

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH VẬN TẢI NỘI ĐỊA HÀNG NHẬP KHẨU LẺ
TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN GIAO NHẬN VẬN TẢI CON ONG - CHI NHÁNH
ĐÀ NẴNG**

Giảng viên hướng dẫn:	TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ
Sinh viên thực hiện:	Đỗ Thị Thu Hà
MSSV:	2254050060
Khóa học:	2022-2026

Đà Nẵng, tháng 06 năm 2026

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



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

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH VẬN TẢI NỘI ĐỊA HÀNG NHẬP KHẨU LỄ
TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN GIAO NHẬN VẬN TẢI CON ONG - CHI NHÁNH
ĐÀ NẴNG**

Giảng viên hướng dẫn:	TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ
Sinh viên thực hiện:	Đỗ Thị Thu Hà
MSSV:	2254050060
Khóa học:	2022-2026

Đà Nẵng, tháng 06 năm 2026

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

KHOA KINH TẾ

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ

CHUỖI CUNG ỨNG

Đà Nẵng, ngày 30 tháng 05 năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2025 - 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên: Đỗ Thị Thu Hà
- Chuyên ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- Trình độ đào tạo: Đại học
- Khóa học: 2022 - 2026

2. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

“HOÀN THIỆN QUY TRÌNH VẬN TẢI HÀNG NHẬP KHẨU LỄ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN GIAO NHẬN VẬN TẢI CON ONG – CHÍ NHÁNH ĐÀ NẴNG”

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 10/02/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

Đà Nẵng, ngày 30 tháng 05 năm 2026

MẪU ĐƠN KHAI BÁO SỬ DỤNG AI

Khai báo của Sinh viên về việc Sử dụng Trí tuệ Nhân tạo Tạo sinh có Trách nhiệm

Tôi, Đỗ Thị Thu Hà, cam đoan rằng tôi đã sử dụng có trách nhiệm các công cụ Trí tuệ Nhân tạo Tạo sinh (GenAI) trong quá trình chuẩn bị Khoá luận này.

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

1. Khai báo sử dụng AI

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

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

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

- Các công cụ AI đã sử dụng:**

Chat GPT

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

Tìm kiếm ý tưởng, tham khảo cách triển khai nội dung, hỗ trợ soạn thảo, tóm tắt và chỉnh sửa văn bản để nâng cao tính logic, rõ ràng và hình thức trình bày, kiểm tra lỗi chính tả.

Các phần cụ thể có sự hỗ trợ của AI:

- Gợi ý ý tưởng và định hướng triển khai nội dung liên quan đến hoạt động vận tải hàng nhập khẩu LCL.
- Tóm tắt, diễn đạt và chỉnh sửa nội dung theo hướng học thuật nhằm nâng cao tính logic và tính mạch lạc của bài khóa luận.
- Hỗ trợ kiểm tra lỗi chính tả, trình bày và sắp xếp bố cục nội dung để hoàn thiện hình thức khóa luận.

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

o ☒ Có

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

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

Cam kết

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

Chữ ký: _____ Ngày: _____

LỜI CẢM ƠN

Trước tiên, em xin gửi lời cảm ơn chân thành và sâu sắc đến toàn thể Quý thầy cô Khoa Kinh tế – Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng đã tận tình giảng dạy, truyền đạt cho em những kiến thức chuyên môn quý báu cũng như những kỹ năng cần thiết trong suốt quá trình học tập tại trường. Những kiến thức và kinh nghiệm mà Quý thầy cô truyền đạt chính là nền tảng quan trọng giúp em có thể vận dụng vào thực tiễn và hoàn thành báo cáo tốt nghiệp này.

Đặc biệt, em xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến cô TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ – giảng viên hướng dẫn đã luôn tận tình chỉ bảo, định hướng, góp ý và hỗ trợ em trong suốt quá trình thực hiện khóa luận. Sự tận tâm, trách nhiệm cùng những ý kiến đóng góp quý báu của cô đã giúp em hoàn thiện bài khóa luận một cách tốt nhất. Em xin chân thành cảm ơn cô.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban Giám đốc cùng toàn thể anh chị nhân viên tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng đã tạo điều kiện thuận lợi cho em được thực tập và tiếp cận môi trường làm việc thực tế. Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến anh Trần Văn Nhất – Nhân viên phòng Trucking BEEDAD, người đã tận tình hướng dẫn, chia sẻ kinh nghiệm thực tế và hỗ trợ em trong suốt thời gian thực tập tại công ty. Những kiến thức và kinh nghiệm mà chị truyền đạt đã giúp em học hỏi thêm nhiều kỹ năng thực tiễn và hoàn thành tốt báo cáo tốt nghiệp của mình.

Mặc dù đã cố gắng và nỗ lực hết sức trong quá trình thực hiện, tuy nhiên do kiến thức và kinh nghiệm thực tế còn hạn chế nên bài báo cáo khó tránh khỏi những thiếu sót nhất định. Em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp quý báu từ Quý thầy cô để bài báo cáo được hoàn thiện hơn.

Cuối cùng, em xin kính chúc Quý thầy cô Khoa Kinh tế – Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng cùng Ban lãnh đạo và các anh chị tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng luôn dồi dào sức khỏe, thành công trong công việc và hạnh phúc trong cuộc sống.

Em xin chân thành cảm ơn!

MỤC LỤC

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

MẪU ĐƠN KHAI BÁO SỬ DỤNG AI.....	i
LỜI CẢM ƠN	i
MỤC LỤC	ii
DANH MỤC BẢNG BIỂU	v
DANH MỤC HÌNH ẢNH.....	vi
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT	vii
PHẦN MỞ ĐẦU	xi
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH VẬN TẢI NỘI ĐỊA HÀNG NHẬP KHẨU LỄ	1
1.1. Khái quát về hàng nhập khẩu lễ.....	1
1.1.1. Khái niệm.....	1
1.1.1.1. Khái niệm hàng nhập khẩu lễ và nguyên	1
1.1.1.2. Khái niệm hàng lễ	1
1.1.1.3. Khái niệm vận tải hàng lễ và nguyên	2
1.1.2. Đặc điểm của hàng nhập khẩu lễ.....	2
1.1.2.1. Các đặc điểm cơ bản về hàng nhập khẩu lễ	3
1.1.2.2. Rủi ro đặc thù vận tải hàng lễ.....	4
1.1.3. Vai trò của vận tải hàng nhập khẩu LCL	6
1.1.3.1. Đối với doanh nghiệp logistics	7
1.1.3.2. Đối với khách hàng	7
1.2. Nội dung quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL	8
1.2.1. Khái niệm quy trình vận tải.....	8
1.2.2. Vai trò của quy trình vận tải.....	9
1.2.3. Nội dung các bước của quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL	10
1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ trong vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL	13
1.3.1. Các quy định pháp lý liên quan.....	14
1.3.2. Hệ thống chứng từ trong vận tải hàng nhập khẩu LCL	15

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1	19
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH VẬN TẢI NỘI ĐỊA HÀNG NHẬP KHẨU LỄ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN GIAO NHẬN VẬN TẢI CON ONG – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG	20
2.1. Khái quát về đơn vị nghiên cứu.....	20
2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển.....	20
2.1.2. Tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi.....	22
2.1.3. Ngành nghề kinh doanh	23
2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ	29
2.1.4.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức	29
2.1.4.2. Chức năng và nhiệm vụ của từng phòng ban.....	30
2.1.5. Nguồn lực của công ty	32
2.1.5.1. Cơ sở vật chất.....	32
2.1.5.2. Nhân lực.....	33
2.1.5.3. Tài chính	37
2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG	42
2.2.1. Phân tích lĩnh vực kinh doanh, cơ cấu doanh thu, khách hàng, thị trường.....	42
2.2.1.1. Lĩnh vực kinh doanh.....	42
2.2.1.2. Cơ cấu doanh thu	45
2.2.1.3. Khách hàng.....	48
2.2.1.4. Thị trường.....	51
2.2.2. Kết quả hoạt động kinh doanh qua các năm.....	53
2.3. Thực trạng quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG	58
2.3.1. Sơ đồ quy trình thực tế tại công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG	58
2.3.2. Phân tích chi tiết các bước của quy trình tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG	58
2.3.3. Minh họa quy trình vận tải nội địa lô hàng thực tế tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG	69
2.3.3.1. Giới thiệu lô hàng.....	69

2.3.3.2. Quy trình vận tải lô hàng	71
2.4. Đánh giá quy trình	98
2.4.1. Ưu điểm.....	98
2.4.2. Hạn chế	99
2.4.3. Nguyên nhân.....	100
2.4.3.1 Nguyên nhân khách quan.....	100
2.4.3.2 Nguyên nhân chủ quan.....	101
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2	103
CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH VẬN TẢI NỘI ĐỊA HÀNG NHẬP KHẨU LỄ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN GIAO NHẬN VẬN TẢI CON ONG – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG	104
3.1. Định hướng và mục tiêu	104
3.1.1. Dự báo môi trường kinh doanh	104
3.1.2. Mục tiêu phát triển của công ty	106
3.1.2.1 Doanh thu	106
3.1.2.2 Thị trường.....	107
3.1.2.3 Hoạt động LCL	108
3.2. Hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu lễ container (LCL)	109
3.2.2 Ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải	111
3.2.3 Tối ưu hóa tuyến đường và chi phí vận chuyển	112
3.2.4. Nâng cao năng lực nhân viên logistics	114
3.2.5 Tăng cường kiểm soát và quản lý chứng từ.....	116
3.3. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp.....	117
3.3.1. Điều kiện thực hiện giải pháp	119
3.3.2. Cách thức triển khai giải pháp	121
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3	124
KẾT LUẬN.....	125
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	126

DANH MỤC BẢNG BIỂU

<i>Bảng 2.1: Hệ thống các cơ sở vật chất và trang thiết bị của Bee Logistics.....</i>	<i>32</i>
<i>Bảng 2.2: Cơ sở vật chất phục vụ vận chuyển – giao nhận tại Bee Logistics (năm 2025)</i>	<i>33</i>
<i>Bảng 2.3: Cơ cấu nhân sự của công ty năm 2025.....</i>	<i>34</i>
<i>Bảng 2.4: Bảng cơ cấu lao động theo trình độ chuyên môn của công ty năm 2025.....</i>	<i>35</i>
<i>Bảng 2.5: Bảng cơ cấu lao động theo độ tuổi.....</i>	<i>36</i>
<i>Bảng 2.6: Cân đối tài chính về tài sản của công ty Bee Logistics giai đoạn 2023-2025</i>	<i>38</i>
<i>Bảng 2.7: Cân đối tài chính về nguồn vốn của công ty Bee Logistics giai đoạn 2023 – 2025.....</i>	<i>41</i>
<i>Bảng 2.8: Cơ cấu doanh thu theo hoạt động kinh doanh</i>	<i>46</i>
<i>Bảng 2.9: Kết quả hoạt động kinh doanh của Bee Logistics giai đoạn 2023 – 2025</i>	<i>54</i>
<i>Bảng 2.10: Phân tích khả năng sinh lời của Công ty Bee Logistics</i>	<i>56</i>
<i>Bảng 2.11: Bảng tóm tắt quy trình và chứng từ liên quan theo quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL tại Bee Logistics.....</i>	<i>58</i>

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1: Sơ đồ về quy trình hàng nhập khẩu LCL	10
Hình 2.1. Logo của công ty Bee Logistics.....	20
Hình 2.2: Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Công ty Bee Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng ..	29
Hình 2.3: Sơ đồ quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG.....	58
Hình 2.4: DEVANNING STATUS do bên Forwarder cung cấp	62
Hình 2.5: Tra cứu tình trạng khai thác Cont tại cảng	62
Hình 2.6: Hệ thống OPENFREIGHTONE.....	64
Hình 2.7: Bảng Theo Dõi Xe.....	65
Hình 2.8: Hành trình xe chạy từ hệ thống GPS	67
Hình 2.9: Hợp đồng mua bán.....	74
Hình 2.11: Vận đơn hàng không	78
Hình 2.12a: Giấy báo hàng đến.....	80
Hình 2.12b: Giấy báo hàng đến	82
Hình 2.13: Lệnh giao hàng	84
Hình 2.14a: Tờ khai hàng hóa thông quan nhập khẩu.....	86
Hình 2.14b: Tờ khai hàng hóa thông quan nhập khẩu.....	88
Hình 2.14c: Tờ khai hàng hóa thông quan nhập khẩu	90
Hình 2.14d: Tờ khai hàng hóa thông quan nhập khẩu.....	92
Hình 2.15: Danh sách hàng hóa đủ điều kiện qua khu vực giám sát Hải quan	94

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Nghĩa tiếng Anh	Nghĩa tiếng Việt
AWB	Air Waybill	Vận đơn hàng không
MAWB	Master Air Waybill	Vận đơn chủ
HAWB	House Air Waybill	Vận đơn thứ cấp
B/L	Bill of Lading	Vận đơn đường biển
D/O	Delivery Order	Lệnh giao hàng
LCL	Less than Container Load	Hàng lẻ container
FCL	Full Container Load	Hàng nguyên container
CFS	Container Freight Station	Kho gom hàng lẻ
KPI	Key Performance Indicator	Chỉ số đánh giá hiệu quả công việc
TMS	Transportation Management System	Hệ thống quản lý vận tải
WMS	Warehouse Management System	Hệ thống quản lý kho
EDI	Electronic Data Interchange	Trao đổi dữ liệu điện tử
GPS	Global Positioning System	Hệ thống định vị toàn cầu
SMEs	Small and Medium Enterprises	Doanh nghiệp nhỏ và vừa
FTA	Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do
CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương
EVFTA	EU–Vietnam Free Trade Agreement	Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam – EU
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
UAC	Universal Alloy Corporation Vietnam	Công ty TNHH Universal Alloy Corporation Vietnam
OPS	Operations Department	Bộ phận vận hành
TTZ	Transition Technologies PSC	Công ty công nghệ TTZ

FMIT	FMIT Institute	Viện FMIT
Incoterms	International Commercial Terms	Điều kiện thương mại quốc tế
Invoice	Commercial Invoice	Hóa đơn thương mại
Packing List	Packing List	Phiếu đóng gói hàng hóa
AMS	Automated Manifest System	Hệ thống khai báo hàng hóa tự động
CBM	Cubic Meter	Mét khối
CIF	Cost, Insurance and Freight	Giá thành, bảo hiểm và cước phí
CY	Container Yard	Bãi container
DOC	Documentation	Bộ phận chứng từ
ETA	Estimated Time of Arrival	Thời gian dự kiến hàng đến
ETD	Estimated Time of Departure	Thời gian dự kiến khởi hành
EXW	Ex Works	Giao hàng tại xưởng
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations	Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế
FOB	Free On Board	Giao hàng lên tàu
HS Code	Harmonized System Code	Mã phân loại hàng hóa
ICD	Inland Container Depot	Cảng cạn
POD	Port of Discharge	Cảng dỡ hàng
POL	Port of Loading	Cảng xếp hàng
SI	Shipping Instruction	Hướng dẫn vận chuyển
SOP	Standard Operating Procedure	Quy trình vận hành chuẩn
THC	Terminal Handling Charge	Phí xếp dỡ tại cảng
VNACCS	Vietnam Automated Cargo Clearance System	Hệ thống thông quan tự động Việt Nam
WTO	World Trade Organization	Tổ chức Thương mại Thế giới
AMS	Automated Manifest System	Hệ thống khai báo hàng hóa tự động
CY	Container Yard	Bãi container

DOC	Documentation	Bộ phận chứng từ
ETA	Estimated Time of Arrival	Thời gian dự kiến hàng đến
ETD	Estimated Time of Departure	Thời gian dự kiến khởi hành
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations	Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế
ICD	Inland Container Depot	Cảng cạn
POD	Port of Discharge	Cảng dỡ hàng
POL	Port of Loading	Cảng xếp hàng
SI	Shipping Instruction	Hướng dẫn vận chuyển
SOP	Standard Operating Procedure	Quy trình vận hành chuẩn
THC	Terminal Handling Charge	Phí xếp dỡ tại cảng
AOG	Aircraft on Ground	Máy bay nằm trên mặt đất
APU	Auxiliary Power Unit	Bộ nguồn phụ trợ máy bay
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
BSI	British Standards Institution	Viện Tiêu chuẩn Anh
CFM	CFM International	Nhà sản xuất động cơ máy bay
CMA- CGM	Compagnie Maritime d’Affrètement – Compagnie Générale Maritime	Hãng tàu CMA-CGM
CO	Certificate of Origin	Giấy chứng nhận xuất xứ
COSCO	China Ocean Shipping Company	Tập đoàn vận tải biển COSCO
CRX	Cam Ranh Airport Code	Mã sân bay Cam Ranh
DAD	Da Nang Airport Code	Mã sân bay Đà Nẵng
EU	European Union	Liên minh Châu Âu
FMC	Federal Maritime Commission	Ủy ban Hàng hải Liên bang Hoa Kỳ
GENCON	General Charter Party	Hợp đồng thuê tàu chuyển mẫu
HAN	Hanoi Airport Code	Mã sân bay Hà Nội
IATA	International Air Transport Association	Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế

ISO	International Organization for Standardization	Tổ chức Tiêu chuẩn hóa Quốc tế
MSC	Mediterranean Shipping Company	Hãng tàu MSC
NVOCC	Non-Vessel Operating Common Carrier	Nhà vận tải không sở hữu tàu
OOCL	Orient Overseas Container Line	Hãng tàu OOCL
SGN	Tan Son Nhat Airport Code	Mã sân bay Tân Sơn Nhất
SITC	Shipping Corporation	Hãng tàu SITC
TALA	The Aerospace Logistics Alliance	Liên minh logistics hàng không vũ trụ
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit	Đơn vị container 20 feet
TTC	Tan Thuan Trading Construction	Tòa nhà TTC
USD	United States Dollar	Đô la Mỹ
VAECO	Vietnam Air Engineering Company	Công ty Kỹ thuật máy bay Việt Nam
VIFFAS	Vietnam Freight Forwarders Association	Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam
TMS	Transportation Management System	Hệ thống quản lý vận tải
WMS	Warehouse Management System	Hệ thống quản lý kho
EDI	Electronic Data Interchange	Trao đổi dữ liệu điện tử
Big Data	Big Data	Dữ liệu lớn
TMS	Transportation Management System	Hệ thống quản lý vận tải
KPI	Key Performance Indicator	Chỉ số đánh giá hiệu quả công việc
C/O	Certificate of Origin	Giấy chứng nhận xuất xứ

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, hoạt động xuất nhập khẩu đóng vai trò quan trọng trong tăng trưởng kinh tế của mỗi quốc gia. Tại Việt Nam, hoạt động này trong những năm gần đây ghi nhận sự tăng trưởng mạnh mẽ với quy mô ngày càng mở rộng. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê Việt Nam (2025), tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa năm 2025 đạt khoảng 930,05 tỷ USD, tăng 18,2% so với năm 2024 và là mức cao kỷ lục từ trước đến nay. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu đạt khoảng 475 tỷ USD (tăng 17%), nhập khẩu đạt khoảng 455 tỷ USD (tăng 19,4%), cán cân thương mại tiếp tục duy trì xuất siêu khoảng 20 tỷ USD (Bộ Công Thương Việt Nam, 2025). Những kết quả này cho thấy Việt Nam ngày càng khẳng định vai trò là một nền kinh tế có độ mở lớn, tham gia sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Song song với sự phát triển của hoạt động thương mại quốc tế, ngành logistics Việt Nam cũng tăng trưởng nhanh chóng. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (2024), ngành logistics có tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 14–16%/năm, với quy mô thị trường ước tính 40–42 tỷ USD, đóng góp tích cực vào lưu thông hàng hóa và nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Bên cạnh đó, Ngân hàng Thế giới (2024) cũng đánh giá Việt Nam là một trong những quốc gia có tiềm năng phát triển logistics trong khu vực. Sự gia tăng của hoạt động xuất nhập khẩu kéo theo nhu cầu lớn về vận chuyển, lưu kho, giao nhận và phân phối hàng hóa, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải quốc tế.

Trong các phương thức vận tải hiện nay, vận chuyển hàng lẻ (LCL – Less than Container Load) ngày càng được các doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ, ưu tiên lựa chọn. Thực tế cho thấy, tỷ lệ các lô hàng không đủ để đóng nguyên container chiếm khoảng 30–40% tổng lượng hàng xuất nhập khẩu, tạo ra nhu cầu lớn đối với dịch vụ hàng lẻ. Hình thức này cho phép nhiều chủ hàng cùng chia sẻ không gian container, giúp tiết kiệm chi phí vận chuyển khoảng 20–30% so với việc thuê

nguyên container đối với các lô hàng nhỏ, đồng thời tăng tính linh hoạt trong hoạt động thương mại quốc tế.

Những ưu điểm, quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL vẫn còn tồn tại một số hạn chế do đặc thù phải gom hàng từ nhiều nguồn khác nhau. Quy trình này phức tạp hơn so với hàng FCL, bao gồm nhiều công đoạn như: tiếp nhận booking, gom hàng tại kho CFS, đóng container, vận chuyển quốc tế, làm thủ tục hải quan, tách hàng và giao hàng. Thực tế cho thấy, thời gian xử lý hàng LCL thường kéo dài hơn khoảng 1–3 ngày so với hàng nguyên container, đồng thời các chi phí phát sinh như local charges, handling và lưu kho có thể chiếm khoảng 15–25% tổng chi phí vận chuyển. Bên cạnh đó, rủi ro về chậm trễ, thất lạc hoặc hư hỏng hàng hóa cũng cao hơn do phải qua nhiều khâu trung gian.

Tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng, hoạt động vận tải hàng nhập khẩu LCL đã đạt được một số kết quả nhất định, tuy nhiên vẫn còn tồn tại những hạn chế như quy trình xử lý chứng từ chưa tối ưu, thời gian xử lý còn kéo dài, sự phối hợp giữa các bộ phận chưa đồng bộ và vẫn phát sinh chi phí ngoài dự kiến. Những vấn đề này ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả hoạt động và chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp. Xuất phát từ thực tiễn đó, đề tài **“Hoàn thiện quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng”** được lựa chọn nghiên cứu. Đề tài không chỉ có ý nghĩa về mặt lý luận trong việc hệ thống hóa cơ sở lý thuyết về logistics và vận tải quốc tế, mà còn mang giá trị thực tiễn, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động, giảm chi phí và tăng năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu tổng quát:

Phân tích, đánh giá và đề xuất giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và chất lượng dịch vụ.

Mục tiêu cụ thể:

- Hệ thống hóa cơ sở lý luận về vận tải hàng lẻ container (LCL) và quy trình vận tải hàng nhập khẩu trong logistics.
- Phân tích và mô tả thực trạng quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL tại doanh nghiệp.
- Đánh giá những kết quả đạt được, hạn chế và xác định nguyên nhân của các hạn chế trong quy trình.
- Đề xuất các giải pháp khả thi nhằm hoàn thiện quy trình và nâng cao hiệu quả hoạt động tại công ty.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu:

Quy trình vận tải hàng nhập khẩu lẻ container (LCL) tại doanh nghiệp giao nhận vận tải, cụ thể là tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng.

Phạm vi nghiên cứu:

- Phạm vi không gian: Nghiên cứu được thực hiện tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng.
- Phạm vi thời gian: Số liệu và hoạt động nghiên cứu được thu thập trong giai đoạn từ 2023 – 2025.
- Phạm vi nội dung: Tập trung vào quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL.

4. Phương pháp nghiên cứu

Đề tài sử dụng kết hợp nhiều phương pháp nghiên cứu, bao gồm:

- Phương pháp thu thập dữ liệu: Thu thập dữ liệu thứ cấp từ tài liệu nội bộ doanh nghiệp, giáo trình, báo cáo và các nguồn tài liệu liên quan.
- Phương pháp phân tích – tổng hợp: Phân tích các thông tin, dữ liệu thu thập được và tổng hợp để đánh giá quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL tại doanh nghiệp.
- Phương pháp so sánh: So sánh giữa cơ sở lý thuyết và thực tiễn tại doanh nghiệp nhằm chỉ ra những điểm khác biệt và hạn chế trong quy trình.
- Phương pháp quan sát thực tế: Quan sát trực tiếp quá trình làm việc và xử lý nghiệp vụ tại doanh nghiệp.

- Phương pháp thống kê mô tả: Sử dụng số liệu để mô tả, phân tích và đánh giá hiệu quả của quy trình vận tải.

5. Kết cấu khóa luận

Ngoài phần Mở đầu và Kết luận, nội dung khóa luận gồm 3 chương:

- Chương 1: Cơ sở lý luận về vận tải nội địa hàng lẻ và quy trình vận tải hàng nhập khẩu.
- Chương 2: Thực trạng quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu lẻ tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng.
- Chương 3: Hoàn thiện quy trình vận tải vận tải hàng nhập khẩu lẻ tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH VẬN TẢI NỘI ĐỊA HÀNG NHẬP KHẨU LẺ

1.1. Khái quát về hàng nhập khẩu lẻ

1.1.1. Khái niệm

1.1.1.1. Khái niệm hàng nhập khẩu lẻ và nguyên

- Hàng hóa nhập khẩu là hàng hóa có nơi gửi hàng (gốc) ở nước ngoài và nơi nhận hàng (đích) ở Việt Nam. Hiểu đơn giản, hàng hóa nhập khẩu là các sản phẩm, nguyên liệu, hoặc dịch vụ được mua và vận chuyển từ nước ngoài vào trong một quốc gia để tiêu thụ, sử dụng hoặc bán lại.

Nhập khẩu có thể bao gồm các loại hàng hóa như sản phẩm công nghiệp, nông sản, thủy hải sản, thiết bị điện tử, tài nguyên và nhiều loại sản phẩm khác. Việc nhập khẩu thường phải tuân theo các quy định về thuế quan, kiểm soát chất lượng và pháp lý của quốc gia nhập khẩu.

- Hàng nguyên container (FCL – Full Container Load) là hình thức vận chuyển mà một chủ hàng sử dụng toàn bộ container để chứa hàng hóa của mình. Người gửi hàng chịu trách nhiệm đóng hàng (stuffing) và người nhận hàng chịu trách nhiệm dỡ hàng (unstuffing).

- Hàng lẻ container (LCL – Less than Container Load) là hình thức vận chuyển mà nhiều chủ hàng khác nhau cùng ghép hàng chung vào một container. Hàng hóa được gom lại tại kho CFS (Container Freight Station) trước khi vận chuyển

1.1.1.2. Khái niệm hàng lẻ

Hàng lẻ container (LCL – Less than Container Load) là loại hàng hóa có khối lượng hoặc thể tích không đủ để đóng đầy một container, do đó cần được gom chung với hàng hóa của các chủ hàng khác để vận chuyển trong cùng một container. Quá trình gom hàng này thường được thực hiện tại kho CFS bởi các công ty giao nhận hoặc đơn vị gom hàng chuyên nghiệp.

Đặc điểm nổi bật của hàng LCL là tính linh hoạt cao, cho phép các doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ, có thể tham gia hoạt động xuất nhập khẩu mà không cần phải tích lũy đủ lượng hàng để thuê nguyên container. Nhờ đó,

doanh nghiệp có thể giảm chi phí vận chuyển, tối ưu hóa dòng tiền và nâng cao hiệu quả kinh doanh. Do đặc thù phải trải qua nhiều công đoạn như gom hàng, phân loại, đóng ghép và tách hàng, hàng LCL thường có mức độ phức tạp trong quản lý cao hơn và tiềm ẩn nhiều rủi ro hơn so với hàng nguyên container, đặc biệt là rủi ro về chậm trễ, thất lạc hoặc hư hỏng hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

1.1.1.3. Khái niệm vận tải hàng lẻ và nguyên

Vận tải hàng lẻ container (LCL – Less than Container Load) là quá trình tổ chức vận chuyển các lô hàng có khối lượng hoặc thể tích không đủ để đóng đầy một container thông qua việc gom hàng với các lô hàng khác tại kho hàng lẻ (CFS – Container Freight Station), sau đó đóng chung vào container để vận chuyển đến điểm đích.

Khi hàng đến nơi, container sẽ được dỡ và các lô hàng được tách ra để giao cho từng người nhận tương ứng. Quá trình này bao gồm nhiều công đoạn như tiếp nhận hàng, gom hàng, đóng container, vận chuyển quốc tế, dỡ container và phân phối hàng hóa.

Vận tải hàng lẻ container là một bộ phận quan trọng của vận tải container, góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng container và đáp ứng nhu cầu vận chuyển linh hoạt của các doanh nghiệp có quy mô lô hàng nhỏ trong thương mại quốc tế.

Vận tải hàng nguyên container (FCL – Full Container Load) là hình thức vận chuyển mà toàn bộ container được sử dụng để chứa hàng hóa của một chủ hàng duy nhất. Trong hình thức này, người gửi hàng chịu trách nhiệm đóng hàng vào container tại nơi xuất phát và người nhận hàng chịu trách nhiệm dỡ hàng tại nơi đến. Vận tải FCL thường được áp dụng đối với các lô hàng có khối lượng lớn, đủ để sử dụng toàn bộ sức chứa của container. So với vận tải hàng lẻ, vận tải FCL có thời gian xử lý nhanh hơn, mức độ an toàn hàng hóa cao hơn và hạn chế được các rủi ro phát sinh do không phải ghép chung với hàng hóa của nhiều chủ hàng khác nhau.

1.1.2. Đặc điểm của hàng nhập khẩu lẻ

Hàng nhập khẩu LCL là hình thức vận chuyển trong đó nhiều lô hàng của các chủ hàng khác nhau được gom chung trong một container để vận chuyển. Do đặc thù này, hàng LCL mang nhiều đặc điểm riêng biệt về tổ chức vận chuyển, chi phí,

thời gian giao nhận và mức độ rủi ro so với hàng nguyên container (FCL). Những đặc điểm này được thể hiện cụ thể như sau:

1.1.2.1. Các đặc điểm cơ bản về hàng nhập khẩu lẻ

Hàng nhập khẩu LCL mang những đặc điểm riêng biệt so với hàng nguyên container (FCL), xuất phát từ việc nhiều lô hàng của các chủ hàng khác nhau được gom chung trong cùng một container để vận chuyển. Do đó, quá trình vận chuyển hàng LCL không chỉ đơn thuần là hoạt động vận tải mà còn bao gồm các công đoạn như gom hàng, phân loại, đóng ghép và tách hàng tại kho CFS (Container Freight Station). Chính những đặc thù này làm cho hàng LCL có sự khác biệt rõ rệt về phương thức tổ chức vận chuyển, cách tính chi phí, thời gian giao nhận cũng như mức độ rủi ro so với hàng FCL. Bên cạnh đó, việc có nhiều bên cùng tham gia trong chuỗi logistics cũng khiến cho quá trình quản lý và kiểm soát hàng hóa trở nên phức tạp hơn. Vì vậy, hàng nhập khẩu LCL thể hiện một số đặc điểm cơ bản sau đây:

✦ Thứ nhất, tính chất gom hàng (consolidation) là đặc điểm nổi bật nhất của hàng LCL. Các lô hàng có khối lượng hoặc thể tích nhỏ từ nhiều chủ hàng khác nhau sẽ được đơn vị giao nhận (forwarder) hoặc đơn vị gom hàng (consolidator) tập hợp tại kho CFS (Container Freight Station) trước khi đóng chung vào một container để vận chuyển. Quá trình gom hàng này giúp tận dụng tối đa dung tích container, hạn chế tình trạng lãng phí không gian, từ đó giảm chi phí vận chuyển cho từng chủ hàng. Tuy nhiên, đặc điểm này cũng đòi hỏi sự sắp xếp, phân loại hàng hóa hợp lý nhằm đảm bảo an toàn và tránh ảnh hưởng lẫn nhau giữa các loại hàng trong cùng container.

✦ Thứ hai, chi phí vận chuyển được tính theo thể tích hoặc trọng lượng (W/M). Khác với hàng FCL được tính cước theo container, hàng LCL áp dụng nguyên tắc tính cước dựa trên đơn vị lớn hơn giữa trọng lượng (Weight) và thể tích (Measurement) của lô hàng. Điều này có nghĩa là doanh nghiệp nhập khẩu cần cân nhắc đặc điểm hàng hóa (nhẹ – cồng kềnh hoặc nặng – gọn) để lựa chọn phương án vận chuyển phù hợp, nhằm tối ưu hóa chi phí logistics. Đồng thời, việc phát sinh thêm các loại phí như phí CFS, phí xử lý hàng lẻ cũng là yếu tố cần được tính toán trong tổng chi phí.

✧ Thứ ba, thời gian vận chuyển và xử lý thường dài hơn so với hàng FCL. Do hàng LCL phải trải qua nhiều công đoạn trung gian như gom hàng, kiểm đếm, phân loại, đóng container tại kho CFS ở cảng đi và rút hàng, phân phối tại kho CFS ở cảng đến, nên tổng thời gian vận chuyển thường kéo dài hơn. Ngoài ra, việc phụ thuộc vào tiến độ gom đủ hàng để đóng container cũng có thể làm chậm lịch tàu so với kế hoạch ban đầu. Điều này ảnh hưởng đến thời gian giao nhận và kế hoạch sản xuất – kinh doanh của doanh nghiệp.

✧ Thứ tư, liên quan đến nhiều bên tham gia trong chuỗi logistics. Quy trình vận chuyển hàng LCL thường có sự tham gia của nhiều chủ thể như: người gửi hàng, người nhận hàng, hãng tàu, đơn vị giao nhận (forwarder), đơn vị gom hàng (consolidator) và kho CFS. Sự tham gia của nhiều bên khiến cho quy trình vận chuyển trở nên phức tạp hơn, đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ trong việc trao đổi thông tin, chứng từ và thời gian xử lý. Nếu một khâu gặp vấn đề, toàn bộ quá trình vận chuyển có thể bị ảnh hưởng.

✧ Thứ năm, tính linh hoạt cao. Hàng LCL là lựa chọn phù hợp đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ hoặc các lô hàng có quy mô nhỏ như hàng mẫu, hàng thử nghiệm, hoặc đơn hàng không thường xuyên. Do không cần phải chờ đủ hàng để đóng nguyên container, doanh nghiệp có thể chủ động hơn trong kế hoạch nhập khẩu, giảm áp lực tồn kho và linh hoạt trong việc điều chỉnh khối lượng hàng hóa theo nhu cầu thị trường.

1.1.2.2. Rủi ro đặc thù vận tải hàng lẻ

Bên cạnh những lợi ích về chi phí và tính linh hoạt, vận tải hàng nhập khẩu LCL cũng tiềm ẩn nhiều rủi ro đặc thù do đặc điểm vận chuyển chung container với nhiều chủ hàng khác nhau. Những rủi ro này có thể ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng hàng hóa, thời gian giao nhận cũng như chi phí logistics của doanh nghiệp. Do đó, việc nhận diện và kiểm soát rủi ro trong vận tải hàng LCL là hết sức cần thiết. Các rủi ro chủ yếu bao gồm:

★ Rủi ro hư hỏng và mất mát hàng hóa.

Do hàng hóa của nhiều chủ hàng được đóng chung trong cùng một container, nếu không được sắp xếp hợp lý có thể xảy ra tình trạng va chạm, đè nén hoặc ảnh hưởng lẫn nhau (ví dụ: hàng dễ vỡ, hàng có mùi, hàng ẩm...). Ngoài ra, hàng LCL phải trải qua nhiều lần bốc xếp tại kho CFS ở cả cảng đi và cảng đến, làm gia tăng nguy cơ hư hỏng hoặc thất lạc. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp phải chú trọng đến việc đóng gói, ghi nhãn và lựa chọn đơn vị giao nhận uy tín.

★ Rủi ro chậm trễ (delay).

Hàng LCL phụ thuộc vào tiến độ gom hàng để đóng container, do đó có thể bị chậm trễ nếu chưa đủ hàng hoặc xảy ra sự cố trong quá trình vận chuyển. Bên cạnh đó, các công đoạn xử lý tại kho CFS như kiểm đếm, phân loại, đóng và rút hàng cũng làm kéo dài thời gian giao nhận. Điều này có thể ảnh hưởng đến kế hoạch sản xuất – kinh doanh của doanh nghiệp nhập khẩu.

★ Rủi ro sai sót chứng từ.

Do liên quan đến nhiều lô hàng và nhiều chủ hàng khác nhau, việc lập và kiểm tra chứng từ như vận đơn (Bill of Lading), hóa đơn thương mại (Invoice), phiếu đóng gói (Packing List), ... dễ xảy ra sai sót. Những sai sót này có thể dẫn đến chậm thông quan, phát sinh chi phí lưu kho, lưu bãi hoặc thậm chí bị xử phạt hành chính.

★ Rủi ro nhầm lẫn hoặc giao sai hàng.

Trong quá trình rút hàng và phân loại tại kho CFS, nếu không có quy trình kiểm soát chặt chẽ, hàng hóa của các chủ hàng khác nhau có thể bị nhầm lẫn hoặc giao sai. Điều này không chỉ gây thiệt hại về hàng hóa mà còn ảnh hưởng đến uy tín của doanh nghiệp và các bên liên quan.

★ Rủi ro phát sinh chi phí ngoài dự kiến.

Hàng LCL thường phát sinh thêm nhiều loại phí như: phí CFS, phí xử lý hàng lẻ, phí tách lô, phí lưu kho, phí nâng hạ,... Nếu doanh nghiệp không dự tính trước hoặc không nắm rõ biểu phí, tổng chi phí logistics có thể tăng đáng kể so với kế hoạch ban đầu.

★ Rủi ro liên đới giữa các lô hàng trong cùng container.

Trong một số trường hợp, nếu một lô hàng trong container vi phạm quy định (ví dụ: hàng cấm, khai báo sai,...), toàn bộ container có thể bị giữ lại để kiểm tra. Điều này sẽ ảnh hưởng đến tất cả các lô hàng khác, làm chậm thời gian giao nhận và phát sinh chi phí không đáng có.

1.1.3. Vai trò của vận tải hàng nhập khẩu LCL

Vận tải hàng nhập khẩu LCL (Less than Container Load) không chỉ là một phương thức vận chuyển đơn thuần mà còn giữ vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa hoạt động logistics và thúc đẩy thương mại quốc tế, đặc biệt đối với các lô hàng có quy mô nhỏ và không đủ điều kiện đóng nguyên container. Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, nhu cầu trao đổi hàng hóa giữa các quốc gia không ngừng gia tăng, kéo theo đó là sự đa dạng về quy mô và đặc điểm lô hàng. Chính vì vậy, vận tải LCL đã trở thành một giải pháp hiệu quả, giúp kết nối các chủ hàng nhỏ lẻ với hệ thống vận tải quốc tế, góp phần hoàn thiện chuỗi cung ứng toàn cầu.

Bên cạnh vai trò tiết kiệm chi phí vận chuyển, LCL còn tạo ra sự linh hoạt cao trong tổ chức hoạt động logistics, cho phép doanh nghiệp điều chỉnh quy mô nhập khẩu phù hợp với nhu cầu thực tế. Đồng thời, hình thức này cũng giúp nâng cao hiệu quả khai thác container, hạn chế tình trạng lãng phí không gian vận chuyển và tối ưu hóa nguồn lực trong toàn hệ thống logistics. Không chỉ vậy, vận tải LCL còn thúc đẩy sự phát triển của các dịch vụ hỗ trợ như gom hàng, khai thác kho CFS, làm thủ tục hải quan và vận chuyển nội địa, từ đó nâng cao tính chuyên nghiệp và liên kết giữa các chủ thể tham gia trong chuỗi cung ứng.

Ngoài ra, vận tải hàng nhập khẩu LCL còn đóng vai trò quan trọng trong việc mở rộng cơ hội tham gia thương mại quốc tế cho các doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ. Nhờ khả năng chia sẻ chi phí và linh hoạt về quy mô lô hàng, các doanh nghiệp này có thể dễ dàng tiếp cận nguồn hàng từ nước ngoài mà không cần nguồn vốn lớn. Điều này không chỉ giúp đa dạng hóa nguồn cung mà còn nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường. Vận tải hàng nhập khẩu LCL là một mắt xích quan trọng trong hệ thống logistics hiện đại, không chỉ giúp tối ưu chi phí và nâng cao

hiệu quả vận hành mà còn góp phần thúc đẩy thương mại quốc tế, tăng cường liên kết chuỗi cung ứng và tạo điều kiện cho nhiều doanh nghiệp tham gia vào thị trường toàn cầu. Vai trò này được thể hiện rõ ràng thông qua lợi ích mà nó mang lại cho cả doanh nghiệp logistics và khách hàng trong các phần dưới đây.

1.1.3.1. Đối với doanh nghiệp logistics

- Góp phần nâng cao hiệu quả khai thác container và phương tiện vận tải, thông qua việc tập hợp nhiều lô hàng nhỏ từ các chủ hàng khác nhau để đóng chung trong một container, từ đó hạn chế tình trạng lãng phí không gian vận chuyển và tối ưu hóa chi phí vận hành.
- Tạo điều kiện để doanh nghiệp mở rộng tệp khách hàng và đa dạng hóa dịch vụ cung cấp, khi có thể phục vụ không chỉ các khách hàng lớn mà còn các doanh nghiệp vừa và nhỏ có nhu cầu vận chuyển hàng hóa với khối lượng hạn chế.
- Thúc đẩy doanh nghiệp nâng cao năng lực tổ chức và quản lý hoạt động logistics, bao gồm việc điều phối gom hàng, quản lý kho CFS, kiểm soát chứng từ và phối hợp vận chuyển đa phương thức, từ đó nâng cao tính chuyên nghiệp trong hoạt động kinh doanh.
- Góp phần tăng cường mối liên kết trong chuỗi cung ứng, do vận tải LCL đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa nhiều chủ thể như hãng tàu, đại lý, kho bãi, đơn vị vận tải nội địa và cơ quan hải quan, giúp doanh nghiệp mở rộng mạng lưới hợp tác.
- Là cơ sở để doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường logistics quốc tế, bởi việc cung cấp dịch vụ LCL hiệu quả thể hiện khả năng tổ chức, quản lý và đáp ứng linh hoạt nhu cầu khách hàng.
- Hỗ trợ doanh nghiệp tối ưu hóa nguồn lực và gia tăng doanh thu, khi có thể khai thác nhiều lô hàng nhỏ trong cùng một chuyến vận chuyển, thay vì phụ thuộc hoàn toàn vào các lô hàng nguyên container.

1.1.3.2. Đối với khách hàng

- Giúp khách hàng tiết kiệm chi phí vận chuyển một cách đáng kể, do chỉ phải thanh toán chi phí tương ứng với phần dung tích hoặc trọng lượng hàng hóa thực tế sử dụng trong container, thay vì phải thuê toàn bộ container.

- Mang lại tính linh hoạt cao trong hoạt động nhập khẩu, cho phép doanh nghiệp chủ động điều chỉnh quy mô lô hàng phù hợp với nhu cầu tiêu thụ, kế hoạch kinh doanh và khả năng tài chính của mình.
- Hỗ trợ doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro tồn kho và chi phí lưu kho, nhờ khả năng nhập khẩu hàng hóa theo từng lô nhỏ, nhiều lần, thay vì nhập số lượng lớn cùng một lúc.
- Tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ, dễ dàng tham gia vào hoạt động thương mại quốc tế, ngay cả khi không có đủ nguồn lực để vận chuyển nguyên container.
- Giúp doanh nghiệp đa dạng hóa nguồn cung ứng hàng hóa, khi có thể nhập khẩu từ nhiều nhà cung cấp khác nhau với khối lượng nhỏ, từ đó nâng cao khả năng thích ứng với thị trường.
- Góp phần tăng khả năng kiểm soát dòng hàng và dòng vốn, do doanh nghiệp có thể phân bổ kế hoạch nhập hàng theo từng giai đoạn, phù hợp với nhu cầu thực tế và hạn chế áp lực tài chính.

1.2. Nội dung quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL

Quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL là một chuỗi các bước nghiệp vụ được tổ chức theo trình tự logic nhằm đảm bảo hàng hóa được vận chuyển từ nước xuất khẩu đến người nhập khẩu một cách an toàn, đúng tiến độ và phù hợp với các quy định pháp luật hiện hành. Do đặc thù của hàng LCL liên quan đến nhiều chủ hàng, nhiều loại hàng hóa và nhiều khâu xử lý khác nhau, quy trình vận tải cần được xây dựng chặt chẽ, rõ ràng và có sự phối hợp đồng bộ giữa các bên liên quan.

Việc nghiên cứu quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL theo lý thuyết giúp làm cơ sở để phân tích, đánh giá và đề xuất giải pháp hoàn thiện trong thực tiễn hoạt động của doanh nghiệp logistics.

1.2.1. Khái niệm quy trình vận tải

Quy trình vận tải được hiểu là tổng hợp các bước công việc có liên quan chặt chẽ với nhau, được sắp xếp theo một trình tự nhất định nhằm tổ chức và thực hiện việc vận chuyển hàng hóa từ nơi gửi đến nơi nhận. Quy trình này bao gồm các hoạt

động từ khâu tiếp nhận thông tin, chuẩn bị chứng từ, tổ chức vận chuyển, làm thủ tục hải quan đến giao nhận hàng hóa và hoàn tất thanh toán.

Đối với hàng nhập khẩu LCL, quy trình vận tải không chỉ bao gồm các bước cơ bản của vận tải quốc tế mà còn phát sinh thêm các công đoạn đặc thù như gom hàng tại kho CFS ở nước xuất khẩu và phân tách hàng tại kho CFS ở nước nhập khẩu. Điều này làm cho quy trình vận tải LCL có tính phức tạp cao hơn, đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa các bên như người gửi hàng, người nhận hàng, doanh nghiệp logistics, hãng tàu và cơ quan hải quan.

1.2.2. Vai trò của quy trình vận tải

Quy trình vận tải đóng vai trò then chốt trong việc tổ chức và kiểm soát toàn bộ hoạt động vận chuyển hàng hóa, đặc biệt đối với hàng nhập khẩu LCL – loại hàng có nhiều công đoạn xử lý và liên quan đến nhiều chủ thể khác nhau. Trong thực tế, nếu không có quy trình rõ ràng, các khâu dễ bị chồng chéo, sai sót chứng từ hoặc chậm tiến độ giao hàng.

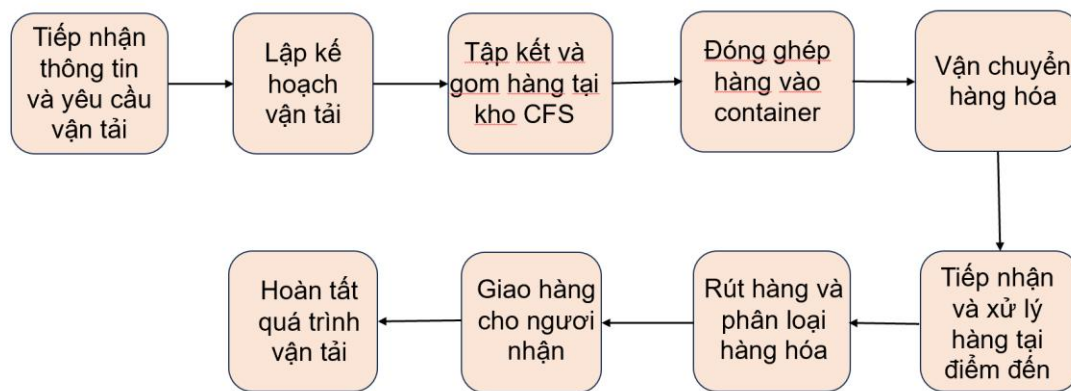
Vai trò của quy trình vận tải được thể hiện cụ thể như sau:

- Đảm bảo tính thống nhất và liên kết giữa các bộ phận trong doanh nghiệp logistics, từ khâu sale, chứng từ, hiện trường đến giao nhận. Trong thực tế, nếu không có quy trình rõ ràng, bộ phận chứng từ có thể khai sai thông tin so với bộ phận hiện trường, dẫn đến sai lệch khi làm thủ tục hải quan.
- Giúp kiểm soát tiến độ vận chuyển một cách chặt chẽ, từ thời điểm hàng được gom tại kho CFS, xếp container, vận chuyển quốc tế cho đến khi hàng về kho đích. Nhờ đó, doanh nghiệp có thể theo dõi được tình trạng lô hàng và kịp thời xử lý khi phát sinh chậm trễ từ hãng tàu hoặc cảng.
- Hỗ trợ giảm thiểu rủi ro trong quá trình vận tải, đặc biệt là các rủi ro thường gặp trong hàng LCL như thất lạc hàng, giao nhầm hàng hoặc thiếu chứng từ. Việc quy định rõ trách nhiệm từng khâu giúp xác định nhanh nguyên nhân và hướng xử lý khi có sự cố xảy ra.
- Góp phần kiểm soát chi phí và hạn chế phát sinh không cần thiết, chẳng hạn như phí lưu container, lưu bãi, hoặc phí sửa chứng từ. Khi các bước được thực hiện

đúng quy trình và đúng thời điểm, doanh nghiệp có thể tránh được các khoản chi phí phát sinh do chậm trễ hoặc sai sót.

- Tạo điều kiện để doanh nghiệp nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng, thông qua việc cung cấp thông tin kịp thời, xử lý lô hàng nhanh chóng và đảm bảo giao hàng đúng cam kết. Trong thực tế, khách hàng thường đánh giá cao những doanh nghiệp có quy trình rõ ràng và phản hồi nhanh.
- Là cơ sở để doanh nghiệp đào tạo nhân viên và chuẩn hóa nghiệp vụ, giúp nhân viên mới dễ dàng nắm bắt công việc và giảm phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân. Điều này đặc biệt quan trọng trong ngành logistics, nơi các nghiệp vụ liên quan đến nhiều chứng từ và quy định phức tạp.
- Góp phần nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp logistics, vì một quy trình vận tải được tổ chức khoa học sẽ giúp doanh nghiệp xử lý nhiều lô hàng cùng lúc, giảm sai sót và nâng cao hiệu quả hoạt động.

1.2.3. Nội dung các bước của quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL



Hình 1.1: Sơ đồ về quy trình hàng nhập khẩu LCL

Quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu lẻ là tập hợp các hoạt động được thực hiện nhằm vận chuyển hàng hóa nhập khẩu từ cảng biển, kho CFS hoặc địa điểm tiếp nhận hàng đến địa điểm nhận hàng trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam một cách an toàn, đúng thời gian và với chi phí hợp lý. Do đặc điểm của hàng LCL là hàng hóa của nhiều chủ hàng khác nhau được gom chung trong cùng một container nên quy trình

vận tải có mức độ phức tạp cao hơn so với vận tải hàng nguyên container (FCL). Trong quá trình thực hiện, hàng hóa phải trải qua nhiều công đoạn từ gom hàng, đóng ghép container, vận chuyển đến phân loại và giao hàng cho người nhận. Quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL bao gồm các bước cơ bản sau:

❖ **Tiếp nhận yêu cầu vận tải**

Doanh nghiệp logistics tiếp nhận các thông tin liên quan đến lô hàng từ khách hàng như tên hàng, số lượng, trọng lượng, thể tích, tính chất hàng hóa, địa điểm xuất phát, địa điểm nhận hàng, thời gian vận chuyển dự kiến và các yêu cầu đặc biệt khác. Đồng thời, doanh nghiệp cũng tiến hành thu thập các thông tin liên quan đến điều kiện giao nhận, phương thức vận tải và các yêu cầu về bảo quản hàng hóa trong quá trình vận chuyển. Trên cơ sở các thông tin đã tiếp nhận, doanh nghiệp đánh giá khả năng thực hiện dịch vụ, xác định nhu cầu vận chuyển của khách hàng và tư vấn phương án phù hợp. Đây là bước đầu tiên và có ý nghĩa quan trọng trong việc xây dựng kế hoạch vận tải hiệu quả, đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

❖ **Lập kế hoạch vận tải**

Sau khi tiếp nhận đầy đủ thông tin, doanh nghiệp logistics tiến hành xây dựng kế hoạch vận tải cho lô hàng. Nội dung của bước này bao gồm lựa chọn tuyến đường vận chuyển, phương tiện vận tải phù hợp, thời gian thực hiện, phương án giao nhận và dự kiến các chi phí liên quan. Đồng thời, doanh nghiệp cũng xem xét các yếu tố ảnh hưởng như đặc điểm hàng hóa, khoảng cách vận chuyển, điều kiện cơ sở hạ tầng và khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải. Việc lập kế hoạch khoa học và hợp lý giúp tối ưu hóa nguồn lực, giảm thiểu chi phí và nâng cao hiệu quả của toàn bộ quá trình vận tải.

❖ **Tập kết và gom hàng tại kho CFS**

Đối với hàng nhập khẩu LCL, các lô hàng của nhiều chủ hàng khác nhau sẽ được tập kết tại kho CFS để chuẩn bị cho quá trình đóng ghép container. Tại đây, hàng hóa được kiểm tra số lượng, trọng lượng, tình trạng bao bì, ký mã hiệu và đối chiếu với các thông tin liên quan nhằm bảo đảm tính chính xác trước khi vận chuyển. Việc gom hàng giúp tận dụng tối đa không gian chứa hàng trong container, từ đó giảm chi

phí vận chuyển cho từng chủ hàng. Ngoài ra, công đoạn này còn tạo điều kiện thuận lợi cho việc tổ chức vận chuyển và nâng cao hiệu quả khai thác container trong hoạt động logistics.

❖ **Đóng ghép hàng vào container**

Sau khi hoàn tất công tác gom hàng, các lô hàng sẽ được sắp xếp và đóng ghép vào container theo nguyên tắc phù hợp với đặc điểm của từng loại hàng hóa. Trong quá trình này, nhân viên thực hiện phải cân đối trọng lượng, thể tích và vị trí xếp hàng nhằm bảo đảm sự ổn định của container trong quá trình vận chuyển. Đồng thời, các biện pháp chằng buộc, cố định hàng hóa cũng được áp dụng nhằm hạn chế nguy cơ va đập, đổ vỡ hoặc hư hỏng. Việc đóng ghép hàng khoa học không chỉ góp phần bảo đảm an toàn hàng hóa mà còn nâng cao hiệu quả sử dụng container.

❖ **Vận chuyển hàng hóa**

Sau khi hoàn tất việc đóng ghép, container được niêm phong và đưa vào quá trình vận chuyển. Trong giai đoạn này, hàng hóa được vận chuyển từ nơi xuất phát đến điểm đến theo tuyến đường và phương án đã được xây dựng trong kế hoạch vận tải. Doanh nghiệp logistics thường xuyên theo dõi hành trình, cập nhật tình trạng hàng hóa và xử lý kịp thời các tình huống phát sinh có thể ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng. Đây là giai đoạn trung tâm của quy trình vận tải, quyết định trực tiếp đến chất lượng dịch vụ và mức độ hài lòng của khách hàng.

❖ **Tiếp nhận và xử lý hàng tại điểm đến**

Khi hàng hóa đến nơi, doanh nghiệp logistics tiến hành tiếp nhận và kiểm tra tình trạng hàng hóa cũng như container vận chuyển. Các thông tin liên quan đến số lượng, tình trạng bao bì và niêm phong container được đối chiếu với chứng từ và hồ sơ vận tải nhằm phát hiện kịp thời các sai lệch hoặc hư hỏng nếu có. Sau đó, hàng hóa được đưa đến khu vực xử lý phù hợp để chuẩn bị cho công đoạn tháo dỡ và phân loại. Việc kiểm tra cẩn thận ở bước này giúp bảo đảm tính chính xác và hạn chế các tranh chấp phát sinh.

❖ **Rút hàng và phân loại hàng hóa**

Sau khi tiếp nhận container, doanh nghiệp logistics tiến hành mở container và thực hiện công tác rút hàng. Hàng hóa được kiểm đếm, đối chiếu với chứng từ và phân loại theo từng lô hàng của từng khách hàng khác nhau. Do đặc điểm của hàng LCL là nhiều chủ hàng cùng sử dụng chung một container nên công đoạn này đòi hỏi sự chính xác và cẩn trọng cao. Việc phân loại đúng giúp hạn chế tình trạng nhầm lẫn, thất lạc hàng hóa và tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình giao hàng sau đó.

❖ **Giao hàng cho người nhận**

Sau khi hoàn tất việc phân loại, hàng hóa được bàn giao cho người nhận theo địa điểm và thời gian đã thỏa thuận. Tùy theo yêu cầu của khách hàng, việc giao hàng có thể được thực hiện trực tiếp tại kho hoặc vận chuyển đến địa điểm nhận hàng cụ thể. Trong quá trình giao nhận, doanh nghiệp logistics thực hiện kiểm đếm, xác nhận tình trạng hàng hóa và hoàn thiện các thủ tục bàn giao cần thiết. Đây là bước cuối cùng trong chuỗi hoạt động vận chuyển hàng hóa và có ý nghĩa quan trọng trong việc bảo đảm chất lượng dịch vụ.

❖ **Hoàn tất quá trình vận tải**

Sau khi hàng hóa được giao thành công, doanh nghiệp logistics tiến hành tổng hợp, đối chiếu và lưu trữ toàn bộ hồ sơ liên quan đến lô hàng. Đồng thời, các bên thực hiện xác nhận kết quả dịch vụ, hoàn thiện các chứng từ cần thiết và tiến hành thanh toán theo thỏa thuận. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng đánh giá hiệu quả thực hiện quy trình vận tải, phân tích những vấn đề phát sinh và đề xuất các biện pháp cải thiện nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ trong tương lai. Đây là bước khép lại toàn bộ quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL.

1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ trong vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL

Trong hoạt động vận tải hàng nhập khẩu LCL (Less than Container Load), các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ đóng vai trò then chốt trong việc đảm bảo tính hợp pháp, minh bạch và hiệu quả của toàn bộ quá trình vận chuyển và giao nhận hàng hóa. Do đặc thù của hàng LCL là hàng lẻ, được gom từ nhiều chủ hàng và xử lý qua nhiều công đoạn khác nhau, hoạt động này chịu sự điều chỉnh của nhiều hệ thống pháp

luật và yêu cầu quản lý chứng từ chặt chẽ hơn so với các hình thức vận tải khác. Việc tuân thủ đúng các quy định pháp lý và chuẩn bị đầy đủ chứng từ không chỉ giúp quá trình vận chuyển diễn ra thuận lợi mà còn hạn chế các rủi ro như chậm trễ thông quan, phát sinh chi phí hoặc tranh chấp giữa các bên liên quan.

1.3.1. Các quy định pháp lý liên quan

Hoạt động vận tải hàng nhập khẩu LCL chịu sự điều chỉnh của nhiều quy định pháp lý khác nhau, bao gồm cả pháp luật quốc tế và pháp luật trong nước, tạo thành một khung pháp lý toàn diện điều chỉnh các hoạt động liên quan đến vận chuyển, giao nhận và thông quan hàng hóa.

★ Khung pháp lý quốc tế về vận tải biển

Vận tải LCL chủ yếu được thực hiện bằng đường biển, do đó chịu sự điều chỉnh của các công ước quốc tế như Công ước Hague, Hague-Visby và Hamburg. Các công ước này quy định rõ trách nhiệm của người vận chuyển đối với hàng hóa, điều kiện miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm trong trường hợp xảy ra tổn thất hoặc hư hỏng hàng hóa.

★ Quy tắc thương mại quốc tế (Incoterms)

Các điều kiện thương mại quốc tế do International Chamber of Commerce ban hành đóng vai trò quan trọng trong việc phân định trách nhiệm, chi phí và rủi ro giữa người bán và người mua trong hợp đồng ngoại thương. Trong thực tế vận tải LCL, việc lựa chọn điều kiện Incoterms (như FOB, CIF, DAP, ...) ảnh hưởng trực tiếp đến việc tổ chức vận chuyển, mua bảo hiểm và thực hiện các thủ tục nhập khẩu.

★ Pháp luật hải quan Việt Nam

Tại Việt Nam, hoạt động nhập khẩu hàng hóa phải tuân thủ các quy định của Luật Hải quan Việt Nam và các nghị định, thông tư hướng dẫn liên quan. Các quy định này điều chỉnh các nội dung như khai báo hải quan điện tử, kiểm tra hồ sơ, kiểm tra thực tế hàng hóa, tính và nộp thuế nhập khẩu.

★ Pháp luật hàng hải Việt Nam

Hoạt động vận tải hàng nhập khẩu LCL bằng đường biển còn chịu sự điều chỉnh của Luật Hàng hải Việt Nam năm 2015. Luật quy định các vấn đề liên quan đến

hoạt động hàng hải, hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, quyền và nghĩa vụ của người vận chuyển, trách nhiệm đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển cũng như các hoạt động khai thác cảng biển. Đây là cơ sở pháp lý quan trọng bảo đảm hoạt động vận tải biển được thực hiện thống nhất và đúng quy định pháp luật.

★ Pháp luật về thương mại và logistics

Hoạt động giao nhận vận tải và cung cấp dịch vụ logistics còn chịu sự điều chỉnh của Luật Thương mại Việt Nam 2005, trong đó quy định về quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng dịch vụ logistics, trách nhiệm bồi thường thiệt hại và các điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics.

★ Quy định về kiểm tra chuyên ngành

Đối với một số mặt hàng đặc thù như thực phẩm, nông sản, thiết bị y tế, ... doanh nghiệp phải tuân thủ thêm các quy định về kiểm dịch, kiểm tra chất lượng, an toàn thực phẩm hoặc kiểm tra chuyên ngành khác trước khi được thông quan. Đây là yếu tố ảnh hưởng lớn đến thời gian và chi phí nhập khẩu hàng LCL trong thực tế.

=> Hệ thống quy định pháp lý trong vận tải hàng nhập khẩu LCL mang tính đa tầng, đòi hỏi doanh nghiệp phải nắm vững và tuân thủ đầy đủ nhằm đảm bảo hoạt động vận tải diễn ra hợp pháp và hiệu quả.

1.3.2. Hệ thống chứng từ trong vận tải hàng nhập khẩu LCL

Hệ thống chứng từ trong vận tải hàng nhập khẩu LCL là tập hợp các giấy tờ cần thiết phục vụ cho toàn bộ quá trình vận chuyển hàng hóa, từ khâu ký kết hợp đồng ngoại thương, tổ chức vận chuyển quốc tế, thực hiện thủ tục hải quan cho đến giao nhận hàng hóa tại điểm đến. Đây là một bộ phận không thể tách rời trong hoạt động logistics, đóng vai trò đảm bảo tính pháp lý, tính minh bạch và khả năng kiểm soát của toàn bộ quy trình vận tải. Do đặc thù hàng LCL (Less than Container Load) là hàng lẻ, được gom từ nhiều chủ hàng khác nhau và có sự tham gia của nhiều bên như người xuất khẩu, người nhập khẩu, doanh nghiệp giao nhận, hãng tàu, đại lý và cơ quan hải quan, nên hệ thống chứng từ trong loại hình vận tải này thường có mức độ phức tạp cao hơn so với hàng nguyên container (FCL). Vì vậy, các chứng từ cần được

chuẩn bị đầy đủ, chính xác và thống nhất về thông tin nhằm hạn chế sai sót, tránh phát sinh chậm trễ trong quá trình thông quan cũng như các chi phí không cần thiết.

Các chứng từ chủ yếu trong vận tải hàng nhập khẩu LCL bao gồm:

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

Đây là chứng từ quan trọng nhất trong vận tải quốc tế, do hãng tàu hoặc công ty giao nhận phát hành. Vận đơn có ba chức năng cơ bản: là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển, là biên nhận hàng hóa và là chứng từ sở hữu hàng hóa. Trong vận tải LCL, thường tồn tại hai loại vận đơn là Master B/L (do hãng tàu phát hành cho đơn vị gom hàng) và House B/L (do forwarder phát hành cho từng chủ hàng lẻ). Đối với hàng nhập khẩu LCL, việc sử dụng đồng thời Master Bill of Lading (MBL) và House Bill of Lading (HBL) là đặc điểm phổ biến. Master Bill of Lading được hãng tàu phát hành cho đơn vị gom hàng (Forwarder hoặc Consolidator), trong khi House Bill of Lading được đơn vị giao nhận phát hành cho từng chủ hàng lẻ. Sự tồn tại song song của hai loại vận đơn này phản ánh mối quan hệ giữa hãng tàu, đơn vị gom hàng và các chủ hàng trong quá trình vận chuyển hàng lẻ container. Việc sử dụng MBL và HBL giúp quản lý hiệu quả các lô hàng được gom chung trong cùng một container và tạo thuận lợi cho quá trình giao nhận hàng hóa tại điểm đến.

◆ Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)

Là chứng từ do người bán phát hành, thể hiện giá trị giao dịch của hàng hóa, điều kiện mua bán và thông tin các bên liên quan. Đây là căn cứ quan trọng để cơ quan hải quan xác định trị giá tính thuế và áp dụng các loại thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng. Đồng thời, hóa đơn thương mại còn được sử dụng trong thanh toán quốc tế và đối chiếu công nợ giữa các bên.

◆ Phiếu đóng gói (Packing List)

Phiếu đóng gói cung cấp thông tin chi tiết về quy cách đóng gói hàng hóa như số kiện, trọng lượng, kích thước, cách sắp xếp, ... Chứng từ này giúp hỗ trợ quá trình kiểm tra thực tế hàng hóa tại cảng, kho CFS và trong quá trình thông quan, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho việc bốc xếp, lưu kho và giao nhận hàng hóa.

◆ Thông báo hàng đến (Arrival Notice – AN)

Đây là chứng từ do hãng tàu hoặc đại lý phát hành và gửi cho người nhận trước khi hàng đến cảng đích. Nội dung của thông báo hàng đến bao gồm thông tin về chuyến tàu, thời gian dự kiến cập cảng, địa điểm nhận hàng và các khoản phí cần thanh toán. Đây là cơ sở để người nhập khẩu chủ động chuẩn bị hồ sơ và thực hiện các thủ tục cần thiết để nhận hàng.

◆ Lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O)

Lệnh giao hàng là chứng từ do hãng tàu hoặc đại lý cấp cho người nhận sau khi đã hoàn thành các nghĩa vụ liên quan như thanh toán phí địa phương (local charges). Đây là điều kiện bắt buộc để người nhận có thể đến kho CFS để nhận hàng. Trong thực tế, việc chậm lấy D/O có thể dẫn đến phát sinh chi phí lưu kho, lưu bãi.

◆ Tờ khai hải quan nhập khẩu

Là chứng từ do doanh nghiệp nhập khẩu lập và khai báo với cơ quan hải quan thông qua hệ thống điện tử. Tờ khai thể hiện đầy đủ thông tin về hàng hóa như mã HS, trị giá, thuế suất, xuất xứ và các nội dung quản lý nhà nước khác. Đây là cơ sở pháp lý để cơ quan hải quan xem xét, kiểm tra và quyết định thông quan hàng hóa.

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

Chứng từ này xác nhận nguồn gốc xuất xứ của hàng hóa, từ đó giúp doanh nghiệp được hưởng các ưu đãi thuế quan theo các hiệp định thương mại tự do. Việc cung cấp đúng và hợp lệ C/O có thể giúp giảm đáng kể chi phí thuế nhập khẩu trong thực tế.

◆ Chứng từ kiểm tra chuyên ngành

Đối với các loại hàng hóa thuộc diện quản lý chuyên ngành, doanh nghiệp phải cung cấp các chứng từ như giấy kiểm dịch, giấy chứng nhận chất lượng, giấy phép nhập khẩu,...Việc thiếu hoặc sai sót các chứng từ này có thể dẫn đến việc hàng hóa bị giữ lại để kiểm tra, làm kéo dài thời gian thông quan.

◆ Các chứng từ liên quan khác

Ngoài các chứng từ chính, trong thực tế còn phát sinh nhiều loại chứng từ khác phục vụ cho từng công đoạn cụ thể trong quy trình vận tải, như hợp đồng ngoại thương, giấy báo phí (Debit Note), phiếu xuất kho, biên bản giao nhận hàng hóa, ...

Những chứng từ này tuy mang tính hỗ trợ nhưng đóng vai trò quan trọng trong việc hoàn thiện hồ sơ và kiểm soát hoạt động logistics.

- ⇒ Hệ thống chứng từ trong vận tải hàng nhập khẩu LCL không chỉ mang ý nghĩa pháp lý mà còn là công cụ quản lý quan trọng giúp theo dõi và kiểm soát toàn bộ quá trình vận chuyển. Việc chuẩn bị, kiểm tra và xử lý chứng từ một cách đầy đủ, chính xác và kịp thời có ý nghĩa quyết định đến hiệu quả của hoạt động logistics, đặc biệt trong việc rút ngắn thời gian thông quan, hạn chế rủi ro phát sinh và nâng cao chất lượng dịch vụ.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 đã hệ thống hóa những cơ sở lý luận cơ bản về quy trình vận tải hàng nhập khẩu lẻ container (LCL), bao gồm khái niệm, đặc điểm, vai trò, nội dung quy trình vận tải cũng như các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ liên quan. Qua đó có thể thấy rằng vận tải hàng nhập khẩu LCL là một bộ phận quan trọng trong hoạt động logistics quốc tế, đặc biệt phù hợp với các doanh nghiệp có quy mô lô hàng nhỏ nhờ tính linh hoạt và khả năng tối ưu chi phí vận chuyển. Bên cạnh những lợi ích mang lại, vận tải hàng LCL cũng tiềm ẩn nhiều rủi ro do đặc thù gom hàng, liên quan đến nhiều chủ thể và nhiều công đoạn xử lý khác nhau. Vì vậy, việc xây dựng và tổ chức quy trình vận tải khoa học, chặt chẽ đóng vai trò quan trọng trong việc kiểm soát chi phí, hạn chế sai sót và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

Chương này cũng làm rõ vai trò của hệ thống chứng từ và các quy định pháp lý trong hoạt động vận tải hàng nhập khẩu LCL. Việc tuân thủ đúng các quy định pháp luật và chuẩn bị đầy đủ chứng từ không chỉ giúp quá trình thông quan diễn ra thuận lợi mà còn góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và giảm thiểu rủi ro trong quá trình vận chuyển hàng hóa.

Những nội dung lý luận được trình bày trong chương là cơ sở quan trọng để phân tích thực trạng quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng ở chương tiếp theo, từ đó đề xuất các giải pháp phù hợp nhằm hoàn thiện và nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH VẬN TẢI NỘI ĐỊA HÀNG NHẬP KHẨU LỄ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN GIAO NHẬN VẬN TẢI CON ONG – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

2.1. Khái quát về đơn vị nghiên cứu

2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển



Hình 2.1. Logo của công ty Bee Logistics

- Tên công ty: Công ty Cổ phần giao nhận Vận tải Con Ong
- Tên quốc tế: BEE LOGISTICS CORPORATION
- Tên viết tắt: BEE LOGISTICS CORP.
- Trụ sở chính: Tòa nhà TTC, 253 Hoàng Văn Thụ, Phường Tân Sơn Hòa, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam.
Mã số thuế: 0303482440
- Chi nhánh Đà Nẵng: 386 Xô Viết Nghệ Tĩnh, Phường Cẩm Lệ, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam.
Mã số thuế: 0303482440-003
- Điện thoại: +84 236 224 1587
- Website: <http://www.beelogistics.com>
- Email: info@beelogistics.com
- Vốn điều lệ: 18,16 triệu USD
- Giám đốc chi nhánh: Đoàn Như Ý

- Chức năng kinh doanh: Dịch vụ đại lý vận tải, giao nhận hàng hóa quốc tế và nội địa, dịch vụ xếp dỡ, lưu kho, quản lý bãi bến, vận tải và tổ chức liên hiệp vận chuyển hàng xuất nhập khẩu, hàng dự án, hàng quá cảnh, kinh doanh phương tiện, thiết bị, phụ tùng liên quan, cho thuê và sửa chữa container

Tóm tắt lịch sử hình thành và phát triển

- Năm 2004: Công ty Cổ phần Vận tải Con Ong (Bee Logistics) được thành lập vào ngày 01/10/2004 tại Thành phố Hồ Chí Minh.
- Năm 2005: Thành lập chi nhánh tại Hà Nội và Hải Phòng; trở thành đại lý độc quyền RMI tại Việt Nam trong lĩnh vực vận hành bể ISO.
- Năm 2007: Trở thành thành viên chính thức của Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam (VIFFAS).
- Năm 2009: Gia nhập Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (FIATA).
- Năm 2010: Tham gia tổ chức hợp tác logistics hàng đầu thế giới và đạt chứng chỉ ISO 9001:2008 do BSI – Vương quốc Anh cấp.
- Năm 2011: Được cấp phép hoạt động bởi Bộ Giao thông Vận tải; mở văn phòng Phnom Penh và trở thành NVOCC được FMC Hoa Kỳ công nhận.
- 2012: Thành lập chi nhánh Lạng Sơn và văn phòng đại diện tại Yangon (Myanmar) và Bangkok (Thái Lan).
- Năm 2014: Nâng cấp văn phòng Yangon thành công ty; mở thêm các văn phòng đại diện tại Quy Nhơn, Nha Trang, Nam Định và Bắc Ninh.
- Năm 2015: Thành lập văn phòng đại diện tại Bình Dương và Hải Dương.
- Năm 2017: Trở thành cổ đông chính của Dragon Maritime Star Co., Ltd tại Bangkok (Thái Lan); đồng thời khai trương chi nhánh tại New Delhi (Ấn Độ).
- Năm 2018: Thành lập văn phòng tại Hà Nam và Đài Loan; đạt doanh thu hàng đầu trong nhóm đối tác của Vietnam Airlines.
- Năm 2020: Thành lập văn phòng Bàu Bàng; đạt nhiều giải thưởng uy tín trong nước và ASEAN, bao gồm Top 500 doanh nghiệp lớn và phát triển nhanh, Top 10 công ty Logistics uy tín.

- Năm 2021: Mở văn phòng Malaysia, chi nhánh Laem Chabang (Thái Lan) và các văn phòng Ấn Độ; duy trì Top 500 doanh nghiệp lớn và Top 10 công ty Logistics uy tín.
- Năm 2022: Thành lập văn phòng tại Hoa Kỳ, mở chi nhánh tại Los Angeles. Ở Việt Nam đặt văn phòng tại Móng Cái – Quảng Ninh.
- Năm 2023: Bee Logistics được xếp hạng Top 3 công ty logistics uy tín Việt Nam năm 2024 theo Vietnam Report, phản ánh kết quả hoạt động năm 2023.
- Năm 2024: Năm 2024, công ty đạt Top 50 doanh nghiệp dẫn đầu, Top 10 đối tác xuất sắc Korean Air, Best Sales Agent Turkish Cargo và tham dự ASEAN Business Awards.
- Năm 2025 (đến nay): Bee Logistics khánh thành Bee Distribution Center Đà Nẵng, tham gia VILOG 2025 và tiếp tục mở rộng mạng lưới, chuyển đổi số và phát triển bền vững.

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

TẦM NHÌN (VISION)

Tập đoàn Bee Logistics Corp nỗ lực trở thành một tập đoàn logistics toàn cầu đáng tin cậy, tạo ra giá trị cho xã hội và con người.

SỨ MỆNH (MISSION)

Sứ mệnh của Bee Logistics là cung cấp cho khách hàng các giải pháp hậu cần hiện đại, tích hợp dựa trên sự sáng tạo và việc liên tục tối ưu hóa nguồn lực thông qua đội ngũ của chúng tôi, những chiến binh mang biểu tượng con ong, luôn trung thực, chăm chỉ, tận tâm và không ngừng học hỏi để vượt qua sự hài lòng của khách hàng, hướng đến sự hài lòng tuyệt đối của khách hàng.

GIÁ TRỊ CỐT LÕI (CORE VALUES)

- Làm việc nhóm

Bee Logistics đề cao sự phối hợp giữa các cá nhân và bộ phận để đạt hiệu quả cao trong mọi hoạt động dịch vụ logistics. Đây là nền tảng giúp công ty hoạt động thống nhất và linh hoạt trong giải quyết công việc.

- Niềm đam mê hướng đến sự xuất sắc

Công ty không ngừng phấn đấu để đạt chất lượng cao nhất trong cung cấp dịch vụ, thể hiện tinh thần làm việc nhiệt huyết và cam kết vượt trội nhằm phục vụ khách hàng tốt hơn.

- Tính chính trực

Bee Logistics đặt tiêu chí minh bạch, trung thực và đạo đức nghề nghiệp trong mọi hành động, xây dựng lòng tin với khách hàng, đối tác và cộng đồng.

- Trách nhiệm giải trình

Mỗi cá nhân và bộ phận trong công ty đều chịu trách nhiệm rõ ràng về nhiệm vụ của mình, sẵn sàng nhận lỗi, học hỏi và cải thiện để đạt hiệu quả cao hơn.

- Đổi mới

Công ty khuyến khích sáng tạo, ứng dụng công nghệ và tư duy đổi mới để nâng cao quy trình, thích ứng với thay đổi thị trường và mang đến giải pháp logistics hiện đại.

2.1.3. Ngành nghề kinh doanh

◆ Vận tải hàng không toàn cầu

Từ năm 2014, Bee Logistics tập trung phát triển dịch vụ vận tải hàng không và luôn nằm trong top các đơn vị dẫn đầu về vận chuyển hàng xuất khẩu tại Việt Nam, với khối lượng đạt 14.000 tấn xuất khẩu và khoảng 5.000 tấn nhập khẩu trong năm 2019. Doanh nghiệp là đại lý và đối tác của 12 hãng hàng không lớn, bao gồm Vietnam Airlines, China Airlines, Cathay Pacific, Singapore Airlines, đồng thời nằm trong top 5 nhà gom hàng hàng đầu. Bee Logistics cung cấp dịch vụ vận chuyển từ sân bay đến sân bay, gom hàng bằng đường hàng không, vận chuyển tận nơi, thuê máy bay riêng và vận chuyển hành lý xách tay cho các lô hàng khẩn cấp.

Các mặt hàng chính gồm may mặc, giày dép, điện tử, dược phẩm, phụ tùng và phụ kiện máy bay, máy phát điện, thiết bị y tế, xe hơi hạng sang, hàng dễ hư hỏng và động vật sống. Bee Logistics có văn phòng tại các sân bay quốc tế SGN, HAN, DAD, CRX, cung cấp dịch vụ hàng không tích hợp 24/7 với khả năng giao hàng nhanh trong vòng 6 giờ sau khi máy bay hạ cánh. Mã đại lý IATA của Bee Logistics là HO 373 0302 0005.

- Các dịch vụ Bee Logistics cung cấp theo quy định:

1. Dịch vụ vận chuyển hàng nguy hiểm
2. Dịch vụ vận chuyển dược phẩm
3. Dịch vụ vận chuyển hàng dễ hư hỏng (như trái cây, hoa, rau củ)
4. Dịch vụ vận chuyển thủy hải sản
5. Dịch vụ vận chuyển hàng hóa có giá trị cao và hàng dễ tổn thất
6. Dịch vụ vận chuyển động vật sống

◆ Vận tải đường biển toàn cầu

Bee Logistics cung cấp dịch vụ vận tải đường biển toàn cầu, bao gồm hàng lẻ (LCL) và hàng nguyên container, với khối lượng đạt gần 100.000 TEU vào năm 2019. Doanh nghiệp cung cấp giải pháp vận chuyển cho hàng container, hàng rời, hàng quá khổ, hàng quá tải từ và đến mọi nơi trên thế giới. Bee Logistics thiết lập quan hệ đối tác vững chắc với hầu hết các hãng vận tải biển lớn như Maersk, Sea Land, ONE, YangMing, Evergreen, COSCO, Hyundai, OOCL, Hapag-Lloyd, Wanhai, KMTC, SITC, CMA-CGM, MSC, đặc biệt cho các tuyến đường dài, nhằm đảm bảo dịch vụ ổn định, chất lượng cao và giá cả cạnh tranh. Các tuyến vận tải chính của công ty bao gồm Nội Á, EU, Bắc Mỹ, Úc và Châu Phi. Các mặt hàng chính vận chuyển bằng đường biển gồm may mặc, giày dép, điện tử, đồ nội thất, thép, vật liệu xây dựng, hàng tiêu dùng, hàng dự án, xe cộ, nông sản và thực phẩm. Bee Logistics là thành viên FIATA và đăng ký FMC NVOCC số 023719, khẳng định uy tín và năng lực trong ngành vận tải biển quốc tế.

◆ Vận tải đường biển hàng lẻ (LCL)

Để tạo ra những sản phẩm cạnh tranh và tiện lợi cho khách hàng, ngay từ khi thành lập, công ty đã lấy dịch vụ vận chuyển hàng lẻ (LCL) làm một trong những thế mạnh của mình. Hiện nay, công ty đảm nhận vận chuyển hàng lẻ bằng đường biển trực tiếp từ nước ngoài đến Việt Nam, Campuchia, Myanmar, Thái Lan, và từ Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Hồng Kông, Singapore, Đài Loan, Châu Âu, Mỹ đến Singapore, Hồng Kông, Indonesia, Malaysia, Bangladesh, Trung Quốc, Hàn Quốc. Công ty có kế hoạch mở rộng dịch vụ sang Mỹ, Châu Âu và Úc.

◆ Vận tải đa phương thức

Bee logistics có giấy phép số 11-30/GP-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải, cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức cho nhiều loại hàng hóa:

- Không khí – Không khí
- Kết hợp đường biển và đường hàng không qua Dubai, Hồng Kông, Singapore, Đài Loan, Thái Lan và Hàn Quốc.
- Đường sắt – Xe tải – Đường biển.
- Vận tải đường biển - đường sắt: Vận tải đường biển từ Việt Nam đến Trung Quốc và tiếp tục đến châu Âu.

◆ Vận tải đường bộ xuyên biên giới

Vận tải đường bộ xuyên biên giới kết nối:

1) Việt Nam – Trung Quốc – Lào: Bee logistics có thể nhận hàng từ bất kỳ địa điểm nào ở Trung Quốc, sau đó vận chuyển qua các trung tâm ở Quảng Châu, Thâm Quyển và Nam Ninh qua Cửa khẩu Hữu nghị tại Việt Nam. Địa điểm giao hàng là Việt Nam hoặc Lào.

2) Việt Nam – Campuchia: Hàng hóa được vận chuyển từ nước ngoài đến các cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh hoặc từ Việt Nam đến một số cửa khẩu biên giới vào Campuchia.

3) Việt Nam – Lào: Hàng hóa được vận chuyển từ nước ngoài đến các cảng Đà Nẵng, Hải Phòng và từ Việt Nam đến một số cảng ở Lào.

4) Thái Lan – Campuchia, Myanmar và Lào: Hàng hóa được vận chuyển từ nước ngoài đến các cảng Bangkok, Laem Chabang rồi đến ba quốc gia nêu trên.

5) Tuyến đường sắt từ Việt Nam qua Trung Quốc đến châu Âu và ngược lại.
Dịch vụ vận tải đường bộ xuyên biên giới chỉ được cung cấp cho hàng hóa có khai báo hải quan và thanh toán thuế đầy đủ.

◆ Vận tải đường bộ nội địa

Với đội xe gồm 60 xe tải và dự kiến sẽ được mở rộng thêm, Bee logistics cung cấp dịch vụ vận chuyển container đầy đủ, vận chuyển hàng nguyên xe, vận chuyển hàng lẻ và dịch vụ phân phối từ các sân bay và cảng biển quốc tế đến các khu công nghiệp và trung tâm phân phối trên toàn quốc.

◆ Vận tải đường sắt

Dịch vụ này mới được Bee Logistics triển khai gần đây, phối hợp với các công ty đường sắt. Công ty có khả năng cung cấp dịch vụ trên toàn bộ hệ thống đường sắt tại Việt Nam, từ đó kết nối với các phương thức vận tải khác để giúp quý khách tiết kiệm tối đa chi phí.

◆ Dịch vụ môi giới Hải quan

Khai báo hải quan là yếu tố quan trọng đối với khách hàng tại Việt Nam và quốc tế. Đội ngũ chuyên gia của Bee Logistics với nhiều năm kinh nghiệm và cam kết chính trực đảm bảo tư vấn và giúp hàng hóa thông quan nhanh nhất, trung bình 6–8 giờ cho vận chuyển hàng không và 2 ngày cho vận chuyển đường biển, khi thông tin đầy đủ, chính xác và kịp thời. Chúng tôi tư vấn nhanh chóng và chính xác về khai báo, trung thực, tận dụng các chính sách ưu đãi của Nhà nước, bảo vệ quyền lợi nhập khẩu – xuất khẩu và giảm gánh nặng cho cán bộ hải quan.

Trên nền tảng EDI và khả năng kết nối kỹ thuật số, Bee logistics đảm bảo hàng hóa của bạn được xuất kho nhanh chóng và suôn sẻ.

- Tư vấn về biểu giá
- Tư vấn quy trình
- Kiểm tra hải quan
- Giấy phép và sự chấp thuận
- Đăng ký CO
- Hoàn thuế
- Giấy phép môi giới hải quan số: 2569/HQHCM-GSQL

◆ Dịch vụ phụ trợ

Bee logistics tối ưu hóa chuỗi cung ứng của bạn với một loạt các dịch vụ phụ trợ giúp tối đa hóa giá trị gia tăng cho chuỗi cung ứng, từ nguyên liệu thô đến thành phẩm. Đội ngũ chuyên gia giàu kinh nghiệm của công ty vận hành trên hệ thống tự động hóa để cung cấp dịch vụ phân phối, dán nhãn, đóng gói, kho bãi, quản lý nhà cung cấp và hàng tồn kho. Công nghệ tiên tiến là cốt lõi trong hoạt động của chúng tôi nhằm mang lại chất lượng dịch vụ vượt trội. Bằng cách này, công ty hỗ trợ bạn

theo kịp thế giới năng động này với các giải pháp chuỗi cung ứng liền mạch từ đầu đến cuối, với tiêu chuẩn cao nhất về độ chính xác, bảo mật, khả năng hiển thị và độ tin cậy, để bạn có thể tập trung vào năng lực kinh doanh cốt lõi và sẵn sàng đối mặt với mọi biến động của thị trường.

- Kho bãi
- Phân bổ
- Bao bì & Nhãn mác
- Môi giới bên mua
- Tư vấn bảo hiểm

◆ Hậu cần dự án

Đưa ra các phương án vận chuyển dự án hiệu quả để đáp ứng chính xác nhu cầu cụ thể của dự án của bạn. Dịch vụ hậu cần dự án của công ty bao gồm vận chuyển hàng nặng tận nơi, lắp đặt và tháo dỡ, chằng buộc và chèn lót, thuê tàu, đại lý vận chuyển, vận chuyển container ISO và container mềm, cho tất cả các loại dự án trong nhà máy sản xuất, dầu khí, xây dựng, nhà máy điện và nhà máy hóa chất. Đội ngũ của công ty với kinh nghiệm thực tiễn sẽ xây dựng chiến lược vận chuyển phù hợp từ khâu lập kế hoạch, chuẩn bị, thực hiện và quản lý dự án nhằm thúc đẩy an toàn, giảm thiểu rủi ro và kiểm soát ngân sách dự án của bạn, bằng cách áp dụng các phương pháp tốt nhất về quản lý rủi ro, kiểm soát chất lượng và phân tích chi phí.

1. Bên thuê tàu chở hàng rời theo quy định của GENCON 1994 và NYPE 1993
2. Vận chuyển hàng hóa quá khổ, quá tải bằng xe tải và sà lan trên toàn quốc
3. Thủ tục hải quan cho tất cả hàng rời, hàng dự án.
4. Buộc/Chèn hàng
5. Đại lý vận chuyển
6. Dịch vụ lên/xuống tàu, tiếp nhiên liệu, nước ngọt và cần cẩu nổi để vận chuyển hàng hóa nặng (trên 120 tấn)
7. Động vật sống

◆ Dịch vụ hậu cần AOG

Máy bay nằm trên mặt đất (AOG) đề cập đến các dịch vụ đặc biệt trong trường hợp khẩn cấp mà các hãng hàng không gặp phải do sự cố kỹ thuật, ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ và chi phí hoạt động. Công ty cung cấp dịch vụ AOG chuyên nghiệp để xử lý các phụ tùng máy bay thiết yếu nhằm giải quyết những vấn đề này.

* Dịch vụ AOG chuyên nghiệp.

- Giải pháp trọn gói cho việc vận chuyển hàng hóa khẩn cấp (AOG).
- Vận hành 24/7 với đội ngũ AOG tận tâm và nhiệt tình.
- Làm việc trực tiếp và trực tuyến với các hãng hàng không, nhà cung cấp và vận chuyển hàng không khẩn cấp, hải quan và các cơ quan kiểm tra liên quan khác.
- Tư vấn và thiết kế các giải pháp tối ưu cho nhiều loại hàng hóa khác nhau
- Phụ tùng và vật liệu thay thế cho máy bay cỡ nhỏ và trung bình (thông thường, khẩn cấp, khẩn cấp, nguy hiểm)
- Hàng hóa có giá trị cao
- Động cơ máy bay, APU (Trent 900, Trent 700, PW4000, V2500 & CFM56...)
- Thiết bị quá khổ, quá nặng (giá đỡ động cơ, càn hạ cánh, tấm phẳng, vỏ quạt, ...)
- Trực thăng
- Cung cấp và giám sát thiết bị trong các thỏa thuận dùng chung
- Các dịch vụ khác:
 - + Khai báo và vận chuyển hàng hóa nguy hiểm
 - + Vận tải đường bộ nội địa
 - + Thủ tục hải quan và môi giới
 - + Chỉ mang theo người trong trường hợp khẩn cấp.

** Mạng lưới đối tác hậu cần toàn cầu*

Bee Logistics với hệ thống văn phòng ở nước ngoài và là thành viên của TALA (Liên minh Logistics Hàng không vũ trụ) kết nối toàn cầu với các đối tác hàng đầu, vận chuyển phụ tùng và thiết bị hàng không đến và đi từ tất cả các quốc gia, tạo dựng niềm tin cho cả người bán và người mua. Thông qua mạng lưới TALA, Bee logistics mở rộng dịch vụ đến các cửa ngõ quốc tế tại châu Á, châu Âu, châu Mỹ và châu Phi.

Khách hàng tiêu biểu của Bee Logistics bao gồm: Hành trình Bamboo, Vietjet Air, Hãng Hàng không Việt Nam, VAeco, Nam VNH, AESC, SIAEC.

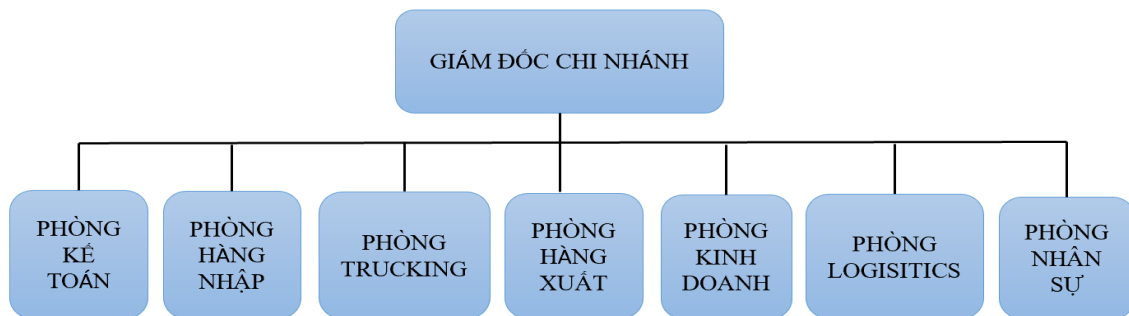
◆ Dịch vụ Kho hàng và Phân phối

- Kho bãi & Phân phối

Bee Logistics cung cấp dịch vụ kho bãi và phân phối chất lượng cao với hệ thống kho tiêu chuẩn quốc tế, phục vụ cho các hoạt động lưu trữ và xử lý hàng hóa trong chuỗi cung ứng. Các dịch vụ này thường được cung cấp trong hệ thống kho hàng tại Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh với diện tích kho lên đến 10.000 m², cùng dịch vụ đóng gói và dán nhãn chuyên nghiệp. Dịch vụ kho & phân phối nằm trong nhóm “Auxiliary Services” (dịch vụ bổ trợ). Ngoài kho bãi, Bee Logistics còn cung cấp dịch vụ phân phối, bao gồm đóng gói, dán nhãn, quản lý hàng tồn kho và phối hàng hóa, giúp khách hàng tối ưu hóa chuỗi cung ứng.

2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ

2.1.4.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức



Hình 2.2: Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Công ty Bee Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng

Sơ đồ tổ chức của Công ty Bee Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng thể hiện rõ mối quan hệ giữa Giám đốc Chi nhánh và các phòng ban chức năng. Ở cấp cao nhất là Giám đốc Chi nhánh, chịu trách nhiệm điều hành và quản lý toàn bộ hoạt động của chi nhánh. Bên dưới gồm các phòng ban chuyên môn: Phòng Kế toán, Phòng Hàng nhập, Phòng Hàng xuất, Phòng Trucking, Phòng Kinh doanh, Phòng Log và Phòng Nhân sự. Mỗi phòng ban có một quản lý phụ trách điều phối công việc và báo cáo trực tiếp cho Giám đốc Chi nhánh trong phạm vi chuyên môn của mình. Bên cạnh đó,

giữa các phòng ban có mối quan hệ phối hợp ngang hàng nhằm hỗ trợ lẫn nhau trong quá trình xử lý các nghiệp vụ liên quan đến vận chuyển, giao nhận, chứng từ, kế toán và chăm sóc khách hàng. Cơ cấu này thể hiện mô hình tổ chức theo chức năng (ERIK W. LARSON; CLIFFORD F. GRAY, 2015), giúp phân định rõ trách nhiệm, nâng cao tính chuyên môn hóa và đảm bảo hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận trong hoạt động logistics của Bee Logistics Corp.

2.1.4.2. Chức năng và nhiệm vụ của từng phòng ban

★ Phòng Kế toán

Phòng Kế toán có chức năng quản lý và kiểm soát toàn bộ hoạt động tài chính – kế toán của chi nhánh. Bộ phận này chịu trách nhiệm hạch toán các nghiệp vụ kinh tế phát sinh, theo dõi doanh thu, chi phí và công nợ với khách hàng, nhà cung cấp. Đồng thời, Phòng Kế toán lập các báo cáo tài chính định kỳ, thực hiện nghĩa vụ thuế theo quy định của Nhà nước và cung cấp thông tin tài chính kịp thời cho Ban Giám đốc phục vụ công tác quản lý và ra quyết định.

★ Phòng Hàng nhập

Phòng Hàng nhập đảm nhiệm chức năng tổ chức và xử lý các lô hàng nhập khẩu từ nước ngoài về Việt Nam. Nhiệm vụ chính của phòng là tiếp nhận và kiểm tra chứng từ nhập khẩu, theo dõi lịch trình vận chuyển của tàu hoặc máy bay, phối hợp với cơ quan hải quan để thực hiện thủ tục thông quan. Bên cạnh đó, phòng còn kết hợp với các bộ phận liên quan như Trucking và kho bãi nhằm đảm bảo hàng hóa được giao nhận đúng tiến độ, an toàn và đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

★ Phòng Hàng xuất

Phòng Hàng xuất có chức năng thực hiện các dịch vụ liên quan đến xuất khẩu hàng hóa ra thị trường quốc tế. Bộ phận này chịu trách nhiệm tư vấn phương thức vận chuyển phù hợp, đặt chỗ với hãng tàu hoặc hãng hàng không, chuẩn bị và kiểm tra chứng từ xuất khẩu. Ngoài ra, Phòng Hàng xuất còn theo dõi quá trình vận chuyển hàng hóa, kịp thời xử lý các vấn đề phát sinh và phối hợp với khách hàng để đảm bảo việc giao hàng diễn ra thuận lợi.

★ Phòng Trucking

Phòng Trucking là bộ phận phụ trách tổ chức và điều phối hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ. Chức năng chính của phòng là tiếp nhận yêu cầu vận chuyển từ các bộ phận nghiệp vụ, lập kế hoạch điều xe và bố trí phương tiện phù hợp với từng loại hàng hóa. Trong quá trình vận chuyển, Phòng Trucking thực hiện theo dõi, giám sát lộ trình, đảm bảo hàng hóa được giao nhận đúng thời gian, đúng địa điểm và an toàn, đồng thời phối hợp chặt chẽ với các phòng ban khác để duy trì sự thông suốt của chuỗi logistics.

★ Phòng Kinh doanh

Phòng Kinh doanh có chức năng phát triển thị trường và mở rộng mạng lưới khách hàng cho chi nhánh. Nhiệm vụ của phòng bao gồm tìm kiếm khách hàng mới, tư vấn các dịch vụ logistics, lập báo giá và đàm phán ký kết hợp đồng. Ngoài ra, bộ phận này còn duy trì mối quan hệ với khách hàng hiện tại, tiếp nhận phản hồi và phối hợp với các phòng ban chuyên môn nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ và gia tăng doanh thu cho doanh nghiệp.

★ Phòng Logistics

Phòng Logistics giữ vai trò điều phối tổng thể các hoạt động logistics trong chi nhánh. Chức năng của phòng là quản lý kho bãi, lập kế hoạch vận chuyển đa phương thức và tối ưu hóa quy trình giao nhận hàng hóa. Phòng Logistics phối hợp chặt chẽ với các bộ phận Hàng nhập, Hàng xuất và Trucking nhằm đảm bảo tiến độ thực hiện dịch vụ, giảm thiểu chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics của công ty.

★ Phòng Nhân sự

Phòng Nhân sự có chức năng quản lý và phát triển nguồn nhân lực của chi nhánh. Nhiệm vụ của phòng bao gồm công tác tuyển dụng, đào tạo và bố trí nhân sự phù hợp với nhu cầu hoạt động của công ty. Bên cạnh đó, Phòng Nhân sự còn quản lý hồ sơ nhân viên, thực hiện chấm công, tính lương, chế độ phúc lợi và xây dựng môi trường làm việc chuyên nghiệp, góp phần đảm bảo sự ổn định và phát triển bền vững của doanh nghiệp.

2.1.5. Nguồn lực của công ty

2.1.5.1. Cơ sở vật chất

Bảng 2.1: Hệ thống các cơ sở vật chất và trang thiết bị của Bee Logistics

STT	Tên tài sản	Đơn vị	Số lượng
1	Máy tính	Cái	40
2	Bàn làm việc	Bộ	60
3	Bàn ghế tiếp khách	Bộ	2
4	Máy in	Cái	6
5	Máy photocopy	Cái	2
6	Máy fax	Cái	2
7	Máy scan	Cái	2
8	Điện thoại bàn	Cái	20
9	Điều hòa	Cái	10
10	Máy lọc nước	Cái	6

(Nguồn: Phòng Nhân sự Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong, năm 2025.)

Hệ thống cơ sở vật chất và trang thiết bị của Bee Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng được trang bị đầy đủ và hiện đại, đáp ứng tốt nhu cầu hoạt động kinh doanh và quản lý. Công ty hiện có 40 máy tính, phục vụ công việc hành chính và quản lý dữ liệu; 60 bộ bàn làm việc giúp nhân viên thao tác hiệu quả; 2 bộ bàn ghế tiếp khách tạo không gian tiếp đón khách hàng chuyên nghiệp. Các thiết bị hỗ trợ in ấn và sao chép gồm 6 máy in, 2 máy photocopy, 2 máy fax, 2 máy scan, đảm bảo xử lý hồ sơ, hợp đồng và chứng từ nhanh chóng. Ngoài ra, công ty còn trang bị 20 điện thoại bàn, 10 điều hòa và 6 máy lọc nước, tạo điều kiện làm việc tiện nghi, thoải mái cho nhân viên.

Nhìn chung, với việc sử dụng phần mềm quản lý hiện đại kết hợp hệ thống cơ sở vật chất đầy đủ, Bee Logistics đã xây dựng một môi trường làm việc chuyên nghiệp, thuận tiện cho nhân viên, nâng cao hiệu quả quản lý, hỗ trợ công tác tiếp đón khách hàng và thực hiện các thủ tục xuất nhập khẩu.

Bảng 2.2: Cơ sở vật chất phục vụ vận chuyển – giao nhận tại Bee Logistics (năm 2025)

STT	Loại cơ sở vật chất	Hiện trạng	Giải pháp, đề xuất	Nhận xét
1	Kho bãi	Thuê ngoài	Đầu tư kho bãi riêng	Cơ sở vật chất chính chưa chủ động, phụ thuộc bên ngoài.
2	Xe tải trọng lớn	Thuê ngoài	Mua hoặc thuê dài hạn	Phụ thuộc vào dịch vụ bên ngoài, khó chủ động phân phối.
3	Thiết bị xếp dỡ	Thuê ngoài	Đầu tư thiết bị xếp dỡ hiện đại	Chưa có đầu tư riêng, ảnh hưởng đến hiệu quả giao nhận.
4	Trang thiết bị văn phòng	Có sẵn	Bổ sung khi cần	Đầy đủ phục vụ công việc hành chính, văn phòng.

(Nguồn: Phòng Nhân sự Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong, năm 2025.)

Nhận xét tổng quan: Hiện tại, cơ sở vật chất phục vụ vận chuyển và giao nhận của Bee Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng còn khá hạn chế và phần lớn phải thuê ngoài, bao gồm kho bãi, xe tải trọng lớn và thiết bị xếp dỡ. Việc phụ thuộc vào bên ngoài khiến công ty khó chủ động trong phân phối hàng hóa và tổ chức vận chuyển, ảnh hưởng đến hiệu quả và tiến độ giao nhận. Ngược lại, các trang thiết bị văn phòng như bàn ghế, máy tính, thiết bị văn phòng được trang bị đầy đủ, đáp ứng tốt nhu cầu hành chính và quản lý. Việc đầu tư kho bãi, phương tiện vận tải và thiết bị xếp dỡ trong tương lai sẽ giúp công ty tự chủ hơn, nâng cao hiệu quả hoạt động và cải thiện chất lượng phục vụ khách hàng.

2.1.5.2. Nhân lực

Bảng 2.3: Cơ cấu nhân sự của công ty năm 2025

Các bộ phận	Giới tính		
	Nam	Nữ	Tổng cộng
Phòng giám đốc	1	0	1
Phòng kế toán	4	10	14
Phòng kinh doanh	10	15	25
Phòng hàng nhập	10	6	16
Phòng Trucking	12	10	22
Phòng hàng xuất	10	10	20
Phòng Logistics	10	6	16
Phòng nhân sự	5	15	20
Tổng số lao động	62	72	134

(Nguồn: Phòng Nhân sự Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong, năm 2025.)

Cơ cấu nhân sự của Công ty Bee Logistics năm 2025 có sự phân bổ tương đối cân bằng giữa lao động nam và lao động nữ. Tổng số lao động của công ty là 134 người, trong đó lao động nữ chiếm 54 người, tương đương 51,92%, và lao động nam chiếm 50 người, tương đương 48,08%. Sự chênh lệch giữa hai giới không lớn, phản ánh chính sách sử dụng lao động linh hoạt và bình đẳng của doanh nghiệp. Xét theo từng bộ phận, lao động nam tập trung nhiều tại phòng Trucking, phòng Logistics và phòng Kinh doanh, đây là các bộ phận đòi hỏi khả năng di chuyển, làm việc ngoài hiện trường và xử lý công việc với cường độ cao. Ngược lại, lao động nữ chiếm tỷ lệ cao hơn tại phòng Kế toán, phòng Hàng nhập, phòng Hàng xuất và phòng Nhân sự, những bộ phận yêu cầu sự tỉ mỉ, cẩn thận và kỹ năng xử lý hồ sơ, chứng từ.

Nhìn chung, cơ cấu giới tính của Bee Logistics được đánh giá là phù hợp với đặc thù hoạt động của từng phòng ban, góp phần phát huy thế mạnh của từng nhóm lao động, nâng cao hiệu quả làm việc và đảm bảo sự ổn định trong hoạt động sản xuất – kinh doanh của công ty.

Bảng 2.4: Bảng cơ cấu lao động theo trình độ chuyên môn của công ty năm 2025

Các bộ phận	Giới tính		Tổng cộng
	Đại học	Cao đẳng	
Phòng giám đốc	1	0	1
Phòng Kế toán	10	2	12
Phòng Kinh doanh	18	2	20
Phòng Hàng nhập	11	3	14
Phòng Trucking	22	3	25
Phòng Hàng xuất	12	4	16
Phòng Logistics	18	2	20
Phòng Nhân sự	20	6	26
Tổng số lao động	112	22	134

(Nguồn: Phòng Nhân sự Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong, năm 2025.)

Qua bảng cơ cấu lao động theo trình độ chuyên môn tại Bee Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng cho thấy, lao động có trình độ đại học chiếm tỷ trọng cao, với 112/134 người, tương đương khoảng 83,58% tổng số lao động. Điều này phản ánh công ty chú trọng tuyển dụng đội ngũ nhân sự có nền tảng kiến thức chuyên môn vững vàng, phù hợp với đặc thù ngành logistics – lĩnh vực đòi hỏi sự chính xác, khả năng xử lý nghiệp vụ và hiểu biết về các quy định pháp lý trong hoạt động xuất nhập khẩu. Lao động có trình độ cao đẳng chiếm tỷ lệ thấp hơn, với 22 người (khoảng 16,42%), phân bố tại hầu hết các phòng ban và chủ yếu đảm nhiệm vai trò hỗ trợ, tác nghiệp và vận hành. Các bộ phận như Kinh doanh, Trucking và Logistics có số lượng lao động trình độ đại học chiếm ưu thế, cho thấy yêu cầu cao về kiến thức chuyên ngành, kỹ năng giao tiếp, xử lý tình huống và khả năng phối hợp trong chuỗi cung ứng. Nhìn chung, cơ cấu lao động theo trình độ chuyên môn của Bee Logistics được đánh giá là hợp lý, đáp ứng tốt yêu cầu công việc của từng bộ phận. Đây là yếu tố quan trọng góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động, chất lượng dịch vụ và năng lực cạnh tranh của công ty trên thị trường logistics.

Bảng 2.5: Bảng cơ cấu lao động theo độ tuổi

Nhóm độ tuổi	Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)
20 – 25 tuổi	28	20,90%
26 – 30 tuổi	50	37,31%
31 – 35 tuổi	34	25,37%
36 – 45 tuổi	17	12,69%
Trên 45 tuổi	5	3,73%
Tổng cộng	134	100%

(Nguồn: Phòng Nhân sự Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải

Con Ong, năm 2025.)

Cơ cấu lao động của Công ty Bee Logistics tập trung chủ yếu ở nhóm tuổi 26–30, chiếm tỷ trọng cao nhất với 37,31%, cho thấy lực lượng nhân sự tương đối trẻ, năng động và phù hợp với đặc thù ngành logistics – lĩnh vực đòi hỏi cường độ làm việc cao, khả năng thích ứng nhanh và linh hoạt trong xử lý công việc. Bên cạnh đó, nhóm tuổi 31–35 và 20–25 cũng chiếm tỷ lệ đáng kể, lần lượt là 25,37% và 20,90%, phản ánh sự kết hợp hài hòa giữa đội ngũ lao động trẻ mới gia nhập thị trường và lực lượng nhân sự đã có kinh nghiệm thực tiễn trong hoạt động logistics. Trong khi đó, nhóm lao động từ 36 tuổi trở lên chiếm tỷ lệ thấp hơn, khoảng 16,42%, và chủ yếu đảm nhiệm các vị trí quản lý, giám sát hoặc cố vấn chuyên môn. Nhóm lao động này đóng vai trò quan trọng trong việc định hướng chiến lược, hỗ trợ chuyên môn và đảm bảo sự ổn định trong hoạt động của doanh nghiệp.

Bên cạnh cơ cấu độ tuổi hợp lý, Bee Logistics còn sở hữu nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn phù hợp với môi trường dịch vụ logistics hiện đại. Không chỉ tuyển dụng lao động tại địa bàn thành phố Đà Nẵng, chi nhánh còn thu hút nhân lực từ các tỉnh lân cận như Quảng Nam, Quảng Ngãi, Thừa Thiên Huế và Quảng Bình, qua đó đảm bảo cả về số lượng lẫn chất lượng nhân sự cho các bộ phận điều vận – vận hành, kho bãi, khai thuê hải quan, kinh doanh và chăm sóc khách hàng. Nhờ đội

ngũ lao động dồi dào, được đào tạo bài bản và có kỹ năng chuyên môn, chi nhánh có điều kiện duy trì hoạt động ổn định, nâng cao hiệu quả vận hành và đáp ứng linh hoạt nhu cầu của khách hàng trong khu vực miền Trung cũng như kết nối hiệu quả với mạng lưới logistics trên toàn quốc.

2.1.5.3. Tài chính

Bảng 2.6: Cân đối tài chính về tài sản của công ty Bee Logistics giai đoạn 2023-2025

(Đơn vị: VND, %)

STT	TÀI SẢN	2023	2024	2025	Tỷ lệ tăng trưởng 2024/2023 (%)	Tỷ lệ tăng trưởng 2025 /2024 (%)
I	TÀI SẢN NGẮN HẠN (1+2+3+4)	263.996.469.627	294.480.746.178	328.486.277.383	11,55	11,55
1	Tiền và tương đương tiền	32.614.598.417	38.925.614.932	46.460.811.096	19,36	19,36
2	Phải thu ngắn hạn	158.247.963.215	172.936.418.504	188.971.821.130	9,28	9,28
3	Hàng tồn kho	70.824.593.481	80.614.872.965	91.757.968.368	13,82	13,82
4	TS ngắn hạn khác	2.309.314.514	2.003.839.777	1.738.585.809	-13,24	-13,24
II	TÀI SẢN DÀI HẠN (1+2+3+4)	201.736.584.311	224.318.946.257	249.433.921.195	11,20	11,20
1	Phải thu dài hạn	1.658.914.307	1.532.746.985	1.416.178.214	-7,60	-7,60
2	Tài sản cố định	165.248.739.814	186.715.483.692	210.984.457.563	12,99	12,99
	Tài sản cố định hữu hình	163.487.924.508	184.936.827.140	209.164.285.937	13,12	13,12
	Tài sản cố định vô hình	1.760.815.306	1.778.656.552	1.796.677.981	1,01	1,01
3	Tài sản dở dang dài hạn	23.094.628.639	24.386.514.728	25.749.742.113	5,59	5,59
4	Tài sản dài hạn khác	11.734.301.551	11.684.200.852	11.633.812.849	-0,43	-0,43
	TỔNG TÀI SẢN (I+II)	465.733.053.938	518.799.692.435	577.920.198.578	11,39	11,39

(Nguồn: Phòng Kế Toán Bee Logistics)

Tổng tài sản của công ty có sự biến động nhưng nhìn chung theo xu hướng tăng trưởng ổn định qua các năm. Cụ thể, tổng tài sản năm 2023 đạt 465.733.053.938 đồng, năm 2024 tăng lên 518.799.692.435 đồng (tăng 11,39%) và năm 2025 tiếp tục tăng lên 577.920.198.578 đồng (tăng 11,39%). Sự gia tăng này cho thấy quy mô hoạt động của doanh nghiệp ngày càng được mở rộng, đặc biệt trong giai đoạn 2024–2025 nhờ việc tăng đầu tư vào tài sản phục vụ hoạt động kinh doanh.

Tài sản ngắn hạn của công ty qua các năm lần lượt là 263.996.469.627 đồng năm 2023, 294.480.746.178 đồng năm 2024 và 328.486.277.383 đồng năm 2025, chiếm tỷ trọng chủ yếu trong tổng tài sản. Trong đó, tiền và các khoản tương đương tiền tăng đều từ 32.614.598.417 đồng năm 2023 lên 38.925.614.932 đồng năm 2024 và đạt 46.460.811.096 đồng năm 2025, phản ánh khả năng cải thiện dòng tiền và tăng tính thanh khoản của doanh nghiệp. Các khoản phải thu ngắn hạn chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tài sản ngắn hạn, tăng từ 158.247.963.215 đồng năm 2023 lên 172.936.418.504 đồng năm 2024 và 188.971.821.130 đồng năm 2025. Điều này phản ánh quy mô hoạt động kinh doanh ngày càng mở rộng, tuy nhiên cũng đặt ra yêu cầu tăng cường quản lý công nợ nhằm hạn chế rủi ro tài chính.

Hàng tồn kho tăng từ 70.824.593.481 đồng năm 2023 lên 80.614.872.965 đồng năm 2024 và tiếp tục tăng lên 91.757.968.368 đồng năm 2025, phù hợp với xu hướng mở rộng hoạt động kinh doanh và cung cấp dịch vụ của doanh nghiệp. Tài sản ngắn hạn khác chiếm tỷ trọng nhỏ và có xu hướng giảm dần, từ 2.309.314.514 đồng năm 2023 xuống 2.003.839.777 đồng năm 2024 và còn 1.738.585.809 đồng năm 2025, không ảnh hưởng đáng kể đến cơ cấu tổng tài sản.

Tài sản dài hạn của công ty tăng ổn định qua các năm, từ 201.736.584.311 đồng năm 2023 lên 224.318.946.257 đồng năm 2024 và đạt 249.433.921.195 đồng năm 2025. Sự gia tăng này chủ yếu đến từ tài sản cố định, đặc biệt là tài sản cố định hữu hình, cho thấy doanh nghiệp tiếp tục đầu tư vào phương tiện vận tải, máy móc và cơ sở vật chất phục vụ hoạt động vận hành logistics.

Trong đó, tài sản cố định tăng từ 165.248.739.814 đồng năm 2023 lên 186.715.483.692 đồng năm 2024 và đạt 210.984.457.563 đồng năm 2025, phản ánh

chiến lược mở rộng năng lực hoạt động của doanh nghiệp. Tài sản dở dang dài hạn cũng tăng đều qua các năm, cho thấy công ty tiếp tục triển khai các dự án đầu tư dài hạn. Các khoản phải thu dài hạn và tài sản dài hạn khác chiếm tỷ trọng nhỏ, biến động không đáng kể và không ảnh hưởng lớn đến cơ cấu tổng tài sản.

Nhìn chung, cơ cấu tài sản của công ty trong giai đoạn 2023–2025 cho thấy xu hướng tăng trưởng ổn định, trong đó tài sản ngắn hạn chiếm tỷ trọng chủ yếu nhằm đảm bảo khả năng thanh khoản, đồng thời tài sản dài hạn tăng dần thể hiện định hướng đầu tư mở rộng và nâng cao năng lực hoạt động. Điều này phản ánh doanh nghiệp đang phát triển theo hướng bền vững, cân đối giữa khả năng thanh khoản và đầu tư dài hạn.

**Bảng 2.7: Cân đối tài chính về nguồn vốn của công ty Bee Logistics giai đoạn
2023 - 2025**

(Đơn vị: VND, %)

STT	NGUỒN VỐN	2023	2024	2025	Tỷ lệ tăng trưởng 2024/2023 (%)	Tỷ lệ tăng trưởng 2025/2024 (%)
III	NỢ PHẢI TRẢ (1+2)	298.964.614.781	324.584.173.942	352.448.000.000	8,57	8,57
1	Nợ ngắn hạn (1)	294.417.839.625	319.268.614.831	346.290.000.000	8,44	8,44
2	Nợ dài hạn (2)	4.546.775.156	5.315.559.111	6.158.000.000	16,91	15,85
IV	VỐN CHỦ SỞ HỮU (3+4)	166.768.439.157	194.215.518.493	225.472.198.578	16,45	16,09
1	Vốn góp của chủ sở hữu (3)	29.470.414.641	29.470.414.641	29.470.414.641	0	0
2	Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối (4)	137.298.024.516	164.745.103.852	196.001.783.937	19,99	18,98
	TỔNG NGUỒN VỐN (III+IV)	465.733.053.938	518.799.692.435	577.920.198.578	11,39	11,39

(Nguồn: Phòng Kế Toán Bee Logistics)

Nguồn vốn của công ty bao gồm nợ phải trả và vốn chủ sở hữu, trong đó nợ phải trả chiếm tỷ trọng lớn trong tổng nguồn vốn và có xu hướng tăng qua các năm. Cụ thể, nợ phải trả năm 2023 đạt 298.964.614.781 đồng, tăng lên 324.584.173.942 đồng năm 2024 (tăng 8,57%) và tiếp tục tăng lên 352.448.000.000 đồng năm 2025 (tăng 8,57%). Điều này cho thấy doanh nghiệp duy trì việc sử dụng đòn bẩy tài chính nhằm phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh và mở rộng quy mô hoạt động. Trong cơ cấu nợ phải trả, nợ ngắn hạn chiếm tỷ trọng chủ yếu, lần lượt đạt 294.417.839.625 đồng năm 2023, 319.268.614.831 đồng năm 2024 và 346.290.000.000 đồng năm

2025. Điều này phản ánh doanh nghiệp chủ yếu sử dụng các khoản nợ ngắn hạn để tài trợ cho hoạt động kinh doanh thường xuyên. Bên cạnh đó, nợ dài hạn tuy chiếm tỷ trọng nhỏ nhưng có xu hướng tăng dần, từ 4.546.775.156 đồng năm 2023 lên 5.315.559.111 đồng năm 2024 và đạt 6.158.000.000 đồng năm 2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp đã bắt đầu chú trọng hơn đến việc huy động nguồn vốn dài hạn nhằm phục vụ các kế hoạch đầu tư và phát triển trong tương lai.

Vốn chủ sở hữu của công ty tăng trưởng liên tục qua các năm, từ 166.768.439.157 đồng năm 2023 lên 194.215.518.493 đồng năm 2024 và đạt 225.472.198.578 đồng năm 2025. Sự gia tăng này chủ yếu đến từ lợi nhuận sau thuế chưa phân phối, phản ánh hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp có hiệu quả và khả năng tích lũy vốn nội bộ ngày càng được cải thiện. Trong khi đó, vốn góp của chủ sở hữu được giữ nguyên ở mức 29.470.414.641 đồng trong suốt giai đoạn 2023–2025, cho thấy sự tăng trưởng vốn chủ yếu đến từ kết quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối tăng từ 137.298.024.516 đồng năm 2023 lên 164.745.103.852 đồng năm 2024 và đạt 196.001.783.937 đồng năm 2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp có xu hướng giữ lại lợi nhuận để tái đầu tư, góp phần nâng cao năng lực tài chính và khả năng tự chủ về vốn.

Nhìn chung, cơ cấu nguồn vốn của công ty trong giai đoạn 2023–2025 có xu hướng chuyển dịch theo hướng tích cực, khi vốn chủ sở hữu tăng trưởng nhanh hơn so với nợ phải trả. Điều này giúp doanh nghiệp từng bước nâng cao mức độ tự chủ tài chính, giảm áp lực phụ thuộc vào vốn vay và tạo nền tảng cho sự phát triển ổn định, bền vững trong dài hạn.

2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG

2.2.1. Phân tích lĩnh vực kinh doanh, cơ cấu doanh thu, khách hàng, thị trường

2.2.1.1. Lĩnh vực kinh doanh

Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG (Bee Logistics) là doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics tích hợp, cung cấp các dịch vụ giao nhận vận tải quốc tế và giải pháp chuỗi cung ứng toàn diện. Theo thông tin từ Bee Logistics,

doanh nghiệp triển khai hệ thống dịch vụ đa dạng, bao gồm vận tải hàng không, vận tải đường biển, vận tải đa phương thức, vận tải nội địa, dịch vụ khai báo hải quan, kho bãi và logistics dự án. Sự đa dạng này phản ánh xu hướng phát triển theo mô hình logistics bên thứ ba (3PL), trong đó doanh nghiệp không chỉ đóng vai trò trung gian vận chuyển mà còn tham gia sâu vào việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng cho khách hàng.

Trước hết, vận tải hàng không quốc tế là một trong những lĩnh vực được Bee Logistics chú trọng phát triển từ năm 2014. Đến năm 2019, sản lượng vận chuyển đạt khoảng 14.000 tấn hàng xuất khẩu và 5.000 tấn hàng nhập khẩu, cho thấy quy mô khai thác tương đối lớn trong ngành. Công ty là đại lý của nhiều hãng hàng không uy tín như Vietnam Airlines, Cathay Pacific và Singapore Airlines. Bên cạnh các dịch vụ vận chuyển thông thường, doanh nghiệp còn cung cấp các dịch vụ chuyên biệt như vận chuyển hàng nguy hiểm, dược phẩm, hàng dễ hư hỏng và dịch vụ AOG. Đây là các dịch vụ có giá trị gia tăng cao, yêu cầu tiêu chuẩn vận hành nghiêm ngặt, qua đó góp phần nâng cao vị thế cạnh tranh của doanh nghiệp trong phân khúc vận tải hàng không.

Vận tải đường biển quốc tế được xác định là lĩnh vực kinh doanh cốt lõi của công ty. Với sản lượng đạt gần 100.000 TEU vào năm 2019, Bee Logistics cho thấy năng lực vận hành mạnh mẽ trong lĩnh vực này. Doanh nghiệp thiết lập quan hệ hợp tác với nhiều hãng tàu lớn trên thế giới như Maersk, COSCO và CMA CGM, từ đó đảm bảo nguồn cung dịch vụ ổn định, lịch tàu linh hoạt và mức giá cạnh tranh. Công ty cung cấp đầy đủ các loại hình vận tải biển như hàng nguyên container (FCL), hàng lẻ (LCL), hàng rời và hàng dự án, phục vụ đa dạng nhu cầu của khách hàng trên các tuyến vận tải quốc tế. Trong đó, dịch vụ vận tải hàng lẻ (LCL) được xem là một trong những lợi thế cạnh tranh nổi bật của Bee Logistics. Ngay từ khi thành lập, doanh nghiệp đã định hướng phát triển mạnh dịch vụ này nhằm phục vụ nhóm khách hàng doanh nghiệp vừa và nhỏ – phân khúc chiếm tỷ trọng lớn tại Việt Nam. Công ty tổ chức hệ thống gom hàng từ nhiều quốc gia như Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, châu Âu và Hoa Kỳ, sau đó phân phối đến các thị trường trong khu vực. Dịch vụ LCL không chỉ giúp khách hàng tiết kiệm chi phí vận chuyển mà còn tăng tính linh hoạt trong hoạt động xuất nhập khẩu, đặc biệt trong bối cảnh quy mô lô hàng nhỏ lẻ ngày

càng phổ biến. Điều này cho thấy Bee Logistics đã lựa chọn chiến lược thị trường phù hợp với đặc điểm cấu trúc doanh nghiệp Việt Nam.

Doanh nghiệp còn phát triển vận tải đa phương thức, kết hợp linh hoạt giữa đường biển, đường hàng không, đường bộ và đường sắt. Việc triển khai các tuyến vận tải xuyên biên giới trong khu vực Đông Nam Á và tuyến Á – Âu cho thấy doanh nghiệp đang từng bước tiếp cận mô hình logistics hiện đại, giúp tối ưu hóa chi phí và thời gian vận chuyển. Đây cũng là xu hướng phát triển tất yếu trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế. Trong lĩnh vực vận tải nội địa, Bee Logistics sở hữu đội xe khoảng 60 xe tải, phục vụ vận chuyển container và hàng hóa từ cảng biển, sân bay đến các khu công nghiệp và trung tâm phân phối trên cả nước. Hoạt động này đóng vai trò quan trọng trong việc hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics trọn gói, đảm bảo tính liên tục từ vận chuyển quốc tế đến giao hàng cuối cùng. Bên cạnh đó, dịch vụ khai báo hải quan là một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng mà công ty cung cấp. Với hệ thống khai báo điện tử hiện đại và đội ngũ chuyên môn cao, thời gian thông quan trung bình đạt khoảng 6–8 giờ đối với hàng không và khoảng 2 ngày đối với đường biển khi hồ sơ đầy đủ. Điều này giúp khách hàng giảm thiểu thời gian lưu kho và chi phí phát sinh, đồng thời nâng cao hiệu quả hoạt động logistics.

Ngoài các dịch vụ chính, Bee Logistics còn cung cấp dịch vụ kho bãi và logistics hỗ trợ với hệ thống kho diện tích khoảng 10.000 m², bao gồm các hoạt động lưu trữ, đóng gói, dán nhãn, quản lý tồn kho và phân phối hàng hóa. Đây là nhóm dịch vụ mang lại giá trị gia tăng cao, giúp doanh nghiệp chuyển từ mô hình giao nhận truyền thống sang cung cấp giải pháp logistics tích hợp. Đồng thời, công ty cũng phát triển dịch vụ logistics dự án và dịch vụ chuyên biệt, bao gồm vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng, thiết bị công nghiệp và các dự án trong lĩnh vực dầu khí, năng lượng và xây dựng. Những dịch vụ này yêu cầu năng lực tổ chức và kinh nghiệm thực tiễn cao, qua đó thể hiện khả năng mở rộng hoạt động sang các phân khúc thị trường có giá trị lớn.

Từ đó có thể đưa ra một số nhận xét tổng hợp về lĩnh vực kinh doanh của công ty như sau: Có thể nhận thấy, hoạt động kinh doanh của Bee Logistics mang tính đa

dạng và tích hợp cao, trong đó vận tải quốc tế – đặc biệt là vận tải đường biển và dịch vụ hàng lẻ (LCL) giữ vai trò chủ đạo trong chiến lược phát triển. Việc tập trung vào phân khúc LCL cho thấy doanh nghiệp đã lựa chọn đúng thị trường mục tiêu, phù hợp với đặc điểm của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu vừa và nhỏ tại Việt Nam. Tuy nhiên, bên cạnh những lợi thế đó, mô hình kinh doanh của công ty cũng tồn tại một số hạn chế nhất định. Cụ thể, việc phụ thuộc lớn vào hoạt động vận tải quốc tế khiến doanh nghiệp chịu ảnh hưởng đáng kể từ các yếu tố bên ngoài như biến động giá cước vận tải, tình hình thương mại toàn cầu và các rủi ro trong chuỗi cung ứng quốc tế. Mức độ cạnh tranh trong ngành logistics ngày càng gia tăng cũng đặt ra yêu cầu phải liên tục nâng cao chất lượng dịch vụ và mở rộng các dịch vụ giá trị gia tăng. Bee Logistics đang phát triển theo hướng chuyên môn hóa kết hợp đa dạng hóa dịch vụ, phù hợp với xu thế phát triển của ngành logistics hiện đại và tạo nền tảng cho việc nâng cao năng lực cạnh tranh trong tương lai.

2.2.1.2. Cơ cấu doanh thu

Cơ cấu doanh thu là một trong những chỉ tiêu quan trọng phản ánh mức độ tập trung hoạt động kinh doanh cũng như định hướng chiến lược của doanh nghiệp logistics. Thông qua việc phân tích cơ cấu doanh thu, có thể đánh giá được vai trò của từng nhóm dịch vụ trong tổng thể hoạt động, từ đó nhận diện điểm mạnh, hạn chế và xu hướng phát triển của doanh nghiệp. Trong trường hợp của Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG, do doanh nghiệp chưa công bố chi tiết báo cáo tài chính, việc phân tích cơ cấu doanh thu được thực hiện dựa trên đặc điểm hoạt động thực tế của công ty, kết hợp với cấu trúc doanh thu phổ biến của các doanh nghiệp logistics theo mô hình 3PL. Theo World Bank, chi phí logistics tại Việt Nam chiếm khoảng 16–20% GDP, trong đó hoạt động vận tải chiếm tỷ trọng lớn nhất trong chuỗi dịch vụ logistics. Đồng thời, theo UNCTAD, hơn 80% khối lượng hàng hóa thương mại toàn cầu được vận chuyển bằng đường biển, cho thấy vai trò trung tâm của vận tải quốc tế trong cơ cấu doanh thu của các doanh nghiệp logistics. Dựa trên những cơ sở đó, kết hợp với đặc điểm hoạt động của Bee Logistics, cơ cấu doanh thu của doanh nghiệp có thể được ước tính như sau:

Bảng 2.8: Cơ cấu doanh thu theo hoạt động kinh doanh

Hoạt động	Tỷ trọng (%)	Vai trò
Giao nhận vận tải quốc tế (đường biển, hàng không, LCL/FCL)	65 – 70%	Hoạt động cốt lõi
Khai báo hải quan	10 – 15%	Dịch vụ hỗ trợ bắt buộc
Vận tải nội địa	10 – 12%	Kết nối chuỗi logistics
Kho bãi & dịch vụ bổ trợ	5 – 10%	Gia tăng giá trị

Phân tích chi tiết cơ cấu doanh thu:

(1) Giao nhận vận tải quốc tế – nguồn doanh thu chủ lực

Giao nhận vận tải quốc tế chiếm tỷ trọng lớn nhất trong cơ cấu doanh thu (khoảng 65–70%), phản ánh đúng bản chất hoạt động của doanh nghiệp logistics. Đây là nhóm dịch vụ bao gồm vận tải đường biển, vận tải hàng không và đặc biệt là dịch vụ hàng lẻ (LCL) – một thế mạnh của công ty.

Trong đó, vận tải đường biển đóng vai trò chủ đạo do chi phí thấp và khả năng vận chuyển khối lượng lớn, phù hợp với đặc điểm thương mại quốc tế. Theo UNCTAD, phần lớn hàng hóa toàn cầu được vận chuyển bằng đường biển, do đó doanh thu của các doanh nghiệp logistics thường phụ thuộc lớn vào loại hình vận tải này. Đối với Bee Logistics, việc tập trung vào dịch vụ LCL cho thấy chiến lược khai thác phân khúc khách hàng là các doanh nghiệp vừa và nhỏ – nhóm khách hàng có nhu cầu vận chuyển thường xuyên nhưng khối lượng hàng không đủ để thuê nguyên container. Điều này giúp doanh nghiệp tối ưu công suất vận chuyển, đồng thời tạo lợi thế cạnh tranh so với các đối thủ chỉ tập trung vào FCL. Nhóm dịch vụ này không chỉ tạo ra nguồn doanh thu chính mà còn đóng vai trò định hình vị thế của doanh nghiệp trên thị trường.

(2) Dịch vụ khai báo hải quan – nguồn thu ổn định

Dịch vụ khai báo hải quan chiếm khoảng 10–15% doanh thu. Đây là dịch vụ mang tính bắt buộc trong hoạt động xuất nhập khẩu, do đó nhu cầu luôn ổn định và ít biến động hơn so với vận tải.

Việc cung cấp dịch vụ hải quan giúp doanh nghiệp:

- Tăng khả năng cung cấp dịch vụ trọn gói
- Giữ chân khách hàng
- Tạo nguồn thu bổ trợ ổn định

Ngoài ra, dịch vụ này còn giúp doanh nghiệp kiểm soát tốt hơn quy trình vận chuyển, giảm thiểu rủi ro liên quan đến thủ tục pháp lý.

(3) Vận tải nội địa – mắt xích kết nối

Vận tải nội địa chiếm khoảng 10–12% doanh thu và đóng vai trò kết nối giữa các khâu trong chuỗi logistics, từ cảng biển, sân bay đến địa điểm giao nhận cuối cùng. Mặc dù tỷ trọng không lớn, nhưng đây là hoạt động không thể thiếu, giúp doanh nghiệp:

- Hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics
- Tăng khả năng cạnh tranh
- Nâng cao trải nghiệm khách hàng

Đặc biệt, trong bối cảnh phát triển thương mại điện tử và phân phối nội địa, vai trò của vận tải nội địa ngày càng được nâng cao.

(4) Kho bãi và dịch vụ bổ trợ – xu hướng gia tăng giá trị

Dịch vụ kho bãi và logistics bổ trợ chiếm khoảng 5–10% doanh thu, tuy nhiên đây là nhóm dịch vụ có tiềm năng phát triển lớn trong tương lai.

Theo các nghiên cứu về logistics, các dịch vụ giá trị gia tăng như:

- Lưu kho
- Đóng gói
- Dán nhãn
- Quản lý tồn kho
- Phân phối

Đang ngày càng đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng và nâng cao lợi nhuận cho doanh nghiệp. Đối với Bee Logistics, việc đầu tư vào hệ thống kho bãi và dịch vụ bổ trợ cho thấy xu hướng chuyển dịch từ mô hình giao nhận truyền thống sang mô hình logistics tích hợp. Từ cơ cấu doanh thu trên, có thể rút ra một số nhận xét quan trọng:

Thứ nhất, cơ cấu doanh thu của doanh nghiệp mang đặc trưng điển hình của ngành logistics, với sự phụ thuộc lớn vào hoạt động vận tải quốc tế. Điều này phản ánh đúng vai trò cốt lõi của doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Thứ hai, việc tập trung vào vận tải đường biển và dịch vụ LCL là phù hợp với đặc điểm thị trường Việt Nam, nơi phần lớn doanh nghiệp có quy mô vừa và nhỏ. Chiến lược này giúp doanh nghiệp khai thác hiệu quả nhu cầu thị trường và tạo lợi thế cạnh tranh.

Thứ ba, các dịch vụ bổ trợ như khai báo hải quan, vận tải nội địa và kho bãi đóng vai trò quan trọng trong việc gia tăng giá trị dịch vụ, giúp doanh nghiệp chuyển từ mô hình cung cấp dịch vụ đơn lẻ sang cung cấp giải pháp logistics trọn gói.

Tuy nhiên, cơ cấu doanh thu hiện tại cũng bộc lộ một số hạn chế. Cụ thể, sự phụ thuộc lớn vào vận tải quốc tế khiến doanh nghiệp dễ bị ảnh hưởng bởi các yếu tố bên ngoài như biến động giá cước vận tải, tình hình thương mại toàn cầu và các rủi ro trong chuỗi cung ứng. Ngoài ra, tỷ trọng dịch vụ giá trị gia tăng còn tương đối thấp, cho thấy doanh nghiệp chưa khai thác hết tiềm năng của mô hình logistics tích hợp.

Kết luận: Cơ cấu doanh thu của Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG phản ánh rõ định hướng phát triển tập trung vào vận tải quốc tế, đặc biệt là vận tải đường biển và dịch vụ hàng lẻ (LCL). Trong khi đó, các dịch vụ bổ trợ như khai báo hải quan, vận tải nội địa và kho bãi đóng vai trò hỗ trợ và gia tăng giá trị. Cơ cấu này phù hợp với đặc điểm thị trường và năng lực doanh nghiệp, tuy nhiên cần được điều chỉnh theo hướng tăng tỷ trọng dịch vụ giá trị gia tăng nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh và giảm thiểu rủi ro trong dài hạn.

2.2.1.3. Khách hàng

Khách hàng là yếu tố trung tâm trong môi trường vi mô, có ảnh hưởng trực tiếp đến doanh thu, cơ cấu dịch vụ và định hướng chiến lược của doanh nghiệp logistics. Đối với Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG, tệp khách hàng không chỉ phản ánh quy mô hoạt động mà còn thể hiện rõ định hướng phát triển theo mô hình logistics tích hợp. Theo thông tin từ Bee Logistics, khách hàng của doanh nghiệp chủ yếu là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực xuất nhập

khẩu, sản xuất và thương mại trong và ngoài nước. Các khách hàng này sử dụng đa dạng dịch vụ logistics như vận tải đường biển, vận tải hàng không, vận tải nội địa, kho bãi và khai thuê hải quan, cho thấy mức độ sử dụng dịch vụ toàn diện và xu hướng thuê ngoài logistics ngày càng gia tăng.

Trong giai đoạn 2023–2025, quy mô và cơ cấu khách hàng của doanh nghiệp có xu hướng duy trì ổn định và tăng trưởng nhẹ, phản ánh khả năng thích ứng với biến động của thị trường logistics toàn cầu. Cụ thể, năm 2023 doanh thu của doanh nghiệp duy trì ở mức khoảng 11.000–12.000 tỷ đồng (Nguồn: Bee Logistics) trong bối cảnh thương mại quốc tế suy giảm, cho thấy doanh nghiệp sở hữu tệp khách hàng ổn định và ít bị ảnh hưởng bởi biến động ngắn hạn. Sang năm 2024, doanh thu ước đạt khoảng 214 triệu USD, thể hiện sự phục hồi tích cực của nhu cầu vận tải quốc tế cũng như sự mở rộng quy mô khách hàng. Đến năm 2025, với xu hướng phục hồi của hoạt động xuất nhập khẩu và gia tăng nhu cầu logistics tích hợp, doanh thu và số lượng khách hàng của doanh nghiệp dự kiến tiếp tục tăng khoảng 5–8% (Nguồn: World Bank; UNCTAD). Theo World Bank và UNCTAD, sự phục hồi của thương mại toàn cầu và vận tải biển quốc tế là yếu tố quan trọng hỗ trợ sự tăng trưởng của các doanh nghiệp logistics, trong đó có Bee Logistics. Xét về cơ cấu khách hàng theo ngành nghề, tại chi nhánh Đà Nẵng – khu vực hoạt động trọng điểm tại miền Trung – khách hàng chủ yếu là các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, chiếm khoảng 60–65%, tiếp theo là doanh nghiệp sản xuất chiếm khoảng 20–25% và các doanh nghiệp thương mại chiếm khoảng 10–15% (Nguồn: tổng hợp từ hoạt động thực tế tại chi nhánh và Bee Logistics). Cơ cấu này phản ánh rõ đặc điểm hoạt động của doanh nghiệp khi tập trung vào nhóm khách hàng B2B có nhu cầu vận chuyển quốc tế thường xuyên. Nhóm doanh nghiệp xuất nhập khẩu đóng vai trò chủ lực, tạo ra khối lượng đơn hàng lớn và ổn định, trong khi nhóm doanh nghiệp sản xuất giúp duy trì nhu cầu vận chuyển liên tục thông qua hoạt động nhập nguyên liệu và xuất khẩu thành phẩm. Nhóm doanh nghiệp thương mại tuy chiếm tỷ trọng nhỏ hơn nhưng góp phần đa dạng hóa tệp khách hàng, giúp doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro phụ thuộc vào một nhóm ngành nhất định.

Về cơ cấu dịch vụ mà khách hàng sử dụng, vận tải đường biển (bao gồm FCL và LCL) chiếm tỷ trọng cao nhất, khoảng 45–50%, tiếp theo là dịch vụ khai thuê hải quan chiếm 25–30%, vận tải nội địa chiếm khoảng 15–20% và vận tải hàng không cùng các dịch vụ khác chiếm khoảng 5–10% (Nguồn: tổng hợp từ Bee Logistics và UNCTAD). Cơ cấu này cho thấy vận tải đường biển vẫn là hoạt động cốt lõi, phù hợp với xu hướng thương mại toàn cầu khi phần lớn hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển, như nhận định của UNCTAD. Đồng thời, tỷ trọng đáng kể của dịch vụ khai thuê hải quan phản ánh nhu cầu sử dụng dịch vụ trọn gói của khách hàng, qua đó cho thấy doanh nghiệp đang từng bước chuyển từ mô hình giao nhận truyền thống sang cung cấp dịch vụ logistics tích hợp. Vận tải nội địa đóng vai trò hỗ trợ, đảm bảo tính liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ tổng thể.

Một điểm đáng chú ý trong hoạt động kinh doanh của Bee Logistics là mức độ trung thành của khách hàng tương đối cao. Tại chi nhánh Đà Nẵng, tỷ lệ khách hàng quay lại sử dụng dịch vụ đạt khoảng 65–75% mỗi năm, cho thấy doanh nghiệp đã xây dựng được uy tín và mối quan hệ bền vững với khách hàng (Nguồn: tổng hợp từ dữ liệu thực tế tại doanh nghiệp). Điều này giúp doanh nghiệp giảm chi phí tìm kiếm khách hàng mới, đồng thời duy trì nguồn doanh thu ổn định trong dài hạn. Mức độ trung thành cao của khách hàng có thể xuất phát từ chất lượng dịch vụ ổn định, thời gian vận chuyển đảm bảo và khả năng cung cấp dịch vụ trọn gói, đáp ứng tốt nhu cầu của khách hàng trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt trong ngành logistics. Xét về phạm vi địa lý, khách hàng của Bee Logistics tại khu vực miền Trung tập trung chủ yếu tại Đà Nẵng (khoảng 40%), Quảng Nam – Thừa Thiên Huế (khoảng 30%) và các tỉnh Quảng Ngãi, Tây Nguyên (khoảng 30%) (Nguồn: tổng hợp từ hoạt động kinh doanh của chi nhánh Đà Nẵng). Sự phân bố này phản ánh vai trò của Đà Nẵng như một trung tâm logistics quan trọng của khu vực miền Trung, đồng thời cho thấy khả năng mở rộng thị trường của doanh nghiệp sang các khu vực lân cận. Đặc biệt, khu vực Tây Nguyên được đánh giá là có tiềm năng phát triển trong tương lai nhờ hoạt động xuất khẩu nông sản ngày càng gia tăng.

Có thể nhận thấy, tệp khách hàng của Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG có tính ổn định và trung thành cao, phù hợp với định hướng phát triển dịch vụ logistics tích hợp. Cơ cấu khách hàng tập trung vào các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và doanh nghiệp vừa và nhỏ là lựa chọn hợp lý, phù hợp với thế mạnh dịch vụ vận tải hàng lẻ (LCL) của doanh nghiệp. Đồng thời, xu hướng khách hàng sử dụng dịch vụ trọn gói đang tạo điều kiện thuận lợi để doanh nghiệp mở rộng các dịch vụ giá trị gia tăng. Tuy nhiên, việc phụ thuộc lớn vào nhóm khách hàng xuất nhập khẩu cũng khiến doanh nghiệp chịu ảnh hưởng đáng kể từ biến động của thương mại quốc tế. Do đó, trong thời gian tới, doanh nghiệp cần đa dạng hóa tệp khách hàng, đặc biệt là mở rộng sang lĩnh vực thương mại điện tử và logistics nội địa nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh và giảm thiểu rủi ro.

2.2.1.4. Thị trường

Thị trường hoạt động là yếu tố quan trọng phản ánh phạm vi kinh doanh và khả năng mở rộng của doanh nghiệp logistics trong bối cảnh toàn cầu hóa. Đối với Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG, thị trường chủ yếu gắn liền với hoạt động vận tải quốc tế và nhu cầu xuất nhập khẩu của khách hàng. Theo thông tin từ Bee Logistics, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ trên nhiều tuyến vận tải quốc tế như châu Á, châu Âu, Bắc Mỹ và các khu vực khác, đồng thời duy trì hoạt động tại thị trường nội địa nhằm hoàn thiện chuỗi logistics. Trong giai đoạn 2023–2025, thị trường của doanh nghiệp có sự thay đổi theo từng năm, phản ánh rõ tác động của môi trường kinh tế và xu hướng thương mại toàn cầu.

Năm 2023, thị trường hoạt động của Bee Logistics chịu ảnh hưởng đáng kể từ sự suy giảm của thương mại quốc tế. Trong năm này, doanh nghiệp tập trung chủ yếu vào các thị trường truyền thống tại khu vực châu Á, bao gồm Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản và các nước ASEAN. Đây là các thị trường có khoảng cách địa lý gần, chi phí vận chuyển thấp và nhu cầu ổn định, giúp doanh nghiệp duy trì sản lượng vận tải trong bối cảnh khó khăn. Trong khi đó, các tuyến vận tải dài như châu Âu và Bắc Mỹ có xu hướng giảm do nhu cầu tiêu dùng suy yếu. Ở thị trường nội địa, doanh nghiệp vẫn duy trì hoạt động vận chuyển hàng hóa từ cảng biển và sân bay đến các khu công

ng nghiệp, góp phần đảm bảo tính liên tục của chuỗi cung ứng. Sang năm 2024, thị trường của doanh nghiệp có sự phục hồi rõ rệt cùng với sự tăng trưởng trở lại của hoạt động xuất nhập khẩu. Bee Logistics không chỉ duy trì thị phần tại khu vực châu Á mà còn mở rộng mạnh hơn sang các tuyến châu Âu và Bắc Mỹ. Nhu cầu vận chuyển các mặt hàng như dệt may, điện tử, nội thất và nông sản tăng lên, kéo theo sản lượng vận tải quốc tế gia tăng. Đồng thời, thị trường nội địa cũng phát triển nhờ sự mở rộng của các khu công nghiệp và hoạt động sản xuất trong nước. Theo UNCTAD, thương mại hàng hóa toàn cầu trong năm này có xu hướng phục hồi, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp logistics mở rộng phạm vi hoạt động.

Đến năm 2025 thị trường của Bee Logistics tiếp tục phát triển theo hướng đa dạng hóa và mở rộng. Ngoài các thị trường chủ lực như châu Á, châu Âu và Bắc Mỹ, doanh nghiệp có xu hướng khai thác thêm các thị trường tiềm năng như Trung Đông và châu Phi nhằm giảm sự phụ thuộc vào các tuyến truyền thống. Đồng thời, việc phát triển các tuyến vận tải đa phương thức (kết hợp đường biển, đường bộ và đường sắt) giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng cạnh tranh và tối ưu hóa chi phí vận chuyển. Thị trường nội địa trong năm 2025 cũng được dự báo tiếp tục tăng trưởng nhờ sự phát triển của thương mại điện tử và nhu cầu phân phối hàng hóa trong nước. Theo World Bank, xu hướng đa dạng hóa thị trường và chuỗi cung ứng là chiến lược quan trọng giúp doanh nghiệp logistics giảm thiểu rủi ro trong bối cảnh kinh tế toàn cầu biến động.

Xét tổng thể, thị trường của Bee Logistics bao gồm hai nhóm chính là thị trường quốc tế và thị trường nội địa. Trong đó, thị trường quốc tế chiếm tỷ trọng chủ yếu, với các tuyến vận tải chính như nội Á, Á – Âu và Á – Mỹ. Thị trường nội địa đóng vai trò hỗ trợ, đảm bảo kết nối giữa các khâu trong chuỗi logistics, từ cảng biển và sân bay đến các khu công nghiệp và trung tâm phân phối. Tại khu vực miền Trung, đặc biệt là chi nhánh Đà Nẵng, thị trường hoạt động của doanh nghiệp tập trung tại các địa bàn như Đà Nẵng, Quảng Nam, Thừa Thiên Huế, Quảng Ngãi và khu vực Tây Nguyên. Sự phân bố này tương đối ổn định trong giai đoạn 2023–2025, phản ánh vai trò của Đà Nẵng như một trung tâm logistics quan trọng của khu vực miền Trung, đồng thời là cầu nối giữa các doanh nghiệp địa phương với thị trường quốc tế. Từ đó

cho thấy thị trường của Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG có phạm vi rộng và mang tính quốc tế cao, với sự phát triển rõ rệt qua từng năm. Năm 2023 là giai đoạn duy trì và ổn định, năm 2024 là giai đoạn phục hồi và mở rộng, trong khi năm 2025 thể hiện xu hướng đa dạng hóa và phát triển bền vững. Tuy nhiên, doanh nghiệp vẫn chịu ảnh hưởng từ biến động của thương mại toàn cầu, do đó cần tiếp tục mở rộng thị trường, nâng cao chất lượng dịch vụ và phát triển các giải pháp logistics tích hợp nhằm tăng cường khả năng cạnh tranh trong dài hạn.

2.2.2. Kết quả hoạt động kinh doanh qua các năm

Bảng 2.9: Kết quả hoạt động kinh doanh của Bee Logistics giai đoạn 2023 – 2025

(Đơn vị: VND, %)

STT	Chỉ tiêu	2023	2024	2025	Tăng trưởng 2024/2023 (%)	Tăng trưởng 2025/2024 (%)
1	Doanh thu bán hàng & cung cấp dịch vụ	332.914.608.500	378.665.294.819	430.694.000.000	13,74	13,74
2	Giá vốn hàng bán	297.668.419.538	336.842.916.407	381.171.000.000	13,16	13,16
3	Lợi nhuận gộp (1+2)	35.246.188.737	41.822.378.412	49.630.000.000	18,67	18,67
4	Doanh thu hoạt động tài chính	695.284.917	812.946.538	950.578.000	16,93	16,93
5	Chi phí tài chính	987.352.416	856.294.187	742.664.000	-13,27	-13,27
6	Chi phí quản lý doanh nghiệp	10.286.914.537	11.742.883.916	13.405.000.000	14,15	14,15
7	Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	24.667.206.701	30.036.146.847	36.575.000.000	21,77	21,77
8	Thuế thu nhập doanh nghiệp hiện hành	4.933.441.340	6.007.229.369	7.314.000.000	21,76	21,76
9	Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp	19.733.765.361	24.028.917.478	29.258.000.000	21,76	21,76

(Nguồn: Phòng Kế Toán Bee Logistics)

Trong giai đoạn 2023–2025, Công ty Cổ phần Vận tải Con Ong duy trì xu hướng tăng trưởng tương đối tích cực trong hoạt động kinh doanh, đặc biệt là sự phục hồi rõ rệt từ năm 2024 và tiếp tục được dự báo tăng trưởng ổn định trong năm 2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp đã từng bước thích ứng tốt hơn với biến động của thị trường logistics và vận tải. Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ tăng từ 332.914.608.500 đồng năm 2023 lên 378.665.294.819 đồng năm 2024, tương ứng mức tăng 13,74%. Trên cơ sở xu hướng này, năm 2025 được dự báo tiếp tục tăng lên 430.694.000.000 đồng, phản ánh khả năng mở rộng quy mô hoạt động và nhu cầu thị trường có xu hướng phục hồi ổn định. Giá vốn hàng bán cũng tăng theo doanh thu, từ 297.668.419.538 đồng năm 2023 lên 336.842.916.407 đồng năm 2024 và tiếp tục tăng trong năm 2025. Tuy nhiên, tốc độ tăng doanh thu cao hơn hoặc tương đương với tốc độ tăng giá vốn đã góp phần cải thiện hiệu quả hoạt động, thể hiện qua lợi nhuận gộp tăng từ 35.246.188.737 đồng năm 2023 lên 41.822.378.412 đồng năm 2024 và tiếp tục tăng trong năm 2025.

Đối với hoạt động tài chính, doanh thu tài chính có xu hướng tăng dần qua các năm, trong khi chi phí tài chính giảm liên tục từ 987.352.416 đồng năm 2023 xuống 742.664.000 đồng năm 2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp đã cải thiện hiệu quả quản lý vốn và giảm dần áp lực chi phí tài chính. Chi phí quản lý doanh nghiệp tăng đều qua các năm, từ 10.286.914.537 đồng năm 2023 lên 13.405.000.000 đồng năm 2025, phản ánh việc doanh nghiệp mở rộng quy mô hoạt động, tăng cường đầu tư cho bộ máy quản lý, nhân sự và hệ thống vận hành nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển. Nhờ sự tăng trưởng doanh thu và kiểm soát chi phí tương đối tốt, lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh tăng mạnh từ 24.667.206.701 đồng năm 2023 lên 36.575.000.000 đồng năm 2025. Sau khi thực hiện nghĩa vụ thuế thu nhập doanh nghiệp, lợi nhuận sau thuế cũng tăng tương ứng, đạt 29.258.000.000 đồng vào năm 2025, cho thấy hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp được cải thiện rõ rệt qua từng năm. Trong giai đoạn 2023–2025, Công ty Cổ phần Vận tải Con Ong duy trì được xu hướng tăng trưởng ổn định.

Bảng 2.10: Phân tích khả năng sinh lời của Công ty Bee Logistics

Chỉ tiêu	2023	2024	2025	Chênh lệch 2024/2023	Chênh lệch 2025/2024
Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) (%)	5,93	6,35	6,77	+0,42	+0,42
Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản (ROA) (%)	4,07	4,88	5,81	+0,81	+0,93
Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE) (%)	12,85	13,31	14,23	+0,46	+0,92

(Nguồn: Tổng hợp tính toán từ số liệu BCTC công ty)

Mặc dù chi phí có xu hướng tăng theo quy mô hoạt động, nhưng doanh thu và lợi nhuận vẫn tăng trưởng tích cực, phản ánh khả năng phát triển bền vững của doanh nghiệp trong thời gian tới. Các chỉ số dùng để phân tích khả năng sinh lời của công ty bao gồm:

Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên doanh thu thuần (ROS) đo lường hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp thông qua khả năng tạo ra lợi nhuận từ doanh thu, phản ánh mức độ kiểm soát chi phí cũng như hiệu quả của hoạt động bán hàng và cung cấp dịch vụ. Chỉ tiêu này cho biết mỗi đồng doanh thu thuần trong kỳ tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận sau thuế.

Công thức xác định như sau:

$$ROS = (\text{Lợi nhuận sau thuế} / \text{Doanh thu thuần}) \times 100\%$$

Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên tổng tài sản (ROA) đo lường hiệu quả sử dụng tài sản của doanh nghiệp mà không phụ thuộc vào cấu trúc tài chính. Chỉ số này cho biết doanh nghiệp tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận từ một đồng tài sản. Công thức xác định như sau:

$$ROA = (\text{Lợi nhuận sau thuế} / \text{Tổng tài sản bình quân}) \times 100\%$$

* Tổng tài sản bình quân trong kỳ được tính bằng trung bình cộng của tổng tài sản đầu kỳ và cuối kỳ của doanh nghiệp.

Tỷ suất lợi nhuận sau thuế trên vốn chủ sở hữu (ROE) phản ánh mức độ sinh lời của vốn chủ sở hữu, cho biết cứ một đồng vốn chủ sở hữu bỏ ra thì tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận sau thuế.

Công thức xác định như sau:

$$ROE = (\text{Lợi nhuận sau thuế} / \text{Vốn chủ sở hữu bình quân}) \times 100\%$$

* Vốn chủ sở hữu bình quân trong kỳ được tính bằng trung bình cộng của vốn chủ sở hữu đầu kỳ và cuối kỳ của doanh nghiệp.

Nhận xét: Qua bảng phân tích khả năng sinh lời của Công ty Bee Logistics giai đoạn 2023–2025 cho thấy, hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp có xu hướng cải thiện rõ rệt qua từng năm, đặc biệt là sự phục hồi và tăng trưởng ổn định từ năm 2024 và tiếp tục được dự báo tích cực trong năm 2025. Cụ thể, tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) tăng từ 5,93% năm 2023 lên 6,35% năm 2024 và tiếp tục được dự báo đạt 6,77% vào năm 2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp ngày càng nâng cao hiệu quả kiểm soát chi phí, qua đó cải thiện khả năng tạo lợi nhuận từ doanh thu.

Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản (ROA) cũng có xu hướng tăng trưởng tích cực, từ 4,07% năm 2023 lên 4,88% năm 2024 và đạt khoảng 5,81% vào năm 2025. Sự gia tăng này phản ánh hiệu quả sử dụng tài sản của doanh nghiệp ngày càng được cải thiện, cho thấy công ty đang khai thác tốt hơn các nguồn lực hiện có để tạo ra lợi nhuận. Tương tự, tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE) tăng từ 12,85% năm 2023 lên 13,31% năm 2024 và tiếp tục tăng lên 14,23% vào năm 2025. Điều này cho thấy hiệu quả sử dụng vốn của chủ sở hữu ngày càng được nâng cao, phản ánh khả năng sinh lời tốt hơn trên mỗi đồng vốn bỏ ra. Trong giai đoạn 2023–2025, các chỉ tiêu ROS, ROA và ROE của Công ty Bee Logistics đều có xu hướng tăng ổn định. Điều này cho thấy doanh nghiệp không chỉ duy trì được hiệu quả hoạt động kinh doanh mà còn từng bước cải thiện khả năng sinh lời, đặc biệt trong bối cảnh thị trường logistics có nhiều biến động. Kết quả này phản ánh nỗ lực của doanh nghiệp trong việc tối ưu hóa chi phí, nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản và vốn chủ sở hữu, tạo nền tảng thuận lợi cho sự phát triển bền vững trong các năm tiếp theo.

2.3. Thực trạng quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG

2.3.1. Sơ đồ quy trình thực tế tại công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG



Hình 2.3: Sơ đồ quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG

2.3.2. Phân tích chi tiết các bước của quy trình tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG

Bảng 2.11: Bảng tóm tắt quy trình và chứng từ liên quan theo quy trình vận tải nội địa hàng nhập khẩu LCL tại Bee Logistics

Các bước	Quy trình	Bộ phận thực hiện	Chứng từ liên quan
Bước 1	Tiếp nhận thông tin hàng nhập khẩu LCL	- Phòng hàng nhập - Phòng Trucking - Phòng Kinh doanh	- Arrival Notice - House Bill of Lading (HBL) - Cargo Manifest
Bước 2	Kiểm tra chứng từ và tình trạng thông quan	- Phòng hàng nhập - Phòng Trucking	- Delivery Order (DO) - Invoice, Packing List - Customs Declaration - Giấy giới thiệu nhận hàng

Bước 3	Lập kế hoạch vận chuyển	- Phòng hàng nhập - Phòng Trucking - Phòng Kinh doanh	
Bước 4	Theo dõi quá trình Trucking lô hàng	- Phòng hàng nhập - Phòng Trucking - Phòng Log	- Phòng xuất kho CFS - Biên bản nhận hàng - EIR
Bước 5	Thực hiện giao hàng cho khách	- Phòng Trucking	- Proof of Delivery (POD) - Biên bản giao hàng (Delivery Note) - Phiếu xác nhận giao nhận hàng hóa
Bước 6	Nhập liệu thông tin vận chuyển	- Phòng Trucking	- Bảng kê chi phí Trucking - Các hóa đơn chi hộ nâng hạ của lô hàng
Bước 7	Thanh toán và đối soát chi phí	- Phòng Kế toán - Phòng Trucking	- Bảng kê chi phí vận tải - Hóa đơn GTGT (VAT Invoice) - Biên bản đối chiếu công nợ
Bước 8	Chăm sóc khách hàng và phản hồi	- Phòng Kinh doanh - Phòng Hàng nhập - Phòng Trucking	

Bước 1: Tiếp nhận thông tin hàng nhập khẩu LCL:

Tại Bee Logistics, quy trình xử lý hàng nhập khẩu LCL bắt đầu từ việc phòng Kinh doanh gửi kế hoạch giao hàng cho phòng Hàng nhập và phòng Trucking thông qua email nội bộ. Email này chứa các thông tin quan trọng của lô hàng như: tên hàng, số lượng kiện, kích thước, trọng lượng, địa điểm lấy và giao hàng, thời gian giao dự kiến, số điện thoại liên hệ tại điểm nhận và điểm giao, cùng với những yêu cầu đặc biệt của khách hàng về thời gian giao, phương thức bốc xếp, phương tiện vận chuyển hoặc hình thức thanh toán.

Đối với hàng nhập khẩu LCL, đây là các lô hàng lẻ được gom chung container với nhiều chủ hàng khác tại nước xuất khẩu, sau đó vận chuyển về cảng đích như Cảng Tiên Sa – Đà Nẵng và đưa về kho CFS (Container Freight Station) để dỡ hàng, phân loại và tách riêng theo từng khách hàng. Khi tiếp nhận kế hoạch giao hàng, phòng Hàng nhập tiến hành kiểm tra các chứng từ liên quan như Arrival Notice, House Bill of Lading, Master Bill of Lading, Cargo Manifest, Invoice và Packing List nhằm đảm bảo thông tin về hàng hóa, số lượng, trọng lượng và cảng dỡ chính xác. Đồng thời, phòng Kinh doanh phối hợp với khách hàng để xác nhận địa chỉ giao hàng, thời gian yêu cầu và các điều kiện đặc thù khác, làm cơ sở cho việc tổ chức vận chuyển nội địa.

Sau khi toàn bộ dữ liệu được xác minh, phòng Trucking sẽ được thông báo sơ bộ để chuẩn bị tài xế, phương tiện và kế hoạch vận chuyển phù hợp với tính chất lô hàng (hàng nhẹ, hàng nặng, hàng nguy hiểm, hàng công kênh hoặc hàng dễ vỡ). Việc tiếp nhận đầy đủ, rõ ràng và chính xác thông tin từ ban đầu giúp đội ngũ điều phối của Bee Logistics chủ động xây dựng phương án vận chuyển tối ưu, hạn chế sai sót, giảm thiểu chi phí phát sinh và đảm bảo giao hàng đúng tiến độ theo cam kết với khách hàng.

Bước 2: Kiểm tra chứng từ và tình trạng thông quan:

Sau khi tiếp nhận thông tin lô hàng lẻ từ khách hàng hoặc đại lý nước ngoài, phòng Hàng nhập phối hợp với phòng Trucking để tiến hành kiểm tra và xác minh tính hợp lệ của bộ chứng từ nhập khẩu. Bộ chứng từ cơ bản bao gồm:

- Packing List – mô tả chi tiết cách đóng gói, số kiện, trọng lượng và thể tích.

- Delivery Order – DO – do hãng tàu hoặc đại lý phát hành, cho phép lấy hàng tại kho CFS.
- Customs Declaration – chứng minh hàng đã được khai báo và thông quan hợp lệ.
- Giấy giới thiệu nhận hàng – do khách hàng hoặc đơn vị khai thác phát hành, cho phép nhân viên giao nhận thay mặt lấy hàng.
- Tờ khai hải quan điện tử có mã vạch – hiển thị mã vạch dùng để kiểm tra và xác nhận thông quan khi rút hàng.

Tại bước này, nhân viên chứng từ của phòng Hàng nhập sẽ kiểm tra xem thông tin giữa các chứng từ có trùng khớp và hợp lệ hay không, sau đó, gửi các chứng từ cho bộ phận Trucking tiến hành lên kế hoạch vận chuyển lô hàng. Đồng thời, bộ phận Trucking sẽ tra cứu tình trạng thông quan của lô hàng trên hệ thống sân bay, Cảng Đà Nẵng hoặc thông qua thông tin của bên Forwarder cung cấp để xác định xem lô hàng đã đến cảng đích hay chưa

DEVANNING STATUS

Tệp
Chỉnh sửa
Xem
Chèn
Định dạng
Dữ liệu
Công cụ
Tiện ích
Trợ giúp

100%

123

B
I
A

WORLDWIDE LINK DA NANG COMPANY LIMITED
773 NGO QUYEN STREET, AN HAI WARD, DA NANG CITY, VIETNAM
TEL: (84-236) 3573 102
Email: dadimport@wlink.biz / Website: www.wlink.biz

Số Container Tr	Ngày khai thác Devanning date	Trạng thái Status	Tên tàu/ Số chuyến Vessel Name/ Vuy	CEA
WHLU5620073	ON/A	ON/A	ON/A	ON/A

Lưu ý:

1. Nhập số container vào để kiểm tra, nếu đã có số container khác thì xóa đi và nhập lại số container muốn kiểm tra
2. Số container không có dấu cách
3. Nếu không hiện kết quả, có thể do thông tin mới cập nhật và trang chưa kịp load, vui lòng bấm reload để update trang

Hình 2.4: DEVANNING STATUS do bên Forwarder cung cấp



TRA CỨU CONTAINER

TRA CỨU Container

TRA CỨU Bill

TRA CỨU Booking

TRA CỨU Tàu Container

Tàu Đang Lâm Hàng

FCIU6620457

3 + 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
FCIU6620457	Đã giao	Thông quan	YML	22G0 (22G0)	F	Xuất	Tổng hợp	YMAU132806		2025-10-01 17:55:50	2025-10-03 07:25:50
FCIU6620457	Đã giao		YML	22G0 (22G0)	E	Lưu cont	Rỗng			2025-09-23 13:39:08	2025-10-01 17:55:50
FCIU6620457	Đã giao	Thông quan	YML	22G0 (22G0)	F	Nhập	Tổng hợp	YMAU575233		2025-09-23 06:55:16	2025-09-23 13:39:08
FCIU6620457	Đã giao	Thông quan	YML	22G0 (22G0)	F	Xuất	Tổng hợp	YMAI177871	43C12367	2020-12-29 10:57:44	2021-01-03 07:50:50
FCIU6620457	Đã giao		YML	22G0 (22G0)	E	Lưu cont	Rỗng		43C22884	2020-12-16 10:23:12	2020-12-28 14:55:50
FCIU6620457	Đã giao	Thông quan	YML	22G0 (22G0)	F	Nhập	Tổng hợp	YMAI137778		2020-12-10 10:47:50	2020-12-14 19:04:04

Hình 2.5: Tra cứu tình trạng khai thác Cont tại cảng

Nếu các chứng từ liên quan đến lô hàng đã đầy đủ, phòng Trucking sẽ tiếp nhận thông tin và tiến hành khai thác vận chuyển lô hàng:

Hàng LCL tại kho CFS (Danalog): Đối với lô hàng lẻ (LCL) được khai thác tại kho CFS của Danalog, bộ phận Trucking sẽ chịu trách nhiệm lập lệnh rút hàng ngay sau khi container được hạ bãi và tiến hành dỡ hàng tại kho. Việc lập lệnh này thường được thực hiện thông qua email và gửi đến các bên liên quan như đơn vị forwarder, Danalog và các đối tác khác để xác nhận thông tin. Sau khi lệnh rút hàng được thông qua, bộ phận Trucking sẽ tiến hành thanh toán các chi phí liên quan đến lô hàng, bao gồm phí khai thác hàng, phí lưu kho (nếu phát

sinh), chi phí bốc xếp và xử lý hàng hóa. Chỉ khi hoàn tất việc lập lệnh và thanh toán, lô hàng LCL mới được phép rời khỏi kho CFS để đưa vào quá trình vận chuyển tiếp theo theo kế hoạch vận tải.

Hàng LCL tại sân bay hoặc cảng Tiên Sa: Sau khi nhận đủ bộ chứng từ liên quan từ các bên, bộ phận Trucking sẽ gửi các chứng từ này qua email đến các đối tác có liên quan và đồng thời lập biên bản giao hàng để chuyển cho bộ phận OPS xử lý tiếp theo. Cùng lúc, bộ phận điều phối sẽ chuẩn bị giấy giới thiệu cho tài xế hoặc nhân viên giao nhận, nhằm tạo điều kiện cho họ trực tiếp đến kho CFS để tiến hành các thủ tục nhận hàng. Việc chuẩn bị đầy đủ giấy giới thiệu và chứng từ là yếu tố bắt buộc, giúp đảm bảo quá trình giao nhận diễn ra minh bạch, đúng quy định của cảng hoặc sân bay. Bên cạnh đó, tiến hành thanh toán các khoản phí liên quan để tiến hành lấy hàng. Sau khi thủ tục được hoàn tất, hàng hóa sẽ được đưa ra khỏi khu vực giám sát và tiến hành khâu vận chuyển đến địa điểm yêu cầu của khách hàng.

Hàng nhập khẩu bằng đường bộ: Đối với hàng nhập khẩu được vận chuyển bằng đường bộ qua các cửa khẩu quốc tế, bộ phận Trucking sẽ phối hợp chặt chẽ với bộ phận chứng từ và điều phối để đảm bảo quá trình thông quan và giao nhận diễn ra thuận lợi. Khi xe tải hoặc container chở hàng về đến cửa khẩu, tài xế cần xuất trình đầy đủ chứng từ nhập khẩu như tờ khai hải quan, vận đơn, invoice, packing list và giấy giới thiệu của công ty để lấy hàng. Bộ phận Trucking sẽ theo dõi tiến độ làm thủ tục hải quan tại cửa khẩu, đồng thời xử lý các khoản chi phí phát sinh như phí thông quan, phí kiểm dịch, phí cầu đường hoặc phí lưu bãi (nếu có). Sau khi hàng hóa hoàn tất thủ tục thông quan, bộ phận điều phối sẽ sắp xếp xe vận chuyển nội địa để đưa hàng từ cửa khẩu về kho CFS hoặc giao thẳng cho khách hàng theo kế hoạch. Đây là quy trình quan trọng nhằm đảm bảo sự thông suốt trong vận tải xuyên biên giới, hạn chế tình trạng ùn ứ tại cửa khẩu, đồng thời tuân thủ đúng các quy định pháp lý về nhập khẩu đường bộ.

Bước 3: Lập kế hoạch vận chuyển:

Sau khi tiếp nhận kế hoạch giao hàng và kiểm tra đủ các bộ chứng từ liên quan, bộ phận Trucking sẽ tiến hành xây dựng kế hoạch vận tải chi tiết dành riêng cho từng

lô hàng nhập LCL. Trước hết, nhân viên Trucking sẽ tạo số hồ sơ lô hàng trên hệ thống nội bộ BFSone, nhằm lưu trữ thông tin, thuận tiện cho việc theo dõi tiến độ và tra cứu khi cần thiết. Trong mô hình SCM Technology Maturity Model, mức độ phát triển của công nghệ quản trị chuỗi cung ứng được chia thành 5 cấp độ: từ hệ thống quản lý dữ liệu cơ bản (Level 1) cho đến doanh nghiệp hợp tác toàn diện (Level 5) (Ross, 2015). BFSone của Bee Logistics là một hệ thống đang vận hành ở cấp độ Integrated enterprise khi cho phép quản lý tập trung dữ liệu, theo dõi tiến độ, phối hợp giữa OPS, Sales, Kế toán, Documentation và Trucking. BFSone được xem như công cụ trung tâm giúp Bee Logistics số hóa quy trình vận hành, nâng cao tính chuyên nghiệp, minh bạch và tạo nền tảng để mở rộng quy mô dịch vụ (openfreightone, 2025).



Hình 2.6: Hệ thống OPENFREIGHTONE

Tiếp đó, bộ phận Trucking sẽ gửi email xác nhận thông tin lô hàng kèm theo số file, số HBL nội bộ cho các phòng ban liên quan như Sales, Documentation và các nhóm nghiệp vụ nội bộ khác nhằm đảm bảo dữ liệu chính xác trước khi triển khai vận chuyển.

Tiếp theo, nhân viên điều phối sẽ cập nhật kế hoạch vận tải lên “Bảng Theo Dõi Xe” trên Google Sheets. Thông tin này bao gồm: số vận đơn, loại hàng hóa, điểm lấy/giao hàng, biển số xe, tài xế phụ trách, số liên lạc, thời gian xuất phát, thời gian

vehicle kilometre, same tonne kilometre or m³ km) trên một xe chở hàng giúp Bee không chỉ tối ưu được chi phí vận chuyển, giảm tải trọng trọng, nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện mà còn giúp công ty giảm thiểu được phát thải khí CO₂ ra môi trường, yếu tố quan trọng trong việc hướng tới logistics bền vững mà Bee Logistics đang hướng tới (David B Grant, 2023).

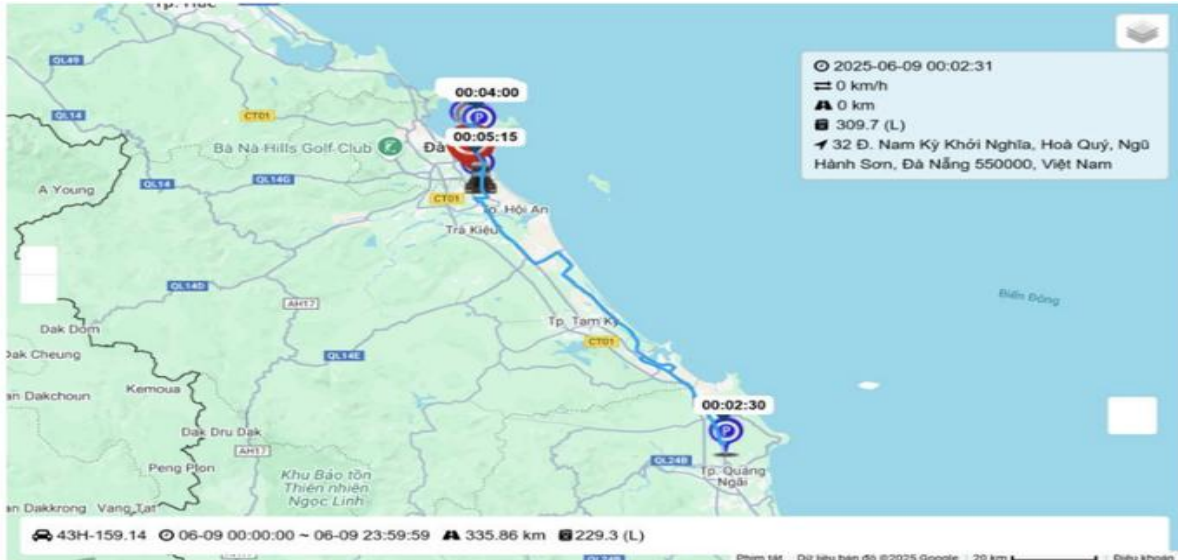
Trong công tác phân bổ phương tiện và tài xế, Bee Logistics ưu tiên sử dụng đội xe nội bộ Bee Trans nhằm kiểm soát chất lượng dịch vụ và chi phí. Phương tiện được lựa chọn tùy theo đặc điểm hàng hóa (nặng, nhẹ, cồng kềnh, dễ vỡ), trọng lượng và thể tích, ví dụ: xe tải 1,5 tấn, 2,5 tấn, 5 tấn hoặc đầu kéo container đối với khối lượng hàng lớn. Đồng thời, lịch trình tài xế được quản lý chặt chẽ để tránh xung đột và đảm bảo thời gian nghỉ ngơi theo quy định. Trong trường hợp đội xe nội bộ không đủ đáp ứng, Bee Logistics sẽ hợp tác với các đối tác uy tín như KAP, DANITRANS hoặc các nhà thầu vận tải tin cậy khác để đảm bảo tiến độ vận chuyển hàng LCL.

Bước 4: Theo dõi quá trình Trucking lô hàng:

Trong quá trình vận chuyển, nhân viên điều vận theo dõi sát sao hành trình của lô hàng từ điểm lấy hàng đến điểm giao hàng nhằm đảm bảo an toàn hàng hóa, tránh hư hỏng hoặc mất mát, và đảm bảo giao hàng đúng thời gian. Hiện tại, tại Bee Logistics đang sử dụng 2 phương pháp giám sát bao gồm:

- Theo dõi GPS đối với xe vận chuyển của công ty để kiểm tra vị trí xe, thời gian di chuyển, và vị trí hiện tại, từ đó xử lý kịp thời các sự cố có thể phát sinh trong quá trình vận chuyển. Hiện tại, Bee Logistics đang sử dụng ba hệ thống giám sát GPS cho xe vận tải, bao gồm: BA GPS (GPS, 2025), VIETCOMSAT (VCOMSAT, 2025), và EUP (eup, 2025). Đối với sử dụng xe thuê ngoài, nhân viên điều vận sẽ làm việc thông qua bên quản lý tài xế thuộc xe thuê ngoài để nắm rõ định vị và vị trí mà xe đang di chuyển. Với các hệ thống GPS theo dõi hành trình, nhân viên điều xe của Bee có thể giám sát toàn bộ hành trình vận chuyển theo thời gian thực và vị trí chính xác. Từ đó, có thể tải báo cáo chi tiết về phương tiện, vị trí di chuyển, và các tuyến đường cần thiết để phục vụ công tác quản lý.

- Bên cạnh đó, nhân viên điều phối còn liên hệ trực tiếp qua điện thoại với tài xế để xác nhận tình trạng thực tế của chuyến hàng, xử lý các tình huống tắc đường, sự cố kỹ thuật, hoặc yêu cầu khẩn cấp từ khách hàng.



Hình 2.8: Hành trình xe chạy từ hệ thống GPS

Quy trình vận chuyển sẽ khác nhau tùy theo loại hàng nhập khẩu, hàng hóa được vận chuyển từ cảng, sân bay, hoặc cửa khẩu đến địa điểm của khách hàng sau khi hoàn tất thủ tục hải quan, kiểm tra an ninh, và lấy hàng ra khỏi kho CFS (nếu có).

Tại Bee Logistics, hệ thống vận hành vận tải được tổ chức dựa trên sự kết hợp linh hoạt giữa ba cấu trúc logistics cơ bản, bao gồm hệ thống một cấp (single-stage), hệ thống kết hợp (combined), và hệ thống nhiều cấp (multi-stage) (Pfohl, 2023). Cụ thể, đối với các lô hàng nguyên cont chứa hàng lẻ, Bee áp dụng mô hình single-stage, vận chuyển trực tiếp từ cảng hoặc kho của khách hàng đến điểm giao hàng cuối cùng. Trong khi đó, với hàng lẻ (LCL), công ty thường triển khai multi-stage system, thông qua các điểm gom hàng (consolidation point) và tách hàng (break-bulk point) tại kho CFS để tối ưu chi phí và kiểm soát lịch trình vận chuyển. Ngoài ra, trong một số trường hợp đặc biệt, Bee cũng áp dụng combined system, kết hợp giữa luồng vận chuyển trực tiếp và gián tiếp nhằm đáp ứng linh hoạt nhu cầu đa dạng của khách hàng và đảm bảo hiệu quả vận hành.

Chính sách gom hàng trong quá trình vận chuyển: Đối với hàng lẻ, nếu xe tải còn chỗ trống, Bee Logistics có thể gom thêm hàng của khách hàng khác đi cùng tuyến giao hàng tương tự để giảm chi phí vận chuyển, với điều kiện được khách hàng ban đầu đồng ý. Tuy nhiên, nếu khách hàng yêu cầu thuê nguyên xe, Bee sẽ niêm phong hàng hóa, chụp ảnh và quay video quá trình niêm phong, sau đó gửi lại cho khách hàng để đảm bảo tính nguyên vẹn của lô hàng. Khi giao hàng, Bee sẽ quay video trong quá trình mở niêm phong để xác nhận tình trạng hàng hóa an toàn và bảo mật thông tin lô hàng đúng như cam kết.

Bước 5: Thực hiện giao hàng cho khách:

Khi xe đến địa điểm giao hàng, tài xế và đội ngũ vận chuyển sẽ tiến hành dỡ hàng và sắp xếp hàng hóa theo yêu cầu của khách hàng, hoàn tất quá trình bàn giao hàng hóa. Trong bước này, tài xế sẽ lập và ký biên bản giao hàng cùng các chứng từ liên quan với bên nhận hàng hoặc kho của khách hàng, rồi thu lại chứng từ gốc và biên bản giao hàng có chữ ký xác nhận, sau đó nộp lại toàn bộ hồ sơ về văn phòng Bee Logistics tại địa chỉ 386 Xô Viết Nghệ Tĩnh, thành phố Đà Nẵng để bộ phận điều phân lưu trữ và quản lý hồ sơ một cách hiệu quả - lưu trữ các chứng từ theo biển số xe của tài xế, để tiến hành gửi các chứng từ gốc để khách hàng tiến hành thanh toán (nếu có).

Bước 6: Nhập liệu thông tin vận chuyển:

Sau khi giao hàng thành công, nhân viên điều vận sẽ nhập toàn bộ dữ liệu liên quan đến lô hàng vào hệ thống BFSone và các file quản lý nội bộ. Dữ liệu bao gồm:

- Phí vận chuyển, thông tin chi tiết của lô hàng và biên bản giao hàng.
- Các khoản phải thu từ khách hàng và các khoản phải trả cho đơn vị vận tải thuê ngoài.
- Thông tin liên quan đến phương tiện: mức tiêu hao nhiên liệu, phí theo dõi GPS, bảo hiểm xe, tiền công chuyến đi của tài xế, chi phí bảo dưỡng và sửa chữa phương tiện.
- Các chi phí phát sinh khác: phí nâng/hạ container, phí thuê bãi xe, phí di chuyển bãi, phí lưu kho, phí bốc xếp hàng hóa, ...
- Thông tin phục vụ cho việc phát hành hóa đơn cho khách hàng.

Việc nhập liệu chính xác giúp Bee Logistics quản lý cơ cấu chi phí, theo dõi tình hình tài chính minh bạch, hỗ trợ bộ phận kế toán và các bộ phận liên quan trong việc tính giá dịch vụ, và kiểm soát hiệu quả các khoản phải thu, phải trả.

Bước 7: Thanh toán và đối soát chi phí:

Sau khi quá trình giao hàng hoàn tất, Bee Logistics sẽ tiến hành xác nhận thanh toán với khách hàng dựa trên hợp đồng đã ký kết hoặc các điều khoản thanh toán đã thỏa thuận trước đó. Phòng Kế toán chịu trách nhiệm phát hành hóa đơn và kiểm tra việc thanh toán, trong khi đó Phòng Trucking có nhiệm vụ cung cấp các chi phí và chứng từ cần thiết (ví dụ: biên bản giao hàng, phiếu nhập kho, ...) nhằm hỗ trợ quy trình xuất hóa đơn và đối soát thanh toán.

Bước 8: Chăm sóc khách hàng và phản hồi:

Sau khi khoản thanh toán được xác nhận thành công, Phòng Chăm sóc khách hàng phối hợp với Phòng Trucking tiếp tục thực hiện các hoạt động hỗ trợ sau bán hàng (nếu khách hàng yêu cầu). Các công việc bao gồm: xử lý các yêu cầu dịch vụ bổ sung, tiếp nhận và giải quyết khiếu nại của khách hàng một cách kịp thời, đảm bảo sự phối hợp thông suốt giữa các bộ phận, ... và duy trì mối quan hệ hợp tác lâu dài thông qua việc nâng cao chất lượng dịch vụ và đảm bảo sự hài lòng của khách hàng khi sử dụng dịch vụ tại Bee Logistics.

2.3.3. Minh họa quy trình vận tải nội địa lô hàng thực tế tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải CON ONG

Do hạn chế trong việc tiếp cận bộ chứng từ nhập khẩu LCL thực tế, đề tài sử dụng bộ chứng từ nhập khẩu bằng đường hàng không tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong (Bee Logistics) nhằm minh họa quy trình xử lý chứng từ, tổ chức giao nhận và phối hợp nghiệp vụ trong thực tế doanh nghiệp.

2.3.3.1. Giới thiệu lô hàng

Thông tin lô hàng được tổng hợp từ các chứng từ trong bộ hồ sơ nhập khẩu, bao gồm: Tờ khai hải quan, Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), Vận đơn hàng không thứ cấp (House Airway Bill – HAWB), Bản lược khai hàng hóa (Cargo Manifest – CM) và Thông báo hàng đến (Arrival Notice – AN). Việc tổng

hợp từ nhiều nguồn chứng từ giúp đảm bảo tính chính xác, đầy đủ và thống nhất của thông tin, qua đó phản ánh toàn diện đặc điểm hàng hóa, hành trình vận chuyển và tình trạng pháp lý của lô hàng. Lô hàng được gửi bởi Công ty SIGMA AEROSPACE METALS (Hoa Kỳ) và được nhập khẩu bởi Công ty UNIVERSAL ALLOY CORPORATION VIETNAM (UAC). Hàng hóa thuộc nhóm kim loại, cụ thể là nhôm hợp kim dạng tấm (Aluminum Bar), phục vụ cho hoạt động sản xuất của doanh nghiệp. Lô hàng được vận chuyển bằng đường hàng không với số vận đơn chủ (Master Airway Bill – MAWB) 999-39853844 và vận đơn thứ cấp (House Airway Bill – HAWB) NY107763.

Về phương thức vận chuyển, lô hàng được chuyên chở bởi hãng hàng không Air China Cargo trên chuyến bay số CA3115, khởi hành từ sân bay JFK (Hoa Kỳ) và đến sân bay Nội Bài (Việt Nam). Thời gian hàng đến thực tế (Actual Time of Arrival – ATA) là ngày 24/03/2026. Điều kiện cước vận chuyển áp dụng là Freight Collect, theo đó người nhận hàng có trách nhiệm thanh toán chi phí vận chuyển cho hãng hàng không hoặc đại lý.

Về đặc điểm lô hàng, tổng số lượng gồm 5 kiện với tổng trọng lượng là 6.949 kg và thể tích là 6,348 CBM. Các thông tin này đóng vai trò quan trọng trong việc tính toán chi phí vận chuyển, bố trí phương tiện bốc xếp và phục vụ công tác kiểm tra, giám sát hàng hóa trong suốt quá trình giao nhận. Về thủ tục hải quan, lô hàng được đăng ký theo tờ khai số 108081439060 vào ngày 24/03/2026. Hệ thống hải quan phân luồng xanh, cho phép lô hàng được thông quan nhanh chóng mà không cần kiểm tra thực tế hàng hóa. Hiện tại, lô hàng đã hoàn tất thủ tục thông quan và đủ điều kiện để doanh nghiệp tiến hành nhận hàng và đưa vào hoạt động sản xuất theo quy định.

Ngoài ra, trong quá trình tổ chức vận chuyển, lô hàng có sự tham gia của các đơn vị liên quan như công ty giao nhận quốc tế MSL Global Express Inc. đóng vai trò là đại lý vận chuyển và Công ty FDI Co., Ltd tại Đà Nẵng là đơn vị thực hiện thông báo hàng đến cho người nhận, góp phần đảm bảo quá trình giao nhận diễn ra thuận lợi và đúng tiến độ. Các thông tin trên đã phản ánh tương đối đầy đủ về đặc điểm hàng

hóa, hành trình vận chuyển và tình trạng pháp lý của lô hàng nhập khẩu, làm cơ sở cho việc phân tích quy trình giao nhận và đánh giá hiệu quả hoạt động vận tải trong các nội dung tiếp theo.

2.3.3.2. Quy trình vận tải lô hàng

Bước 1: Tiếp nhận thông tin lô hàng nhập khẩu

Quy trình xử lý lô hàng nhập khẩu bằng đường hàng không tại Bee Logistics bắt đầu khi phòng Kinh doanh tiếp nhận thông tin lô hàng từ đại lý nước ngoài và gửi kế hoạch giao nhận cho phòng Hàng nhập cùng bộ phận Trucking thông qua email nội bộ. Thông tin lô hàng được tổng hợp từ nhiều chứng từ quan trọng như: Tờ khai hải quan, Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), Vận đơn hàng không thứ cấp (House Airway Bill – HAWB), Bản lược khai hàng hóa (Cargo Manifest – CM) và Thông báo hàng đến (Arrival Notice – AN). Việc tổng hợp từ nhiều nguồn chứng từ giúp đảm bảo tính chính xác, đầy đủ và thống nhất của dữ liệu liên quan đến lô hàng.

Lô hàng được gửi bởi SIGMA AEROSPACE METALS và được nhập khẩu bởi UNIVERSAL ALLOY CORPORATION VIETNAM. Hàng hóa thuộc nhóm kim loại, cụ thể là thanh nhôm hợp kim (Aluminum Bar), phục vụ hoạt động sản xuất của doanh nghiệp. Lô hàng được vận chuyển bằng đường hàng không với số vận đơn chủ (Master Airway Bill – MAWB) 999-39853844 và vận đơn thứ cấp (House Airway Bill – HAWB) NY107763.

Về hành trình vận chuyển, lô hàng được chuyên chở bởi hãng hàng không Air China Cargo trên chuyến bay số CA3115, khởi hành từ sân bay John F. Kennedy International Airport và đến Sân bay Quốc tế Nội Bài. Theo thông báo hàng đến (Arrival Notice), thời gian hàng đến thực tế (ATA) là ngày 24/03/2026. Điều kiện cước vận chuyển áp dụng là Freight Collect, nghĩa là người nhận hàng sẽ thanh toán chi phí vận chuyển cho hãng hàng không hoặc đại lý.

Sau khi tiếp nhận thông tin, phòng Hàng nhập của Bee Logistics tiến hành kiểm tra sơ bộ các dữ liệu về số kiện, trọng lượng, thể tích, thời gian hàng đến và các yêu cầu đặc biệt của khách hàng nhằm chuẩn bị phương án giao nhận phù hợp. Đồng thời,

bộ phận Trucking cũng được thông báo để chủ động bố trí phương tiện vận chuyển, nhân sự và kế hoạch giao hàng.

Bước 2: Kiểm tra chứng từ và tình trạng thông quan

Sau khi tiếp nhận bộ hồ sơ nhập khẩu, phòng Hàng nhập phối hợp với bộ phận Trucking tiến hành kiểm tra tính hợp lệ và sự đồng nhất của các chứng từ liên quan. Bộ chứng từ của lô hàng bao gồm:

- Sales Contract (Hợp đồng mua bán)
- Commercial Invoice (Hóa đơn thương mại).
- Packing List (Phiếu đóng gói).
- Air WayBill (Vận đơn hàng không)
- Arrival Notice (Thông báo hàng đến).
- Delivery Order (Lệnh giao hàng)
- Cargo Manifest (Bản lược khai hàng hóa).
- Tờ khai hải quan điện tử số 108081439060.
- Giấy giới thiệu nhận hàng.

Nhân viên chứng từ sẽ đối chiếu các thông tin như tên hàng, số kiện, trọng lượng, số vận đơn, người gửi, người nhận và cảng đến nhằm đảm bảo toàn bộ dữ liệu khớp nhau và đúng quy định hải quan.

Lô hàng gồm 5 kiện với tổng trọng lượng 6.949 kg và thể tích 6,348 CBM. Đây là những thông tin quan trọng để tính toán chi phí vận chuyển, bố trí phương tiện nâng hạ và kiểm soát quá trình giao nhận hàng hóa.

Tiếp theo, bộ phận Trucking tra cứu tình trạng khai thác hàng hóa tại sân bay Nội Bài cũng như tình trạng thông quan trên hệ thống hải quan điện tử. Theo thông tin trên tờ khai, lô hàng được đăng ký ngày 24/03/2026 theo loại hình E11 – nhập khẩu kinh doanh và được hệ thống hải quan phân luồng xanh. Điều này cho phép lô hàng được thông quan nhanh chóng mà không cần kiểm tra thực tế hàng hóa.

Sau khi xác nhận lô hàng đã hoàn tất thủ tục thông quan và đủ điều kiện nhận hàng, bộ phận Trucking tiến hành chuẩn bị kế hoạch lấy hàng tại kho hàng không.

*** Sales Contract (Hợp đồng mua bán)**

Sales Contract số SC-6084475 được ký ngày 18/03/2026 giữa bên bán là SIGMA AEROSPACE METALS LLC tại Hoa Kỳ và bên mua là UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM nhằm xác nhận giao dịch mua bán quốc tế đối với lô hàng nhôm hợp kim. Theo nội dung hợp đồng, bên bán đồng ý cung cấp mặt hàng “ALUMINUM 7050-T7451 BARE PLATE 1.00” đạt tiêu chuẩn AMS QQ-A-250/11 với số lượng 20 tấm, kích thước 48.500 x 144.500 inch. Tổng trị giá lô hàng là 75,059 USD với trọng lượng tịnh 6,500.21 kg. Điều kiện giao hàng được áp dụng theo Incoterms 2020 là EXW (Ex Works). Theo điều kiện này, người bán có trách nhiệm giao hàng tại kho ở Ronkonkoma, New York, Hoa Kỳ, còn người mua chịu trách nhiệm thuê phương tiện vận chuyển, thực hiện thủ tục xuất nhập khẩu cũng như thanh toán toàn bộ chi phí và rủi ro phát sinh kể từ thời điểm nhận hàng tại kho của người bán. Điều kiện EXW thể hiện người mua giữ vai trò chủ động trong quá trình tổ chức vận chuyển quốc tế đối với lô hàng.

Hàng hóa được vận chuyển bằng đường hàng không thông qua hãng Air China Cargo từ sân bay JFK (Hoa Kỳ) đến sân bay Nội Bài (Việt Nam), gồm tổng cộng 5 kiện hàng. Việc lựa chọn phương thức vận tải hàng không giúp đảm bảo thời gian vận chuyển nhanh chóng, phù hợp với đặc điểm của lô hàng có giá trị cao và yêu cầu thời gian giao nhận ngắn. Về phương thức thanh toán, hợp đồng quy định thanh toán bằng hình thức chuyển khoản ngân hàng quốc tế bằng đồng USD với điều khoản thanh toán NET 30. Theo đó, bên mua có trách nhiệm hoàn tất thanh toán trong vòng 30 ngày kể từ ngày phát hành hóa đơn thương mại (Commercial Invoice). Hợp đồng cũng quy định rõ bộ chứng từ mà bên bán phải cung cấp cho bên mua, bao gồm Commercial Invoice, Packing List, Air Waybill và Certificate of Conformance (nếu có). Đây là các chứng từ quan trọng phục vụ cho quá trình giao nhận hàng hóa, khai báo hải quan và kiểm tra chất lượng lô hàng. Bên cạnh đó, hợp đồng còn quy định các điều khoản liên quan đến trách nhiệm của các bên cũng như phương thức giải quyết tranh chấp theo luật bang New York, Hoa Kỳ nhằm đảm bảo tính pháp lý trong quá trình thực hiện giao dịch thương mại quốc tế.



SALES CONTRACT

Contract No.: SC-6084475

Date: 18 March 2026

SIGMA AEROSPACE METALS LLC
701 UNION PKWY
RONKONKOMA, NY 11779 USA
Tel: +1 (631) 242-3300
Email: invoicing@sigmaaero.com

This Sales Contract ("Contract") is made and entered into as of 18 March 2026 ("Effective Date") by and between the parties listed below (each a "Party" and together the "Parties"), in accordance with the terms and conditions set forth herein.

SELLER:	BUYER:
SIGMA AEROSPACE METALS LLC 701 Union Pkwy Ronkonkoma, NY 11779 USA Tel: +1 (631) 242-3300 Email: invoicing@sigmaaero.com	UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM Lot A9 ST No 4, Da Nang Park Lien Chieu Ward Da Nang City, Vietnam VAT Code: 0305694465 Contact: Mr. Steven T. Email: stevent@unialloys.com

The Seller agrees to sell and the Buyer agrees to buy the products under the terms and conditions stated in this Contract.

1. PRODUCTS AND PRICE

Item No.	Product Description	Specification / Condition	Qty (PCS)	Width (INCH)	Length (INCH)	Unit Price (USD)	Amount (USD)
1	ALUMINUM 7050-T7451 BARE PLATE 1.00"	AMS QQ-A-250/11 MILL PLATE	20 PCS	48.500	144.500	3,752.9500	75,059.00
TOTAL NET SHIP WEIGHT: 6,500.21 KGS							
						TOTAL (USD)	75,059.00
						TAX (- %)	0.00
						TOTAL AMOUNT (USD)	75,059.00
Total Amount in Words: SEVENTY FIVE THOUSAND FIFTY NINE AND 00/100 US DOLLARS							

2. PAYMENT TERMS

Payment Term: NET 30
Payment Due By: 17 April 2026
Payment Method: Wire Transfer to Seller's bank account as stated on the invoice.
Currency: USD

3. DELIVERY TERMS

Shipping Term: EXW
Start From: Ronkonkoma, NY 11779 USA
Incoterms® 2020: EXW (Ex Works)
Country of Origin: Austria

4. SHIPMENT DETAILS (AS PER AIR WAYBILL)

Air Waybill No.: NY107763
Carrier: Air China Cargo
Flight No.: CA3115
From (Airport): JFK - John F. Kennedy Intl Airport, New York, United States
To (Airport): HAN - Noi Bai Intl Airport, Hanoi, Vietnam
Estimated Shipment Date: 21 March 2026
Net Weight: 6,500.21 KGS (as per invoice)
Gross Weight: 6,949 KGS (as per Air Waybill)
No. of Pieces: 5 PACKAGES
Commodity: ALUMINUM BAR

5. DOCUMENTS

Seller shall provide the following documents:

- Commercial Invoice
- Packing List
- Air Waybill
- Certificate of Conformance (if applicable)

6. GENERAL TERMS

- 6.1 This Contract together with the invoice and any referenced documents constitutes the entire agreement between the Parties.
- 6.2 Any amendments must be in writing and signed by both Parties.
- 6.3 This Contract shall be governed by and construed in accordance with the laws of the State of New York, USA.
- 6.4 Any disputes arising out of or in connection with this Contract shall be resolved through mutual negotiation. If unresolved, disputes shall be submitted to arbitration in New York, USA, in accordance with the rules of the American Arbitration Association.

SELLER: SIGMA AEROSPACE METALS LLC	BUYER: UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM
By:	By:
Name: Brian C. Rubin	Name: Steven T.
Title: CFO	Title: Purchasing Manager
Date: 18 March 2026	Date: 18 March 2026

701 Union Pkwy, Ronkonkoma, NY 11779 USA | Tel: +1 (631) 242-3300 | invoicing@sigmaaero.com

(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.9: Hợp đồng mua bán

*** Hóa đơn thương mại (Invoice)**

Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) số 6084475 được phát hành ngày 18/03/2026 bởi SIGMA AEROSPACE METALS LLC tại Hoa Kỳ cho người mua là UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM. Nội dung hóa đơn thể hiện giao dịch mua bán quốc tế đối với mặt hàng nhôm hợp kim 7050-T7451 dạng tấm (Aluminum Plate), được sản xuất theo tiêu chuẩn AMS4050. Số lượng hàng hóa là 20 PCS với đơn giá 3.752,95 USD/PCS, tổng trị giá hóa đơn đạt 75.059 USD theo điều kiện giao hàng EXW (Ex Works).

Theo hóa đơn, tổng trọng lượng tịnh của lô hàng khoảng 6.500,21 kg và xuất xứ hàng hóa được xác định từ Áo (Austria). Điều kiện giao hàng EXW cho thấy người bán hoàn thành nghĩa vụ khi giao hàng tại kho của mình, trong khi người mua sẽ chịu trách nhiệm tổ chức vận chuyển, thực hiện thủ tục xuất nhập khẩu cũng như thanh toán các chi phí và rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển quốc tế.

Commercial Invoice là chứng từ quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu, được sử dụng làm căn cứ để xác định trị giá hải quan, tính thuế nhập khẩu và thực hiện thanh toán quốc tế giữa các bên. Đồng thời, hóa đơn cũng thể hiện đầy đủ các thông tin liên quan đến người bán, người mua, tên hàng, quy cách hàng hóa, số lượng, đơn giá, tổng giá trị lô hàng và điều kiện giao dịch, qua đó hỗ trợ cơ quan hải quan và các bên liên quan trong quá trình kiểm tra, đối chiếu và xử lý lô hàng nhập khẩu.



INVOICE

6084475

INVOICE NUMBER 6084475	PACKING LIST # 2088245	PAGE 1 OF 1	DATE 03/18/2026
SALES REP CM	BUYER TRINH		
SHIP VIA	SHIPPING TERMS	COO	
WILL ADVISE	EXW	Austria	
CUST P.O.# 17047		SIGMA S.O.# 1090974	

SOLD TO:

UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM
LOT A9 ST NO 4, DA NANG PARK
LIEN CHIEU WARD
DA NANG CITY VIET NAM

SHIP TO:

UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM
LOT A9 ST NO 4, DA NANG PARK
LIEN CHIEU WARD
DA NANG CITY VIET NAM

LINE	QTY ORDERED	QTY THIS SHIPMENT	--- WIDTH ---	--- LENGTH ---	UNIT QTY	UNIT PRICE	AMOUNT
ALUMINUM 7050-T7451 BARE PLATE 1.00"							
1	20.00 PCS	20.00 PCS	48.500"	144.500	20.000	\$3,752.9500/PC	\$75,059.00
AMS4050							
EPICOR NR: PVXYRPL000073							
	Tag #	Heat #	Mill	Qty	Pcs		
	299650	76557/01	AMAG	2,859.37LBS	4		
	299651	76557/01	AMAG	2,859.37LBS	4		
	299652	76557/01	AMAG	2,859.37LBS	4		
	299653	76557/01	AMAG	2,859.37LBS	4		
	299654	76557/01	AMAG	2,859.37LBS	4		

TOTAL NET SHIP WEIGHT: 6,500.21 KGS

REMIT TO:	QUESTIONS OR CONCERNS:
SIGMA AEROSPACE METALS, LLC	+1 (631) 243-2100 OR
701 UNION PKWY	INVOICING@SIGMAAERO.COM
RONKONKOMA, NY 11779 USA	

TERMS: NET 30	PAYMENT DUE BY: APRIL 17, 2026	SUBTOTAL	\$75,059.00
		TAX	\$0.00
	CURRENCY IS IN U.S. DOLLARS	TOTAL	\$75,059.00

EXPORT STATEMENT:
THESE COMMODITIES, TECHNOLOGY OR SOFTWARE WERE EXPORTED FROM THE UNITED STATES IN ACCORDANCE WITH THE EXPORT ADMINISTRATION REGULATIONS. DIVERSION CONTRARY TO UNITED STATES LAW STRICTLY PROHIBITED.

TERMS AND CONDITIONS OF SALE:
THIS ORDER IS SUBJECT TO SIGMA AEROSPACE METALS' TERMS AND CONDITIONS OF SALE
(AVAILABLE AT [HTTPS://WWW.SIGMAAERO.COM/DOWNLOADS/](https://www.sigmaaero.com/downloads/))

CERTIFICATE OF COMPLIANCE:
THE WILLFUL RECORDING OF FALSE, FICTITIOUS OR FRAUDULENT STATEMENTS ON THIS DOCUMENT MAY RESULT IN PUNISHMENT AS A FELONY UNDER FEDERAL STATUTES. THIS DOCUMENT CERTIFIES THAT ALL ITEMS NOTED ABOVE ARE IN CONFORMANCE WITH THE CONTRACT DRAWINGS, SPECIFICATIONS AND OTHER DOCUMENTATION. ALL REQUIRED PROCESS CERTIFICATION AND CHEMICAL AND PHYSICAL TEST REPORTS ARE ON FILE IN THE FACILITY AND ARE SUBJECT TO REVIEW. THIS MATERIAL MEETS ALL SPECIFICATIONS LISTED.

GREG SALADINO, QUALITY CONTROL MANAGER



(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.10: Hóa đơn thương mại

*** Vận đơn hàng không (Air Waybill)**

Vận đơn hàng không (Air Waybill – AWB) số 999-39853844 (HAWB: NY107763) được phát hành nhằm xác nhận việc vận chuyển lô hàng từ SIGMA AEROSPACE METALS LLC tại Hoa Kỳ đến UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM tại Đà Nẵng, Việt Nam. Theo nội dung vận đơn, hàng hóa được vận chuyển bằng đường hàng không thông qua hãng Air China Cargo với hành trình từ sân bay John F. Kennedy – JFK (Hoa Kỳ) đến sân bay Nội Bài – HAN (Việt Nam).

Lô hàng gồm 5 kiện với tổng trọng lượng là 6.949 kg, mặt hàng vận chuyển là nhôm hợp kim dạng thanh (Aluminum Bar). Điều kiện cước phí được áp dụng là Freight Collect, nghĩa là người nhận hàng sẽ chịu trách nhiệm thanh toán cước vận chuyển tại điểm đến. Vận đơn được phát hành bởi MSL Global Express Inc. và thể hiện hàng hóa đã được tiếp nhận để vận chuyển trong tình trạng phù hợp, tuân thủ các quy định của vận tải hàng không quốc tế.

Air Waybill là chứng từ quan trọng trong hoạt động giao nhận hàng hóa bằng đường hàng không, đóng vai trò là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển giữa người gửi hàng và hãng vận tải. Đồng thời, chứng từ này còn là căn cứ để xác nhận thông tin lô hàng, phục vụ cho quá trình khai báo hải quan, theo dõi hành trình vận chuyển, nhận hàng tại sân bay đến và thực hiện các thủ tục giao nhận theo quy định. Ngoài ra, vận đơn hàng không cũng giúp các bên liên quan kiểm tra và đối chiếu các thông tin như người gửi, người nhận, số kiện, trọng lượng, sân bay đi – đến và điều kiện thanh toán cước phí của lô hàng.

999		JFK		3985 3844		NY107763						
Shipper's Name and Address SIGMA AEROSPACE METALS 365 OSER AVENUE, HAUPPAUGE, NY 11788, UNITED STATES				Shipper's Account Number 		Not Negotiable MSL GLOBAL EXPRESS INC. Air Waybill 229 7TH ST SUITE 303A GARDEN CITY, NY 11530, UNITED STATES Issued by Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.						
Consignee's Name and Address UNIVERSAL ALLOY CORPORATION VIETNAM COMPANY LIMITED LOT A9 STREET NO.4, DA NANG HI-TECH PARK, LIEN CHIEU WARD, DA NANG CITY, 59000, VIET NAM				Consignee's Account Number 		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE, THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.						
Issuing Carrier's Agent Name and City MSL GLOBAL EXPRESS INC. 229 7TH ST SUITE 303A GARDEN CITY, NY 11530, UNITED STATES TEL: 718-528-1833 FAX: 718-528-1507				Accounting Information 		Optional Shipping Information 						
Agent's IATA Code 011-0768/0000		Account No. 		File No. AE-92362								
Airport of Departure (addr. of First Carrier) and Requested Routing (JFK) JOHN F KENNEDY INT'L						Optional Shipping Information 						
To PVG	By First Carrier AIR CHINA	Routing and Destination	to HAN	by CA	to	by	Currency USD	CHGS Code CC	WT/VAL PPD X	Other PPD X	Declared value for Carriage NVD	Declared value for Customs NCV
Airport of Destination (HAN) NOI BAI INT'L			Requested Flight/Date CA1078 / 03-21-2026 CA3115 / 03-24-2026			Amount of Insurance XXX		INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'Amount of Insurance'.				
Handling Information 												
These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Ultimate Destination VIETNAM										Diversion contrary to U.S. law prohibited.		SCI X
No. of Pieces RCP	GROSS WEIGHT	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions of Volume)					
5 PACKAGE(S)	6,949 KGS			6,949 KGS		AS ARRANGED	ALUMINUM BAR ITN# X20260318486556					
5@149X52X10(IN)												
5 PACKAGE(S)	6,949 KGS					AS ARRANGED	"FREIGHT COLLECT"					
Prepaid		Weight	Collect		Other Charges							
			AS ARRANGED		PREPAID COLLECT							
Valuation Charge												
Tax												
Total Other Charges Due Agent												
Total Other Charges Due Carrier												
Total Prepaid		Total Collect		Signature of Shipper or his Agent MSL GLOBAL EXPRESS INC. AS AGENT FOR, THE CARRIER, AIR CHINA								
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest, Currency		03-21-2026 JFK SHARON THANH Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent								
For Carrier's Use Only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges				NY107763				

FOR CONSIGNEE

(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.11: Vận đơn hàng không

*** Giấy báo hàng đến (Arrival Notice)**

Giấy báo hàng đến (Arrival Notice) được phát hành ngày 24/03/2026 bởi FDI Co., Ltd – Chi nhánh Đà Nẵng nhằm thông báo cho UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM về việc lô hàng nhập khẩu dự kiến đến sân bay quốc tế Nội Bài (HAN), Việt Nam. Theo nội dung chứng từ, hàng hóa được gửi từ SIGMA AEROSPACE METALS LLC tại Hoa Kỳ và được vận chuyển bằng đường hàng không thông qua hãng Air China Cargo trên chuyến bay CA3115, với hành trình từ sân bay John F. Kennedy – JFK (Hoa Kỳ) đến sân bay Nội Bài – HAN (Việt Nam).

Lô hàng gồm 5 kiện với tổng trọng lượng 6.949 kg và thể tích 6,348 CBM, được vận chuyển theo vận đơn HAWB số NY107763 và MAWB số 999-39853844. Điều kiện cước phí được áp dụng là Collect, nghĩa là người nhận hàng sẽ thanh toán các khoản cước và chi phí liên quan tại nơi đến. Theo thông báo, thời gian hàng đến thực tế (ATA – Actual Time of Arrival) là ngày 24/03/2026.

Arrival Notice là chứng từ quan trọng trong quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường hàng không, được sử dụng để thông báo cho người nhận hàng về thông tin lô hàng sắp đến hoặc đã đến sân bay đích. Đồng thời, chứng từ này cũng cung cấp các thông tin cần thiết liên quan đến chuyến bay, số vận đơn, số kiện, trọng lượng hàng hóa và các khoản phí cần thanh toán. Thông báo cũng nêu rõ người nhận cần hoàn tất các thủ tục liên quan và thanh toán các chi phí phát sinh trước khi nhận lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O), từ đó tiến hành khai báo hải quan và nhận hàng theo quy định. Ngoài ra, chứng từ còn cung cấp thông tin liên hệ của đơn vị giao nhận nhằm hỗ trợ khách hàng trong quá trình thông quan và xử lý lô hàng nhập khẩu.

FDI CO., LTD - DANANG BRANCH OFFICE

LOT A, 5TH FLOOR, 218 BACH DANG STREET, HAI CHAU WARD,
 DANANG CITY, VIETNAM
 DA NANG, 550000 VN - VIETNAM
 TEL: 84-236-3827979 (05LINES) FAX: 84-236-3827179



JOB NO: I3I26030007
Date: 24-Mar-2026
To: UNIVERSAL ALLOY CORP VIETNAM (UAC)

Dear Madam/Sir,

ARRIVAL NOTICE

This is to notify you that the following cargo is expected to arrive on the date shown. If necessary, you are reminded to apply for the licence / permit in due course. Hereunder are the charges that should be settled prior to our issuance of Delivery Order.

Should you have any enquiry, please feel to contact our inbound customer services NGUYEN THI THUY TRAM

Shipper	SIGMA AEROSPACE METALS	HAWB	NY107763
Consignee	UNIVERSAL ALLOY CORP VIETNAM (UAC) LOT A3 DA NANG HI TECH PARK HOA VANG DISTRICT, DA NANG CITY, VIETNAM DA NANG VN	MAWB	999-39853844
		Airline	AIR CHINA CARGO
		Flight No	CA3115
		Airport of Loading:	JFK
		Airport of Discharge:	HAN
		Airport of Terminal:	HAN - NCTS - 01B1A02
		ATA	24/03/2026
		Freight Terms:	Collect
No. of Packages	Gross Weight	Volume	
5 PKGS	6,949.000 KGS	6.348 CBM	

Please contact us first, then pickup Authorization letter after 8 hours flight arrival at FDI's office.
 Please take note that arrival date is estimate. So, kindly contact us before come to pick-up documents.
 The following documents are presented in exchange for D/O:
 Giấy giới thiệu của Cơ Quan (Company's letter of Recommendation)
 Giấy CMND (Identification Card)
 Please be informed that we also have service about customs clearance and delivery to your door with competitive rate.

Yours Faithfully	Cheque should be made
FDI CO., LTD - DANANG BRANCH OFFICE	FDI CO., LTD - DANANG BRANCH OFFICE
	Delivery Order is expected to be ready for exchanging around
AUTHORIZED SIGNATORY	Pick up delivery order time

(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.12a: Giấy báo hàng đến

Giấy báo hàng đến (Arrival Notice) do FDI Co., Ltd – Chi nhánh Đà Nẵng phát hành cũng nêu rõ quy trình nhận lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O) đối với lô hàng nhập khẩu. Theo nội dung thông báo, người nhận hàng cần chủ động liên hệ trước với đơn vị phát hành để xác nhận thông tin chuyến bay và thời gian nhận chứng từ. Sau khoảng 8 giờ kể từ khi chuyến bay hạ cánh, người nhận có thể đến nhận giấy ủy quyền và tiến hành đổi lệnh giao hàng theo quy định.

Thông báo cũng lưu ý rằng thời gian hàng đến chỉ mang tính dự kiến và có thể thay đổi tùy thuộc vào lịch trình thực tế của chuyến bay. Vì vậy, doanh nghiệp cần xác nhận lại thông tin với đơn vị giao nhận trước khi đến nhận chứng từ nhằm tránh phát sinh sai sót hoặc chậm trễ trong quá trình nhận hàng. Để thực hiện thủ tục đổi lệnh giao hàng, người nhận phải cung cấp giấy giới thiệu của công ty cùng giấy tờ tùy thân như CMND hoặc CCCD để xác minh thông tin và quyền nhận hàng.

Ngoài chức năng thông báo hàng đến, đơn vị phát hành còn cung cấp các dịch vụ hỗ trợ liên quan như khai báo hải quan, xử lý chứng từ và giao hàng tận nơi. Điều này giúp doanh nghiệp thuận lợi hơn trong quá trình làm thủ tục thông quan, nhận hàng và vận chuyển hàng hóa về kho, đồng thời góp phần tiết kiệm thời gian và chi phí trong hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường hàng không.

FDI CO., LTD - DANANG BRANCH OFFICE

LOT A, 5TH FLOOR, 218 BACH DANG STREET, HAI CHAU WARD,
DANANG CITY, VIETNAM
DA NANG, 550000 VN - VIETNAM
TEL: 84-236-3827979 (05LINES) FAX: 84-236-3827179



Please contact us first, then pickup Authorization Letter after 8 hours flight arrival at FDI's office.
Please take note that arrival date is estimate. So, kindly contact us before came to pick-up documents.
The following documents are presented in exchange for D/O:
Giấy giới thiệu của Cơ Quan (Company's letter of Recommendation)
Giấy CMND (Identification Card)
Please be informed that we also have service about customs clearance and delivery to your door with competitive rate.

Yours Faithfully	Cheque should be made
FDI CO., LTD - DANANG BRANCH OFFICE	FDI CO., LTD - DANANG BRANCH OFFICE
	Delivery Order is expected to be ready for exchanging around
AUTHORIZED SIGNATORY	Pick up delivery order time

(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.12b: Giấy báo hàng đến

*** Lệnh giao hàng (Delivery Order)**

Lệnh giao hàng nhập khẩu (Delivery Order – D/O) là chứng từ do hãng vận chuyển hoặc đại lý giao nhận phát hành cho người nhận hàng sau khi doanh nghiệp hoàn tất các thủ tục cần thiết liên quan đến lô hàng nhập khẩu. Chứng từ này cho phép người nhận đến kho hàng, sân bay hoặc địa điểm lưu giữ hàng hóa để thực hiện thủ tục nhận hàng thực tế. Trong bộ chứng từ nhập khẩu của lô hàng này, D/O được phát hành nhằm giao hàng cho UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM sau khi doanh nghiệp hoàn tất các nghĩa vụ liên quan theo quy định.

D/O thể hiện đầy đủ các thông tin quan trọng của lô hàng như tên người nhận hàng, số vận đơn hàng không (Air Waybill), số HAWB/MAWB, thông tin chuyến bay, sân bay đến, số lượng kiện hàng, trọng lượng hàng hóa cũng như địa điểm nhận hàng. Đồng thời, chứng từ này cũng xác nhận rằng hãng vận chuyển hoặc đại lý giao nhận đã chấp thuận giao lô hàng cho người nhận sau khi hoàn tất việc thanh toán các khoản phí liên quan như phí handling, phí lưu kho hoặc các khoản phụ phí khác phát sinh trong quá trình vận chuyển và khai thác hàng hóa.

D/O giữ vai trò rất quan trọng trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường hàng không vì doanh nghiệp bắt buộc phải xuất trình chứng từ này cho kho hàng hoặc đơn vị khai thác hàng hóa tại sân bay để được phép nhận hàng. Nếu không có D/O hợp lệ, doanh nghiệp sẽ không thể hoàn tất thủ tục lấy hàng ra khỏi kho lưu giữ. Ngoài ra, thông tin trên D/O còn được sử dụng để đối chiếu với các chứng từ khác trong bộ hồ sơ nhập khẩu như Air Waybill, Commercial Invoice và Packing List nhằm đảm bảo tính thống nhất, chính xác của thông tin lô hàng trước khi thực hiện thủ tục nhận hàng và thông quan.

**FDI CO., LTD - DANANG BRANCH OFFICE**

Lot A, 5th Floor, 218 Bach Dang Street,
Hai Chau Ward, Da Nang City, Vietnam
Tel: 84-236-3827979 (05 lines) Fax: 84-236-3827179

**DELIVERY ORDER
(D/O)**

D/O No.	DO-NY107763
Date	24 March 2026
Customer Ref.	UAC-IMP-0326

TO:**UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM**

Lot A9 ST No 4, Da Nang Park
Lien Chieu Ward
Da Nang City, Vietnam
VAT Code: 0305694465
Contact: Mr. Steven T.
Email: stevent@unialloys.com
Tel: +84 905 389 414

MAWB No.	999-39853844
HAWB No.	NY107763
Invoice No.	6084475
Invoice Date	18 March 2026
Shipper	SIGMA AEROSPACE METALS LLC
Airline	AIR CHINA CARGO
Flight No.	CA3115
Airport of Departure	JFK – John F. Kennedy Intl Airport, New York, United States
Airport of Destination	HAN – Noi Bai Intl Airport, Hanoi, Vietnam
ETF / Terminal	HAN – NCTS – C1B1A02
Arrival Date (ETA)	24 March 2026
Freight Terms	COLLECT

We, FDI CO., LTD – DANANG BRANCH OFFICE, as your forwarding agent, hereby inform you that the above shipment has arrived and is ready for delivery. Please present this Delivery Order together with the arrival notice and payment receipt (if any) at the time of cargo pickup.

NO.	DESCRIPTION OF GOODS	NO. OF PACKAGES	GROSS WEIGHT (KGS)	VOLUME (CBM)	REMARKS
1	ALUMINUM 7050-T7451 BARE PLATE 1.00"	5 PACKAGES	6,949 KGS	6.348 CBM	
TOTAL		5 PACKAGES	6,949 KGS	6.348 CBM	

Commodity : ALUMINUM BAR
Net Weight (as per invoice) : 6,500.21 KGS
Place of Receipt : JFK – John F. Kennedy Intl Airport,
New York, United States
Place of Delivery : HAN – Noi Bai Intl Airport,
Hanoi, Vietnam
Shipper : SIGMA AEROSPACE METALS LLC
Consignee : UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM
Notes : Please check cargo and package condition
before leaving the warehouse. FDI Co., Ltd
will not be responsible for any claim after
cargo has been released.

IMPORTANT

1. This Delivery Order is non-negotiable and valid only for the above shipment.
2. Delivery of cargo will be made to the consignee or its authorized representative only.
3. Please bring this Delivery Order, Arrival Notice, and your ID card when picking up the cargo.
4. Cargo must be picked up within free storage period. Demurrage/detention (if any) will be for consignee's account.

For FDI CO., LTD - DANANG BRANCH OFFICE

NGUYEN THI THUY TRAM
Branch Manager

**RECEIVED BY** (Consignee or Authorized Representative)

Name : _____
ID Card No. : _____
Company : _____
Signature : _____
Date : ____ / ____ / 2026
(DD / MM / YYYY)

Thank you for using our services!
Please visit our website: www.fdi.com.vn

(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.13: Lệnh giao hàng

*** Tờ khai hải quan (Customs Declaration)**

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu là chứng từ quan trọng trong quá trình thực hiện thủ tục hải quan đối với lô hàng nhập khẩu, thể hiện đầy đủ các thông tin liên quan đến doanh nghiệp nhập khẩu, hàng hóa và nghĩa vụ thuế đối với Nhà nước. Trong bộ chứng từ này, tờ khai hải quan thể hiện các nội dung quan trọng như số tờ khai, ngày đăng ký tờ khai, cơ quan Hải quan tiếp nhận là Chi cục Hải quan Khu công nghiệp Đà Nẵng (mã KCNDANANG) cùng loại hình E11 – nhập khẩu kinh doanh. Đây là loại hình áp dụng đối với hàng hóa nhập khẩu phục vụ hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

Hàng hóa trên tờ khai được khai báo với mã HS thuộc nhóm 7606, kèm theo mô tả chi tiết về mặt hàng, số lượng, đơn giá và trị giá hóa đơn nhằm làm căn cứ xác định trị giá tính thuế. Việc khai báo chính xác mã HS có ý nghĩa quan trọng vì đây là cơ sở để cơ quan Hải quan xác định chính sách quản lý hàng hóa, mức thuế suất áp dụng cũng như các quy định liên quan đến kiểm tra chuyên ngành đối với lô hàng nhập khẩu.

Ngoài ra, tờ khai còn thể hiện đầy đủ các chỉ tiêu liên quan đến nghĩa vụ thuế như thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng (GTGT), mức thuế suất áp dụng, số tiền thuế phải nộp hoặc các trường hợp được miễn, giảm thuế theo mã ưu đãi tương ứng. Bên cạnh đó, các thông tin về xuất xứ hàng hóa, số lượng tính thuế, mã miễn giảm thuế và các khoản thu khác cũng được khai báo rõ ràng nhằm phục vụ cho quá trình kiểm tra, tính thuế và thông quan hàng hóa theo đúng quy định của cơ quan Hải quan.

Tờ khai hải quan nhập khẩu đồng thời là căn cứ pháp lý quan trọng để doanh nghiệp thực hiện nghĩa vụ thuế, hoàn tất thủ tục thông quan và nhận hàng. Sau khi tờ khai được cơ quan Hải quan chấp nhận và hoàn thành nghĩa vụ tài chính liên quan, doanh nghiệp có thể tiến hành các bước tiếp theo trong quy trình giao nhận và đưa hàng hóa về kho để phục vụ hoạt động sản xuất, kinh doanh.

<IMP>

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai	Số tờ khai đầu tiên	
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng		
Mã phân loại kiểm tra	Mã loại hình	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai		Mã bộ phận xử lý tờ khai
Ngày đăng ký	Ngày thay đổi đăng ký	Thời hạn tái nhập/ tái xuất

Mã số hàng hóa	Mã quản lý riêng	Mã phân loại tái xác nhận giá
Mô tả hàng hóa		

Số của mục khai khoản điều chỉnh	Số lượng (1)	
Trị giá hóa đơn	Số lượng (2)	
Thuế nhập khẩu	Đơn giá hóa đơn	
Trị giá tính thuế(S)	VND	Trị giá tính thuế(M)
Số lượng tính thuế		- VND -
Thuế suất	-	Mã áp dụng thuế tuyệt đối
Số tiền thuế	VND	Nước xuất xứ
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		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	
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	

(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.14a: Tờ khai hàng hóa thông quan nhập khẩu

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu số 108081439060 được đăng ký ngày 24/03/2026 tại Chi cục Hải quan Khu công nghiệp Đà Nẵng (mã KCNDANANG) theo loại hình E11 – nhập khẩu kinh doanh. Doanh nghiệp nhập khẩu là UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM có địa chỉ tại Khu Công nghệ cao Đà Nẵng. Hàng hóa được nhập khẩu từ SIGMA AEROSPACE METALS LLC tại Hoa Kỳ và được vận chuyển bằng đường hàng không từ sân bay John F. Kennedy (USJFK) về Việt Nam.

Theo nội dung tờ khai, lô hàng gồm 5 kiện với tổng trọng lượng 6.949 kg, kèm theo vận đơn hàng không số NY107763 và hóa đơn thương mại số A-6084475 phát hành ngày 18/03/2026. Tổng trị giá hóa đơn của lô hàng là 75.059 USD. Trị giá tính thuế được xác định là 2.284.214.751 VND theo tỷ giá tính thuế 26.085 VND/USD do cơ quan Hải quan áp dụng tại thời điểm đăng ký tờ khai.

Ngoài các thông tin cơ bản về doanh nghiệp và hàng hóa, tờ khai còn thể hiện đầy đủ các nội dung liên quan đến trị giá hải quan như trị giá hóa đơn, các khoản điều chỉnh cộng gồm chi phí vận chuyển, bảo hiểm và các chi phí liên quan khác nhằm xác định trị giá tính thuế theo quy định. Đồng thời, chứng từ cũng thể hiện rõ các thông tin về thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng (GTGT), mức thuế suất áp dụng cũng như các nghĩa vụ tài chính mà doanh nghiệp phải thực hiện đối với Nhà nước.

Tờ khai hải quan nhập khẩu là căn cứ pháp lý quan trọng trong quá trình kiểm tra, tính thuế và thông quan hàng hóa của cơ quan Hải quan. Sau khi doanh nghiệp hoàn thành nghĩa vụ thuế và tờ khai được thông quan, lô hàng sẽ được phép đưa ra khỏi khu vực giám sát hải quan để tiếp tục quá trình giao nhận và vận chuyển về kho của doanh nghiệp.

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai: **108081439060**

Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng: **7606**

Mã phân loại kiểm tra: **7606**

Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai: **KCNDANANG**

Ngày đăng ký: **24/03/2026 14:50:36**

Ngày thay đổi đăng ký: **700**

Thời hạn tái nhập/tái xuất: **700**

Số tờ khai đầu tiên: **1**

Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai: **0808143906**

Mã bộ phận xử lý tờ khai: **7606**

Người nhập khẩu

Mã: **7606**

Tên: **CÔNG TY TNHH UNIVERSAL ALLOY CORPORATION VIETNAM**

Mã bưu chính: **(+84)43**

Địa chỉ: **Lô A9 đường số 4, Khu Công nghệ cao Đà Nẵng, Phường Liên Chiểu, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam**

Số điện thoại: **0236 3221088**

Người ủy thác nhập khẩu:

Mã: **7606**

Tên: **CÔNG TY TNHH UNIVERSAL ALLOY CORPORATION VIETNAM**

Người xuất khẩu

Mã: **7606**

Tên: **SIGMA AEROSPACE METALS**

Mã bưu chính: **701**

Địa chỉ: **UNION PKWY, RONKONKOMA, NY 11779, USA**

Mã nước: **US**

Người ủy thác xuất khẩu

Mã: **7606**

Tên: **SIGMA AEROSPACE METALS**

Mã nhân viên Hải quan	
Số vận đơn	Mã nhân viên Hải quan
1 NY107763	CTCP DVHH HK ACSV
2	HANOI
3	JOHN F. KENNEDY APT/
4	CA3115/24MAR
5	24/03/2026
Số lượng	Ngày hàng đến
5 PK	24/03/2026
Tổng trọng lượng hàng (Gross)	Ký hiệu và số hiệu
6.949 KGM	##1202699939853844##
Số lượng container	Ngày được phép nhập kho đầu tiên
	Mã vận bản pháp quy khác

Số hóa đơn	A - 6084475
Số tiếp nhận hóa đơn điện tử	
Ngày phát hành	18/03/2026
Phương thức thanh toán	KC
Tổng trị giá hóa đơn	A - EXW - USD - 75.059
Tổng trị giá tính thuế	2.284.214.751
Tổng hệ số phân bổ trị giá	75.059 -
Mã kết quả kiểm tra nội dung	

Giấy phép nhập khẩu	
1 -	2 -
4 -	5 -
3 -	
Mã phân loại khai trị giá	7606
Khai trị giá tổng hợp	-
Các khoản điều chỉnh	
Phí vận chuyển	A - VND - 326.300.736
Phí bảo hiểm	D - -
Mã tên	Mã phân loại
1 -	-
2 -	-
3 -	-
4 -	-
5 -	-
Trị giá khoản điều chỉnh	Tổng hệ số phân bổ

Chi tiết khai trị giá

21032026#& PO 17047 PTTT: TT

Tên sổ thuế	Tổng tiền thuế	Số dòng tổng
1 VND	Tổng tiền thuế phải nộp	VND
2 VND	Số tiền bảo lãnh	VND
3 VND	Tỷ giá tính thuế	USD - 26.085
4 VND		
5 VND		
6 VND	Mã xác định thời hạn nộp thuế	Người nộp thuế
	Mã lý do đề nghị BP	Phân loại nộp thuế
	Tổng số trang của tờ khai	3
	Tổng số dòng hàng của tờ khai	1

<IMP>

(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.14b: Tờ khai hàng hóa thông quan nhập khẩu

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu số 108081439060 được đăng ký tại Chi cục Hải quan Khu công nghiệp Đà Nẵng (mã KCNDANANG) vào ngày 24/03/2026 theo loại hình E11 – nhập khẩu kinh doanh. Trên tờ khai, mã số hàng hóa đại diện được khai báo là 7606, thuộc nhóm nhôm và các sản phẩm từ nhôm theo Danh mục hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam. Việc khai báo chính xác mã HS có vai trò quan trọng trong quá trình xác định chính sách quản lý hàng hóa, mức thuế suất áp dụng và thực hiện thủ tục thông quan theo quy định của cơ quan Hải quan.

Theo thông tin thể hiện trên hệ thống, tờ khai đã được cơ quan Hải quan tiếp nhận, xử lý và hoàn thành các bước kiểm tra, phê duyệt trong ngày đăng ký. Điều này cho thấy doanh nghiệp đã chuẩn bị đầy đủ bộ chứng từ nhập khẩu, khai báo chính xác các thông tin liên quan đến lô hàng và thực hiện đầy đủ nghĩa vụ theo yêu cầu của cơ quan Hải quan.

Tờ khai cũng thể hiện lô hàng được thực hiện thông quan tương đối nhanh chóng và không phát sinh khoản thuế chậm nộp trong quá trình xử lý hồ sơ. Hệ thống đồng thời ghi nhận các thông tin liên quan đến vận chuyển bảo thuế và trung chuyển hàng hóa trong ngày 24/03/2026 nhằm đảm bảo việc quản lý, giám sát hàng hóa nhập khẩu được thực hiện đúng theo quy trình và quy định hiện hành của cơ quan Hải quan. Những thông tin này góp phần thể hiện tính minh bạch, chính xác và hợp lệ của hồ sơ nhập khẩu trong quá trình thông quan lô hàng.

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai	108081439060	Số tờ khai đầu tiên	1
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Mã phân loại kiểm tra	1	Mã loại hình	E11 1(4)
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	KCN DANANG	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai	7606
Ngày đăng ký	24/03/2026 14:50:36	Mã bộ phận xử lý tờ khai	00
		Thời hạn tái nhập/tái xuất	
Số đính kèm khai báo điện tử	1		2 -
Phần ghi chú			

Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp		Số quản lý người sử dụng	00922
Phân loại chỉ thị của Hải quan			

	Ngày	Tên	Nội dung
1	11		
2	11		
3	11		
4	11		
5	11		
6	11		
7	11		
8	11		
9	11		
10	11		

Mục thông báo của Hải quan

Tên trưởng đơn vị Hải quan	Trưởng Hải quan KCN Đà Nẵng
Ngày cấp phép	24/03/2026 14:50:36
Ngày hoàn thành kiểm tra	24/03/2026 14:50:36
Phân loại thẩm tra sau thông quan	
Ngày phê duyệt BP	11
Ngày hoàn thành kiểm tra BP	11
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)		24/03/2026	
	Địa điểm	Ngày đến	Ngày khởi hành
Thông tin trung chuyển	1	11	11
	2	11	11
	3	11	11
Địa điểm đích cho vận chuyển bảo thuế	34NGC91	24/03/2026	

(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.14c: Tờ khai hàng hóa thông quan nhập khẩu

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu số 108081439060 được đăng ký tại Chi cục Hải quan Khu công nghiệp Đà Nẵng (mã KCNDANANG) ngày 24/03/2026 theo loại hình E11 – nhập khẩu kinh doanh. Doanh nghiệp nhập khẩu là UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM. Hàng hóa khai báo trên tờ khai là thanh nhôm hợp kim, hàng mới 100%, với số lượng 20 PCE và tổng trị giá hóa đơn đạt 75.059 USD.

Theo nội dung tờ khai, trị giá tính thuế của lô hàng được xác định là 2.284.214.751 VND, làm căn cứ để cơ quan Hải quan tính thuế và thực hiện thủ tục thông quan. Lô hàng thuộc đối tượng chịu thuế giá trị gia tăng (GTGT) và đồng thời được áp dụng chính sách miễn, giảm thuế nhập khẩu theo các mã ưu đãi XNK32 và VK130 theo quy định hiện hành. Việc áp dụng các mã miễn giảm thuế này giúp doanh nghiệp được hưởng ưu đãi thuế phù hợp đối với hàng hóa nhập khẩu.

Ngoài ra, tờ khai cũng thể hiện hàng hóa có xuất xứ từ Áo (Austria), là cơ sở để xác định xuất xứ và áp dụng các chính sách thuế liên quan. Các thông tin về số lượng hàng hóa, trị giá hóa đơn, trị giá tính thuế, chính sách miễn giảm thuế và xuất xứ hàng hóa được khai báo đầy đủ, chính xác nhằm phục vụ cho quá trình kiểm tra, tính thuế và thông quan theo quy định của cơ quan Hải quan.

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai	108081439060	Số tờ khai đầu tiên	/
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Mã phân loại kiểm tra	1	Mã loại hình	E11 1 [4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	KCN DANANG	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai	7606
Ngày đăng ký	24/03/2026 14:50:36	Mã bộ phận xử lý tờ khai	00
		Ngày thay đổi đăng ký	Thời hạn tái nhập/ tái xuất

<01>

Mã số hàng hóa	76061290	Mã quản lý riêng	134NG	Mã phân loại tái xác nhận giá	[]
Mô tả hàng hóa	PVXYRPL000073#8:Nhóm hợp kim dạng tấm hình chữ nhật PVXYRPL000073, kích thước 25.4mm x 1231.9mm x 3670.3mm mm, hàng mới 100%.				

Số của mục khai khoản điều chỉnh		Số lượng (1)	20	PCE
Trị giá hóa đơn	75.059	Số lượng (2)	6.500,21	KGM
Thuế nhập khẩu		Đơn giá hóa đơn	3.752,95	USD PCE
Trị giá tính thuế(S)	2.284.214.751	VND	Trị giá tính thuế(M)	-
Số lượng tính thuế			Đơn giá tính thuế	114.210.737,55 - VND - PCE
Thuế suất	-	M	Mã áp dụng thuế tuyệt đối	
Số tiền thuế		VND	Nước xuất xứ	AT - AUSTRIA - B30
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				
XNK32	HANG NK TU NUOC NGOAI VAO KHU PTQ			

Thuế và thu khác

1	Tên	Thuế GTGT		Mã áp dụng thuế suất	V
	Trị giá tính thuế	2.284.214.751	VND	Số lượng tính thuế	
	Thuế suất			Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác	
	Số tiền thuế		VND	VK130	HANG MUA BAN GIUA NUOC NGOAI
	Số tiền miễn giảm		VND		VOI KHU PTQ, GIUA CAC KHU PTQ
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		

(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.14d: Tờ khai hàng hóa thông quan nhập khẩu

*** Danh sách hàng hóa đủ điều kiện qua khu vực giám sát Hải quan**

Danh sách hàng hóa đủ điều kiện qua khu vực giám sát hải quan được lập ngày 24/03/2026 bởi Chi cục Hải quan Khu công nghiệp Đà Nẵng nhằm xác nhận tình trạng thông quan của lô hàng nhập khẩu thuộc tờ khai số 108081439060 của UNIVERSAL ALLOYS CORP VIETNAM. Tờ khai được đăng ký theo loại hình E11 – nhập khẩu kinh doanh và đã được cơ quan Hải quan chấp nhận thông quan theo hình thức phân luồng xanh. Điều này cho thấy hồ sơ hải quan của doanh nghiệp được đánh giá có mức độ tuân thủ tốt, hàng hóa được miễn kiểm tra thực tế và có thể thực hiện thông quan nhanh chóng theo quy định.

Theo nội dung danh sách, lô hàng gồm 5 kiện với tổng trọng lượng 6.949 kg, được vận chuyển qua khu vực giám sát của Chi cục Hải quan cửa khẩu sân bay quốc tế Nội Bài. Chứng từ này thể hiện thông tin liên quan đến doanh nghiệp nhập khẩu, số tờ khai, tình trạng thông quan và địa điểm giám sát hàng hóa nhằm phục vụ công tác quản lý của cơ quan Hải quan trong quá trình đưa hàng ra khỏi khu vực giám sát.

Danh sách hàng hóa đủ điều kiện qua khu vực giám sát hải quan là căn cứ quan trọng để xác nhận hàng hóa đã hoàn thành các thủ tục hải quan cần thiết và được phép đưa qua khu vực giám sát để giao cho doanh nghiệp nhận hàng. Đồng thời, chứng từ này cũng hỗ trợ cơ quan Hải quan theo dõi, kiểm tra và đối chiếu thông tin thực tế của lô hàng với nội dung đã khai báo trên tờ khai hải quan, đảm bảo tính chính xác, minh bạch và tuân thủ đúng quy định trong hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa.

Chi cục Hải quan khu vực XII
Hải quan khu công nghiệp Đà Nẵng



Ngày 24 tháng 03 năm 2026

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

1. Chi cục hải quan giám sát: CC HQ CK Sân bay QT Nội Bài - 01B1A02: CT DVHH NOI BAI NCTS
- 1
2. Đơn vị XNK: CÔNG TY TNHH UNIVERSAL ALLOY CORPORATION VIETNAM
3. Mã số thuế: 0401957780
4. Số tờ khai: 108081439060
5. Trạng thái tờ khai: Thông quan
9. Số quản lý hàng hóa: NY107763
6. Ngày tờ khai: 24/03/2026 - 24/03/2026
7. Loại hình: Nhập nguyên liệu của DNCX từ nước ngoài
8. Luồng: Xanh

STT	SỐ LƯỢNG HÀNG (1)	TỔNG TRỌNG LƯỢNG HÀNG (2)	LƯỢNG HÀNG HÓA THỰC TẾ QUA KHU VỰC GIÁM SÁT HẢI QUAN (3)	XÁC NHẬN CỦA CÔNG CHỨC HẢI QUAN (4)
1	5 PACKAGE	6949 Kilogam		

Ghi chú:

- Cột số (1) lấy từ tiêu chí "Số lượng" trên phần "General" của tờ khai hải quan.
- Cột số (2) lấy từ tiêu chí "Tổng trọng lượng hàng" trên phần "General" của tờ khai hải quan.
- Trường hợp hàng hóa được đưa qua KVGS nhiều lần thì đối với từng lần đưa hàng qua KVGS, công chức hải quan thực hiện:
 - + Cột số (3): ghi rõ lượng hàng từng lần qua KVGS.
 - + Cột số (4): ghi ngày, tháng, năm; ký, đóng dấu công chức.
- Trường hợp giá trị tại cột (1):
 - + khác 1 thì theo dõi lượng hàng tại cột (3) tương ứng theo cột (1);
 - + bằng 1 thì theo dõi lượng hàng tại cột (3) tương ứng theo cột (2).

Kết xuất dữ liệu lúc: 24/03/2026 05:01 PM

(Nguồn: Công ty Bee Logistics)

Hình 2.15: Danh sách hàng hóa đủ điều kiện qua khu vực giám sát Hải quan

Bước 3: Lập kế hoạch vận chuyển

Sau khi hoàn tất việc kiểm tra chứng từ và xác nhận tình trạng thông quan, bộ phận Trucking tiến hành lập kế hoạch vận tải cho lô hàng. Trước tiên, nhân viên điều phối tạo sổ hồ sơ lô hàng trên hệ thống BFSone nhằm phục vụ công tác lưu trữ dữ liệu, theo dõi tiến độ và phối hợp giữa các phòng ban liên quan.

Tiếp theo, bộ phận Trucking gửi email xác nhận thông tin lô hàng cho các bộ phận liên quan như Sales, Documentation và OPS nhằm đảm bảo tính chính xác trước khi triển khai vận chuyển thực tế.

Thông tin vận chuyển sau đó được cập nhật lên “Bảng Theo Dõi Xe” trên Google Sheets, bao gồm:

- Số HAWB và MAWB.
- Tên khách hàng.
- Địa điểm lấy hàng tại sân bay Nội Bài.
- Địa điểm giao hàng cho Công ty UAC.
- Biển số xe và tài xế phụ trách.
- Thời gian nhận hàng và giao hàng dự kiến.
- Loại hàng hóa và yêu cầu vận chuyển.

Do lô hàng có trọng lượng gần 7 tấn và là hàng kim loại phục vụ sản xuất, bộ phận điều phối lựa chọn phương tiện vận tải phù hợp nhằm đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển. Đồng thời, tuyến đường vận tải cũng được tính toán nhằm tối ưu thời gian giao hàng và hạn chế các sự cố phát sinh trong quá trình vận chuyển.

Trong trường hợp đội xe nội bộ không đủ đáp ứng nhu cầu, Bee Logistics có thể phối hợp với các đối tác vận tải uy tín để đảm bảo tiến độ giao hàng theo yêu cầu của khách hàng.

Bước 4: Theo dõi quá trình vận chuyển lô hàng

Sau khi hàng được nhận từ kho hàng không tại sân bay Nội Bài, bộ phận điều vận bắt đầu theo dõi quá trình vận chuyển nhằm đảm bảo hàng hóa được giao đúng tiến độ và an toàn.

Bee Logistics sử dụng hệ thống GPS để giám sát vị trí phương tiện theo thời gian thực, giúp kiểm tra hành trình di chuyển, thời gian vận chuyển và xử lý kịp thời các tình huống phát sinh như ùn tắc giao thông hoặc sự cố kỹ thuật. Đồng thời, nhân viên điều phối cũng liên hệ trực tiếp với tài xế để cập nhật tình trạng thực tế của chuyến hàng.

Do đây là lô hàng nguyên liệu phục vụ sản xuất nên yếu tố thời gian giao hàng được đặc biệt chú trọng nhằm tránh ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất của khách hàng. Trong suốt quá trình vận chuyển, Bee Logistics đảm bảo hàng hóa được sắp xếp, chằng buộc và bảo quản đúng quy định nhằm hạn chế hư hỏng hoặc biến dạng hàng hóa. Sau khi hàng hạ cánh tại sân bay Nội Bài, lô hàng được thực hiện vận chuyển nội địa (trucking) về kho khách hàng tại Đà Nẵng.

Bước 5: Thực hiện giao hàng cho khách hàng

Khi phương tiện vận chuyển đến địa điểm giao hàng của UNIVERSAL ALLOY CORPORATION VIETNAM, tài xế và nhân viên giao nhận tiến hành dỡ hàng, kiểm tra số lượng kiện hàng và bàn giao cho đại diện khách hàng.

Sau khi hoàn tất giao hàng, hai bên tiến hành ký xác nhận biên bản giao hàng và các chứng từ liên quan. Nhân viên giao nhận sẽ thu hồi chứng từ có chữ ký xác nhận của khách hàng và nộp lại cho bộ phận điều vận của Bee Logistics để lưu trữ hồ sơ. Việc lưu trữ chứng từ được thực hiện theo từng hồ sơ vận chuyển nhằm phục vụ cho công tác quản lý, đối soát và thanh toán sau này.

Bước 6: Nhập liệu thông tin vận chuyển

Sau khi giao hàng thành công, bộ phận điều vận tiến hành cập nhật toàn bộ dữ liệu liên quan đến lô hàng vào hệ thống BFSone và các biểu mẫu quản lý nội bộ.

Thông tin được nhập bao gồm:

- Chi phí vận chuyển.
- Chi phí lấy hàng tại sân bay.
- Thông tin phương tiện và tài xế.
- Các khoản chi phí phát sinh (nếu có).
- Biên bản giao hàng.

- Thông tin phục vụ xuất hóa đơn cho khách hàng.

Việc nhập liệu đầy đủ và chính xác giúp Bee Logistics kiểm soát tốt chi phí vận hành, hỗ trợ công tác kế toán và nâng cao hiệu quả quản lý hoạt động giao nhận hàng hóa.

Bước 7: Thanh toán và đối soát chi phí

Sau khi hoàn tất quá trình giao hàng cho Công ty TNHH Universal Alloy Corporation Vietnam (UAC), Bee Logistics tiến hành đối soát toàn bộ chi phí phát sinh liên quan đến lô hàng nhập khẩu. Bộ phận Trucking phối hợp với Phòng Kế toán tổng hợp và kiểm tra các chứng từ liên quan như biên bản giao hàng, phiếu nhận hàng, chi phí vận chuyển nội địa, chi phí lấy hàng tại sân bay và các khoản phí phát sinh khác (nếu có) nhằm phục vụ cho quá trình xuất hóa đơn và xác nhận thanh toán với khách hàng.

Đối với lô hàng này, điều kiện cước vận chuyển được áp dụng là Freight Collect, theo đó người nhận hàng chịu trách nhiệm thanh toán các khoản chi phí vận chuyển và dịch vụ liên quan. Sau khi kiểm tra tính chính xác của chứng từ và công nợ, Phòng Kế toán tiến hành xuất hóa đơn và thực hiện đối soát thanh toán theo các điều khoản đã thỏa thuận. Việc kiểm tra và đối soát được thực hiện chặt chẽ nhằm đảm bảo tính minh bạch tài chính, hạn chế sai sót và hỗ trợ hiệu quả cho công tác quản lý chi phí của doanh nghiệp.

Bước 8: Chăm sóc khách hàng và tiếp nhận phản hồi

Sau khi hoàn tất quá trình giao hàng và thanh toán, Bee Logistics tiếp tục thực hiện các hoạt động chăm sóc khách hàng nhằm duy trì mối quan hệ hợp tác lâu dài với Công ty TNHH Universal Alloy Corporation Vietnam (UAC). Phòng Chăm sóc khách hàng phối hợp với bộ phận Trucking tiến hành liên hệ với khách hàng để xác nhận tình trạng hàng hóa sau giao nhận, đồng thời tiếp nhận các phản hồi liên quan đến thời gian giao hàng, chất lượng dịch vụ và quá trình vận chuyển thực tế. Hàng hóa được giao đúng số lượng, đúng thời gian và đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển từ sân bay Nội Bài đến địa điểm nhận hàng của khách hàng. Các phản hồi từ khách hàng được Bee Logistics ghi nhận và lưu trữ nhằm

phục vụ cho việc đánh giá chất lượng dịch vụ, nâng cao hiệu quả vận hành và cải thiện quy trình giao nhận trong những lô hàng tiếp theo. Quy trình trên thể hiện sự phối hợp giữa các bộ phận trong doanh nghiệp nhằm đảm bảo tiến độ, tính chính xác và hiệu quả trong hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu.

2.4. Đánh giá quy trình

2.4.1. Ưu điểm

Quy trình vận tải lô hàng nhập khẩu tại doanh nghiệp được xây dựng theo một trình tự logic, khoa học và có tính hệ thống cao, đảm bảo sự liên kết chặt chẽ giữa các khâu nghiệp vụ từ tiếp nhận thông tin ban đầu, xử lý chứng từ, tổ chức vận chuyển đến giao nhận và hậu kiểm. Ngay từ bước đầu tiên, doanh nghiệp đã thực hiện việc tiếp nhận và rà soát thông tin lô hàng một cách đầy đủ, bao gồm các dữ liệu về vận đơn, lịch trình vận chuyển, đặc điểm hàng hóa và yêu cầu của khách hàng. Điều này giúp hạn chế tối đa các sai sót phát sinh trong các bước tiếp theo, đồng thời tạo nền tảng cho việc lập kế hoạch vận chuyển hiệu quả.

Bên cạnh đó, công tác kiểm tra và đối chiếu chứng từ được thực hiện tương đối chặt chẽ, với sự tham chiếu giữa nhiều loại chứng từ khác nhau như HAWB/MBL, Hóa đơn thương mại (Invoice), Phiếu đóng gói (Packing List), Manifest và tờ khai hải quan. Việc kiểm tra đa chiều này không chỉ giúp đảm bảo tính chính xác và thống nhất của thông tin mà còn góp phần giảm thiểu rủi ro trong quá trình khai báo hải quan và nhận hàng. Đây là một trong những yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao tính chuyên nghiệp trong hoạt động giao nhận. Khâu lập kế hoạch vận chuyển nội địa được triển khai một cách hợp lý và linh hoạt. Doanh nghiệp chủ động lựa chọn phương tiện trucking phù hợp với đặc điểm của từng lô hàng như trọng lượng, kích thước và tính chất hàng hóa, từ đó tối ưu hóa chi phí vận chuyển và đảm bảo tiến độ giao hàng. Việc phân bổ nguồn lực vận tải được thực hiện tương đối hiệu quả, góp phần nâng cao năng suất hoạt động.

Trong quá trình vận chuyển, doanh nghiệp duy trì việc theo dõi và cập nhật tình trạng lô hàng một cách thường xuyên. Điều này cho phép kịp thời phát hiện và xử lý các sự cố phát sinh như chậm trễ, sai lệch thông tin hoặc vấn đề liên quan đến

hàng hóa. Đồng thời, công tác giao nhận hàng hóa được tổ chức bài bản, có biên bản xác nhận rõ ràng giữa các bên, tạo cơ sở pháp lý vững chắc cho việc kiểm soát và giải quyết tranh chấp nếu xảy ra. Sau khi hoàn tất quá trình giao hàng, doanh nghiệp tiếp tục thực hiện các bước hậu kiểm như cập nhật dữ liệu vào hệ thống quản lý, đối soát chi phí và chăm sóc khách hàng. Việc lưu trữ và quản lý thông tin lô hàng giúp doanh nghiệp dễ dàng tra cứu, kiểm soát và phục vụ cho các hoạt động phân tích, đánh giá sau này. Đồng thời, hoạt động chăm sóc khách hàng sau giao hàng góp phần nâng cao mức độ hài lòng, củng cố uy tín và xây dựng mối quan hệ hợp tác lâu dài.

2.4.2. Hạn chế

- ✳ Việc xử lý và kiểm tra chứng từ vẫn còn phụ thuộc nhiều vào thao tác thủ công và kinh nghiệm của nhân viên, dễ phát sinh sai sót khi đối chiếu dữ liệu.
- ✳ Thông tin giữa các bộ phận chủ yếu được trao đổi qua email nội bộ nên chưa thực sự đồng bộ, có thể xảy ra tình trạng chậm cập nhật hoặc bỏ sót thông tin.
- ✳ Việc đối chiếu nhiều loại chứng từ như Invoice, AWB, Packing List, D/O và tờ khai hải quan còn mất nhiều thời gian, đặc biệt khi có sự khác biệt dữ liệu giữa các chứng từ.
- ✳ Công tác lập kế hoạch vận chuyển và điều phối xe vẫn mang tính thủ công, gây khó khăn khi số lượng lô hàng tăng cao.
- ✳ Quá trình nhận hàng tại sân bay Nội Bài đôi khi phát sinh thời gian chờ đợi do ảnh hưởng từ kho hàng, thủ tục khai thác hoặc tình trạng quá tải hàng hóa.
- ✳ Việc theo dõi quá trình vận chuyển vẫn phụ thuộc một phần vào liên lạc trực tiếp với tài xế nên khả năng cập nhật thông tin chưa thật sự tối ưu.
- ✳ Công tác lưu trữ chứng từ và nhập liệu chi phí sau giao hàng vẫn chủ yếu thực hiện thủ công, dễ xảy ra sai sót và mất nhiều thời gian đối soát dữ liệu.
- ✳ Hệ thống dữ liệu giữa các bộ phận chưa được liên kết hoàn toàn, gây khó khăn trong việc kiểm soát tiến độ và quản lý thông tin lô hàng.

2.4.3. Nguyên nhân

2.4.3.1 Nguyên nhân khách quan

Những hạn chế trong quy trình vận tải lô hàng nhập khẩu không chỉ xuất phát từ nội tại doanh nghiệp mà còn chịu tác động đáng kể từ các yếu tố khách quan của môi trường bên ngoài. Trước hết, yếu tố pháp lý đóng vai trò quan trọng trong việc điều chỉnh hoạt động xuất nhập khẩu và giao nhận hàng hóa. Mặc dù hệ thống pháp luật và thủ tục hải quan tại Việt Nam đã có nhiều cải tiến theo hướng hiện đại hóa và điện tử hóa, tuy nhiên vẫn còn tồn tại một số quy định phức tạp, thường xuyên thay đổi. Điều này khiến doanh nghiệp phải liên tục cập nhật và điều chỉnh quy trình nghiệp vụ, nếu không sẽ dễ xảy ra sai sót trong khai báo hoặc kéo dài thời gian thông quan.

Môi trường vận tải quốc tế, đặc biệt là vận tải hàng không, phụ thuộc rất lớn vào lịch trình của hãng vận chuyển, năng lực khai thác của sân bay và điều kiện kỹ thuật của phương tiện. Doanh nghiệp giao nhận khó có thể chủ động hoàn toàn về thời gian vận chuyển, do đó dễ bị ảnh hưởng bởi các tình huống như chậm chuyến, hủy chuyến hoặc thay đổi lịch trình. Điều này không chỉ làm gián đoạn quá trình giao nhận hàng hóa mà còn gây khó khăn trong việc lập kế hoạch vận chuyển và đáp ứng thời gian giao hàng cho khách.

Sự phụ thuộc vào các bên thứ ba trong chuỗi logistics như đại lý nước ngoài, hãng vận chuyển, đơn vị khai thác kho bãi và cơ quan quản lý cũng là một nguyên nhân khách quan quan trọng. Khi các bên này không phối hợp hiệu quả hoặc cung cấp thông tin không kịp thời, doanh nghiệp sẽ gặp khó khăn trong việc theo dõi tình trạng lô hàng và xử lý các tình huống phát sinh, từ đó ảnh hưởng đến tiến độ chung của toàn bộ quy trình.

Các yếu tố môi trường khác như điều kiện thời tiết, thiên tai, biến động giá cước vận tải và sự thay đổi của thị trường logistics quốc tế cũng có thể gây ra những tác động tiêu cực đến hoạt động vận chuyển. Những yếu tố này không chỉ làm kéo dài thời gian giao nhận mà còn làm gia tăng chi phí, giảm tính ổn định và khả năng dự báo trong hoạt động logistics. Trên thực tế, đối với lô hàng nghiên cứu, mặc dù đã được thông quan thuận lợi nhờ phân luồng xanh, nhưng doanh nghiệp vẫn chịu sự phụ

thuộc vào lịch trình vận tải và các bên liên quan. Điều này cho thấy các yếu tố khách quan có ảnh hưởng rõ rệt đến toàn bộ quy trình vận chuyển, đặc biệt là về thời gian và khả năng kiểm soát tiến độ.

2.4.3.2 Nguyên nhân chủ quan

Bên cạnh các yếu tố khách quan, những hạn chế trong quy trình vận tải lô hàng nhập khẩu còn xuất phát từ các nguyên nhân chủ quan thuộc về phía doanh nghiệp. Trước hết, trình độ chuyên môn và kinh nghiệm của đội ngũ nhân viên chưa đồng đều, dẫn đến sự khác biệt trong cách xử lý chứng từ và giải quyết các tình huống phát sinh. Trong một số trường hợp, việc kiểm tra chứng từ vẫn mang tính thủ công và phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm cá nhân, làm gia tăng nguy cơ sai sót hoặc chậm trễ khi khối lượng công việc lớn. Việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và theo dõi lô hàng còn hạn chế. Doanh nghiệp chưa triển khai đồng bộ các hệ thống quản lý hiện đại như phần mềm quản lý vận tải (TMS) hoặc hệ thống theo dõi lô hàng theo thời gian thực, dẫn đến việc cập nhật thông tin còn chậm, thiếu tính chính xác và chưa đáp ứng yêu cầu quản lý hiện đại. Điều này làm giảm khả năng kiểm soát tiến độ và xử lý kịp thời các vấn đề phát sinh trong quá trình vận chuyển.

Quy trình nội bộ tuy đã được xây dựng nhưng vẫn chưa được chuẩn hóa hoàn toàn và còn thiếu tính linh hoạt trong một số tình huống cụ thể. Sự phối hợp giữa các bộ phận như chứng từ, hiện trường và kế toán đôi khi chưa thực sự nhịp nhàng, gây ra sự chậm trễ trong xử lý công việc và ảnh hưởng đến hiệu quả chung của quy trình.

Việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng, công nghệ và hệ thống quản lý chưa đồng bộ cũng là một hạn chế đáng kể. Công tác quản lý và đối soát chi phí vẫn còn mất nhiều thời gian do thiếu sự tự động hóa, từ đó làm giảm hiệu quả tài chính của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, doanh nghiệp chưa chú trọng đầy đủ đến công tác đào tạo và nâng cao năng lực chuyên môn cho nhân viên, dẫn đến sự chênh lệch về kỹ năng xử lý nghiệp vụ giữa các cá nhân. Trong thực tế lô hàng nghiên cứu, mặc dù quy trình vận tải đã được thực hiện tương đối đầy đủ và đúng trình tự, tuy nhiên vẫn tồn tại một số điểm chưa tối ưu như việc cập nhật thông tin còn phụ thuộc vào trao đổi thủ công và sự phối hợp giữa các bộ phận chưa thực sự linh hoạt. Đồng thời, cơ chế

kiểm soát và giám sát nội bộ chưa thực sự chặt chẽ cũng ảnh hưởng đến hiệu quả thực hiện quy trình. Điều này cho thấy các yếu tố chủ quan có ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả vận hành và cần được cải thiện để nâng cao chất lượng dịch vụ logistics trong thời gian tới.

Từ những phân tích về ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân của quy trình vận tải lô hàng nhập khẩu, có thể thấy rằng mặc dù doanh nghiệp đã xây dựng được một quy trình tương đối đầy đủ và có tính hệ thống, tuy nhiên vẫn còn tồn tại một số điểm chưa tối ưu, đặc biệt trong công tác xử lý chứng từ, ứng dụng công nghệ và phối hợp giữa các bên liên quan. Những hạn chế này không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành mà còn tác động đến chất lượng dịch vụ và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Do đó, việc đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL là cần thiết, làm cơ sở cho nội dung nghiên cứu tại Chương 3.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2 đã tập trung phân tích thực trạng quy trình vận tải nội địa hàng hóa nhập khẩu lẻ container tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng thông qua việc nghiên cứu lô hàng nhập khẩu của Công ty TNHH Universal Alloy Corporation Vietnam (UAC). Nội dung chương đã giới thiệu khái quát về quá trình hình thành, phát triển, cơ cấu tổ chức, chức năng nhiệm vụ và các lĩnh vực hoạt động của Bee Logistics, qua đó cho thấy doanh nghiệp có nền tảng hoạt động tương đối vững chắc và năng lực cung cấp dịch vụ logistics đa dạng trên thị trường.

Bên cạnh đó, chương cũng đã trình bày chi tiết quy trình xử lý lô hàng nhập khẩu bằng đường hàng không từ khâu tiếp nhận thông tin lô hàng, kiểm tra chứng từ, thực hiện thủ tục hải quan, lập kế hoạch vận chuyển, theo dõi quá trình vận chuyển đến giao hàng và hoàn tất nhập liệu dữ liệu vận chuyển. Thông qua việc phân tích bộ chứng từ thực tế như HAWB, MAWB, Commercial Invoice, Arrival Notice và tờ khai hải quan, có thể thấy quy trình nghiệp vụ tại doanh nghiệp được triển khai tương đối đầy đủ, có sự phối hợp giữa các bộ phận liên quan nhằm đảm bảo tiến độ và chất lượng dịch vụ.

Ngoài những ưu điểm như quy trình có tính hệ thống, khả năng phối hợp nghiệp vụ tương đối tốt và kinh nghiệm xử lý hàng hóa thực tế, chương 2 cũng đã chỉ ra một số hạn chế còn tồn tại trong quá trình vận hành như việc xử lý chứng từ còn mang tính thủ công, ứng dụng công nghệ chưa đồng bộ, công tác cập nhật và theo dõi thông tin chưa thực sự tối ưu. Đồng thời, các nguyên nhân khách quan và chủ quan ảnh hưởng đến hiệu quả quy trình cũng được phân tích nhằm làm rõ những khó khăn mà doanh nghiệp đang gặp phải trong hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu.

Bộ chứng từ thực tế được sử dụng trong chương chủ yếu nhằm minh họa quy trình xử lý chứng từ, phối hợp vận hành và tổ chức giao nhận hàng nhập khẩu tại doanh nghiệp. Đây sẽ là cơ sở quan trọng để đề xuất các giải pháp hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng trong Chương 3.

CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH VẬN TẢI NỘI ĐỊA HÀNG NHẬP KHẨU LẺ TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN GIAO NHẬN VẬN TẢI CON ONG – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

3.1. Định hướng và mục tiêu

Trên cơ sở những hạn chế và nguyên nhân đã được phân tích ở Chương 2, việc xác định định hướng phát triển và mục tiêu hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL là cần thiết nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển và cạnh tranh mạnh mẽ, Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng cần tiếp tục cải tiến quy trình nghiệp vụ, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ và nâng cao chất lượng dịch vụ để đáp ứng yêu cầu của thị trường.

3.1.1. Dự báo môi trường kinh doanh

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, ngành logistics nói chung và vận tải hàng nhập khẩu LCL nói riêng đang chịu tác động mạnh mẽ từ nhiều yếu tố của môi trường kinh doanh. Theo World Bank, chi phí logistics của Việt Nam hiện chiếm khoảng 16–20% GDP, cao hơn mức trung bình thế giới (khoảng 10–12%), cho thấy dư địa rất lớn để tối ưu hóa hoạt động logistics và nâng cao hiệu quả vận tải (World Bank, 2023). Bên cạnh đó, quy mô thị trường logistics Việt Nam được ước tính đạt khoảng 40–42 tỷ USD/năm với tốc độ tăng trưởng trung bình 14–16%/năm (Bộ Công Thương Việt Nam, 2024).

Thứ nhất, xu hướng gia tăng nhu cầu vận chuyển hàng lẻ (LCL) được dự báo sẽ tiếp tục tăng mạnh trong thời gian tới, gắn liền với sự phát triển của doanh nghiệp vừa và nhỏ (SMEs). Theo Tổng cục Thống kê Việt Nam, SMEs chiếm hơn 97% tổng số doanh nghiệp tại Việt Nam, phần lớn có quy mô lô hàng nhỏ nên ưu tiên sử dụng dịch vụ LCL để tiết kiệm chi phí. Đồng thời, sự bùng nổ của thương mại điện tử với tốc độ tăng trưởng khoảng 20–25%/năm cũng sẽ tiếp tục thúc đẩy nhu cầu vận chuyển linh hoạt và chia nhỏ lô hàng (Google, Temasek & Bain Report 2023).

Thứ hai, mức độ cạnh tranh trong ngành logistics được dự báo sẽ ngày càng gay gắt. Việt Nam hiện có hơn 4.000 doanh nghiệp logistics, trong đó khoảng 89% là doanh nghiệp trong nước quy mô vừa và nhỏ (Bộ Công Thương, 2024). Điều này sẽ tiếp tục tạo áp lực về giá dịch vụ, chất lượng phục vụ và tốc độ xử lý chứng từ, đặc biệt tại các trung tâm logistics như Đà Nẵng – nơi tập trung nhiều doanh nghiệp giao nhận quốc tế.

Thứ ba, chuyển đổi số được dự báo sẽ trở thành xu hướng chủ đạo trong ngành logistics. Theo báo cáo của McKinsey & Company, việc ứng dụng công nghệ số trong logistics có thể giúp doanh nghiệp giảm 15–30% chi phí vận hành và tăng 20–40% hiệu suất xử lý đơn hàng (McKinsey, 2022). Trong thời gian tới, các hệ thống như TMS, WMS và chứng từ điện tử sẽ được triển khai rộng rãi hơn, góp phần nâng cao tính minh bạch và giảm sai sót trong quy trình vận tải LCL.

Thứ tư, các yếu tố pháp lý và hội nhập kinh tế quốc tế được dự báo sẽ tiếp tục tác động tích cực đến hoạt động logistics. Việt Nam hiện đã tham gia hơn 15 hiệp định thương mại tự do (FTA), trong đó có các FTA thế hệ mới như CPTPP và EVFTA, góp phần thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu và nhu cầu vận tải quốc tế. Trong thời gian tới, kim ngạch xuất nhập khẩu được kỳ vọng sẽ tiếp tục tăng trưởng ổn định, kéo theo nhu cầu vận tải LCL ngày càng gia tăng.

Vận tải LCL cũng tồn tại nhiều rủi ro đặc thù. Theo các tài liệu nghiệp vụ logistics, thời gian vận chuyển LCL thường dài hơn từ 2–5 ngày so với FCL do phải thực hiện các công đoạn gom hàng và tách hàng tại kho CFS, đồng thời dễ phát sinh chi phí và rủi ro hư hỏng hàng hóa nếu quy trình không được kiểm soát chặt chẽ (Naipot, 2024). Trong thời gian tới, các rủi ro này được dự báo vẫn sẽ tiếp tục tồn tại và có thể gia tăng nếu doanh nghiệp không cải tiến quy trình và nâng cao năng lực quản lý. Nhìn chung, môi trường kinh doanh của dịch vụ vận tải LCL trong thời gian tới được dự báo sẽ tiếp tục phát triển theo hướng mở rộng về quy mô nhưng đồng thời gia tăng mức độ cạnh tranh và yêu cầu về chất lượng dịch vụ. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp phải không ngừng cải tiến quy trình, ứng dụng công nghệ và nâng cao năng lực cạnh tranh để thích ứng với sự biến động của thị trường.

3.1.2. Mục tiêu phát triển của công ty

Trên cơ sở định hướng phát triển trong giai đoạn tới và bối cảnh ngành logistics đang có nhiều biến động, Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng xác định mục tiêu trọng tâm là nâng cao hiệu quả hoạt động, tăng cường năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững. Trong đó, việc hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL được xem là nhiệm vụ quan trọng nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ và tối ưu hiệu quả vận hành. Các mục tiêu phát triển của công ty tập trung vào một số nội dung chính. Trước hết, doanh nghiệp hướng tới nâng cao chất lượng dịch vụ thông qua việc chuẩn hóa toàn bộ quy trình nghiệp vụ, giảm thiểu sai sót và rút ngắn thời gian xử lý nhằm gia tăng mức độ hài lòng của khách hàng. Song song đó, công ty đặt mục tiêu tối ưu chi phí và thời gian vận chuyển, đặc biệt trong các khâu gom hàng, xử lý chứng từ và giao nhận nội địa nhằm nâng cao hiệu quả khai thác nguồn lực.

Doanh nghiệp định hướng mở rộng thị trường và phát triển tệp khách hàng theo hướng ổn định và bền vững thông qua việc tăng cường hợp tác với các đối tác trong và ngoài nước. Đồng thời, ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số được xác định là định hướng chiến lược, nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, minh bạch hóa thông tin và giảm thiểu thao tác thủ công trong toàn bộ quy trình logistics. Công ty chú trọng phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao thông qua đào tạo chuyên môn và kỹ năng công nghệ, nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của ngành logistics. Đây là nền tảng quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển ổn định trong dài hạn.

3.1.2.1 Doanh thu

Trong giai đoạn tới, Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng đặt mục tiêu tăng trưởng doanh thu theo hướng ổn định và bền vững, phù hợp với xu hướng phát triển của ngành logistics và năng lực nội tại của doanh nghiệp. Cụ thể, công ty hướng tới mức tăng trưởng doanh thu bình quân khoảng 12–15%/năm, trong đó dịch vụ vận tải hàng nhập khẩu LCL tiếp tục giữ vai trò chủ lực và có xu hướng gia tăng tỷ trọng trong cơ cấu doanh thu tổng thể. Để đạt được mục tiêu này,

doanh nghiệp định hướng gia tăng sản lượng hàng hóa thông qua việc mở rộng tệp khách hàng và nâng cao chất lượng dịch vụ. Việc cải thiện tốc độ xử lý chứng từ, đảm bảo độ chính xác và tăng tính minh bạch trong quá trình vận chuyển sẽ góp phần nâng cao mức độ hài lòng của khách hàng, từ đó tăng tỷ lệ khách hàng quay lại và mở rộng doanh thu một cách bền vững.

Bên cạnh đó, công ty đặt mục tiêu kiểm soát và tối ưu hóa chi phí vận hành thông qua việc cải tiến quy trình và sử dụng hiệu quả nguồn lực. Việc giảm chi phí không chỉ giúp nâng cao lợi nhuận mà còn tạo điều kiện để doanh nghiệp xây dựng chính sách giá cạnh tranh, qua đó thu hút thêm khách hàng và gia tăng thị phần. Doanh nghiệp hướng tới đa dạng hóa nguồn thu thông qua việc phát triển các dịch vụ giá trị gia tăng như khai báo hải quan, vận tải nội địa, lưu kho và tư vấn logistics. Việc mở rộng chuỗi dịch vụ theo hướng tích hợp không chỉ giúp tăng doanh thu trên mỗi khách hàng mà còn nâng cao giá trị cung cấp và củng cố mối quan hệ hợp tác lâu dài. Mục tiêu doanh thu của công ty không chỉ dừng lại ở việc gia tăng về quy mô mà còn hướng tới nâng cao chất lượng tăng trưởng, đảm bảo sự phát triển ổn định và bền vững trong dài hạn.

3.1.2.2 Thị trường

Trong giai đoạn tới, Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng định hướng phát triển thị trường theo cả chiều rộng và chiều sâu nhằm gia tăng thị phần và nâng cao năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực vận tải hàng nhập khẩu LCL. Doanh nghiệp tập trung khai thác hiệu quả thị trường nội địa, coi đây là nền tảng quan trọng để duy trì nguồn hàng ổn định. Công ty hướng tới mở rộng tệp khách hàng, đặc biệt là nhóm khách hàng có nhu cầu vận chuyển thường xuyên, đồng thời tăng cường hoạt động chăm sóc khách hàng nhằm nâng cao mức độ hài lòng và duy trì mối quan hệ hợp tác lâu dài.

Công ty đặt mục tiêu mở rộng thị trường quốc tế thông qua việc phát triển mạng lưới đại lý và tăng cường hợp tác với các đối tác logistics nước ngoài. Việc mở rộng quan hệ hợp tác sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng tiếp cận nguồn hàng, đa dạng hóa tuyến vận chuyển và tăng tính linh hoạt trong cung

cấp dịch vụ. Trong chuỗi cung ứng logistics, việc thiết lập mạng lưới đối tác và đại lý quốc tế đóng vai trò quan trọng trong việc mở rộng thị trường và nâng cao hiệu quả vận tải (World Bank, 2023).

Ngoài ra, doanh nghiệp chú trọng củng cố và phát triển mối quan hệ với các hãng vận chuyển, đơn vị gom hàng và các đối tác trong chuỗi logistics nhằm đảm bảo nguồn hàng ổn định, đồng thời tối ưu hóa chi phí vận tải và nâng cao hiệu quả khai thác. Song song với đó, công ty định hướng nâng cao chất lượng dịch vụ và xây dựng hình ảnh thương hiệu uy tín trên thị trường thông qua việc cải thiện tốc độ xử lý nghiệp vụ, đảm bảo tính chính xác của chứng từ và tăng tính minh bạch trong cung cấp thông tin cho khách hàng. Theo McKinsey & Company (2022), việc cải thiện chất lượng dịch vụ và trải nghiệm khách hàng là yếu tố then chốt giúp doanh nghiệp logistics nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh thị trường ngày càng khốc liệt.

Doanh nghiệp hướng tới đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong hoạt động phát triển thị trường và quản lý khách hàng nhằm nâng cao khả năng tiếp cận khách hàng, cải thiện trải nghiệm dịch vụ và tăng hiệu quả kinh doanh. Việc ứng dụng các hệ thống số hóa trong logistics giúp doanh nghiệp tối ưu quy trình và nâng cao hiệu quả vận hành (FMIT, 2024). Mục tiêu phát triển thị trường của công ty không chỉ dừng lại ở việc mở rộng quy mô mà còn hướng tới nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu hiệu quả hoạt động và xây dựng lợi thế cạnh tranh bền vững trong lĩnh vực logistics.

3.1.2.3 Hoạt động LCL

Hoạt động vận tải hàng nhập khẩu LCL (Less than Container Load) là lĩnh vực cốt lõi trong chuỗi dịch vụ của Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng. Trong thời gian tới, công ty định hướng phát triển hoạt động này theo hướng nâng cao hiệu quả vận hành, tối ưu chi phí và kiểm soát rủi ro nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường.

Trước hết, doanh nghiệp đặt mục tiêu hoàn thiện và chuẩn hóa quy trình vận tải LCL từ khâu tiếp nhận thông tin, xử lý chứng từ, khai báo hải quan đến giao hàng cuối cùng. Việc chuẩn hóa quy trình giúp rút ngắn thời gian xử lý, hạn chế sai sót và nâng cao tính liên kết giữa các khâu trong chuỗi vận tải.

Bên cạnh đó, công ty hướng tới nâng cao năng lực gom hàng (consolidation) nhằm gia tăng sản lượng hàng LCL và tối ưu hóa việc sử dụng container. Việc cải thiện khả năng gom hàng không chỉ giúp giảm chi phí vận chuyển trên mỗi đơn vị hàng hóa mà còn nâng cao vị thế của doanh nghiệp trong quá trình hợp tác với các hãng vận chuyển và đối tác quốc tế.

Ngoài ra, mục tiêu đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý vận tải cũng được xác định là một trong những định hướng trọng tâm. Việc áp dụng các hệ thống quản lý vận tải (TMS), quản lý kho (WMS) và chứng từ điện tử sẽ góp phần nâng cao hiệu quả xử lý, tăng tính minh bạch và giảm thiểu sai sót trong quá trình vận hành. Các hệ thống này cho phép doanh nghiệp lập kế hoạch vận chuyển, kiểm soát luồng hàng và tối ưu hóa hoạt động logistics một cách hiệu quả (FMIT, 2024; TTZ, 2025).

Song song với đó, công ty chú trọng tăng cường công tác quản lý rủi ro trong vận tải LCL thông qua việc xây dựng hệ thống kiểm soát nội bộ chặt chẽ, nâng cao chất lượng kiểm tra chứng từ và giám sát quá trình vận chuyển. Điều này nhằm hạn chế các rủi ro như chậm trễ giao hàng, sai sót chứng từ hoặc hư hỏng hàng hóa – những rủi ro phổ biến trong vận tải LCL do hàng hóa phải trải qua nhiều công đoạn xử lý trung gian.

Cuối cùng, doanh nghiệp hướng tới nâng cao chất lượng dịch vụ và trải nghiệm khách hàng thông qua việc cung cấp thông tin đầy đủ, kịp thời và hỗ trợ khách hàng hiệu quả trong suốt quá trình vận chuyển. Việc nâng cao mức độ hài lòng của khách hàng sẽ góp phần duy trì nguồn hàng ổn định và mở rộng thị phần. Định hướng phát triển hoạt động LCL của công ty tập trung vào các nội dung chính gồm hoàn thiện quy trình, nâng cao năng lực gom hàng, ứng dụng công nghệ, kiểm soát rủi ro và nâng cao chất lượng dịch vụ, từ đó góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

3.2. Hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu lẻ container (LCL)

Trong bối cảnh ngành logistics Việt Nam đang tăng trưởng nhanh với quy mô thị trường đạt khoảng 40–42 tỷ USD và tốc độ tăng trưởng trung bình 14–16%/năm

(Bộ Công Thương Việt Nam, 2024), việc hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng trở thành yêu cầu cấp thiết nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh. Đặc biệt, trong bối cảnh chi phí logistics của Việt Nam vẫn chiếm khoảng 16–20% GDP – cao hơn mức trung bình toàn cầu (World Bank, 2023), việc tối ưu hóa quy trình vận tải không chỉ giúp giảm chi phí mà còn góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và hiệu quả kinh doanh.

Đối với vận tải hàng LCL, do đặc thù liên quan đến nhiều chủ hàng, nhiều công đoạn và nhiều bên tham gia (hãng tàu, đại lý, kho CFS, hải quan...), quy trình vận chuyển thường phức tạp, dễ phát sinh sai sót, chậm trễ và chi phí ngoài dự kiến. Vì vậy, việc hoàn thiện quy trình cần được thực hiện đồng bộ trên nhiều khía cạnh từ nghiệp vụ, công nghệ đến con người.

3.2.1 Hoàn thiện từng bước trong quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL

Xuất phát từ những hạn chế đã được chỉ ra trong Chương 2, đặc biệt là các vấn đề liên quan đến sai sót chứng từ và thiếu tính đồng bộ trong quy trình, việc hoàn thiện từng bước trong quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL đóng vai trò nền tảng trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Việc hoàn thiện từng bước trong quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL đóng vai trò nền tảng trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động của Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng. Trước hết, ở khâu tiếp nhận và xử lý booking, công ty cần chuẩn hóa quy trình tiếp nhận thông tin khách hàng, kiểm tra kỹ các điều kiện giao hàng, điều khoản vận chuyển cũng như đặc điểm hàng hóa nhằm hạn chế sai sót ngay từ đầu. Việc sử dụng các biểu mẫu thống nhất và áp dụng checklist kiểm tra chứng từ như hóa đơn thương mại (invoice), phiếu đóng gói (packing list), vận đơn (bill of lading) sẽ giúp đảm bảo tính đầy đủ và chính xác của thông tin, qua đó giảm thiểu rủi ro phát sinh ở các khâu tiếp theo.

Tiếp đến, ở khâu xử lý chứng từ và khai báo hải quan, doanh nghiệp cần nâng cao cả về độ chính xác lẫn tốc độ xử lý, bởi đây là công đoạn có ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian thông quan hàng hóa. Trên thực tế, những sai sót nhỏ trong khai báo có

thể dẫn đến việc bị phân luồng kiểm tra, kéo dài thời gian thông quan và phát sinh thêm chi phí lưu container, lưu bãi. Do đó, công ty cần thiết lập cơ chế kiểm tra chéo chứng từ giữa các bộ phận trước khi khai báo, đồng thời thường xuyên cập nhật các quy định mới từ cơ quan hải quan để đảm bảo tuân thủ đúng quy định pháp luật. Đối với khâu giao nhận hàng tại cảng và kho CFS, việc phối hợp hiệu quả giữa các bên liên quan như hãng tàu, kho bãi và đơn vị vận tải nội địa có ý nghĩa quyết định đến tiến độ vận chuyển. Do đặc thù của hàng LCL phải trải qua quá trình gom hàng và phân tách, thời gian xử lý thường kéo dài hơn khoảng 2–5 ngày so với hình thức FCL, vì vậy việc tối ưu hóa thời gian chờ, cải thiện khả năng điều phối và tăng cường trao đổi thông tin giữa các bên là hết sức cần thiết. Công ty cần xây dựng mối quan hệ hợp tác chặt chẽ với các đối tác trong chuỗi nhằm đảm bảo sự phối hợp nhịp nhàng và hạn chế tối đa các điểm nghẽn trong quá trình vận hành.

Cuối cùng, ở khâu giao hàng cho khách, doanh nghiệp cần đảm bảo thực hiện đúng thời gian cam kết, đồng thời cung cấp đầy đủ và minh bạch thông tin về tình trạng hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển. Việc nâng cao chất lượng dịch vụ ở giai đoạn cuối này không chỉ giúp tăng mức độ hài lòng của khách hàng mà còn góp phần xây dựng uy tín, hình ảnh chuyên nghiệp và thương hiệu bền vững cho công ty trên thị trường logistics ngày càng cạnh tranh.

3.2.2 Ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải

Một trong những hạn chế lớn đã được đề cập là việc theo dõi và xử lý thông tin còn mang tính thủ công, thiếu hệ thống tracking hiện đại. Do đó, việc ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải trở thành giải pháp quan trọng nhằm khắc phục tồn tại này. Trong bối cảnh chuyển đổi số đang diễn ra mạnh mẽ trên phạm vi toàn cầu, việc ứng dụng công nghệ vào quản lý vận tải không còn là một lựa chọn mang tính khuyến khích mà đã trở thành yêu cầu tất yếu đối với các doanh nghiệp logistics nếu muốn nâng cao hiệu quả hoạt động và duy trì lợi thế cạnh tranh. Đối với Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng, việc triển khai các hệ thống công nghệ như quản lý vận tải (TMS), quản lý kho (WMS), hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) và chứng từ điện tử sẽ góp phần quan trọng trong việc tự động hóa quy

trình, giảm thiểu sự phụ thuộc vào thao tác thủ công và hạn chế tối đa các sai sót phát sinh trong quá trình xử lý nghiệp vụ. Thông qua việc số hóa dữ liệu và tích hợp thông tin giữa các bộ phận, doanh nghiệp có thể kiểm soát tốt hơn toàn bộ chuỗi vận tải từ khâu tiếp nhận đơn hàng, xử lý chứng từ, theo dõi hàng hóa đến khâu giao hàng cuối cùng, qua đó nâng cao tính đồng bộ và minh bạch trong hoạt động.

Theo McKinsey & Company (2022), việc ứng dụng công nghệ trong lĩnh vực logistics có thể giúp doanh nghiệp giảm từ 15–30% chi phí vận hành và đồng thời tăng 20–40% hiệu suất xử lý, nhờ vào khả năng tối ưu hóa quy trình và giảm thiểu các bước trung gian không cần thiết. Đối với vận tải hàng nhập khẩu LCL – loại hình có đặc thù liên quan đến nhiều chủ hàng và nhiều bên tham gia – vai trò của công nghệ càng trở nên quan trọng hơn, đặc biệt trong việc theo dõi hàng hóa theo thời gian thực, quản lý thông tin xuyên suốt giữa các bên liên quan như hãng tàu, kho CFS, đại lý và khách hàng. Việc áp dụng hệ thống theo dõi trực tuyến (tracking system) không chỉ giúp doanh nghiệp chủ động kiểm soát tiến độ vận chuyển mà còn cho phép phát hiện sớm các vấn đề phát sinh để kịp thời xử lý.

Doanh nghiệp cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý vận tải thông qua việc triển khai các hệ thống quản lý dữ liệu, quản lý vận tải và lưu trữ chứng từ điện tử. Việc số hóa quy trình sẽ giúp nâng cao khả năng kiểm soát thông tin, giảm sai sót thủ công và tăng hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận trong quá trình xử lý lô hàng. Bên cạnh đó, công ty cần từng bước phát triển các nền tảng hỗ trợ khách hàng tra cứu thông tin lô hàng, lịch trình vận chuyển và tình trạng xử lý chứng từ nhằm nâng cao tính minh bạch và chất lượng dịch vụ. Việc ứng dụng công nghệ không chỉ giúp doanh nghiệp tối ưu hóa chi phí vận hành mà còn góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và khả năng cạnh tranh trong bối cảnh chuyển đổi số của ngành logistics hiện nay.

3.2.3 Tối ưu hóa tuyến đường và chi phí vận chuyển

Chi phí vận tải là một trong những yếu tố có ảnh hưởng trực tiếp và mạnh mẽ nhất đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp logistics, đặc biệt trong bối cảnh chi phí logistics tại Việt Nam vẫn duy trì ở mức cao, chiếm khoảng 16–20% GDP

theo đánh giá của World Bank (2023). Chính vì vậy, việc tối ưu hóa tuyến đường và chi phí vận chuyển không chỉ là yêu cầu mang tính kỹ thuật mà còn là mục tiêu mang tính chiến lược đối với Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng trong quá trình hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL. Đối với vận tải quốc tế, doanh nghiệp cần lựa chọn tuyến vận chuyển hợp lý dựa trên sự cân nhắc tổng thể giữa chi phí, thời gian vận chuyển, mức độ ổn định của lịch tàu và độ tin cậy của hãng tàu. Việc thiết lập quan hệ hợp tác với nhiều hãng tàu khác nhau sẽ giúp công ty linh hoạt hơn trong việc lựa chọn phương án vận chuyển phù hợp, tránh phụ thuộc vào một đối tác duy nhất, đồng thời tận dụng được sự cạnh tranh về giá cước và lịch trình để tối ưu hóa chi phí. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần thường xuyên cập nhật thông tin về biến động giá cước vận tải biển, tình trạng tắc nghẽn cảng và các yếu tố địa chính trị có thể ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng toàn cầu, từ đó đưa ra quyết định lựa chọn tuyến đường một cách kịp thời và hiệu quả.

Đối với vận tải nội địa, việc tối ưu hóa tuyến đường vận chuyển từ cảng về kho hoặc đến địa điểm của khách hàng cũng đóng vai trò quan trọng trong việc giảm chi phí và thời gian giao hàng. Công ty cần ứng dụng các công cụ định tuyến thông minh, kết hợp với việc phân tích dữ liệu về lưu lượng giao thông, khoảng cách địa lý và thời gian vận chuyển để lựa chọn tuyến đường tối ưu nhất. Ngoài ra, việc kết hợp nhiều đơn hàng trên cùng một tuyến vận chuyển (route consolidation) cũng giúp giảm chi phí nhiên liệu và nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện. Một yếu tố quan trọng khác là nâng cao hiệu quả gom hàng (consolidation) trong vận tải LCL, bởi đây là yếu tố quyết định đến chi phí trên mỗi đơn vị hàng hóa. Khi tận dụng tối đa dung tích container thông qua việc gom hàng từ nhiều khách hàng khác nhau, doanh nghiệp có thể giảm chi phí vận chuyển bình quân, từ đó nâng cao khả năng cạnh tranh về giá và gia tăng lợi nhuận.

Không chỉ dừng lại ở việc tối ưu chi phí trực tiếp, doanh nghiệp cũng cần chú trọng đến việc giảm thiểu các chi phí gián tiếp phát sinh trong quá trình vận chuyển như chi phí lưu kho, lưu bãi, chi phí chậm trễ giao hàng hoặc chi phí xử lý sự cố. Việc cải thiện khả năng lập kế hoạch vận chuyển, dự báo nhu cầu và

phối hợp hiệu quả giữa các bộ phận sẽ giúp hạn chế tối đa các chi phí này. Đồng thời, việc ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải, như hệ thống quản lý vận tải (TMS) và các phần mềm tối ưu hóa tuyến đường, cũng góp phần nâng cao hiệu quả vận hành và giảm chi phí tổng thể. Như vậy, có thể thấy rằng, việc tối ưu hóa tuyến đường và chi phí vận chuyển không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả kinh doanh mà còn tạo ra lợi thế cạnh tranh bền vững trong bối cảnh thị trường logistics ngày càng cạnh tranh và biến động.

3.2.4. Nâng cao năng lực nhân viên logistics

Bên cạnh các yếu tố công nghệ và quy trình, nguyên nhân chủ quan từ phía nhân sự như trình độ chuyên môn chưa đồng đều và thiếu kỹ năng xử lý thực tế cũng là một trong những vấn đề đã được chỉ ra ở Chương 2. Vì vậy, việc nâng cao năng lực nhân viên logistics là giải pháp mang tính nền tảng và lâu dài. Nguồn nhân lực đóng vai trò then chốt trong việc đảm bảo hiệu quả và chất lượng của quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL, đặc biệt trong bối cảnh ngành logistics Việt Nam đang bước vào giai đoạn chuyển đổi mạnh mẽ cả về quy mô lẫn công nghệ. Theo các báo cáo gần đây, ngành logistics Việt Nam không chỉ duy trì tốc độ tăng trưởng cao mà còn đặt mục tiêu phát triển bền vững với mức tăng trưởng 12–15%/năm trong giai đoạn 2025–2035, đồng thời nâng tỷ trọng đóng góp vào GDP lên khoảng 5–7% (Bộ Công Thương Việt Nam, 2025). Trong bối cảnh đó, yêu cầu đối với nguồn nhân lực logistics ngày càng cao, không chỉ dừng lại ở kiến thức nghiệp vụ truyền thống mà còn đòi hỏi khả năng thích ứng với công nghệ, tư duy quản lý hiện đại và kỹ năng phối hợp trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Thực tế cho thấy, một trong những hạn chế lớn của doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện nay là chất lượng nguồn nhân lực chưa đồng đều, đặc biệt là kỹ năng thực hành và khả năng xử lý tình huống thực tế. Điều này dẫn đến các sai sót phổ biến trong vận tải LCL như khai báo hải quan không chính xác, xử lý chứng từ chậm trễ hoặc thiếu sự phối hợp hiệu quả giữa các bộ phận và đối tác, từ đó làm gia tăng chi phí và kéo dài thời gian vận chuyển. Trong khi đó, chi phí logistics của Việt Nam hiện vẫn ở mức khoảng 16,5% GDP, cao hơn mức trung bình thế giới (khoảng 11–12%)

(World Bank, 2025). Điều này cho thấy việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực không chỉ giúp cải thiện hiệu quả vận hành mà còn góp phần giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

Để đáp ứng yêu cầu phát triển trong giai đoạn mới, Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng cần xây dựng chiến lược phát triển nguồn nhân lực một cách bài bản và dài hạn. Trước hết, doanh nghiệp cần tổ chức các chương trình đào tạo chuyên sâu và định kỳ nhằm nâng cao kiến thức chuyên môn cho nhân viên, đặc biệt là các kỹ năng liên quan đến khai báo hải quan điện tử, xử lý chứng từ xuất nhập khẩu, nghiệp vụ vận tải LCL và sử dụng các phần mềm quản lý logistics. Việc đào tạo cần gắn liền với thực tiễn, thông qua các tình huống mô phỏng hoặc phân tích các trường hợp thực tế đã xảy ra nhằm giúp nhân viên nâng cao khả năng xử lý linh hoạt và giảm thiểu sai sót trong công việc.

Trong bối cảnh chuyển đổi số đang diễn ra mạnh mẽ, việc nâng cao năng lực công nghệ cho nhân viên là yêu cầu cấp thiết. Theo định hướng phát triển ngành logistics Việt Nam đến năm 2035, tỷ lệ doanh nghiệp logistics ứng dụng công nghệ số dự kiến đạt khoảng 80% (Bộ Công Thương Việt Nam, 2025). Do đó, công ty cần đào tạo nhân viên sử dụng thành thạo các hệ thống như TMS, WMS, EDI và các nền tảng số khác nhằm nâng cao hiệu quả xử lý công việc, giảm thời gian thao tác và tăng độ chính xác trong quản lý dữ liệu. Việc ứng dụng công nghệ không chỉ giúp tối ưu hóa quy trình mà còn tạo điều kiện để doanh nghiệp thích ứng nhanh với những thay đổi của thị trường.

Công ty cũng cần chú trọng phát triển các kỹ năng mềm cho nhân viên như kỹ năng giao tiếp, làm việc nhóm, quản lý thời gian và giải quyết vấn đề. Đây là những yếu tố quan trọng giúp nhân viên phối hợp hiệu quả với các bộ phận nội bộ cũng như các đối tác bên ngoài như hãng tàu, đại lý và khách hàng. Trong môi trường logistics có tính liên kết cao và chịu nhiều tác động từ yếu tố bên ngoài, khả năng phối hợp và xử lý linh hoạt sẽ giúp doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro và nâng cao chất lượng dịch vụ. Không chỉ dừng lại ở đào tạo, doanh nghiệp cần xây dựng cơ chế đánh giá hiệu quả công việc rõ ràng và minh bạch, gắn với các chỉ tiêu cụ thể như thời gian xử lý

đơn hàng, tỷ lệ sai sót chứng từ và mức độ hài lòng của khách hàng. Việc áp dụng các chỉ số đánh giá hiệu quả (KPI) sẽ giúp doanh nghiệp có cơ sở để đánh giá năng lực nhân viên, từ đó đưa ra các chính sách khen thưởng, đào tạo hoặc điều chỉnh phù hợp. Đồng thời, việc xây dựng môi trường làm việc chuyên nghiệp, khuyến khích sự sáng tạo và tinh thần học hỏi cũng sẽ góp phần nâng cao động lực làm việc và chất lượng nguồn nhân lực.

Trong bối cảnh ngành logistics Việt Nam đang phát triển nhanh nhưng vẫn tồn tại nhiều hạn chế về chi phí và hiệu quả vận hành, việc nâng cao năng lực nhân viên logistics tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng là một giải pháp mang tính chiến lược và lâu dài. Việc đầu tư vào đào tạo, phát triển kỹ năng và nâng cao năng lực công nghệ cho đội ngũ nhân sự không chỉ giúp hoàn thiện quy trình vận tải LCL mà còn tạo nền tảng vững chắc để doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững trong thời gian tới.

3.2.5 Tăng cường kiểm soát và quản lý chứng từ

Hoạt động vận tải hàng nhập khẩu LCL liên quan đến nhiều loại chứng từ như vận đơn (Bill of Lading), hóa đơn thương mại (Invoice), phiếu đóng gói (Packing List), tờ khai hải quan... Do đó, việc kiểm soát và quản lý chứng từ đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong việc đảm bảo tính chính xác, giảm thiểu rủi ro và tránh phát sinh chi phí không cần thiết. Trong thực tế, các sai sót trong chứng từ như khai sai thông tin hàng hóa, thiếu chứng từ hoặc không đồng nhất giữa các chứng từ có thể dẫn đến chậm thông quan, phát sinh chi phí lưu kho, lưu bãi và ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng.

Để khắc phục, Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng cần xây dựng quy trình kiểm soát chứng từ chặt chẽ theo từng bước. Trước hết, cần áp dụng hệ thống checklist kiểm tra chứng từ ngay từ khi tiếp nhận hồ sơ từ khách hàng nhằm đảm bảo đầy đủ và chính xác trước khi xử lý. Tiếp theo, doanh nghiệp nên thực hiện cơ chế kiểm tra chéo giữa các bộ phận để hạn chế tối đa sai sót trước khi khai báo hải quan. Đồng thời, việc chuẩn hóa biểu mẫu chứng từ và quy trình lưu trữ cũng giúp nâng cao tính thống nhất và dễ dàng tra cứu khi cần thiết.

Bên cạnh đó, trong bối cảnh chuyển đổi số, việc áp dụng chứng từ điện tử và hệ thống quản lý dữ liệu (EDI) sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả quản lý, giảm thiểu sai sót do thao tác thủ công và rút ngắn thời gian xử lý. Theo McKinsey & Company (2022), việc số hóa chứng từ có thể giúp giảm đáng kể thời gian xử lý và tăng tính minh bạch trong hoạt động logistics. Ngoài ra, công ty cần đào tạo nhân viên về nghiệp vụ chứng từ và thường xuyên cập nhật các quy định mới từ cơ quan hải quan để đảm bảo tuân thủ pháp luật.

Việc tăng cường kiểm soát và quản lý chứng từ không chỉ giúp giảm thiểu rủi ro và chi phí phát sinh mà còn góp phần nâng cao hiệu quả quy trình vận tải LCL và chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp.

3.3. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp

Việc đề xuất giải pháp hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL chỉ thực sự có ý nghĩa khi doanh nghiệp có khả năng triển khai hiệu quả trong thực tế. Trên thực tế, nhiều doanh nghiệp logistics xây dựng được các giải pháp khá tốt nhưng quá trình áp dụng lại gặp khó khăn do thiếu nguồn lực, thiếu sự phối hợp hoặc chưa có định hướng triển khai rõ ràng. Vì vậy, để các giải pháp nâng cao hiệu quả vận tải hàng nhập khẩu LCL tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng phát huy được hiệu quả thực tế, doanh nghiệp cần đảm bảo sự đồng bộ giữa chiến lược phát triển, nguồn lực tài chính, trình độ nhân sự và khả năng ứng dụng công nghệ trong quản lý vận hành.

Trong bối cảnh ngành logistics Việt Nam đang cạnh tranh ngày càng gay gắt, khách hàng không chỉ quan tâm đến giá cước mà còn đặc biệt chú trọng đến tốc độ xử lý, khả năng cập nhật thông tin và chất lượng phục vụ. Điều này khiến doanh nghiệp logistics phải liên tục cải tiến quy trình nếu muốn duy trì năng lực cạnh tranh trên thị trường. Đối với hoạt động vận tải LCL, đặc thù liên quan đến nhiều chủ hàng, nhiều loại chứng từ và nhiều bên tham gia khiến quy trình vận chuyển dễ phát sinh sai sót nếu thiếu sự kiểm soát chặt chẽ. Vì vậy, việc triển khai các giải pháp cải tiến không thể thực hiện một cách riêng lẻ mà cần có sự phối hợp đồng bộ giữa nhiều bộ phận trong doanh nghiệp.

Trước hết, vai trò của ban lãnh đạo được xem là yếu tố quyết định trong toàn bộ quá trình triển khai giải pháp. Trên thực tế, nếu lãnh đạo không thực sự quan tâm và theo sát quá trình cải tiến thì rất khó tạo ra sự thay đổi rõ rệt trong hoạt động vận hành. Việc hoàn thiện quy trình không chỉ đơn giản là thay đổi một vài thao tác nghiệp vụ mà còn liên quan đến tư duy quản lý, cách phối hợp giữa các bộ phận và khả năng thích ứng của nhân viên. Vì vậy, ban lãnh đạo cần xác định rõ mục tiêu cải tiến, xây dựng định hướng dài hạn và tạo sự thống nhất trong toàn bộ doanh nghiệp. Khi lãnh đạo có định hướng rõ ràng và quyết tâm triển khai, nhân viên cũng sẽ có động lực và tinh thần chủ động hơn trong quá trình thực hiện.

Yếu tố chiến lược, doanh nghiệp cũng cần đảm bảo nguồn lực tài chính đủ mạnh để phục vụ cho quá trình cải tiến. Trên thực tế, việc ứng dụng công nghệ hay nâng cấp hệ thống quản lý đòi hỏi chi phí đầu tư khá lớn, đặc biệt đối với các doanh nghiệp logistics đang trong quá trình chuyển đổi số. Tuy nhiên, đây là khoản đầu tư cần thiết bởi nếu tiếp tục duy trì phương thức quản lý thủ công sẽ rất khó nâng cao hiệu quả vận hành trong bối cảnh khối lượng công việc ngày càng tăng. Việc đầu tư vào công nghệ không chỉ giúp doanh nghiệp giảm chi phí vận hành trong dài hạn mà còn nâng cao khả năng kiểm soát và hạn chế các rủi ro phát sinh trong quá trình vận tải. Ngoài ra, yếu tố công nghệ hiện nay đóng vai trò gần như “xương sống” trong hoạt động logistics hiện đại. Đối với vận tải hàng nhập khẩu LCL, việc quản lý thông tin chính xác và cập nhật kịp thời có ý nghĩa rất quan trọng vì hàng hóa phải trải qua nhiều công đoạn như gom hàng, khai báo hải quan, nhận hàng tại kho CFS và giao hàng nội địa. Nếu thông tin không đồng bộ hoặc cập nhật chậm sẽ dễ gây ra tình trạng chậm tiến độ, phát sinh chi phí lưu kho hoặc sai sót chứng từ. Vì vậy, doanh nghiệp cần đầu tư triển khai các hệ thống quản lý vận tải (TMS), quản lý kho (WMS), hệ thống chứng từ điện tử và tracking online nhằm nâng cao khả năng kiểm soát toàn bộ quy trình vận chuyển.

Theo McKinsey & Company, việc ứng dụng công nghệ trong logistics có thể giúp doanh nghiệp giảm khoảng 15–30% chi phí vận hành và nâng cao đáng kể hiệu suất xử lý công việc. Điều này cho thấy chuyển đổi số không còn là xu

hướng mang tính lựa chọn mà đã trở thành yêu cầu bắt buộc nếu doanh nghiệp muốn nâng cao năng lực cạnh tranh. Đặc biệt, trong bối cảnh khách hàng ngày càng yêu cầu cao về tốc độ và tính minh bạch, việc cho phép khách hàng theo dõi tình trạng lô hàng theo thời gian thực sẽ góp phần nâng cao trải nghiệm dịch vụ và tăng mức độ tin tưởng đối với doanh nghiệp.

Công nghệ, nguồn nhân lực cũng là điều kiện rất quan trọng để triển khai các giải pháp cải tiến. Thực tế cho thấy, dù doanh nghiệp có đầu tư hệ thống hiện đại nhưng nếu nhân viên không đủ kỹ năng sử dụng thì hiệu quả đạt được vẫn sẽ hạn chế. Trong hoạt động logistics, nhân viên không chỉ cần nắm vững nghiệp vụ chứng từ, khai báo hải quan hay điều phối vận tải mà còn phải có khả năng xử lý tình huống linh hoạt do đặc thù công việc thường xuyên phát sinh thay đổi. Vì vậy, doanh nghiệp cần chú trọng đào tạo cả kiến thức chuyên môn lẫn kỹ năng công nghệ cho đội ngũ nhân viên.

Ngoài đào tạo nghiệp vụ, doanh nghiệp cũng cần xây dựng môi trường làm việc có tính phối hợp cao giữa các bộ phận như chứng từ, hiện trường, kế toán và chăm sóc khách hàng. Trong thực tế, nhiều vấn đề phát sinh trong vận tải không đến từ lỗi cá nhân mà xuất phát từ việc thông tin giữa các bộ phận không được trao đổi kịp thời hoặc xử lý thiếu đồng bộ. Vì vậy, việc xây dựng quy trình phối hợp rõ ràng sẽ giúp nâng cao hiệu quả xử lý công việc và hạn chế tình trạng chồng chéo trách nhiệm. Các yếu tố nội bộ, môi trường bên ngoài cũng ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng triển khai giải pháp của doanh nghiệp. Hoạt động logistics phụ thuộc khá lớn vào sự phối hợp của các bên liên quan như hãng tàu, đại lý quốc tế, kho CFS, cơ quan hải quan và đơn vị vận tải nội địa. Nếu các bên phối hợp không hiệu quả hoặc thông tin trao đổi chậm trễ sẽ ảnh hưởng đến toàn bộ tiến độ vận chuyển. Vì vậy, doanh nghiệp cần xây dựng và duy trì mối quan hệ hợp tác ổn định với các đối tác nhằm đảm bảo tính liên kết trong chuỗi logistics.

3.3.1. Điều kiện thực hiện giải pháp

Để các giải pháp hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL được triển khai thành công, doanh nghiệp cần đáp ứng đầy đủ các điều kiện về chiến lược, tài

chính, công nghệ, nhân lực và cơ chế quản lý. Đây được xem là những nền tảng quan trọng quyết định hiệu quả thực hiện trong thực tế. Trước hết, doanh nghiệp cần có định hướng phát triển rõ ràng và nhất quán từ ban lãnh đạo. Trong thực tế, quá trình cải tiến quy trình thường kéo dài và có thể làm thay đổi cách vận hành quen thuộc trước đây, vì vậy nếu thiếu sự chỉ đạo xuyên suốt sẽ rất dễ xảy ra tình trạng triển khai không đồng bộ giữa các bộ phận. Ban lãnh đạo cần xác định rõ mục tiêu ưu tiên như giảm thời gian xử lý chứng từ, nâng cao khả năng kiểm soát vận chuyển hay cải thiện chất lượng dịch vụ khách hàng để từ đó xây dựng kế hoạch triển khai phù hợp.

Điều kiện tiếp theo là nguồn lực tài chính. Việc đầu tư cho công nghệ, nâng cấp hệ thống quản lý hay đào tạo nhân viên đều cần nguồn kinh phí tương đối lớn. Tuy nhiên, nếu doanh nghiệp chỉ tập trung vào lợi ích ngắn hạn mà ngại đầu tư thì sẽ khó tạo ra sự thay đổi đáng kể trong hiệu quả vận hành. Trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng cao, đầu tư vào công nghệ và con người được xem là khoản đầu tư mang tính chiến lược giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh lâu dài.

Về công nghệ, doanh nghiệp cần xây dựng hạ tầng đủ khả năng đáp ứng yêu cầu quản lý hiện đại. Việc triển khai các hệ thống như TMS, WMS, EDI hay chứng từ điện tử sẽ giúp giảm thao tác thủ công, tăng tính chính xác và nâng cao khả năng kiểm soát dữ liệu. Ngoài ra, doanh nghiệp cũng cần đảm bảo hệ thống có khả năng liên kết giữa các bộ phận để thông tin được cập nhật nhanh chóng và đồng bộ hơn.

Nguồn nhân lực cũng là điều kiện không thể thiếu. Đội ngũ nhân viên cần được đảm bảo cả về số lượng lẫn chất lượng nhằm đáp ứng yêu cầu công việc ngày càng cao. Đặc biệt trong hoạt động LCL, nhân viên phải xử lý nhiều loại chứng từ và thường xuyên phối hợp với nhiều đối tác khác nhau nên đòi hỏi kỹ năng nghiệp vụ và khả năng xử lý tình huống thực tế tốt. Doanh nghiệp cần chú trọng đào tạo định kỳ để nâng cao chuyên môn và khả năng thích ứng với công nghệ mới cho nhân viên. Môi trường pháp lý và sự phối hợp từ các đối tác bên ngoài cũng ảnh hưởng đáng kể đến hiệu quả triển khai giải pháp. Việc thường xuyên cập nhật các quy định hải quan, chính sách xuất nhập khẩu và duy trì mối

quan hệ ổn định với hãng tàu, đại lý hay kho bãi sẽ giúp doanh nghiệp chủ động hơn trong quá trình vận hành và hạn chế rủi ro phát sinh.

3.3.2. Cách thức triển khai giải pháp

❖ Xây dựng bảng kiểm tra chứng từ chuyên biệt cho hàng nhập khẩu LCL

Công tác xử lý và kiểm tra chứng từ có ảnh hưởng trực tiếp đến độ chính xác của thông tin lô hàng cũng như tiến độ thực hiện vận tải nội địa. Để hạn chế các sai sót phát sinh trong quá trình đối chiếu dữ liệu, Công ty cần xây dựng bảng kiểm tra chứng từ chuyên biệt áp dụng cho từng lô hàng nhập khẩu LCL. Các chứng từ như House Bill of Lading (HBL), Arrival Notice (AN), Delivery Order (D/O), Invoice, Packing List và tờ khai hải quan cần được rà soát theo một trình tự thống nhất trước khi chuyển sang các công đoạn tiếp theo. Bên cạnh đó, doanh nghiệp nên tổ chức các buổi đào tạo định kỳ về nghiệp vụ chứng từ, giúp nhân viên nâng cao khả năng phát hiện sai lệch và xử lý kịp thời các tình huống phát sinh. Việc chuẩn hóa công tác kiểm tra chứng từ sẽ góp phần giảm thiểu rủi ro, rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải.

❖ Thiết lập cơ chế cập nhật trạng thái lô hàng theo từng công đoạn vận tải

Việc trao đổi thông tin giữa các bộ phận cần được thực hiện liên tục và đồng bộ nhằm bảo đảm tiến độ xử lý lô hàng. Công ty nên xây dựng cơ chế cập nhật trạng thái lô hàng theo từng giai đoạn như nhận thông tin hàng đến, lấy D/O, nhận hàng tại kho CFS, điều xe và giao hàng cho khách. Mỗi bộ phận liên quan cần có trách nhiệm cập nhật tình trạng xử lý lên hệ thống chung ngay sau khi hoàn thành công việc. Điều này giúp hạn chế tình trạng chậm phản hồi, bỏ sót thông tin hoặc phụ thuộc quá nhiều vào trao đổi qua email. Khi thông tin được chia sẻ kịp thời và minh bạch, khả năng phối hợp giữa các bộ phận sẽ được nâng cao đáng kể, góp phần tăng hiệu quả vận hành và chất lượng phục vụ khách hàng.

❖ Chuẩn hóa hồ sơ lô hàng theo mã quản lý thống nhất

Quá trình đối chiếu nhiều loại chứng từ khác nhau thường làm gia tăng thời gian xử lý và dễ phát sinh sai sót trong trường hợp dữ liệu không đồng nhất. Để nâng cao hiệu quả quản lý, Công ty nên xây dựng hệ thống mã hồ sơ riêng cho từng lô hàng

nhập khẩu LCL. Toàn bộ chứng từ liên quan được lưu trữ và quản lý theo cùng một mã hồ sơ nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc tra cứu, kiểm tra và đối chiếu thông tin. Đồng thời, doanh nghiệp cần xây dựng biểu mẫu kiểm tra chứng từ thống nhất giữa các bộ phận để giảm thiểu sự khác biệt trong quá trình xử lý dữ liệu. Giải pháp này không chỉ giúp rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ mà còn nâng cao tính chính xác trong công tác quản lý chứng từ.

❖ *Ứng dụng phần mềm quản lý vận tải trong hoạt động điều hành*

Trong bối cảnh số lượng lô hàng ngày càng gia tăng, việc quản lý bằng phương pháp thủ công không còn đáp ứng tốt yêu cầu kiểm soát và điều hành hoạt động vận tải. Công ty cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin thông qua việc triển khai phần mềm quản lý vận tải chuyên dụng. Hệ thống này có thể hỗ trợ theo dõi tiến độ lô hàng, quản lý phương tiện, điều phối nhân sự và lưu trữ dữ liệu tập trung. Ngoài ra, phần mềm còn giúp giảm bớt khối lượng công việc thủ công, hạn chế sai sót trong quá trình nhập liệu và nâng cao khả năng kiểm soát hoạt động vận tải. Việc ứng dụng công nghệ sẽ góp phần hiện đại hóa quy trình làm việc và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

❖ *Tối ưu hóa kế hoạch điều xe theo khu vực giao hàng*

Công tác lập kế hoạch vận tải và điều phối phương tiện có ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ giao hàng và chi phí vận chuyển. Để nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện, Công ty cần xây dựng kế hoạch điều xe dựa trên khu vực giao hàng, khối lượng hàng hóa và thời gian giao nhận thực tế. Việc phân chia tuyến vận chuyển hợp lý sẽ giúp hạn chế quãng đường di chuyển không cần thiết, tiết kiệm chi phí nhiên liệu và nâng cao hiệu suất sử dụng phương tiện. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần chủ động xây dựng phương án dự phòng trong các trường hợp phát sinh như ùn tắc giao thông, thiếu xe hoặc thay đổi thời gian giao hàng từ phía khách hàng nhằm hạn chế ảnh hưởng đến tiến độ vận chuyển.

❖ *Chủ động phối hợp với kho CFS và các đơn vị liên quan trong quá trình nhận hàng*

Thời gian nhận hàng tại kho CFS có thể bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố như lượng hàng hóa tập trung lớn, thời gian khai thác kho hoặc các thủ tục liên quan. Để hạn chế tình trạng chờ đợi kéo dài, Công ty cần chủ động liên hệ với kho CFS, đại lý hãng tàu và các đơn vị liên quan nhằm cập nhật sớm kế hoạch khai thác hàng hóa. Đồng thời, bộ phận phụ trách cần chuẩn bị đầy đủ hồ sơ, chứng từ trước khi tiến hành nhận hàng để rút ngắn thời gian làm thủ tục. Việc duy trì mối quan hệ hợp tác tốt với các đối tác cũng giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng xử lý các tình huống phát sinh và bảo đảm tiến độ vận chuyển nội địa.

❖ *Nâng cao khả năng giám sát quá trình vận chuyển nội địa*

Việc theo dõi hành trình vận chuyển có ý nghĩa quan trọng trong việc kiểm soát tiến độ giao hàng và xử lý kịp thời các tình huống phát sinh. Công ty nên áp dụng hệ thống định vị GPS kết hợp với phần mềm quản lý vận tải nhằm theo dõi vị trí phương tiện theo thời gian thực. Thông qua hệ thống này, bộ phận điều phối có thể dễ dàng kiểm soát lộ trình, thời gian giao hàng và nhanh chóng đưa ra phương án xử lý khi phát sinh sự cố. Đồng thời, việc giám sát vận chuyển hiệu quả còn góp phần nâng cao tính minh bạch trong hoạt động vận tải và tăng mức độ hài lòng của khách hàng.

❖ *Xây dựng cơ sở dữ liệu tập trung phục vụ quản lý lô hàng*

Trong quá trình vận hành, dữ liệu liên quan đến lô hàng thường được lưu trữ tại nhiều bộ phận khác nhau, gây khó khăn cho việc tra cứu và kiểm soát thông tin. Để khắc phục tình trạng này, Công ty cần xây dựng cơ sở dữ liệu tập trung nhằm kết nối thông tin giữa các bộ phận như Sales, Documentation, OPS và Trucking. Tất cả dữ liệu về chứng từ, tiến độ xử lý, lịch trình vận chuyển và chi phí phát sinh cần được cập nhật trên cùng một hệ thống. Việc đồng bộ hóa dữ liệu sẽ giúp các bộ phận dễ dàng theo dõi tình trạng lô hàng, hạn chế sai lệch thông tin và nâng cao hiệu quả quản lý. Đồng thời, đây cũng là nền tảng quan trọng để doanh nghiệp từng bước chuyển đổi số trong hoạt động logistics.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Trên cơ sở những hạn chế và nguyên nhân đã phân tích ở Chương 2, Chương 3 đã đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng. Các giải pháp tập trung vào việc hoàn thiện quy trình nghiệp vụ, ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải, tối ưu chi phí, nâng cao năng lực nhân viên và tăng cường kiểm soát chứng từ nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và chất lượng dịch vụ.

Bên cạnh đó, chương cũng đã trình bày định hướng phát triển của doanh nghiệp trong thời gian tới, đồng thời làm rõ các điều kiện và cách thức triển khai giải pháp để đảm bảo tính khả thi trong thực tế. Việc thực hiện đồng bộ các giải pháp này sẽ góp phần giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm thiểu rủi ro và đáp ứng tốt hơn yêu cầu ngày càng cao của thị trường logistics.

Nhìn chung, việc hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL không chỉ mang ý nghĩa cải thiện hiệu quả vận hành mà còn là nền tảng quan trọng để Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng phát triển bền vững trong bối cảnh ngành logistics ngày càng cạnh tranh và chuyển đổi mạnh mẽ.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh hoạt động xuất nhập khẩu và logistics ngày càng phát triển, dịch vụ giao nhận vận tải quốc tế giữ vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy lưu thông hàng hóa và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Đặc biệt, vận tải hàng nhập khẩu lẻ container (LCL) bằng đường biển là phương thức vận chuyển phổ biến trong hoạt động thương mại quốc tế.

Thông qua quá trình thực tập và nghiên cứu đề tài “Hoàn thiện quy trình vận tải hàng nhập khẩu lẻ container (LCL) tại Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng”, bài khóa luận đã hệ thống hóa cơ sở lý luận và phân tích thực trạng quy trình vận tải hàng nhập khẩu LCL tại doanh nghiệp.

Qua nghiên cứu cho thấy Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng đã xây dựng được quy trình giao nhận tương đối hoàn chỉnh với đội ngũ nhân viên có kinh nghiệm chuyên môn. Tuy nhiên, doanh nghiệp vẫn còn một số hạn chế như thời gian xử lý chứng từ đôi lúc còn chậm, việc phối hợp giữa các bộ phận chưa đồng bộ và ứng dụng công nghệ thông tin cần được nâng cao hơn nữa.

Từ đó, đề tài đã đề xuất một số giải pháp như nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, tăng cường kiểm tra chứng từ, hoàn thiện quy trình khai báo hải quan và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

Mặc dù đã cố gắng hoàn thiện bài khóa luận, song bài viết khó tránh khỏi những thiếu sót nhất định. Rất mong nhận được sự góp ý từ quý thầy cô để bài khóa luận được hoàn thiện hơn.

Xin chân thành cảm ơn Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong – Chi nhánh Đà Nẵng cùng quý thầy cô hướng dẫn đã tận tình hỗ trợ trong suốt quá trình thực hiện bài khóa luận.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong (Bee Logistics). (2025). *Giới thiệu chung về công ty và cơ cấu tổ chức*. <https://beelogistics.com.vn>
2. Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong (Bee Logistics). (2025). *Dịch vụ logistics và vận tải quốc tế*. <https://beelogistics.com.vn/dich-vu>
3. Bộ Công Thương Việt Nam. (2024). *Báo cáo tình hình xuất nhập khẩu Việt Nam*. <https://moit.gov.vn>
4. Tổng cục Thống kê Việt Nam (GSO). (2024). *Niên giám thống kê Việt Nam*. <https://www.gso.gov.vn>
5. Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA). (2024). *Tổng quan ngành logistics Việt Nam*. <https://www.vla.com.vn>
6. Trường Đại học Ngoại thương. (n.d.). *Giáo trình Kỹ thuật ngoại thương – Phần 1. Tài liệu PDF nội bộ*.
7. Trường Đại học Ngoại thương. (n.d.). *Giáo trình Kỹ thuật ngoại thương – Phần 2. Tài liệu PDF nội bộ*.
8. PGS.TS Nguyễn Như Tiến. (2003). *Vận tải và giao nhận trong ngoại thương*. Nhà xuất bản Giao thông Vận tải (bản PDF).
9. PGS.TS Đặng Đình Đào & PGS.TS Hoàng Văn Châu. (2011). *Giáo trình Logistics – Những vấn đề cơ bản*. Nhà xuất bản Lao động – Xã hội (bản PDF).
10. Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong (Bee Logistics). (2025). *Báo cáo tài chính giai đoạn 2023–2025*. Phòng Kế toán Bee Logistics.
11. Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải Con Ong (Bee Logistics). (2025). *Bảng cơ cấu lao động theo trình độ chuyên môn năm 2025*. Phòng Nhân sự Bee Logistics.