

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

**QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG FCL
NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG
THỨC VIETRANSTIMEX - CHI NHÁNH MIỀN TRUNG**

GVHD : ThS. TRẦN THÚY KIỀU
SVTH : NGUYỄN THỊ NGỌC TRINH
MSSV : 2254050069
KHÓA : 2022 - 2026
LỚP : 22LC2

Đà Nẵng, tháng 06 năm 2026

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

**QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG FCL
NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG
THỨC VIETRANSTIMEX - CHI NHÁNH MIỀN TRUNG**

GVHD : ThS. TRẦN THÚY KIỀU
SVTH : NGUYỄN THỊ NGỌC TRINH
MSSV : 2254050069
KHÓA : 2022 - 2026
LỚP : 22LC2

Đà Nẵng, tháng 06 năm 2026

Đà Nẵng, ngày tháng năm 2026

NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN

1. Thông tin sinh viên thực hiện

- Họ và tên sinh viên: Nguyễn Thị Ngọc Trinh
- Mã số sinh viên : 2254050069
- Ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- Trình độ đào tạo : Đại học
- Khóa học : 2022 - 2026

1. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

“QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG FCL NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX - CHI NHÁNH MIỀN TRUNG”

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

3. Các bảng biểu

4. Cán bộ hướng dẫn

- ThS. Trần Thúy Kiều

5. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 10/02/2026

6. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

LỜI CẢM ƠN

Trong quá trình thực hiện và hoàn thành khóa luận tốt nghiệp này, em đã nhận được sự quan tâm, hướng dẫn và hỗ trợ tận tình từ nhiều cá nhân và tập thể.

Trước hết, em xin gửi lời cảm ơn trân trọng tới cô ThS. Trần Thúy Kiều. Những định hướng chuyên môn đầy tâm huyết cùng sự khích lệ kịp thời của cô chính là chìa khóa giúp em hoàn thành khóa luận này một cách trọn vẹn nhất. Sự tận tụy của cô không chỉ dừng lại ở vai trò người hướng dẫn, mà còn là bài học quý giá về tinh thần trách nhiệm trong công việc mà em luôn trân trọng.

Em xin chân thành cảm ơn toàn thể anh chị tại Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex – Chi nhánh miền Trung đã tạo điều kiện cho em được tiếp cận thực tế trong môi trường làm việc chuyên nghiệp và thân thiện. Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn đến anh Trần Quý Sơn, anh Ngô Viết Huy và anh Trần Ngọc Chánh Thiện đã tận tình hướng dẫn, chia sẻ kinh nghiệm thực tiễn, giúp em có thêm nhiều kiến thức và kỹ năng quý báu phục vụ cho việc hoàn thành khóa luận.

Mặc dù đã cố gắng hoàn thành khóa luận với tinh thần học hỏi nghiêm túc, nhưng vì kinh nghiệm thực tiễn và kiến thức còn hạn chế, khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được sự thông cảm và những ý kiến đóng góp quý báu từ quý thầy cô để bài báo cáo được hoàn thiện hơn.

Em xin chân thành cảm ơn!

Đà Nẵng, tháng 06 năm 2026

Sinh viên thực hiện

Nguyễn Thị Ngọc Trinh

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

NHẬN XÉT CỦA ĐƠN VỊ THỰC TẬP

1. Thông tin chung

- Họ tên sinh viên: Nguyễn Thị Ngọc Trinh
- Trường: Đại học Kiến trúc Đà Nẵng
- Chuyên ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng
- MSSV: 2254050069
- Đơn vị thực tập: Công Ty Cổ Phần Vận Tải Đa Phương Thức
Vietranatimes - Chi nhánh Miền Trung
- Vị trí thực tập: Thực tập sinh giao nhận

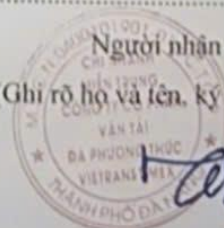
2. Nhận xét của đơn vị về quá trình thực tập của sinh viên

Sinh viên có thái độ nghiêm túc, chấp hành tốt nội quy của đơn vị thực tập, đi làm đầy đủ và đúng giờ. Trong thời gian thực tập, sinh viên chăm chỉ, có tinh thần học hỏi, tiếp thu công việc nhanh và hoàn thành các nhiệm vụ được giao.

Sinh viên có ý thức trách nhiệm trong công việc, phối hợp tốt với mọi người và thể hiện thái độ phong làm việc phù hợp, thành quả chung, hoàn thành tốt nhiệm vụ thực tập và đạt yêu cầu của đơn vị.

Người nhận xét

(Ghi rõ họ và tên, ký và đóng dấu)



CHAM ĐOC
Tân Bình

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page, providing a guide for handwriting or typing. There are no margins, text, or other markings on the page.

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN	i
NHẬN XÉT CỦA ĐƠN VỊ THỰC TẬP	ii
NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN.....	iii
DANH SÁCH BẢNG.....	viii
DANH SÁCH BIỂU ĐỒ	ix
DANH SÁCH HÌNH ẢNH.....	x
DANH SÁCH SƠ ĐỒ.....	xi
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT	xii
LỜI NÓI ĐẦU.....	14
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN LIÊN QUAN ĐẾN QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG FCL NHẬP KHẨU	1
1.1. Khái quát về giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu	1
<i>1.1.1. Giao nhận hàng hóa và người giao nhận.....</i>	<i>1</i>
<i>1.1.2. Nhập khẩu hàng hóa.....</i>	<i>4</i>
<i>1.1.3. Vận tải đường bộ.....</i>	<i>5</i>
<i>1.1.4. Container và hàng FCL.....</i>	<i>7</i>
1.2. Quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu	10
<i>1.2.1. Khái niệm và vai trò của quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu</i>	<i>10</i>
<i>1.2.2. Các bên tham gia trong quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu</i>	<i>11</i>
<i>1.2.3. Các bước trong quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu</i>	<i>12</i>
<i>1.2.4. Các tình huống phát sinh trong quy trình</i>	<i>14</i>
1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ	16
<i>1.3.1. Các quy định pháp lý liên quan đến hoạt động quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu.....</i>	<i>16</i>
<i>1.3.2. Hệ thống chứng từ.....</i>	<i>18</i>
1.4. Các tiêu chí đánh giá hiệu quả quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu.....	21

1.4.1. Tiêu chí về thời gian và tiến độ	21
1.4.2. Tiêu chí về kiểm soát chi phí	22
1.4.3. Tiêu chí về độ chính xác và an toàn	23
1.5. Các nhân tố tác động đến quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu.....	23
1.5.1. Nhân tố bên ngoài	23
1.5.2. Nhân tố bên trong.....	24
1.6. Quản trị rủi ro	25
1.6.1. Khái niệm và vai trò của quản trị rủi ro	25
1.6.2. Các loại rủi ro	25
1.6.3. Ứng dụng công nghệ.....	26
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG FCL NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX - CHI NHÁNH MIỀN TRUNG.....	28
2.1. Khái quát về Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex và Chi nhánh Miền Trung Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex	28
2.1.1. Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex.....	28
2.1.2. Chi nhánh Miền Trung Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex	29
2.1.3. Lịch sử hình thành	29
2.1.4. Tầm nhìn, sứ mệnh và các giá trị cốt lõi	31
2.1.5. Ngành nghề kinh doanh.....	31
2.1.6. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ	37
2.1.7. Nguồn lực của Vietranstimex Đà Nẵng.....	38
2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của Vietranstimex Đà Nẵng	42
2.2.1. Phân tích hoạt động kinh doanh.....	42
2.2.2. Kết quả hoạt động kinh doanh năm 2023 – 2025.....	46
2.3. Thực trạng quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng.....	52
2.3.1. Sơ đồ quy trình tại Vietranstimex Đà Nẵng	52

2.3.2. Phân tích quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng	54
2.3.3. So sánh quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng với quy trình lý thuyết	71
2.4. Đánh giá về quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng	73
2.4.1. Ưu/ nhược điểm của quy trình.....	73
2.4.2. Rủi ro	74
2.4.3. Nguyên nhân	75
CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG FCL NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX - CHI NHÁNH MIỀN TRUNG	78
3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển của công ty	78
3.1.1 Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh.....	78
3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển chung của Vietranstimex Đà Nẵng trong thời gian tới	84
3.2. Một số giải pháp hoàn thiện quy trình	87
3.2.1. Giải pháp xây dựng kho dữ liệu tập trung cho hồ sơ lô hàng.....	87
3.2.2. Giải pháp nâng cao hiệu quả điều phối và theo dõi tiến độ lô hàng	87
3.2.3. Giải pháp tối ưu vận hành đội xe và giảm hành trình chạy rỗng	88
3.3. Điều kiện và cách thức để thực hiện giải pháp	89
3.3.1. Đối với giải pháp xây dựng kho dữ liệu tập trung cho hồ sơ lô hàng....	89
3.3.2. Đối với giải pháp nâng cao hiệu quả điều phối và theo dõi tiến độ lô hàng	91
3.3.3. Đối với giải pháp tối ưu vận hành đội xe và giảm hành trình chạy rỗng.....	93
3.4. Kiến nghị	99
3.4.1. Kiến nghị đối với Cơ quan nhà nước	99
3.4.2. Kiến nghị đối với Hải quan và Cảng.....	99
3.4.3. Kiến nghị đối với Forwarder và Hãng tàu	99
BÀI HỌC KINH NGHIỆM & ĐÓNG GÓP CỦA KHÓA LUẬN.....	101
KẾT LUẬN CHUNG	102
PHỤ LỤC	103

TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	119
--------------------------------	------------

DANH SÁCH BẢNG

Bảng 1.1.4. So sánh hàng nguyên Container (FCL) và hàng lẻ (LCL)	10
Bảng 2.1.1. Khái quát về Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex ...	28
Bảng 2.1.2. Khái quát về Vietranstimex Đà Nẵng	29
Bảng 2.1.3. Lịch sử hình thành và phát triển.....	30
Bảng 2.1.4. Giá trị cốt lõi của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex	31
Bảng 2.1.5.1. Các trang thiết bị hiện có tại Vietranstimex Đà Nẵng	39
Bảng 2.1.5.2. Lực lượng lao động của Vietranstimex Đà Nẵng	40
Bảng 2.2.1. So sánh Vietranstimex Đà Nẵng với các đối thủ cạnh tranh	45
Bảng 2.2.2.1. Doanh thu của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 - 2025.....	47
Bảng 2.2.2.2. Chi phí của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 – 2025	48
Bảng 2.2.2.3. Lợi nhuận của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 – 2025	50
Bảng 2.2.2.4. Doanh thu hoạt động giao nhận vận tải Container trong giai đoạn 2023 – 2025	51
Bảng 2.3. Điểm khác biệt giữa quy trình lý thuyết và quy trình thực tế.....	72

DANH SÁCH BIỂU ĐỒ

Biểu đồ 2.1. Tổng quan về lực lượng lao động của Vietranstimex Đà Nẵng	40
Biểu đồ 2.2.1.1. Cơ cấu các loại hình dịch vụ của Vietranstimex Đà Nẵng (%)	43
Biểu đồ 2.2.1.2. Tỷ lệ khách hàng theo nhóm của Vietranstimex Đà Nẵng (%)	44
Biểu đồ 2.2.2.1. So sánh Tổng doanh thu của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 - 2025	47
Biểu đồ 2.2.2.2. So sánh Tổng chi phí của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 – 2025	49
Biểu đồ 2.2.2.3. So sánh Lợi nhuận sau thuế của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 – 2025	50
Biểu đồ 2.2.2.4. Doanh thu hoạt động giao nhận vận tải Container trong giai đoạn 2023 - 2025	52
Biểu đồ 3.1. Tốc độ tăng GDP quý I/2026 so với cùng kỳ năm trước (%)	79

DANH SÁCH HÌNH ẢNH

Hình 1. Logo của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex.....	28
Hình 2. Trụ sở chính và quá trình phát triển của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex.....	30
Hình 3. Dịch vụ vận tải đa phương thức của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex.....	32
Hình 4. Vận chuyển bằng đường bộ cánh quạt gió	32
Hình 5. Vận chuyển bằng đường sông các trụ gió	33
Hình 6. Vận chuyển hàng bằng đường biển	33
Hình 7. Trạm biến áp 110kV	34
Hình 8. Trạm biến áp 220kV	34
Hình 9. Kết hợp mô hình vận tải đường sông – đường bộ	34
Hình 10. Kết hợp dầm phân tải và hệ thống thủy lực rơ moóc	34
Hình 11. 02 Cầu cầu Bốc xếp, Lắp đặt thiết bị nặng.....	35
Hình 12. Kho bãi tại Hà Nội với diện tích 15.000 m ²	35
Hình 13. Rơ moóc thủy lực Cometto	36
Hình 14. Khảo sát, thiết kế và thi công các bến tạm chuyên dùng phục vụ việc load-in/load-out.....	36
Hình 15. Ngành nghề kinh doanh của Vietranstimex Đà Nẵng	37
Hình 16. Vận đơn phụ (HBL).....	56
Hình 17. Thông báo hàng đến (Arrival Notice)	57
Hình 18. Giấy giới thiệu của nhà nhập khẩu	58
Hình 19. Delivery Order của Hãng tàu ONE	60
Hình 20. Delivery Order của Công ty CP dịch vụ chuỗi cung ứng quốc tế HML	60
Hình 21. Giấy cược Container (Thỏa thuận mượn Container).....	61
Hình 22. Những mục không được sai trên tờ khai hải quan.....	63
Hình 23. Mã vạch thông quan	66
Hình 24. Trang web của chi nhánh trên DNP ePort.....	66
Hình 25. Bảng hệ thống “Thêm lô hàng” trên DNP ePort	67
Hình 26. Lô hàng “Vật liệu chịu lửa (Refractory Products)”	67
Hình 27. Trạm cân ở Kho Hòa Phát Dung Quất	70
Hình 28. Sản lượng hàng hóa vận chuyển quý I/2026	79

DANH SÁCH SƠ ĐỒ

Sơ đồ 1.2.4. Quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu.....	12
Sơ đồ 2.1. Cơ cấu tổ chức của Vietranstimex Đà Nẵng	37
Sơ đồ 2.3. Quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng.....	53
Sơ đồ 3.3. Bảng tiến độ triển khai các nhóm giải pháp.....	98

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Tên tiếng Anh	Tên tiếng Việt
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations	Liên Đoàn Các Hiệp Hội Giao Nhận Quốc Tế
MTO	Multimodal Transport Operator	Người kinh doanh vận tải đa phương thức
ICC	International Chamber of Commerce	Phòng Thương Mại Quốc Tế
ISO	International Organization for Standardization	Tổ Chức Tiêu Chuẩn Hóa Quốc Tế
Incoterms	International Commercial Terms	Các Điều Khoản Thương Mại Quốc Tế
Công ty CP		Công Ty Cổ Phần
SPMT	Self-Propelled Modular Transporter	Xe Vận Chuyển Mô-Đun Tự Hành
CY	Container Yard	Bãi Container
CFS	Container Freight Station	Địa Điểm Thu Gom Hàng Lẻ
TNHH		Trách Nhiệm Hữu Hạn
MTV		Một Thành Viên
Vietranstimex Đà Nẵng	Central Branch Vietranstimex Multimodal Transport Holding Company	Công Ty Cổ Phần Vận Tải Đa Phương Thức Vietranstimex – Chi Nhánh Miền Trung
HML	HML International Supply Chain Services Joint Stock Company	Công Ty Cổ Phần Dịch Vụ Chuỗi Cung Ứng Quốc Tế HML
FCL	Full Container Load	Hàng Nguyên Container
LCL	Less than Container Load	Hàng Lẻ Container
DNP ePort	Da Nang Port Electronic Port	Cảng Điện Tử - Cảng Đà Nẵng
D/O	Delivery Order	Lệnh Giao Hàng
eD/O	Electronic Delivery Order	Lệnh Giao Hàng Điện Tử
B/L	Bill of Lading	Vận Đơn Đường Biển

HLB	House Bill of Lading	Vận Đơn Phụ
A/N	Arrival Notice	Thông Báo Hàng Đến
P/L	Packing List	Phiếu Đóng Gói
C/O	Certificate of Origin	Giấy Chứng Nhận Xuất Xứ Hàng Hóa
VNACCS	Vietnam Automated Cargo and Port Consolidated System	Hệ Thống Thông Quan Tự Động Hàng Hóa
THC	Terminal Handling Charge	Phí Xếp Dỡ
DEM	Demurrage	Thời Gian Lưu Container tại Cảng
DET	Detention	Thời Gian Lưu Container tại Kho
HS Code	Harmonized System of Nomenclature and Coding for Goods	Hệ Thống Hải Hòa Mô Tả Và Mã Hóa Hàng Hóa
VAT	Value Added Tax	Thuế Giá Trị Gia Tăng
FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
TMS	Transportation Management System	Hệ Thống Quản Lý Vận Tải
GPS	Global Positioning System	Hệ Thống Định Vị Toàn Cầu
E-Dashboard	Electronic Dashboard	Bảng Theo Dõi Tiến Độ Điện Tử
EVFTA	European Union Vietnam Free Trade Agreement	Hiệp Định Thương Mại Tự Do Liên Minh Châu Âu-Việt Nam
CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ Xuyên Thái Bình Dương
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership	Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực
KKT/KCN		Khu Kinh Tế/ Khu Công Nghiệp

LỜI NÓI ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, vận tải Container bằng đường biển tiếp tục khẳng định vị thế chủ đạo trong thương mại quốc tế nhờ ưu thế về chi phí, khả năng chuyên chở lớn và mức độ an toàn cao. Tuy nhiên, để hàng hóa thực sự đến được tay người nhận, khâu tổ chức giao nhận và vận chuyển nội địa, đặc biệt là vận tải đường bộ từ cảng về kho, đóng vai trò là một mắt xích không thể thiếu trong hoạt động logistics. Hoạt động này đảm bảo sự kết nối giữa vận tải quốc tế và mạng lưới phân phối nội địa, góp phần duy trì dòng chảy hàng hóa thông suốt và hiệu quả.

Tại Việt Nam, kim ngạch xuất nhập khẩu liên tục tăng trưởng trong những năm gần đây, kéo theo nhu cầu giao nhận hàng hóa nhập khẩu qua các cảng biển ngày càng lớn. Trong đó, phương thức gửi hàng nguyên Container (FCL) chiếm tỷ trọng đáng kể, đòi hỏi quy trình giao nhận tại cảng và vận tải về kho phải được tổ chức khoa học, chặt chẽ, vừa đảm bảo tiến độ vừa tuân thủ tuyệt đối các quy định hiện hành. Mặc dù vậy, thực tế cho thấy doanh nghiệp logistics vẫn gặp nhiều khó khăn như áp lực thời gian giao hàng, thủ tục chứng từ phức tạp, chi phí vận tải cao và những rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển nội địa.

Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức – Chi nhánh Miền Trung là đơn vị hoạt động trong lĩnh vực vận tải và giao nhận hàng hóa phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu. Tại chi nhánh, hoạt động giao nhận hàng FCL nhập khẩu từ cảng về kho khách hàng chiếm tỷ trọng lớn, đòi hỏi sự phối hợp giữa nhiều bộ phận như kinh doanh, giao nhận và các cơ quan đối tác. Trong thời gian thực tập tại đây, em đã có cơ hội tìm hiểu thực tế quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng nhập khẩu, từ khi Container được dỡ tại cảng cho đến khi được vận chuyển và bàn giao tại kho. Qua quá trình tìm hiểu, em nhận thấy quy trình này tuy đã được tổ chức tương đối bài bản nhưng vẫn còn tồn tại một số hạn chế nhất định, ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động và chất lượng dịch vụ.

Xuất phát từ mong muốn đóng góp một phần nhỏ trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa tại doanh nghiệp, em đã lựa chọn thực hiện đề tài:

“Quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex - Chi nhánh miền Trung”

2. Mục tiêu nghiên cứu

2.1. Mục tiêu chung

Phân tích và đánh giá quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex - Chi nhánh miền Trung, trên cơ sở đó đề xuất một số giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ, tiết kiệm chi phí và rút ngắn thời gian xử lý của chi nhánh.

2.2. Mục tiêu cụ thể

- Hệ thống hóa cơ sở lý luận liên quan đến hoạt động logistics, quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng nguyên Container (FCL) nhập khẩu.
- Phân tích và đánh giá thực trạng quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex - Chi nhánh miền Trung, từ đó xác định những điểm mạnh và hạn chế trong quy trình của chi nhánh trong thời gian vừa qua.
- Đề xuất một số giải pháp và kiến nghị nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại chi nhánh, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và hiệu quả hoạt động logistics.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu: Quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex - Chi nhánh miền Trung.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

- Phạm vi nội dung:

Đề tài tập trung nghiên cứu các bước tác nghiệp trong quy trình giao nhận chứng từ, thủ tục hải quan và quá trình vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container (FCL) nhập khẩu từ cảng biển về đến kho của khách hàng. Đề tài không đi sâu vào quy trình hàng xuất khẩu hoặc các phương thức vận tải khác (đường hàng không, đường sắt).

- Phạm vi thời gian:

- Các số liệu thứ cấp về tình hình hoạt động kinh doanh và thực trạng quy trình giao nhận, vận tải được thu thập và phân tích trong giai đoạn 2023 - 2025.
- Các giải pháp đề xuất được định hướng triển khai cho giai đoạn 2026 - 2030.

- Phạm vi không gian:

Nghiên cứu được thực hiện trực tiếp tại Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex - Chi nhánh miền Trung. Bên cạnh đó, đề tài cũng mở rộng khảo sát tại các đơn vị liên quan trong quá trình giao nhận hàng hóa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

(bao gồm Cảng Tiên Sa, Chi cục Hải quan cửa khẩu Cảng Đà Nẵng và các bãi Depot chỉ định).

4. Phương pháp nghiên cứu

4.1. Phương pháp thu thập dữ liệu

- Quan sát trực tiếp quá trình làm việc trong thời gian thực tập tại chi nhánh.
- Thu thập dữ liệu thứ cấp từ báo cáo tài chính, báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh tổng thể của Tổng công ty và số liệu nội bộ của chi nhánh trong giai đoạn 2023 - 2025.
- Thu thập bộ chứng từ thực tế phát sinh từ các lô hàng FCL nhập khẩu để phục vụ cho việc phân tích quy trình nghiệp vụ chi tiết.
- Tra cứu tài liệu từ sách, giáo trình, các văn bản pháp luật liên quan đến hoạt động logistics và giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu.

4.2. Phương pháp phân tích

- Phương pháp thống kê:

Được sử dụng để tập hợp, phân loại và hệ thống hóa toàn bộ số liệu thu thập được trong giai đoạn 2023 - 2025. Phương pháp này áp dụng đối với các chỉ tiêu tài chính vĩ mô của Tổng công ty để làm rõ bối cảnh nền tảng; đồng thời thống kê nguồn lực và doanh thu tại chi nhánh.

- Phương pháp so sánh:

Tiến hành so sánh các số liệu tài chính tổng thể của công ty mẹ và số liệu doanh thu của chi nhánh trong giai đoạn 2023 - 2025. Việc so sánh này nhằm chỉ ra sự biến động, xu hướng tăng trưởng hoặc sụt giảm, từ đó đánh giá mức độ hiệu quả kinh doanh và năng lực khai thác dịch vụ của đơn vị dưới tác động của thị trường.

- Phương pháp tổng hợp:

Hệ thống hóa lại các thông tin đã thu thập được từ nhiều nguồn khác nhau như tài liệu nội bộ, số liệu thực tiễn và cơ sở lý thuyết để xây dựng một cái nhìn tổng thể, logic về toàn bộ quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại chi nhánh.

- Phương pháp mô tả và phân tích:

Đi sâu vào từng khâu tác nghiệp trong quy trình thực tế nhằm xác định các yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả vận hành như thời gian xử lý, chi phí vận chuyển, phối hợp giữa các bộ phận... Từ đó làm cơ sở để đưa ra các giải pháp hoàn thiện sát với tình hình thực tiễn của chi nhánh.

5. Kết cấu khóa luận

Ngoài phần mở đầu, kết luận và tài liệu tham khảo, khóa luận được chia thành 3 chương chính:

Chương 1: Cơ sở lý luận liên quan đến quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu.

Chương 2: Thực trạng quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex - Chi nhánh miền Trung.

Chương 3: Giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex - Chi nhánh miền Trung.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN LIÊN QUAN ĐẾN QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG FCL NHẬP KHẨU

1.1. Khái quát về giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu

1.1.1. Giao nhận hàng hóa và người giao nhận

1.1.1.1. Khái niệm giao nhận hàng hóa

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

Theo “Luật Thương mại Việt Nam”, giao nhận hàng hóa là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao nhận theo sự ủy thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người làm dịch vụ giao nhận khác (các khách hàng). Mục tiêu của người giao nhận hàng hóa là hoàn thành đúng yêu cầu của khách hàng và thu được hiệu quả cao nhất, thúc đẩy xuất nhập khẩu phát triển vững bền.

Nói một cách ngắn gọn, hoạt động giao nhận hàng hóa bao gồm cả vận tải hàng hóa, dịch vụ là tập hợp những dịch vụ về các nghiệp vụ, thủ tục có liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng (người gửi hàng) đến nơi nhận hàng (người nhận hàng).

1.1.1.2. Đặc điểm của hoạt động giao nhận

Hoạt động giao nhận hàng hóa có các đặc điểm sau:

- *Không tạo ra sản phẩm vật chất*: Hoạt động giao nhận chỉ tác động đến vị trí của hàng hóa trong không gian, thay đổi cách phân phối và di chuyển của hàng hóa mà không trực tiếp tác động về mặt kỹ thuật đến bản thân hàng hóa.
- *Mang tính thụ động*: Phụ thuộc nhiều vào nhu cầu của khách hàng, các quy định của người vận chuyển, các ràng buộc pháp lý và tập quán thương mại của các nước liên quan (xuất khẩu, nhập khẩu hoặc trung gian).
- *Có tính thời vụ*: Vì hoạt động giao nhận gắn liền với xuất nhập khẩu, nên tính chất thời vụ của thương mại và sản xuất sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến tần suất và khối lượng giao nhận hàng hóa.

- *Phụ thuộc cơ sở vật chất và trình độ nhân lực*: Trong bối cảnh Container hóa hiện nay, người giao nhận cần có cơ sở hạ tầng hiện đại, trang bị đầy đủ máy móc, thiết bị để phục vụ hoạt động. Hiệu quả và tốc độ của quy trình giao nhận phụ thuộc nhiều vào trình độ, kinh nghiệm và khả năng xử lý thông tin của người tham gia quy trình. Những người có kinh nghiệm sẽ rút ngắn thời gian thực hiện thủ tục, đảm bảo chất lượng hàng hóa và nâng cao uy tín của doanh nghiệp trong mắt khách hàng.

1.1.1.3. Khái niệm về người giao nhận

Theo định nghĩa của “*Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Quốc tế (FIATA)*”, Người giao nhận (Forwarder/ Freight Forwarder/ Forwarding Agent) là người thu xếp chuyên chở toàn bộ hàng hóa theo hợp đồng ủy thác và hoạt động vì lợi ích của người ủy thác mà bản thân họ không phải là người chuyên chở. Người giao nhận cũng đảm bảo thực hiện mọi công việc liên quan như lưu kho, trung chuyển, làm thủ tục hải quan kiểm hóa...

Theo tài liệu “*Giáo trình Vận tải và Giao nhận trong ngoại thương*”, người kinh doanh dịch vụ giao nhận gọi là Người giao nhận (Forwarder/ Freight Forwarder/ Forwarding Agent). Người giao nhận có thể là chủ hàng, chủ tàu, công ty xếp dỡ, hay kho hàng, người giao nhận chuyên nghiệp hay bất kỳ người nào khác có đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa.

1.1.1.4. Vai trò của người giao nhận

Trong hoạt động thương mại quốc tế, với sự phát triển không ngừng của vận tải Container, vận tải đa phương thức, người giao nhận không chỉ làm đại lý, người ủy thác mà còn cung cấp dịch vụ vận tải và đóng vai trò như một bên chính (Principal) – người chuyên chở (Carrier). Người giao nhận đã làm chức năng và công việc của những người sau đây:

- *Môi giới hải quan (Customs Broker)*:

Ban đầu người giao nhận chỉ làm thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu. Sau đó thì phạm vi hoạt động được mở rộng để phục vụ cả hàng xuất khẩu và dành chỗ chở hàng trong vận tải quốc tế hoặc lưu cước với các hãng tàu theo sự ủy thác của người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu, tùy theo hợp đồng mua bán. Trên cơ sở được Nhà nước cho phép, người giao nhận thay mặt người xuất khẩu, nhập khẩu để khai báo, làm thủ tục hải quan như một môi giới hải quan.

- *Đại lý (Agent)*:

Người giao nhận chỉ hoạt động như một cầu nối giữa người gửi hàng và người chuyên chở như là một đại lý của người chuyên chở hoặc người gửi hàng. Họ nhận ủy thác từ chủ hàng hoặc từ người chuyên chở để thực hiện các công việc khác nhau như: nhận hàng, giao hàng, lập chứng từ, làm thủ tục hải quan, lưu kho... trên cơ sở hợp đồng ủy thác.

- *Người gom hàng (Cargo Consolidator):*

Ở Châu Âu, người giao nhận từ lâu đã cung cấp dịch vụ gom hàng để phục vụ cho vận tải đường sắt. Đặc biệt, trong vận tải hàng hóa bằng Container dịch vụ gom hàng là không thể thiếu được nhằm biến lô hàng lẻ (LCL) thành lô hàng nguyên (FCL) để tận dụng sức chở của Container và giảm cước phí vận tải. Khi là người gom hàng, người giao nhận có thể đóng vai trò là người chuyên chở hoặc chỉ là đại lý.

- *Người chuyên chở (Carrier):*

Ngày nay, người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở, là người giao nhận trực tiếp ký kết hợp đồng vận tải với chủ hàng và chịu trách nhiệm chuyên chở hàng hóa từ một nơi này đến một nơi khác. Người giao nhận đóng vai trò là người thầu chuyên chở (Contracting Carrier), nếu họ ký hợp đồng mà không trực tiếp chuyên chở. Còn khi họ trực tiếp chuyên chở thì họ là người chuyên chở thực tế (Actual Carrier)

- *Người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO):*

Trong trường hợp người giao nhận cung cấp dịch vụ vận tải đi suốt hoặc còn gọi là vận tải "từ cửa đến cửa", thì người giao nhận đã đóng vai trò là người kinh doanh vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Operator - MTO). MTO cũng là người chuyên chở và phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá trong suốt hành trình vận tải. Người giao nhận còn được coi là "kiến trúc sư của vận tải" (Architect of Transport) vì người giao nhận có khả năng tổ chức quá trình vận tải một cách tốt nhất, an toàn nhất và tiết kiệm nhất.

1.1.1.5. Phạm vi của dịch vụ giao nhận

Phạm vi các dịch vụ giao nhận là nội dung cơ bản của dịch vụ giao nhận kho vận. Người giao nhận có thể làm dịch vụ một cách trực tiếp hoặc thông qua đại lý và thuê dịch vụ của những người thứ ba khác. Những dịch vụ mà người giao nhận thường tiến hành là:

- Chuẩn bị hàng hóa để chuyên chở;
- Tổ chức chuyên chở hàng hóa trong phạm vi ga, cảng;

- Tổ chức xếp dỡ hàng hóa;
- Làm tư vấn cho chủ hàng trong việc chuyên chở hàng hóa, lựa chọn tuyến đường vận tải, phương thức vận tải và người chuyên chở thích hợp;
- Ký kết hợp đồng vận tải với người chuyên chở, thuê tàu, lưu cước;
- Làm các loại thủ tục như gửi hàng, nhận hàng, hải quan, kiểm nghiệm, kiểm dịch;
- Mua bảo hiểm cho hàng hóa;
- Lập các chứng từ cần thiết trong quá trình gửi hàng, nhận hàng;
- Nhận hàng từ chủ hàng, giao cho người chuyên chở và giao cho người nhận;
- Gom hàng, lưu kho, bảo quản hàng hóa;
- Nhận và kiểm tra các chứng từ cần thiết liên quan đến sự vận động của hàng hóa;
- Thanh toán cước phí, chi phí xếp dỡ, chi phí lưu kho, lưu bãi...;
- Thông báo tình hình đi và đến của các phương tiện vận tải;
- Thông báo tổn thất với người chuyên chở và giúp chủ hàng trong việc khiếu nại bồi thường.

Ngoài ra, người giao nhận còn cung cấp các dịch vụ đặc biệt theo yêu cầu của chủ hàng như vận chuyển máy móc thiết bị cho các công trình xây dựng lớn, vận chuyển quần áo may sẵn trong các Container đến thẳng cửa hàng, vận chuyển hàng triển lãm ra nước ngoài...

1.1.2. Nhập khẩu hàng hóa

1.1.2.1. Khái niệm nhập khẩu

Theo “*Luật Thương mại 2005 Điều 28 khoản 2 về xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa*”, nhập khẩu hàng hóa là việc hàng hoá được đưa vào lãnh thổ Việt Nam từ nước ngoài hoặc từ khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật.

Nhập khẩu là một hoạt động thương mại quốc tế, thể hiện quá trình đưa hàng hóa và dịch vụ từ thị trường nước ngoài vào một quốc gia, dựa trên nguyên tắc trao đổi ngang giá với tiền tệ đóng vai trò trung gian. Đây không chỉ là giao dịch mua bán riêng lẻ của một cá nhân hay tổ chức, mà là một bộ phận không thể thiếu của hệ thống thương mại, giúp bổ sung và đa dạng hóa nguồn cung cho nền kinh tế quốc nội.

1.1.2.2. Vai trò của hoạt động nhập khẩu hàng hóa

Hoạt động nhập khẩu hàng hóa giữ vai trò quan trọng trong sự phát triển kinh tế của mỗi quốc gia, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng. Hoạt động giúp đáp ứng nhu cầu về hàng hóa, nguyên vật liệu, máy móc và công nghệ mà trong nước chưa sản xuất được hoặc sản xuất chưa hiệu quả, tạo điều kiện cho quá trình sản xuất trong nước được duy trì và phát triển, nâng cao năng lực của nền kinh tế.

Trong lĩnh vực logistics, nhập khẩu mật thiết với toàn bộ quy trình giao nhận vận tải hàng hóa từ đối tác nước ngoài về lãnh thổ nội địa. Do đó, hoạt động đã đặt ra các yêu cầu khắt khe về việc tổ chức các phương án vận tải và nghiệp vụ giao nhận tối ưu, nhằm đảm bảo hàng hóa được lưu thông thông suốt, an toàn và hiệu quả.

1.1.3. Vận tải đường bộ

1.1.3.1. Khái niệm về vận tải đường bộ

Căn cứ theo “*Luật Đường bộ 2024 Điều 56 Khoản 4*”, kinh doanh vận tải đường bộ là hoạt động do tổ chức, cá nhân (sau đây gọi là đơn vị kinh doanh vận tải) sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để cung cấp dịch vụ vận tải người, hàng hóa trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi.

Theo “*Bài giảng bộ môn Giao nhận hàng hóa và Kế khai hải quan*”, vận tải đường bộ được thực hiện qua các phương tiện như xe tải, Container, vận chuyển hàng hóa từ kho đến các địa điểm khác. Đây là phương thức rất linh hoạt và phổ biến trong nội địa, đặc biệt là khi kết nối với các phương thức khác như đường sắt, đường thủy.

Từ các cơ sở trên, có thể hiểu rằng vận tải đường bộ là hoạt động vận chuyển hàng hóa và hành khách bằng các phương tiện giao thông đường bộ do tổ chức hoặc cá nhân thực hiện. Hoạt động này không chỉ đáp ứng nhu cầu lưu thông tất yếu của xã hội mà còn phục vụ hoạt động sản xuất, kinh doanh, thương mại.

1.1.3.2. Vai trò của vận tải đường bộ

Trong cơ cấu hạ tầng logistics của Việt Nam, vận tải hàng hóa đường bộ giữ vai trò then chốt trong việc quyết định mức độ linh hoạt và tốc độ phản ứng của toàn bộ chuỗi cung ứng. Sự phát triển của phương thức vận tải này có tác động trực tiếp đến hiệu quả logistics, đặc biệt trong bối cảnh nền kinh tế đang chuyển dịch mạnh mẽ và nhu cầu thị trường ngày càng biến động phức tạp.

Dựa theo “*Báo cáo Logistics Việt Nam*”, vận tải đường bộ đã khẳng định vị thế là phương thức vận chuyển chủ đạo trong hệ thống logistics Việt Nam khi chiếm tỷ trọng lớn nhất trong khối lượng hàng hóa lưu thông nội địa. Với ưu thế về tính linh hoạt

cao và khả năng thích ứng với điều kiện hạ tầng giao thông tại hầu hết các địa phương, vận tải đường bộ đảm nhiệm việc vận chuyển hàng hóa từ kho bãi, trung tâm logistics, nhà máy hoặc cảng nội địa đến các điểm bán lẻ và người tiêu dùng cuối cùng. Sự đa dạng về phương tiện và khả năng tiếp cận rộng khắp giúp phương thức này đáp ứng hiệu quả nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong nhiều bối cảnh khác nhau.

Như vậy, vận tải hàng hóa đường bộ đã khẳng định vị trí không thể thay thế trong hệ thống logistics Việt Nam. Việc phát triển hiệu quả phương thức vận tải này là điều kiện quan trọng để tối ưu hóa chuỗi cung ứng, nâng cao hiệu quả logistics và thúc đẩy phát triển kinh tế trong bối cảnh hội nhập hiện nay.

1.1.3.3. Đặc điểm của vận tải đường bộ

Hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ được cấu thành từ một hệ thống các đặc điểm mang tính đặc thù, phản ánh bản chất và quy luật vận hành của ngành.

- *Hoạt động phụ thuộc chặt chẽ vào nhu cầu lưu thông hàng hóa trong nền kinh tế:* Khi nền kinh tế phát triển và chuỗi cung ứng mở rộng, nhu cầu vận chuyển hàng hóa cũng gia tăng, và ngược lại, sự suy thoái hoặc gián đoạn sản xuất sẽ ngay lập tức tác động tiêu cực đến hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp vận tải.
- *Mang tính thời vụ và chịu tác động mạnh từ biến động thị trường:* Nhu cầu vận chuyển thường biến động theo mùa vụ, theo chu kỳ tiêu dùng và theo tình hình kinh tế chung.
- *Tính linh hoạt cao:* Không bị phụ thuộc vào các tuyến đường cố định như đường sắt hay đường thủy, phương tiện đường bộ có khả năng thích ứng nhanh với các điều kiện thực tế như ùn tắc giao thông, thời tiết hoặc yêu cầu thay đổi đột xuất của khách hàng.
- *Vận tải đường bộ phát huy hiệu quả tối ưu trên các tuyến ngắn và trung bình:* Ngành có ưu thế vượt trội về tốc độ, khả năng giao nhận đúng hạn và tiếp cận trực tiếp điểm đến so với các phương thức vận tải khối lượng lớn nhưng kém linh hoạt. Điều này khiến vận tải đường bộ trở thành lựa chọn hàng đầu cho vận chuyển hàng lẻ, phân phối cuối cùng và kết nối liên tỉnh, đóng vai trò thiết yếu trong mạng lưới logistics nội địa.

1.1.3.4. Các loại hình dịch vụ vận tải đường bộ

Trong hoạt động logistics, dịch vụ vận chuyển đường bộ được phân loại dựa trên đặc điểm hàng hóa và phương thức tổ chức vận chuyển. Việc phân loại này giúp doanh

nghiệp lựa chọn phương án vận tải phù hợp, tối ưu chi phí và đảm bảo hiệu quả khai thác phương tiện.

- *Căn cứ vào đặc điểm và tính chất của hàng hóa vận chuyển:*

- Vận chuyển hàng hóa thông thường: Là hình thức phổ biến nhất, áp dụng đối với các loại hàng hóa không yêu cầu điều kiện vận chuyển đặc biệt. Nhóm này bao gồm hàng tiêu dùng, nguyên vật liệu, hàng công nghiệp... và thường được vận chuyển bằng xe tải hoặc xe đầu kéo Container.
- Vận chuyển hàng nguy hiểm: Áp dụng đối với các loại hàng hóa có khả năng gây nguy hại đến con người, môi trường hoặc phương tiện vận chuyển như hóa chất, chất dễ cháy nổ, chất độc hại... Việc vận chuyển loại hàng này phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về an toàn, bao gồm phương tiện chuyên dụng, giấy phép vận chuyển và đào tạo nghiệp vụ cho tài xế.
- Vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng: Dành cho các loại hàng hóa có kích thước hoặc khối lượng vượt quá giới hạn cho phép của phương tiện thông thường, như thiết bị công nghiệp, kết cấu thép lớn... Hình thức này yêu cầu phương tiện chuyên dụng, phương án vận chuyển riêng và phải được cấp phép lưu hành theo quy định.

- *Căn cứ vào cách thức tổ chức và khai thác phương tiện:*

- Vận chuyển nguyên xe (FTL – Full Truckload): Là hình thức vận chuyển trong đó toàn bộ phương tiện được sử dụng để chở hàng cho một khách hàng duy nhất. Hàng hóa được vận chuyển trực tiếp từ điểm nhận đến điểm giao mà không qua trung chuyển, giúp rút ngắn thời gian và giảm rủi ro hư hỏng. Trong thực tế, hình thức này có sự tương đồng với vận chuyển hàng nguyên Container (FCL) trong logistics quốc tế, đặc biệt trong các lô hàng nhập khẩu nguyên Container từ cảng về kho.
- Vận chuyển hàng lẻ (LTL – Less than Truckload): Là hình thức ghép nhiều lô hàng nhỏ của nhiều khách hàng trên cùng một phương tiện vận chuyển nhằm tối ưu chi phí. Tuy nhiên, do phải qua nhiều điểm gom và giao hàng, thời gian vận chuyển thường dài hơn và yêu cầu quản lý hàng hóa chặt chẽ để tránh thất lạc hoặc hư hỏng.

1.1.4. Container và hàng FCL

1.1.4.1. Khái niệm Container

Theo tiêu chuẩn của tổ chức ISO, Container được định nghĩa là một dụng cụ vận tải có các đặc điểm sau:

- Có hình dáng cố định, bền chắc, để được sử dụng nhiều lần;
- Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc chuyên chở bằng một hoặc nhiều phương tiện vận tải, hàng hóa không phải xếp dỡ ở dọc đường;
- Có thiết bị riêng để thuận tiện cho việc xếp dỡ và thay đổi từ công cụ vận tải này sang công cụ vận tải khác;
- Có dung tích không ít hơn 1 mét khối (35,3 feet khối).

Ngoài ra, Container không được xem là bao bì hàng hóa thông thường hay là phương tiện vận tải hoàn chỉnh, mà là một đơn vị vận tải độc lập, đóng vai trò trung gian trong quá trình chuyên chở và lưu trữ hàng hóa.

1.1.4.2. Vai trò Container hóa

Container hóa là một bước tiến quan trọng của ngành vận tải hiện đại, góp phần nâng cao hiệu quả vận chuyển hàng hóa trong phạm vi nội địa và quốc tế. Quá trình này đã giúp tiêu chuẩn hóa đơn vị vận tải, tạo điều kiện thuận lợi cho việc xếp dỡ, lưu trữ và vận chuyển hàng hóa giữa các phương thức như đường biển, đường bộ và đường sắt. Nhờ đó, hàng hóa có thể được vận chuyển liên tục mà không cần tháo dỡ trong quá trình trung chuyển, làm tăng tính đồng bộ và hiệu quả của hệ thống vận tải.

Việc sử dụng Container giúp nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện vận tải. Các phương tiện như tàu biển, tàu hỏa và xe tải có thể vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn hơn, rút ngắn thời gian xếp dỡ, thời gian lưu tại điểm trung chuyển. Container còn giúp giảm chi phí logistics, hạn chế hư hỏng và mất mát hàng hóa nhờ thiết kế kín, có thể niêm phong trong suốt quá trình vận chuyển.

1.1.4.3. Các loại hình Container phổ biến

Container được chia thành các nhóm chủ yếu dựa trên mục đích sử dụng:

- *Nhóm 1 (Container bách hóa – General Purpose/ Dry Container):* Dùng để vận chuyển hàng khô, không yêu cầu điều kiện nhiệt độ đặc biệt. Kích thước tiêu chuẩn gồm 20 feet loại thường (20'DC) và 40 feet gồm loại thường (40'DC) và loại cao hơn (40'HC). Đây là loại Container phổ biến nhất trong vận tải biển.
- *Nhóm 2 (Container hàng rời – Bulk Container):* Là loại Container dùng để chở hàng rời khô (ví dụ như xi măng, ngũ cốc, quặng, xà phòng bột, các loại hạt nhỏ...) bằng

cách rót hàng từ trên xuống qua miệng xếp hàng (miệng trên mái), và dỡ hàng dưới đáy hoặc bên cạnh cửa Container (discharge hatch).

- *Nhóm 3 (Container bảo ôn/ lạnh – Thermal Insulated/ Refrigerated/ Reefer Container)*: Đây là loại Container dùng để chứa hàng cần được bảo quản ở một nhiệt độ nhất định trong suốt quá trình (thực phẩm, thủy hải sản đông lạnh, hoa quả, dược phẩm...). Loại Container này có sườn, sàn, mái và cửa ốp chất cách nhiệt để hạn chế sự thay đổi nhiệt độ giữa bên trong và bên ngoài Container.
- *Nhóm 4 (Container bồn – Tank Container)*: Gồm một khung chuẩn theo ISO trong đó gắn một bồn chứa, dùng để vận chuyển hàng ở thể lỏng hoặc khí như rượu, bia, hóa chất... Hàng được rót vào qua miệng bồn phía trên mái Container và được rút qua van xả nhờ tác dụng của trọng lực hoặc rút ra qua miệng bồn bằng bơm.
- *Nhóm 5 (Container hở mái – Open-top Container)*: Được thiết kế thuận tiện cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra qua mái Container. Sau khi đóng hàng, mái sẽ được phủ kín bằng vải dầu, vải chuyên dụng. Loại Container này dùng để chuyên chở máy móc, thiết bị, dây chuyền sản xuất...
- *Nhóm 6 (Container mặt phẳng – Platform/ Flat Rack Container)*: Có thiết kế không vách, không mái, chỉ có sàn là mặt bằng vững chắc, chuyên dụng để vận chuyển những hàng có trọng tải lớn như máy móc, thiết bị, sắt thép, gỗ tròn... Container mặt phẳng có loại có vách hai đầu (Flat Rack), vách này có thể cố định, kéo lên gập xuống hoặc lắp vào tháo ra. Hai vách này có chức năng cố định hàng hóa vận chuyển.

1.1.4.4. Khái niệm hàng FCL và LCL

Hàng nguyên Container (Full Container Load – FCL) là phương thức vận chuyển trong đó một lô hàng có khối lượng hoặc thể tích đủ lớn để chiếm trọn không gian của một hoặc nhiều Container. Trong phương thức này, người gửi hàng (Shipper) và người nhận hàng (Consignee) chịu trách nhiệm hoàn toàn về việc đóng hàng vào và dỡ hàng ra khỏi Container. Lô hàng được niêm phong bằng chì (seal) xuyên suốt từ kho gửi đến bãi tập kết và cuối cùng là kho nhận, đảm bảo tính nguyên trạng của hàng hóa.

Ngược lại, hàng lẻ (Less than Container Load - LCL) là phương thức dành cho các lô hàng nhỏ, không đủ xếp đầy một Container, buộc người gom hàng phải tập hợp nhiều lô hàng của các chủ hàng khác nhau vào cùng một Container để vận chuyển.

1.1.4.5. Phân biệt FCL và LCL

Bảng 1.1.4. So sánh hàng nguyên Container (FCL) và hàng lẻ (LCL)

Tiêu chí	FCL (Full Container Load)	LCL (Less than Container Load)
Bản chất	Một chủ hàng thuê trọn một hoặc nhiều Container.	Nhiều chủ hàng đóng chung trong một Container.
Thời gian vận chuyển	Nhanh chóng nhờ hàng hóa được vận chuyển trực tiếp, không phải qua công đoạn gom và tách hàng.	Chậm, phải thực hiện gom hàng trước khi xếp tàu và tách hàng sau khi đến cảng đích.
Mức độ an toàn	Cao, do Container chỉ chứa hàng của một chủ hàng, hàng được niêm phong xuyên suốt hành trình.	Thấp, do hàng hóa được ghép chung với nhiều lô hàng khác, dễ xảy ra thất lạc hoặc hư hỏng trong quá trình bốc dỡ, chia tách nhiều lần.
Địa điểm giao nhận	Giao nhận tại bãi Container (CY).	Giao nhận tại kho hàng lẻ (CFS).
Trách nhiệm đóng/ dỡ hàng	Chủ hàng tự thực hiện tại kho riêng.	Đơn vị gom hàng tại kho lẻ (CFS) thực hiện.

➤ Nhận xét:

Từ bảng so sánh trên, có thể thấy phương thức FCL có ưu thế về thời gian vận chuyển và mức độ an toàn nhờ hạn chế các công đoạn trung gian như gom và tách hàng. Trong khi đó, LCL phù hợp với các lô hàng nhỏ, giúp tối ưu chi phí cho chủ hàng nhưng có thể kéo dài thời gian vận chuyển và tiềm ẩn rủi ro trong quá trình xử lý tại kho CFS.

1.2. Quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu

1.2.1. Khái niệm và vai trò của quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu

1.2.1.1. Khái niệm

Quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu là tập hợp các bước nghiệp vụ được tổ chức theo trình tự nhất định, với sự tham gia của nhiều chủ thể nhằm thực hiện việc tiếp nhận, xử lý và vận chuyển Container hàng nhập khẩu từ cảng đến kho của người nhận. Quy trình này bao gồm các hoạt động như xử lý chứng từ, làm thủ tục hải quan, nhận Container tại cảng, vận chuyển và trả Container rỗng.

1.2.1.2. Vai trò

Quy trình có vai trò chuẩn hóa hoạt động nghiệp vụ, giảm thiểu sai sót trong xử lý chứng từ và thủ tục hải quan. Một quy trình hợp lý góp phần tối ưu thời gian và chi phí, đặc biệt là hạn chế các chi phí phát sinh như lưu Container và lưu bãi (DEM/DET). Việc có một quy trình rõ ràng giúp nâng cao khả năng phối hợp giữa các bên liên quan như doanh nghiệp, hãng tàu, cơ quan hải quan và đơn vị vận tải, góp phần đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn và đúng tiến độ.

1.2.2. Các bên tham gia trong quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu

1.2.2.1. Người nhận hàng (Consignee)

Người nhận hàng là bên có nghĩa vụ nhận hàng, làm thủ tục nhập khẩu và chịu các chi phí tại nước đến theo thỏa thuận trong hợp đồng. Trong quy trình này, người nhận hàng là bên có nhu cầu dịch vụ, đồng thời có trách nhiệm cung cấp đầy đủ chứng từ cho đơn vị giao nhận, phối hợp trong quá trình làm thủ tục và chuẩn bị kho bãi, nhân lực để tiếp nhận Container khi hàng được vận chuyển về.

1.2.2.2. Người giao nhận (Freight Forwarder)

Người giao nhận là đơn vị tổ chức thực hiện các dịch vụ liên quan đến vận chuyển, lưu kho và xử lý chứng từ cho chủ hàng. Trong quy trình nhập khẩu, người giao nhận đóng vai trò trung gian, đại diện cho người nhận hàng làm việc với hãng tàu, hải quan và đơn vị vận tải. Họ đảm nhận các hoạt động như kiểm tra chứng từ, đổi Lệnh giao hàng (D/O), khai báo hải quan và theo dõi toàn bộ quá trình nhằm đảm bảo hàng hóa được xử lý đúng tiến độ.

1.2.2.3. Hãng tàu (Carrier)

Hãng tàu là đơn vị thực hiện vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và có trách nhiệm đảm bảo hàng được chuyên chở an toàn từ cảng đi đến cảng đến. Khi hàng đến cảng đích, hãng tàu hoặc đại lý sẽ phát hành Thông báo hàng đến (Arrival Notice) và cung cấp Lệnh giao hàng (D/O) sau khi người nhận hoặc đại diện hoàn tất các thủ tục cần thiết và thanh toán các chi phí liên quan.

1.2.2.4. Đơn vị vận tải nội địa (Trucking)

Đơn vị vận tải nội địa là tổ chức sử dụng phương tiện như xe đầu kéo và sơ-mi rơ-moóc để vận chuyển hàng hóa. Trong quy trình này, họ chịu trách nhiệm nhận Container tại cảng, kiểm tra tình trạng vỏ Container và vận chuyển theo kế hoạch điều phối, đảm bảo đúng thời gian và hạn chế rủi ro trong quá trình vận chuyển.

1.2.2.5. Cơ quan hải quan (Customs)

Cơ quan hải quan có chức năng kiểm tra và giám sát hàng hóa xuất nhập khẩu. Đây là cơ quan quyết định việc thông quan thông qua quá trình phân luồng, kiểm tra hồ sơ và hàng hóa. Hàng chỉ được phép lưu thông sau khi hoàn thành nghĩa vụ thuế và được cấp phép thông quan.

1.2.2.6. Cảng biển (Port)

Cảng biển là đơn vị cung cấp dịch vụ xếp dỡ và lưu giữ Container. Trong quy trình giao nhận, cảng là nơi tiếp nhận và giao Container, đồng thời phối hợp với đơn vị vận tải để đưa hàng ra khỏi bãi sau khi hoàn tất các thủ tục cần thiết.

1.2.3. Các bước trong quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu

❖ Sơ đồ quy trình



(Nguồn: Tổng hợp từ [9], [10], [11] và [12])

Sơ đồ 1.2.4. Quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu

❖ Nội dung các bước trong quy trình

- Bước 1: Tiếp nhận thông tin và kiểm tra bộ chứng từ

Đây là bước khởi đầu của quy trình giao nhận và có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo các bước tiếp theo được thực hiện chính xác. Ở bước này, bộ phận kinh doanh (Sales) sẽ tiếp nhận yêu cầu từ nhà nhập khẩu cùng với bộ chứng từ của lô hàng. Sau đó, nhân viên chứng từ tiến hành kiểm tra tính hợp lệ, đầy đủ và thống nhất giữa các chứng từ bắt buộc như Vận đơn (B/L), Hóa đơn thương mại, Phiếu đóng gói (P/L), Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) và các giấy phép chuyên ngành khác nếu có. Việc kiểm tra

kỹ lưỡng này nhằm phát hiện và xử lý kịp thời các sai sót, đảm bảo bộ hồ sơ đủ điều kiện phục vụ cho việc đổi lệnh giao hàng và khai báo hải quan, qua đó hạn chế các chi phí phát sinh như lưu kho, lưu bãi (DEM/DET).

- Bước 2: Làm thủ tục đổi Lệnh giao hàng (D/O) và cược vỏ Container

Sau khi bộ chứng từ hợp lệ, nhân viên chứng từ hoặc nhân viên hiện trường (Ops) tiến hành làm thủ tục đổi Lệnh giao hàng (D/O) tại hãng tàu hoặc đại lý. Đây là chứng từ cho phép người nhận hàng được lấy Container tại cảng. Nhân viên giao nhận phải mang theo Vận đơn gốc hoặc giấy giới thiệu trong trường hợp sử dụng Vận đơn giao hàng bằng điện báo (Surrendered B/L), cùng với Thông báo hàng đến và các giấy tờ liên quan đến văn phòng hãng tàu hoặc đại lý để tiến hành đổi lệnh.

Tại đây, với sự hỗ trợ của bộ phận kế toán, doanh nghiệp logistics tiến hành thanh toán các khoản phụ phí tại cảng (Local charges) như phí D/O, phí THC và các phụ phí liên quan. Đối với hàng FCL, do Container được vận chuyển nguyên về kho để rút hàng, chủ hàng hoặc đại lý giao nhận bắt buộc phải đóng thêm một khoản tiền cược vỏ Container. Khoản tiền này nhằm đảm bảo trách nhiệm đối với Container trong quá trình sử dụng và sẽ được hoàn lại sau khi trả vỏ đúng quy định.

- Bước 3: Khai báo và làm thủ tục hải quan nhập khẩu

Khai báo hải quan là bước bắt buộc để lô hàng được phép thông quan và chính thức đưa vào lưu thông trong lãnh thổ quốc gia. Dựa trên bộ chứng từ, nhân viên khai báo hải quan tiến hành lên tờ khai và truyền số liệu thông qua hệ thống khai báo hải quan điện tử (ECUS5/VNACCS). Hệ thống tự động phân luồng tờ khai để quyết định hình thức kiểm tra. Đối với luồng xanh, lô hàng được miễn kiểm tra hồ sơ và thực tế hàng hóa, cho phép thông quan ngay sau khi nộp đủ thuế. Đối với luồng vàng, cơ quan hải quan yêu cầu xuất trình bộ hồ sơ giấy để kiểm tra chi tiết. Trong trường hợp luồng đỏ, lô hàng phải chịu sự kiểm tra gắt gao nhất bao gồm cả kiểm tra chi tiết hồ sơ giấy và kiểm tra thực tế hàng hóa tại cảng.

Sau khi bộ phận kế toán hoàn thành nghĩa vụ nộp thuế và tờ khai được thông quan, nhân viên giao nhận hiện trường tiến hành in mã vạch tờ khai và thực hiện thủ tục thanh lý với bộ phận hải quan giám sát tại cảng để đủ điều kiện lấy hàng.

- Bước 4: Điều phối và tổ chức vận tải đường bộ

Vận tải đường bộ là khâu quan trọng trong việc đưa hàng từ cảng về kho khách hàng, ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian giao hàng và chi phí phát sinh. Sau khi lô hàng

được thông quan, bộ phận điều độ sẽ căn cứ vào thời gian nhận hàng và yêu cầu của khách để lập kế hoạch vận chuyển. Công việc này bao gồm việc lựa chọn loại xe đầu kéo và sơ-mi rơ-moóc phù hợp nhất với quy cách Container (20 feet, 40 feet, Container lạnh hay hàng quá khổ).

Sau khi xác định được phương tiện, bộ phận điều độ sẽ phân công tài xế đảm nhận chuyển hàng, đồng thời bàn giao Lệnh giao hàng cùng toàn bộ các giấy tờ cần thiết để tài xế thuận lợi vào cảng làm thủ tục lấy hàng.

- *Bước 5: Thực hiện lấy hàng tại cảng và vận chuyển về kho khách hàng*

Sau khi hoàn tất thủ tục hải quan, tài xế mang Lệnh giao hàng (D/O) và các chứng từ liên quan vào cảng để làm thủ tục nhận Container. Dựa trên thông tin này, cảng sẽ sắp xếp phương tiện chuyên dụng như xe nâng để gấp Container đặt lên rơ-moóc. Trước khi kéo hàng ra khỏi khu vực cảng, tài xế bắt buộc phải phối hợp cùng nhân viên giao nhận và nhân viên bãi để kiểm tra kỹ lưỡng tình trạng bên ngoài của vỏ Container (móp méo, thùng dột) và tính nguyên vẹn của kẹp chì (seal). Tất cả các thông tin này sẽ được ghi nhận rõ ràng vào Phiếu giao nhận Container (EIR).

Sau khi hoàn tất kiểm tra, tài xế điều khiển phương tiện vận chuyển hàng hóa nguyên trạng về đúng địa chỉ kho của người nhập khẩu để cắt seal, bốc dỡ hàng hóa dưới sự chứng kiến và giám sát của các bên liên quan.

- *Bước 6: Trả vỏ Container rỗng và quyết toán dịch vụ*

Công đoạn cuối cùng khép lại quy trình là việc xử lý vỏ Container và hoàn thiện hồ sơ tài chính. Sau khi khách hàng rút xong hàng, tài xế có trách nhiệm vận chuyển vỏ Container rỗng trả về đúng bãi (Depot) do hãng tàu chỉ định trước đó trên Lệnh giao hàng. Tại bãi, nhân viên sẽ kiểm tra lại tình trạng vỏ và cấp Phiếu EIR hạ rỗng để xác nhận việc trả vỏ thành công. Nếu vỏ Container được trả lại trong tình trạng tốt và không phát sinh bất kỳ hư hỏng nào, người giao nhận sẽ sử dụng Phiếu EIR hạ rỗng này cùng với biên lai cược vỏ ban đầu lên văn phòng hãng tàu để thực hiện thủ tục hoàn lại tiền cược.

Cuối cùng, nhân viên giao nhận phối hợp cùng bộ phận kế toán tập hợp toàn bộ biên lai, chứng từ gốc, hóa đơn (VAT) để lập bảng kê quyết toán chi tiết và bàn giao hồ sơ hoàn chỉnh cho khách hàng.

1.2.4. Các tình huống phát sinh trong quy trình

Trong quá trình thực hiện, quy trình có thể phát sinh nhiều tình huống ngoài kế hoạch do ảnh hưởng của chứng từ, thủ tục pháp lý, điều kiện vận hành và yếu tố khách quan. Các tình huống này nếu không được xử lý kịp thời sẽ làm gián đoạn tiến độ giao hàng, đồng thời làm gia tăng chi phí logistics cho doanh nghiệp. Một số tình huống phát sinh phổ biến bao gồm:

1.2.4.1. Sai sót hoặc thiếu hụt chứng từ

Đây là rủi ro thường gặp ở giai đoạn đầu của quy trình. Các sai lệch giữa vận đơn, hóa đơn và phiếu đóng gói, hoặc thiếu chứng từ như C/O, giấy phép chuyên ngành có thể làm chậm quá trình đổi D/O và khai báo hải quan. Không chỉ vậy, việc nhận chứng từ gốc chậm trễ hoặc vận đơn phát sinh vấn đề (chưa surrender, chưa telex release) cũng có thể khiến hàng không được giải phóng đúng thời gian, dẫn đến phát sinh chi phí lưu bãi.

1.2.4.2. Vướng mắc trong thủ tục hải quan

Khi khai báo, tờ khai có thể bị phân vào luồng vàng hoặc luồng đỏ, kéo theo yêu cầu kiểm tra hồ sơ hoặc kiểm tra thực tế hàng hóa, khiến cho thời gian thông quan bị kéo dài so với kế hoạch ban đầu. Các vấn đề như áp sai mã HS, xác định sai trị giá tính thuế hoặc thiếu chứng từ kiểm tra chuyên ngành cũng dẫn đến việc bị xử phạt hành chính hoặc buộc phải khai sửa tờ khai, ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ giao nhận.

1.2.4.3. Phát sinh tại cảng và hãng tàu

Các tình huống như chậm cấp D/O, ùn tắc tại cảng, thiếu thiết bị nâng hạ hoặc quá tải bãi Container có thể làm chậm quá trình lấy hàng. Một số trường hợp như Container bị giữ lại do chưa hoàn tất nghĩa vụ tài chính với hãng tàu, hoặc phát sinh phí lưu Container (DEM/DET) do quá thời gian miễn phí cũng ảnh hưởng đáng kể đến chi phí của doanh nghiệp.

1.2.4.4. Rủi ro trong vận tải đường bộ

Trong quá trình vận chuyển từ cảng về kho, các rủi ro như ùn tắc giao thông, tai nạn, hỏng hóc phương tiện hoặc thay đổi đột xuất về lịch nhận hàng có thể làm gián đoạn kế hoạch vận chuyển. Nếu bố trí phương tiện không phù hợp với loại Container (ví dụ Container lạnh, Container quá khổ) hoặc sai sót trong điều phối cũng làm chậm tiến độ giao hàng và phát sinh chi phí bổ sung.

1.2.4.5. Vấn đề liên quan đến Container và hàng hóa

Tình trạng Container bị móp méo, thùng, hư hỏng hoặc seal bị rách, sai lệch so với chứng từ là những rủi ro cần được kiểm tra kỹ tại thời điểm nhận hàng. Trong vài trường hợp, hàng hóa bên trong có thể bị hư hỏng, thiếu hụt hoặc không đúng chủng loại so với chứng từ, dẫn đến tranh chấp giữa các bên liên quan. Việc này thường phải lập biên bản hiện trường và phối hợp với các bên để xác định trách nhiệm.

1.2.4.6. Phát sinh trong quá trình trả vỏ Container

Sau khi dỡ hàng, nếu Container rỗng không được trả đúng thời hạn hoặc bị hư hỏng, doanh nghiệp phải chịu thêm chi phí lưu Container hoặc chi phí sửa chữa. Ngoài ra, việc trả sai depot hoặc thiếu chứng từ xác nhận (EIR hạ rỗng) cũng có thể gây khó khăn trong việc hoàn lại tiền cọc Container.

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

1.3.1. Các quy định pháp lý liên quan đến hoạt động quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu

Các hoạt động giao nhận vận tải hàng hóa đều phải chịu sự điều chỉnh của nhiều hệ thống pháp luật khác nhau, bao gồm pháp luật quốc gia và điều ước quốc tế. Các quy định này nhằm đảm bảo tính pháp lý, quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia trong quá trình vận chuyển và giao nhận hàng hóa.

1.3.1.1. Pháp luật Việt Nam

a. Nhóm logistics – nhập khẩu

- Luật Thương mại 2005:

Là văn bản pháp lý nền tảng quy định các nguyên tắc cơ bản trong hoạt động thương mại, đặc biệt là hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế và các dịch vụ phụ trợ liên quan như logistics và giao nhận. Luật thiết lập và làm rõ quyền, nghĩa vụ của các bên chủ thể trong hợp đồng ngoại thương, đồng thời là căn cứ để xử lý các tranh chấp có thể phát sinh trong quá trình nhập khẩu hàng hóa.

- Luật Hải quan 2014:

Đóng vai trò là khung pháp lý cốt lõi, văn bản này quy định chi tiết về thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, bao gồm các nội dung như khai báo, kiểm tra, giám sát và thông quan hàng hóa. Luật đồng thời quy định trách nhiệm của doanh nghiệp trong việc cung cấp hồ sơ, thực hiện nghĩa vụ thuế và tuân thủ các quy định của cơ quan quản lý nhà nước. Việc tuân thủ nghiêm ngặt văn bản này là điều kiện tiên quyết để quá

trình thông quan diễn ra thuận lợi, minh bạch, đồng thời giảm thiểu tối đa các rủi ro pháp lý trong giao nhận.

b. Nhóm vận tải nội địa

- Luật Giao thông đường bộ 2008:

Đây là văn bản thiết lập các quy định về hoạt động vận tải bằng đường bộ, bao gồm các nguyên tắc tổ chức giao thông, điều kiện phương tiện, người điều khiển và hoạt động vận chuyển hàng hóa. Trong hoạt động giao nhận xuất nhập khẩu, văn bản này là cơ sở pháp lý điều chỉnh quá trình vận chuyển hàng hóa trong phạm vi nội địa, đảm bảo an toàn và tuân thủ các quy định khi lưu thông.

- Nghị định 10/2020/NĐ-CP:

Văn bản này hướng dẫn chi tiết về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, bao gồm các yêu cầu về phương tiện, giấy phép kinh doanh, hợp đồng vận chuyển và trách nhiệm của đơn vị vận tải. Nghị định này đóng vai trò quan trọng trong việc quản lý hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ, đặc biệt trong khâu vận chuyển nội địa phục vụ nhập khẩu, góp phần đảm bảo tính hợp pháp và hiệu quả của toàn bộ quá trình giao nhận hàng hóa.

- Thông tư 46/2015/TT-BGTVT:

Là cơ sở pháp lý chuyên ngành quy định chi tiết về tải trọng, khổ giới hạn của phương tiện đường bộ, cũng như việc lưu hành xe quá khổ, quá tải và vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng. Thông tư này có ý nghĩa quan trọng trong hoạt động vận chuyển các loại Container đặc biệt như Open Top và Flat Rack, nhằm đảm bảo tuân thủ quy định và an toàn trong quá trình vận chuyển hàng hóa.

1.3.1.2. Quy định quốc tế

- Incoterms 2020

Incoterms 2020 (International Commercial Terms 2020) là tập hợp các quy tắc thương mại quốc tế quy định về trách nhiệm của các bên trong hợp đồng ngoại thương, do ICC ban hành. Đây là các điều khoản thương mại quốc tế được chuẩn hóa và được sử dụng rộng rãi trên phạm vi toàn cầu nhằm thống nhất các điều kiện giao hàng trong hoạt động ngoại thương. Bộ Incoterms 2020 gồm 11 điều kiện, chia thành hai nhóm: Nhóm áp dụng cho mọi phương thức vận tải (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP); và nhóm áp dụng riêng cho vận tải biển và thủy nội địa (FAS, FOB, CFR, CIF).

Trong hoạt động nhập khẩu hàng nguyên Container (FCL), các điều kiện như CIF, DAP hoặc DDP thường được sử dụng phổ biến, do phù hợp với đặc điểm người mua nhận hàng tại cảng hoặc tại kho. Việc lựa chọn điều kiện Incoterms phù hợp giúp doanh nghiệp kiểm soát chi phí, phân bổ rủi ro hợp lý và hạn chế tranh chấp phát sinh trong hợp đồng ngoại thương.

1.3.2. Hệ thống chứng từ

1.3.2.1. Nhóm chứng từ thương mại

a. Hợp đồng ngoại thương (Sales Contract)

Hợp đồng ngoại thương về bản chất là sự thỏa thuận giữa các bên mua bán ở các nước khác nhau. Trong đó quy định quyền và nghĩa vụ của các bên, bên bán phải cung cấp hàng hóa, chuyển giao các chứng từ có liên quan đến hàng hóa và quyền sở hữu hàng hóa, bên mua phải thanh toán tiền hàng và nhận hàng. Hợp đồng thường được lập thành văn bản và là cơ sở pháp lý quan trọng để thực hiện các nghiệp vụ xuất nhập khẩu, đồng thời còn là căn cứ giải quyết mọi tranh chấp phát sinh giữa các bên đối tác.

b. Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice - CI)

Đây là chứng từ cơ bản của khâu thanh toán, là yêu cầu của người bán đòi người mua phải trả số tiền ghi trên hóa đơn. Trong hóa đơn phải nêu được đặc điểm của hàng hóa, đơn giá, tổng giá trị hàng hóa, điều kiện cơ sở giao hàng, phương thức thanh toán, phương tiện vận tải... Hóa đơn được lập làm nhiều bản, để dùng trong nhiều việc khác nhau: xuất trình cho ngân hàng để đòi tiền hàng, xuất trình cho công ty bảo hiểm để tính chi phí bảo hiểm, cho hải quan để tính thuế...

c. Phiếu đóng gói (Packing List – P/L)

Là chứng từ liệt kê chi tiết danh mục và quy cách đóng gói của các mặt hàng trong một lô hàng. Chứng từ này mô tả cụ thể phương thức đóng gói hàng hóa, bao gồm: tổng số lượng kiện hàng, loại bao bì sử dụng, trọng lượng (tĩnh và gộp), kích thước (thể tích), và các ký mã hiệu in trên bao bì.

1.3.2.2. Nhóm chứng từ giao nhận

a. Vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L)

Là chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển do người chuyên chở, chủ tàu hoặc đại diện của họ cấp cho người gửi hàng sau khi đã xếp hàng lên tàu hoặc sau khi nhận hàng để xếp. Vận đơn có 3 chức năng quan trọng sau:

- Là biên lai nhận hàng để chở của người chuyên chở, là bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận lên tàu hàng hóa với số lượng, chủng loại, tình trạng như ghi rõ trong vận đơn để vận chuyển đến nơi đến.
- Là chứng từ có giá trị, dùng để định đoạt và nhận hàng, đơn giản là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hóa ghi trong vận đơn.
- Là bằng chứng xác nhận hợp đồng chuyên chở hàng hóa bằng đường biển đã được ký kết giữa các bên.

b. Thông báo hàng đến (Arrival Notice - AN)

Thông báo hàng đến là văn bản do hãng tàu hoặc đại lý gửi cho người nhận hàng trước khi tàu cập cảng. Mục đích chính của chứng từ này là xác nhận thời gian dự kiến tàu đến (ETA), đồng thời thông báo các khoản cước và phụ phí mà doanh nghiệp nhập khẩu cần thanh toán để đủ điều kiện nhận Lệnh giao hàng.

c. Lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O)

Là chứng từ do người chuyên chở hoặc đại lý phát hành cho người nhận hàng sau khi đã xuất trình vận đơn hợp lệ và hoàn tất các khoản phí. D/O hoạt động như một chỉ thị yêu cầu cảng hoặc kho bãi xuất hàng, mang tính quyết định để doanh nghiệp có thể lấy hàng ra khỏi khu vực giám sát của hải quan.

d. Phiếu giao nhận Container (Equipment Interchange Receipt - EIR)

Loại chứng từ do cảng hoặc Depot (bãi Container) phát hành nhằm xác nhận tình trạng vỏ Container tại thời điểm bàn giao giữa các bên (hãng tàu, bãi chứa, đơn vị vận tải và chủ hàng). EIR là căn cứ pháp lý để xác định trách nhiệm trong trường hợp Container bị hư hỏng, đồng thời phục vụ việc tính toán các khoản phí lưu bãi, lưu Container (DEM/DET).

e. Giấy cược Container (Container Deposit Receipt)

Là chứng từ xác nhận việc người nhận hàng hoặc đơn vị giao nhận đặt cọc tiền vỏ Container cho hãng tàu hoặc đại lý trước khi nhận Container ra khỏi cảng. Khoản tiền này nhằm đảm bảo Container được hoàn trả đúng thời hạn và trong tình trạng nguyên vẹn. Sau khi hoàn trả Container theo quy định, doanh nghiệp sẽ được hoàn lại tiền cược. Chứng từ này thường phát sinh khi nhận D/O và là điều kiện để lấy Container ra khỏi cảng.

f. Biên bản giao nhận hàng hóa (Cargo Receipt/ Biên bản hiện trường)

Đây là văn bản được lập trực tiếp khi tiến hành bàn giao thực tế hàng hóa hoặc Container tại cảng, kho bãi. Việc lập biên bản nhằm ghi nhận chính xác số lượng và tình trạng vật lý của hàng hóa tại thời điểm giao nhận. Nếu phát sinh rủi ro (hàng bị móp méo, hư hỏng, đứt niêm phong chì), biên bản sẽ là bằng chứng hiện trường bắt buộc để doanh nghiệp tiến hành khiếu nại đòi bồi thường từ hãng tàu hoặc đơn vị bảo hiểm.

g. Phiếu cân

Là chứng từ được in ra từ hệ thống trạm cân điện tử tại khu vực cảng hoặc kho của khách hàng, xác nhận trọng lượng thực tế của toàn bộ xe, rơ-moóc và Container (cân tổng) hoặc trọng lượng hàng hóa (cân tịnh). Phiếu cân được xem là bằng chứng pháp lý quan trọng để đối chiếu tính chính xác của P/L, đảm bảo xe chạy đúng tải trọng cho phép và là cơ sở để bàn giao số lượng vật lý với thủ kho.

h. Lệnh điều xe

Là chứng từ nội bộ do bộ phận điều độ vận tải của doanh nghiệp logistics cấp cho tài xế. Lệnh này ghi rõ các thông tin về phương tiện (số hiệu đầu kéo, rơ-moóc), người lái, địa điểm nhận/ giao hàng, và số Container/ số seal cần bốc xếp. Đây là mệnh lệnh công tác và là căn cứ để tính toán chi phí chuyển đi, lương tài xế.

1.3.2.3. Nhóm chứng từ hải quan

a. Tờ khai Hải quan

Tờ khai hải quan là chứng từ pháp lý do chủ hàng hoặc đại lý hải quan (người khai hải quan) lập và truyền dữ liệu điện tử đến cơ quan Hải quan để kê khai chi tiết về lô hàng trước khi xuất hoặc nhập cảnh qua biên giới quốc gia. Đây là căn cứ để cơ quan hải quan kiểm tra, tính thuế và quyết định thông quan hàng hóa.

b. Mã vạch tờ khai hải quan

Là mã ký tự được hệ thống hải quan tự động cấp sau khi tờ khai được đăng ký thành công. Mã vạch này dùng để nhận diện và tra cứu thông tin tờ khai trên hệ thống, giúp cán bộ hải quan kiểm tra nhanh chóng và hỗ trợ doanh nghiệp trong quá trình làm thủ tục nhận hàng.

c. Giấy chứng nhận kiểm dịch và giấy chứng nhận vệ sinh

Là những chứng từ do cơ quan có thẩm quyền của nhà nước (như Bộ Nông nghiệp & Phát triển nông thôn, Bộ Y tế, Bộ Công Thương) cấp cho chủ hàng để xác nhận hàng hóa đã được an toàn về mặt dịch bệnh, sâu hại, nấm độc... Các chứng nhận này là điều

kiện bắt buộc để chứng minh hàng hóa đạt chuẩn an toàn và đủ điều kiện để được Hải quan cho phép thông quan, nhập khẩu vào thị trường nội địa.

1.3.2.4. Nhóm chứng từ hỗ trợ

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

Chứng từ quan trọng trong thương mại quốc tế, xác minh quốc gia nơi hàng hóa được sản xuất, chế tạo hoặc chế biến, do người xuất khẩu kê khai, ký và được người của cơ quan có thẩm quyền của nước người xuất khẩu xác nhận. Là tài liệu cần thiết cho cơ quan hải quan để tùy theo chính sách của Nhà nước vận dụng các chế độ ưu đãi khi tính thuế.

b. Giấy chứng nhận chất lượng và số lượng (Certificate of Quality/ Quantity)

Là chứng từ do nhà sản xuất hoặc tổ chức giám định độc lập có thẩm quyền cấp, nhằm xác nhận lô hàng thực tế đáp ứng đúng các tiêu chuẩn về chất lượng và số lượng như cam kết trong hợp đồng ngoại thương. Đây là cơ sở pháp lý để hàng hóa vượt qua khâu kiểm tra chuyên ngành và là chứng từ hỗ trợ giúp đơn vị giao nhận đối chiếu tình trạng hàng hóa trước khi bốc xếp.

c. Giấy ủy quyền (Authorization Letter/ Power of Attorney)

Là văn bản pháp lý ghi nhận việc người ủy quyền chỉ định người được ủy quyền thực hiện một hoặc nhiều công việc trong phạm vi đã được quy định. Tài liệu này thường được sử dụng để cho phép một bên đại diện thực hiện các thủ tục hải quan, ký kết hợp đồng vận chuyển và xử lý các vấn đề liên quan đến giao nhận hàng hóa.

d. Bảo hiểm hàng hóa (Insurance Certificate/Policy)

Chứng từ do công ty bảo hiểm cấp, chứng nhận lô hàng đã được mua bảo hiểm phòng ngừa rủi ro trong quá trình vận chuyển. Là bằng chứng pháp lý của hợp đồng bảo hiểm và là căn cứ bắt buộc để yêu cầu bồi thường khi xảy ra tổn thất.

1.4. Các tiêu chí đánh giá hiệu quả quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu

1.4.1. Tiêu chí về thời gian và tiến độ

Thời gian không chỉ là thước đo tốc độ mà còn là yếu tố quan trọng ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả chuỗi cung ứng, đặc biệt là chu kỳ sản xuất và mức tồn kho của doanh nghiệp nhập khẩu. Chỉ tiêu thời gian không chỉ dừng lại ở thời gian phương tiện di chuyển trên đường mà là tổng thời gian của toàn bộ các công đoạn trong quy trình. Cụ thể, doanh nghiệp thường sử dụng hai chỉ số đo lường chính:

- Thời gian hoàn thành chu trình:

Được xác định là tổng thời gian từ lúc doanh nghiệp tiếp nhận bộ chứng từ hợp lệ cho đến khi bàn giao hàng hóa tại kho khách hàng và hoàn tất trả Container rỗng về bãi. Việc bóc tách từng thành phần cấu thành giúp doanh nghiệp nhận diện chính xác các điểm nghẽn trong hệ thống để có biện pháp rút ngắn thời gian luân chuyển.

- Tỷ lệ giao hàng đúng hạn:

Chỉ tiêu này là tỷ lệ phần trăm các lô hàng được giao đúng theo thời gian đã cam kết với khách hàng, từ đó thể hiện năng lực lập kế hoạch, điều phối phương tiện và khả năng xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình vận chuyển.

Việc kiểm soát chặt chẽ chỉ tiêu thời gian vận chuyển không chỉ giúp khách hàng chủ động trong kế hoạch sản xuất mà còn hỗ trợ doanh nghiệp logistics nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện, qua đó ngăn chặn trực tiếp các rủi ro phát sinh chi phí lưu bãi (DEM) và lưu Container (DET).

1.4.2. Tiêu chí về kiểm soát chi phí

Trong cấu trúc chi phí logistics tổng thể, chi phí vận tải luôn chiếm tỷ trọng lớn và có ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp. Việc kiểm soát và tối ưu hóa chi phí vận chuyển không chỉ giúp doanh nghiệp gia tăng biên lợi nhuận mà còn là yếu tố quan trọng để duy trì năng lực cạnh tranh thông qua mức giá dịch vụ hợp lý đối với khách hàng. Chi phí trong vận tải FCL thường được chia thành nhóm chi phí cố định (như khấu hao phương tiện, lương nhân sự, bảo hiểm), chi phí biến đổi (như nhiên liệu, phí cầu đường, phí nâng hạ Container tại cảng) và các khoản phụ phí phát sinh. Để đánh giá hiệu quả quy trình về mặt chi phí, doanh nghiệp thường tập trung vào hai tiêu chí cốt lõi:

- **Khả năng kiểm soát phụ phí phát sinh:** Tiêu chí đánh giá năng lực theo dõi và hạn chế tối đa các khoản phí ngoài dự kiến của bộ phận giao nhận. Cụ thể là việc kiểm soát chặt chẽ thời gian miễn phí để ngăn chặn triệt để rủi ro phát sinh phí phạt lưu bãi Container (DEM/DET) do chậm trễ trong khâu lấy hàng hoặc chậm trả vỏ rỗng.
- **Tối ưu hóa chi phí vận hành thực tế:** Đánh giá bằng hiệu suất khai thác đội xe và khả năng giảm thiểu lãng phí tài nguyên. Thay vì chỉ phân bổ chi phí trên mỗi đơn vị hàng hóa, tiêu chí đi sâu vào việc xác định và cắt giảm sự lãng

phí từ các quãng đường xe đầu kéo phải chạy rỗng, kết hợp với việc tối ưu hóa cung đường di chuyển và kiểm soát định mức tiêu hao nhiên liệu.

Việc theo dõi và kiểm soát các chỉ tiêu chi phí này không chỉ giúp doanh nghiệp nhận ra các khâu phát sinh lãng phí mà còn tạo cơ sở dữ liệu phục vụ cho việc tối ưu hóa hoạt động vận tải, từ đó nâng cao hiệu quả vận hành và cải thiện lợi nhuận trong dài hạn.

1.4.3. Tiêu chí về độ chính xác và an toàn

Độ chính xác và an toàn là tiêu chí cốt lõi phản ánh trực tiếp chất lượng dịch vụ và uy tín của doanh nghiệp giao nhận. Tiêu chí này không chỉ đánh giá tình trạng vật lý của hàng hóa mà còn bao hàm tính thống nhất, hợp lệ của luồng thông tin chứng từ trong suốt chu trình luân chuyển. Khả năng thực hiện đơn hàng hoàn hảo không sai sót được đo lường qua hai chỉ tiêu:

- ***Độ chính xác trong xử lý chứng từ nghiệp vụ:*** Đo lường tỷ lệ các lô hàng được xử lý với bộ hồ sơ hợp lệ, không phát sinh sai lệch dữ liệu. Tỷ lệ chính xác cao giúp doanh nghiệp hạn chế rủi ro bị Hải quan từ chối tờ khai, phân luồng kiểm tra hoặc bị cảng từ chối hạ bãi, từ đó tiết kiệm đáng kể thời gian xử lý sự cố.
- ***Tính nguyên vẹn và an toàn của hàng hóa:*** Tỷ lệ các chuyến hàng được bàn giao trong tình trạng tiêu chuẩn như vỏ Container không móp méo, thùng dột; kẹp chì (seal) nguyên trạng; hàng hóa bên trong không bị tổn thất hay hao hụt do va đập trong quá trình bốc xếp, nâng hạ và vận tải đường bộ.

Việc duy trì tiêu chí này ở mức cao không chỉ giúp doanh nghiệp loại bỏ các rủi ro bồi thường tài chính và chi phí khắc phục sự cố, mà nó cũng giúp tạo dựng niềm tin và duy trì mối quan hệ hợp tác dài hạn với khách hàng.

1.5. Các nhân tố tác động đến quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu

1.5.1. Nhân tố bên ngoài

Nhân tố bên ngoài là các yếu tố thuộc môi trường vĩ mô và môi trường ngành, nằm ngoài khả năng kiểm soát trực tiếp của doanh nghiệp và có tác động xuyên suốt đến toàn bộ quá trình vận hành. Cụ thể bao gồm:

- **Môi trường pháp lý và thủ tục hành chính:** Khi có sự thay đổi chính sách hoặc phát sinh yêu cầu bổ sung hồ sơ, thời gian thông quan có thể bị kéo dài, từ đó ảnh hưởng đến kế hoạch nhận hàng tại cảng và vận chuyển về kho.
- **Cơ sở hạ tầng giao thông và năng lực khai thác cảng biển:** Các vấn đề như tình trạng ùn tắc tại cảng, bãi Container bị quá tải hoặc chất lượng hệ thống đường bộ chưa đồng bộ có thể làm chậm quá trình lấy hàng và vận chuyển, đồng thời làm gia tăng các chi phí phát sinh như lưu bãi (DEM) và lưu Container (DET).
- **Điều kiện tự nhiên và môi trường:** Các yếu tố như thời tiết xấu, mưa bão hoặc thiên tai sẽ khiến cho quá trình vận chuyển bị gián đoạn, tiến độ giao hàng bị chậm trễ và tiềm ẩn các rủi ro đối với sự an toàn của hàng hóa.
- **Sự phối hợp giữa các bên trong chuỗi cung ứng:** Quy trình giao nhận là một chuỗi mắt xích liên kết chặt chẽ, do đó khi có sự chậm trễ từ bất kỳ "mắt xích" nào – dù là hãng tàu chậm phát hành D/O, đại lý chậm phản hồi chứng từ, hay kho khách hàng dỡ hàng chậm – đều tạo ra hiệu ứng dây chuyền làm đình trệ toàn bộ quy trình.
- **Yếu tố thị trường:** Không chỉ vậy, sự biến động giá nhiên liệu trên thị trường toàn cầu cũng tác động trực tiếp đến chi phí vận tải và hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp logistics.

1.5.2. Nhân tố bên trong

Nhân tố bên trong là các yếu tố thuộc nội tại doanh nghiệp, nằm trong khả năng kiểm soát và điều chỉnh, có ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả tổ chức và vận hành quy trình. Việc tối ưu các yếu tố này không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao chất lượng dịch vụ mà còn góp phần kiểm soát chi phí và giảm thiểu rủi ro trong quá trình thực hiện. Các yếu tố này bao gồm:

- **Năng lực tổ chức và quản trị quy trình:** Là nền tảng của toàn bộ hoạt động giao nhận. Một quy trình làm việc rõ ràng, có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ phận như kinh doanh, giao nhận, chứng từ và kế toán sẽ giúp rút ngắn thời gian xử lý, hạn chế sai sót và đảm bảo thông tin được luân chuyển kịp thời.
- **Mức độ ứng dụng công nghệ thông tin:** Sử dụng các nền tảng tập trung (Cloud), phần mềm khai báo hải quan (ECUS5/VNACCS), hệ thống quản lý vận tải (TMS) hoặc công cụ theo dõi tiến độ giúp doanh nghiệp giảm phụ thuộc vào thao tác thủ công, nâng cao độ chính xác và khả năng kiểm soát thông tin trong toàn bộ quy trình.

- ***Trình độ và kinh nghiệm của nguồn nhân lực:*** Đây là yếu tố then chốt quyết định chất lượng thực hiện nghiệp vụ. Nhân viên có chuyên môn tốt sẽ xử lý chứng từ chính xác, chủ động phát hiện sai sót và linh hoạt giải quyết các tình huống phát sinh tại cảng hoặc trong quá trình vận chuyển.
- ***Năng lực vận tải và điều hành phương tiện:*** Với sự chủ động về quy mô đội xe (đầu kéo, rơ-moóc) và khả năng ứng dụng các công cụ theo dõi hành trình (GPS) giúp cho doanh nghiệp linh hoạt trong công tác xếp tải, ghép chuyến. Điều này không chỉ giúp giải tỏa hàng hóa nhanh chóng trong các khung giờ cao điểm mà còn giảm thiểu tỷ lệ xe chạy rỗng, trực tiếp tối ưu hóa chi phí nhiên liệu.
- ***Năng lực tài chính:*** Khả năng thanh toán linh hoạt và thủ tục tạm ứng nhanh gọn giúp nhân viên hiện trường kịp thời đóng các khoản phí (phí cảng, nâng hạ, cước vó...) để lấy Lệnh giao hàng (D/O). Điều này đảm bảo tiến độ nhận hàng thông suốt, tránh rủi ro xe đầu kéo phải nằm chờ hoặc phát sinh phí lưu bãi do chậm trễ thanh toán.

1.6. Quản trị rủi ro

1.6.1. Khái niệm và vai trò của quản trị rủi ro

1.6.1.1. Khái niệm của quản trị rủi ro

Trong hoạt động logistics, quản trị rủi ro không chỉ dừng lại ở việc xử lý sự cố khi đã xảy ra, mà là một quá trình mang tính chủ động và liên tục. Theo đó, quản trị rủi ro được hiểu là việc nhận diện, đánh giá và triển khai các biện pháp nhằm phòng ngừa, kiểm soát và giảm thiểu các tác động tiêu cực từ những yếu tố bất định đến toàn bộ quá trình giao nhận vận tải hàng hóa.

1.6.1.2. Vai trò của quản trị rủi ro

Trong quy trình có sự tham gia của nhiều chủ thể, quản trị rủi ro giữ vai trò then chốt nhằm ngăn chặn các sự cố đứt gãy dây chuyền. Công tác này giúp nhận diện sớm các nguy cơ để chủ động duy trì tiến độ và tính liên tục của toàn bộ chuỗi vận hành. Nó cũng góp phần kiểm soát hiệu quả chi phí, đặc biệt là hạn chế phát sinh phí lưu bãi và lưu vó (DEM/DET). Không những vậy, quản trị rủi ro còn đảm bảo tính chính xác của chứng từ và an toàn hàng hóa, qua đó giảm thiểu tối đa tranh chấp và nâng cao uy tín dịch vụ của doanh nghiệp.

1.6.2. Các loại rủi ro

Trong thực tế vận hành, các rủi ro trong quy trình không tồn tại độc lập mà có mối liên hệ chặt chẽ và thường phát sinh theo chuỗi. Dưới góc độ quản trị, có thể phân loại thành ba nhóm rủi ro chính sau:

1.6.2.1. Nhóm rủi ro về chứng từ và thông tin

Đây là nhóm rủi ro xuất hiện từ giai đoạn đầu của quy trình và thường xuyên xảy ra nhất. Rủi ro bao gồm sự sai lệch dữ liệu (số Container, số kẹp chì, trọng lượng, mã HS) giữa các bộ chứng từ gốc (B/L, Invoice, P/L) so với dữ liệu khai báo trên hệ thống Hải quan điện tử hoặc Lệnh giao hàng (D/O). Những lỗi này có thể dẫn đến việc tờ khai bị từ chối hoặc bị giữ hàng tại cảng, từ đó làm gián đoạn toàn bộ quy trình phía sau.

1.6.2.2. Nhóm rủi ro về vận hành và tiến độ

Nhóm này phát sinh trong quá trình tác nghiệp tại cảng và vận tải đường bộ. Tại cảng, các vấn đề như ùn tắc, chậm cấp Container, hoặc sự cố hệ thống có thể làm kéo dài thời gian lấy hàng. Trên tuyến vận tải, các yếu tố như tai nạn giao thông, kẹt xe, hỏng phương tiện hoặc điều phối chưa hợp lý đều có thể khiến thời gian giao hàng bị chậm so với kế hoạch.

1.6.2.3. Nhóm rủi ro về chi phí và trách nhiệm

Đây là nhóm rủi ro mang tính hệ quả, phát sinh khi các vấn đề về chứng từ và vận hành không được kiểm soát tốt. Phổ biến nhất là chi phí lưu bãi (DEM) và lưu vỏ Container (DET) do vượt thời gian miễn phí. Các sự cố có liên quan đến Container như hư hỏng, mất seal hoặc trả rỗng trễ cũng dẫn đến tranh chấp trách nhiệm và chi phí bồi thường. Những rủi ro này tác động trực tiếp đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp.

1.6.3. Ứng dụng công nghệ

Trong bối cảnh logistics hiện nay, việc ứng dụng công nghệ thông tin và số hóa dữ liệu đóng vai trò giúp doanh nghiệp chuyển đổi từ việc xử lý sự cố mang tính bị động sang khả năng chủ động theo dõi, cảnh báo và phòng ngừa rủi ro. Trong quá trình xử lý hồ sơ, hệ thống khai báo hải quan điện tử hỗ trợ chuẩn hóa dữ liệu đầu vào, giảm thiểu tối đa các rủi ro sai sót so với phương thức nhập liệu thủ công. Việc tích hợp các nền tảng số (eD/O, ePort, EIR) không chỉ giúp rút ngắn thời gian thông quan mà còn loại bỏ triệt để rủi ro thất lạc, sai lệch thông tin thường gặp khi sử dụng chứng từ giấy.

Quá trình vận hành cũng được tối ưu nhờ hệ thống định vị GPS kết hợp cùng nền tảng quản lý tập trung (TMS), cho phép theo dõi phương tiện theo thời gian thực và đồng bộ thông tin giữa bộ phận chứng từ với hiện trường. Đặc biệt, việc thiết lập tính

năng cảnh báo tự động về thời hạn miễn phí (free time) trên các hệ thống này giúp doanh nghiệp ngăn chặn hiệu quả rủi ro phát sinh chi phí lưu bãi, lưu vỏ (DEM/DET), từ đó nâng cao năng lực kiểm soát toàn diện.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 đã hệ thống hóa các cơ sở lý luận liên quan đến hoạt động giao nhận vận tải hàng hóa, đặc biệt là giao nhận vận tải đường bộ hàng nguyên Container (FCL) nhập khẩu. Nội dung chương đã làm rõ các khái niệm nền tảng, vai trò của các chủ thể tham gia, cũng như quy trình và đặc điểm vận hành trong thực tế.

Song song đó, chương đã xây dựng khung lý thuyết về quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu, bao gồm các bước thực hiện, hệ thống chứng từ sử dụng, cơ sở pháp lý điều chỉnh, các tiêu chí đánh giá hiệu quả và những yếu tố ảnh hưởng đến quá trình vận hành. Nội dung cũng có đề cập đến các rủi ro có thể phát sinh trong quá trình giao nhận vận tải, làm cơ sở cho việc đánh giá thực trạng hoạt động tại chi nhánh.

Những cơ sở lý luận này là nền tảng để phân tích và đánh giá thực trạng quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex – Chi nhánh Miền Trung trong Chương 2, từ đó đề xuất các giải pháp hoàn thiện phù hợp trong Chương 3.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG FCL NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX - CHI NHÁNH MIỀN TRUNG

2.1. Khái quát về Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex và Chi nhánh Miền Trung Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

2.1.1. Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

Bảng 2.1.1. Khái quát về Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

Tên công ty	CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX
Tên quốc tế	VIETRANSTIMEX MULTIMODAL TRANSPORT HOLDING COMPANY
Tên viết tắt	VIETRANSTIMEX
Mã số thuế	0400101901
Mã chứng khoán	VTX
Đại diện	Mr. Đặng Vũ Thành
Điện thoại	(84.28) 3826 3621
Fax	(84.28) 3826 3622
Email	sale@vietranstimex.com.vn
Website	https://www.vietranstimex.com.vn
Thị trường	Toàn quốc và quốc tế
Trụ sở chính	1B Hoàng Diệu, Phường Xóm Chiếu, Thành phố Hồ Chí Minh
Văn phòng giao dịch	298 Huỳnh Tấn Phát, Phường Tân Thuận, Thành phố Hồ Chí Minh

Nhãn hiệu thương mại (Logo)



Hình 1. Logo của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

(Nguồn: Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex, 2026)

Trải qua hơn 49 năm xây dựng và phát triển, Vietranstimex là một doanh nghiệp vận tải hàng đầu ở Việt Nam và Khu vực về vận chuyển, xếp dỡ và lắp đặt hàng siêu trường siêu trọng, hàng dự án và thiết bị toàn bộ. Vietranstimex được vinh dự xếp hạng

thứ 33 (2021) và có mặt trong top 50 Công ty vận tải hàng nặng hàng đầu thế giới (IC Transport 50) liên tục từ 2011 đến nay.

Công ty chuyên cung cấp các dịch vụ vận tải đa phương thức quốc tế, bốc xếp và vận chuyển các loại hàng hóa, thiết bị siêu trường siêu trọng và hàng dự án dưới hình thức “chìa khóa trao tay”.

2.1.2. Chi nhánh Miền Trung Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

Bảng 2.1.2. Khái quát về Vietranstimex Đà Nẵng

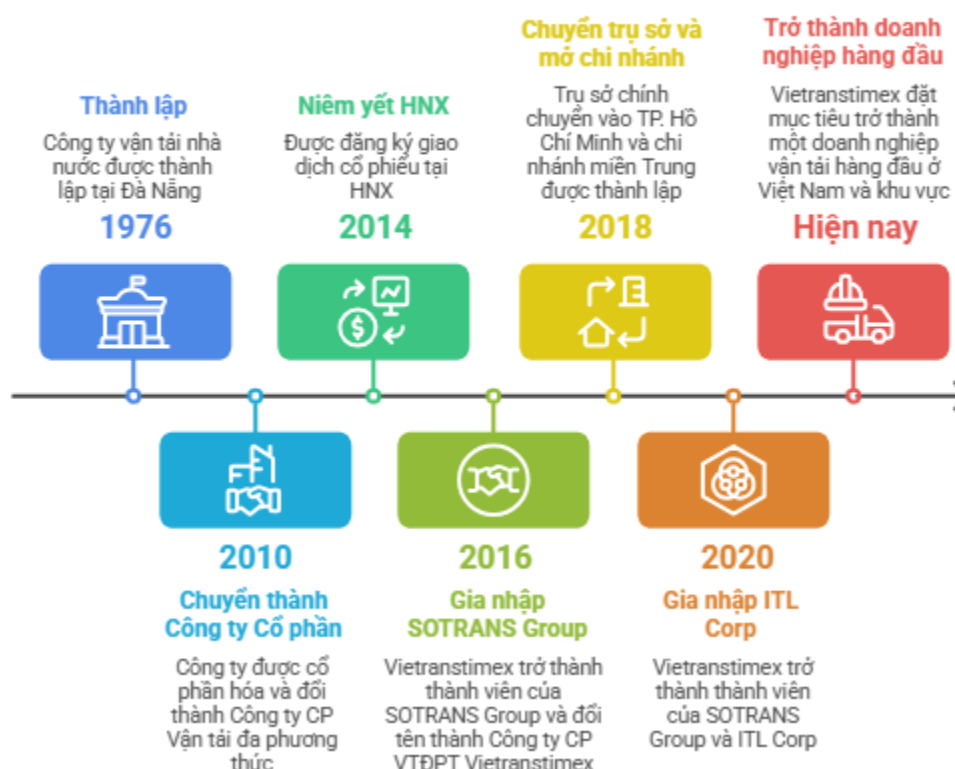
Tên công ty	CHI NHÁNH MIỀN TRUNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX
Tên quốc tế	CENTRAL BRANCH VIETRANSTIMEX MULTIMODAL TRANSPORT HOLDING COMPANY
Mã số thuế	0400101901-016
Đại diện chi nhánh	Mr. Lê Văn Trịnh
Điện thoại	(84) 2363 840 399
Fax	(84) 2363 822 478
Email	jason.trinh@vietranstimex.com.vn
Địa chỉ	Tòa nhà Danabook, 76 - 78 Bạch Đằng, Phường Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng
Ngày thành lập	01/02/2019

(Nguồn: Vietranstimex Đà Nẵng, 2026)

2.1.3. Lịch sử hình thành



Các Mốc Quan Trọng trong Lịch Sử Vietranstimex



Hình 2. Trụ sở chính và quá trình phát triển của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

Bảng 2.1.3. Lịch sử hình thành và phát triển

Năm	Thời gian	Sự kiện
1976	27/03/1976	Thành lập Công ty Đại lý Vận tải Đà Nẵng trực thuộc Bộ Giao Thông Vận Tải đảm nhận công tác đại lý vận tải hàng hóa tại các khu vực Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang và các tỉnh lân cận.
2010	01/11/2010	Chuyển thành Công ty Cổ phần vận tải đa phương thức và chính thức hoạt động theo loại hình công ty Cổ phần.
2014	10/04/2014 29/04/2014	Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội ra Quyết định số 189/QĐ-SGDHN về việc chấp thuận cho Công ty CP Vận tải Đa phương thức được đăng ký giao dịch cổ phiếu tại Sở giao dịch Chứng khoán Hà Nội (HNX).
2016	01/11/2016	Công ty CP Kho vận miền Nam (SOTRANS) chính thức trở thành nhà đầu tư chi phối trên 51% vốn điều lệ của công ty, Vietranstimex trở thành thành viên của SOTRANS Group. Công ty đổi tên thành Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex.
2018	17/12/2018	Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex chuyển trụ sở chính từ Đà Nẵng đến TP Hồ Chí Minh.

	18/12/2018	Công ty chấm dứt hoạt động Chi nhánh miền Nam Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex; thành lập chi nhánh miền Trung Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex.
2020	01/07/2020	Công ty Indo Tran (ITL Corp) chính thức trở thành nhà đầu tư chi phối trên 51% vốn điều lệ của SOTRANS Group, Vietranstimex trở thành thành viên của SOTRANS Group và ITL Corp.
	23/11/2020	Trụ sở chính đặt tại Tòa nhà Vietranstimex, số 1B Hoàng Diệu, Phường Xóm Chiếu, Thành phố Hồ Chí Minh.
Hiện nay		Vietranstimex trở thành một doanh nghiệp vận tải hàng đầu ở Việt Nam và Khu vực về vận chuyển, xếp dỡ và lắp đặt hàng siêu trường siêu trọng, hàng dự án và thiết bị toàn bộ.

(Nguồn: Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex, 2026)

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

2.1.4.1. Tầm nhìn

Trở thành công ty cung cấp dịch vụ Logistics hàng đầu cho ngành năng lượng Việt Nam và Đông Nam Á.

2.1.4.2. Sứ mệnh

Cung cấp các giải pháp tổng thể về Logistics siêu trường, siêu trọng cho các ngành công nghiệp nặng và năng lượng tái tạo.

2.1.4.3. Giá trị cốt lõi

Bảng 2.1.4. Giá trị cốt lõi của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

DỊCH VỤ KHÁCH HÀNG	Mọi hành động và kế hoạch của công ty xuất phát từ nhu cầu của khách hàng. Vietranstimex luôn giữ cam kết và uy tín của mình.
TÍNH CHÍNH TRỰC	Công ty kinh doanh dựa trên sự chính trực, đạo đức, niềm đam mê và trách nhiệm.
CON NGƯỜI	Tạo ra môi trường làm việc thân thiện, kỷ luật nhưng sáng tạo, tập trung nâng cao kỹ năng và đánh giá cao sự đóng góp của nhân viên trong sự thành công của công ty.
CÔNG NGHỆ	Luôn chủ động áp dụng công nghệ mới góp phần nâng cao hiệu quả và sự thuận tiện cho khách hàng.
TUÂN THỦ	Tuân thủ luật pháp, thực hành bộ quy tắc ứng xử và các quy chế, chính sách và quy định của Công ty.

(Nguồn: Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex, 2026)

2.1.5. Ngành nghề kinh doanh

2.1.5.1. Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

Dịch vụ Vận tải Đa phương thức của Vietranstimex



Hình 3. Dịch vụ vận tải đa phương thức của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

Vietranstimex chuyên cung cấp các dịch vụ vận tải đa phương thức toàn diện, đáp ứng mọi nhu cầu của khách hàng. Từ vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ, đường sắt, đường thủy đến các dịch vụ hỗ trợ như xếp dỡ, bảo quản hàng hóa,... cam kết mang đến những giải pháp vận tải hiệu quả và tiết kiệm nhất.

a. Vận tải đường bộ: Với hệ thống Công ty, Chi nhánh và Văn phòng đại diện trải dài trên khắp lãnh thổ Việt nam, Lào và Campuchia, được trang bị hàng trăm rơ-moóc thông thường, lowbed và trên 300 trục rơ-moóc thủy lực.



Hình 4. Vận chuyển bằng đường bộ cánh quạt gió

b. Vận tải đường sông: Sở hữu các đội sà lan đường sông có trọng tải từ 400 - 2.000 DWT ở hai khu vực phía Nam và phía Bắc, với đội ngũ thuyền viên thông thạo các tuyến đường thủy nội địa, dịch vụ vận tải đường sông giúp Vietranstimex tham gia vận tải các thiết bị siêu trường siêu trọng mà hạ tầng giao thông đường bộ không thể bảo đảm.



Hình 5. Vận chuyển bằng đường sông các trụ gió

c. Vận tải đường biển: Công ty đã thiết lập mối quan hệ tốt với các hãng tàu, chủ tàu và các Forwarder lớn trên thế giới và khu vực để cung cấp dịch vụ vận tải đường biển khi khách hàng có nhu cầu, đặc biệt là các khách hàng có nhu cầu thuê dịch vụ “door to door”.



Hình 6. Vận chuyển hàng bằng đường biển

d. Dịch vụ 24/7: Cung cấp dịch vụ hỗ trợ kỹ thuật 24/7 để đảm bảo hỗ trợ kịp thời các khách hàng ngành điện xử lý các sự cố máy biến áp các trạm 110kV, 220kV và 500kV bị cháy, thay thế các máy hỏng trong các thời điểm cấp bách: mùa khô hạn, đóng đường dây kịp tiến độ.



Hình 7. Trạm biến áp 110kV



Hình 8. Trạm biến áp 220kV

e. Vận tải đa phương thức: Kết hợp các loại hình vận tải đường biển, đường bộ, đường thủy nội địa qua các quốc gia láng giềng sẽ giúp cho các khách hàng của công ty có thể giao hàng đến tận chân công trình ở các nước thứ 3 thông qua Việt nam và ngược lại.



Hình 9. Kết hợp mô hình vận tải đường sông – đường bộ

f. Dịch vụ hạ thủy (load-out/in): Công ty là đơn vị vận tải trong nước duy nhất ở Việt nam đến thời điểm hiện nay có thể cung cấp dịch vụ này. Các hệ thống rơ-moóc thủy lực hoặc tự hành (SPMT) được sử dụng để đưa các cấu kiện nặng 100T - 5.000T từ cầu cảng xuống sà lan hoặc từ sà lan lên cầu cảng, giúp các khách hàng trong ngành dầu khí, cảng biển, cầu đường đưa những thiết bị đặc biệt khổng lồ vào các vị trí lắp đặt.



Hình 10. Kết hợp dầm phân tải và hệ thống thủy lực rơ moóc

g. Dịch vụ xếp dỡ, lắp đặt: Vietranstimex là đơn vị hàng đầu Việt nam về xếp dỡ lắp đặt thiết bị. Công ty cung cấp dịch vụ lắp đặt, dỡ hạ thiết bị các dự án bằng phương pháp thủ công kích kéo hoặc sử dụng cần cẩu bánh lốp có sức nâng từ 30T - 120T.



Hình 11. 02 Cần cẩu Bóc xếp, Lắp đặt thiết bị nặng

h. Kinh doanh kho bãi: Hệ thống kho bãi của công ty được trải đều trên các vùng miền của nước Việt Nam, từ thủ đô Hà Nội đến TP. Hồ Chí Minh. Diện tích các kho kín từ 500m² đến 2.000m² và diện tích bãi từ 3.000m² đến 18.000m³.



Hình 12. Kho bãi tại Hà Nội với diện tích 15.000 m²

i. Cho thuê phương tiện thiết bị: Ngoài việc tự thực hiện các dự án, công ty còn cung cấp dịch vụ cho thuê các thiết bị đặc chủng: rơ-mooc thủy lực, rơ-mooc tự hành (SPMT), lowbed, cần cẩu sức nâng từ 30T - 120T, bơm ballast, dầm phân lực...



Hình 13. Rơ moóc thủy lực Cometto

h. Dịch vụ khác: Dịch vụ khai thuê thủ tục Hải quan; Dịch vụ môi giới hàng hải, đại lý tàu biển và đại lý giao nhận vận chuyển quốc tế; Tư vấn, thiết kế xây dựng phương án vận tải, xếp dỡ và gia cố hạ tầng giao thông...



Hình 14. Khảo sát, thiết kế và thi công các bến tạm chuyên dùng phục vụ việc load-in/load-out

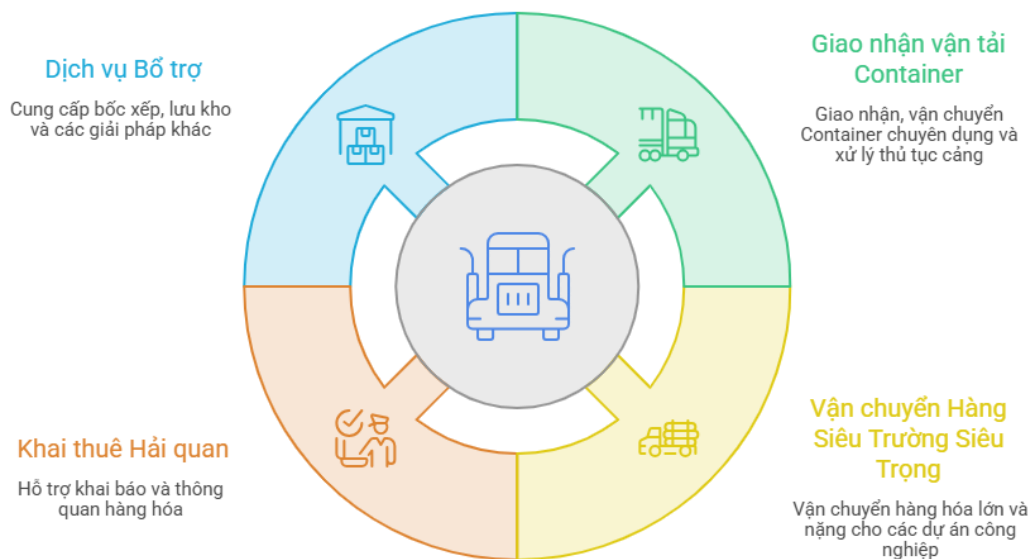
2.1.5.2. Chi nhánh Miền Trung Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex tại Đà Nẵng

Hiện nay, Chi nhánh Miền Trung của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex tại Đà Nẵng đang cung cấp đa dạng các dịch vụ logistics nhằm đáp ứng nhu cầu của khách hàng trong khu vực. Cụ thể, chi nhánh tập trung vào các mảng dịch vụ sau:

- *Dịch vụ giao nhận vận tải Container:* Thực hiện các hoạt động giao nhận, xử lý chứng từ, làm thủ tục tác nghiệp tại cảng và vận chuyển hàng hóa bằng Container (20', 40', Flat rack, Open-top) phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu. Đây là dịch vụ chủ lực của chi nhánh, đảm bảo kết nối hàng hóa từ cảng đến kho khách hàng và ngược lại.

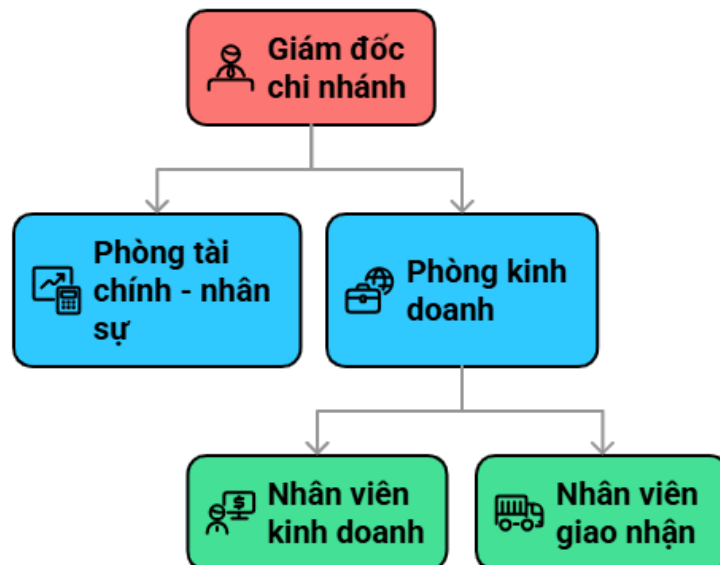
- *Vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng*: Thực hiện các đơn hàng siêu trường, siêu trọng phục vụ cho các dự án công nghiệp nặng, hạ tầng và năng lượng.
- *Dịch vụ khai thuê hải quan*: Hỗ trợ khách hàng thực hiện khai báo hải quan điện tử, tư vấn áp mã thuế (HS code) và hoàn tất các thủ tục thông quan hàng hóa theo đúng quy định.
- *Dịch vụ bổ trợ khác*: Bao gồm các dịch vụ bốc xếp, nâng hạ, lưu kho bãi và các giải pháp logistics theo yêu cầu của khách hàng.

Các dịch vụ này được triển khai linh hoạt tùy theo nhu cầu của khách hàng, góp phần hỗ trợ doanh nghiệp trong việc vận chuyển và xử lý hàng hóa một cách thuận tiện và hiệu quả.



Hình 15. Ngành nghề kinh doanh của Vietranstimex Đà Nẵng

2.1.6. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ



Sơ đồ 2.1. Cơ cấu tổ chức của Vietranstimex Đà Nẵng

- Giám đốc chi nhánh

Người đứng đầu chi nhánh, chịu trách nhiệm quản lý và điều hành toàn bộ hoạt động kinh doanh, nhân sự và tài chính theo định hướng của Tổng công ty. Giám đốc tổ chức triển khai kế hoạch kinh doanh tại khu vực, chịu trách nhiệm về hiệu quả hoạt động của chi nhánh, đồng thời đại diện làm việc với cơ quan quản lý nhà nước, đối tác và khách hàng.

- Phòng Tài chính – Nhân sự

Là bộ phận thực hiện chức năng quản lý tài chính và nhân sự tại chi nhánh, đảm bảo hoạt động vận hành ổn định. Công tác kế toán được thực hiện thông qua việc theo dõi các khoản thu – chi phát sinh từ hoạt động vận tải và giao nhận, quản lý công nợ và lập báo cáo định kỳ theo quy định. Phòng còn phụ trách tuyển dụng, quản lý hồ sơ nhân sự, thực hiện các chế độ lương, thưởng, bảo hiểm và hỗ trợ quản lý đội ngũ nhân viên, tài xế.

- Phòng Kinh doanh

Bộ phận đóng vai trò nòng cốt trong việc duy trì nguồn hàng và doanh thu, bao gồm hai vị trí có sự phối hợp chặt chẽ trong quá trình triển khai dịch vụ.

- Nhân viên kinh doanh đảm nhiệm việc tìm kiếm, khai thác khách hàng mới và duy trì mối quan hệ với các đối tác hiện hữu như Forwarder hoặc các doanh nghiệp trong khu công nghiệp. Đồng thời tiếp nhận nhu cầu vận chuyển, tư vấn phương án phù hợp cho hàng FCL hoặc hàng quá khổ và thực hiện báo giá. Bên cạnh đó, nhân viên tham gia đàm phán, ký kết hợp đồng và theo dõi tiến độ thực hiện dịch vụ nhằm đảm bảo quyền lợi và sự hài lòng của khách hàng.
- Nhân viên giao nhận đảm nhiệm công tác xử lý chứng từ và điều phối giao nhận cho lô hàng. Nhân viên thực hiện chuẩn bị hồ sơ, khai báo hải quan, đối soát phí Local Charges và làm việc với hãng tàu/ forwarder để lấy lệnh giao hàng điện tử (eD/O), đồng thời thao tác trên hệ thống ePort để đăng ký nhận hàng. Phần lớn công việc được thực hiện tại văn phòng thông qua việc phối hợp với tài xế và các bên liên quan. Nhân viên chỉ trực tiếp xuống cảng hoặc kho bãi trong các trường hợp cần thiết như kiểm tra hàng đặc thù (Open-top, Flat rack) hoặc khi phát sinh sự cố.

2.1.7. Nguồn lực của Vietranstimex Đà Nẵng

2.1.7.1. Cơ sở vật chất

Bảng 2.1.5.1. Các trang thiết bị hiện có tại Vietranstimex Đà Nẵng

Tên trang thiết bị	Số lượng	Đơn vị
Tại văn phòng		
Máy tính	6	Cái
Bàn làm việc	9	Bộ
Bàn ghế tiếp khách	1	Bộ
Máy in	1	Cái
Máy photocopy	3	Cái
Máy fax	1	Cái
Điện thoại bàn	1	Cái
Điều hòa	2	Cái
Máy lọc nước	1	Cái
Tại khu vực phương tiện vận tải		
Rơ-moóc Container	6	Cái
Đầu kéo	4	Chiếc

(Nguồn: Phòng Tài Chính – Nhân Sự)

- Nhận xét: Cơ sở vật chất tại Vietranstimex ở mức cơ bản, đáp ứng được nhu cầu làm việc và điều hành vận tải hiện tại. Văn phòng được trang bị đầy đủ các thiết bị cần thiết phục vụ công tác nghiệp vụ và quản lý. Tuy nhiên, số lượng phương tiện vận tải còn hạn chế, chủ yếu phục vụ các lô hàng nhỏ và trung bình, do đó chi nhánh thường phải kết hợp thuê xe ngoài khi khối lượng vận chuyển tăng cao.

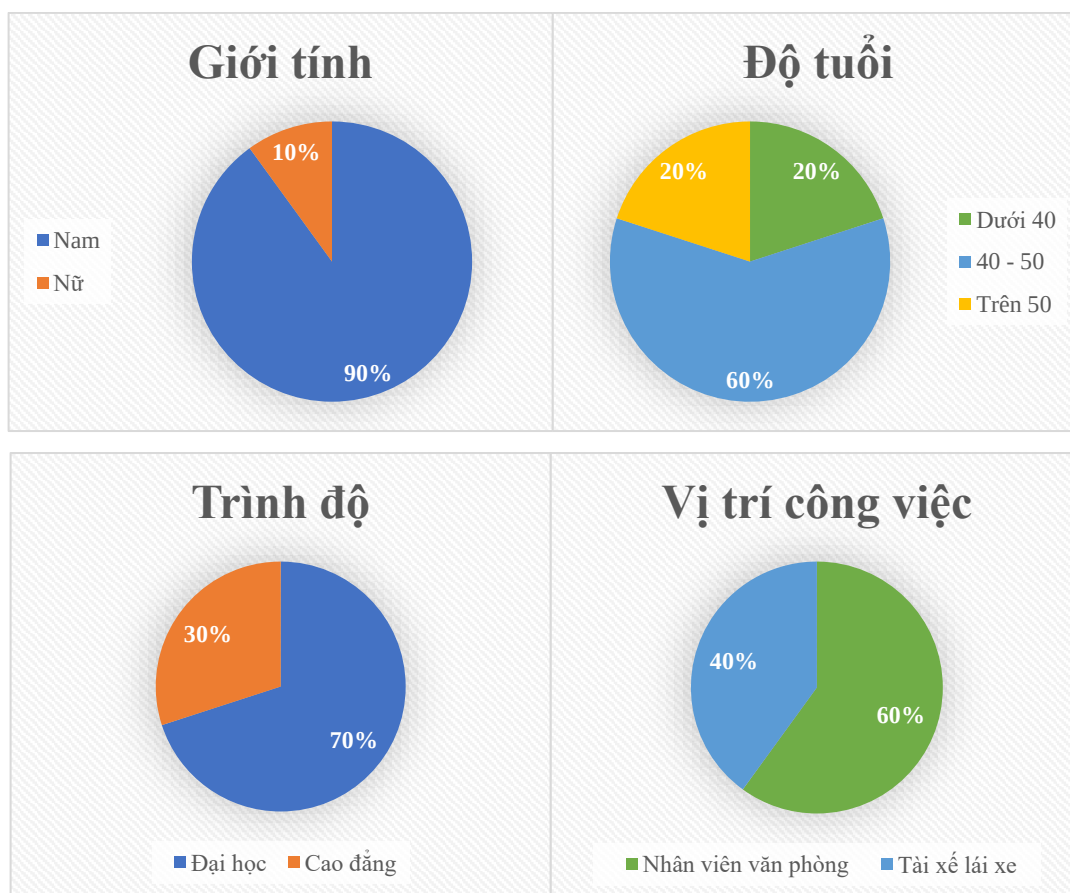
2.1.7.2. Nguồn nhân lực

Bảng 2.1.5.2. Lực lượng lao động của Vietranstimex Đà Nẵng

Đơn vị tính: Người

Tiêu chí	Nhân viên	Số lượng
Giới tính	Nam	9
	Nữ	1
Độ tuổi	Dưới 40	2
	40 - 50	6
	Trên 50	2
Trình độ	Đại học	7
	Cao đẳng	3
Vị trí công việc	Nhân viên văn phòng	6
	Tài xế lái xe	4
Tổng số lao động		10

(Nguồn: Phòng Tài Chính – Nhân Sự)



Biểu đồ 2.1. Tổng quan về lực lượng lao động của Vietranstimex Đà Nẵng

- *Nhân xét*: Nguồn nhân lực tại Vietranstimex Đà Nẵng có quy mô nhỏ, với tổng số 10 lao động, phù hợp với đặc thù hoạt động vận tải nội địa của công ty.

- Lực lượng lao động nam chiếm ưu thế tuyệt đối (90%), phản ánh đặc thù công việc vận tải và Logistics đòi hỏi sức khỏe và tính linh hoạt cao.
- Về độ tuổi, nhóm lao động từ 40 – 50 tuổi chiếm tỷ lệ lớn nhất (60%), cho thấy đội ngũ nhân sự có kinh nghiệm làm việc thực tế.
- Trình độ chuyên môn thì có 70% nhân viên trình độ đại học, 30% trình độ cao đẳng, cho thấy chất lượng nguồn nhân lực ở mức khá, đáp ứng yêu cầu nghiệp vụ trong lĩnh vực Logistics.
- Cơ cấu công việc gồm 6 nhân viên văn phòng (chiếm 60%) và 4 tài xế lái xe (40%) đã phản ánh đặc thù hoạt động của công ty là vừa quản lý điều phối, vừa trực tiếp triển khai vận chuyển hàng hóa.

➔ Nhìn chung thì nguồn nhân lực của công ty tuy gọn nhẹ nhưng được tổ chức hợp lý, phù hợp với quy mô hoạt động hiện tại. Nhưng trong trường hợp sản lượng vận chuyển tăng cao, Vietranstimex Đà Nẵng sẽ cần bổ sung thêm nhân sự để đảm bảo hiệu quả vận hành.

2.1.7.3. Nguồn lực tài chính

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng cạnh tranh, năng lực tài chính là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp duy trì hoạt động và mở rộng quy mô. Vietranstimex Đà Nẵng, với tư cách là đơn vị trực thuộc, được hưởng lợi từ mô hình công ty mẹ – con, qua đó có điều kiện tiếp cận nguồn vốn tương đối ổn định phục vụ cho hoạt động kinh doanh.

Thứ nhất, với sự hỗ trợ từ công ty mẹ, chi nhánh có khả năng đảm bảo nguồn vốn cho các hoạt động vận hành cũng như triển khai các hợp đồng vận tải và giao nhận có quy mô lớn. Điều này giúp chi nhánh chủ động hơn trong việc tổ chức phương tiện, nhân lực và đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Thứ hai, nhờ uy tín và bề dày hoạt động của thương hiệu Vietranstimex, chi nhánh có điều kiện thuận lợi trong việc tiếp cận nguồn vốn tín dụng từ các ngân hàng. Việc này góp phần hỗ trợ nhu cầu vốn lưu động trong ngắn hạn, đặc biệt đối với các hợp đồng có giá trị lớn hoặc yêu cầu thanh toán trước.

Cuối cùng, hoạt động kinh doanh của chi nhánh duy trì ở mức tương đối ổn định qua các năm, tạo ra nguồn doanh thu nhất định phục vụ cho việc duy trì hoạt động và

tái đầu tư. Tuy nhiên, quy mô tài chính của chi nhánh vẫn phụ thuộc phần lớn vào công ty mẹ, do đó mức độ tự chủ tài chính chưa thực sự cao.

2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của Vietranstimex Đà Nẵng

2.2.1. Phân tích hoạt động kinh doanh

2.2.1.1. Loại hình dịch vụ

Hoạt động kinh doanh của Vietranstimex Đà Nẵng tập trung chủ yếu trong lĩnh vực logistics và vận tải hàng hóa, trong đó dịch vụ giao nhận vận tải Container giữ vai trò chủ lực trong cơ cấu hoạt động của chi nhánh. Với đặc thù cung cấp dịch vụ theo chuỗi logistics tích hợp, các dịch vụ của chi nhánh thường được triển khai linh hoạt và phối hợp chặt chẽ nhằm đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng.

Dựa trên cơ cấu hoạt động, lĩnh vực kinh doanh của Vietranstimex Đà Nẵng được chia thành các nhóm dịch vụ chính như sau:

- Dịch vụ giao nhận vận tải Container (Chiếm khoảng 55%)

Đây là lĩnh vực kinh doanh cốt lõi, đóng vai trò chủ lực trong hoạt động của chi nhánh. Dịch vụ phục vụ chủ yếu cho các doanh nghiệp sản xuất và xuất nhập khẩu, đồng thời là mắt xích trung tâm kết nối các hoạt động giao nhận, vận chuyển và xử lý hàng hóa trong chuỗi logistics. Nhờ nhu cầu thị trường ổn định và tính liên kết cao với các dịch vụ khác, nhóm dịch vụ này mang lại nguồn doanh thu chủ yếu và giữ vai trò nền tảng đối với hoạt động kinh doanh của Vietranstimex Đà Nẵng.

- Vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng (Chiếm khoảng 20%)

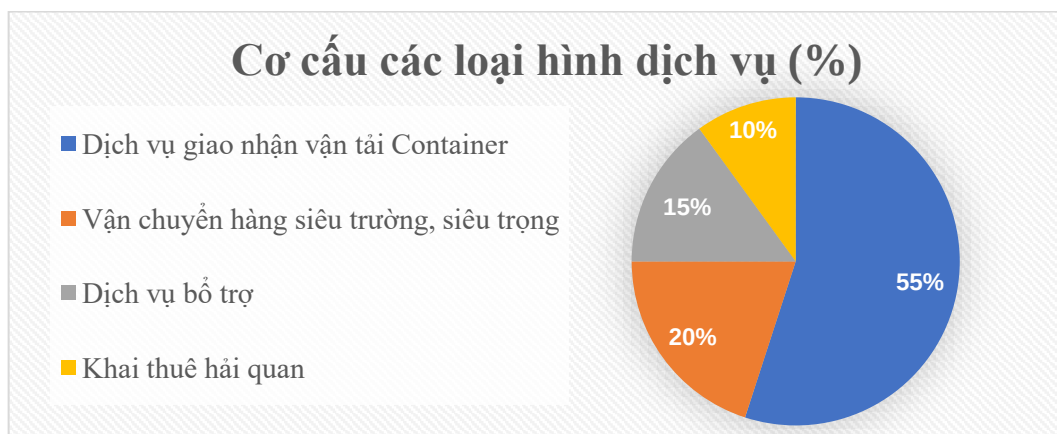
Đây là nhóm dịch vụ đặc thù, phục vụ vận chuyển các loại hàng hóa có kích thước và trọng lượng lớn như thiết bị công nghiệp, máy móc dự án và kết cấu thép. Do yêu cầu kỹ thuật cao trong quá trình vận chuyển, nhóm dịch vụ này thường mang lại giá trị doanh thu cao trên từng dự án, tuy nhiên phụ thuộc nhiều vào nhu cầu thị trường và tiến độ triển khai các công trình.

- Dịch vụ bổ trợ (Chiếm khoảng 15%)

Bao gồm các hoạt động hỗ trợ như bốc xếp, lưu kho và các dịch vụ hậu cần khác theo yêu cầu của khách hàng. Mặc dù không chiếm tỷ trọng doanh thu lớn, nhóm dịch vụ này góp phần hoàn thiện chuỗi logistics, nâng cao chất lượng phục vụ và tăng khả năng đáp ứng các nhu cầu đa dạng của khách hàng.

- Dịch vụ khai thuê hải quan (Chiếm khoảng 10%)

Là dịch vụ hỗ trợ liên quan đến thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa, bao gồm khai báo hải quan điện tử, xử lý chứng từ và thực hiện các thủ tục thông quan theo quy định. Dịch vụ này giúp khách hàng tiết kiệm thời gian, chi phí và đảm bảo tuân thủ các yêu cầu pháp lý trong hoạt động xuất nhập khẩu.



Biểu đồ 2.2.1.1. Cơ cấu các loại hình dịch vụ của Vietranstimex Đà Nẵng (%)

➔ Biểu đồ cho thấy hoạt động kinh doanh của Vietranstimex Đà Nẵng tập trung chủ yếu vào dịch vụ giao nhận vận tải Container, chiếm khoảng 55% cơ cấu dịch vụ. Tỷ trọng này phản ánh đây là nguồn doanh thu chủ lực và là nền tảng cho hoạt động khai thác khách hàng xuất nhập khẩu của chi nhánh. Bên cạnh đó, dịch vụ vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng chiếm khoảng 20%, góp phần tạo lợi thế cạnh tranh nhờ khả năng đáp ứng các dự án công nghiệp có yêu cầu kỹ thuật cao. Các dịch vụ hỗ trợ (15%) và khai thuê hải quan (10%) tuy chiếm tỷ trọng thấp hơn nhưng có vai trò hỗ trợ, bổ sung giá trị cho chuỗi dịch vụ logistics, giúp nâng cao chất lượng phục vụ và tăng khả năng giữ chân khách hàng.

2.2.1.2. Khách hàng

Trong hoạt động Logistics, cơ cấu khách hàng có ảnh hưởng trực tiếp đến đặc điểm dịch vụ và định hướng phát triển của doanh nghiệp. Đối với Vietranstimex Đà Nẵng, khách hàng chủ yếu là các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu và các đơn vị logistics trung gian có nhu cầu sử dụng dịch vụ vận chuyển Container và hàng công nghiệp bằng đường bộ.

Dựa vào lĩnh vực hoạt động và đặc điểm hàng hóa vận chuyển, khách hàng của Vietranstimex Đà Nẵng có thể được phân thành bốn nhóm chính sau:

- Doanh nghiệp công nghiệp nặng – thép – cơ khí (Chiếm khoảng 50%)

Đây là nhóm khách hàng chủ lực của chi nhánh, gồm các doanh nghiệp sản xuất thép, thiết bị cơ khí, thiết bị công nghiệp và vật tư phục vụ dự án. Hàng hóa của nhóm

này thường có khối lượng lớn, kích thước công kênh hoặc mang tính chất hàng dự án cần vận chuyển bằng Container chuyên dụng. Một số khách hàng tiêu biểu là Công ty CP Thép Hòa Phát Dung Quất; Công ty TNHH Ống thép Hòa Phát; Công ty TNHH Vesuvius Việt Nam; Công ty TNHH Công nghiệp nặng Doosan Việt Nam...

- ***Doanh nghiệp sản xuất – chế biến và xuất khẩu hàng công nghiệp nhẹ (Chiếm khoảng 32%)***

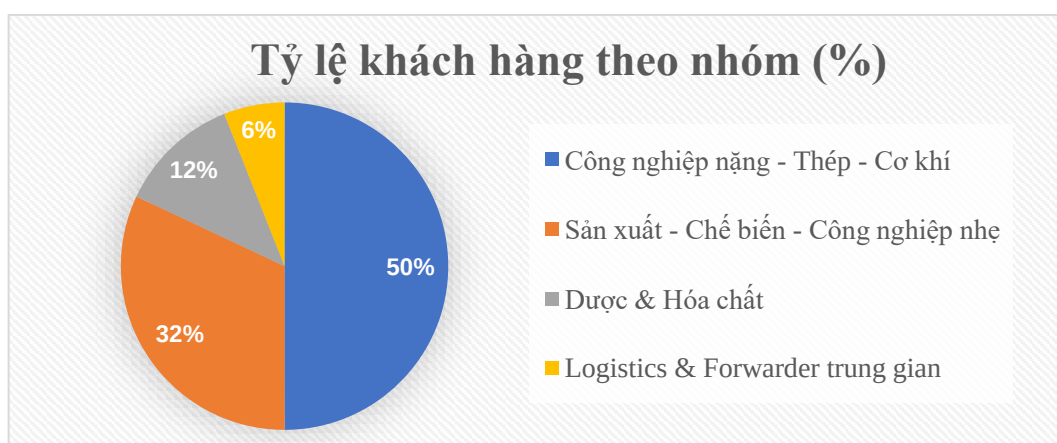
Nhóm khách hàng này chủ yếu hoạt động trong các lĩnh vực may mặc, bao bì, nhựa, vật liệu xây dựng nhẹ và linh kiện. Hàng hóa phần lớn được vận chuyển bằng Container bách hóa với tần suất ổn định, phục vụ cho hoạt động sản xuất và xuất nhập khẩu thường xuyên. Nhóm gồm có Tập Đoàn Dệt May Việt Nam; Công ty CP Telematic; Công ty TNHH Y & F Việt Nam; Công ty TNHH MTV Thực phẩm Huế...

- ***Doanh nghiệp dược phẩm, hóa chất và sinh học (Chiếm khoảng 12%)***

Đây là nhóm khách hàng có yêu cầu cao về quy trình vận chuyển và tuân thủ quy định pháp lý liên quan đến hàng hóa đặc thù. Hàng hóa thường yêu cầu kiểm soát về chứng từ, điều kiện bảo quản và quy trình thông quan chặt chẽ. Khách hàng tiêu biểu của nhóm này là Công ty CP Năng lượng Sinh học Pcompany; Công ty CP Dược – Trang thiết bị Y tế Bình Định (Bidiphar)...

- ***Doanh nghiệp Logistics & Forwarder trung gian (Chiếm khoảng 6%)***

Nhóm này bao gồm các công ty logistics và forwarder đóng vai trò khách hàng hoặc đối tác trung gian, thường thuê lại dịch vụ vận tải của chi nhánh cho các lô hàng đặc thù như hàng dự án hoặc Container chuyên dụng (Open-top, Flat rack). Nhóm này tuy chiếm tỷ trọng nhỏ nhưng góp phần mở rộng mạng lưới hợp tác và tăng tính linh hoạt trong hoạt động khai thác dịch vụ của chi nhánh. Một số đơn vị tiêu biểu như Công ty Cổ phần Giao nhận và Vận tải Vinaport.



Biểu đồ 2.2.1.2. Tỷ lệ khách hàng theo nhóm của Vietranstimex Đà Nẵng (%)

➔ Nhìn vào biểu đồ thì có thể thấy rằng khách hàng của Vietranstimex Đà Nẵng chủ yếu là nhóm doanh nghiệp công nghiệp nặng – thép – cơ khí (50%), nhóm khách hàng này được xem là cốt lõi và phù hợp với đặc thù vận chuyển hàng công nghiệp của công ty. Nhóm doanh nghiệp sản xuất – chế biến và xuất khẩu hàng công nghiệp nhẹ (32%) giúp duy trì sản lượng ổn định. Hai nhóm còn lại gồm doanh nghiệp dược phẩm – hóa chất – sinh học (12%) và công ty Logistics & Forwarder trung gian (6%) tuy chiếm tỷ trọng nhỏ nhưng góp phần đa dạng hóa cơ cấu khách hàng.

2.2.1.3. Đối thủ cạnh tranh

Trong lĩnh vực vận tải Container và dịch vụ logistics tại khu vực miền Trung, Vietranstimex Đà Nẵng phải cạnh tranh với nhiều doanh nghiệp cung cấp dịch vụ tương tự. Trong đó, Transimex – Chi nhánh Đà Nẵng và Công ty TNHH Giao nhận Vận tải Quốc tế Tân Cảng (Tân Cảng Logistics) – Chi nhánh Đà Nẵng là hai đối thủ tiêu biểu, có quy mô hoạt động lớn và cung cấp dịch vụ Logistics trọn gói trên phạm vi toàn quốc.

Để làm rõ hơn vị thế cạnh tranh của công ty, có thể so sánh một số đặc điểm cơ bản giữa các doanh nghiệp như sau:

Bảng 2.2.1. So sánh Vietranstimex Đà Nẵng với các đối thủ cạnh tranh

Tiêu chí	Vietranstimex Đà Nẵng	Transimex – Chi nhánh Đà Nẵng	Tân Cảng Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng
Quy mô	Nhỏ – vừa	Vừa – lớn	Lớn
Lĩnh vực hoạt động chính	Vận tải Container nội địa, hàng siêu trường siêu trọng, giao nhận...	Logistics trọn gói, vận tải Container nội địa và quốc tế, kho bãi	Logistics trọn gói, vận tải Container, phân phối, kho bãi và depot
Thị trường	Doanh nghiệp sản xuất và xuất nhập khẩu tại khu vực miền Trung	Doanh nghiệp xuất nhập khẩu và khách hàng Logistics quốc tế	Doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong hệ sinh thái Tân Cảng
Nguồn lực phương tiện vận tải	Đội xe cơ bản trực thuộc, kết hợp linh hoạt với mạng lưới thầu phụ vận tải	Đội xe và hệ thống Logistics tương đối đầy đủ	Đội xe lớn, mạng lưới depot và kho bãi quy mô toàn quốc
Ưu điểm nổi bật	Linh hoạt trong điều phối, am hiểu đặc thù vận chuyển hàng công nghiệp tại miền Trung	Thương hiệu mạnh, dịch vụ Logistics tích hợp, khả năng cung cấp giải pháp trọn gói	Năng lực vận chuyển lớn, lợi thế hệ sinh thái cảng – depot – dịch vụ Logistics đồng bộ
Hạn chế chủ yếu	Phụ thuộc một phần vào mạng lưới thầu phụ mùa cao điểm, mảng dịch vụ phụ trợ chưa đa dạng	Chi phí vận hành lớn, yêu cầu sản lượng ổn định	Mức độ tập trung khai thác thị trường miền Trung chưa cao

➤ Nhận xét:

Qua bảng so sánh có thể thấy, Vietranstimex Đà Nẵng hoạt động trong môi trường cạnh tranh với các doanh nghiệp logistics có quy mô lớn và năng lực cung cấp dịch vụ trọn gói. Tuy nhiên, chi nhánh vẫn duy trì được lợi thế về sự linh hoạt trong điều phối và kinh nghiệm xử lý hàng công nghiệp tại khu vực miền Trung. Điều này giúp công ty đáp ứng tốt nhu cầu vận chuyển của khách hàng và duy trì thị phần tương đối ổn định trong điều kiện cạnh tranh ngày càng gia tăng.

2.2.1.4. Thị trường hoạt động

Thị trường hoạt động của Vietranstimex Đà Nẵng được xác lập dựa trên lợi thế về vị trí địa lý của Đà Nẵng – cửa ngõ chính ra biển của hành lang kinh tế Đông - Tây. Hoạt động của chi nhánh tập trung trong vùng kinh tế Đà Nẵng - Quảng Ngãi, vì đây là khu vực có mật độ các khu công nghiệp và khu kinh tế lớn như KCN Hòa Khánh, KCN Liên Chiểu, KKT mở Chu Lai và KKT Dung Quất. Việc tập trung vào khu vực này giúp chi nhánh tối ưu hóa vòng quay phương tiện, giảm quãng đường chạy rỗng và đáp ứng nhanh chóng nhu cầu kéo Container từ cảng Tiên Sa và cảng Chu Lai về kho nhà máy.

Bên cạnh thị trường trọng điểm, chi nhánh còn mở rộng phạm vi hoạt động sang các khu vực lân cận và các tỉnh Tây Nguyên (Gia Lai, Kon Tum). Đối với khu vực Bắc Trung Bộ (Thanh Hóa, Quảng Trị, Huế), Vietranstimex Đà Nẵng thường tập trung vào các lô hàng dự án hoặc hàng Container phục vụ sản xuất công nghiệp nặng. Riêng thị trường Tây Nguyên, đây là khu vực tiềm năng với nhu cầu nhập khẩu máy móc thiết bị và xuất khẩu nông sản, gỗ thành phẩm. Việc duy trì sự hiện diện tại các thị trường này không chỉ giúp đa dạng hóa tệp khách hàng mà còn khẳng định năng lực vận tải đường bộ đường dài của Vietranstimex Đà Nẵng trên toàn dải đất miền Trung và Tây Nguyên.

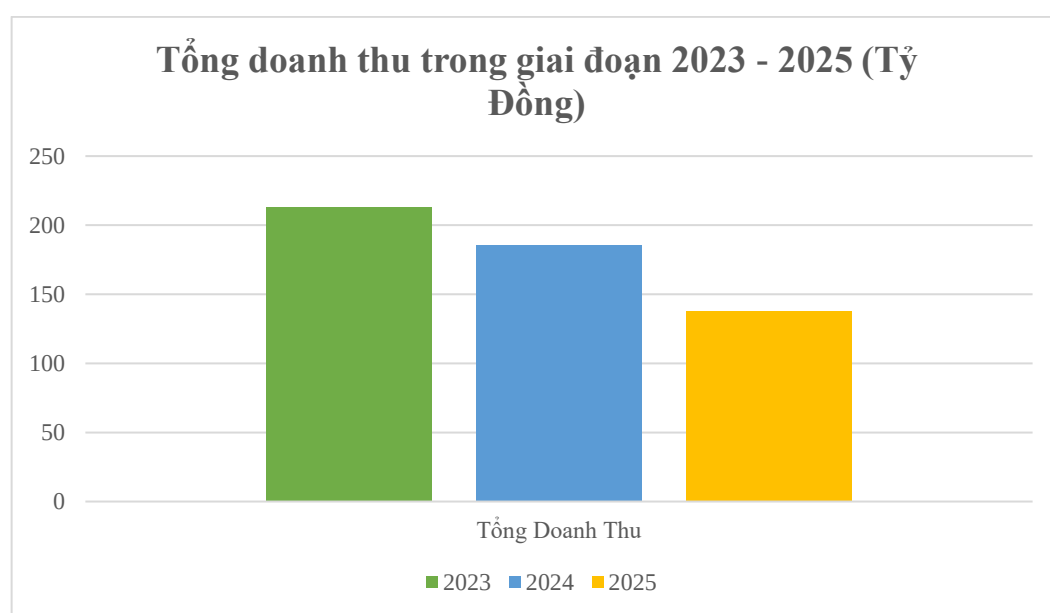
2.2.2. Kết quả hoạt động kinh doanh năm 2023 – 2025

2.2.2.1. Về doanh thu

Bảng 2.2.2.1. Doanh thu của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 - 2025

Chỉ tiêu	Năm 2023 (VND)	Năm 2024 (VND)	Năm 2025 (VND)	2024 so với 2023 (%)	2025 so với 2024 (%)
Tổng doanh thu	213.652.989.270	186.183.749.713	138.751.654.230	-12,9	-25,5
Doanh thu thuần về cung cấp dịch vụ	133.957.262.502	184.947.185.824	137.236.047.900	38,1	-25,8
Doanh thu hoạt động tài chính	1.002.740.165	1.067.142.756	769.818.261	6,4	-27,9
Thu nhập khác	78.692.986.603	169.421.133	745.788.069	-99,8	340,2

(Nguồn: Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex, Phụ lục 1)



Biểu đồ 2.2.2.1. So sánh Tổng doanh thu của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 - 2025

➤ Nhận xét:

Dựa trên bảng số liệu và biểu đồ, doanh thu của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 - 2025 có xu hướng giảm liên tục. Cụ thể, năm 2024 doanh thu đạt 186.2 tỷ đồng, giảm 12,9% so với năm 2023; đến năm 2025 tiếp tục giảm còn 138.8 tỷ đồng, tương ứng giảm 25,5% so với năm trước, cho thấy mức suy giảm ngày càng rõ rệt.

Xét theo cơ cấu, doanh thu từ hoạt động cung cấp dịch vụ - nguồn thu chủ yếu của công ty đã tăng mạnh 38,1% trong năm 2024 nhờ ghi nhận một số dự án vận tải hàng dự án và cầu kiện lớn, nhưng giảm trở lại (khoảng 25,8%) trong năm 2025, phản ánh sự suy giảm về khối lượng công việc và nguồn dự án. Các khoản thu từ hoạt động tài chính và thu nhập khác biến động không ổn định và không đủ bù đắp sự suy giảm của hoạt động cốt lõi.

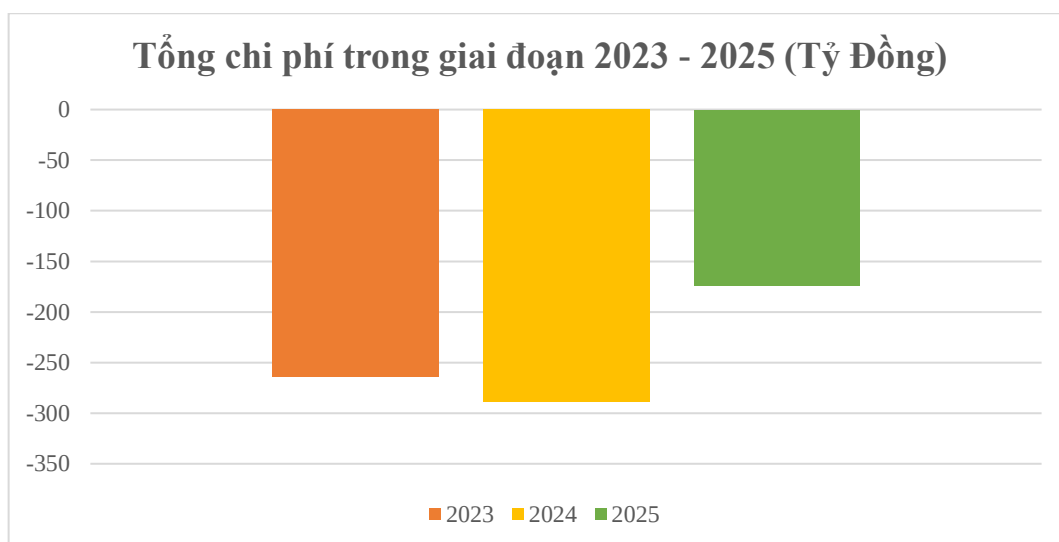
Nguyên nhân chủ yếu của xu hướng này đến từ những khó khăn chung của thị trường vận tải dự án và ngành năng lượng, sự biến động của nền kinh tế vĩ mô, cùng với nhiều quy định lẫn cơ chế liên quan đến các dự án điện như cơ chế giá mua bán điện và triển khai theo Quy hoạch điện VIII chưa được hoàn thiện, khiến nhiều dự án điện lớn bị chậm tiến độ hoặc tạm hoãn. Điều này dẫn đến nhu cầu vận chuyển hàng dự án giảm đáng kể trong năm 2025, làm doanh thu của công ty suy giảm mạnh vào năm này.

2.2.2.2. Về chi phí

Bảng 2.2.2.2. Chi phí của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimax trong giai đoạn 2023 – 2025

Chỉ tiêu	Năm 2023 (VND)	Năm 2024 (VND)	Năm 2025 (VND)	2024 so với 2023 (%)	2025 so với 2024 (%)
Tổng chi phí	(264.957.281.485)	(289.604.616.411)	(174.088.628.621)	9,3	-39,9
Giá vốn hàng bán	(204.142.147.325)	(221.180.470.947)	(141.691.696.017)	8,3	-35,9
Chi phí tài chính	(5.697.891.860)	(5.212.067.660)	(5.392.881.817)	-8,5	3,5
Chi phí bán hàng	(5.458.581.372)	(3.812.075.152)	(4.837.777.328)	-30,2	26,9
Chi phí quản lý doanh nghiệp	(38.363.936.993)	(52.009.301.449)	(22.166.271.642)	35,6	-57,4
Chi phí khác	(11.294.723.935)	(7.390.701.203)	(1.817)	-34,6	-100,0

(Nguồn: Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimax, Phụ lục 1)



Biểu đồ 2.2.2.2. So sánh Tổng chi phí của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 – 2025

➤ Nhận xét:

Trong giai đoạn 2023 - 2025, tổng chi phí của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex có sự biến động nhưng xu hướng chung là giảm. Cụ thể, năm 2024 tổng chi phí tăng khoảng 9,3% so với năm 2023, từ 264.96 tỷ đồng lên 289.60 tỷ đồng. Tuy nhiên, sang năm 2025, chi phí giảm mạnh khoảng 39,9% so với năm 2024, xuống còn 174.09 tỷ đồng, cho thấy doanh nghiệp đã có sự điều chỉnh đáng kể trong việc kiểm soát và cắt giảm chi phí.

Xét theo cơ cấu thì giá vốn hàng bán chiếm tỷ trọng lớn nhất có xu hướng tăng nhẹ trong năm 2024, biến động cùng chiều với quy mô hoạt động, sau đó giảm mạnh trong năm 2025 (giảm 35,9%). Các khoản chi phí như chi phí bán hàng trong năm 2024 đã giảm nhưng sau đó tăng trở lại trong năm 2025, trong khi chi phí quản lý doanh nghiệp tăng mạnh năm 2024 rồi giảm sâu trong năm 2025. Chi phí tài chính tương đối ổn định, còn chi phí khác giảm mạnh qua các năm, phản ánh việc công ty đã hạn chế được các khoản chi phí phát sinh ngoài hoạt động chính.

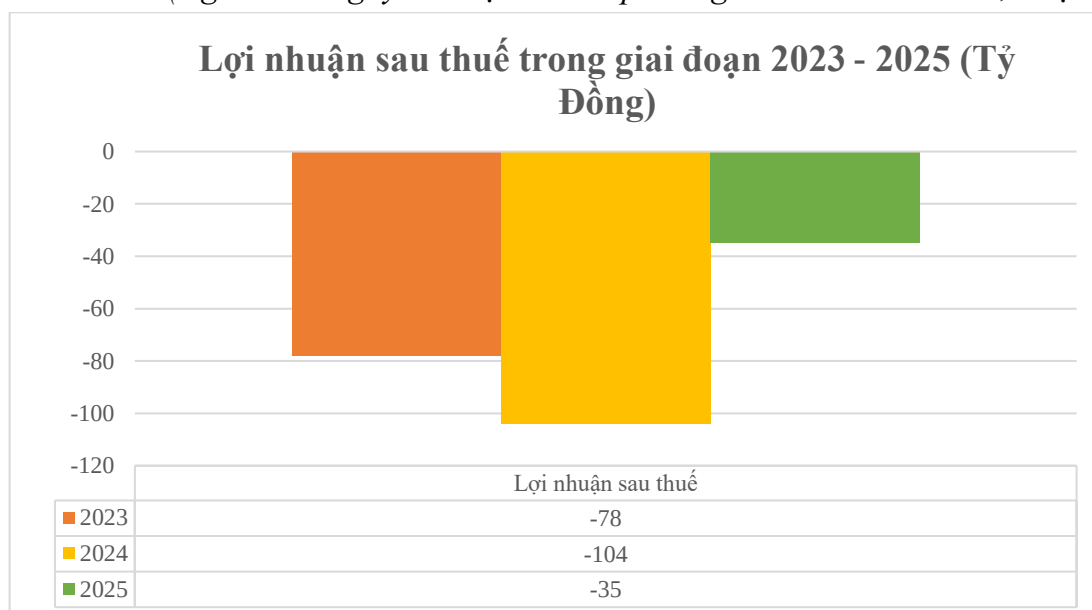
Sự biến động chi phí này chủ yếu xuất phát từ bối cảnh khó khăn chung của ngành vận tải dự án và năng lượng. Năm 2024, chi phí tăng do áp lực từ giá nhiên liệu, lãi suất và tỷ giá, trong khi doanh nghiệp vẫn phải duy trì bộ máy vận hành trong bối cảnh nhiều dự án bị chậm tiến độ. Sang năm 2025, tình trạng thiếu hụt nguồn dự án trở nên rõ rệt hơn, khiến khối lượng hoạt động giảm mạnh. Trước tình hình đó, công ty đã chủ động cắt giảm chi phí vận hành, tuy nhiên vẫn chịu áp lực từ các chi phí cố định như nhân công và khấu hao tài sản, làm ảnh hưởng đến hiệu quả sử dụng nguồn lực.

2.2.2.3. Về lợi nhuận

Bảng 2.2.2.3. Lợi nhuận của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 – 2025

Chỉ tiêu	Năm 2023 (VND)	Năm 2024 (VND)	Năm 2025 (VND)	2024 so với 2023 (%)	2025 so với 2024 (%)
Lợi nhuận sau thuế TNDN	(78.047.718.591)	(104.683.866.698)	(35.336.974.391)	34,1	-66,2
(Lỗ)/Lợi nhuận gộp về cung cấp dịch vụ	(70.184.884.823)	(36.233.285.123)	(4.455.648.117)	-48,4	-87,7
(Lỗ)/Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	(118.702.554.883)	(96.199.586.628)	(36.082.760.643)	-19,0	-62,5
(Lỗ)/Lợi nhuận khác	67.398.262.668	(7.221.280.070)	745.786.252	-110,7	-110,3
(Lỗ)/Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế	(51.304.292.215)	(103.420.866.698)	(35.336.974.391)	101,6	-65,8

(Nguồn: Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex, Phụ lục 1)



Biểu đồ 2.2.2.3. So sánh Lợi nhuận sau thuế của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong giai đoạn 2023 – 2025

➤ Nhân xét:

Trong giai đoạn 2023 - 2025, lợi nhuận của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex liên tục âm, phản ánh hiệu quả kinh doanh chưa tích cực. Cụ thể, năm 2024 mức lỗ sau thuế tăng khoảng 34,1% so với năm 2023, từ -78.05 tỷ đồng lên -104.68 tỷ đồng. Tuy nhiên, đến năm 2025, mức lỗ giảm mạnh khoảng 66,2%, còn -35.34 tỷ đồng, cho thấy dấu hiệu cải thiện rõ rệt trong kết quả kinh doanh.

Xét theo cơ cấu, lợi nhuận gộp và lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh đều âm trong toàn giai đoạn, cho thấy doanh thu chưa đủ bù đắp giá vốn và chi phí hoạt động. Năm 2024, dù doanh thu tăng nhờ một số dự án dầu khí và vận chuyển cầu kiện lớn, lợi nhuận vẫn giảm sâu do chi phí đầu vào tăng cao (nhiên liệu, lãi suất, tỷ giá) và áp lực duy trì bộ máy trong bối cảnh nhiều dự án năng lượng bị chậm hoặc tạm hoãn.

Sang năm 2025, trong bối cảnh thị trường tiếp tục gặp khó khăn và nguồn dự án năng lượng vẫn hạn chế, doanh thu suy giảm nhưng mức lỗ lại được thu hẹp nhờ doanh nghiệp tăng cường kiểm soát chi phí vận hành, đặc biệt là các chi phí liên quan đến dự án dở dang. Tuy nhiên, lợi nhuận vẫn âm do chi phí cố định như nhân công và khấu hao tài sản vẫn duy trì trong khi khối lượng dự án chưa phục hồi, khiến hiệu suất sử dụng nguồn lực còn thấp.

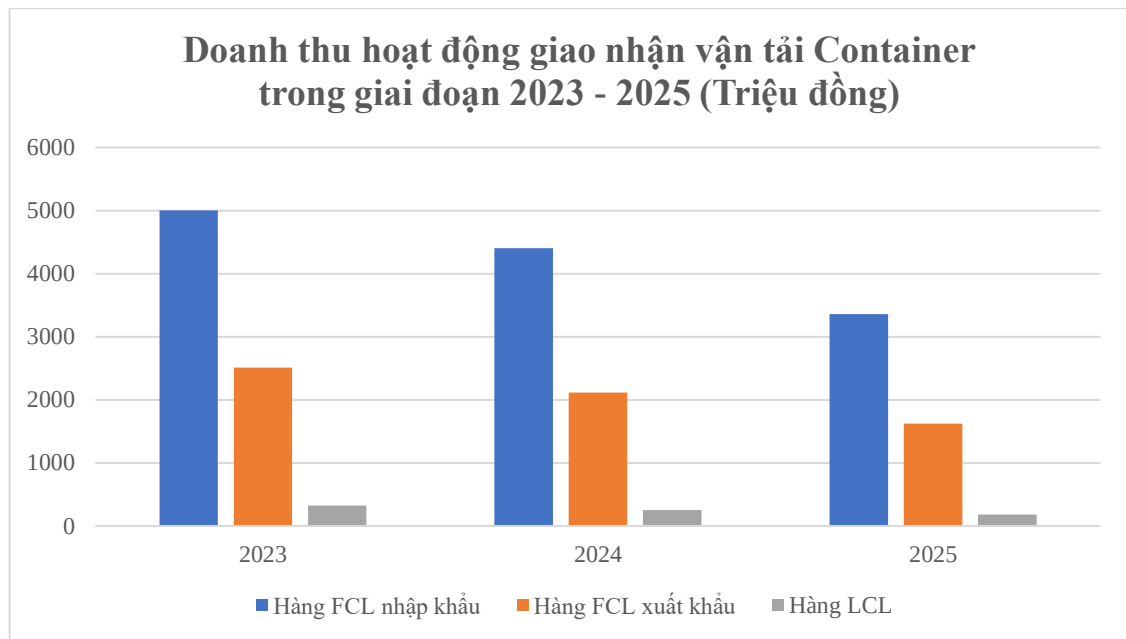
2.2.2.4. Doanh thu hoạt động giao nhận vận tải Container của Vietranstimex Đà Nẵng

Bảng 2.2.2.4. Doanh thu hoạt động giao nhận vận tải Container trong giai đoạn 2023 – 2025

Đơn vị tính: triệu VND

Phân khúc hàng hóa	2023	2024	2025
Hàng FCL nhập khẩu	5.005	4.403	3.357
Hàng FCL xuất khẩu	2.509	2.115	1.622
Hàng lẻ LCL	326	252	183
Tổng doanh thu	7.840	6.770	5.162

(Nguồn: Phòng Tài Chính – Nhân Sự)



Biểu đồ 2.2.2.4. Doanh thu hoạt động giao nhận vận tải Container trong giai đoạn 2023 - 2025

➤ Nhận xét:

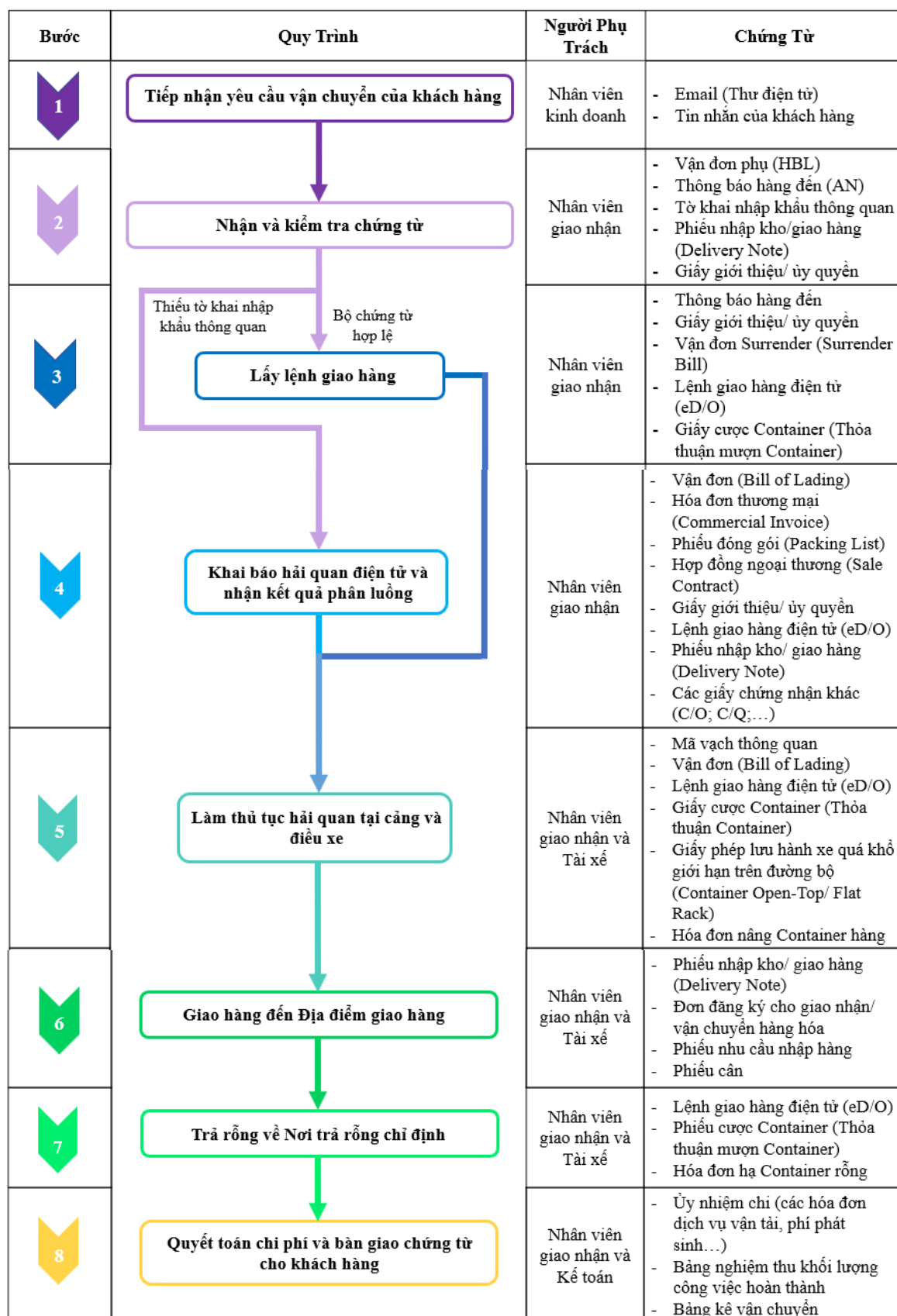
Biểu đồ doanh thu hoạt động giao nhận vận tải Container của Vietranstimex Đà Nẵng giai đoạn 2023 – 2025 cho thấy xu hướng giảm ở tất cả các phân khúc hàng hóa, tuy nhiên hàng FCL nhập khẩu vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất trong cơ cấu doanh thu. Cụ thể, doanh thu FCL nhập khẩu giảm từ 5.005 triệu đồng năm 2023 xuống 4.403 triệu đồng năm 2024 và còn 3.357 triệu đồng năm 2025, nhưng vẫn là nguồn doanh thu chủ lực của chi nhánh.

Đối với hàng FCL xuất khẩu, doanh thu cũng giảm đều qua các năm, từ 2.509 triệu đồng xuống 2.115 triệu đồng và còn 1.622 triệu đồng vào năm 2025, phản ánh sự thu hẹp nhu cầu hoặc áp lực cạnh tranh trong phân khúc này. Trong khi đó, doanh thu từ hàng lẻ (LCL) chiếm tỷ trọng nhỏ và tiếp tục giảm từ 326 triệu xuống 252 triệu đồng, cho thấy đây không phải là mảng trọng tâm trong cơ cấu dịch vụ của chi nhánh.

Nhìn chung, cơ cấu doanh thu giai đoạn 2023 - 2025 vẫn tập trung chủ yếu vào dịch vụ FCL nhập khẩu. Mặc dù doanh thu từ phân khúc hàng đều có xu hướng giảm qua các năm, song FCL nhập khẩu vẫn giữ vai trò chủ lực và là nguồn doanh thu quan trọng nhất trong hoạt động giao nhận vận tải Container của Vietranstimex Đà Nẵng.

2.3. Thực trạng quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng

2.3.1. Sơ đồ quy trình tại Vietranstimex Đà Nẵng



Sơ đồ 2.3. Quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại

Vietranstimex Đà Nẵng

2.3.2. Phân tích quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng

Để làm rõ quy trình nghiệp vụ thực tế, bài viết tiến hành phân tích chi tiết quy trình giao nhận vận tải đường bộ thông qua một lô hàng cụ thể là một Container 20'DC chứa vật liệu chịu lửa (Refractory Products) nhập khẩu. Bên cạnh việc bám sát lô hàng này, một số tình huống phát sinh trong thực tế cũng được lồng ghép nhằm làm rõ hơn tính linh hoạt trong quá trình tổ chức thực hiện.

a) Bước 1: Tiếp nhận yêu cầu vận chuyển lô hàng vật liệu chịu lửa từ Công ty TNHH Vesuvius Việt Nam

(Người thực hiện: Nhân viên kinh doanh)

❖ Mô tả công việc:

Quy trình bắt đầu khi khách hàng có nhu cầu vận chuyển hàng hóa từ khu vực bãi cảng về kho và liên hệ với Vietranstimex Đà Nẵng thông qua các kênh: thư điện tử (Email), điện thoại hoặc trao đổi trực tiếp tại văn phòng.

Nhân viên kinh doanh thực hiện lấy thông tin và tổng hợp các yêu cầu từ phía khách hàng để xây dựng phương án vận hành tối ưu. Cụ thể đối với lô hàng này, thông tin trọng tâm được xác định như sau:

- Chủ hàng (Khách hàng): Công Ty TNHH Vesuvius Việt Nam.
 - Địa chỉ: Tầng 7, Tòa nhà Peakview Tower, số 36 phố Hoàng Cầu, Phường Ô Chợ Dừa, Thành phố Hà Nội, Việt Nam.
 - Số điện thoại: 0909.921.126.
- Tên hàng hóa: Vật liệu chịu lửa (Refractory Products).
- Loại hàng hóa: Hàng khô (General Purpose).
- Số lượng Container: 01 x 20'GP.
- Địa điểm lấy hàng: Cảng Tiên Sa, Đà Nẵng.
- Địa điểm giao hàng: Kho chỉ định tại Khu kinh tế Dung Quất của Công Ty Cổ Phần Thép Hòa Phát Dung Quất (Kho Hòa Phát Dung Quất).

Dựa trên các dữ liệu đã thu thập, nhân viên kinh doanh tiến hành tư vấn chuyên sâu cho khách hàng về lộ trình di chuyển phù hợp, thời gian dự kiến hoàn thành và báo giá dịch vụ.

Khi hai bên thống nhất các điều khoản, nhân viên soạn thảo và tiến hành ký kết hợp đồng vận chuyển. Bản hợp đồng này không chỉ là cơ sở pháp lý xác lập quyền và

nghĩa vụ của mỗi bên mà còn là căn cứ để Vietranstimex Đà Nẵng cùng khách hàng phối hợp nhịp nhàng, hạn chế tối đa các bất đồng và giải quyết các tranh chấp phát sinh trong quá trình thực hiện lô hàng.

❖ **Nhận xét:**

- Ưu điểm: Việc ký kết hợp đồng chi tiết giúp xác lập cơ sở pháp lý và trách nhiệm một cách chặt chẽ, đảm bảo tính minh bạch và tạo tiền đề vững chắc cho công tác quản trị rủi ro ngay từ giai đoạn khởi đầu của lô hàng.

- Nhược điểm: Quy trình tiếp nhận yêu cầu ban đầu vẫn thông qua các kênh giao tiếp rời rạc (Email, điện thoại) và chưa có hệ thống quản lý dữ liệu đồng bộ, dẫn tới sai sót hoặc chậm trễ khi chuyển giao các yêu cầu đặc thù của khách hàng từ nhân viên kinh doanh sang nhân viên giao nhận.

b) Bước 2: Nhận và kiểm tra bộ chứng từ nhập khẩu của lô hàng Vesuvius

(Người thực hiện: Nhân viên giao nhận)

❖ **Mô tả công việc:**

Sau khi ký kết hợp đồng vận chuyển, công ty TNHH Vesuvius Việt Nam tiến hành bàn giao bộ chứng từ lô hàng nhập khẩu cho Vietranstimex Đà Nẵng. Việc giao nhận chứng từ thường được thực hiện qua thư điện tử (Email) nhằm đảm bảo tính kịp thời, giúp chi nhánh chủ động trong khâu lập phương án điều phối phương tiện.

Tại Vietranstimex Đà Nẵng, phần lớn các lô hàng nhập khẩu do khách hàng tự thực hiện thông quan hoặc ủy thác cho một đơn vị thứ ba đảm nhiệm, thường là các công ty thiên về dịch vụ thủ tục hải quan như Công ty CP dịch vụ chuỗi cung ứng quốc tế HML, Công ty Vận tải Bách Việt,... Do đó, nhân viên giao nhận tại chi nhánh sẽ tập trung vào nghiệp vụ kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ để phục vụ công tác nhận hàng tại cảng và vận chuyển đường bộ về kho Hòa Phát Dung Quất.

Trong trường hợp khách hàng tự thông quan hàng hóa, bộ chứng từ mà nhân viên giao nhận tiếp nhận bao gồm:

- Vận đơn phụ (House Bill of Lading - HBL): Số 283615000155, do đơn vị giao nhận đầu xuất là Phoenix Logistics India Private Limited phát hành.

MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENT				ORIGINAL	
Consignor VESUVIUS INDIA LIMITED P-104 TARATOLA ROAD, KOLKATA, KOLKATA, WEST BENGAL, 700088, INDIA			MTD Number 283615000155 Shipment Reference No. CCUF17418700		
Consignee (or Order) VESUVIUS VIETNAM COMPANY LIMITED 7TH FLOOR, PEAKVIEW TOWER, NO. 36 HOANG CAU STREET, O CHO DUA WARD, HANOI CITY, VIETNAM			 PHOENIX LOGISTICS INDIA PRIVATE LIMITED Regd. Office: No.40, II Floor, Rajaji Salai, Chennai-600 001. Tel : 91-44-4351 7000 / 7101 Fax : 91-44-4312 9898 E-mail : info@phoenixlogistics.in Web : www.phoenixlogistics.in Reg. No. : MTO/DGS/1081/JUN/2018 Taken in charge in apparently good condition herein at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above, unless otherwise stated. The MTO in accordance with the provisions contained in the MTD undertakes to perform or to procure the performance of the multimodal transport from the place at which the goods are taken in charge, to the place designated for delivery and assumes responsibility for such transport. One of the MTD(s) must be surrendered, duly endorsed in exchanged for the goods. In witness where of the original MTD all of this tenor and date have been signed in the number indicated below one of which being accomplished the other(s) to be void.		
Notify Address SAME AS CONSIGNEE					
Place of acceptance KOLKATA-INDIA		Port of Loading KOLKATA-INDIA			
Place of Discharge DA NANG-VIETNAM		Place of Delivery DA NANG-VIETNAM		Vessel & Voyage No. SINAR PANGKALAN SUSU / 018E Route/Place of transportation (if any)	
Container No(s). MOAU5822641 20' GENERAL PURPOSE A/Seal No: IN2004794 Gross Wt: 9400 KGS		Marks and numbers VESUVIUS VIETNAM COMPANY LIMITED		Number of packages, Kinds of packages, General description of goods 17 BOXES 1X 20GP CONTAINER CONTAINING REFRACTORY PRODUCTS SHIPPED ON BOARD: 17.11.2025	
				Gross weight 9400.000 KGS Measurement	
Shipping Bill Details : Service:FCL/FCL Particulars above furnished by consignee / consignor Job Ref : FE-251128360004-1					
Other Particulars (if any) HML INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN SERVICES JOINT STOCK COMPANY PHU MY, BIEN GIANG WARD, HA DONG DISTRICT, HA NOI, VIET NAM TAXCODE: 0104276669 PH.84 24 3201 6113/6112			Freight amount COLLECT Freight payable at by Consignee/Consignor DESTINATION		Number of Original MTD (s) 3 / THREE Place and date of issue KOLKATA / 17-NOV-25
1) By accepting the Bill of Lading shipper accepts and abide by all terms, conditions clauses and stamped on the face or reverse side of this Bill of Lading. 2) By accepting this Bill of Lading shipper accepts his responsibility towards the carrier for payment of freight (in case of freight collect shipments), Accrued Government/reimbursement of disposal costs(as the case may be) if the consignee fails to take delivery of cargo within 90 days from the date the cargo reached destination. 3) For freight prepaid Bill of Lading, delivery of Cargo is subject to realisation of freight cheque. Demurrage/ Detention charges at port of destination payable by consignees as per lines tariff. 4) The carrier reserves the rights to prepack the goods if the same are not in seaworthy packing. The packing condition will be certified by the local by the local bonded warehouse of competent surveyor, and the shipper by virtue of accepting this Bill of Lading accepts the liability towards the cost for the same. 5) For shipments where inland trucking is involved this mandatory on consignee to custom clear the shipment at the port of discharge. 6) In case of any discrepancy found in declared weight & volume the carrier reserve the right to hold the shipment & recover all charges as per the revised weight & volume whichever is high from shipper or consignee.			FOR PHOENIX LOGISTICS INDIA PRIVATE LIMITED As Carrier (Authorised Signatory)		
Weight and measurement of Container not be included (TERMS CONTINUED ON BACK HEREOF) CIN : U74900TN2015 PTC10092					

Hình 16. Vận đơn phụ (HBL)

- Thông báo hàng đến (Arrival Notice): Số HI2512040-1 do HML Supply Chain (đơn vị giao nhận đầu nhập) gửi, xác nhận mã vận đơn chính (Master Bill) là ONEYCCUF17418700 của hãng tàu ONE.



HA NOI
5b floor, HL Tower, 82 Duy Tan
street, Dich Vong Hau ward, Cau
Giay dist., Hanoi
Tel: +84 24 3201 6112

HML SUPPLY CHAIN.,JSC

HAI PHONG
Room. 537, Success Building 3, No
4 Le Thanh Tong, Ngo Quyen Dist.,
Hai Phong
Tel: + 84 225 3555 579

HO CHI MINH
Floor 1, 309-311 Hoang Dieu
street, 6 ward, 4 District, Hồ Chí
Minh
Tel: +84 902 321 263

Số (No.) : HI2512040-1
Lần (Time) : 1 (03/12/2025)

THÔNG BÁO HÀNG ĐẾN Arrival Notice

KÍNH GỬI (To) : VESUVIUS VIETNAM COMPANY LIMITED
7TH FLOOR, PEAKVIEW TOWER,
NO. 36 HOANG CAU STREET, O CHO DUA WARD,
HANOI CITY, VIETNAM

Chúng tôi xin trân trọng thông báo lô hàng sau đây của Quý cơ quan được nhập về với các chi tiết sau:
We are pleased to inform you that your below shipment will import on:

Người gửi (Shipper) : VESUVIUS INDIA LIMITED

Tàu (Vessel) : FSL SINGAPORE

Chuyến (Voy.) : 224N

Từ (From) : KOLKATA, INDIA

Đến cảng (Terminal) : TIEN SA, DA NANG

Ngày đến (ETA) : Thg12 05, 2025

Vận đơn chính (M-B/L) : ONEYCCUF17418700

Kho (Warehouse) :

Vận đơn phụ (H-B/L) : 283615000155

SỐ CONTAINER Container No.	SỐ LƯỢNG Quantity	TÊN HÀNG HÓA Description	TRỌNG/KHỐI LƯỢNG Weight/Measurement
01X20'DC MOAU5822641/20DC/IN2004794	17 BOXES	DETAILS AS PER BILL OF LADING	9,400.000 KGS

GIAO HÀNG THEO: Surrender B/L

Quý khách vui lòng thanh toán các chi phí sau và nhận D/O sau 1 ngày tàu vào:

☒ OF	1.000	20'DC	9,507,600		9,507,600 (VND)
☒ D/O	1.000	20'DC	1,056,400	8%VAT	1,140,912 (VND)
☒ THC	1.000	20'DC	3,565,350	8%VAT	3,850,578 (VND)
☒ CLEANING FEE	1.000	20'DC	211,280	8%VAT	228,182 (VND)
Total Charges					14,727,272 (VND)



Hình 17. Thông báo hàng đến (Arrival Notice)

- Tờ khai hàng hóa nhập khẩu: Số 107782991740, đã hoàn thành thông quan tại Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Dung Quất (Luồng Vàng); (**Xem ở Phụ lục 2**)
- Phiếu nhập kho/ giao hàng - Delivery Note (**Xem ở Phụ lục 3**): Chứng từ này thường đi chung với các chứng từ khác là Packing List, Arrival Notice, B/L, C/O... được Vesuvius Việt Nam cấp cho bên vận tải để mở tờ khai và báo số lượng hàng sẽ được nhập vào kho Hòa Phát Dung Quất.
- Giấy giới thiệu/ ủy quyền của người nhập khẩu: Văn bản pháp lý do Vesuvius Việt Nam cấp, cho phép nhân viên giao nhận thay mặt chủ hàng làm việc với cơ quan Cảng và Hải quan giám sát.

GIẤY GIỚI THIỆU

Kính gửi: CẢNG ĐÀ NẴNG/ KHO HÀNG DANALOG/ HẢI QUAN GIÁM SÁT

Chúng tôi xin trân trọng giới thiệu với Quý cơ quan

Ông/Bà : Ngô Viết Huy

Chức vụ: Nhân viên

Được cử đến Quý Cơ Quan.....Cảng Đà Nẵng.....

Số CMTND 048091008431 Cấp ngày 09/05/2021 Nơi cấp Cục Trưởng Cục Cảnh Sát QLHCVTXXH

Đề nghị Quý cơ quan hết sức giúp đỡ Ông Huy hoàn thành nhiệm vụ.

Giấy giới thiệu này có giá trị hết ngày 31 tháng 12 năm 2025

Hà Nội, ngày 01 tháng 01 năm 2025

Ký và đóng dấu

CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM
Digitally signed by CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM
DN: cn=VN, sn=THÀNH PHỐ HÀ NỘI, cn=CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM, o=O.D. 82342-19200300.100, 1.1=MST-0309510775
Reason: I am the author of this document
Location:
Date: 2025.01.02
10:19:30
+0700
Foxit PDF Reader Version: 2024.2.2

CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM
M.S.D.N: 0309510775 - C.T. PHỐ HÀ NỘI
Thị Thu Giang (Jennifer)
ASSISTANT SUPPLYING CHAIN MANAGER

Hình 18. Giấy giới thiệu của nhà nhập khẩu

Sau khi nhận hồ sơ, nhân viên giao nhận tiến hành kiểm tra tính chính xác và sự đồng nhất giữa các chứng từ để phòng ngừa sai sót phát sinh tại cảng. Các thông số trọng yếu được kiểm tra cụ thể:

- Kiểm tra sự trùng khớp giữa người gửi hàng (Vesuvius India Limited) và người nhận hàng (Vesuvius Việt Nam).
- Kiểm tra số hiệu Container (MOAU5822641), số Seal (IN2004794) và loại Container (20'GP) giữa HBL và A/N.
- Xác nhận tổng trọng lượng hàng là 9,400 KGS. Đây là dữ liệu căn cứ để nhân viên giao nhận bố trí xe đầu kéo và rơ-moóc phù hợp, đảm bảo tuân thủ quy định tải trọng khi lưu thông trên đường bộ.
- Kiểm tra điều kiện Bill Surrender (Vận đơn Surrender) để chuẩn bị các thủ tục đóng phí tại đại lý HML và lấy lệnh giao hàng (D/O). Vận đơn này thường dùng trong trường hợp những đối tác quen thuộc hoặc đơn hàng có giá trị thấp vì nó cho phép người giao nhận nhận hàng mà không cần vận đơn gốc, giúp tiết kiệm thời gian và chi phí.

Nếu phát hiện sai lệch thông tin hoặc thiếu hụt hồ sơ, nhân viên giao nhận sẽ lập tức thông báo để khách hàng thực hiện điều chỉnh hoặc bổ sung. Mọi thay đổi về nội dung chứng từ chỉ được thực hiện khi có sự đồng ý của khách hàng. Sau khi hoàn tất

kiểm tra, nhân viên giao nhận sẽ sao chụp bộ chứng từ ra nhiều bản để phục vụ công việc, lưu lại trên máy tính để phòng trường hợp mất chứng từ.

❖ **Nhận xét:**

- Ưu điểm: Khâu kiểm tra chứng từ được thực hiện chặt chẽ, đảm bảo tính thống nhất của dữ liệu kỹ thuật. Việc đối soát kỹ các thông số trọng yếu (số Container, số seal, trọng lượng) ngay từ đầu giúp nhân viên giao nhận chủ động trong việc điều phối phương tiện phù hợp và ngăn ngừa rủi ro bị từ chối nhận hàng tại cảng.

- Nhược điểm: Quy trình quản lý và đối soát chứng từ chưa được hệ thống hóa. Điều này buộc nhân viên giao nhận phải trích xuất thông tin thủ công, gây mất thời gian tổng hợp hồ sơ và tiềm ẩn rủi ro nhầm lẫn giữa các phiên bản chứng từ sửa đổi của khách hàng.

c) Bước 3: Lấy lệnh giao hàng điện tử (eD/O) từ forwarder HML và hãng tàu ONE

(Người thực hiện: Nhân viên giao nhận)

❖ **Mô tả công việc:**

Dựa trên “Thông báo hàng đến – A/N”, nhân viên giao nhận xác định thời gian dự kiến tàu cập cảng để tiến hành các thủ tục lấy “Lệnh giao hàng điện tử – eD/O”. Trong thực tế, tùy theo thỏa thuận với khách hàng, Vietranstimex Đà Nẵng có thể thay mặt khách hàng thanh toán hộ các khoản phí tại cảng (Local Charges) và phí cước Container. Tuy nhiên, đối với lô hàng này, khách hàng đã chủ động hoàn tất thanh toán cước vận tải biển, phí Local Charges cho đại lý HML và phí cước Container (thỏa thuận mượn Container) cho hãng tàu ONE. Sau khi HML xuất hóa đơn gửi lại cho khách hàng, họ sẽ liên hệ với hãng tàu để lấy eD/O và giấy cước Container của hãng tàu.

Trong thời gian này, nhân viên giao nhận thực hiện cung cấp bộ chứng từ sau cho đại lý HML để đối soát và yêu cầu phát hành “Lệnh giao hàng điện tử - eD/O”:

- Thông báo hàng đến (A/N) của HML;
- Giấy giới thiệu của khách hàng;
- Surrender Bill (Vận đơn Surrender).

Sau đó, nhân viên giao nhận phải thường xuyên liên hệ và theo dõi phản hồi từ HML để xác nhận thời điểm lệnh sẵn sàng. Sau khi đối soát bộ hồ sơ và xác nhận tiền đã nổi trên hệ thống, HML sẽ phát hành eD/O của đại lý, kết hợp cùng eD/O và giấy cước Container (Thỏa thuận mượn Container) của hãng tàu ONE để gửi lại cho Vietranstimex Đà Nẵng qua Email:

- Lệnh giao hàng điện tử - eD/O (2 bản);





PAGE: 1 OF 1

Delivery Order

As Agents for Ocean Network Express (Vietnam) Co., Ltd.
88 Mai Xuan Thuong Str., Quinhon City, Gia Lai Pro., Vietnam

D/O No : DADF00221000		Issue Date : 05-DEC-25								
Bill of Lading No : ONEYCCUF17418700										
Consignee HML INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN SERVICES JOINT STOCK COMPANY NO. 16, ALLEY 4, VU TRONG KHANH STREET HA DONG WARD, HANOI CITY VIETNAM TAX CODE : 0104276669	Notify HML INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN SERVICES JOINT STOCK COMPANY NO. 16, ALLEY 4, VU TRONG KHANH STREET HA DONG WARD, HANOI CITY									
Vessel : FSL SINGAPORE 224N Port of Loading : KOLKATA ETB/Vessel Arrival Date : DA NANG / 05-DEC-25 09:00 Place of Delivery : DA NANG Empty Return Locations :										
Available Container Yard "DANANG TERMINAL Danang Terminal 01 Yet Kieu Str., Son Tra Dist., Danang City TEL : 236-3848363 FAX : - FIRMS CODE : *										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Container #</th> <th>TP</th> <th>SEAL #</th> <th>QTY</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MOAU5822641</td> <td>D2</td> <td>IN2004794</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table>	Container #	TP	SEAL #	QTY	MOAU5822641	D2	IN2004794	17	Description of Goods 1 X 20' CONTAINER CONTAINING REFRACTORY PRODUCTS BD72348-LADLE SHROUD BF05850-SUBENTRY NOZZLE BX080006-ATOM BX08071-ATOM BP80138-MONOBLOCK STOPPER HS CODE 69039090	
Container #	TP	SEAL #	QTY							
MOAU5822641	D2	IN2004794	17							
Total Piece Count : 17BX CY or Unstuffing :										
Total Weight : 9400.000KGS Measure : 0.000CBM										
Notice 03 VALID UNTIL : - Date of pick up container: 2025-12-11 - Date of return empty container: 03 days from date of pick up container.										

Hình 19. Delivery Order của Hãng tàu ONE

**LỆNH GIAO HÀNG
(DELIVERY ORDER)**

Chủ khai thác: CÔNG TY CỔ PHẦN DỊCH VỤ CHUỖI CUNG ỨNG QUỐC TẾ HML
(Business Unit)

Ngày in: 05/12/2025 10:39:36
(Print Date)

Vận đơn chính số: CCUF17418700
(M- B/L)

Vận đơn phụ số: 283615000155
(H- B/L)

Khách hàng: CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM
(Consignee)

Tàu / chuyến: FSL SINGAPORE / 224N
(Vessel / voy)

Số order: HML1234
(Order Number)

Từ: VNDAD
(From)

Đến Cảng:
(Terminal)

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	MOAU5822641	2200		11/12/2025 23:59:59	03

Hình 20. Delivery Order của Công ty CP dịch vụ chuỗi cung ứng quốc tế HML

- Giấy cược Container (Thỏa thuận mượn Container).

THỎA THUẬN MƯỢN CONTAINER

(Có giá trị nhận cước)

Liên 1

CR25120044

Tên công ty: CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM

Người đại diện: PHUONG CHI

Số điện thoại: 0383974370

Đề nghị Ocean Network Express (Vietnam) Co., Ltd. cho mượn số container theo chi tiết dưới đây về kho riêng để rút hàng

MOAU5822641

Tổng số Cont: 1

Tổng số Cont Type: 1D2

Nơi hạ rỗng: DEPOT SAIGONSHIP

Vận tải đơn (B/L) số: CCUF17418700

SDT liên hệ: 02363-943-349

Thời hạn trả rỗng hết ngày:

Hotline: 0901947068

GHI CHÚ: CCC/CMC

Email:

Cam kết của người (hoặc đại diện) mượn container:

1/ Trả container rỗng về đúng nơi quy định của Hãng tàu. Nếu trả rỗng sai nơi qui định, chúng tôi sẽ hoàn trả mọi chi phí phát sinh để chuyển container rỗng về nơi qui định cho Hãng tàu

2/ Trả chi phí vệ sinh / sửa chữa trực tiếp cho depot nếu lỗi hư hỏng do chúng tôi gây ra

3/ Nộp lệ phí container trả chậm (Detention charge) theo biểu giá mới nhất (nếu có thay đổi) của Hãng tàu.

4/ Bồi hoàn theo quy định của Ocean Network Express (Vietnam) Co., Ltd. nếu để mất container

5/ Ocean Network Express (Vietnam) Co., Ltd. KHÔNG GIẢI QUYẾT TRẢ CƯỚC trong trường hợp giấy thỏa thuận mượn container này bị thất lạc hoặc rách rời, chấp vá.

6/ Ocean Network Express (Vietnam) Co., Ltd. có toàn quyền dùng số tiền ký cược tại thỏa thuận này để khấu trừ bất kỳ khoản tiền nào bên mượn container phải thanh toán cho Ocean Network Express (Vietnam) Co., Ltd.

7/ Quy định về việc trả cước:

- Thời gian trả cước: từ thứ hai đến thứ sáu hàng tuần (Từ 08h00-16h30)

- Khi đến nhận tiền cước, đề nghị quý khách xuất trình phiếu thỏa thuận mượn container (bản gốc), EIR hạ rỗng, giấy giới thiệu

và giấy CMND (bản gốc) nếu chỉ cước bằng tiền mặt, hoặc công văn hoàn trả cước nếu thanh toán bằng chuyển khoản.

8/ Giấy thỏa thuận mượn container này chỉ có giá trị trong vòng 03 (ba) tháng kể từ ngày thực hiện.

Sau thời gian này nếu không được bên mượn container liên hệ nhận lại, số tiền ký cược trong thỏa thuận mượn container này sẽ được coi là bị từ bỏ bởi bên mượn container và Ocean Network Express (Vietnam) Co., Ltd. sẽ có toàn quyền chiếm hữu, sử dụng và định đoạt số tiền đặt cọc mà không phải gửi bất kỳ thông báo nào cho bên mượn container.

Số tiền ký cược: 1 VND

Bằng chữ: Một đồng.

Đã nhận trả cước:

(Ghi rõ họ tên)

Bộ phận khai thác

Bộ phận kế toán

Đại diện khách hàng

(Ghi rõ họ tên)

PHUONG CHI

Lưu ý: photo giấy thỏa thuận mượn container để hạ rỗng và giữ lại bản gốc để lấy cước

Kiểm tra và trả cước sau 07 ngày kể từ ngày khách hàng lấy container/rút ruột ra khỏi CẢNG/CD.

Quý khách hàng vui lòng liên hệ trực tiếp depot để kiểm tra thông tin phí sửa chữa và hình ảnh container sau khi trả rỗng.

Hình 21. Giấy cược Container (Thỏa thuận mượn trả Container)

Ngay khi nhận được bộ lệnh, nhân viên giao nhận tiến hành kiểm tra kỹ các thông số để đảm bảo tính khớp nhất với vận đơn, đặc biệt lưu ý:

- Số vận đơn đường biển;
- Ngày tàu đến;
- Thời hạn miễn phí lưu Container và lưu kho (Free DEM/DET);
- Nơi hạ Container rỗng.

❖ Nhận xét:

- Ưu điểm: Quy trình phân định rõ ràng trách nhiệm giữa các bên. Việc khách hàng chủ động hoàn tất các nghĩa vụ tài chính sớm giúp nhân viên giao nhận giảm bớt các thủ tục hành chính về tạm ứng, từ đó tập trung vào công tác theo dõi, kiểm tra và tiếp nhận lệnh giao hàng để triển khai kế hoạch nhận Container tại cảng.

- Nhược điểm: Quy trình xác nhận trạng thái lệnh còn khá thụ động do phụ thuộc hoàn toàn vào thời gian xử lý hồ sơ của đại lý bên thứ ba, nên việc cập nhật thông tin đôi khi chưa kịp thời, ảnh hưởng đến tiến độ và tính chủ động trong các bước tiếp theo.

d) Bước 4: Khai báo hải quan điện tử và nhận kết quả phân luồng tờ khai nhập khẩu

(Người thực hiện: Nhân viên giao nhận)

❖ **Mô tả công việc:**

Mặc dù lô hàng này đã được khách hàng hoàn tất các thủ tục khai báo thông quan, nhưng để làm rõ quy trình nghiệp vụ của Vietranstimex Đà Nẵng trong thực tế, nội dung dưới đây vẫn trình bày các bước khai báo hải quan trong trường hợp khách hàng sử dụng dịch vụ khai thuê hải quan của chi nhánh. Khi đó, nhân viên giao nhận sẽ tiến hành các bước khai báo hải quan như sau:

- Mở tờ khai

Sau khi hoàn tất kiểm tra chứng từ, nhân viên giao nhận tiến hành thực hiện lập tờ khai hải quan. Bộ hồ sơ cần để lập tờ khai bao gồm:

- Vận đơn – B/L – Bill of Lading (bản chính);
- Hóa đơn thương mại – Commercial Invoice (bản chính);
- Phiếu đóng gói – P/L – Packing List (bản chính);
- Hợp đồng ngoại thương – Sale Contract (bản sao);
- Giấy giới thiệu/ ủy quyền của người nhập khẩu;
- Lệnh giao hàng điện tử - Electronic Delivery Order - eD/O;
- Phiếu nhập kho/giao hàng – Delivery Note (**Phụ lục 3**);
- Các loại giấy chứng nhận khác (Giấy chứng nhận xuất xứ - C/O; Giấy chứng nhận chất lượng; Giấy chứng nhận số lượng; v.v.)

Việc lên tờ khai sẽ được thực hiện thông qua phần mềm Khai báo Hải quan điện tử “ECUS5/VNACCS”, nhân viên giao nhận sẽ nhập đầy đủ các thông tin cần thiết. Những mục cần lưu ý, không được sai trên tờ khai hải quan:

- Mã loại hình;
- Mã phương thức vận chuyển;
- Cơ quan Hải quan;
- Ngày khai báo (dự kiến);
- Mã người nhập khẩu;
- Tên người nhập khẩu;
- Mã địa điểm lưu kho hàng chờ thông quan dự kiến;

Thông tin chung | Thông tin chung 2 | Danh sách hàng | Chi thị của Hải quan | Kết quả xử lý tờ khai | Quản lý tờ khai | [Hướng dẫn - F1](#)

Số tờ khai: STT:
Số tờ khai đầu tiên: Số nhánh: / Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng: ...
Mã loại hình: * A41 nghiệp thực hiện quyền nhập khẩu ... Mã phân loại hàng hóa: ...
Cơ quan Hải quan: * 35CB Hải quan cửa khẩu cảng Dung Quất ... Phân loại cá nhân/tổ chức: * 4 ...
Ngày khai báo (dự kiến): 09/12/2025 Mã bộ phận xử lý tờ khai: 00 ...
Thời hạn tái xuất: Mã hiệu phương thức vận chuyển: * 2 ...

Đơn vị xuất nhập khẩu

Người nhập khẩu
Mã:
Tên: CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM
Mã bu chính: +43
Địa chỉ: Tầng 7, Tòa nhà Peakview Tower, số 36 phố Hoàng Cầu, Phường Ô Chợ Dừa, Hà Nội, Việt Nam
Điện thoại:

Người ủy thác nhập khẩu
Mã:
Tên:

Người xuất khẩu
Mã: ...
Tên: * VESUVIUS INDIA LIMITED
Mã bu chính:
Địa chỉ: * P104 TARATOLLA ROAD, KOLKATA KOLKATA, WEST BENGAL 700088

Thông tin chung | Thông tin chung 2 | Danh sách hàng | Chi thị của Hải quan | Kết quả xử lý tờ khai | Quản lý tờ khai | [Hướng dẫn - F1](#)

Địa chỉ: * P104 TARATOLLA ROAD, KOLKATA KOLKATA, WEST BENGAL 700088
 INDIA
Mã nước: IN INDIA ...
Người ủy thác xuất khẩu:
Mã người khai Hải quan:

Vận đơn

☒ Khai báo số định danh theo chuẩn quản lý giám sát Hải quan tự động tại Cảng biển.
☐ Khai báo số định danh theo chuẩn quản lý giám sát Hải quan tự động tại Cảng hàng không

Số vận đơn: Số vận đơn Ngày vận đơn Số HAWB Năm MAWB

1	171125283615000155	17/11/2025		
2				
3				
4				
5				

[Khai báo thông tin ngày vận đơn trong chi tiết trị giá](#)

Số lượng kiện: * 17 BX Tổng trọng lượng hàng (Gross): 9.400 KGM ...
Mã địa điểm lưu kho hàng chờ thông quan dự kiến: 34CES01 XN CANG TIEN SA ...
Ký hiệu và số hiệu bao bì: PO: 1242500240-11 DT-09.05.25; 1242500469-1 DT-24.09.25; 1242500352-2 DT-13.08.25; 1242500359-1 DT-13.08.25; 1242500489-3 DT-09.10.25
Phương tiện vận chuyển: 9999 SINAR PANGKALAN SUSU / 018E
Ngày hàng đến: * 05/12/2025
Địa điểm dỡ hàng: VNDTS CANG TIEN SA(D.NANG) ...
Địa điểm xếp hàng: * INCCU KOLKATA ...
Số lượng Container: 1

Hình 22. Những mục không được sai trên tờ khai hải quan

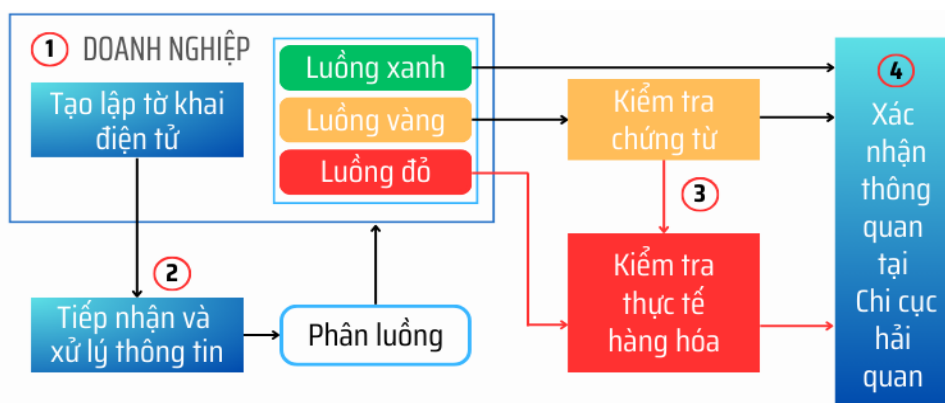
Vì sau khi tờ khai được gửi thông báo phân luồng thì những mục trên không được phép sửa chữa trên tờ khai hải quan điện tử. Nếu muốn sửa chữa thì phải xét tùy trường hợp, ý kiến của Chi cục trưởng xem xét cho phép khai bổ sung và xử phạt (nếu có) theo quy định hiện hành của “*Khoản 1 Điều 20 Thông tư 38/2015/TT-BTC*” (được sửa đổi bởi “*Khoản 9 Điều 1 Thông tư 39/2018/TT-BTC*”). Nếu sau khi Chi cục trưởng xem xét và không thể cho phép chỉnh sửa hay khai bổ sung thì người thực hiện kê khai chỉ còn cách là khai lại tờ khai mới và hủy tờ khai cũ, điều này làm mất thời gian, đặc biệt là đối với các tờ khai đã đóng thuế, vì bao gồm cả thời gian chờ để điều chỉnh thuế.

Sau đó truyền tờ khai hải quan điện tử đến cơ quan Hải quan. Hệ thống của cơ quan Hải quan sẽ tự động kiểm tra những thông tin khai báo trên tờ khai. Khi hệ thống kiểm tra sẽ xảy ra hai trường hợp sau:

- *Thứ nhất:* Hệ thống xuất ra thông tin “Thông báo từ chối tờ khai hải quan điện tử” và hệ thống hải quan sẽ yêu cầu chi tiết thông tin cần bổ sung và sửa đổi thông qua hệ thống. Trong trường hợp này người khai báo phải sửa lại thông tin hoặc bổ sung tờ khai hải quan điện tử theo hướng dẫn của cơ quan Hải quan.
- *Thứ hai:* Thông tin khai báo phù hợp và đầy đủ thì hệ thống chấp nhận đăng ký tờ khai điện tử, cập nhật kết quả kiểm tra lên hệ thống để hệ thống cấp số đăng ký và phân luồng tờ khai.

- Phân luồng

Khi tờ khai được truyền đi thành công, hệ thống hải quan sẽ tự động phân luồng và gửi lại kết quả cho công ty. Kết quả phân luồng của lô hàng có thể rơi vào ba trường hợp: Luồng xanh, vàng hoặc đỏ.



Sơ đồ 2.3.2. Phân luồng tờ khai

- *Luồng xanh:* Lô hàng đủ điều kiện thông quan, doanh nghiệp nhập khẩu được miễn kiểm tra chi tiết hồ sơ và hàng hóa. Hàng hóa được Chi cục Hải quan điện tử cho phép thông quan ngay trên cơ sở tờ khai Hải quan để xác nhận “Đã thông quan điện tử”. Sau đó sẽ được chuyển sang bước tiếp theo là nộp lệ phí và thuế.
- *Luồng vàng:* Hải quan kiểm tra hồ sơ nhưng không phải kiểm tra chi tiết hàng hóa. Vietranstimex Đà Nẵng sẽ mang bộ chứng từ bản cứng của lô hàng xuống cảng để cán bộ Hải quan kiểm tra bộ chứng từ. Sau khi kiểm tra hồ sơ, nếu không có gì sai sót và hợp lệ thì cán bộ Hải quan sẽ duyệt và đóng dấu thông

quan. Còn nếu sau khi kiểm tra hồ sơ, bộ hồ sơ không được chấp nhận thì hàng hóa sẽ bị xếp vào luồng đỏ.

- **Luồng đỏ:** Hàng hóa bị phân vào luồng này sẽ phải kiểm tra đồng thời cả hồ sơ chứng từ và kiểm tra hàng hóa thực tế, gọi tắt là kiểm hóa. Khi bị kiểm hóa cần phải thanh lý bấm seal hải quan và biên bản kiểm hóa để làm di lý kéo hàng đi kiểm hóa trước lịch kéo hàng 2 ngày. Nhân viên giao nhận phải đi cùng cán bộ Hải quan lên khu vực kiểm hóa.

Sau khi kiểm hóa hoàn tất, nếu hàng hóa đúng như khai báo và không có vấn đề gì thì cán bộ Hải quan sẽ cập nhật tờ khai lên hệ thống Hải quan và chấp nhận thông quan hàng hóa. *(Xem ở Phụ lục 2)*

- Nộp lệ phí hải quan

Sau đó nhân viên giao nhận sẽ nộp lệ phí Hải quan với mức phí là 20.000 đồng/tờ khai và phải chú ý nộp đúng hạn cho cơ quan Hải quan.

❖ Nhận xét:

- **Ưu điểm:** Việc ứng dụng phần mềm hải quan điện tử giúp đẩy nhanh tốc độ thông quan, giảm thiểu các thủ tục giấy tờ thủ công. Đồng thời, quá trình kiểm tra kỹ thông tin trước khi truyền tờ khai góp phần hạn chế sai sót và giảm thiểu rủi ro trong quá trình thực hiện.
- **Nhược điểm:** Quy trình xử lý sai sót trên tờ khai còn khá phức tạp và mang tính hành chính, nên khi phát sinh lỗi thường mất nhiều thời gian xử lý, ảnh hưởng đến tiến độ thông quan và gây áp lực cho nhân viên giao nhận.

e) Bước 5: Làm thủ tục hải quan tại cảng Đà Nẵng và điều xe

(Người thực hiện: Nhân viên giao nhận và tài xế)

❖ Mô tả công việc:

- Lấy mã vạch thông quan

Sau khi có kết quả phân luồng, nhân viên giao nhận truy cập vào trang web của Cảng Đà Nẵng, tìm mục “Tra cứu Container” rồi điền thông tin số Container để biết tình trạng Container đang ở trạng thái nào trong hai trạng thái là “đã thông quan” hay “chưa thông báo” *(Xem ở Phụ lục 4)*. Khi thấy thông báo Container đã được thông quan, nhân viên giao nhận tiếp tục truy cập vào trang web của Hải quan Việt Nam để lấy mã vạch thông quan, bằng cách điền các thông tin như mã doanh nghiệp mở tờ khai, số tờ khai, mã hải quan và ngày tờ khai để hệ thống hiển thị mã vạch thông quan như sau:

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

1. **Chi cục hải quan giám sát:** Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng - 34CES01: XN CANG TIEN SA - 2
2. **Đơn vị XNK:** CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM
3. **Mã số thuế:** 0309510775
4. **Số tờ khai:** 107782991740
5. **Trạng thái tờ khai:** Thông quan
6. **Ngày tờ khai:** 09/12/2025 - 05/12/2025
7. **Loại hình:** Nhập kinh doanh của doanh nghiệp thực hiện quyền nhập khẩu
8. **Luồng:** Vàng
9. **Số quản lý hàng hóa :** 171125283615000155

STT	SỐ HIỆU CONTAINER (1)	SỐ SEAL CONTAINER (nếu có) (2)	SỐ SEAL HẢI QUAN (nếu có) (3)	XÁC NHẬN CỦA BỘ PHẬN GIÁM SÁT HẢI QUAN (4)	MÃ VẠCH (5)
1	MOAU5822641	IN2004794			

Kết xuất dữ liệu lúc: 11/12/2025 08:31 AM

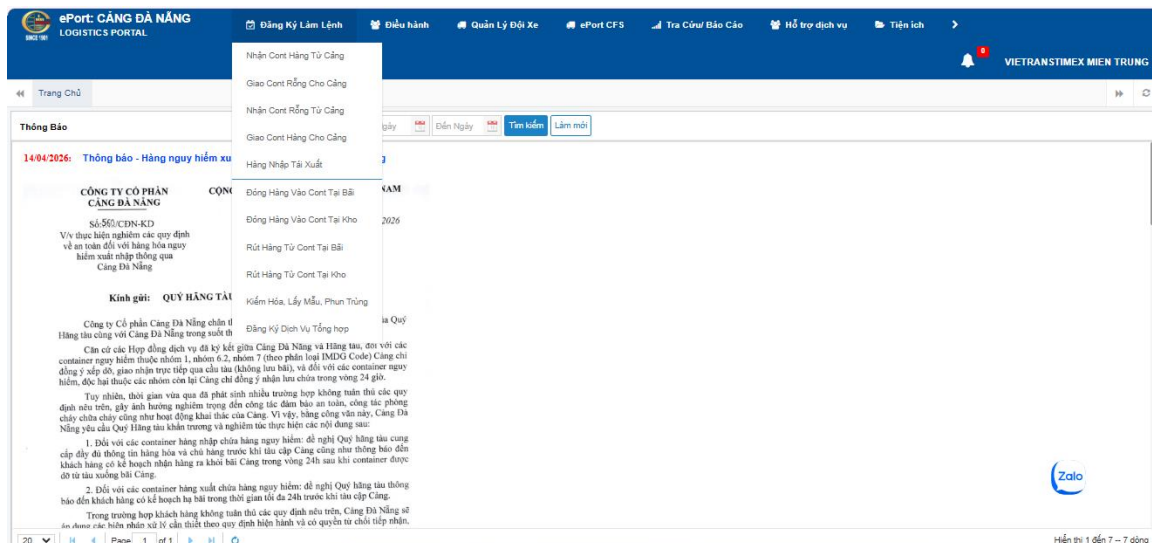
Ghi chú:

- Cột số (1):
 - + Đối với hàng nhập khẩu: lấy từ Danh sách container do người khai hải quan gửi đến hệ thống.
 - + Đối với hàng xuất khẩu: lấy từ tiêu chí “Số container” trên tờ khai xuất.
- Trường hợp có sự thay đổi số container đã khai báo, cần có chứng từ do người khai hải quan nộp, xuất trình, công chức hải quan cập nhật số container vào Hệ thống để in lại danh sách container.
- Cột số (2): Đối với hàng nhập khẩu: lấy từ Danh sách container do người khai hải quan gửi đến hệ thống.

Hình 23. Mã vạch thông quan

- Khai ePort DNP

Để thực hiện các thủ tục tại cảng, nhân viên giao nhận liên hệ với bộ phận Hải quan Cảng thông qua Zalo để cập nhật “Giấy giới thiệu” lên hệ thống. Sau đó thì nhân viên giao nhận tiến hành đăng ký nhận Container hàng từ Cảng Đà Nẵng bằng cách truy cập vào trang web Eport của Cảng Đà Nẵng và đăng nhập vào tài khoản của Vietranstimex Đà Nẵng:



Hình 24. Trang web của chi nhánh trên DNP ePort

Sau khi hệ thống hiển thị như trên, nhân viên giao nhận chọn mục “Nhận Cont Hàng từ Cảng”, hệ thống sẽ hiện ra danh sách các lô hàng hiện tại chi nhánh đang thực

hiện. Tiếp đến là bấm “+Thêm” ở đầu danh sách các lô hàng, hệ thống sẽ hiện bảng thông tin sau:

Hình 25. Bảng hệ thống “Thêm lô hàng” trên DNP ePort

Nhập các thông tin như trên hình ảnh, gồm: số B/L (CCUF17418700), mã hãng tàu vận chuyển, số lượng Container, sau đó nhân viên giao nhận đính kèm các chứng từ như eD/O của hãng tàu, eD/O của HML và giấy cước Container để hệ thống hiển thị lô hàng “Vật liệu chịu lửa (Refractory Products)” mà Vietranstimex Đà Nẵng đang phụ trách:

Danh sách lô					
+ Thêm Sửa Xóa					
	B/L No	SL	OPR	Tên chủ hàng	
1	283615000155	1	ONE	VESUVIUS VIET NAM	1

Mã Lô: 996036 - SL: 1 - Loại lệnh: eDO - B/L No: CCUF17418700 1 2 3

[Lưu khai báo](#)
[Yêu cầu xác nhận](#)
[Khai hải quan](#)
[Xác nhận](#)
[Thanh Toán Tiền Điện Cont Lạnh](#)
[Thanh toán](#)
[Yêu cầu](#)
[In biên nhận](#)

	Trạng Thái	Container No	Hạn Lệnh (DEM)	Ngày Miễn Lưu Bãi (DET)	Chủ Hàng	Nơi Hạ Vò	Chi Tiết Container	Kích Thước
1		MOAU5822641	11/12/2025	03	VESUVIUS VIET NAM	Cảng Khác		22GO

Hình 26. Lô hàng “Vật liệu chịu lửa (Refractory Products)”

Sau khi hệ thống hiển thị lô hàng thì nhân viên giao nhận bấm chọn lô rồi điền các thông tin của lô hàng, nhấn “Lưu khai báo” để lưu thông tin. Nhân viên giao nhận sau đó theo dõi trạng thái của Container trên ePort:

- Yêu cầu xác nhận: Chỉ đối với các lô hàng Open-top/ Flat Rack, trường hợp này sẽ cần đính kèm thêm “Giấy phép lưu hành xe quá khổ giới hạn trên đường bộ” do Bộ Xây dựng cấp;
- Khai hải quan: Chọn mục “Chung số tờ khai” để hiện bảng điền thông tin, nhân viên điền số lượng tờ khai, nơi mở tờ khai và số tờ khai nhập được thông

quan, rồi ấn xác nhận để hệ thống quét thông quan. Sau khi hệ thống quét xong thì sẽ chuyển tới bước tiếp theo;

- Xác nhận: Hệ thống hiển thị hai phương thức thanh toán là Trả sau (Credit) hoặc Trả tiền mặt (Cash), và người đứng tên trên hóa đơn được xuất. Nhân viên giao nhận Vietranstimex Đà Nẵng điền mã số thuế của chi nhánh để hệ thống hiển thị thông tin chi nhánh rồi chọn phương thức thanh toán. Xong bấm xác nhận để nhận mã OTP;
- Thanh toán: Tại mục này, chi nhánh sẽ thanh toán phí “Dịch vụ nâng Container”, chi nhánh chọn một trong ba phương thức thanh toán (Thẻ Napas; Ví điện tử Momo; Tiền ứng dịch vụ). Cuối cùng chi nhánh bấm “Thanh toán” để hoàn tất việc thanh toán phí.

Khi đã hoàn tất các thủ tục trên, hệ thống ePort sẽ hiển thị thông tin Container đã thanh toán, rồi xuất hóa đơn phí nâng Container hàng và cấp lệnh “Lệnh nâng Container”.

- Điều xe

Khi đã có “Lệnh nâng Container” trên hệ thống, nhân viên giao nhận thực hiện thao tác “Điều xe” trên ePort, chỉ định tài xế cụ thể, xong bấm lưu “Lưu điều xe”. Hệ thống sẽ thông báo về ứng dụng ePort dành riêng cho những tài xế đã đăng ký. Các thông tin ePort cung cấp cho tài xế như sau:

- Số Container/ loại Container cần bốc (MOAU5822641/ 20’GP);
- Vị trí bãi chứa Container (C-09-1-3);
- Số seal (IN2004794);
- Tình trạng của Container.

Mặc dù đã thực hiện điều xe trên hệ thống ePort nhưng tài xế vẫn cần được cung cấp thêm thông tin về địa chỉ giao hàng để có thể nắm rõ tuyến đường và thực hiện. Nhân viên giao nhận sẽ gửi thông tin vào nhóm chat Zalo nội bộ công ty (Xe miền Trung – Vietranstimex), các thông tin gồm:

- Số điện thoại người tiếp nhận;
- Loại đầu kéo và rơ-mooc vận chuyển phù hợp (Xe đầu kéo số 50H11890);
- Địa chỉ khách hàng (kho Hòa Phát Dung Quất);
- Thông báo đã có lệnh trên ứng dụng ePort riêng của tài xế.

❖ **Nhận xét:**

- **Ưu điểm:** Việc số hóa thành công thủ tục cảng qua ePort DNP giúp tiết kiệm thời gian và chi phí quản lý. Việc điều xe qua ứng dụng giúp tài xế chủ động nắm bắt vị trí bãi và rút ngắn thời gian bốc xếp.
- **Nhược điểm:** Mặc dù đã được số hóa, quy trình vẫn phải thao tác trên nhiều hệ thống khác nhau và phụ thuộc vào sự phối hợp giữa nhiều bộ phận, nên chưa đảm bảo tính liên mạch trong xử lý. Bên cạnh đó, hoạt động điều xe vẫn mang tính bán thủ công, làm giảm tính chủ động trong vận tải đường bộ.

f) Bước 6: Giao hàng đến Kho Hòa Phát Dung Quất

(Người thực hiện: Nhân viên giao nhận và tài xế)

❖ **Mô tả công việc:**

Trong thời gian xe đầu kéo chạy vào cảng lấy hàng, nhân viên giao nhận sẽ căn cứ vào chứng từ “Phiếu nhập kho/ giao hàng – Delivery Note (**Xem ở Phụ lục 3**)” do Vesuvius Việt Nam cung cấp ở bước 2 để lập hai chứng từ gồm “Đơn đăng ký cho giao nhận/ vận chuyển hàng hóa” và “Phiếu nhu cầu nhập hàng”. Trong đó, “Phiếu nhu cầu nhập hàng” được chuyển cho kho Hòa Phát Dung Quất nhằm thông tin về loại hàng sắp nhập; còn “Đơn đăng ký cho giao nhận/ vận chuyển hàng hóa” giúp bộ phận kho Hòa Phát Dung Quất xác định phương tiện và người phụ trách giao hàng.

Khi Container được xe cẩu đặt lên rơ-moóc, phương tiện bắt đầu di chuyển về kho Hòa Phát Dung Quất. Trong quá trình vận chuyển, hành trình được theo dõi thông qua hệ thống “Bình An – BA GPS (**Xem ở Phụ lục 5**)”, đồng thời nhân viên giao nhận duy trì liên lạc với tài xế để cập nhật thời gian dự kiến đến nơi, giúp bộ phận kho chủ động trong công tác tiếp nhận hàng. Trường hợp tài xế giao hàng sai địa chỉ, có vấn đề phát sinh trên tuyến đường vận chuyển, thì phải thông báo ngay cho nhân viên giao nhận, tìm các biện pháp khắc phục kịp thời, để nhanh chóng giao hàng về địa điểm bàn giao cho khách hàng.

Khi phương tiện đến kho, xe được đưa qua trạm cân trước khi tiến hành dỡ hàng. Sau khi hoàn tất rút hàng, xe tiếp tục qua trạm cân lần nữa để xác định khối lượng thực tế. Kết quả cân được thể hiện thông qua chứng từ “Phiếu cân (**Xem ở Phụ lục 6**)”, sau đó được tài xế bàn giao lại cho nhân viên giao nhận.



Hình 27. Trạm cân ở Kho Hòa Phát Dung Quất

❖ **Nhận xét:**

- **Ưu điểm:** Quy trình giao hàng được tổ chức tương đối chặt chẽ, kết hợp giữa theo dõi hành trình qua hệ thống GPS và kiểm tra thực tế tại kho, qua đó đảm bảo tiến độ vận chuyển và độ chính xác khi bàn giao hàng hóa.
- **Nhược điểm:** Thông tin về tiến độ vận chuyển và tình trạng giao hàng hiện vẫn chủ yếu được cập nhật thông qua liên lạc trực tiếp giữa tài xế và nhân viên giao nhận nên chưa có tính đồng bộ cao. Ngoài ra, dữ liệu từ trạm cân chưa được tích hợp vào hệ thống quản lý chung, gây hạn chế trong việc theo dõi và lưu trữ thông tin phục vụ công tác quản lý vận hành.

g) Bước 7: Trả Container rỗng về Depot Saigonship Đà Nẵng

(Người thực hiện: Nhân viên giao nhận và tài xế)

❖ **Mô tả công việc:**

Kết thúc quá trình dỡ hàng, tài xế vận chuyển Container rỗng về bãi chỉ định (Depot Saigonship Đà Nẵng) theo thông tin trên eD/O hoặc phiếu cước Container, và trong thời gian miễn phí lưu vỏ (DET). Trường hợp vượt quá thời gian quy định, chi phí phát sinh sẽ được tính theo quy định của hãng tàu.

Trước khi đưa Container rỗng về bãi, nhân viên giao nhận liên hệ Saigonship, để đăng ký “Lệnh hạ rỗng” và thanh toán các khoản phí liên quan như phí hạ Container rỗng và phí vệ sinh Container (**Xem ở Phụ lục 7**). Sau khi hoàn tất, Saigonship phát hành hóa đơn làm căn cứ để tài xế làm thủ tục vào cổng bãi. Khi đến Depot, tài xế xuất trình hóa đơn cùng phiếu cước Container để được xác nhận vào bãi. Container rỗng sau đó được xe cẩu hạ xuống, vệ sinh và bàn giao tại bãi theo quy định. Kết thúc quá trình trả vỏ, tài xế điều khiển phương tiện chạy không tải quay trở về bãi tập kết của chi nhánh.

❖ **Nhận xét:**

- **Ưu điểm:** Quy trình trả Container rỗng được thực hiện theo trình tự tương đối rõ ràng, có sự phối hợp giữa nhân viên giao nhận và đơn vị Depot, giúp đảm bảo Container được hoàn trả đúng quy định và trong thời gian miễn phí lưu vỏ.

- **Nhược điểm:** Việc kiểm soát tại Depot vẫn phụ thuộc vào xác nhận thực tế tại cảng bãi và chưa được đồng bộ hoàn toàn với hệ thống đặt lệnh, nên trong một số trường hợp phát sinh (như sai lệch tình trạng vỏ hoặc lỗi hệ thống), thời gian xử lý có thể bị kéo dài.

h) Bước 8: Quyết toán chi phí dịch vụ và bàn giao chứng từ cho Vesuvius Việt Nam

(Người thực hiện: Nhân viên giao nhận và kế toán)

❖ Mô tả công việc:

Sau khi hoàn tất toàn bộ quá trình giao hàng và trả rỗng, nhân viên giao nhận tiến hành tổng hợp các chi phí liên quan đến lô hàng, bao gồm hóa đơn dịch vụ vận tải và các khoản phí phát sinh (nếu có), để lập “Bảng nghiệm thu khối lượng công việc hoàn thành (**Xem phụ lục 8**)”. Trên cơ sở đó, cuối kỳ kế toán tổng hợp thành “Bảng kê vận chuyển” nhằm phục vụ công tác đối soát với khách hàng.

Bảng kê sau khi được lập sẽ được gửi cho khách hàng để kiểm tra và xác nhận tính chính xác. Khi hai bên đã thống nhất dữ liệu, chứng từ được chuyển lại cho bộ phận kế toán để thực hiện công tác theo dõi công nợ và thu hồi chi phí dịch vụ. Toàn bộ hồ sơ liên quan được lưu trữ nhằm phục vụ công tác quyết toán định kỳ của doanh nghiệp.

❖ Nhận xét:

- **Ưu điểm:** Quy trình quyết toán chi phí được thực hiện theo trình tự rõ ràng, có sự phối hợp giữa bộ phận giao nhận và kế toán, giúp đảm bảo tính minh bạch trong đối soát chi phí và hạn chế sai sót trong quá trình tổng hợp công nợ với khách hàng.

- **Nhược điểm:** Quy trình tổng hợp chi phí vẫn phụ thuộc nhiều vào thao tác thủ công từ bộ phận giao nhận, đặc biệt trong việc tập hợp hóa đơn và chứng từ phát sinh. Việc này có thể làm kéo dài thời gian đối soát và chưa đảm bảo tính cập nhật kịp thời giữa các bộ phận liên quan.

2.3.3. So sánh quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng với quy trình lý thuyết

Thông qua việc đối chiếu giữa khung lý thuyết và thực tiễn vận hành tại Vietranstimex Đà Nẵng, có thể thấy quy trình thực tế vừa có tính kế thừa chuẩn mực, vừa có những sự điều chỉnh nhất định để phù hợp với đặc thù chi nhánh.

2.3.3.1. Giống nhau

Về cơ bản, quy trình thực tế tại Vietranstimex Đà Nẵng vẫn tuân thủ nghiêm ngặt tính logic và các nguyên tắc cốt lõi của chuỗi cung ứng dịch vụ logistics. Cả hai quy trình đều thực hiện các trình tự bắt buộc mang tính pháp lý và nghiệp vụ chuyên ngành như: tiếp nhận thông tin và kiểm tra bộ chứng từ; lấy lệnh giao hàng (D/O); khai báo hải quan; điều phối phương tiện; giao hàng và trả Container rỗng. Điều này góp phần đảm bảo tính pháp lý, tính liên kết của quy trình và an toàn cho lô hàng trong suốt quá trình vận chuyển.

2.3.3.2. Khác biệt

Bên cạnh sự tương đồng, thực tiễn vận hành tại chi nhánh bộc lộ một số điểm khác biệt rõ nét so với khung lý thuyết chuẩn, được tổng hợp qua bảng sau:

Bảng 2.3. Điểm khác biệt giữa quy trình lý thuyết và quy trình thực tế

Tiêu chí	Quy trình lý thuyết	Quy trình thực tế
Số lượng tác nghiệp	Khái quát thành 6 bước lớn, gom chung các tác nghiệp có liên quan với nhau.	Được chia nhỏ thành 8 bước để phù hợp với thói quen kiểm soát sự vụ tại chi nhánh.
Phân công nhân sự	Có sự phân vai chuyên môn hóa rõ rệt giữa các bộ phận: Chứng từ, Hiện trường (Ops), Điều độ.	Áp dụng mô hình đa nhiệm, nhân viên giao nhận đóng vai trò trung tâm, kiêm nhiệm toàn bộ các khâu.
Xử lý chứng từ và Lấy lệnh	Thường nhận bộ chứng từ giấy và trực tiếp đến hãng tàu/đại lý để đổi D/O giấy.	Nhận chứng từ số hóa và nhận lệnh giao hàng điện tử (eD/O) qua Email từ HML/Hãng tàu.
Thủ tục cảng và Điều phối xe	Chủ yếu mô tả theo hình thức thủ công, điều độ bàn giao giấy tờ trực tiếp cho tài xế.	Ứng dụng hệ thống ePort DNP để thanh toán phí nâng hạ, kết hợp nhóm Zalo nội bộ để điều xe.
Theo dõi vận tải và Xử lý tình huống	Vận hành theo quy chuẩn, theo dõi thông qua báo cáo của nhân sự từng khâu.	Linh hoạt cao. Theo dõi qua hệ thống BA GPS, nhân viên giao nhận linh động xử lý trực tiếp với khách/tài xế.
Luồng thông tin và Công cụ	Lý thuyết định hướng luồng thông tin đồng bộ trên một hệ thống quản lý chuyên nghiệp.	Thông tin phân tán qua nhiều nền tảng độc lập (ECUS5, ePort, GPS) và phụ thuộc vào liên lạc cá nhân (Zalo, Email).

➤ Nhận xét:

Sự điều chỉnh quy trình từ 6 bước lý thuyết thành 8 bước thực tế với việc tập trung quyền hạn vào nhân viên giao nhận cho thấy khả năng thích ứng linh hoạt của Vietranstimex Đà Nẵng nhằm tối ưu hóa chi phí nhân sự. Sự vận dụng này hoàn toàn không làm sai lệch bản chất cốt lõi của nghiệp vụ logistics. Tuy nhiên, việc thông tin bị phân mảnh qua nhiều hệ thống độc lập đang tạo ra những hạn chế nhất định trong công tác quản trị.

2.4. Đánh giá về quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng

2.4.1. Ưu/ nhược điểm của quy trình

2.4.1.1. Ưu điểm

Thứ nhất, quy trình thể hiện tính kiểm soát chứng từ khá chặt chẽ. Từ khâu tiếp nhận và kiểm tra hồ sơ đến quyết toán chi phí, nhân viên đều thực hiện đối soát các thông tin quan trọng như số Container, số seal và trọng lượng hàng hóa giữa chứng từ gốc và dữ liệu khai báo thực tế. Điều này giúp hạn chế sai sót trong quá trình làm thủ tục hải quan, nhận hàng tại cảng và bàn giao cho khách hàng.

Thứ hai, chi nhánh đã ứng dụng hiệu quả công nghệ vào hoạt động giao nhận vận tải thông qua các hệ thống như ECUS5/VNACCS, DNP ePort và GPS. Việc liên thông thủ tục trực tuyến với Cảng và Hải quan giúp giảm bớt thao tác giấy tờ thủ công, hỗ trợ theo dõi tiến độ lô hàng và rút ngắn thời gian xử lý tại cảng.

Cuối cùng, hoạt động điều phối vận tải và phối hợp giữa các bộ phận được thực hiện rất linh hoạt. Việc phân định trách nhiệm giữa khách hàng, forwarder và chi nhánh trong quá trình thanh toán các khoản phí giúp nhân viên giao nhận tập trung hơn vào công tác điều xe, theo dõi hành trình và trả Container đúng đúng thời hạn, từ đó hạn chế phát sinh chi phí lưu Container.

2.4.1.2. Nhược điểm

Bên cạnh những ưu điểm đạt được, quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng vẫn còn một số hạn chế ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành như sau:

Thứ nhất, quy trình xử lý và luân chuyển thông tin chứng từ giữa các bộ phận chưa được đồng bộ hoàn toàn, được thể hiện rõ ở các bước như tiếp nhận yêu cầu của khách hàng (bước 1), nhận kiểm tra chứng từ (bước 2), lấy lệnh giao hàng (bước 3), quyết toán chi phí (bước 8). Dữ liệu lô hàng hiện vẫn phân tán qua nhiều kênh độc lập

như Email, Zalo, ePort và hệ thống của đối tác, khiến nhân viên phải thực hiện nhiều thao tác tổng hợp và đối chiếu thủ công. Điều này không chỉ làm kéo dài thời gian xử lý mà còn gây chậm trễ trong quá trình đối soát và quyết toán chi phí.

Thứ hai, hoạt động điều phối vận tải và theo dõi tiến độ lô hàng tại bước 5 (làm thủ tục cảng và điều xe), bước 6 (giao hàng) và bước 7 (trả Container rỗng) còn mang tính bán thủ công. Mặc dù chi nhánh đã ứng dụng GPS và một số nền tảng điện tử, dữ liệu giữa các hệ thống này vẫn chưa được liên kết tập trung. Việc cập nhật tình trạng vận chuyển vẫn phụ thuộc nhiều vào trao đổi cá nhân, khiến công tác giám sát và xử lý tình huống phát sinh chưa thực sự kịp thời.

Thứ ba, hiệu quả tối ưu hóa chi phí vận hành đội xe còn gặp nhiều hạn chế do phụ thuộc vào các bên liên quan và đặc thù tuyến đường. Các khâu lấy lệnh giao hàng, làm thủ tục cảng và trả Container rỗng (bước 3, bước 5 và bước 7) vẫn tiềm ẩn nguy cơ phát sinh chi phí lưu Container và lưu bãi (DEM/DET) khi xảy ra chậm trễ. Bên cạnh đó, việc điều xe theo từng lô hàng riêng lẻ khiến xe đầu kéo thường phải thực hiện các hành trình chạy rỗng đơn chiều để trả Container rỗng, làm tăng chi phí nhiên liệu và giảm hiệu quả khai thác đội xe.

Cuối cùng, chi nhánh hiện chưa có hệ thống theo dõi và thống kê dữ liệu vận hành tập trung. Việc thiếu công cụ thống kê tập trung khiến giám đốc gặp khó khăn trong việc đánh giá chính xác hiệu suất làm việc của nhân sự, năng lực khai thác của đội xe, từ đó chưa có cơ sở dữ liệu thực tế để đưa ra các quyết định điều hành tối ưu lâu dài.

2.4.2. Rủi ro

Bên cạnh những ưu điểm đạt được, quy trình hiện tại tiềm ẩn một số rủi ro có thể ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động và chất lượng dịch vụ của chi nhánh, cụ thể như sau:

2.4.2.1. Rủi ro sai lệch chứng từ và chậm trễ thủ tục thông quan

Rủi ro được thể hiện ở việc dễ phát sinh sai sót các thông tin quan trọng như số Container, số seal hoặc dữ liệu khai báo hải quan. Khi xảy ra sai lệch, chi nhánh phải thực hiện các thủ tục điều chỉnh hồ sơ nội bộ cũng như với cơ quan hải quan. Quá trình này không chỉ làm kéo dài thời gian thông quan mà còn ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ nhận hàng tại cảng.

2.4.2.2. Rủi ro chậm tiến độ giao hàng

Sự chậm trễ từ bất kỳ mắt xích nào trong chuỗi giao nhận cũng có thể ảnh hưởng đến kế hoạch điều xe, giao hàng và trả Container rỗng. Điều này làm gia tăng tổng thời

gian hoàn thành lô hàng (lead-time) và ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng đáp ứng tiến độ đã cam kết, từ đó có nguy cơ làm giảm mức độ hài lòng và uy tín dịch vụ trong mắt khách hàng.

2.4.2.3. *Rủi ro phát sinh chi phí vận hành ngoài kế hoạch*

Chi nhánh luôn đối mặt với rủi ro phải gánh chịu các khoản phụ phí lưu Container và lưu bãi (DEM/DET) khi vi phạm giới hạn về thời gian miễn phí (free time). Bên cạnh đó, tình trạng điều xe kém tối ưu dễ dẫn đến các hành trình chạy rỗng đơn chiều, làm gia tăng chi phí nhiên liệu và khấu hao phương tiện, từ đó làm giảm hiệu quả vận hành chung của chi nhánh.

2.4.3. Nguyên nhân

Từ những ưu, nhược điểm và các rủi ro đã được phân tích, có thể xác định các nguyên nhân ảnh hưởng đến hiệu quả thực hiện quy trình được chia thành hai nhóm chính: nhân tố khách quan và nhân tố chủ quan.

2.4.3.1. *Nhân tố tác động khách quan*

Các nhân tố khách quan là những yếu tố bên ngoài doanh nghiệp, không thể kiểm soát trực tiếp nhưng có ảnh hưởng đáng kể đến hiệu quả thực hiện quy trình.

a. *Môi trường pháp lý – hải quan*

Hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu chịu sự quản lý trực tiếp từ cơ quan Hải quan thông qua các quy định về khai báo và thông quan. Trong quá trình khai báo điện tử, các chỉ tiêu quan trọng như mã loại hình, mã doanh nghiệp sẽ không được phép chỉnh sửa sau khi tờ khai được phân luồng. Nếu phát sinh sai sót, Vietranstimex Đà Nẵng buộc phải làm thủ tục điều chỉnh và chờ xét duyệt, làm kéo dài thời gian xử lý và ảnh hưởng đến tiến độ nhận hàng.

b. *Hạ tầng công nghệ và sự phối hợp giữa các bên liên quan*

Quy trình có sự tham gia của nhiều bên như hãng tàu, đại lý, cảng và khách hàng, nhưng mỗi đơn vị lại sử dụng một hệ thống dữ liệu riêng biệt (như ePort của cảng hay nền tảng của hãng tàu) với thời gian xử lý khác nhau. Do các hệ thống này chưa được liên thông đồng bộ, quá trình trao đổi và cập nhật thông tin giữa các bên vẫn phụ thuộc nhiều vào thao tác đối chiếu thủ công, làm giảm tốc độ xử lý và ảnh hưởng đến công tác điều hành vận tải. Đồng thời, bất kỳ sự chậm trễ nào từ đối tác như chậm phát hành eD/O hoặc ùn tắc tại cảng cũng có thể tạo hiệu ứng dây chuyền, làm đình trệ kế hoạch thông quan, điều xe và giao hàng của chi nhánh.

c. Môi trường kinh tế – chi phí logistics

Vietranstimex Đà Nẵng luôn mang thế bị động đối với các khoản phí do cảng và hãng tàu ấn định (phí nâng hạ, lưu bãi). Riêng với mảng vận tải đường bộ, dù chi nhánh có thể chủ động điều hành, nhưng vẫn chịu áp lực lớn từ biến động giá nhiên liệu trên thị trường. Trong trường hợp phát sinh chậm trễ trong việc lấy hàng hoặc trả rỗng, chi phí có thể tăng lên, làm ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành và kế hoạch tổ chức vận tải.

2.4.3.2. Nhân tố chủ quan từ Vietranstimex Đà Nẵng

Nhân tố chủ quan là những yếu tố xuất phát từ nội bộ doanh nghiệp, có thể kiểm soát và điều chỉnh, ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình tổ chức thực hiện quy trình.

a. Yếu tố hệ thống công nghệ nội bộ

Dù đã ứng dụng nhiều công cụ số (Email, Zalo, ePort, GPS), các nền tảng này tại chi nhánh vẫn hoạt động rời rạc, chưa được tích hợp thành một hệ thống quản lý chung. Hệ quả là nhân viên giao nhận phải thao tác trên nhiều nền tảng khác nhau, chẳng hạn như nhận thông tin Container và lệnh giao hàng được qua Email nhưng vẫn phải tự gõ lại thủ công khi khai báo trên ePort. Sự đứt gãy dữ liệu này làm tăng khối lượng công việc và dễ dẫn đến sai sót nhập liệu.

b. Sự phối hợp luồng thông tin nội bộ

Quy trình có sự tham gia của nhiều bộ phận (kinh doanh, giao nhận, kế toán và tài xế), nhưng việc phối hợp chủ yếu dựa vào trao đổi trực tiếp hoặc các kênh liên lạc cá nhân. Việc chưa có hệ thống theo dõi trạng thái công việc chung khiến thông tin không được cập nhật đồng thời. Nhân viên thường xuyên phải liên hệ xác nhận chéo lại với từng bên, gây lãng phí thời gian và tiềm ẩn độ trễ trong quá trình xử lý lô hàng.

c. Yếu tố xử lý chứng từ

Mặc dù chứng từ đã được số hóa qua Email, nhưng việc kiểm tra, lưu trữ và tổng hợp vẫn phụ thuộc nhiều vào thao tác của nhân viên giao nhận. Một lô hàng có thể bao gồm rất nhiều loại giấy tờ (B/L, A/N, tờ khai, D/O...) được gửi qua nhiều luồng Email hoặc cập nhật nhiều phiên bản. Nhân viên phải tự tổng hợp và đối chiếu các phiên bản để đảm bảo tính chính xác trước khi sử dụng, từ đó làm mất thời gian và còn tiềm ẩn rủi ro sử dụng nhầm phiên bản chứng từ cũ trước khi làm thủ tục thực tế.

d. Phương thức điều hành và năng lực đội xe

Các hệ thống GPS và ePort đã được áp dụng để hỗ trợ theo dõi và điều phối phương tiện. Tuy nhiên, quá trình điều hành trong thực tế vẫn chưa hoàn toàn tự động.

Ngoài thao tác trên hệ thống ePort, nhân viên giao nhận vẫn phải gửi thêm thông tin chi tiết về địa điểm giao nhận, người liên hệ hoặc yêu cầu cụ thể cho tài xế thông qua nhóm Zalo nội bộ. Điều này cho thấy thông tin điều phối vẫn chưa được truyền tải hoàn toàn qua một hệ thống duy nhất, làm giảm tính chủ động trong điều hành vận tải đường bộ.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2 đã phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh, quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng. Chi nhánh hoạt động theo mô hình tổ chức gọn nhẹ và hoạt động linh hoạt, trong đó nghiệp vụ giao nhận vận tải Container, đặc biệt là phân khúc hàng FCL nhập khẩu đóng vai trò là nguồn doanh thu chính.

Về quy trình nghiệp vụ, hoạt động được xây dựng cơ bản đầy đủ, có sự hỗ trợ của các công cụ số (ECUS5/VNACCS và ePort DNP) giúp nâng cao hiệu quả xử lý tại cảng. Tuy nhiên, quy trình thực tế vẫn còn những hạn chế do chưa được chuẩn hóa và liên thông dữ liệu đồng bộ. Việc xử lý chứng từ và theo dõi tiến độ lô hàng vẫn phụ thuộc nhiều vào thao tác tổng hợp thủ công, phân tán qua nhiều kênh liên lạc, từ đó tiềm ẩn rủi ro sai sót và ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện.

Nhìn chung, các nội dung phân tích là cơ sở thực tiễn quan trọng để đề xuất giải pháp hoàn thiện quy trình và nâng cao hiệu quả hoạt động trong chương tiếp theo.

CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG FCL NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX - CHI NHÁNH MIỀN TRUNG

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

3.1.1 Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh

3.1.1.1. Nghiên cứu môi trường kinh doanh

a. Môi trường Chính trị

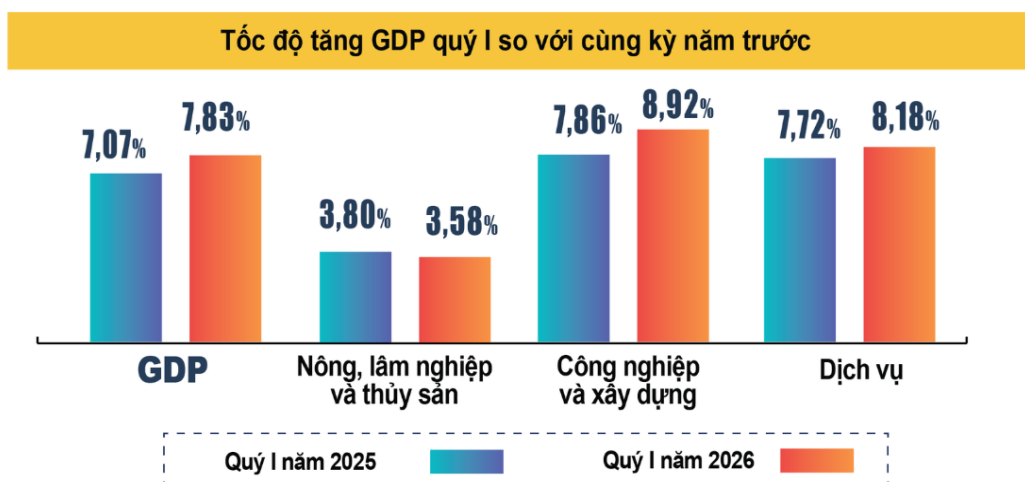
Trong năm 2025 và những tháng đầu năm 2026, nền chính trị Việt Nam tiếp tục duy trì sự ổn định, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh và phát triển lĩnh vực logistics. Nhờ đó, Vietranstimex Đà Nẵng và các doanh nghiệp có điều kiện chủ động hơn trong việc xây dựng kế hoạch vận tải và triển khai hoạt động giao nhận hàng hóa, đặc biệt đối với các lô hàng nhập khẩu bằng Container.

Tại địa bàn Đà Nẵng, các chính sách địa phương đang tập trung tối ưu hóa hạ tầng kết nối khu vực cảng Tiên Sa. Việc quy hoạch luồng tuyến và phân luồng khung giờ hoạt động cho xe đầu kéo giúp giảm thời gian chờ tại cảng, qua đó nâng cao hiệu suất quay vòng phương tiện trong ngày.

Bên cạnh đó, các quy định quản lý chuyên ngành hoặc thủ tục hải quan vẫn có sự điều chỉnh định kỳ. Do đó, Vietranstimex Đà Nẵng cần thường xuyên cập nhật các văn bản pháp lý mới để kịp thời điều chỉnh quy trình vận hành, hạn chế rủi ro chậm trễ trong quá trình thông quan và giao nhận hàng hóa.

b. Môi trường Kinh tế

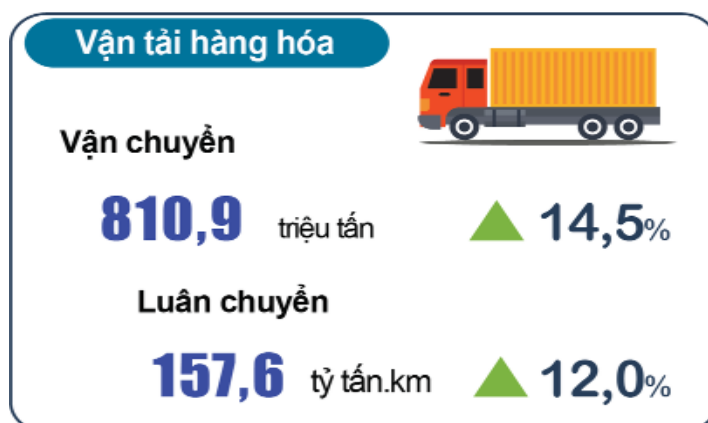
Trong giai đoạn 2025 đến quý I/2026, nền kinh tế Việt Nam duy trì đà tăng trưởng ổn định. Theo Biểu đồ 3.1, GDP quý I/2026 tăng 7,83% so với cùng kỳ năm trước (quý I/2025 tăng 7,07%), phản ánh sự mở rộng của hoạt động sản xuất và thương mại. Sự tăng trưởng này kích thích mạnh mẽ nhu cầu nhập khẩu máy móc, thiết bị và nguyên vật liệu phục vụ sản xuất công nghiệp, tạo tiền đề gia tăng nguồn việc cho mảng giao nhận vận tải hàng hóa.



Biểu đồ 3.1. Tốc độ tăng GDP quý I/2026 so với cùng kỳ năm trước (%)

(Nguồn: Tổng cục Thống kê - Bộ Tài Chính)

Lĩnh vực xuất nhập khẩu tiếp tục giữ vai trò động lực chính với tổng kim ngạch quý I/2026 đạt 249,5 tỷ USD (tăng 23,0% so với cùng kỳ); trong đó nhập khẩu tăng 27,0%. Đáng chú ý, nhóm hàng tư liệu sản xuất chiếm tới 93,9% tổng kim ngạch nhập khẩu, làm gia tăng nhu cầu vận chuyển nguyên Container từ cảng về các khu công nghiệp, qua đó mở rộng nguồn hàng cho Vietranstimex Đà Nẵng.



Hình 28. Sản lượng hàng hóa vận chuyển quý I/2026

(Nguồn: Tổng cục Thống kê - Bộ Tài Chính)

Sự phát triển của lĩnh vực vận tải cũng thể hiện rõ qua sản lượng hàng hóa vận chuyển quý I/2026 đạt 810,9 triệu tấn, tăng 14,5% so với cùng kỳ. Khối lượng luân chuyển gia tăng đồng nghĩa với việc áp lực ngày càng lớn đối với công tác điều phối phương tiện và đảm bảo tiến độ vận chuyển.

Tuy nhiên, chi phí vận hành trong lĩnh vực logistics vẫn chịu tác động từ biến động giá nhiên liệu, phí cầu đường và các khoản phí liên quan đến Container như DEM/DET và phí tại depot, ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí thực hiện lô hàng và hiệu

quả hoạt động của doanh nghiệp, đòi hỏi Vietranstimex Đà Nẵng phải kiểm soát chi phí và tối ưu phương án vận chuyển nhằm đảm bảo hiệu quả khai thác.

c. Môi trường Văn hóa – Xã hội

Trong những năm gần đây, nhận thức của cộng đồng doanh nghiệp về vai trò của chuỗi cung ứng ngày càng rõ ràng, từ đó thúc đẩy xu hướng thuê ngoài dịch vụ logistics thay vì tự đầu tư đội xe vận tải. Điều này tạo điều kiện gia tăng nhu cầu dịch vụ giao nhận vận tải Container, mở rộng thị trường cho Vietranstimex Đà Nẵng.

Tại khu vực miền Trung, sự phát triển các khu công nghiệp như Dung Quất, Chu Lai và các khu công nghiệp tại Đà Nẵng làm gia tăng nhu cầu vận chuyển nguyên vật liệu nhập khẩu từ cảng về nhà máy, từ đó thúc đẩy nhu cầu vận tải Container đường bộ.

Về mặt nguồn nhân lực, lực lượng lao động trẻ với khả năng tiếp cận công nghệ số nhanh nhạy đang hỗ trợ tích cực cho ngành logistics. Tuy nhiên, đặc thù công việc giao nhận hiện trường và tài xế xe đầu kéo đòi hỏi kỹ thuật lao động cao, khả năng chịu áp lực và kinh nghiệm thực tế, trong khi tình trạng thiếu hụt nhân sự chất lượng và chưa đồng đều về ý thức tuân thủ vẫn là thách thức đối với doanh nghiệp.

Ngoài ra, các yếu tố xã hội như ý thức chấp hành luật giao thông, tình trạng ùn tắc tại khu vực cảng, các tuyến đường chính cũng tác động đến thời gian vận chuyển và tiến độ giao hàng. Vì vậy, Vietranstimex Đà Nẵng cần nâng cao kỹ năng nghiệp vụ và ý thức trách nhiệm của nhân viên nhằm đảm bảo hiệu quả và an toàn trong hoạt động vận tải.

d. Môi trường Công nghệ

Chuyển đổi số đang tác động mạnh mẽ đến ngành logistics tại Việt Nam, giúp nâng cao hiệu quả quản lý và vận hành trong hoạt động giao nhận hàng hóa. Các hệ thống như ECUS5/VNACCS, Cổng thông tin một cửa quốc gia và nền tảng quản lý cảng biển đã hỗ trợ doanh nghiệp rút ngắn thời gian xử lý thủ tục, hạn chế sai sót và tăng tính minh bạch trong quá trình thông quan.

Trong vận tải và giao nhận, việc ứng dụng ePort, phần mềm quản lý vận tải (TMS), GPS theo dõi phương tiện và Container theo thời gian thực, cùng với lệnh giao hàng điện tử (eD/O) giúp tối ưu hóa việc điều phối phương tiện và rút ngắn thời gian xử lý tại cảng. Nhờ đó, Vietranstimex Đà Nẵng có thể nâng cao hiệu quả vận hành và đảm bảo tiến độ giao hàng.

Mặc dù mang lại lợi thế vận hành vượt trội, sự phụ thuộc vào hệ thống công nghệ cũng tiềm ẩn rủi ro khi các nền tảng của hãng tàu, cảng và hải quan chưa được liên thông hoàn toàn. Các sự cố hệ thống hoặc hạn chế trong thao tác phần mềm có thể gây gián đoạn quy trình và ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện lô hàng.

e. Môi trường Tự nhiên

Việt Nam thường xuyên chịu ảnh hưởng của mưa bão, lũ lụt, đặc biệt tại khu vực miền Trung với tần suất bão và áp thấp nhiệt đới cao trong giai đoạn từ tháng 9 đến tháng 11 hằng năm. Các yếu tố này có thể gây gián đoạn hoạt động vận tải đường bộ, làm chậm tiến độ giao nhận và gia tăng chi phí vận hành của doanh nghiệp logistics.

Tại Đà Nẵng và khu vực lân cận, điều kiện địa hình ven biển cùng hệ thống giao thông kết nối cảng – khu công nghiệp khiến hoạt động vận chuyển dễ bị ảnh hưởng khi xảy ra thời tiết cực đoan. Mưa lớn hoặc ngập lụt có thể làm gián đoạn tuyến đường, phát sinh chi phí lưu bãi, lưu Container và tăng rủi ro hư hỏng hàng hóa. Điều này buộc chi nhánh phải thiết lập cơ chế theo dõi thời tiết và xây dựng các phương án dự phòng nhằm hạn chế gián đoạn hoạt động và giảm thiểu thiệt hại trong quá trình vận chuyển.

f. Môi trường Luật pháp

Hệ thống pháp luật Việt Nam quy định tương đối đầy đủ các hoạt động trong lĩnh vực logistics và vận tải. Luật Thương mại 2005 xác định dịch vụ logistics là một loại hình dịch vụ thương mại, đồng thời quy định quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia, làm cơ sở pháp lý cho hoạt động cung cấp dịch vụ.

Trong thông quan nhập khẩu, Luật Hải quan 2014 cùng các nghị định và thông tư hướng dẫn quy định chặt chẽ về khai báo điện tử, áp mã HS và nghĩa vụ thuế. Việc không tuân thủ đúng quy định có thể dẫn đến xử phạt hành chính và kéo dài thời gian thông quan, ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận và điều phối phương tiện.

Đối với vận tải đường bộ, Luật Giao thông đường bộ 2008 và các quy định về tải trọng, an toàn phương tiện đặt ra yêu cầu tuân thủ nghiêm ngặt trong quá trình khai thác phương tiện, đòi hỏi doanh nghiệp phải tối ưu phương án vận chuyển để đảm bảo vừa đúng quy định vừa hiệu quả khai thác.

Do đó, rủi ro pháp lý là yếu tố có tác động trực tiếp đến chi phí và tiến độ hoạt động logistics. Vietranstimex Đà Nẵng cần thường xuyên cập nhật quy định pháp luật và tổ chức đào tạo nội bộ nhằm đảm bảo tuân thủ và hạn chế rủi ro trong vận hành.

3.1.1.2. Dự báo môi trường kinh doanh trong giai đoạn 2026 - 2030

a. Môi trường Chính trị

Trong giai đoạn 2026 - 2030, xu hướng hội nhập kinh tế quốc tế dự kiến bước vào giai đoạn chiều sâu khi các hiệp định thương mại tự do như EVFTA, CPTPP và RCEP phát huy hiệu lực, góp phần thúc đẩy lưu lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, đặc biệt là hàng Container qua khu vực miền Trung. Điều này mở ra dư địa tăng trưởng cho hoạt động vận tải đường bộ của chi nhánh.

Tại Đà Nẵng, định hướng phát triển trở thành trung tâm logistics khu vực miền Trung, cùng với việc hình thành cảng Liên Chiểu, được kỳ vọng sẽ tạo ra sự dịch chuyển trong luồng hàng hóa và mạng lưới vận tải. Chi nhánh cần chuẩn bị phương án điều chỉnh tuyến vận chuyển và tổ chức nhân sự để thích ứng với cấu trúc logistics mới trong khu vực.

Bên cạnh đó, các chính sách quản lý theo hướng “Logistics xanh” nhằm thực hiện cam kết Net Zero vào năm 2050 của Chính phủ sẽ dần được cụ thể hóa bằng các tiêu chuẩn môi trường đối với phương tiện vận tải. Điều này dự báo tạo áp lực trong việc nâng cấp và trẻ hóa đội xe nhằm đáp ứng yêu cầu vận hành bền vững trong trung hạn.

b. Môi trường Kinh tế

Nền kinh tế Việt Nam trong giai đoạn 2026 - 2030 được dự báo duy trì mức tăng trưởng ổn định, với GDP bình quân đạt khoảng 6,5% - 7,0%/năm. Điều này kéo theo nhu cầu nhập khẩu máy móc, nguyên vật liệu phục vụ sản xuất công nghiệp tại khu vực miền Trung tiếp tục gia tăng, tạo nguồn hàng Container ổn định cho lộ trình vận tải từ cảng về các khu công nghiệp.

Dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) dự kiến tiếp tục dịch chuyển mạnh vào các khu kinh tế trọng điểm như Dung Quất, Chu Lai và các khu công nghiệp ven biển miền Trung. Sự gia tăng hoạt động sản xuất của khối doanh nghiệp FDI sẽ làm tăng khối lượng hàng hóa thông qua cảng, đồng thời nâng cao yêu cầu về thời gian giao nhận và tính chính xác trong chuỗi cung ứng logistics.

Ngược lại, chi phí vận hành logistics vẫn được dự báo là yếu tố biến động, chịu ảnh hưởng từ giá nhiên liệu, phí cầu đường và các loại chi phí liên quan đến Container như DEM/DET, phí nâng hạ và lưu bãi. Đây sẽ là yếu tố tác động trực tiếp đến hiệu quả khai thác vận tải đường bộ trong giai đoạn tới. Do đó, hiệu quả hoạt động của chi nhánh sẽ phụ thuộc nhiều vào khả năng tối ưu chuyển xe và giảm thời gian quay vòng Container.

c. Môi trường Văn hóa – Xã hội

Trong giai đoạn này, xu hướng thuê ngoài dịch vụ logistics dự báo tiếp tục gia tăng khi các doanh nghiệp sản xuất tập trung nhiều hơn vào hoạt động cốt lõi nhằm tối ưu chi phí. Từ đó tạo điều kiện mở rộng tệp khách hàng cho Vietranstimex Đà Nẵng, đặc biệt tại các khu công nghiệp khu vực miền Trung.

Về nhân lực, mặc dù chất lượng lao động ngành logistics có xu hướng cải thiện nhờ đào tạo và chuyển đổi số, nhưng tình trạng thiếu hụt đội ngũ tài xế xe đầu kéo có kinh nghiệm và tính kỷ luật cao vẫn được dự báo tiếp diễn, gây áp lực lên năng lực cung ứng dịch vụ vận tải đường bộ.

Đồng thời, các yêu cầu về an toàn giao thông và bảo vệ môi trường đô thị dự kiến ngày càng được siết chặt hơn, cùng với áp lực ùn tắc tại khu vực cảng và các tuyến đường chính, sẽ làm gia tăng mức độ biến động về thời gian vận chuyển. Điều này đòi hỏi chi nhánh phải nâng cao khả năng dự báo và điều phối lịch trình linh hoạt nhằm đảm bảo chất lượng dịch vụ.

d. Môi trường Công nghệ

Giai đoạn 2026 - 2030 dự báo chứng kiến sự chuyển dịch từ số hóa rời rạc sang tích hợp dữ liệu toàn diện trong ngành logistics. Xu hướng tự động hóa sẽ tiếp tục phát triển theo hướng giảm thiểu các thao tác thủ công, đồng thời tăng cường ứng dụng hệ thống xử lý dữ liệu và hỗ trợ điều phối vận tải.

Đối với Vietranstimex Đà Nẵng, các nền tảng như ECUS5, eD/O và ePort được dự báo tiếp tục nâng cấp theo hướng liên thông dữ liệu thời gian thực giữa cảng, hãng tàu và doanh nghiệp. Điều này giúp rút ngắn thời gian xử lý thủ tục, đồng thời đòi hỏi mức độ chính xác cao hơn trong dữ liệu đầu vào. Các hệ thống quản lý vận tải (TMS) kết hợp GPS thế hệ mới sẽ ngày càng được ứng dụng rộng rãi, hỗ trợ theo dõi hành trình xe và tối ưu hóa lộ trình dựa trên dữ liệu giao thông thực tế.

Tuy vậy, thách thức lớn trong giai đoạn này là mức độ đồng bộ dữ liệu giữa các bên trong chuỗi cung ứng. Nếu thiếu sự kết nối hạ tầng số, quy trình vận hành có thể bị gián đoạn dù đã được số hóa.

e. Môi trường Tự nhiên

Biến đổi khí hậu được dự báo sẽ làm gia tăng mức độ bất ổn và tính chất cực đoan của thời tiết tại khu vực miền Trung. Các hiện tượng bão, áp thấp nhiệt đới và mưa lũ có xu hướng khó dự đoán hơn theo quy luật mùa vụ, gây ảnh hưởng đến tính ổn định

của chuỗi cung ứng logistics. Những yếu tố này có thể làm gián đoạn hoạt động vận tải đường bộ của Vietranstimex Đà Nẵng, đặc biệt trên các tuyến kết nối cảng Đà Nẵng với Dung Quất và Chu Lai. Ngoài chậm tiến độ giao hàng, chi nhánh có thể phát sinh thêm chi phí liên quan đến lưu bãi, lưu Container và điều chỉnh lịch trình xe đột ngột.

Rủi ro hư hỏng hàng hóa trong điều kiện độ ẩm cao hoặc ngập lụt cũng có xu hướng gia tăng, đặc biệt đối với hàng công nghiệp vận chuyển bằng Container. Vì vậy, yêu cầu đặt ra đối với chi nhánh là phải tăng cường năng lực dự báo thời tiết và xây dựng phương án vận hành linh hoạt hơn theo từng giai đoạn mùa vụ.

f. Môi trường Pháp luật

Trong giai đoạn 2026 - 2030, hệ thống pháp luật điều chỉnh ngành logistics dự báo tiếp tục hoàn thiện theo hướng minh bạch hóa và tiệm cận các thông lệ quốc tế. Quá trình này có thể góp phần đơn giản hóa một số thủ tục hành chính, nhưng cũng gia tăng yêu cầu về tính minh bạch và trách nhiệm trong quản lý dữ liệu điện tử.

Các quy định về tải trọng, an toàn kỹ thuật phương tiện và quản lý vận tải đường bộ được dự báo sẽ tăng cường giám sát thông qua các hệ thống công nghệ, qua đó tác động trực tiếp đến hoạt động điều phối xe đầu kéo của Vietranstimex Đà Nẵng.

Trong lĩnh vực hải quan, việc mở rộng cơ chế một cửa quốc gia và áp dụng quản lý rủi ro sẽ tiếp tục hỗ trợ rút ngắn thời gian xử lý hàng Container. Tuy nhiên, yêu cầu tuân thủ hồ sơ điện tử sẽ ngày càng cao, và các sai lệch có thể dẫn đến việc tăng cường kiểm tra, ảnh hưởng đến tiến độ chuỗi giao nhận.

Đặc biệt, hành lang pháp lý về môi trường và “Logistics xanh” được dự báo sẽ ngày càng được hoàn thiện theo hướng siết chặt tiêu chuẩn khí thải và định hướng chuyển đổi phương tiện vận tải thân thiện môi trường. Do đó, chi nhánh cần cập nhật quy định thường xuyên để đảm bảo quy trình được thực hiện đúng pháp luật và hạn chế rủi ro.

3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển chung của Vietranstimex Đà Nẵng trong thời gian tới

3.1.2.1. Định hướng phát triển chung

a. Thị trường và khách hàng

Vietranstimex Đà Nẵng định hướng tiếp tục củng cố vị thế trong lĩnh vực giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại khu vực miền Trung. Chi nhánh tập trung duy trì quan hệ hợp tác với các doanh nghiệp sản xuất tại các khu vực trọng điểm

như Khu kinh tế Dung Quất, Chu Lai và các khu công nghiệp trên địa bàn Đà Nẵng. Bên cạnh đó, chi nhánh ưu tiên nâng cao hiệu quả khai thác trên các tuyến vận chuyển cố định giữa cảng, nhà máy và depot. Chi nhánh hướng đến đa dạng hóa tệp khách hàng để tăng khả năng khai thác hàng khứ hồi, qua đó nâng cao tính chủ động trong điều phối phương tiện và hiệu quả vận tải.

b. Hoàn thiện quy trình và chất lượng dịch vụ

Chi nhánh đặt mục tiêu chuẩn hóa và tối ưu hóa quy trình giao nhận từ khâu tiếp nhận chứng từ đến lúc giao hàng và trả rỗng. Trọng tâm là tăng cường sự phối hợp giữa các bộ phận nhằm rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ và tăng tốc độ quay vòng Container. Qua đó, chi nhánh có thể hạn chế các chi phí phát sinh như lưu bãi và DEM/DET, đồng thời nâng cao chất lượng dịch vụ và khả năng đáp ứng tiến độ giao hàng cho khách hàng.

c. Ứng dụng công nghệ trong vận hành

Vietranstimex Đà Nẵng tiếp tục đẩy mạnh khai thác các nền tảng điện tử (ePort, eD/O và ECUS5/VNACCS) nhằm nâng cao khả năng tra cứu, cập nhật và chia sẻ thông tin giữa các bộ phận, từ đó giảm thiểu độ trễ thủ tục và hạn chế sai sót trong quá trình xử lý lô hàng. Hệ thống định vị GPS được ứng dụng để theo dõi lộ trình xe theo thời gian thực, hỗ trợ điều phối xe đầu kéo, đặc biệt trong các khung giờ cao điểm kẹt cảng.

d. Phát triển bền vững

Trong bối cảnh xu hướng "logistics xanh" ngày càng được chú trọng, chi nhánh định hướng từng bước nâng cao hiệu quả vận hành gắn với yêu cầu phát triển bền vững trong vận tải đường bộ. Trọng tâm là tối ưu hóa lộ trình vận chuyển nhằm giảm tỷ lệ xe chạy rỗng, nâng cao hiệu suất khai thác phương tiện và hạn chế lãng phí nhiên liệu. Định hướng này không chỉ giúp tiết giảm chi phí nhiên liệu mà còn góp phần nâng cao uy tín và khả năng đáp ứng yêu cầu của nhóm khách hàng FDI trong thời gian tới.

3.1.2.2. Mục tiêu phát triển chung

a. Về sản lượng vận chuyển và thị phần

Vietranstimex Đà Nẵng đặt mục tiêu duy trì tốc độ tăng trưởng sản lượng vận chuyển hàng Container FCL nhập khẩu bình quân khoảng 8% - 10%/ năm trong giai đoạn 2026 - 2030, phù hợp với xu hướng gia tăng nhu cầu nhập khẩu tại các khu kinh tế trọng điểm như Dung Quất, Chu Lai và Đà Nẵng. Đồng thời, chi nhánh định hướng mở rộng tệp khách hàng FDI và các doanh nghiệp sản xuất công nghiệp lớn, nhằm củng cố tính ổn định của nguồn hàng và tối ưu hóa công suất khai thác đội xe.

b. Về doanh thu và hiệu quả hoạt động

Tương ứng với đà tăng trưởng sản lượng, mức tăng trưởng doanh thu từ mảng FCL nhập khẩu kỳ vọng đạt 8% - 10%/ năm. Bên cạnh mục tiêu tăng doanh thu, doanh nghiệp tập trung nâng cao hiệu quả vận hành thông qua việc kiểm soát chi phí phát sinh như lưu bãi, DEM/DET và chi phí nâng hạ Container. Chi nhánh còn hướng đến nâng cao hiệu suất khai thác đội xe thông qua việc rút ngắn thời gian quay vòng Container và hạn chế các chi phí phát sinh do chậm trễ trong quy trình vận hành.

c. Hoàn thiện quy trình giao nhận vận tải hàng FCL nhập khẩu

Chi nhánh đặt mục tiêu tiếp tục chuẩn hóa quy trình hiện tại nhằm nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận. Mục tiêu cụ thể là rút ngắn thời gian xử lý chứng từ và luân chuyển thông tin nội bộ khoảng 5% - 10%, đồng thời giảm tỷ lệ sai sót trong xử lý hồ sơ và điều phối vận tải xuống dưới 3%. Qua đó, chi nhánh hướng đến nâng cao tỷ lệ giao hàng đúng tiến độ lên khoảng 95% - 97% và cải thiện chất lượng dịch vụ khách hàng.

d. Về ứng dụng công nghệ trong vận hành

Để hạn chế tình trạng phân tán thông tin và sự phụ thuộc vào thao tác thủ công, chi nhánh đặt mục tiêu đẩy mạnh số hóa công tác quản lý điều hành. Trọng tâm là xây dựng kho dữ liệu tập trung (Cloud) và bảng theo dõi tiến độ điện tử (E-Dashboard), và tận dụng các hệ thống hiện có như ePort và GPS để giám sát lô hàng theo thời gian thực. Chi nhánh cũng hướng tới việc nâng cao khả năng đồng bộ dữ liệu giữa các bộ phận và đối tác liên quan nhằm hạn chế sai sót thông tin và nâng cao hiệu quả kiểm soát quy trình vận hành.

e. Mục tiêu về nguồn nhân lực và phát triển bền vững

Vietranstimex Đà Nẵng xác định nguồn nhân lực là yếu tố quan trọng trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ. Trong thời gian tới, chi nhánh chú trọng đào tạo nghiệp vụ và kỹ năng sử dụng nền tảng công nghệ cho nhân viên nhằm đáp ứng yêu cầu chuyển đổi số. Đối với đội ngũ tài xế, chi nhánh tập trung nâng cao ý thức chấp hành quy định về an toàn giao thông, tuân thủ lịch trình vận chuyển và phối hợp cập nhật thông tin kịp thời với nhân viên giao nhận nhằm hạn chế sai sót phát sinh trong quá trình vận hành.

Bên cạnh đó, chi nhánh tiếp tục tối ưu hóa lộ trình vận chuyển nhằm giảm tỷ lệ xe chạy rỗng và nâng cao hiệu suất sử dụng phương tiện. Việc tuân thủ các quy định về tải trọng, an toàn giao thông và sử dụng nhiên liệu hợp lý nhằm nâng cao hiệu quả vận

hành, hướng tới phát triển bền vững và đáp ứng ngày càng tốt hơn yêu cầu của khách hàng.

3.2. Một số giải pháp hoàn thiện quy trình

3.2.1. Giải pháp xây dựng kho dữ liệu tập trung cho hồ sơ lô hàng

Trước tình trạng thông tin chứng từ còn phân tán và thiếu đồng bộ giữa các bộ phận tại các bước tiếp nhận yêu cầu vận chuyển (bước 1), nhận và kiểm tra chứng từ (bước 2), lấy lệnh giao hàng (bước 3) và quyết toán chứng từ (bước 8), Vietranstimex Đà Nẵng cần xây dựng kho dữ liệu tập trung cho hồ sơ lô hàng nhằm thống nhất phương thức lưu trữ, khai thác và chia sẻ dữ liệu trong toàn bộ quá trình thực hiện lô hàng.

Thực tế vận hành tại chi nhánh cho thấy, thông tin và chứng từ của mỗi lô hàng hiện vẫn được lưu trữ phân tán trên nhiều nền tảng khác nhau như Email, Zalo, ePort và hệ thống của các đối tác. Điều này không chỉ làm gia tăng khối lượng công việc đối chiếu thủ công, kéo dài thời gian xử lý mà còn gây khó khăn lớn cho công tác tổng hợp số liệu. Sự thiếu hụt một hệ thống lưu trữ chung khiến ban giám đốc thiếu cơ sở dữ liệu thực tế để đưa ra các quyết định điều hành kịp thời.

Vì vậy, chi nhánh cần định hướng xây dựng kho dữ liệu tập trung trên nền tảng điện toán đám mây (Cloud nội bộ như Google Workspace) để lưu trữ toàn bộ hồ sơ và thông tin liên quan đến từng lô hàng. Các chứng từ gốc bắt buộc như vận đơn (B/L), thông báo hàng đến (A/N), lệnh giao hàng (D/O), hóa đơn thương mại (Invoice) và phiếu đóng gói (P/L)... phải được số hóa và quản lý nhất quán theo từng mã định danh lô hàng.

Bên cạnh đó, các dữ liệu vận hành từ ePort, eD/O và hệ thống định vị GPS cũng cần được nhân sự trích xuất và tổng hợp về nguồn lưu trữ chung này. Thao tác này giúp các nhân viên liên quan dễ dàng tra cứu chéo, đối chiếu thông tin mà không cần phải chờ đợi phản hồi từ cá nhân đang nắm giữ chứng từ.

Nhìn chung, giải pháp này là bước đi thiết thực nhất để khắc phục tình trạng phân mảnh thông tin hiện tại. Việc tập trung hóa dữ liệu không chỉ giúp quy trình luân chuyển hồ sơ giữa các nhân viên trở nên thông suốt, mà còn tạo ra một nguồn cơ sở dữ liệu xác thực, hỗ trợ trực tiếp cho giám đốc chi nhánh trong việc đo lường năng lực nhân sự và tối ưu hóa hiệu suất đội xe trong dài hạn.

3.2.2. Giải pháp nâng cao hiệu quả điều phối và theo dõi tiến độ lô hàng

Hoạt động điều phối vận tải và theo dõi trạng thái lô hàng tại các bước làm thủ tục hải quan tại cảng và điều xe (bước 5), giao hàng (bước 6) và trả Container rỗng (bước 7) hiện vẫn phụ thuộc nhiều vào trao đổi cá nhân, khiến thông tin chưa được cập nhật kịp thời và gây khó khăn cho công tác giám sát. Vì vậy, Vietranstimex Đà Nẵng phải nâng cao hiệu quả điều phối và theo dõi tiến độ lô hàng theo hướng chuẩn hóa việc cập nhật trạng thái, tăng cường khả năng kiểm soát tiến độ và hỗ trợ xử lý nhanh các tình huống phát sinh.

Thực tế cho thấy, việc thông tin liên lạc chủ yếu dựa vào các hình thức trao đổi thủ công giữa nhân viên giao nhận và tài xế tiềm ẩn nhiều rủi ro. Khi phương tiện đang di chuyển trên đường hoặc tài xế bận xử lý nghiệp vụ tại cảng và kho bãi, việc nhắn tin hay gọi điện báo cáo thường bị gián đoạn. Điều này làm giảm tính kịp thời của thông tin, khiến nhân viên giao nhận rơi vào thế bị động, khó xác định chính xác tiến độ thực tế và lúng túng khi cần xử lý các sự cố phát sinh trong quá trình vận chuyển.

Do đó, trên cơ sở nguồn dữ liệu tập trung đã được xây dựng, chi nhánh cần thiết lập bảng theo dõi tiến độ điện tử (E-Dashboard) để cập nhật và theo dõi trạng thái xử lý của từng lô hàng trong toàn bộ quy trình giao nhận. Mỗi lô hàng cần được xác định các trạng thái xử lý cụ thể như: đã nhận chứng từ, đã khai báo hải quan, đã thông quan, đã lấy Container, đang vận chuyển, đã giao hàng và đã trả Container rỗng. Việc cập nhật trạng thái phải được thực hiện thường xuyên và thống nhất nhằm đảm bảo luồng thông tin được xuyên suốt giữa các bộ phận liên quan.

Đồng thời, chi nhánh sẽ phải tăng cường kiểm soát các mốc thời gian quan trọng thông qua hệ thống này, bao gồm thời gian nhận Container tại cảng, thời gian xe có mặt tại kho khách hàng, thời hạn trả Container rỗng và đặc biệt là thời gian lưu Container miễn phí (free time). Việc theo dõi chặt chẽ các mốc tiến độ trên bảng điện tử giúp nâng cao khả năng điều hành, xử lý kịp thời các phát sinh và hạn chế tối đa nguy cơ chậm trễ, phát sinh phí lưu bãi trong quá trình thực hiện lô hàng.

Thông qua giải pháp này, hoạt động điều phối vận sẽ được thực hiện chủ động và khoa học hơn. Qua đó, giải pháp không chỉ góp phần nâng cao năng lực giám sát nội bộ mà còn cải thiện rõ rệt chất lượng dịch vụ, tăng mức độ đáp ứng và sự hài lòng đối với khách hàng sử dụng dịch vụ của chi nhánh.

3.2.3. Giải pháp tối ưu vận hành đội xe và giảm hành trình chạy rỗng

Tại các bước làm thủ tục hải quan tại cảng và điều xe (bước 5), giao hàng (bước 6) và trả Container rỗng (bước 7), chi nhánh hiện đang đối mặt với nguy cơ phát sinh chi phí lưu Container, lưu bãi (DEM/DET) và tình trạng xe đầu kéo phải thực hiện nhiều hành trình chạy rỗng chiều về. Việc điều xe theo từng lô hàng đơn lẻ, thiếu sự liên kết vòng lặp làm gia tăng đáng kể chi phí nhiên liệu và giảm hiệu suất đội xe. Do đó, Vietranstimex Đà Nẵng cần triển khai các giải pháp tối ưu vận hành nhằm kiểm soát chi phí và rút ngắn thời gian quay vòng Container.

Trước tiên, để hạn chế tối đa nguy cơ phát sinh phí DEM/DET, chi nhánh cần chuyển từ trạng thái theo dõi thụ động sang cơ chế cảnh báo chủ động. Dựa trên bảng theo dõi tiến độ điện tử (E-Dashboard) đã thiết lập, nhân viên giao nhận cần cập nhật chính xác thời hạn miễn phí lưu Container (free time) ngay từ khi lấy lệnh giao hàng. Thông qua hệ thống này, nhân viên sẽ chủ động nắm bắt được quỹ thời gian còn lại để ưu tiên làm việc với tài xế, bố trí phương tiện kéo Container rỗng trả về bãi trước khi hết hạn, qua đó cắt giảm các khoản chi phí phạt không đáng có làm thâm hụt lợi nhuận của lô hàng.

Tiếp đó, để khắc phục tình trạng lãng phí hành trình, cần chủ động nghiên cứu khả năng ghép chuyến, tận dụng các nhu cầu vận chuyển cùng tuyến hoặc tuyến liên quan nhằm giảm số lượng hành trình chạy rỗng sau khi giao hàng. Trong dài hạn, chi nhánh có thể nghiên cứu áp dụng mô hình “cấp rỗng trực tiếp” (street turn), cho phép nhân viên giao nhận rà soát các lệnh đặt chỗ (Booking) hàng xuất khẩu của nhân viên kinh doanh có nhu cầu lấy rỗng trong cùng khu vực. Nếu phù hợp về loại vỏ và yêu cầu của hãng tàu, chiếc Container rỗng sẽ được điều động chạy thẳng từ kho dỡ hàng sang kho đóng hàng. Giải pháp này đặc biệt phát huy hiệu quả tối ưu chi phí đối với các tuyến vận tải có cự ly dài như tuyến Đà Nẵng – Dung Quất, nơi chi phí nhiên liệu cho một chiều chạy rỗng là một con số không hề nhỏ.

Việc kết hợp chặt chẽ giữa kiểm soát thời hạn miễn phí và tối ưu hóa lộ trình điều xe sẽ góp phần rút ngắn thời gian quay vòng Container, giảm thiểu tỷ lệ xe chạy không tải và tiết kiệm nhiên liệu. Từ đó, Vietranstimex Đà Nẵng có thể sử dụng hiệu quả nguồn lực phương tiện, giảm chi phí logistics trên từng lô hàng và cải thiện năng lực cạnh tranh thực tế trong mảng dịch vụ vận tải đường bộ.

3.3. Điều kiện và cách thức để thực hiện giải pháp

3.3.1. Đối với giải pháp xây dựng kho dữ liệu tập trung cho hồ sơ lô hàng

3.3.1.1. Điều kiện thực hiện

Để triển khai thành công kho dữ liệu tập trung cho hồ sơ lô hàng, trước hết Vietranstimex Đà Nẵng cần có nền tảng công nghệ phù hợp nhằm lưu trữ, chia sẻ và khai thác dữ liệu một cách tập trung. Trong điều kiện hiện tại, chi nhánh không cần đầu tư các hệ thống máy chủ vật lý phức tạp hay ngân sách phần mềm đắt đỏ, chỉ cần tận dụng các nền tảng điện toán đám mây phổ biến như Google Workspace hoặc Microsoft 365 để giảm chi phí đầu tư ban đầu nhưng vẫn đảm bảo khả năng lưu trữ và truy cập dữ liệu theo thời gian thực. Các nền tảng này cần đáp ứng những yêu cầu cơ bản như khả năng phân quyền truy cập, bảo mật thông tin và chia sẻ dữ liệu linh hoạt giữa các bộ phận trong quá trình thực hiện lô hàng.

Bên cạnh yếu tố công nghệ, dữ liệu đầu vào cần được chuẩn hóa trước khi đưa vào hệ thống. Toàn bộ chứng từ nghiệp vụ như vận đơn (B/L), thông báo hàng đến (A/N), lệnh giao hàng điện tử (eD/O), hóa đơn thương mại (Invoice), phiếu đóng gói (P/L), tờ khai hải quan và các chứng từ phát sinh khác cần được thống nhất về cách đặt tên, định dạng và phương thức lưu trữ. Mỗi lô hàng cần được gán với một mã định danh riêng để làm cơ sở quản lý và liên kết toàn bộ thông tin phát sinh trong suốt quá trình thực hiện dịch vụ. Việc quản lý dữ liệu theo mã lô hàng sẽ giúp nhân sự dễ dàng tra cứu, đối chiếu và theo dõi thông tin thống nhất, hạn chế tình trạng thất lạc hoặc trùng lặp dữ liệu.

Về mặt tổ chức quản lý, Giám đốc chi nhánh cần ban hành quy định quản lý và khai thác dữ liệu chung, đưa việc cập nhật hồ sơ lên hệ thống đám mây trở thành một quy tắc làm việc bắt buộc. Các bộ phận liên quan như kinh doanh, giao nhận và kế toán phải phối hợp chặt chẽ để thay đổi thói quen, chuyển từ việc lưu trữ file rời rạc trên thiết bị cá nhân hoặc gửi qua Zalo sang thao tác cập nhật dữ liệu lên không gian lưu trữ chung nhằm đảm bảo thông tin luôn đầy đủ, chính xác và kịp thời.

3.3.1.2. Cách thức triển khai

Giai đoạn 1: Chuẩn hóa dữ liệu và thiết kế cấu trúc lưu trữ (Tuần 1 - 2)

Trong hai tuần đầu, chi nhánh tiến hành rà soát toàn bộ các loại chứng từ và dữ liệu đang được sử dụng trong quá trình xử lý lô hàng, từ đó xây dựng quy tắc đặt tên, phân loại và lưu trữ thống nhất theo mã định danh riêng của từng lô hàng. Trên cơ sở đó, chi nhánh khởi tạo một hệ thống thư mục gốc trên nền tảng đám mây, cấu trúc thư mục được tổ chức theo mô hình (Năm → Khách hàng → Mã định danh lô hàng). Việc

quy hoạch cấu trúc rõ ràng ngay từ đầu bảo đảm tất cả dữ liệu liên quan đến một lô hàng được tập trung tại cùng một vị trí, tạo thuận lợi cho việc tra cứu và đối chiếu thông tin giữa các nhân sự.

Giai đoạn 2: Thiết lập kho dữ liệu tập trung (Tuần 3 - 4)

Sau khi hoàn thành công tác chuẩn hóa, chi nhánh triển khai khởi tạo hệ thống lưu trữ tập trung trên nền tảng Cloud và đưa quy trình số hóa vào luồng công việc thực tế. Toàn bộ dữ liệu được tải lên theo cấu trúc thư mục đã thiết kế, trong đó mã lô hàng đóng vai trò là đầu mối liên kết thông tin. Đồng thời, chi nhánh thiết lập cơ chế phân quyền truy cập phù hợp cho từng vị trí: nhân viên kinh doanh và nhân viên giao nhận có quyền khởi tạo thư mục và tải lên hồ sơ; nhân viên kế toán được cấp quyền truy cập, tra cứu chứng từ gốc để phục vụ công tác quyết toán chi phí; Giám đốc được cấp toàn quyền quản trị nhằm đảm bảo tính bảo mật và kiểm soát luồng dữ liệu.

Giai đoạn 3: Tích hợp và đồng bộ dữ liệu (Tuần 5 - 6)

Sau khi kho dữ liệu chứng từ đã hình thành, nhân viên giao nhận tiến hành trích xuất và đồng bộ các dữ liệu vận hành từ các hệ thống hiện có như ePort, eD/O và GPS vào nguồn dữ liệu chung của mã lô hàng tương ứng. Thao tác gom luồng thông tin vận hành thực địa và hồ sơ chứng từ vào một nền tảng duy nhất giúp giảm thiểu đáng kể khối lượng đối chiếu thủ công, qua đó các nhân sự có thể nắm bắt toàn cảnh tiến độ lô hàng mà không cần đăng nhập vào nhiều hệ thống riêng lẻ.

Giai đoạn 4: Vận hành chính thức và hoàn thiện hệ thống (từ tuần 7 trở đi)

Sau thời gian thử nghiệm, hệ thống được đưa vào vận hành chính thức đối với toàn bộ lô hàng. Chi nhánh ban hành quy chế quy định rõ về thời hạn tải chứng từ lên hệ thống (ví dụ: không quá 2 giờ làm việc kể từ khi nhận được chứng từ). Giám đốc chi nhánh cần thường xuyên theo dõi tỷ lệ hồ sơ được lưu trữ đầy đủ theo mã lô hàng, mức độ đồng bộ giữa các nhân sự và độ chính xác trong xử lý chứng từ nhằm kịp thời điều chỉnh khi phát sinh bất cập. Nguồn dữ liệu được tích lũy liên tục và chuẩn xác này sẽ trở thành cơ sở phục vụ công tác thống kê, đánh giá hiệu suất hoạt động và hỗ trợ trực tiếp cho Giám đốc chi nhánh trong việc đưa ra các quyết định quản trị phù hợp trong dài hạn.

3.3.2. Đối với giải pháp nâng cao hiệu quả điều phối và theo dõi tiến độ lô hàng

3.3.2.1. Điều kiện thực hiện

Để triển khai giải pháp nâng cao hiệu quả điều phối và theo dõi tiến độ lô hàng, điều kiện tiên quyết là Vietranstimex Đà Nẵng phải vận hành ổn định kho dữ liệu tập trung đã được xây dựng ở giải pháp trước. Toàn bộ thông tin liên quan đến hồ sơ lô hàng, chứng từ và dữ liệu phát sinh trong quá trình thực hiện dịch vụ cần được cập nhật đầy đủ, chính xác và lưu trữ thống nhất trên cùng một nền tảng. Đây là cơ sở để chi nhánh xây dựng hệ thống theo dõi tiến độ và đảm bảo tính liên tục của dòng thông tin giữa các bộ phận.

Về hạ tầng công nghệ, chi nhánh tận dụng các công cụ bảng tính trực tuyến trên nền tảng đám mây như Google Sheets hoặc Microsoft Excel Online để xây dựng bảng theo dõi tiến độ điện tử (E-Dashboard). Hệ thống cần cho phép cập nhật dữ liệu theo thời gian thực, phân quyền truy cập phù hợp và hiển thị trực quan các thông tin như mã lô hàng, khách hàng, trạng thái xử lý, thời gian thực hiện và các mốc tiến độ quan trọng. Đồng thời, dữ liệu từ các hệ thống hiện có như ePort, eD/O và GPS cần được khai thác hiệu quả để nâng cao khả năng giám sát và hỗ trợ công tác điều hành vận tải.

Bên cạnh đó, chi nhánh cần thiết lập cơ chế phối hợp rõ ràng giữa bộ phận kinh doanh, giao nhận, kế toán và đội ngũ tài xế trong quá trình xử lý lô hàng. Mỗi nhân sự phải được quy định cụ thể trách nhiệm cập nhật thông tin và thời điểm cập nhật đối với từng trạng thái xử lý nhằm đảm bảo dữ liệu luôn được ghi nhận kịp thời và thống nhất. Việc hạn chế sử dụng các hình thức trao đổi rời rạc như gọi điện hoặc nhắn tin cá nhân là cần thiết để nâng cao tính minh bạch và khả năng kiểm soát trong toàn bộ quy trình giao nhận.

Về nhân sự, nhân viên giao nhận cần được hướng dẫn sử dụng thành thạo E-Dashboard, chủ động theo dõi tiến độ lô hàng và xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình vận chuyển. Đội ngũ tài xế cũng cần được phổ biến quy định báo cáo trạng thái vận chuyển theo từng giai đoạn nhằm đảm bảo thông tin được truyền tải liên tục và chính xác giữa hiện trường với nhân viên giao nhận trực tiếp phụ trách điều xe.

3.3.2.2. Cách thức triển khai

Giai đoạn 1: Thiết lập E-Dashboard và hệ thống trạng thái lô hàng (Tuần 5 - 6)

Trên cơ sở kho dữ liệu tập trung đã được xây dựng, chi nhánh tiến hành thiết lập bảng theo dõi tiến độ điện tử (E-Dashboard) dưới dạng bảng tính trực tuyến dùng chung để quản lý và theo dõi trạng thái xử lý của từng lô hàng. Mỗi lô hàng được hiển thị dưới dạng một dòng dữ liệu tương ứng với mã lô hàng riêng, bao gồm các thông tin cơ bản

nghư khách hàng, số Container, địa điểm giao hàng, thời hạn miễn phí lưu Container (free time).

Đồng thời, chi nhánh chuẩn hóa bộ trạng thái xử lý (đã nhận chứng từ, đã khai báo hải quan, đã thông quan, đã lấy Container, đang vận chuyển, đã dỡ hàng, đã trả rỗng) và phân công rõ trách nhiệm cập nhật cho nhân viên giao nhận đối với từng trạng thái nhằm đảm bảo dữ liệu được ghi nhận đầy đủ và kịp thời, tạo cơ sở cho công tác giám sát, thống kê và đánh giá hiệu quả vận hành ở các giai đoạn tiếp theo.

Giai đoạn 2: Chuẩn hóa hoạt động điều phối vận tải (Tuần 7 - 8)

Sau khi hệ thống theo dõi được thiết lập, chi nhánh tiến hành chuẩn hóa hoạt động điều phối vận tải theo hướng thống nhất nội dung điều xe, phương thức trao đổi thông tin và quy trình xử lý các tình huống phát sinh. Nhân viên giao nhận có trách nhiệm theo dõi sát sao tình trạng phương tiện, tiến độ làm hàng và cập nhật liên tục mọi thay đổi về thời gian lấy/ giao hàng lên hệ thống. Việc tập trung hóa thông tin này giúp tất cả nhân sự liên quan nắm bắt tình hình đồng bộ, giảm thiểu hoàn toàn sự phụ thuộc vào các kênh trao đổi cá nhân rời rạc, thiếu minh bạch như trước đây.

Giai đoạn 3: Kiểm soát các mốc tiến độ quan trọng (Tuần 9 - 10)

Chi nhánh thiết lập cơ chế giám sát chặt chẽ các mốc thời gian trong quá trình thực hiện lô hàng như thời gian nhận Container tại cảng, thời gian giao hàng, thời hạn trả Container rỗng và thời gian lưu Container miễn phí (free time). Đối với các Container sắp hết hạn free time, nhân viên giao nhận áp dụng ngay cơ chế cảnh báo trực quan (thay đổi màu sắc, định dạng làm nổi bật) trên E-Dashboard để ưu tiên đơn đốc tài xế xử lý, từ đó hạn chế tối đa nguy cơ phát sinh chi phí lưu bãi (DEM/DET) do chậm trễ.

Giai đoạn 4: Vận hành chính thức và hoàn thiện cơ chế điều phối (Từ tuần 11 trở đi)

Sau thời gian thử nghiệm, chi nhánh áp dụng chính thức cơ chế điều phối và theo dõi tiến độ mới cho toàn bộ lô hàng. Dữ liệu vận hành sẽ được tổng hợp định kỳ để Giám đốc đánh giá hiệu quả thông qua các chỉ tiêu đo lường cốt lõi như: thời gian hoàn thành chu trình quay vòng Container và tỷ lệ giao hàng đúng hạn. Việc liên tục theo dõi các chỉ tiêu này giúp chi nhánh nhận diện kịp thời các điểm nghẽn trong quy trình, từ đó đưa ra các điều chỉnh quản trị phù hợp nhằm tối ưu hóa năng lực điều phối vận tải đường bộ và cải thiện chất lượng dịch vụ trong dài hạn.

3.3.3. Đối với giải pháp tối ưu vận hành đội xe và giảm hành trình chạy rỗng

3.3.3.1. Điều kiện thực hiện

Để triển khai giải pháp tối ưu vận hành đội xe và giảm hành trình chạy rỗng, điều kiện tiên quyết là Vietranstimex Đà Nẵng phải có nguồn dữ liệu vận hành đầy đủ và được cập nhật thường xuyên từ các giải pháp trước. Các thông tin như thời gian lấy Container tại cảng, thời gian giao hàng, thời gian trả Container rỗng, thời hạn miễn phí lưu Container (free time), chi phí phát sinh DEM/DET và lịch sử thực hiện lô hàng cần được lưu trữ tập trung và có khả năng truy xuất nhanh để phục vụ công tác điều phối và kiểm soát chi phí. Đây là cơ sở để chi nhánh phân tích hiệu quả khai thác đội xe, nhận diện các nguyên nhân gây phát sinh chi phí và đưa ra các biện pháp tối ưu phù hợp.

Bên cạnh đó, hoạt động điều phối vận tải cần được tổ chức theo hướng chủ động dựa trên dữ liệu thay vì phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân. Nhân viên giao nhận phải thường xuyên theo dõi tiến độ lô hàng trên hệ thống, nắm bắt tình trạng phương tiện và chủ động xây dựng kế hoạch điều xe nhằm giảm thời gian chờ đợi, nâng cao hiệu suất khai thác và hạn chế các hành trình chạy rỗng chiều về.

Về nhân sự, nhân viên giao nhận cần có khả năng phân tích dữ liệu vận hành để lựa chọn phương án điều xe tối ưu, đồng thời chủ động phối hợp với khách hàng, cảng, depot và hãng tàu trong quá trình thực hiện lô hàng. Đội ngũ tài xế cũng cần được nâng cao ý thức tiết kiệm nhiên liệu, tuân thủ lịch trình vận chuyển và cập nhật thông tin kịp thời để hỗ trợ công tác điều hành.

Ngoài ra, trong dài hạn, chi nhánh có thể nghiên cứu áp dụng mô hình “cấp rỗng trực tiếp” (street turn) nhằm giảm hành trình chạy rỗng của xe đầu kéo. Để thực hiện được điều này, cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa nhân viên kinh doanh và nhân viên giao nhận trong việc chia sẻ thông tin về nhu cầu vận chuyển trên các tuyến phù hợp. Đồng thời, việc điều chuyển Container rỗng nhập khẩu để đóng hàng xuất khẩu phải được sự chấp thuận chính thức từ hãng tàu và tuân thủ các quy định liên quan nhằm đảm bảo tính khả thi khi triển khai trong thực tế.

3.3.3.2. Cách thức triển khai

Giai đoạn 1: Phân tích dữ liệu vận hành (Tuần 9 - 10)

Chi nhánh tiến hành tổng hợp và phân tích dữ liệu trên hệ thống E-Dashboard nhằm xác định nguyên nhân gây phát sinh chi phí và làm giảm hiệu quả khai thác đội xe. Các nội dung cần được xem xét bao gồm thời gian hoàn thành chu trình lô hàng, thời gian chờ tại cảng, các trường hợp phát sinh chi phí lưu Container, lưu bãi (DEM/DET)

và tình trạng xe đầu kéo phải thực hiện các hành trình chạy rỗng sau khi giao hàng. Đồng thời, chi nhánh phân tích tác động của các yếu tố này đến hiệu quả khai thác phương tiện và khả năng kiểm soát chi phí vận tải nhằm xác định những điểm còn bất hợp lý trong công tác điều phối hiện tại. Kết quả phân tích sẽ là cơ sở nền tảng để xây dựng các kế hoạch ghép chuyến và tối ưu ở các giai đoạn tiếp theo.

Giai đoạn 2: Tối ưu điều phối và kiểm soát chi phí (Tuần 11 - 13)

Trên cơ sở dữ liệu đã phân tích, nhân viên giao nhận bắt đầu điều chỉnh kế hoạch bố trí phương tiện theo hướng kết hợp đồng thời tiến độ lô hàng, vị trí giao nhận và thời hạn free time nhằm tận dụng tối đa chiều về và hạn chế rủi ro phát sinh DEM/DET. Việc kiểm soát chặt chẽ các mốc thời gian quan trọng như thời gian nhận Container tại cảng, thời gian giao hàng, thời hạn trả Container rỗng và thời gian miễn phí lưu Container (free time) được thực hiện song song với việc rà soát nhu cầu luân chuyển trên cùng tuyến, từ đó giúp chi nhánh vừa kiểm soát hiệu quả hao phí vận hành, vừa đảm bảo cam kết tiến độ với khách hàng.

Giai đoạn 3: Thử nghiệm các phương án giảm hành trình chạy rỗng (Tuần 14 - 16)

Chi nhánh nghiên cứu và áp dụng thử nghiệm các phương thức điều phối linh hoạt như tận dụng chiều về, ghép chuyến hoặc bố trí phương tiện phục vụ các khách hàng có vị trí địa lý gần nhau. Đặc biệt, đối với các tuyến vận chuyển thường xuyên như Đà Nẵng – Dung Quất, việc kết hợp nhiều nhu cầu vận chuyển được ưu tiên hàng đầu để khắc phục tình trạng chạy không tải gây lãng phí nhiên liệu.

Trong suốt quá trình thử nghiệm, nhân viên giao nhận liên tục theo dõi các chỉ tiêu về thời gian hoàn thành chu trình lô hàng, khả năng kiểm soát chi phí DEM/DET và mức độ giảm các hành trình chạy rỗng để đánh giá hiệu quả của từng phương án điều phối. Việc theo dõi thường xuyên các chỉ tiêu này giúp chi nhánh kịp thời điều chỉnh và lựa chọn phương án phù hợp trước khi triển khai rộng rãi.

Giai đoạn 4: Đánh giá và từng bước áp dụng mô hình Street Turn (Từ tháng thứ 5 trở đi)

Sau khi hoạt động điều phối đã ổn định và các phương án giảm hành trình chạy rỗng bước đầu phát huy hiệu quả, chi nhánh có thể nghiên cứu và từng bước áp dụng mô hình “cấp rỗng trực tiếp” (street turn) đối với các tuyến vận chuyển phù hợp. Cụ thể, nhân viên kinh doanh và nhân viên giao nhận sẽ đối chiếu chéo thông tin về nhu cầu vận

chuyển để điều động Container rỗng vừa dỡ xong hàng chuyển sang phục vụ ngay cho khách hàng có nhu cầu đóng hàng, từ đó hạn chế việc phương tiện phải quay về depot trong tình trạng chạy rỗng.

Tuy nhiên, việc áp dụng mô hình này cần được xem xét trên cơ sở sự đồng thuận của hãng tàu, đặc điểm tuyến vận chuyển và nhu cầu thực tế của khách hàng. Chi nhánh định kỳ đánh giá hiệu quả thông qua các tiêu chí như thời gian hoàn thành chu trình lô hàng, khả năng kiểm soát chi phí DEM/DET và mức độ tối ưu hóa hoạt động điều phối phương tiện để tiếp tục hoàn thiện hoạt động vận tải, qua đó trực tiếp tiết giảm chi phí logistics và gia tăng năng lực cạnh tranh cốt lõi của chi nhánh trong dài hạn.

❖ *Sơ đồ Gantt biểu thị tiến độ triển khai của từng giải pháp*

Giải Pháp / Giai đoạn triển khai	Tháng 1 (Tuần 1 - 4)	Tháng 2 (Tuần 5 - 8)	Tháng 3 (Tuần 9 - 12)	Tháng 4 (Tuần 13 - 16)
1. Xây Dựng Kho Dữ Liệu Tập Trung Cho Hồ Sơ Lô Hàng				
Giai đoạn 1: Chuẩn hóa dữ liệu và thiết kế cấu trúc lưu trữ				
Giai đoạn 2: Thiết lập kho dữ liệu tập trung				
Giai đoạn 3: Tích hợp và đồng bộ dữ liệu				
Giai đoạn 4: Vận hành chính thức và hoàn thiện hệ thống				
2. Nâng Cao Hiệu Quả Điều Phối Và Theo Dõi Tiến Độ Lô Hàng				
Giai đoạn 1: Thiết lập E-Dashboard và hệ thống trạng thái lô hàng				
Giai đoạn 2: Chuẩn hóa hoạt động điều phối vận tải				
Giai đoạn 3: Kiểm soát các mốc tiến độ quan trọng				
Giai đoạn 4: Vận hành chính thức và hoàn thiện cơ chế điều phối				

Nhóm Giải Pháp/ Giai đoạn triển khai	Tháng 1 (Tuần 1 - 4)	Tháng 2 (Tuần 5 - 8)	Tháng 3 (Tuần 9 - 12)	Tháng 4 trở đi
3. Tối Ưu Vận Hành Đội Xe Và Giảm Hành Trình Chạy Rỗng				
Giai đoạn 1: Phân tích dữ liệu vận hành				
Giai đoạn 2: Tối ưu điều phối và kiểm soát chi phí				
Giai đoạn 3: Thử nghiệm các phương án giảm hành trình chạy rỗng				
Giai đoạn 4: Đánh giá và từng bước áp dụng mô hình Street Turn	Định hướng từ tháng thứ 5 trở đi			

Sơ đồ 3.3. Bảng tiến độ triển khai các nhóm giải pháp

3.4. Kiến nghị

3.4.1. Kiến nghị đối với Cơ quan nhà nước

Cơ quan quản lý nhà nước cần ưu tiên nâng cấp, mở rộng và bảo trì hạ tầng giao thông, đặc biệt là các tuyến quốc lộ kết nối cảng Đà Nẵng với các khu kinh tế trọng điểm như Dung Quất. Hạ tầng thông suốt là điều kiện quan trọng để rút ngắn thời gian vận chuyển, nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện và giảm chi phí logistics. Nhà nước phải tiếp tục đẩy mạnh chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics, tạo điều kiện cho doanh nghiệp tiếp cận các nền tảng số và dịch vụ công trực tuyến nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và khả năng kết nối dữ liệu.

3.4.2. Kiến nghị đối với Hải quan và Cảng

Đối với cơ quan Hải quan, cần tiếp tục hoàn thiện hệ thống thủ tục điện tử, tiến tới xử lý hồ sơ hoàn toàn trên môi trường số, đồng thời đẩy mạnh ứng dụng công nghệ kiểm tra như máy soi Container để giảm tỷ lệ kiểm hóa thủ công và rút ngắn thời gian thông quan.

Đối với Cảng Đà Nẵng, đơn vị cần tăng cường khả năng kết nối dữ liệu với doanh nghiệp vận tải thông qua hệ thống ePort, cho phép cập nhật và đồng bộ thông tin theo thời gian thực. Đồng thời, cảng cần tiếp tục cải thiện công tác điều tiết phương tiện ra vào, bố trí hợp lý khu vực giao nhận Container nhằm giảm ùn tắc trong giờ cao điểm và rút ngắn thời gian chờ đợi của phương tiện.

3.4.3. Kiến nghị đối với Forwarder và Hãng tàu

Đối với Forwarder, cần thiết lập cam kết thời gian rõ ràng trong việc cung cấp thông tin và bàn giao eD/O, cũng như phối hợp minh bạch trong việc xử lý các khoản phí phát sinh như DEM/DET và lưu ca xe nhằm hạn chế ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng.

Đối với hãng tàu, cần tăng cường phối hợp và chia sẻ thông tin với doanh nghiệp vận tải trong việc quản lý Container rỗng, đồng thời xem xét hỗ trợ triển khai các mô hình tối ưu vận hành như “cấp rỗng trực tiếp” (street turn) đối với các tuyến và khách hàng phù hợp. Hãng tàu cũng có thể nghiên cứu áp dụng chính sách linh hoạt hơn về thời gian miễn phí lưu Container (free time) nhằm hỗ trợ doanh nghiệp giảm nguy cơ phát sinh chi phí DEM/DET và nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Chương 3 đã xác định định hướng và mục tiêu phát triển của Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex - Chi nhánh miền Trung trong giai đoạn 2026 – 2030, từ đó đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu. Các giải pháp được xây dựng theo hướng đồng bộ và phù hợp với quy mô hoạt động của chi nhánh, tập trung vào chuẩn hóa quy trình nghiệp vụ, tăng cường ứng dụng công nghệ trong điều phối, theo dõi tiến độ lô hàng, và tối ưu vận hành đội xe nhằm nâng cao hiệu quả khai thác và giảm hành trình chạy rỗng.

Song song đó, chương cũng làm rõ các điều kiện thực hiện về hạ tầng công nghệ, cơ chế phối hợp và nguồn nhân lực, cũng như xây dựng lộ trình triển khai cụ thể theo từng giai đoạn nhằm đảm bảo tính khả thi khi áp dụng vào thực tế. Ngoài ra, một số kiến nghị đối với cơ quan Nhà nước, cơ quan Hải quan, Cảng Đà Nẵng, Forwarder và hãng tàu cũng được đề xuất nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho chi nhánh trong quá trình triển khai các giải pháp và nâng cao hiệu quả hoạt động.

Nhìn chung, việc triển khai đồng bộ các giải pháp trên sẽ góp phần khắc phục những hạn chế còn tồn tại trong quy trình hiện tại, nâng cao chất lượng dịch vụ, rút ngắn thời gian xử lý, kiểm soát tốt hơn các chi phí phát sinh và tăng cường hiệu quả khai thác đội xe. Qua đó, Vietranstimex Đà Nẵng có thể nâng cao năng lực cạnh tranh, đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng và từng bước hướng tới mục tiêu phát triển bền vững trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ.

BÀI HỌC KINH NGHIỆM & ĐÓNG GÓP CỦA KHÓA LUẬN

Qua quá trình thực tập và thực hiện đề tài, em đã tích lũy được nhiều bài học quan trọng về chuyên môn và kỹ năng nghề nghiệp. Trước hết, việc tiếp cận quy trình thực tế đã giúp em vận dụng linh hoạt nền tảng lý thuyết đã học trên trường vào môi trường làm việc thực tiễn. Từ đó, em hiểu sâu sắc hơn về sự phức tạp trong nghiệp vụ giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu, đặc biệt là các công việc liên quan đến xử lý chứng từ, làm thủ tục hải quan, điều phối phương tiện và kiểm soát chi phí phát sinh như lưu Container (DEM/DET). Đồng thời, em cũng được nâng cao kỹ năng sử dụng nền tảng công nghệ chuyên ngành (VNACCS, ePort) và kỹ năng phối hợp giữa các bộ phận cũng như các bên liên quan trong chuỗi logistics. Khóa luận còn giúp em rèn luyện phương pháp nghiên cứu, từ việc thu thập dữ liệu thực tế đến phân tích, đánh giá và đề xuất giải pháp có tính ứng dụng.

Về mặt đóng góp, khóa luận đã hệ thống hóa cơ sở lý luận về quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu và các tiêu chí đánh giá hiệu quả quy trình. Đề tài phân tích thực trạng hoạt động tại Vietranstimex Đà Nẵng và đề xuất các giải pháp phù hợp với điều kiện thực tế của chi nhánh nhằm nâng cao hiệu quả quản lý dữ liệu, điều phối lô hàng và tối ưu hoạt động vận tải. Kết quả nghiên cứu có thể được sử dụng làm tài liệu tham khảo cho chi nhánh trong quá trình hoàn thiện quy trình giao nhận trong thời gian tới.

KẾT LUẬN CHUNG

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển và yêu cầu về chất lượng dịch vụ ngày càng cao hoạt động giao nhận vận tải đường bộ đối với hàng FCL nhập khẩu giữ vai trò quan trọng trong việc đảm bảo dòng chảy hàng hóa thông suốt từ cảng biển đến khách hàng. Việc hoàn thiện quy trình giao nhận không chỉ giúp chi nhánh nâng cao hiệu quả vận hành, giảm chi phí mà còn tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường. Xuất phát từ thực tiễn đó, đề tài “*Quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex - Chi nhánh miền Trung*” đã được thực hiện và đạt được các kết quả trọng tâm sau:

Thứ nhất, về mặt lý luận, khóa luận đã hệ thống hóa các khái niệm nền tảng liên quan đến hoạt động giao nhận, vận tải đường bộ, Container và quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu. Đồng thời, khóa luận cũng xây dựng được khung phân tích chuẩn mực về quy trình vận hành và các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả trong hoạt động logistics, làm cơ sở khoa học vững chắc để soi chiếu vào thực tiễn.

Thứ hai, về mặt thực tiễn, khóa luận đã phân tích chi tiết quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại Vietranstimex Đà Nẵng thông qua lô hàng thực tế của Công ty TNHH Vesuvius Việt Nam. Trên cơ sở đó, khóa luận đã đánh giá những kết quả đạt được, đồng thời chỉ ra một số hạn chế còn tồn tại như luồng thông tin giữa các bộ phận chưa được tập trung, công tác điều phối và theo dõi tiến độ còn phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm, cũng như hiệu quả khai thác đội xe chưa được tối ưu.

Thứ ba, từ những tồn tại đã được xác định, khóa luận đã đề xuất ba nhóm giải pháp gồm: chuẩn hóa và tập trung dữ liệu nghiệp vụ; nâng cao hiệu quả điều phối và theo dõi tiến độ lô hàng; tối ưu vận hành đội xe và giảm hành trình chạy rỗng. Các giải pháp tận dụng tối đa các nền tảng công nghệ sẵn có nhằm đảm bảo tính khả thi và hiệu quả khi triển khai trong thực tế.

Nhìn chung, khóa luận đã hoàn thành tốt các mục tiêu nghiên cứu đề ra, đóng góp một phần nhỏ vào việc hoàn thiện quy trình giao nhận vận tải đường bộ hàng FCL nhập khẩu tại chi nhánh. Mặc dù đã cố gắng hoàn thiện nội dung nghiên cứu, nhưng do hạn chế về thời gian thực hiện, phạm vi nghiên cứu và kinh nghiệm thực tiễn, khóa luận vẫn còn những điểm cần tiếp tục nghiên cứu và hoàn thiện trong tương lai. Đây sẽ là cơ sở để các nghiên cứu tiếp theo mở rộng phạm vi phân tích, đồng thời lượng hóa rõ hơn hiệu quả của các giải pháp được đề xuất.

PHỤ LỤC

1. Báo cáo hoạt động kinh doanh của Công ty CP Vận tải Đa phương thức Vietranstimex trong năm 2024 và 2025 (2 trang)

Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex

B02-DN

BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH
cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2024

VND

Mã số	CHỈ TIÊU	Thuyết minh	Năm nay	Năm trước
10	1. Doanh thu thuần về cung cấp dịch vụ	22.1	184.947.185.824	133.957.262.502
11	2. Giá vốn dịch vụ cung cấp	23	(221.180.470.947)	(204.142.147.325)
20	3. Lỗ gộp về cung cấp dịch vụ		(36.233.285.123)	(70.184.884.823)
21	4. Doanh thu hoạt động tài chính	22.2	1.067.142.756	1.002.740.165
22 23	5. Chi phí tài chính Trong đó: Chi phí lãi vay	24	(5.212.067.660) (5.212.067.660)	(5.697.891.860) (5.665.318.821)
25	6. Chi phí bán hàng	25	(3.812.075.152)	(5.458.581.372)
26	7. Chi phí quản lý doanh nghiệp	26	(52.009.301.449)	(38.363.936.993)
30	8. Lỗ thuần từ hoạt động kinh doanh		(96.199.586.628)	(118.702.554.883)
31	9. Thu nhập khác	28	169.421.133	78.692.986.603
32	10. Chi phí khác	28	(7.390.701.203)	(11.294.723.935)
40	11. (Lỗ) lợi nhuận khác	28	(7.221.280.070)	67.398.262.668
50	12. Tổng lỗ kế toán trước thuế		(103.420.866.698)	(51.304.292.215)
51	13. Chi phí thuế TNDN hiện hành	29.1	(1.263.000.000)	(26.301.544.351)
52	14. Chi phí thuế TNDN hoãn lại		-	(441.882.025)
60	15. Lỗ sau thuế TNDN		(104.683.866.698)	(78.047.718.591)
70	16. Lỗ cơ bản trên cổ phiếu	31	(4.992)	(3.721)
71	17. Lỗ suy giảm trên cổ phiếu	31	(4.992)	(3.721)

Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

Ngày 26 tháng 3 năm 2025

Phạm Thanh Huyền
Người lập

Nguyễn Bửu Thanh Loan
Kế toán trưởng



Đặng Vũ Thành
Tổng Giám đốc

BÁO CÁO KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH
cho năm tài chính kết thúc ngày 31 tháng 12 năm 2025

VND

Mã số	CHỈ TIÊU	Thuyết minh	Năm nay	Năm trước
10	1. Doanh thu thuần về cung cấp dịch vụ	23.1	137.236.047.900	184.947.185.824
11	2. Giá vốn dịch vụ cung cấp	24	(141.691.696.017)	(221.180.470.947)
20	3. Lỗ gộp về cung cấp dịch vụ		(4.455.648.117)	(36.233.285.123)
21	4. Doanh thu hoạt động tài chính	23.2	769.818.261	1.067.142.756
22 23	5. Chi phí tài chính Trong đó: Chi phí lãi vay	25	(5.392.881.817) (5.386.806.336)	(5.212.067.660) (5.212.067.660)
25	6. Chi phí bán hàng	26	(4.837.777.328)	(3.812.075.152)
26	7. Chi phí quản lý doanh nghiệp	27	(22.166.271.642)	(52.009.301.449)
30	8. Lỗ thuần từ hoạt động kinh doanh		(36.082.760.643)	(96.199.586.628)
31	9. Thu nhập khác	29	745.788.069	169.421.133
32	10. Chi phí khác	29	(1.817)	(7.390.701.203)
40	11. Lợi nhuận (lỗ) khác	29	745.786.252	(7.221.280.070)
50	12. Tổng lỗ kế toán trước thuế		(35.336.974.391)	(103.420.866.698)
51	13. Chi phí thuế TNDN hiện hành	30.1	-	(1.263.000.000)
60	14. Lỗ sau thuế TNDN		(35.336.974.391)	(104.683.866.698)
70	15. Lỗ cơ bản trên cổ phiếu	32	(1.685)	(4.992)
71	16. Lỗ suy giảm trên cổ phiếu	32	(1.685)	(4.992)

Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

Ngày 26 tháng 3 năm 2026


Phạm Thanh Huyền
Người lập


Nguyễn Bửu Thanh Loan
Kế toán trưởng


Đặng Vũ Thành
Tổng Giám đốc

2. Tờ khai thông quan Luồng vàng (9 trang)

<IMP>

1/9

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

0778299174

Số tờ khai107782991740Số tờ khai đầu tiên

Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng

Mã phân loại kiểm tra2Mã loại hìnhA41 2 [4]Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai6903

Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khaiCKDUNGQUATMã bộ phận xử lý tờ khai00

Ngày đăng ký09/12/2025 20:43:13Ngày thay đổi đăng ký10/12/2025 11:41:52Thời hạn tái nhập/ tái xuất

Người nhập khẩu

Mã0309510775

TênCÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM

Mã bưu chính+43

Địa chỉTầng 7, Tòa nhà Peakview Tower, số 36 phố Hoàng Cầu, Phường Ô Chợ Dừa, Hà Nội, Việt Nam

Số điện thoại0909921126

Người ủy thác nhập khẩu

Mã

Tên

Người xuất khẩu

Mã

TênVESUVIUS INDIA LIMITED

Mã bưu chính

Địa chỉP104 TARATOLLA ROAD, KOLKATAKOLKATA, WEST BENGAL 700088INDIA

Mã nướcIN

Đại lý Hải quan

Số vận đơn

1171125283615000155

2

3

4

5

Số lượng17BX

Tổng trọng lượng hàng (Gross)9.400KGM

Số lượng container1

Địa điểm lưu kho34CES01XN CANG TIEN SA

Địa điểm dỡ hàngVNDTS CANG TIEN SA (D.NANG)

Địa điểm xếp hàngINCCUKOLKATA

Phương tiện vận chuyển9999SINAR PANGKALAN SUSU / 018E

Ngày hàng đến05/12/2025

Ký hiệu và số hiệuPO:1242500240-11 DT-09.05.25;1242500469-1 DT-24.09.25;1242500352-2 DT-13.08.25;1242500359-1 DT-13.08.25;1242500489-3 DT-09.10.25.

Ngày được phép nhập kho đầu tiên09/12/2025

Mã văn bản pháp quy khácZN

Số hóa đơnB - IV-VV-C-S365

Số tiếp nhận hóa đơn điện tử

Ngày phát hành07/11/2025

Phương thức thanh toánKC

Tổng trị giá hóa đơnA - FOB - USD -25.557,1

Tổng trị giá tính thuế678.311.349,9

Tổng hệ số phân bổ trị giá25.557,1 -

Mã kết quả kiểm tra nội dung

Giấy phép nhập khẩu

1ZN02 - 8770352821

2

3

4

5

Mã phân loại khai trị giá6

Khai trị giá tổng hợp

Các khoản điều chỉnh

Phí vận chuyểnA - VND -9.507.600

Phí bảo hiểmD - -

Mã tênMã phân loạiTrị giá khoản điều chỉnhTổng hệ số phân bổ

1

2

3

4

5

Chi tiết khai trị giá

17112025*% PTTT: TT 60 ngày inv, BH cho CTY THẾP HP DQ theo HĐ:0182.2024/HPDQ-VESUVIUSV.LH CONG:0909921126 .C/o form AI: EIC/2025/013/1701420A/00452153 ;EIC/2025/013/1701332A/00452106 ;EIC/2025/013/1701221A/00452236; EIC/2025/013/1701106A/00452067 ngày 08/12/2025.

Tên sắc thuế

Tổng tiền thuế

Số dòng tổng

1V Thuế GTGT54.264.908VND7

2VND

3VND

Tổng tiền thuế phải nộp54.264.908VND

Số tiền bảo lãnh

Tỷ giá tính thuếUSD-26.169VND

4VND

5VND

6VND

Mã xác định thời hạn nộp thuếD

Người nộp thuế1

Mã lý do đề nghị BP

Phân loại nộp thuếA

Tổng số trang của tờ khai9

Tổng số dòng hàng của tờ khai7

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai107782991740

Số tờ khai đầu tiên/

Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng

Mã phân loại kiểm tra2

Mã loại hìnhA41 2 [4]

Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai6903

Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khaiCKDUNGQUAT

Mã bộ phận xử lý tờ khai00

Ngày đăng ký09/12/2025 20:43:13

Ngày thay đổi đăng ký10/12/2025 11:41:52

Thời hạn tái nhập/ tái xuất

Số định kèm khai báo điện tử1

ETC - 7224896409602

-

3

-

Phần ghi chú

C/o form AI: EIC/2025/013/1701556A/00452032; EIC/2025/013/1701483A/00452090 ngày 08/12/2025

Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp

Số quản lý người sử dụng00515

Phân loại chỉ thị của Hải quanA

Tên

Nội dung

1

10/12/2025

Thông báo

Công chức tiếp nhận: Chi - 0935495688.

2

/ /

3

/ /

4

/ /

5

/ /

6

/ /

7

/ /

8

/ /

9

/ /

10

/ /

Mục thông báo của Hải quan

Tên trưởng đơn vị Hải quan

Trưởng Hải quan CK cảng Dung Quất

Ngày cấp phép

10/12/2025 18:27:45

Ngày hoàn thành kiểm tra

10/12/2025 15:05:10

Phân loại thẩm tra sau thông quan

Ngày phê duyệt BP

/ /

Ngày hoàn thành kiểm tra BP

/ /

Số ngày mong đợi đến khi cấp phép nhập khẩu

Tổng số tiền thuế chậm nộp

Dành cho VAT hàng hóa đặc biệt

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

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai	107782991740	Số tờ khai đầu tiên	/
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Mã phân loại kiểm tra	2	Mã loại hình	A41 2 [4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai		Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai	6903
Ngày đăng ký	09/12/2025 20:43:13	Mã bộ phận xử lý tờ khai	00
		Ngày thay đổi đăng ký	10/12/2025 11:41:52
		Thời hạn tái nhập/ tái xuất	

<01>

Mã số hàng hóa	69032000	Mã quản lý riêng		Mã phân loại tái xác nhận gi	[]
Mô tả hàng hóa	Cốc bao đồng dạng chuông chòm cầu ARGON LADLE SHROUD, bằng gốm chịu lửa đã nung (chịu nhiệt 1750 độC) , dùng để kết nối cốc rót dưới của thùng rót với TTG , code:BD72348, TP chính: A1203>50%. Hàng mới 100%				
Số của mục khai khoản điều chỉnh		Số lượng (1)	12	PCE	
Trị giá hóa đơn	3.244,2	Số lượng (2)	16	PCE	
Thuế nhập khẩu		Đơn giá hóa đơn	270,35	USD	PCE
Trị giá tính thuế(S)	86.104.357,7458	VND	Trị giá tính thuế(M)	-	
Số lượng tính thuế			Đơn giá tính thuế	7.175.363,145483	- VND - PCE
Thuế suất	C	0% -	Mã áp dụng thuế tuyệt đối		
Số tiền thuế		VND	Nước xuất xứ	IN - INDIA - B08	
Số tiền miễn giảm		VND	Mã ngoài hạn ngạch		
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng					
Danh mục miễn thuế nhập khẩu		-			
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu					

Thuế và thu khác

1	Tên	Thuế GTGT	Mã áp dụng thuế suất	VB245
	Trị giá tính thuế	86.104.357,7458	VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất	8%		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	6.888.348,6197	VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
2	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
3	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
4	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
5	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai

107782991740

Số tờ khai đầu tiên

/

Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng

Mã phân loại kiểm tra

2

Mã loại hình

A41 2 [4]

Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai

6903

Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai

CKDUNGQUAT

Mã bộ phận xử lý tờ khai

00

Ngày đăng ký

09/12/2025 20:43:13

Ngày thay đổi đăng ký

10/12/2025 11:41:52

Thời hạn tái nhập/ tái xuất

<02>

Mã số hàng hóa

69032000

Mã quản lý riêng

Mã phân loại tái xác nhận ghi

[]

Mô tả hàng hóa

Cốc bao dòng dạng chuông chòm cầu ARGON LADLE SHROUD, bằng gốm chịu lửa đã nung (chịu nhiệt 1750 độC), dùng để kết nối cốc rót dưới của thùng rót với TTG ,code:BD72348,TP chính:A1203>50%.Hàng mới 100%

Số của mục khai khoản điều chỉnh		Số lượng (1)	24	PCE
Trị giá hóa đơn	1.440	Số lượng (2)	12	PCE
Thuế nhập khẩu		Đơn giá hóa đơn	60 USD	PCE
Trị giá tính thuế(S)	38.219.060,2164 VND	Trị giá tính thuế(M)	-	
Số lượng tính thuế		Đơn giá tính thuế	1.592.460,84235 - VND	- PCE
Thuế suất	C 0% -	Mã áp dụng thuế tuyệt đối		
Số tiền thuế	VND	Nước xuất xứ	IN - INDIA - B08	
Số tiền miễn giảm	VND	Mã ngoài hạn ngạch		
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng				
Danh mục miễn thuế nhập khẩu	-			
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu				

Thuế và thu khác				
1	Tên	Thuế GTGT	Mã áp dụng thuế suất	VB245
	Trị giá tính thuế	38.219.060,2164 VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất	8%	Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	3.057.524,8173 VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
2	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
3	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
4	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
5	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai	107782991740	Số tờ khai đầu tiên	/
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Mã phân loại kiểm tra	2	Mã loại hình	A41 2 [4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	CKDUNGQUAT	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai	6903
Ngày đăng ký	09/12/2025 20:43:13	Ngày thay đổi đăng ký	10/12/2025 11:41:52
		Mã bộ phận xử lý tờ khai	00
		Thời hạn tái nhập/ tái xuất	

<03>			
Mã số hàng hóa	69032000	Mã quản lý riêng	Mã phân loại tái xác nhận gì []
Mô tả hàng hóa	Ông đúc kín thùng trung gian Thin Slab Subentry Nozzle, bằng gốm chịu lửa đã nung(chịu nhiệt 1750 độC) , dùng để bao bọc dòng thép từ thùng TG xuống khuôn,code:BF05850,TP chính:Al2O3>50%,Hàng mới 100%		

Số của mục khai khoản điều chỉnh		Số lượng (1)	24	PCE
Trị giá hóa đơn	9.304,8	Số lượng (2)	24	PCE
Thuế nhập khẩu		Đơn giá hóa đơn	387,7	USD PCE
Trị giá tính thuế(S)	246.958.827,4315	VND	Trị giá tính thuế(M)	-
Số lượng tính thuế			Đơn giá tính thuế	10.289.951,142979 - VND - PCE
Thuế suất	C	0% -	Mã áp dụng thuế tuyệt đối	
Số tiền thuế		VND	Nước xuất xứ	IN - INDIA - B08
Số tiền miễn giảm		VND	Mã ngoài hạn ngạch	
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng				
Danh mục miễn thuế nhập khẩu				
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu				

Thuế và thu khác				
1	Tên	Thuế GTGT		Mã áp dụng thuế suất VB245
	Trị giá tính thuế	246.958.827,4315	VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất	8%		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	19.756.706,1945	VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
2	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
3	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
4	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
5	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	



Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai 107782991740 Số tờ khai đầu tiên /
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng
Mã phân loại kiểm tra 2 Mã loại hình A41 2 [4] Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai 6903
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai CKDUNGQUAT Mã bộ phận xử lý tờ khai 00
Ngày đăng ký 09/12/2025 20:43:13 Ngày thay đổi đăng ký 10/12/2025 11:41:52 Thời hạn tái nhập/ tái xuất

<04>
Mã số hàng hóa 68159900 Mã quản lý riêng Mã phân loại tái xác nhận gi []
Mô tả hàng hóa Chậu chặn tạp chất ATOM (SP làm từ chất liệu khoáng), để chặn thép nguội từ TTG xuống khuôn, code: BX08006, TP chính: AL2O3>50%, chưa nung sấy ở nhiệt độ 240 độ C. Hàng mới 100%

Số của mục khai khoản điều chỉnh
Trị giá hóa đơn 1.724,8
Thuế nhập khẩu
Trị giá tính thuế(S) 45.777.941,0147 VND
Số lượng tính thuế
Thuế suất C 0% - VND
Số tiền thuế VND
Số tiền miễn giảm VND
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng
Danh mục miễn thuế nhập khẩu -
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu

Số lượng (1) 16 PCE
Số lượng (2) 16 PCE
Đơn giá hóa đơn 107,8 USD PCE
Trị giá tính thuế(M) -
Đơn giá tính thuế 2.861.121,313419 - VND - PCE
Mã áp dụng thuế tuyệt đối
Nước xuất xứ IN - INDIA - B08
Mã ngoài hạn ngạch

Thuế và thu khác				
1	Tên	Thuế GTGT		Mã áp dụng thuế suất VB245
	Trị giá tính thuế	45.777.941,0147	VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất	8%		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	3.662.235,2812	VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
2	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
3	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
4	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	
5	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế		VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế		VND	
	Số tiền miễn giảm		VND	

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai	107782991740	Số tờ khai đầu tiên	/
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Mã phân loại kiểm tra	2	Mã loại hình	A41 2 [4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	CKDUNGQUAT	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai	6903
Ngày đăng ký	09/12/2025 20:43:13	Ngày thay đổi đăng ký	10/12/2025 11:41:52
		Mã bộ phận xử lý tờ khai	00
		Thời hạn tái nhập/ tái xuất	

<05>			
Mã số hàng hóa	68159900	Mã quản lý riêng	Mã phân loại tái xác nhận gi []
Mô tả hàng hóa	Chậu chặn tạp chất ATOM (SP làm từ chất liệu khoáng), để tối ưu hóa dòng chảy thép lỏng từ TTG xuống khuôn, code: BX08071, TP chính: Al2O3>50%, chưa nung, sấy ở nhiệt độ 240 độ C. Mối 100%		

Số của mục khai khoản điều chỉnh		Số lượng (1)	16	PCE
Trị giá hóa đơn	1.154,4	Số lượng (2)	16	PCE
Thuế nhập khẩu		Đơn giá hóa đơn	72,15 USD	PCE
Trị giá tính thuế(S)	30.638.946,6068 VND	Trị giá tính thuế(M)	-	
Số lượng tính thuế		Đơn giá tính thuế	1.914.934,162925 - VND	- PCE
Thuế suất	C 0% -	Mã áp dụng thuế tuyệt đối		
Số tiền thuế	VND	Nước xuất xứ	IN - INDIA - B08	
Số tiền miễn giảm	VND	Mã ngoài hạn ngạch		
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng				
Danh mục miễn thuế nhập khẩu	-			
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu				

Thuế và thu khác				
1	Tên	Thuế GTGT		Mã áp dụng thuế suất VB245
	Trị giá tính thuế	30.638.946,6068 VND		Số lượng tính thuế
	Thuế suất	8%		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	2.451.115,7285 VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
2	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND		Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
3	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND		Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
4	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND		Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
5	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND		Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai **107782991740** Số tờ khai đầu tiên /
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng
Mã phân loại kiểm tra **2** Mã loại hình **A41 2 [4]** Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai **6903**
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai **CKDUNGQUAT** Mã bộ phận xử lý tờ khai **00**
Ngày đăng ký **09/12/2025 20:43:13** Ngày thay đổi đăng ký **10/12/2025 11:41:52** Thời hạn tái nhập/ tái xuất

<06>

Mã số hàng hóa **68159900** Mã quản lý riêng Mã phân loại tái xác nhận giá trị []
Mô tả hàng hóa **Chậu chặn tạp chất ATOM (SP làm từ chất liệu khoáng), để tối ưu hóa dòng chảy thép lỏng từ TTG xuống khuôn, code: BX08071, TP chính : Al2O3>50%, chưa nung, sấy ở nhiệt độ 240 độ C. Mới 100%**

Số của mục khai khoản điều chỉnh	Số lượng (1)	56	PCE
Trị giá hóa đơn	Số lượng (2)	56	PCE
Thuế nhập khẩu	Đơn giá hóa đơn	72,15 USD	PCE
Trị giá tính thuế(S)	Trị giá tính thuế(M)	-	
Số lượng tính thuế	Đơn giá tính thuế	1.914.934,162925 - VND	- PCE
Thuế suất	Mã áp dụng thuế tuyệt đối		
Số tiền thuế	Nước xuất xứ	IN - INDIA - B08	
Số tiền miễn giảm	Mã ngoài hạn ngạch		
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Danh mục miễn thuế nhập khẩu			
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu			

Thuế và thu khác

1	Tên	Thuế GTGT	Mã áp dụng thuế suất	VB245
	Trị giá tính thuế	107.236.313,1238 VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất	8%	Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	8.578.905,0499 VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
2	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
3	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
4	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
5	Tên		Mã áp dụng thuế suất	
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai 107782991740 Số tờ khai đầu tiên /
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng
Mã phân loại kiểm tra 2 Mã loại hình A41 2 [4] Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai 6903
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai CKDUNGQUAT Mã bộ phận xử lý tờ khai 00
Ngày đăng ký 09/12/2025 20:43:13 Ngày thay đổi đăng ký 10/12/2025 11:41:52 Thời hạn tái nhập/ tái xuất

<07>

Mã số hàng hóa 69032000 Mã quản lý riêng Mã phân loại tái xác nhận giá []
Mô tả hàng hóa Ông chính đồng UNIROD bằng gốm chịu lửa đã nung (chịu nhiệt 1750 độ C), dùng điều chỉnh lưu lượng thép lỏng của thùng trung gian, code: BP80138, TP chính: A1203>50%. Hàng mới 100%

Số của mục khai khoản điều chỉnh		Số lượng (1)	30	PCE
Trị giá hóa đơn	4.648,5	Số lượng (2)	30	PCE
Thuế nhập khẩu		Đơn giá hóa đơn	154,95 USD	PCE
Trị giá tính thuế(S)	123.375.903,761 VND	Trị giá tính thuế(M)	-	
Số lượng tính thuế		Đơn giá tính thuế	4.112.530,125367 - VND	- PCE
Thuế suất	C 0% -	Mã áp dụng thuế tuyệt đối		
Số tiền thuế	VND	Nước xuất xứ	IN - INDIA - B08	
Số tiền miễn giảm	VND	Mã ngoài hạn ngạch		
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng				
Danh mục miễn thuế nhập khẩu	-			
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu				

Thuế và thu khác				
1	Tên	Thuế GTGT		Mã áp dụng thuế suất VB245
	Trị giá tính thuế	123.375.903,761 VND		Số lượng tính thuế
	Thuế suất	8%		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	9.870.072,3009 VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
2	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND		Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
3	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND		Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
4	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND		Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		
5	Tên			Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND		Số lượng tính thuế
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND		
	Số tiền miễn giảm	VND		

3. Phiếu nhập kho/ giao hàng – Delivery Note (1 trang)



CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM

Tầng 7, Tòa nhà Peakview Tower, số 36 phố Hoàng Cầu, Phường Ô Chợ
Dừa, Thành phố Hà Nội

To: CÔNG TY CỔ PHẦN THÉP HÒA PHÁT DUNG QUẤT
Khu Kinh Tế Dung Quất, Xã Vạn Tường, Tỉnh Quảng Ngãi, Việt Nam
Ref: 113873

CHI TIẾT HÀNG HÓA KIỂM PHIẾU NHẬP KHO/GIAO HÀNG

Phiếu số: VV_C_Shipment 365
Ngày:

No	Mã hàng hóa	Mô tả hàng hóa	Số lượng pallet	Số lượng	Đơn vị	Khối lượng tịnh	Khối lượng cả bao bì	Số HD
1	BD72348	Cốc bao đồng Bell C2B BD72348	3	36	PCS	3,198.00	3,498.00	0560.2024/HPDQ- VESUVIUSVN
2	BF05850	Ổng đúc kín TTG BF05850	2	24	PCS	1,632.00	2,002.00	
3	BX08006	Bát SEN đúc sẵn ATOM	2	16	PCS	300.00	440.00	
4	BP80138	Stopper Thanh chính đồng TTG BP80138	1	30	PCS	1,619.00	1,705.00	
		TỔNG	8	106		6,749.00	7,645.00	

Bên Giao

Bên nhận



CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM

Tầng 7, Tòa nhà Peakview Tower, số 36 phố Hoàng Cầu, Phường Ô Chợ
Dừa, Thành phố Hà Nội

To: CÔNG TY CỔ PHẦN THÉP HÒA PHÁT DUNG QUẤT
Khu Kinh Tế Dung Quất, Xã Vạn Tường, Tỉnh Quảng Ngãi, Việt Nam
Ref: 113873

CHI TIẾT HÀNG HÓA KIỂM PHIẾU NHẬP KHO/GIAO HÀNG

Phiếu số: VV_C_Shipment 365/ HPDQ2
Ngày:

No	Mã hàng hóa	Mô tả hàng hóa	Số lượng pallet	Số lượng	Đơn vị	Khối lượng tịnh	Khối lượng cả bao bì	Số HD
1	BX08071	Bát SEN đúc sẵn BX08071	9	72	PCS	1,125.00	1,755.00	2353.2024/HPDQ2- VESUVIUSVN(HRC2-ĐÚC 2)
		TỔNG	9	72		1,125.00	1,755.00	

Bên Giao

Bên nhận

4. Tình trạng thông quan của Container (1 trang)

 TRA CỨU CONTAINER	TRA CỨU Container	TRA CỨU Booking	Tàu Đang Làm Hàng
	TRA CỨU Bill	TRA CỨU Tàu Container	

MOAU5822641

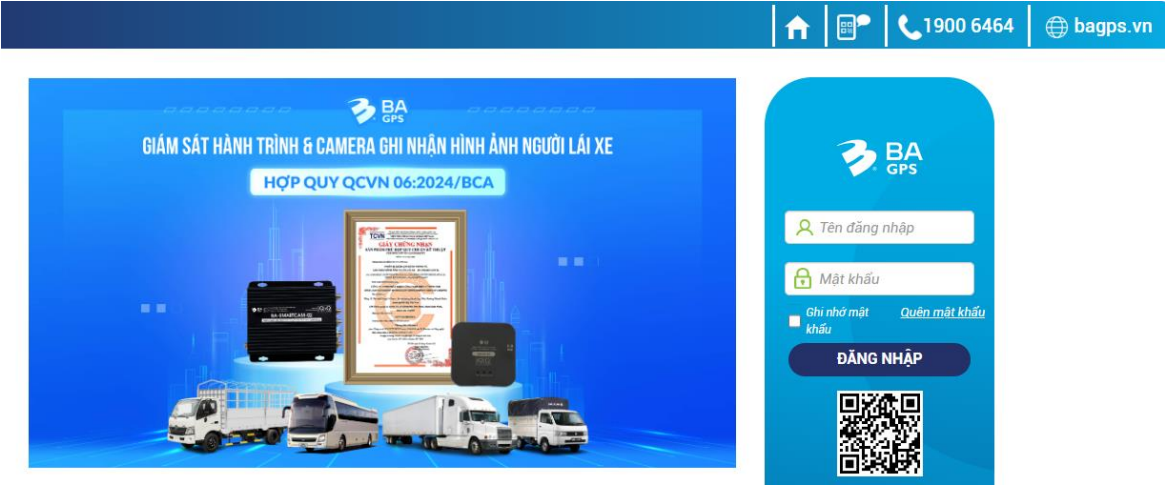
9 + 7 =

SEARCH

Xuất ra Excel

Container	Trạng thái	Trạng thái hải quan	OPR	Kích cỡ	FE	Nhập/Xuất	Loại hàng	Seal	Số xe hạ	Ngày vào	Ngày ra
MOAU5822641	Đã giao	Thông quan	ONE	22G0 (22G0)	F	Xuất	Tổng hợp	VN81196AQ	43F00876	2026-03-23 20:14:38	2026-03-2
MOAU5822641	Đã giao	Thông quan	ONE	22G0 (22G0)	F	Nhập	Tổng hợp	IN2004794		2025-12-07 09:26:45	2025-12-1

5. Hệ thống Bình Anh – BA GPS (1 trang)



6. Phiếu cân (1 trang)

BM.28/QT.10
01/06/2023
14:16:42 - 12/12/2025

HÒA PHÁT
GANG THÉP
CÔNG TY CỔ PHẦN THÉP
HÒA PHÁT DUNG QUẤT

PHIẾU CÂN

Trạm cân số 1B Số phiếu cân: 1-92 Kíp: 1B - Ngày tạo phiếu : 12/12/2025

Nội dung cân: NHẬP MUA NGOÀI Hợp đồng:

Hàng hóa:	VẬT LIỆU CHỊU LỬA		Khách hàng :CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM	
Tàu/Container:			Đại diện :TRẦN VĂN CỐ	
Biển số xe:	50H-11890	Số romooc: 51R-40519	Giờ vào: 12/12/2025 13:08:40	Tốc độ
Đơn vị v/c:	Khách ngoài		Giờ ra: 12/12/2025 14:15:27	(km/h)
KL lần 1 [kg]:	28,040		Lô hàng :Lô 365	Chuyến số: 1
KL lần 2 [kg]:	21,060		Ghi chú : Cân 1 - HRC1-0560.2024/HPDQ-VESUVIUSVN	
KL lần 3 [kg]:	6,980	Số lượng :		

Nhân viên cân hàng
(Ký ghi rõ họ tên)

Văn Thị Thu
HPDQ07381

Khách hàng
(Ký ghi rõ họ tên)

Trần Văn Cố

BM.28/QT.10
01/06/2023
14:29:51 - 12/12/2025

HÒA PHÁT
GANG THÉP
CÔNG TY CỔ PHẦN THÉP
HÒA PHÁT DUNG QUẤT

PHIẾU CÂN

Trạm cân số 1B Số phiếu cân: 1-110 Kíp: 1B - Ngày tạo phiếu : 12/12/2025

Nội dung cân: NHẬP MUA NGOÀI Hợp đồng:

Hàng hóa:	VẬT LIỆU CHỊU LỬA		Khách hàng :CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM	
Tàu/Container:			Đại diện :TRẦN VĂN CỐ	
Biển số xe:	50H-11890	Số romooc: 51R-40519	Giờ vào: 12/12/2025 14:16:38	Tốc độ
Đơn vị v/c:	Khách ngoài		Giờ ra: 12/12/2025 14:28:36	(km/h)
KL lần 1 [kg]:	21,060			Chuyến số: 2
KL lần 2 [kg]:	19,560		Ghi chú : Cân 2- HRC2-2353.2024/HPDQ2-VESUVIUSVN	
KL lần 3 [kg]:	1,500	Số lượng :		

Nhân viên cân hàng
(Ký ghi rõ họ tên)

Văn Thị Thu
HPDQ07381

Khách hàng
(Ký ghi rõ họ tên)

Trần Văn Cố

7. Ủy nhiệm chi (2 trang)



SINCE 1901

CẢNG ĐÀ NẴNG

Kết nối vì sự thịnh vượng

HÓA ĐƠN GIÁ TRỊ GIA TĂNG

VAT INVOICE

Ký hiệu: **1K25TTB**

Số (Invoice No.): **19004**

Ngày (Dated): 15/12/2025

Đơn vị bán hàng (Seller): **CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG**

Mã số thuế (Tax Code): **0400101972**

Địa chỉ (Address): **26 Bạch Đằng, Phường Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam**

Số tài khoản (Account No.): **USD 0041370140319; VND 0041000000671 tại Ngân hàng Vietcombank Đà Nẵng**

VND 06001010000866 tại Ngân hàng TMCP Hàng Hải Việt Nam

Điện thoại (Phone): **(84-0236) 3822 163** | Fax: **(84-0236) 3822565** | Website: **www.danangport.com**

Đơn vị mua hàng (Buyer): **CHI NHÁNH MIỀN TRUNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐÀ PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX**

Địa chỉ (Address): **76 - 78 Bạch Đằng, Phường Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam**

Mã số thuế (Tax Code): **0400101901-016**

Tên đại lý (Agency):

Tên tàu (Name of Vessel): Số chuyến (Voyage): Quốc tịch (Flag):

Ngày đến (Arrival): Ngày đi (Departure): Nơi đậu (Berth):

Loại hàng (Kinds of goods): Container đầu bãi Trọng tải (GRT):

Hình thức thanh toán (Method of Payment): **TM/CK**

Ghi chú (Notes): **BILL : 283615000155**

Stt No.	Tên hàng hóa, dịch vụ Item	Đvt Unit	Số lượng Quantity	Đơn giá Price	Thành tiền Amount			
1	2	3	4	5	6=4x5			
1	Nâng container tại bãi Tiên Sa 20'F MOAU5822641 22G0 F IM CONT		1	575.000	575.000			
Cộng tiền hàng (Total Amount):					575.000			
Thuế suất GTGT (VAT Rate): 8%		Tiền thuế GTGT (VAT):			46.000			
Tổng cộng tiền thanh toán (Total):					621.000			
Số tiền viết bằng chữ: Sáu trăm hai mươi một nghìn đồng chẵn								
Amount (in words)								
Người mua hàng Buyer (Ký, họ tên) (Signature, full name)			Người bán hàng Seller (Ký, họ tên, đóng dấu) (Signature, full name, seal)					
			Ký bởi: CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG					
			(Signed by) NẶNG					
			Ký ngày: 15/12/2025					
			(Date)					

Trà cứu hóa đơn tại Website: <https://einvoice.fast.com.vn> Mã tra cứu hóa đơn (Invoice code): **11 R1E 519 2MD D1T 7C8**

Đơn vị cung cấp giải pháp hóa đơn điện tử: Công ty Cổ phần Phần mềm Quản lý Doanh nghiệp FAST, MST: 0100727825 (www.fast.com.vn)



HÓA ĐƠN GIÁ TRỊ GIA TĂNG
(VAT INVOICE)

Ký hiệu (Serial No.): 1C25TSS
Số (Invoice No.): 5339

Ngày (Day) 12 tháng (month) 12 năm (year) 2025
MCQT cấp (Verification Code): 00EF1163807636456B82D831B1969F5E08

Đơn vị bán hàng (Seller): CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP ĐÀ NẴNG
Mã số thuế (Tax Code): 0401358956
Địa chỉ (Address): Khu B1-6, KCN Dịch vụ Thủy sản Thọ Quang, Phường Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam.
Điện thoại (Tel): 0236 3943349 Fax: 0236 3937769 Email: Info@saigonshipdanang.com Website: www.saigonshipdanang.com
Số tài khoản (Account No.): 0041001068575 - Ngân hàng ngoại thương Việt Nam - CN Đà Nẵng
3041100161008 - Ngân hàng TMCP Quân Đội - CN Đà Nẵng
0057041000271 - Ngân hàng TMCP Bản Việt - CN Đà Nẵng

Họ tên người mua hàng (Buyer):
Tên đơn vị (Company): CHI NHÁNH MIỀN TRUNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX
Mã số thuế (Tax Code): 0400101901-016
Số định danh (Citizen ID no): Mã đơn vị QHNS (Budget unit code):
Địa chỉ (Address): 76 - 78 Bạch Đằng, Phường Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam
Số tài khoản (Account No.): 0041 000 360 569, NH Ngoại thương VN, CN Đà Nẵng
Hình thức thanh toán (Method of Payment): CK/TM Đồng tiền thanh toán (Payment Currency): VND

Stt No.	Tên hàng hóa, dịch vụ Item	Đvt UOM	Số lượng Quantity	Đơn giá Price	Thành tiền Amount
1	2	3	4	5	6=4x5
1	Phí hạ cont 20' - Bill: CCUF17418700 (BC 195)	Cont	1	763.889	763.889
2	Phí vệ sinh cont	Cont	1	92.593	92.593

Cộng tiền hàng (Total Amount): 856.482
Thuế suất GTGT (VAT Rate): 8% Tiền thuế GTGT (VAT): 68.518
Tổng cộng tiền thanh toán (Total): 925.000

Số tiền viết bằng chữ: Chín trăm hai mươi lăm nghìn đồng chẵn
Amount (in words)

Người mua hàng (Buyer)
(Ký, họ tên)(Signature, full name)

Người bán hàng (Seller)
(Ký, họ tên, đóng dấu)(Signature, full name, seal)

Ký bởi: CÔNG TY CỔ PHẦN
(Signed by) SAIGONSHIP ĐÀ NẴNG

Ký ngày: 12/12/2025
(Date)

(Cần kiểm tra, đối chiếu khi lập, giao, nhận hóa đơn)
(Please do check, compare when issuing, delivering and receiving invoice)

Mã tra cứu hóa đơn (Invoice code): 1E 07A 211 219 D1Q AC8

Tra cứu hóa đơn tại Website: <https://einvoice.fast.com.vn>

Đơn vị cung cấp giải pháp hóa đơn điện tử: Công ty Cổ phần Phần mềm Quản lý Doanh nghiệp FAST, MST: 0100727823 (www.fast.com.vn)

8. Bảng nghiệm thu khối lượng công việc hoàn thành (1 trang)

BẢNG NGHIỆM THU KHỐI LƯỢNG CÔNG VIỆC HOÀN THÀNH

Hôm nay ngày 16 tháng 12 năm 2025, chúng tôi gồm có:
BÊN A : CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM
Địa chỉ: Tầng 7, Tòa nhà Peakview Tower, số 36 phố Hoàng Cầu, Phường Ô Chợ Dừa, Thành phố Hà Nội, Việt Nam

BÊN B : CHI NHÁNH MIỀN TRUNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC VIETRANSTIMEX
Địa chỉ: 76-78 Bạch Đằng, Phường Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Hai bên cùng thống nhất quyết toán chi phí vận chuyển 01x20' BILL 283615000155 từ cảng Tiên Sa, Đà Nẵng đến nhà máy luyện thép Hòa Phát - Dung Quất, Quảng Ngãi với các nội dung:

STT	Nội dung quyết toán	Biển số xe	DVT	Số lượng	Đơn giá	Thành tiền	Chí chú
	Chi phí thực hiện bill: 283615000155						
I	Cước vận chuyển						
1	Chi phí vận chuyển từ cảng Tiên Sa, Đà Nẵng về NM Hòa Phát, Dung Quất, Quảng Ngãi BL số: 283615000155; Số cont: MOAU5822641	50H-118.90	20'DC	1	3,700,000	3,700,000	
II	Chi phí chi hộ						
1	Phí chứng từ BILL 283615000155		Bill	1	1,000,000	1,000,000	
2	Nâng cont tại bãi Tiên Sa 20' MOAU5822641 22G0		Cont	1	575,000	575,000	HD 19004
3	Phí hạ cont 20' - Bill: CCUF17418700 (BC 195)		Cont	1	763,889	763,889	HD 5339
4	Phí vệ sinh cont		Cont	1	92,593	92,593	HD 5339
	Cộng					6,131,482	
	Thuế GTGT 8%					490,519	
	Tổng cộng					6,622,001	

Bên A sẽ thanh toán cho bên B số tiền 6,622,001 VND (Sáu triệu, sáu trăm hai mươi hai nghìn, không trăm một đồng./) trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận đầy đủ hồ sơ thanh toán từ bên B.
Biên bản quyết toán chi phí thực hiện này được lập thành 02 bản, bên A giữ 01 bản, bên B giữ 01 bản có giá trị pháp lý như nhau.

ĐƠN VỊ VẬN CHUYỂN CHI NHÁNH VIETRANSTIMEX MIỀN TRUNG	CHỦ ĐẦU TƯ CÔNG TY TNHH VESUVIUS VIỆT NAM

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Quốc hội (2005). *Luật Thương mại*. Luật số 36/2005/QH11.
- [2] Quốc hội (2008). *Luật Giao thông đường bộ*. Luật số 23/2008/QH12.
- [3] Quốc hội (2024). *Luật đường bộ*. Luật số 35/2024/QH15.
- [4] Quốc hội (2014). *Luật Hải quan*. Luật số 54/2014/QH13.
- [5] Bộ Giao Thông Vận Tải (2015). *Thông tư 46/2015/TT-BGTVT: Quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bán xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ*.
- [6] Thư Viện Pháp Luật (2025). *Kinh doanh vận tải đường bộ là gì? Đơn vị kinh doanh vận tải là đơn vị nào?*. Nguồn trích dẫn:
<https://thuvienphapluat.vn/phap-luat/kinh-doanh-van-tai-duong-bo-la-gi-don-vi-kinh-doanh-van-tai-la-don-vi-nao-giay-chung-nhan-tap-huan--396109-201502.html>
- [7] GS. TS. Đặng Đình Đào (2024). *Giáo trình quản trị Logistics căn bản*. Nhà xuất bản Lao động.
- [8] ThS. Trần Thúy Kiều (2025). *Bài giảng môn Giao nhận hàng hóa và Khai hải quan*
- [9] PGS. TS. Nguyễn Hồng Đàm (2003). *Giáo trình Vận tải và Giao nhận trong ngoại thương*. Nhà xuất bản Giao thông vận tải.
- [10] PGS. TS. Đoàn Thị Hồng Vân (2007). *Giáo trình Kỹ thuật ngoại thương*. Nhà xuất bản Lao động – Xã hội.
- [11] ThS. Nguyễn Tiến Đà (2019). *Giáo trình Vận tải và Bảo hiểm hàng hóa xuất nhập khẩu*. Trường Cao Đẳng Thương Mại Đà Nẵng.
- [12] TS. Trần Nguyễn Hợp Châu (2021). *Giáo trình Logistics và Vận tải quốc tế*. Nhà xuất bản Hồng Đức.
- [13] GS. TS. Bùi Xuân Lưu (2006). *Giáo trình Kinh tế Ngoại thương*. Nhà xuất bản Lao động – Xã hội.
- [14] Công ty Cổ phần Vận tải Đa phương thức Vietranstimex (2023, 2024, 2025). *Báo cáo thường niên*.
- [15] Bộ Công Thương (2022). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2022: Logistics xanh*. Nhà xuất bản Công Thương.

- [16] Bộ Công Thương (2023). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2023: Chuyển đổi số trong Logistics*. Nhà xuất bản Công Thương.
- [17] Bộ Công Thương (2024). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2024: Khu thương mại tự do*. Nhà xuất bản Công Thương.
- [18] Bộ Công Thương (2025). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2025: Logistics thông minh*. Nhà xuất bản Công Thương.
- [19] ANT VINA Logistics (2024). *Mẫu Giấy Ủy Quyền Xuất Nhập Khẩu Letter of Authorization*. Nguồn trích dẫn:
<https://antvina.com/mau-giay-uy-quyen-xuat-nhap-khau/>
- [20] Bộ Tài Chính (2018). *Thông tư 39/2018/TT-BTC: Sửa đổi, bổ sung một số điều về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu*.
- [21] Báo điện tử Chính phủ (2026). *Báo cáo tình hình kinh tế – xã hội quý I năm 2026*. Nguồn trích dẫn:
<https://xaydungchinhhsach.chinhphu.vn/bao-cau-tinh-hinh-kinh-te-xa-hoi-quy-i-nam-2026-119260404113152987.htm>
- [22] Báo điện tử BNEWS (2025). *Chuyển đổi số logistics để nắm bắt cơ hội phát triển*. Nguồn trích dẫn:
<https://bnews.vn/chuyen-doi-so-logistics-de-nam-bat-co-hoi-phat-trien/372126.html>
- [23] Chính phủ Việt Nam (2020). *Nghị định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô*. Nguồn trích dẫn:
<https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Nghi-dinh-10-2020-ND-CP-kinh-doanh-va-dieu-kien-kinh-doanh-van-tai-bang-xe-o-to-315260.aspx>
- [24] Chính phủ Việt Nam (2013). *Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*. Nguồn trích dẫn:
<https://datafiles.chinhphu.vn/cpp/files/vbpq/2013/02/356.pdf>
- [25] Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam - VCCI (2025). *Báo cáo rà soát tình hình tận dụng các Hiệp định thương mại tự do (FTA) và rào cản phi thuế quan. Trung tâm WTO và Hội nhập*.
- [26] Quốc hội (2019). *Nghị quyết 43-NQ/TW về xây dựng và phát triển thành phố đà nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*. Nguồn trích dẫn:

<https://luatvietnam.vn/xay-dung/ngghi-quyet-43-nq-tw-xay-dung-va-phat-trien-thanh-pho-da-nang-den-2030-196852-d1.html>

[27] Bộ Công Thương (2025). *Logistics xanh: Mở rộng ‘cánh cửa’ thương mại toàn cầu*. Nguồn trích dẫn:

<https://moit.gov.vn/bao-ve-moi-truong/logistics-xanh-mo-rong-can-h-cua-thuong-mai-toan-cau.html>

[28] Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam (2021). *Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030*. Nguồn trích dẫn:

<https://tulieuvankien.dangcongsan.vn/ban-chap-hanh-trung-uong-dang/dai-hoi-dang/lan-thu-xiii/chien-luoc-phat-trien-kinh-te-xa-hoi-10-nam-2021-2030-3735>

[29] PGS.TS. An Thị Thanh Nhân (2022). *Thực trạng và giải pháp chuyển đổi số ngành Logistics Việt Nam*. Nguồn trích dẫn:

<https://tapchicongthuong.vn/thuc-trang-va-giai-phap-chuyen-doi-so-nganh-logistics-viet-nam-89160.htm>

[30] Alan McKinnon (2015). *Green Logistics: Improving the environmental sustainability of logistics*. Kogan Page Publishers. Nguồn trích dẫn:

[https://ftp.idu.ac.id/wp-content/uploads/ebook/ip/GREEN%20LOGISTICS/Green%20Logistics_%20Improving%20the%20Environmental%20Sustainability%20of%20Logistics%20\(%20PDFDrive%20\).pdf](https://ftp.idu.ac.id/wp-content/uploads/ebook/ip/GREEN%20LOGISTICS/Green%20Logistics_%20Improving%20the%20Environmental%20Sustainability%20of%20Logistics%20(%20PDFDrive%20).pdf)

[31] Kevin Baxter (2023). *What Is a Street Turn in Freight?* Nguồn trích dẫn:

<https://www.inteklogistics.com/blog/what-is-street-turn-freight>