụng phổ biến trong hoạt động logistics và giao nhận hàng hóa. Mỗi phương thức có đặc điểm riêng, phù hợp với từng loại hàng hóa và nhu cầu vận chuyển khác nhau.

Vận tải container là phương thức vận chuyển hàng hóa bằng các container tiêu chuẩn như container 20 feet, 40 feet hoặc container lạnh. Hàng hóa được đóng vào container tại kho người gửi và giữ nguyên trong suốt quá trình vận chuyển đến khi giao cho người nhận. Phương thức này thường được áp dụng đối với hàng tiêu dùng, điện tử, may mặc, thực phẩm hoặc các loại hàng có giá trị cao. Nhờ container được niêm phong kín nên hàng hóa được bảo vệ tốt, hạn chế mất mát và hư hỏng trong quá trình vận chuyển. Ngoài ra, vận tải container còn giúp rút ngắn thời gian bốc xếp, thuận lợi cho vận tải đa phương thức và nâng cao hiệu quả khai thác tàu. Tuy nhiên, phương thức này đòi hỏi hệ thống cảng, bãi container và thiết bị chuyên dụng hiện đại, đồng thời chi phí đầu tư và chi phí vận chuyển thường cao hơn.

Trong khi đó, vận tải tàu hàng rời là phương thức vận chuyển mà hàng hóa không được đóng trong container mà được xếp trực tiếp vào hầm tàu. Phương thức này chủ yếu dùng để vận chuyển các loại hàng hóa khối lượng lớn như than đá, quặng sắt, xi măng, clinker, phân bón hoặc ngũ cốc. Tàu hàng rời có khả năng chuyên chở số lượng hàng rất lớn với chi phí vận chuyển thấp trên mỗi đơn vị hàng hóa nên phù hợp với các ngành công nghiệp và xuất nhập khẩu nguyên liệu. Tuy nhiên, quá trình bốc dỡ hàng thường kéo dài hơn và hàng hóa dễ chịu tác động của thời tiết hoặc phát sinh hao hụt trong quá trình vận chuyển. Ngoài ra, cảng tiếp nhận tàu hàng rời cần được trang bị các thiết bị chuyên dụng như băng tải, máy xúc hoặc cần cẩu phục vụ công tác xếp dỡ.

Nhìn chung, vận tải container phù hợp với hàng hóa thành phẩm, hàng có giá trị cao và yêu cầu an toàn lớn, trong khi vận tải tàu hàng rời thích hợp với hàng nguyên liệu hoặc hàng hóa số lượng lớn cần tối ưu chi phí vận chuyển.

1.1.2 Khái quát về giao nhận hàng hóa nội địa

1.1.2.1 Khái niệm giao nhận hàng hóa

Giao nhận hàng hóa nội địa là quá trình tổ chức thực hiện việc vận chuyển, tiếp nhận, lưu kho và phân phối hàng hóa trong phạm vi lãnh thổ một quốc gia từ người gửi đến người nhận thông qua các phương thức vận tải phù hợp. Hoạt động giao nhận không chỉ bao gồm vận chuyển đơn thuần mà còn là một chuỗi dịch vụ logistics như quản lý chứng từ, đóng gói, gom hàng, lưu kho và theo dõi hành trình hàng hóa nhằm đảm bảo hàng hóa được luân chuyển an toàn, đúng thời gian và tối ưu chi phí.

1.1.2.2 Đặc điểm của dịch vụ giao nhận

Phạm vi hoạt động chỉ diễn ra trong lãnh thổ một quốc gia, không liên quan đến thủ tục xuất nhập khẩu quốc tế. Thủ tục đơn giản hơn so với vận tải quốc tế, chủ yếu sử dụng các chứng từ nội bộ như hóa đơn, phiếu xuất kho và vận đơn nội địa. Thời gian vận chuyển tương đối nhanh do khoảng cách địa lý ngắn và hệ thống giao thông trong nước ngày càng phát triển. Tính linh hoạt cao, có thể thay đổi phương tiện vận chuyển, tuyến đường và thời gian giao hàng tùy theo nhu cầu thực tế. Phụ thuộc vào cơ sở hạ tầng logistics trong nước như đường bộ, kho bãi, trung tâm phân phối và hệ thống vận tải. Chi phí vận chuyển thấp hơn so với vận tải quốc tế do không phát sinh các khoản thuế và chi phí hải quan.

1.1.2.3 Vai trò của dịch vụ giao nhận

Giao nhận hàng hóa nội địa giữ vai trò quan trọng trong nền kinh tế quốc dân. Hoạt động này đảm bảo sự lưu thông hàng hóa giữa các vùng miền, kết nối nơi sản xuất với nơi tiêu dùng trên phạm vi cả nước. Nó góp phần tối ưu hóa chuỗi cung ứng, giúp giảm thời gian lưu kho, tăng tốc độ phân phối và nâng cao hiệu quả logistics. Giao nhận nội địa giúp giảm chi phí logistics, từ đó giảm giá thành sản phẩm và tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Hoạt động này thúc đẩy sự phát triển của thương mại điện tử và các dịch vụ giao hàng nhanh, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của người tiêu dùng. Giao nhận hàng hóa nội địa góp phần tạo việc làm và phát triển ngành logistics, bao gồm vận tải, kho vận, giao nhận và quản lý chuỗi cung ứng. Cuối cùng, hoạt động này giúp ổn định thị trường nội địa, đảm bảo nguồn cung hàng hóa liên tục, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm hoặc khủng hoảng.

1.1.2.4 Các bên tham gia quá trình giao nhận hàng hóa nội địa

Quá trình giao nhận hàng hóa nội địa có sự tham gia của nhiều chủ thể khác nhau, bao gồm:

- **Người gửi hàng (Shipper)** : Người gửi hàng là cá nhân hoặc doanh nghiệp có hàng hóa và thực hiện việc gửi hàng đến một địa điểm khác thông qua hợp đồng vận chuyển. Đây là bên khởi tạo hoạt động giao nhận, chịu trách nhiệm cung cấp thông tin chính xác về hàng hóa như số lượng, chủng loại, đặc tính, đồng thời chuẩn bị hàng hóa và chứng từ liên quan để bàn giao cho đơn vị vận chuyển hoặc người giao nhận.
- **Người nhận hàng (Consignee)** : Người nhận hàng là cá nhân hoặc tổ chức được chỉ định nhận hàng hóa theo hợp đồng vận chuyển hoặc vận đơn. Consignee có trách nhiệm tiếp nhận hàng, kiểm tra số lượng và chất lượng hàng hóa khi giao, đối chiếu chứng từ và xác nhận việc hoàn tất giao hàng. Trong thương mại quốc tế, người nhận hàng có thể là người mua hoặc bên được ủy quyền.
- **Người giao nhận (Freight Forwarder)** : Người giao nhận là đơn vị trung gian tổ chức và điều phối quá trình vận chuyển hàng hóa từ người gửi đến người nhận. Theo thông lệ quốc tế, người giao nhận thực hiện nhiều dịch vụ logistics như đặt chỗ vận chuyển, gom hàng, lưu kho, làm chứng từ vận tải, khai báo hải quan, theo dõi và quản lý hành trình hàng hóa. Họ không trực tiếp sở hữu hàng hóa nhưng đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng.

- **Hãng tàu (Carrier)** : Hãng tàu là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải biển, trực tiếp sử dụng tàu để vận chuyển hàng hóa giữa các cảng. Carrier chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn hàng hóa trong quá trình vận chuyển, thực hiện đúng lịch trình vận chuyển và phát hành vận đơn (Bill of Lading) – chứng từ quan trọng xác nhận quyền sở hữu hàng hóa trong vận tải biển.
- **Cảng biển** : là khu vực hạ tầng chuyên dụng nơi tàu biển ra vào để thực hiện việc bốc dỡ, xếp dỡ và trung chuyển hàng hóa. Cảng biển cung cấp các dịch vụ logistics như xếp dỡ container, lưu kho, kiểm tra hàng hóa và hỗ trợ các thủ tục liên quan đến vận tải biển. Đây là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng hàng hóa quốc tế.
- **Cơ quan quản lý nhà nước (Hải quan, cảng vụ)** : Cơ quan quản lý nhà nước bao gồm hải quan và cảng vụ, có vai trò giám sát và quản lý hoạt động vận tải hàng hóa. Hải quan chịu trách nhiệm kiểm tra, thông quan hàng hóa, thu thuế và đảm bảo tuân thủ quy định pháp luật về xuất nhập khẩu. Cảng vụ quản lý hoạt động tàu thuyền ra vào cảng, điều phối hoạt động trong khu vực cảng và đảm bảo an toàn hàng hải.

Sự phối hợp giữa các bên này có ý nghĩa quyết định đến hiệu quả của toàn bộ quá trình giao nhận

1.1.3 Khái quát về hàng hóa nguyên container (FCL)

1.1.3.1 Khái niệm hàng nguyên container (FCL)

Hàng nguyên container (Full Container Load – FCL) là hình thức vận chuyển hàng hóa trong đó toàn bộ một container được sử dụng cho một người gửi hàng hoặc một lô hàng duy nhất**.** Người gửi hàng chịu trách nhiệm đóng hàng vào container và niêm phong, sau đó container sẽ được vận chuyển trực tiếp đến người nhận hàng mà không cần ghép chung với hàng của chủ hàng khác.

Trong hình thức FCL, hàng hóa bên trong container thuộc quyền sở hữu của một chủ hàng duy nhất trong suốt quá trình vận chuyển. Điều này giúp hạn chế việc bốc xếp nhiều lần, giảm rủi ro hư hỏng, mất mát và đảm bảo tính an toàn cao hơn so với hàng lẻ (LCL). FCL thường được sử dụng khi khối lượng hàng hóa đủ lớn để sử dụng hết hoặc gần hết dung tích của một container, hoặc khi người gửi muốn đảm bảo tính riêng biệt và bảo mật cho lô hàng.

1.1.3.2 Đặc điểm của vận chuyển hàng FCL

Toàn bộ container thuộc quyền sử dụng của một chủ hàng duy nhất**.** Người gửi hàng thuê nguyên container để đóng hàng, không chia sẻ không gian với các lô hàng của chủ hàng khác như hàng lẻ (LCL). Hàng hóa được đóng và niêm phong tại nơi gửi hàng**.** Container sau khi được đóng hàng sẽ được kẹp chì (seal) và chỉ được mở tại nơi nhận hàng, giúp đảm bảo tính nguyên vẹn trong suốt quá trình vận chuyển. Mức độ an toàn cao. Do không phải ghép hàng với nhiều chủ hàng khác, hàng FCL giảm thiểu rủi ro nhầm lẫn, hư hỏng, thất lạc hoặc nhiễm chéo hàng hóa. Thời gian xử lý nhanh hơn so với hàng lẻ. Vì không cần qua khâu gom hàng và chia hàng tại kho CFS, container FCL thường được xếp dỡ và vận chuyển trực tiếp, giúp rút ngắn thời gian logistics. Chi phí tính theo container thường hiệu quả khi khối lượng hàng lớn. Dù chi phí thuê nguyên

container có thể cao hơn ban đầu, nhưng nếu hàng đủ đầy container thì chi phí trên mỗi đơn vị hàng hóa sẽ thấp hơn. Phù hợp với hàng hóa số lượng lớn hoặc cần bảo mật cao như máy móc, thiết bị công nghiệp, hàng xuất khẩu nguyên lô.

1.1.3.3 Vai trò của hàng FCL

FCL góp phần đảm bảo an toàn hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển, do hàng được đóng trong một контейнер riêng biệt và không bị ảnh hưởng bởi các lô hàng khác. Nhờ đó, rủi ro hư hỏng, mất mát hoặc nhầm lẫn được giảm thiểu đáng kể. FCL đóng vai trò nâng cao hiệu quả thời gian trong vận chuyển. Việc không phải thực hiện các khâu gom hàng hay phân chia hàng giúp quá trình giao nhận diễn ra nhanh chóng hơn, từ đó hỗ trợ doanh nghiệp đáp ứng kịp thời nhu cầu thị trường. Ngoài ra, FCL còn góp phần tối ưu hóa chi phí đối với các lô hàng có khối lượng lớn. Chi phí vận chuyển trên mỗi đơn vị hàng hóa thường thấp hơn, giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí và nâng cao hiệu quả kinh doanh. Cuối cùng, FCL có vai trò đơn giản hóa công tác quản lý và tổ chức vận chuyển. Nhờ sử dụng nguyên контейнер cho một chủ hàng, quy trình theo dõi, kiểm soát và xử lý chứng từ trở nên dễ dàng hơn, góp phần nâng cao hiệu quả của toàn bộ chuỗi cung ứng.

1.1.3.4 So sánh FCL và LCL

Trong lĩnh vực vận tải quốc tế, hai hình thức phổ biến là FCL (Full Container Load – hàng nguyên container) và LCL (Less than Container Load – hàng lẻ). Mỗi phương thức đều có những đặc điểm riêng, phù hợp với từng nhu cầu vận chuyển khác nhau của doanh nghiệp. Trước hết, về quy mô hàng hóa, FCL được sử dụng khi một chủ hàng có đủ lượng hàng để đóng đầy một container, trong khi LCL áp dụng cho các lô hàng nhỏ, phải ghép chung container với hàng của nhiều chủ hàng khác. Chính sự khác biệt này dẫn đến nhiều điểm khác nhau trong quá trình vận chuyển.

Về mức độ an toàn, FCL thường an toàn hơn do hàng hóa không bị trộn lẫn với các lô hàng khác, hạn chế rủi ro hư hỏng hoặc thất lạc. Ngược lại, LCL có nguy cơ cao hơn vì hàng phải qua nhiều khâu gom, phân loại và xử lý tại kho. Xét về thời gian vận chuyển, FCL có ưu thế hơn do không cần chờ gom hàng hay chia tách hàng, giúp quá trình giao nhận diễn ra nhanh chóng. Trong khi đó, LCL thường mất nhiều thời gian hơn vì phụ thuộc vào việc tập hợp đủ hàng từ nhiều nguồn.

Về chi phí, LCL phù hợp với các doanh nghiệp có lượng hàng nhỏ vì không cần thuê toàn bộ container, giúp tiết kiệm chi phí ban đầu. Ngược lại, FCL sẽ kinh tế hơn khi vận chuyển khối lượng lớn, do chi phí tính trên mỗi đơn vị hàng hóa thấp hơn.

Cuối cùng, về quản lý và thủ tục, FCL đơn giản hơn do chỉ liên quan đến một chủ hàng, trong khi LCL phức tạp hơn vì liên quan đến nhiều bên và nhiều lô hàng khác nhau trong cùng một container.

1.1.4 Khái quát về người giao nhận vận tải

Trong hoạt động thương mại quốc tế và vận tải hàng hóa, người giao nhận (freight forwarder) giữ một vị trí quan trọng trong việc tổ chức, điều phối và thực hiện các dịch

vụ logistics. Sự phát triển mạnh mẽ của chuỗi cung ứng toàn cầu đã khiến vai trò của người giao nhận ngày càng trở nên cần thiết và không thể thiếu.

Trước hết, về khái niệm, người giao nhận là cá nhân hoặc tổ chức hoạt động như một trung gian trong quá trình vận chuyển hàng hóa, thay mặt chủ hàng thực hiện các công việc liên quan đến giao nhận, lưu kho, vận chuyển, làm thủ tục hải quan và các dịch vụ logistics khác. Họ không trực tiếp sở hữu hàng hóa nhưng chịu trách nhiệm tổ chức và đảm bảo hàng hóa được vận chuyển từ nơi gửi đến nơi nhận một cách an toàn và hiệu quả.

Về đặc điểm, người giao nhận có tính chất trung gian trong chuỗi cung ứng, đóng vai trò kết nối giữa người gửi hàng, người vận chuyển và người nhận hàng. Hoạt động của họ mang tính dịch vụ tổng hợp, bao gồm nhiều công đoạn khác nhau như đặt chỗ vận tải, gom hàng, khai báo hải quan, bảo hiểm hàng hóa và theo dõi quá trình vận chuyển. Ngoài ra, người giao nhận cần có kiến thức chuyên môn về logistics, luật vận tải quốc tế và nghiệp vụ ngoại thương để đảm bảo quá trình vận hành diễn ra chính xác và hiệu quả.

Về vai trò, người giao nhận đóng góp quan trọng trong việc tối ưu hóa hoạt động vận tải và logistics. Trước hết, họ giúp đơn giản hóa quy trình vận chuyển cho chủ hàng bằng cách đảm nhận các thủ tục phức tạp liên quan đến vận tải và hải quan. Bên cạnh đó, người giao nhận giúp tiết kiệm thời gian và chi phí cho doanh nghiệp thông qua việc lựa chọn phương án vận chuyển tối ưu. Ngoài ra, họ còn góp phần đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn, đúng thời gian và đúng địa điểm, từ đó nâng cao hiệu quả của chuỗi cung ứng và thúc đẩy hoạt động thương mại quốc tế.

1.1.5 Các tiêu chí đánh giá hiệu quả hoạt động giao nhận nội địa nguyên container

Trong hoạt động logistics và giao nhận vận tải, hiệu quả dịch vụ thường được đánh Hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa nguyên container (FCL) nội địa bằng đường biển được đánh giá thông qua nhiều tiêu chí khác nhau, phản ánh mức độ sử dụng nguồn lực và khả năng đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Trước hết, tiêu chí về thời gian thể hiện qua khả năng xử lý đơn hàng, hoàn thiện chứng từ và giao hàng đúng tiến độ. Bên cạnh đó, chi phí giao nhận là cơ sở đánh giá mức độ tiết kiệm và hiệu quả trong quá trình cung cấp dịch vụ. Hoạt động giao nhận hiệu quả cần đảm bảo chi phí hợp lý nhưng vẫn duy trì chất lượng dịch vụ.

Ngoài ra, mức độ chính xác của chứng từ và sự an toàn của hàng hóa cũng là những tiêu chí quan trọng, phản ánh năng lực quản lý và tổ chức thực hiện của doanh nghiệp. Tỷ lệ sai sót chứng từ thấp, hàng hóa được vận chuyển an toàn, hạn chế mất mát hoặc hư hỏng sẽ góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận. Đồng thời, mức độ hài lòng của khách hàng thông qua chất lượng phục vụ, khả năng xử lý sự cố và đáp ứng yêu cầu vận chuyển cũng là thước đo quan trọng đánh giá hiệu quả dịch vụ. Bên cạnh đó, việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và theo dõi lô hàng giúp nâng cao khả năng kiểm soát, giảm thời gian xử lý và hạn chế sai sót trong quá trình giao nhận.

Như vậy, hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa nguyên container (FCL) nội địa bằng đường biển được đánh giá dựa trên các tiêu chí chủ yếu gồm thời gian thực hiện, chi phí giao nhận, độ chính xác của chứng từ, mức độ an toàn của hàng hóa, sự hài lòng của khách hàng và khả năng ứng dụng công nghệ trong quản lý, từ đó phản ánh toàn diện chất lượng và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp logistics.

1.2 Tổng quan quy trình giao nhận hàng hóa nội địa FCL bằng đường biển

1.2.1 Khái quát quy trình giao nhận hàng hóa nội địa

1.2.1.1 Khái niệm quy trình giao nhận hàng hóa nội địa

Giao nhận hàng hóa nội địa là quá trình tổ chức và thực hiện các hoạt động liên quan đến việc nhận, vận chuyển và bàn giao hàng hóa trong phạm vi lãnh thổ một quốc gia. Trong đó, người giao nhận hoặc doanh nghiệp logistics đóng vai trò trung gian, thay mặt chủ hàng thực hiện các công việc như tiếp nhận hàng, làm thủ tục cần thiết, tổ chức vận chuyển và giao hàng đến đúng địa điểm theo yêu cầu. Hoạt động này nhằm đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn, đúng thời gian và đúng chất lượng trong nội địa.

1.2.1.2 Đặc điểm của quy trình giao nhận hàng hóa nội địa

Quy trình giao nhận hàng hóa là một chuỗi các hoạt động có tính liên kết chặt chẽ nhằm đảm bảo hàng hóa được vận chuyển từ người gửi đến người nhận một cách an toàn, đúng thời gian và đúng yêu cầu. Quy trình này có một số đặc điểm cơ bản như sau:

Trước hết, quy trình giao nhận hàng hóa mang tính liên hoàn và có hệ thống. Các bước trong quy trình như tiếp nhận hàng, vận chuyển, lưu kho và giao hàng được thực hiện theo trình tự logic, có sự liên kết chặt chẽ với nhau. Mỗi bước đều ảnh hưởng trực tiếp đến kết quả của toàn bộ quá trình giao nhận. Bên cạnh đó, quy trình này có tính đa dạng về phương thức thực hiện. Tùy thuộc vào loại hàng hóa, khoảng cách vận chuyển và yêu cầu của khách hàng, quy trình giao nhận có thể sử dụng nhiều phương tiện khác nhau như đường bộ, đường sắt, đường biển hoặc đường hàng không. Điều này giúp tăng tính linh hoạt trong hoạt động logistics.

Ngoài ra, quy trình giao nhận hàng hóa mang tính phụ thuộc vào chứng từ và thủ tục. Trong quá trình thực hiện, nhiều loại giấy tờ như hóa đơn, phiếu gửi hàng, biên bản giao nhận và chứng từ vận chuyển đóng vai trò quan trọng, đảm bảo tính pháp lý và minh bạch của hàng hóa. Một đặc điểm khác là quy trình này có tính phối hợp cao giữa các bên liên quan. Hoạt động giao nhận thường có sự tham gia của người gửi hàng, người giao nhận, đơn vị vận tải và người nhận hàng. Sự phối hợp nhịp nhàng giữa các bên quyết định đến hiệu quả của toàn bộ quá trình.

Cuối cùng, quy trình giao nhận hàng hóa có tính chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố bên ngoài như điều kiện giao thông, thời tiết, chính sách pháp luật và đặc điểm hàng hóa. Những yếu tố này có thể tác động đến thời gian, chi phí và chất lượng giao nhận.

1.2.1.3 Vai trò của quy trình giao nhận hàng hóa nội địa

Quy trình giao nhận hàng hóa nội địa đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo sự lưu thông hàng hóa trong phạm vi một quốc gia, góp phần duy trì hoạt động sản xuất,

kinh doanh và tiêu dùng diễn ra liên tục và hiệu quả. Quy trình giao nhận giúp đảm bảo hàng hóa được vận chuyển đúng thời gian, đúng địa điểm và đúng yêu cầu của khách hàng. Nhờ có quy trình rõ ràng, các bước thực hiện được tổ chức khoa học, hạn chế tình trạng chậm trễ hoặc sai sót trong quá trình giao nhận. Bên cạnh đó, quy trình này góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và kiểm soát hàng hóa. Thông qua các bước kiểm tra, ghi nhận và theo dõi, doanh nghiệp có thể dễ dàng quản lý số lượng, chất lượng hàng hóa cũng như hạn chế rủi ro mất mát hoặc hư hỏng. Ngoài ra, quy trình giao nhận hàng hóa nội địa còn có vai trò tối ưu hóa chi phí và thời gian vận chuyển. Việc tổ chức vận chuyển hợp lý giúp giảm chi phí phát sinh, tận dụng hiệu quả phương tiện và nguồn lực, từ đó nâng cao hiệu quả kinh doanh.

Một vai trò quan trọng khác là tăng cường sự phối hợp giữa các bên liên quan như người gửi hàng, đơn vị vận tải, người giao nhận và người nhận hàng. Sự phối hợp nhịp nhàng giúp quá trình giao nhận diễn ra thuận lợi, hạn chế tranh chấp và sai sót. Cuối cùng, quy trình giao nhận góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ logistics và sự hài lòng của khách hàng. Khi hàng hóa được giao đúng hẹn, đúng chất lượng và an toàn, khách hàng sẽ tin tưởng và tiếp tục sử dụng dịch vụ.

1.2.2 Quy trình giao nhận hàng hóa nội địa

1.2.2.1 Sơ đồ quy trình

Hình 1.1 Nguồn:" Tài liệu "Mô hình và quy trình giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu tại các công ty Logistics", Thư viện Đại học Quản lý và Công nghệ Hải Phòng

1.2.2.2 Mô tả quy trình

Quy trình giao nhận hàng hóa nội địa nguyên container bằng đường biển bao gồm các bước cơ bản như sau:

Bước 1: Khách hàng gửi yêu cầu vận chuyển

Đây là bước đầu tiên trong quy trình giao nhận hàng hóa nội địa bằng đường bộ và có vai trò định hướng cho toàn bộ hoạt động vận tải sau đó. Khách hàng sẽ cung cấp cho doanh nghiệp giao nhận các thông tin liên quan đến lô hàng như tên hàng hóa, số lượng, trọng lượng, kích thước, địa điểm nhận hàng, địa điểm giao hàng, thời gian yêu cầu vận chuyển và các điều kiện đặc biệt khác nếu có. Thông qua việc tiếp nhận yêu cầu vận chuyển, doanh nghiệp logistics có cơ sở để đánh giá khả năng đáp ứng dịch vụ, lựa chọn phương án vận chuyển phù hợp và tính toán chi phí vận tải. Đồng thời, bước này cũng giúp doanh nghiệp xác định mức độ ưu tiên của đơn hàng và lên kế hoạch điều phối nguồn lực hiệu quả. Nếu thông tin ban đầu không đầy đủ hoặc thiếu chính xác, toàn bộ quá trình giao nhận có thể gặp nhiều khó khăn và phát sinh chi phí không cần thiết.

Trong bối cảnh hoạt động logistics hiện đại ngày càng phát triển, nhiều doanh nghiệp đã áp dụng hệ thống quản lý đơn hàng điện tử nhằm nâng cao tốc độ xử lý thông tin và giảm thiểu sai sót trong quá trình tiếp nhận yêu cầu vận chuyển.

Bước 2 :Tiếp nhận và kiểm tra thông tin hàng hóa

Sau khi tiếp nhận yêu cầu từ khách hàng, doanh nghiệp vận tải sẽ tiến hành kiểm tra chi tiết các thông tin liên quan đến hàng hóa. Nội dung kiểm tra thường bao gồm chủng loại hàng, giá trị hàng hóa, điều kiện bảo quản, tính chất dễ vỡ, dễ cháy nổ hoặc yêu cầu vận chuyển đặc biệt. Việc kiểm tra thông tin hàng hóa có ý nghĩa quan trọng trong việc lựa chọn phương tiện vận tải và phương thức bảo quản phù hợp. Chẳng hạn, đối với hàng đông lạnh, doanh nghiệp cần sử dụng xe chuyên dụng có hệ thống kiểm soát nhiệt độ; trong khi đó hàng hóa cồng kềnh hoặc siêu trường siêu trọng sẽ cần phương tiện có tải trọng lớn và giấy phép lưu thông đặc biệt.

Ngoài ra, bước này còn giúp doanh nghiệp đánh giá mức độ rủi ro trong quá trình vận chuyển để xây dựng các phương án xử lý phù hợp. Việc kiểm tra kỹ lưỡng trước khi vận chuyển không chỉ góp phần bảo đảm an toàn hàng hóa mà còn hạn chế các tranh chấp phát sinh giữa khách hàng và đơn vị giao nhận.

Bước 3: Ký kết hợp đồng vận chuyển

Sau khi hai bên thống nhất về phương án vận chuyển, doanh nghiệp logistics và khách hàng sẽ tiến hành ký kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa. Hợp đồng là văn bản mang tính pháp lý, quy định cụ thể quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia trong quá trình giao nhận hàng hóa. Nội dung của hợp đồng thường bao gồm thông tin về hàng hóa, địa điểm giao nhận, thời gian vận chuyển, mức cước phí, phương thức thanh toán, trách nhiệm bồi thường thiệt hại và các điều khoản xử lý tranh chấp. Đây là căn cứ quan trọng để bảo vệ quyền lợi của cả khách hàng lẫn doanh nghiệp vận tải trong trường hợp xảy ra sự cố hoặc vi phạm hợp đồng.

Việc ký kết hợp đồng rõ ràng và đầy đủ không chỉ giúp nâng cao tính minh bạch trong hoạt động logistics mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho công tác quản lý và phối hợp giữa các bên liên quan trong suốt quá trình giao nhận hàng hóa.

Bước 4: Nhận hàng từ người gửi

Sau khi hoàn tất thủ tục hợp đồng, doanh nghiệp giao nhận sẽ tiến hành nhận hàng từ người gửi tại địa điểm đã được thỏa thuận trước đó. Trong quá trình nhận hàng, nhân viên giao nhận cần kiểm tra số lượng, tình trạng bao bì và đối chiếu với các chứng từ liên quan như phiếu xuất kho hoặc hóa đơn hàng hóa. Việc kiểm tra thực tế hàng hóa tại thời điểm nhận giúp doanh nghiệp xác định chính xác tình trạng ban đầu của lô hàng trước khi vận chuyển. Nếu phát hiện hàng hóa bị hư hỏng, thiếu hụt hoặc sai quy cách, các bên sẽ lập biên bản xác nhận nhằm tránh phát sinh tranh chấp sau này.

Bên cạnh đó, bước nhận hàng còn giúp doanh nghiệp chủ động trong việc sắp xếp kho bãi, bố trí phương tiện vận chuyển và xây dựng kế hoạch giao hàng phù hợp với tiến độ đã cam kết.

Bước 5: Kiểm tra, đóng gói và phân loại hàng hóa

Sau khi tiếp nhận hàng hóa, doanh nghiệp vận tải sẽ tiến hành kiểm tra lại trước khi đóng gói và phân loại. Tùy thuộc vào đặc điểm của từng loại hàng hóa mà doanh nghiệp sử dụng các phương thức đóng gói khác nhau nhằm bảo đảm an toàn trong quá trình vận chuyển. Đối với hàng dễ vỡ, doanh nghiệp thường sử dụng vật liệu chống sốc như xốp, màng bọc hoặc thùng carton nhiều lớp. Đối với hàng hóa có giá trị cao, việc niêm phong và dán tem bảo mật cũng được thực hiện nhằm hạn chế thất thoát. Ngoài ra, hàng hóa còn được phân loại theo tuyến đường giao hàng, kích thước hoặc tính chất vận chuyển để thuận tiện cho việc bốc xếp và giao nhận.

Có thể thấy rằng công tác đóng gói và phân loại hàng hóa giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong hoạt động logistics, góp phần giảm thiểu rủi ro hư hỏng và nâng cao hiệu quả vận chuyển.

Bước 6: Điều phối phương tiện vận tải

Điều phối phương tiện vận tải là bước quan trọng nhằm bảo đảm quá trình giao nhận diễn ra đúng tiến độ và tối ưu chi phí vận chuyển. Căn cứ vào khối lượng, đặc điểm hàng hóa và khoảng cách vận chuyển, doanh nghiệp sẽ lựa chọn loại phương tiện phù hợp như xe tải nhẹ, xe container hoặc xe chuyên dụng để vận chuyển hàng một cách hanh chóng. Ngoài việc lựa chọn phương tiện, doanh nghiệp còn phải xây dựng lộ trình vận chuyển hợp lý nhằm tiết kiệm thời gian và nhiên liệu. Đồng thời, việc bố trí tài xế và nhân viên giao nhận cũng cần được thực hiện khoa học để bảo đảm tiến độ giao hàng và hạn chế rủi ro trong quá trình vận chuyển.

Trong điều kiện cạnh tranh hiện nay, nhiều doanh nghiệp logistics đã ứng dụng công nghệ quản lý vận tải nhằm nâng cao hiệu quả điều phối phương tiện và tăng khả năng kiểm soát hoạt động giao nhận.

Bước 7: Vận chuyển hàng hóa

Sau khi hoàn tất các công tác chuẩn bị, hàng hóa sẽ được vận chuyển đến địa điểm giao nhận theo kế hoạch đã xây dựng. Đây là giai đoạn trung tâm của toàn bộ quy trình

logistics vì ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng dịch vụ và mức độ hài lòng của khách hàng. Trong quá trình vận chuyển, doanh nghiệp cần theo dõi liên tục tình trạng hàng hóa và phương tiện để kịp thời xử lý các sự cố như ùn tắc giao thông, thời tiết xấu hoặc hỏng hóc phương tiện. Hiện nay, nhiều doanh nghiệp sử dụng hệ thống GPS và phần mềm quản lý logistics nhằm theo dõi hành trình vận chuyển theo thời gian thực.

Việc vận chuyển an toàn, đúng thời gian và đúng địa điểm không chỉ giúp doanh nghiệp giảm chi phí phát sinh mà còn góp phần nâng cao uy tín và năng lực cạnh tranh t**rên thị trường logistics nội địa.**

Bước 8. Giao hàng cho người nhận

Khi hàng hóa đến địa điểm giao nhận, nhân viên giao hàng sẽ tiến hành bàn giao hàng hóa cho người nhận theo thông tin trên hợp đồng hoặc phiếu giao hàng. Người nhận có trách nhiệm kiểm tra số lượng, chất lượng và tình trạng thực tế của hàng hóa trước khi xác nhận nhận hàng. Nếu hàng hóa đáp ứng đầy đủ các yêu cầu đã thỏa thuận, người nhận sẽ ký biên bản giao nhận để xác nhận hoàn tất giao hàng. Trong trường hợp phát hiện sai sót hoặc hư hỏng, hai bên cần lập biên bản để xác định nguyên nhân và trách nhiệm xử lý.

Bước giao hàng cho người nhận không chỉ đánh dấu việc hoàn thành nghĩa vụ vận chuyển mà còn phản ánh chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp logistics.

Bước 9: Kiểm tra và ký xác nhận giao nhận

Sau khi hoàn tất quá trình giao hàng, các bên liên quan sẽ tiến hành ký xác nhận giao nhận trên chứng từ hoặc hệ thống điện tử. Đây là cơ sở pháp lý chứng minh rằng doanh nghiệp vận tải đã hoàn thành trách nhiệm giao hàng theo đúng thỏa thuận. Các chứng từ giao nhận bao gồm biên bản bàn giao, phiếu giao hàng, hóa đơn vận chuyển hoặc xác nhận điện tử. Việc lưu trữ đầy đủ các chứng từ này có ý nghĩa quan trọng trong công tác quản lý, kiểm toán và giải quyết tranh chấp nếu có phát sinh sau này.

Bước 10. Hoàn tất chứng từ và thanh toán

Đây là bước cuối cùng trong quy trình giao nhận hàng hóa nội địa bằng đường bộ. Sau khi giao hàng thành công, doanh nghiệp vận tải sẽ hoàn thiện toàn bộ hồ sơ liên quan và gửi chứng từ thanh toán cho khách hàng theo điều khoản đã ký kết trong hợp đồng. Khách hàng tiến hành thanh toán cước phí vận chuyển và các chi phí phát sinh khác nếu có. Đồng thời, doanh nghiệp logistics cũng cập nhật trạng thái đơn hàng và lưu trữ dữ liệu nhằm phục vụ công tác quản lý và chăm sóc khách hàng trong tương lai. Việc hoàn tất chứng từ và thanh toán đúng quy trình không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả quản lý tài chính mà còn góp phần xây dựng mối quan hệ hợp tác lâu dài với khách hàng.

Mỗi bước trong quy trình đều có vai trò quan trọng và cần được thực hiện chính xác để đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn và đúng tiến độ.

1.3 Các quy định pháp lý liên quan và hệ thống chứng từ

1.3.1 Các quy định pháp lý liên quan

1.3.1.1 Incoterms trong thương mại quốc tế

Incoterms là bộ quy tắc thương mại quốc tế do Phòng Thương mại Quốc tế ban hành nhằm thống nhất cách hiểu và áp dụng các điều kiện giao hàng trong hoạt động mua bán hàng hóa giữa các quốc gia. Bộ quy tắc này quy định rõ trách nhiệm, chi phí và rủi ro giữa người bán và người mua trong suốt quá trình vận chuyển hàng hóa từ điểm xuất phát đến điểm đích. Trong thực tiễn thương mại quốc tế, Incoterms được xem là một trong những công cụ quan trọng giúp chuẩn hóa các điều khoản giao nhận, hạn chế tranh chấp và tạo thuận lợi cho việc ký kết và thực hiện hợp đồng ngoại thương. Phiên bản đang được áp dụng phổ biến hiện nay là Incoterms 2020.

Trong hoạt động thương mại quốc tế, Incoterms đóng vai trò đặc biệt quan trọng khi giúp các bên xác định rõ ràng trách nhiệm của mình trong từng giai đoạn của quá trình giao hàng. Cụ thể, người bán và người mua sẽ biết được bên nào chịu trách nhiệm thuê phương tiện vận tải, bên nào phải mua bảo hiểm hàng hóa, bên nào thực hiện thủ tục hải quan xuất nhập khẩu và thời điểm chuyển giao rủi ro xảy ra khi nào. Nhờ đó, các bên có thể hạn chế được tình trạng hiểu sai hoặc tranh chấp do khác biệt về luật pháp, ngôn ngữ hoặc tập quán thương mại giữa các quốc gia. Bên cạnh đó, Incoterms còn giúp doanh nghiệp dễ dàng tính toán chi phí logistics, xây dựng giá bán hợp lý và nâng cao hiệu quả đàm phán trong hợp đồng thương mại quốc tế. Trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu ngày càng phức tạp, việc áp dụng Incoterms còn góp phần tăng tính minh bạch và khả năng phối hợp giữa các bên tham gia như doanh nghiệp xuất nhập khẩu, hãng tàu, công ty bảo hiểm và đơn vị giao nhận.

Trong Incoterms 2020, nội dung cốt lõi tập trung vào ba vấn đề: ai chịu chi phí vận chuyển, ai chịu rủi ro trong quá trình vận chuyển và điểm chuyển giao trách nhiệm giữa người bán và người mua. Toàn bộ 11 điều kiện Incoterms được chia thành bốn nhóm chính theo mức độ trách nhiệm tăng dần của người bán từ thấp đến cao.

Nhóm E chỉ có một điều kiện là EXW (Ex Works). Theo điều kiện này, người bán hoàn thành nghĩa vụ khi đặt hàng hóa tại cơ sở của mình như nhà máy, kho hoặc xưởng. Người mua phải chịu toàn bộ chi phí và rủi ro từ việc bốc hàng, vận chuyển nội địa, xuất khẩu, vận tải quốc tế, nhập khẩu và giao hàng cuối cùng. EXW thể hiện mức trách nhiệm thấp nhất của người bán và thường bất lợi cho người mua nếu không có kinh nghiệm logistics.

Nhóm F gồm FCA (Free Carrier), FAS (Free Alongside Ship) và FOB (Free On Board). Với FCA, người bán giao hàng cho người chuyên chở do người mua chỉ định tại địa điểm thỏa thuận, có thể là kho của người bán hoặc điểm trung chuyển. Rủi ro chuyển sang người mua khi hàng được giao cho người chuyên chở đầu tiên. Với FAS, người bán chỉ cần đặt hàng dọc mạn tàu tại cảng xuất khẩu, người mua chịu trách nhiệm bốc hàng lên tàu và toàn bộ chi phí sau đó. Với FOB, người bán chịu trách nhiệm đưa hàng lên tàu tại cảng xếp hàng và rủi ro chuyển sang người mua khi hàng đã qua lan can tàu. Nhóm F thường được sử dụng phổ biến trong vận tải đường biển, đặc biệt là FOB.

Nhóm C gồm CFR (Cost and Freight), CIF (Cost, Insurance and Freight), CPT (Carriage Paid To) và CIP (Carriage and Insurance Paid To). Điểm đặc trưng của nhóm C là người bán trả chi phí vận chuyển chính đến cảng hoặc địa điểm đích nhưng rủi ro lại chuyển sang người mua ngay khi hàng được giao cho người chuyên chở đầu tiên. CFR nghĩa là người bán trả cước vận chuyển đến cảng đích nhưng không mua bảo hiểm. CIF tương tự CFR nhưng người bán phải mua bảo hiểm hàng hóa cho người mua. CPT áp dụng cho mọi phương thức vận tải, người bán trả cước đến điểm đích nhưng không chịu rủi ro sau khi giao cho carrier. CIP cũng áp dụng đa phương thức và yêu cầu người bán mua bảo hiểm với mức trách nhiệm cao hơn CIF (theo Incoterms 2020).

Nhóm D gồm DAP (Delivered At Place), DPU (Delivered at Place Unloaded) và DDP (Delivered Duty Paid). Đây là nhóm có mức trách nhiệm cao nhất đối với người bán. Với DAP, người bán chịu chi phí và rủi ro để đưa hàng đến địa điểm đích nhưng không dỡ hàng xuống. Với DPU, người bán chịu trách nhiệm giao hàng và dỡ hàng tại nơi đến, nghĩa là hoàn thành nghĩa vụ khi hàng đã được dỡ khỏi phương tiện vận tải. Với DDP, người bán chịu toàn bộ chi phí, rủi ro, thuế nhập khẩu và thủ tục hải quan nhập khẩu, giao hàng đến tận tay người mua trong trạng thái sẵn sàng sử dụng.

Trong thực tiễn hoạt động xuất nhập khẩu, việc hiểu và áp dụng đúng Incoterms mang lại nhiều lợi ích quan trọng cho doanh nghiệp. Không chỉ giúp xác định rõ trách nhiệm và chi phí giữa các bên, Incoterms còn giúp giảm thiểu rủi ro, hạn chế tranh chấp và nâng cao hiệu quả quản lý chuỗi cung ứng. Đồng thời, việc sử dụng đúng điều kiện Incoterms còn góp phần nâng cao tính chuyên nghiệp trong giao dịch quốc tế, tạo lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp trên thị trường toàn cầu.

1.3.1.2 Luật Thương mại, Luật Hải quan Việt Nam và Luật vận tải

Hoạt động giao nhận và vận chuyển hàng hóa trong nền kinh tế thị trường chịu sự điều chỉnh của hệ thống pháp luật khá chặt chẽ nhằm bảo đảm tính minh bạch, an toàn và hiệu quả trong lưu thông hàng hóa. Trong đó, ba nhóm văn bản pháp luật quan trọng nhất bao gồm Luật Thương mại, Luật Hải quan và pháp luật về giao thông – vận tải đường bộ. Các quy định này tạo thành nền tảng pháp lý điều chỉnh toàn bộ chuỗi hoạt động logistics từ khâu ký kết hợp đồng, thông quan hàng hóa cho đến quá trình vận chuyển thực tế.

Trước hết, Luật Thương mại là cơ sở pháp lý quan trọng điều chỉnh các hoạt động mua bán hàng hóa, cung ứng dịch vụ và các hoạt động thương mại liên quan. Trong lĩnh vực logistics, luật này quy định rõ về hợp đồng dịch vụ logistics, quyền và nghĩa vụ của các bên trong giao dịch, cũng như trách nhiệm bồi thường khi xảy ra mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa. Đây là căn cứ pháp lý để xác lập quan hệ giữa khách hàng và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ giao nhận, đồng thời là cơ sở giải quyết tranh chấp phát sinh trong quá trình thực hiện hợp đồng thương mại.

Luật Hải quan đóng vai trò quan trọng trong việc quản lý hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa qua biên giới quốc gia. Luật này quy định cụ thể về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát hải quan và nghĩa vụ của người khai hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu. Trong chuỗi logistics quốc tế, việc tuân thủ các quy định của Luật Hải quan giúp doanh

nghiệp đảm bảo hàng hóa được thông quan hợp pháp, hạn chế rủi ro pháp lý và tránh tình trạng chậm trễ trong quá trình vận chuyển.

Đối với hoạt động vận tải nội địa, pháp luật về giao thông đường bộ giữ vai trò điều chỉnh trực tiếp quá trình vận chuyển hàng hóa trên lãnh thổ Việt Nam. Các quy định pháp luật này tập trung vào điều kiện kinh doanh vận tải, an toàn phương tiện, tiêu chuẩn người điều khiển phương tiện, cũng như các quy định về tải trọng, tốc độ và an toàn giao thông. Đây là cơ sở quan trọng nhằm đảm bảo hoạt động vận tải hàng hóa diễn ra an toàn, đúng quy định và hạn chế tối đa rủi ro trong quá trình lưu thông.

Có thể thấy rằng, ba nhóm pháp luật trên có mối quan hệ chặt chẽ và bổ trợ lẫn nhau trong việc điều chỉnh hoạt động logistics. Luật Thương mại điều chỉnh quan hệ hợp đồng và dịch vụ logistics, Luật Hải quan đảm bảo tính hợp pháp trong hoạt động xuất nhập khẩu, còn pháp luật về vận tải đảm bảo an toàn và hiệu quả trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Sự kết hợp đồng bộ của các quy định pháp luật này góp phần hoàn thiện hành lang pháp lý cho hoạt động giao nhận hàng hóa, đồng thời thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

1.3.1.3 Các công ước và quy định quốc tế liên quan đến vận tải biển

Trong hoạt động thương mại quốc tế, vận tải biển giữ vai trò chủ đạo trong việc vận chuyển hàng hóa giữa các quốc gia do ưu điểm về chi phí thấp và khả năng chuyên chở khối lượng lớn. Tuy nhiên, đây cũng là lĩnh vực tiềm ẩn nhiều rủi ro như mất mát, hư hỏng hàng hóa, chậm trễ giao hàng hoặc tranh chấp trách nhiệm giữa các bên liên quan. Vì vậy, hệ thống các công ước và quy định quốc tế về vận tải biển ra đời nhằm thống nhất nguyên tắc pháp lý, điều chỉnh trách nhiệm của các chủ thể tham gia và tạo hành lang pháp lý minh bạch cho hoạt động vận tải biển toàn cầu.

Một trong những nhóm quy định quan trọng nhất là các công ước về vận đơn và trách nhiệm của người chuyên chở. Tiêu biểu là Công ước Hague Rules (1924), sau đó được sửa đổi và bổ sung bởi Hague-Visby Rules (1968) và Protocol 1979. Các công ước này quy định trách nhiệm tối thiểu của người chuyên chở trong việc bảo quản hàng hóa, đồng thời xác định các trường hợp miễn trách nhiệm như thiên tai, chiến tranh hoặc lỗi của người gửi hàng. Tuy nhiên, phạm vi điều chỉnh của Hague và Hague-Visby vẫn còn hạn chế, chủ yếu thiên về bảo vệ quyền lợi của chủ tàu. Nhằm khắc phục hạn chế đó, Công ước Hamburg Rules (1978) được ban hành với xu hướng cân bằng hơn giữa quyền lợi của người gửi hàng và người chuyên chở. Công ước này mở rộng trách nhiệm của hãng tàu, quy định rõ hơn về nghĩa vụ bồi thường khi hàng hóa bị mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao. Tuy nhiên, do sự khác biệt về lợi ích giữa các quốc gia, Hamburg Rules không được áp dụng rộng rãi như Hague-Visby.

Bên cạnh đó, Công ước Rotterdam Rules (2008) là một nỗ lực hiện đại hóa khung pháp lý vận tải biển trong bối cảnh phát triển của logistics đa phương thức. Công ước này không chỉ điều chỉnh vận tải biển mà còn mở rộng sang vận tải đa phương thức, đồng thời bổ sung quy định về vận đơn điện tử và trách nhiệm của các bên trong chuỗi logistics. Tuy nhiên, Rotterdam Rules hiện vẫn chưa có hiệu lực rộng rãi do số lượng quốc gia phê chuẩn còn hạn chế.

Ngoài các công ước về trách nhiệm vận chuyển, hệ thống pháp luật quốc tế về an toàn hàng hải cũng đóng vai trò quan trọng. Nổi bật là Công ước SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), quy định các tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật đối với tàu biển nhằm bảo đảm an toàn cho con người, hàng hóa và phương tiện vận tải. Bên cạnh đó, Công ước MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) tập trung vào việc ngăn ngừa ô nhiễm môi trường biển do hoạt động của tàu biển gây ra, bao gồm ô nhiễm dầu, hóa chất và chất thải.

Ngoài ra, các quy tắc thương mại quốc tế như Incoterms do Phòng Thương mại Quốc tế ban hành cũng có mối liên hệ chặt chẽ với vận tải biển, đặc biệt trong việc xác định thời điểm chuyển giao rủi ro và trách nhiệm chi phí giữa người mua và người bán trong hợp đồng ngoại thương.

1.3.2 Hệ thống chứng từ trong giao nhận hàng hóa nội địa

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa, hệ thống chứng từ đóng vai trò đặc biệt quan trọng, là cơ sở pháp lý và nghiệp vụ để xác nhận quyền sở hữu hàng hóa, theo dõi quá trình vận chuyển, kiểm soát chi phí và giải quyết các tranh chấp phát sinh. Chứng từ không chỉ đảm bảo tính minh bạch trong giao dịch mà còn là công cụ giúp doanh nghiệp quản lý hiệu quả toàn bộ quy trình logistics từ khâu xuất hàng đến khi hàng được giao cho người nhận.

Một trong những chứng từ quan trọng nhất là hợp đồng vận chuyển. Đây là văn bản thỏa thuận giữa người gửi hàng và đơn vị vận tải, quy định rõ các nội dung như loại hàng hóa, số lượng, địa điểm giao nhận, thời gian vận chuyển, chi phí dịch vụ và trách nhiệm của các bên. Hợp đồng vận chuyển có giá trị pháp lý cao, là căn cứ để xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình thực hiện dịch vụ giao nhận hàng hóa.

Bên cạnh đó, phiếu gửi hàng hoặc lệnh vận chuyển là chứng từ thể hiện yêu cầu giao hàng của khách hàng đối với đơn vị vận tải. Chứng từ này thường bao gồm thông tin chi tiết về hàng hóa, địa chỉ người gửi và người nhận, cũng như các yêu cầu đặc biệt trong quá trình vận chuyển. Đây là cơ sở để doanh nghiệp vận tải tổ chức và điều phối hoạt động giao nhận một cách chính xác.

Vận đơn nội địa (Bill of Lading nội địa hoặc chứng từ vận tải đường bộ) là chứng từ quan trọng xác nhận việc đơn vị vận tải đã tiếp nhận và chịu trách nhiệm vận chuyển hàng hóa. Vận đơn đồng thời là bằng chứng về quyền sở hữu hàng hóa trong quá trình vận chuyển và là cơ sở để người nhận nhận hàng tại điểm đến.

Ngoài ra, phiếu xuất kho và phiếu nhập kho cũng là những chứng từ không thể thiếu trong hệ thống logistics nội địa. Phiếu xuất kho xác nhận hàng hóa được xuất khỏi kho của người gửi, trong khi phiếu nhập kho xác nhận hàng hóa đã được tiếp nhận tại kho của người nhận. Hai loại chứng từ này giúp kiểm soát chính xác số lượng hàng hóa trong quá trình luân chuyển.

Biên bản giao nhận hàng hóa là chứng từ được lập tại thời điểm bàn giao hàng giữa các bên. Nội dung biên bản bao gồm thông tin về số lượng, tình trạng hàng hóa và xác

nhận của người giao và người nhận. Đây là chứng từ quan trọng để xác định trách nhiệm nếu xảy ra mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa.

Bên cạnh các chứng từ chính, trong thực tế còn có các chứng từ hỗ trợ như hóa đơn giá trị gia tăng, phiếu thu – chi, chứng từ bảo hiểm hàng hóa và các loại biên bản xử lý sự cố (nếu có). Những chứng từ này giúp hoàn thiện hồ sơ giao nhận và phục vụ công tác kế toán, thanh toán cũng như quản lý rủi ro trong doanh nghiệp.

1.3.2.1 Hợp đồng vận chuyển (Contract of Carriage / Service Agreement)

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa, hợp đồng vận chuyển (Contract of Carriage hoặc Service Agreement) là văn bản pháp lý quan trọng xác lập mối quan hệ giữa bên thuê vận chuyển (khách hàng) và bên cung cấp dịch vụ vận tải (doanh nghiệp logistics hoặc đơn vị vận tải). Hợp đồng này được xem là cơ sở ràng buộc trách nhiệm của các bên trong toàn bộ quá trình tổ chức, thực hiện và hoàn tất việc vận chuyển hàng hóa.

Về bản chất, hợp đồng vận chuyển là sự thỏa thuận nhằm quy định rõ các điều kiện liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa từ địa điểm nhận đến địa điểm giao. Nội dung hợp đồng thường bao gồm thông tin về loại hàng hóa, số lượng, trọng lượng, đặc điểm hàng, địa điểm giao nhận, thời gian vận chuyển, phương tiện vận tải sử dụng, cước phí dịch vụ và phương thức thanh toán. Ngoài ra, hợp đồng cũng quy định rõ trách nhiệm của các bên trong trường hợp xảy ra mất mát, hư hỏng, chậm giao hàng hoặc các rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển.

Trong thực tiễn hoạt động logistics nội địa, hợp đồng vận chuyển không chỉ mang ý nghĩa thương mại mà còn có giá trị pháp lý quan trọng. Đây là căn cứ để giải quyết tranh chấp giữa các bên nếu có vi phạm xảy ra. Đồng thời, hợp đồng cũng là cơ sở để doanh nghiệp vận tải tổ chức điều phối phương tiện, bố trí nhân lực và xây dựng kế hoạch vận hành phù hợp với yêu cầu của khách hàng.

Bên cạnh đó, hợp đồng vận chuyển còn giúp minh bạch hóa chi phí logistics. Việc quy định rõ ràng cước phí vận chuyển, phụ phí (nếu có), chi phí bốc xếp, lưu kho và các chi phí phát sinh khác giúp hạn chế tranh chấp về tài chính và tạo sự tin cậy giữa các bên tham gia giao dịch.

Trong bối cảnh hiện nay, cùng với sự phát triển của công nghệ số, nhiều doanh nghiệp đã áp dụng hợp đồng điện tử trong dịch vụ vận chuyển. Điều này giúp rút ngắn thời gian ký kết, tăng tính linh hoạt trong quản lý và nâng cao hiệu quả xử lý chứng từ trong chuỗi cung ứng logistics.

1.3.2.2 Đơn đặt chỗ vận tải (Booking Form)

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa, đơn đặt chỗ vận tải (Booking Form) là một chứng từ quan trọng thể hiện yêu cầu chính thức của khách hàng đối với đơn vị vận tải về việc đặt trước phương tiện và lịch trình vận chuyển hàng hóa. Đây là bước trung gian giữa giai đoạn thỏa thuận dịch vụ và ký kết hoặc thực hiện hợp đồng vận chuyển, giúp doanh nghiệp logistics chủ động trong việc bố trí nguồn lực và kế hoạch vận hành.

Booking Form là văn bản do người gửi hàng hoặc khách hàng lập và gửi cho doanh nghiệp vận tải, trong đó cung cấp các thông tin cơ bản về lô hàng cần vận chuyển như tên hàng, số lượng, trọng lượng, kích thước, địa điểm nhận hàng, địa điểm giao hàng, thời gian dự kiến vận chuyển và các yêu cầu đặc biệt (nếu có). Trên cơ sở những thông tin này, đơn vị vận tải sẽ xem xét khả năng đáp ứng và xác nhận đặt chỗ cho khách hàng.

Trong thực tiễn hoạt động logistics, đơn đặt chỗ vận tải có vai trò rất quan trọng trong việc lập kế hoạch khai thác phương tiện. Khi nhận được Booking Form, doanh nghiệp có thể chủ động điều phối xe, sắp xếp tuyến đường, bố trí tài xế và tối ưu hóa tải trọng phương tiện. Điều này giúp hạn chế tình trạng thiếu phương tiện hoặc chồng chéo lịch vận chuyển, đồng thời nâng cao hiệu quả khai thác đội xe.

Bên cạnh đó, Booking Form còn giúp tăng tính minh bạch trong quá trình giao nhận. Các thông tin được xác nhận trước khi vận chuyển giúp hạn chế sai sót, nhầm lẫn về hàng hóa, thời gian và địa điểm giao nhận. Đồng thời, đây cũng là cơ sở để hai bên đối chiếu khi xảy ra tranh chấp hoặc sai lệch trong quá trình thực hiện dịch vụ.

Trong bối cảnh hiện đại, nhiều doanh nghiệp logistics đã số hóa quy trình đặt chỗ vận tải thông qua hệ thống phần mềm quản lý vận tải (TMS). Khách hàng có thể gửi Booking Form trực tuyến, theo dõi trạng thái xác nhận và cập nhật thông tin vận chuyển theo thời gian thực. Điều này góp phần nâng cao tốc độ xử lý đơn hàng và tối ưu hóa hiệu quả quản lý chuỗi cung ứng.

1.3.2.3 Giấy báo hàng đến (Arrival Notice)

Giấy báo hàng đến (Arrival Notice) là chứng từ do hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu phát hành nhằm thông báo cho người nhận hàng biết rằng lô hàng đã đến hoặc sắp đến cảng đích. Đây là chứng từ quan trọng trong quy trình giao nhận hàng hóa bằng đường biển vì giúp người nhận chủ động chuẩn bị hồ sơ, phương tiện vận chuyển và các khoản chi phí cần thiết để nhận hàng đúng thời gian quy định. Thông thường, Arrival Notice sẽ được gửi cho người nhận hàng trước khi tàu cập cảng từ 1 đến 3 ngày thông qua email hoặc các hình thức liên lạc khác.

Nội dung của giấy báo hàng đến thường bao gồm các thông tin liên quan đến lô hàng như tên tàu, số chuyến, số vận đơn (Bill of Lading), cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng, tên người gửi hàng, tên người nhận hàng, số container, số seal, số lượng kiện hàng, trọng lượng hàng hóa và thời gian tàu cập cảng dự kiến (ETA). Ngoài ra, chứng từ này còn thể hiện các khoản phí địa phương mà khách hàng cần thanh toán như phí D/O, phí THC, phí vệ sinh container hoặc các phụ phí khác theo quy định của hãng tàu.

Sau khi nhận được Arrival Notice, người nhận hàng sẽ kiểm tra tính chính xác của các thông tin trên chứng từ để tránh sai sót trong quá trình nhận hàng. Tiếp theo, khách hàng hoặc công ty giao nhận sẽ mang giấy báo hàng đến cùng các chứng từ liên quan như vận đơn, giấy giới thiệu và căn cước công dân đến hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu để lấy lệnh giao hàng (Delivery Order). Đây là cơ sở để tiến hành nhận container tại cảng và hoàn tất quy trình giao nhận hàng hóa.

Bên cạnh chức năng thông báo hàng đến, Arrival Notice còn giúp doanh nghiệp chủ động hơn trong việc bố trí phương tiện vận tải, nhân sự nhận hàng và kế hoạch lưu kho. Nếu người nhận chậm làm thủ tục nhận hàng sau khi nhận được giấy báo hàng đến, doanh nghiệp có thể phát sinh thêm các chi phí như phí lưu container (Demurrage) hoặc phí lưu bãi (Storage), làm tăng chi phí logistics và ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng.

1.3.2.4 Lệnh giao container (Delivery Order / D.O.)

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa, đặc biệt là đối với hàng hóa vận chuyển bằng container, lệnh giao container (Delivery Order – D.O.) là một chứng từ quan trọng do hãng vận tải hoặc đại lý vận tải phát hành nhằm cho phép người nhận hàng có quyền nhận hàng hóa tại cảng hoặc điểm lưu giữ hàng hóa. Đây là chứng từ mang tính chất xác nhận quyền giao hàng, đóng vai trò trung gian giữa vận đơn và quá trình thực tế nhận hàng.

Delivery Order là văn bản chỉ thị của hãng tàu hoặc đơn vị vận tải gửi cho cảng, kho bãi hoặc đơn vị lưu giữ hàng hóa, yêu cầu họ giao hàng cho người nhận hợp pháp đã được chỉ định. Chứng từ này chỉ được cấp sau khi người nhận hàng đã hoàn tất các nghĩa vụ liên quan như xuất trình vận đơn hợp lệ, thanh toán cước phí vận tải (nếu có), phí lưu container, phí nâng hạ và các khoản chi phí liên quan theo quy định.

Lệnh giao container có vai trò rất quan trọng trong việc kiểm soát dòng chảy hàng hóa. Mặc dù người nhận có thể sở hữu vận đơn, nhưng chỉ khi có D.O. thì mới được phép lấy hàng ra khỏi cảng hoặc kho bãi. Điều này giúp đảm bảo tính an toàn, hạn chế tình trạng giao nhầm hàng hoặc thất thoát hàng hóa trong quá trình lưu kho và giao nhận.

Delivery Order còn là công cụ giúp đơn vị vận tải quản lý trách nhiệm giao hàng một cách chặt chẽ. Thông qua việc kiểm soát phát hành D.O., hãng tàu hoặc đại lý có thể đảm bảo rằng hàng hóa chỉ được giao cho đúng người có quyền hợp pháp, đồng thời theo dõi được quá trình xử lý và giải phóng container khỏi cảng.

Trong quy trình giao nhận hiện đại, đặc biệt tại các cảng biển và trung tâm logistics, việc phát hành và quản lý lệnh giao container đã được số hóa. Người nhận hàng có thể nhận D.O. điện tử (e-DO), giúp rút ngắn thời gian xử lý chứng từ, giảm chi phí hành chính và nâng cao hiệu quả khai thác cảng.

1.3.2.5 Vận đơn nội địa (Bill of Lading – B/L)

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa, đặc biệt là vận tải bằng đường bộ hoặc đường biển nội địa, vận đơn nội địa (Bill of Lading – B/L) là một trong những chứng từ quan trọng nhất, đóng vai trò xác nhận việc đơn vị vận tải đã tiếp nhận hàng hóa và cam kết vận chuyển hàng đến đúng địa điểm theo thỏa thuận. Đây là chứng từ có giá trị pháp lý, đồng thời là cơ sở để thực hiện việc giao nhận và kiểm soát hàng hóa trong toàn bộ quá trình vận chuyển.

Vận đơn nội địa là chứng từ do người vận tải hoặc doanh nghiệp logistics phát hành sau khi đã nhận hàng từ người gửi. Nội dung của vận đơn thường bao gồm các thông tin cơ bản như tên người gửi, người nhận, mô tả hàng hóa, số lượng, trọng lượng, phương

thức vận chuyển, địa điểm giao nhận và các điều kiện vận chuyển đi kèm. Ngoài ra, vận đơn còn ghi nhận tình trạng hàng hóa tại thời điểm tiếp nhận, làm cơ sở đối chiếu khi xảy ra tranh chấp hoặc tổn thất hàng hóa.

Trong chuỗi logistics nội địa, vận đơn không chỉ đóng vai trò là bằng chứng xác nhận việc giao nhận hàng hóa mà còn có chức năng như một chứng từ điều hành quá trình vận chuyển. Thông qua vận đơn, doanh nghiệp có thể theo dõi lộ trình hàng hóa, kiểm soát tiến độ giao hàng và phối hợp giữa các bộ phận trong hệ thống logistics. Đồng thời, vận đơn cũng là cơ sở để người nhận hàng thực hiện thủ tục nhận hàng tại điểm đến.

Một vai trò quan trọng khác của vận đơn nội địa là giá trị pháp lý trong việc xác định trách nhiệm giữa các bên. Khi xảy ra mất mát, hư hỏng hoặc giao sai hàng hóa, vận đơn sẽ là căn cứ để xác định lỗi thuộc về bên nào và làm cơ sở giải quyết tranh chấp hoặc yêu cầu bồi thường. Do đó, việc lập và quản lý vận đơn một cách chính xác là yêu cầu bắt buộc trong hoạt động giao nhận chuyên nghiệp.

Cùng với sự phát triển của công nghệ số, nhiều doanh nghiệp logistics đã áp dụng vận đơn điện tử (e-B/L) nhằm thay thế cho vận đơn giấy truyền thống. Việc số hóa vận đơn giúp rút ngắn thời gian xử lý chứng từ, giảm chi phí hành chính và nâng cao tính minh bạch trong quá trình vận chuyển hàng hóa.

1.3.2.6 Chứng từ thanh toán (Invoice, Payment Voucher)

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa, chứng từ thanh toán là một bộ phận không thể thiếu trong hệ thống chứng từ logistics, đóng vai trò xác nhận giá trị dịch vụ đã cung cấp, làm căn cứ thực hiện nghĩa vụ thanh toán giữa các bên và phục vụ công tác kế toán – tài chính của doanh nghiệp. Hai chứng từ phổ biến nhất trong nhóm này là hóa đơn (Invoice) và phiếu chi/phiếu thanh toán (Payment Voucher).

Hóa đơn (Invoice) là chứng từ do bên cung cấp dịch vụ vận tải hoặc giao nhận phát hành nhằm ghi nhận giá trị dịch vụ đã thực hiện cho khách hàng. Nội dung của hóa đơn thường bao gồm thông tin về bên bán dịch vụ, bên mua dịch vụ, mô tả dịch vụ vận chuyển, cước phí, thuế giá trị gia tăng (nếu có), tổng giá trị thanh toán và điều kiện thanh toán. Hóa đơn không chỉ là căn cứ để yêu cầu thanh toán mà còn là chứng từ kế toán quan trọng phục vụ việc ghi nhận doanh thu và kê khai thuế của doanh nghiệp.

Trong hệ thống logistics nội địa, hóa đơn có vai trò đảm bảo tính minh bạch trong quan hệ thương mại giữa doanh nghiệp vận tải và khách hàng. Thông qua hóa đơn, các khoản chi phí vận chuyển được thể hiện rõ ràng, giúp hạn chế tranh chấp và đảm bảo sự thống nhất trong việc đối chiếu công nợ giữa các bên. Đồng thời, hóa đơn còn là căn cứ pháp lý quan trọng trong trường hợp kiểm tra, thanh tra tài chính hoặc giải quyết tranh chấp thương mại.

Bên cạnh hóa đơn, phiếu thanh toán (Payment Voucher hoặc phiếu chi/phiếu thu tùy trường hợp) là chứng từ nội bộ dùng để xác nhận việc thực hiện thanh toán thực tế giữa các bên. Đối với doanh nghiệp vận tải, phiếu chi được sử dụng khi thanh toán các khoản chi phí như cước vận chuyển, chi phí bốc xếp, nhiên liệu hoặc các dịch vụ phụ trợ khác. Trong khi đó, phiếu thu được sử dụng khi doanh nghiệp nhận tiền từ khách hàng.

Phiếu thanh toán thường bao gồm các thông tin như số tiền thanh toán, nội dung thanh toán, người nhận tiền, người duyệt chi, ngày thanh toán và chữ ký xác nhận của các bên liên quan. Đây là chứng từ quan trọng trong kiểm soát tài chính nội bộ, giúp doanh nghiệp quản lý dòng tiền hiệu quả và đảm bảo tính minh bạch trong hoạt động kế toán.

Cùng với quá trình chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics, chứng từ thanh toán đã được số hóa thông qua hệ thống hóa đơn điện tử và phần mềm kế toán. Điều này giúp doanh nghiệp giảm thiểu sai sót, tăng tốc độ xử lý chứng từ và nâng cao hiệu quả quản lý tài chính.

1.3.2.7 Packing List (Phiếu đóng gói hàng hóa)

Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List) là chứng từ do người xuất khẩu lập nhằm cung cấp thông tin chi tiết về cách thức đóng gói và phân bổ hàng hóa trong từng kiện hàng của lô hàng. Đây là một chứng từ quan trọng trong bộ hồ sơ xuất nhập khẩu, được sử dụng xuyên suốt trong quá trình giao nhận, vận chuyển và kiểm tra hàng hóa tại cảng hoặc cơ quan hải quan. Packing List giúp các bên liên quan dễ dàng đối chiếu thực tế hàng hóa với chứng từ, từ đó hạn chế sai sót trong quá trình giao nhận.

Nội dung của Packing List thường thể hiện đầy đủ các thông tin như tên người xuất khẩu, người nhập khẩu, số và ngày lập chứng từ, tên hàng hóa, mã hàng (nếu có), số lượng kiện, loại bao bì (thùng carton, pallet, container…), trọng lượng tịnh, trọng lượng cả bì, kích thước từng kiện hàng và ký mã hiệu (shipping mark). Trong một số trường hợp, Packing List còn thể hiện sơ đồ sắp xếp hàng hóa trong container nhằm phục vụ việc kiểm tra và dỡ hàng thuận tiện hơn.

Trong quy trình giao nhận hàng hóa bằng đường biển, Packing List có vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ hãng tàu, cảng và cơ quan hải quan kiểm tra tính chính xác của lô hàng. Khi hàng hóa đến cảng, chứng từ này giúp đối chiếu thực tế số lượng và tình trạng hàng so với khai báo ban đầu, từ đó hạn chế rủi ro sai lệch hoặc thất lạc hàng hóa. Đồng thời, Packing List cũng là cơ sở để lập các chứng từ khác như hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) và vận đơn đường biển (Bill of Lading).

Bên cạnh đó, Packing List còn giúp doanh nghiệp và đơn vị giao nhận dễ dàng quản lý hàng hóa trong quá trình vận chuyển, đặc biệt đối với các lô hàng lớn hoặc hàng đóng trong nhiều container. Việc thể hiện rõ ràng từng kiện hàng giúp tối ưu hóa công tác xếp dỡ, giảm thiểu thời gian kiểm đếm và nâng cao hiệu quả logistics.

1.3.2.8 Giấy báo nợ (Debit Note)

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa, Debit Note (giấy báo nợ) là một chứng từ tài chính quan trọng được sử dụng để thông báo nghĩa vụ thanh toán của khách hàng đối với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Đây là chứng từ mang tính chất yêu cầu thanh toán bổ sung, thường phát sinh khi có các khoản chi phí ngoài hợp đồng ban đầu hoặc khi cần điều chỉnh tăng giá trị thanh toán sau khi hoàn thành dịch vụ.

Debit Note do bên cung cấp dịch vụ (doanh nghiệp vận tải hoặc logistics) lập và gửi cho khách hàng nhằm xác nhận số tiền mà khách hàng còn phải thanh toán. Nội dung

của giấy báo nợ thường bao gồm thông tin về hai bên giao dịch, số hợp đồng hoặc đơn hàng liên quan, mô tả dịch vụ vận chuyển, các khoản chi phí phát sinh (như phí bốc xếp, lưu kho, phụ phí nhiên liệu, phí chờ hàng…), tổng số tiền phải thanh toán bổ sung và thời hạn thanh toán.

Trong thực tiễn hoạt động logistics, Debit Note thường được sử dụng trong các trường hợp như: phát sinh chi phí ngoài dự kiến trong quá trình vận chuyển, điều chỉnh sai lệch cước phí sau đối soát, hoặc bổ sung các khoản phụ phí chưa được tính trong hợp đồng ban đầu. Nhờ có Debit Note, doanh nghiệp có thể đảm bảo tính minh bạch trong việc quản lý chi phí và hạn chế tranh chấp với khách hàng.

Bên cạnh vai trò thông báo nghĩa vụ thanh toán, Debit Note còn là chứng từ quan trọng trong công tác kế toán và quản lý công nợ. Nó giúp doanh nghiệp theo dõi chính xác các khoản phải thu, hỗ trợ quá trình đối chiếu công nợ định kỳ và làm căn cứ ghi nhận doanh thu bổ sung. Đồng thời, đối với khách hàng, Debit Note là cơ sở để kiểm tra, xác minh lại các khoản chi phí phát sinh trước khi thực hiện thanh toán.

Debit Note thường được tích hợp trong hệ thống quản lý logistics và kế toán điện tử, giúp tự động hóa quá trình phát hành, theo dõi và đối chiếu công nợ. Điều này góp phần nâng cao hiệu quả quản lý tài chính, giảm thiểu sai sót thủ công và tăng tính minh bạch trong giao dịch giữa các bên.

1.4 Xu hướng phát triển hoạt động giao nhận trong bối cảnh mới

1.4.1 Chuyển đổi số và Logistics 4.0 (Logistics Digitalization)

1.4.1.1 Khái niệm và sự tác động của cách mạng công nghiệp 4.0 đến ngành giao nhận

Cách mạng công nghiệp 4.0 là cuộc cách mạng dựa trên nền tảng công nghệ số với sự kết hợp của các công nghệ hiện đại như trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT), dữ liệu lớn (Big Data) và điện toán đám mây. Cuộc cách mạng này hướng đến việc tự động hóa và số hóa các hoạt động sản xuất, kinh doanh và quản lý nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.

Hiện nay, Cách mạng công nghiệp 4.0 đang tác động mạnh mẽ đến Logistics và hoạt động giao nhận hàng hóa. Các doanh nghiệp giao nhận đã ứng dụng nhiều phần mềm quản lý vận tải, quản lý kho hàng và hệ thống khai báo điện tử nhằm giảm thời gian xử lý chứng từ, hạn chế sai sót và nâng cao hiệu quả công việc. Ngoài ra, công nghệ GPS và IoT còn giúp doanh nghiệp theo dõi vị trí hàng hóa theo thời gian thực, nâng cao tính minh bạch và chất lượng dịch vụ khách hàng.

Bên cạnh những lợi ích mang lại, Công nghiệp 4.0 cũng tạo ra nhiều thách thức cho doanh nghiệp giao nhận như chi phí đầu tư công nghệ cao, yêu cầu nguồn nhân lực có kỹ năng số và nguy cơ mất an toàn dữ liệu. Vì vậy, các doanh nghiệp cần đẩy mạnh chuyển đổi số, đầu tư công nghệ và nâng cao chất lượng nhân lực nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh trong ngành logistics hiện nay.

1.4.1.2 Các công nghệ then chốt

Trí tuệ nhân tạo (AI)

Trí tuệ nhân tạo là công nghệ giúp máy móc và hệ thống có khả năng phân tích dữ liệu, học hỏi và đưa ra quyết định tương tự con người. Công nghệ này được ứng dụng để tự động hóa quy trình làm việc, dự báo nhu cầu và hỗ trợ quản lý hoạt động kinh doanh.

Internet vạn vật (IoT)

Internet vạn vật là công nghệ kết nối các thiết bị với nhau thông qua internet nhằm trao đổi dữ liệu theo thời gian thực. Trong lĩnh vực logistics, IoT giúp doanh nghiệp theo dõi vị trí hàng hóa, phương tiện vận tải và kiểm soát tình trạng container hiệu quả hơn.

Dữ liệu lớn (Big Data)

Dữ liệu lớn là công nghệ thu thập, lưu trữ và phân tích khối lượng dữ liệu lớn nhằm hỗ trợ doanh nghiệp đưa ra quyết định chính xác. Big Data giúp doanh nghiệp dự báo nhu cầu thị trường, tối ưu chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động.

Điện toán đám mây (Cloud Computing)

Điện toán đám mây là công nghệ cho phép lưu trữ và quản lý dữ liệu trên nền tảng internet thay vì thiết bị vật lý truyền thống. Công nghệ này giúp doanh nghiệp dễ dàng truy cập dữ liệu, tiết kiệm chi phí và tăng khả năng kết nối thông tin.

Công nghệ Blockchain

Blockchain là công nghệ lưu trữ dữ liệu dưới dạng chuỗi liên kết bảo mật cao và khó bị thay đổi. Blockchain giúp nâng cao tính minh bạch, an toàn và độ tin cậy trong quá trình giao dịch và quản lý thông tin.

Robot và tự động hóa

Tự động hóa là việc sử dụng máy móc và hệ thống tự động để thay thế sức lao động của con người trong một số công đoạn sản xuất và vận hành. Công nghệ này giúp nâng cao năng suất lao động, giảm chi phí và hạn chế sai sót trong quá trình hoạt động.

1.4.2 Logistics Xanh và phát triển bền vững (Green Logistics)

1.4.2.1 Tầm quan trọng của việc giảm lượng khí Carbon trong vận tải đường biển

Việc giảm lượng khí Carbon trong vận tải đường biển có vai trò rất quan trọng đối với môi trường, kinh tế và sự phát triển bền vững của ngành logistics. Vận tải biển hiện là phương thức vận chuyển hàng hóa chủ yếu trên thế giới, nhưng cũng tạo ra lượng lớn khí thải CO_2 từ quá trình sử dụng nhiên liệu hóa thạch của tàu biển. Nếu không kiểm

soát, lượng khí thải này sẽ góp phần làm gia tăng hiệu ứng nhà kính và biến đổi khí hậu toàn cầu.

Bên cạnh tác động môi trường, việc cắt giảm khí Carbon còn giúp doanh nghiệp vận tải nâng cao hiệu quả khai thác và tiết kiệm chi phí nhiên liệu. Các hãng tàu hiện nay đang chịu nhiều quy định nghiêm ngặt từ International Maritime Organization về phát thải khí nhà kính, vì vậy việc áp dụng công nghệ xanh, nhiên liệu sạch và tối ưu hành trình vận chuyển sẽ giúp doanh nghiệp đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Ngoài ra, giảm phát thải Carbon trong vận tải đường biển còn góp phần xây dựng hình ảnh "logistics xanh", đáp ứng xu hướng phát triển bền vững của thương mại quốc tế. Điều này giúp bảo vệ môi trường biển, nâng cao trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu trong tương lai.

1.4.2.2 Vai trò logistics xanh trong giao nhận hàng FCL: Tối ưu hóa lộ trình vận chuyển, quản lý hiệu quả vỏ container rỗng để giảm phát thải và xu hướng sử dụng.

1.4.3 Các yếu tố ảnh hưởng và rủi ro trong hoạt động giao nhận

Logistics xanh đóng vai trò quan trọng trong hoạt động giao nhận hàng nguyên container (FCL), đặc biệt trong việc tối ưu hóa lộ trình vận chuyển và quản lý hiệu quả container rỗng nhằm giảm phát thải khí Carbon. Việc ứng dụng công nghệ vào quản lý vận tải giúp doanh nghiệp lựa chọn tuyến đường phù hợp, giảm quãng đường di chuyển, hạn chế thời gian chờ tại cảng và tiết kiệm nhiên liệu. Qua đó, không chỉ nâng cao hiệu quả khai thác mà còn góp phần giảm lượng khí thải ra môi trường.

Bên cạnh đó, quản lý hiệu quả vỏ container rỗng cũng là một nội dung quan trọng của logistics xanh trong giao nhận FCL. Việc điều phối container hợp lý, tận dụng chiều vận chuyển hai chiều và hạn chế tình trạng vận chuyển container rỗng không cần thiết sẽ giúp giảm chi phí logistics và giảm phát thải từ hoạt động vận tải. Điều này đặc biệt có ý nghĩa trong bối cảnh nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng container ngày càng tăng.

Ngoài ra, xu hướng sử dụng logistics xanh hiện nay đang được nhiều doanh nghiệp logistics và hãng tàu quan tâm thông qua việc áp dụng nhiên liệu sạch, tàu tiết kiệm năng lượng, chứng từ điện tử và hệ thống quản lý vận tải thông minh. Xu hướng này không chỉ đáp ứng yêu cầu bảo vệ môi trường mà còn giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh, phù hợp với định hướng phát triển bền vững của ngành logistics và thương mại quốc tế.

1.4.3.1 Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động giao nhận

Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động giao nhận hàng hóa bao gồm nhiều yếu tố bên trong và bên ngoài doanh nghiệp. Trước hết, cơ sở hạ tầng giao thông và hệ thống cảng biển có ảnh hưởng lớn đến tốc độ và hiệu quả vận chuyển hàng hóa. Hệ thống đường bộ, cảng biển, kho bãi và phương tiện vận tải càng hiện đại thì hoạt động giao nhận càng thuận lợi và hạn chế được tình trạng chậm trễ.

Bên cạnh đó, chính sách pháp luật, thủ tục hải quan và các quy định về xuất nhập khẩu cũng tác động trực tiếp đến quy trình giao nhận. Nếu thủ tục phức tạp hoặc thay đổi thường xuyên sẽ làm kéo dài thời gian xử lý hàng hóa và phát sinh thêm chi phí cho doanh nghiệp. Ngoài ra, tình hình kinh tế, giá nhiên liệu và nhu cầu thị trường cũng ảnh hưởng đến chi phí vận tải và sản lượng hàng hóa giao nhận.

Ngoài các yếu tố khách quan, năng lực của doanh nghiệp giao nhận cũng là nhân tố quan trọng. Trình độ chuyên môn của nhân viên, khả năng quản lý chứng từ, ứng dụng công nghệ thông tin và sự phối hợp với hãng tàu, cảng biển hay khách hàng sẽ quyết định chất lượng dịch vụ giao nhận. Đồng thời, các yếu tố như thời tiết, thiên tai hoặc sự cố kỹ thuật trong vận tải cũng có thể làm ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng và hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa.

1.4.3.2 Các nhân tố rủi ro đến hoạt động giao nhận

Hoạt động giao nhận hàng hóa luôn tiềm ẩn nhiều rủi ro ảnh hưởng đến tiến độ vận chuyển, chi phí và chất lượng dịch vụ. Một trong những rủi ro phổ biến là rủi ro về vận tải như chậm lịch tàu, ùn tắc cảng, tai nạn giao thông hoặc hư hỏng phương tiện vận chuyển. Những sự cố này có thể làm kéo dài thời gian giao hàng và phát sinh thêm nhiều chi phí cho doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, rủi ro về hàng hóa cũng thường xuyên xảy ra trong quá trình giao nhận. Hàng hóa có thể bị thất lạc, thiếu hụt, hư hỏng hoặc mất mát do quá trình bốc xếp, lưu kho và vận chuyển không đảm bảo. Ngoài ra, sai sót trong chứng từ như khai báo không chính xác, thiếu chứng từ hoặc nhầm lẫn thông tin cũng có thể dẫn đến chậm thông quan và ảnh hưởng đến toàn bộ quy trình giao nhận.

Ngoài các rủi ro trên, hoạt động giao nhận còn chịu tác động từ các yếu tố khách quan như thời tiết xấu, thiên tai, dịch bệnh, biến động giá nhiên liệu hoặc thay đổi chính sách pháp luật liên quan đến xuất nhập khẩu và vận tải. Đồng thời, sự phối hợp chưa hiệu quả giữa doanh nghiệp giao nhận, hãng tàu, cảng biển và khách hàng cũng có thể làm phát sinh tranh chấp, chậm tiến độ và giảm chất lượng dịch vụ logistics.

Chương 2 THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT KHẨU FCL TẠI CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTIC – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

2.1 Khái quát về Công ty TNHH Vietco Logistic – Chi nhánh Đà Nẵng

2.1.1 Lịch sử hình thành và phát triển

Sơ lược về Công ty

Công ty TNHH VietCo Logistics là doanh nghiệp hoạt động lâu năm trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam, chuyên cung cấp các dịch vụ vận tải hàng hóa nội địa, giao nhận, kho bãi và các dịch vụ logistics hỗ trợ khác. Với bề dày kinh nghiệm hình thành và phát triển, công ty từng bước khẳng định vị thế trên thị trường logistics nội địa.

Hình 2.1. Logo công ty

Tên doanh nghiệp (Tiếng Việt): Công ty TNHH VietCo Logistics

Tên giao dịch quốc tế: VietCo Logistics Company Limited

Giám đốc: Nguyễn Ngọc Mỹ

Địa chỉ: 17-19-21 Nguyễn Văn Trỗi, phường 11, quận Phú Nhuận, Hồ Chí Minh

Loại hình doanh nghiệp: Công ty trách nhiệm hữu hạn

Mã số thuế: 0301417502 **Số điện thoại:** 02363969637/38 **Năm thành lập:** 1997

Lĩnh vực hoạt động chính:

- Dịch vụ vận chuyển hàng hóa đường bộ, đường sắt và đường biển (DOOR – CY, DOOR – DOOR, CY – DOOR).
- Dịch vụ giao nhận hàng hóa.
- Dịch vụ trung chuyển container giữa cảng – depot – kho khách hàng.
- Dịch vụ kho bãi, lưu giữ hàng hóa (theo khả năng và nhu cầu khách hàng).

- Dịch vụ hỗ trợ logistics: làm lệnh ePort, nâng – hạ container, quản lý chứng từ vận chuyển.

Công ty TNHH VietCo Logistics là doanh nghiệp hoạt động lâu năm trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam, chuyên cung cấp các dịch vụ vận tải hàng hóa nội địa, giao nhận, kho bãi và các dịch vụ logistics hỗ trợ khác. Với bề dày kinh nghiệm hình thành và phát triển từ năm 1997, công ty từng bước khẳng định vị thế trên thị trường logistics nội địa.

Công ty TNHH Vietco Logistics được thành lập vào năm 1997, trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam đang từng bước đổi mới và hội nhập, nhu cầu lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu ngày càng gia tăng. Ngay từ những ngày đầu, doanh nghiệp đã định hướng hoạt động trong lĩnh vực logistics và vận chuyển hàng hóa, từng bước xây dựng nền tảng để phát triển bền vững.

Quá trình hình thành và phát triển của công ty có thể được chia thành các giai đoạn cụ thể như sau:

Giai đoạn 1997 – 2005: Giai đoạn hình thành, tập trung vận chuyển gạo

Trong giai đoạn đầu thành lập, Vietco Logistics chủ yếu hoạt động trong lĩnh vực vận chuyển mặt hàng gạo – một trong những mặt hàng nông sản thiết yếu và chiến lược của Việt Nam. Hoạt động vận chuyển gạo phục vụ cả nhu cầu tiêu thụ nội địa và xuất khẩu, góp phần đảm bảo lưu thông hàng hóa ổn định giữa các vùng sản xuất và thị trường tiêu dùng.

Việc tập trung vào vận chuyển gạo giúp doanh nghiệp tích lũy kinh nghiệm trong tổ chức vận tải hàng hóa khối lượng lớn, quản lý thời gian giao nhận, bảo quản hàng hóa và phối hợp với các đối tác trong chuỗi cung ứng. Đây là giai đoạn đặt nền móng quan trọng cho sự phát triển lâu dài của Vietco Logistics.

Giai đoạn 2006 – 2014: Mở rộng mặt hàng, phát triển vận chuyển nội địa và ngoại địa

Bước sang giai đoạn tiếp theo, cùng với sự phát triển của nền kinh tế và thị trường logistics, Vietco Logistics dần mở rộng phạm vi vận chuyển sang nhiều loại hàng hóa khác ngoài mặt hàng gạo, bao gồm hàng tiêu dùng, hàng công nghiệp, vật tư sản xuất, hàng đóng bao và hàng pallet.

Trong giai đoạn này, doanh nghiệp phát triển song song vận chuyển nội địa và vận chuyển ngoại địa, tăng cường hợp tác với các đối tác xuất nhập khẩu, từng bước hoàn thiện hệ thống dịch vụ logistics. Việc đa dạng hóa mặt hàng và dịch vụ giúp công ty nâng cao năng lực cạnh tranh, mở rộng thị phần và xây dựng mạng lưới khách hàng ổn định trên phạm vi cả nước.

Giai đoạn 2015 – 2019: Thành lập Chi nhánh Đà Nẵng – Chuyên sâu vận chuyển nội địa

Nhằm đáp ứng nhu cầu mở rộng thị trường và tăng cường kết nối khu vực miền Trung, năm 2015 Vietco Logistics chính thức thành lập Chi nhánh Đà Nẵng. Chi nhánh được đặt tại thành phố Đà Nẵng – trung tâm kinh tế, giao thông quan trọng của miền Trung, thuận lợi cho hoạt động trung chuyển hàng hóa.

Khác với tổng công ty đảm nhiệm cả vận chuyển nội địa và ngoại địa, Chi nhánh Đà Nẵng được định hướng chuyên sâu vào dịch vụ vận chuyển hàng hóa nội địa. Hoạt động của chi nhánh tập trung vào điều phối vận tải đường bộ, quản lý đơn hàng nội địa và phục vụ nhu cầu phân phối hàng hóa giữa các tỉnh miền Trung, Tây Nguyên và các khu vực khác trên cả nước.

Giai đoạn 2020 – 2021: Ảnh hưởng của dịch COVID-19 và khả năng thích ứng của doanh nghiệp

Giai đoạn dịch bệnh COVID-19 bùng phát đã gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến nền kinh tế nói chung và ngành logistics nói riêng. Nhiều doanh nghiệp vận tải gặp khó khăn do gián đoạn chuỗi cung ứng, sụt giảm nhu cầu và hạn chế lưu thông hàng hóa.

Tuy nhiên, đối với Vietco Logistics, mức độ ảnh hưởng tiêu cực không quá lớn, do doanh nghiệp có nền tảng hoạt động lâu năm trong vận chuyển mặt hàng gạo và các loại hàng hóa thiết yếu. Trong thời gian dịch bệnh, nhu cầu vận chuyển lương thực, thực phẩm vẫn được duy trì nhằm đảm bảo an sinh xã hội, do đó hoạt động vận chuyển gạo và hàng thiết yếu của công ty vẫn diễn ra tương đối ổn định.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp chủ động điều chỉnh phương thức vận hành, tăng cường kiểm soát an toàn phòng dịch, linh hoạt trong điều phối vận tải và phối hợp chặt chẽ với khách hàng. Nhờ đó, Vietco Logistics không chỉ duy trì được hoạt động sản xuất kinh doanh mà còn giữ vững uy tín và mối quan hệ với đối tác trong giai đoạn khó khăn chung của nền kinh tế.

Giai đoạn từ 2022 đến nay: Phục hồi và phát triển ổn định

Sau khi dịch COVID-19 được kiểm soát, hoạt động logistics dần phục hồi. Vietco Logistics tiếp tục phát huy lợi thế trong vận chuyển nội địa và ngoại địa, đồng thời mở rộng vận chuyển đa dạng các loại hàng hóa ngoài mặt hàng gạo, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường.

Chi nhánh Đà Nẵng tiếp tục khẳng định vai trò quan trọng trong hệ thống vận chuyển nội địa của công ty, góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh và mở rộng mạng lưới logistics trên phạm vi toàn quốc.

Đánh giá chung

Từ một doanh nghiệp ban đầu chuyên vận chuyển gạo, Vietco Logistics đã từng bước mở rộng sang nhiều loại hàng hóa khác, phát triển song song vận chuyển nội địa và ngoại địa. Đặc biệt, trong giai đoạn COVID-19, nhờ đặc thù vận chuyển hàng hóa thiết yếu, doanh nghiệp ít chịu tác động tiêu cực và duy trì được sự ổn định. Việc thành lập Chi nhánh Đà Nẵng với định hướng chuyên vận chuyển nội địa thể hiện chiến lược phát triển phù hợp và bền vững của công ty.

2.1.2 Tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi

Tầm nhìn: Trở thành công ty cung cấp dịch vụ Logistics chuyên nghiệp, tối ưu nhất cho từng nhu cầu riêng biệt của khách hàng.

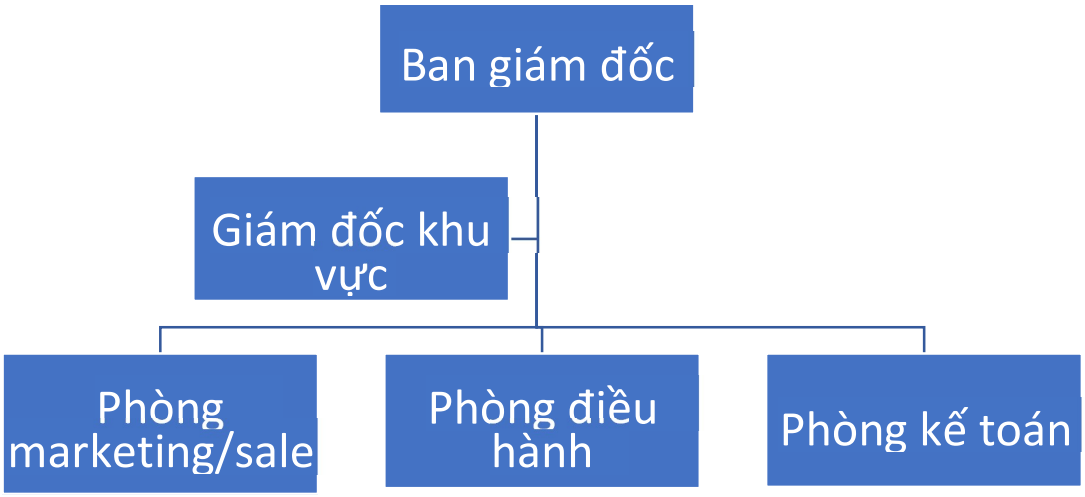
Sứ mệnh: Không chỉ là đối tác, nhà cung ứng dịch vụ mà còn là người đồng hành đáng tin cậy, đem lại sự an tâm và tin tưởng lâu dài cho khách hàng để cùng nhau xây dựng mối quan hệ bền vững, cùng nhau phát triển trong nền kinh tế hội nhập

Giá trị cốt lõi: Uy tín – Chuyên nghiệp – Hợp tác – Phát triển bền vững

2.1.3 Lĩnh vực các hoạt động kinh doanh

- Dịch vụ vận chuyển hàng hóa đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không
- Dịch vụ giao nhận hàng hóa.
- Dịch vụ trung chuyển container giữa cảng – depot – kho khách hàng.
- Dịch vụ kho bãi, lưu giữ hàng hóa (theo khả năng và nhu cầu khách hàng).
- Dịch vụ hỗ trợ logistics: làm lệnh ePort, nâng – hạ container, quản lý chứng từ vận chuyển.

2.1.4 Cơ cấu tổ chức của công ty



Hình 2.1. Sơ đồ tổ chức của công ty TNHH Vietco Logistics

Hình 2.2. Sơ đồ tổ chức của công ty TNHH Vietco Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng

Chức năng và nhiệm vụ của các phòng ban:

1. Giám đốc Khu vực

- Chức năng: Quản trị hiệu quả hoạt động kinh doanh (P&L) và đảm bảo sự phát triển bền vững của chi nhánh theo định hướng tổng công ty.
- Nhiệm vụ:
    - Phê duyệt kế hoạch: Thẩm định và thông qua các phương án kinh doanh, dự án đầu tư hạ tầng kho bãi, đội xe.

- Quản trị rủi ro: Nhận diện và thiết lập các kịch bản ứng phó với biến động thị trường, thay đổi pháp lý và đứt gãy chuỗi cung ứng.
- Đối ngoại chiến lược: Xây dựng mối quan hệ với các cơ quan hữu quan, chính quyền địa phương và các đối tác lớn.

2. Phòng Sale & Marketing
   - Chức năng: Nghiên cứu nhu cầu, thiết kế giải pháp chuỗi cung ứng và hiện thực hóa bằng các hợp đồng kinh tế.
   - Nhiệm vụ:
     - Giải pháp hóa dịch vụ: Không chỉ bán "xe" hay "kho", mà bán giải pháp giúp khách hàng tối ưu hóa chi phí và thời gian (Lead-time). o Phát triển mạng lưới: Tìm kiếm khách hàng mới (FMCG, TMĐT, Sản xuất...) và duy trì quan hệ với khách hàng chiến lược. o Định vị thương hiệu: Thực hiện các chiến dịch Marketing để định vị uy tín về năng lực vận tải và độ phủ của mạng lưới chi nhánh.
3. Phòng Điều hành
   - Chức năng: Tổ chức, thực hiện và giám sát toàn bộ luồng hàng hóa từ điểm đầu đến điểm cuối.
   - Nhiệm vụ:
     - Tối ưu hóa vận tải (Transport Optimization): Điều phối đội xe, sắp xếp lộ trình (routing) sao cho quãng đường ngắn nhất và tỉ lệ lấp đầy (load factor) cao nhất. o Quản trị kho bãi & Hiện trường: Kiểm soát nhập - xuất - tồn, đảm bảo an toàn hàng hóa và thực hiện các thủ tục thông quan, chứng từ vận tải.
     - Số hóa vận hành: Ứng dụng hệ thống TMS (Quản lý vận tải) và WMS (Quản lý kho) để cung cấp thông tin theo dõi (tracking) thời gian thực cho khách hàng.
4. Phòng Kế toán
   - Chức năng: Quản lý tài sản, kiểm soát chi phí và cung cấp các chỉ số đo lường sức khỏe doanh nghiệp.
   - Nhiệm vụ:
     - Kiểm soát định mức: Theo dõi chặt chẽ các biến phí (xăng dầu, phí cầu đường, sửa chữa) và định phí để tối ưu hóa biên lợi nhuận.
     - Quản trị công nợ (AR/AP): Đảm bảo thu hồi công nợ đúng hạn từ khách hàng và thanh toán kịp thời cho các nhà cung cấp vệ tinh.

2.1.5 Nguồn lực công ty – chi nhánh đà nẵng

2.1.5.1 Cơ sở vật chất, nguồn nhân lực

a. Tài sản cố định

Máy móc thiết bị, phương tiện vận tải:

- Số lượng đầu kéo: hơn 12 xe đầu kéo.

- Số lượng xe rơ-mooc: hơn 10 rơ-mooc.

"Nguồn: VietCo Logistics"

Hình 2.4 Xe đầu kéo công ty Vietco – chi nhánh Đà nẵng

b. Trang thiết bị tại công ty

Bảng 2.1 Trang thiết bị công ty – chi nhánh Đà nẵng

STT	Trang thiết bị	Số lượng
1	Máy vi tính	15
2	Máy in	3
3	Máy photo	3
4	Máy scan	2
STT	**Trang thiết bị**	**Số lượng**
6	Máy điều hòa	6
7	Bàn	22
8	Ghế	28
9	Tủ đựng hồ sơ	6
10	Máy lọc nước	3
11	Máy quạt	8

"Nguồn: VietCo Logistics"

Công ty VietCo luôn chú trọng đầu tư những trang thiết bị hiện đại và cần thiết cho các nhân viên. Nhằm giúp cho nhân viên có thể làm việc với các trang thiết bị hiện đại để có thể hoàn thành tốt công việc của mình.

c. Nhân lực

Bảng 2.2 Tình hình nhân sự ở công ty – chi nhánh Đà Nẵng năm 2025

STT	Nhân viên		Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)
1	Giới tính	Nam	24	57.14%
		Nữ	18	42.86%
2	Trình độ học vấn	Thạc sĩ	2	4.76%
		Đại học	17	40.48%
		Cao đẳng	11	26.19%
		Lao động phổ thông	12	28.57%
3	Độ tuổi	Từ 22 – dưới 30 tuổi	13	30.95%
		Từ 30 – 40 tuổi	20	47.62%
		Từ trên 40 tuổi	9	21.43%
4	Kinh nghiệm	Dưới 2 năm	7	16.67%
		Từ 2 - 4 năm	18	42.86%
		Trên 4 năm	17	40.47%
Tổng cộng			42	100%

"Nguồn: VietCo Logistics"

Nhìn chung, nguồn nhân lực của VietCo Freight được tuyển chọn liên tục, có năng lực, nhiệt huyết, mỗi cá nhân được bố trí và phân công công việc cụ thể, chuyên môn hóa theo từng lĩnh vực hoạt động.

Bên cạnh đó thì đội ngũ nhân viên của công ty không ngừng nâng cao cập nhập cái mới, học hỏi những nghiệp vụ liên quan đến lĩnh vực hoạt động của công ty để có thể ứng phó với mọi tình huống xảy đến trong công việc.

d. Địa bàn kinh doanh

Địa bàn kinh doanh của công ty phân bố 3 khu vực chính là miền Bắc, miền Trung và miền Nam, nơi có địa hình phù hợp với hệ thống cảng biển nước sâu:

- Miền Bắc: Hà Nội, Hải Phòng.
- Miền Trung: Nghệ An, Đà Nẵng.
- Miền Nam: Tp. Hồ Chí Minh.

2.1.5.2 Tài chính phục vụ hoạt động kinh doanh

Nhận xét:

- Tổng tài sản của doanh nghiệp giai đoạn 2023–2025 tăng trưởng liên tục và tương đối ổn định. Năm 2024 tổng tài sản đạt 53,336 triệu đồng, tăng 6,107 triệu đồng tương ứng 12,93% so với năm 2023. Đến năm 2025, tổng tài sản tiếp tục tăng lên

60,164 triệu đồng, tăng 6,828 triệu đồng tương ứng 12,80% so với năm 2024. Điều này cho thấy doanh nghiệp đang mở rộng quy mô hoạt động và có xu hướng phát triển tích cực.

- Tài sản ngắn hạn tăng đều qua các năm, từ 30,694 triệu đồng năm 2023 lên 39,120 triệu đồng năm 2025. Mức tăng năm 2024 là 3,974 triệu đồng và năm 2025 là 4,452 triệu đồng. Điều này phản ánh doanh nghiệp chú trọng bổ sung vốn lưu động nhằm phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh và nâng cao khả năng thanh toán ngắn hạn.
- Tiền và các khoản tương đương tiền tăng từ 3,682 triệu đồng năm 2023 lên 4,693 triệu đồng năm 2025. Khoản mục này tăng ổn định cho thấy doanh nghiệp duy trì được khả năng thanh khoản tương đối tốt và có đủ nguồn tiền để đáp ứng các nghĩa vụ tài chính ngắn hạn.
- Các khoản phải thu ngắn hạn chiếm tỷ trọng lớn trong tài sản ngắn hạn và tăng mạnh qua các năm, từ 19,949 triệu đồng năm 2023 lên 25,437 triệu đồng năm 2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp có xu hướng mở rộng bán chịu hoặc doanh thu tăng trưởng. Tuy nhiên, doanh nghiệp cần quản lý tốt công nợ để tránh ảnh hưởng đến dòng tiền và khả năng thu hồi vốn.
- Hàng tồn kho tăng từ 5,524 triệu đồng năm 2023 lên 7,034 triệu đồng năm 2025, phản ánh doanh nghiệp đang mở rộng quy mô sản xuất hoặc tăng lượng hàng dự trữ nhằm đáp ứng nhu cầu thị trường. Tuy nhiên, việc tồn kho tăng cũng đòi hỏi doanh nghiệp phải quản lý hiệu quả để hạn chế tình trạng ứ đọng vốn.
- Tài sản dài hạn tăng từ 16,535 triệu đồng năm 2023 lên 21,044 triệu đồng năm 2025. Năm 2024 tăng 2,133 triệu đồng và năm 2025 tăng 2,376 triệu đồng. Điều này cho thấy doanh nghiệp đang chú trọng đầu tư vào tài sản phục vụ hoạt động lâu dài và mở rộng năng lực sản xuất kinh doanh.
- Tài sản cố định tăng trưởng ổn định, đặc biệt là tài sản cố định hữu hình tăng từ 13,380 triệu đồng lên 17,047 triệu đồng trong giai đoạn nghiên cứu. Điều này phản ánh doanh nghiệp đầu tư thêm máy móc, thiết bị và cơ sở vật chất nhằm nâng cao năng lực hoạt động.
- Tài sản cố định vô hình cũng tăng nhẹ qua các năm, cho thấy doanh nghiệp bắt đầu quan tâm nhiều hơn đến các tài sản như phần mềm, thương hiệu hoặc quyền sở hữu trí tuệ. Tài sản dở dang dài hạn và tài sản dài hạn khác đều tăng khá mạnh, phản ánh doanh nghiệp đang triển khai thêm các dự án đầu tư và có định hướng mở rộng hoạt động trong tương lai.
- Nhìn chung, cơ cấu tài sản của doanh nghiệp có sự tăng trưởng đồng đều ở cả tài sản ngắn hạn và tài sản dài hạn. Điều này cho thấy doanh nghiệp đang phát triển theo hướng ổn định, vừa đảm bảo hoạt động kinh doanh ngắn hạn vừa chú trọng đầu tư dài hạn nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh trong tương lai.

Bảng 2.3. Bảng tóm tắt cân đối tài chính về Tài sản trong giai đoạn 2023-2025

(Đơn vị tính: Triệu đồng)

TÀI SẢN	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Tăng trưởng 2024/2023		Tăng trưởng 2025/2024	
				+/-	%	+/-	%
A.Tài sản ngắn hạn	30.694	34.668	39.120	3.974	12.95	4.452	12.84
I.Tiền và các khoản tương đương	3.682	4.159	4.693	477	12.94	534	12.85
II.Các khoản phải thu ngắn hạn	19.949	22.534	25.437	2.585	12.96	2.903	12.88
III.Hàng tồn kho	5.524	6.238	7.034	714	12.93	769	12.75
IV.Tài sản ngắn hạn khác	1.538	1.737	1.956	199	12.90	219	12.65
B.Tài sản dài hạn	16.535	18.668	21.044	2.133	12.90	2.376	12.73
I.Các khoản phải thu dài hạn	662.358	747.88	842.114	85.522	12.91	94.234	12.60
II.Tài sản cố định	14.542	16.426	18.525	1.884	12.96	2.099	12.78
1.Tài sản cố định hữu hình	13.380	15.113	17.047	1.733	12.95	1.934	12.80
2.Tài sản cố định vô hình	1.161	1.313	1.478	152	13.06	165	12.55
III.Tài sản dở dang dài hạn	664.212	749.120	841.637	84.908	12.78	92.517	12.35
IV.Tài sản dài hạn khác	666.229	745.086	835.242	78.857	11.84	90.156	12.10
Tổng cộng Tài sản	47.229	53.336	60.164	6.107	12.93	6.828	12.80

(Nguồn: Phòng Tài chính – Kế toán Công Ty TNHH Vietco Logistics)

Bảng 2.4. Bảng tóm tắt cân đối tài chính về Nguồn vốn trong giai đoạn 2023-2025

(Đơn vị tính: Triệu đồng)

Nguồn Vốn	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Tăng trưởng 2024/2023		Tăng trưởng 2025/2024	
				+/-	%	+/-	%
C.Nợ phải trả	21.257	23.985	27.026	2.728	12.84	3.041	12.68
I.Nợ ngắn hạn	13.817	15.590	17.572	1.773	12.84	1.982	12.71
Trong đó: Phải trả người bán	9.672	10.913	12.300	1.241	12.84	1.387	12.71
II. Nợ dài hạn	7.440	8.395	9.454	955	12.84	1.059	12.61
Trong đó: Vay và nợ thuê TC	6.696	7.555	8.516	859	12.84	961	12.71
D. Vốn chủ sở hữu	25.972	29.351	33.137	3.379	13.01	3.786	12.90
I. Vốn góp của chủ sở	20.777	23.481	26.521	2.704	13.01	3.040	12.95
II. Lợi nhuận sau thuế PP	5.194	5.870	6.617	676	13.01	747	12.71
Tổng cộng nguồn vốn	47.229	53.336	60.164	6.107	12.93	6.828	12.80

(Nguồn: Phòng Tài chính – Kế toán Công Ty TNHH Vietco Logistics)

Nhận xét:

- Qua bảng số liệu cho thấy tổng nguồn vốn của doanh nghiệp tăng liên tục qua 3 năm 2023–2025. Cụ thể, năm 2024 tổng nguồn vốn đạt 53.336 triệu đồng, tăng 6.107 triệu đồng tương ứng tăng 12,93% so với năm 2023. Đến năm 2025, tổng nguồn vốn tiếp tục tăng lên 60.164 triệu đồng, tăng 6.828 triệu đồng tương ứng 12,80% so với năm 2024. Điều này cho thấy quy mô hoạt động của doanh nghiệp ngày càng được mở rộng.
- Về nợ phải trả, năm 2024 đạt 23.985 triệu đồng, tăng 2.728 triệu đồng (12,84%) so với năm 2023; năm 2025 tăng lên 27.026 triệu đồng, tăng thêm 3.041 triệu đồng (12,68%). Trong đó, nợ ngắn hạn chiếm tỷ trọng lớn, chủ yếu là khoản phải trả người bán. Khoản phải trả người bán năm 2025 đạt 12.300 triệu đồng, tăng 1.387 tỷ đồng so với năm 2024, cho thấy doanh nghiệp tận dụng tốt nguồn vốn chiếm dụng từ nhà cung cấp để phục vụ hoạt động kinh doanh.
- Nợ dài hạn cũng có xu hướng tăng đều từ 7.440 triệu đồng năm 2023 lên 9.454 triệu đồng năm 2025. Đặc biệt, vay và nợ thuê tài chính tăng từ 6.696 triệu đồng lên 8.516 triệu đồng, phản ánh doanh nghiệp có xu hướng huy động thêm vốn vay để đầu tư và mở rộng hoạt động sản xuất kinh doanh.
- Bên cạnh đó, vốn chủ sở hữu tăng trưởng khá tích cực. Năm 2024 đạt 29.351 triệu đồng, tăng 3.379 triệu đồng (13,01%) so với năm 2023; năm 2025 đạt 33.137 triệu đồng, tăng 3.786 triệu đồng (12,90%) so với năm 2024. Trong vốn chủ sở hữu, vốn góp của chủ sở hữu chiếm tỷ trọng lớn và tăng liên tục qua các năm, cho thấy doanh nghiệp có năng lực tài chính tương đối ổn định và nhận được sự đầu tư bổ sung từ chủ sở hữu.
- Ngoài ra, lợi nhuận sau thuế chưa phân phối cũng tăng từ 5.194 triệu đồng năm 2023 lên 6.617 triệu đồng năm 2025, phản ánh hoạt động kinh doanh có hiệu quả và doanh nghiệp tích lũy được thêm lợi nhuận để tái đầu tư.
- Nhìn chung, cơ cấu nguồn vốn của doanh nghiệp tăng trưởng tương đối ổn định qua các năm. Cả nợ phải trả và vốn chủ sở hữu đều tăng với tốc độ tương đương khoảng 12–13%, cho thấy doanh nghiệp duy trì được sự cân đối giữa vốn vay và vốn tự có, góp phần đảm bảo khả năng tài chính và phục vụ cho chiến lược mở rộng hoạt động trong tương lai.

2.2 Thực trạng hoạt động kinh doanh của công ty

2.2.1 Các lĩnh vực kinh doanh chính

Trong bối cảnh nền kinh tế hội nhập sâu rộng và hoạt động thương mại ngày càng phát triển, logistics đã trở thành một trong những yếu tố then chốt quyết định đến hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Công ty Vietco, với vai trò là một đơn vị cung cấp dịch vụ logistics, đã xây dựng hệ thống dịch vụ tương đối đa dạng bao gồm vận chuyển hàng hóa đa phương thức, giao nhận hàng hóa, trung chuyển container, dịch vụ kho bãi và các dịch vụ hỗ trợ logistics. Việc phân tích chi tiết các dịch vụ này sẽ giúp làm rõ năng lực hoạt động cũng như giá trị mà Vietco mang lại cho khách hàng trong chuỗi cung ứng.

Trước hết, dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ, đường sắt và đường biển là hoạt động cốt lõi trong hệ thống dịch vụ của Vietco. Việc triển khai đồng thời nhiều

phương thức vận tải cho thấy doanh nghiệp đang hướng đến mô hình vận tải đa phương thức, cho phép linh hoạt trong việc lựa chọn giải pháp phù hợp với từng loại hàng hóa và tuyến đường vận chuyển. Trong đó, vận tải đường bộ đóng vai trò chủ đạo trong việc kết nối trực tiếp giữa các điểm giao nhận nhờ tính linh hoạt cao, có thể tiếp cận tận nơi. Vận tải đường sắt lại phù hợp với hàng hóa có khối lượng lớn, chi phí thấp và ít chịu ảnh hưởng bởi điều kiện thời tiết. Trong khi đó, vận tải đường biển giữ vai trò quan trọng trong vận chuyển hàng hóa đường dài, đặc biệt là trong hoạt động xuất nhập khẩu.

Các hình thức vận chuyển như từ cửa đến cửa, từ cửa đến bãi container và từ bãi container đến cửa thể hiện rõ mức độ đa dạng và khả năng đáp ứng linh hoạt của Vietco. Hình thức từ cửa đến cửa giúp khách hàng tiết kiệm thời gian và chi phí quản lý khi toàn bộ quá trình vận chuyển được doanh nghiệp đảm nhận. Hình thức từ cửa đến bãi container hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động xuất khẩu, đảm bảo hàng hóa được đưa ra cảng đúng tiến độ. Ngược lại, hình thức từ bãi container đến cửa lại phù hợp với hàng nhập khẩu, giúp rút ngắn thời gian đưa hàng về kho. Tuy nhiên, để vận hành hiệu quả các hình thức này, Vietco cần có khả năng điều phối tốt giữa các phương thức vận tải và đảm bảo sự liên kết chặt chẽ giữa các khâu trong chuỗi vận chuyển.

Bên cạnh đó, dịch vụ giao nhận hàng hóa của Vietco đóng vai trò như một cầu nối giữa người gửi và người nhận. Đây không chỉ là hoạt động tiếp nhận và bàn giao hàng hóa mà còn bao gồm việc tổ chức, theo dõi và kiểm soát toàn bộ quá trình vận chuyển. Một dịch vụ giao nhận hiệu quả phải đảm bảo tính chính xác, đúng thời gian và an toàn cho hàng hóa. Ngoài ra, Vietco còn phải xử lý các vấn đề phát sinh như chậm trễ, sai lệch thông tin hoặc rủi ro trong quá trình vận chuyển. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp phải có quy trình làm việc chặt chẽ và đội ngũ nhân sự có chuyên môn cao.

Một trong những dịch vụ quan trọng khác là trung chuyển container giữa cảng, depot và kho của khách hàng. Đây là hoạt động mang tính kết nối, đảm bảo sự lưu thông liên tục của container trong chuỗi logistics. Dịch vụ trung chuyển giúp tối ưu hóa việc sử dụng container, giảm thiểu thời gian lưu bãi và hạn chế tình trạng ùn tắc tại cảng. Đồng thời, nó cũng giúp Vietco chủ động hơn trong việc điều phối phương tiện và kế hoạch vận chuyển. Tuy nhiên, hoạt động này đòi hỏi sự chính xác cao về thời gian và sự phối hợp nhịp nhàng giữa các bên liên quan, bởi bất kỳ sai sót nào cũng có thể gây gián đoạn toàn bộ quá trình vận chuyển.

Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa của Vietco là một yếu tố quan trọng trong việc duy trì sự ổn định của chuỗi cung ứng. Kho bãi không chỉ là nơi lưu trữ hàng hóa mà còn đóng vai trò điều tiết dòng chảy hàng hóa giữa sản xuất và tiêu thụ. Tùy theo nhu cầu của khách hàng, Vietco có thể cung cấp các giải pháp lưu trữ linh hoạt, từ ngắn hạn đến dài hạn. Một hệ thống kho bãi hiệu quả cần đảm bảo các yêu cầu về an toàn, bảo quản hàng hóa và khả năng quản lý. Nếu được đầu tư bài bản, dịch vụ kho bãi còn có thể trở thành một lợi thế cạnh tranh quan trọng, giúp Vietco mở rộng phạm vi dịch vụ và gia tăng giá trị cung cấp cho khách hàng.

Cuối cùng, các dịch vụ hỗ trợ logistics như làm lệnh ePort, nâng hạ container và quản lý chứng từ vận chuyển đóng vai trò không thể thiếu trong toàn bộ hệ thống dịch vụ của Vietco. Việc làm lệnh ePort giúp đơn giản hóa thủ tục tại cảng, rút ngắn thời gian xử lý và giảm bớt các công đoạn giấy tờ. Hoạt động nâng hạ container liên quan trực tiếp đến

việc bốc xếp hàng hóa, đòi hỏi độ chính xác và an toàn cao. Trong khi đó, quản lý chứng từ vận chuyển là yếu tố quan trọng đảm bảo tính hợp pháp và minh bạch của quá trình logistics. Nếu không được thực hiện tốt, các sai sót trong chứng từ có thể dẫn đến nhiều rủi ro như chậm trễ giao hàng hoặc phát sinh chi phí ngoài dự kiến.

Tổng thể, các dịch vụ logistics mà Vietco đang cung cấp đã hình thành một hệ thống tương đối hoàn chỉnh, bao phủ nhiều khâu trong chuỗi cung ứng từ vận chuyển, lưu trữ đến hỗ trợ thủ tục. Sự kết hợp giữa các dịch vụ này không chỉ giúp doanh nghiệp đáp ứng tốt nhu cầu của khách hàng mà còn góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và khả năng cạnh tranh trên thị trường. Tuy nhiên, để phát triển bền vững trong tương lai, Vietco cần tiếp tục đầu tư vào công nghệ, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và hoàn thiện quy trình quản lý, từ đó từng bước khẳng định vị thế của mình trong ngành logistics.

2.2.2 Thị trường và khách hàng

2.2.2.1 Thị trường

Công ty Vietco xác định thị trường hoạt động chủ yếu là thị trường nội địa. Doanh nghiệp tập trung cung cấp các dịch vụ vận chuyển hàng hóa, trung chuyển container, kho bãi và giao nhận trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam. Đây là thị trường có tiềm năng lớn do sự phát triển nhanh chóng của các khu công nghiệp, khu chế xuất và hệ thống cảng biển, kéo theo nhu cầu vận chuyển và lưu thông hàng hóa ngày càng gia tăng.

Hoạt động của Vietco chủ yếu diễn ra trên các tuyến vận tải nội địa, đặc biệt là vận tải đường bộ kết nối giữa cảng biển, depot và các khu vực sản xuất hoặc kho hàng của doanh nghiệp. Việc tập trung vào thị trường trong nước giúp Vietco tận dụng được lợi thế về sự am hiểu địa lý, hệ thống giao thông cũng như nhu cầu vận chuyển của từng khu vực. Đồng thời, doanh nghiệp có thể chủ động hơn trong việc điều phối phương tiện và kiểm soát chất lượng dịch vụ.

Bên cạnh đó, Vietco cũng tham gia gián tiếp vào thị trường logistics quốc tế thông qua việc phục vụ các hoạt động xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, vai trò của công ty trong lĩnh vực này chủ yếu dừng lại ở các khâu nội địa như vận chuyển hàng hóa đến cảng, nhận hàng từ cảng và hỗ trợ các thủ tục liên quan. Điều này cho thấy thị trường quốc tế chưa phải là trọng tâm phát triển chính của Vietco, mà chỉ đóng vai trò bổ trợ cho hoạt động kinh doanh trong nước.

Tóm lại, thị trường hoạt động của Vietco tập trung chủ yếu ở nội địa, với định hướng phát triển dựa trên việc khai thác hiệu quả nhu cầu vận chuyển và logistics trong nước. Đây là nền tảng quan trọng giúp doanh nghiệp duy trì hoạt động ổn định và tạo tiền đề cho việc mở rộng trong tương lai.

2.2.2.2 Khách hàng

Song song với việc xác định thị trường nội địa là trọng tâm, Vietco cũng tập trung phục vụ các nhóm khách hàng chủ yếu là doanh nghiệp trong nước. Đối tượng khách hàng chính của công ty bao gồm các doanh nghiệp sản xuất, doanh nghiệp thương mại và doanh nghiệp có hoạt động xuất nhập khẩu.

Trước hết, các doanh nghiệp sản xuất là nhóm khách hàng quan trọng của Vietco. Những doanh nghiệp này có nhu cầu thường xuyên về vận chuyển nguyên vật liệu đầu vào cũng như phân phối sản phẩm đầu ra. Do đó, họ cần đến các dịch vụ vận chuyển nội địa, trung chuyển container và lưu trữ hàng hóa để đảm bảo quá trình sản xuất diễn ra liên tục và hiệu quả. Vietco, với hệ thống dịch vụ của mình, có thể đáp ứng tốt các yêu cầu này.

Bên cạnh đó, các doanh nghiệp thương mại và phân phối cũng là nhóm khách hàng chủ yếu. Đây là những đơn vị có nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa các khu vực, lưu kho và phân phối đến các điểm bán lẻ. Đối với nhóm khách hàng này, yếu tố chi phí và tốc độ giao hàng là những tiêu chí quan trọng, đòi hỏi Vietco phải cung cấp dịch vụ linh hoạt và ổn định.

Ngoài ra, Vietco còn phục vụ các doanh nghiệp có hoạt động xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, phạm vi phục vụ chủ yếu vẫn tập trung ở các khâu nội địa như vận chuyển hàng hóa đến cảng hoặc từ cảng về kho, cũng như hỗ trợ giao nhận và thủ tục liên quan. Nhóm khách hàng này có yêu cầu cao về thời gian và độ chính xác, do đó chất lượng dịch vụ là yếu tố then chốt để duy trì sự hợp tác lâu dài.

Một đặc điểm đáng chú ý là phần lớn khách hàng của Vietco thuộc nhóm doanh nghiệp vừa và nhỏ. Đây là nhóm khách hàng có nhu cầu đa dạng nhưng hạn chế về nguồn lực, do đó thường có xu hướng thuê ngoài dịch vụ logistics. Điều này tạo cơ hội cho Vietco phát triển các gói dịch vụ phù hợp, linh hoạt theo từng nhu cầu cụ thể.

Tóm lại, đối tượng khách hàng của Vietco chủ yếu là các doanh nghiệp trong nước, đặc biệt là doanh nghiệp sản xuất, thương mại và doanh nghiệp vừa và nhỏ. Việc tập trung vào nhóm khách hàng này giúp Vietco khai thác hiệu quả thị trường nội địa và xây dựng mối quan hệ hợp tác bền vững trong quá trình phát triển.

2.2.3 Đối thủ cạnh tranh

Trong bối cảnh Đà Nẵng là trung tâm logistics quan trọng của khu vực miền Trung, nơi tập trung cảng biển, sân bay quốc tế, khu công nghiệp và các tuyến vận tải Bắc – Nam, ngành logistics tại đây phát triển mạnh mẽ và có mức độ cạnh tranh rất cao. Công ty Vietco, với định hướng hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực vận tải nội địa, giao nhận hàng hóa, trung chuyển container và các dịch vụ hỗ trợ logistics, đang phải đối mặt với nhiều nhóm đối thủ cạnh tranh khác nhau. Các đối thủ này không chỉ khác nhau về quy mô mà còn khác nhau về năng lực dịch vụ, mức độ chuyên môn hóa và phân khúc khách hàng.

Trước hết, nhóm đối thủ cạnh tranh mạnh nhất của Vietco tại Đà Nẵng là các doanh nghiệp gắn liền với hoạt động cảng biển và hệ thống logistics hạ tầng. Tiêu biểu là Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (DANALOG). Đây là doanh nghiệp có lợi thế đặc biệt do trực tiếp tham gia vào hoạt động khai thác cảng, bốc xếp, lưu bãi container và điều phối hàng hóa tại khu vực cảng biển Đà Nẵng. Lợi thế lớn nhất của DANALOG nằm ở việc kiểm soát dòng hàng ngay tại điểm trung chuyển quan trọng nhất, giúp họ chủ động về thời gian xử lý container và tối ưu chi phí vận hành.

So với Vietco, DANALOG có sự khác biệt rõ rệt về vị trí trong chuỗi logistics. Nếu Vietco chủ yếu thực hiện các hoạt động vận chuyển nội địa và trung chuyển container giữa cảng – depot – kho khách hàng, thì DANALOG lại nằm ở "điểm nút" của chuỗi cung ứng, nơi hàng hóa được xếp dỡ và phân phối. Điều này khiến DANALOG có lợi thế trong việc tiếp cận khách hàng xuất nhập khẩu lớn và các hãng tàu. Do đó, trong mảng trung chuyển container và dịch vụ liên quan đến cảng, Vietco phải cạnh tranh gián tiếp với một đối thủ có nền tảng hạ tầng mạnh hơn và khả năng kiểm soát luồng hàng tốt hơn.

Bên cạnh đó, Công ty Vinatrans Đà Nẵng là một đối thủ cạnh tranh trực tiếp và toàn diện hơn đối với Vietco trong lĩnh vực vận tải nội địa và giao nhận hàng hóa. Vinatrans hoạt động theo mô hình logistics tổng hợp, cung cấp đồng thời nhiều dịch vụ như vận tải đường bộ, kho bãi, giao nhận và hỗ trợ xuất nhập khẩu. Điểm mạnh của Vinatrans nằm ở hệ thống vận tải tương đối lớn, khả năng tổ chức dịch vụ đồng bộ và kinh nghiệm lâu năm trong ngành logistics.

So với Vietco, Vinatrans có lợi thế về quy mô và tính hệ thống. Điều này cho phép họ tối ưu hóa chi phí vận hành, đặc biệt trong các tuyến vận tải cố định và các hợp đồng dài hạn với khách hàng lớn. Trong khi đó, Vietco có xu hướng linh hoạt hơn nhưng lại hạn chế về quy mô đội xe và mạng lưới kho bãi. Vì vậy, Vinatrans cạnh tranh trực tiếp với Vietco trong các dịch vụ vận tải đường bộ nội địa, đặc biệt là vận chuyển container và hàng hóa giữa Đà Nẵng và các tỉnh miền Trung.

Ngoài ra, Knight Logistics Đà Nẵng là đối thủ mạnh trong phân khúc dịch vụ logistics hỗ trợ xuất nhập khẩu, đặc biệt là thủ tục hải quan và dịch vụ trọn gói. Doanh nghiệp này cung cấp các giải pháp logistics tích hợp bao gồm khai báo hải quan, vận chuyển container, và xử lý chứng từ xuất nhập khẩu. Điểm mạnh quan trọng của Knight Logistics là khả năng xử lý nghiệp vụ hải quan nhanh chóng và chính xác, đồng thời cung cấp dịch vụ "door-to-door" cho khách hàng doanh nghiệp.

Trong khi đó, Vietco chủ yếu tập trung vào vận chuyển nội địa và hỗ trợ logistics, nên ở khía cạnh dịch vụ giá trị gia tăng như tư vấn hải quan, tối ưu mã HS hay xử lý các tình huống phát sinh phức tạp, Vietco thường không có lợi thế bằng. Do đó, Knight Logistics trở thành đối thủ cạnh tranh quan trọng trong nhóm khách hàng xuất nhập khẩu, đặc biệt là các doanh nghiệp FDI hoặc doanh nghiệp có yêu cầu dịch vụ logistics trọn gói.

Một đối thủ khác có ảnh hưởng lớn là VOSA Đà Nẵng, doanh nghiệp nhà nước có lịch sử lâu đời trong lĩnh vực hàng hải và giao nhận quốc tế. VOSA có thế mạnh nổi bật trong vai trò đại lý tàu biển, kết nối với các hãng tàu quốc tế và cung cấp dịch vụ giao nhận hàng xuất nhập khẩu. Lợi thế lớn nhất của VOSA nằm ở uy tín thương hiệu, mạng lưới quan hệ rộng và khả năng tiếp cận các khách hàng lớn trong lĩnh vực vận tải biển.

So với Vietco, VOSA hoạt động ở phân khúc cao hơn trong chuỗi logistics, đặc biệt là logistics quốc tế và giao nhận đường biển. Mặc dù Vietco không cạnh tranh trực tiếp toàn diện với VOSA, nhưng vẫn bị ảnh hưởng gián tiếp trong các dịch vụ liên quan đến container, cảng biển và khách hàng xuất nhập khẩu. Điều này làm giảm cơ hội mở rộng của Vietco nếu không nâng cao năng lực dịch vụ và kết nối quốc tế.

Bảng 2.5: Bảng so sánh của công ty Vietco và các đối thủ cạnh tranh khác

Tiêu chí	Vietco	DANALOG	Vinatrans Đà Nẵng	Knight Logistics	VOSA Đà Nẵng	Doanh nghiệp nhỏ lẻ địa phương
Lĩnh vực hoạt động chính	Vận tải nội địa, trung chuyển container, giao nhận hàng hóa	Logistics cảng biển, bốc xếp, lưu bãi container	Logistics tổng hợp, vận tải, kho bãi, giao nhận	Logistics tích hợp, hải quan, vận tải container	Đại lý tàu biển, giao nhận quốc tế	Vận tải ngắn tuyến nội địa
Phân khúc cạnh tranh với Vietco		Trung chuyển container và dịch vụ cảng	Vận tải đường bộ và giao nhận	Dịch vụ logistics trọn gói và xuất nhập khẩu	Dịch vụ liên quan cảng biển và khách hàng XNK	Giá vận tải và giao hàng nhanh
Quy mô hoạt động	Trung bình	Lớn	Lớn – trung bình	Trung bình	Lớn	Nhỏ
Lợi thế nổi bật	Linh hoạt, phản ứng nhanh, am hiểu tuyến nội địa miền Trung	Kiểm soát luồng hàng tại cảng, hạ tầng mạnh	Hệ thống vận tải đồng bộ, kinh nghiệm lâu năm	Khả năng xử lý hải quan và dịch vụ door-to-door	Uy tín thương hiệu và kết nối quốc tế	Giá thấp, linh hoạt cao
Điểm mạnh cạnh tranh	Dịch vụ vận tải nội địa linh hoạt	Chủ động thời gian xử lý container	Tối ưu chi phí vận hành và hợp đồng dài hạn	Nghiệp vụ hải quan chuyên sâu	Quan hệ với hãng tàu và khách hàng lớn	Xử lý nhanh đơn hàng nhỏ lẻ
Hạn chế so với đối thủ	Quy mô đội xe và kho bãi còn hạn chế	Phụ thuộc mạnh vào hoạt động cảng	Ít linh hoạt hơn doanh nghiệp nhỏ	Tập trung nhiều vào khách hàng XNK	Chi phí dịch vụ thường cao	Thiếu công nghệ và dịch vụ trọn gói
Khả năng kiểm soát chuỗi logistics	Trung bình	Rất cao	Cao	Cao	Cao	Thấp
Mức độ chuyên môn hóa	Vận tải nội địa và container	Logistics cảng biển	Logistics tổng hợp	Hải quan và logistics tích hợp	Logistics quốc tế và hàng hải	Vận tải ngắn tuyến
Khách hàng mục tiêu	Doanh nghiệp nội địa, hàng container	Hãng tàu, doanh nghiệp XNK lớn	Doanh nghiệp sản xuất và thương mại	Doanh nghiệp FDI, XNK	Khách hàng quốc tế, hãng tàu	Khách hàng nhỏ lẻ địa phương
Mức độ cạnh tranh với Vietco		Gián tiếp	Trực tiếp mạnh	Trực tiếp trong logistics XNK	Gián tiếp	Trực tiếp về giá
Áp lực cạnh tranh tạo ra cho Vietco		Khó mở rộng mảng cảng và container	Cạnh tranh về quy mô và chi phí	Cạnh tranh dịch vụ giá trị gia tăng	Hạn chế mở rộng logistics quốc tế	Ép giá và cạnh tranh tốc độ giao hàng

Ngoài các doanh nghiệp có quy mô lớn và trung bình, Vietco còn phải cạnh tranh mạnh với các doanh nghiệp vận tải và giao nhận nhỏ lẻ tại địa phương. Đây là nhóm đối thủ có đặc điểm hoạt động linh hoạt, tập trung vào các tuyến vận tải ngắn như Đà Nẵng – Quảng Nam – Huế – Quảng Ngãi. Ưu điểm lớn nhất của nhóm này là chi phí thấp, khả năng phản ứng nhanh và sự linh hoạt trong xử lý đơn hàng nhỏ lẻ hoặc phát sinh gấp.

Tuy nhiên, do hạn chế về quy mô, công nghệ và năng lực quản lý, nhóm doanh nghiệp này không cung cấp được dịch vụ logistics trọn gói hoặc các giải pháp phức tạp. Dù vậy, trong phân khúc vận tải nội địa mà Vietco đang tham gia, yếu tố giá cả và tốc độ vẫn là tiêu chí quan trọng, khiến nhóm đối thủ nhỏ lẻ này tạo ra áp lực cạnh tranh trực tiếp rất lớn.

Tổng hợp lại, có thể thấy Vietco tại Đà Nẵng đang hoạt động trong môi trường cạnh tranh đa tầng. Ở tầng thứ nhất là các doanh nghiệp lớn gắn với hạ tầng cảng biển như DANALOG, có lợi thế về vị trí và khả năng kiểm soát container. Ở tầng thứ hai là các doanh nghiệp logistics tổng hợp như Vinatrans và Knight Logistics, cạnh tranh trực tiếp về vận tải, giao nhận và dịch vụ hải quan. Ở tầng thứ ba là các doanh nghiệp nhà nước như VOSA, có lợi thế về thương hiệu và kết nối quốc tế. Cuối cùng là nhóm doanh ng

2.2.4 Kết quả kinh doanh hoạt động kinh doanh qua 3 năm

2.2.4.1 Kết quả kinh doanh về bán hàng và CCDV

Nhận xét:

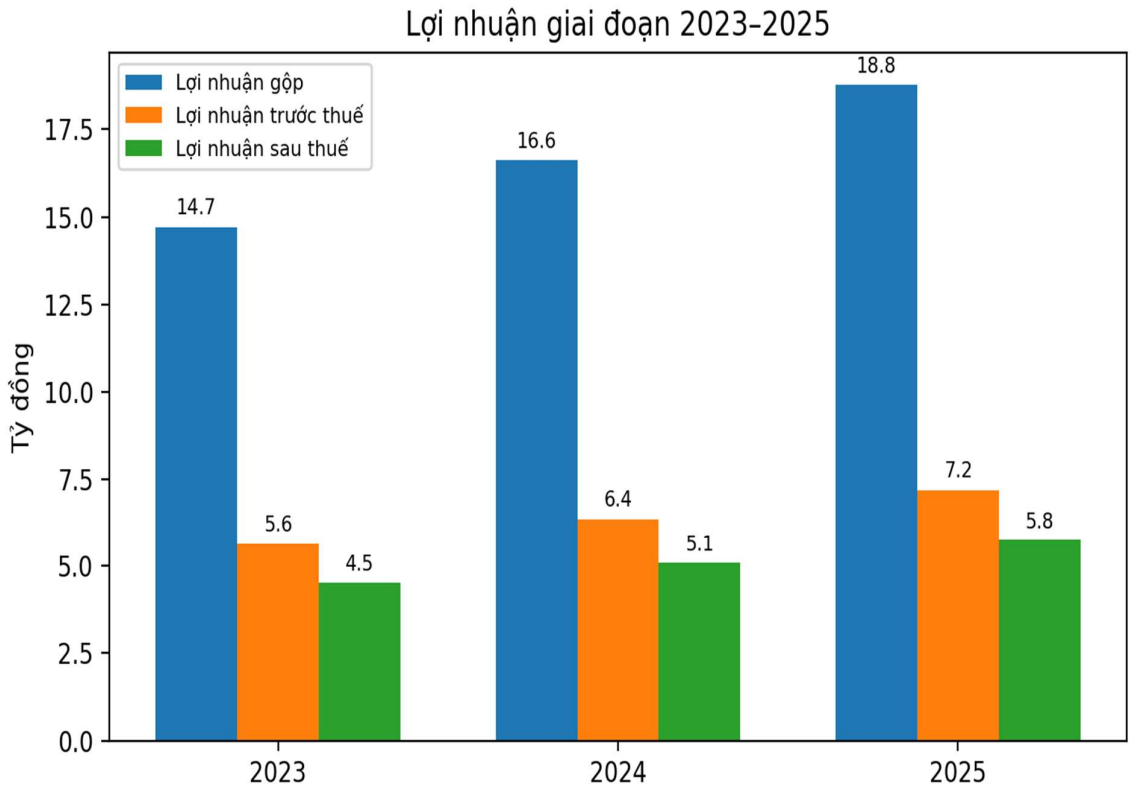
- Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ: Năm 2024 đạt 96.125 triệu đồng, tăng 11.082 triệu đồng so với năm 2023 (tương ứng 13,03%). Đến năm 2025, doanh thu tiếp tục tăng lên 108.449 triệu đồng, tăng thêm 12.324 triệu đồng (tương ứng 12,82%) so với năm 2024. Kết quả này phản ánh chi nhánh vẫn duy trì được đà mở rộng khách hàng và sản lượng vận chuyển trong bối cảnh thị trường logistics cạnh tranh cao.
- Doanh thu thuần: Sau khi trừ các khoản giảm trừ, doanh thu thuần năm 2024 đạt 94.973 triệu đồng, tăng 10.951 triệu đồng (+13,03%) so với năm 2023. Năm 2025 đạt 107.152 triệu đồng, tăng 12.179 triệu đồng (+12,82%) so với năm 2024. Điều này cho thấy chất lượng doanh thu của công ty vẫn được duy trì tốt, các chính sách giảm trừ chưa làm ảnh hưởng đáng kể đến hiệu quả kinh doanh cốt lõi.
- Giá vốn hàng bán: Đây tiếp tục là khoản mục chiếm tỷ trọng lớn nhất trong cơ cấu chi phí. Năm 2024 giá vốn đạt 78.352 triệu đồng, tăng 13,04% so với năm 2023; sang năm 2025 giá vốn tăng lên 88.388 triệu đồng, tăng thêm 10.036 triệu đồng (tương ứng 12,81%). Sự gia tăng này phù hợp với xu hướng mở rộng doanh thu và sản lượng dịch vụ.
- Chi phí quản lý doanh nghiệp: Năm 2024 đạt 7.118 triệu đồng, tăng 12,96% so với năm 2023; đến năm 2025 tăng lên 8.021 triệu đồng, tăng thêm 902 triệu đồng (tương ứng 12,68%). Mức tăng thấp hơn tốc độ tăng doanh thu cho thấy chi nhánh đã kiểm soát khá tốt chi phí điều hành, tổ chức và quản lý.
- Chi phí bán hàng và chi phí tài chính: Năm 2025, chi phí bán hàng đạt 2.675 triệu đồng, tăng 12,70%; chi phí tài chính đạt 1.619 triệu đồng, tăng 12,31% so với năm 2024. Nhịp tăng này được xem là hợp lý trong bối cảnh doanh nghiệp mở rộng hoạt động nhưng vẫn duy trì kỷ luật tài chính và tối ưu vốn lưu động.
- Cơ cấu chi phí: Cơ cấu chi phí của chi nhánh nhìn chung ổn định, trong đó các khoản chi vận hành tăng chậm hơn doanh thu thuần. Đây là tín hiệu tích cực, cho thấy hiệu quả quản trị chi phí có xu hướng cải thiện theo quy mô.

Bảng 2.6. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh 2023 – 2025

(Đơn vị tính: Triệu đồng)

CHỈ TIÊU	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Tăng trưởng 2024/2023		Tăng trưởng 2025/2024	
				+/-	%	+/-	%
1. Doanh thu bán hàng và CCDV	85.043	96.125	108.450	11.082	13.03	12.324	12.82
2. Các khoản giảm trừ doanh thu	1.021	1.152	1.297	131	12.85	144	12.53
3. Doanh thu thuần về BH và CCDV	84.022	94.973	107.153	10.951	13.03	12.180	12.82
4. Giá vốn hàng bán	69.315	78.352	88.389	9.038	13.04	10.036	12.81
5. Lợi nhuận gộp về BH và CCDV	14.707	16.621	18.764	1.913	13.01	2.144	12.90
6. Doanh thu hoạt động tài chính	512	579	652	66	12.91	73	12.69
7. Chi phí tài chính	1.278	1.442	1.620	164	12.80	178	12.31
- Trong đó: Chi phí lãi vay	895	1.011	1.140	116	13.00	128	12.67
8. Chi phí bán hàng	2.102	2.374	2.676	272	12.92	302	12.70
9. Chi phí quản lý kinh doanh	6.301	7.118	8.021	817	12.96	903	12.68
10. Lợi nhuận thuần từ hoạt động KD	5.537	6.265	7.100	727	13.13	835	13.33
11. Thu nhập khác	150	145	140	-5	-3.44	-5	-3.49
12. Chi phí khác	42	44	47	2	5.17	2	5.12
13. Lợi nhuận khác	108	101	94	-7	-6.79	-7	-7.27
14. Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế	5.645	6.365	7.193	720	12.75	828	13.00
15. Chi phí thuế TNDN hiện hành	1.129	1.273	1.439	144	12.75	166	13.00
16. Lợi nhuận sau thuế TNDN	4.516	5.092	5.755	576	12.75	662	13.00

(Nguồn: Phòng Tài chính – Kế toán Công Ty TNHH Vietco Logistics)



Biểu đồ 2.1. Tình hình lợi nhuận công ty TNHH Vietco Logistics chi nhánh Đà Nẵng 2023-2025

Lợi nhuận gộp: Từ mức 14.707 triệu đồng năm 2023, lợi nhuận gộp tăng lên 16.620 triệu đồng năm 2024 (+13,01%) và đạt 18.764 triệu đồng năm 2025, tăng thêm 2.143 triệu đồng (+12,90%). Điều này cho thấy năng lực tạo giá trị gia tăng từ hoạt động kinh doanh cốt lõi của chi nhánh tiếp tục được duy trì.

Lợi nhuận trước thuế: Năm 2024 đạt 6.365 triệu đồng, tăng 12,75% so với năm 2023; năm 2025 đạt 7.193 triệu đồng, tăng thêm 827 triệu đồng (tương ứng 13,00%) so với năm 2024. Kết quả này phản ánh hiệu quả khai thác quy mô và kiểm soát chi phí ngày càng tốt hơn.

Lợi nhuận sau thuế: Năm 2024 đạt 5.092 triệu đồng, tăng 12,75% so với năm 2023; đến năm 2025 đạt 5.754 triệu đồng, tăng thêm 662 triệu đồng (tương ứng 13,00%). Việc lợi nhuận ròng tiếp tục tăng và vượt mốc 5,7 tỷ đồng khẳng định chi nhánh Đà Nẵng vẫn là đơn vị có hiệu quả sinh lời tốt trong hệ thống Vietco Logistics.

Bảng 2.7. Phân tích khả năng sinh lời của công ty TNHH Vietco Logistics chi nhánh Đà Nẵng 2023-2025

(Đơn vị tính: %)

Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Chênh lệch 2024/2023 (+/-)	Chênh lệch 2025/2024 (+/-)
1. Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu (ROS). ROS=(Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu thuần)*100%	5,38	5,36	5,37	-0,02	+0,01
2. Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản (ROA). ROA=(Lợi nhuận sau thuế /Tổng tài sản)*100%	9,56	9,55	9,56	-0,01	+0,01
3. Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE). ROE=Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sỡ hữu	17,39	17,35	17,37	-0,04	+0,02

Nguồn: Tổng hợp tính toán của tác giả từ số liệu BCTC công ty

Nhận xét:

- Nhìn chung, khả năng sinh lời của Chi nhánh Vietco Logistics Đà Nẵng giai đoạn 2023-2025 phản ánh một bức tranh tài chính ổn định, tăng trưởng đều và có dấu hiệu cải thiện nhẹ về hiệu quả khai thác trong năm 2025. Các chỉ tiêu ROS, ROA và ROE đều được duy trì ở mặt bằng tốt so với đặc thù doanh nghiệp logistics nội địa.
- Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS): Chỉ số này đạt 5,38% năm 2023, giảm nhẹ xuống 5,36% năm 2024 và phục hồi lên 5,37% năm 2025. Diễn biến này cho thấy doanh nghiệp đã từng bước cải thiện biên lợi nhuận ròng thông qua kiểm soát chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả sử dụng doanh thu.
- Việc ROS ổn định quanh mức 5,36% - 5,38% cho thấy hoạt động kinh doanh cốt lõi của chi nhánh vẫn bảo đảm hiệu quả, ngay cả khi quy mô doanh thu tăng nhanh qua từng năm.
- Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản (ROA): ROA đạt 9,56% năm 2023, 9,55% năm 2024 và tăng nhẹ lên 9,56% năm 2025. Điều này cho thấy công ty duy trì được khả năng tạo lợi nhuận khá tốt trên quy mô tài sản ngày càng mở rộng.
- Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE): ROE lần lượt đạt 17,39% năm 2023, 17,35% năm 2024 và 17,37% năm 2025. Mặc dù biến động không lớn, chỉ

số này luôn giữ ở mức cao trên 17%, phản ánh năng lực sinh lời tốt của nguồn vốn chủ sở hữu và khả năng sử dụng vốn khá hiệu quả.

- Tóm lại, các chỉ số tài chính trong giai đoạn 2023-2025 cho thấy chi nhánh không chỉ gia tăng quy mô hoạt động mà còn giữ được chất lượng tăng trưởng và hiệu quả sinh lời, tạo nền tảng thuận lợi cho các kế hoạch mở rộng kinh doanh trong thời gian tới.

2.2.4.2 Kết quả kinh doanh theo lĩnh vực hoạt động

Nhận xét

- Qua bảng số liệu có thể thấy doanh thu của Vietco giai đoạn 2023–2025 tăng trưởng liên tục, từ 46.000 triệu đồng năm 2023 lên 55.000 triệu đồng năm 2024 và đạt 66.200 triệu đồng năm 2025. Tốc độ tăng trưởng tổng doanh thu lần lượt đạt 19,6% và 20,4%, cho thấy hoạt động kinh doanh của công ty đang phát triển ổn định.
- Trong đó, dịch vụ vận tải luôn chiếm tỷ trọng lớn nhất trong cơ cấu doanh thu. Doanh thu tăng từ 18.500 triệu đồng năm 2023 lên 26.500 triệu đồng năm 2025, với mức tăng trưởng năm 2025/2024 đạt 20,5%. Điều này cho thấy vận tải vẫn là lĩnh vực kinh doanh cốt lõi và mang lại nguồn thu chủ yếu cho doanh nghiệp.
- Dịch vụ giao nhận vận tải cũng có mức tăng trưởng khá cao, từ 10.200 triệu đồng năm 2023 lên 15.100 triệu đồng năm 2025. Bên cạnh đó, doanh thu từ trung chuyển container tăng từ 5.600 triệu đồng lên 8.200 triệu đồng, phản ánh nhu cầu vận chuyển và lưu thông hàng hóa ngày càng tăng.
- Ngoài ra, dịch vụ kho bãi tăng từ 7.800 triệu đồng lên 10.800 triệu đồng, còn dịch vụ hỗ trợ logistics và chứng từ tăng từ 3.900 triệu đồng lên 5.600 triệu đồng trong giai đoạn nghiên cứu. Mặc dù chiếm tỷ trọng nhỏ hơn nhưng các dịch vụ này đều tăng trưởng ổn định, góp phần đa dạng hóa nguồn doanh thu của công ty.
- Nhìn chung, các chỉ tiêu doanh thu đều có xu hướng tăng qua từng năm, cho thấy Vietco đang hoạt động hiệu quả và nâng cao năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực logistics.

Bảng 2.8. Báo cáo kết quả các dịch vụ chính 2023-2025

(Đơn vị tính: Triệu đồng)

Doanh thu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Tăng trưởng 2024/2023		Tăng trưởng 2025/2024	
				+/-	%	+/-	%
1. Vận tải	18.500	22.000	26.500	3.500	18,9%	4.500	20,5%
2. Giao nhận vận tải	10.200	12.400	15.100	2.200	21,6%	2.700	21,8%
3. Kho bãi	7.800	9.100	10.800	1.300	16,7%	1.700	18,7%
4. Trung chuyển container	5.600	6.800	8.200	1.300	21,4%	1.400	20,6%
5. Dịch vụ hỗ trợ logistic và chứng từ	3.900	4.700	5.600	800	20,5%	900	19,1%
Tổng doanh thu	46.000	55.000	66.200	9.000	19,6%	11.200	20,4%

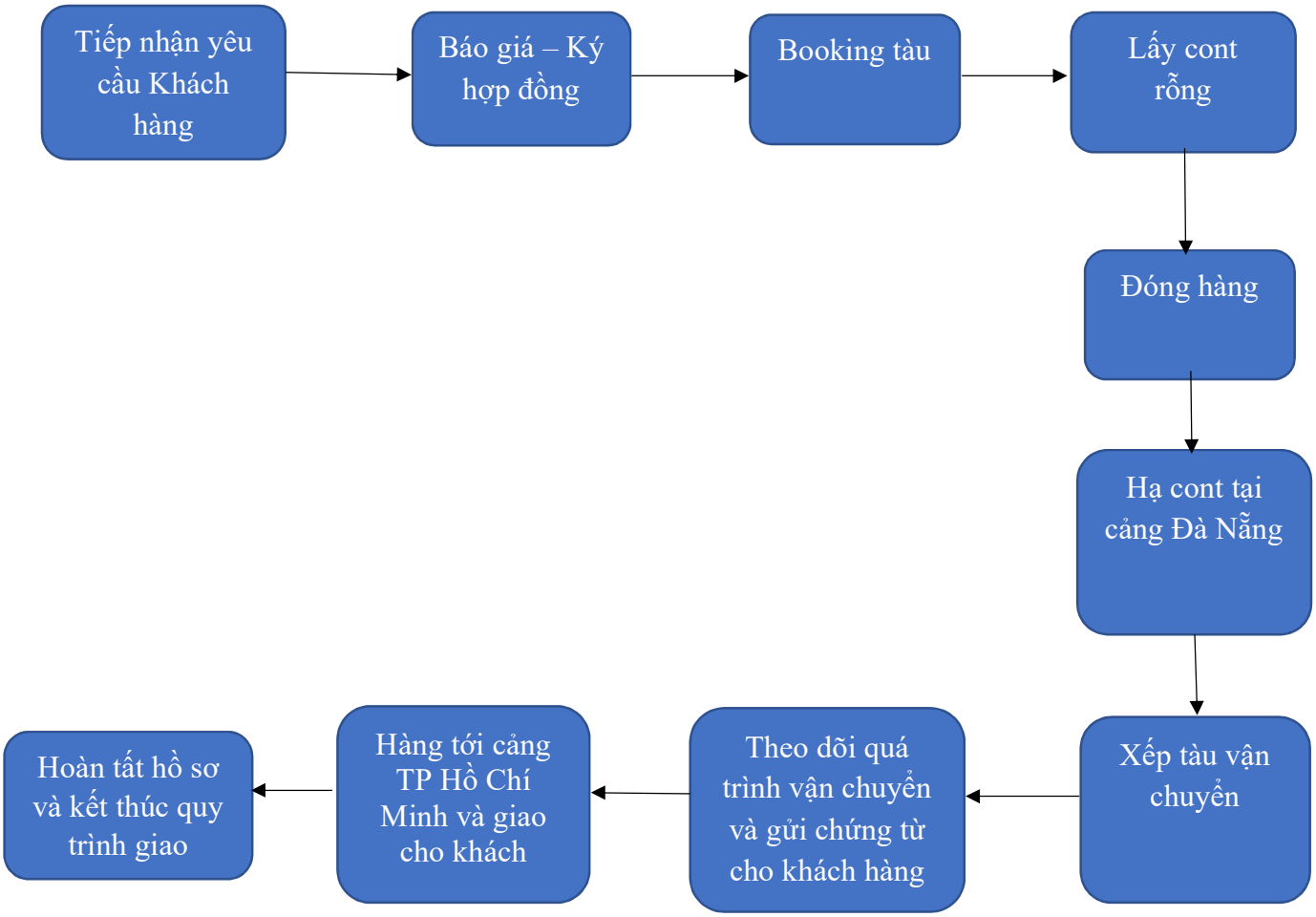
(Nguồn: Phòng Tài Chính – Kế toán Công Ty TNHH Vietco Logistics)

2.3 Thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nội địa FCL tại công ty

2.3.1 Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nội địa FCL

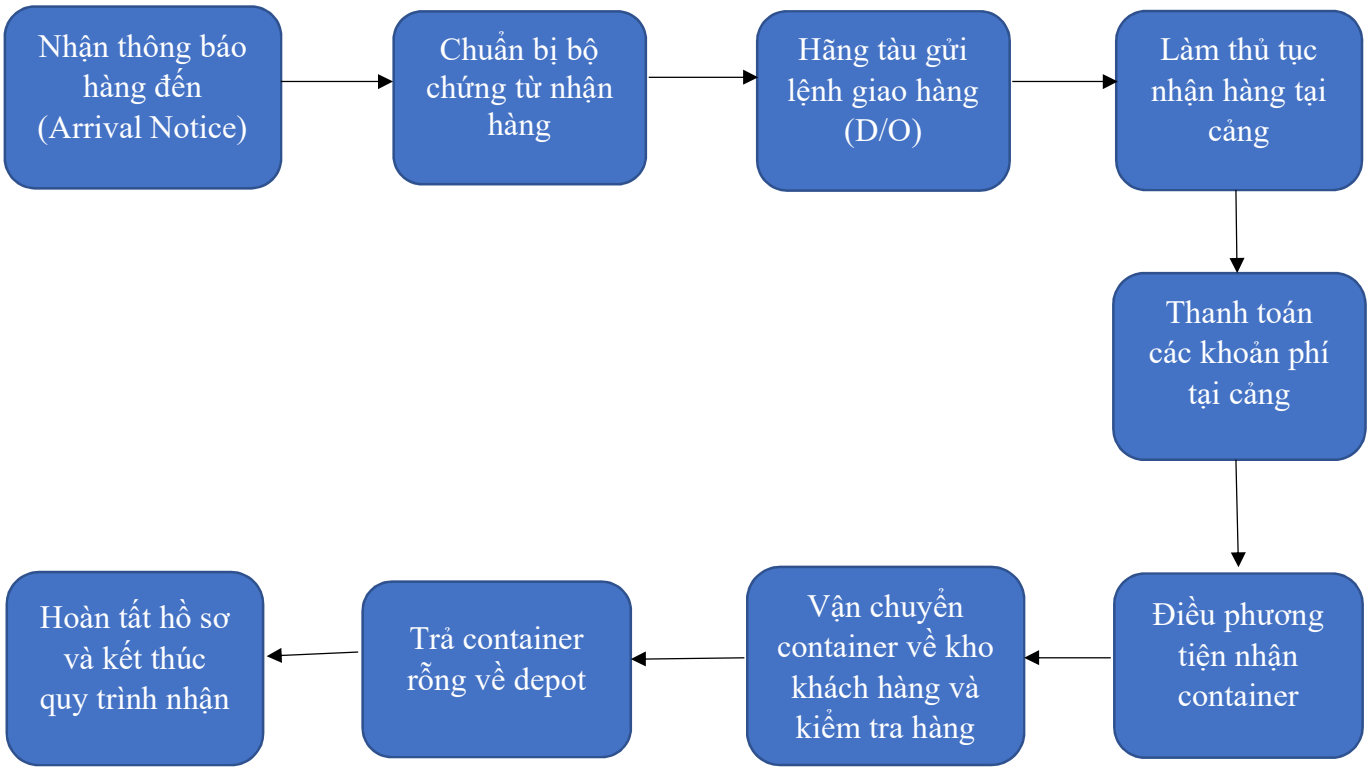
Trình bày sơ đồ quy trình giao nhận hàng hóa nội địa tại công ty.

→ Từ cảng Đà Nẵng → cảng Tp Hồ Chí Minh



Hình 2.5 Nguồn: Công ty Vietco Logistics

→ Từ cảng Tp Hồ Chí Minh → cảng Đà Nẵng



Hình 2.6 Nguồn: Công ty Vietco Logistics

2.3.2 Phân tích chi tiết các bước trong quy trình

Quy trình giao hàng từ cảng Đà Nẵng → cảng Tp Hồ Chí Minh :

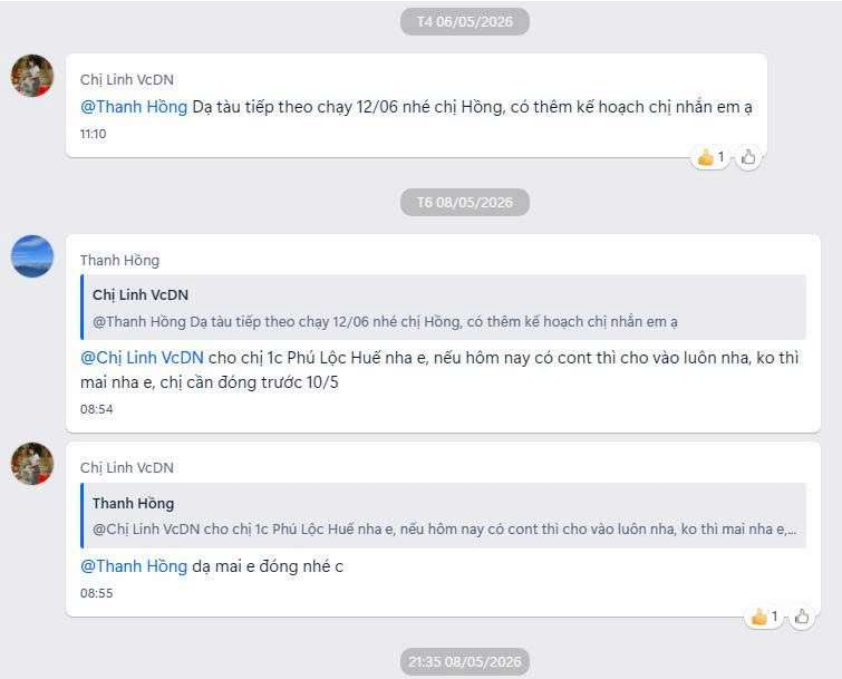
Bước 1: Tiếp nhận yêu cầu khách hàng

Thông tin đơn hàng:

- Tên hàng hóa : Gạch
- Trọng lượng hàng hóa : 30.480kgs
- Cảng đi và cảng cảng đến : Cảng Đà Nẵng → Cảng TP Hồ Chí Minh
- Phương thức vận chuyển: đường biển
- Số lượng hàng: 11 pallet và 145 hộp

Trong quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu nội địa nguyên container (FCL) bằng đường biển, bước tiếp nhận yêu cầu khách hàng đóng vai trò quan trọng vì đây là giai đoạn đầu tiên giúp doanh nghiệp logistics nắm bắt đầy đủ thông tin về lô hàng cũng như nhu cầu vận chuyển của khách hàng. Khi khách hàng liên hệ hoặc bên sales tìm kiếm khách hàng có nhu cầu muốn gửi hàng tuyến Đà Nẵng → TP Hồ Chí Minh sẽ tiến hành trao đổi và thu thập các thông tin cần thiết có liên quan như tên hàng hóa, số lượng,

trọng lượng, kích thước container, cảng đi, cảng đến, thời gian giao nhận dự kiến và các yêu cầu đặc biệt khác nếu có.

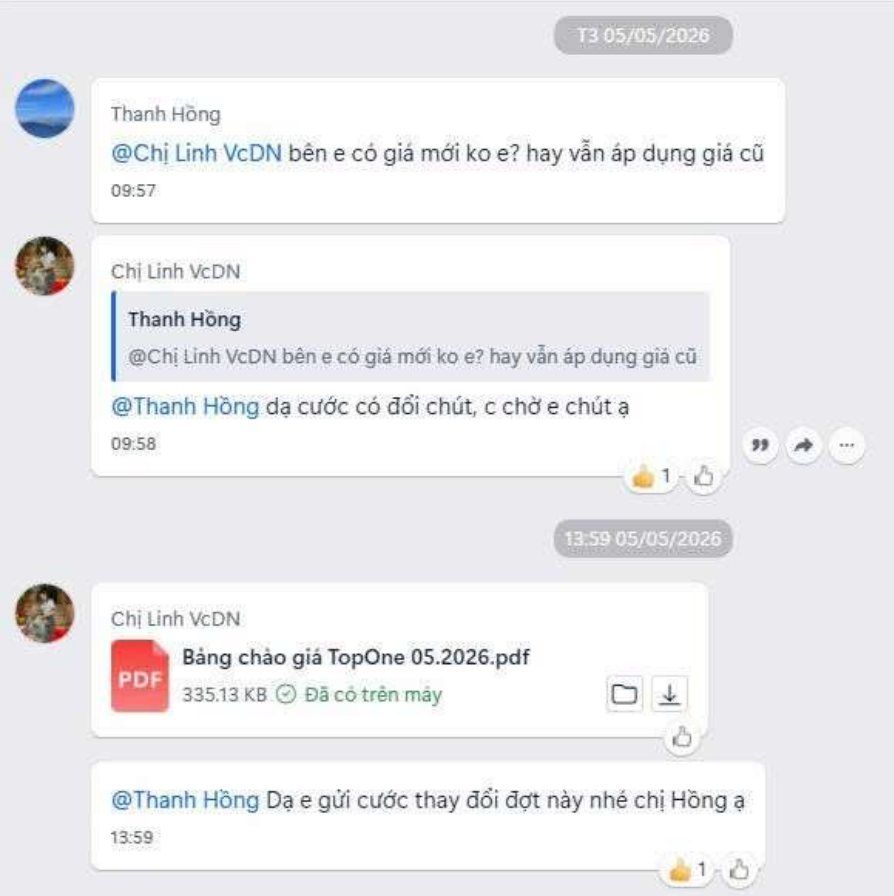


Hình 2.7. Tin nhắn khách hàng chốt 1 cont đi TP Hồ Chí Minh

Sau khi tiếp nhận thông tin, công ty sẽ kiểm tra tính hợp lệ của hàng hóa, khả năng đáp ứng dịch vụ vận chuyển cũng như lịch trình tàu phù hợp. Đồng thời, Sales cũng tư vấn cho khách hàng về loại container thích hợp, phương thức vận chuyển, thời gian vận chuyển dự kiến và các thủ tục cần chuẩn bị nhằm đảm bảo quá trình giao nhận diễn ra thuận lợi.

Bước 2: Báo giá – Ký hợp đồng

Sau khi tiếp nhận đầy đủ thông tin về lô hàng từ khách hàng, phòng kinh doanh sẽ tiến hành báo giá dịch vụ vận chuyển. Mức giá được xây dựng dựa trên nhiều yếu tố như loại hàng hóa, số lượng container, tuyến đường vận chuyển, chi phí nâng hạ tại cảng, cước tàu, phí chứng từ và các chi phí phát sinh khác liên quan đến quá trình giao nhận. Bộ phận kinh doanh sẽ tổng hợp các khoản chi phí để gửi bảng báo giá chi tiết cho khách hàng tham khảo và thương lượng nếu cần thiết.



Hình 2.8. Tin nhắn sales báo giá cước cho khách hàng

Trong quá trình báo giá, sales cũng tư vấn rõ cho khách hàng về các điều khoản dịch vụ, thời gian vận chuyển dự kiến, phương thức thanh toán và trách nhiệm của các bên nhằm hạn chế các rủi ro phát sinh sau này. Khi khách hàng đồng ý với mức giá và điều kiện dịch vụ, hai bên sẽ tiến hành ký kết hợp đồng vận chuyển hoặc hợp đồng cung cấp dịch vụ logistics.

Sau khi sales đã báo giá cho khách hàng, khách hàng đồng ý với dịch vụ mà Sales đưa ra, Sales sẽ báo với điều hành lên kế hoạch trên phần mềm để tiến hành đóng hàng.

VIETCO LOGISTICS COMPANY LIMITED

Ocean Transportation – Domestic Services

Add: The Prince Building, Room P1-0329, 3rd Floor, 17-19-21 Nguyen Van Troi Street, Phu Nhuan Ward, Ho Chi Minh City

Tel: (8428) 3990 3870/71/72/73 Fax: (8428) 3990 3778

Website: www.vietcologistics.com.vn

Email: salesadmin.dad@vietcologistics.com

BẢNG CHÀO GIÁ

Đà Nẵng, ngày 05 tháng 05 năm 2026

***Kính gửi*: CÔNG TY TNHH THƯƠNG MẠI TOP ONE VIỆT NAM**

CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTICS xin gửi lời chào trân trọng và hợp tác đến quý công ty.

Công ty chúng tôi chuyên cung cấp các dịch vụ vận tải hàng hóa container bằng đường biển đi từ Hải Phòng – Đà Nẵng – Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận.

Chúng tôi xin gửi bảng chào giá đến quý khách hàng cho cont 20' như sau (đơn vị tính: VNĐ)

STT	KHÁCH HÀNG	TUYẾN		GIÁ DUYỆT
		Kho Đóng	Kho Giao	
1	TopOne	Vitto Phú Lộc/Huế	Bình Chánh	**13,900,000**
2			Quận 12	**13,900,000**
3			Mỹ Tho/Tiền Giang	**14,300,000**
4			Cái Răng/Cần Thơ	**15,800,000**
5		Dacera/Hòa Khánh	Bình Chánh	**12,900,000**
6			Quận 12	**12,900,000**
7			Mỹ Tho/Tiền Giang	**13,300,000**
8			Cái Răng/Cần Thơ	**14,800,000**

Ghi chú:

Đơn giá trên Đã bao gồm thuế VAT.

Không bao gồm chi phí, lưu cont, lưu ca xe (nếu có). Không vận chuyển vào đường cấm.

Đơn giá áp dụng từ ngày 05/05/2026

Điều khoản vận chuyển: DOOR – DOOR.

Phương thức giao nhận: nguyên container, nguyên seal (chì)

PIC: **Trần Nhật Linh** **Mobile: 0905404004** **Email: cus.dad@vietcologistics.com**

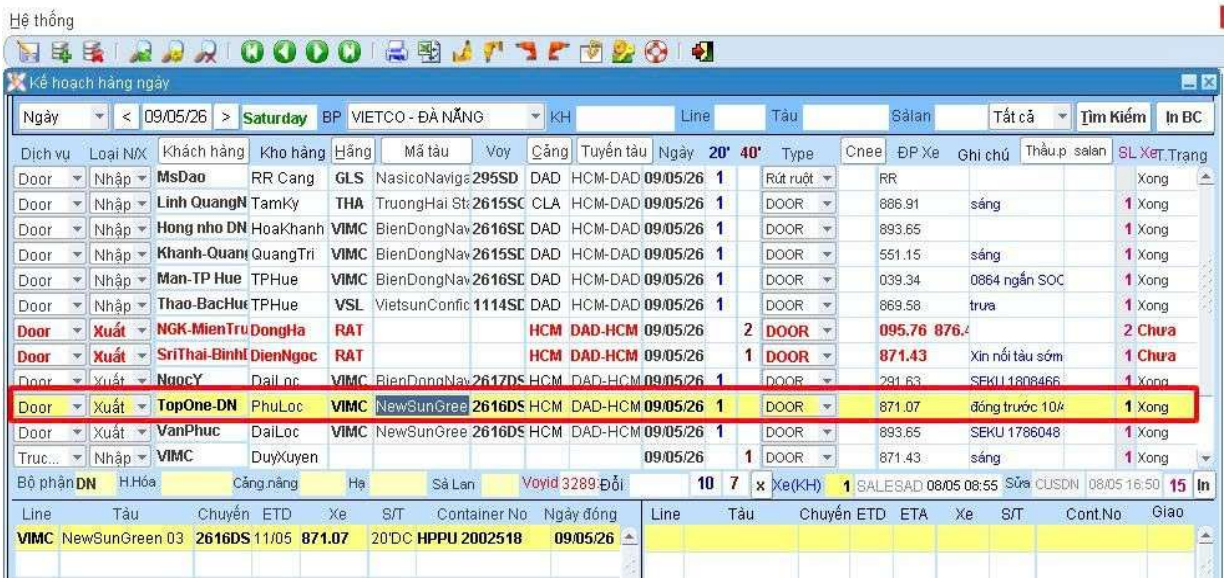
VIETCO LOGISTICS CO.,LTD

Đà Nẵng, Ngày 05 tháng 05 năm 2026

CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTIC

Nguyễn Ngọc Mi

Hình 2.9. Bảng chào giá gửi cho khách hàng



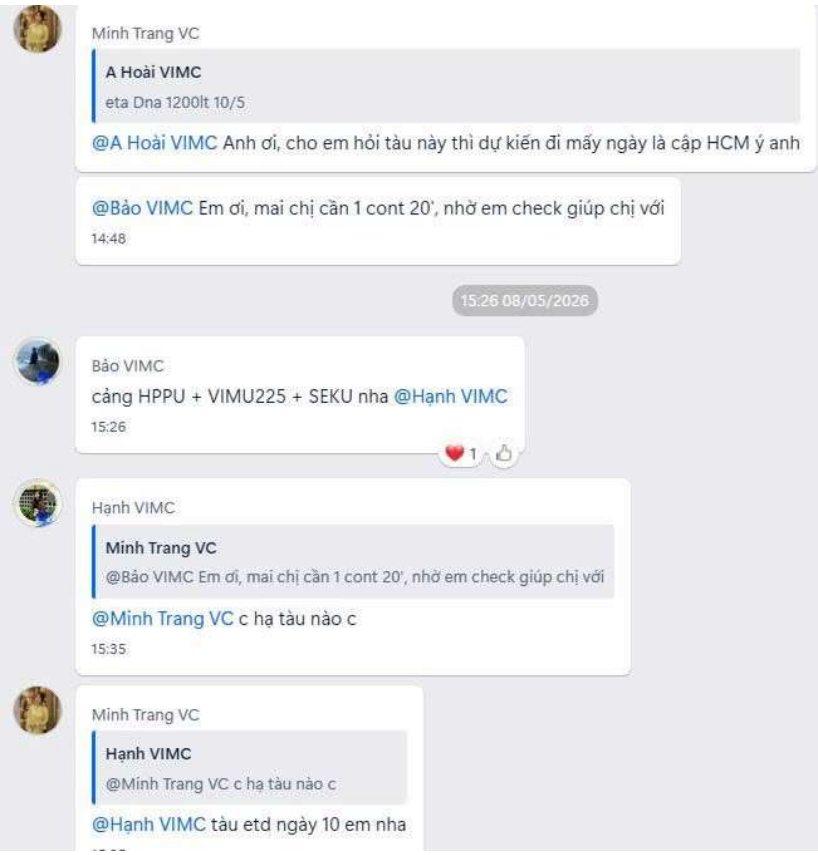
Hình 2.10. Điều hành lên kế hoạch để đóng hàng

Bước 3: Đặt booking tàu

Điều hành sẽ gửi yêu cầu đặt chỗ đến hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu. Nội dung booking thường bao gồm thông tin người gửi hàng, người nhận hàng, tên hàng hóa, số lượng container, loại container, thời gian đóng hàng và cảng đích. Sau khi hãng tàu xác nhận còn chỗ, hãng sẽ phát hành Booking Confirmation cho doanh nghiệp logistics. Trong quá trình đặt booking, điều hành theo dõi sát lịch tàu và tình trạng chỗ trên tàu nhằm hạn chế các trường hợp bị rớt hàng hoặc chậm giao hàng do thiếu chỗ.

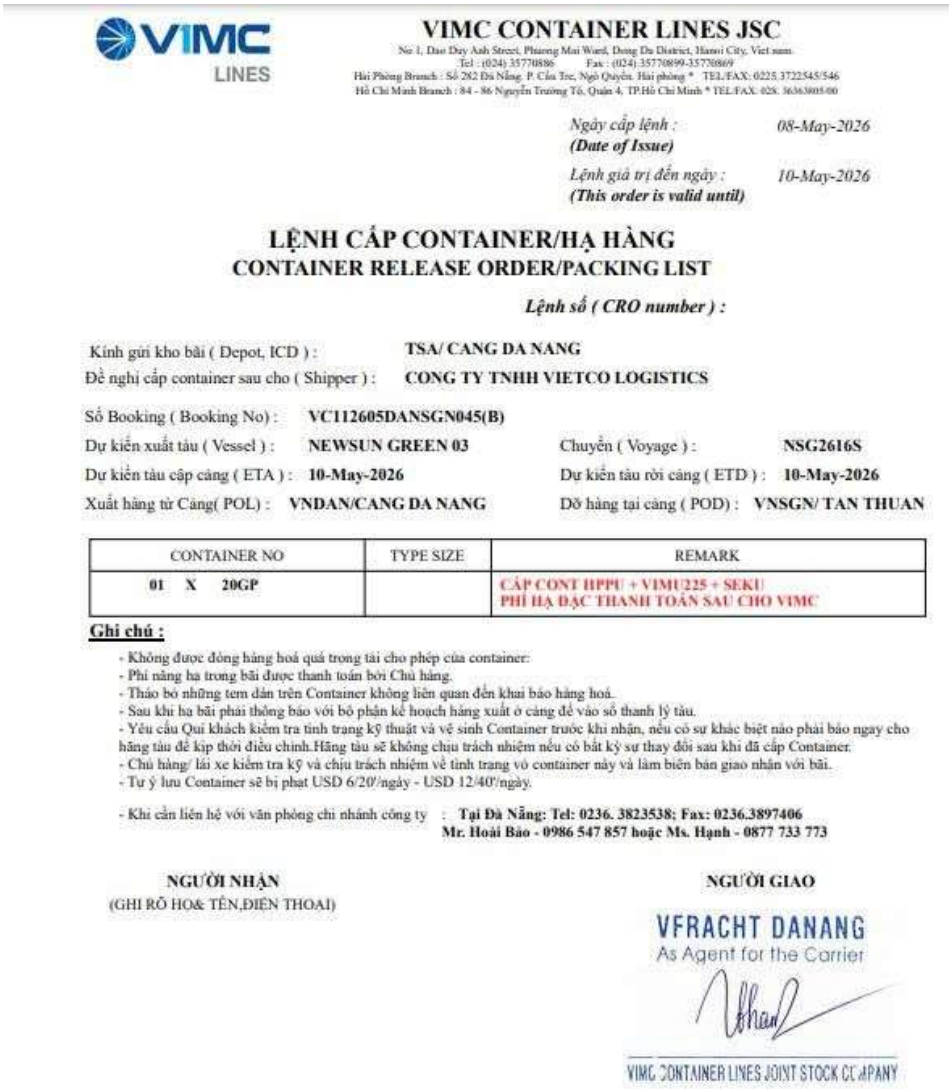
Nội dung booking bao gồm:

- Người gửi hàng: Công ty Vietco logistics
- Người nhận hàng: Công ty cổ phần Tập đoàn VITTO
- Tên hàng hóa: Gạch
- Số lượng container: 1
- Loại container: 20DC
- Thời gian đóng hàng: trước 10/5
- Cảng đích: VNSGN/ TAN THUAN
- Các yêu cầu đặc biệt: không bể vỡ



Hình 2.11. Điều hành xin booking với hãng tàu

Sau khi điều hành xin booking tại hãng tàu, họ đồng ý với cont hàng rỗng đó, hãng tàu sẽ gửi booking gắp rỗng lại cho điều hành. Trong lệnh cấp cont rỗng có số booking trong đó vì tùy hãng tàu gửi booking với hãng tàu gửi kèm theo booking theo đó.



VIMC LINES

VIMC CONTAINER LINES JSC

No 1, Dao Duy Anh Street, Phuong Mai Ward, Dong Da District, Hanoi City, Viet nam.
Tel : (024) 35770886 Fax : (024) 35770899-35770869
Hải Phòng Branch : Số 262 Đà Nẵng, P. Cầu Tre, Ngô Quyền, Hải phòng * TEL/FAX: 0225.3722545/546
Hồ Chí Minh Branch : 84 - 86 Nguyễn Trường Tộ, Quận 4, TP.Hồ Chí Minh * TEL/FAX: 028. 36363805/00

Ngày cấp lệnh : *08-May-2026*
(Date of Issue)

Lệnh giá trị đến ngày : *10-May-2026*
(This order is valid until)

LỆNH CẤP CONTAINER/HẠ HÀNG
CONTAINER RELEASE ORDER/PACKING LIST

Lệnh số (CRO number) :

Kính gửi kho bãi (Depot, ICD) : **TSA/ CANG DA NANG**
Đề nghị cấp container sau cho (Shipper) : **CONG TY TNHH VIETCO LOGISTICS**

Số Booking (Booking No) : **VC112605DANSGN045(B)**
Dự kiến xuất tàu (Vessel) : **NEWSUN GREEN 03** Chuyến (Voyage) : **NSG2616S**
Dự kiến tàu cập cảng (ETA) : **10-May-2026** Dự kiến tàu rời cảng (ETD) : **10-May-2026**
Xuất hàng từ Cảng(POL) : **VNDAN/CANG DA NANG** Dỡ hàng tại cảng (POD) : **VNSGN/ TAN THUAN**

CONTAINER NO	TYPE SIZE	REMARK
01 X 20GP		CÁP CONT HPPU + VIMU225 + SEKU PHÍ HẠ ĐẶC THANH TOÁN SAU CHO VIMC

Ghi chú :

- Không được đóng hàng hoá quá trọng tải cho phép của container:
- Phí nâng hạ trong bãi được thanh toán bởi Chủ hàng.
- Tháo bỏ những tem dán trên Container không liên quan đến khai báo hàng hoá.
- Sau khi hạ bãi phải thông báo với bộ phận kế hoạch hàng xuất ở cảng để vào sổ thanh lý tàu.
- Yêu cầu Quí khách kiểm tra tình trạng kỹ thuật và vệ sinh Container trước khi nhận, nếu có sự khác biệt nào phải báo ngay cho hãng tàu để kịp thời điều chỉnh.Hãng tàu sẽ không chịu trách nhiệm nếu có bất kỳ sự thay đổi sau khi đã cấp Container.
- Chủ hàng/ lái xe kiểm tra kỹ và chịu trách nhiệm về tình trạng vỏ container này và làm biên bản giao nhận với bãi.
- Tự ý lưu Container sẽ bị phạt USD 6/20'/ngày - USD 12/40'/ngày.

- Khi cần liên hệ với văn phòng chi nhánh công ty : **Tại Đà Nẵng: Tel: 0236. 3823538; Fax: 0236.3897406**
Mr. Hoài Bảo - 0986 547 857 hoặc Ms. Hạnh - 0877 733 773

NGƯỜI NHẬN
(GHI RÕ HOẠ TÊN,ĐIỆN THOẠI)

NGƯỜI GIAO

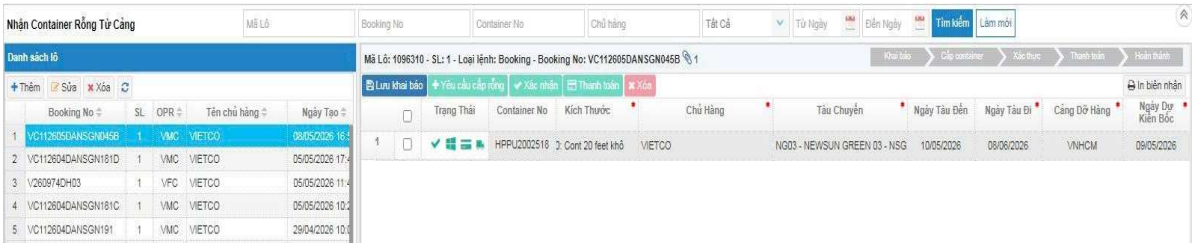
VFRACHT DANANG
As Agent for the Carrier

VIMC CONTAINER LINES JOINT STOCK COMPANY

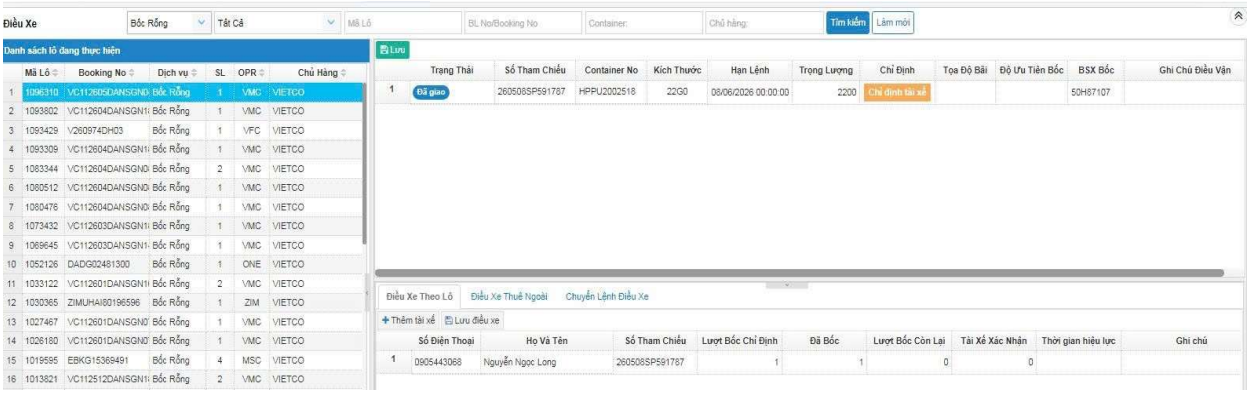
Hình 2.12. Lệnh cấp cont rỗng và số Booking

Bước 4: Lấy cont rỗng

Sau khi booking tàu được xác nhận, chứng từ sẽ làm lệnh để được gắp rỗng tại cảng. Điều hành sẽ điều giao nhận sẽ tiến hành lấy container rỗng tại depot hoặc bãi container do hãng tàu chỉ định. Nhân viên giao nhận sẽ căn cứ vào thông tin trên Booking Confirmation để nhận lệnh cấp container và sắp xếp phương tiện vận chuyển đến địa điểm lấy container.



Hình 2.13.Làm lệnh gắp rỗng tại cảng

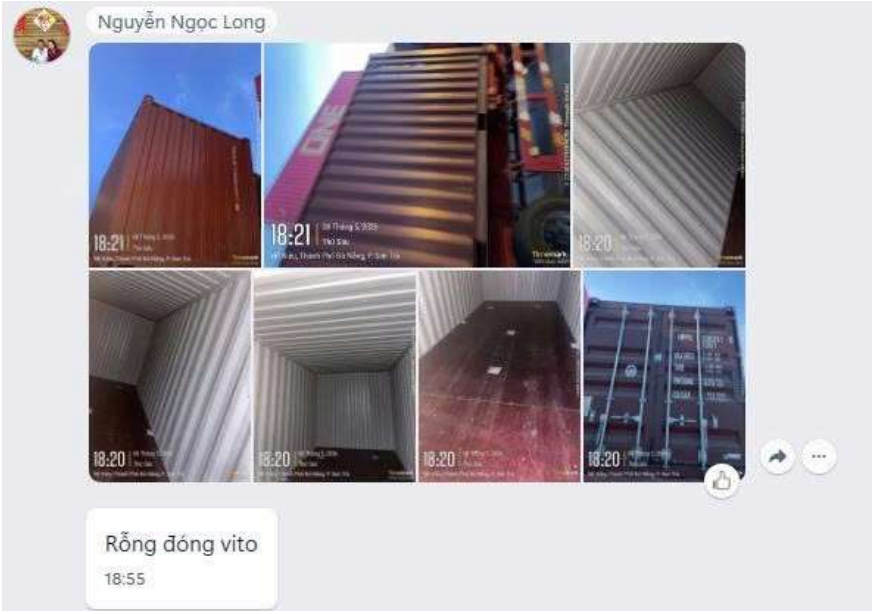


Hình 2.14. Điều xe đi gắp rỗng tại cảng

Tại depot, tài xế và nhân viên giao nhận sẽ kiểm tra tình trạng container trước khi nhận nhằm đảm bảo container đủ điều kiện để đóng hàng. Các nội dung kiểm tra thường bao gồm tình trạng vỏ container, cửa container, sàn container, khả năng chống thấm nước, độ sạch bên trong và các ký hiệu kỹ thuật liên quan. Việc kiểm tra kỹ container rỗng giúp hạn chế các rủi ro như hàng hóa bị hư hỏng, thấm nước hoặc gặp sự cố trong quá trình vận chuyển.

Chi tiết của phiếu nâng cont

- Trạng thái: Trống
- Tiêu chuẩn ISO: 22GO
- Trọng lượng: 2200
- Kích thước: 20
- Loại: khô
- Loại hàng hóa: Trống rỗng



TIEN SA CONTAINER TERMINAL **EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT**

CONTAINER: **HPPU2002518** LOCATION: **CFSXD** REFERENCE: **260508SP591787**
ACTIVITY: **Out** VALID TO: 08/06/2026 23:59:59
OPERATOR: VMC CHECK IN: 08/05/2026 18:11:18
CUSTOMER: CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTICS CHECK OUT: 08/05/2026 18:22:57
BL/Booking No: VC112605DANSGN045

CONTAINER DETAILS:

STATUS: **EMPTY** SEAL 1: SEAL 2: WEIGHT: **2200**
ISO: **22G0** TYPE: General Dry SIZE: **20** TEMPERATURE:
SOUND/DAMAGE: CARGO TYPE: Empty IMDG: / VENTILATION:
REMARK: CC*vs kho,san ban,san xuoc,vach ban,cont hoi ri ret,

VESSEL DETAILS:

VESSEL: Storage Empty VOY AGE: / DATE/TIME: /

TRANSPORTATION DETAILS:

TRANS COMPANY: CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTICS

PLATE NO: 50H87107. EMPTY RETURN PLACE:

OUT GATE 1 / GIATH_^API

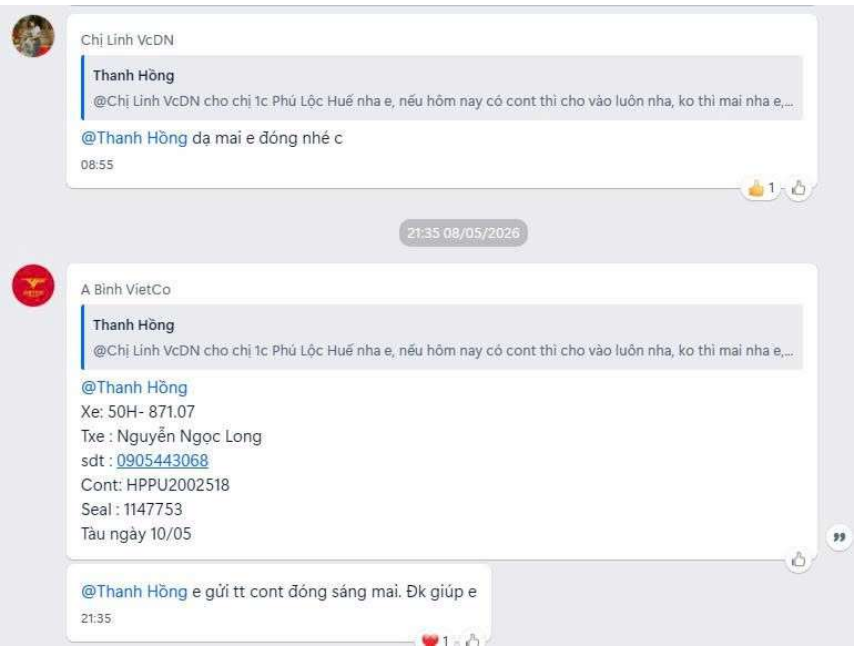
TERMINAL SIGNATURE TRANSPORTATION SIGNATURE

Hình 2.15.Kiểm tra rỗng trước khi đóng hàng và phiếu nâng cont rỗng

Tài xế kiểm tra cont rỗng không bị vấn đề gì hết, tài xế sẽ gửi hình ảnh số cont và số seal cho điều hành. Từ đó điều hành sẽ gửi thông tin liên hệ của tài xế, số cont và số seal để đăng ký đóng hàng. Kèm theo đó là phiếu nâng cont rỗng.

Hình 2.16. Tài xế gửi thông tin đăng ký đóng hàng

Sau khi tài xế nhận được cont, họ sẽ chụp hình số seal và số cont lại gửi cho nhân viên chứng từ để làm thông tin đăng ký đóng hàng.



Hình 2.17. Điều hành gửi thông tin cho khách hàng

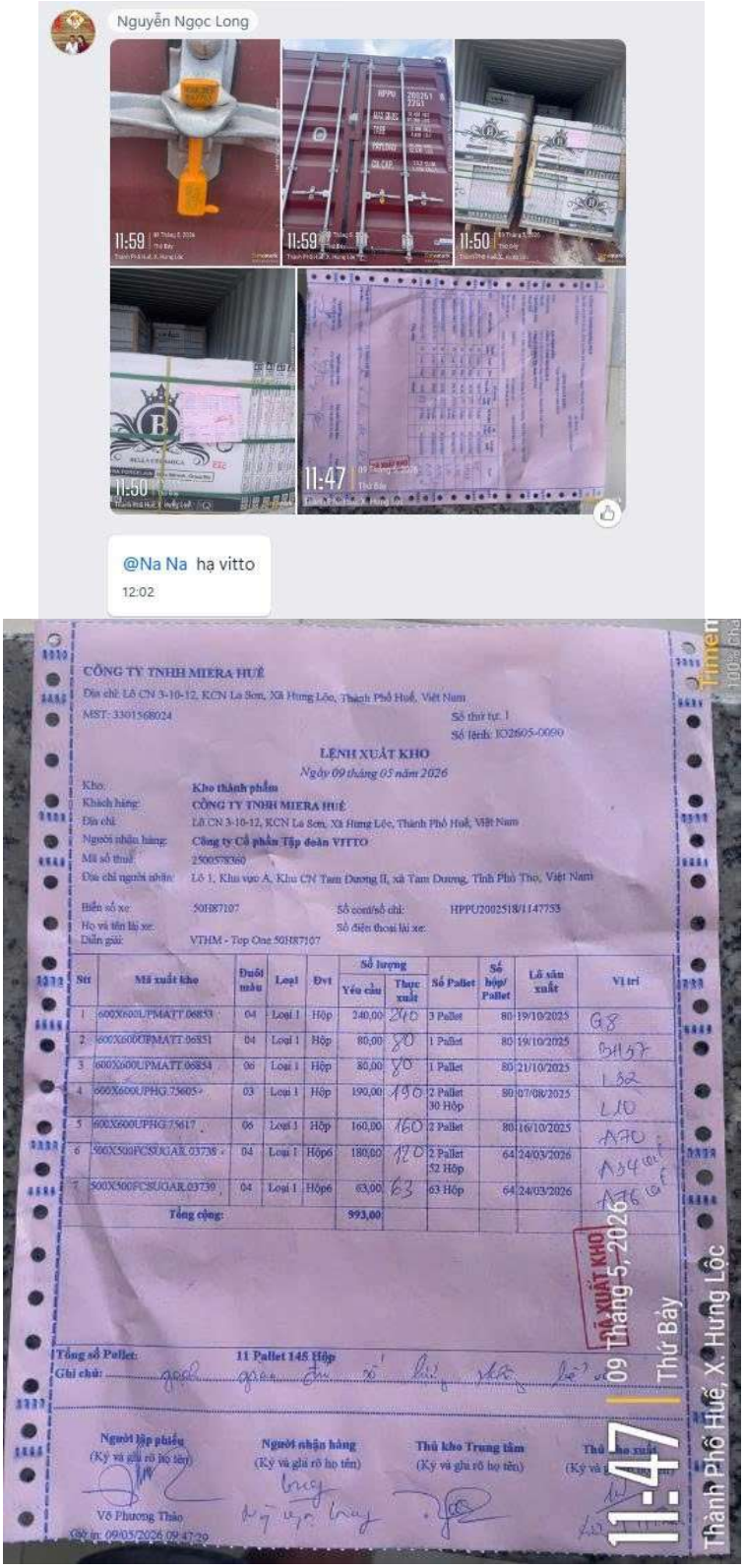
Sau khi làm thông tin đóng hàng, nhân viên chứng từ sẽ gửi thông tin cho điều hành. Từ đó, điều hành sẽ gửi thông tin cho khách hàng về biển số xe, tài xế, số cont, số seal, dự kiến giao hàng để cho khách hàng nắm được thông tin vận chuyển.

Bước 5: Đóng hàng

Sau khi container rỗng được đưa về kho, doanh nghiệp sẽ tiến hành đóng hàng vào container theo kế hoạch vận chuyển. Trong quá trình đóng hàng, hàng hóa được sắp xếp khoa học và phù hợp với đặc tính của từng loại hàng nhằm tối ưu không gian container và hạn chế tình trạng xê dịch, va đập trong quá trình vận chuyển. Đối với các mặt hàng dễ vỡ hoặc có yêu cầu bảo quản đặc biệt, doanh nghiệp cần sử dụng thêm các vật liệu chèn lót, dây buộc hoặc pallet để đảm bảo an toàn cho hàng hóa. Đồng thời, nhân viên giao nhận cũng phải kiểm soát số lượng, trọng lượng và cách phân bổ hàng trong container để tránh vượt tải trọng cho phép.

Sau khi hoàn tất việc đóng hàng, container sẽ được niêm phong bằng seal theo quy định của hãng tàu và hải quan. Các thông tin về số seal, số container và chi tiết hàng hóa sẽ được cập nhật vào chứng từ liên quan nhằm phục vụ cho các bước tiếp theo trong quy trình giao nhận. Việc đóng hàng đúng kỹ thuật và đúng quy trình không chỉ giúp bảo vệ hàng hóa mà còn góp phần đảm bảo tiến độ giao hàng và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics của doanh nghiệp.

- Số seal: 1147753
- Số container: HPPU2002518
- Số xe: 50H-871.07

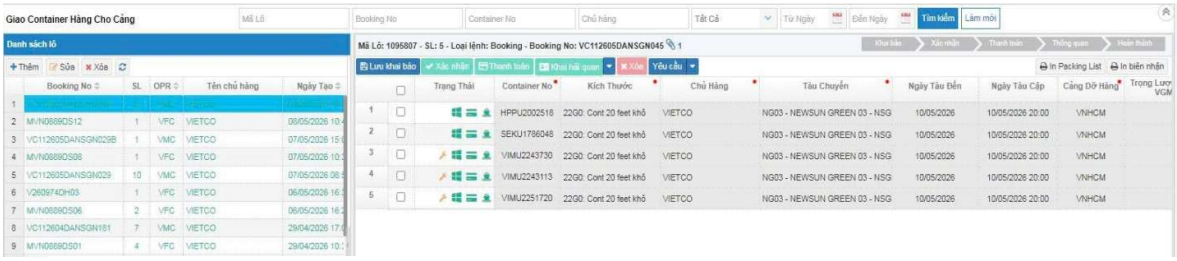


Hình 2.18. Cont sau khi đóng hàng xong và lệnh xuất kho

Bước 6: Hạ Cont tại cảng Đà Nẵng

Sau khi hoàn tất quá trình đóng hàng và niêm phong container, doanh nghiệp sẽ tiến hành vận chuyển container đến cảng Đà Nẵng để thực hiện hạ container chờ xuất lên tàu. Đơn vị vận tải sẽ sắp xếp xe đầu kéo đưa container từ kho của khách hàng đến cảng theo đúng thời gian quy định của hãng tàu nhằm đảm bảo kịp lịch cắt máng và lịch tàu chạy.

Khi container được đưa vào cảng, nhân viên giao nhận sẽ thực hiện các thủ tục liên quan như xuất trình booking, phiếu hạ container và các chứng từ cần thiết cho cảng và hãng tàu. Sau đó, cảng sẽ tiến hành kiểm tra thông tin container, số seal, tình trạng container và xác nhận container đủ điều kiện để tiếp nhận vào bãi chờ xếp tàu. Sau khi hoàn tất, tài xế sẽ báo với chứng từ để làm lệnh hạ cont.



TIEN SA CONTAINER TERMINAL **EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT**

CONTAINER: **HPPU2002518** LOCATION: **G-11-3-2** REFERENCE: **260509PA592288**
ACTIVITY: **In** VALID TO:
OPERATOR: VMC CHECK IN: 09/05/2026 15:16:57
CUSTOMER: CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI CONTAINER VIMC CHECK OUT: 09/05/2026 15:51:34
BL/Booking No: VC112605DANSGN045

CONTAINER DETAILS:

STATUS: **FULL** SEAL 1: SEAL 2: 1147753 WEIGHT: **25000**
ISO: **22G0** TYPE: General Dry SIZE: **20** TEMPERATURE:
SOUND/DAMAGE: S CARGO TYPE: General IMDG: / VENTILATION:
REMARK:

VESSEL DETAILS:

VESSEL: NEWSUN GREEN 03 VOY AGE: NSG2616S / NSG2616S DATE/TIME: 10/05/2026 20:13:00 / 10/05/2026 20:13:00

TRANSPORTATION DETAILS:

TRANS COMPANY: CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI CONTAINER VIMC

PLATE NO: 50H87107 EMPTY RETURN PLACE:

OUT GATE 1 / NHIPTT

TERMINAL SIGNATURE TRANSPORTATION SIGNATURE

Hình 2.19. Chứng từ làm lệnh hạ cont hàng

Chi tiết Container:

- Tình trạng: Đầy
- Loại: Khô thông thường
- Trọng lượng: 25000
- Kích cỡ: 20

Thông tin tàu:

- Tàu: NewSun Green 03
- Số hiệu chuyến tàu: NSG26165 Ngày/Giờ: 10/5/2026 20:13:00

Bước 7: Xếp tàu vận chuyển

Sau khi container được hạ tại cảng và hoàn tất các thủ tục cần thiết, cảng sẽ tiến hành sắp xếp container lên tàu theo kế hoạch khai thác của hãng tàu. Đây là giai đoạn đánh dấu việc hàng hóa chính thức được đưa vào quá trình vận chuyển bằng đường biển từ cảng Đà Nẵng đến cảng đích theo lịch trình đã đặt trước.

DETAILS FOR MAKING B/L

Shipper
VIETCO LOGISTICS REPRESENTATIVE OFFICE IN DA NANG
694 NGO QUYEN STREET
SON TRA DIST, DA NANG CITY, VIETNAM
TEL: 0236-3969638 FAX: 0236-3969639
Email: cus.dad@vietcologistics.com; doc.dad@vietcologistics.com; salesadmin.dad@vietcologistics.com

Consignee
VIETCO LOGISTICS CO., LTD
P1-0329, 03 RD FLOOR, THE PRINCE BUILDING
17-19-21 NGUYEN VAN TROI STREET,
WARD PHU NHUAN, HO CHI MINH CITY, VIETNAM
TEL: 84-8-3990 3870/ 71/ 72/ 73 FAX: 84-8-3990 3778
Email: khaithachcm@vietcologistics.com

Notify party
SAME AS CONSIGNEE

Pre-carriage by: TIEN SA
Cảng nhận: Cảng ha
Vessel Voy No.: NewSunGreen 03 - V. 2616DS
Port of discharge: DAD
Place of delivery: HO CHI MINH

Owner's mark/Container No. Marks and nos		Description		Gross weight kgs	Measurement m3
"SHIPPER'S LOAD, STOWAGE,COUNT & SEAL"					
VIMU2251720	445344	01x20'DC	Gạch Men	25MTS / 20'DC	
VIMU2243730	443581	01x20'DC	Gạch Men	25MTS / 20'DC	
HPPU2002518	1147753	01x20'DC	Gạch Men	25MTS / 20'DC	
VIMU 2241213	442679	01x20'DC	Gạch Men	25MTS / 20'DC	
VIMU 2253404	1147758	01x20'DC	Gạch Men	25MTS / 20'DC	
VIMU 2243258	445278	01x20'DC	Gạch Men	25MTS / 20'DC	
VIMU 2244207	445315	01x20'DC	Gạch Men	25MTS / 20'DC	
SEKU1786048	001474	01x20'DC	Gạch Men	25MTS / 20'DC	
			AT TIENSA PORT		
			DATE May 10, 2026		
	08x20'DC				
		FREIGHT PREPAID	THREE (3)		
			TIENSA		

Hình 2.20. List xuất hàng

Trong quá trình xếp tàu, cảng và hãng tàu sẽ căn cứ vào sơ đồ xếp container để bố trí vị trí phù hợp trên tàu nhằm đảm bảo an toàn hàng hóa, cân bằng tải trọng và thuận tiện cho việc dỡ hàng tại cảng đến. Các container sẽ được cẩu chuyên dụng nâng từ bãi cảng lên tàu và sắp xếp theo đúng số container, số seal và vị trí đã được xác định trong kế hoạch xếp dỡ.

Trong list xuất hàng sẽ có thông tin người gửi là Công ty VietCo Logistics chi nhánh Đà Nẵng và người nhận là trụ sở chính của Công ty VietCo Logistics tại TP Hồ Chí Minh.

Sau khi container được xếp lên tàu thành công, hãng tàu sẽ xác nhận hàng đã lên tàu và phát hành vận đơn đường biển (Bill of Lading) hoặc các chứng từ liên quan cho doanh nghiệp logistics. Đây là chứng từ quan trọng chứng minh quyền sở hữu hàng hóa và là cơ sở để khách hàng nhận hàng tại cảng đích.

VIMC LINES

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI CONTAINER VIMC

BILL OF LADING

Người gửi hàng (Shipper) :
VIETCO LOGISTICS REPRESENTATIVE OFFICE IN DA NANG
694 NGO QUYEN STREET
SON TRA DIST, DA NANG CITY, VIETNAM
TEL: 0236-3969638 FAX: 0236-3969639
Email: cus.dad@vietcologistics.com;
doc.dad@vietcologistics.com;
salesadmin.dad@vietcologistics.com

Người nhận hàng (Consignee) :
VIETCO LOGISTICS CO., LTD
P1-0329, 03 RD FLOOR, THE PRINCE BUILDING
17-19-21 NGUYEN VAN TROI STREET, WARD PHU NHUAN, HO CHI MINH CITY, VIETNAM
TEL: 84-8-3990 3870/ 71/ 72/ 73 FAX: 84-8-3990 3778
Email: khaithachcm@vietcologistics.com

Người thông báo (Notify Party) :
SAME AS CONSIGNEE

Người vận chuyển (Carrier) :
VIMC CONTAINER LINES JSC

Booking No.: VC112605DANSGN045
B/L No.: VC112605DANSGN045

Những nguyên tắc và điều kiện vận chuyển chủ yếu:
Giấy gửi hàng này thay thế cho Hợp đồng vận chuyển mà nó đăng chỉ yêu cầu bị chỉ phải bởi gửi hàn trách nhiệm và đặc quyền (Bao gồm cả chặng vận chuyển trước đây và chặng vận chuyển hiện tại) được xác định trên cơ sở những nguyên tắc và điều kiện vận chuyển quy định tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam - 1990 và những sửa đổi bổ sung có liên quan Người gửi hàng nhân danh cá nhân mình và thay mặt quyền của người nhận hàng hoặc Chủ hàng thừa nhận các nguyên tắc, điều kiện vận chuyển nói trên và được thừa hưởng mình đã được mặt quyền lợi như như chủ Người nhận hàng suốt trình Giấy gửi hàng này hoặc yêu cầu được nhận hàng cam kết sẽ thực hiện mọi trách nhiệm của người gửi hàng, sẽ cam kết xây không ảnh hưởng tới trách nhiệm của người gửi hàng Mọi quyền lợi phát sinh từ hợp đồng được chứng minh bởi Giấy gửi hàng này sẽ được chuyển giao cho người Người nhận hàng hoặc cho bất kỳ người nào khác suốt trình Giấy gửi hàng này Cho dù trong các nguyên tắc và điều kiện vận chuyển đó có bất kỳ mâu quy định nào khác, đã khẳng định Người vận chuyển trong Giấy gửi hàng này phải được hiểu là đề chỉ về Người vận chuyển có tên được ghi ở trên Vận giải thích về các nguyên tắc và điều kiện vận chuyển nói trên sẽ được Người vận chuyển hoặc Đại lý được uỷ quyền của Người vận chuyển cung cấp khi có yêu cầu.

Main terms and conditions of carriage:
The Contract evidenced by this Sea-WayBill is subject to exceptions limitations (Including those relating to pre-carriage and on-carriage) set out in the Terms and Conditions of Carriage as stated in Vietnamese Maritime Code-1990 and any amendments and/or modifications thereof. The shipper accepts the said Terms and Conditions of carriage on his own behalf and on behalf of the Consignee and the Owner of the goods and warrants that he has authority to do so. The Consignee by presenting this Sea-WayBill and /or requesting delivery of the goods further undertakes all liabilities of the shipper hereunder, such undertaking being additional and without prejudice to the shipper own liabilities. The benefits of the contract, evidenced by this Sea-wayBill shall thereby be transferred to the consignee or any persons presenting this Sea-wayBill. Notwithstandingany thing contained in the said Terms and Conditions of Carriage, the term Carrier in this Sea-WayBill shall mean the Carrier on the above thereof. Any guidelines on the said Terms and Conditions of Carriage applicable hereto will be provided by the Carrier or the Carrier's authorised Agents on request

Nơi nhận hàng (Place of receipt): DANANG
Cảng xếp hàng (Port of Loading): DANANG
Tên tàu -số chuyến (Vessel-voy.no): NSG26168 NEWSUN GREEN 03
Cảng dỡ hàng (Port of Discharge): HO CHI MINH CITY, VIETNAM
Ngày tàu khởi hành: ETD : 11/05/2026
Cảng đích (Destination Port): HO CHI MINH CITY, VIETNAM

Số cont và số seal *Container and Seal No*	*Chi tiết hàng hóa* *Description of goods*	*Trọng lượng* *Gross weight*	*Kích thước* *Measurement*
VIMU2241213/20GP	VIMU2251720 VFC445344 20DC GACH MEN 28000		
HPFU2002518/20GP	VIMU2243730 VFC443581 20DC GACH MEN 28000		
SEKU1786048/20GP	HPFU2002518 1147753 20DC GACH MEN 28000		
VIMU2243730/20GP	VIMU2241213 VFC442679 20DC GACH MEN 28000		
VIMU2244207/20GP	VIMU2253404 1147758 20DC GACH MEN 28000		
VIMU2253404/20GP	VIMU2243258 VFV445278 20DC GACH MEN 28000		
VIMU2243258/20GP	VIMU2244207 VFC445315 20DC GACH MEN 28000 VIMU2251720/20GP		
SEKU1786048 VMC001474 20DC GACH MEN 28000			

TOTAL: 08X20'GP, COC

CUOC TRA TRUOC

VIMC CONTAINER LINES JSC

Head office: 7th Floor, Ocean Park Building No. 1 Dao Duy Anh Str.
Dong Da Dist, Ha Noi, Viet Nam.
Tel: +84 24 35770886 Fax: + 84 24 35770899
Email: purchasing@vimc-lines.com

DEBIT NOTE

TO: **CONG TY TNHH VIETCO LOGISTICS**
P1-0329 Lau 3, Toa nha The Prince, So 17-19-21 Nguyen Van Troi, Phuor

Debit No	:	FIVC11260500051
Debit Date	:	11/05/2026
Credit Term	:	0
Vessel (Tên tàu)	:	NEWSUN GREEN 03
Voyage (Chuyến)	:	NSG2616S
Page	:	1 of 1

No. Stt	BL No. Số Vận Đơn	Description Chi tiết	Qty. Unit Số lượng Loại cont	Unit Price Đơn giá	Curr. Tiền tệ	Ex. Rate To VND Tỷ giá	Amount(VND) Thành tiền
1	VC112605DANSGN045	OCEAN FREIGHT	8 20GP	5,100,000.00	VND	1.0000	40,800,000.00
2	VC112605DANSGN045-2	OCEAN FREIGHT	2 20GP	5,100,000.00	VND	1.0000	10,200,000.00
FIFTY-ONE MILLION VND			**Total Amount Tổng Cộng (VND) :**				**51,000,000.00**

REMARKS GHI CHÚ :

Hình 2.21. Bill và Debit của hãng tàu gửi

Bước 8: Theo dõi quá trình vận chuyển và gửi chứng từ cho khách hàng

Sau khi hàng hóa được xếp lên tàu, doanh nghiệp logistics sẽ tiếp tục theo dõi quá trình vận chuyển của lô hàng trong suốt hành trình từ cảng đi đến cảng đích. Nhân viên giao nhận thường xuyên cập nhật lịch trình tàu, thời gian dự kiến tàu đến cảng và tình trạng hàng hóa nhằm kịp thời xử lý các vấn đề phát sinh như chậm tàu, thay đổi lịch trình hoặc các sự cố liên quan đến vận chuyển.

BERTHING SCHEDULE
MV BIENDONG MARINER MB2615S
ROUTE: DAN-HCM

TẠI CẢNG TIÊN SA, ĐÀ NẴNG	
NGÀY/GIỜ TÀU ĐẾN (ETA):	0600lt/15.05.2026
NGÀY/GIỜ TÀU CẬP (ETB):	1330lt/15.05.2026
NGÀY/GIỜ TÀU CHẠY (ETD):	2200lt/15.05.2026
SI closing time:	**1400lt/15.05.2026**
CY closing time:	**1000lt/15.05.2026**
NGÀY/GIỜ TÀU ĐẾN (ETA) HCM:	18.05.2026

Hình 2.22. Lịch tàu chạy và tàu cập bến

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng tiến hành hoàn thiện và gửi các bộ chứng từ liên quan cho khách hàng hoặc đối tác nhận hàng. Bộ chứng từ thường bao gồm vận đơn

đường biển (Bill of Lading), hóa đơn thương mại, phiếu đóng gói, giấy chứng nhận xuất xứ và các chứng từ khác tùy theo yêu cầu của khách hàng hoặc quy định của từng lô hàng. Việc chuẩn bị và gửi chứng từ đầy đủ, chính xác giúp người nhận hàng thuận lợi thực hiện thủ tục nhận hàng tại cảng đến.

Bước 9: Hàng tới cảng TP Hồ Chí Minh và giao cho khách

Khi tàu cập cảng Thành phố Hồ Chí Minh, hãng tàu sẽ phát hành thông báo hàng đến để nhân viên giao nhận ở TP Hồ Chí Minh và khách hàng nắm được thời gian nhận hàng. Nhân viên giao nhận sẽ theo dõi lịch tàu cập cảng, kiểm tra tình trạng container và chuẩn bị các chứng từ cần thiết để thực hiện thủ tục nhận hàng tại cảng đến.

Sau khi hoàn tất các thủ tục liên quan, container sẽ được lấy khỏi cảng và vận chuyển đến địa điểm giao hàng theo yêu cầu của khách hàng. Trong quá trình giao hàng, điều hành ở TP Hồ Chí Minh phối hợp với nhân viên giao nhận, kho bãi và khách hàng để đảm bảo hàng hóa được giao đúng thời gian, đúng địa điểm và giữ nguyên tình trạng ban đầu.

Khi container được đưa đến nơi nhận hàng, khách hàng sẽ tiến hành kiểm tra số lượng, tình trạng hàng hóa và xác nhận việc nhận hàng. Nếu không có vấn đề phát sinh, hai bên sẽ ký biên bản giao nhận và hoàn tất quá trình vận chuyển. Trường hợp hàng hóa bị thiếu hụt, hư hỏng hoặc phát sinh sự cố, doanh nghiệp logistics sẽ phối hợp với các bên liên quan để kiểm tra và xử lý theo quy định trong hợp đồng vận chuyển.

Bước 10: Hoàn tất hồ sơ và kết thúc quy trình giao

Sau khi hàng hóa được giao thành công cho khách hàng tại kho nhận hàng, nhân viên giao nhận tiến hành hoàn thiện toàn bộ chứng từ liên quan để kết thúc quy trình vận chuyển. Các chứng từ bao gồm: vận đơn, phiếu giao nhận container, biên bản bàn giao hàng hóa, hóa đơn, phiếu thu chi và các giấy tờ liên quan khác.

Công ty sẽ tiến hành đối chiếu chứng từ, kiểm tra chi phí phát sinh và xác nhận công nợ với khách hàng cũng như các bên liên quan như hãng tàu, cảng và đơn vị vận tải. Sau đó, hồ sơ được lưu trữ để phục vụ cho việc quản lý, tra cứu và giải quyết khiếu nại nếu có phát sinh trong tương lai.

Quy trình nhận hàng từ cảng Tp Hồ Chí Minh → cảng Đà Nẵng:

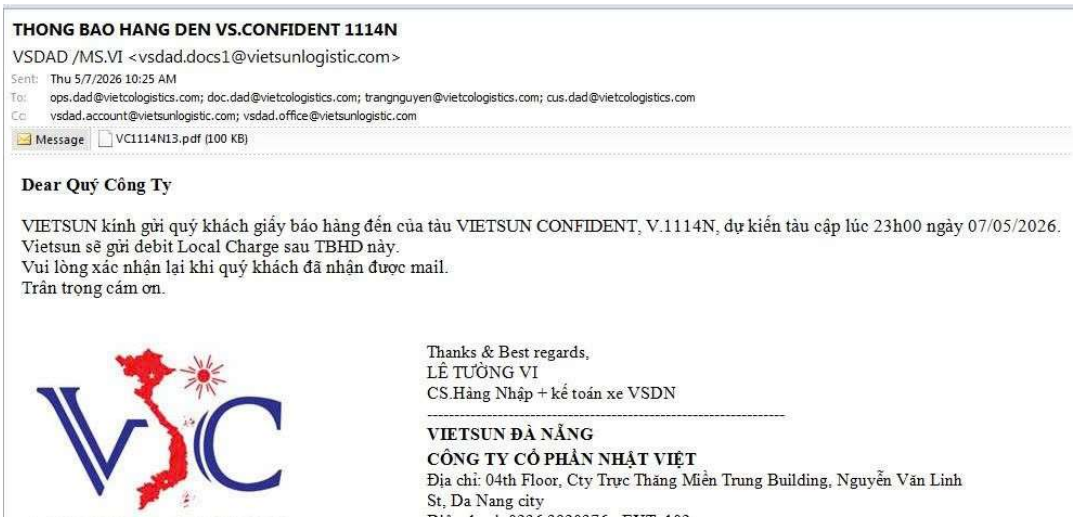
Bước 1: Nhận thông báo hàng đến (Arrival Notice)

Thông tin lô hàng hóa nhận:

- Tên hàng hóa: gạo

- Số lượng hàng hóa: 2 cont
- Trọng lượng hàng hóa: 29.20 MTS
- Thông tin người nhận hàng: Công ty Vietco Logistics chi nhánh Đà Nẵng
- Phương thức vận chuyển: Đường biển

Khi tàu cập cảng đích, hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu sẽ gửi thông báo hàng đến cho công ty giao nhận. Trong thông báo sẽ thể hiện các thông tin quan trọng như tên tàu, số chuyến, ngày tàu cập cảng, số container, số vận đơn và các khoản phí địa phương cần thanh toán. Dựa vào thông báo này, doanh nghiệp chủ động sắp xếp kế hoạch nhận hàng và chuẩn bị hồ sơ cần thiết để làm thủ tục tại cảng.



THONG BAO HANG DEN VS.CONFIDENT 1114N

VSDAD /MS.VI <vsdad.docs1@vietsunlogistic.com>

Sent: Thu 5/7/2026 10:25 AM

To: ops.dad@vietcologistics.com; doc.dad@vietcologistics.com; trangnguyen@vietcologistics.com; cus.dad@vietcologistics.com

Cc: vsdad.account@vietsunlogistic.com; vsdad.office@vietsunlogistic.com

Message | VC1114N13.pdf (100 KB)

Dear Quý Công Ty

VIETSUN kính gửi quý khách giấy báo hàng đến của tàu VIETSUN CONFIDENT, V.1114N, dự kiến tàu cập lúc 23h00 ngày 07/05/2026.
Vietsun sẽ gửi debit Local Charge sau TBHD này.
Vui lòng xác nhận lại khi quý khách đã nhận được mail.
Trân trọng cám ơn.

Thanks & Best regards,
LÊ TƯỜNG VI
CS.Hàng Nhập + kế toán xe VSDN

VIETSUN ĐÀ NẴNG
CÔNG TY CỔ PHẦN NHẬT VIỆT
Địa chỉ: 04th Floor, Cty Trực Thăng Miền Trung Building, Nguyễn Văn Linh St, Da Nang city

DEBIT NOTE BILL VSCHCM1114N13

VSDAD-ACCOUNT / Mrs.NHUNG <vsdad.account@vietsunlogistic.com>

This message has been replied to or forwarded.

Sent: Thu 5/7/2026 11:00 AM

To: 'VSDAD /MS.VT'; ops.dad@vietcologistics.com; doc.dad@vietcologistics.com; trangnguyen@vietcologistics.com; cus.dad@vietcologistics.com

Cc: vsdad.office@vietsunlogistic.com; 'VSHO-KT/Ms.Ngan'

Message | VSCHCM1114N13.pdf (503 KB)

Kính gửi: Quý khách hàng,

VIETSUN kính gửi quý khách Debit note Bill VSCHCM1114N13 của tàu VIETSUN CONFIDENT, V.1114N.

Quý khách vui lòng chuyển khoản thanh toán theo thông tin như trên Debit.

LƯU Ý:

1. Quý khách thanh toán vào TK sau:
   - **TÊN TK : CÔNG TY CỔ PHẦN NHẬT VIỆT**
   - **SỐ TÀI KHOẢN : 863.004.9585 (VND)**
   - **TẠI: NGÂN HÀNG BIDV - CN NAM SÀI GÒN**
2. Quý khách vui lòng cung cấp chính xác thông tin đơn vị xuất hóa đơn.

VỀ THỦ TỤC HOÀN CƯỢC:

- Trong vòng 60 ngày kể từ ngày hạ vỏ, Quý khách vui lòng làm thủ tục để nhận hoàn cược, quá thời hạn trên, Khách hàng không thực hiện được xem như là xác nhận bỏ cược.
- Chứng từ hoàn cược bao gồm: UNC chuyển khoản; Giấy mượn vỏ container; Phiếu Eir nâng và hạ cont. – tất cả scan gửi qua email.
- Ghi rõ số tài khoản nhận hoàn cược là **tài khoản công ty** của Quý khách.
- Trường hợp Quý khách có nhu cầu chuyển cược về tài khoản cá nhân: Vui lòng bổ sung thêm giấy ủy quyền của công ty cho cá nhân đó nhận tiền cược: scan gửi email chung với bộ chứng từ hoàn cược, bản gốc gửi về văn phòng Vietsun DAD.

Trân trọng.

VIETSUN CORPORATION

CÔNG TY CỔ PHẦN NHẬT VIỆT
(VIETSUN CORPORATION)
HÃNG TÀU NHẬT VIỆT
(VIETSUN LINES)

Tầng 4, Tòa nhà Trực Thăng, Đ.Nguyễn Văn Linh, TP.Đà N
Tel: 0236 3920376 Fax: 0236 3920377
Email: vsdad.account@vietsunlogistic.com
Website: http://www.vietsunlogistic.com

Ngày Debit : **07/05/2026**

DEBIT NOTE

Kính Gửi / To: **VIETCO LOGISTICS REPRESENTATIVE OFFICE IN DA NANG**

Tàu : **VIETSUN CONFIDENT** Chuyến : **1114N**
Từ : **BẾN NGHÉ** Đến : **TIÊN SA**
Vận đơn số : **VSCHCM1114N13** Ngày đến : **07/05/2026**

STT	NỘI DUNG	SỐ LƯỢNG	ĐƠN GIÁ	THÀNH TIỀN	GHI CHÚ
1	Phí D/O (Bill)	1	120,000	120,000	
2	Phí vệ sinh cont 20' (cont)	2	160,000	320,000	
3	Phí vệ sinh cont 20' (cont) - N2				
4	Phí vệ sinh cont 40' (cont)	-	220,000	-	
5	Phí vệ sinh cont 40' (cont) - N2				
6	Phí LSS (cont)				
7	Phí THC cont 20' (cont)				
8	Phí THC cont 40' (cont)				
9	Phí cược cont 20' (cont)	-	1,000,000	-	02X20'DC&00X40'HC /FCL-FCL-COC
10	Phí cược cont 40' (cont)	-	2,000,000	-	
11	Phí DEM cont 20' - POL (ngày)				
12	Phí DEM cont 40' - POL (ngày)				
13	Phí DET cont 20' - POL (ngày)				
14	Phí DET cont 40' - POL (ngày)				
15	Phí hạ rỗng (cont)				
16	Phí quá tải (tấn)				
	TỔNG CỘNG			**440,000**	

Bằng chữ: **Bốn trăm bốn mươi ngàn đồng chẵn.**

Thông tin chuyển khoản
Tên TK: **CÔNG TY CỔ PHẦN NHẬT VIỆT**
Số TK: **863.004.9585 (VND)**
Tại: **NGÂN HÀNG BIDV - CN NAM SÀI GÒN**

Khi chuyển tiền vui lòng ghi rõ nội dung đầy đủ thông tin:
1. Tên công ty (Shipper, Consingee, Notify Party)
2. Số Bill, tên tàu, số chuyến

VPĐD CÔNG TY CỔ PHẦN NHẬT VIỆT TẠI ĐÀ NẴNG

Hình 2.23.Thông báo hàng đến và các mục đính kèm

Bước 2: Chuẩn bị bộ chứng từ nhận hàng

Sau khi nhận được thông báo hàng đến, nhân viên giao nhận tiến hành kiểm tra và chuẩn bị đầy đủ các chứng từ phục vụ cho quá trình nhận hàng. Bộ chứng từ thường bao gồm vận đơn gốc hoặc vận đơn điện tử, giấy giới thiệu, căn cước công dân của nhân viên đi nhận hàng, lệnh giao hàng, phiếu cược container (nếu có) cùng các chứng từ liên quan khác. Việc chuẩn bị đầy đủ và chính xác chứng từ giúp quá trình làm thủ tục nhận hàng diễn ra thuận lợi, tránh mất thời gian chỉnh sửa hoặc bổ sung hồ sơ.

Bước 3: Hãng tàu gửi lệnh giao hàng (D/O)

Tại đây, hãng tàu gửi lệnh giao tàu và hai file đính kèm cho bộ phận chứng từ để thực hiện lấy lệnh giao hàng. Tại đây, công ty tiến hành thanh toán các khoản phí liên quan như phí D/O, phí THC, phí vệ sinh container và các phụ phí khác theo quy định của hãng tàu. Sau khi hoàn tất thanh toán, hãng tàu sẽ cấp lệnh giao hàng để công ty có thể làm thủ tục lấy container.

Lệnh giao hàng bao gồm những những thông tin tàu : Vietsun Confident , số chuyến: 1114N, vận đơn số: VSCHCM1114N13, số container của cont DRYU3022412, GAOU2109835, số seal: 643108 và 643027, hai cont đều là hàng gạo có trọng lượng 29.20 MTS

GIAO DO TÀU VSC 1114N- BILL VSCHCM1114N13-VC

VSDAD /MS.VI <vsdad.docs1@vietsunlogistic.com>

Sent: Thu 5/7/2026 4:08 PM

To: ops.dad@vietcologistics.com; doc.dad@vietcologistics.com; trangnguyen@vietcologistics.com; cus.dad@vietcologistics.com

Cc: vsdad.office@vietsunlogistic.com; vsdad.account@vietsunlogistic.com

Message | GIAOHANG13.pdf (115 KB) | MUONVO13.pdf (94 KB)

Dear Cty Vietco

Vui lòng nhận DO theo file đính kèm.
Số lượng DO : **01**
Số B/L : **VSCHCM1114N13,**
Mã nhận cont : **1114N-74;**
Nơi hạ rỗng : **Tiên Sa**

Thanks & Best regards,
LÊ TƯỜNG VI
CS.Hàng Nhập + kế toán xe VSDN

VIETSUN ĐÀ NẴNG
CÔNG TY CỔ PHẦN NHẬT VIỆT
Địa chỉ: 04th Floor, Cty Trực Thăng Miền Trung Building, Nguyễn Văn Linh St, Da Nang city

CÔNG TY CỔ PHẦN NHẬT VIỆT
(VIETSUN CORPORATION)
HÃNG TÀU NHẬT VIỆT
(VIETSUN LINES)

Tầng 8, số 130-132 Bạch Đằng, Q. Hải Châu, TP.Đà Nẵng
Tel: 0236 3920376 Fax: 0236 3920377
Email: vsdad.docs1@vietsunlogistic.com
Website: http://www.vietsunlogistic.com

Ngày/Date : 07/05/2026

VIETSUN LINES
LẤY NGUYÊN

LỆNH GIAO HÀNG
DELIVERY ORDER

Kính gửi/ To: CẢNG TIEN SA

Đề nghị giao lô hàng sau đây cho: CÔNG TY CỔ PHẦN NHẬT VIỆT /
VIETCO LOGISTICS REPRESENTATIVE OFFICE IN DA NANG

Tàu / Vessel : VIETSUN CONFIDENT — Chuyến / Voyage : 1114N
Từ / From : CẢNG BẾN NGHÉ - HCM, TP.HCM — Đến / To : CẢNG TIEN SA, ĐÀ NẴNG
Vận đơn số / B/L No.: VSCHCM1114N13 — Ngày đến / Arrival date : 08/05/2026

Stt *No.*	Số Container *Container No.*	Số seal *Seal No.*	Loại *Type*	Số lượng, Mô tà hàng hóa *Quantity, Description of goods*	Trọng lượng / Kích thước *G.W. (MTS) / Measurement*
1	DRYU3022412	643108	20DC	GAO	29.20 MTS
2	GAOU2109835	643027	20DC	GAO	29.20 MTS
				(2x20DC)/FCL-FCL-COC	

* Lệnh có giá trị đến hết ngày / Expired date: 14/05/2026
* Ngày tính phạt / Demurage Date : 15/05/2026
* Ghi chú / Note : - Khách hàng đối chiếu số container / số seal thực tế, tự kiểm tra tình trạng toàn bộ container trước khi nhận hàng tại bãi / Cảng đỡ.
- PHÍ LƯU CONT LƯU BÃI KHÁCH HÀNG THANH TOÁN TRỰC TIẾP CHO HÃNG TÀU.
* Số điện thoại liên hệ của Vietsun tại Đà Nẵng: Mrs. Vi - 0934772111; Mr. Nguyên - 0989596073

ĐÀ NẴNG, ngày 07 tháng 05 năm 2026

XÁC NHẬN CỦA KHÁCH HÀNG
(Ký và ghi rõ họ tên, số điện thoại)

HÃNG TÀU NHẬT VIỆT/VIETSUN LINES

VIETSUN LINES
DANANG OFFICE
Lê Tường Vi
AS THE CARRIER

CÔNG TY CỔ PHẦN NHẬT VIỆT
(VIETSUN CORPORATION)
HÃNG TÀU NHẬT VIỆT
(VIETSUN LINES)

Tầng 8, số 130-132 Bạch Đằng, Q. Hải Châu, TP.Đà Nẵng
Tel: 0236 3920376 Fax: 0236 3920377
Email: vsdad.docs1@vietsunlogistic.com
Website: http://www.vietsunlogistic.com

GIẤY MƯỢN VỎ CONTAINER

Kính gửi: **HÃNG TÀU NHẬT VIỆT (VIETSUN LINES)**

Tôi / Công ty: VIETCO LOGISTICS REPRESENTATIVE OFFICE IN DA NANG
Địa chỉ : ..... CMND số : .....
Đề nghị được mượn vỏ container tại bãi / cảng : CẢNG TIEN SA, ĐÀ NẴNG
Số vận đơn (B/L): VSCHCM1114N13 Tên tàu: VIETSUN CONFIDENT Số chuyến: 1114N
Mục đích mượn vỏ container : [X] **Chuyển hàng về kho riêng** [ ] **Rút ruột hàng tại bãi/cảng**
Số lượng và ký mã hiệu container (s) như sau:

STT	KÝ MÃ HIỆU	LOẠI (20' / 40')	NƠI TRẢ VỎ	STT	KÝ MÃ HIỆU	LOẠI (20' / 40')	NƠI TRẢ VỎ
1	DRYU3022412	20DC	TSP	2	GAOU2109835	20DC	TSP

Xin cam kết :
1. Hoàn trả container đúng thời hạn . Nếu quá hạn 3 ngày kể từ ngày nhận container hàng tại bãi / cảng, sẽ chấp nhận phí lưu giữ container theo quy định

Loại container	Quá hạn từ ngày: 1-10	Quá hạn từ ngày: 1-10	Quá hạn từ ngày thứ 21 trở đi
20'DC	100.000 VNĐ	200.000 VNĐ	280.000 VNĐ
40'HC	180.000 VNĐ	330.000 VNĐ	460.000 VNĐ
40'RF	240.000 VNĐ	360.000 VNĐ	480.000 VNĐ

2. Hoàn trả container đúng địa điểm nêu trên. Nếu sai bãi, sẽ chấp nhận tự điều chuyển hoặc phí phạt điều chuyển thu hồi vỏ theo quy định của hãng tàu
3. Chịu trách nhiệm về tình trạng container kể từ lúc nhận tại bãi/cảng cho đến khi hoàn trả tại bãi chỉ định của hãng tàu
4. Nếu container bị thất lạc, hư hỏng sẽ chấp nhận bồi thường theo quy định của hãng tàu.
Lưu ý : - Khách hàng đóng tiền vệ sinh container tại hãng tàu.
- Chỉ giải quyết lấy cược sau 2 ngày và trong vòng 60 ngày kể từ ngày container hạ về bãi chỉ định và theo từng bill tàu.
- Hoàn tiền cược từ thứ 2 đến thứ 6 hàng tuần.
- Quý khách vui lòng mang theo giấy mượn vỏ container, phiếu thu tiền cược, phiếu hạ container rỗng (bản chính) khi hoàn trả cược.
- Trường hợp Quý khách hàng tự ý chuyển đổi phương thức nhận hàng giữa lấy nguyên ô rút ruột mà không có xác nhận từ hãng tàu, Vietsun sẽ không hoàn tiền cược.
* Số điện thoại liên hệ của Vietsun tại Đà Nẵng: Mrs. Vi hàng nhập - 0934772111; Mr. Nguyên EQC - 0989596073

ĐÀ NẴNG, ngày 07 tháng 05 năm 2026

ĐẠI DIỆN CHỦ HÀNG
(Ký và ghi rõ họ tên, số điện thoại)

XÁC NHẬN CỦA HÃNG TÀU

VIETSUN LINES
DANANG OFFICE
Lê Tường Vi
AS THE CARRIER

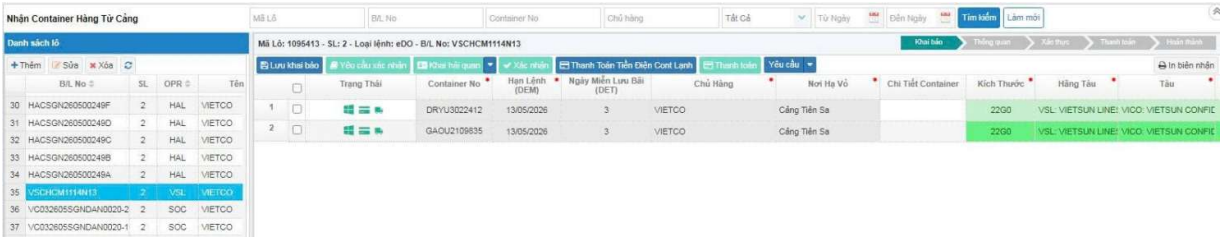
Hình 2.24. Giấy giao hàng và mượn vỏ container

Bước 4: Làm thủ tục nhận hàng tại cảng

Sau khi có lệnh giao hàng, nhân viên chứng từ sẽ tiền hành làm lệnh nhận hàng tại cảng. Bộ phận khai thác cảng sẽ kiểm tra thông tin trên chứng từ, đối chiếu số container, tình trạng hàng hóa và xác nhận container còn lưu tại bãi cảng.

Chi tiết container:

- Trạng thái: Đầy đủ
- ISO: 22GO
- Size: 20
- Trọng lượng: 29200



TIEN SA CONTAINER TERMINAL **EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT**

CONTAINER: **DRYU3022412** LOCATION: **A-43-2-3** REFERENCE: **260507SP590622**

ACTIVITY: **Out** VALID TO: 13/05/2026 23:59:59

OPERATOR: VSL CHECK IN: 09/05/2026 00:50:49

CUSTOMER: CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTICS CHECK OUT: 09/05/2026 01:28:59

BL/Booking No: VSCHCM1114N13

CONTAINER DETAILS:

STATUS: **FULL** SEAL 1: 643108 SEAL 2: WEIGHT: **29200**

ISO: **22G0** TYPE: General Dry SIZE: **20** TEMPERATURE:

SOUND/DAMAGE: CARGO TYPE: General IMDG: / VENTILATION:

REMARK: mop hong 30cm,cong tay cam

VESSEL DETAILS:

VESSEL: VIETSUN CONFIDENT VOY AGE: V1114N / V1114N DATE/TIME: 07/05/2026 23:10:00 / 08/05/2026 11:05:00

TRANSPORTATION DETAILS:

TRANS COMPANY: CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTICS

PLATE NO: 50H86958. EMPTY RETURN PLACE:

OUT GATE 1 / PHONGCD_^A

TERMINAL SIGNATURE TRANSPORTATION SIGNATURE

Hình 2.25. Làm lệnh nhận cont và giao cont rỗng

Bước 5: Thanh toán các khoản phí tại cảng

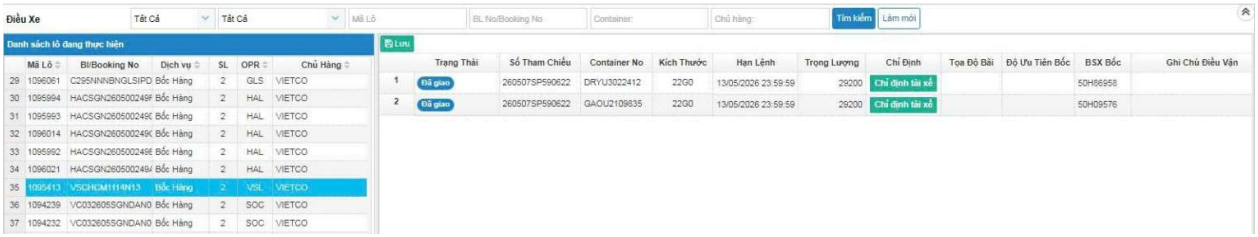
Công ty giao nhận tiếp tục thực hiện thanh toán các khoản phí phát sinh tại cảng như phí nâng hạ container, phí lưu bãi, phí sử dụng cơ sở hạ tầng cảng biển và các khoản phụ phí khác nếu container lưu tại cảng quá thời gian miễn phí. Việc thanh toán đầy đủ giúp container được thông quan và tránh phát sinh thêm chi phí không cần thiết.

Các khoản thu phí được cảng ký hợp đồng với công ty nên họ sẽ không tính phí.

Bước 6: Điều phương tiện nhận container

Sau khi hoàn tất thủ tục tại cảng, chứng từ làm lệnh bố trí xe đầu kéo và tài xế vào cảng để nhận container. Nhân viên giao nhận phối hợp với bộ phận điều độ cảng để xác định vị trí container trong bãi, kiểm tra số container, số seal và tình trạng bên ngoài của container trước khi đưa container ra khỏi cảng. Nếu phát hiện container có dấu hiệu hư hỏng hoặc seal không nguyên vẹn, cần lập biên bản xác nhận ngay để tránh tranh chấp sau này.

- Vị trí container trong bãi : A- 43-2-3
- Ghi chú: móp hỏng 30cm, cong tay cầm



Hình 2.26. Làm lệnh bố trí xe nhận hàng

Bước 7: Vận chuyển container về kho khách hàng và kiểm tra hàng hóa

Container sau khi được lấy ra khỏi cảng sẽ được vận chuyển về kho của khách hàng. Khi container được đưa về kho, tài xế giao nhận tiến hành tháo seal, mở container và rút hàng ra ngoài. Khách hàng sẽ kiểm tra số lượng, chủng loại và tình trạng hàng hóa thực tế so với chứng từ để đảm bảo hàng được giao đầy đủ và không xảy ra mất mát hoặc hư hỏng.

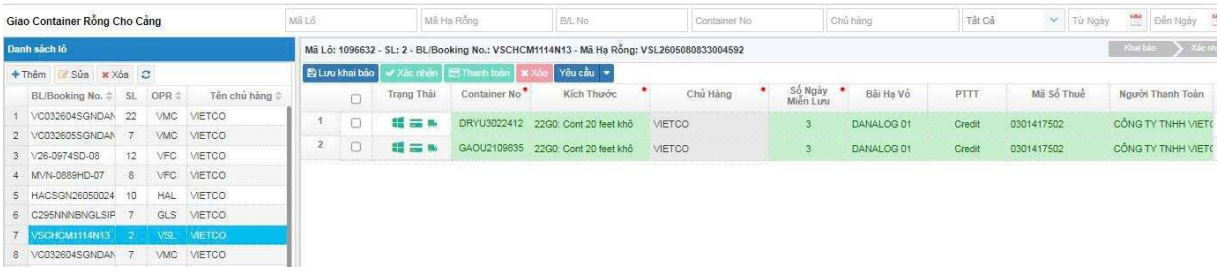
Bước 8: Trả container rỗng về depot

Sau khi hoàn tất việc dỡ hàng, container rỗng được vệ sinh sạch sẽ và vận chuyển trả về depot theo chỉ định của hãng tàu. Khi trả container, nhân viên chứng từ sẽ làm lệnh giao cont rỗng cho hãng tàu. Depot sẽ kiểm tra tình trạng container để xác định có phát sinh hư hỏng hay không. Nếu container bị móp méo, hư hỏng hoặc trả chậm quá thời

gian quy định, doanh nghiệp có thể phải chịu thêm chi phí sửa chữa hoặc phí lưu container.

Chi tiết container:

- Trạng thái: Trống
- ISO: 22G0
- Trọng lượng: 2200
- Ghi chú: cont bẩn, móp vạch, sàn xước + bóng tróc, sàn va nhiều, cont cũ rỉ sét.



TIEN SA CONTAINER TERMINAL **EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT**

CONTAINER: **DRYU3022412** LOCATION: **Z4-05-1-2** REFERENCE: **260509PA592207**
ACTIVITY: **In** VALID TO:
OPERATOR: VSL CHECK IN: 11/05/2026 05:06:11
CUSTOMER: CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTICS CHECK OUT: 11/05/2026 05:49:15
BL/Booking No: VSCHCM1114N13

CONTAINER DETAILS:

STATUS: **EMPTY** SEAL 1: SEAL 2: WEIGHT: **2200**
ISO: **22G0** TYPE: General Dry SIZE: **20** TEMPERATURE:
SOUND/DAMAGE: S CARGO TYPE: Empty IMDG: / VENTILATION:
REMARK: DD*vs nuoc, cont ban, mop vach, san xuoc +bong troc , san va nhieu , cont cu ri ret , ran van san gam Ha vo DANALOG 01

VESSEL DETAILS:

VESSEL: Storage Empty VOY AGE: / DATE/TIME: /

TRANSPORTATION DETAILS:

TRANS COMPANY: CÔNG TY TNHH VIETCO LOGISTICS

PLATE NO: 51C29163 EMPTY RETURN PLACE:

OUT GATE 1 / HAINGV

TERMINAL SIGNATURE TRANSPORTATION SIGNATURE

Hình 2.27. Chứng từ làm lệnh giao cont rỗng cho hãng tàu

Bước 9: Hoàn tất hồ sơ và kết thúc quy trình nhận

Sau khi hàng hóa đã được giao đầy đủ cho khách hàng và container rỗng đã được trả đúng quy định, công ty giao nhận tiến hành tổng hợp chi phí, lưu trữ chứng từ và hoàn tất hồ sơ giao nhận.

2.4 Đánh giá quy trình giao nhận

2.4.1 Ưu điểm của quy trình

Quy trình giao nhận hàng hóa nội địa nguyên container (FCL) bằng đường biển giữa cảng Đà Nẵng và cảng TP. Hồ Chí Minh được xây dựng theo các bước cụ thể, rõ ràng và có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ phận như sales, điều hành, chứng từ, tài xế, cảng và hãng tàu. Nhờ đó, quá trình giao và nhận hàng diễn ra liên tục, hạn chế sai sót và giúp doanh nghiệp dễ dàng kiểm soát tiến độ vận chuyển.

Một trong những ưu điểm nổi bật của quy trình là khả năng tiết kiệm chi phí vận chuyển đối với các lô hàng có khối lượng lớn. So với nhiều phương thức vận tải khác, vận tải biển nội địa có mức cước ổn định và phù hợp với doanh nghiệp thường xuyên vận chuyển container giữa các tỉnh thành. Điều này giúp doanh nghiệp giảm chi phí logistics và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh.

Ngoài ra, hình thức vận chuyển nguyên container (FCL) giúp hàng hóa được đóng riêng trong một container, không phải ghép chung với hàng của nhiều chủ hàng khác nên hạn chế được tình trạng thất lạc, hư hỏng hoặc va đập trong quá trình vận chuyển. Hàng hóa cũng được kiểm soát chặt chẽ thông qua số container và số seal, giúp nâng cao độ an toàn và tính chính xác trong giao nhận.

Quy trình còn giúp doanh nghiệp chủ động theo dõi tình trạng hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển. Từ khâu đặt booking, lấy container rỗng, đóng hàng, hạ container tại cảng, xếp tàu, theo dõi lịch trình tàu cho đến nhận hàng và trả container rỗng đều được cập nhật thường xuyên giữa các bộ phận liên quan. Nhờ đó, doanh nghiệp có thể nhanh chóng xử lý các vấn đề phát sinh như thay đổi lịch tàu, chậm giao hàng hoặc các sự cố liên quan đến container.

Bên cạnh đó, hệ thống chứng từ được thực hiện đầy đủ và xuyên suốt trong toàn bộ quy trình như booking, vận đơn, lệnh giao hàng, phiếu giao nhận container, hóa đơn và các chứng từ liên quan khác giúp việc quản lý hồ sơ minh bạch, dễ dàng đối chiếu công nợ, kiểm tra chi phí cũng như giải quyết khiếu nại khi cần thiết.

Ngoài ra, việc phối hợp giữa hãng tàu, cảng biển, depot và doanh nghiệp giao nhận giúp container được lấy và trả đúng thời gian quy định, hạn chế phát sinh các chi phí lưu bãi, lưu container hoặc chi phí sửa chữa không cần thiết. Quy trình giao nhận khoa học và chuyên nghiệp không chỉ nâng cao hiệu quả vận chuyển mà còn góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, tạo sự tin tưởng và hài lòng cho khách hàng.

2.4.2 Nhược điểm của quy trình

Bên cạnh những ưu điểm, quy trình giao nhận hàng hóa nội địa nguyên container (FCL) bằng đường biển từ cảng Đà Nẵng đến cảng TP. Hồ Chí Minh vẫn còn tồn tại một số hạn chế nhất định.

Trước hết, thời gian vận chuyển bằng đường biển thường kéo dài hơn so với vận tải đường bộ hoặc đường hàng không. Lịch trình tàu phụ thuộc vào hãng tàu, điều kiện thời tiết và tình trạng khai thác tại cảng nên có thể xảy ra tình trạng chậm tàu hoặc thay đổi

lịch trình, ảnh hưởng đến thời gian giao nhận hàng hóa của khách hàng. Ngoài ra, quy trình giao nhận gồm nhiều công đoạn và liên quan đến nhiều bên như hãng tàu, cảng biển, depot, đơn vị vận tải và khách hàng nên nếu một khâu xảy ra sai sót sẽ dễ ảnh hưởng đến toàn bộ tiến độ vận chuyển. Việc phối hợp giữa các bộ phận đôi khi chưa đồng bộ có thể dẫn đến chậm trễ trong việc lấy container, hạ container hoặc giao hàng.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp có thể phát sinh nhiều chi phí ngoài dự kiến như phí lưu container, phí lưu bãi, phí nâng hạ hoặc chi phí sửa chữa container nếu quá trình giao nhận không được thực hiện đúng thời gian quy định. Đặc biệt vào các thời điểm cao điểm, tình trạng ùn tắc tại cảng hoặc thiếu container rỗng cũng gây khó khăn cho hoạt động vận chuyển.

Một hạn chế khác là việc xử lý chứng từ trong quy trình vẫn còn khá nhiều thủ tục thủ công. Nếu thông tin trên chứng từ sai lệch hoặc thiếu sót sẽ mất nhiều thời gian chỉnh sửa và ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận hàng hóa. Đồng thời, việc lưu trữ và quản lý số lượng lớn chứng từ cũng đòi hỏi doanh nghiệp phải có sự kiểm soát chặt chẽ. Ngoài ra, đối với hình thức vận chuyển nguyên container (FCL), doanh nghiệp cần có lượng hàng đủ lớn để tối ưu chi phí container. Nếu số lượng hàng hóa ít, chi phí vận chuyển trên mỗi đơn vị hàng sẽ cao hơn so với hình thức ghép hàng (LCL), làm giảm hiệu quả kinh tế đối với các doanh nghiệp nhỏ.

Cuối cùng, hoạt động vận tải biển nội địa vẫn phụ thuộc nhiều vào cơ sở hạ tầng cảng biển và hệ thống giao thông kết nối. Trong trường hợp cảng quá tải, thời tiết xấu hoặc phương tiện vận chuyển thiếu hụt, quá trình giao nhận hàng hóa có thể bị gián đoạn và ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics của doanh nghiệp.

2.4.3 Nguyên nhân của các hạn chế

2.4.3.1 Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động giao nhận hàng hóa

Hoạt động giao nhận hàng hóa chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố khác nhau, bao gồm các nguyên nhân chủ quan, khách quan cũng như các yếu tố vi mô và vĩ mô. Những yếu tố này tác động trực tiếp đến tiến độ vận chuyển, chi phí logistics, chất lượng dịch vụ và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp giao nhận.

Về nguyên nhân chủ quan, đây là các yếu tố xuất phát từ chính doanh nghiệp giao nhận hoặc các bên tham gia trong chuỗi logistics. Trước hết là năng lực quản lý và điều hành của doanh nghiệp. Nếu doanh nghiệp có quy trình làm việc khoa học, đội ngũ nhân viên có chuyên môn và khả năng xử lý tình huống tốt thì hoạt động giao nhận sẽ diễn ra nhanh chóng và hiệu quả hơn. Ngược lại, việc quản lý thiếu chặt chẽ, xử lý chứng từ chậm hoặc sai sót trong khâu điều phối vận tải có thể làm phát sinh chi phí lưu kho, lưu container và chậm thời gian giao hàng.

Bên cạnh đó, cơ sở vật chất và phương tiện vận tải cũng ảnh hưởng lớn đến hoạt động giao nhận. Hệ thống kho bãi, xe vận chuyển, thiết bị nâng hạ hay công nghệ quản lý logistics hiện đại sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao năng suất và giảm rủi ro trong quá trình giao nhận hàng hóa. Ngoài ra, chất lượng nguồn nhân lực cũng là yếu tố quan trọng vì

nhân viên giao nhận cần có kiến thức về chứng từ, hải quan, vận tải quốc tế và xử lý phát sinh trong thực tế.

Về nguyên nhân khách quan, đây là các yếu tố nằm ngoài khả năng kiểm soát của doanh nghiệp. Điều kiện thời tiết là một trong những yếu tố ảnh hưởng rõ rệt, đặc biệt đối với vận tải biển và vận tải đường bộ. Mưa bão, áp thấp nhiệt đới hoặc thiên tai có thể làm tàu chậm lịch trình, ùn tắc cảng hoặc hư hỏng hàng hóa. Ngoài ra, tình trạng tắc nghẽn tại cảng, thay đổi lịch tàu, thiếu container rỗng hay biến động giá nhiên liệu cũng ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian và chi phí giao nhận.

Các chính sách pháp luật và thủ tục hải quan của Nhà nước cũng là yếu tố khách quan quan trọng. Quy định về xuất nhập khẩu, thuế quan, kiểm tra chuyên ngành hoặc các quy định về an toàn hàng hóa có thể làm thay đổi quy trình giao nhận. Nếu thủ tục hành chính phức tạp hoặc thay đổi đột ngột sẽ gây khó khăn cho doanh nghiệp logistics.

Xét theo góc độ vi mô, các yếu tố ảnh hưởng chủ yếu liên quan đến môi trường hoạt động nội bộ và mối quan hệ trực tiếp với khách hàng, nhà cung cấp và đối tác vận tải. Khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp, chất lượng dịch vụ khách hàng, uy tín thương hiệu, mức độ liên kết với hãng tàu, cảng biển và đơn vị vận tải đều ảnh hưởng đến hiệu quả giao nhận hàng hóa. Khi doanh nghiệp có mạng lưới đối tác rộng và ổn định sẽ dễ dàng xử lý phát sinh và tối ưu chi phí vận chuyển hơn.

Ở góc độ vĩ mô, hoạt động giao nhận chịu tác động từ tình hình kinh tế, chính trị và xã hội của quốc gia cũng như quốc tế. Sự tăng trưởng của nền kinh tế sẽ kéo theo nhu cầu vận chuyển hàng hóa tăng lên, tạo điều kiện phát triển cho ngành logistics. Ngược lại, suy thoái kinh tế, lạm phát hoặc khủng hoảng tài chính sẽ làm giảm sản lượng hàng hóa vận chuyển. Ngoài ra, yếu tố chính trị, quan hệ thương mại quốc tế, chiến tranh, dịch bệnh hoặc biến động tỷ giá ngoại tệ cũng có thể ảnh hưởng mạnh đến hoạt động giao nhận và vận tải quốc tế.

Nhìn chung, hoạt động giao nhận hàng hóa là lĩnh vực chịu tác động tổng hợp từ nhiều yếu tố khác nhau. Việc nhận diện đúng các nguyên nhân chủ quan, khách quan cũng như các yếu tố vi mô và vĩ mô sẽ giúp doanh nghiệp logistics chủ động xây dựng phương án quản lý rủi ro và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh.

2.4.3.2 Rủi ro trong hoạt động giao nhận hàng hóa

Hoạt động giao nhận hàng hóa là một quá trình phức tạp, liên quan đến nhiều chủ thể như khách hàng, doanh nghiệp giao nhận, hãng tàu, cảng biển, cơ quan hải quan, đơn vị vận tải và kho bãi. Do đó, trong quá trình thực hiện thường phát sinh nhiều rủi ro ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng, chất lượng hàng hóa, chi phí logistics cũng như uy tín của doanh nghiệp giao nhận. Các rủi ro này có thể xuất phát từ nguyên nhân chủ quan hoặc khách quan và tác động trực tiếp đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Trước hết là rủi ro chậm trễ trong quá trình giao nhận hàng hóa. Đây là rủi ro phổ biến nhất trong hoạt động logistics. Nguyên nhân có thể xuất phát từ việc tàu thay đổi lịch trình, ùn tắc tại cảng biển, thiếu container rỗng, phương tiện vận tải hư hỏng hoặc thời tiết xấu như mưa bão, áp thấp nhiệt đới. Ngoài ra, việc xử lý chứng từ chậm, sai sót

trong khai báo hải quan hoặc thiếu sự phối hợp giữa các bên liên quan cũng có thể khiến hàng hóa bị kéo dài thời gian vận chuyển và thông quan. Khi thời gian giao hàng bị chậm trễ, doanh nghiệp không chỉ phát sinh thêm chi phí lưu kho, lưu bãi, lưu container mà còn ảnh hưởng đến kế hoạch sản xuất, kinh doanh của khách hàng và làm giảm uy tín của doanh nghiệp giao nhận.

Một rủi ro quan trọng khác là rủi ro mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hàng hóa trong quá trình vận chuyển và bốc xếp. Hàng hóa có thể bị va đập, móp méo, rách bao bì, thấm nước hoặc thất lạc do quy trình đóng gói không đảm bảo, điều kiện bảo quản không phù hợp hoặc thao tác xếp dỡ thiếu cẩn thận. Đối với các mặt hàng dễ vỡ, hàng đông lạnh, hàng nguy hiểm hoặc hàng có giá trị cao thì mức độ rủi ro càng lớn. Ngoài ra, việc trộm cắp hàng hóa trong quá trình vận chuyển hoặc lưu kho cũng là vấn đề mà nhiều doanh nghiệp logistics phải đối mặt. Khi xảy ra tổn thất hàng hóa, doanh nghiệp giao nhận có thể phải bồi thường thiệt hại cho khách hàng và chịu ảnh hưởng lớn đến hình ảnh thương hiệu.

Rủi ro liên quan đến chứng từ và thủ tục hải quan cũng thường xuyên xảy ra trong hoạt động giao nhận. Các sai sót như khai báo sai thông tin hàng hóa, nhầm mã HS, thiếu chứng từ hoặc thông tin trên vận đơn không chính xác có thể khiến hàng hóa bị giữ tại cảng, chậm thông quan hoặc bị xử phạt hành chính. Trong một số trường hợp nghiêm trọng, hàng hóa còn có thể bị cơ quan chức năng kiểm tra thực tế hoặc từ chối thông quan. Điều này làm tăng thời gian giao nhận và phát sinh thêm nhiều chi phí cho doanh nghiệp cũng như khách hàng.

Ngoài ra, hoạt động giao nhận hàng hóa còn đối mặt với rủi ro tài chính. Giá nhiên liệu, cước vận tải biển và tỷ giá ngoại tệ thường xuyên biến động làm ảnh hưởng đến chi phí logistics và lợi nhuận của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, tình trạng khách hàng thanh toán chậm, phát sinh công nợ khó đòi hoặc đối tác mất khả năng thanh toán cũng gây ảnh hưởng lớn đến dòng tiền và khả năng hoạt động của doanh nghiệp giao nhận.

Rủi ro về phương tiện vận tải và cơ sở hạ tầng cũng là yếu tố cần được quan tâm. Hệ thống giao thông xuống cấp, tình trạng kẹt xe, tai nạn giao thông hoặc sự cố kỹ thuật của tàu, xe vận tải và thiết bị nâng hạ có thể làm gián đoạn quá trình vận chuyển hàng hóa. Đối với vận tải biển, các sự cố như tàu gặp trục trặc kỹ thuật, va chạm hoặc mắc cạn có thể gây thiệt hại lớn về hàng hóa và thời gian vận chuyển.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp giao nhận còn chịu ảnh hưởng bởi rủi ro từ yếu tố pháp lý và chính sách nhà nước. Sự thay đổi trong quy định về xuất nhập khẩu, thuế quan, kiểm tra chuyên ngành hoặc chính sách thương mại quốc tế có thể làm thay đổi quy trình giao nhận và phát sinh thêm thủ tục cho doanh nghiệp. Nếu doanh nghiệp không kịp thời cập nhật các quy định mới sẽ dễ dẫn đến sai sót trong quá trình thực hiện nghiệp vụ.

Ngoài các rủi ro trên, hoạt động giao nhận còn chịu tác động từ các yếu tố bất khả kháng như thiên tai, dịch bệnh, chiến tranh hoặc khủng hoảng kinh tế. Các sự kiện này có thể làm gián đoạn chuỗi cung ứng, hạn chế hoạt động vận tải quốc tế, gây thiếu hụt container và làm tăng mạnh chi phí logistics. Điển hình như trong giai đoạn dịch bệnh

COVID-19, nhiều cảng biển và tuyến vận tải quốc tế bị đình trệ, gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến hoạt động giao nhận hàng hóa trên toàn cầu.

Không chỉ vậy, sự cạnh tranh gay gắt trong ngành logistics cũng tạo ra nhiều áp lực cho doanh nghiệp giao nhận. Nếu doanh nghiệp không nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu chi phí và cải thiện khả năng quản lý thì rất dễ mất khách hàng và giảm khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Nhìn chung, rủi ro trong hoạt động giao nhận hàng hóa là yếu tố khó tránh khỏi do ngành logistics có tính liên kết cao và phụ thuộc vào nhiều yếu tố khác nhau. Vì vậy, doanh nghiệp cần xây dựng hệ thống quản lý rủi ro hiệu quả, đào tạo nguồn nhân lực chuyên môn, ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý logistics, tăng cường phối hợp với các đối tác và thường xuyên cập nhật các chính sách pháp luật nhằm hạn chế tổn thất và nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa.

CHƯƠNG III : GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NỘI ĐỊA FCL TẠI CÔNG TY

3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển của công ty

3.1.1. Dự báo môi trường kinh doanh logistics trong thời gian tới

Giai đoạn 2026 - 2028 được dự báo tiếp tục là giai đoạn thị trường logistics chịu tác động đồng thời của ba xu hướng lớn: tăng trưởng hàng hóa gắn với sản xuất và xuất khẩu, yêu cầu số hóa sâu hơn trong chuỗi giao nhận, và biến động mạnh của chi phí vận tải do nhiên liệu, phí hạ tầng và rủi ro địa chính trị. Đối với một chi nhánh vận tải container nội địa như Vietco Đà Nẵng, ba xu hướng này không tồn tại tách rời nhau mà cùng hội tụ vào năng lực tổ chức quy trình.

Thứ nhất, nhu cầu vận chuyển nội địa phục vụ xuất khẩu tại miền Trung vẫn có dư địa tăng khi khu vực này tiếp tục phát triển công nghiệp, thương mại và kết nối cảng biển. Điều đó mở ra cơ hội gia tăng sản lượng dịch vụ cho Vietco, đặc biệt trong các chặng vận chuyển container phục vụ đóng hàng và ra cảng. Tuy nhiên, cơ hội tăng sản lượng chỉ có ý nghĩa khi doanh nghiệp kiểm soát tốt tiến độ và sai sót; nếu không, mở rộng quy mô sẽ làm chi phí điều hành tăng nhanh hơn doanh thu.

Thứ hai, số hóa logistics không còn là lựa chọn mang tính hình ảnh mà đã trở thành điều kiện vận hành. Cảng, depot và khách hàng ngày càng quen với việc sử dụng dữ liệu điện tử, lệnh trực tuyến, cập nhật trạng thái theo thời gian thực và truy xuất hồ sơ nhanh. Điều này tạo áp lực buộc chi nhánh phải dịch chuyển từ mô hình 'có file theo dõi' sang mô hình 'có hệ thống dữ liệu hành động', trong đó thông tin của mỗi chuyến hàng được gom về một cấu trúc thống nhất và hỗ trợ ra quyết định ngay trong ngày.

Thứ ba, biến động giá dầu thế giới tiếp tục là rủi ro lớn đối với doanh nghiệp vận tải đường bộ. Cập nhật ngắn hạn của EIA cho thấy giá dầu Brent đã tăng mạnh trong quý I/2026 và dự báo bình quân quý II/2026 có thể ở mức rất cao trước khi hạ dần, trong khi World Bank vẫn đánh giá thị trường năng lượng đang chịu ảnh hưởng của tăng trưởng kinh tế yếu, bất định chính sách và những cú sốc cung - cầu. Đối với Vietco, điều đó có nghĩa chi phí nhiên liệu có thể biến động mạnh theo từng quý, làm cho mục tiêu tối ưu tuyến, hạn chế xe chờ, giảm chạy rỗng và nâng độ chính xác của điều hành trở thành vấn đề sống còn.

Thứ tư, mức độ cạnh tranh trên thị trường logistics nội địa sẽ tiếp tục dịch chuyển từ cạnh tranh thuần về giá sang cạnh tranh về độ tin cậy dịch vụ. Doanh nghiệp nào giao hàng ổn định, hồ sơ minh bạch, phản hồi nhanh, ít lỗi tác nghiệp và có khả năng cung cấp thông tin xuyên suốt sẽ tạo ra khác biệt bền vững hơn doanh nghiệp chỉ giảm giá cước. Vì vậy, với Vietco Đà Nẵng, việc hoàn thiện quy trình giao nhận container phải được xem là giải pháp chiến lược chứ không chỉ là cải tiến nghiệp vụ nhỏ lẻ.

Xu hướng môi trường	Tác động đến Vietco	Rủi ro nếu không cải tiến	Hàm ý quản trị
Nhu cầu vận chuyển nội địa tăng	Tăng cơ hội nhận thêm sản lượng và mở rộng khách hàng.	Quá tải điều hành, tăng lỗi chứng từ theo quy mô.	Chuẩn hóa dữ liệu đầu vào và năng lực xử lý chuyến hàng.
Số hóa cảng và dịch vụ logistics	Tăng yêu cầu dữ liệu chính xác, phản hồi nhanh, truy xuất hồ sơ.	Lỗi lệnh, chậm xử lý, giảm hình ảnh chuyên nghiệp.	Đầu tư số hóa quy trình lệnh, trạng thái và hồ sơ chuyến.
Biến động giá dầu và chi phí vận tải	Chi phí nhiên liệu thay đổi mạnh theo quý, tác động trực tiếp đến giá vốn.	Biên lợi nhuận giảm nếu chuyến đi không tối ưu.	Quản trị định mức nhiên liệu và tối ưu điều xe gắn với quy trình.
Cạnh tranh dịch vụ ngày càng cao	Khách hàng đánh giá mạnh vào tiến độ và tính minh bạch.	Dễ mất khách hàng nếu giao nhận thiếu ổn định.	Xây dựng năng lực dịch vụ dựa trên quy trình và KPI rõ ràng.

Bảng 3.1 Bảng dự báo môi trường kinh doanh Logistics trong thời gian tới

Bảng dự báo cho thấy môi trường kinh doanh sắp tới không cho phép doanh nghiệp duy trì cách làm theo kinh nghiệm đơn thuần. Muốn giữ tốc độ tăng trưởng hiện có, Vietco cần biến quy trình giao nhận thành một hệ thống vận hành có dữ liệu, có kiểm soát và có khả năng học hỏi từ từng chuyến hàng.

3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển của công ty trong thời gian tới

Trên nền tảng tăng trưởng giai đoạn 2023 - 2025, định hướng phát triển của Chi nhánh Đà Nẵng trong giai đoạn tới nên tập trung vào ba trục: tăng trưởng có chọn lọc, kiểm soát tốt chi phí vận hành và nâng cấp năng lực quản trị quy trình. Tăng trưởng có chọn lọc nghĩa là ưu tiên nhóm khách hàng và tuyến dịch vụ mà chi nhánh có lợi thế rõ về vận tải nội địa và giao nhận container xuất khẩu, thay vì mở rộng dàn trải. Kiểm soát chi phí vận hành nghĩa là phải coi quản trị chuyến xe, thời gian chờ và nhiên liệu như một phần của chiến lược lợi nhuận. Nâng cấp năng lực quản trị quy trình nghĩa là chuẩn hóa dữ liệu, chuẩn hóa chứng từ, số hóa theo mức phù hợp và thiết lập KPI cho từng điểm chặn chính.

Nhóm mục tiêu	2026	2027	2028	Ý nghĩa
Tăng trưởng doanh thu (đề xuất)	9% - 10%	10% - 11%	10% - 11%	Bảo đảm tăng trưởng nhưng không gây quá tải vận hành.
Tăng trưởng lợi nhuận sau thuế (đề xuất)	10% - 12%	10% - 12%	11% - 12%	Gắn tăng trưởng với kiểm soát chi phí và giảm sai sót.
Tỷ lệ hồ sơ hoàn tất trong ngày	≥ 92%	≥ 95%	≥ 97%	Nâng chất lượng hậu kiểm và rút ngắn quyết toán.
Tỷ lệ sai lệnh ePort/lệnh nâng	≤ 2,5%	≤ 1,5%	≤ 1,0%	Giảm chờ xe, giảm lỗi hiện trường.
Tỷ lệ có đủ ảnh hiện trường + EIR	≥ 90%	≥ 95%	≥ 98%	Tăng khả năng truy xuất và bảo vệ quyền lợi doanh nghiệp.
Tỷ lệ chuyến được cập nhật trạng thái đầy đủ	≥ 85%	≥ 92%	≥ 95%	Tăng năng lực cảnh báo sớm và tối ưu điều phối.

Bảng 3.2 Bảng định hướng và mục tiêu phát triển của công ty trong thời gian tới

Về mục tiêu chung, chi nhánh cần tiếp tục duy trì tăng trưởng doanh thu và lợi nhuận nhưng với trọng tâm là nâng chất lượng tăng trưởng. Trong bối cảnh giá dầu có thể biến động khó lường, mục tiêu không nên chỉ là 'chạy thêm chuyến' mà còn phải là 'tăng chuyến nhưng giảm lỗi và giảm chi phí phát sinh'. Đây là khác biệt rất quan trọng giữa tăng trưởng cơ học và tăng trưởng quản trị.

Về mục tiêu đối với hoạt động nghiên cứu, doanh nghiệp nên đặt trọng tâm vào việc hoàn thiện quy trình giao nhận container hàng xuất khẩu nội địa theo hướng: dữ liệu đầu vào đúng ngay từ đầu; lệnh điện tử phát hành chính xác; EIR được kiểm tra đầy đủ; trạng thái chuyến đi được cập nhật có cấu trúc; hồ sơ cuối chuyến được hoàn thiện trong thời hạn quy định; và toàn bộ quy trình có thể đo bằng các chỉ số hiệu quả rõ ràng. Khi những mục tiêu này được lượng hóa, doanh nghiệp mới có cơ sở để đánh giá giải pháp có hiệu quả hay không.

Dựa trên nhịp tăng trưởng lịch sử khoảng 12,8% - 13,0% mỗi năm, doanh nghiệp có thể đặt mục tiêu tăng doanh thu ở mức thận trọng hơn trong giai đoạn 2026 - 2028, chẳng hạn khoảng 9% - 11%/năm, đồng thời tập trung vào cải thiện biên lợi nhuận nhờ giảm lỗi và giảm chi phí phát sinh. Mức mục tiêu thận trọng này phù hợp hơn với bối cảnh giá dầu biến động và cạnh tranh ngày càng cao.

3.1.3 Xu hướng phát triển của hoạt động giao nhận trong bối cảnh mới

3.1.3.1 Chuyển đổi số và Logistics 4.0 (Logistics Digitalization)

Trong bối cảnh nền kinh tế hội nhập và sự phát triển mạnh mẽ của công nghệ thông tin, chuyển đổi số đang trở thành xu hướng tất yếu đối với ngành logistics. Đối với Vietco Logistics, việc ứng dụng công nghệ số và phát triển theo mô hình Logistics 4.0 không chỉ giúp nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa mà còn góp phần tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường logistics hiện nay.

Chuyển đổi số trong logistics là quá trình doanh nghiệp ứng dụng công nghệ thông tin, phần mềm quản lý và hệ thống dữ liệu vào các hoạt động vận tải, kho bãi, giao nhận và quản lý chuỗi cung ứng. Thay vì quản lý thủ công bằng giấy tờ truyền thống, doanh nghiệp sẽ sử dụng các nền tảng số để theo dõi, kiểm soát và xử lý thông tin nhanh chóng, chính xác hơn.

Tại Vietco Logistics, hoạt động chuyển đổi số được thể hiện thông qua việc ứng dụng phần mềm quản lý giao nhận và vận tải nhằm hỗ trợ quản lý booking, theo dõi lịch trình tàu, quản lý container và kiểm soát chứng từ xuất nhập khẩu. Việc số hóa dữ liệu giúp doanh nghiệp giảm thiểu sai sót trong quá trình xử lý chứng từ, nâng cao tốc độ làm việc và tiết kiệm thời gian cho nhân viên cũng như khách hàng.

Ngoài ra, công ty còn ứng dụng hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử nhằm kết nối thông tin giữa doanh nghiệp với khách hàng, hãng tàu, cảng biển và cơ quan hải quan. Điều này giúp quá trình cập nhật tình trạng lô hàng diễn ra nhanh chóng, đồng thời hỗ trợ khách hàng dễ dàng tra cứu thông tin vận chuyển và tiến độ giao hàng.

Trong xu hướng Logistics 4.0, việc ứng dụng công nghệ tự động hóa và dữ liệu số đóng vai trò quan trọng. Vietco Logistics đang từng bước nâng cao khả năng quản lý thông qua các công nghệ như:

- Phần mềm quản lý vận tải và kho bãi
- Hệ thống theo dõi container và lô hàng trực tuyến
- Khai báo hải quan điện tử
- Lưu trữ chứng từ điện tử
- Ứng dụng dữ liệu số trong quản lý khách hàng và đơn hàng

Việc triển khai chuyển đổi số mang lại nhiều lợi ích cho doanh nghiệp như giảm chi phí vận hành, nâng cao độ chính xác trong xử lý nghiệp vụ, rút ngắn thời gian giao nhận và cải thiện chất lượng dịch vụ khách hàng. Đồng thời, công ty có thể nâng cao khả năng kiểm soát rủi ro và tăng hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận trong chuỗi logistics.

Tuy nhiên, quá trình chuyển đổi số của Vietco Logistics vẫn còn gặp một số khó khăn nhất định như chi phí đầu tư công nghệ lớn, yêu cầu nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn cao và sự thay đổi trong phương thức quản lý truyền thống. Ngoài ra, hạ tầng công nghệ và mức độ đồng bộ dữ liệu giữa các bên liên quan trong ngành logistics tại Việt Nam vẫn chưa hoàn thiện hoàn toàn.

Trong thời gian tới, để nâng cao hiệu quả chuyển đổi số và phát triển theo xu hướng Logistics 4.0, Vietco Logistics cần tiếp tục đầu tư vào công nghệ thông tin, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, đẩy mạnh tự động hóa trong quản lý logistics và tăng cường ứng dụng các nền tảng số vào hoạt động giao nhận hàng hóa. Đây sẽ là nền tảng quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững trong ngành logistics hiện đại.

1.3.1.2 Logistics Xanh và Phát triển bền vững (Green Logistics)

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển mạnh mẽ, vấn đề bảo vệ môi trường và phát triển bền vững đang trở thành xu hướng quan trọng đối với các doanh nghiệp logistics. Green Logistics hay logistics xanh là mô hình logistics hướng đến việc giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường thông qua việc tối ưu hóa vận tải, tiết kiệm năng lượng và sử dụng hiệu quả các nguồn tài nguyên. Đối với Vietco Logistics, việc áp dụng logistics xanh không chỉ giúp nâng cao hiệu quả hoạt động mà còn góp phần xây dựng hình ảnh doanh nghiệp chuyên nghiệp và phát triển bền vững.

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa, Vietco Logistics đã từng bước áp dụng các giải pháp nhằm hạn chế tác động đến môi trường. Một trong những biện pháp quan trọng là tối ưu hóa tuyến đường vận chuyển và lịch trình giao hàng nhằm giảm thời gian vận chuyển, tiết kiệm nhiên liệu và hạn chế lượng khí thải phát sinh từ phương tiện vận tải. Việc kết hợp vận tải hợp lý giữa đường bộ và đường biển cũng giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện và giảm chi phí logistics.

Bên cạnh đó, công ty chú trọng đến việc số hóa chứng từ và ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giao nhận hàng hóa. Việc sử dụng chứng từ điện tử, khai báo hải quan điện tử và lưu trữ dữ liệu trực tuyến giúp giảm lượng giấy tờ sử dụng trong quá trình làm việc, góp phần bảo vệ môi trường và nâng cao hiệu quả quản lý.

Ngoài hoạt động vận tải, logistics xanh còn được thể hiện thông qua việc nâng cao hiệu quả sử dụng kho bãi và thiết bị logistics. Vietco Logistics có thể áp dụng các biện pháp tiết kiệm điện năng trong kho hàng, sử dụng hệ thống chiếu sáng tiết kiệm năng lượng và tăng cường quản lý hàng hóa khoa học nhằm hạn chế thất thoát và lãng phí tài nguyên.

Công ty cũng chú trọng nâng cao ý thức bảo vệ môi trường cho nhân viên thông qua việc xây dựng môi trường làm việc xanh, khuyến khích tiết kiệm năng lượng và giảm thiểu rác thải trong hoạt động văn phòng. Đây là yếu tố quan trọng góp phần hình thành văn hóa doanh nghiệp hướng đến phát triển bền vững.

Việc áp dụng mô hình Green Logistics mang lại nhiều lợi ích cho Vietco Logistics như giảm chi phí nhiên liệu, nâng cao hiệu quả vận hành, cải thiện chất lượng dịch vụ và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường. Đồng thời, logistics xanh còn giúp doanh nghiệp đáp ứng xu hướng phát triển bền vững và các yêu cầu ngày càng cao của khách hàng cũng như đối tác quốc tế về trách nhiệm môi trường.

Tuy nhiên, quá trình triển khai logistics xanh vẫn còn gặp nhiều khó khăn như chi phí đầu tư ban đầu cao, cơ sở hạ tầng logistics tại Việt Nam chưa đồng bộ và việc ứng dụng

công nghệ xanh còn hạn chế. Ngoài ra, nhận thức về phát triển bền vững trong một số doanh nghiệp logistics vẫn chưa được chú trọng đầy đủ.

Trong thời gian tới, để phát triển theo định hướng Green Logistics, Vietco Logistics cần tiếp tục đầu tư vào công nghệ hiện đại, tối ưu hóa hoạt động vận tải, đẩy mạnh số hóa quy trình giao nhận và nâng cao ý thức bảo vệ môi trường trong toàn bộ hoạt động logistics. Đây sẽ là giải pháp quan trọng giúp doanh nghiệp phát triển bền vững, nâng cao hình ảnh thương hiệu và thích ứng với xu hướng logistics hiện đại trong tương lai.

3.2 Giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nội địa

3.2.1. Hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ và chuẩn hóa dữ liệu đầu vào

Giải pháp đầu tiên và quan trọng nhất là chuẩn hóa dữ liệu đầu vào và quy trình xử lý chứng từ theo nguyên tắc 'đúng ngay từ đầu'. Thực trạng ở Chương 2 cho thấy nhiều rủi ro phát sinh không phải vì doanh nghiệp không có chứng từ, mà vì dữ liệu ở bước đầu vào hoặc bước phát hành lệnh chưa được kiểm tra thống nhất. Do đó, chi nhánh cần xây dựng một checklist bắt buộc cho mỗi booking, trong đó quy định rõ các trường thông tin phải có trước khi nhập hệ thống: loại hàng, loại container, số lượng, thời gian nâng rỗng, thời gian hạ cảng, địa điểm kho, phương tiện phù hợp, yêu cầu đặc thù của khách và những lưu ý về free time.

Song song với checklist đầu vào, doanh nghiệp cần thiết lập nguyên tắc 'một mã chuyến - một bộ hồ sơ thống nhất'. Mọi file mềm, lệnh điện tử, ảnh container, EIR, phiếu giao hàng và hồ sơ quyết toán phải xoay quanh cùng một mã chuyến hoặc mã booking chuẩn. Khi đó, việc truy xuất và đối chiếu sau này sẽ nhanh hơn, giảm hẳn nguy cơ lưu nhầm hoặc thiếu phiên bản cuối cùng.

Đối với các lệnh nhạy cảm như lệnh nâng cont và lệnh ePort, doanh nghiệp nên áp dụng cơ chế kiểm tra chéo hai lớp. Người lập lệnh thực hiện bước nhập dữ liệu; người thứ hai hoặc chính điều hành chuyến xác nhận nhanh bốn yếu tố cốt lõi: số booking, loại cont, biển số xe - moóc và thời gian/địa điểm thực hiện. Cơ chế này không làm quy trình chậm đi đáng kể nhưng có thể giảm mạnh lỗi hiện trường.

Ở cuối quy trình, chi nhánh cần quy định rõ thời hạn khóa hồ sơ theo ngày và theo chuyến. Chẳng hạn, EIR, ảnh hiện trường, phiếu xác nhận depot và các giấy tờ bắt buộc phải được hoàn tất trong ngày hoặc trước giờ cố định ngày hôm sau. Khi thời hạn được chuẩn hóa, áp lực dồn việc cuối tuần hoặc cuối kỳ đối soát sẽ giảm bớt.

Mục tiêu giải pháp	Nội dung trọng tâm	KPI gợi ý	Tác động kỳ vọng
Đúng dữ liệu ngay từ đầu, giảm sai lệnh.	Checklist booking; mã chuyến thống nhất; kiểm tra chéo 2 lớp; hạn khóa hồ sơ.	Tỷ lệ thiếu dữ liệu đầu vào; tỷ lệ sai lệnh; tỷ lệ hồ sơ đúng hạn.	Giảm lỗi chuỗi, giảm chờ xe, tăng khả năng truy xuất.

a. Cơ sở đề xuất

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển, chứng từ là yếu tố quan trọng quyết định tính chính xác và tiến độ của toàn bộ quy

trình logistics. Tuy nhiên, tại nhiều doanh nghiệp giao nhận vẫn còn tồn tại tình trạng xử lý chứng từ thủ công, dữ liệu đầu vào chưa được chuẩn hóa giữa các bộ phận như kinh doanh, chứng từ, khai báo hải quan và vận tải. Điều này dễ dẫn đến sai sót về thông tin hàng hóa, số container, mã HS, tên người nhận hoặc lịch tàu, từ đó gây chậm trễ trong khai báo hải quan, phát sinh chi phí sửa chứng từ và ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ khách hàng.

Bên cạnh đó, số lượng chứng từ trong hoạt động xuất khẩu như Booking Note, Commercial Invoice, Packing List, Bill of Lading, Shipping Instruction hay tờ khai hải quan ngày càng nhiều và yêu cầu độ chính xác cao. Nếu dữ liệu đầu vào không đồng nhất sẽ làm tăng thời gian xử lý, gây khó khăn trong việc tra cứu, lưu trữ và kiểm soát thông tin. Ngoài ra, xu hướng chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics hiện nay cũng yêu cầu doanh nghiệp phải xây dựng hệ thống dữ liệu thống nhất nhằm nâng cao khả năng quản lý và kết nối thông tin giữa các bộ phận.

Vì vậy, việc hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ và chuẩn hóa dữ liệu đầu vào là giải pháp cần thiết nhằm hạn chế sai sót, nâng cao hiệu quả làm việc và tăng tính chuyên nghiệp trong hoạt động giao nhận hàng hóa của doanh nghiệp.

b. Mục tiêu của giải pháp

Giải pháp hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ và chuẩn hóa dữ liệu đầu vào được đề xuất nhằm nâng cao tính chính xác và đồng bộ của thông tin trong toàn bộ quá trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu. Thông qua việc xây dựng quy trình kiểm tra và xử lý chứng từ rõ ràng, doanh nghiệp có thể giảm thiểu các lỗi phát sinh trong quá trình khai báo hải quan, phát hành vận đơn và giao nhận hàng hóa.

Ngoài ra, giải pháp còn giúp rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ, nâng cao hiệu suất làm việc của nhân viên và hạn chế tình trạng trùng lặp hoặc thất lạc chứng từ. Việc chuẩn hóa dữ liệu đầu vào cũng tạo điều kiện thuận lợi cho công tác lưu trữ, tra cứu thông tin và phối hợp giữa các phòng ban trong doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, giải pháp còn hướng đến mục tiêu hỗ trợ doanh nghiệp trong quá trình chuyển đổi số logistics, từng bước xây dựng hệ thống quản lý dữ liệu chuyên nghiệp, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng và tăng năng lực cạnh tranh trên thị trường.

c. Điều kiện thực hiện

Để giải pháp hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ và chuẩn hóa dữ liệu đầu vào được triển khai hiệu quả, doanh nghiệp cần đảm bảo một số điều kiện cần thiết. Trước hết, công ty cần xây dựng quy trình xử lý chứng từ thống nhất giữa các bộ phận liên quan như kinh doanh, chứng từ, khai báo hải quan và vận tải nhằm đảm bảo thông tin được luân chuyển chính xác và đồng bộ.

Doanh nghiệp cũng cần đầu tư hệ thống phần mềm quản lý dữ liệu và chứng từ logistics để hỗ trợ việc nhập liệu, lưu trữ và kiểm tra thông tin tự động. Đồng thời, cần

thiết lập các biểu mẫu chuẩn cho từng loại chứng từ nhằm hạn chế sai sót trong quá trình nhập dữ liệu đầu vào.

Ngoài yếu tố công nghệ, doanh nghiệp cần chú trọng đào tạo nhân viên về nghiệp vụ xử lý chứng từ, kỹ năng kiểm tra dữ liệu và sử dụng phần mềm quản lý logistics. Ban lãnh đạo công ty cũng cần có sự phối hợp và giám sát chặt chẽ trong quá trình triển khai để đảm bảo giải pháp được thực hiện đồng bộ và đạt hiệu quả cao.

3.2.2. Nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận trong quy trình giao nhận

Một quy trình giao nhận mạnh không chỉ cần chứng từ đúng mà còn cần phối hợp đúng nhịp. Vì vậy, giải pháp thứ hai là hoàn thiện cơ chế phối hợp giữa sale, điều hành, chứng từ, tài xế, kho khách hàng và kế toán. Ở bước đầu, sale hoặc người nhận đơn phải chuyển yêu cầu dịch vụ theo một mẫu chuẩn, tránh truyền miệng hoặc chuyển thiếu thông tin. Ở bước giữa, điều hành và chứng từ cần thống nhất ai chịu trách nhiệm phát hành lệnh, ai chịu trách nhiệm xác nhận thay đổi, ai theo dõi thời điểm cont rời depot/kho/cảng. Ở bước cuối, kế toán chỉ nhận hồ sơ khi bộ chứng từ đã đủ danh mục tối thiểu theo quy định.

Chi nhánh nên áp dụng ma trận trách nhiệm RACI ở những khâu dễ chồng chéo. Chẳng hạn, điều hành là người chịu trách nhiệm chính về tiến độ chuyến đi; chứng từ là người chịu trách nhiệm về tính đầy đủ và chính xác của hồ sơ; tài xế là người cung cấp dữ liệu hiện trường; kế toán là người sử dụng bộ hồ sơ cuối cùng để quyết toán. Khi trách nhiệm được viết rõ, việc quy lỗi hoặc phối hợp xử lý phát sinh sẽ dễ dàng hơn nhiều.

Doanh nghiệp cũng cần có cơ chế họp ngắn cuối ngày hoặc đầu ngày cho các chuyến có độ nhạy cao về thời gian. Các cuộc họp 10 - 15 phút giữa điều hành và chứng từ sẽ giúp thống nhất các booking trọng điểm, xe cần ưu tiên, lệnh cần phát hành, chuyến có nguy cơ trễ và hồ sơ còn thiếu. Đây là giải pháp đơn giản nhưng rất hiệu quả với doanh nghiệp quy mô vừa như Vietco.

Một điểm quan trọng nữa là cần cải thiện luồng phản hồi từ hiện trường. Tài xế không nên chỉ báo khi sự cố đã xảy ra; cần có quy ước về thời điểm cập nhật bắt buộc như: sau khi nhận cont, sau khi vào kho, sau khi rời kho, khi đến cổng cảng và sau khi hạ bãi. Chỉ khi dòng cập nhật được chuẩn hóa, điều hành và chứng từ mới thật sự nắm được nhịp vận hành.

Mục tiêu giải pháp	Nội dung trọng tâm	KPI gợi ý	Tác động kỳ vọng
Phối hợp nhịp nhàng giữa sale - điều hành - chứng từ - tài xế - kế toán.	Mẫu giao việc chuẩn; ma trận RACI; họp ngắn đầu/cuối ngày; chuẩn cập nhật hiện trường.	Tỷ lệ cập nhật trạng thái đúng mốc; tỷ lệ xử lý phát sinh trong thời gian chuẩn.	Giảm đứt gãy thông tin, tăng tốc độ phản ứng hiện trường.

a. Cơ sở đề xuất

Trong quá trình thực hiện giao nhận hàng hóa xuất khẩu nội địa nguyên container (FCL) bằng đường biển tại doanh nghiệp, mỗi lô hàng thường phải trải qua nhiều bộ phận khác nhau như kinh doanh, chứng từ, hiện trường, điều xe và kế toán. Tuy nhiên,

trên thực tế việc phối hợp giữa các bộ phận đôi khi còn chưa đồng bộ, chủ yếu trao đổi qua điện thoại, Zalo hoặc email nên dễ xảy ra thiếu sót thông tin.

Ví dụ, bộ phận kinh doanh tiếp nhận booking từ khách nhưng chuyển thông tin chưa đầy đủ cho bộ phận chứng từ dẫn đến việc làm Shipping Instruction hoặc Bill of Lading bị sai tên hàng, số lượng hoặc địa chỉ người nhận. Trong một số trường hợp khác, bộ phận hiện trường chưa cập nhật kịp thời tình trạng hạ container hoặc thời gian tàu chạy khiến bộ phận chăm sóc khách hàng khó phản hồi chính xác cho khách. Ngoài ra, việc các phòng ban sử dụng dữ liệu riêng lẻ, chưa có biểu mẫu thống nhất cũng làm phát sinh tình trạng nhập liệu nhiều lần, mất thời gian kiểm tra và chỉnh sửa chứng từ.

Đặc biệt vào các thời điểm lượng hàng tăng cao hoặc cận giờ closing time của hãng tàu, nếu việc phối hợp không chặt chẽ sẽ rất dễ xảy ra chậm khai báo, rớt tàu hoặc phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi. Vì vậy, việc nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận là cần thiết nhằm đảm bảo quy trình giao nhận diễn ra nhanh chóng, chính xác và hạn chế rủi ro trong quá trình xử lý lô hàng.

b. Mục tiêu của giải pháp

Giải pháp này được đề xuất nhằm cải thiện khả năng phối hợp và trao đổi thông tin giữa các bộ phận trong công ty, giúp toàn bộ quy trình giao nhận hàng hóa được thực hiện đồng bộ và hiệu quả hơn. Khi thông tin lô hàng được cập nhật đầy đủ và xuyên suốt giữa các phòng ban, doanh nghiệp có thể hạn chế các sai sót liên quan đến chứng từ, lịch tàu, thời gian giao nhận hoặc thông tin khách hàng.

Bên cạnh đó, giải pháp còn giúp rút ngắn thời gian xử lý công việc, tránh tình trạng nhân viên phải kiểm tra hoặc hỏi lại thông tin nhiều lần. Việc phối hợp tốt giữa bộ phận chứng từ, hiện trường và điều xe cũng giúp doanh nghiệp chủ động xử lý các tình huống phát sinh như thay đổi lịch tàu, thiếu chứng từ hoặc kẹt container tại cảng.

Ngoài ra, giải pháp còn góp phần nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng do thông tin được phản hồi nhanh và chính xác hơn, từ đó tạo sự chuyên nghiệp và nâng cao uy tín của doanh nghiệp trong hoạt động logistics.

c. Điều kiện thực hiện

Để giải pháp đạt hiệu quả, doanh nghiệp cần xây dựng quy trình phối hợp cụ thể giữa các bộ phận từ khi tiếp nhận booking cho đến khi hoàn tất giao hàng. Mỗi phòng ban cần được quy định rõ trách nhiệm xử lý công việc và thời gian cập nhật thông tin để tránh chồng chéo hoặc bỏ sót công việc.

Công ty nên sử dụng chung các biểu mẫu thông tin lô hàng và áp dụng phần mềm quản lý nội bộ hoặc file dữ liệu dùng chung để các bộ phận dễ dàng theo dõi tiến độ xử lý. Những thông tin quan trọng như lịch tàu, số container, tình trạng hạ bãi hoặc thời gian khai báo cần được cập nhật liên tục để các bộ phận liên quan có thể chủ động xử lý công việc.

Ngoài ra, doanh nghiệp cần tổ chức các buổi trao đổi nghiệp vụ nội bộ nhằm nâng cao tinh thần phối hợp giữa nhân viên các phòng ban. Ban lãnh đạo cũng cần thường xuyên kiểm tra và đánh giá hiệu quả phối hợp trong quá trình xử lý lô hàng để kịp thời điều chỉnh những vấn đề còn tồn tại, giúp quy trình giao nhận ngày càng hoàn thiện hơn.

3.2.3. Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giao nhận và kiểm soát chi phí

Giải pháp thứ ba là ứng dụng công nghệ thông tin ở mức phù hợp với quy mô chi nhánh. Không nhất thiết phải đầu tư ngay một hệ thống lớn và đắt đỏ; điều quan trọng là doanh nghiệp phải xác định đúng điểm nào công nghệ có thể giải quyết được vấn đề. Với Vietco, ba điểm ưu tiên là: quản lý dữ liệu chuyến hàng thống nhất, theo dõi trạng thái xe theo thời gian thực và số hóa danh mục hồ sơ bắt buộc.

Ở cấp độ cơ bản, chi nhánh có thể xây dựng một file hoặc biểu mẫu điện tử chuẩn dùng chung cho từng chuyến, trong đó mọi dữ liệu booking, lệnh, ảnh hiện trường, EIR và trạng thái chuyến được liên kết bằng mã chuyến. Ở cấp độ cao hơn, có thể từng bước tích hợp với phần mềm TMS hoặc ít nhất sử dụng nền tảng quản lý trạng thái tập trung có phân quyền cho điều hành, chứng từ và người phụ trách hiện trường.

Một lợi ích rất lớn của công nghệ là giúp kiểm soát chi phí biến động, đặc biệt là chi phí nhiên liệu. Khi giá dầu thế giới tăng hoặc dao động mạnh, doanh nghiệp cần nắm được chuyến nào chờ nhiều, tuyến nào chạy rỗng nhiều, tài xế nào tiêu hao nhiên liệu vượt định mức và điểm nghẽn nào làm đội giá vốn. Nếu dữ liệu chuyến đi được lưu có cấu trúc, chi nhánh sẽ không chỉ biết rằng 'chi phí tăng', mà còn biết chi phí tăng ở đâu và vì sao.

Với hoạt động tại cảng, công nghệ còn giúp rút ngắn thời gian xử lý lệnh và giảm lỗi nhập lại nhiều lần. Khi dữ liệu đã được chuẩn hóa ở bước đầu vào, lệnh ePort và các xác nhận điện tử về sau sẽ chính xác hơn, nhờ đó giảm chờ cổng, giảm điện thoại qua lại và tăng tính chuyên nghiệp trong mắt khách hàng.

Mục tiêu giải pháp	Nội dung trọng tâm	KPI gợi ý	Tác động kỳ vọng
Số hóa dữ liệu chuyến, tăng minh bạch, hỗ trợ tối ưu chi phí.	Biểu mẫu điện tử theo mã chuyến; file trạng thái tập trung; từng bước dùng TMS/GPS.	Tỷ lệ chuyến có đủ dữ liệu điện tử; tỷ lệ cảnh báo sớm; mức nhiên liệu/chuyến.	Tăng năng lực theo dõi, giảm lỗi lệnh, hỗ trợ quản trị nhiên liệu.

a. Cơ sở đề xuất

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa xuất khẩu nội địa nguyên container (FCL) bằng đường biển, doanh nghiệp phải xử lý nhiều công việc liên quan đến booking tàu, quản lý chứng từ, theo dõi container, điều phối vận chuyển và thanh toán chi phí. Tuy nhiên, trên thực tế tại nhiều doanh nghiệp logistics, phần lớn công việc vẫn được thực hiện thủ công thông qua Excel, email hoặc giấy tờ nên dễ xảy ra sai sót và mất nhiều thời gian kiểm tra.

Bên cạnh đó, việc lưu trữ dữ liệu phân tán giữa các bộ phận khiến doanh nghiệp khó kiểm soát tiến độ lô hàng và các khoản chi phí phát sinh như phí lưu container, lưu bãi, phí nâng hạ hoặc phí điều xe. Trong một số trường hợp, nhân viên phải nhập lại dữ liệu nhiều lần hoặc cập nhật thông tin chậm dẫn đến sai lệch số liệu và ảnh hưởng đến hiệu

quả quản lý. Ngoài ra, khi số lượng lô hàng tăng cao, việc theo dõi thủ công sẽ gây áp lực lớn cho nhân viên và làm giảm hiệu suất xử lý công việc.

Hiện nay, xu hướng chuyển đổi số trong ngành logistics ngày càng phát triển, nhiều doanh nghiệp đã bắt đầu áp dụng phần mềm quản lý giao nhận để theo dõi tiến độ vận chuyển, quản lý chứng từ và kiểm soát chi phí hiệu quả hơn. Vì vậy, việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giao nhận và kiểm soát chi phí là giải pháp cần thiết nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.

b. Mục tiêu của giải pháp

Giải pháp ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giao nhận và kiểm soát chi phí được đề xuất nhằm hỗ trợ doanh nghiệp quản lý lô hàng một cách nhanh chóng, chính xác và đồng bộ hơn. Thông qua việc sử dụng phần mềm quản lý logistics, doanh nghiệp có thể dễ dàng theo dõi tình trạng container, lịch tàu, chứng từ và tiến độ giao nhận hàng hóa theo thời gian thực.

Bên cạnh đó, giải pháp còn giúp hạn chế sai sót trong quá trình nhập liệu và xử lý chứng từ, giảm thời gian làm việc thủ công của nhân viên và nâng cao hiệu suất xử lý công việc. Việc ứng dụng công nghệ cũng giúp doanh nghiệp kiểm soát tốt hơn các khoản chi phí phát sinh trong quá trình giao nhận như chi phí vận chuyển, lưu kho, lưu container hoặc các phụ phí tại cảng.

Ngoài ra, giải pháp còn góp phần nâng cao khả năng lưu trữ và tra cứu dữ liệu, hỗ trợ doanh nghiệp trong việc lập báo cáo, đánh giá hiệu quả hoạt động và đưa ra quyết định quản lý phù hợp. Đồng thời, việc ứng dụng công nghệ thông tin cũng giúp nâng cao tính chuyên nghiệp và chất lượng phục vụ khách hàng trong hoạt động logistics.

c. Điều kiện thực hiện

Để triển khai hiệu quả giải pháp ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giao nhận và kiểm soát chi phí, doanh nghiệp cần đầu tư hệ thống phần mềm phù hợp với quy mô và nhu cầu hoạt động của công ty. Phần mềm cần đáp ứng các chức năng cơ bản như quản lý lô hàng, quản lý chứng từ, theo dõi container, cập nhật lịch tàu và kiểm soát chi phí phát sinh.

Doanh nghiệp cũng cần chuẩn hóa dữ liệu đầu vào và xây dựng quy trình cập nhật thông tin thống nhất giữa các bộ phận nhằm đảm bảo dữ liệu được lưu trữ đầy đủ và chính xác. Ngoài ra, hệ thống máy tính, mạng internet và thiết bị hỗ trợ cần được trang bị đầy đủ để đảm bảo quá trình vận hành phần mềm diễn ra ổn định.

Bên cạnh yếu tố công nghệ, công ty cần tổ chức đào tạo nhân viên về kỹ năng sử dụng phần mềm quản lý logistics và nâng cao ý thức cập nhật dữ liệu thường xuyên. Ban lãnh đạo doanh nghiệp cũng cần có kế hoạch kiểm tra, giám sát và đánh giá hiệu quả sử dụng hệ thống nhằm kịp thời điều chỉnh và hoàn thiện quá trình ứng dụng công nghệ trong hoạt động giao nhận hàng hóa.

3.2.4. Nâng cao trình độ chuyên môn và ý thức kiểm soát của nhân viên

Giải pháp thứ tư là nâng cao năng lực nghiệp vụ của đội ngũ điều hành, chứng từ và tài xế. Trong doanh nghiệp logistics, chất lượng quy trình cuối cùng luôn phản ánh trình độ thực hiện của con người. Một checklist tốt sẽ không có nhiều giá trị nếu người sử dụng không hiểu tại sao phải kiểm tra; một mẫu hồ sơ đầy đủ cũng không bảo đảm hiệu quả nếu người làm chỉ hoàn thành cho xong mà không nhìn thấy mối liên hệ với rủi ro và chi phí.

Đối với bộ phận chứng từ và điều hành, chi nhánh cần tổ chức đào tạo định kỳ theo từng nhóm nội dung: chuẩn hóa booking, làm lệnh nâng, làm lệnh ePort, đọc và kiểm tra EIR, nguyên tắc đặt mã hồ sơ, cách đối chiếu hồ sơ cuối chuyến, và kỹ năng phản hồi khi hiện trường phát sinh lỗi. Đối với tài xế, cần nhấn mạnh các nội dung về kiểm tra container, chụp hình hiện trường, thời điểm cập nhật bắt buộc, và ý thức coi EIR như bằng chứng pháp lý chứ không phải chỉ là tờ giấy ký nhận.

Song song với đào tạo kỹ năng, doanh nghiệp cần nâng ý thức kiểm soát chi phí cho toàn bộ đội ngũ. Trong bối cảnh giá dầu biến động, mỗi lỗi nhỏ như nhận sai cont, đi sai depot, vào cảng không được vì sai lệnh hoặc chờ xử lý lại lệnh đều không chỉ là 'lỗi nghiệp vụ', mà còn là chi phí thật làm giảm biên lợi nhuận. Khi nhân viên hiểu rõ mối liên hệ này, họ sẽ có động lực hơn trong việc tuân thủ quy trình.

Đào tạo cũng nên gắn với phản hồi dữ liệu thực tế. Mỗi tháng hoặc mỗi quý, doanh nghiệp có thể chọn một số trường hợp lỗi lặp lại để phân tích nguyên nhân, cách xử lý và bài học rút ra. Cách học từ dữ liệu nội bộ như vậy thường hiệu quả hơn nhiều so với đào tạo lý thuyết thuần túy.

Mục tiêu giải pháp	Nội dung trọng tâm	KPI gợi ý	Tác động kỳ vọng
Nâng kỹ năng nghiệp vụ và kỷ luật quy trình.	Đào tạo định kỳ; học từ tình huống lỗi; chuẩn kiểm tra EIR; gắn lỗi với chi phí.	Số giờ đào tạo/người; tỷ lệ lỗi lặp lại; tỷ lệ đủ ảnh EIR.	Tăng độ đồng đều chất lượng thực hiện, giảm phụ thuộc cá nhân.

a. Cơ sở đề xuất

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa xuất khẩu nội địa nguyên container (FCL) bằng đường biển, nhân viên là yếu tố trực tiếp ảnh hưởng đến chất lượng xử lý công việc và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Các công việc như khai báo chứng từ, theo dõi lịch tàu, kiểm tra container, làm việc với hãng tàu và xử lý các vấn đề phát sinh đều đòi hỏi nhân viên phải có kiến thức chuyên môn và kinh nghiệm thực tế. Tuy nhiên, trên thực tế vẫn còn xảy ra tình trạng một số nhân viên chưa nắm vững quy trình nghiệp vụ hoặc thiếu cẩn thận trong quá trình xử lý công việc dẫn đến sai sót chứng từ, chậm tiến độ giao hàng hoặc phát sinh thêm chi phí cho doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, khối lượng công việc trong ngành logistics thường lớn và áp lực thời gian cao, đặc biệt vào những giai đoạn cao điểm hoặc gần thời gian closing của hãng tàu. Nếu nhân viên không có kỹ năng quản lý công việc và ý thức kiểm soát tốt sẽ dễ bỏ

sót thông tin quan trọng hoặc xử lý thiếu chính xác. Ngoài ra, việc một số nhân viên còn phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm cá nhân, chưa chủ động cập nhật quy định mới về hải quan, vận tải hoặc chứng từ cũng ảnh hưởng đến hiệu quả làm việc chung của công ty.

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng cạnh tranh và yêu cầu khách hàng ngày càng cao về tốc độ cũng như chất lượng dịch vụ, việc nâng cao trình độ chuyên môn và ý thức kiểm soát của nhân viên là giải pháp cần thiết giúp doanh nghiệp hạn chế rủi ro và nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa.

b. Mục tiêu của giải pháp

Giải pháp này được đề xuất nhằm nâng cao kiến thức nghiệp vụ, kỹ năng xử lý công việc và tinh thần trách nhiệm của nhân viên trong quá trình thực hiện giao nhận hàng hóa. Thông qua việc đào tạo và nâng cao ý thức kiểm soát công việc, nhân viên có thể xử lý chứng từ và thông tin lô hàng chính xác hơn, hạn chế các sai sót phát sinh trong quá trình giao nhận.

Bên cạnh đó, giải pháp còn giúp nhân viên chủ động hơn trong việc theo dõi tiến độ công việc, cập nhật thông tin lô hàng và xử lý các tình huống phát sinh như thay đổi lịch tàu, thiếu chứng từ hoặc vấn đề tại cảng. Việc nâng cao trình độ chuyên môn cũng góp phần tăng hiệu suất làm việc, giảm thời gian xử lý hồ sơ và hạn chế chi phí phát sinh cho doanh nghiệp.

Ngoài ra, giải pháp còn hướng đến mục tiêu xây dựng đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp, có tinh thần trách nhiệm và khả năng phối hợp tốt giữa các bộ phận, từ đó nâng cao chất lượng dịch vụ và uy tín của doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics.

c. Điều kiện thực hiện

Để giải pháp được triển khai hiệu quả, doanh nghiệp cần xây dựng kế hoạch đào tạo nghiệp vụ định kỳ cho nhân viên liên quan đến quy trình giao nhận, xử lý chứng từ, khai báo hải quan và sử dụng phần mềm quản lý logistics. Các chương trình đào tạo nên kết hợp giữa lý thuyết và thực tế để nhân viên dễ áp dụng vào công việc hằng ngày.

Doanh nghiệp cũng cần xây dựng quy trình kiểm tra và giám sát công việc rõ ràng nhằm nâng cao ý thức trách nhiệm của nhân viên trong quá trình xử lý lô hàng. Những công việc quan trọng như kiểm tra thông tin booking, đối chiếu chứng từ hoặc cập nhật lịch tàu cần có bước kiểm tra lại trước khi thực hiện để hạn chế sai sót.

Ngoài ra, công ty cần tạo môi trường làm việc hỗ trợ học hỏi và chia sẻ kinh nghiệm giữa các nhân viên. Ban lãnh đạo cần có chính sách đánh giá hiệu quả công việc, khen thưởng và nhắc nhở phù hợp để khuyến khích nhân viên nâng cao tinh thần trách nhiệm và chủ động trong công việc.

3.2.5 Tăng cường hợp tác với hãng tàu và đối tác logistics

Trong bối cảnh thị trường logistics cạnh tranh ngày càng gay gắt, việc tăng cường hợp tác với các hãng tàu và đối tác logistics là giải pháp cần thiết giúp Vietco Logistics

nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận và mở rộng năng lực cung cấp dịch vụ. Thông qua việc xây dựng mối quan hệ hợp tác ổn định, doanh nghiệp có thể chủ động hơn trong hoạt động vận chuyển, đồng thời nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Trước hết, công ty cần xây dựng quan hệ hợp tác lâu dài với các hãng tàu uy tín nhằm đảm bảo ổn định về lịch trình vận chuyển, nguồn container và mức cước hợp lý. Việc duy trì mối quan hệ tốt với các hãng tàu sẽ giúp doanh nghiệp thuận lợi hơn trong việc đặt chỗ vận chuyển, hạn chế tình trạng thiếu container hoặc chậm trễ giao hàng vào mùa cao điểm. Đồng thời, công ty cũng có thể nhận được nhiều chính sách ưu đãi về giá cước và thời gian vận chuyển, góp phần giảm chi phí hoạt động và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Bên cạnh đó, Vietco Logistics cần mở rộng hợp tác với các doanh nghiệp vận tải, đại lý giao nhận quốc tế, công ty kho bãi và đối tác khai báo hải quan nhằm xây dựng mạng lưới logistics đồng bộ và hiệu quả hơn. Việc liên kết với nhiều đối tác trong và ngoài nước sẽ giúp công ty phát triển các dịch vụ logistics trọn gói, nâng cao khả năng cung cấp dịch vụ door-to-door và đáp ứng tốt hơn nhu cầu đa dạng của khách hàng.

Ngoài ra, trong xu hướng chuyển đổi số hiện nay, công ty cần tăng cường hợp tác với các đối tác có nền tảng công nghệ hiện đại để nâng cao khả năng kết nối dữ liệu và quản lý chuỗi cung ứng. Việc ứng dụng công nghệ trong quá trình phối hợp giữa các bên sẽ giúp theo dõi đơn hàng theo thời gian thực, nâng cao tính minh bạch và tối ưu hóa hoạt động giao nhận hàng hóa.

Song song đó, Vietco Logistics cũng cần tích cực tham gia các hiệp hội và mạng lưới logistics trong nước và quốc tế nhằm mở rộng quan hệ hợp tác, cập nhật xu hướng thị trường và học hỏi kinh nghiệm quản lý từ các doanh nghiệp lớn. Đây là cơ hội giúp doanh nghiệp nâng cao uy tín thương hiệu và mở rộng thị trường hoạt động trong tương lai.

a. Cơ sở đề xuất

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa xuất khẩu nội địa nguyên container (FCL) bằng đường biển, hãng tàu và các đối tác logistics như đơn vị vận tải nội địa, kho bãi, đại lý giao nhận và cảng biển đóng vai trò quan trọng trong toàn bộ quá trình vận chuyển hàng hóa. Hiệu quả phối hợp giữa doanh nghiệp với các đối tác này ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ giao hàng, chi phí vận chuyển và chất lượng dịch vụ cung cấp cho khách hàng.

Tuy nhiên, trên thực tế việc hợp tác giữa doanh nghiệp và một số đối tác đôi khi chưa ổn định, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm thiếu container hoặc thiếu chỗ trên tàu. Một số trường hợp doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc đặt booking, thay đổi lịch tàu liên tục hoặc phát sinh phụ phí nhưng chưa được cập nhật kịp thời từ hãng tàu. Ngoài ra, việc phối hợp xử lý các vấn đề phát sinh như chậm giao container, kẹt cảng hoặc sai lệch chứng từ giữa các bên còn mất nhiều thời gian do thông tin trao đổi chưa đồng bộ.

Bên cạnh đó, trong điều kiện thị trường logistics cạnh tranh ngày càng cao, khách hàng không chỉ quan tâm đến giá cước mà còn yêu cầu doanh nghiệp phải đảm bảo thời gian giao hàng và khả năng xử lý nhanh các vấn đề phát sinh. Vì vậy, việc tăng cường

hợp tác với hãng tàu và các đối tác logistics là giải pháp cần thiết giúp doanh nghiệp chủ động hơn trong hoạt động giao nhận và nâng cao chất lượng dịch vụ.

b. Mục tiêu của giải pháp

Giải pháp tăng cường hợp tác với hãng tàu và đối tác logistics được đề xuất nhằm xây dựng mối quan hệ hợp tác ổn định và lâu dài giữa doanh nghiệp với các bên liên quan trong chuỗi vận chuyển hàng hóa. Thông qua việc phối hợp chặt chẽ với hãng tàu và đối tác vận tải, doanh nghiệp có thể chủ động hơn trong việc đặt chỗ, sắp xếp lịch vận chuyển và xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình giao nhận hàng hóa.

Bên cạnh đó, giải pháp còn giúp doanh nghiệp cập nhật nhanh các thông tin về lịch tàu, cước phí, tình trạng container và các thay đổi liên quan đến hoạt động vận chuyển. Điều này góp phần hạn chế tình trạng chậm trễ giao hàng, giảm chi phí phát sinh và nâng cao hiệu quả xử lý công việc.

Ngoài ra, việc duy trì mối quan hệ hợp tác tốt với các đối tác logistics còn giúp doanh nghiệp nâng cao uy tín trên thị trường, mở rộng mạng lưới dịch vụ và tăng khả năng đáp ứng nhu cầu khách hàng trong hoạt động giao nhận hàng hóa.

c. Điều kiện thực hiện

Để giải pháp được triển khai hiệu quả, doanh nghiệp cần xây dựng và duy trì mối quan hệ hợp tác thường xuyên với các hãng tàu, đơn vị vận tải và đối tác logistics thông qua việc trao đổi thông tin và hỗ trợ lẫn nhau trong quá trình xử lý lô hàng. Công ty cần ưu tiên lựa chọn các đối tác có uy tín, năng lực vận chuyển ổn định và khả năng phối hợp tốt trong công việc.

Doanh nghiệp cũng cần có kế hoạch làm việc dài hạn với các hãng tàu nhằm đảm bảo nguồn booking ổn định, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm. Việc ký kết hợp đồng hợp tác hoặc thỏa thuận về giá cước, lịch vận chuyển và trách nhiệm giữa các bên sẽ giúp quá trình phối hợp hiệu quả hơn và hạn chế các rủi ro phát sinh.

Ngoài ra, công ty cần nâng cao khả năng trao đổi thông tin giữa các bộ phận nội bộ với đối tác bên ngoài nhằm cập nhật kịp thời tình trạng lô hàng, lịch tàu và các vấn đề phát sinh. Ban lãnh đạo doanh nghiệp cũng cần thường xuyên đánh giá chất lượng hợp tác với các đối tác để có hướng điều chỉnh và duy trì mối quan hệ lâu dài, ổn định trong hoạt động logistics.

3.3 Kiến nghị

3.3.1 Đối với nhà nước

Để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động kinh doanh và nâng cao năng lực cạnh tranh của Công ty Viet Co trong thời gian tới, công ty xin đưa ra một số kiến nghị đối với Nhà nước như sau:

Nhà nước cần tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật và cải cách thủ tục hành chính theo hướng đơn giản, minh bạch nhằm giúp doanh nghiệp tiết kiệm thời gian và chi phí trong quá trình hoạt động. Đồng thời, cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong giải quyết các thủ tục hành chính để nâng cao hiệu quả quản lý. Nhà nước nên có các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận nguồn vốn vay với lãi suất ưu đãi, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Điều này sẽ giúp doanh nghiệp có thêm nguồn lực để mở rộng quy mô sản xuất kinh doanh và đầu tư phát triển lâu dài. Cần duy trì sự ổn định của nền kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát và ổn định tỷ giá nhằm tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho doanh nghiệp chủ động xây dựng chiến lược phát triển.

Nhà nước cần tăng cường đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, đặc biệt là hệ thống giao thông và logistics, nhằm giảm chi phí vận chuyển, nâng cao hiệu quả hoạt động và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường. Cần đẩy mạnh các chương trình hỗ trợ chuyển đổi số, đổi mới công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao để giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả quản lý và thích ứng với xu hướng phát triển của thị trường hiện nay.

Cuối cùng, Nhà nước cần tăng cường các hoạt động xúc tiến thương mại, hỗ trợ doanh nghiệp quảng bá thương hiệu, mở rộng thị trường tiêu thụ trong và ngoài nước, từ đó góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh và phát triển bền vững cho doanh nghiệp.

a. Cơ sở đề xuất

Hoạt động giao nhận hàng hóa bằng đường biển hiện nay vẫn chịu ảnh hưởng từ thủ tục hành chính còn phức tạp, cơ sở hạ tầng logistics chưa đồng bộ và tình trạng ùn tắc tại cảng vào thời điểm cao điểm. Bên cạnh đó, chi phí vận tải và các phụ phí phát sinh còn nhiều biến động, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong quá trình hoạt động. Vì vậy, cần có sự hỗ trợ từ Nhà nước để tạo điều kiện thuận lợi hơn cho doanh nghiệp logistics.

b. Mục tiêu của kiến nghị

Kiến nghị nhằm góp phần cải thiện môi trường hoạt động logistics, rút ngắn thời gian xử lý thủ tục, giảm chi phí vận chuyển và nâng cao hiệu quả giao nhận hàng hóa. Đồng thời, hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao khả năng cạnh tranh và phát triển hoạt động logistics ổn định hơn.

c. Điều kiện thực hiện

Nhà nước cần tiếp tục cải cách thủ tục hành chính, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hải quan và cảng biển. Đồng thời, tăng cường đầu tư cơ sở hạ tầng logistics như cảng biển, kho bãi và hệ thống giao thông kết nối nhằm hỗ trợ doanh nghiệp trong quá trình vận chuyển và giao nhận hàng hóa.

3.3.2 Đối với các bên liên quan:

- **Cơ quan Thuế:** Công ty kiến nghị cơ quan Thuế tiếp tục cải cách và đơn giản hóa các thủ tục kê khai, nộp thuế nhằm giúp doanh nghiệp tiết kiệm thời gian và

chi phí thực hiện. Đồng thời, cần tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý thuế để tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong quá trình kê khai và tra cứu thông tin.

Bên cạnh đó, cơ quan Thuế nên thường xuyên tổ chức các chương trình hướng dẫn, hỗ trợ và giải đáp những thay đổi liên quan đến chính sách thuế để doanh nghiệp có thể cập nhật kịp thời và thực hiện đúng quy định của pháp luật. Ngoài ra, cần xem xét áp dụng các chính sách ưu đãi hoặc gia hạn thời gian nộp thuế đối với doanh nghiệp gặp khó khăn nhằm hỗ trợ doanh nghiệp ổn định và phát triển hoạt động kinh doanh.

a. Cơ sở đề xuất

Trong hoạt động giao nhận hàng hóa xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển, doanh nghiệp thường phải thực hiện nhiều thủ tục liên quan đến kê khai thuế, hóa đơn điện tử và hoàn thuế. Tuy nhiên, quá trình xử lý hồ sơ đôi khi còn mất nhiều thời gian do thủ tục kiểm tra, đối chiếu chứng từ phức tạp hoặc hệ thống dữ liệu giữa các cơ quan chưa được đồng bộ hoàn toàn. Điều này ảnh hưởng đến tiến độ xử lý chứng từ và hiệu quả hoạt động giao nhận của doanh nghiệp logistics.

b. Mục tiêu của kiến nghị

Kiến nghị cơ quan thuế tăng cường cải cách thủ tục hành chính, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số và hỗ trợ doanh nghiệp trong quá trình kê khai, xử lý và hoàn thuế. Qua đó giúp doanh nghiệp giảm thời gian thực hiện thủ tục, hạn chế sai sót chứng từ, tiết kiệm chi phí hoạt động và nâng cao hiệu quả quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu.

c. Điều kiện thực hiện

Cơ quan thuế cần tiếp tục hoàn thiện hệ thống thuế điện tử, tăng cường liên kết dữ liệu với hải quan và các cơ quan liên quan để đồng bộ thông tin doanh nghiệp. Đồng thời cần tổ chức hướng dẫn, hỗ trợ doanh nghiệp cập nhật kịp thời các quy định mới về thuế và hóa đơn điện tử nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất khẩu và logistics.

- **Cảng vụ:** Công ty kiến nghị Cảng vụ tiếp tục nâng cao chất lượng dịch vụ và cải tiến quy trình làm thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa theo hướng nhanh chóng, thuận tiện và hiệu quả hơn. Đồng thời, cần tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quá trình quản lý và xử lý thủ tục nhằm giảm thời gian chờ đợi và hạn chế các thủ tục không cần thiết cho doanh nghiệp.

  Bên cạnh đó, Cảng vụ cần chú trọng đầu tư và nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng biển, hệ thống kho bãi và trang thiết bị bốc xếp để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng tăng của doanh nghiệp. Ngoài ra, cần tăng cường sự phối hợp giữa các đơn vị liên quan nhằm đảm bảo hoạt động giao nhận hàng hóa diễn ra thuận lợi, góp phần giảm chi phí logistics và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

a. Cơ sở đề xuất

Hoạt động giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng đường biển phụ thuộc nhiều vào quá trình điều phối tại cảng như thủ tục ra vào cảng, sắp xếp container, kiểm tra hàng hóa và điều động phương tiện. Tuy nhiên, vào những thời điểm cao điểm vẫn có thể xảy ra tình trạng ùn tắc, chậm xử lý chứng từ hoặc thiếu sự đồng bộ giữa các bộ phận tại cảng, làm ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận hàng hóa của doanh nghiệp logistics.

b. Mục tiêu của kiến nghị

Kiến nghị cảng vụ tăng cường phối hợp với doanh nghiệp logistics, hãng tàu và các đơn vị liên quan nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và khai thác cảng. Qua đó giúp rút ngắn thời gian làm thủ tục, giảm tình trạng ùn tắc container, đảm bảo hàng hóa được lưu thông nhanh chóng và nâng cao chất lượng dịch vụ cảng biển.

c. Điều kiện thực hiện

Cảng vụ cần tiếp tục đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng biển, ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và điều phối container, đồng thời tăng cường kết nối dữ liệu với doanh nghiệp logistics và cơ quan hải quan. Bên cạnh đó, cần xây dựng cơ chế phối hợp linh hoạt giữa các bên liên quan để xử lý kịp thời các vấn đề phát sinh trong quá trình giao nhận hàng hóa.

3.4 Những bài học kinh nghiệm và đóng góp doanh nghiệp từ chương trình thực tập tốt nghiệp

3.4.1 Bài học từ chương trình thực tập tốt nghiệp

Thông qua quá trình thực tập tốt nghiệp tại công ty, em đã có cơ hội tiếp cận với môi trường làm việc thực tế và vận dụng những kiến thức đã học vào công việc chuyên môn. Đây là cơ hội quan trọng giúp em nâng cao kỹ năng nghề nghiệp, tích lũy kinh nghiệm thực tiễn và định hướng rõ hơn cho công việc trong tương lai.

Trong thời gian thực tập, em đã học được cách làm việc chuyên nghiệp, tuân thủ nội quy và tác phong làm việc của doanh nghiệp. Đồng thời cũng rèn luyện được kỹ năng giao tiếp, kỹ năng làm việc nhóm và khả năng xử lý công việc trong môi trường thực tế. Bên cạnh đó, quá trình thực tập giúp em hiểu rõ hơn về quy trình hoạt động của doanh nghiệp, đặc biệt là các nghiệp vụ liên quan đến lĩnh vực chuyên môn. Qua việc trực tiếp tham gia hỗ trợ công việc tại đơn vị, em nhận thấy tầm quan trọng của việc kết hợp giữa lý thuyết và thực tiễn trong quá trình học tập và làm việc.

Ngoài ra, chương trình thực tập còn giúp em nâng cao tinh thần trách nhiệm, tính chủ động và khả năng thích nghi với môi trường làm việc mới. Những kinh nghiệm và kỹ năng tích lũy được trong quá trình thực tập sẽ là nền tảng quan trọng giúp em tự tin hơn khi tham gia thị trường lao động sau khi tốt nghiệp.

3.4.2 Những đóng góp của khóa luận cho doanh nghiệp

Khóa luận tốt nghiệp không chỉ giúp em củng cố kiến thức chuyên môn mà còn mang lại một số đóng góp thiết thực cho doanh nghiệp trong quá trình thực tập và nghiên cứu.

Trước hết, khóa luận đã góp phần hệ thống hóa và phân tích các hoạt động thực tế tại doanh nghiệp, từ đó giúp doanh nghiệp có cái nhìn tổng quan hơn về tình hình hoạt động cũng như những vấn đề còn tồn tại cần được cải thiện. Thông qua quá trình nghiên cứu, em đã đưa ra một số nhận xét và đề xuất phù hợp nhằm góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Khóa luận còn hỗ trợ doanh nghiệp trong việc tổng hợp dữ liệu, xử lý thông tin và đánh giá các quy trình làm việc liên quan đến lĩnh vực nghiên cứu. Những nội dung phân tích trong khóa luận có thể trở thành tài liệu tham khảo hữu ích cho doanh nghiệp trong quá trình quản lý và xây dựng định hướng phát triển trong tương lai.

Ngoài ra, trong quá trình thực tập, em đã tham gia hỗ trợ một số công việc thực tế tại đơn vị, góp phần giảm tải khối lượng công việc cho nhân viên và nâng cao hiệu quả phối hợp trong môi trường làm việc. Tinh thần học hỏi, trách nhiệm và sự chủ động của em cũng tạo được sự gắn kết tích cực giữa nhà trường và doanh nghiệp.

Cuối cùng, khóa luận là cơ sở để doanh nghiệp tham khảo thêm các giải pháp và kiến nghị nhằm cải thiện hoạt động kinh doanh, nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng khả năng cạnh tranh trong bối cảnh thị trường ngày càng phát triển và hội nhập.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh ngành logistics Việt Nam đang phát triển mạnh mẽ cùng với xu hướng hội nhập kinh tế quốc tế và chuyển đổi số trong hoạt động vận tải, quy trình giao nhận hàng hóa bằng đường biển ngày càng giữ vai trò quan trọng đối với các doanh nghiệp logistics. Với đề tài "Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nguyên container (FCL) nội địa bằng đường biển tại Công ty TNHH Vietco Logistic – Chi nhánh Đà Nẵng", khóa luận đã tập trung hệ thống hóa cơ sở lý luận về hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa bằng đường biển, phân tích thực trạng quy trình giao nhận FCL tại công ty, đồng thời đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận trong thời gian tới.

Qua quá trình nghiên cứu, có thể thấy Công ty TNHH Vietco Logistic – Chi nhánh Đà Nẵng đã đạt được nhiều kết quả tích cực trong hoạt động giao nhận hàng hóa nội địa bằng đường biển. Công ty đã từng bước xây dựng được quy trình giao nhận tương đối hoàn chỉnh, có sự phối hợp giữa các bộ phận và đảm bảo đáp ứng nhu cầu vận chuyển của khách hàng. Bên cạnh đó, đội ngũ nhân viên có kinh nghiệm thực tế, cùng với sự hợp tác với các hãng tàu và đối tác logistics đã góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, hạn chế rủi ro và nâng cao uy tín của công ty trên thị trường.

Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện quy trình giao nhận hàng hóa FCL nội địa bằng đường biển, công ty vẫn còn tồn tại một số hạn chế như việc xử lý chứng từ đôi lúc còn chậm, công tác phối hợp giữa các bộ phận chưa thực sự tối ưu, việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giao nhận vẫn còn hạn chế và một số rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển chưa được kiểm soát triệt để.

Từ đó, khóa luận đã đề xuất một số giải pháp như hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ, nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giao nhận, nâng cao trình độ chuyên môn của nhân viên và mở rộng hợp tác với các hãng tàu cũng như các đối tác logistics. Những giải pháp này không chỉ góp phần hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa hiện tại mà còn tạo nền tảng cho sự phát triển ổn định, nâng cao năng lực cạnh tranh và thích ứng với xu hướng Logistics 4.0 của doanh nghiệp trong tương lai.

Mặc dù đã có nhiều cố gắng trong quá trình nghiên cứu và thực hiện khóa luận, tuy nhiên do hạn chế về thời gian, kinh nghiệm thực tế và nguồn tài liệu nên đề tài khó tránh

khỏi những thiếu sót nhất định. Em rất mong nhận được sự đóng góp ý kiến từ quý thầy cô và doanh nghiệp để khóa luận được hoàn thiện hơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. International Maritime Organization (IMO)
2. Giáo trình Vận tải và Giao nhận Ngoại thương
3. Giáo trình Quản trị Logistics
4. Logistics and Supply Chain Management
5. International Federation of Freight Forwarders Associations
6. DHL
7. Vietnam Logistics Business Association
8. World Bank
9. Tài liệu nghiệp vụ giao nhận – vận tải quốc tế (FIATA training materials)
10. Giáo trình Logistics và Quản trị chuỗi cung ứng – các trường đại học kinh tế, logistics
11. Giáo trình Quản trị Logistics, NXB Thống kê.
12. Giáo trình Logistics kinh doanh, NXB Giáo dục hoặc Thương mại.
13. ICC – Incoterms 2020 Rules
14. Phòng Thương mại Quốc tế
15. Incoterms 2020
16. Luật Thương mại Việt Nam 2005
17. Luật Hải quan Việt Nam 2014
18. Luật Giao thông đường bộ Việt Nam 2008
19. Giáo trình Giao nhận vận tải quốc tế – TS. Ngô Thị Hải Xuân