

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



KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**QUY TRÌNH KHAI BÁO HẢI QUAN HÀNG QUÁ CẢNH XUẤT KHẨU TẠI
CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG**

SINH VIÊN THỰC HIỆN: PHẠM THANH CHƯỜNG

MÃ SỐ SINH VIÊN: 2154050014

KHÓA HỌC: 2021 - 2025

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



KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**QUY TRÌNH KHAI BÁO HẢI QUAN HÀNG QUÁ CẢNH XUẤT KHẨU TẠI
CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG**

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN: THS. TRẦN THUYẾT KIỀU

SINH VIÊN THỰC HIỆN: PHẠM THANH CHƯƠNG

MÃ SỐ SINH VIÊN: 2154050014

KHÓA HỌC: 2021 - 2025

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ
NẴNG

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

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

Đà Nẵng, ngày 30 tháng 05 năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP
Năm học: 2024 - 2025

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên : Phạm Thanh Chương
- Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- Trình độ đào tạo : Đại học
- Khóa học : 2021 - 2025

2. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

“QUY TRÌNH KHAI BÁO HẢI QUAN HÀNG QUÁ CẢNH XUẤT
KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG”

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- ThS. Trần Thúy Kiều

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 10/02/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

MỤC LỤC

DANH MỤC BẢNG.....	v
DANH MỤC HÌNH ẢNH.....	vi
LỜI MỞ ĐẦU	1
1. Lý do chọn đề tài.....	1
2. Mục tiêu nghiên cứu.....	2
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	2
4. Phương pháp nghiên cứu.....	2
5. Bố cục của đề tài.....	3
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH KHAI BÁO HẢI QUAN HÀNG	
QUÁ CẢNH XUẤT KHẨU.....	4
1.1. Một số khái niệm	4
1.1.1. Khái niệm hàng quá cảnh.....	4
1.1.2. Đặc điểm hàng quá cảnh	4
1.1.3. Khai báo hải quan	5
1.1.4. Khai báo hải quan hàng quá cảnh nhập khẩu	5
1.1.5. Khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu	6
1.2. Quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu.....	6
1.2.1. Khái niệm quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu.....	6
1.2.2. Đặc điểm của quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu ..	7
1.2.3. Vai trò của khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu.....	8
1.2.4. Quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu.....	9
1.2.5. Các tiêu chí đánh giá quy trình	10
1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ về việc khai báo hải quan và	
quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam	11
1.3.1. Quy định tờ khai hải quan điện tử.....	11
1.3.2. Quyền quá cảnh hàng hóa.....	12
1.3.3. Giám sát hàng quá cảnh	12
1.3.4. Thời gian quá cảnh	12
1.3.5. Cửa khẩu và tuyến đường quá cảnh hàng hóa.....	13
1.3.6. Hàng hóa quá cảnh tiêu thụ tại Việt Nam	13
1.3.7. Nguyên tắc phân luồng hàng hóa	13

1.3.8. Hệ thống chứng từ trong quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh	15
1.4. Các chuẩn mực quốc tế về tạo thuận lợi thương mại và hiện đại hóa thủ tục hải quan	19
1.4.1. Công ước Kyoto sửa đổi (Revised Kyoto Convention – RKC)	19
1.4.2. Khung tiêu chuẩn SAFE của Tổ chức Hải quan Thế giới (WCO SAFE Framework)	20
1.4.3. Hiệp định Tạo thuận lợi Thương mại (Trade Facilitation Agreement – TFA) của WTO	20
1.4.4. Hiệp định quá cảnh hàng hóa giữa Việt Nam – Lào	21
1.5. Ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số trong hoạt động khai báo hải quan hàng quá cảnh	23
1.5.1. Hệ thống VNACCS/VCIS trong khai báo hải quan điện tử	23
1.5.2. Cơ chế một cửa quốc gia (NSW) và một cửa ASEAN (ASW)	24
1.5.3. Ứng dụng công nghệ giám sát hành trình trong quản lý hàng quá cảnh	24
1.5.4. Số hóa chứng từ và lưu trữ dữ liệu điện tử	25
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1	27
CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VÀ PHÂN TÍCH QUY TRÌNH KHAI BÁO HẢI QUAN HÀNG QUÁ CẢNH XUẤT KHẨU CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG	28
2.1. Tổng quan về Công ty Cổ phần logistics cảng Đà Nẵng	28
2.1.1. Quá trình hình thành và phát triển công ty Cổ Phần Logistics Cảng Đà Nẵng	28
2.1.2. Tầm nhìn, sứ mệnh và các giá trị cốt lõi	31
2.1.3. Ngành nghề kinh doanh	31
2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ của Công ty Cổ Phần Logistics Cảng Đà Nẵng	32
2.1.5. Các nguồn lực kinh doanh của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	36
2.1.5.1. Nguồn nhân lực	36
2.1.5.2. Cơ sở vật chất	37
2.1.5.3. Nguồn lực về vốn	39
2.2. Tình hình hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần logistics cảng Đà Nẵng	40

2.2.1. Đặc điểm lĩnh vực kinh doanh & các sản phẩm kinh doanh.....	40
2.2.1.1. Đặc điểm lĩnh vực kinh doanh	40
2.2.1.2. Các sản phẩm kinh doanh.....	40
2.2.2. Đặc điểm thị trường.....	41
2.2.2.1. Vị trí chiến lược và tiềm năng phát triển	41
2.2.2.2. Quy mô thị trường và tốc độ tăng trưởng	41
2.2.2.3. Cấu trúc thị trường và đối thủ cạnh tranh	41
2.2.2.4. Cơ sở hạ tầng và chính sách hỗ trợ.....	42
2.2.2.5. Thách thức và cơ hội	42
2.2.3. Kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ Phần Logistics Cảng Đà Nẵng từ năm 2023 đến năm 2025.....	43
2.3. Quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	46
2.4. Đánh giá quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	79
2.4.1. Thời gian.....	79
2.4.2. Chi phí.....	79
2.4.3. Chất lượng	80
2.4.4. Tính linh hoạt.....	81
2.5. Các nhân tố ảnh hưởng.....	82
2.5.1. Môi trường vĩ mô	82
2.5.2. Môi trường vi mô	89
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2.....	92
CHƯƠNG 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH KHAI BÁO HẢI QUAN HÀNG QUÁ CẢNH XUẤT KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG	93
3.1. Định hướng và mục tiêu của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	93
3.1.1. Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh sắp tới của công ty.....	93
3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển chung của Danalog trong thời gian tới.....	95
3.2. Một số giải pháp hoàn thiện nhằm hoàn thiện quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng	98

3.2.1. Hoàn thiện khâu kiểm tra chứng từ.....	98
3.2.3. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực	101
3.2.4. Ứng dụng công nghệ AI.....	104
3.2.5. Cải thiện phối hợp giữa các bên liên quan	107
3.3. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp	109
3.3.1. Điều kiện thực hiện	109
3.3.2. Cách thức thực hiện	111
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3.....	113
NHỮNG BÀI HỌC RÚT RA	115
PHỤ LỤC.....	118

DANH MỤC BẢNG

Bảng 2.1: Nguồn nhân lực Danalog 2025	36
Bảng 2.2: Bảng liệt kê cơ sở hạ tầng	37
Bảng 2.3: Bảng cân đối kế toán nguồn lực về vốn.....	39
Bảng 2.4: Kết quả hoạt động kinh doanh 2023-2025.....	43
năm 2023-2025	44

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1: Quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu	10
Hình 2.1: Logo Công ty Cổ Phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog)	28
Hình 2.2: Tuyến hành lang kinh tế Đông-Tây	29
Hình 2.3: Hệ thống giao thông.....	30
Hình 2.4: Cơ cấu tổ chức của công ty Danalog.....	32
Hình 2.5: Phòng Kinh doanh Vận tải. Nguồn: DANALOG [1].....	35
Hình 2.6: Vận đơn (Bill of Lading - B/L). Nguồn: DANALOG [1]	51
Hình 2.7: Hóa đơn thương mại. Nguồn: DANALOG [1].....	52
Hình 2.8: Danh sách đóng gói. Nguồn: DANALOG [1].....	53
Hình 2.9: Công văn đề nghị cấp Giấy phép quá cảnh Từ Bộ Công Thương và.....	55
Công nghiệp Lào gửi Bộ Công Thương Việt Nam. Nguồn: DANALOG [1].....	55
Hình 2.10: Giấy phép quá cảnh. Nguồn: DANALOG [1].....	57
Hình 2.11: Giấy ủy quyền. Nguồn: DANALOG [1].....	59
Hình 2.11: Lệnh giao hàng. Nguồn: DANALOG [1]	64
Hình 2.12: Xác nhận giao nhận. Nguồn: DANALOG [1]	65
Hình 2.13: Phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1]	66
Hình 2.14: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1].....	66
Hình 2.15: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1].....	67
Hình 2.16: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1].....	68
Hình 2.17: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1].....	68
Hình 2.18: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1].....	69
Hình 2.19: Làm Excel bảng kê hàng hóa quá cảnh. Nguồn: DANALOG [1].....	69
Hình 2.20: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1].....	70
Hình 2.21: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1].....	70
Hình 2.22: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1].....	71
Hình 2.23: Tờ khai OLA	72
Hình 2.23: Phiếu tiếp nhận giao nhận, bàn giao hồ sơ hải quan	76
Hình 2. 24: Danh sách container đủ điều kiện ra khỏi khu vực giám sát hải quan	78
Hình 3.1: Hoàn thiện khâu kiểm tra chứng từ	99
Hình 3.3: Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.....	101
Hình 3.4: Ứng dụng công nghệ AI	104
Hình 3.5: Cải thiện phối hợp giữa các bên liên quan	107

DANH MỤC BIỂU ĐỒ

Biểu đồ 2.1: Tốc độ tăng trưởng GDP giai đoạn 2018- 2025	82
--	----

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, hoạt động thương mại quốc tế của Việt Nam không ngừng phát triển cả về quy mô lẫn giá trị. Sự gia tăng mạnh mẽ của kim ngạch xuất nhập khẩu đã kéo theo nhu cầu ngày càng cao đối với các dịch vụ logistics, đặc biệt là các hoạt động liên quan đến vận tải, giao nhận và khai báo hải quan. Trong đó, hàng hóa quá cảnh xuất khẩu là một loại hình đặc thù, đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối các quốc gia trong khu vực và thúc đẩy lưu thông hàng hóa trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Hoạt động khai báo hải quan đối với hàng quá cảnh xuất khẩu không chỉ đơn thuần là thủ tục hành chính mà còn là một khâu then chốt trong toàn bộ quy trình logistics. Việc thực hiện đúng và hiệu quả quy trình này sẽ góp phần đảm bảo hàng hóa được vận chuyển thông suốt, đúng thời gian, đồng thời giảm thiểu rủi ro và chi phí phát sinh cho doanh nghiệp. Ngược lại, nếu quy trình khai báo không được tổ chức khoa học và hợp lý, doanh nghiệp có thể đối mặt với nhiều khó khăn như chậm trễ thông quan, sai sót chứng từ, phát sinh chi phí lưu kho, lưu bãi, từ đó ảnh hưởng trực tiếp đến uy tín và năng lực cạnh tranh trên thị trường.

Trên thực tế, quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại các doanh nghiệp logistics hiện nay vẫn còn tồn tại một số hạn chế. Các thủ tục liên quan đến khai báo còn khá phức tạp, đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa nhiều bên như doanh nghiệp, hãng tàu, đơn vị vận tải và cơ quan hải quan. Bên cạnh đó, quy trình còn chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố khách quan như tình trạng quá tải tại cảng biển, sự chậm trễ trong việc cung cấp chứng từ, cũng như hạn chế trong việc trao đổi và xử lý thông tin. Những yếu tố này có thể làm kéo dài thời gian xử lý, làm giảm hiệu quả hoạt động và gia tăng chi phí cho doanh nghiệp.

Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng là một trong những doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics tại khu vực miền Trung, với vị trí địa lý thuận lợi khi nằm gần cảng biển quan trọng của khu vực. Trong những năm qua, công ty đã không ngừng phát triển và từng bước hoàn thiện quy trình cung cấp dịch vụ, trong đó có quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu. Tuy nhiên, trong quá trình thực tập và tìm hiểu thực tế tại công ty, có thể nhận thấy rằng mặc dù quy trình đã được xây dựng tương đối đầy đủ, nhưng vẫn còn một số điểm hạn chế cần được cải thiện nhằm nâng cao hiệu

quả xử lý, rút ngắn thời gian thực hiện và giảm thiểu các rủi ro phát sinh.

Xuất phát từ những vấn đề trên, việc nghiên cứu đề tài: “Quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng” là cần thiết và có ý nghĩa thiết thực. Về mặt lý luận, đề tài góp phần hệ thống hóa các cơ sở lý thuyết liên quan đến hoạt động khai báo hải quan và đặc điểm của hàng hóa quá cảnh xuất khẩu. Về mặt thực tiễn, đề tài tập trung phân tích, đánh giá thực trạng quy trình khai báo tại doanh nghiệp, từ đó chỉ ra những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân. Trên cơ sở đó, đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình, nâng cao hiệu quả hoạt động và tăng cường khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trong bối cảnh thị trường logistics ngày càng phát triển và cạnh tranh gay gắt.

Ngoài ra, việc nghiên cứu đề tài này còn giúp em có cơ hội vận dụng kiến thức đã học vào thực tiễn, đồng thời nâng cao hiểu biết về quy trình nghiệp vụ trong lĩnh vực logistics và hải quan. Đây cũng là nền tảng quan trọng để phát triển nghề nghiệp trong tương lai.

2. Mục tiêu nghiên cứu

- Hiểu được quy trình khai báo hải quan hàng hóa quá cảnh xuất khẩu
- Tổng hợp các lý thuyết căn bản về khai báo hải quan đối với hàng quá cảnh
- Đề xuất các kiến nghị để quy trình khai báo hải quan tối ưu và hiệu quả hơn

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: Quy trình khai báo hải quan đối với hàng quá cảnh xuất khẩu
- Phạm vi nghiên cứu: Nghiên cứu cho mặt hàng giấy phế liệu của Sun Paper quá cảnh sang Lào tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.

4. Phương pháp nghiên cứu

❖ **Phương pháp thu thập dữ liệu:** Nghiên cứu sử dụng hai nguồn dữ liệu chính: dữ liệu sơ cấp và dữ liệu thứ cấp.

● **Dữ liệu sơ cấp:** được thu thập trực tiếp thông qua quan sát thực tế trong quá trình thực tập tại công ty, ghi nhận trực tiếp các bước trong quy trình xử lý hồ sơ và chứng từ, trao đổi giữa các nhân viên trong công ty

● **Dữ liệu thứ cấp:** được thu thập từ các nguồn có sẵn nhằm cung cấp nền tảng lý thuyết và số liệu tham khảo cho nghiên cứu. Các nguồn dữ liệu bao gồm:

- Báo cáo tài chính, báo cáo hoạt động kinh doanh của công ty

- Tài liệu nội bộ về quy trình khai báo hải quan tại doanh nghiệp
- Các văn bản pháp luật liên quan đến khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu
- Các bài báo khoa học, sách và luận văn liên quan đến khai báo hải quan

❖ **Phương pháp tổng hợp và phân tích**

Tiến hành tổng hợp các thông tin thu thập được, sau đó phân tích từng nội dung liên quan đến:

- Quy trình khai báo hải quan
- Các bước thực hiện
- Các yếu tố ảnh hưởng

Từ đó rút ra nhận xét và đánh giá chung về thực trạng.

❖ **Phương pháp thống kê mô tả**

Sử dụng các số liệu thu thập được để:

- Mô tả tình hình hoạt động
- Đánh giá mức độ hiệu quả của quy trình

Phương pháp này giúp làm rõ các vấn đề thông qua số liệu cụ thể.

5. Bố cục của đề tài

Bố cục của đề tài gồm 3 chương:

Chương 1: Cơ sở lý luận về quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu

Chương 2: Thực trạng hoạt động kinh doanh và phân tích quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

Chương 3: Một số giải pháp hoàn thiện quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH KHAI BÁO HẢI QUAN HÀNG QUÁ CẢNH XUẤT KHẨU

1.1. Một số khái niệm

1.1.1. Khái niệm hàng quá cảnh

Hàng quá cảnh là loại hàng hóa thuộc hoạt động của Thương mại quốc tế, được vận chuyển từ lãnh thổ của một quốc gia xuất khẩu đến lãnh thổ của một quốc gia nhập khẩu, nhưng trong quá trình vận chuyển đó phải đi qua lãnh thổ của một hoặc nhiều quốc gia trung gian. Tại quốc gia trung gian này, hàng hóa không thực hiện thủ tục nhập khẩu để tiêu thụ nội địa, mà chỉ làm các thủ tục hải quan liên quan đến việc quá cảnh dưới sự giám sát chặt chẽ của cơ quan chức năng.

Trong thực tiễn của Logistics, hàng quá cảnh đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối chuỗi cung ứng toàn cầu, đặc biệt đối với các quốc gia không có đường biển hoặc bị hạn chế về vị trí địa lý. Việc cho phép hàng hóa quá cảnh không chỉ giúp tối ưu hóa chi phí và thời gian vận chuyển mà còn góp phần thúc đẩy hoạt động giao nhận vận tải quốc tế, phát triển hệ thống cảng, kho bãi và dịch vụ logistics tại các quốc gia trung gian.

1.1.2. Đặc điểm hàng quá cảnh

Thứ nhất, hàng quá cảnh là loại hàng hóa không nhằm mục đích tiêu thụ tại quốc gia trung gian. Trong suốt quá trình vận chuyển qua lãnh thổ nước quá cảnh, hàng hóa chỉ mang tính chất trung chuyển, không tham gia vào lưu thông nội địa và không trở thành đối tượng của hoạt động mua bán trong nước đó.

Thứ hai, hàng quá cảnh không phải thực hiện thủ tục nhập khẩu chính thức tại quốc gia trung gian. Thay vào đó, doanh nghiệp chỉ cần thực hiện thủ tục hải quan quá cảnh theo quy định nhằm đảm bảo việc kiểm soát, theo dõi hành trình của hàng hóa. Điều này giúp phân biệt rõ ràng giữa hàng quá cảnh và các loại hình xuất nhập khẩu thông thường.

Thứ ba là hàng quá cảnh chịu sự giám sát chặt chẽ của cơ quan hải quan trong toàn bộ quá trình vận chuyển, lưu kho và chuyển tải. Cơ quan hải quan có trách nhiệm đảm bảo hàng hóa giữ nguyên trạng, không bị thất thoát, không bị thay đổi mục đích sử dụng hoặc xâm nhập vào thị trường nội địa trái phép.

Thứ tư, hàng quá cảnh thường không phải chịu thuế nhập khẩu do không tiêu thụ tại nước trung gian. Tuy nhiên, doanh nghiệp vẫn có thể phải nộp một số khoản phí, lệ

phí liên quan đến dịch vụ hải quan, lưu kho, vận chuyển hoặc các chi phí phát sinh khác theo quy định của pháp luật.

Thứ năm, hàng hóa quá cảnh phải tuân thủ nghiêm ngặt tuyến đường, cửa khẩu và thời gian vận chuyển đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt. Việc thay đổi tuyến đường hoặc kéo dài thời gian quá cảnh đều phải được sự chấp thuận của cơ quan chức năng nhằm đảm bảo công tác quản lý nhà nước.

Cuối cùng, một đặc điểm mang tính pháp lý là trong suốt quá trình quá cảnh, quyền sở hữu đối với hàng hóa không thay đổi, vẫn thuộc về chủ hàng theo hợp đồng ngoại thương ban đầu, và quốc gia quá cảnh không có quyền định đoạt đối với hàng hóa đó.

Trong quá trình quá cảnh, hàng hóa có thể được chuyển tải hoặc thay đổi phương thức vận tải (ví dụ từ đường biển sang đường bộ), nhưng vẫn phải đảm bảo nguyên trạng hàng hóa và tuân thủ đầy đủ các quy định về giám sát hải quan.

Hàng hóa quá cảnh cần được phân biệt với hoạt động chuyển cảng. Đối với chuyển cảng, hàng hóa được bốc dỡ từ phương tiện vận tải này sang phương tiện khác tại cảng trung chuyển để tiếp tục vận chuyển đến quốc gia nhập khẩu cuối cùng. Trong khi đó, hàng hóa quá cảnh là hàng được vận chuyển qua lãnh thổ của một quốc gia trung gian dưới sự giám sát của cơ quan hải quan nhưng không nhằm mục đích tiêu thụ tại quốc gia đó.

1.1.3. Khai báo hải quan

Khai báo thủ tục hải quan là những thủ tục bắt buộc tại cửa khẩu, cảng biển, cảng hàng không, cho phép hàng hóa, phương tiện vận tải được phép xuất / nhập khẩu ra khỏi biên giới quốc gia Việt Nam.

Việc khai báo hải quan có rất nhiều mục đích khác nhau nhưng sẽ có hai mục đích chủ yếu sau:

- Để quản lý hàng hóa, đảm bảo bảo hàng hóa vào hoặc ra lãnh thổ Việt Nam không thuộc trong các danh mục hàng hóa cấm như ma túy, súng, ...Xuất khẩu chính ngạch không thể xuất đồ cổ, động vật hoang dã ra khỏi Việt Nam.

- Để Nhà nước có thể dễ dàng tính và thu thuế. Đây là mục đích quan trọng để Nhà nước có thể xây dựng đất nước ngày càng phát triển phồn vinh

1.1.4. Khai báo hải quan hàng quá cảnh nhập khẩu

Hàng hóa đi từ nước xuất khẩu, qua lãnh thổ Việt Nam và đích đến là một nước

thứ ba (hoặc khu phi thuế quan).

Mục đích để kiểm soát việc hàng hóa đi vào lãnh thổ Việt Nam, đảm bảo hàng được vận chuyển đúng tuyến đường và không tiêu thụ trong nước.

Thời điểm thực hiện từ khi hàng hóa vừa đến cửa khẩu nhập của Việt Nam.

Tập trung vào thông tin hàng đến, phương tiện nhập cảnh, cửa khẩu nhập, thông tin lô hàng ban đầu.

1.1.5. Khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu

Là việc khai báo hải quan đối với hàng hóa quá cảnh khi thực hiện thủ tục tại cửa khẩu xuất để đưa hàng ra khỏi lãnh thổ Việt Nam sau khi đã được vận chuyển qua lãnh thổ Việt Nam.

Theo chiều ngược lại, hàng hóa đi từ nước xuất khẩu/thứ ba, quá cảnh qua Việt Nam để xuất ra khỏi lãnh thổ Việt Nam đến điểm đích.

Tập trung vào thông tin cửa khẩu xuất, phương tiện xuất cảnh, tình trạng niêm phong, xác nhận hàng rời khỏi lãnh thổ Việt Nam.

Mục đích để kiểm soát việc hàng hóa rời khỏi lãnh thổ Việt Nam đúng thời hạn, đúng cửa khẩu và đúng nội dung đã khai báo.

1.2. Quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu

1.2.1. Khái niệm quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu

Khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu là quá trình doanh nghiệp hoặc người khai hải quan cung cấp đầy đủ thông tin về lô hàng quá cảnh cho cơ quan hải quan thông qua hệ thống khai báo theo quy định pháp luật, nhằm thực hiện thủ tục giám sát, kiểm tra và cho phép hàng hóa được vận chuyển qua lãnh thổ quốc gia đến nước nhập khẩu cuối cùng.

Cụ thể, khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu là việc người khai hải quan kê khai các thông tin liên quan đến hàng hóa quá cảnh như: tên hàng, số lượng, trọng lượng, phương thức vận chuyển, tuyến đường, cửa khẩu nhập – xuất, phương tiện vận tải và các chứng từ kèm theo. Việc khai báo này được thực hiện trước hoặc khi hàng hóa đến cửa khẩu, thông qua hệ thống điện tử hải quan hoặc bằng hồ sơ giấy theo quy định hiện hành.

Quá trình khai báo không chỉ nhằm mục đích cung cấp thông tin mà còn là cơ sở để cơ quan hải quan thực hiện việc kiểm tra, giám sát và quản lý hàng hóa trong suốt quá trình quá cảnh, đảm bảo hàng hóa đi đúng tuyến đường, đúng thời gian, giữ nguyên

trạng và không bị tiêu thụ trái phép tại thị trường nội địa.

Ngoài ra, khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu còn mang ý nghĩa pháp lý quan trọng, thể hiện trách nhiệm của doanh nghiệp đối với tính chính xác, trung thực của thông tin khai báo, đồng thời là căn cứ để xử lý các vấn đề phát sinh như vi phạm hải quan, thất lạc hàng hóa hoặc thay đổi hành trình vận chuyển.

Ưu điểm:

Đảm bảo tính minh bạch và hợp pháp của lô hàng: Thông qua việc kê khai đầy đủ thông tin, cơ quan hải quan có thể kiểm soát chặt chẽ nguồn gốc, hành trình và tình trạng của hàng hóa, từ đó hạn chế các hành vi gian lận thương mại.

Tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận chuyển quốc tế: Khi hồ sơ được khai báo chính xác và đầy đủ, quá trình thông quan diễn ra nhanh chóng hơn, giúp doanh nghiệp tiết kiệm thời gian và chi phí lưu kho, lưu bãi.

Giúp nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước: Giảm thiểu thủ tục giấy tờ, tăng tính tự động hóa và đồng bộ dữ liệu giữa các cơ quan liên quan (đặc biệt là khai báo điện tử).

Ngoài ra, việc khai báo đúng quy định còn giúp doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro pháp lý, tránh các vi phạm hành chính, xử phạt hoặc trì hoãn hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Nhược điểm:

Quy trình khai báo tương đối phức tạp: Đặc biệt đối với những doanh nghiệp chưa có nhiều kinh nghiệm. Việc chuẩn bị hồ sơ, chứng từ và khai báo thông tin đòi hỏi sự chính xác cao, nếu sai sót có thể dẫn đến chậm trễ hoặc bị xử phạt.

Phụ thuộc vào hệ thống hải quan điện tử và quy định pháp luật: Trong khi các quy định này có thể thay đổi theo thời gian, gây khó khăn trong việc cập nhật và tuân thủ.

Có thể làm kéo dài thời gian xử lý hàng hóa: Trong trường hợp phát sinh kiểm tra thực tế hoặc nghi ngờ về tính hợp lệ của hồ sơ.

Ngoài ra, doanh nghiệp còn phải chịu chi phí liên quan đến thủ tục khai báo, bao gồm chi phí nhân sự, chi phí dịch vụ khai thuê hải quan và các khoản lệ phí khác, làm gia tăng tổng chi phí logistics.

1.2.2. Đặc điểm của quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu

Khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu không gắn với mục đích tiêu thụ nội

địa. Hàng hóa chỉ đi qua lãnh thổ quốc gia để đến nước thứ ba, do đó nội dung khai báo chủ yếu phục vụ cho công tác giám sát và quản lý hành trình, thay vì kiểm soát việc lưu thông trong thị trường nội địa.

Hoạt động khai báo mang tính giám sát nhiều hơn là đánh thuế. Khác với hàng nhập khẩu hoặc xuất khẩu thông thường, hàng quá cảnh không phải chịu thuế nhập khẩu, vì vậy việc khai báo tập trung vào các thông tin về tuyến đường, phương tiện vận chuyển, cửa khẩu và thời gian quá cảnh nhằm đảm bảo hàng hóa di chuyển đúng quy định.

Khai báo hải quan được thực hiện chủ yếu thông qua hệ thống điện tử. Người khai hải quan phải nhập liệu chính xác, đầy đủ các thông tin liên quan trên hệ thống, đảm bảo tính đồng bộ và minh bạch trong quản lý.

Gắn liền với quá trình vận chuyển liên tục và chịu sự giám sát xuyên suốt. Từ khi hàng nhập vào cửa khẩu đến khi xuất ra khỏi lãnh thổ, toàn bộ thông tin khai báo là cơ sở để cơ quan hải quan theo dõi, kiểm soát và đối chiếu thực tế.

Việc khai báo đòi hỏi tính chính xác và trách nhiệm pháp lý cao. Mọi sai sót trong khai báo có thể dẫn đến việc bị xử phạt hành chính, chậm trễ hàng hóa hoặc phát sinh các vấn đề pháp lý khác, do đó người khai phải chịu trách nhiệm hoàn toàn về nội dung đã kê khai.

Cuối cùng, hoạt động này phụ thuộc chặt chẽ vào quy định pháp luật và điều ước quốc tế. Các quy trình, thủ tục khai báo có thể khác nhau giữa các quốc gia và thay đổi theo thời gian, do đó doanh nghiệp cần thường xuyên cập nhật để đảm bảo tuân thủ đúng quy định.

1.2.3. Vai trò của khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu

Là cơ sở để hải quan thực hiện chức năng kiểm tra và giám sát hàng hóa: Thông qua các thông tin được khai báo, cơ quan hải quan có thể theo dõi hành trình, kiểm soát tình trạng và đảm bảo hàng hóa quá cảnh không bị tiêu thụ trái phép trong nội địa.

Đảm bảo an ninh thương mại và phòng chống gian lận: Việc cung cấp thông tin đầy đủ, chính xác giúp cơ quan chức năng phát hiện kịp thời các hành vi vi phạm như buôn lậu, vận chuyển hàng cấm hoặc gian lận thương mại.

Tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình vận chuyển hàng hóa quốc tế: Khi thông tin được khai báo rõ ràng và đúng quy định, quá trình thông quan diễn ra nhanh chóng hơn, góp phần rút ngắn thời gian vận chuyển và giảm chi phí phát sinh cho doanh

nghiệp.

Là căn cứ pháp lý quan trọng trong việc giải quyết các vấn đề phát sinh:

Trong trường hợp xảy ra tranh chấp, thất lạc hoặc vi phạm, dữ liệu khai báo sẽ là cơ sở để đối chiếu, xác minh và xử lý theo quy định pháp luật.

Góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực hải quan:

Thông qua hệ thống khai báo (đặc biệt là điện tử), cơ quan chức năng có thể thống kê, phân tích dữ liệu và đưa ra các chính sách quản lý phù hợp.

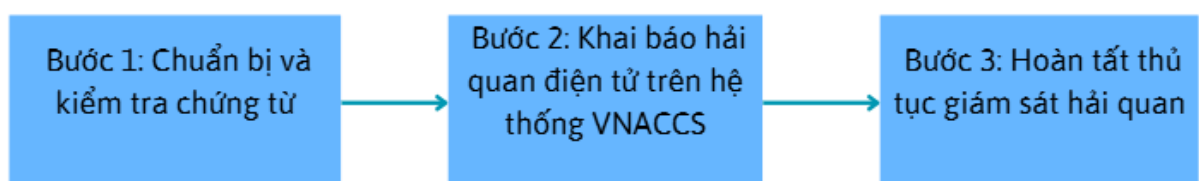
Đóng vai trò thúc đẩy hội nhập kinh tế quốc tế: Việc thực hiện đúng quy trình, minh bạch và tuân thủ các quy định giúp nâng cao uy tín của quốc gia trong hoạt động thương mại và logistics toàn cầu.

Trong hoạt động hải quan hiện nay, cơ quan hải quan luôn phải đảm bảo sự cân bằng giữa yêu cầu kiểm soát nhà nước và mục tiêu tạo thuận lợi thương mại. Một mặt, cơ quan hải quan cần thực hiện kiểm tra, giám sát nhằm phòng chống buôn lậu, gian lận thương mại và đảm bảo an ninh chuỗi cung ứng. Mặt khác, việc đơn giản hóa thủ tục, rút ngắn thời gian thông quan và giảm chi phí logistics cũng là yêu cầu quan trọng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong hoạt động thương mại quốc tế.

Đối với hàng hóa quá cảnh xuất khẩu, việc áp dụng khai báo điện tử, quản lý rủi ro và phân luồng tự động giúp cơ quan hải quan nâng cao hiệu quả quản lý mà vẫn tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp thực hiện hoạt động vận chuyển hàng hóa xuyên biên giới.

1.2.4. Quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu

Quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu là một chuỗi các bước nghiệp vụ mà doanh nghiệp phải thực hiện nhằm đảm bảo hàng hóa được phép vận chuyển hợp pháp qua lãnh thổ quốc gia. Quy trình này thường được thực hiện thông qua hệ thống hải quan điện tử và chịu sự giám sát của cơ quan hải quan từ khi hàng nhập cảnh đến khi xuất cảnh.



Hình 1.1: Quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu

Bước 1: Chuẩn bị và kiểm tra chứng từ

Doanh nghiệp chuẩn bị hồ sơ hải quan và kiểm tra lại chứng từ gồm:

- Vận đơn (B/L)
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)
- Danh sách đóng gói (Packing List)
- Giấy phép quá cảnh

Theo quy định, hồ sơ hải quan đối với hàng quá cảnh phải có đầy đủ chứng từ liên quan trước khi khai báo.

Bước 2: Khai báo hải quan điện tử trên hệ thống VNACCS

Nhân viên chứng từ hoặc nhân viên thủ tục sử dụng phần mềm khai báo để:

- Nhập thông tin lô hàng
- Đăng ký loại hình quá cảnh
- Truyền dữ liệu tờ khai lên hệ thống VNACCS

Sau khi truyền thành công, hệ thống sẽ tự động tiếp nhận và phản hồi kết quả phân luồng.

Bước 3: Hoàn tất thủ tục giám sát hải quan

Sau khi tờ khai được tiếp nhận, cơ quan hải quan tiến hành kiểm tra hồ sơ khai báo. Trường hợp cần thiết, doanh nghiệp thực hiện bổ sung hoặc điều chỉnh thông tin theo yêu cầu của cơ quan hải quan.

Khi hồ sơ hợp lệ, hàng hóa được đưa vào diện giám sát hải quan để vận chuyển đến cửa khẩu xuất. Sau khi hàng hóa thực tế xuất khỏi lãnh thổ Việt Nam, cơ quan hải quan xác nhận hoàn thành quá trình quá cảnh trên hệ thống, kết thúc thủ tục khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu.

1.2.5. Các tiêu chí đánh giá quy trình

Để đánh giá hiệu quả của quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu, cần xem xét nhiều tiêu chí liên quan đến thời gian xử lý, chi phí thực hiện, độ chính xác dữ liệu và năng lực logistics.

Thời gian giải phóng hàng: Tiêu chí này phản ánh khoảng thời gian từ lúc doanh nghiệp thực hiện khai báo đến khi lô hàng được cơ quan hải quan chấp nhận thông quan hoặc tiếp tục vận chuyển quá cảnh. Quy trình xử lý càng nhanh, thời gian lưu kho bãi

và chi phí phát sinh càng được hạn chế, từ đó nâng cao hiệu quả vận chuyển hàng hóa.

Chi phí tuân thủ: Bao gồm các khoản chi phí phát sinh trong quá trình thực hiện thủ tục hải quan như phí lưu kho bãi, chi phí kiểm hóa, sửa đổi hồ sơ và các chi phí hành chính liên quan. Một quy trình hiệu quả cần giúp doanh nghiệp giảm thiểu chi phí nhưng vẫn đảm bảo tuân thủ đúng quy định pháp luật.

Độ chính xác dữ liệu: Tiêu chí này thể hiện mức độ chính xác của thông tin trên tờ khai và chứng từ hải quan. Tỷ lệ tờ khai phải sửa đổi, bổ sung hoặc bị từ chối càng thấp thì hiệu quả xử lý hồ sơ càng cao. Việc khai báo chính xác còn giúp hạn chế rủi ro vi phạm và tránh chậm trễ trong quá trình thông quan.

Chỉ số năng lực logistics: Thủ tục hải quan là một trong những yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến chỉ số năng lực logistics của quốc gia. Quy trình xử lý minh bạch, ứng dụng tốt công nghệ thông tin và rút ngắn thời gian thông quan sẽ góp phần nâng cao hiệu quả logistics và thúc đẩy hoạt động thương mại quốc tế.

1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ về việc khai báo hải quan và quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam

1.3.1. Quy định tờ khai hải quan điện tử

Căn cứ khoản 9, Điều 25 Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ngày 21/1/2015 của Chính phủ quy định việc sử dụng tờ khai hải quan điện tử như sau:

- Tờ khai hải quan điện tử có giá trị sử dụng trong việc thực hiện các thủ tục về thuế, cấp giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa, thủ tục thanh toán qua ngân hàng và các thủ tục hành chính khác; chứng minh tính hợp pháp của hàng hóa lưu thông trên thị trường. Các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan sử dụng tờ khai hải quan điện tử phục vụ yêu cầu quản lý, không yêu cầu người khai hải quan cung cấp tờ khai hải quan giấy.

- Cơ quan hải quan có trách nhiệm cung cấp thông tin tờ khai hải quan dưới dạng dữ liệu điện tử cho các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan. Các cơ quan có liên quan có trách nhiệm trang bị các thiết bị để tra cứu dữ liệu trên tờ khai hải quan điện tử.

HS Code

HS Code là mã phân loại của hàng hóa được quốc tế quy chuẩn, dùng để xác định thuế suất xuất nhập khẩu hàng hóa. Là mã số của hàng hóa xuất nhập khẩu được quy định theo Hệ thống phân loại hàng hóa do Tổ chức Hải quan thế giới phát hành có tên là "Hệ thống hài hòa mô tả và mã hóa hàng hóa" (HS – Harmonized Commodity

Description and Coding System).

1.3.2. Quyền quá cảnh hàng hóa

Điều 242, Luật Thương mại 2005 quy định:

Mọi hàng hóa thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài đều được quá cảnh lãnh thổ Việt Nam và chỉ cần làm thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập và cửa khẩu xuất theo quy định của pháp luật, trừ các trường hợp sau đây:

- Hàng hóa là các loại vũ khí, đạn dược, vật liệu nổ và các loại hàng hóa có độ nguy hiểm cao khác, trừ trường hợp được Thủ tướng Chính phủ cho phép.

- Hàng hóa thuộc danh mục cấm kinh doanh, cấm xuất khẩu, tạm ngừng xuất khẩu, cấm nhập khẩu, tạm ngừng nhập khẩu: Các loại hàng hóa này chỉ được quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam khi được Bộ trưởng Bộ Công thương cho phép.

- Hàng hóa quá cảnh và phương tiện vận tải chở hàng quá cảnh khi xuất cảnh khỏi lãnh thổ Việt Nam phải đúng là toàn bộ hàng hóa, phương tiện vận tải đã nhập cảnh vào lãnh thổ Việt Nam.

- Tổ chức, cá nhân nước ngoài muốn quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam phải thuê thương nhân Việt Nam kinh doanh dịch vụ quá cảnh thực hiện. Nếu tự mình thực hiện quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam hoặc thuê thương nhân nước ngoài thực hiện quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam được thì phải thực hiện theo điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và phải tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam về xuất cảnh, nhập cảnh và giao thông vận tải.

1.3.3. Giám sát hàng quá cảnh

Điều 245, Luật Thương mại 2005 quy định hàng hóa quá cảnh lãnh thổ Việt Nam phải chịu sự giám sát của cơ quan Hải quan Việt Nam trong toàn bộ thời gian quá cảnh.

Theo Luật Hải quan: “Giám sát hải quan là biện pháp nghiệp vụ do cơ quan hải quan áp dụng để bảo đảm sự nguyên trạng của hàng hóa, sự tuân thủ quy định của pháp luật trong việc bảo quản, lưu giữ, xếp dỡ, vận chuyển, sử dụng hàng hóa, xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh phương tiện vận tải đang thuộc đối tượng quản lý hải quan” (Luật hải quan, 2014).

1.3.4. Thời gian quá cảnh

Theo Điều 246 Luật Thương mại 2005, thời gian quá cảnh lãnh thổ Việt Nam tối đa là 30 ngày kể từ ngày hoàn thành thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập, trừ trường hợp hàng hóa được lưu kho tại Việt Nam hoặc bị hư hỏng, tổn thất trong quá trình quá cảnh.

Trong các trường hợp đặc biệt như lưu kho hàng hóa, hư hỏng tồn thất hay quá cảnh theo giấy phép, thời gian quá cảnh có thể được kéo dài so với 30 ngày thông thường. Tuy nhiên, việc gia hạn thời gian quá cảnh phải được cơ quan Hải quan hoặc Bộ trưởng Bộ Công thương chấp thuận tùy theo từng trường hợp cụ thể

Trong thời gian lưu kho và khắc phục hư hỏng, tồn thất hàng hóa và phương tiện vận tải chở hàng quá cảnh vẫn phải chịu sự giám sát của cơ quan Hải quan Việt Nam.

1.3.5. Cửa khẩu và tuyến đường quá cảnh hàng hóa

Quy định tại Điều 46 Luật Quản lý ngoại thương số 05/2017/QH14: Căn cứ điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sẽ quy định tuyến đường vận chuyển hàng hóa quá cảnh. Chi tiết tại thông tư 16/2017/TT-BGTVT có nêu rằng: Tuyến đường vận chuyển quá cảnh hàng hóa qua lãnh thổ Việt Nam bao gồm tuyến đường bộ, đường sắt, đường thủy kết nối tới các cửa khẩu quốc tế của Việt Nam và được quy định cụ thể tại các phụ lục đi kèm theo thông tư.

Hàng hóa chỉ được quá cảnh qua các cửa khẩu quốc tế và tuyến đường trên lãnh thổ đúng với quy định của Bộ Giao thông vận tải. Trong thời gian quá cảnh hàng hóa, việc thay đổi tuyến đường được vận chuyển hàng hóa quá cảnh phải được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải cho phép.

1.3.6. Hàng hóa quá cảnh tiêu thụ tại Việt Nam

Điều 247 Luật Thương mại 2005 quy định hàng hóa quá cảnh không được tiêu thụ trên lãnh thổ Việt Nam. Trường hợp cần thiết tiêu thụ tại Việt Nam phải xin phép Bộ Công Thương. Theo đó thì việc tiêu thụ hàng hóa quá cảnh tại Việt Nam phải tuân theo quy định của pháp luật Việt Nam về nhập khẩu hàng hóa, thuế, phí, lệ phí và các nghĩa vụ tài chính khác.

1.3.7. Nguyên tắc phân luồng hàng hóa

Trước hết, nguyên tắc quan trọng nhất là quản lý rủi ro. Cơ quan hải quan tiến hành phân luồng dựa trên mức độ rủi ro của lô hàng, doanh nghiệp và các yếu tố liên quan. Những lô hàng có mức độ rủi ro thấp sẽ được ưu tiên thông quan nhanh, trong khi các lô hàng có dấu hiệu rủi ro cao sẽ bị kiểm tra chặt chẽ hơn.

Bên cạnh đó, việc phân luồng phải đảm bảo tạo thuận lợi cho thương mại. Hệ thống phân luồng được xây dựng theo hướng giảm thiểu thời gian và chi phí thông quan cho doanh nghiệp tuân thủ tốt pháp luật, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động xuất

nhập khẩu.

Một nguyên tắc khác là công khai, minh bạch và khách quan. Việc phân luồng được thực hiện dựa trên hệ thống tiêu chí rõ ràng, hạn chế sự can thiệp chủ quan của con người, đảm bảo tính công bằng giữa các doanh nghiệp.

Ngoài ra, phân luồng hàng hóa còn tuân theo nguyên tắc ứng dụng công nghệ thông tin và tự động hóa. Hệ thống hải quan điện tử giúp xử lý dữ liệu nhanh chóng, chính xác và đồng bộ, từ đó nâng cao hiệu quả quản lý.

Bên cạnh đó, nguyên tắc kết hợp giữa kiểm tra trước và kiểm tra sau thông quan cũng được áp dụng. Đối với những lô hàng có rủi ro thấp, cơ quan hải quan có thể giảm mức độ kiểm tra trước và tăng cường kiểm tra sau thông quan nhằm đảm bảo hiệu quả quản lý mà vẫn tạo thuận lợi cho doanh nghiệp.

Cuối cùng, việc phân luồng phải đảm bảo phù hợp với chính sách quản lý hàng hóa và quy định pháp luật. Những mặt hàng thuộc diện quản lý chuyên ngành, hàng cấm hoặc hạn chế sẽ được kiểm soát chặt chẽ hơn.

Có 3 luồng hàng hóa:

Luồng xanh

Không phải kiểm hóa, người khai phải xuống hải quan để kiểm tra thuế đã nộp trong tài khoản của kho bạc hay chưa. Khi đó, bạn có thể xuống cảng lấy hàng.

Luồng vàng

Chủ hàng xuất trình tờ khai hải quan, hóa đơn thương mại. Ngoài ra, có thể phải nộp thêm chứng từ vận đơn, C/O, giấy kiểm tra chất lượng,...

Luồng đỏ

Đây là mức độ kiểm tra cao nhất, người khai vừa bị kiểm tra hồ sơ giấy và kiểm tra thực tế hàng hóa. Luồng đỏ ở kết quả sẽ gây tốn chi phí, thời gian và công sức của 2 bên.

Nếu có nghi vấn về hàng hải quan sẽ tiến hành nghiệp vụ bẻ luồng để tiến hành kiểm hóa hàng theo quy định thực tế có 3 trường hợp kiểm hóa: Kiểm hóa 5%; kiểm hóa 10% và kiểm hóa toàn bộ hàng.

Thời hạn khai báo hải quan với hàng xuất: Chậm nhất là 8 tiếng trước khi hàng được bốc lên tàu

Với hàng nhập chậm nhất là ngày thứ 30 từ khi hàng tới cảng nhập khẩu.

Hiện nay, cơ chế phân luồng trong hoạt động hải quan được xây dựng trên cơ sở

áp dụng nguyên tắc quản lý rủi ro nhằm nâng cao hiệu quả kiểm tra, giám sát hàng hóa. Theo cơ chế này, cơ quan hải quan không tiến hành kiểm tra đồng loạt đối với tất cả các lô hàng mà thực hiện đánh giá mức độ rủi ro dựa trên nhiều yếu tố khác nhau như lịch sử chấp hành pháp luật của doanh nghiệp, loại hình xuất nhập khẩu, đặc điểm hàng hóa, mã HS, trị giá khai báo cũng như dữ liệu quản lý rủi ro được lưu trữ trên hệ thống VNACCS/VCIS.

Đối với những doanh nghiệp có mức độ tuân thủ tốt, khai báo đầy đủ và ít xảy ra vi phạm, hệ thống thường ưu tiên phân vào luồng xanh để hỗ trợ thông quan nhanh chóng và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động logistics. Trong khi đó, các lô hàng có dấu hiệu rủi ro hoặc doanh nghiệp từng vi phạm quy định hải quan có thể bị chuyển sang luồng vàng hoặc luồng đỏ nhằm tăng cường kiểm tra hồ sơ và kiểm tra thực tế hàng hóa khi cần thiết.

Việc áp dụng nguyên tắc quản lý rủi ro trong phân luồng hải quan không chỉ giúp nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước mà còn hạn chế tình trạng kiểm tra thủ công trên diện rộng. Đồng thời, cơ chế này còn góp phần rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí phát sinh và nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp trong lĩnh vực xuất nhập khẩu và logistics.

Theo Điều 42 và Điều 43 Luật Hải quan năm 2014, các doanh nghiệp có mức độ tuân thủ pháp luật cao có thể được xem xét áp dụng chế độ doanh nghiệp ưu tiên (Authorized Economic Operator – AEO). Những doanh nghiệp này được hưởng nhiều cơ chế thuận lợi như ưu tiên thứ tự làm thủ tục, giảm tỷ lệ kiểm tra hồ sơ và miễn kiểm tra thực tế hàng hóa trong phần lớn trường hợp. Cơ chế doanh nghiệp ưu tiên góp phần nâng cao hiệu quả quản lý rủi ro, tăng tỷ lệ phân luồng xanh và tạo thuận lợi cho hoạt động logistics quốc tế.

1.3.8. Hệ thống chứng từ trong quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh

Trong hoạt động logistics và thương mại quốc tế, việc vận chuyển hàng hóa, đặc biệt là hàng quá cảnh đòi hỏi chuẩn bị và quản lý chính xác các chứng từ liên quan. Các chứng từ này không chỉ mang tính hành chính, mà còn là căn cứ pháp lý xác định quyền sở hữu, trách nhiệm của các bên và là công cụ đảm bảo tuân thủ quy định pháp luật quốc tế cũng như trong nước.

Đối với hàng hóa quá cảnh, chứng từ có vai trò đặc biệt quan trọng vì hàng thường được miễn thuế nhập khẩu tại quốc gia trung gian. Do đó, tính chính xác và khả năng

kiểm chứng của bộ chứng từ là cần thiết để xác định điểm đến cuối cùng, điểm xuất cảnh và mục đích quá cảnh tạm thời. Cơ quan hải quan dựa vào các chứng từ này để đánh giá rủi ro, ngăn chặn buôn lậu và đảm bảo hàng hóa không bị chuyển hướng trái phép.

Bên cạnh đó, chứng từ còn giúp theo dõi, truy xuất hành trình của hàng hóa qua các cửa khẩu, cảng và trạm kiểm soát, hỗ trợ quản lý chuỗi cung ứng hiệu quả và minh bạch. Nếu chứng từ được chuẩn bị không chính xác, doanh nghiệp có thể chịu phạt, bị giữ hàng hoặc ảnh hưởng uy tín. Vì vậy, việc hiểu rõ và tuân thủ quy định chứng từ trong vận chuyển quá cảnh là yếu tố then chốt giúp doanh nghiệp giảm rủi ro, nâng cao hiệu quả hoạt động và tạo thuận lợi cho thương mại quốc tế.

Vận đơn (Bill of Lading)

Vận đơn (Bill of Lading - B/L) là một trong những chứng từ quan trọng và đa chức năng nhất trong hoạt động vận tải và quá cảnh hàng hóa quốc tế, với ba chức năng chính: biên lai nhận hàng, hợp đồng vận chuyển và chứng từ sở hữu hàng hóa.

Biên lai nhận hàng: xác nhận rằng người vận chuyển đã tiếp nhận hàng hóa trong tình trạng tốt và đúng với số lượng ghi trong chứng từ, qua đó cung cấp bằng chứng pháp lý về quyền lưu giữ hàng hóa.

Hợp đồng vận chuyển: quy định các điều khoản và điều kiện thỏa thuận giữa người gửi hàng và người vận chuyển, bao gồm trách nhiệm, nghĩa vụ, giới hạn trách nhiệm và hành trình vận chuyển đã được thống nhất.

Chứng từ sở hữu hàng hóa: trao cho người cầm giữ quyền hợp pháp để nhận hàng khi đến cảng đích, qua đó trở thành công cụ thiết yếu trong các giao dịch tài chính như thanh toán bằng thư tín dụng hoặc tài trợ hàng hóa.

Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)

Căn cứ theo khoản 1 Điều 3 Nghị định 123/2020/NĐ-CP, được bổ sung bởi điểm d khoản 2 Điều 1 Nghị định 70/2025/NĐ-CP quy định như sau:

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

Hóa đơn là chứng từ kế toán do tổ chức, cá nhân bán hàng hóa, cung cấp dịch vụ lập, ghi nhận thông tin bán hàng hóa, cung cấp dịch vụ. Hóa đơn được thể hiện theo hình thức hóa đơn điện tử hoặc hóa đơn do cơ quan thuế đặt in.[...]

Đồng thời căn cứ theo khoản 4 Điều 16 Thông tư 219/2013/TT-BTC được sửa đổi bởi khoản 7 Điều 3 Thông tư 119/2014/TT-BTC quy định hóa đơn thương mại. Ngày

xác định doanh thu xuất khẩu để tính thuế là ngày xác nhận hoàn tất thủ tục hải quan trên tờ khai hải quan. Theo đó, hóa đơn thương mại là chứng từ chứng nhận thanh toán do bên bán lập cho bên mua để ghi nhận thông tin mua bán hàng hóa, cung cấp dịch vụ thường được sử dụng trong lĩnh vực xuất nhập khẩu, dùng để thanh toán giữa các bên nhập khẩu và xuất khẩu, thường được phát hành để người mua thực hiện thanh toán số tiền trên hóa đơn cho người bán khi thực hiện xuất nhập khẩu hàng hoá, dịch vụ.

Ngoài ra hóa đơn thương mại còn có giá trị pháp lý và nghiệp vụ quan trọng, đặc biệt trong vận chuyển hàng hóa quá cảnh. Chứng từ này cung cấp thông tin chi tiết về chủng loại, số lượng, giá trị hàng hóa, bao gồm mô tả mặt hàng, đơn giá, tổng giá trị hóa đơn, loại tiền tệ và điều kiện giao hàng quốc tế. Ngoài ra, hóa đơn thương mại còn ghi rõ thông tin của người mua - người bán, cùng xuất xứ và điểm đến cuối cùng của lô hàng, giúp cơ quan hải quan và các bên liên quan xác định chính xác hành trình và giá trị giao dịch.

Phiếu đóng gói (Packing List)

Packing list hay còn gọi là Bảng kê hàng hóa/Phiếu đóng gói chi tiết hàng hóa, là chứng từ quan trọng sử dụng trong thương mại quốc tế do người bán lập. Đây là thành phần quan trọng không thể thiếu trong bộ chứng từ xuất nhập khẩu.

Packing list được lập để lên danh sách chi tiết, chính xác và đầy đủ số lượng mặt hàng, sản phẩm và để đảm bảo đúng quy định xuất nhập khẩu hiện hành để được thông quan. Ngoài ra, đây còn được xem là loại giấy tờ có tính pháp lý để tiến hành xác minh, đối chiếu khi có sự cố xảy ra trong quá trình thực hiện xuất nhập khẩu hàng hóa. Khác với hóa đơn - tập trung vào giá trị thương mại, bảng kê đóng gói nhấn mạnh vào khía cạnh logistics và vận hành, bao gồm:

- Số lượng và loại bao bì (thùng, kiện, pallet, thùng gỗ, v.v.).
- Trọng lượng tịnh và tổng.
- Kích thước và thể tích.
- Số container, số niêm chì.
- Hướng dẫn dán nhãn, ký hiệu và mô tả hàng bên trong từng gói.

Chứng từ này giúp cơ quan hải quan và các bên vận chuyển kiểm tra, phân loại và bóc dỡ hàng hóa chính xác. Trong các tranh chấp thương mại, bảng kê đóng gói là bằng chứng quan trọng để xác định hàng thực tế giao có khớp với hợp đồng hay không.

Tờ khai hải quan

Theo Luật Hải quan 2014, tờ khai hải quan là chứng từ bắt buộc trong hoạt động logistics quốc tế và vận chuyển hàng quá cảnh, do người xuất khẩu, nhập khẩu hoặc đại diện ủy quyền nộp cho cơ quan hải quan. Chứng từ này cung cấp thông tin chi tiết về chủng loại, số lượng, trị giá, mã HS, xuất xứ và mục đích vận chuyển của hàng hóa.

Đối với hàng hóa quá cảnh, tờ khai hải quan có hai chức năng chính:

(1) Thông báo cho cơ quan hải quan nước trung gian rằng hàng hóa chỉ đi qua lãnh thổ tạm thời, không tiêu thụ nội địa.

(2) Đảm bảo hàng hóa tuân thủ đầy đủ quy định thương mại quốc tế và trong nước.

Tờ khai thường bao gồm mã HS, nước xuất xứ, trị giá hải quan, thông tin người xuất - nhập khẩu, phương thức vận chuyển, cùng chứng từ kèm theo như vận đơn, hóa đơn thương mại và phiếu đóng gói. Cơ quan hải quan sử dụng dữ liệu này để xác định thuế, phí (nếu có), thực hiện quản lý rủi ro, và ngăn chặn hàng hóa bị cấm hoặc hạn chế xâm nhập thị trường nội địa.

Giấy chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin - C/O)

Căn cứ tại khoản 4 Điều 3 Nghị định 31/2018/NĐ-CP định nghĩa Giấy chứng nhận xuất xứ như sau:

Giấy chứng nhận xuất xứ là văn bản hoặc các hình thức có giá trị pháp lý tương đương do cơ quan, tổ chức thuộc nước, nhóm nước, hoặc vùng lãnh thổ xuất khẩu hàng hóa cấp dựa trên quy định và yêu cầu liên quan về xuất xứ, chỉ rõ nguồn gốc xuất xứ của hàng hóa đó.

Trong hoạt động vận chuyển hàng quá cảnh, C/O có vai trò xác định chính sách thuế quan, quyền hưởng ưu đãi thương mại và sự tuân thủ quy định nhập khẩu của cả nước trung chuyển và nước đến. Nội dung C/O thường bao gồm: thông tin người xuất khẩu, mô tả hàng hóa, mã HS, trọng lượng, số hóa đơn, và xác nhận của cơ quan cấp về tính xác thực của xuất xứ. Các hiệp định thương mại song phương và đa phương cho phép hàng hóa có xuất xứ hợp lệ được hưởng thuế suất ưu đãi hoặc miễn thuế, vì vậy C/O là căn cứ quan trọng để cơ quan hải quan xác định quyền lợi thuế quan và đảm bảo tính hợp pháp của lô hàng.

Giấy chứng nhận bảo hiểm

Giấy chứng nhận bảo hiểm (Insurance Certificate) là chứng từ quan trọng trong thương mại và logistics quốc tế, dùng để xác nhận lô hàng đã được bảo hiểm theo hợp

đồng. Chứng từ này thể hiện phạm vi bảo hiểm, điều khoản và giới hạn trách nhiệm đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển qua biên giới.

Trong hoạt động vận chuyển hàng quá cảnh, đặc biệt là với khoảng cách xa, nhiều phương thức vận tải và đi qua các quốc gia trung gian, bảo hiểm hàng hóa không chỉ được khuyến khích mà còn thường là yêu cầu bắt buộc theo hợp đồng hoặc quy định pháp luật.

Giấy chứng nhận bảo hiểm thường bao gồm thông tin bên được bảo hiểm, mô tả hàng hóa, điểm xuất phát và điểm đến, phương thức vận chuyển, giá trị bảo hiểm, số hợp đồng, thời hạn bảo hiểm, và các loại rủi ro được bảo hiểm (như mất mát, hư hại, trộm cắp, thiên tai, tai nạn hoặc chi phí chậm trễ).

Các chứng từ trên chỉ đại diện cho bộ chứng từ cơ bản trong quy trình quá cảnh tiêu chuẩn. Tuy nhiên, tùy theo quốc gia và loại hàng hóa, có thể phát sinh thêm giấy phép đặc biệt, chứng nhận kiểm dịch, vệ sinh hoặc giấy phép quá cảnh riêng của từng quốc gia. Do đó, doanh nghiệp logistics cần nắm vững quy định pháp lý từng nước, để đảm bảo tuân thủ đầy đủ và tránh bị chậm trễ hoặc phạt vi phạm.

1.4. Các chuẩn mực quốc tế về tạo thuận lợi thương mại và hiện đại hóa thủ tục hải quan

1.4.1. Công ước Kyoto sửa đổi (*Revised Kyoto Convention – RKC*)

Công ước Kyoto sửa đổi do Tổ chức Hải quan Thế giới (WCO) ban hành được xem là một trong những nền tảng quan trọng của hệ thống hải quan hiện đại. Công ước hướng đến mục tiêu chuẩn hóa và đơn giản hóa các thủ tục hải quan giữa các quốc gia nhằm tạo thuận lợi cho thương mại quốc tế nhưng vẫn đảm bảo hiệu quả quản lý nhà nước.

Nội dung của Công ước nhấn mạnh nhiều nguyên tắc quan trọng như:

- Đơn giản hóa và hài hòa hóa thủ tục hải quan
- Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động khai báo
- Áp dụng quản lý rủi ro trong kiểm tra và giám sát hàng hóa
- Đẩy mạnh phối hợp giữa cơ quan hải quan và doanh nghiệp
- Tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận chuyển và quá cảnh quốc tế

Đối với hàng hóa quá cảnh, Công ước Kyoto sửa đổi khuyến khích cơ quan hải quan hạn chế các thủ tục kiểm tra không cần thiết, ưu tiên xử lý hồ sơ điện tử và thực hiện cơ chế kiểm soát dựa trên mức độ rủi ro của lô hàng thay vì kiểm tra thủ công toàn

bộ. Việc áp dụng các nguyên tắc này giúp rút ngắn thời gian xử lý thủ tục, giảm chi phí logistics và nâng cao hiệu quả vận chuyển hàng hóa quốc tế.

Hiện nay, việc Việt Nam triển khai hệ thống hải quan điện tử VNACCS/VCIS và áp dụng cơ chế phân luồng, quản lý rủi ro trong hoạt động thông quan được xem là phù hợp với định hướng hiện đại hóa mà Công ước Kyoto sửa đổi đề ra.

1.4.2. Khung tiêu chuẩn SAFE của Tổ chức Hải quan Thế giới (WCO SAFE Framework)

Khung tiêu chuẩn SAFE được WCO xây dựng nhằm nâng cao mức độ an toàn và an ninh của chuỗi cung ứng thương mại toàn cầu, đồng thời vẫn đảm bảo tạo thuận lợi cho hoạt động lưu chuyển hàng hóa quốc tế.

Khung tiêu chuẩn này được hình thành dựa trên hai trụ cột cơ bản:

- Mọi quan hệ hợp tác giữa cơ quan hải quan với cơ quan hải quan của các quốc gia khác.

- Mọi quan hệ hợp tác giữa cơ quan hải quan với doanh nghiệp.

Trong đó, trụ cột Hải quan – Doanh nghiệp đặc biệt nhấn mạnh vai trò phối hợp giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong việc chia sẻ thông tin, nâng cao tính tuân thủ và bảo đảm an ninh chuỗi cung ứng.

Theo Khung SAFE, các doanh nghiệp có mức độ tuân thủ cao sẽ được hưởng nhiều cơ chế ưu tiên như:

- Giảm tần suất kiểm tra thực tế hàng hóa
- Được ưu tiên xử lý thủ tục
- Rút ngắn thời gian thông quan
- Tăng cường kết nối và trao đổi dữ liệu điện tử với cơ quan hải quan

Những nội dung này có ý nghĩa quan trọng đối với doanh nghiệp thực hiện hoạt động quá cảnh hàng hóa, bởi quá trình khai báo hải quan hiện nay không chỉ yêu cầu tính chính xác về chứng từ mà còn phải đảm bảo tính minh bạch và an toàn của toàn bộ quá trình vận chuyển quốc tế.

1.4.3. Hiệp định Tạo thuận lợi Thương mại (Trade Facilitation Agreement – TFA) của WTO

Hiệp định Tạo thuận lợi Thương mại (TFA) của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) chính thức có hiệu lực từ năm 2017 và được xem là một trong những hiệp định quan trọng liên quan đến cải cách thủ tục thương mại và hải quan trên phạm vi toàn cầu.

Hiệp định hướng đến mục tiêu:

- Đơn giản hóa quy trình thông quan
- Giảm thời gian và chi phí thực hiện thủ tục hải quan
- Nâng cao tính minh bạch trong hoạt động quản lý
- Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin
- Đẩy mạnh phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước
- Tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận chuyển và quá cảnh hàng hóa quốc

tế.

Đáng chú ý, Điều 11 của Hiệp định quy định về nguyên tắc “Tự do quá cảnh”, yêu cầu các quốc gia thành viên tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh qua lãnh thổ của mình thông qua việc:

- Hạn chế các thủ tục hành chính không cần thiết
- Không phân biệt đối xử đối với hàng hóa quá cảnh
- Đơn giản hóa hồ sơ và quy trình kiểm tra
- Công khai, minh bạch các quy định quản lý liên quan

Các quy định này có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với hoạt động logistics và khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng.

Việc nghiên cứu và vận dụng các chuẩn mực quốc tế như Công ước Kyoto sửa đổi, Khung tiêu chuẩn SAFE và Hiệp định TFA không chỉ góp phần hoàn thiện cơ sở lý luận cho hoạt động hải quan hiện đại mà còn là nền tảng quan trọng để đánh giá và đề xuất giải pháp hoàn thiện quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng.

1.4.4. Hiệp định quá cảnh hàng hóa giữa Việt Nam – Lào

Là thỏa thuận song phương được ký kết nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận chuyển hàng hóa quá cảnh giữa hai nước, góp phần thúc đẩy thương mại, tăng cường kết nối giao thông và phát triển quan hệ kinh tế Việt Nam – Lào.

Hiệp định được xây dựng nhằm:

- Tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa của Lào quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam để xuất khẩu sang nước thứ ba và ngược lại.
- Đơn giản hóa thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát hàng hóa quá cảnh.

- Bảo đảm quyền vận chuyển hàng hóa của doanh nghiệp hai nước theo các quy định đã thống nhất. Thúc đẩy hợp tác kinh tế, thương mại và logistics giữa Việt Nam và Lào.

Theo hiệp định, hàng hóa của Lào được phép quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam để:

- Vận chuyển từ Lào đến các cảng biển của Việt Nam nhằm xuất khẩu sang các nước khác.
- Vận chuyển từ nước ngoài qua các cảng biển Việt Nam, tiếp tục quá cảnh qua Việt Nam để đưa vào Lào.

Tương tự, hàng hóa của Việt Nam cũng có thể quá cảnh qua lãnh thổ Lào để vận chuyển đến nước thứ ba theo các tuyến đường đã được hai bên thống nhất. Hàng hóa quá cảnh phải thực hiện theo đúng:

- Cửa khẩu nhập, cửa khẩu xuất được phép quá cảnh.
- Tuyến đường vận chuyển đã được cơ quan có thẩm quyền của hai nước quy định.
- Thời gian quá cảnh theo quy định của cơ quan hải quan.

Một số tuyến quá cảnh quan trọng: Từ Lào qua các cửa khẩu biên giới Việt – Lào đến các cảng biển miền Trung Việt Nam như:

- Cảng Đà Nẵng
- Cảng Tiên Sa
- Cảng Chân Mây
- Cảng Vũng Áng

Các tuyến này có vai trò quan trọng trong việc giúp Lào – quốc gia không có biển – tiếp cận hệ thống cảng biển để thực hiện hoạt động xuất nhập khẩu.

Hàng hóa quá cảnh Việt – Lào phải:

- Thực hiện khai báo hải quan theo quy định của quốc gia nơi hàng hóa đi qua.

- Chịu sự kiểm tra, giám sát của cơ quan hải quan trong suốt quá trình quá cảnh.
- Giữ nguyên trạng hàng hóa, niêm phong hải quan (nếu có) trong quá trình vận chuyển.
- Không được tự ý tiêu thụ, chia tách hoặc thay đổi hàng hóa trong lãnh thổ nước quá cảnh nếu không được phép.

Hiệp định quá cảnh Việt – Lào tạo ra nhiều cơ hội cho các doanh nghiệp logistics, đặc biệt là các doanh nghiệp khu vực miền Trung như Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng, thông qua:

- Tăng sản lượng hàng quá cảnh Lào qua các cảng biển Việt Nam.
- Mở rộng dịch vụ vận tải đa phương thức, kho bãi, giao nhận và khai báo hải quan.
- Tăng cường vai trò của các cảng biển miền Trung như cửa ngõ xuất nhập khẩu của Lào.

1.5. Ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số trong hoạt động khai báo hải quan hàng quá cảnh

1.5.1. Hệ thống VNACCS/VCIS trong khai báo hải quan điện tử

VNACCS/VCIS là hệ thống thông quan tự động và cơ sở dữ liệu hải quan do Tổng cục Hải quan Việt Nam triển khai với sự hỗ trợ kỹ thuật từ Chính phủ Nhật Bản. Đây được xem là nền tảng cốt lõi trong quá trình hiện đại hóa hải quan tại Việt Nam hiện nay.

Trong đó:

VNACCS (Vietnam Automated Cargo Clearance System) là hệ thống phục vụ tiếp nhận, xử lý và phản hồi thông tin từ khai hải quan điện tử;

VCIS (Vietnam Customs Intelligence Information System) là hệ thống quản lý thông tin nghiệp vụ và hỗ trợ quản lý rủi ro của cơ quan hải quan.

Khác với phương thức khai báo truyền thống sử dụng hồ sơ giấy, hệ thống VNACCS/VCIS cho phép doanh nghiệp thực hiện khai báo điện tử, truyền nhận dữ liệu trực tuyến và xử lý thông tin tự động thông qua kết nối mạng internet. Các dữ liệu về hàng hóa, phương tiện vận tải, chứng từ thương mại và thông tin doanh nghiệp được

đồng bộ hóa trên hệ thống, giúp giảm đáng kể thời gian xử lý thủ tục.

Hệ thống còn hỗ trợ cơ chế phân luồng tự động dựa trên quản lý rủi ro, bao gồm:

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

Việc áp dụng cơ chế này giúp cơ quan hải quan tập trung kiểm tra các lô hàng có rủi ro cao, đồng thời tạo thuận lợi cho doanh nghiệp tuân thủ tốt pháp luật. Đối với hàng hóa quá cảnh xuất khẩu, VNACCS/VCIS góp phần nâng cao tốc độ xử lý tờ khai, giảm thời gian lưu kho, lưu bãi và tăng hiệu quả vận chuyển quốc tế.

1.5.2. Cơ chế một cửa quốc gia (NSW) và một cửa ASEAN (ASW)

Cơ chế một cửa quốc gia (National Single Window – NSW) là hệ thống cho phép doanh nghiệp gửi hồ sơ điện tử và nhận kết quả xử lý từ các cơ quan quản lý nhà nước thông qua một cổng thông tin thống nhất. Hệ thống này giúp kết nối dữ liệu giữa cơ quan hải quan với các bộ, ngành liên quan như Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn.

Đối với hoạt động hàng quá cảnh, NSW đóng vai trò quan trọng trong việc: cấp phép điện tử, chia sẻ dữ liệu chứng từ, xác nhận kiểm tra chuyên ngành, giảm tình trạng khai báo lặp lại nhiều lần.

Bên cạnh đó, Việt Nam cũng tham gia Cơ chế một cửa ASEAN (ASEAN Single Window – ASW) nhằm kết nối và trao đổi chứng từ điện tử giữa các quốc gia thành viên ASEAN. Việc kết nối này giúp tăng cường khả năng phối hợp quản lý hải quan khu vực, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận chuyển và quá cảnh hàng hóa xuyên biên giới.

Thông qua NSW và ASW, doanh nghiệp logistics có thể giảm thời gian chuẩn bị hồ sơ, hạn chế sai sót chứng từ và nâng cao hiệu quả phối hợp với các cơ quan quản lý nhà nước.

1.5.3. Ứng dụng công nghệ giám sát hành trình trong quản lý hàng quá cảnh

Hiện nay, cơ quan hải quan đang từng bước ứng dụng các công nghệ giám sát hiện đại như hệ thống định vị GPS, seal điện tử và giám sát dữ liệu trực tuyến để quản lý hoạt động vận chuyển hàng hóa quá cảnh.

Seal điện tử là thiết bị được gắn trên container hoặc phương tiện vận tải nhằm theo dõi tình trạng niêm phong và hành trình vận chuyển hàng hóa theo thời gian thực.

Thiết bị này có khả năng truyền dữ liệu trực tiếp về trung tâm giám sát của cơ quan hải quan thông qua hệ thống điện tử.

Việc ứng dụng GPS và seal điện tử mang lại nhiều lợi ích như:

- Giảm nhu cầu kiểm tra thủ công
- Hạn chế can thiệp vật lý vào hàng hóa
- Tăng khả năng giám sát hành trình vận chuyển
- Phát hiện sớm các dấu hiệu bất thường
- Rút ngắn thời gian thông quan và kiểm tra

Đối với hoạt động hàng quá cảnh xuất khẩu, công nghệ giám sát điện tử giúp cơ quan hải quan đảm bảo hàng hóa được vận chuyển đúng tuyến đường, đúng thời gian và giữ nguyên trạng trong suốt quá trình quá cảnh. Đồng thời, doanh nghiệp logistics cũng có thể chủ động theo dõi tình trạng lô hàng và nâng cao tính minh bạch trong chuỗi cung ứng.

Nhìn chung, việc đẩy mạnh ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số trong hoạt động hải quan không chỉ phù hợp với xu hướng hiện đại hóa quản lý nhà nước mà còn góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng.

1.5.4. Số hóa chứng từ và lưu trữ dữ liệu điện tử

Trong bối cảnh chuyển đổi số hiện nay, việc số hóa chứng từ và lưu trữ dữ liệu điện tử đang trở thành xu hướng quan trọng trong hoạt động logistics và khai báo hải quan hàng quá cảnh. Thay vì sử dụng hoàn toàn chứng từ giấy truyền thống, doanh nghiệp có thể chuyển đổi các hồ sơ, chứng từ sang dạng dữ liệu điện tử nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và xử lý nghiệp vụ.

Theo Điều 9 Thông tư 05/2025/TT-BNV quy định về quy trình số hóa tài liệu lưu trữ giấy như sau:

- Khảo sát, đánh giá tổng thể và bàn giao tài liệu lưu trữ để số hóa
- + Khảo sát, thống kê tài liệu lưu trữ, xây dựng, trình duyệt kế hoạch thu thập dữ liệu chủ của tài liệu lưu trữ chuẩn bị số hóa
- + Lấy tài liệu lưu trữ từ trên giá xuống và chuyển đến nơi bàn giao
- + Giao tài liệu lưu trữ cho bộ phận thực hiện số hóa
- + Vận chuyển tài liệu lưu trữ từ kho bảo quản đến nơi số hóa
- Vệ sinh tài liệu lưu trữ

- + Tiến hành vệ sinh sơ bộ tài liệu lưu trữ bằng cách dùng các loại chổi lông phù hợp để quét, chải bụi bẩn trên hộp tài liệu, sau đó đếm từng hồ sơ, tài liệu.
- + Khi vệ sinh tài liệu lưu trữ không được làm xáo trộn trật tự sắp xếp các cặp, hộp cũng như các hồ sơ hay các tập tài liệu; không làm hỏng tài liệu.
- Chuẩn hóa và chuyển đổi dữ liệu (nếu có)
- + Xây dựng tài liệu hướng dẫn chuẩn hóa và chuyển đổi dữ liệu.
- + Thực hiện chuẩn hóa và chuyển đổi dữ liệu theo tài liệu hướng dẫn, gồm các nội dung: chuẩn hóa định dạng tệp tin tài liệu, chuẩn hóa định dạng dữ liệu chủ, chuyển đổi mã ký tự của tài liệu và dữ liệu chủ, chuyển đổi cấu trúc dữ liệu chủ, đóng gói tài liệu số hóa.
- + Thực hiện sửa lỗi theo báo cáo kết quả kiểm tra.
- + Bàn giao dữ liệu chủ của tài liệu lưu trữ gốc cho bộ phận thực hiện số hóa.
- Số hóa tài liệu lưu trữ
- + Bóc tách, làm phẳng tài liệu.
- + Kiểm tra đối chiếu tài liệu với danh mục, dữ liệu chủ (nếu có).
- + Thực hiện số hóa

Các chứng từ như Invoice, Packing List, Bill of Lading, Manifest, tờ khai hải quan và các giấy phép liên quan có thể được số hóa thông qua hệ thống phần mềm quản lý dữ liệu. Việc lưu trữ điện tử giúp doanh nghiệp dễ dàng tìm kiếm, tra cứu và chia sẻ thông tin giữa các bộ phận, đồng thời hạn chế tình trạng thất lạc hoặc hư hỏng chứng từ giấy.

Bên cạnh đó, số hóa chứng từ còn hỗ trợ doanh nghiệp kết nối trực tiếp với hệ thống khai báo hải quan điện tử như VNACCS/VCIS và cơ chế một cửa quốc gia (NSW), góp phần rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ và nâng cao tính chính xác trong quá trình khai báo hải quan hàng quá cảnh.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 của khóa luận đã hệ thống hóa một cách toàn diện cơ sở lý luận liên quan đến quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu, từ các khái niệm nền tảng đến nội dung quy trình và khung pháp lý điều chỉnh. Trước hết, chương đã làm rõ bản chất của hàng hóa quá cảnh, nhấn mạnh đặc điểm không tiêu thụ nội địa, chịu sự giám sát chặt chẽ của cơ quan hải quan và có vai trò quan trọng trong việc kết nối chuỗi cung ứng quốc tế. Đồng thời, khái niệm khai báo hải quan và quy trình khai báo đối với hàng quá cảnh xuất khẩu cũng được phân tích cụ thể, thể hiện rõ tính chất pháp lý và nghiệp vụ đặc thù của hoạt động này.

Bên cạnh đó, nội dung chương đã trình bày chi tiết các bước trong quy trình khai báo hải quan theo lý thuyết. Những phân tích này không chỉ giúp làm rõ trình tự thực hiện mà còn là cơ sở để đánh giá hiệu quả quy trình thông qua các tiêu chí như chi phí, thời gian và tính chính xác.

Ngoài ra, chương cũng đã tổng hợp các quy định pháp lý quan trọng và hệ thống chứng từ cơ bản trong hoạt động quá cảnh, qua đó khẳng định vai trò của việc tuân thủ pháp luật trong đảm bảo tính hợp pháp và an toàn của hàng hóa. Đây chính là nền tảng lý thuyết quan trọng để phân tích thực trạng và đề xuất giải pháp hoàn thiện quy trình ở các chương tiếp theo.

CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VÀ PHÂN TÍCH QUY TRÌNH KHAI BÁO HẢI QUAN HÀNG QUÁ CẢNH XUẤT KHẨU CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG

2.1. Tổng quan về Công ty Cổ phần logistics cảng Đà Nẵng

2.1.1. Quá trình hình thành và phát triển công ty Cổ Phần Logistics Cảng Đà Nẵng

Bối cảnh ra đời

Được thành lập từ năm 2009, trải qua những thăng trầm của lịch sử, sự phát triển của Cảng Đà Nẵng luôn gắn liền với sự phát triển của thành phố Đà Nẵng, góp phần chung vào công cuộc bảo vệ an ninh tổ quốc, phát triển kinh tế xã hội địa phương và miền Trung.

- ❖ Tên chính thức: CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG
- ❖ Tên quốc tế: DANANG PORT LOGISTICS STOCK COMPANY
- ❖ Tên viết tắt: DANALOG
- ❖ Mã số thuế: 0400999731 Cấp ngày: 05/03/2009
- ❖ Địa chỉ trụ sở chính: 97 Yết Kiêu, Phường Thọ Quang, Quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng
- ❖ Điện thoại: (023) 63924939 Fax: (023) 63924111/1630
- ❖ Vốn điều lệ: 43.100.000.000 đồng
- ❖ Website: <http://www.danalog.com.vn>



Hình 2.1: Logo Công ty Cổ Phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog)

(Nguồn: <https://www.danalog.com.vn/gioi-thieu>)

Công ty cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) tiền thân là Trạm Kho vận Cảng Đà Nẵng, được thành lập từ năm 2006, với nhiệm vụ là đơn vị hậu cần của Cảng Đà Nẵng.

Thực hiện theo chủ trương đổi mới doanh nghiệp nhà nước và kế hoạch phát triển của Lãnh đạo Công ty TNHH MTV Cảng Đà Nẵng, Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) được thành lập và được Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Đà Nẵng cấp Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0400999731, ngày 05/03/2009. Vốn điều

lệ của công ty là 43,1 tỷ đồng, trong đó cổ đông chi phối nắm giữ 45,10% vốn cổ phần của công ty là Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng (Danalog) (nắm giữ 19.439.240.000 đồng tương 1.943.924 cổ phần). Ngoài ra còn có Công ty cổ phần Container Việt Nam nắm giữ 30,90% vốn cổ phần của Công ty (13.320.000.000 đồng tương đương 1.332.000 cổ phần).

Năm 2009 là thời điểm Việt Nam thực thi cam kết mở cửa các lĩnh vực dịch vụ trong khuôn khổ các hiệp định đã ký kết với WTO, trong đó có lĩnh vực Logistics. Theo đó, các doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài sẽ được phép kinh doanh loại hình dịch vụ này tại nước ta. Đây chính là thời điểm nhu cầu về dịch vụ logistics phát triển mạnh mẽ. Vậy nên sự ra đời của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) là hết sức cần thiết.

Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) nằm trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, trung tâm kinh tế của miền Trung, là nút giao thông quan trọng trong nước và các nước khu vực. Vị trí địa lý nằm trên tuyến Hành lang Kinh tế Đông Tây và trên đường dẫn vào cảng Tiên Sa, nối liền Quốc lộ 14B.



Hình 2.2: Tuyến hành lang kinh tế Đông-Tây

(Nguồn: <https://www.danalog.com.vn/gioi-thieu>)

Hệ thống giao thông nối Danalog với Cảng Tiên Sa, sân bay quốc tế Đà Nẵng, Quốc lộ 1A, ga đường sắt, các khu công nghiệp đều hoàn chỉnh, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ, đường biển, đường hàng không, đường sắt và cả với hàng hoá siêu trường siêu trọng. Sự ra đời của Công ty cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Datalog) nhằm đưa hàng hóa thị trường trong nước và các tỉnh nam Lào, đông bắc Thái Lan theo tuyến hành lang kinh tế Đông Tây về Cảng Đà Nẵng. Và góp phần cho việc hàng hoá thông qua cảng thông suốt và hiệu quả.



Hình 2.3: Hệ thống giao thông

(Nguồn: <https://www.danalog.com.vn/gioi-thieu>)

Các giai đoạn phát triển

2006: Công ty cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) tiền thân là Trạm Kho vận Cảng Đà Nẵng, được thành lập từ năm 2006, với nhiệm vụ là đơn vị hậu cần của Cảng Đà Nẵng.

2009: Thực hiện theo chủ trương đổi mới doanh nghiệp nhà nước và kế hoạch phát triển của Lãnh đạo Công ty TNHH MTV Cảng Đà Nẵng, Công ty cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) được thành lập và được Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Đà Nẵng đã cấp Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0400999731, ngày 05/03/2009.

Vốn điều lệ: 46 tỷ đồng.

2014: Ngày 11 tháng 11 năm 2014; Phát hành cổ phiếu ra công chúng DNL với 600.000 cổ phiếu.

2014: Ngày 27 tháng 12 năm 2014; Thành lập địa điểm thu gom hàng lẻ (CFS) có tổng diện tích 3000m² và kho Ngoại quan trong đó có văn phòng làm việc Hải quan quản lý kho.

2015: Thành lập bãi Depot container tại địa chỉ 97 Yết Kiêu, Đà Nẵng.

2015: Ngày 16 tháng 4 năm 2015; Tổng cục Hải quan công nhận Công ty Danalog có đủ điều kiện hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan.

2018: Ngày 28 tháng 9 năm 2018, Chi cục Hải quan cửa khẩu Cảng Đà Nẵng phối hợp với Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng tổ chức Lễ công bố triển khai kết nối Hệ thống quản lý hải quan tự động (VASSCM) tại kho CFS Danalog.

2019: Ngày 18 tháng 11 năm 2019 Khai trương bãi Depot container 2 tại địa chỉ Đường Phạm Văn Xảo (Cách ngã 3 Phạm Văn Xảo với Bùi Quốc Hưng khoảng 50m)

2020: Khai trương bãi Depot container 3 và 4 trên cung đường Yết Kiêu.

2020: Chính thức đón nhận Chứng chỉ chứng nhận Hệ thống quản lý An toàn giao thông đường bộ ISO 39001:2014 do Trung tâm chứng nhận phù hợp cấp và Chứng chỉ chứng nhận Hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001:2019 do Trung tâm Kỹ thuật Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng 2 cấp.

2021: Khai trương bãi Depot container 5 tại địa chỉ 100 Yết Kiêu.

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

Tầm nhìn: Cảng Đà Nẵng sẽ trở thành cửa ngõ giao thương quốc tế hàng đầu của quốc gia và khu vực Tiểu vùng sông Mê Kông

Sứ mệnh: Danalog nỗ lực không ngừng cho sự thông suốt, nhanh chóng, an toàn của các dòng hàng hoá, con người và văn hoá vì tin rằng điều đó tạo nên sự thịnh vượng của Quốc gia. Sứ mệnh công ty là cung cấp các dịch vụ cảng biển hoàn hảo và kết nối các hoạt động trong chuỗi logistics của vùng, quốc gia và thế giới

Giá trị cốt lõi: Chính trực – Kỷ cương – Sáng tạo – Chuyên nghiệp – Tôn trọng cá nhân

2.1.3. Ngành nghề kinh doanh

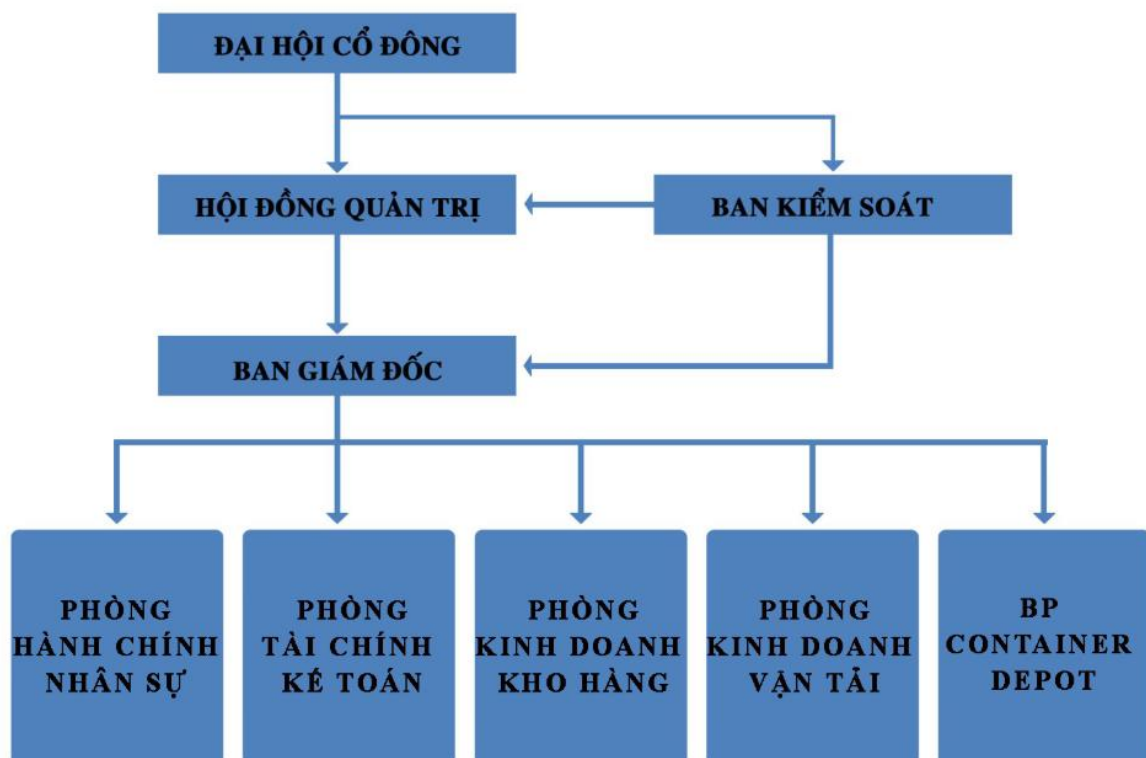
Lĩnh vực/sản phẩm chính của công ty:

✓ Dịch vụ Logistics

- ✓ Kinh doanh, khai thác kho bãi và dịch vụ giao nhận hàng hoá
- ✓ Bốc xếp hàng hóa
- ✓ Dịch vụ Kho CFS, Kho Ngoại quan
- ✓ Dịch vụ Depot Container
- ✓ Dịch vụ khai thuế hải quan
- ✓ Đại lý vận tải nội địa, đại lý Container
- ✓ Dịch vụ kiểm đếm hàng hóa
- ✓ Vận tải hàng hóa bằng đường thủy và đường bộ

2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ của Công ty Cổ Phần Logistics Cảng Đà Nẵng

Cơ cấu tổ chức của Công ty Cổ Phần Logistics Cảng Đà Nẵng.



Hình 2.4: Cơ cấu tổ chức của công ty Danalog

(Nguồn: danalog.com.vn)

Chức năng nhiệm vụ của các bộ phận trong mô hình tổ chức.

- **Giám đốc**

Chức năng: thực hiện chức năng quản trị của công ty, quyết định các vấn đề liên

quan đến các hoạt động kinh doanh theo yêu cầu pháp luật, quản lý các quy chế nội bộ của công ty, đưa ra các kiến nghị, phương án trả cổ tức và xử lý lãi lỗ trong kinh doanh.

Nhiệm vụ: chịu trách nhiệm trước pháp luật với mọi hoạt động của công ty, duyệt kế hoạch, phương án, chiến lược của công ty, ra quyết định, kiểm tra số liệu thu, chi giải quyết kiến nghị của các trưởng phòng, phó giám đốc

- **Phó Giám đốc**

Chức năng: giúp giám đốc quản lý, điều hành hoạt động của công ty. Triển khai hoạt động được giao và thiết lập chính sách, mục tiêu cho việc quản lý bộ phận.

Nhiệm vụ: lập kế hoạch kinh doanh, thực hiện công tác kiểm toán định kỳ, giải quyết vấn đề phát sinh trong kinh doanh, thay mặt giám đốc giải quyết công việc.

- **Phòng tài chính kế toán**

Chức năng: tổ chức bộ máy tài chính - kế toán của công ty, giúp giám đốc kiểm soát hoạt động kinh tế tài chính.

Nhiệm vụ: Hạch toán kế toán kịp thời và đầy đủ tổng tài sản, vốn chủ sở hữu, nợ phải trả, các hoạt động thu chi, hỗ trợ hoạt động kinh doanh thuận lợi. Thống kê và thực hiện kế hoạch tài chính theo các quy định, điều lệ của công ty. Lập và kiểm tra kế hoạch thu chi theo đúng các quy định về định mức chi tiêu của công ty và nhà nước.

- **Phòng Hành chính Nhân sự**

Chức năng: Hỗ trợ giám đốc công việc liên quan đến tổ chức và quản lý nhân sự, quản lý nghiệp vụ hành chính.

Nhiệm vụ: Tổ chức và sắp xếp các cuộc họp, lịch làm việc, lịch công tác cho các nhân viên trong công ty. Xây dựng quy định về lao động, chính sách lương thưởng, các quy định tuyển dụng, đào tạo và phát triển nhân sự. Quản lý, lưu giữ và bảo quản hồ sơ pháp lý, các tài liệu, văn thư của công ty.

- **Phòng kinh doanh kho hàng**

Chức năng: xây dựng, phát triển nguồn khách hàng, thúc đẩy cung cấp các dịch vụ trong kho.

Nhiệm vụ: Tổ chức xây dựng kế hoạch kinh doanh, tìm kiếm khách hàng. Điều phối các hoạt động kinh doanh vận tải nội địa, quốc tế và giao nhận, báo cáo kết quả kinh doanh. Viết quy trình mới, điều chỉnh quy trình hiện tại phù hợp để mang lại hiệu quả. Theo dõi chất lượng dịch vụ, đảm bảo kế hoạch khai thác và cập nhật liên tục.

- **Depot container**

Bộ phận Điều độ: thực hiện chất xếp và điều chỉnh vị trí hạ container. Bộ phận thủ tục: thực hiện thủ tục việc giao nhận thủ tục container.

Giám định: kiểm tra, đánh giá, phân loại tình trạng container khi nhập/xuất bãi.

Vệ sinh & sửa chữa: thực hiện vệ sinh và sửa chữa container Cơ giới: Lái xe nâng hạ container.

Bộ phận Depot được quản lý trực tiếp bởi Phó Giám Đốc công ty, có nhiệm vụ sắp xếp các container có trong bãi một cách hợp lý, thuận lợi cho qua trình thay đổi container, rút và sang container trong bãi. Hiện nay công ty có 5 bãi depot, nằm rải rác quanh khu vực Cảng Tiên Sa.

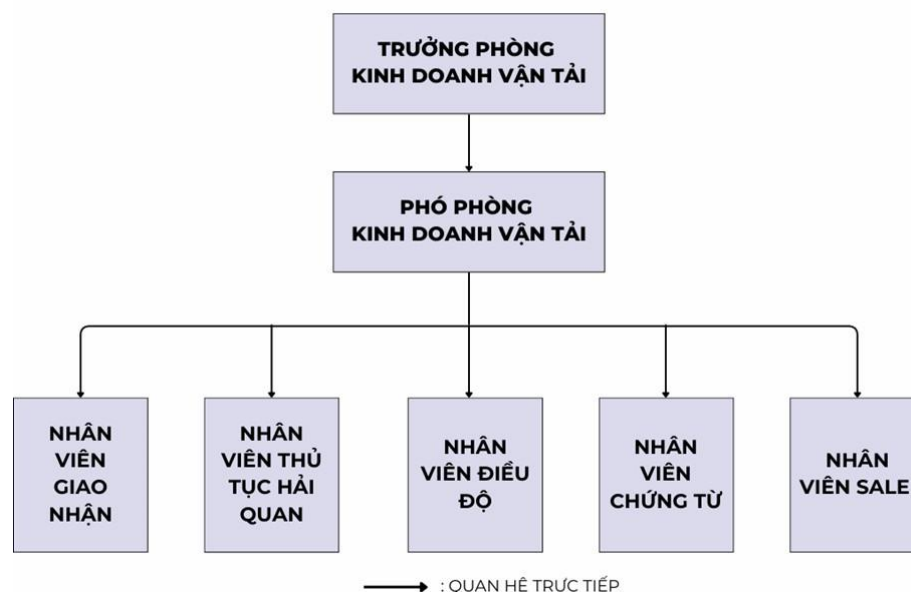
- **Đội kỹ thuật**

Khắc phục và sửa chữa kịp thời các sự cố hư hỏng phương tiện, vật tư trong kho như xe nâng, xe điện, bóng đèn, camera theo dõi,...

- **Phòng Kinh doanh Vận tải**

Phòng Kinh doanh Vận tải là một bộ phận trọng yếu trong cơ cấu tổ chức của công ty, tập hợp các vị trí chuyên môn như sale, giao nhận, thủ tục hải quan. Bộ phận này giữ vai trò trung tâm trong việc tổ chức, quản lý và thực hiện các hoạt động vận tải gắn liền với quy trình xuất nhập khẩu, có mối liên hệ chặt chẽ với các bộ phận khác trong công ty nhằm đảm bảo hoạt động logistics diễn ra thông suốt và hiệu quả.

Cụ thể, phòng phối hợp với Phòng Kinh doanh Kho để tổ chức lưu trữ, phân phối và giao nhận hàng hóa một cách đồng bộ; làm việc với Phòng Tài chính - Kế toán trong công tác thanh toán chi phí, xử lý công nợ và đảm bảo tính minh bạch về tài chính; trao đổi với Phòng Hành chính - Nhân sự trong việc quản lý, đào tạo và thực hiện chế độ chính sách cho nhân sự trong phòng. Bên cạnh đó, Phòng Kinh doanh Vận tải còn phối hợp trực tiếp với Bộ phận Container Depot để điều phối và quản lý container phục vụ hoạt động vận tải. Nhờ sự phối hợp nhịp nhàng này, phòng không chỉ hoàn thành tốt nhiệm vụ chuyên môn mà còn đóng góp vào việc nâng cao chất lượng dịch vụ, khẳng định vai trò then chốt trong chuỗi hoạt động logistics tích hợp của DANALOG.



Hình 2.5: Phòng Kinh doanh Vận tải. Nguồn: DANALOG [1]

○ Chức năng

Chức năng chính của Phòng Kinh doanh Vận tải là quản lý và điều phối hoạt động vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu. Bộ phận này chịu trách nhiệm toàn diện từ việc xử lý chứng từ, khai báo hải quan, liên hệ với hãng tàu, tổ chức giao nhận container tại cảng/bãi, cho đến phối hợp vận chuyển hàng đến cửa khẩu hoặc kho của khách hàng. Ngoài ra, phòng còn thực hiện đối soát chi phí vận tải, đảm bảo minh bạch tài chính và duy trì quan hệ chặt chẽ với khách hàng, đối tác vận tải.

○ Nhiệm vụ

Phòng Kinh doanh vận tải tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (DANALOG) chịu trách nhiệm tổ chức, quản lý và thực hiện toàn bộ hoạt động giao nhận hàng hóa quốc tế, bao gồm các nghiệp vụ liên quan đến chứng từ, thủ tục hải quan, vận chuyển và lưu trữ hồ sơ. Cụ thể, phòng đảm nhận các nhiệm vụ và công việc sau:

- Theo dõi, cập nhật tình trạng các lô hàng xuất - nhập khẩu, đồng thời cung cấp thông tin kịp thời cho khách hàng và Ban Giám đốc.
- Tiếp nhận, kiểm tra và xử lý bộ chứng từ xuất nhập khẩu (vận đơn, hợp đồng, hóa đơn thương mại, packing list, giấy báo hàng, lệnh giao hàng, giấy phép và C/O nếu có).
- Thực hiện khai báo hải quan điện tử; làm việc với cơ quan hải quan tại cảng Tiên Sa (đối với hàng nhập) và cửa khẩu Lao Bảo (đối với hàng xuất) để đảm bảo việc

thông quan nhanh chóng, đúng quy định.

- Phối hợp với hãng tàu, đội xe DANALOG và các đơn vị vận tải trong công tác giao nhận container; giám sát quá trình nâng hạ, niêm phong - kẹp chì và đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn, đúng tiến độ.

- Kiểm soát, đối chiếu và xác nhận các khoản chi phí liên quan như phí nâng hạ, bốc dỡ, lưu bãi nhằm đảm bảo tính chính xác, minh bạch trong thanh toán.

- Lưu trữ, cập nhật và quản lý hồ sơ chứng từ theo quy định, phục vụ công tác đối soát nội bộ và kiểm toán.

- Lập báo cáo tiến độ giao nhận, phản hồi thông tin cho khách hàng và đề xuất phương án xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình vận chuyển

2.1.5. Các nguồn lực kinh doanh của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

2.1.5.1. Nguồn nhân lực

Bảng 2.1: Nguồn nhân lực Danalog 2025

Tiêu chí	Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)
1.Phân theo giới tính	173	100%
Nam	130	75%
Nữ	43	25%
2.Phân theo trình độ học vấn	173	100%
Đại học	83	50%
Cao đẳng	56	33%
Trung cấp	28	17%
3.Phân theo độ tuổi	173	100%
Từ 20-25	43	26%
Từ 26-35	66	40%
Trên 35	58	34%

(Nguồn: Phòng Hành chính nhân sự)

Nhận xét: Qua bảng nguồn nhân lực Công ty cổ phần Danalog có 173 nhân sự, với cơ cấu nhân sự khá chênh lệch về giới tính, độ tuổi và trình độ học vấn. Cụ thể:

Về giới tính: 75% nhân sự là nam (130 người), chủ yếu làm ở các bộ phận đòi hỏi sức khỏe thể chất như kinh doanh, kho, depot container, điều xe. 25% là nữ (43 người), chủ yếu làm ở các phòng kế toán, kinh doanh và kho, nơi đòi hỏi tính tỉ mỉ, khéo léo.

Về trình độ học vấn 50% nhân viên có trình độ đại học (83 người), 33% có trình độ cao đẳng (56 người), cho thấy công ty chú trọng vào tuyển dụng nhân sự có nền tảng học vấn vững chắc và khả năng thực hành.

Về độ tuổi: Nhóm từ 26-35 tuổi chiếm 40% (66 người), là lực lượng năng động, sáng tạo. Nhóm từ 20-25 tuổi chiếm 26% (43 người), chủ yếu là nhân viên trẻ năng động, dễ tiếp thu cái mới. Nhóm trên 35 tuổi chiếm 34% (58 người), mang đến kinh nghiệm và vai trò dẫn dắt trong công ty.

2.1.5.2. Cơ sở vật chất

Bảng 2.2: Bảng liệt kê cơ sở hạ tầng

Kho bãi	Diện tích
Kho nội địa	8.200 m ²
Kho ngoại quan	4.150 m ²
Kho CFS	4.150 m ²
Tổng diện tích bãi chứa hàng	10.000 m ²
Kho chứa và đóng hàng	1.830 m ²
Tổng diện tích 3 Depot Container	55.500 m ²
Thiết bị	Số lượng
Xe nâng gắp container loại 45 tấn	3 chiếc
Máy xúc lật loại 1.5 – 1.7 tấn	1 chiếc
Xe nâng điện loại 1.8 tấn	5 chiếc
Xe nâng dầu loại 2.5 – 6 tấn	11 chiếc
Xe nâng tay kéo Pallet loại 2 – 3.5 tấn	8 chiếc
Xe đầu kéo	50 chiếc

(Nguồn: <https://www.danalog.com.vn/gioi-thieu>)

Trong năm 2025, các hạng mục đầu tư đã thực hiện là mua sắm, trang bị các tài sản bao gồm:

STT	Hạng mục	Số lượng	Giá trị (VNĐ)	Ghi chú
1	Xe đầu kéo + rơ móc lồng	05	7.787.500.000	Bổ sung nguồn lực cho kho/bãi
2	Xe nâng chụp container (RS)	01	11.955.000.000	Bổ sung nguồn lực cho kho/bãi
3	Xe tải thùng 1,5 tấn - 2,5 tấn	01	597.000.000	Bổ sung nguồn lực cho kho/bãi
4	Máy phát điện cho văn phòng	01	70.692.000	Bổ sung nguồn lực cho kho/bãi
5	Máy phát điện gắn theo xe đầu kéo	01	504.900.000	Trang bị mới cho Công ty
6	Xe nâng 7 tấn	01	1.481.000.000	Bổ sung nguồn lực cho kho/ bãi
7	Xe nâng điện 1,8 tấn	01	628.500.000	Bổ sung nguồn lực cho kho/ bãi
8	Sửa chữa lớn mặt bằng bãi Depot container 1	01	2.799.991.860	
	Tổng giá trị (Đã bao gồm thuế GTGT)		25.824.583.860	

(Nguồn: Tài liệu đại hội cổ đông thường niên năm 2026)

2.1.5.3. Nguồn lực về vốn

Bảng 2.3: Bảng cân đối kế toán nguồn lực về vốn

DVT: Tỷ đồng

Chỉ tiêu	Năm			Độ chênh lệch			
	2023	2024	2025	2024 so với 2023		2025 so với 2024	
				+/-	%	+/-	%
Nợ phải trả	19.098	28.037	43.190	8.939	46,8	15.153	54,1
Vốn chủ sở hữu	59.638	61.109	65.017	3.073	5,1	3.908	6,4
Tổng cộng nguồn vốn	78.736	89.147	108.207	10.410	13,2	19.060	21,4

Nguồn: Phòng kế toán

Nhận xét: Nguồn vốn của công ty cũng có sự thay đổi qua các năm.

Năm 2024, nợ phải trả tăng mạnh 46,8%, nguyên nhân có thể đến từ việc công ty mở rộng quy mô sản xuất – kinh doanh, chi phí mua trang thiết bị, vật tư, máy móc dẫn đến phát sinh thêm các khoản vay hoặc các khoản phải trả ngắn hạn để đáp ứng nhu cầu vốn lưu động. Năm 2025 nợ phải trả tăng 54.1%, tốc độ tăng còn cao hơn năm 2024, cho thấy doanh nghiệp gia tăng mạnh đòn bẩy tài chính, doanh nghiệp đang trong giai đoạn mở rộng nhanh, nhưng sự tăng trưởng này dựa chủ yếu vào vốn vay, tiềm ẩn áp lực tài chính lớn hơn.

Vốn chủ sở hữu tăng đều qua các năm (5,1% năm 2024 và 6,4% năm 2025), sự gia tăng này cho thấy công ty đang tích lũy được lợi nhuận giữ lại hoặc được bổ sung thêm vốn từ chủ sở hữu, góp phần nâng cao năng lực tài chính và mức độ tự chủ về vốn. Năm 2025 vốn chủ sở hữu tăng 6,4%, mặc dù có cải thiện so với 2024 nhưng vẫn ở mức thấp so với nợ.

Tổng nguồn vốn 21,4% trong năm 2025, phản ánh xu hướng mở rộng đầu tư, có thể là mua sắm tài sản, mở rộng thị trường hoặc đầu tư cho sản xuất kinh doanh.

Mặc dù nguồn vốn có sự biến động, nhưng xu hướng tăng trưởng vốn chủ sở hữu cho thấy sự ổn định tài chính của công ty. Tuy nhiên, việc nợ phải trả tăng mạnh vào

năm 2025 có thể là một yếu tố rủi ro. Chính vì thế, công ty Danalog nên tập trung vào việc duy trì sự tăng trưởng của vốn chủ sở hữu và kiểm soát nợ phải trả để đảm bảo tài chính lành mạnh, nâng cao hiệu quả hoạt động và giảm thiểu rủi ro tài chính trong tương lai.

2.2. Tình hình hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần logistics cảng Đà Nẵng

2.2.1. Đặc điểm lĩnh vực kinh doanh & các sản phẩm kinh doanh

2.2.1.1. Đặc điểm lĩnh vực kinh doanh

Logistics tích hợp, Danalog hoạt động trong lĩnh vực logistics, cung cấp các giải pháp tích hợp và toàn diện cho khách hàng, bao gồm vận tải, kho bãi, thủ tục hải quan và các dịch vụ liên quan khác.

Danalog sử dụng nhiều phương thức vận tải khác nhau, bao gồm đường biển, đường bộ và đường hàng không, để đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng.

Hạ tầng kho bãi hiện đại, Danalog sở hữu hoặc liên kết với các kho bãi hiện đại, được trang bị các công nghệ và thiết bị tiên tiến để lưu trữ và quản lý hàng hóa hiệu quả.

Danalog có mạng lưới đối tác rộng khắp trong và ngoài nước, giúp công ty cung cấp các dịch vụ logistics toàn cầu cho khách hàng.

2.2.1.2. Các sản phẩm kinh doanh

- **Dịch vụ vận tải**

Vận tải đường biển: Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, bao gồm hàng container, hàng rời và hàng siêu trường siêu trọng.

Vận tải đường bộ: Vận chuyển hàng hóa bằng xe tải, xe container và các loại xe chuyên dụng khác.

Vận tải đường hàng không: Vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, thường là hàng hóa có giá trị cao, hàng hóa cần gấp hoặc hàng hóa đặc biệt.

- **Dịch vụ kho bãi**

Cho thuê kho bãi: Cung cấp không gian kho bãi cho khách hàng để lưu trữ hàng hóa.

Quản lý kho bãi: Cung cấp các dịch vụ quản lý kho bãi, bao gồm nhập kho, xuất kho, sắp xếp hàng hóa, kiểm kê và báo cáo.

Dịch vụ giá trị gia tăng: Cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng như đóng gói, dán nhãn, phân loại và phân phối hàng hóa.

- **Dịch vụ thủ tục hải quan**

Khai báo hải quan: Hỗ trợ khách hàng khai báo hải quan và hoàn thành các thủ tục hải quan liên quan.

Tư vấn hải quan: Cung cấp tư vấn cho khách hàng về các quy định và thủ tục hải quan.

- **Dịch vụ logistics khác**

Dịch vụ tư vấn logistics: Cung cấp các giải pháp logistics tối ưu cho khách hàng.

Dịch vụ logistics trọn gói: Cung cấp các dịch vụ logistics trọn gói từ khâu vận chuyển đến khâu giao nhận hàng hóa.

Dịch vụ logistics cho các ngành hàng đặc biệt: Cung cấp các dịch vụ logistics chuyên biệt cho các ngành hàng như hàng đông lạnh, hàng nguy hiểm, hàng siêu trường siêu trọng.

2.2.2. Đặc điểm thị trường

Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) hoạt động trong một thị trường logistics đang phát triển mạnh mẽ tại khu vực miền Trung Việt Nam.

2.2.2.1. Vị trí chiến lược và tiềm năng phát triển

Đà Nẵng là trung tâm logistics quan trọng của miền Trung, nằm trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây, kết nối Việt Nam với Lào, Thái Lan và Myanmar.

Cảng Đà Nẵng là cảng biển lớn nhất khu vực, đóng vai trò là cửa ngõ xuất nhập khẩu quan trọng, đặc biệt với hàng hóa từ các khu công nghiệp miền Trung và Tây Nguyên.

Sự phát triển của hạ tầng giao thông, bao gồm cảng Liên Chiểu và đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, giúp cải thiện khả năng trung chuyển hàng hóa.

2.2.2.2. Quy mô thị trường và tốc độ tăng trưởng

Năm 2024, tổng lượng hàng hóa qua cảng Đà Nẵng gần 14 triệu tấn, và trong năm 2025, con số này đã tăng lên 15,1 triệu tấn (8%) so với năm trước.

Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Đà Nẵng trong năm 2025 đạt 930,05 tỷ USD, tăng 18,2% so với năm 2024.

Dự báo thị trường logistics Đà Nẵng sẽ tiếp tục tăng trưởng mạnh mẽ với mục tiêu trở thành trung tâm logistics quốc gia vào năm 2050.

2.2.2.3. Cấu trúc thị trường và đối thủ cạnh tranh

Thị trường logistics Đà Nẵng có sự tham gia của nhiều doanh nghiệp lớn như: Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng; Công ty Cổ phần Gemadept; Các công ty logistics quốc

tế như Maersk, DHL, Shipco, WWL, Quanterm,...

Danalog phải cạnh tranh về giá cả, chất lượng dịch vụ, tốc độ xử lý hàng hóa và khả năng ứng dụng công nghệ.

Các công ty nước ngoài có lợi thế về công nghệ và mạng lưới toàn cầu, trong khi các doanh nghiệp nội địa như Danalog có lợi thế về am hiểu thị trường và mối quan hệ với khách hàng trong nước.

❖ **Hành vi khách hàng và nhu cầu thị trường**

Khách hàng chính: Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, khu công nghiệp, chuỗi cung ứng bán lẻ, thương mại điện tử.

Xu hướng dịch vụ:

- ✓ Nhu cầu vận tải đa phương thức (kết hợp đường bộ, đường biển, đường sắt).
- ✓ Phát triển logistics xanh, giảm thiểu khí thải CO₂.
- ✓ Ứng dụng chuyển đổi số và tự động hóa trong quản lý kho bãi, tracking đơn hàng.
- ✓ Dịch vụ logistics trọn gói (từ lưu kho, vận tải đến hải quan, phân phối hàng hóa).

2.2.2.4. Cơ sở hạ tầng và chính sách hỗ trợ

Đà Nẵng đang phát triển 5 trung tâm logistics với tổng diện tích 229 ha, trong đó: Trung tâm logistics cảng Liên Chiểu đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao năng lực vận tải biển.

Trung tâm logistics sân bay Đà Nẵng phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa hàng không.

Chính phủ và UBND Đà Nẵng có nhiều chính sách hỗ trợ phát triển logistics, như ưu đãi thuế, đầu tư hạ tầng và cải thiện thủ tục hải quan.

2.2.2.5. Thách thức và cơ hội

Sự tăng trưởng mạnh mẽ của thương mại điện tử, thúc đẩy nhu cầu logistics. Hạ tầng logistics ngày càng được đầu tư và nâng cấp.

Xu hướng hợp tác với các công ty nước ngoài mở ra nhiều cơ hội phát triển.

Thách thức:

Cạnh tranh gay gắt với các doanh nghiệp lớn trong và ngoài nước.

Yêu cầu ngày càng cao về công nghệ và tự động hóa.

Biến đổi khí hậu và chi phí logistics tăng cao do giá nhiên liệu.

Thị trường của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng có tiềm năng phát triển mạnh mẽ nhờ vị trí chiến lược, sự tăng trưởng của xuất nhập khẩu và sự hỗ trợ từ chính phủ. Tuy nhiên, công ty cần đầu tư vào công nghệ, mở rộng dịch vụ và nâng cao năng lực cạnh tranh để duy trì lợi thế trên thị trường.

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

Bảng 2.4: Kết quả hoạt động kinh doanh 2023-2025

ĐVT: VNĐ

Chỉ tiêu	2023 (VNĐ)	2024 (VNĐ)	2025 (VNĐ)
Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	217.409.401.278	232.147.017.453	214.418.388.153
Giá vốn hàng bán	184.536.472.333	193.552.302.300	175.293.865.192
Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ	32.872.928.945	38.594.715.153	39.124.522.961
Doanh thu hoạt động tài chính	1.648.720.460	2.028.206.443	1.150.848.621
Chi phí tài chính	1.195.567.484	884.710.587	682.646.869
Chi phí quản lý doanh nghiệp	23.910.325.175	31.158.813.227	27.996.733.411
Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	9.415.756.746	8.579.397.782	11.595.991.302
Thu nhập khác	412.870.080	501.060.364	802.061.669
Chi phí khác	306.587.785	76.029.200	301.884.338
Lợi nhuận khác	106.282.295	425.031.164	500.177.331
Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế	9.522.039.041	9.004.428.946	12.096.168.633
Chi phí thuế TNDN hiện hành	2.181.514.537	2.122.084.591	2.570.411.869
Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp	7.340.524.504	6.882.344.355	9.525.756.764

(Nguồn: Báo cáo tài chính công ty Danalog)

Bảng 2.5: So sánh độ chênh lệch kết quả hoạt động kinh doanh của công ty năm 2023-2025

DVT: tỷ đồng

Năm				Độ chênh lệch			
Chỉ tiêu	2023	2024	2025	2024 so với 2023		2025 so với 2024	
				+/-	%	+/-	%
Doanh thu	217.409	232.147	214.418	14.738	6,7	-17.729	-7,63%
Chi phí	23.910	31.158	27.996	7.248	30,3	-3.162	-10,15%
Lợi nhuận sau thuế	7.340	6.882	9.525	-458	-6,2	2643	38,41%

(Nguồn: Báo cáo tài chính công ty Danalog)

Nhận xét: Nhìn vào báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Dalog) giai đoạn 2023-2025, có thể thấy doanh thu và lợi nhuận của công ty có sự tăng trưởng nhưng chưa thực sự ổn định.

Doanh thu và lợi nhuận gộp: Trong giai đoạn 2023–2025, doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của doanh nghiệp có sự biến động rõ rệt. Cụ thể, năm 2024 đạt 232,15 tỷ đồng, tăng 6,8% so với năm 2023 (217,41 tỷ đồng), cho thấy hoạt động kinh doanh có sự mở rộng và nhu cầu thị trường tăng. Tuy nhiên, đến năm 2025, doanh thu giảm xuống còn 214,42 tỷ đồng, tương đương giảm 7,6% so với năm 2024. Tốc độ tăng trưởng có dấu hiệu chậm lại do ảnh hưởng từ chi phí vận tải gia tăng và biến động chuỗi cung ứng toàn cầu.

Ngược lại, lợi nhuận gộp lại có xu hướng tăng qua các năm. Năm 2023 đạt 32,87 tỷ đồng, năm 2024 tăng lên 38,59 tỷ đồng (tăng 17,4%) và năm 2025 tiếp tục tăng nhẹ lên 39,12 tỷ đồng. Đáng chú ý, mặc dù doanh thu năm 2025 giảm nhưng lợi nhuận gộp vẫn tăng, chứng tỏ doanh nghiệp đã kiểm soát tốt giá vốn hàng bán (giảm từ 193,55 tỷ xuống 175,29 tỷ đồng). Điều này cho thấy hiệu quả trong quản lý chi phí đầu vào và tối ưu hóa hoạt động sản xuất – kinh doanh.

Chi phí và lợi nhuận thuần: Chi phí tài chính của doanh nghiệp có xu hướng

giảm đều qua các năm, từ 1,20 tỷ đồng năm 2023 xuống 0,88 tỷ đồng năm 2024 và còn 0,68 tỷ đồng năm 2025. Đây là tín hiệu tích cực, cho thấy doanh nghiệp đã giảm được áp lực vay nợ và tận dụng tốt các nguồn vốn với chi phí thấp hơn.

Chi phí quản lý doanh nghiệp cũng có xu hướng tăng, đặc biệt trong năm 2024. Cụ thể năm 2024, con số này tăng mạnh lên 31,16 tỷ VNĐ (tăng 30,3% so với năm 2023). Nguyên nhân đến từ việc mở rộng bộ máy, tăng chi phí nhân sự, vận hành và đầu tư cho quản lý hệ thống cơ sở vật chất cho bộ phận kho CFS, lắp đặt hệ thống giám sát kho, tăng sản lượng xe đầu kéo phục vụ nhu cầu vận chuyển tăng gây ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận thuần. Tuy nhiên, đến năm 2025, chi phí này giảm xuống còn 27,99 tỷ đồng (giảm khoảng 10,1%), cho thấy doanh nghiệp đã có sự điều chỉnh và kiểm soát chi phí hiệu quả hơn.

Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh phản ánh rõ tác động của các yếu tố trên. Năm 2023 đạt 9,42 tỷ đồng, nhưng năm 2024 giảm xuống còn 8,58 tỷ đồng do chi phí tăng nhanh hơn doanh thu. Đến năm 2025, lợi nhuận thuần tăng mạnh lên 11,60 tỷ đồng (tăng khoảng 35,2% so với năm 2024), cho thấy doanh nghiệp đã cải thiện đáng kể hiệu quả hoạt động thông qua việc kiểm soát chi phí và nâng cao năng suất kinh doanh.

Lợi nhuận khác và tổng lợi nhuận trước thuế: Lợi nhuận khác của doanh nghiệp tuy chiếm tỷ trọng nhỏ nhưng có xu hướng tăng trưởng ổn định qua các năm. Lợi nhuận khác tăng mạnh từ 106,28 triệu VNĐ (2023) lên tới 425,03 triệu VNĐ (2024) và 500 triệu đồng (2025). Mặc dù giá trị không lớn, nhưng việc duy trì lợi nhuận khác ổn định cũng góp phần cải thiện tổng lợi nhuận của doanh nghiệp, đồng thời phản ánh khả năng tận dụng các nguồn thu bổ sung.

Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế có sự biến động nhưng nhìn chung theo xu hướng tích cực. Năm 2023 đạt 9,52 tỷ đồng, năm 2024 giảm nhẹ xuống 9,00 tỷ đồng (giảm khoảng 5,4%) do ảnh hưởng chi phí quản lý và tài chính tăng cao. Tuy nhiên, đến năm 2025, chỉ tiêu này tăng mạnh lên 12,10 tỷ đồng (tăng khoảng 34,3% so với năm 2024), đạt mức cao nhất trong ba năm. Cho thấy doanh nghiệp đã vượt qua giai đoạn suy giảm ngắn hạn và bước vào giai đoạn cải thiện hiệu quả kinh doanh, đặc biệt là trong việc kiểm soát chi phí và nâng cao biên lợi nhuận.

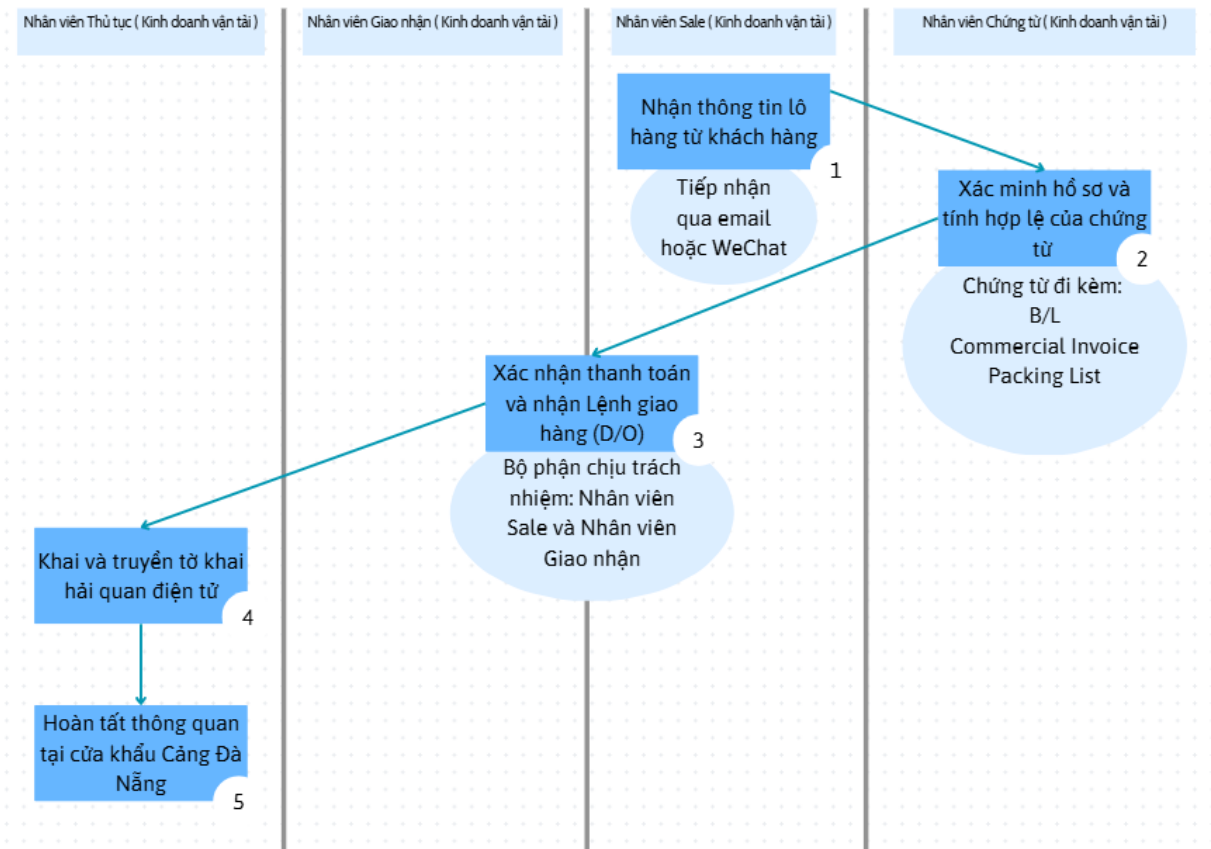
Lợi nhuận sau thuế: Lợi nhuận sau thuế năm 2024 đạt 6,88 tỷ VNĐ (giảm 6,2%) so với năm 2023. Nguyên nhân chủ yếu là do lợi nhuận trước thuế giảm nhẹ trong khi

chi phí, đặc biệt là chi phí quản lý doanh nghiệp, tăng cao trong năm 2024, làm ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh sau cùng.

Tuy nhiên, đến năm 2025, lợi nhuận sau thuế tăng mạnh lên 9,53 tỷ đồng, tương ứng mức tăng khoảng 38,4% so với năm 2024 và cũng cao hơn đáng kể so với năm 2023. Đây là mức tăng trưởng rất tích cực, phản ánh doanh nghiệp đã cải thiện hiệu quả hoạt động kinh doanh, đồng thời kiểm soát tốt các khoản chi phí.

Nhìn chung, mặc dù còn tồn tại sự biến động về doanh thu, doanh nghiệp đã đạt được những kết quả tích cực trong việc nâng cao hiệu quả kinh doanh và khả năng sinh lời. Năm 2025 có thể xem là năm đánh dấu sự phục hồi và phát triển ổn định hơn, tạo nền tảng cho tăng trưởng bền vững trong các giai đoạn tiếp theo.

2.3. Quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng



Bước 1: Nhận thông tin lô hàng từ khách hàng

Thông tin chi tiết về lô hàng quá cảnh:

Vận đơn (B/L): Số HLCUBESC2506BGT05, do Hapag-Lloyd phát hành

Người gửi hàng (Shipper): VIPA (USA) Inc. - Hoa Kỳ

Người nhận hàng (Consignee): Sun Paper Savannakhet Co., Ltd - Lào

Bên được thông báo (Notify Party): Công ty TNHH Logistics Dong Hong - Đà Nẵng (DANALOG)

Tên tàu và số chuyến (Vessel & Voyage No.): WAN HAI A03 - Chuyến W011

Cảng xếp hàng (Port of Loading): New York, Hoa Kỳ

Cảng dỡ hàng (Port of Discharge): Tiên Sa/ Đà Nẵng, Việt Nam

Thông tin hàng hóa:

Loại hàng: Giấy phế liệu - OCC No. 12 (Waste Paper - OCC No.12), ép kiện

Số lượng container: 10 container 40' High Cube

Quy trình xử lý lô hàng quá cảnh được bắt đầu trên cơ sở mối quan hệ hợp tác lâu dài giữa Công ty Sun Paper Savannakhet Co., Ltd (Lào) và Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (DANALOG). Theo thỏa thuận hợp tác này, DANALOG được ủy quyền toàn bộ để thực hiện và quản lý tất cả các thủ tục logistics liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa từ Việt Nam sang Lào.

Ở giai đoạn đầu, VIPA (USA) Inc. - với vai trò là người gửi hàng (shipper) cung cấp cho Sun Paper Savannakhet Co., Ltd - người nhận hàng (consignee) bộ chứng từ vận chuyển gồm:

- Vận đơn (Bill of Lading - B/L số HLCUBESC2506BGT05, do Hapag-Lloyd phát hành),
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice),
- Phiếu đóng gói (Packing List),

Sau khi nhận được các chứng từ này, Sun Paper Savannakhet Co., Ltd sẽ gửi kế hoạch hàng đến cùng hồ sơ đầy đủ cho DANALOG thông qua các kênh liên lạc chính thức như email hoặc ứng dụng WeChat.

Bên cạnh các chứng từ vận chuyển tiêu chuẩn, Sun Paper cũng cung cấp cho DANALOG những giấy tờ pháp lý quan trọng phục vụ quy trình quá cảnh, trong đó có Giấy ủy quyền (Power of Attorney), cho phép DANALOG được toàn quyền đại diện thực hiện các thủ tục logistics thay mặt doanh nghiệp.

Đối với lô hàng là giấy phế liệu quá cảnh, DANALOG sẽ dựa vào số vận đơn (B/L) để liên hệ qua email với Công ty SAFI Logistics - đơn vị được Sun Paper ủy quyền giữ giấy phép quá cảnh gốc tại Việt Nam - nhằm mượn giấy phép quá cảnh cần thiết cho lô hàng.

Những chứng từ này trao quyền hợp pháp cho DANALOG trong việc thực hiện

các hoạt động logistics cần thiết, bao gồm làm thủ tục hải quan, xử lý hàng hóa tại cảng, và phối hợp vận chuyển nội địa.

Theo kế hoạch, lô hàng gồm 10 container giấy phế liệu OCC No.12 sẽ được vận chuyển bằng tàu WAN HAI A03 (chuyến W011), cập cảng Tiên Sa/ Đà Nẵng (Việt Nam), trước khi tiếp tục hành trình quá cảnh sang Lào.

Khi đã có đầy đủ thông tin và bộ chứng từ, DANALOG bắt đầu công tác chuẩn bị cho các giai đoạn tiếp theo trong quy trình quá cảnh, đảm bảo tuân thủ các quy định pháp luật, sẵn sàng cho quá trình thông quan hải quan và tổ chức vận chuyển hàng hóa đến Lào một cách suôn sẻ.

Trách nhiệm tiếp nhận toàn bộ chứng từ liên quan đến lô hàng từ Sun Paper Savannakhet Co., Ltd thuộc về nhân viên sale của Phòng Kinh doanh Vận tải. Các chứng từ thiết yếu mà khách hàng bắt buộc phải cung cấp bao gồm các tài liệu chính sau:

❖ **Vận đơn (Bill of Lading - B/L):** Số HLCUBESC2506BGT05, do Hapag-Lloyd phát hành. Đây là chứng từ vận tải quan trọng thể hiện quyền sở hữu hàng hóa và cung cấp thông tin chi tiết về lô hàng, bao gồm:

- + Người gửi hàng (Shipper): VIPA (USA) Inc. - Hoa Kỳ
- + Người nhận hàng (Consignee): Sun Paper Savannakhet Co., Ltd - Lào
- + Bên được thông báo (Notify Party): Công ty TNHH Logistics Dong Hong - Đà Nẵng (DANALOG)
- + Tên tàu và số chuyến (Vessel & Voyage No.): WAN HAI A03 - Chuyến W011
- Cảng xếp hàng (Port of Loading): New York, Hoa Kỳ
- + Cảng dỡ hàng (Port of Discharge): Tiên Sa/ Đà Nẵng, Việt Nam Thông tin hàng hóa:
- + Loại hàng: Giấy phế liệu - OCC No. 12 (Waste Paper - OCC No.12), ép kiện
- + (bale)
- + Số lượng container: 10 container 40' High Cube.

Carrier: Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg		Bill of Lading		Multimodal Transport or Port to Port Shipment	
Shipper: VIPA (USA) INC. 21680, GATEWAY CENTER DRIVE SUITE # 330 DIAMOND BAR, CA, 91765 (USA)				Carrier's Reference: BL-No.: Page: 28417075 HLCUBSC2506BGT05 2 / 4	
Consignee (not negotiable unless consigned to order): 03836/DIH.DISP # SUN PAPER SAVANNAKHET CO., LTD # ROAD NO.9 MANJI VILLAGE, XEPON DISTRICT SAVANNAKHET PROVINCE, LAO PDR		Export References: 25-9432-032-003		Forwarding Agent:	
Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify; see clause 20 (1) hereof): 0402060908#DONG HONG LOGISTICS DA NANG CO.,LTD #LOT 39, ROAD 2 DA NANG INDUSTRIAL PARK, SON TRA DIST., DA NANG CITY, VIETNAM #0941746357		Consignee's Reference:		Place of Receipt:	
Vessel(s): WAN HAI A03		Voyage-No.: W011		Place of Delivery:	
Port of Loading: NEW YORK, NY, UNITED STATES					
Port of Discharge: DA NANG, VIETNAM					
Container Nos., Seal Nos., Marks and Nos.		Number and Kind of Packages, Description of Goods		Gross Weight: Measurement:	
AES-ITN: X20250616450979		1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 21 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12		24793.000 KG	
FANU 3168611 SEAL: UL-6199460		1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 19 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12		23932.000 KG	
TEMU 7519755 SEAL: UL-6199485		1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 19 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12		24249.000 KG	
FANU 3587562 SEAL: UL-6199487					
Shipper's declared Value [see clause 7(2) and 7(3)]		Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier [see clause 11]		DRAFT	
Total No. of Containers received by the Carrier: 10		Packages received by the Carrier:		RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. One original Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier in exchange for the Goods or a delivery order. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, one of which being accomplished the others to stand void.	
Movement: FCL/FCL		Currency:		Place and date of issue: ATLANTA, GA JUN/27/2025	
Charge Rate Units W/Vol/Val PK Amount		Freight payable at: ATLANTA, GA, UNIT 6		Number of original B/Ls:	
Total Freight Prepaid		Total Freight Collect		Total Freight	
FOR ABOVE NAMED CARRIER		HAPAG-LLOYD (AMERICA) LLC(AS AGENT)			

Cont/Seals/Marks	Packages/Description of Goods	Weight	Measure
HAMU 2349824 SEAL: UL-6199456	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 21 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	25528.000 KG	
TEMU 7287900 SEAL: UL-6199459	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 20 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	24848.000 KG	
HLBU 2082790 SEAL: UL-6199451	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 20 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	24231.000 KG	
UACU 5652930 SEAL: UL-6199452	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 20 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	24521.000 KG	
TLLU 5948474 SEAL: UL-6199480	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 23 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	24721.000 KG	
HAMU 1150294 SEAL: UL-6199457	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 21 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	25029.000 KG	
CAIU 9268043 SEAL: UL-6199462	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 21 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	24812.000 KG	

*SLAC = Shipper's Load, Stow, Weight and Count

SHIPPED ON BOARD, DATE : JUN/27/2025
PORT OF LOADING: NEW YORK, NY, UNITED STATES
VESSEL NAME: WAN HAI A03 VOYAGE: W011

FREIGHT PREPAID INCLUDING DTHC & CIC & LSS & BAF & CCF BY THE SHIPPER
CONTRACT NO VIPUSSP20250522 DATED 23/05/2025
US25-9463 - HS CODE 47071000
CONTACT MS OANH EMAIL YUANYUAN@DONG-HONG.CN,
DANIS@DONG-HONG.CN
THE GOODS ARE TRANSFERRED VIA DANANG PORT VIET NAM,
INLAND TRUCKING FROM DANANG TO SEPON DIST, SAVANNAKHET PRO,
LAO PDR ON CONSIGNEES OWN ARRANGEMENT

 Cont/Seals/Marks Packages/Description of Goods Weight Measure

The Merchant undertakes and warrants that, under no circumstances, shall the Goods and/or Containers listed in this Bill of Lading (i) originate from, be stuffed in, or be on-carried from the territory of the Russian Federation or the Republic of Belarus prior to loading at the port of loading, nor (ii) be destined for or on-carried to the territory of the Russian Federation or the Republic of Belarus following unloading at the port of discharge.

THESE COMMODITIES MAY BE CONTROLLED BY THE U.S. GOVERNMENT AND AUTHORIZED FOR EXPORT ONLY TO THE COUNTRY OF ULTIMATE DESTINATION FOR USE BY THE ULTIMATE CONSIGNEE OR END-USER(S) HEREIN IDENTIFIED. THEY MAY NOT BE RESOLD, TRANSFERRED, OR OTHERWISE DISPOSED OF TO ANY OTHER COUNTRY OR TO ANY PERSON OTHER THAN THE AUTHORIZED ULTIMATE CONSIGNEE OR END-USER(S), EITHER IN ORIGINAL FORM OR AFTER BEING INCORPORATED INTO OTHER ITEMS, WITHOUT FIRST OBTAINING APPROVAL FROM THE U.S. GOVERNMENT OR AS OTHERWISE AUTHORIZED BY U.S. LAW AND REGULATIONS.

SERVICE CONTRACT NUMBER: 114651819

Hình 2.6: Vận đơn (Bill of Lading - B/L). Nguồn: DANALOG [1]

❖ Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice):

Hóa đơn này được phát hành bởi VIPA (USA) Inc. - Hoa Kỳ, bao gồm các thông tin chi tiết sau:

- Người mua (Buyer): Sun Paper Savannakhet Co., Ltd (Lào)
- Số hóa đơn và ngày phát hành (Invoice Number and Date of Issue): Số 131428, ngày 27 tháng 6 năm 2025
- Mô tả hàng hóa, số lượng, đơn giá và tổng giá trị hợp đồng: Tổng giá trị 44.399,52 USD cho 246.664 kg giấy phế liệu



Commercial Invoice no. 131428

VIPA (USA) INC.
21680 GATEWAY CENTER DRIVE
SUITE 330, DIAMOND BAR, CA 91765,
USA

VIPA's Ref. No: US25-9463
BUYER/APPLICANT's refs and/or contract no:
VIPUSSP20250522
SUN PAPER SAVANNAKHET CO., LTD
ROAD NO 9, MANJI VILLAGE, XEPON
DISTRICT, SAVANNAKHET PROVINCE,
LAO PDR

Date: 27/06/2025

CARRYING VESSEL: WAN HAI A03 W011	MARINE BL NUMBER: HLCUBSC2506BGT05
SHIPMENT DATE/ETS: 27/06/2025	PORT OF LOADING/SHIPMENT: NEW YORK
ETA: 18/08/2025	PORT OF DELIVERY/DISCHARGE: DA NANG, VIETNAM
FINAL PLACE OF DESTINATION: DA NANG (VN)	
TERMS OF PRICE/DELIVERY/SHIPMENT: CIF DA NANG (VN) **	
COUNTRY OF ORIGIN: US UNITED STATES	
PAYMENT TERMS: T/T 30 DAYS FROM BL DATE	
CONTRACT NO VIPUSSP20250522 DATED 23/05/2025 US25-9463 - HS CODE 47071000	

Quantity & Description/Kind/Name of goods:

QUANTITY / WEIGHT: 246,664 KGS (1 MT = 1,000 KGS)
COMMODITY: WASTE PAPER - OCC NO. 12

UNIT PRICE: USD 180.000 /MT (1 MT = 1,000 KGS)

	USD	44,399.52
TOTAL INVOICE AMOUNT/GOODS' VALUE CIF:	USD	44,399.52

Pls note our bank's coordinates:

SWIFT MESSAGE TYPE:

BENEFICIARY'S BANK:

MT103

UBSWUS33
UBS AG

(STAMFORD BRANCH)
TRADE & EXPORT FINANCE
600 WASHINGTON BOULEVARD
US-CT 06901 STAMFORD

ACCOUNT NUMBER: 101-WA-820035-000 (USD) - CHIPS NUMBER: 799 - FED ROUTING NUMBER: 026007993

FOR INVOICES IN USD VALUE:

VIPA (USA) INC.
IRAN :

VIPA (USA) INC.
VIPA (USA) INC.
21680 Gateway Center Drive
Suite # 330
Diamond Bar, CA 91765, USA

Hình 2.7: Hóa đơn thương mại. Nguồn: DANALOG [1]

❖ Danh sách đóng gói (Packing List):

Danh sách đóng gói này được phát hành bởi VIPA (USA) Inc. - Hoa Kỳ, cung cấp thông tin chi tiết cho từng container trong lô hàng, bao gồm số container, số niêm phong, số kiện và trọng lượng.

Tổng cộng 10 container với tổng trọng lượng 246.664 kg

Mô tả hàng hóa phù hợp và thống nhất với Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) và Vận đơn (Bill of Lading). Chứng từ có đóng dấu chính thức và chữ ký của người đại diện được ủy quyền.



VIPA (USA) INC.
21680 GATEWAY CENTER DRIVE
SUITE 330, DIAMOND BAR, CA 91765,
USA

Packing List - Weight Memo/List 131428

VIPA's Ref. No: US25-9463
BUYER/APPLICANT's ref.s and/or contract no:
VIPUSSP20250522
SUN PAPER SAVANNAKHET CO.,LTD
ROAD NO 9, MANJI VILLAGE, XEPON
DISTRICT, SAVANNAKHET PROVINCE,
LAO PDR

Date: 27/06/2025

VESSEL: WAN HAI A03 W011	BL NUMBER: HLCUBSC2506BGTO5
SHIPMENT-VOICE DATE/ETS: 27/06/2025	PORT OF LOADING: NEW YORK
ETA: 18/08/2025	PORT OF DELIVERY/DISCHARGE: DA NANG, VIETNAM
COMMERCIAL INVOICE NUMBER: 131428	
COUNTRY OF ORIGIN: US UNITED STATES	
CONTRACT NO VIPUSSP20250522 DATED 23/05/2025 US25-9463 - HS CODE 47071000	

Quantity/Description of goods:

QUANTITY / WEIGHT: 246,664 KGS
WASTE PAPER - OCC NO. 12
PACKING CONDITIONS: EXPORT PACKING MATERIAL IN CONTAINER 40' / IN INTERNATIONAL STANDARD
EXPORT PACKING
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS: 10

Container N°	Bales	Gross Weight KGS	Net Weight KGS	Seal 1/ Seal 2
FANU3168611	21	24,793.00	24,793.00	UL-6199460
TEMU7519755	19	23,932.00	23,932.00	UL-6199485
FANU3587562	19	24,249.00	24,249.00	UL-6199487
HAMU2349824	21	25,528.00	25,528.00	UL-6199456
TEMU7287900	20	24,848.00	24,848.00	UL-6199459
HLBU2082790	20	24,231.00	24,231.00	UL-6199451
UACU5652930	20	24,521.00	24,521.00	UL-6199452
TLLU5948474	23	24,721.00	24,721.00	UL-6199480
HAMU1150294	21	25,029.00	25,029.00	UL-6199457
CAIU9268043	21	24,812.00	24,812.00	UL-6199462
TOTAL	205	246,664	246,664	

VIPA (USA) INC.

VIPA (USA) INC.
21680 Gateway Center Drive
Suite # 330
Diamond Bar, CA 91765, USA

Hình 2.8: Danh sách đóng gói. Nguồn: DANALOG [1]

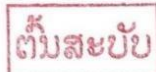
❖ Công văn đề nghị cấp Giấy phép quá cảnh Từ Bộ Công Thương và Công nghiệp Lào gửi Bộ Công Thương Việt Nam

Đây là một chứng từ có tính chất đặc biệt quan trọng đối với các lô hàng quá cảnh từ quốc gia của người gửi đi qua lãnh thổ Việt Nam để đến Lào. Công văn này thể hiện sự phối hợp song phương giữa chính phủ hai nước Lào và Việt Nam, đồng thời là căn cứ pháp lý để Bộ Công Thương Việt Nam xem xét và cấp phép quá cảnh phù hợp với các hiệp định quốc tế và cam kết song phương hiện hành.



Lao People's Democratic Republic
Peace Independence Democracy Unity Prosperity

Ministry of Industry and Commerce
Department of Foreign Trade



2089- - - -
No:...../DFT. BTD
Vientiane Capital, Date: **07 JUL 2025**

Request Letter

Department of Foreign Trade, Ministry of Industry and Commerce of the Lao People's Democratic Republic kindly requests Ministry of Industry and Trade of the Socialist Republic of Vietnam (Agency for Foreign Trade) to consider issuing transit permit of **WASTE PAPER OCC NO.12/AMERICA WASTE PAPER DLK** as indicated in the proposal No.SS2025-FZ0138-2, dated: **July 07, 2025** of **Sun Paper Savannakhet Co.,Ltd** which has been authorized to import the above mentioned goods from **the United States of America** via **Danang** Port of Vietnam to Dansavan-Lao Bao International Border Checkpoint, Savannakhet Province, Lao PDR. The details of goods as below:

Item		Quantity (Ton)	Amount in total (\$)
Waste paper OCC NO.12/ America waste paper DLK		2,026.708	373,530.480
Invoice and packing list No:		Date	
1	131425	June 21, 2025	
2	131427	June 21, 2025	
3	131412	June 25, 2025	
4	131442	June 25, 2025	
5	131428	June 27, 2025	
6	131347	June 29, 2025	

Ministry of Industry and Commerce, Department of Foreign Trade, Division of Border Trade and Transit Goods.
(Tel and Fax: +856 21 413 901)

7	131384	June 29, 2025
8	131392	June 29, 2025
9	131393	June 29, 2025
10	131436	June 29, 2025

Sun Paper Savannakhet Co., Ltd located at Road No.9, Manji Village, Xepon District, Savannakhet Province, Lao PDR, Tel: (856-20) 5918 0010 shall take responsibility for accuracy of the information/data indicated in the submitted documents.

Director General



Mouavixay PALEE

(This certificate valids for 06 months starts from the date of issuing)

Ministry of Industry and Commerce, Department of Foreign Trade, Division of Border Trade and Transit Goods.
(Tel and Fax: +856 21 413 901)

Hình 2.9: Công văn đề nghị cấp Giấy phép quá cảnh Từ Bộ Công Thương và Công nghiệp Lào gửi Bộ Công Thương Việt Nam. Nguồn: DANALOG [1]

❖ Giấy phép quá cảnh:

Được Bộ Công Thương Việt Nam cấp, đây là chứng từ bắt buộc đối với các loại hàng hóa thuộc diện kiểm soát quá cảnh khi được vận chuyển qua lãnh thổ Việt Nam, nhằm đảm bảo tuân thủ các quy định pháp luật hiện hành.

Giấy phép này xác nhận rằng Công ty Sun Paper Savannakhet Co., Ltd được phép quá cảnh lô hàng đã đăng ký thông qua Cảng Đà Nẵng, theo đúng quy định của pháp luật Việt Nam.

Nội dung của giấy phép nêu rõ các thông tin cụ thể như sau:

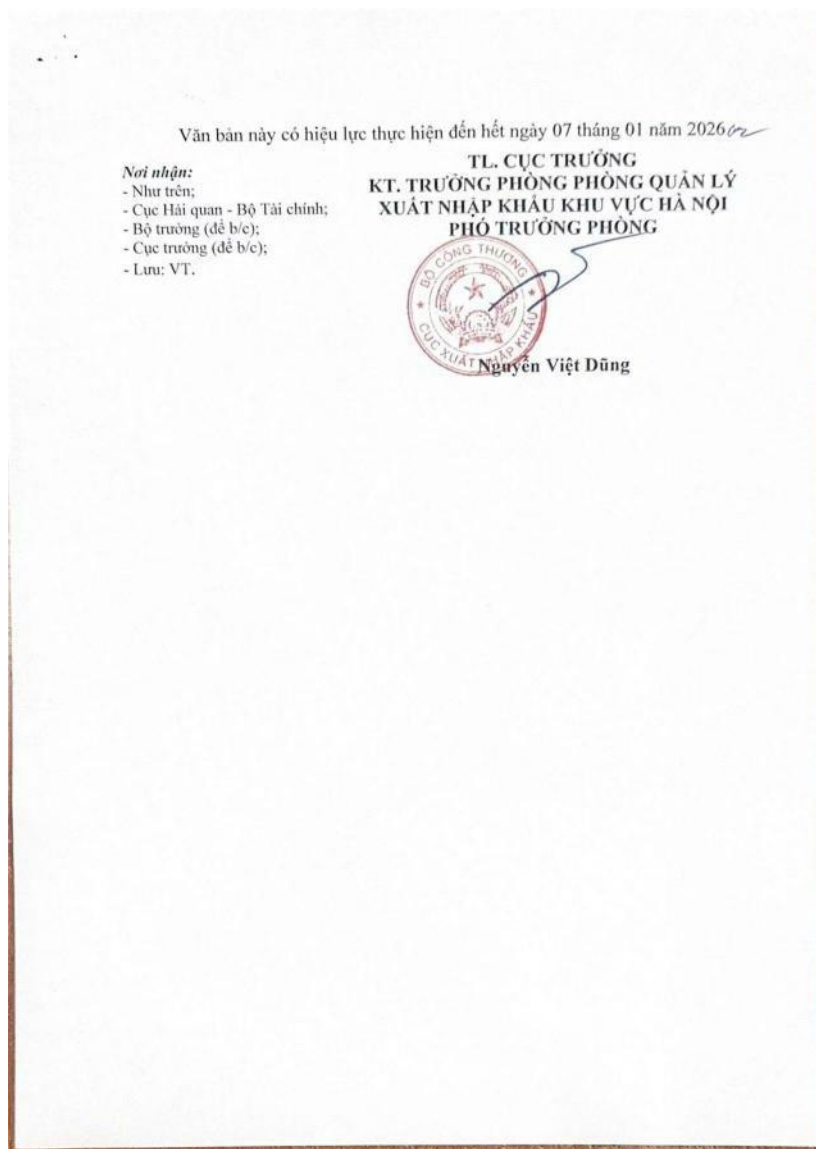
Cửa khẩu nhập: Cảng Tiên Sa (Đà Nẵng)

Cửa khẩu xuất: Cửa khẩu quốc tế Lao Bảo (tỉnh Quảng Trị)

Phương thức vận chuyển: Xe container

Thời hạn hiệu lực của giấy phép: Ngày 07 tháng 01 năm 2026

BỘ CÔNG THƯƠNG CỤC XUẤT NHẬP KHẨU		CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM <u>Độc lập - Tự do - Hạnh phúc</u>				
Số: <u>475</u> /XNK-GPQCL V/v cho phép quá cảnh hàng hóa		Hà Nội, ngày <u>14</u> tháng <u>7</u> năm 2025				
Kính gửi: Công ty Sun Paper Savannakhet Co., Ltd						
- Căn cứ Thông tư số 22/2009/TT-BCT ngày 04 tháng 8 năm 2009 của Bộ trưởng Bộ Công Thương quy định về quá cảnh hàng hoá của nước Cộng hoà dân chủ nhân dân Lào qua lãnh thổ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam; - Xét Đơn đề nghị cho phép quá cảnh hàng hoá của Công ty Sun Paper Savannakhet Co., Ltd (Địa Chi: Road No.9, Manji Village, Xepon District, Savannakhet Province, Lao PDR ngày 07 tháng 07 năm 2025) và văn bản đề nghị của Bộ trưởng Bộ Công Thương nước Cộng hoà dân chủ nhân dân Lào số: 2086/DFT.BTD; 2089/DFT.BTD ngày 07 tháng 07 năm 2025; Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công Thương cho phép Công ty Sun Paper Savannakhet Co., Ltd quá cảnh hàng hóa theo các quy định sau đây: 1. Hàng hóa quá cảnh:						
STT	Tên hàng	Đơn vị tính	Số lượng	Trị giá (USD)	Bao bì và ký mã hiệu (Bales)	Ghi chú
1	Phế liệu giấy OCC 98/2 (WASTE PAPER OCC 98/2)	KG	242.480	39.281,760	296	Hàng đóng trong 10 container 40'
2	Phế liệu giấy OCC NO.12/ AMERICA WASTE PAPER DLK (WASTE PAPER OCC NO.12/AMERICA WASTE PAPER DLK)	KG	2.026.708	373.530,480	2731	Hàng đóng trong 93 container 40'
Tổng			2.269.188	412.812,240	3027	
2. Cửa khẩu nhập hàng: Tiên Sa (Đà Nẵng).						
3. Cửa khẩu xuất hàng: Lao Bảo (Quảng Trị).						
4. Tuyến đường vận chuyển: Cảng Tiên Sa (Đà Nẵng) - Quốc lộ 1 - Quốc lộ 9 - Cửa khẩu Lao Bảo (Quảng Trị).						
5. Phương tiện vận chuyển: Xe container.						



Hình 2.10: Giấy phép quá cảnh. Nguồn: DANALOG [1]

❖ **Giấy ủy quyền (Power of Attorney):**

Trong những trường hợp khách hàng không trực tiếp thực hiện các thủ tục logistics, Giấy ủy quyền đóng vai trò là văn bản pháp lý cho phép DANALOG hoặc bên thứ ba được thay mặt khách hàng thực hiện các công việc như xử lý hàng hóa, khai báo hải quan, và vận chuyển, trong phạm vi quyền hạn được quy định rõ ràng trong văn bản. Trong trường hợp này, Giấy ủy quyền được Công ty Sun Paper Savannakhet Co., Ltd cấp cho Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (DANALOG), cho phép DANALOG thực hiện toàn bộ các thủ tục liên quan đến hàng hóa quá cảnh, bao gồm:

Vận chuyển nội địa hàng hóa quá cảnh từ cảng đến cửa khẩu xuất, Thực hiện các thủ tục hải quan quá cảnh tại Việt Nam.

Giấy ủy quyền này quy định rõ các nội dung sau:

- Bên được ủy quyền và nội dung được ủy quyền
- Thời hạn hiệu lực của giấy ủy quyền: đến ngày 31 tháng 12 năm 2025
- Chữ ký và con dấu hợp pháp của các bên liên quan (bên ủy quyền và bên được ủy quyền).



LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC
-----oOo-----

POWER OF ATTORNEY

To: - ALL CONCERNED AUTHORITIES
Basing on demand of both parties

A. PARTY TO GIVE AUTHORIZATION
Part A : SUN PAPER SAVANNAKHET CO.,LTD
Address : ROAD NO.9, MANJI VILLAGE, XEPON DISTRICT SAVANNAKHET PROVINCE, LAO

B. PARTY TO RECEIVE AUTHORIZATION
Part B : DA NANG PORT LOGISTICS JOINT STOCK COMPANY
Address : 97 YET KIEU STREET, THO QUANG WARD, SON TRA DISTRICT, DANANG CITY, VIETNAM
Tax code : 0400999731

C. AUTHORIZED CONTENT

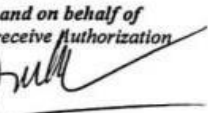
- Party A authorizes party B to act on behalf of party A with below transactions:
 - Doing customs formalities at Vietnam side for cargo in transit to Laos
 - Trucking cargo in transit from VietNam to Laos : ROAD NO.9, MANJI VILLAGE, XEPON DISTRICT, SAVANNAKHET PROVINCE, LAO.
 - Receive D/O, being invoice party for import shipment.
- Party A confirm to hold all harmless/risk and be responsible for Vietnamese's Law for this attorney.

D. ATTORNEY DURATION
 - This Power of Attorney effects from 01 Jan 2025 and to finish 31 Dec 2025.

With best regards.

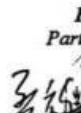


*For and on behalf of
Party to receive Authorization*



GIÁM ĐỐC
Trần Phúc Hồng

*For and on behalf of
Party to give Authorization*




MENG XIAN LI

Only used for customs declaration and receive cargo



Letter of Authorization

I, Li Hongxin (Passport No. : E62241366), the legal representative of Sun Paper Savannakhet Co., Ltd., hereby authorize Meng Xianli (Passport No. : E74452590), in the name of " Da Nang Representative Office of Sun Paper Savannakhet Co., Ltd." to handle the daily affairs of the office, and authorize the client to handle the transit documents of the Ministry of Industry and Commerce, Customs clearance, shipping company business, transportation and other related documents (excluding the signing of contracts), the above-mentioned authorized persons within the scope of authorization to sign the relevant documents are recognized by our company.

The validity period is from January 1, 2025 to December 31, 2025.

Company: Sun Paper Savannakhet Co., Ltd.

Authorizer: Mr. Li Hongxin, Passport No.: E62241366

Signature:

GENERAL DIRECTOR
LI HONG XIN

Authorized Person: Mr. Meng Xianli, Passport No.: E74452590

Signature:

MENG XIAN LI

Hình 2.11: Giấy ủy quyền. Nguồn: DANALOG [1]

Bước 2: Xác minh hồ sơ và tính hợp lệ của chứng từ

Sau khi nhân viên sale tiếp nhận bộ chứng từ từ phía khách hàng, hồ sơ sẽ được chuyển ngay đến nhân viên chứng từ thuộc Phòng Kinh doanh Vận tải để xử lý tiếp theo. Nhân viên này chịu trách nhiệm kiểm tra kỹ lưỡng toàn bộ tài liệu được gửi đến, đảm bảo rằng các chứng từ đầy đủ, hợp lệ về mặt pháp lý và thống nhất về nội dung. Đặc biệt, từng vận đơn cùng các chứng từ liên quan được rà soát cẩn thận nhằm xác minh việc tuân thủ các quy định về hàng hóa quá cảnh cũng như quy trình vận chuyển. Quá trình kiểm tra tập trung vào một số tiêu chí chính:

- Thông tin lô hàng: Bao gồm các dữ liệu cơ bản như số container, số kiện hàng, trọng lượng cả bì và loại hàng hóa. Những thông tin này phải trùng khớp với dữ liệu mà Sun Paper cung cấp cũng như các chứng từ hỗ trợ khác như Phiếu đóng gói và

Hóa đơn thương mại, nhằm tránh sai lệch hoặc sai sót trong quá trình khai báo.

- Thông tin vận chuyển: Tiến hành kiểm tra chi tiết các dữ liệu liên quan đến vận chuyển, bao gồm: Tên tàu (Vessel Name), số chuyến (Voyage Number), cảng xếp hàng (Port of Loading), cảng dỡ hàng (Port of Discharge), ngày phát hành vận đơn (B/L Issue Date). Tất cả với mục đích là để đảm bảo tính chính xác và thống nhất giữa các chứng từ.

- Kiểm tra tính nhất quán giữa các chứng từ: Tất cả các thông tin quan trọng - bao gồm số lượng, trọng lượng, mô tả hàng hóa, thông tin người gửi và người nhận - đều được đối chiếu giữa các chứng từ như Vận đơn, Hóa đơn thương mại, Phiếu đóng gói và Giấy phép quá cảnh nhằm đảm bảo không có sai lệch hay mâu thuẫn.

Trong trường hợp phát hiện có sai lệch hoặc bất thường - chẳng hạn như số lượng kiện hàng hoặc trọng lượng không trùng khớp, thiếu thông tin quan trọng (ví dụ: ngày phát hành vận đơn, tên người nhận hàng) hoặc dấu hiệu chỉnh sửa, tẩy xóa không được phép - thì nhân viên chứng từ sẽ ngay lập tức liên hệ với khách hàng để báo cáo vấn đề và yêu cầu điều chỉnh hoặc bổ sung hồ sơ theo đúng quy định pháp luật hiện hành.

Quy trình kiểm tra kỹ lưỡng và kịp thời này giúp đảm bảo rằng toàn bộ hồ sơ chứng từ đều tuân thủ đúng quy định pháp lý, đồng thời tạo nền tảng vững chắc cho các bước tiếp theo trong khai báo và thông quan hải quan. Ngoài ra, việc kiểm tra chặt chẽ này còn giảm thiểu tối đa rủi ro có thể phát sinh trong quá trình xử lý và vận chuyển hàng hóa quá cảnh.

Bước 3: Xác nhận thanh toán và nhận Lệnh giao hàng

Sau khi quy trình kiểm tra và xác minh chứng từ được hoàn tất thành công, và toàn bộ hồ sơ được xác nhận là hợp lệ, chính xác và tuân thủ đầy đủ các quy định, Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (DANALOG) sẽ tiến hành thanh toán các khoản phí cần thiết cho hãng tàu.

Mục đích của khoản thanh toán này là để nhận thông báo phát hành Lệnh giao hàng điện tử (EDO - Electronic Delivery Order) từ hãng tàu - một yếu tố bắt buộc để thực hiện thủ tục nhận hàng tại cảng. Lệnh EDO thường được gửi qua email chính thức từ hãng tàu đến DANALOG sau khi hãng tàu xác nhận đã nhận đủ thanh toán.

Các khoản phí phải chi trả thường bao gồm các loại phí sau:

- Phí vận chuyển (Freight Charges): Là khoản phí dịch vụ vận tải chính được quy định trong hợp đồng vận chuyển giữa khách hàng và hãng tàu. Khoản phí này thể

hiện chi phí di chuyển container từ cảng xuất phát đến cảng đến. Thông thường, người gửi hàng (shipper) sẽ thanh toán trước khoản phí này; tuy nhiên, trong các trường hợp ghi chú là “Freight Collect”, người nhận hàng (consignee) sẽ là bên chịu trách nhiệm thanh toán khi hàng đến cảng đích.

- Phí xếp dỡ tại cảng (Terminal Handling Charge - THC): Là khoản phí áp dụng tại cảng đích, dùng để chi trả chi phí bốc dỡ container. Khoản phí này do đơn vị khai thác cảng thu, và là một phần không thể thiếu trong quá trình xử lý hàng hóa khi tàu cập cảng.

- Phí vệ sinh container (Container Cleaning Fee): Là khoản phí vệ sinh container sau khi dỡ hàng, nhằm đảm bảo container đáp ứng tiêu chuẩn vệ sinh và chất lượng để tái sử dụng cho các chuyến hàng sau.

- Phí mất cân bằng container (Container Imbalance Charge - CIC): Là phụ phí được áp dụng nhằm bù đắp chi phí phát sinh khi các hãng tàu phải di chuyển container rỗng đến những khu vực có nhu cầu sử dụng container cao hơn, giúp duy trì sự cân bằng trong mạng lưới phân phối container toàn cầu.

- Phí chứng từ (Documentation Fee): Là khoản phí cho việc chuẩn bị và phát hành các chứng từ vận chuyển cần thiết, bao gồm vận đơn (Bill of Lading) và các giấy tờ khác phục vụ quá trình vận chuyển và thông quan hàng hóa.

Quá trình xác nhận thanh toán thường được thực hiện thông qua các kênh liên lạc chính thức và thuận tiện như email, nhằm đảm bảo tốc độ xử lý nhanh chóng và tính minh bạch.

Đối với lô hàng quá cảnh cụ thể này - gồm 10 container, tổng trọng lượng cả bì 246,664kg giấy phế liệu nén kiện (Waste Paper OCC NO.12), được vận chuyển bởi hãng tàu Hapag-Lloyd theo vận đơn số HLCUBSC2506BGTO5. DANALOG đã thay mặt khách hàng thực hiện thanh toán toàn bộ các khoản phí liên quan đến vận chuyển. Sau khi thanh toán được hoàn tất, các hóa đơn tương ứng được chuyển đến Phòng Tài chính - Kế toán của DANALOG để lưu trữ và đối chiếu kế toán.

Chứng từ xác nhận việc thanh toán và phát hành Lệnh giao hàng điện tử (EDO) chính là hóa đơn thanh toán do DANALOG phát hành cho khách hàng, trong đó liệt kê chi tiết các khoản phí như phí vệ sinh container, phí chứng từ nhập khẩu, v.v.

Sau khi phát hành hóa đơn thanh toán, nhân viên sale thuộc Phòng Kinh doanh Vận tải của DANALOG sẽ liên hệ với hãng tàu để nhận Lệnh giao hàng điện tử (EDO).

Phiếu xác nhận phát hành EDO cho khách hàng (EDO Customer Release Form) nêu rõ các thông tin chi tiết bao gồm:

- Số container,
- Trọng lượng của từng container,
- Và thời hạn hiệu lực của lệnh giao hàng

Việc nhận được EDO là bước quan trọng để DANALOG có thể tiến hành các thủ tục tiếp theo trong quá trình lấy hàng tại cảng.

**LỆNH GIAO HÀNG
(DELIVERY ORDER)**

Chủ khai thác: HLC
(Business Unit)

Ngày tạo file: 13/09/2025 08:57:00
(Created Time)

Số vận đơn: HLCUBSC2507CBIR3
(Bill of Lading)

Số order: 911HQNA7TW
(Order Number)

Khách hàng: SUN PAPER SAVANNAKHET CO., LTD.
(Consignee)

Tàu / chuyển: AEGEAN EXPRESS / 356N
(Vessel / voy)

Từ: VNDAD
(From)

Đến Cảng: VNDAD
(Terminal)

Lệnh giao hàng (Delivery Order) được in bởi hãng tàu Hapag Lloyd _ HAG
Ngày in (Print Date) 13/09/2025 09:10:06

STT	Số container (Container no)	Kích thước (Sztp)	Nơi hạ rỗng (Empty container depot)	Hạn lệnh (Expired dem)	Số ngày miễn lưu vỏ (Det free time)
1	TRHU4797720	45G1	TIEN SA	26/09/2025 23:59:59	0

SUN PAPER SAVANNAKHET CO., LTD.
 ROAD NO.9, MANJI VILLAGE,
 SAVANNAKHET
 LAO, PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

Contact LE, NHAT LINH
 Tel.
 Fax +84 28 3915 5349
 E-Mail docs@vinatransdn.com.vn

Customer Release

Date of Issue 30.10.2025 08:56:44

Vessel: HAIAN BETA Voyage: 046N ETA: 28.10.2025 16:00 POL: BALBOA POD: DA-NANG TEN SA PORT	Container Place of Availability TIEN SA PORT/DANANG CITY SON TRA DIST, DANANG CITY DISTRICT 3 DANANG CITY 550000 VIETNAM Estimated Pick Up Date: 31.10.2025 07:30
---	--

Container	Type	Seal	Special	Weight (incl. tare)	Bill of Lading	Shipment
HAMU 4011121	45GP	HLK2955129	9'6"	23660.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJ9Y2				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		
BEAU 4545393	45GP	HLK2955121	9'6"	24320.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJH3W				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		
TCNU 5203006	45GP	HLK2955127	9'6"	24140.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJU1				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		
UACU 5829774	45GP	HLK2955124	9'6"	24500.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJL9T				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		
HLBU 2857208	45GP	HLK2955122	9'6"	24080.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJN6G				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		
BMOU 5896102	45GP	HLK2955130	9'6"	24140.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJRCO				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		
HLBU 3079770	45GP	HLK2955126	9'6"	24680.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJSSG				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		
FANU 3613851	45GP	HLK2955128	9'6"	24120.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJUDW				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		
HLXU 8235831	45GP	HLK2955123	9'6"	24100.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJWSX				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		

Chairman of the Supervisory Board: Michael Behrendt
 Executive Board: Rolf Habben Jansen (CEO), Donya-Florence Amer, Dheeraj Bhatta, Mark Frese, Dr. Maximilian Rothkopf
 Registered Office: Hamburg, Company Register: Amtsgericht Hamburg HRB 97937

Container	Type	Seal	Special	Weight (incl. Tare)	Bill of Lading	Shipment
TEMU 7902208	45GP	HLK2955125	9'6"	24560.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJXSM				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		

Empty Return Depots:

TIEN SA PORT/DANANG CITY
 SON TRA DIST, DANANG CITY
 DISTRICT 3
 DANANG CITY 550000
 VIETNAM

Monday to Friday: 07:00 to 16:30 / Saturday: 07:00 to 16:30 / Sunday: 07:00 to 16:30

HAMU 4011121: Turn-In-Reference - 26935399

BEAU 4545393: Turn-In-Reference - 26935399

TCNU 5203006: Turn-In-Reference - 26935399

UACU 5829774: Turn-In-Reference - 26935399

HLBU 2857208: Turn-In-Reference - 26935399

BMOU 5896102: Turn-In-Reference - 26935399

HLBU 3079770: Turn-In-Reference - 26935399

FANU 3613851: Turn-In-Reference - 26935399

HLXU 8235831: Turn-In-Reference - 26935399

TEMU 7902208: Turn-In-Reference - 26935399

Legal Terms

This Container Release Information to Customer is subject to surrender of a duly endorsed original Bill of Lading. If a Bill of Lading has been issued for the shipment described herein and subject to sealing of the container with high security seals by the Shipper. All dates and times are given as best reasonable estimates subject to change. Storage of containers on vessels is subject to Carrier's sole discretion (see Clause 16 of Hapag-Lloyd Bill of Lading/Sea Waybill Terms and Conditions). Unless expressly agreed in writing, the Carrier does not undertake to accept any particular request, instruction or condition including but not limited to storage request. All particulars with regard to cargo (including weight) are as declared by Shipper and without responsibility or warranty as to correctness by Carrier (see Clause 11 of Hapag-Lloyd Bill of Lading/Sea Waybill Terms and Conditions). The Carriage described in this document is part of and/or a modification of the International carriage reflected in the Hapag-Lloyd Bill of Lading or Sea Waybill originally issued for the shipment(s) described herein and Carriage described herein is subject to the same Terms and Conditions of the Hapag-Lloyd Bill of Lading or Sea Waybill issued for the original carriage. Our Terms and Conditions will be provided to you upon your request or may be viewed at any office of Hapag-Lloyd AG or its agents or under www.hapag-lloyd.com. Hapag-Lloyd AG gathers, processes, stores, transmits and uses personal data of its contractual partners only if and insofar as such data are required for conducting contractual customer relationship (e.g. conclusion, execution and management of the contract, accounting purposes).

* Estimated Pick Up Date and Time is given as best reasonable estimate subject to completion of vessel discharge operations. Individual containers may be available earlier – please check on our Hapag-Lloyd Website under Online Business.

Hình 2.11: Lệnh giao hàng. Nguồn: DANALOG [1]

Sau khi nhận được Lệnh giao hàng điện tử (EDO), nhân viên sale sẽ ngay lập tức chuyển tiếp EDO - cùng với Thư ủy quyền và các tài liệu liên quan khác - đến nhân viên giao nhận thuộc Phòng Kinh doanh Vận tải. Tiếp đến, nhân viên giao nhận sẽ mang EDO cùng bộ chứng từ kèm theo đến Cảng Đà Nẵng để làm thủ tục nhận Giấy xác nhận giao nhận thiết bị (EIR - Equipment Interchange Receipt). Đây là chứng từ bắt buộc để làm căn cứ cho việc nhận container ra khỏi cảng.

TIEN SA CONTAINER TERMINAL		EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT	
CONTAINER: TXGU7094334	LOCATION: XF-14-1-1	REFERENCE: 250417SP254066	
ACTIVITY: Out		VALID TO: 02/05/2025 23:59:59	
OPERATOR: HAG		CHECK IN: 17/04/2025 21:37:12	
CUSTOMER: QINGDAO ZHONGYUE STAR SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CO.,LTD		CHECK OUT: 17/04/2025 21:59:56	
CONTAINER DETAILS:		BL/Booking No: HLCUGOA250128383	
STATUS: FULL	SEAL 1: HLD2286186	SEAL 2:	WEIGHT: 28800
ISO: 45G0	TYPE: General Dry	SIZE: 40	TEMPERATURE:
SOUND/DAMAGE:	CARGO TYPE: General	IMDG: /	VENTILATION:
REMARK:			
VESSEL DETAILS:			
VESSEL: ORNELLA	VOY AGE: 5150 / 5150	DATE/TIME: 17/04/2025 08:45:00 /	
TRANSPORTATION DETAILS:			
TRANS COMPANY: QINGDAO ZHONGYUE STAR SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CO.,LTD			
PLATE NO: 43H00301	EMPTY RETURN PLACE:		
OUT GATE 1 / DIATH_ ^API			
TERMINAL SIGNATURE		TRANSPORTATION SIGNATURE	

Hình 2.12. Xác nhận giao nhận. Nguồn: DANALOG [1]

Bước 4: Khai và truyền tờ khai hải quan điện tử

Ngay sau khi nhận được Lệnh giao hàng (D/O) hoặc Lệnh giao hàng điện tử (EDO) từ hãng tàu, nhân viên thủ tục thuộc Phòng Kinh doanh Vận tải của DANALOG sẽ tiến hành bước quan trọng tiếp theo trong quy trình xử lý hàng quá cảnh: khai báo hải quan điện tử.

Nhân viên thủ tục sử dụng hệ thống **Ecus5 - VNACCS** - phần mềm khai báo hải quan điện tử chuyên dụng do Tổng cục Hải quan Việt Nam triển khai và quản lý - để thực hiện khai báo cho từng lô hàng quá cảnh.

Toàn bộ thông tin khai báo phải được nhập đầy đủ, chính xác và tuân thủ nghiêm ngặt các quy định hiện hành của pháp luật hải quan Việt Nam.

Tờ khai hải quan điện tử phải bao gồm đầy đủ các thông tin cơ bản sau:

- Thông tin hàng hóa: số container (FANU3168611, TEMU7519755, FANU3587562, v.v.), số kiện hàng (205 kiện), trọng lượng tổng (246.664 kg), mô tả chi tiết hàng hóa (Giấy phế liệu - Waste Paper OCC NO.12), giá trị lô hàng (260.184,300 USD), cùng với mã HS để phục vụ việc phân loại hàng hóa và xác định thuế suất áp dụng.
- Thông tin vận chuyển: Bao gồm các chi tiết như số vận đơn (HLCUBSC2506BGTO5), tên hãng tàu (Hapag-Lloyd), cảng đến Tiên Sa, phương thức vận tải (Container), và số lệnh giao hàng (D/O). Các thông tin này phải được khai báo chính xác nhằm đảm bảo khả năng theo dõi và xử lý hàng hóa một cách chính xác trong

toàn bộ quá trình.

- Thông tin về các bên liên quan: Phần này ghi rõ người xuất khẩu (VIPA Inc.), người nhập khẩu (Sun Paper Savannakhet Co., Ltd), và đơn vị đại lý hải quan được ủy quyền (DANALOG) — nhằm xác minh tư cách pháp lý và trách nhiệm của các bên tham gia trong quá trình vận chuyển hàng hóa.

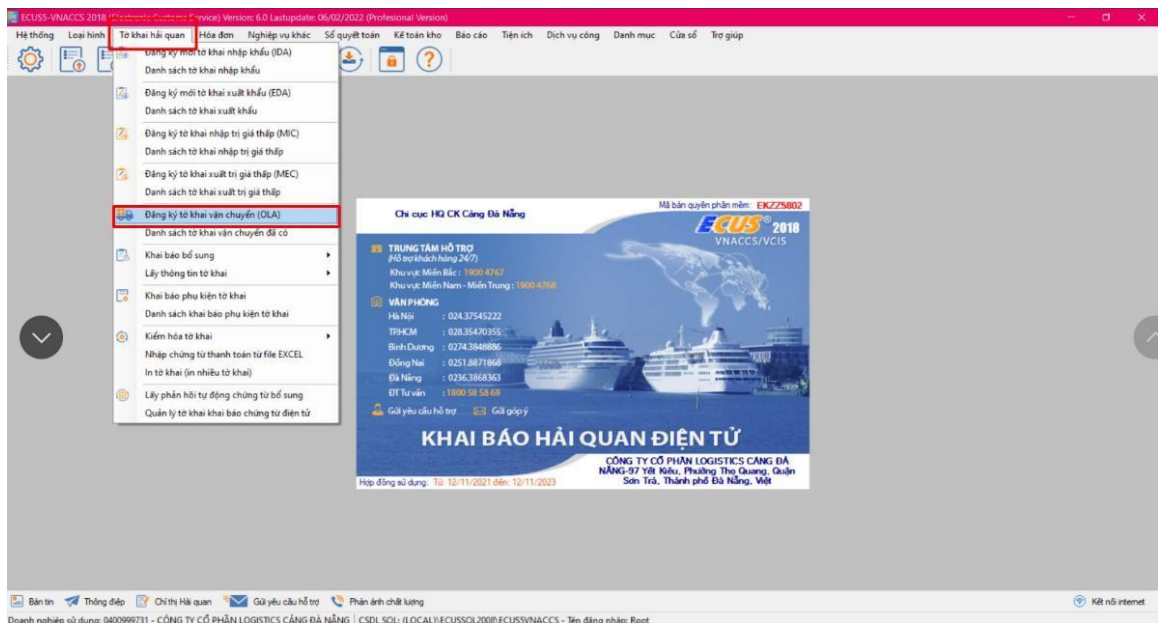
QUY TRÌNH KHAI BÁO HẢI QUAN BẰNG PHẦN MỀM ECUS5 VNACCS

[1] Click vào phần mềm ECUS5 VNACCS



Hình 2.13: Phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1]

[2] Chọn mục “Tờ khai hải quan” vào phần “Đăng ký tờ khai vận chuyển OLA”



Hình 2.14: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1]

[3] Sau khi nhấn vào mục “Đăng ký tờ khai vận chuyển OLA” sẽ xuất hiện trang khai báo thông tin. Mỗi tờ khai OLA sẽ được phép khai báo tối đa 5 Bills hàng hóa. Dựa vào thông tin trên Bill để điền các thông tin vào từng vị trí cần thiết.

Hình 2.15: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS.

Nguồn: DANALOG [1]

[4] Tại mục Bill 1 điền các thông tin cần thiết trên Bill vào các mục tờ khai

Hình 2.16: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS.

Nguồn: DANALOG [1]

Nếu tách Bill thì phải ghi rõ ràng vào mục ghi chú. Số lượng của tổng Bill và số lượng lần đi trong tờ khai. Nếu kế hoạch có thêm các Bill khác, tiếp tục khai vào các mục 2,3,4 hoặc 5 bên dưới.

[5] Bấm vào mục “Thông tin container” tiếp tục khai báo số container, số seal, Mục container của số Bill, Số vận đơn và loại container.

STT	Số hiệu container/số hiệu toa/số hiệu kiện	Cont thuộc Bill số thứ tự trên tờ Khai	Số seal	Số vận đơn	Loại cont	Số seal HQ	Số seal 2
1	Số container	Cont thuộc Bill số thứ tự trên tờ Khai	Số seal	Số vận đơn	Cont 40		
2	MSKU9711730		5566001	216210508	Cont 40		
3	SUDU6944305	1	5566208	216210508	Cont 40		
4	CAIU8342700	1	5566185	216210508	Cont 40		
5	MRSU4998172	1	5566055	216210508	Cont 40		
6	SUDU6589200	1	3178888	216210508	Cont 40		
7	GCCU5805171	1	5566041	216210508	Cont 40		
8	MRKU3264103	1	5566047	216210508	Cont 40		
9	MRKU3799996	1	5566002	216210508	Cont 40		
10	MRKU5873644	1	5566003	216210508	Cont 40		
11	MRSU3829537	1	5566005				

Hình 2.17: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn:

DANALOG [1]

[6] Sau khi điền đầy đủ các thông tin, tiến hành đăng ký thông tin tờ khai (OLA) để lấy số tờ khai

The screenshot shows the 'Tờ khai vận chuyển (OLA)' window. The left sidebar has a red box around '2. Đăng ký thông tin tờ khai (OLA)'. The main form is divided into 'Thông tin chung' and 'Thông tin container'. Fields include: Số tờ khai vận chuyển, Cảng nhập khẩu/xuất khẩu, Mã số thuế nhà vận chuyển, Địa chỉ, Số hợp đồng vận chuyển, Ngày hợp đồng vận chuyển, Ngày dự kiến bắt đầu vận chuyển, Ngày dự kiến kết thúc vận chuyển, Địa điểm xếp hàng, Mã (Khu vực chịu sự giám sát Hải Quan), Vị trí xếp hàng, Mã (Khu vực chịu sự giám sát Hải Quan), Vị trí dỡ hàng, Tuyến đường, Loại bảo lãnh, Năm phát hàng bảo lãnh, Ký hiệu chứng từ bảo lãnh, Số chứng từ bảo lãnh, Ghi chú 1.

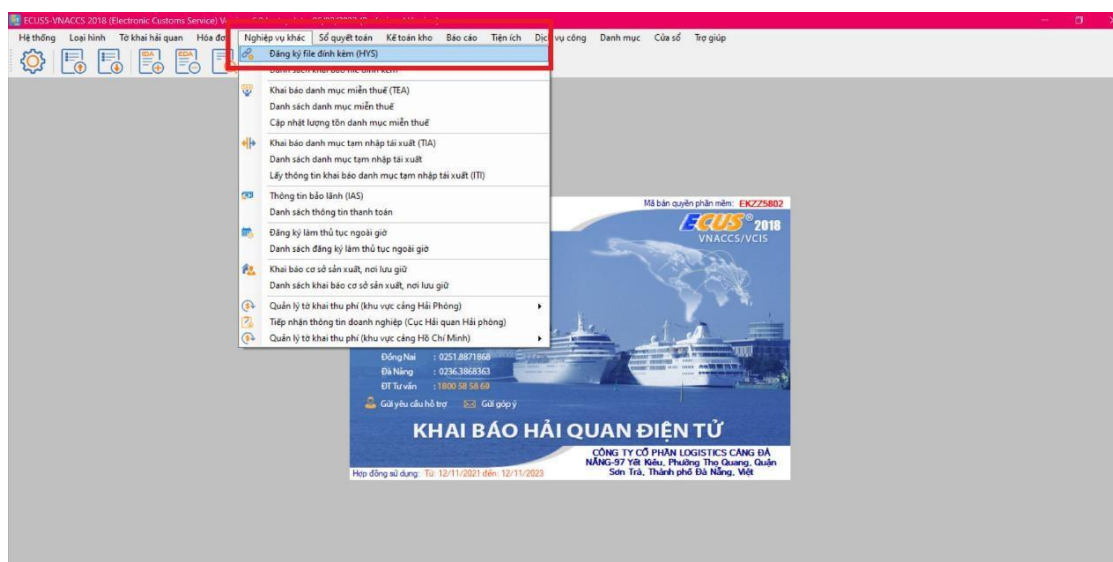
Hình 2.18: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1]

[7] Sau khi nhấn vào mục “Đăng ký thông tin tờ khai (OLA)”, hệ thống sẽ xuất hiện số tờ khai vận chuyển. Tiến hành làm file excel bảng kê hàng hóa quá cảnh – Điền số tờ khai vừa có vào bảng kê

Bảng kê chi tiết hàng hóa quá cảnh/trung chuyển										
Stt	Kê Khai hàng hóa xuất cảng									
	Số Bảng kê	Ngày Bảng kê	Tờ khai		Chi cục HQ đăng ký Tờ khai	Số vận đơn	Tên hàng	Mã HS	Số lượng	
			Số	Ngày					Số kiện	Đơn vị
1		NGÀY BẢNG KÊ			MÃ CHI CỤC HQ ĐĂNG KÝ	SỐ VẬN ĐƠN 1	TÊN HÀNG HÓA	MÃ HS HÀNG HÓA	SỐ KIẾN BILL 1	ĐƠN VỊ KIẾN
2						SỐ VẬN ĐƠN 2	TÊN HÀNG HÓA	MÃ HS HÀNG HÓA	SỐ KIẾN BILL 2	ĐƠN VỊ KIẾN
3						SỐ VẬN ĐƠN 3	TÊN HÀNG HÓA	MÃ HS HÀNG HÓA	SỐ KIẾN BILL 3	ĐƠN VỊ KIẾN

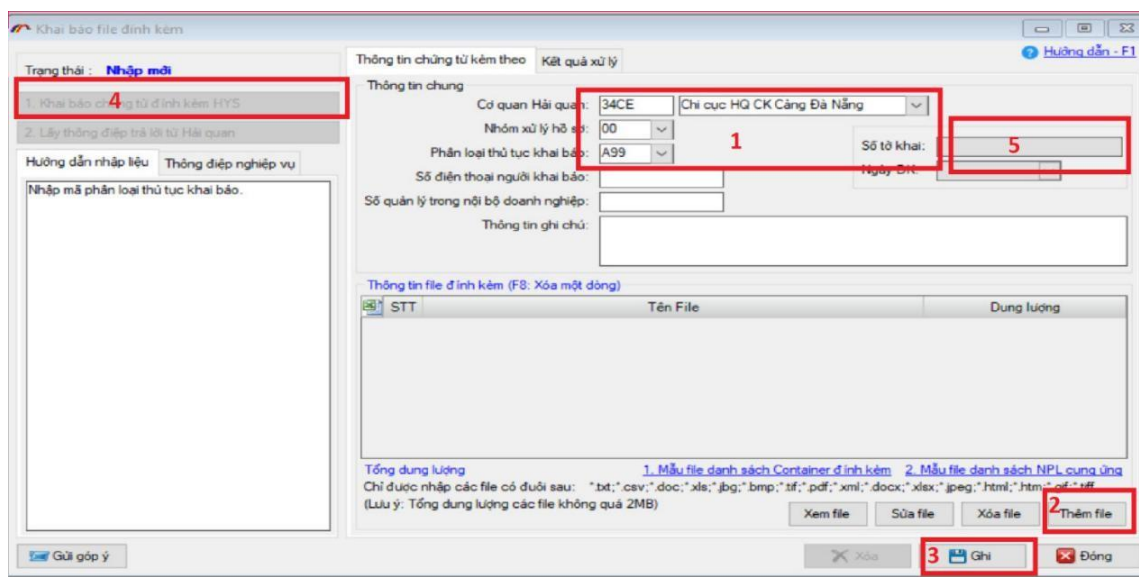
Hình 2.19: Làm Excel bảng kê hàng hóa quá cảnh. Nguồn: DANALOG [1]

[8] Sau khi điền số tờ khai vào bảng kê nhấn vào mục “Nghị vụ khác” -> “Đăng ký file đính kèm HYS”. Tiến hành truyền file Bảng kê để lấy số bảng kê



Hình 2.20: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1]

[9] Thực hiện theo các bước sau để lấy số bảng kê:



Hình 2.21: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn: DANALOG [1]

- Điền thông tin của Cơ quan hải quan tiếp nhận bảng kê, Nhóm xử lý hồ sơ và Mục Phân loại thủ tục khai báo
 - Nhấn vào mục “Thêm file” để thêm File excel đã chuẩn bị sẵn (có số tờ khai hải quan đã lưu)
 - Nhấn Ghi để lưu file trên hệ thống
 - Nhấn vào mục “Khai báo chứng từ HYS đính kèm”
- Hệ thống sẽ thể hiện số tờ khai (Bảng kê)

Kéo tờ khai đã truyền OLA về để thêm số bảng kê và truyền chính thức.

Hình 2.22: Khai báo hải quan điện tử bằng phần mềm ECUS5 VNACCS. Nguồn:

DANALOG [1]

Sau khi có số bảng kê. Nhấn vào mục “Lấy thông tin của tờ khai (OLB)” để kéo tờ khai về

Thêm số bảng kê vào vị trí Ghi chú 2 Nhấn vào “Ghi” để lưu thay đổi

Nhấn vào mục “Đăng ký thông tin tờ khai (OLA)”

Nhấn vào mục “Khai báo thông tin tờ khai (OLC)” (Truyền chính thức, nên kiểm tra lại trước khi truyền OLC)

Nhấn vào “Lấy kết quả phân luồng, thông quan”

Quá trình khai báo này phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy định của Luật Hải quan Việt Nam cùng các nghị định của Chính phủ về hàng hóa quá cảnh. Tất cả dữ liệu khai báo phải hoàn toàn khớp với các chứng từ đã được kiểm tra ở các bước trước đó, bao gồm Vận đơn (Bill of Lading), Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), Phiếu đóng gói (Packing List) và các tài liệu liên quan khác.

Sau khi hoàn tất việc nhập dữ liệu và kiểm tra nội bộ, nhân viên thủ tục tiến hành gửi tờ khai qua hệ thống VNACCS.

Bản sao thông tin khai báo vận chuyển

Tiêu chuẩn kiểm tra đã được lựa chọn	2	Cơ quan hải quan	CKCDANANG
Số tờ khai vận chuyển	500566097110	Cờ báo nhập khẩu / xuất khẩu	C Ngày lập tờ khai 17/09/2025
Người khai	H2696	- CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG	
Địa chỉ	97 YẾT KIỀU		
Nhà vận chuyển	0400999731	CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG	
Địa chỉ	97 YẾT KIỀU, PHƯỜNG SON TRÀ, THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG, VIỆT NAM		
Số hợp đồng vận chuyển / giấy tờ tương đương	ZYSTAR		
Ngày hợp đồng vận chuyển / giấy tờ	31/12/2024	Ngày hết hạn hợp đồng vận chuyển / giấy tờ	31/12/2025
Phương tiện vận chuyển	31	- TRUCK	
Mục đích vận chuyển	CTR	- Hàng quá cảnh	
Loại hình vận tải	QU	- Vận chuyển hàng hóa phải qua kiểm dịch, hàng hóa XNK có điều kiện	
Địa điểm xếp hàng			
Mã	(Khu vực chịu sự giám sát Hải quan)	34CES01	(Vị trí xếp hàng)
Tên	XN CANG TIEN SA	Đi (dự kiến)	(Cảng / cửa khẩu / ga xếp hàng VNDTS * 18/09/2025
Địa điểm trung chuyển cho vận chuyển (Khai báo gộp)	Đến dự kiến	Đi dự kiến	
1	-		
2	-		
3	-		
Địa điểm dỡ hàng			
Mã	(Khu vực chịu sự giám sát Hải quan)	32BBG02	(Vị trí dỡ hàng)
Tên	BAI KIEM HOA XUAT	Đến (dự kiến)	(Cảng / cửa khẩu / ga dỡ hàng VNLAOT 19/09/2025
Tuyến đường	CANG TIEN SA, QLI, QL9- CK LAO BAO		
Loại bảo lãnh	Số tiền bảo lãnh	VND	
Số lượng cột trong tờ khai	1	Số lượng container	1
Ghi chú 1	HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN ZYSTAR-20250101		

Hình 2.23: Tờ khai OLA

Trong trường hợp tờ khai hải quan bị hệ thống từ chối do lỗi logic, thiếu thông tin hoặc nhập sai dữ liệu, nhân viên thủ tục sẽ kiểm tra lại toàn bộ nội dung, chỉnh sửa các sai sót cần thiết, và gửi lại tờ khai cho đến khi hệ thống chấp nhận hợp lệ.

Bước 5: Hoàn tất thủ tục thông quan tại cửa khẩu Cảng Đà Nẵng

Trước hết, nhân viên chứng từ thuộc Phòng Kinh doanh Vận tải sẽ chuẩn bị một bộ hồ sơ hoàn chỉnh, bao gồm các tài liệu sau: Biên bản giao nhận hồ sơ hải quan, Hợp đồng, Hóa đơn thương mại, Phiếu đóng gói hàng hóa, Vận đơn và Giấy ủy quyền.

Sau khi hoàn thiện bộ hồ sơ, nhân viên chứng từ sẽ bàn giao lại cho nhân viên giao nhận - người chịu trách nhiệm mang hồ sơ đến Chi cục Hải quan để tiến hành các thủ tục thông quan chính thức.

Chi cục Hải quan Khu vực XII
HQCK Cảng Đà Nẵng

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

PHIẾU TIẾP NHẬN, BÀN GIAO HỒ SƠ HẢI QUAN

Tên đơn vị XNK : CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG

Mã số XNK: 0400999731

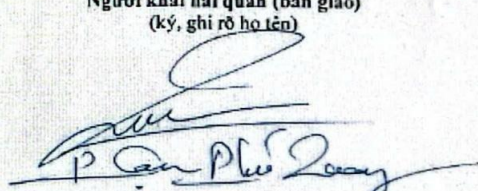
Số/ngày tờ khai: 500565154 060 Ngày: 16/09/2025

Hồ sơ hải quan gồm (phần này dành cho người khai hải quan, công chức hải quan kiểm tra)

Số TT	Tên chứng từ	Số lượng	Số trang	Bản chính	Bản sao	Ghi chú
1	Tờ khai HQ					
2	Hóa đơn					
3	Packing list					
4	Bill					
5	Hợp đồng					
6	Giấy chứng nhận xuất xứ					

.....Ngàythángnăm 20...
Công chức hải quan (tiếp nhận)
(ghi rõ số bản, số trang chứng từ,
ký, ghi rõ họ tên, đóng dấu số hiệu công chức)

Đà Nẵng, ngày ... tháng ... năm..
Người khai hải quan (bàn giao)
(ký, ghi rõ họ tên)



I. Bàn giao hồ sơ cho bộ phận phúc tập hồ sơ (phần này giành cho nội bộ hải quan)

Nội dung: bàn giao 01 bộ hồ sơ hải quan đã thông quan, có các chứng từ được liệt kê tại điểm I trên đây, gồm:bản;trang; và các tài liệu khác kèm theo gồm:.....

...Ngàythángnăm 20...
Người nhận bàn giao
(ký, ghi rõ họ tên, đóng dấu số hiệu
công chức)

...Ngàythángnăm 20...
Người bàn giao
(ký, ghi rõ họ tên)

Ghi chú: Mỗi bộ hồ sơ hải quan chỉ lập 01 phiếu tiếp nhận, bàn giao hồ sơ và lưu cùng bộ hồ sơ đó.

WASTE PAPER SALES CONTRACT

Contract No.:VIPUSSP20250522
VIPA REF: US 25-9463

Date: May 23rd, 2025

SELLER:VIPA(USA) INC.
ADDRESS:21680 GATEWAY CENTER DRIVE, SUITE #330, DIAMOND BAR, CA,91765(USA)

BUYER: SUN PAPER SAVANNAKHET CO., LTD
ADDRESS: Road No 9, Man ji Village, Xepon District, Savannakhet Province, Lao PDR

The SELLER agrees to sell and BUYER agrees to buy the goods under the terms and conditions as stated below.
本合同基于买卖双方同意的以下条款来制定的。

Description of Goods 品名	Quantity (MT) 数量 (吨)	Unit Price (USD) 单价 (美元)	Total Contract Value (USD) 总金额 (美元)
WASTE PAPER OCC NO.12	9000MT +/-3%	180/MT (Including DTHC & CIC & LSS & BAF & CCF)	USD 1,620,000 +/- 3%

Specification(规格要求): Selected OCC (SOCC). Original from USA (美国废纸 SOCC)
Sales Term(价格条款): CIF Danang Port, Vietnam (CIF 越南岘港)
Seller bears all sea freight except customs clearance fee at POD(卖方承担除目的港清关费外所有海运费用)
Port of Destination (目的港口): Danang Port, Vietnam
Port of Origin (装货港口): Any main ports of USA (美国主港)
Latest Shipment Date (船期): July 15, 2025 (2025 年 7 月 15 日或以前)
Country of Origin(原产国): USA (美国)
Weight Discrepancy(磅差): +/- 1% allowed (允许+/-1%的磅差)

Other Terms and Conditions:
其它条款:

1. Payment Terms (付款条件):
100%T/T payment with full invoice amount for all shipments within 30 working days after the BL issue date./ 在提单日期后三十个工作日内,根据发票金额全额支付货款。
2. Tolerance (溢短装):
Quantity <2000MT +/- 5% in quantity and value is allowed (允许+/-5%的溢短装)
Quantity >=2000MT +/- 3% in quantity and value is allowed (允许+/-3%的溢短装)
If the quantity shipped does not meet the contract quantity, the quantity in short or the corresponding value of the goods shall be made up. (发货数量未满足合同合同数量的,应补足数量或者相应的货物价值)
3. Transshipment (转船): Allowed (允许)
4. Partial Shipment (分批装运): Allowed, but no more than 45 lots (允许,但不超过 45 批);

5. **Packing (包装):** Baled and loaded on HC 40' container (打包及标准 40' 高柜运输).
6. **Free Detention (免滞期费):** At least 14 days of free time combined, or 7 days of free demurrage + 7 days of free detention for containers at destination port included. If can't provide enough time, shipper should bear the additional cost. (最低目的港 14 天免滞期, 或者 7 天免堆期加 7 天免柜期, 如果不能提供足够的箱使时间, 发货人需要承担额外的费用).
7. **Shipping Line Restriction (船公司使用限制):** Only EVERGREEN, MSC, MSK, CMA, WANHAI, YANGMING, COSCO, HPL, ONE are allowed, and CIC & containers maintenance charge should be included in sea rate or prepaid by shipper at loading port. 仅允许使用 EVERGREEN, MSC, MSK, CMA, WANHAI, YANGMING, COSCO, HPL, ONE, 如有 CIC 费用以及集装箱维修费, 需包含在海运费内或由发货人在起运港预先支付.
8. **Claim Process (索赔条款):**
- a) The claim should be lodged with the claim report within 45 days after goods arrived at port
在货物到达目的港后 45 天内提出索赔, 并提供索赔报告
 - b) All claims should be filed with pictures clearly showing material in the container with the container number. Moisture claim should have pictures showing moisture meter reading. 所有的索赔必须提供带有货柜号码的照片, 并明确显示所含质量问题. 如是水分超标而索赔, 要求提供水分含量测试报告
 - c) All other terms as per PS-2002 for US material and CEPI-1999 for European material.
其他索赔条款, 将按照美国 PS-2017 欧度 CEPI-1999 标准进行索赔.
 - d) The claim shall be settled within 90 working days from the claim reporting date.
索赔应在索赔报告日起 90 个工作日内解决.
9. **Dispute (争议):**
- In the event that both parties fail to reach agreement on any dispute after 45 days, the case may be referred to China International Economic and Trade Arbitration Commission for arbitration for arbitration. The arbitration result shall be final and binding to both parties. 买卖双方如果有争议发生经协调不能解决则交给中国国际经济贸易仲裁委员会进行仲裁.
10. **Advising Bank (通知行信息):**
 UBS AG Stamford Branch, 600 Washington Boulevard Stamford, CT 06901, Tel: +1 203-719-1850
 ACCOUNT: 101-WA-820055-000
 SWIFT: UBSWUS33
11. **SHIPPING ADVICE (装船通知):**
- The Seller shall send by email to the buyer within 10 working days after the date of shipment the shipping advice, indicating the following:
- A) Contract number, invoice number
 - B) Total weight shipped and invoiced and total number of the container;
 - C) On board date and vessel's name
 - D) Destination port and ETA & ETD
 - E) Full set of electronic documents by mail
- 卖方应于每批货装船后 10 个工作日内电子邮件通知买方以下内容:
- A) 合同号, 发票号
 - B) 装运总重量, 发票数量, 集装箱数量

- C) 提单号, 装船日期和船名
 D) 目的港名称, 大概装运日期和大概到岸日期
 E) 以邮件方式提供全套单据电子版

12. DOCUMENTS REQUIRED (单据要求):

A) Full SET OF ORIGINAL BILL, SWB OR TELEX RELEASE BILL, INDICATING CONSIGNEE TO APPLICANT AND NOTIFY: Tax code : 0402060908 DONG HONG LOGISTICS DA NANG CO.,LTD
 Add: Lot 39, Road 2, Da Nang Industrial Park, Son Tra Dist., Da Nang City, Vietnam Tel: 0941746357 Ms Kim Oanh
 Email: yuanyuan@dong-hong.cn Danis@dong-hong.cn

B) Signed and sealed commercial Invoice in 3 originals issued and signed by the Seller, indicating the contract number, invoice number, invoice date, the unit price and the total amount.

C) Signed and sealed packing list in 3 originals, issued and signed by the seller, indicating the contract number, invoice date, the container numbers, and the weight loaded in each container and the exact number of bales shipped in each container and the total numbers of containers and bales and the total weight shipped and invoiced.

D) Marine cargo insurance

E) ADDITIONAL CONDITION:

The Seller must deliver the 1/3 set of original documents to the buyer within 10 working days after the vessel sailing date by courier and advise the courier no. If can't issue Sea Waybill or Telex Release.

A) 全套正本提单、SWB 或者电放提单, 注明运费已付, DHTC 已付, 买方为收货人和通知人

B) 签字盖章商业发票 3 份

C) 签字盖章装箱单 3 份

D) 海运保险单

E) 附加条款:

如船公司不能出具 SWB 或者电放提单, 卖方必须将 1/3 套正本单据在开船日后 10 个工作日内邮寄给买方并告知快递号。

1/3 DELIVERY ADDRESS:

Company: Sun Paper Savannakhet co.Ltd. Da Nang Office.

Address : Floor 7 ,773 Ngo quyen street,An Hai Bac ward, Son Tra District, Da Nang city

Name: Song Zihao/Minh Thuy

TEL: 0942726875/0963888201

Post code: 550000

VIPA (USM) INC.
 21680 Gateway Center Drive
 Suite # 330
 Diamond Bar, CA 91765, USA

SELLER (卖方)

BUYER (买方)

Hình 2.23: Phiếu tiếp nhận giao nhận, bàn giao hồ sơ hải quan

Như đã đề cập ở trên, đối với các lô hàng quá cảnh là giấy phế liệu, bắt buộc phải mượn giấy phép quá cảnh từ Công ty SAFI Logistics. Sau đó, nhân viên giao nhận phải khấu trừ số lượng và giá trị hàng hóa đã khai báo ra khỏi tổng khối lượng và trị giá còn lại được ghi trong giấy phép, dựa trên lô hàng thực tế đang được xử lý.

Mục đích của việc này là để Cơ quan Hải quan có thể kiểm soát xem số lượng giấy phê liệu đã thực tế được quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam sang Lào có phù hợp với khối lượng được cấp phép trong giấy phép quá cảnh hay không.

Sau khi hoàn tất thủ tục tại Chi cục Hải quan Cửa khẩu Cảng Đà Nẵng (số 03 Yết Kiêu), đối với mỗi tờ khai được gửi qua hệ thống điện tử, người khai hải quan sẽ nhận được ba bản cứng có đóng dấu của cơ quan Hải quan, cụ thể như sau:

- Một bản được lưu tại Văn phòng Thủ tục Hải quan Cảng Tiên Sa (số 01 Yết Kiêu).
- Một bản được chuyển đến Chi cục Hải quan Cửa khẩu Quốc tế Lao Bảo để sử dụng trong quá trình làm thủ tục tờ khai BIA (Border Internal Transit) - tức tờ khai vận chuyển nội địa biên giới cho lô hàng đi từ Cảng Tiên Sa đến Cửa khẩu Lao Bảo.
- Một bản được doanh nghiệp lưu giữ và phải bảo quản trong thời hạn 5 năm, theo quy định tại điểm đ, khoản 2, Điều 18 Luật Hải quan [12] ngày 23/6/2014. Bản này phải được xuất trình khi cơ quan Hải quan yêu cầu kiểm tra hoặc tiến hành hậu kiểm.

Cuối cùng, Cơ quan Hải quan sẽ cấp một văn bản có tiêu đề “Danh sách container đủ điều kiện ra khỏi khu vực giám sát hải quan”, trong đó bao gồm thông tin về số container, số niêm phong và mã QR để xác minh. Số tờ khai ghi trên danh sách này sẽ được sử dụng để quét hoàn tất thủ tục thông quan trong hệ thống EPORT.

CHI CỤC HẢI QUAN KHU VỰC XII
HẢI QUAN CỬA KHẨU CẢNG ĐÀ



Ngày 07 Tháng 11 Năm 2025

DANH SÁCH CONTAINER
ĐỦ ĐIỀU KIỆN QUA KHU VỰC GIÁM SÁT HẢI QUAN

1. Chi cục hải quan giám sát: Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng
2. Đơn vị vận chuyển: CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG
3. Mã số thuế: 0400999731
6. Ngày tờ khai: 06/11/2025
4. Số tờ khai: 500577918930
7. Hình thức vận chuyển: Vận chuyển hàng hóa có thủ

STT	SỐ HIỆU CONTAINER (1)	SỐ SEAL CONTAINER (nếu có) (2)	SỐ SEAL HẢI QUAN (nếu có) (3)	XÁC NHẬN CỦA BỘ PHẦN GIÁM SÁT HẢI QUAN (4)	MÃ VẠCH (5)
11	TEMU7117226	EMCLZB9554	HQ/25.023697 8		
12	TGBU6536830	EMCLZB9574	HQ/25.023697 9		
13	TRHU5528345	EMCLZB9454	HQ/25.023698 0		
14	TRHU7145793	EMCLZB2464	HQ/25.023698 1		
15	TRHU8319945	EMCLZA2574	HQ/25.023698 2		

Ngày 07 Tháng 11 Năm 2025 14:32:34

3/4

CS Được quét bằng CamScanner

Hình 2. 24: Danh sách container đủ điều kiện ra khỏi khu vực giám sát hải quan

2.4. Đánh giá quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

2.4.1. Thời gian

- **Ưu điểm**

Quy trình khai báo hàng quá cảnh tại DANALOG được tổ chức theo một trình tự rõ ràng, với sự phân công cụ thể giữa các bộ phận sale, chứng từ, giao nhận, thủ tục. Sự phối hợp nhịp nhàng này giúp rút ngắn thời gian xử lý ở từng giai đoạn.

Sự phát triển của công nghệ cũng góp phần đáng kể trong việc tối ưu hóa thời gian, khi các hệ thống điện tử như VNACCS, EPORT được sử dụng để khai báo trực tuyến, trao đổi chứng từ và tạo mã QR ra vào cổng, thay thế cho các thủ tục giấy tờ truyền thống và rút ngắn đáng kể thời gian chờ.

Bên cạnh đó, đội ngũ nhân viên có chuyên môn, kinh nghiệm, cùng mối quan hệ tốt với hải quan và hãng tàu giúp hạn chế sai sót và thúc đẩy tiến độ công việc. Công ty cũng linh hoạt sử dụng đội xe nội bộ trong trường hợp cần giảm thời gian chờ phương tiện từ đối tác.

- **Hạn chế**

Dù có sự cải thiện đáng kể, thời gian xử lý vẫn chịu ảnh hưởng từ các yếu tố khách quan ngoài tầm kiểm soát. Khi các bên liên quan như hãng tàu, đơn vị vận tải hay cơ quan cảng biển bị quá tải, thời gian thương lượng giá, phát hành chứng từ hay bốc dỡ container có thể bị kéo dài. Việc trao đổi thông tin chủ yếu qua các nền tảng trực tuyến như Zalo, Gmail, Wechat khiến quy trình phụ thuộc nhiều vào chất lượng đường truyền Internet: nếu gặp sự cố mạng, quá trình truyền đạt thông tin bị gián đoạn, ảnh hưởng đến tiến độ. Ngoài ra, thời gian chờ tại bãi container, đặc biệt khi cùng lúc nhiều khách hàng có nhu cầu bốc dỡ, là yếu tố mà công ty không thể kiểm soát, dẫn đến kéo dài thời gian thực hiện dịch vụ.

2.4.2. Chi phí

- **Ưu điểm**

Việc triển khai các công cụ phần mềm như EPORT và VNACCS đã giúp DANALOG giảm chi phí nhân công, rút ngắn thời gian thao tác thủ công, và tránh được các chi phí phát sinh do sai sót của con người. Mối quan hệ hợp tác lâu dài với hãng tàu và công

ty vận tải giúp công ty có lợi thế khi thương lượng về giá, đặc biệt khi khối lượng dịch vụ thay đổi. Việc giảm thời gian xử lý thông qua ứng dụng công nghệ giúp giảm chi phí giấy tờ, vận chuyển và chi phí phát sinh. Bên cạnh đó, việc tự thực hiện nhiều công đoạn nội bộ thay vì thuê ngoài các đơn vị dịch vụ trung gian giúp khách hàng tiết kiệm đáng kể chi phí logistics tổng thể.

- **Hạn chế**

Mặc dù phần lớn chi phí trong quy trình giao nhận hàng quá cảnh là chi phí bắt buộc theo quy định của cơ quan quản lý, cảng biển và hãng tàu nhưng vẫn tồn tại một số yếu tố chi phí có thể gây cản trở đến hiệu quả vận hành.

Trước hết, các chi phí phát sinh do sai lệch chứng từ hoặc lỗi nghiệp vụ - đặc biệt khi liên quan đến nhân viên mới chưa có đủ kinh nghiệm - có thể làm tăng chi phí chỉnh sửa, bổ sung tài liệu và kéo dài thời gian xử lý hồ sơ.

Ngoài ra, các sự cố kỹ thuật liên quan đến hệ thống VNACCS, EPORT hoặc phần mềm nội bộ có thể tạo ra chi phí khắc phục, bảo trì và chi phí cơ hội khi buộc phải xử lý bằng phương thức thủ công. Các khoản chi cho đào tạo nhân sự vận hành hệ thống cũng là chi phí dài hạn cần được cân nhắc, đặc biệt trong bối cảnh công nghệ thay đổi nhanh. Bên cạnh đó, việc phụ thuộc vào các đối tác thứ ba như hãng tàu, đơn vị vận tải hay bãi container có thể dẫn đến các chi phí phát sinh như lưu bãi, lưu container hoặc phí điều xe khẩn cấp nếu tiến độ không được đảm bảo.

2.4.3. Chất lượng

- **Ưu điểm**

Toàn bộ quy trình được kiểm soát chặt chẽ từ khâu tiếp nhận chứng từ cho đến giai đoạn bàn giao hàng tại cửa khẩu. DANALOG phân công nhân sự chuyên trách cho từng giai đoạn của quy trình, đảm bảo rằng nhân viên thành thạo trong việc sử dụng các phần mềm logistics và liên tục cập nhật tình trạng lô hàng cũng như tiến độ xử lý chứng từ. Việc tuân thủ nghiêm ngặt các quy định pháp lý trong quá trình khai báo góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm thiểu rủi ro pháp lý cho doanh nghiệp cũng như khách hàng.

- **Hạn chế**

Chất lượng dịch vụ vẫn chịu ảnh hưởng một phần bởi yếu tố con người. Trong một số trường hợp, chứng từ khách hàng cung cấp không đầy đủ hoặc sai sót có thể dẫn đến chậm

trễ hoặc lỗi hệ thống. Phân khúc khách hàng còn tương đối hẹp, giới hạn khả năng mở rộng chất lượng dịch vụ sang nhóm sản phẩm đa dạng hơn. Ngoài ra, doanh nghiệp chưa có hệ thống thu thập phản hồi khách hàng một cách bài bản, khiến việc nhận diện các điểm cần cải thiện còn chưa toàn diện.

Bên cạnh đó, các sự cố kỹ thuật hiện trường như container bị móp méo, mã QR không khớp, hoặc chưa cập nhật trạng thái hàng hóa kịp thời trên hệ thống vẫn có thể xảy ra nếu khâu giám sát tại chỗ không được thực hiện nghiêm ngặt.

2.4.4. Tính linh hoạt

- **Ưu điểm**

Công ty thể hiện khả năng thích ứng linh hoạt trước các tình huống phát sinh như thay đổi lịch trình tàu, điều xe thay thế, hoặc thực hiện thao tác thủ công tạm thời trong trường hợp hệ thống gặp sự cố, qua đó đáp ứng đa dạng yêu cầu của khách hàng về tuyến đường, địa điểm nhận hàng hay thời gian vận chuyển.

Đáng chú ý, sự phối hợp linh hoạt giữa các bộ phận - bao gồm sale, chứng từ, giao nhận và thủ tục - giúp duy trì tiến độ giao hàng đúng thời hạn ngay cả trong điều kiện khó khăn hoặc bất ổn.

- **Hạn chế**

Tuy nhiên, mức độ linh hoạt vẫn còn hạn chế trong các tình huống bất khả kháng, chẳng hạn như lỗi hệ thống EPORT, mất kết nối với hệ thống VNACCS, hoặc điều kiện thời tiết xấu ảnh hưởng đến vận tải đường bộ. Trong các yêu cầu đặc biệt, công ty đôi khi không thể đáp ứng ngay do cần chờ sự phối hợp từ hãng tàu, đối tác vận tải hoặc cơ quan hải quan. Một số nhiệm vụ chuyên môn sâu như khai báo hải quan không thể được thay thế bởi nhân viên từ bộ phận khác, hạn chế khả năng điều phối nhân lực khi cần.

Trong những trường hợp này, việc triển khai các biện pháp ứng phó khẩn cấp vẫn chủ yếu dựa vào sáng kiến cá nhân và chưa được tự chuẩn hóa ở mức cao, dẫn đến hiệu quả xử lý chưa thực sự ổn định.

2.5. So sánh quy trình thực tế tại doanh nghiệp so với quy trình lý thuyết

Có thể thấy quy trình khai báo hải quan của doanh nghiệp được xây dựng dựa trên nền tảng quy trình khai báo hải quan điện tử theo lý thuyết, nhưng đã được đơn giản hóa nhằm phù hợp với mô hình hoạt động thực tế của doanh nghiệp. Danalog tập trung vào sự

phối hợp giữa các bộ phận để xử lý chứng từ nhanh chóng, hạn chế sai sót và nâng cao hiệu quả phục vụ khách hàng.

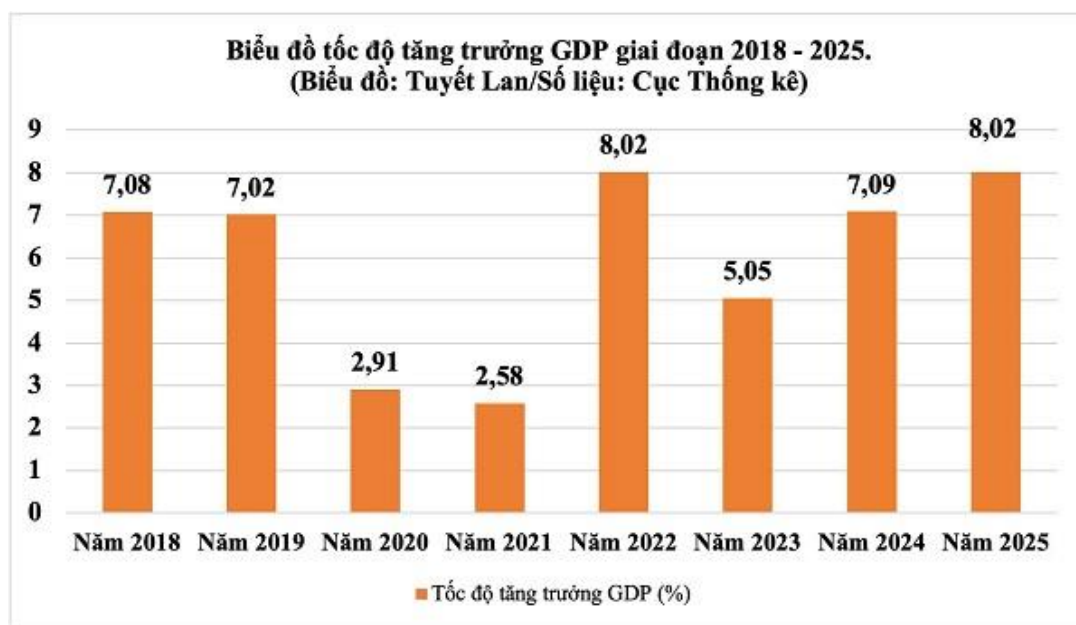
2.5. Các nhân tố ảnh hưởng

2.5.1. Môi trường vĩ mô

Môi trường kinh tế

Thực trạng nền kinh tế và xu hướng trong tương lai có ảnh hưởng đến thành công và chiến lược của một ngành, địa phương, quốc gia. Môi trường kinh tế là một tập hợp nhiều yếu tố có ảnh hưởng sâu rộng và theo những chiều hướng khác nhau đến hoạt động của các ngành, địa phương, quốc gia. Các nhân tố chính thuộc môi trường kinh tế là: Tốc độ tăng trưởng kinh tế; Lãi suất; Chính sách tiền tệ tỷ giá hối đoái; Tình trạng lạm phát; Kim ngạch xuất nhập khẩu; Cơ sở hạ tầng giao thông.

- **Tốc độ tăng trưởng kinh tế GDP**



Biểu đồ 2.1: Tốc độ tăng trưởng GDP giai đoạn 2018- 2025

(Nguồn: Cục thống kê)

Năm 2021, tốc độ tăng trưởng GDP chỉ đạt 2,58%, mức thấp trong nhiều năm do hoạt động sản xuất, thương mại và dịch vụ bị gián đoạn bởi các đợt giãn cách xã hội kéo dài. Đặc biệt, nhiều trung tâm kinh tế lớn phải tạm ngừng hoạt động, làm chuỗi cung ứng và lưu thông hàng hóa gặp nhiều khó khăn. Sang năm 2022, nền kinh tế phục hồi mạnh với tốc độ tăng trưởng GDP đạt 8,02%. Kết quả này phản ánh sự phục hồi tích cực của các hoạt

động sản xuất kinh doanh, xuất nhập khẩu, dịch vụ và đầu tư sau khi Việt Nam mở cửa nền kinh tế và thích ứng an toàn với dịch bệnh.

Năm 2023: Tăng trưởng GDP giảm xuống 5,05%, thấp hơn so với năm 2022. Nguyên nhân chính đến từ áp lực lạm phát, nhu cầu tiêu dùng nội địa giảm, và các tác động từ biến động kinh tế toàn cầu (suy giảm xuất khẩu và đầu tư trực tiếp nước ngoài - FDI). Điều này khiến Danalog đối mặt với áp lực cạnh tranh về giá dịch vụ, chi phí vận hành tăng và sự biến động của nhu cầu logistics.

Năm 2024: Tăng trưởng GDP tăng lên 7,09%, cao hơn đáng kể so với năm 2023. Nguyên nhân chính đến từ sự phục hồi mạnh mẽ của hoạt động xuất khẩu, sản xuất công nghiệp và tiêu dùng nội địa. Bên cạnh đó, dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) tiếp tục gia tăng, cùng với sự mở rộng của lĩnh vực thương mại điện tử và dịch vụ logistics đã góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Đây là yếu tố tạo điều kiện thuận lợi cho Danalog mở rộng quy mô hoạt động, đặc biệt là các dịch vụ liên quan đến logistics cảng biển, giao nhận vận tải quốc tế, khai báo hải quan điện tử và xử lý hàng hóa quá cảnh từ Lào qua các cảng biển miền Trung.

Năm 2025: GDP tăng 8,02% so với cùng kỳ năm trước. Trong năm 2025, kim ngạch xuất khẩu đạt 475,04 tỷ USD, tăng 17,0% so với năm trước. Trong đó, khu vực kinh tế trong nước đạt 107,95 tỷ USD, giảm 6,1%, chiếm 22,7% tổng kim ngạch xuất khẩu; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 367,09 tỷ USD, tăng 26,1%, chiếm 77,3%.. Kim ngạch nhập khẩu năm 2025 đạt 455,01 tỷ USD, tăng 19,4% so với năm 2024 và cao hơn rõ rệt so với mức tăng của ba năm trước. Hoạt động tiêu dùng nội địa, du lịch và thương mại điện tử phát triển tích cực cũng tạo động lực cho nền kinh tế. Ngoài ra, việc Chính phủ đẩy mạnh đầu tư công, phát triển cơ sở hạ tầng và thực hiện các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp đã góp phần duy trì tốc độ tăng trưởng kinh tế ở mức cao. Đối với Danalog, đây là cơ hội quan trọng để gia tăng sản lượng hàng hóa, mở rộng mạng lưới khách hàng và phát triển các dịch vụ giá trị gia tăng. Đặc biệt, việc Việt Nam đẩy mạnh đầu tư cơ sở hạ tầng, phát triển hệ thống cảng biển và các tuyến giao thông kết nối khu vực miền Trung với Lào giúp công ty nâng cao khả năng khai thác các tuyến hàng quá cảnh, nhất là tuyến hàng từ Lào qua cảng Đà Nẵng để xuất khẩu sang nước thứ ba.

Tăng trưởng GRDP của Đà Nẵng: GRDP của Đà Nẵng tăng 9,18%, phản ánh sự phát

triển kinh tế của thành phố, đồng thời làm tăng nhu cầu về dịch vụ logistics. Với vị trí là doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics cảng biển tại Đà Nẵng, Danalog có nhiều cơ hội mở rộng thị phần, nâng cao sản lượng hàng hóa thông qua cảng, phát triển dịch vụ logistics chất lượng cao và tăng cường vai trò là cầu nối vận chuyển hàng hóa quá cảnh giữa Lào và các thị trường quốc tế.

Nhìn chung, sự tăng trưởng của GDP Việt Nam và GRDP Đà Nẵng trong giai đoạn 2023–2025 có mối quan hệ chặt chẽ với sự phát triển của Danalog. Từ năm 2024–2025, sự phục hồi mạnh mẽ của nền kinh tế, sự gia tăng của thương mại quốc tế, dòng vốn FDI và sự phát triển của hạ tầng logistics đã tạo điều kiện thuận lợi để Danalog mở rộng hoạt động, nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển các dịch vụ logistics, đặc biệt là dịch vụ khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu – một trong những hoạt động trọng tâm của công ty.

- **Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa**

So với giai đoạn 2023-2024, tốc độ và chất lượng tăng trưởng thương mại năm 2025 cho thấy sự chuyển biến rõ rệt.

Năm 2023, trong bối cảnh kinh tế toàn cầu suy giảm, nhu cầu tiêu dùng tại các thị trường lớn như Hoa Kỳ, châu Âu giảm khiến kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam tăng trưởng chậm, nhiều doanh nghiệp xuất khẩu bị thiếu đơn hàng. Điều này làm sản lượng hàng hóa thông qua cảng giảm, kéo theo nhu cầu về dịch vụ vận tải, lưu kho, giao nhận và khai báo hải quan tại Danalog bị ảnh hưởng. Công ty phải đối mặt với áp lực cạnh tranh về giá dịch vụ, biến động chi phí vận hành và khó khăn trong việc duy trì tốc độ tăng trưởng doanh thu.

Sang năm 2024, hoạt động thương mại bắt đầu phục hồi, kim ngạch xuất nhập khẩu tăng trở lại đã giúp lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển tăng lên. Đối với Danalog, đây là điều kiện thuận lợi để khôi phục sản lượng dịch vụ, mở rộng tệp khách hàng và tăng nhu cầu đối với các dịch vụ cốt lõi như giao nhận vận tải quốc tế, kho bãi, khai báo hải quan điện tử và các dịch vụ hỗ trợ chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, mức độ tăng trưởng vẫn chưa thật sự đột phá, do đó công ty vẫn cần kiểm soát chi phí và nâng cao hiệu quả khai thác nguồn lực hiện có.

Đến năm 2025, sự tăng tốc mạnh mẽ của hoạt động xuất nhập khẩu Việt Nam đã mang lại cơ hội tăng trưởng rõ rệt cho Danalog. Kim ngạch thương mại tăng cao kéo theo

lượng hàng hóa qua các cảng biển miền Trung, đặc biệt là khu vực Đà Nẵng, gia tăng đáng kể. Điều này làm tăng nhu cầu về các dịch vụ mà Danalog đang cung cấp.

Đặc biệt, Đà Nẵng với lợi thế là trung tâm logistics của khu vực miền Trung và là cửa ngõ kết nối Hành lang kinh tế Đông – Tây đã tạo điều kiện để Danalog khai thác tốt nguồn hàng quá cảnh từ Lào, Thái Lan thông qua các tuyến vận tải đến cảng biển Đà Nẵng để xuất khẩu sang thị trường quốc tế. Đồng thời, việc đầu tư mở rộng hệ thống cảng biển, nhất là dự án Cảng Liên Chiểu, giúp tăng năng lực tiếp nhận hàng hóa, mở ra cơ hội để Danalog mở rộng quy mô dịch vụ logistics biển trong tương lai.

Kim ngạch xuất nhập khẩu tăng mang lại nhiều cơ hội cho Danalog mở rộng dịch vụ logistics và phát triển bền vững. Tuy nhiên, Danalog cần tập trung vào đầu tư hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ và tối ưu hóa chi phí để duy trì lợi thế cạnh tranh.

- **Tỷ giá hối đoái**

Biến động tỷ giá hối đoái ảnh hưởng trực tiếp đến giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu, tác động đến cán cân thương mại và nền kinh tế địa phương.

Khi đồng Việt Nam mất giá so với USD, các khoản chi phí mà Danalog phải thanh toán bằng USD sẽ tăng lên sau khi quy đổi sang VND. Điều này làm gia tăng chi phí vận hành, giảm biên lợi nhuận và tạo áp lực trong việc điều chỉnh giá dịch vụ. Đặc biệt, đối với các dịch vụ có mức cạnh tranh cao như giao nhận vận tải, khai báo hải quan hoặc dịch vụ logistics trọn gói, việc tăng giá dịch vụ để bù đắp chi phí không phải lúc nào cũng dễ thực hiện, từ đó ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh của công ty.

Ngược lại, sự biến động mạnh và khó dự đoán của tỷ giá có thể khiến khách hàng của Danalog, đặc biệt là các doanh nghiệp nhập khẩu, phải chịu chi phí mua hàng và chi phí vận chuyển cao hơn. Điều này có thể khiến doanh nghiệp cắt giảm đơn hàng, giảm nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics, từ đó làm giảm sản lượng hàng hóa và doanh thu của Danalog. Ngoài ra, biến động tỷ giá còn có thể gây áp lực lạm phát, làm tăng chi phí nhiên liệu, chi phí thuê phương tiện, chi phí nhân công và các chi phí đầu vào khác của doanh nghiệp.

- **Cơ sở vật chất, hạ tầng giao thông**

Đà Nẵng trở thành trung tâm kinh tế và logistics quan trọng nhờ hệ thống hạ tầng giao thông hoàn thiện, bao gồm cảng biển nước sâu, mạng lưới đường bộ, đường sắt và hàng không. Các cảng Tiên Sa, Thọ Quang và Liên Chiểu cùng các kết nối giao thông tạo

điều kiện thuận lợi cho giao thương và phát triển kinh tế.

Danalog hưởng lợi từ hệ thống giao thông kết nối với các cảng, sân bay và các khu công nghiệp, giúp giảm thời gian và chi phí logistics. Danalog sở hữu kho CFS rộng 4.150 m², đáp ứng nhu cầu lưu trữ và phân phối hàng hóa.

Tuy nhiên, sự phát triển của hạ tầng logistics cũng kéo theo sự gia nhập và mở rộng hoạt động của nhiều doanh nghiệp logistics khác, làm cho mức độ cạnh tranh trong ngành ngày càng gay gắt. Danalog không chỉ cạnh tranh về giá dịch vụ mà còn phải cạnh tranh về chất lượng dịch vụ, tốc độ xử lý hàng hóa, khả năng kết nối vận tải và mức độ ứng dụng công nghệ trong quản lý logistics.

Đầu tư vào công nghệ và năng lực chuyển đổi số để tận dụng tối đa lợi thế hạ tầng, đồng thời thích ứng với các thách thức trong ngành logistics.

Tóm lại, nền kinh tế Việt Nam đang có xu hướng diễn biến tốt. Ngành logistics đang có rất nhiều thuận lợi để phát triển khi có thể dựa vào một nền kinh tế phát triển ổn định như hiện nay. Danalog có nhiều cơ hội phát triển các dịch vụ logistics tích hợp và khai thác hiệu quả nguồn hàng xuất nhập khẩu, hàng quá cảnh trong khu vực. Tuy nhiên, công ty cũng cần không ngừng đổi mới công nghệ, nâng cao chất lượng dịch vụ và tối ưu chi phí nhằm duy trì năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững trong thị trường logistics ngày càng cạnh tranh.

- **Môi trường công nghệ kỹ thuật**

Ngành logistics tại Việt Nam phát triển mạnh mẽ với tốc độ tăng trưởng từ 14-16% mỗi năm, quy mô đạt khoảng 40-42 tỷ USD. Sự bùng nổ của công nghệ thông tin, thương mại điện tử và e-Logistics thúc đẩy sự phát triển này.

Các công nghệ mới đem lại nhiều lợi ích cho ngành logistics, như liên kết các khâu trong chuỗi cung ứng, tự động hóa toàn bộ quy trình, và áp dụng logistics thông minh. Việc áp dụng các công nghệ này giúp giảm chi phí logistics, nâng cao khả năng cạnh tranh và cải thiện hiệu quả vận hành trong ngành logistics.

Môi trường công nghệ kỹ thuật tại Đà Nẵng đang tạo ra nhiều cơ hội để Danalog mở rộng và phát triển. Tuy nhiên, để tận dụng được những lợi thế này, Danalog cần đẩy mạnh đầu tư vào công nghệ và đào tạo nhân lực, đồng thời hợp tác với các công ty công nghệ và chính quyền thành phố.

Như vậy, việc đầu tư vào công nghệ mới là xu hướng tất yếu của ngành logistics. Các doanh nghiệp như Danalog tại Đà Nẵng cần nhanh chóng áp dụng các công nghệ mới để tối ưu hóa hoạt động, giảm chi phí và duy trì lợi thế cạnh tranh trên thị trường.

- **Môi trường văn hóa – xã hội**

Đà Nẵng là thành phố phát triển với khoảng 1.500 doanh nghiệp tham gia vào dịch vụ logistics, đứng thứ ba cả nước về số lượng doanh nghiệp trong lĩnh vực này.

Việc có số lượng lớn doanh nghiệp logistics hoạt động tại Đà Nẵng cũng tạo ra áp lực cạnh tranh đáng kể cho Danalog. Công ty phải cạnh tranh không chỉ về mức giá dịch vụ mà còn về chất lượng phục vụ, tốc độ xử lý chứng từ, khả năng cung cấp dịch vụ trọn gói và mức độ ứng dụng công nghệ trong quản lý logistics. Đặc biệt, trong lĩnh vực khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu – một trong những dịch vụ quan trọng của Danalog – yêu cầu về độ chính xác, tốc độ xử lý và sự am hiểu pháp luật hải quan ngày càng cao.

Tuy nhiên, chỉ khoảng 5% nhân lực trong ngành logistics tại Đà Nẵng được đào tạo bài bản, phần lớn thiếu kỹ năng chuyên môn, ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ và khả năng cạnh tranh. Sự thiếu hụt lao động có kiến thức về nghiệp vụ logistics, ngoại thương, vận tải quốc tế và thủ tục hải quan có thể làm tăng chi phí đào tạo, kéo dài thời gian thích nghi của nhân viên mới và ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành của công ty. Vì vậy, Danalog cần chú trọng xây dựng chiến lược phát triển nguồn nhân lực thông qua đào tạo nội bộ, hợp tác với các cơ sở đào tạo chuyên ngành và nâng cao chế độ đãi ngộ để thu hút, giữ chân nhân sự có chuyên môn.

Đà Nẵng là điểm đến du lịch hàng đầu, tạo ra nhu cầu lớn về dịch vụ logistics phục vụ ngành du lịch và thương mại. Việc tận dụng cơ hội từ tăng trưởng dân số, phát triển du lịch, chính sách hỗ trợ và khắc phục thách thức về chất lượng nhân lực sẽ giúp ngành logistics Đà Nẵng phát triển bền vững trong tương lai. Đối với Danalog, sự phát triển của ngành du lịch gián tiếp làm gia tăng nhu cầu về các dịch vụ logistics, kho bãi, vận chuyển và chuỗi cung ứng, tạo thêm nguồn khách hàng và cơ hội đa dạng hóa dịch vụ.

- **Môi trường tự nhiên**

Việt Nam có đường bờ biển dài 3.260 km, với 286 bến cảng, trong đó 18 cảng biển quốc tế, tạo thuận lợi cho việc phát triển cảng biển và kết nối với các thị trường lớn như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, và ASEAN. Đà Nẵng, nằm trên tuyến EWEC và là cửa

ngõ ra biển Đông của Tây Nguyên, Lào, Thái Lan và Myanmar, có cảng Tiên Sa và sắp có cảng Liên Chiểu, giúp giảm tải cho cảng Tiên Sa.

Đà Nẵng là điểm trung chuyển quan trọng trong chuỗi cung ứng logistics khu vực ASEAN. Tuy nhiên, địa hình núi Bạch Mã và Sơn Trà gây khó khăn trong mở rộng hạ tầng giao thông. Thời tiết cũng có ảnh hưởng, mùa mưa từ tháng 9 đến tháng 12 và các hiện tượng thiên tai như bão và lũ lụt có thể làm gián đoạn vận tải biển và đường bộ.

Để duy trì hoạt động logistics ổn định, Đà Nẵng cần đầu tư mạnh vào cơ sở hạ tầng chống thiên tai và cải thiện kết nối giao thông, đồng thời cần đối phó với những biến động môi trường và thiên tai ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng toàn cầu.

Năm 2022, bão Noru đã làm gián đoạn hoạt động của cảng Tiên Sa trong 48 giờ, khiến Danalog và các công ty logistics thiệt hại khoảng 15% doanh thu trong tuần. Giải pháp của Danalog là đầu tư công nghệ theo dõi thời tiết và lập kế hoạch dự phòng nhằm giảm thiểu rủi ro.

Danalog đã thử nghiệm sử dụng xe tải điện và hệ thống quản lý kho thông minh để giảm khí thải CO2. Mục tiêu của Danalog đến 2030 là cắt giảm 30% lượng khí thải trong vận tải đường bộ, phù hợp với định hướng phát triển xanh của Đà Nẵng.

Tóm lại, môi trường tự nhiên của Đà Nẵng vừa là cơ hội vừa là thách thức đối với Danalog. Vị trí địa lý và cảng biển tạo điều kiện phát triển logistics biển, nhưng thiên tai và biến đổi khí hậu là rào cản lớn. Danalog cần tiếp tục đầu tư vào công nghệ và các giải pháp logistics xanh để duy trì lợi thế cạnh tranh trong môi trường này.

- **Môi trường chính trị – pháp luật**

- ❖ **Chính trị**

Căng thẳng chính trị và chiến tranh ảnh hưởng đến tuyến đường vận chuyển. Doanh nghiệp Logistics buộc phải tìm tuyến đường thay thế, làm tăng chi phí. Hiện nay tình hình chính trị trên thế giới hết sức căng thẳng, các cuộc chiến tranh vũ lực và kinh tế xảy ra liên tục ảnh hưởng xấu đến ngành logistics

Ví dụ: Chiến tranh Nga - Ukraine: Không phận Ukraine đóng cửa, giá cước vận chuyển hàng không tăng 150%. Lượng cung cấp hàng hóa giảm. Ảnh hưởng nhiều lĩnh vực và nền kinh tế toàn cầu. Căng thẳng ở Biển Đỏ: Hơn 100 vụ tấn công tàu thuyền. Tuyến đường huyết mạch vận chuyển 1.000 tỷ USD hàng hóa bị ảnh hưởng. Mỹ phát động chiến

dịch an ninh đa quốc gia. Hãng vận tải biển tạm dừng lịch trình qua Biển Đỏ. Quảng đường vận tải kéo dài thêm 6.000 hải lý, thời gian giao hàng tăng 3-4 tuần. Chi phí vận chuyển tăng đáng kể.

❖ **Pháp luật**

Các điều kiện kinh doanh dịch vụ Logistics đã được quy định cụ thể tại Nghị định 163/2017/NĐ – CP. Nghị định này cụ thể hóa các cam kết về mở cửa thị trường dịch vụ Logistics tại Việt Nam, Luật pháp và chính sách của Việt Nam ngày càng chặt chẽ, minh bạch. Nhà nước luôn có các chính sách tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp XNK và Logistics thực hiện hoạt động kinh doanh. Tuy nhiên, nếu xét về mặt thực tiễn, các chủ trương, chính sách của nhà nước vẫn chưa đi vào triển khai thiết thực. Các quy trình thủ tục và chi phí vẫn chưa có nhiều thay đổi so với thời gian trước đây. Các thủ tục hành chính rườm rà, mất thời gian chính là những rào cản lớn cho các doanh nghiệp thực hiện cung cấp dịch vụ Logistics.

• **Môi trường quốc tế**

Việt Nam đã ký kết nhiều hiệp định quốc tế, trong đó có EVFTA, tạo cơ hội mở rộng thị trường dịch vụ logistics quốc tế. Tuy nhiên, cam kết trong EVFTA sẽ thúc đẩy Chính phủ cải cách trong các lĩnh vực như hải quan và kiểm tra chuyên ngành. EVFTA cũng giúp doanh nghiệp logistics Việt Nam tiết kiệm chi phí, cải thiện công nghệ, và tiếp cận thị trường EU, nhưng cũng sẽ đối mặt với sự cạnh tranh mạnh mẽ từ các doanh nghiệp EU vốn mạnh về logistics.

Các yếu tố vĩ mô có tác động tích cực lẫn tiêu cực đến ngành logistics Việt Nam. Tác động tích cực bao gồm vị trí địa lý thuận lợi, chính sách hỗ trợ, nền kinh tế ổn định, cơ sở hạ tầng nâng cấp, ứng dụng công nghệ thông tin, và môi trường hợp tác quốc tế mở rộng. Tuy nhiên, các yếu tố tiêu cực như chính sách pháp luật chưa đồng bộ, doanh nghiệp logistics nhỏ lẻ, thiếu hợp tác liên kết, và cơ sở hạ tầng giao thông chưa phát triển đầy đủ vẫn gây trở ngại cho ngành.

Các doanh nghiệp logistics cần tận dụng các yếu tố tích cực và khắc phục những yếu tố tiêu cực để phát triển bền vững, vượt qua cạnh tranh và phát huy điểm mạnh trong môi trường kinh doanh quốc tế.

2.5.2. Môi trường vi mô

- **Khách hàng**

Bao gồm các công ty nhập khẩu, FWD, trong đó các công ty nhập khẩu thường là khách hàng nhỏ lẻ, chưa có kinh nghiệm để làm tất cả các thủ tục giao nhận, thông quan hàng hóa do đó thuê Danalog để làm những việc này. Các FWD là những khách hàng thân thiết và chủ yếu thuê Danalog để phân tách, khai thác và lưu giữ hàng trong kho CFS như: Shipco Transport, World Wide Link, Maxpeed, Quanterm Logistics,...

- **Nhà cung cấp**

Danalog có mối quan hệ hợp tác lâu dài với các nhà cung cấp để đảm bảo quá trình vận chuyển, khai thác hàng hóa diễn ra thông suốt.

Nhà cung cấp trang thiết bị kỹ thuật, vật tư: gồm các nhà cung cấp các loại xe container, xe nâng, kệ, pallet hay các trang thiết bị vật tư hỗ trợ hoạt động kinh doanh của công ty.

Nhà thầu xây dựng: là các tổ chức nhận thầu và xây dựng depot container, kho bãi theo tiêu chuẩn, kế hoạch của công ty đưa ra.

Công ty vận tải: Danalog thuê các công ty cho thuê đầu kéo để chở các mặt hàng giấy với khối lượng lớn ví dụ như công ty Portserco, Expeditors, Transimex,... hay các công ty vận tải để chuyên chở hàng trong nội địa khi phát sinh các vấn đề giao hàng thiếu, sai lỗi.

Kho bãi vận tải depot: Danalog thuê các cont rỗng cũng như các cont mới nhất từ các nhà cung cấp depot như GHL, G-Fortune, Chân Thật, Cảng Tiên Sa để đóng hàng cho khách hàng nhằm tạo niềm tin cũng như tạo dựng thương hiệu của mình trong ngành Logistics.

- **Đối thủ cạnh tranh**

Tại Đà Nẵng hiện có rất nhiều công ty kinh doanh dịch vụ Logistics đang gây sức ép cạnh tranh trực tiếp với Danalog, trong đó có các công ty hàng đầu về chất lượng dịch vụ cũng như cơ sở hạ tầng và nguồn nhân lực giàu kinh nghiệm như: Công ty cổ phần Transimex, đặc biệt có hệ thống kho bãi rộng lớn gần 10 hecta diện tích kho, bãi chứa container. Bên cạnh đó còn cung cấp, tích hợp các giải pháp Logistics như vận chuyển đa phương thức, dịch vụ door to door, hàng quá cảnh.

Tại Đà Nẵng còn có các công ty vận tải lớn và có kinh nghiệm như công ty cổ phần Vietranstimex, công ty cổ phần Logistics PORTSERCO với uy tín cao và nhận được nhiều

giải thưởng của Bộ, Ngành và được nhiều khách hàng tin tưởng.

Đặc biệt trong lĩnh vực kinh doanh kho CFS, Danalog phải cạnh tranh gay gắt với xí nghiệp cảng Tiên Sa với dịch vụ chất lượng, giải phóng hàng nhanh chóng, được đầu tư cơ sở hạ tầng.

Ngành Logistics tại Việt Nam, đặc biệt là ở Đà Nẵng, đang phát triển mạnh mẽ nhờ vào hội nhập kinh tế quốc tế. Điều này tạo ra cơ hội lớn nhưng cũng làm gia tăng sự cạnh tranh, đặc biệt là đối với Danalog, một công ty còn nhỏ và nguồn vốn hạn chế. Do đó, Danalog cần có các chính sách và phương pháp kinh doanh hiệu quả để nâng cao chất lượng dịch vụ, xây dựng mối quan hệ lâu dài với khách hàng, từ đó duy trì sự phát triển trong môi trường cạnh tranh khốc liệt.

- **Thị trường lao động**

Ngành Logistics tại Việt Nam cũng như Đà Nẵng được xem là ngành đang khát nhân lực, đây là một ngành mới phát triển ở nước ta những năm gần đây. Đặc biệt nhân lực Việt Nam còn khá non trẻ, chưa có nhiều kinh nghiệm. Trong khi nguồn nhân lực của ngành là yếu tố quan trọng, đóng vai trò chủ chốt đối với sự phát triển của ngành. Do đó Danalog cần tập trung tìm kiếm và đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn lao động để đảm bảo sự phát triển bền vững của công ty.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2 đã trình bày một cách toàn diện thực trạng hoạt động kinh doanh và quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng. Trước hết, chương đã khái quát rõ nét về quá trình hình thành, cơ cấu tổ chức, nguồn lực cũng như định hướng phát triển của doanh nghiệp. Qua đó cho thấy Danalog là một doanh nghiệp có nền tảng vững chắc, sở hữu hệ thống cơ sở vật chất hiện đại, đội ngũ nhân sự có chuyên môn và vị trí địa lý thuận lợi trong chuỗi logistics khu vực miền Trung.

Bên cạnh đó, việc phân tích tình hình hoạt động kinh doanh giai đoạn 2023–2025 cho thấy doanh nghiệp có sự tăng trưởng về hiệu quả hoạt động, mặc dù doanh thu có biến động. Đặc biệt, khả năng kiểm soát chi phí và cải thiện lợi nhuận trong năm 2025 phản ánh sự điều chỉnh chiến lược hợp lý của công ty trong bối cảnh thị trường logistics cạnh tranh và nhiều biến động.

Trọng tâm của chương là phân tích chi tiết quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Danalog. Quy trình được xây dựng bài bản, gồm nhiều bước chặt chẽ từ tiếp nhận chứng từ, kiểm tra hồ sơ, thanh toán và nhận lệnh giao hàng, đến khai báo hải quan điện tử. Mỗi bước đều có sự phân công rõ ràng giữa các bộ phận, góp phần đảm bảo tính chính xác, minh bạch và tuân thủ pháp luật. Việc ứng dụng hệ thống công nghệ như VNACCS và các phần mềm hỗ trợ đã giúp nâng cao hiệu quả xử lý và giảm thiểu sai sót.

Tuy nhiên, chương cũng chỉ ra một số hạn chế còn tồn tại như phụ thuộc vào yếu tố bên ngoài, rủi ro sai sót chứng từ, chi phí phát sinh và ảnh hưởng từ hệ thống công nghệ. Những tồn tại này chính là cơ sở quan trọng để đề xuất các giải pháp hoàn thiện quy trình trong chương tiếp theo, hướng tới nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

CHƯƠNG 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH KHAI BÁO HẢI QUAN HÀNG QUÁ CẢNH XUẤT KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG

3.1. Định hướng và mục tiêu của Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

3.1.1. Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh sắp tới của công ty

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, môi trường kinh doanh của ngành logistics Việt Nam nói chung và Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng nói riêng đang có nhiều chuyển biến quan trọng cả về quy mô, cấu trúc và xu hướng phát triển. Năm 2025 được xem là giai đoạn bản lề, đánh dấu bước chuyển mạnh mẽ của ngành logistics Việt Nam với sự thay đổi về chiến lược phát triển, chính sách quản lý cũng như sự gia tăng đầu tư vào hạ tầng và công nghệ. Điều này tạo ra những điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp logistics mở rộng hoạt động, đồng thời cũng đặt ra yêu cầu cao hơn về năng lực cạnh tranh và khả năng thích ứng.

Trước hết, xét về yếu tố vĩ mô, sự tăng trưởng của hoạt động xuất nhập khẩu tiếp tục là động lực quan trọng thúc đẩy ngành logistics phát triển. Việt Nam đang ngày càng tham gia sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu, đặc biệt thông qua các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới. Đối với Danalog, điều này có ý nghĩa đặc biệt quan trọng bởi doanh nghiệp đang hoạt động tại khu vực Đà Nẵng – một trung tâm logistics lớn của miền Trung, nằm trên tuyến hành lang kinh tế Đông – Tây kết nối Việt Nam với Lào, Thái Lan và các quốc gia trong khu vực. Như đã phân tích ở Chương 2, vị trí địa lý chiến lược cùng hệ thống hạ tầng giao thông đồng bộ giúp Danalog có lợi thế lớn trong việc phát triển dịch vụ vận tải quá cảnh, đặc biệt là tuyến Việt Nam – Lào.

Bên cạnh đó, xu hướng chuyển đổi số trong ngành logistics đang diễn ra mạnh mẽ, thể hiện qua việc ứng dụng các công nghệ hiện đại như trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT), hệ thống quản lý kho thông minh (WMS), và hệ thống khai báo hải quan điện tử. Trong thực tế tại Danalog, việc sử dụng phần mềm ECUS5 – VNACCS trong khai báo hải quan đã giúp nâng cao hiệu quả xử lý nghiệp vụ, giảm thời gian thông quan và hạn chế sai sót. Tuy nhiên, trong giai đoạn tới, yêu cầu về số hóa sẽ không chỉ dừng lại ở khai báo hải quan mà còn mở rộng sang quản lý toàn bộ chuỗi logistics. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp phải tiếp tục đầu tư vào hạ tầng công nghệ, xây dựng hệ thống dữ liệu tập trung và nâng

cao năng lực sử dụng công nghệ của đội ngũ nhân sự. Đây vừa là cơ hội để Danalog nâng cao năng lực cạnh tranh, vừa là thách thức do chi phí đầu tư ban đầu lớn.

Một xu hướng quan trọng khác là phát triển logistics xanh và bền vững. Trong bối cảnh biến đổi khí hậu và yêu cầu giảm phát thải ngày càng được chú trọng, các doanh nghiệp logistics cần tối ưu hóa hoạt động vận tải, sử dụng năng lượng hiệu quả và giảm thiểu tác động đến môi trường. Đối với Danalog – doanh nghiệp có hoạt động vận tải đa phương thức và sở hữu hệ thống depot container lớn – việc chuyển đổi sang mô hình logistics xanh không chỉ giúp đáp ứng yêu cầu pháp lý trong tương lai mà còn nâng cao hình ảnh và uy tín trên thị trường. Tuy nhiên, việc triển khai các giải pháp xanh như đầu tư phương tiện tiết kiệm nhiên liệu, tối ưu tuyến đường vận chuyển hay áp dụng công nghệ quản lý năng lượng cũng đòi hỏi nguồn vốn đáng kể.

Ngoài ra, môi trường cạnh tranh trong ngành logistics ngày càng trở nên khốc liệt. Như đã đề cập ở Chương 2, thị trường Đà Nẵng có sự tham gia của nhiều doanh nghiệp lớn trong và ngoài nước như các tập đoàn logistics quốc tế và các doanh nghiệp nội địa có tiềm lực mạnh. Các đối thủ này có lợi thế về công nghệ, mạng lưới toàn cầu và nguồn vốn, tạo ra áp lực cạnh tranh lớn đối với Danalog về giá cả, chất lượng dịch vụ và tốc độ xử lý. Trong bối cảnh đó, lợi thế của Danalog nằm ở sự am hiểu thị trường địa phương, mối quan hệ với khách hàng và khả năng cung cấp dịch vụ linh hoạt. Tuy nhiên, nếu không tiếp tục đổi mới và nâng cao chất lượng dịch vụ, doanh nghiệp sẽ gặp nhiều khó khăn trong việc duy trì và mở rộng thị phần.

Bên cạnh yếu tố cạnh tranh, các yếu tố đầu vào như chi phí vận tải, giá nhiên liệu và cước tàu biển cũng có ảnh hưởng lớn đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Trong những năm gần đây, tình hình kinh tế và chính trị thế giới có nhiều biến động, đặc biệt là các xung đột địa chính trị, đã làm cho giá nhiên liệu và chi phí vận chuyển tăng cao và thiếu ổn định. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí hoạt động của Danalog, làm gia tăng áp lực tài chính và giảm biên lợi nhuận. Như đã phân tích trong Chương 2, mặc dù doanh nghiệp đã có những cải thiện trong việc kiểm soát chi phí, nhưng rủi ro từ các yếu tố bên ngoài vẫn là một thách thức lớn trong thời gian tới.

Trong giai đoạn từ năm 2026 đến năm 2030, môi trường kinh doanh của Danalog được dự báo sẽ tiếp tục phát triển theo hướng tăng trưởng đi kèm với cạnh tranh và chuyển

đổi mạnh mẽ. Nhu cầu dịch vụ logistics, đặc biệt là dịch vụ vận tải quá cảnh, sẽ tiếp tục tăng nhờ sự phục hồi của thương mại quốc tế và sự phát triển của thương mại điện tử. Tuy nhiên, cùng với đó là yêu cầu ngày càng cao về tốc độ xử lý, tính minh bạch và chất lượng dịch vụ. Các doanh nghiệp có khả năng ứng dụng công nghệ, tối ưu hóa quy trình và nâng cao trải nghiệm khách hàng sẽ chiếm ưu thế trên thị trường.

Đối với Danalog, nếu tận dụng tốt các cơ hội từ vị trí địa lý, hạ tầng sẵn có và xu hướng phát triển của ngành, đồng thời có chiến lược đầu tư hợp lý vào công nghệ và nguồn nhân lực, doanh nghiệp hoàn toàn có khả năng mở rộng quy mô hoạt động, nâng cao hiệu quả kinh doanh và khẳng định vị thế trên thị trường logistics khu vực miền Trung. Ngược lại, nếu chậm đổi mới và không kịp thích ứng với xu hướng chuyển đổi số và logistics xanh, doanh nghiệp có thể bị tụt lại phía sau trong cuộc cạnh tranh ngày càng khốc liệt.

Tóm lại, môi trường kinh doanh của Danalog trong thời gian tới vừa mở ra nhiều cơ hội phát triển, vừa đặt ra không ít thách thức. Để phát triển bền vững, doanh nghiệp cần chủ động thích ứng với những biến động của thị trường, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ, kiểm soát chi phí và không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ. Đây sẽ là những yếu tố then chốt quyết định sự thành công của Danalog trong giai đoạn phát triển tiếp theo.

3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển chung của Danalog trong thời gian tới

Dựa trên những phân tích về thực trạng hoạt động kinh doanh, cơ cấu tổ chức, nguồn lực và quy trình nghiệp vụ tại Chương 2, có thể thấy Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng (Danalog) đang đứng trước giai đoạn phát triển mới với nhiều cơ hội mở rộng nhưng cũng không ít thách thức. Do đó, việc xác định rõ định hướng và mục tiêu phát triển là cơ sở quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động, tối ưu hóa quy trình và tăng cường năng lực cạnh tranh trên thị trường logistics khu vực và quốc tế.

- **Mục tiêu tài chính**

Trong giai đoạn tới, Danalog đặt mục tiêu đạt doanh thu 222 tỷ đồng và lợi nhuận 10,2 tỷ đồng, đồng thời thực hiện các biện pháp kiểm soát chi phí như giảm 5% chi phí tiếp khách, giảm 5% chi phí văn phòng phẩm và giảm 3% đơn giá thuê xe nâng. Những mục tiêu này được xây dựng dựa trên thực trạng tài chính đã phân tích ở Chương 2, khi doanh thu của doanh nghiệp có xu hướng biến động và chi phí quản lý từng tăng mạnh, ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận. Việc đặt ra các chỉ tiêu cụ thể về cắt giảm chi phí cho thấy công ty

đang chuyển hướng từ tăng trưởng theo chiều rộng sang tối ưu hiệu quả vận hành. Điều này không chỉ giúp cải thiện biên lợi nhuận mà còn tạo nền tảng tài chính ổn định để doanh nghiệp đầu tư vào công nghệ, cơ sở vật chất và nguồn nhân lực trong dài hạn. Trong bối cảnh chi phí logistics ngày càng gia tăng do biến động giá nhiên liệu và chi phí vận tải quốc tế, việc kiểm soát tốt chi phí sẽ trở thành yếu tố then chốt giúp Danalog duy trì năng lực cạnh tranh.

- **Mục tiêu khách hàng**

Với định hướng lấy khách hàng làm trung tâm, Danalog đặt mục tiêu phát triển thêm 20 khách hàng mới, đồng thời duy trì 100% khách hàng hiện hữu và tỷ lệ hài lòng khách hàng nội bộ đạt 85%. Bên cạnh đó, công ty hướng tới xây dựng hệ thống phân loại khách hàng và triển khai các chương trình chăm sóc khách hàng chuyên biệt. Điều này hoàn toàn phù hợp với thực trạng đã phân tích ở Chương 2, khi lợi thế cạnh tranh của Danalog nằm ở mối quan hệ khách hàng bền vững và sự am hiểu thị trường địa phương. Trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt từ các doanh nghiệp logistics lớn trong và ngoài nước, việc duy trì khách hàng hiện tại là yếu tố sống còn, đồng thời việc mở rộng tệp khách hàng mới sẽ giúp tăng trưởng doanh thu và giảm phụ thuộc vào một số khách hàng lớn. Việc phân loại khách hàng và xây dựng chính sách chăm sóc phù hợp cũng góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng mức độ hài lòng và củng cố hình ảnh chuyên nghiệp của doanh nghiệp trên thị trường.

- **Mục tiêu nội bộ**

Nhằm nâng cao hiệu quả vận hành và giảm thiểu rủi ro trong quá trình thực hiện nghiệp vụ, đặc biệt là quy trình khai báo hải quan, Danalog đặt mục tiêu 90% cán bộ nhân viên nắm vững quy trình và kiểm soát số vụ tai nạn lao động dưới 4 vụ mỗi năm. Như đã phân tích trong Chương 2, một trong những hạn chế của quy trình hiện tại là phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân và vẫn tồn tại sai sót trong xử lý chứng từ, đặc biệt đối với nhân sự mới. Do đó, việc chuẩn hóa quy trình và nâng cao nhận thức của nhân viên là yêu cầu cấp thiết. Khi đội ngũ nhân sự hiểu rõ và thực hiện đúng quy trình, không chỉ giảm thiểu sai sót và chi phí phát sinh mà còn góp phần rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao chất lượng dịch vụ. Đồng thời, việc kiểm soát an toàn lao động cũng đặc biệt quan trọng trong lĩnh vực logistics – nơi thường xuyên sử dụng máy móc, thiết bị và phương tiện vận tải. Đây là yếu tố góp phần đảm bảo hoạt động sản xuất kinh doanh diễn ra ổn định và bền vững.

- **Mục tiêu học hỏi và phát triển nguồn nhân lực**

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng đòi hỏi trình độ chuyên môn cao và khả năng ứng dụng công nghệ, Danalog đặt mục tiêu nâng cao năng lực nhân sự thông qua việc đạt các chứng chỉ chuyên môn như nghiệp vụ khai báo hải quan, quản lý vận tải và chứng chỉ IICL6. Đồng thời, công ty sẽ hoàn thành đánh giá năng lực định kỳ và xây dựng hệ thống lương 3P nhằm tạo động lực làm việc và nâng cao hiệu quả quản trị nhân sự. Điều này hoàn toàn phù hợp với thực trạng nguồn nhân lực đã phân tích, khi lực lượng lao động của công ty có sự phân hóa về trình độ và kinh nghiệm. Việc đầu tư vào đào tạo và phát triển nhân sự không chỉ giúp nâng cao chất lượng dịch vụ mà còn là yếu tố then chốt trong quá trình chuyển đổi số và hiện đại hóa hoạt động logistics. Một đội ngũ nhân sự chuyên nghiệp, có kỹ năng và được đánh giá công bằng sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao năng suất lao động và khả năng thích ứng với những thay đổi của thị trường.

- **Định hướng phát triển cơ cấu dịch vụ**

Trong thời gian tới, Danalog tiếp tục phát triển theo mô hình logistics tích hợp với cơ cấu doanh thu dự kiến gồm vận tải và trung chuyển hàng hóa chiếm 40–45%, cho thuê kho bãi chiếm 30–35%, khai thuê hải quan và đại lý hãng tàu mỗi lĩnh vực chiếm từ 5–10%. Cơ cấu này phản ánh đúng thực trạng hoạt động đã phân tích ở Chương 2, trong đó vận tải và kho bãi là hai lĩnh vực cốt lõi tạo nguồn doanh thu chính, còn các dịch vụ hải quan và đại lý đóng vai trò hỗ trợ, gia tăng giá trị dịch vụ. Việc duy trì cơ cấu này giúp doanh nghiệp vừa đảm bảo tính ổn định, vừa có khả năng linh hoạt điều chỉnh theo biến động của thị trường. Đặc biệt, việc nâng cao chất lượng dịch vụ khai thuê hải quan – nội dung nghiên cứu chính của đề tài – sẽ góp phần rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí và tăng tính cạnh tranh cho doanh nghiệp. Đồng thời, việc cải tiến dịch vụ giao nhận hàng nguyên container (FCL) cũng là hướng đi phù hợp với xu hướng phát triển của thị trường logistics hiện nay.

- **Định hướng mở rộng và phát triển dài hạn**

Trong dài hạn, Danalog đặt mục tiêu trở thành doanh nghiệp logistics hàng đầu khu vực miền Trung trong giai đoạn 2026–2030, đồng thời từng bước mở rộng hoạt động ra thị trường quốc tế. Để đạt được mục tiêu này, công ty sẽ tập trung đầu tư vào cơ sở vật chất như xe đầu kéo, container, thiết bị nâng hạ và hệ thống kho bãi hiện đại nhằm nâng cao

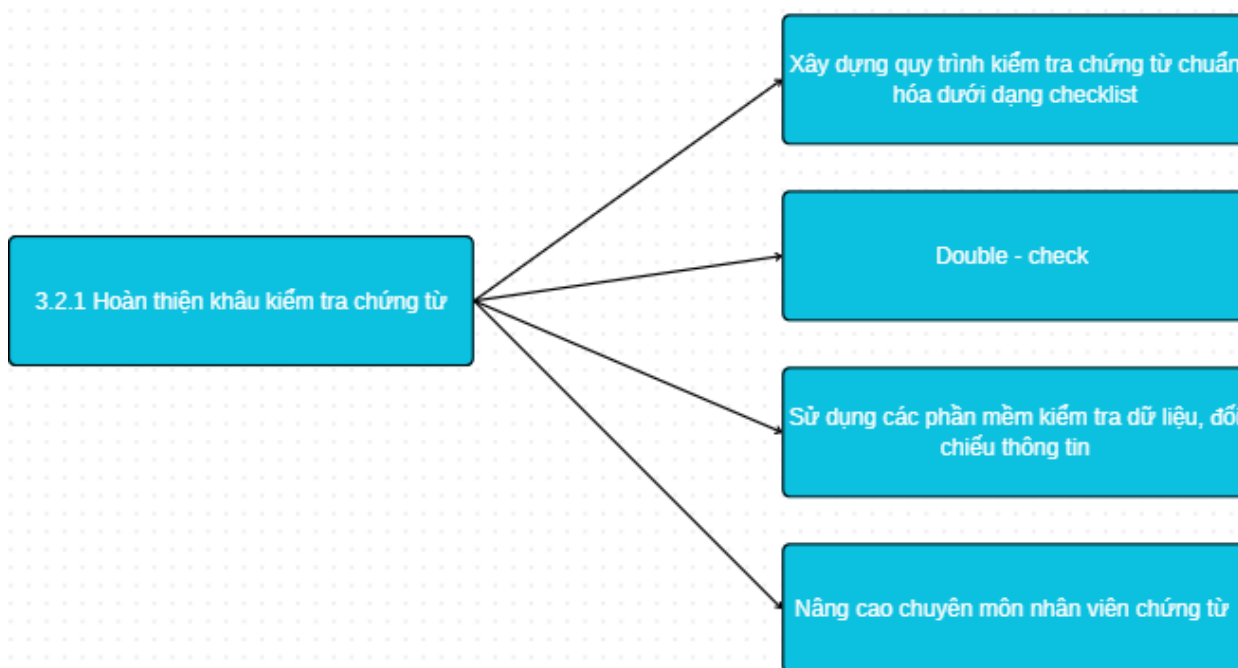
năng lực vận hành. Bên cạnh đó, hoạt động marketing sẽ được đẩy mạnh thông qua nhiều kênh khác nhau nhằm tiếp cận khách hàng tiềm năng và mở rộng thị trường. Những định hướng này hoàn toàn phù hợp với lợi thế về vị trí địa lý và hệ thống hạ tầng đã được trình bày trong Chương 2. Nếu được triển khai đồng bộ và hiệu quả, Danalog không chỉ củng cố vị thế trong nước mà còn có khả năng tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng khu vực và quốc tế.

Từ những mục tiêu và định hướng phát triển đã đề ra, có thể thấy Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng đang từng bước xây dựng chiến lược phát triển toàn diện, hướng đến nâng cao hiệu quả hoạt động và củng cố vị thế cạnh tranh trên thị trường logistics. Các mục tiêu về tài chính, khách hàng, quy trình nội bộ và phát triển nguồn nhân lực đều được xây dựng dựa trên thực trạng hoạt động của doanh nghiệp, đồng thời bám sát xu hướng phát triển của ngành logistics trong giai đoạn hiện nay.

Bên cạnh đó, chiến lược phát triển cơ cấu dịch vụ theo mô hình logistics tích hợp và định hướng mở rộng thị trường trong giai đoạn 2026–2030 thể hiện tầm nhìn dài hạn của doanh nghiệp trong việc tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng khu vực và quốc tế. Nếu các mục tiêu và giải pháp được triển khai đồng bộ, hiệu quả, Danalog sẽ có nhiều cơ hội nâng cao năng lực cạnh tranh, gia tăng giá trị dịch vụ và từng bước trở thành một trong những doanh nghiệp logistics hàng đầu khu vực miền Trung.

3.2. Một số giải pháp hoàn thiện nhằm hoàn thiện quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng

3.2.1. Hoàn thiện khâu kiểm tra chứng từ



Hình 3.1: Hoàn thiện khâu kiểm tra chứng từ

Trong quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng, khâu kiểm tra chứng từ đóng vai trò đặc biệt quan trọng, là bước nền tảng quyết định tính chính xác và hiệu quả của toàn bộ quy trình. Như đã phân tích ở Chương 2, mặc dù Danalog đã thực hiện kiểm tra chứng từ khá chặt chẽ thông qua nhân viên chứng từ thuộc Phòng Kinh doanh Vận tải, tuy nhiên vẫn tồn tại một số hạn chế như phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm cá nhân, chưa có quy trình chuẩn hóa hoàn toàn và còn xảy ra sai sót trong quá trình đối chiếu thông tin. Những sai sót này có thể dẫn đến việc khai báo sai, bị từ chối tờ khai, kéo dài thời gian xử lý hoặc phát sinh chi phí không cần thiết.

Do đó, việc hoàn thiện khâu kiểm tra chứng từ là yêu cầu cấp thiết nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động, giảm thiểu rủi ro và đảm bảo tính chính xác trong quy trình khai báo hải quan.

Trước hết, công ty cần xây dựng quy trình kiểm tra chứng từ chuẩn hóa dưới dạng checklist chi tiết áp dụng thống nhất cho tất cả các lô hàng. Checklist này cần bao gồm các nội dung kiểm tra bắt buộc như: thông tin về người gửi – người nhận, số vận đơn, số container, trọng lượng, mô tả hàng hóa, mã HS, điều kiện giao hàng, cũng như sự đồng nhất giữa các chứng từ như vận đơn, hóa đơn thương mại và phiếu đóng gói. Việc chuẩn hóa

này sẽ giúp giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân, đồng thời tạo điều kiện để nhân viên mới có thể nhanh chóng nắm bắt quy trình và thực hiện công việc một cách chính xác.

Bên cạnh đó, cần áp dụng cơ chế kiểm tra hai bước (double-check) đối với các lô hàng có giá trị lớn hoặc hàng hóa đặc thù như hàng quá cảnh. Cụ thể, sau khi nhân viên chứng từ hoàn tất kiểm tra, hồ sơ cần được rà soát lại bởi một nhân sự có kinh nghiệm hơn trước khi tiến hành khai báo. Cơ chế này sẽ giúp phát hiện kịp thời các sai sót tiềm ẩn, hạn chế rủi ro trong quá trình khai báo và thông quan.

Ngoài ra, công ty nên đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong kiểm tra chứng từ. Thay vì kiểm tra hoàn toàn thủ công, Danalog có thể sử dụng các phần mềm hỗ trợ kiểm tra dữ liệu, tự động đối chiếu thông tin giữa các chứng từ và cảnh báo khi có sự sai lệch. Việc số hóa chứng từ và lưu trữ trên hệ thống tập trung cũng giúp dễ dàng truy xuất, kiểm tra và quản lý hồ sơ, đồng thời nâng cao tính minh bạch và chuyên nghiệp trong quy trình làm việc.

Một giải pháp quan trọng khác là nâng cao trình độ chuyên môn của đội ngũ nhân viên chứng từ thông qua các chương trình đào tạo định kỳ về nghiệp vụ hải quan, quy định pháp luật và kỹ năng xử lý chứng từ. Như đã đề cập trước kia, một trong những nguyên nhân dẫn đến sai sót là do nhân viên mới chưa có nhiều kinh nghiệm thực tế. Do đó, việc đào tạo kết hợp với cơ chế hướng dẫn, kèm cặp sẽ giúp nâng cao năng lực xử lý công việc và giảm thiểu sai sót trong quá trình kiểm tra.

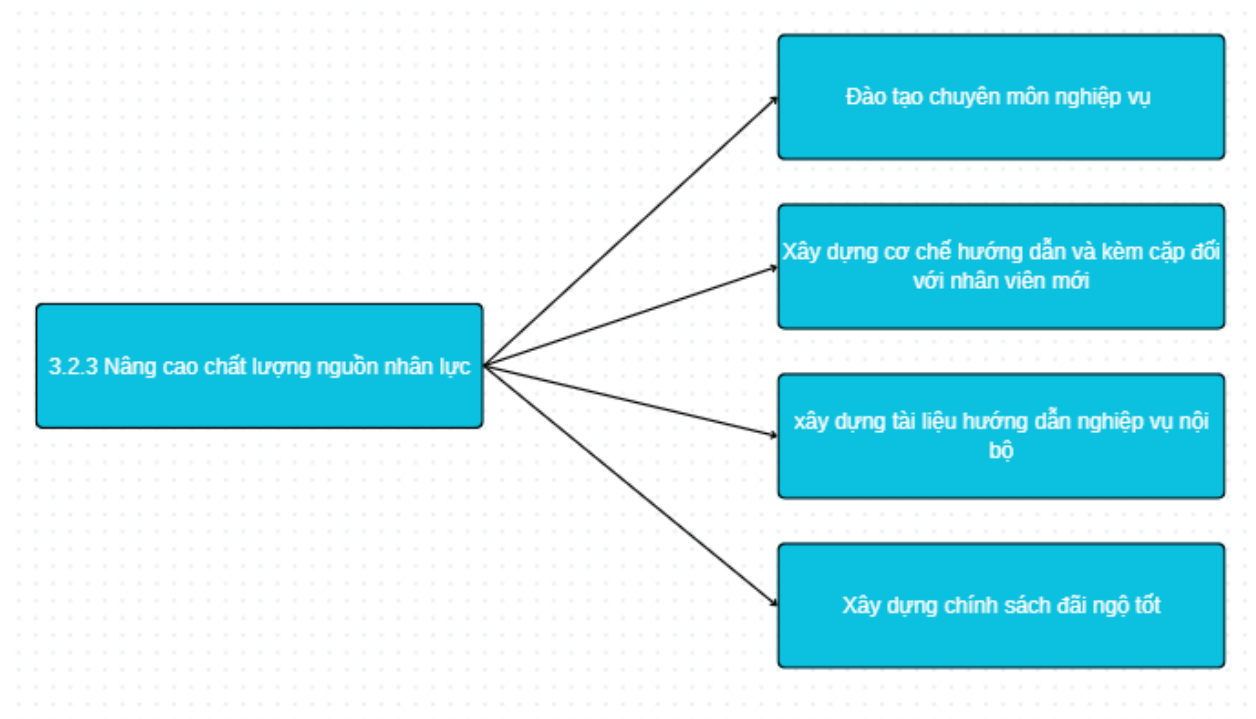
Bên cạnh đó, công ty cần tăng cường phối hợp với khách hàng và đối tác ngay từ khâu tiếp nhận chứng từ. Việc hướng dẫn khách hàng cung cấp chứng từ đúng chuẩn, đầy đủ và đúng thời hạn sẽ giúp giảm đáng kể thời gian kiểm tra và xử lý. Đồng thời, khi phát hiện sai sót, cần có cơ chế phản hồi nhanh chóng và rõ ràng để kịp thời điều chỉnh, tránh ảnh hưởng đến tiến độ chung của lô hàng.

Cuối cùng, Danalog nên xây dựng cơ chế đánh giá và kiểm soát chất lượng kiểm tra chứng từ thông qua việc theo dõi tỷ lệ sai sót, thời gian xử lý và phản hồi của khách hàng. Từ đó, doanh nghiệp có thể đưa ra các biện pháp điều chỉnh phù hợp, không ngừng cải tiến quy trình và nâng cao hiệu quả hoạt động.

Tóm lại, việc hoàn thiện khâu kiểm tra chứng từ không chỉ giúp nâng cao độ chính xác trong khai báo hải quan mà còn góp phần rút ngắn thời gian xử lý, giảm chi phí và nâng

cao chất lượng dịch vụ. Đây là một trong những giải pháp trọng tâm giúp Danalog tối ưu hóa quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu và nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển và cạnh tranh khốc liệt.

3.2.3. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực



Hình 3.3: Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực

Trong hoạt động logistics nói chung và quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu nói riêng, nguồn nhân lực luôn là yếu tố then chốt quyết định đến hiệu quả vận hành, chất lượng dịch vụ và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Như đã phân tích trong Chương 2, Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng sở hữu lực lượng lao động tương đối dồi dào với cơ cấu hợp lý về độ tuổi và trình độ. Tuy nhiên, vẫn tồn tại những hạn chế nhất định như sự chênh lệch về năng lực chuyên môn giữa các nhân sự, sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân trong xử lý nghiệp vụ, đặc biệt là trong khâu kiểm tra chứng từ và khai báo hải quan. Những hạn chế này có thể dẫn đến sai sót, kéo dài thời gian xử lý và làm phát sinh chi phí không cần thiết.

Do đó, việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực là giải pháp mang tính nền tảng, góp phần hoàn thiện quy trình khai báo hải quan và nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp trong dài hạn.

Trước hết, Danalog cần đẩy mạnh công tác đào tạo chuyên môn nghiệp vụ cho đội

ngũ nhân viên, đặc biệt là nhân sự thuộc Phòng Kinh doanh Vận tải và bộ phận khai báo hải quan. Nội dung đào tạo cần tập trung vào các kiến thức thực tiễn như quy định pháp luật về hải quan, phân loại mã HS, quy trình khai báo trên hệ thống VNACCS, cũng như kỹ năng xử lý tình huống phát sinh trong quá trình làm việc với cơ quan hải quan và các bên liên quan. Việc tổ chức các khóa đào tạo định kỳ, kết hợp với đào tạo nội bộ và mời chuyên gia bên ngoài sẽ giúp nâng cao trình độ chuyên môn và cập nhật kịp thời các thay đổi trong chính sách pháp luật.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần xây dựng cơ chế hướng dẫn và kèm cặp (mentoring) đối với nhân viên mới. Như thực tế tại Chương 2 cho thấy, một trong những nguyên nhân dẫn đến sai sót trong quy trình là do nhân viên thiếu kinh nghiệm thực tế. Vì vậy, việc phân công nhân sự có kinh nghiệm hướng dẫn trực tiếp sẽ giúp nhân viên mới nhanh chóng nắm bắt công việc, hạn chế sai sót và rút ngắn thời gian thích nghi. Đồng thời, điều này cũng góp phần tạo môi trường làm việc chuyên nghiệp và gắn kết nội bộ.

Một giải pháp quan trọng khác là chuẩn hóa kiến thức và quy trình làm việc thông qua việc xây dựng tài liệu hướng dẫn nghiệp vụ nội bộ. Các tài liệu này cần mô tả chi tiết từng bước trong quy trình khai báo hải quan, các lỗi thường gặp và cách xử lý, cũng như các lưu ý quan trọng trong quá trình kiểm tra chứng từ. Khi được chuẩn hóa, quy trình sẽ không còn phụ thuộc vào cá nhân mà trở thành tài sản chung của doanh nghiệp, giúp đảm bảo tính nhất quán và ổn định trong hoạt động.

Ngoài ra, Danalog cần chú trọng nâng cao kỹ năng công nghệ và khả năng thích ứng với chuyển đổi số cho nhân viên. Trong bối cảnh ngành logistics đang đẩy mạnh ứng dụng công nghệ, việc sử dụng thành thạo các phần mềm như ECUS5 – VNACCS, EPORT hay các hệ thống quản lý dữ liệu là yêu cầu bắt buộc. Do đó, doanh nghiệp cần tổ chức các khóa đào tạo về công nghệ, đồng thời khuyến khích nhân viên chủ động học hỏi và cập nhật kiến thức mới. Điều này không chỉ giúp nâng cao hiệu quả công việc mà còn tạo điều kiện để doanh nghiệp triển khai các giải pháp tự động hóa trong tương lai.

Bên cạnh yếu tố chuyên môn, việc xây dựng chính sách đãi ngộ và đánh giá hiệu quả công việc hợp lý cũng đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Việc triển khai hệ thống lương 3P (Position – Person – Performance) sẽ giúp đảm bảo tính công bằng, minh bạch và tạo động lực cho nhân viên làm việc hiệu quả hơn. Đồng

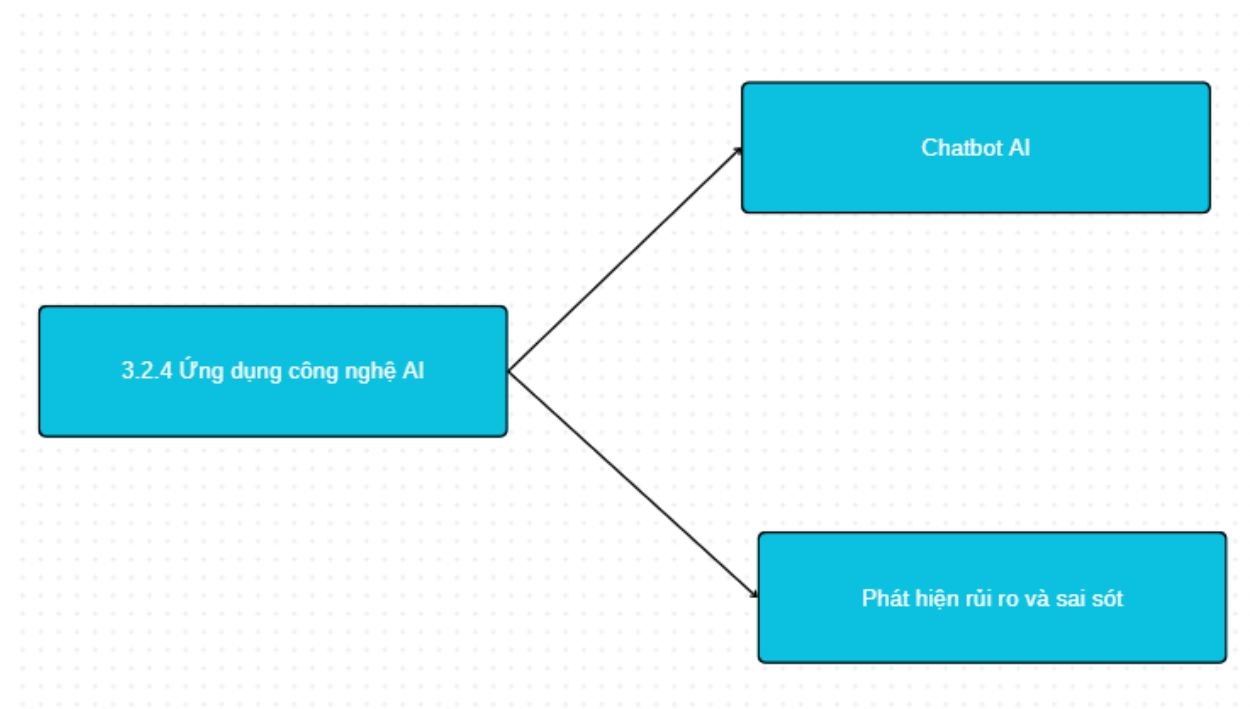
thời, việc đánh giá năng lực định kỳ sẽ giúp doanh nghiệp nhận diện điểm mạnh, điểm yếu của từng cá nhân để có kế hoạch đào tạo và phát triển phù hợp.

Ngoài ra, doanh nghiệp cần xây dựng văn hóa học tập và cải tiến liên tục trong nội bộ. Khuyến khích nhân viên chia sẻ kinh nghiệm, đề xuất giải pháp cải tiến quy trình và tham gia vào các hoạt động nâng cao chất lượng dịch vụ sẽ giúp doanh nghiệp không ngừng hoàn thiện và phát triển. Đây cũng là yếu tố quan trọng giúp Danalog thích ứng với những thay đổi nhanh chóng của thị trường và công nghệ.

Cuối cùng, việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cần gắn liền với đảm bảo an toàn lao động và môi trường làm việc chuyên nghiệp. Trong lĩnh vực logistics, nơi có nhiều hoạt động liên quan đến vận chuyển, bốc dỡ và sử dụng thiết bị, việc đảm bảo an toàn không chỉ giúp giảm thiểu rủi ro mà còn nâng cao hiệu quả làm việc và sự gắn bó của nhân viên với doanh nghiệp.

Tóm lại, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực là giải pháp mang tính chiến lược, có ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả của toàn bộ quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu. Khi đội ngũ nhân sự được đào tạo bài bản, có kỹ năng chuyên môn và công nghệ tốt, doanh nghiệp sẽ giảm thiểu sai sót, rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao chất lượng dịch vụ. Đây chính là nền tảng quan trọng giúp Danalog phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh trong ngành logistics.

3.2.4. Ứng dụng công nghệ AI



Hình 3.4: Ứng dụng công nghệ AI

Trong bối cảnh ngành logistics và hải quan đang đẩy mạnh chuyển đổi số, việc ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) là giải pháp quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động. Việc áp dụng công nghệ AI vào quy trình khai báo hải quan không chỉ góp phần hiện đại hóa hoạt động logistics mà còn tạo điều kiện để doanh nghiệp thích ứng với xu hướng chuyển đổi số trong ngành hải quan.

Đối với các doanh nghiệp logistics như Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng, việc nghiên cứu và từng bước ứng dụng AI trong quy trình khai báo hải quan sẽ là nền tảng quan trọng giúp nâng cao năng lực cạnh tranh, tối ưu hóa quy trình nghiệp vụ và hướng đến mô hình quản trị hiện đại, hiệu quả hơn trong tương lai.

Trước hết, việc ứng dụng chatbot AI được xem là một trong những giải pháp công nghệ hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động khai báo hải quan hàng quá cảnh. Chatbot AI là hệ thống ứng dụng trí tuệ nhân tạo có khả năng giao tiếp tự động với người dùng thông qua văn bản hoặc giọng nói nhằm hỗ trợ tra cứu thông tin, xử lý nghiệp vụ và giải đáp các vấn đề liên quan đến thủ tục hải quan.

Cơ quan Hải quan Việt Nam hiện nay đã triển khai thí điểm chatbot AI nhằm hỗ trợ doanh nghiệp trong quá trình làm thủ tục xuất nhập khẩu.

Việc ứng dụng chatbot AI sẽ giúp doanh nghiệp có thể tiếp cận thông tin nhanh mà không mất nhiều thời gian tìm kiếm thủ công. Khác với hỗ trợ truyền thống, chatbot AI có khả năng hoạt động liên tục 24/7, hỗ trợ nhân viên và khách hàng bất cứ lúc nào. Điều này đặc biệt hữu ích đối với Danalog là một doanh nghiệp logistics có hoạt động vận tải quốc tế liên tục.

Hệ thống chatbot AI giúp doanh nghiệp tra cứu được thông tin liên tục và nhanh chóng như là:

- Tra cứu chính sách, quy định pháp luật về hải quan
- Hỏi đáp về thủ tục khai báo, hồ sơ, thuế, kiểm tra chuyên ngành
- Phản hồi nhanh các câu hỏi phổ biến
- Hỗ trợ doanh nghiệp 24/7, không phụ thuộc giờ hành chính

Trước đây, việc tra cứu thường phụ thuộc vào việc tìm kiếm thông tin, văn bản pháp luật rải rác, gọi điện cho cán bộ phụ trách để hỏi hoặc gửi email chờ phản hồi giải đáp thắc mắc. Việc ứng dụng chatbot AI giúp rút ngắn thời gian tìm kiếm thông tin, giảm áp lực cho bộ phận hỗ trợ trực tiếp và tăng tính minh bạch và khả năng tiếp cận chính sách.

Chatbot AI có thể như là một “trợ lý pháp lý đơn giản” cho nhân viên. Hiện nay, một số chi cục hải quan địa phương còn triển khai trợ lý ảo AI trên nền tảng Zalo, có thể tương tác trực tiếp ngay trên điện thoại. Danalog có thể học hỏi và áp dụng công nghệ vào nền tảng Zalo - ứng dụng trao đổi quan trọng hằng ngày của doanh nghiệp hiện nay.

Trong hoạt động khai báo hải quan hàng quá cảnh, chứng từ đóng vai trò rất quan trọng vì là cơ sở để cơ quan hải quan kiểm tra, giám sát và cho phép hàng hóa thông quan. Tuy nhiên, việc xử lý số lượng lớn chứng từ bằng phương pháp thủ công thường dễ xảy ra sai sót, mất nhiều thời gian và ảnh hưởng đến tiến độ vận chuyển. Vì vậy, việc ứng dụng AI trong kiểm tra sai sót chứng từ là một giải pháp hiệu quả và tối ưu hóa được thời gian đối với doanh nghiệp

Bên cạnh việc AI như là một “trợ lý pháp lý” cho doanh nghiệp, việc phát triển AI theo hướng phát hiện rủi ro và sai sót trong chứng từ sẽ giúp doanh nghiệp rút gọn được một bước trong quy trình, tối đa hóa được thời gian trong khâu xử lý chứng từ.

Cụ thể, AI có thể:

- Kiểm tra sự trùng khớp giữa Invoice và Packing List

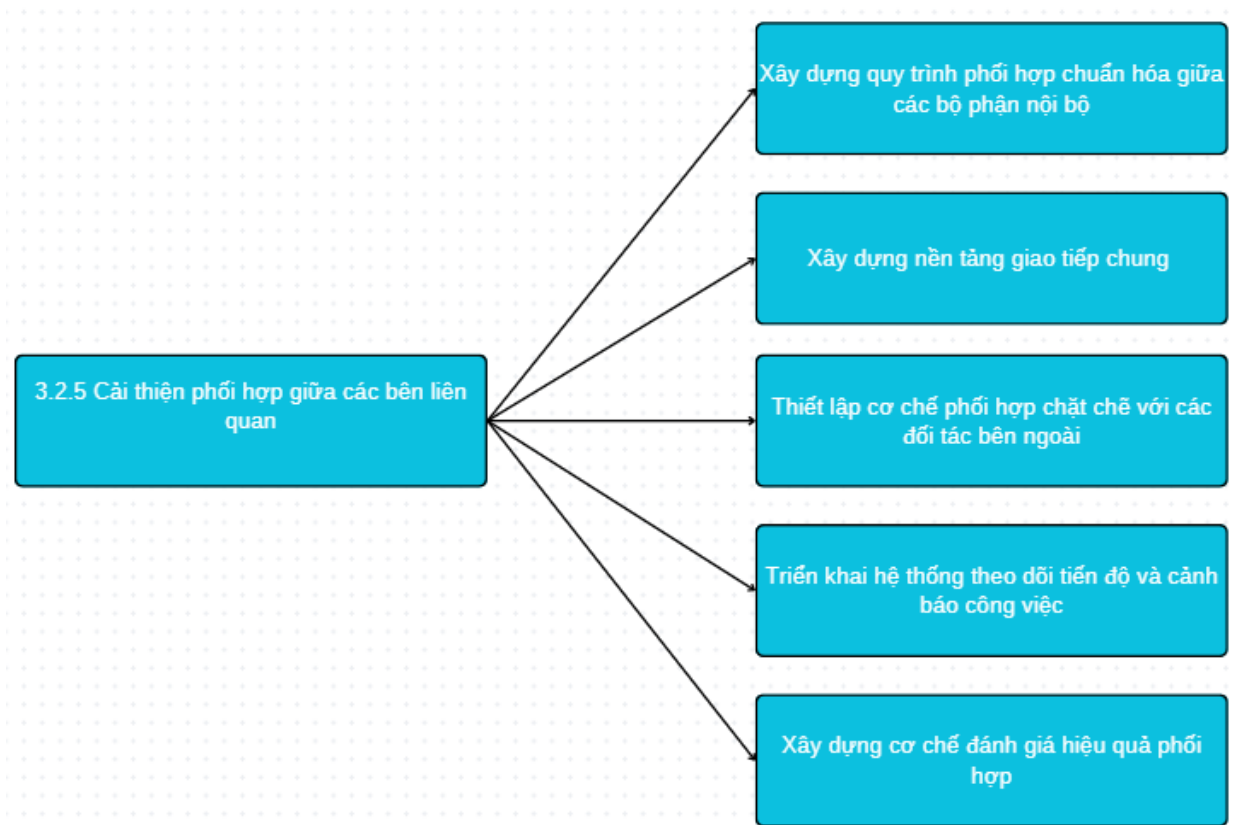
- Đối chiếu số container giữa B/L và tờ khai
- Đối chiếu trọng lượng hàng giữa Manifest và chứng từ vận tải
- Phát hiện thông tin thiếu hoặc không hợp lệ
- Kiểm tra mã HS đối với lô hàng

Với giải pháp này, AI sẽ giúp giảm thiểu sai sót so với thực hiện thủ công, nâng cao hiệu quả kiểm soát rủi ro, tăng tính chính xác và minh bạch trong xử lý, đồng thời là một phương pháp tối ưu hóa được thời gian đáng kể và thúc đẩy quá trình chuyển đổi số hiện nay.

Việc ứng dụng AI trong quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh mang lại nhiều lợi ích về tốc độ và hiệu quả xử lý nghiệp vụ. Tuy nhiên, để triển khai hiệu quả, doanh nghiệp cần đặc biệt chú trọng đến bảo mật thông tin. Đây là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp đảm bảo an toàn dữ liệu, duy trì uy tín và nâng cao hiệu quả hoạt động trong môi trường logistics số hiện nay.

Tóm lại, việc ứng dụng công nghệ AI không chỉ giúp cho Danalog nâng cao hiệu quả quy trình mà còn góp phần xây dựng hệ thống quản lý hiện đại, minh bạch và chuyên nghiệp. Đây là nền tảng quan trọng để doanh nghiệp phát triển bền vững, thích ứng với xu hướng chuyển đổi số và nâng cao năng lực cạnh tranh trong ngành logistics.

3.2.5. Cải thiện phối hợp giữa các bên liên quan



Hình 3.5: Cải thiện phối hợp giữa các bên liên quan

Trong hoạt động logistics nói chung và quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu nói riêng, sự phối hợp giữa các bên liên quan đóng vai trò đặc biệt quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ xử lý, chi phí và chất lượng dịch vụ. Như đã phân tích trong Chương 2, quy trình tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng có sự tham gia của nhiều chủ thể như khách hàng, hãng tàu, cảng, cơ quan hải quan, đơn vị vận tải và các bộ phận nội bộ. Tuy nhiên, quá trình phối hợp giữa các bên vẫn còn tồn tại một số hạn chế như thông tin chưa đồng bộ, phụ thuộc vào trao đổi thủ công (email, điện thoại), thời gian phản hồi chậm và chưa có cơ chế phối hợp thống nhất. Điều này có thể dẫn đến chậm trễ trong xử lý lô hàng, phát sinh chi phí và ảnh hưởng đến uy tín của doanh nghiệp.

Do đó, việc cải thiện phối hợp giữa các bên liên quan là giải pháp quan trọng nhằm tối ưu hóa quy trình khai báo hải quan, nâng cao hiệu quả vận hành và chất lượng dịch vụ.

Trước hết, Danalog cần xây dựng quy trình phối hợp chuẩn hóa giữa các bộ phận nội bộ. Như thực tế đã nêu ở Chương 2, thông tin về lô hàng được truyền qua nhiều bộ phận

nếu sale, chứng từ, giao nhận và thủ tục, nhưng chưa có quy định cụ thể về trách nhiệm và thời gian xử lý của từng bộ phận. Do đó, công ty cần thiết lập quy trình phối hợp rõ ràng, trong đó xác định cụ thể vai trò, nhiệm vụ và thời hạn hoàn thành của từng bộ phận. Việc này giúp tránh tình trạng chồng chéo công việc, giảm thời gian chờ đợi và nâng cao hiệu quả xử lý.

Bên cạnh đó, cần tăng cường liên kết và chia sẻ thông tin giữa các bên liên quan thông qua hệ thống công nghệ thông tin. Thay vì sử dụng các phương thức trao đổi rời rạc như email hay điện thoại, Danalog có thể xây dựng nền tảng giao tiếp chung hoặc sử dụng phần mềm quản lý để cập nhật thông tin lô hàng theo thời gian thực. Điều này giúp đảm bảo thông tin được truyền đạt nhanh chóng, chính xác và minh bạch, đồng thời giảm thiểu sai sót do hiểu nhầm hoặc thiếu thông tin.

Một giải pháp quan trọng khác là thiết lập cơ chế phối hợp chặt chẽ với các đối tác bên ngoài như hãng tàu, cảng và đơn vị vận tải. Trong thực tế, nhiều khâu trong quy trình phụ thuộc vào các đối tác này, ví dụ như việc cấp lệnh giao hàng (EDO), sắp xếp lịch tàu hoặc vận chuyển container. Do đó, Danalog cần xây dựng mối quan hệ hợp tác lâu dài, ký kết các thỏa thuận dịch vụ rõ ràng về thời gian xử lý, trách nhiệm và mức độ cam kết. Việc này không chỉ giúp đảm bảo tiến độ mà còn tạo điều kiện để doanh nghiệp chủ động hơn trong việc lập kế hoạch và xử lý công việc.

Ngoài ra, công ty cần nâng cao chất lượng phối hợp với khách hàng ngay từ khâu tiếp nhận thông tin. Như đã đề cập ở Chương 2, việc khách hàng cung cấp chứng từ không đầy đủ hoặc chậm trễ là một trong những nguyên nhân làm ảnh hưởng đến tiến độ khai báo. Do đó, Danalog cần hướng dẫn khách hàng cung cấp chứng từ theo đúng tiêu chuẩn, đồng thời thiết lập kênh liên lạc nhanh để xử lý các vấn đề phát sinh. Việc xây dựng mối quan hệ hợp tác chặt chẽ với khách hàng không chỉ giúp nâng cao hiệu quả công việc mà còn góp phần tăng sự hài lòng và gắn bó lâu dài.

Song song với đó, doanh nghiệp cần triển khai hệ thống theo dõi tiến độ và cảnh báo công việc. Hệ thống này sẽ giúp các bên liên quan nắm bắt được trạng thái của từng lô hàng, các công việc đã hoàn thành và các công việc còn tồn đọng. Khi có sự chậm trễ hoặc sai sót, hệ thống sẽ tự động cảnh báo để các bộ phận liên quan kịp thời xử lý. Điều này giúp giảm thiểu rủi ro và đảm bảo tiến độ chung của toàn bộ quy trình.

Bên cạnh yếu tố quy trình và công nghệ, Danalog cũng cần chú trọng xây dựng văn hóa phối hợp và làm việc nhóm trong nội bộ doanh nghiệp. Việc khuyến khích tinh thần hợp tác, chia sẻ thông tin và hỗ trợ lẫn nhau giữa các bộ phận sẽ giúp nâng cao hiệu quả công việc và tạo môi trường làm việc chuyên nghiệp. Đồng thời, công ty có thể tổ chức các buổi họp định kỳ để đánh giá hiệu quả phối hợp, rút kinh nghiệm và đề xuất giải pháp cải tiến.

Cuối cùng, doanh nghiệp cần xây dựng cơ chế đánh giá hiệu quả phối hợp thông qua các chỉ tiêu cụ thể như thời gian xử lý lô hàng, tỷ lệ chậm trễ, số lượng sai sót và mức độ hài lòng của khách hàng. Việc theo dõi và đánh giá thường xuyên sẽ giúp doanh nghiệp nhận diện các điểm yếu trong quá trình phối hợp và có biện pháp điều chỉnh kịp thời.

Tóm lại, việc cải thiện phối hợp giữa các bên liên quan không chỉ giúp Danalog tối ưu hóa quy trình khai báo hải quan mà còn góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm chi phí và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường. Đây là một trong những giải pháp quan trọng giúp doanh nghiệp phát triển bền vững trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phức tạp và cạnh tranh.

3.3. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp

3.3.1. Điều kiện thực hiện

Để các giải pháp hoàn thiện quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng được triển khai hiệu quả, doanh nghiệp cần đảm bảo một số điều kiện nền tảng về nguồn lực, tổ chức quản lý và môi trường thực hiện. Những điều kiện này không chỉ giúp các giải pháp phát huy tối đa hiệu quả mà còn đảm bảo tính khả thi và tính bền vững trong quá trình áp dụng.

Trước hết, điều kiện về nguồn nhân lực đóng vai trò then chốt trong việc triển khai các giải pháp. Mặc dù Danalog có đội ngũ nhân sự tương đối ổn định nhưng vẫn tồn tại sự chênh lệch về trình độ chuyên môn và kinh nghiệm giữa các nhân viên. Do đó, để thực hiện các giải pháp như chuẩn hóa quy trình, nâng cao chất lượng kiểm tra chứng từ hay ứng dụng công nghệ thông tin, doanh nghiệp cần đảm bảo đội ngũ nhân sự có đủ năng lực chuyên môn, kỹ năng nghiệp vụ và khả năng thích ứng với sự thay đổi. Điều này đòi hỏi công ty phải đầu tư vào đào tạo, bồi dưỡng và phát triển nguồn nhân lực một cách bài bản và liên tục.

Thứ hai, điều kiện về tài chính là yếu tố quan trọng đảm bảo cho việc triển khai các giải pháp, đặc biệt là các giải pháp liên quan đến ứng dụng AI. Việc ứng dụng AI vào quy trình cần chi phí đầu tư công nghệ tương đối cao, nhân viên có kỹ năng công nghệ tốt để vận hành và kiểm tra kết quả, phụ thuộc vào chất lượng dữ liệu và hệ thống phần mềm. Vì vậy, Danalog cần có kế hoạch tài chính rõ ràng, phân bổ ngân sách hợp lý và ưu tiên đầu tư vào những hạng mục mang lại hiệu quả cao. Đồng thời, doanh nghiệp cũng cần kiểm soát tốt chi phí vận hành để đảm bảo nguồn lực tài chính ổn định cho quá trình triển khai.

Bên cạnh đó, điều kiện về hạ tầng công nghệ thông tin là nền tảng không thể thiếu trong việc thực hiện các giải pháp liên quan đến chuyển đổi số. Danalog cần đảm bảo hệ thống máy tính, phần mềm, mạng nội bộ và các nền tảng quản lý dữ liệu hoạt động ổn định, bảo mật và có khả năng mở rộng.

Một điều kiện quan trọng khác là sự cam kết và hỗ trợ từ ban lãnh đạo doanh nghiệp. Việc triển khai các giải pháp cải tiến quy trình thường liên quan đến sự thay đổi trong cách thức làm việc, tổ chức và quản lý. Do đó, sự chỉ đạo quyết liệt, định hướng rõ ràng và sự hỗ trợ từ ban lãnh đạo sẽ giúp tạo động lực cho toàn bộ hệ thống cùng thực hiện. Đồng thời, lãnh đạo doanh nghiệp cần xây dựng chiến lược phát triển dài hạn, trong đó xác định rõ vai trò của việc hoàn thiện quy trình khai báo hải quan trong tổng thể hoạt động kinh doanh.

Ngoài ra, điều kiện về cơ chế phối hợp nội bộ và với các bên liên quan cũng cần được đảm bảo. Như đã phân tích ở Chương 2, quy trình khai báo hải quan có sự tham gia của nhiều bộ phận và đối tác khác nhau. Do đó, doanh nghiệp cần xây dựng cơ chế phối hợp rõ ràng, đảm bảo thông tin được truyền đạt nhanh chóng, chính xác và đồng bộ giữa các bên. Việc thiết lập quy trình làm việc chuẩn và hệ thống giao tiếp hiệu quả sẽ giúp các giải pháp được triển khai thuận lợi hơn.

Cuối cùng, điều kiện về môi trường pháp lý và chính sách cũng có ảnh hưởng nhất định đến việc thực hiện các giải pháp. Hoạt động khai báo hải quan chịu sự điều chỉnh của nhiều quy định pháp luật, do đó doanh nghiệp cần thường xuyên cập nhật các văn bản pháp lý mới, đảm bảo tuân thủ đúng quy định và tận dụng các chính sách hỗ trợ từ Nhà nước. Một môi trường pháp lý ổn định và minh bạch sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp triển khai các giải pháp cải tiến.

Tóm lại, để các giải pháp hoàn thiện quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất

khẩu được triển khai hiệu quả, Danalog cần đảm bảo đồng bộ các điều kiện về nhân lực, tài chính, công nghệ, quản lý và môi trường thực hiện. Việc chuẩn bị đầy đủ các điều kiện này sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao tính khả thi của các giải pháp, đồng thời tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững trong tương lai.

3.3.2. Cách thức thực hiện

Để các giải pháp hoàn thiện quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng được triển khai hiệu quả và mang lại kết quả thực tiễn, doanh nghiệp cần xây dựng một lộ trình thực hiện cụ thể, có tính hệ thống và phù hợp với điều kiện thực tế đã phân tích ở Chương 2. Việc triển khai không thể thực hiện một cách đồng loạt mà cần được tiến hành theo từng giai đoạn, có kiểm soát và đánh giá liên tục nhằm đảm bảo tính khả thi và hiệu quả lâu dài.

Trước hết, trong giai đoạn chuẩn bị, doanh nghiệp cần tiến hành rà soát toàn bộ quy trình khai báo hải quan hiện tại, bao gồm các bước từ tiếp nhận chứng từ, kiểm tra hồ sơ, khai báo điện tử đến phối hợp với các bên liên quan. Việc rà soát này nhằm xác định rõ những điểm còn hạn chế đã được nêu trong Chương 2 như sai sót chứng từ, phụ thuộc vào thao tác thủ công hay sự phối hợp chưa đồng bộ giữa các bộ phận. Trên cơ sở đó, công ty sẽ xây dựng bộ quy trình chuẩn mới, trong đó tích hợp các giải pháp đã đề xuất như chuẩn hóa kiểm tra chứng từ, ứng dụng công nghệ thông tin và cải thiện cơ chế phối hợp. Đồng thời, doanh nghiệp cần ban hành các quy định nội bộ, hướng dẫn chi tiết để đảm bảo tất cả các bộ phận có thể hiểu và áp dụng thống nhất.

Tiếp theo, trong giai đoạn triển khai thử nghiệm, Danalog nên áp dụng các giải pháp tại một số bộ phận hoặc một số loại lô hàng cụ thể, chẳng hạn như các lô hàng quá cảnh có quy mô nhỏ hoặc khách hàng quen thuộc. Việc triển khai thử nghiệm sẽ giúp doanh nghiệp kiểm tra tính phù hợp của các giải pháp trong thực tế, phát hiện những khó khăn phát sinh và điều chỉnh kịp thời. Trong giai đoạn này, việc đào tạo nhân viên đóng vai trò đặc biệt quan trọng. Công ty cần tổ chức các buổi hướng dẫn, tập huấn để nhân viên nắm rõ quy trình mới, sử dụng thành thạo các công cụ công nghệ và hiểu rõ vai trò của mình trong quá trình phối hợp.

Sau khi thử nghiệm và điều chỉnh, doanh nghiệp sẽ bước vào giai đoạn triển khai chính thức trên toàn hệ thống. Tại giai đoạn này, tất cả các bộ phận liên quan như sale,

chứng từ, giao nhận và vận tải cần phối hợp chặt chẽ để đảm bảo quy trình được thực hiện đồng bộ. Công ty cần thiết lập cơ chế giám sát và kiểm tra định kỳ nhằm đảm bảo việc tuân thủ quy trình, đồng thời kịp thời xử lý các vấn đề phát sinh. Việc ứng dụng các hệ thống công nghệ như phần mềm quản lý dữ liệu, hệ thống tracking hay các công cụ tự động hóa sẽ được triển khai đồng bộ nhằm nâng cao hiệu quả vận hành.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần thực hiện đánh giá hiệu quả sau khi triển khai thông qua các chỉ tiêu cụ thể như thời gian xử lý tờ khai, tỷ lệ sai sót chứng từ, chi phí phát sinh và mức độ hài lòng của khách hàng. Việc đánh giá này cần được thực hiện định kỳ để doanh nghiệp có thể theo dõi sự cải thiện của quy trình và đưa ra các điều chỉnh cần thiết. Đồng thời, công ty cũng cần thu thập ý kiến phản hồi từ nhân viên và khách hàng để có cái nhìn toàn diện về hiệu quả của các giải pháp.

Ngoài ra, việc thực hiện các giải pháp cần gắn liền với cơ chế khuyến khích và tạo động lực cho nhân viên. Doanh nghiệp có thể áp dụng các chính sách khen thưởng đối với những cá nhân hoặc bộ phận thực hiện tốt quy trình, đồng thời có biện pháp nhắc nhở, chấn chỉnh đối với những trường hợp chưa tuân thủ. Điều này sẽ giúp nâng cao ý thức trách nhiệm và tinh thần làm việc của đội ngũ nhân sự.

Một yếu tố quan trọng khác là duy trì và cải tiến liên tục quy trình. Trong bối cảnh môi trường kinh doanh và quy định pháp luật luôn thay đổi, quy trình khai báo hải quan cũng cần được cập nhật và điều chỉnh thường xuyên. Do đó, Danalog cần xây dựng cơ chế rà soát định kỳ, cập nhật quy trình và ứng dụng các giải pháp mới nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động. Đây là bước đi cần thiết để doanh nghiệp không chỉ duy trì kết quả đạt được mà còn tiếp tục phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Tóm lại, việc triển khai các giải pháp hoàn thiện quy trình khai báo hải quan cần được thực hiện theo lộ trình rõ ràng, gồm các giai đoạn chuẩn bị, thử nghiệm, triển khai chính thức và đánh giá cải tiến. Khi được thực hiện một cách đồng bộ và có kiểm soát, các giải pháp này sẽ góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động, giảm thiểu sai sót, rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao chất lượng dịch vụ của Danalog trong lĩnh vực logistics.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Chương 3 của khóa luận đã tập trung đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh xuất khẩu tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng trên cơ sở những hạn chế đã được phân tích ở Chương 2. Trước hết, chương đã xác định rõ định hướng phát triển và mục tiêu cụ thể của doanh nghiệp trong giai đoạn tới, thể hiện sự gắn kết chặt chẽ giữa chiến lược kinh doanh và yêu cầu nâng cao hiệu quả quy trình nghiệp vụ. Đây là nền tảng quan trọng để triển khai các giải pháp mang tính thực tiễn và khả thi.

Bên cạnh đó, các giải pháp được đề xuất tập trung vào những nội dung trọng tâm như hoàn thiện khâu kiểm tra chứng từ, tối ưu hóa quy trình khai báo hải quan điện tử, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin và cải thiện sự phối hợp giữa các bên liên quan. Những giải pháp này không chỉ nhằm khắc phục các tồn tại hiện tại mà còn hướng tới xây dựng một quy trình khai báo hiện đại, chính xác và hiệu quả hơn.

Ngoài ra, chương cũng đã làm rõ các điều kiện và cách thức triển khai nhằm đảm bảo tính khả thi của các giải pháp trong thực tế. Việc thực hiện đồng bộ các giải pháp sẽ góp phần rút ngắn thời gian xử lý, giảm thiểu sai sót, tối ưu chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ. Qua đó, Danalog có thể nâng cao năng lực cạnh tranh, củng cố vị thế trên thị trường logistics và phát triển bền vững trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

KẾT LUẬN CHUNG

Trong bối cảnh hoạt động xuất nhập khẩu và logistics ngày càng phát triển mạnh mẽ, thủ tục hải quan đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong việc đảm bảo quá trình lưu thông hàng hóa diễn ra nhanh chóng, đúng quy định và hiệu quả. Qua quá trình nghiên cứu đề tài “Quy trình khai báo hải quan tại Công ty Cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng”, khóa luận đã hệ thống hóa được những cơ sở lý luận liên quan đến hoạt động khai báo hải quan, đồng thời phân tích thực trạng quy trình thực hiện tại doanh nghiệp.

Thông qua việc tìm hiểu thực tế tại công ty, có thể thấy rằng Danalog đã xây dựng được quy trình khai báo hải quan tối ưu, phù hợp với các quy định hiện hành của pháp luật và đáp ứng được yêu cầu của khách hàng.

Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt được, quy trình khai báo hải quan tại công ty vẫn còn tồn tại một số hạn chế như sai sót trong chứng từ, phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm cá nhân của nhân viên, sự phối hợp giữa các bên và những rủi ro phát sinh trong quá trình khai báo hải quan. Những hạn chế này phần nào ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động và chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp.

Trên cơ sở phân tích thực trạng, khóa luận đã đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình khai báo hải quan tại Danalog như hoàn thiện khâu kiểm tra chứng từ, tối ưu hóa quy trình khai báo hải quan, cải thiện phối hợp các bên và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Các giải pháp này không chỉ giúp nâng cao hiệu quả xử lý nghiệp vụ mà còn góp phần tăng năng lực cạnh tranh và chất lượng dịch vụ của công ty trong thời gian tới.

Mặc dù đã cố gắng nghiên cứu và phân tích một cách toàn diện, nhưng do hạn chế về thời gian, kinh nghiệm thực tế và nguồn tài liệu nên khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót nhất định. Em hy vọng rằng những kết quả nghiên cứu này sẽ góp phần hỗ trợ doanh nghiệp trong quá trình khai báo hải quan, đồng thời là nền tảng để tiếp tục cải tiến và phát triển hơn, hướng tới một quá trình làm việc nhanh chóng và hiệu quả hơn trong tương lai

NHỮNG BÀI HỌC RÚT RA

Đầu tiên, luôn tuân thủ pháp luật và hiểu rõ các quy định là chìa khóa để tránh được các vi phạm và chậm trễ trong quá trình khai báo hải quan. Đảm bảo tất cả tài liệu liên quan đến quy trình được chuẩn bị đầy đủ và chính xác bao gồm các chứng từ, hóa đơn và các thông tin vận chuyển.

Thứ hai, nắm vững cơ sở lý thuyết, nắm chắc từng bước và từng chi tiết trong quy trình sẽ giúp thực hiện khai báo chính xác hơn, tránh sai sót và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Thứ ba, quy trình khai báo liên quan đến nhiều bộ phận như chứng từ, thủ tục, giao nhận, khách hàng và cơ quan hải quan. Nếu thiếu sự phối hợp đồng bộ sẽ dễ dẫn đến chậm tiến độ giao hàng hoặc phát sinh nhiều chi phí khác. Vì vậy, cần xây dựng quy trình làm việc rõ ràng giữa các bộ phận liên quan.

Thứ tư, kinh nghiệm xử lý tình huống là rất cần thiết. Trong thực tế có thể phát sinh nhiều tình huống như thiếu chứng từ, sai thông tin khai báo, thay đổi lịch tàu hoặc kiểm tra thực tế hàng hóa. Cho thấy nhân viên giao nhận và khai báo cần có kỹ năng xử lý tình huống linh hoạt, chủ động liên hệ với khách hàng và cơ quan chức năng để giải quyết nhanh chóng.

Tiếp theo, việc chuẩn hóa và cải tiến quy trình khai báo hải quan là cần thiết. Điều này sẽ giúp doanh nghiệp rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí phát sinh, nâng cao chất lượng dịch vụ. Đây cũng là mắt xích quan trọng để nâng cao năng lực cạnh tranh hiện nay.

Qua quá trình thực hiện quy trình khai báo hải quan hàng quá cảnh có thể thấy rằng việc chuẩn bị chứng từ đầy đủ, cập nhật quy định pháp luật, nắm vững các nền tảng lý thuyết và sự linh hoạt trong xử lý tình huống là những yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp thực hiện thủ tục hải quan hiệu quả hơn. Đồng thời, sự phối hợp chặt chẽ giữa doanh nghiệp với cơ quan hải quan và các bên liên quan sẽ góp phần giảm thiểu rủi ro, tiết kiệm thời gian và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. *Báo cáo tài chính năm 2024*. (2025). Được truy lục từ Danalog:
<https://danalog.com.vn/uploads/2025/03/CBTT-BAO-CAO-TAI-CHINH-NAM-2024-DNL-1.pdf>
2. *Báo cáo tài chính năm 2025*. (2026). Được truy lục từ Danalog:
<https://danalog.com.vn/uploads/2026/03/DNL-BCTC-DA-KIEM-TOIAN-NAM-2025-DA-PHAT-HANH-.pdf>
3. *Báo cáo thường niên 2025*. (2026). Được truy lục từ Danalog:
https://static2.vietstock.vn/data/HNX/2025/BCTN/VN/DNL_Baocaothuongnien_2025.pdf
4. *Bộ luật hàng hải Việt Nam*. (2015, 11 25). Được truy lục từ Thư viện pháp luật:
<https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Bo-luat-hang-hai-Viet-Nam-2015-298374.aspx>
5. *Cảng thẳng Biển Đỏ đe dọa kinh tế toàn cầu*. (2024, 01 13). Được truy lục từ VNEXPRESS: <https://vnexpress.net/cang-thang-bien-do-de-doa-kinh-te-toan-cau-4700341.html>
6. *Công ước Kyoto sửa đổi*. (2009). <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Xuat-nhap-khau/Cong-uoc-Quoc-te-Don-gian-hoa-va-hai-hoa-thu-tuc-hai-quan-sua-doi-582404.aspx>.
7. *Cơ sở hạ tầng - thiết bị - Công ty cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng*. (không ngày tháng). Được truy lục từ <https://danalog.com.vn/gioi-thieu-chung/co-so-ha-tang-thiet-bi/>
8. *Chuyển đổi số và logistics xanh*. (2025). https://logistics.gov.vn/tin-hoat-dong/350-doanh-nghiep-tham-gia-trien-lam-quoc-te-logistics-viet-nam-2025?utm_source=chatgpt.com.
9. *Giới thiệu chung - Công ty cổ phần Logistics Cảng Đà Nẵng*. (không ngày tháng). Được truy lục từ <https://www.danalog.com.vn/gioi-thieu/gioi-thieu-chung.html>
10. *HẢI QUAN VIỆT NAM CHÍNH THỨC ỨNG DỤNG CHATBOT AI – DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU ĐƯỢC HỖ TRỢ 24/7*. (2026).
<https://www.facebook.com/VietnamPostLogisticsCompany/posts/->

h%E1%BA%A3i-quan-vi%E1%BB%87t-nam-ch%C3%ADnh-th%E1%BB%A9c-
%E1%BB%A9ng-d%E1%BB%A5ng-chatbot-ai-doanh-nghi%E1%BB%87p-
xu%E1%BA%A5t-nh%E1%BA%ADp-kh%E1%BA%A9u-
%C4%91%C6%B0/900735279521543/.

11. *Hướng dẫn hồ sơ, quy trình cấp giấy phép xuất nhập khẩu.* (2024).

<https://ecus.vn/tin-tuc/huong-dan-ho-so-quy-trinh-cap-giay-phép-xuat-nhap-khau>.

12. *Khung Tiêu chuẩn SAFE 2025: những điểm mới quan trọng liên quan đến doanh nghiệp ưu tiên.* (2026).

<https://kv02.customs.gov.vn/portal/index.jsp?pageId=228&aid=215979&cid=8581>

.

13. *Luật thương mại.* (2005, 06 14). Được truy lục từ Thư viện pháp luật:

<https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Thuong-mai/Luat-Thuong-mai-2005-36-2005-QH11-2633.aspx>

14. *Những quy định về việc quá cảnh.* (không ngày tháng). https://www.container-transportation.com/qua-can-h-la-gi.html#google_vignette.

15. *Quy trình số hóa tài liệu lưu trữ giấy từ ngày 01/7/2025.* (2025).

<https://thuvienphapluat.vn/chinh-sach-phap-luat-moi/vn/ho-tro-phap-luat/chinh-sach-moi/84842/quy-trinh-so-hoa-tai-lieu-luu-tru-giay-tu-ngay-01-7-2025>.

16. *Trí tuệ nhân tạo trong quản lý hải quan.* (2026).

<https://www.customs.gov.vn/index.jsp?pageId=2&aid=215443&cid=24>.

17. *Triển lãm VILOG 2025 thúc đẩy logistics xanh và bền vững.* (không ngày tháng).

<https://logistics.gov.vn/tin-hoat-dong/trien-lam-vilog-2025-thuc-day-logistics-xanh-va-ben-vung?>

PHỤ LỤC

Carrier: Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg		Bill of Lading		Multimodal Transport or Port to Port Shipment	
Shipper: VIPA (USA) INC. 21680, GATEWAY CENTER DRIVE SUITE # 330 DIAMOND BAR, CA, 91765 (USA)					
Consignee (not negotiable unless consigned to order): 03836/DIH.DISP # SUN PAPER SAVANNAKHET CO., LTD # ROAD NO.9 MANJI VILLAGE, XEPON DISTRICT SAVANNAKHET PROVINCE, LAO PDR		Carrier's Reference: 28417075 B/L-No.: HLCUBSC2506BGT05 Page: 2 / 4			
Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify; see clause 20 (1) hereof): 0402060908#DONG HONG LOGISTICS DA NANG CO.,LTD #LOT 39, ROAD 2 DA NANG INDUSTRIAL PARK,SON TRA DIST., DA NANG CITY, VIETNAM #0941746357		Export References: 25-9432-032-003			
Vessel(s): WAN HAI A03		Voyage-No.: W011			
Port of Loading: NEW YORK, NY, UNITED STATES		Forwarding Agent:			
Port of Discharge: DA NANG, VIETNAM		Consignee's Reference:			
		Place of Receipt:			
		Place of Delivery:			
Container Nos., Seal Nos; Marks and Nos. AES-ITN: X20250616450979		Number and Kind of Packages, Description of Goods		Gross Weight: Measurement:	
FANU 3168611 SEAL: UL-6199460		1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 21 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12		24793.000 KG	
TEMU 7519755 SEAL: UL-6199485		1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 19 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12		23932.000 KG	
FANU 3587562 SEAL: UL-6199487		1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 19 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12		24249.000 KG	
Shipper's declared Value [see clause 7(2) and 7(3)] Total No. of Containers received by the Carrier: 10		Packages received by the Carrier:		Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier [see clause 11]	
Movement: FCL/FCL		Currency:		RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted hereof) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. One original B/L of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier in exchange for the Goods or a delivery order. In accepting this B/L of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this B/L of Lading by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, one of which being accomplished the others to stand void.	
Change Rate Basis Wt/Vol Val P/C Amount		Place and date of issue: ATLANTA, GA JUN/27/2025			
		Freight payable at: ATLANTA, GA, UNIT 6			
		Number of original B/L: 6			
		FOR ABOVE NAMED CARRIER HAPAG-LLOYD (AMERICA) LLC(AS AGENT)			
Total Freight Prepaid		Total Freight Collect		Total Freight	

Cont/Seals/Marks	Packages/Description of Goods	Weight	Measure
HAMU 2349824 SEAL: UL-6199456	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 21 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	25528.000 KG	
TEMU 7287900 SEAL: UL-6199459	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 20 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	24848.000 KG	
HLBU 2082790 SEAL: UL-6199451	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 20 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	24231.000 KG	
UACU 5652930 SEAL: UL-6199452	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 20 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	24521.000 KG	
TLLU 5948474 SEAL: UL-6199480	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 23 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	24721.000 KG	
HAMU 1150294 SEAL: UL-6199457	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 21 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	25029.000 KG	
CAIU 9268043 SEAL: UL-6199462	1 CONT. 40'X9'6" HIGH CUBE CONT. SLAC* 21 BALE WASTE PAPER - OCC NO. 12	24812.000 KG	

*SLAC = Shipper's Load, Stow, Weight and Count

SHIPPED ON BOARD, DATE : JUN/27/2025
PORT OF LOADING: NEW YORK, NY, UNITED STATES
VESSEL NAME: WAN HAI A03 VOYAGE: W011

FREIGHT PREPAID INCLUDING DTHC & CIC & LSS & BAF & CCF BY THE SHIPPER
CONTRACT NO VIPUSSP20250522 DATED 23/05/2025
US25-9463 - HS CODE 47071000
CONTACT MS OANH EMAIL YUANYUAN@DONG-HONG.CN,
DANIS@DONG-HONG.CN
THE GOODS ARE TRANSFERRED VIA DANANG PORT VIET NAM,
INLAND TRUCKING FROM DANANG TO SEPON DIST, SAVANNAKHET PRO,
LAO PDR ON CONSIGNEES OWN ARRANGEMENT

Cont/Seals/Marks Packages/Description of Goods Weight Measure

The Merchant undertakes and warrants that, under no circumstances, shall the Goods and/or Containers listed in this Bill of Lading (i) originate from, be stuffed in, or be on-carried from the territory of the Russian Federation or the Republic of Belarus prior to loading at the port of loading, nor (ii) be destined for or on-carried to the territory of the Russian Federation or the Republic of Belarus following unloading at the port of discharge.

THESE COMMODITIES MAY BE CONTROLLED BY THE U.S. GOVERNMENT AND AUTHORIZED FOR EXPORT ONLY TO THE COUNTRY OF ULTIMATE DESTINATION FOR USE BY THE ULTIMATE CONSIGNEE OR END-USER(S) HEREIN IDENTIFIED. THEY MAY NOT BE RESOLD, TRANSFERRED, OR OTHERWISE DISPOSED OF TO ANY OTHER COUNTRY OR TO ANY PERSON OTHER THAN THE AUTHORIZED ULTIMATE CONSIGNEE OR END-USER(S), EITHER IN ORIGINAL FORM OR AFTER BEING INCORPORATED INTO OTHER ITEMS, WITHOUT FIRST OBTAINING APPROVAL FROM THE U.S. GOVERNMENT OR AS OTHERWISE AUTHORIZED BY U.S. LAW AND REGULATIONS.

SERVICE CONTRACT NUMBER: 114651819

PL 1.1: Vận đơn (Bill of Lading - B/L). Nguồn: DANALOG [1]



VIPA (USA) INC.
21680 GATEWAY CENTER DRIVE
SUITE 330, DIAMOND BAR, CA 91765,
USA

Commercial Invoice no. 131428

VIPA's Ref. No: US25-9463
BUYER/APPLICANT's refs and/or contract no:
VIPUSSP20250522
SUN PAPER SAVANNAKHET CO.,LTD
ROAD NO 9, MANJI VILLAGE, XEPON
DISTRICT, SAVANNAKHET PROVINCE,
LAO PDR

Date: 27/06/2025

CARRYING VESSEL: WAN HAI A03 W011	MARINE BL NUMBER: HLCUBSC2506BGT05
SHIPMENT DATE/ETS: 27/06/2025	PORT OF LOADING/SHIPMENT: NEW YORK
ETA: 18/08/2025	PORT OF DELIVERY/DISCHARGE: DA NANG, VIETNAM
FINAL PLACE OF DESTINATION: DA NANG (VN)	
TERMS OF PRICE/DELIVERY/SHIPMENT: CIF DA NANG (VN) **	
COUNTRY OF ORIGIN: US UNITED STATES	
PAYMENT TERMS: T/T 30 DAYS FROM BL DATE	
CONTRACT NO VIPUSSP20250522 DATED 23/05/2025 US25-9463 - HS CODE 47071000	

Quantity & Description/Kind/Name of goods:

QUANTITY / WEIGHT: 246.664 KGS (1 MT = 1,000 KGS)
COMMODITY: WASTE PAPER - OCC NO. 12

UNIT PRICE: USD 180.000 /MT (1 MT = 1,000 KGS)

	<u>USD</u>	<u>44,399.52</u>
TOTAL INVOICE AMOUNT/GOODS' VALUE CIF:	USD	44,399.52

Pls note our bank's coordinates:

SWIFT MESSAGE TYPE:

BENEFICIARY'S BANK:

MT103

UBSWUS33
UBS AG

(STAMFORD BRANCH)
TRADE & EXPORT FINANCE
600 WASHINGTON BOULEVARD
US-CT 06901 STAMFORD

ACCOUNT NUMBER: 101-WA-820055-000 (USD) - CHIPS NUMBER: 799 - FED ROUTING NUMBER: 026007993

FOR INVOICES IN USD VALUE:

VIPA (USA) INC.
IBAN :

VIPA (USA) INC.
VIPA (USA) INC.
21680 Gateway Center Drive
Suite # 330
Diamond Bar, CA 91765, USA

PL 1.2: Hóa đơn thương mại. Nguồn: DANALOG [1]



VIPA (USA) INC.
21680 GATEWAY CENTER DRIVE
SUITE 330, DIAMOND BAR, CA 91765,
USA

Packing List - Weight Memo/List 131428

VIPA's Ref. No: US25-9463
BUYER/APPLICANT's refs and/or contract no:
VIPUSSP20250522
SUN PAPER SAVANNAKHET CO.,LTD
ROAD NO 9, MANJI VILLAGE, XEPON
DISTRICT, SAVANNAKHET PROVINCE,
LAO PDR

Date: 27/06/2025

VESSEL: WAN HAI A03 W011	BL NUMBER: HLCUBSC2506BGTO5
SHIPMENT-INVOICE DATE/ETS: 27/06/2025	PORT OF LOADING: NEW YORK
ETA: 18/08/2025	PORT OF DELIVERY/DISCHARGE: DA NANG, VIETNAM
COMMERCIAL INVOICE NUMBER: 131428	
COUNTRY OF ORIGIN: US UNITED STATES	
CONTRACT NO VIPUSSP20250522 DATED 23/05/2025 US25-9463 - HS CODE 47071000	

Quantity/Description of goods:

QUANTITY / WEIGHT: 246,664 KGS
WASTE PAPER - OCC NO. 12
PACKING CONDITIONS: EXPORT PACKING MATERIAL IN CONTAINER 40' / IN INTERNATIONAL STANDARD
EXPORT PACKING
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS: 10

Container N°	Bales	Gross Weight KGS	Net Weight KGS	Seal 1/ Seal 2
FANU3168611	21	24,793.00	24,793.00	UL-6199460
TEMU7519755	19	23,932.00	23,932.00	UL-6199485
FANU3587562	19	24,249.00	24,249.00	UL-6199487
HAMU2349824	21	25,528.00	25,528.00	UL-6199456
TEMU7287900	20	24,848.00	24,848.00	UL-6199459
HLBU2082790	20	24,231.00	24,231.00	UL-6199451
UACU5652930	20	24,521.00	24,521.00	UL-6199452
TLLU5948474	23	24,721.00	24,721.00	UL-6199480
HAMU1150294	21	25,029.00	25,029.00	UL-6199457
CAIU9268043	21	24,812.00	24,812.00	UL-6199462
TOTAL	205	246,664	246,664	

VIPA (USA) INC.

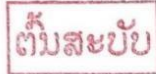
VIPA (USA) INC.
21680 Gateway Center Drive
Suite # 330
Diamond Bar, CA 91765, USA

PL 1.3: Danh sách đóng gói. Nguồn: DANALOG [1]



Lao People's Democratic Republic
Peace Independence Democracy Unity Prosperity

Ministry of Industry and Commerce
Department of Foreign Trade



2089- - - -
No:...../DFT. LTD
Vientiane Capital, Date: 07 JUL 2025

Request Letter

Department of Foreign Trade, Ministry of Industry and Commerce of the Lao People's Democratic Republic kindly requests Ministry of Industry and Trade of the Socialist Republic of Vietnam (Agency for Foreign Trade) to consider issuing transit permit of **WASTE PAPER OCC NO.12/AMERICA WASTE PAPER DLK** as indicated in the proposal No.SS2025-FZ0138-2, dated: **July 07, 2025** of **Sun Paper Savannakhet Co.,Ltd** which has been authorized to import the above mentioned goods from **the United States of America** via **Danang** Port of Vietnam to Dansavan-Lao Bao International Border Checkpoint, Savannakhet Province, Lao PDR. The details of goods as below:

Item		Quantity (Ton)	Amount in total (\$)
Waste paper OCC NO.12/ America waste paper DLK		2,026.708	373,530.480
Invoice and packing list No:			Date
1	131425		June 21, 2025
2	131427		June 21, 2025
3	131412		June 25, 2025
4	131442		June 25, 2025
5	131428		June 27, 2025
6	131347		June 29, 2025

Ministry of Industry and Commerce, Department of Foreign Trade, Division of Border Trade and Transit Goods.
(Tel and Fax: +856 21 413 901)

7	131384	June 29, 2025
8	131392	June 29, 2025
9	131393	June 29, 2025
10	131436	June 29, 2025

Sun Paper Savannakhet Co., Ltd located at Road No.9, Manji Village, Xepon District, Savannakhet Province, Lao PDR, Tel: (856-20) 5918 0010 shall take responsibility for accuracy of the information/data indicated in the submitted documents. 



Mouavixay PALEE

(This certificate valids for 06 months starts from the date of issuing)

Ministry of Industry and Commerce, Department of Foreign Trade, Division of Border Trade and Transit Goods.
(Tel and Fax: +856 21 413 901)

PL 1.4: Công văn đề nghị cấp Giấy phép quá cảnh Từ Bộ Công Thương và Công nghiệp Lào gửi Bộ Công Thương Việt Nam. Nguồn: DANALOG [1]

**BỘ CÔNG THƯƠNG
CỤC XUẤT NHẬP KHẨU**

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

Số: 475/XNK-GPOCL
V/v cho phép quá cảnh hàng hóa

Hà Nội, ngày 14 tháng 7 năm 2025

Kính gửi: Công ty Sun Paper Savannakhet Co., Ltd

- Căn cứ Thông tư số 22/2009/TT-BCT ngày 04 tháng 8 năm 2009 của Bộ trưởng Bộ Công Thương quy định về quá cảnh hàng hoá của nước Cộng hoà dân chủ nhân dân Lào qua lãnh thổ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

- Xét Đơn đề nghị cho phép quá cảnh hàng hoá của Công ty Sun Paper Savannakhet Co., Ltd (Địa Chỉ: Road No.9, Manji Village, Xepon District, Savannakhet Province, Lao PDR ngày 07 tháng 07 năm 2025) và văn bản đề nghị của Bộ trưởng Bộ Công Thương nước Cộng hoà dân chủ nhân dân Lào số: 2086/DFT.BTD; 2089/DFT.BTD ngày 07 tháng 07 năm 2025;

Cục Xuất nhập khẩu - Bộ Công Thương cho phép Công ty Sun Paper Savannakhet Co., Ltd quá cảnh hàng hóa theo các quy định sau đây:

1. Hàng hóa quá cảnh:

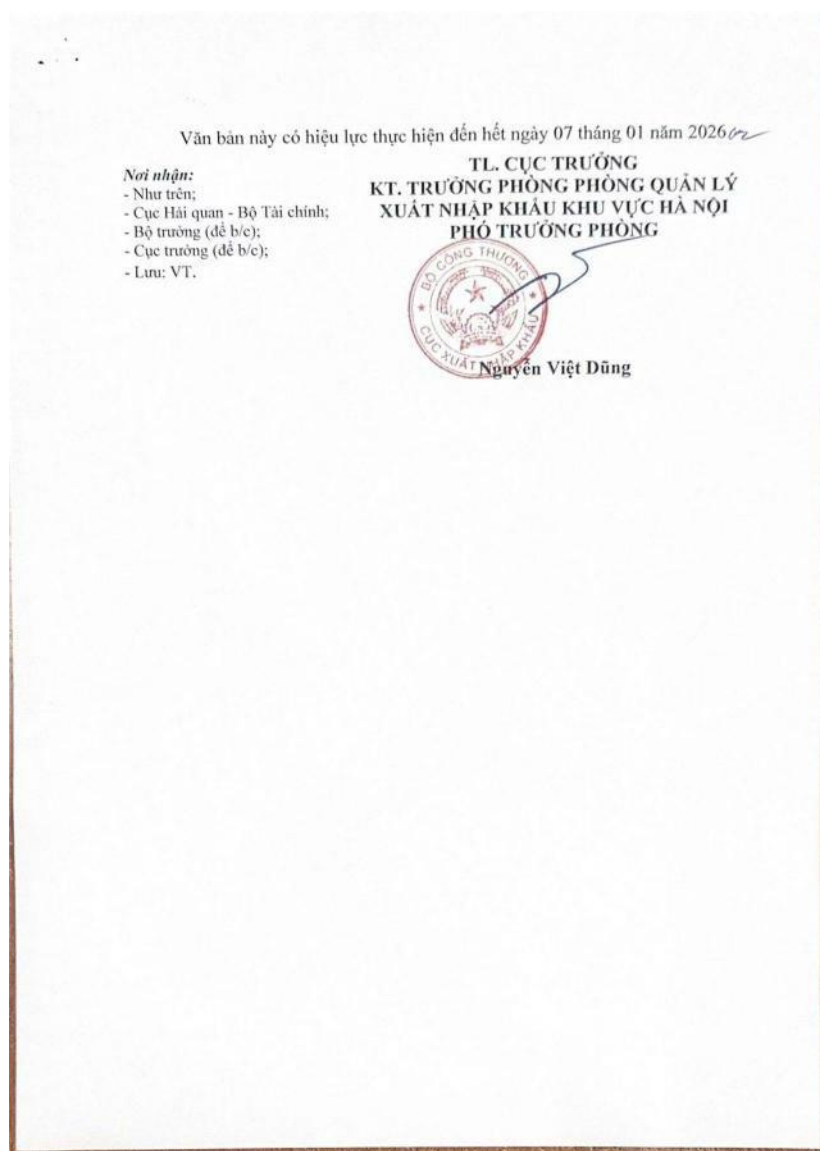
STT	Tên hàng	Đơn vị tính	Số lượng	Trị giá (USD)	Bao bì và ký mã hiệu (Bales)	Ghi chú
1	Phế liệu giấy OCC 98/2 (WASTE PAPER OCC 98/2)	KG	242.480	39.281,760	296	Hàng đóng trong 10 container 40'
2	Phế liệu giấy OCC NO.12/ AMERICA WASTE PAPER DLK (WASTE PAPER OCC NO.12/AMERICA WASTE PAPER DLK)	KG	2.026.708	373.530,480	2731	Hàng đóng trong 93 container 40'
Tổng			2.269.188	412.812,240	3027	

2. Cửa khẩu nhập hàng: Tiên Sa (Đà Nẵng).

3. Cửa khẩu xuất hàng: Lao Bảo (Quảng Trị).

4. Tuyến đường vận chuyển: Cảng Tiên Sa (Đà Nẵng) - Quốc lộ 1 - Quốc lộ 9 - Cửa khẩu Lao Bảo (Quảng Trị).

5. Phương tiện vận chuyển: Xe container.



PL 1.5: Giấy phép quá cảnh. Nguồn: DANALOG [1]



LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

-----oOo-----

POWER OF ATTORNEY

To: - ALL CONCERNED AUTHORITIES
Basing on demand of both parties

A. PARTY TO GIVE AUTHORIZATION

Part A : SUN PAPER SAVANNAKHET CO.,LTD

Address : ROAD NO.9, MANJI VILLAGE, XEPON DISTRICT SAVANNAKHET PROVINCE, LAO

B. PARTY TO RECEIVE AUTHORIZATION

Part B : DA NANG PORT LOGISTICS JOINT STOCK COMPANY

Address : 97 YET KIEU STREET, THO QUANG WARD, SON TRA DISTRICT, DANANG CITY, VIETNAM

Tax code : 0400999731

C. AUTHORIZED CONTENT

1. Party A authorizes party B to act on behalf of party A with below transactions:
 - Doing customs formalities at Vietnam side for cargo in transit to Laos
 - Trucking cargo in transit from VietNam to Laos : ROAD NO.9, MANJI VILLAGE, XEPON DISTRICT, SAVANNAKHET PROVINCE, LAO.
 - Receive D/O, being invoice party for import shipment.
2. Party A confirm to hold all harmless/risk and be responsible for Vietnamese's Law for this attorney.

D. ATTORNEY DURATION

- This Power of Attorney effects from 01 Jan 2025 and to finish 31 Dec 2025.

With best regards.



For and on behalf of
Party to receive Authorization

GIÁM ĐỐC
Trần Phúc Hồng

For and on behalf of
Party to give Authorization



MENG XIAN LI

Only valid for customs declaration and receive cargo



Letter of Authorization

I, Li Hongxin (Passport No. : E62241366), the legal representative of Sun Paper Savannakhet Co., Ltd., hereby authorize Meng Xianli (Passport No. : E74452590), in the name of " Da Nang Representative Office of Sun Paper Savannakhet Co., Ltd." to handle the daily affairs of the office, and authorize the client to handle the transit documents of the Ministry of Industry and Commerce, Customs clearance, shipping company business, transportation and other related documents (excluding the signing of contracts), the above-mentioned authorized persons within the scope of authorization to sign the relevant documents are recognized by our company.

The validity period is from January 1, 2025 to December 31, 2025.

Company: Sun Paper Savannakhet Co., Ltd.

Authorizer: Mr. Li Hongxin, Passport No.: E62241366

Signature:



GENERAL DIRECTOR

LI HONG XIN

Authorized Person: Mr. Meng Xianli, Passport No.: E74452590

Signature:

MENG XIAN LI

PL1.6: Giấy ủy quyền. Nguồn: DANALOG [1]

LỆNH GIAO HÀNG (DELIVERY ORDER)

Chủ khai thác: HLC
(Business Unit)

Ngày tạo file: 13/09/2025 08:57:00
(Created Time)

Số vận đơn: HLCUBSC2507CBIR3
(Bill of Lading)

Số order: 911HQNA7TW
(Order Number)

Khách hàng: SUN PAPER SAVANNAKHET CO., LTD.
(Consignee)

Tàu / chuyến: AEGEAN EXPRESS / 356N
(Vessel / voy)

Từ: VNDAD
(From)

Đến Cảng: VNDAD
(Terminal)

Lệnh giao hàng (Delivery Order) được in bởi hãng tàu Hapag Lloyd _ HAG
Ngày in (Print Date) 13/09/2025 09:10:06

STT	Số container (Container no)	Kích thước (Sztp)	Nơi hạ rỗng (Empty container depot)	Hạn lệnh (Expired dem)	Số ngày miễn lưu vỏ (Det free time)
1	TRHU4797720	45G1	TIEN SA	26/09/2025 23:59:59	0

Carrier: Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg
HAPAG-LLOYD (VIETNAM) LTD
VINCOM CENTER-L16-02+03,16TH FLOOR, 72 LE THANH TON ST.,BENNGHE WARD,01,
HO CHI MINH CITY 700000, VIETNAM (AS AGENT)



Page 1 of 2

SUN PAPER SAVANNAKHET CO., LTD.
ROAD NO.9, MANJI VILLAGE,
SAVANNAKHET
LAO, PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

Contact LE, NHAT LINH
Tel.
Fax +84 28 3915 5340
E-Mail docs@vinatransdn.com.vn

Customer Release

Date of Issue 30.10.2025 08:56:44

Vessel: HAIAN BETA Voyage: 046N ETA: 28.10.2025 16:00 POL: BALBOA POD: DA-NANG TIEN SA PORT	Container Place of Availability TIEN SA PORT/DANANG CITY SON TRA DIST, DANANG CITY DISTRICT 3 DANANG CITY 550000 VIETNAM Estimated Pick Up Date*: 31.10.2025 07:30
---	---

Container	Type	Seal	Special	Weight (incl. tare)	Bill of Lading	Shipment
HAMU 4011121	45GP	HLK2955129	9'6"	23660.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJ9Y2 Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE Valid until: 11.11.2025						
BEAU 4545393	45GP	HLK2955121	9'6"	24320.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJH3W Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE Valid until: 11.11.2025						
TCNU 5203006	45GP	HLK2955127	9'6"	24140.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJUJ1 Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE Valid until: 11.11.2025						
UACU 5829774	45GP	HLK2955124	9'6"	24500.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJL9T Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE Valid until: 11.11.2025						
HLBU 2857208	45GP	HLK2955122	9'6"	24080.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJN6G Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE Valid until: 11.11.2025						
BMOU 5896102	45GP	HLK2955130	9'6"	24140.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJRCB Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE Valid until: 11.11.2025						
HLBU 3079770	45GP	HLK2955126	9'6"	24680.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJSSG Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE Valid until: 11.11.2025						
FANU 3613851	45GP	HLK2955128	9'6"	24120.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJUDW Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE Valid until: 11.11.2025						
HLXU 8235631	45GP	HLK2955123	9'6"	24100.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJW3X Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE Valid until: 11.11.2025						

Chairman of the Supervisory Board: Michael Behrendt
Executive Board: Rolf Habben Jansen (CEO), Donya-Florence Amer, Dheeraj Bhatta, Mark Frese, Dr. Maximilian Rothkopf
Registered Office: Hamburg, Company Register: Amtsgericht Hamburg HRB 97937

Container	Type	Seal	Special	Weight (incl. tare)	Bill of Lading	Shipment
TEMU 7902208	45GP	HLK2955125	96"	24560.00 KGM	HLCUPTY250744782	26935399
Reference: AH1HNSJXSM				Pick up by: SUN PAPER SAVANNAKHE		
Remark: 0				Valid until: 11.11.2025		

Empty Return Depots:

TIEN SA PORT/DANANG CITY
 SON TRA DIST, DANANG CITY
 DISTRICT 3
 DANANG CITY 550000
 VIETNAM

Monday to Friday: 07:00 to 16:30 / Saturday: 07:00 to 16:30 / Sunday: 07:00 to 16:30

HAMU 4011121: Turn-In-Reference - 26935399

BEAU 4545393: Turn-In-Reference - 26935399

TCNU 5203006: Turn-In-Reference - 26935399

UACU 5829774: Turn-In-Reference - 26935399

HLBU 2857208: Turn-In-Reference - 26935399

BMOU 5896102: Turn-In-Reference - 26935399

HLBU 3079770: Turn-In-Reference - 26935399

FANU 3613851: Turn-In-Reference - 26935399

HLXU 8235831: Turn-In-Reference - 26935399

TEMU 7902208: Turn-In-Reference - 26935399

Legal Terms

This Container Release Information to Customer is subject to surrender of a duly endorsed original Bill of Lading. If a Bill of Lading has been issued for the shipment described herein and subject to sealing of the container with high security seals by the Shipper. All dates and times are given as best reasonable estimates subject to change. Storage of containers on vessels is subject to Carrier's sole discretion (see Clause 16 of Hapag-Lloyd Bill of Lading/Sea Waybill Terms and Conditions). Unless expressly agreed in writing, the Carrier does not undertake to accept any particular request, instruction or condition including but not limited to storage request. All particulars with regard to cargo (including weight) are as declared by Shipper and without responsibility or warranty as to correctness by Carrier (see Clause 11 of Hapag-Lloyd Bill of Lading/Sea Waybill Terms and Conditions). The Carriage described in this document is part of and/or a modification of the International carriage reflected in the Hapag-Lloyd Bill of Lading or Sea Waybill originally issued for the shipment(s) described herein and Carriage described herein is subject to the same Terms and Conditions of the Hapag-Lloyd Bill of Lading or Sea Waybill issued for the original carriage. Our Terms and Conditions will be provided to you upon your request or may be viewed at any office of Hapag-Lloyd AG or its agents or under www.hapag-lloyd.com. Hapag-Lloyd AG gathers, processes, stores, transmits and uses personal data of its contractual partners only if and insofar as such data are required for conducting contractual customer relationship (e.g. conclusion, execution and management of the contract, accounting purposes).

* Estimated Pick Up Date and Time is given as best reasonable estimate subject to completion of vessel discharge operations. Individual containers may be available earlier – please check on our Hapag-Lloyd Website under Online Business.

PL 1.7: Lệnh giao hàng. Nguồn: DANALOG [1]

TIEN SA CONTAINER TERMINAL**EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT**

CONTAINER: **TXGU7094334** LOCATION: **XF-14-1-1** REFERENCE: **250417SP254066**
 ACTIVITY: **Out** VALID TO: **02/05/2025 23:59:59**
 OPERATOR: **HAG** CHECK IN: **17/04/2025 21:37:12**
 CUSTOMER: **QINGDAO ZHONGYUE STAR SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CO.,LTD** CHECK OUT: **17/04/2025 21:59:56**

BL/Booking No: **HLCUGOA250128383****CONTAINER DETAILS:**

STATUS: **FULL** SEAL 1: **HLD2286186** SEAL 2: WEIGHT: **28800**
 ISO: **45G0** TYPE: **General Dry** SIZE: **40** TEMPERATURE:
 SOUND/DAMAGE: CARGO TYPE: **General** IMDG: **/** VENTILATION:
 REMARK:

VESSEL DETAILS:

VESSEL: **ORNELLA** VOY AGE: **5150 / 5150** DATE/TIME: **17/04/2025 08:45:00 /**

TRANSPORTATION DETAILS:TRANS COMPANY: **QINGDAO ZHONGYUE STAR SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CO.,LTD**

PLATE NO: **43H00301** EMPTY RETURN PLACE:

OUT GATE 1 / QIATH_1 API

TERMINAL SIGNATURE

TRANSPORTATION SIGNATURE

PL 1.8: Phiếu EIR. Nguồn: DANALOG [1]

1/3

Bản sao thông tin khai báo vận chuyển

Tiêu chuẩn kiểm tra đã được lựa chọn 2 Cơ quan hải quan CKCDANANG
 Số tờ khai vận chuyển 500566097110 Cờ báo nhập khẩu / xuất khẩu C Ngày lập tờ khai 17/09/2025
 Người khai H2696 - CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG
 Địa chỉ 97 YẾT KIỆM
 Nhà vận chuyển 0400999731 CÔNG TY CỔ PHẦN LOGISTICS CẢNG ĐÀ NẴNG
 Địa chỉ 97 YẾT KIỆM, PHƯỜNG SON TRÀ, THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG, VIỆT NAM
 Số hợp đồng vận chuyển / giấy tờ tương đương ZYSTAR
 Ngày hợp đồng vận chuyển / giấy tờ 31/12/2024 Ngày hết hạn hợp đồng vận chuyển / giấy tờ 31/12/2025
 Phương tiện vận chuyển 31 - TRUCK
 Mục đích vận chuyển CTR - Hàng quá cảnh
 Loại hình vận tải QU - Vận chuyển hàng hóa phải qua kiểm dịch, hàng hóa XNK có điều kiện
 Địa điểm xếp hàng
 Mã (Khu vực chịu sự giám sát Hải quan) 34CES01 (Vị trí xếp hàng) (Cảng / cửa khẩu / ga VN DTS *
 Tên XN CANG TIEN SA Đi (dự kiến) 18/09/2025
 Địa điểm trung chuyển cho vận chuyển (Khai báo gộp) Đến dự kiến Đi dự kiến
 1 -
 2 -
 3 -
 Địa điểm dỡ hàng
 Mã (Khu vực chịu sự giám sát Hải quan) 32BBG02 (Vị trí dỡ hàng) (Cảng / cửa khẩu / ga VN LAOT
 Tên BAI KIEM HOA XUAT Đến (dự kiến) 19/09/2025
 Tuyến đường CANG TIEN SA, QL1, QL9- CK LAO BAO
 Loại bảo lãnh Số tiền bảo lãnh VND
 Số lượng cột trong tờ khai 1 Số lượng container 1
 Ghi chú 1 HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN ZYSTAR-20250101

PL 1.9: Tờ khai OLA