

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU
NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ
PHẦN U&I LOGISTICS - CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG**

SINH VIÊN THỰC HIỆN: NGUYỄN THỊ KIỀU OANH

MÃ SỐ SINH VIÊN: 2154050048

KHÓA HỌC: 2021 – 2025

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026

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



**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP
ĐỀ TÀI**

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU
NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ
PHẦN U&I LOGISTICS CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG**

**GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN : THS. TRẦN THÚY KIỀU
SINH VIÊN THỰC HIỆN : NGUYỄN THỊ KIỀU OANH
MÃ SỐ SINH VIÊN : 2154050048
KHÓA HỌC : 2021 – 2025**

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026



Đà Nẵng, ngày 30 tháng 5 năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2025 – 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên : Nguyễn Thị Kiều Oanh
- Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- Trình độ đào tạo : Đại học
- Khóa học : 2021 - 2025

2. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

“HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN U&I LOGISTICS CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG”

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- THS. Trần Thúy Kiều

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- Ngày 10/02/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- Ngày 30/05/2026

LỜI CẢM ƠN

Kính thưa quý thầy cô giáo và các anh chị tại Công ty Cổ phần U&I Logistics

Em nhận ra rằng, phía sau sự trưởng thành là sự đồng hành và hỗ trợ thầm lặng của những người cô, người hướng dẫn. Chính nhờ sự chỉ bảo tận tình ấy mà em đã hoàn thành khóa luận này một cách trọn vẹn.

Trước tiên, em xin chân thành cảm ơn quý thầy cô khoa Kinh tế đã truyền đạt cho em những kiến thức quý báu về Kinh tế, đặc biệt trong lĩnh vực Logistics và quản lý chuỗi cung ứng – hành trang quan trọng giúp em vận dụng hiệu quả vào quá trình thực tập. Em cũng xin gửi lời tri ân sâu sắc đến cô phụ trách cho bài khóa luận của em cô Ths.Trần Thúy Kiều người đã luôn đồng hành, tận tâm hướng dẫn và động viên em trong suốt quá trình em thực tập.

Em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến các anh chị tại Công ty Cổ phần U&I Logistics - những người đã luôn nhiệt tình hỗ trợ, chỉ bảo giúp em hiểu rõ hơn về ngành nghề và có thêm định hướng cho tương lai. Đặc biệt, em rất biết ơn anh Nguyễn Chí Quốc và anh Hà Đức Nguyên đã trực tiếp dành thời gian chỉ dẫn, chia sẻ những kinh nghiệm thực tế quý giá – những điều em khó có thể tiếp cận được chỉ qua lý thuyết. Những kinh nghiệm ấy không chỉ giúp em hiểu sâu hơn về công việc mà còn truyền cho em động lực và niềm tin vào con đường mình đang chọn.

Và sau cùng, em xin dành một lời cảm ơn cho chính bản thân mình – vì đã không ngừng nỗ lực, kiên trì, luôn cố gắng học hỏi và hoàn thành tốt quá trình thực tập với tinh thần nghiêm túc và quyết tâm cao nhất.

Dù đã cố gắng hoàn thành tốt nhất trong khả năng của mình, nhưng với thời gian thực tập ngắn và kinh nghiệm còn hạn chế, bài khóa luận chắc chắn vẫn còn nhiều thiếu sót. Em rất mong nhận được những góp ý quý báu từ thầy cô để em có thể học hỏi, rút kinh nghiệm và hoàn thiện bản thân hơn trong chặng đường sắp tới.

Lời cuối, em xin kính chúc thầy cô và các anh chị sức khỏe, đạt được nhiều thành tựu trong chặng đường phía trước.

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

[illegible]

Giáo viên hướng dẫn

NHẬN XÉT CỦA GIÁO VIÊN PHẢN BIỆN

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Đà Nẵng, ngày 30 tháng 5 năm 2026

Giáo viên phản biện

MỤC LỤC

PHẦN MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.....	3
1.1 Tổng quan về giao nhận hàng hóa	3
1.1.1 Khái niệm về giao nhận hàng hóa	3
1.1.2 Đặc điểm của giao nhận hàng hóa	3
1.1.3 Vai trò của giao nhận hàng hóa	4
1.1.3.1 Đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu.....	4
1.1.3.2. Đối với nền kinh tế thế giới.....	4
1.1.4 Tổng quan về người giao nhận.....	5
1.1.5 Các phương thức giao nhận hàng hóa	6
1.2 Cơ sở lý luận về giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển	9
1.2.1 Giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển.....	9
1.2.1.1 Khái niệm	9
1.2.1.2 Lợi ích	9
1.2.1.3 Nguyên tắc giao nhận	10
1.2.1.4 Phương thức đóng hàng bằng container	11
1.2.1.5 Các giấy tờ liên quan đến giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container.....	13
1.2.2 Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển	15
1.2.2.1 Sơ đồ quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển.....	15
1.2.2.2 Nội dung quy trình	15
1.2.3 Các nhân tố ảnh hưởng đến dịch vụ giao nhận hàng hóa.....	19
1.2.3.1 Các nhân tố bên ngoài	19
1.2.3.2 Các nhân tố bên trong.....	20
1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ	22
1.3.1. Các quy định pháp lý.....	22
1.3.2. Hệ thống chứng từ.....	25
1.4. Xu hướng phát triển của hoạt động giao nhận trong bối cảnh mới.....	26

1.4.1. Chuyển đổi số và Logistics 4.0 (Logistics Digitalization)	26
1.4.1.1. Khái niệm và sự tác động của cách mạng công nghiệp 4.0 đến ngành giao nhận	26
1.4.1.2. Các công nghệ then chốt.....	26
1.4.2. Logistics Xanh và Phát triển bền vững (Green Logistics):	27
1.4.2.1. Khái niệm và tầm quan trọng của việc giảm dấu chân Carbon trong vận tải đường biển	27
1.4.2.2. Các xu hướng xanh trong giao nhận hàng FCL: Tối ưu hóa lộ trình vận chuyển, quản lý hiệu quả vỏ container rỗng để giảm phát thải, và xu hướng sử dụng nhiên liệu sạch trong vận tải biển.....	28
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1	28
CHƯƠNG 2. PHÂN TÍCH QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN U&I LOGISTICS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG	30
2.1 Tổng quan về Công ty Cổ phần Đầu Tư U&I Logistics	30
2.1.1 Thông tin chung về công ty.....	30
2.1.2. Lịch sử hình thành công ty.....	31
2.1.3. Tầm nhìn, sứ mệnh, giá trị cốt lõi	32
2.1.4. Ngành nghề kinh doanh	32
2.1.5. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ Công ty cổ phần U&I Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng.....	33
2.1.6. Các nguồn lực của công ty ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh	34
2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của công ty	36
2.2.1 Yếu tố vi mô	36
2.2.2. Yếu tố vĩ mô	39
2.2.3 Bảng số liệu về kết quả kinh doanh công ty qua các kỳ.....	43
2.3 Thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại U&I Logistics Đà Nẵng.....	49
2.3.1. Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển của Công ty U&I Logistics – Đà Nẵng.....	49
2.3.2 Phân tích quy trình tổ chức và thực hiện nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu FCL bằng đường biển.....	49

2.3.3 Đánh giá thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại công ty U&I Logistics - chi nhánh Đà Nẵng...	69
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2	71
CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN U&I LOGISTICS CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG	72
3.1. Định hướng và mục tiêu	72
3.1.1 Nhận diện và dự báo môi trường kinh doanh	72
3.1.1.1 Tổng quan và tình hình kinh tế, thương mại Việt Nam và Thế giới....	72
3.1.1.2. Bối cảnh và các xu hướng phát triển của ngành “ Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng”	73
3.1.2. Định hướng và mục phát triển của công ty.....	75
3.1.2.1. Định hướng:	75
3.1.2.2. Mục tiêu của công ty.....	77
3.2. Những thuận lợi và thách thức trong hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại U&I Logistics Đà Nẵng	79
3.2.1. Thuận lợi.....	79
3.2.2. Thách thức.....	79
3.3 Một số giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần U&I Logistics chi nhánh Đà Nẵng	80
3.3.1. Giải pháp 1: Cải tiến quy trình	80
3.3.2. Giải pháp 2: Nâng cấp cơ sở vật chất.....	81
3.3.3. Giải pháp 3: Đầu tư trang thiết bị và đổi mới công nghệ	82
3.3.4. Giải pháp 4: Quản trị.....	83
3.3.5. Giải pháp 5: Nâng cao hiệu quả phối hợp và chuyên môn hóa trong bộ phận OP	85
3.4 Kiến nghị	86
3.4.1 Đối với công ty Cổ phần U&I Logistics chi nhánh Đà Nẵng	86
3.4.3 Đối với Nhà nước	87
3.4.4. Đối với các cơ quan quản lý ngành logistics và giao thông vận tải.....	87

3.5. Điều kiện và cách thức để thực hiện giải pháp	87
3.5.1. Điều kiện thực hiện giải pháp.....	87
3.5.2. Cách thức thực hiện giải pháp	88
3.6. Những bài học kinh nghiệm và đóng góp cho doanh nghiệp từ chương trình thực tập tốt nghiệp	89
3.6.1. Bài học từ chương trình thực tập tốt nghiệp.....	89
3.6.2. Những đóng góp của khoá luận cho doanh nghiệp	90
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3	92
KẾT LUẬN	93
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	94
PHỤ LỤC	95

DANH MỤC VIẾT TẮT

U&I	:	You and I
FIATA	:	International Federation of Freight Forwarders Associations - Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế
TNHH	:	Trách nhiệm hữu hạn
TM	:	Thương mại
XNK	:	Xuất nhập khẩu
EDO	:	Electronic Delivery Order - Lệnh giao hàng điện tử
FCL	:	Full container load - Hàng nguyên container
Cont	:	Container
A/N	:	Arrival Note - Thông báo hàng đến
B/L	:	Bill of Lading - Vận đơn
C/O	:	Certificate of Origin - Chứng nhận nguồn gốc xuất xứ
EIR	:	Equipment Interchange Receipt - Phiếu giao nhận container
OF	:	Ocean Freight - Phí cước biển
CIC	:	Container Imbalance Charge - Phí mất cân bằng container
THC	:	Terminal Handling Charge - Phí xếp dỡ
CTCP	:	Công ty Cổ phần
CY	:	Container Yard - Bãi chứa container
CFS	:	Container Freight Station - Trạm đóng container
LCL	:	Less than container load - Hàng lẻ
VAT	:	Thuế giá trị gia tăng
DOC	:	Phí chứng từ
T/T	:	Telegraphic Transfer - Chuyển tiền bằng điện
IDA	:	Nghị vụ khai báo thông tin nhập khẩu
ICD	:	Inland Container Depot - Kho chứa container nội địa
GDP	:	Tổng sản phẩm nội địa
FWD	:	Forwarder - một cá nhân hoặc doanh nghiệp (tổ chức) cung ứng những dịch vụ giao nhận hàng hoá

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1 Số lượng nhân viên phòng ban.....	34
Bảng 2.2 Diện tích của Công ty Cổ phần U&I Logistics – chi nhánh Đà Nẵng.....	35
Bảng 2.3 Cơ sở vật chất của Công Ty Cổ Phần U&I Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng.....	35
Bảng 2.4 Thông tin tài sản – Nguồn vốn của công ty giai đoạn 2023-2025	43
Bảng 2.5 Tình hình kinh doanh của công ty năm 2023-2025	46

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1. 1 Sơ đồ giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển	15
Hình 2.1 Logo Công Ty U&I Logistics.....	30
Hình 2.2 Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Công Ty Cổ Phần U&I Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng.....	33
Hình 2.3 Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công Ty U&I Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng	49
Hình 2.4 Mô tả hàng hóa.....	49
Hình 2.5 Giao diện phần mềm khai báo hải quan.....	54
Hình 2.6 Chọn doanh nghiệp khai báo.....	54
Hình 2.7 Đăng ký mới tờ khai nhập khẩu (IDA)	55
Hình 2.8 Thông tin khai của “ Nhóm loại hình”	55
Hình 2.9 Thông tin khai “ Đơn vị xuất nhập khẩu”	56
Hình 2.10 Thông tin khai của “ Vận đơn”	57
Hình 2.11 Thông tin khai “Hóa đơn thương mại”.....	58
Hình 2.12 Các thông tin khai “Thuế và bảo lãnh”	59
Hình 2.13 Nội dung khai của “ Thông tin khác”	59
Hình 2.14 Thông tin khai danh sách hàng hóa.....	60
Hình 2.15 Danh sách chữ ký số.....	61
Hình 2.16 Nhập mã PIN.....	61
Hình 2.17 Thông báo kết quả phân luồng	66
Hình 2.18 Thông báo kết quả phân luồng	67
Hình 2.19 Thông báo kết quả phân luồng	68

PHẦN MỞ ĐẦU

1 Tính cấp thiết của đề tài

Trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu hóa, hoạt động xuất nhập khẩu ngày càng đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế của mỗi quốc gia. Đặc biệt, ngành logistics – với vai trò trung gian kết nối giữa các bên trong chuỗi cung ứng – ngày càng có tầm quan trọng chiến lược.

Ở Việt Nam, hoạt động xuất nhập khẩu có quy mô trung bình nhỏ so với các quốc gia trong khu vực. Trong khi đó dịch vụ logistics còn chưa phát triển, chưa có đội tàu riêng, còn ít kinh nghiệm, các yếu tố này đã ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của các công ty xuất nhập khẩu và logistics thương mại quốc tế. Thực tế cho thấy hoạt động giao nhận hàng hóa là vô cùng cần thiết với các doanh nghiệp nhập khẩu ở Việt Nam. Trong đó, giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển là một trong những phương thức của quá trình vận chuyển hàng hóa quốc tế, đặc biệt đối với các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics như Công ty Cổ phần U&I Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng.

Nhận thấy tầm quan trọng của hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu cũng như vận tải biển, trên cơ sở nghiên cứu lí luận và tìm hiểu thực tế trong quá trình thực tập tại công ty Cổ phần U&I Logistics chi nhánh Đà Nẵng, nên em quyết định lựa chọn đề tài **“Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty Cổ phần U&I Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng”** để tìm hiểu rõ hơn về quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, xác định những mặt tồn tại của quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu và đề xuất các giải pháp hoàn thiện quy trình này.

2 Mục tiêu

2.1 Mục tiêu tổng quát

Phân tích thực trạng hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty Cổ phần U&I Logistics chi nhánh Đà Nẵng, khóa luận đề xuất những giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container tại công ty này.

2.2 Mục tiêu cụ thể

Tổng kết cơ sở lý thuyết về giao nhận nhập khẩu hàng hóa đường biển.

Phân tích thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu đường biển nguyên container tại công ty Cổ phần U&I Logistics - chi nhánh Đà Nẵng từ đó xác định những tồn tại trong quy trình này.

Đề xuất các giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu đường biển nguyên container tại công ty Cổ phần U&I Logistics chi nhánh Đà Nẵng.

3. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp thu thập thông tin:

Khóa luận chủ yếu sử dụng thông tin từ các báo cáo của công ty như hồ sơ thông tin về các lô hàng, lệnh giao hàng, chứng từ mở tờ khai hải quan...

Phương pháp phân tích số liệu:

- Phương pháp thống kê so sánh: nhận số liệu từ công ty, thống kê các chỉ tiêu lại, so sánh và phân tích số liệu.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng: quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển nguyên container tại công ty Cổ phần U&I Logistics - chi nhánh Đà Nẵng.

Phạm vi nghiên cứu: Thực tế quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Cổ phần U&I Logistics - chi nhánh Đà Nẵng trong giai đoạn 2023-2025.

5. Bố cục đề tài

Ngoài phần mở đầu và kết luận, khóa luận bao gồm 3 chương như sau:

Chương 1: Cơ sở lý luận về quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển.

Chương 2: Phân tích quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty Cổ phần U&I Logistics - chi nhánh Đà Nẵng.

Chương 3: Giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty Cổ phần U&I Logistics - chi nhánh Đà Nẵng.

CHƯƠNG 1

CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1.1 Tổng quan về giao nhận hàng hóa

1.1.1 Khái niệm về giao nhận hàng hóa

Đặc điểm nổi bật của thương mại quốc tế là người mua, người bán ở những nước khác nhau và các giao dịch thường diễn ra xuyên biên giới quốc gia. Sau khi hợp đồng mua bán được ký kết, người bán thực hiện việc giao hàng, thường là hàng hóa được vận chuyển từ nước người bán sang nước người mua. Để cho quá trình vận chuyển đó bắt đầu và kết thúc, tức là hàng hóa đến tay người mua, cần phải thực hiện hàng loạt các công việc khác nhau liên quan đến quá trình vận chuyển và giao hàng như: đóng gói, bao bì, lưu kho, đưa hàng ra cảng, làm các thủ tục gửi hàng, xếp hàng lên tàu, chuyển tải hàng hóa ở dọc đường, dỡ hàng ra khỏi tàu và giao cho người nhận,... Những công việc đó được gọi là dịch vụ giao nhận.

Theo Luật thương mại Việt Nam (2005), *giao nhận hàng hóa là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo ủy thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người giao nhận khác.*

Theo quy tắc mẫu FIATA: *Dịch vụ giao nhận là bất kì loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như dịch vụ tư vấn hay có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hóa.*

1.1.2 Đặc điểm của giao nhận hàng hóa

Từ khái niệm trên, dịch vụ giao nhận hàng hóa có những đặc điểm sau:

- Phụ thuộc rất nhiều vào yếu tố bên ngoài như các đơn vị nguồn hàng, các đơn vị vận chuyển, các đơn vị nhận hàng
- Mang tính thời vụ do chịu ảnh hưởng của tính thời vụ trong hoạt động xuất nhập khẩu.
- Mang đặc điểm của dịch vụ vận tải.

1.1.3 Vai trò của giao nhận hàng hóa

1.1.3.1 Đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu

Giảm thiểu được các rủi ro đối với hàng hoá trong quá trình vận chuyển. Người giao nhận thường có nhiều kinh nghiệm và kiến thức trong thuê phương tiện.

Tiết kiệm được thời gian và chi phí phát sinh cho chủ hàng. Giúp giảm nhân sự cho doanh nghiệp.

Trong trường hợp hàng hóa phải chuyển tải dọc đường thì người giao nhận đảm trách việc này, đảm bảo nhận được hàng mà không cần có người của công ty tại nước chuyển tải.

Thay mặt doanh nghiệp (nếu được ủy quyền) để làm các thủ tục khiếu nại với người vận chuyển hoặc cơ quan bảo hiểm khi xảy ra tổn thất hàng hóa.

Giúp doanh nghiệp ghi chứng từ hợp lý cũng như áp mã thuế (nếu hàng hóa thuộc loại chịu thuế) sao cho số thuế mà doanh nghiệp phải nộp là hợp lý và ở mức tối thiểu.

1.1.3.2. Đối với nền kinh tế thế giới

Thúc đẩy mậu dịch thế giới phát triển: Quá trình phân công lao động diễn ra ngày càng sâu sắc thì sự phụ thuộc lẫn nhau giữa các quốc gia trong nền kinh tế thế giới ngày càng tăng. Thúc đẩy quan hệ mậu dịch quốc tế tăng trưởng và phát triển. Trong đó vai trò của giao nhận vận tải không những làm cầu nối cho mậu dịch quốc tế diễn ra, mà còn kích thích thương mại thế giới tăng trưởng và phát triển. Khoảng cách vận chuyển cũng như chi phí sẽ không còn làm trở ngại cho quá trình lưu thông hàng hoá. Đặc biệt với sự ra đời của vận tải đa phương thức, trong đó các tổ chức giao nhận là người điều hành hoạt động này đã mang lại hiệu quả to lớn cho hoạt động thương mại trên thế giới. Đơn giản hoá thủ tục hải quan cũng như thủ tục hành chính khác, không những làm giảm chi phí, tăng sức cạnh tranh cho hàng hoá ngoại thương mà còn rút ngắn thời gian, đảm bảo an toàn trong vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu.

Góp phần rút ngắn khoảng cách về trình độ phát triển của các quốc gia trong nền kinh tế thế giới: Giao nhận vận tải đã tạo lập môi trường thuận lợi và động lực phát triển mậu dịch toàn cầu. Giúp các nước có điều kiện khai thác, tận dụng được lợi thế so sánh của mình, cũng như tiếp nhận được nhiều nguồn lực từ bên ngoài. Từ đó, làm cơ sở phát triển lực lượng sản xuất trong nước. Do đó, giao nhận vận tải đã tác động gián tiếp đến trình độ phát triển của quốc gia. Khi lĩnh vực dịch vụ này phát triển đến trình độ cao thì

lượng thời gian cần thiết trong lưu thông hàng hoá diễn ra nhanh chóng hơn, tận dụng được thời cơ kinh doanh quốc tế.

1.1.4 Tổng quan về người giao nhận

a) Khái niệm về người giao nhận

Người kinh doanh dịch vụ giao nhận gọi là Người giao nhận (Forwarder/ Freight Forwarder/ Forwarding Agent). Người giao nhận có thể là chủ hàng, chủ tàu, công ty xếp dỡ, hay kho hàng, người giao nhận chuyên nghiệp hay bất cứ người nào khác có đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa. Theo Luật Thương mại Việt Nam (2005), thì người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa là thương nhân có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa.

Cùng với sự phát triển của thương mại quốc tế và sự tiến bộ kỹ thuật trong ngành vận tải mà dịch vụ giao nhận cũng được mở rộng hơn. Ngày nay, người giao nhận đóng vai trò quan trọng trong thương mại và vận tải quốc tế. Người giao nhận không chỉ làm các thủ tục hải quan, hoặc thuê tàu mà còn cung cấp dịch vụ trọn gói về toàn bộ quá trình vận tải và phân phối hàng hóa.

b) Quyền và nghĩa vụ của người giao nhận

Điều 167 luật Thương mại Việt Nam (2005) quy định người giao nhận có những quyền và nghĩa vụ sau đây. Người giao nhận được hưởng tiền công và các khoản thu nhập hợp lý. Thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình theo hợp đồng. Trong quá trình thực hiện hợp đồng, nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng. Sau khi ký hợp đồng, nếu thấy không thể thực hiện được những chỉ định của khách hàng thì phải thông báo cho khách hàng để nhận chỉ dẫn thêm. Phải thực hiện nghĩa vụ của mình trong thời gian hợp lý nếu trong hợp đồng không thỏa thuận về thời gian thực hiện nghĩa vụ với khách hàng.

c) Trách nhiệm của người giao nhận

**** Khi người giao nhận là đại lý của chủ hàng***

Tuỳ theo chức năng của người giao nhận, người giao nhận phải thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của mình theo hợp đồng đã ký kết và phải chịu trách nhiệm về:

- Giao hàng không đúng chỉ dẫn, thiếu sót trong việc mua bảo hiểm cho hàng hoá mặc dù đã có hướng dẫn, thiếu sót trong khi làm thủ tục hải quan

- Chở hàng đến sai nơi quy định, giao hàng cho người không phải là người nhận, giao hàng mà không thu tiền từ người nhận hàng
- Tái xuất không theo những thủ tục cần thiết hoặc không hoàn lại thuế

Những thiệt hại về tài sản và người của người thứ ba mà người giao nhận gây nên. Tuy nhiên, chúng ta cũng cần chú ý người giao nhận không chịu trách nhiệm về hành vi lỗi lầm của người thứ ba như người chuyên chở hoặc người giao nhận khác... nếu người giao nhận chứng minh được là đã lựa chọn cần thiết.

** Khi người giao nhận là người chuyên chở*

Khi vai trò là một nhà thầu độc lập, nhân danh mình chịu trách nhiệm cung cấp các dịch vụ mà khách hàng yêu cầu, người giao nhận phải chịu trách nhiệm về những hành vi và lỗi lầm của người chuyên chở, của người giao nhận khác mà mình thuê để thực hiện hợp đồng vận tải như thể là hành vi và thiếu sót của chính mình.

Quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm của người giao nhận như thế nào là do luật lệ của các phương thức vận tải quy định. Người chuyên chở thu ở khách hàng khoản tiền theo giá cả của dịch vụ mà anh ta cung cấp chứ không phải là tiền hoa hồng.

Khi người giao nhận cung cấp các dịch vụ liên quan đến vận tải như đóng gói, lưu kho, bốc xếp hay phân phối... thì người giao nhận sẽ chịu trách nhiệm như người chuyên chở. Tuy nhiên, người giao nhận không chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hoá phát sinh từ những trường hợp sau đây:

- Do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ thác.
- Do nội tạng hoặc bản chất của hàng hoá, do chiến tranh, đình công.
- Do các trường hợp bất khả kháng, người giao nhận không chịu trách nhiệm về mất khoản lợi đáng lẽ khách hàng được hưởng về sự chậm trễ hoặc giao nhận sai địa chỉ mà không phải do lỗi của mình.

1.1.5 Các phương thức giao nhận hàng hóa

a) Đường biển

Phương thức giao nhận hàng hóa bằng đường biển là một trong những phương thức vận chuyển phổ biến nhất trong thương mại quốc tế, đặc biệt đối với hàng hóa có khối lượng lớn và chi phí vận chuyển thấp. Hình thức này thường được áp dụng theo các điều kiện Incoterms như FOB (Giao hàng lên tàu), CIF (Giao hàng kèm bảo hiểm và cước phí) hoặc FAS (Giao dọc mạn tàu).

Quy trình giao nhận bằng đường biển bao gồm nhiều bước như đặt chỗ với hãng tàu, làm thủ tục hải quan, vận chuyển hàng đến cảng, xếp dỡ hàng lên tàu và giao hàng tại cảng đến. Hàng hóa có thể được vận chuyển theo phương thức FCL (nguyên container) hoặc LCL (gộp chung container với hàng của nhiều chủ hàng khác).

Ưu điểm của phương thức này là chi phí rẻ so với đường hàng không và khả năng vận chuyển khối lượng lớn. Tuy nhiên, nhược điểm là thời gian vận chuyển dài và có thể bị ảnh hưởng bởi các yếu tố như thời tiết, tắc nghẽn cảng hoặc thủ tục hải quan phức tạp. Do đó, doanh nghiệp cần có kế hoạch logistics hiệu quả để đảm bảo hàng hóa được giao đúng hạn và an toàn.

b) Đường hàng không

Phương thức giao nhận hàng hóa bằng đường hàng không là lựa chọn tối ưu cho các lô hàng có giá trị cao, yêu cầu tốc độ giao hàng nhanh hoặc có tính chất dễ hư hỏng như thực phẩm tươi sống, dược phẩm và linh kiện điện tử. Phương thức này giúp rút ngắn thời gian vận chuyển đáng kể so với đường biển hoặc đường bộ, đảm bảo hàng hóa đến tay người nhận trong thời gian ngắn nhất.

Quy trình giao nhận hàng không bao gồm các bước như đặt chỗ với hãng hàng không, đóng gói theo tiêu chuẩn an toàn, làm thủ tục hải quan, vận chuyển hàng đến sân bay, kiểm tra an ninh, bốc xếp lên máy bay và giao hàng tại sân bay đến. Hàng hóa có thể được vận chuyển theo các điều kiện Incoterms như FCA (Giao cho người chuyên chở), CPT (Cước phí trả tới) hoặc CIP (Cước phí và bảo hiểm trả tới).

Ưu điểm lớn nhất của phương thức này là tốc độ nhanh, an toàn cao và ít bị ảnh hưởng bởi điều kiện thời tiết hơn so với đường biển. Tuy nhiên, chi phí vận chuyển hàng không thường cao hơn đáng kể, và bị giới hạn về kích thước cũng như trọng lượng hàng hóa. Vì vậy, doanh nghiệp cần cân nhắc kỹ về chi phí và tính cấp thiết của đơn hàng trước khi lựa chọn phương thức này.

c) Đường bộ

Phương thức giao nhận hàng hóa bằng đường bộ là một trong những phương thức vận chuyển linh hoạt và phổ biến, đặc biệt trong giao thương nội địa và giữa các quốc gia có chung biên giới. Hình thức này thường được thực hiện bằng xe tải, container hoặc xe chuyên dụng, phù hợp với hàng hóa đa dạng từ thực phẩm, nguyên vật liệu xây dựng đến hàng tiêu dùng.

Quy trình giao nhận hàng hóa bằng đường bộ bao gồm các bước như ký kết hợp đồng vận chuyển, chuẩn bị hàng hóa, làm thủ tục hải quan (nếu vận chuyển quốc tế), bốc xếp lên xe, vận chuyển đến địa điểm đích và bàn giao cho người nhận. Phương thức này có thể kết hợp với các điều kiện Incoterms như EXW (Giao tại xưởng), DAP (Giao tại điểm đến) hoặc DDP (Giao tận nơi đã nộp thuế).

Ưu điểm của vận chuyển đường bộ là tính linh hoạt cao, khả năng giao hàng tận nơi và thời gian vận chuyển nhanh hơn so với đường biển. Tuy nhiên, nhược điểm là dễ bị ảnh hưởng bởi tình trạng tắc đường, thời tiết và các quy định giao thông, đặc biệt khi vận chuyển qua biên giới có thể phát sinh thủ tục phức tạp. Vì vậy, doanh nghiệp cần có kế hoạch vận tải hợp lý để đảm bảo hàng hóa được giao đúng tiến độ và an toàn.

d) Đường sắt

Phương thức giao nhận hàng hóa bằng đường sắt là một giải pháp vận chuyển hiệu quả, đặc biệt phù hợp với hàng hóa có khối lượng lớn, cồng kềnh hoặc cần di chuyển trên quãng đường dài với chi phí thấp hơn so với đường bộ và đường hàng không. Phương thức này thường được sử dụng để vận chuyển các mặt hàng như than đá, khoáng sản, thép, container hàng hóa và nông sản.

Quy trình giao nhận hàng hóa bằng đường sắt bao gồm các bước như đặt chỗ trên toa tàu, chuẩn bị hàng hóa, làm thủ tục giao nhận tại ga đi, bốc xếp hàng lên tàu, vận chuyển đến ga đích và bàn giao cho người nhận. Trong vận tải quốc tế, đường sắt có thể kết hợp với các phương thức khác theo hình thức vận tải đa phương thức để tăng hiệu quả giao nhận.

Ưu điểm của phương thức này là khả năng vận chuyển số lượng lớn với chi phí thấp, ít bị ảnh hưởng bởi điều kiện thời tiết và đảm bảo an toàn cao. Tuy nhiên, nhược điểm là tuyến đường sắt cố định, không linh hoạt như đường bộ, và thời gian vận chuyển có thể lâu hơn so với hàng không. Do đó, doanh nghiệp cần cân nhắc lựa chọn phương thức này khi vận chuyển hàng hóa phù hợp với đặc điểm của đường sắt.

1.2 Cơ sở lý luận về giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

1.2.1 Giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

1.2.1.1 Khái niệm

Về mặt lý thuyết thì nhập khẩu được hiểu là hoạt động kinh doanh buôn bán trên phạm vi quốc tế, là sự trao đổi hàng hóa giữa các quốc gia trên nguyên tắc trao đổi ngang giá lấy tiền tệ là môi giới và thường tính trong một khoảng thời gian nhất định. Nhập khẩu không phải là hành vi buôn bán riêng lẻ mà nó là hệ thống các quan hệ buôn bán trong một nền kinh tế có cả tổ chức bên trong và bên ngoài.

Nhập khẩu của mỗi quốc gia còn phụ thuộc vào thu nhập của người cư trú trong nước và tỷ giá hối đoái tại đây. Nếu thu nhập bình quân của người dân nước đó càng cao thì nhu cầu sử dụng hàng nhập khẩu cũng theo đó mà tăng hơn. Ngược lại, nếu tỷ giá hối đoái tăng, thì giá hàng nhập khẩu tính bằng nội tệ trở nên cao hơn, điều này có thể tác động đến nhập khẩu và khiến nhu cầu nhập khẩu giảm.

Nhập khẩu có vai trò quan trọng trong nền kinh tế của một quốc gia, đảm bảo sự phát triển ổn định của những ngành kinh tế mũi nhọn mỗi nước đồng thời khai thác triệt để lợi thế so sánh của quốc gia, góp phần thực hiện chuyên môn hóa cao trong lao động và cải thiện cán cân thanh toán quốc tế.

Theo Luật Thương mại năm 2005, tại điều 28 khoản 1 thì Nhập khẩu hàng hóa là việc hàng hoá được đưa vào lãnh thổ Việt Nam từ nước ngoài hoặc từ khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật.

1.2.1.2 Lợi ích

Bổ sung kịp thời những hàng hoá còn thiếu mà trong nước không sản xuất được hoặc sản xuất không đủ tiêu dùng làm cân đối kinh tế, đảm bảo cho sự phát triển ổn định và bền vững, khai thác tối đa khả năng và tiềm năng của nền kinh tế.

+ Nhập khẩu làm đa dạng hàng hóa tiêu dùng trong nước, phong phú chủng loại hàng hoá, mở rộng khả năng tiêu dùng, nâng cao mức sống của người dân.

+ Nhập khẩu xóa bỏ tình trạng độc quyền toàn khu vực và trên thế giới, xóa bỏ nền kinh tế lạc hậu tự cung, tự cấp. Tiến tới sự hợp tác giữa các quốc gia là cầu nối thông suốt của nền kinh tế tiên tiến trong và ngoài nước, tạo lợi thế để phát huy lợi thế so sánh trên cơ sở công nghiệp hóa.

+ Nhập khẩu sẽ thúc đẩy sản xuất trong nước không ngừng vươn lên, không ngừng tìm tòi nghiên cứu để sản xuất ra hàng hoá có chất lượng cao, đảm bảo, tăng cường sức cạnh tranh với hàng ngoại.

+ Nhập khẩu sẽ tạo ra quá trình chuyển giao công nghệ, điều này tạo ra sự phát triển vượt bậc của nền sản xuất hàng hoá, tạo ra sự cân bằng giữa các quốc gia về trình độ sản xuất, tiết kiệm chi phí và thời gian.

Ngoài ra nhập khẩu còn có vai trò to lớn trong việc thúc đẩy xuất khẩu, góp phần nâng cao giá trị cũng như chất lượng hàng hoá xuất khẩu thông qua trao đổi hàng hoá đối lưu, giúp Việt Nam nhanh chóng hoà nhập vào nền kinh tế khu vực và thế giới tham gia nhiều tổ chức kinh tế đặc biệt vững bước để tham gia tổ chức thương mại thế giới WTO.

1.2.1.3 Nguyên tắc giao nhận

Các văn bản hiện hành đã quy định những nguyên tắc giao nhận hàng hoá NK tại các cảng biển Việt nam như sau:

- Việc giao nhận hàng hoá nhập khẩu tại các cảng biển là do cảng tiến hành trên cơ sở hợp đồng giữa chủ hàng và người được chủ hàng uỷ thác với cảng.

- Đối với những hàng hoá không qua cảng (không lưu kho tại cảng) thì có thể do các chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác giao nhận trực tiếp với người vận tải (tàu) (quy định mới từ 1991). Trong trường hợp đó, chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác phải kết toán trực tiếp với người vận tải và chỉ thoả thuận với cảng về địa điểm xếp dỡ, thanh toán các chi phí có liên quan.

- Việc xếp dỡ hàng hoá trong phạm vi cảng là do cảng tổ chức thực hiện. Trường hợp chủ hàng muốn đưa phương tiện vào xếp dỡ thì phải thoả thuận với cảng và phải trả các lệ phí, chi phí liên quan cho cảng.

- Khi được uỷ thác giao nhận hàng hoá nhập khẩu với tàu, cảng nhận hàng bằng phương thức nào thì phải giao hàng bằng phương thức đó.

- Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hoá khi hàng đã ra khỏi kho bãi, cảng.

- Khi nhận hàng tại cảng thì chủ hàng hoặc người được uỷ thác phải xuất trình những chứng từ hợp lệ xác định quyền được nhận hàng và phải nhận được một cách liên tục trong một thời gian nhất định những hàng hoá ghi trên chứng từ. Ví dụ: vận đơn gốc, giấy giới thiệu của cơ quan....

- Việc giao nhận có thể do cảng làm theo uỷ thác hoặc chủ hàng trực tiếp làm.

1.2.1.4 Phương thức đóng hàng bằng container

a) Gửi hàng nguyên container (FCL - Full container load)

FCL là xếp hàng nguyên container, người gửi hàng và người nhận hàng chịu trách nhiệm đóng gói hàng và dỡ hàng khỏi container. Khi người gửi hàng có khối lượng hàng đồng nhất đủ để chứa đầy một container hoặc nhiều container, người ta thuê một hoặc nhiều container để gửi hàng.

Theo cách gửi FCL/ FCL, trách nhiệm về giao nhận, bốc dỡ và các chi phí khác được phân chia như sau:

❖ Trách nhiệm của người gửi hàng (Shipper)

Người gửi hàng FCL sẽ có trách nhiệm:

- Thuê và vận chuyển container rỗng về kho hoặc nơi chứa hàng của mình để đóng hàng.
- Đóng hàng vào container kể cả việc chất xếp, chèn lót hàng trong container.
- Đánh mã ký hiệu hàng và ký hiệu chuyên chở.
- Làm thủ tục hải quan và niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu.
- Vận chuyển và giao container cho người chuyên chở tại bãi container (CY), đồng thời nhận vận đơn do người chuyên chở cấp.
- Chịu các chi phí liên quan đến các thao tác nói trên.

Việc đóng hàng vào container cũng có thể tiến hành tại trạm đóng hàng hoặc bãi container của người chuyên chở. Người gửi hàng phải vận chuyển hàng hóa của mình ra bãi container và đóng hàng vào container.

❖ Trách nhiệm của người chuyên chở (Carrier).

Người chuyên chở có những trách nhiệm sau:

- Phát hành vận đơn cho người gửi hàng.
- Quản lý, chăm sóc, gửi hàng hóa chất xếp trong container từ khi nhận container tại bãi container (container yard) cảng gửi cho đến khi giao hàng cho người nhận tại bãi container cảng đích.
- Bốc container từ bãi container cảng gửi xuống tàu để chuyên chở, kể cả việc chất xếp container lên tàu.
- Dỡ container khỏi tàu lên bãi container cảng đích.
- Giao container cho người nhận có vận đơn hợp lệ tại bãi container.
- Chịu mọi chi phí về thao tác nói trên.

❖ *Trách nhiệm của người nhận chở hàng*

Người nhận chở hàng ở cảng đích có trách nhiệm:

- Thu xếp giấy tờ nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
- Xuất trình vận đơn (B/L) hợp lệ với người chuyên chở để nhận hàng tại bãi container.
- Vận chuyển container về kho bãi của mình, nhanh chóng rút hàng và hoàn trả container rỗng cho người chuyên chở (hoặc công ty cho thuê container).
- Chịu mọi chi phí liên quan đến thao tác kể trên, kể cả chi phí chuyên chở container đi về bãi chứa container.

b) Gửi hàng lẻ (LCL - Less than container load)

LCL là những lô hàng đóng chung trong một container mà người gom hàng (người chuyên chở hoặc người giao nhận) phải chịu trách nhiệm đóng hàng và dỡ hàng vào – ra container. Khi gửi hàng, nếu hàng không đủ để đóng nguyên một container, chủ hàng có thể gửi hàng theo phương pháp hàng lẻ.

Người kinh doanh chuyên chở hàng lẻ gọi là người gom hàng (consolidator) sẽ tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều chủ, tiến hành sắp xếp, phân loại, kết hợp các lô hàng lẻ đóng vào container, niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu và làm thủ tục hải quan, bốc container từ bãi chứa cảng gửi xuống tàu chở đi, dỡ container lên bãi chứa cảng đích và giao cho người nhận hàng lẻ.

❖ *Trách nhiệm của người gửi hàng.*

- Vận chuyển hàng hóa từ nơi chứa hàng của mình trong nội địa đến giao cho người nhận hàng tại trạm đóng container (CFS – Container Freight Station) của người gom hàng và chịu chi phí này.
- Chuyển cho người gom hàng những chứng từ cần thiết liên quan đến hàng hóa, vận tải và quy chế thủ tục hải quan.
- Nhận vận đơn của người gom hàng (Bill of Lading) và trả cước hàng lẻ.

❖ *Trách nhiệm người chuyên chở.*

Người chuyên chở hàng lẻ có thể là người chuyên chở thực- tức là các hãng tàu và cũng có thể là người đứng ra tổ chức việc chuyên chở nhưng không có tàu.

+ Người chuyên chở thực:

Là người kinh doanh chuyên chở hàng hóa lẻ trên danh nghĩa người gom hàng. Họ có trách nhiệm tiến hành nghiệp vụ chuyên chở hàng lẻ như đã nói ở trên, ký phát vận

đơn thực (LCL/LCL) cho người gửi hàng, bốc container xuống tàu, vận chuyển đến cảng đích, dỡ container ra khỏi tàu, vận chuyển đến bãi trả hàng và giao hàng lẻ cho người nhận hàng theo vận đơn mà mình đã ký phát ở cảng đi.

+ Người tổ chức chuyên chở hàng lẻ.

Là người đứng ra tổ chức chuyên chở hàng lẻ, thường do các công ty giao nhận đứng ra kinh doanh trên danh nghĩa người gom hàng. Như vậy trên danh nghĩa, họ chính là người chuyên chở chứ không phải là người đại lý (Agent). Họ chịu trách nhiệm suốt quá trình vận chuyển hàng từ khi nhận hàng lẻ tại cảng gửi cho đến khi giao hàng xong tại cảng đích. Vận đơn người gom hàng (House Bill of Lading). Nhưng họ không có phương tiện vận tải để tự kinh doanh chuyên chở vì vậy người gom hàng phải thuê tàu của người chuyên chở thực tế để chở các lô hàng lẻ đã xếp trong container và niêm phong, kẹp chì.

Quan hệ giữa người gom hàng lúc này là quan hệ giữa người thuê tàu và người chuyên chở.

Người chuyên chở thực bốc container lên tàu, ký phát vận đơn cho người gom hàng (Vận đơn chủ – Master Ocean of Bill Lading), vận đơn cảng đích, dỡ container, vận chuyển đến bãi container và giao cho đại lý hoặc đại diện của người gom hàng ở cảng đích.

❖ *Trách nhiệm của người nhận hàng lẻ*

- Thu xếp giấy phép nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
- Xuất trình vận đơn hợp lệ với người gom hàng hoặc đại diện của người gom hàng để nhận hàng tại bãi trả hàng ở cảng đích.
- Nhanh chóng nhận hàng tại trạm trả hàng (CFS)

1.2.1.5 Các giấy tờ liên quan đến giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container

- **Hợp đồng thương mại (Sales Contract)**

Hợp đồng thương mại (Sales Contract) là hợp đồng mua bán, một tài liệu pháp lý quan trọng trong quá trình thương mại, được sử dụng nhằm thể hiện và xác định các điều khoản và điều kiện của việc mua bán một sản phẩm hoặc dịch vụ giữa hai bên - người bán và người mua. Hợp đồng mua bán này thường được xác định giá cả, số lượng, chất lượng, thông tin người mua bán, điều kiện giao hàng, điều khoản thanh toán và các điều khoản khác có liên quan đến giao dịch mua bán.

- **Hóa đơn thương mại (Commerical Invoice)**

Hóa đơn thương mại (Commerical Invoice) là một chứng từ thương mại được phát hành bởi người bán cho người mua để nhận được một số tiền nào đó mà người mua hàng hóa hay dịch vụ có nghĩa vụ phải thanh toán cho người bán hàng theo những điều kiện cụ thể.

- Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O)

Là tài liệu do cơ quan có thẩm quyền theo quy định của pháp luật tại nơi mà hàng hóa được sản xuất hoặc lắp ráp ban hành, tài liệu này nhằm đảm bảo nguồn gốc của hàng hóa được sản xuất ra là tại quốc gia nêu trên giấy. Giấy chứng nhận xuất xứ được sử dụng chủ yếu để hàng hóa nhập khẩu vào có thể hưởng được các ưu đãi thuế suất từ các hiệp định thương mại FTA giữa các quốc gia hoặc khu vực.

Hiện tại có nhiều loại C/O, tùy từng trường hợp khác nhau thì sử dụng các mẫu C/O theo quy định.

C/O form A: mẫu C/O ưu đãi dùng cho hàng xuất khẩu của Việt Nam.

C/O form B: Mẫu C/O không ưu đãi dùng cho hàng xuất khẩu của Việt Nam

C/O form D: các nước trong khối ASEAN..

C/O form E: ASEAN - Trung Quốc.

C/O form EAV: Việt Nam - Liên minh Kinh tế - Á Âu.

C/O form ICO: Mẫu C/O cấp cho mặt hàng cà phê xuất khẩu của Việt Nam.

C/O form T: Mẫu C/O cấp cho hàng dệt may của Việt nam đi EU,...

C/O form AJ: Việt Nam và các nước ASEAN khác sang Nhật Bản.

C/O form S: Mẫu C/O ưu đãi Việt Nam sang Lào.

- Giấy chứng nhận số lượng và chất lượng

Chứng từ này nhằm kết luận lô hàng sau khi sản xuất có phù hợp với tiêu chuẩn và điều khoản chất lượng, số lượng cam kết trong hợp đồng hay không.

- Lệnh giao hàng

Lệnh giao hàng (Delivery Order - D/O) là chứng từ nhận hàng mà doanh nghiệp nhập khẩu nhận được để trình cho cơ quan giám sát kho hàng trước khi có thể rút hàng ra khỏi container, kho bãi,...

- Bảng kê khai chi tiết hàng hóa (Packing list)

Bảng kê khai chi tiết hàng hóa hay còn gọi là phiếu đóng gói hàng hóa thường liệt kê các danh mục hàng hóa theo như đã thỏa thuận trong hợp đồng. Thông tin trên bản kê khai chi tiết thường giống như trên hóa đơn thương mại nhưng thay vì thể hiện số

tiền và các điều khoản thanh toán thì Packing list sẽ thể hiện quy cách đóng gói của hàng hóa như: pallet, thùng hoặc kiện, kích thước và khối lượng hàng hóa.

- Vận đơn đường biển (B/L)

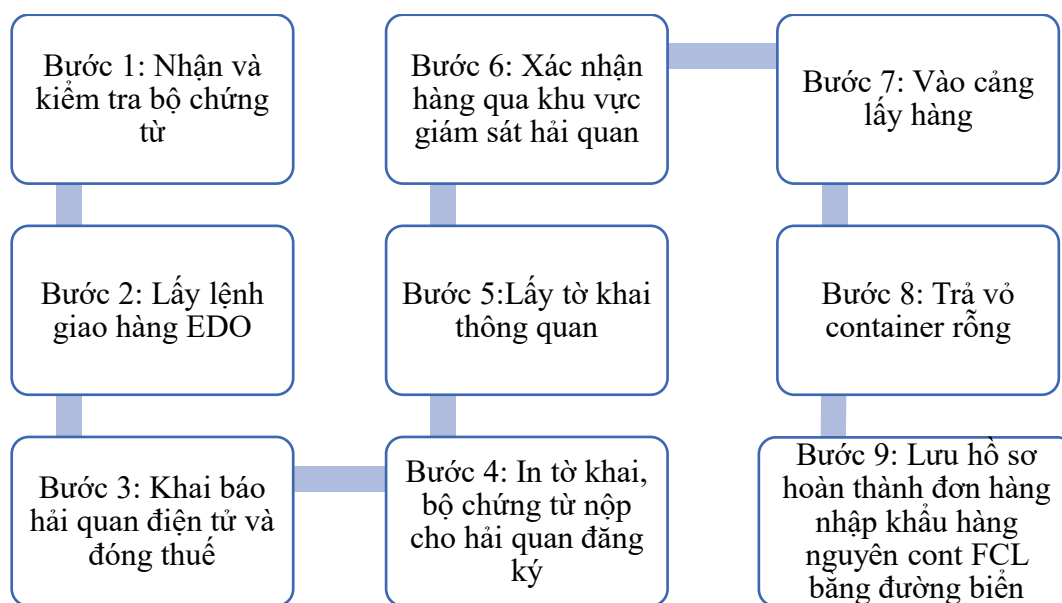
Vận đơn đường biển (Bill of Lading) là chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển do người vận chuyển lập, ký và cấp cho người gửi hàng trong đó người vận chuyển xác nhận đã nhận một số hàng nhất định để vận chuyển bằng tàu biển và cam kết giao số hàng đó cho người có quyền nhận hàng tại cảng đích với chất lượng tốt và số lượng đầy đủ như biên nhận.

- Tờ khai hải quan

Tờ khai hải quan là tài liệu mà trong đó, chủ hàng hóa (người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu) hoặc chủ phương tiện cung cấp thông tin chi tiết đầy đủ về lô hàng khi thực hiện quá trình xuất khẩu hoặc nhập khẩu ra vào lãnh thổ Việt Nam. Nguyên tắc khai báo tờ khai hải quan đã được quy định chi tiết trong pháp luật Việt Nam.

1.2.2 Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

1.2.2.1 Sơ đồ quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển



(Nguồn: Sách và giáo trình Nguyễn Hồng Đàm (2003), Vận tải và giao nhận trong ngoại thương, Nhà xuất bản GTVT Hà Nội)

Hình 1. 1 Sơ đồ giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển

1.2.2.2 Nội dung quy trình

Bước 1: Nhận và kiểm tra bộ chứng từ

Sau khi hai bên đã thỏa thuận các điều khoản, thống nhất về giá và ký kết hợp đồng giao nhận, bên khách hàng sẽ gửi cho nhân viên chứng từ một bộ chứng từ cơ bản gồm: Sales Contract, Packing List, Commercial Invoice, Bill of Lading, kèm với đó là các thông tin quan trọng như ngày tàu dự kiến cập cảng, thông tin - số hiệu tàu,...

Lúc này, nhân viên chứng từ sẽ rà soát kiểm tra xem các thông tin giữa các loại chứng từ nêu trên có trùng khớp với nhau hay không, đảm bảo mọi thông tin cần thiết đều đầy đủ và chính xác. Nếu phát hiện thiếu sót hoặc có sự bất nhất không trùng khớp giữa các thông tin của chứng từ, thì nhân viên chứng từ cần lập tức liên hệ lại với khách hàng điều chỉnh hoặc bổ sung kịp thời.

Bước 2: Lấy lệnh giao hàng EDO

Electronic Delivery Order hay còn gọi là Lệnh giao hàng điện tử EDO – là một loại chứng từ quan trọng trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container. Theo đó, do công ty vận chuyển (có thể là hãng tàu hoặc forwarder) phát hành dùng để chỉ thị cho đơn vị đang lưu kho giữ hàng tại cảng giao hàng cho người chủ hàng đã được chỉ định.

Thông thường bạn sẽ nhận được giấy thông báo hàng đến (Arrival Notice) khoảng 1-2 ngày trước ngày dự kiến hàng đến. Để lấy lệnh giao hàng EDO, sau khi tàu cập cảng, nhân viên giao nhận đem theo bộ chứng từ đầy đủ cùng giấy giới thiệu của bên công ty khách hàng, tới hãng tàu để lấy lệnh giao hàng EDO. Nếu là lệnh nổi thì có thể bạn phải tới một đại lý giao nhận chỉ định khác.

Đối với hàng nguyên container FCL (Full container), tùy theo yêu cầu của từng hãng tàu, nhân viên giao nhận cần làm giấy mượn container đồng thời đóng tiền cược container nếu thuộc hình thức hàng giao thẳng, giao nguyên container. Lúc này, trên D/O sẽ được đóng dấu là “HÀNG GIAO THẲNG”. Hoặc nếu là hàng rút ruột thì trên lệnh giao hàng sẽ đóng dấu “HÀNG RÚT RUỘT” cùng với ghi chú thời gian hết hạn.

Bên cạnh đó, nhân viên giao nhận sẽ được hãng tàu đưa cho ký vào 01 bản EDO, và đây là bản mà hãng tàu sẽ giữ lại lưu trữ. Trong trường hợp phát sinh trục trặc, thì bản EDO này giúp họ xác nhận đã hoàn tất nhiệm vụ trao lệnh EDO. Ngoài ra, người giao nhận còn cần phải đối chiếu các thông tin giữa B/L và EDO, trong trường hợp phát hiện sai lệch cần yêu cầu hãng tàu sửa ngay.

Bước 3 : Khai hải quan điện tử và đóng thuế

Bạn có thể thực hiện việc khai báo hải quan online đồng thời với việc lấy lệnh giao hàng EDO. Việc này sẽ giúp bạn tiết kiệm thời gian hơn rất nhiều so với trước đây. Bởi trước khi có hình thức khai báo điện tử, bên nhập hàng phải điền tờ khai giấy thủ công, sau đó đem ra hải quan để nhập thông tin. Chưa kể tới việc điền sai phải điền lại rất phiền phức và mất thời gian. Còn hiện nay, nhờ tờ khai điện tử mà mọi việc trở nên rất nhanh chóng, nếu điền sai sẽ có thông báo điều chỉnh ngay.

Hiện nay để khai tờ khai hải quan điện tử, người dùng có thể sử dụng phần mềm ECUS5/VNACCS của cơ quan Hải quan hoặc có thể dùng các phần mềm khác đã đăng ký với cơ quan chức năng và được cấp phép. Khi truyền tờ khai hải quan thành công, thì hệ thống tiếp nhận sẽ thông báo tự động cho bạn các thông tin như: số tiếp nhận, số tờ khai và tình trạng phân luồng hàng hóa (xanh/vàng/đỏ).

Nếu được thông báo luồng xanh, xem như bạn hoàn tất phần khai báo hải quan điện tử, mọi thứ suôn sẻ (trong khi luồng vàng cần bổ sung sửa đổi và kiểm tra bộ chứng từ gốc, còn luồng đỏ bên cạnh kiểm tra chứng từ gốc sẽ phải kiểm hóa trực tiếp). Lúc này, bạn sẽ nhận được tờ khai hải quan hàng nhập. Bạn in bộ tờ khai này ra và tiến hành liên hệ với khách hàng nộp thuế.

Bước 4: In tờ khai, bộ chứng từ nộp cho hải quan đăng ký

Khi khai báo hải quan điện tử thành công và in tờ khai. Việc bạn cần làm tiếp theo là chuẩn bị bộ hồ sơ đầy đủ để đăng ký tờ khai tại cảng. Cụ thể:

- Tờ khai hải quan nhập khẩu
- Hóa đơn thương mại (Commerical Invoice)
- Vận đơn (B/L)
- Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O)
- Danh sách đóng gói (Packing list)
- Đăng ký kiểm hóa (trường hợp luồng đỏ)
- Các giấy tờ khác (nếu có)

Sau khi đã chuẩn bị bộ chứng từ đầy đủ nêu trên, nhân viên giao nhận sẽ đem tới hải quan. Cơ quan hải quan sẽ tiếp nhận hồ sơ và tiến hành kiểm tra. Nếu không có gì bất thường thì chuyển hồ sơ sang bộ phận tính giá thuế để báo mức thuế cần đóng.

Bước 5: Lấy tờ khai thông quan

Bước xác nhận cuối cùng của cơ quan hải quan cho phép hàng hóa nhập khẩu được đưa ra khỏi khu vực giám sát hải quan và lưu thông vào nội địa. Sau khi doanh nghiệp

đã nộp đầy đủ hồ sơ và tờ khai hải quan được đăng ký hợp lệ ở bước trước, hệ thống VNACCS sẽ phân luồng xử lý. Tùy theo màu luồng (xanh, vàng, đỏ), thủ tục thông quan sẽ khác nhau:

- Luồng xanh: Hệ thống tự động thông quan ngay, không cần kiểm tra chứng từ hay hàng hóa. Doanh nghiệp chỉ cần in tờ khai thông quan từ hệ thống.
- Luồng vàng: Hải quan tiến hành kiểm tra hồ sơ giấy. Nếu không phát hiện sai sót, họ sẽ duyệt thông quan trên hệ thống.
- Luồng đỏ: Ngoài kiểm tra chứng từ, hải quan yêu cầu kiểm tra thực tế hàng hóa tại cảng hoặc kho. Quá trình này có thể kéo dài và phát sinh chi phí kiểm hóa, lưu kho bãi.

Sau khi hoàn tất các bước kiểm tra và được thông quan, doanh nghiệp sẽ in tờ khai đã thông quan (có mã QR và xác nhận từ hải quan), đồng thời nhận lại hồ sơ gốc để làm căn cứ lấy hàng tại cảng. Tờ khai thông quan là giấy tờ bắt buộc để thực hiện các bước tiếp theo như thanh lý container, thanh toán phí lưu kho, và đặc biệt là làm lệnh giao hàng tại cảng. Nếu không có tờ khai đã thông quan, doanh nghiệp sẽ không thể lấy được hàng hóa ra khỏi cảng, gây ảnh hưởng lớn đến tiến độ sản xuất và kinh doanh.

Bước 6: Xác nhận hàng qua khu vực giám sát hải quan

Nhờ sự tiến bộ của khoa học công nghệ hỗ trợ thanh lý hải quan mà giờ đây bạn đã có thể tiết kiệm khá nhiều thời gian trong việc thanh lý cảng. Hiện nay, thủ tục này đã được áp dụng tại Hải quan Sài Gòn khu vực I và Hải quan Đà Nẵng, cho phép thực hiện thanh lý hải quan một cách tự động. Còn ở các khu vực khác, vẫn phải tiến hành theo cách truyền thống.

Để thực hiện thanh lý hải quan cảng, thì nhân viên giao nhận sẽ mang bộ hồ sơ gồm Lệnh giao hàng EDO, Tờ khai hải quan (gồm cả bản chính và bản photo), cùng danh sách container nộp cho Hải quan. Đơn vị này sẽ lưu thông tin lô hàng vào sổ hải quan, đồng thời đóng dấu vào tờ khai, và xác nhận vào tờ danh sách container. Sau đó trả các hồ sơ này lại cho nhân viên giao nhận.

Bước 7: Vào cảng lấy hàng

Lúc này quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container về cơ bản là hoàn tất. Bây giờ nhân viên giao nhận chỉ cần đưa phiếu EIR, danh sách container, cùng giấy mượn container cho tài xế container của mình, và lái xe chạy vào cảng hoặc ICD để nhận hàng.

Bước 8: Trả vỏ container rỗng

Sau khi hoàn tất việc rút hàng, dựa trên chỉ định ghi trên giấy mượn container, tài xế sẽ mang trả container rỗng về lại cho cảng hoặc ICD. Tiếp đó nhân viên giao nhận sẽ mang phiếu EIR, giấy cược container cùng phiếu thu tới đại lý hãng tàu để làm thủ tục nhận lại tiền cược container đã đóng trước đó.

Bước 9: Lưu hồ sơ hoàn thành đơn hàng nhập khẩu hàng nguyên cont FCL bằng đường biển

Bước cuối cùng trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container là hoàn thiện hồ sơ. Tức sau khi hoàn tất thông quan nhập hàng và hàng đã được chuyển cho khách, thì nhân viên chứng từ sẽ có trách nhiệm kiểm tra và sắp xếp đầy đủ, cẩn thận các chứng từ thành bộ hoàn chỉnh. Một bộ sẽ trao trả lại cho khách hàng, và một bộ sẽ đưa vào lưu trữ. Cùng với đó sẽ gửi cho khách hàng một bản Debit Note (Giấy báo nợ).

1.2.3 Các nhân tố ảnh hưởng đến dịch vụ giao nhận hàng hóa

1.2.3.1 Các nhân tố bên ngoài

a) Nhân tố tự nhiên

Dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển gắn liền với các điều kiện tự nhiên như thời tiết, khí hậu, thiên tai,... Vì vậy những sự thay đổi các nhân tố tự nhiên sẽ gây một ảnh hưởng không nhỏ đến dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu cụ thể là tốc độ làm hàng và thời gian giao nhận hàng hóa. Ngoài ra, so với các hình thức vận chuyển khác như đường bộ, đường biển hay đường hàng không... thì vận chuyển bằng đường biển chịu ảnh hưởng nhiều nhất từ các yếu tố tự nhiên như bão lũ, sóng thần,... Những yếu tố tự nhiên có thể tác động thuận lợi cho quá trình giao nhận hàng hóa khi điều kiện tự nhiên tốt và ngược lại nó sẽ gây ảnh hưởng không nhỏ khi thời tiết xấu, nguy cơ hàng hóa bị đổ vỡ, mất mát xảy ra khá cao.

Bên cạnh đó là trường hợp về sự thiếu hụt tài nguyên, nhiên liệu năng lượng trên toàn thế giới hiện nay. Trong những năm qua, giá nhiên liệu năng lượng liên tục tăng, ảnh hưởng mạnh mẽ tới ngành vận tải, trong đó có ngành vận tải biển. Từ đó ảnh hưởng tới ngành dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển thông qua việc các chi phí sẽ tăng lên.

Do những tác động trên mà các nhân tố tự nhiên sẽ ảnh hưởng đến chất lượng của hàng hóa và là một trong những nguyên nhân gây ra những tranh chấp phát sinh

giữa các bên, gồm chủ hàng, người giao nhận, hãng vận tải, người nhận hàng, bảo hiểm. Vì thế các nhân tố tự nhiên thường là cơ sở để xây dựng trường hợp bất khả kháng và khả năng miễn trách cho người giao nhận.

b) Nhân tố công nghệ

Ngày nay, khoa học công nghệ tác động đến tất cả các lĩnh vực kinh tế xã hội và dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển cũng chịu nhiều ảnh hưởng từ sự phát triển của khoa học công nghệ. Cụ thể nhờ sự phát triển của công nghệ thông tin, giúp cho các doanh nghiệp kinh doanh giao nhận có thể liên lạc với khách hàng qua nhiều hình thức như thư điện tử, mạng xã hội... giúp cho doanh nghiệp giảm bớt các chi phí đi lại, dễ dàng xúc tiến các hoạt động thương mại với khách hàng. Ngoài ra, sự phát triển khoa học công nghệ vào các hoạt động vận tải hàng hóa, kho vận,... cũng tác động đến dịch vụ giao nhận của công ty. Một doanh nghiệp giao nhận mà biết áp dụng khoa học công nghệ vào trong hoạt động kinh doanh của mình sẽ giúp doanh nghiệp tiết kiệm được các chi phí và đẩy mạnh hiệu quả hoạt động kinh doanh của mình.

c) Tỷ giá hối đoái

Tỷ giá hối đoái có tác động mạnh mẽ tới dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển. Khi tỷ giá thay đổi sẽ làm cho giá trị hàng hóa của các quốc gia có hoạt động thương mại với nhau thay đổi theo. Tỷ giá hối đoái sẽ tác động đến hoạt động của các công ty kinh doanh dịch vụ giao nhận, vì khi đó công ty phải thay đổi các loại giá cước đối với khách hàng cho phù hợp, từ đó tác động đến dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển. Nếu giá cước điều chỉnh không hợp lý hay quá cao do ảnh hưởng của tỷ giá thì sẽ làm ảnh hưởng tới doanh thu và lợi nhuận của các bên.

d) Đối thủ cạnh tranh

Cùng với sự phát triển của ngành giao nhận toàn cầu, hiện nay số lượng các công ty tham gia vào kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển xuất hiện ngày càng nhiều cả trong nước và ngoài nước. Điều này sẽ tạo nên một mặt tích cực là nó sẽ giúp cho các công ty trong nước hoặc mới thành lập học hỏi được các kinh nghiệm từ các đối thủ cạnh tranh đi trước. Đồng thời sự cạnh tranh giữa các công ty giao nhận với nhau thúc đẩy dịch vụ ngày càng hoàn thiện hơn.

1.2.3.2 Các nhân tố bên trong

a) Nguồn nhân lực

Nguồn nhân lực đối với một công ty giao nhận là một yếu tố then chốt quyết định sự thành công hay thất bại của công ty. Bộ phận nhân sự từ các cấp quản lý cho đến đội ngũ nhân viên, các phòng ban đều có ảnh hưởng rất lớn đến kết quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Nếu các thành viên của công ty đều có trình độ, kinh nghiệm và khả năng đánh giá, năng động, có mối quan hệ tốt với bên ngoài thì sẽ giúp công ty đẩy mạnh doanh thu, tăng lợi nhuận, nâng cao uy tín của công ty đối với khách hàng. Ngược lại, nếu nguồn nhân lực trong công ty không được đào tạo kỹ lưỡng và không có trình độ tốt sẽ làm cho năng lực của công ty đi xuống một cách nhanh chóng. Vì vậy, muốn đảm bảo được các điều này, yêu cầu các doanh nghiệp cần có sự lựa chọn và tuyển chọn nguồn nhân lực thật kỹ, đồng thời luôn tổ chức đào tạo, nâng cao tay nghề cho nhân viên mình.

b) Cơ sở vật chất

Đối với một công ty hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh giao nhận, cơ sở hạ tầng và trang thiết bị cũng rất quan trọng như văn phòng, kho hàng, các phương tiện bốc dỡ, bảo quản và lưu kho hàng hóa,... Một cơ sở vật chất tốt, đầy đủ, hiện đại sẽ giúp cho doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ giao nhận tiết kiệm được các chi phí, phục vụ tốt cho việc gom hàng, chuẩn bị và kiểm tra hàng. Qua đó thỏa mãn nhu cầu của khách hàng một cách nhanh chóng và thu về nguồn doanh thu lớn cho công ty. Đồng thời với cơ sở hạ tầng tốt và trang thiết bị hiện đại người giao nhận sẽ ngày càng tiếp cận tốt hơn với nhu cầu của khách hàng và có thể duy trì được mối quan hệ hợp tác lâu dài trong việc sử dụng các dịch vụ giao nhận mà công ty đang cung cấp.

c) Nguồn lực tài chính

Một doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực giao nhận được coi là một doanh nghiệp có tiềm lực mạnh về tài chính. Bởi có tiềm lực mạnh về tài chính thì mới có khả năng trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ, xây dựng cơ sở vật chất, hạ giá thành các dịch vụ,... để duy trì và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Đặc biệt trong dịch vụ giao nhận hàng hóa thì các chi phí mà doanh nghiệp phải bỏ ra khá lớn. Việc có một nguồn lực tài chính sẽ giúp công ty đứng vững và tiếp tục phát triển lâu dài. Ngoài ra, tiềm lực mạnh về tài chính còn có khả năng giúp cho doanh nghiệp tăng cường các hoạt động marketing, các chính sách phục vụ khách hàng,... Ngược lại, nếu doanh nghiệp khó khăn về tài chính thì dù cho có khả năng về chuyên môn, kỹ thuật, quản lý thì doanh

nghiệp cũng khó có thể tạo lập, duy trì và nâng cao khả năng cạnh tranh của mình trên thị trường.

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

1.3.1. Các quy định pháp lý

Hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Việt Nam chịu sự điều chỉnh của nhiều văn bản pháp luật trong nước và quốc tế. Các quy định này nhằm đảm bảo tính minh bạch, hợp pháp và an toàn trong toàn bộ quá trình logistics.

Trước hết, về khung pháp lý chung, hoạt động logistics được quy định trong Luật Thương mại 2005. Luật này định nghĩa dịch vụ logistics và quy định quyền, nghĩa vụ của các bên tham gia như người gửi hàng, người vận chuyển và doanh nghiệp giao nhận.

Đối với hoạt động vận tải biển, các quy định liên quan được quy định trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015. Văn bản này điều chỉnh các vấn đề về hợp đồng vận chuyển, trách nhiệm của hãng tàu, vận đơn đường biển và xử lý tranh chấp trong vận tải biển quốc tế.

Bên cạnh đó, hoạt động nhập khẩu hàng hóa phải tuân thủ Luật Hải quan 2014 và các văn bản hướng dẫn thi hành. Luật này quy định về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát hàng hóa và trách nhiệm của doanh nghiệp khi làm thủ tục nhập khẩu.

Ngoài ra, các nghị định và thông tư liên quan như:

- Nghị định về quản lý hoạt động logistics
- Thông tư hướng dẫn thủ tục hải quan điện tử
- Quy định về kiểm tra chuyên ngành (kiểm dịch, kiểm tra chất lượng, an toàn thực phẩm...) cũng đóng vai trò quan trọng trong việc hoàn thiện quy trình giao nhận.

Ở phạm vi quốc tế, hoạt động vận tải biển còn chịu sự điều chỉnh của các công ước và tập quán quốc tế như:

- Quy tắc Hague-Visby (quy định trách nhiệm của người vận chuyển)
- Incoterms 2020 (quy định điều kiện giao hàng, phân chia trách nhiệm và chi phí giữa người mua và người bán)

Có 4 nhóm: E,F,C,D

- Nhóm E (Trách nhiệm của người bán thấp nhất)
 - + EXW (Ex Works): Người bán chỉ giao hàng tại xưởng, mọi chi phí và rủi ro do người mua chịu

- Nhóm F (Giao hàng tại nơi đi)
 - + FCA (Free Carrier): Người bán giao hàng cho người vận chuyển tại địa điểm chỉ định
 - + FAS (Free Alongside Ship): Giao hàng dọc mạn tàu, chỉ dùng cho đường biển
 - + FOS (Free On Board): Người bán giao hàng lên tàu, rủi ro chuyển khi hàng được lên tàu
- Nhóm C Trách nhiệm người bán cao hơn
 - + CFR (Cost and Freight): Người bán chịu cước phí vận chuyển đến cảng đích, rủi ro chuyển khi hàng lên tàu
 - + CIF (Cost, Insurance and Freight): Tương tự CFRN nhưng người bán phải mua bảo hiểm
 - + CPT (Carriage Paid To): Người bán trả trước điểm đến, rủi ro chuyển khi giao cho người vận chuyển
 - + CIP (Carriage And Insurance Paid To): Tương tự CPT nhưng người bán mua bảo hiểm
- Nhóm D (Trách nhiệm người bán cao nhất)
 - + DAP (Delivered At Place): Người bán giao hàng đến địa điểm chỉ định, người mua chịu thủ tục nhập khẩu
 - + DPU (Delivered At Place Unloaded): Người bán giao hàng đã dỡ xuống tại địa điểm chỉ định
 - + DDP (Delivered Duty Paid): Người bán chịu mọi chi phí, rủi ro, bao gồm cả thuế nhập khẩu

• Luật vận tải trong ngành logistics là hệ thống các quy định pháp luật điều chỉnh hoạt động vận chuyển hàng hóa và hành khách bằng nhiều phương thức khác nhau như đường bộ, đường biển, đường hàng không, đường sắt và đường thủy nội địa. Những quy định này giúp đảm bảo hoạt động vận tải diễn ra an toàn, đúng trách nhiệm và đúng quy trình thương mại.

Các loại luật vận tải phổ biến trong logistics

a. Vận tải đường bộ: Điều chỉnh việc vận chuyển hàng hóa bằng xe tải, container, xe đầu kéo...

- Luật liên quan: Luật Giao thông đường bộ Việt Nam, quy định về: Tải trọng xe, giấy phép lái xe, thời gian lưu thông, hợp đồng vận chuyển, trách nhiệm khi mất hàng hoặc tai nạn

b. Vận tải đường biển: Áp dụng cho xuất nhập khẩu bằng tàu biển.

- Luật liên quan: Bộ luật Hàng hải Việt Nam, công ước quốc tế: Hague Rules, hamburg Rules

- Nội dung chính: Vận đơn đường biển (Bill of Lading), trách nhiệm hãng tàu, thời gian giao hàng, bồi thường tổn thất hàng hóa

c. Vận tải hàng không: Dùng cho hàng giá trị cao hoặc cần giao nhanh.

- Luật liên quan: Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, công ước Montreal

- Quy định về: Vận đơn hàng không (Airway Bill), giới hạn trách nhiệm hãng bay, hàng cấm vận chuyển, an ninh hàng không

d. Vận tải đường thủy nội địa: Áp dụng cho sông, kênh, cảng nội địa.

- Luật liên quan: Luật Giao thông đường thủy nội địa

- Nội dung: Đăng kiểm phương tiện, an toàn luồng tuyến, vận chuyển hàng hóa bằng sà lan, tàu nội địa

e. Vận tải đa phương thức : Là hình thức dùng từ 2 phương thức vận tải trở lên trong cùng một quá trình giao hàng.

- Luật điều chỉnh: Nghị định về vận tải đa phương thức

- Doanh nghiệp phải: Có giấy phép vận tải đa phương thức, chịu trách nhiệm xuyên suốt quá trình vận chuyển

Nội dung quan trọng trong luật vận tải logistics

- Hợp đồng vận chuyển gồm: thông tin người gửi và nhận, loại hàng, cước phí, thời gian giao nhận, trách nhiệm hai bên

- Chứng từ vận tải các chứng từ thường gặp: Bill of Lading (B/L), Airway Bill (AWB), phiếu giao nhận, lệnh giao hàng (D/O)

- Trách nhiệm và bồi thường quy định: Mất hàng, giao sai hàng, hư hỏng hàng hóa, giao chậm

- Vai trò của luật vận tải trong logistics: Bảo vệ quyền lợi doanh nghiệp và khách hàng, giảm tranh chấp, đảm bảo an toàn vận chuyển, hỗ trợ hoạt động xuất nhập khẩu, tạo chuẩn mực cho thương mại quốc tế

Những quy định này ảnh hưởng trực tiếp đến việc xác định trách nhiệm trong quá trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container.

1.3.2. Hệ thống chứng từ

Trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, hệ thống chứng từ đóng vai trò then chốt, là cơ sở pháp lý để thực hiện các nghiệp vụ như nhận hàng, thông quan và thanh toán.

Các chứng từ chủ yếu bao gồm:

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

Đây là chứng từ quan trọng nhất do hãng tàu phát hành, có chức năng:

- Là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển
- Là biên lai nhận hàng
- Là chứng từ sở hữu hàng hóa

(2) Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)

Do người bán phát hành, thể hiện giá trị hàng hóa, là căn cứ để tính thuế nhập khẩu và thanh toán quốc tế.

(3) Phiếu đóng gói (Packing List)

Cung cấp thông tin chi tiết về quy cách đóng gói, số lượng, trọng lượng, giúp kiểm tra và đối chiếu hàng hóa khi nhận.

(4) Tờ khai hải quan nhập khẩu

Được khai báo trên hệ thống hải quan điện tử, là chứng từ bắt buộc để thực hiện thủ tục thông quan hàng hóa.

(5) Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O)

Xác nhận nguồn gốc hàng hóa, giúp doanh nghiệp được hưởng ưu đãi thuế quan theo các hiệp định thương mại.

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

Do hãng tàu hoặc đại lý phát hành, cho phép người nhận hàng đến cảng lấy container.

(7) Giấy báo hàng đến (Arrival Notice)

Thông báo của hãng tàu về thời gian tàu đến, giúp doanh nghiệp chuẩn bị làm thủ tục nhận hàng.

(8) Các chứng từ kiểm tra chuyên ngành (nếu có)

Bao gồm:

- Giấy kiểm dịch

- Giấy chứng nhận chất lượng
- Giấy chứng nhận an toàn thực phẩm

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

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

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

Cách mạng công nghiệp 4.0 là giai đoạn phát triển dựa trên nền tảng công nghệ số với sự kết hợp của trí tuệ nhân tạo (AI), dữ liệu lớn (Big Data), Internet vạn vật (IoT), điện toán đám mây và tự động hóa. Sự phát triển này đã tạo ra nhiều thay đổi quan trọng đối với ngành logistics và giao nhận vận tải quốc tế.

Trong hoạt động giao nhận, việc ứng dụng công nghệ số giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả quản lý, tối ưu hóa quy trình vận hành và giảm thiểu chi phí hoạt động. Các công đoạn như quản lý đơn hàng, theo dõi hàng hóa, khai báo hải quan và xử lý chứng từ hiện nay đều có thể thực hiện trên nền tảng điện tử, góp phần rút ngắn thời gian xử lý và hạn chế sai sót phát sinh.

Ngoài ra, chuyển đổi số còn giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng kiểm soát chuỗi cung ứng thông qua việc theo dõi hàng hóa theo thời gian thực. Điều này không chỉ nâng cao chất lượng dịch vụ mà còn tăng tính minh bạch và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường quốc tế.

1.4.1.2. Các công nghệ then chốt

Một số công nghệ hiện đại đang được ứng dụng phổ biến trong lĩnh vực logistics và giao nhận bao gồm:

Hải quan điện tử (VNACCS/VCIS)

Hệ thống VNACCS/VCIS là hệ thống thông quan tự động được áp dụng tại Việt Nam nhằm hỗ trợ doanh nghiệp thực hiện khai báo hải quan điện tử. Việc ứng dụng hệ thống này giúp rút ngắn thời gian thông quan, giảm thiểu thủ tục giấy tờ và nâng cao hiệu quả quản lý của cơ quan hải quan.

Lệnh giao hàng điện tử (e-DO)

Lệnh giao hàng điện tử (Electronic Delivery Order – e-DO) là hình thức thay thế lệnh giao hàng giấy truyền thống. Việc sử dụng e-DO giúp doanh nghiệp tiết kiệm thời gian, chi phí in ấn và hạn chế việc tiếp xúc trực tiếp trong quá trình giao nhận chứng từ.

Blockchain trong vận đơn điện tử (e-B/L)

Công nghệ Blockchain được ứng dụng trong vận đơn điện tử nhằm nâng cao tính bảo mật và minh bạch của chứng từ vận tải. Nhờ đặc tính không thể chỉnh sửa dữ liệu, Blockchain giúp hạn chế rủi ro giả mạo chứng từ và tăng độ tin cậy trong giao dịch quốc tế.

IoT trong theo dõi container (Track & Trace)

Internet vạn vật (IoT) được ứng dụng để theo dõi vị trí, nhiệt độ và tình trạng container theo thời gian thực. Công nghệ này đặc biệt quan trọng đối với các loại hàng hóa yêu cầu điều kiện bảo quản nghiêm ngặt như thực phẩm, dược phẩm và hàng đông lạnh

1.4.2. Logistics Xanh và Phát triển bền vững (Green Logistics):

1.4.2.1. Khái niệm và tầm quan trọng của việc giảm dấu chân Carbon trong vận tải đường biển

Trong bối cảnh biến đổi khí hậu và ô nhiễm môi trường ngày càng nghiêm trọng, phát triển logistics xanh đang trở thành xu hướng tất yếu của ngành vận tải quốc tế. Logistics xanh là mô hình logistics hướng đến việc giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường thông qua tối ưu hóa hoạt động vận tải, sử dụng năng lượng hiệu quả và giảm phát thải khí nhà kính.

Đối với vận tải đường biển – lĩnh vực đóng vai trò quan trọng trong thương mại quốc tế – lượng khí thải Carbon phát sinh từ tàu biển đang là vấn đề được nhiều quốc gia và tổ chức quốc tế quan tâm. Việc giảm dấu chân Carbon không chỉ giúp bảo vệ môi trường mà còn góp phần nâng cao hình ảnh và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics trên thị trường quốc tế.

Hiện nay, nhiều quy định quốc tế về giảm phát thải khí nhà kính trong ngành hàng hải đã được ban hành, buộc các doanh nghiệp vận tải biển phải thay đổi phương thức hoạt động theo hướng thân thiện với môi trường. Điều này tạo áp lực nhưng cũng mở ra cơ hội cho doanh nghiệp đầu tư công nghệ xanh và nâng cao hiệu quả khai thác vận tải.

Ngoài ra, xu hướng tiêu dùng bền vững của khách hàng toàn cầu cũng khiến các doanh nghiệp xuất nhập khẩu ưu tiên lựa chọn đối tác logistics có cam kết bảo vệ môi trường. Vì vậy, việc phát triển logistics xanh không chỉ là trách nhiệm xã hội mà còn là yếu tố chiến lược giúp doanh nghiệp duy trì lợi thế cạnh tranh lâu dài.

1.4.2.2. Các xu hướng xanh trong giao nhận hàng FCL: Tối ưu hóa lộ trình vận chuyển, quản lý hiệu quả vỏ container rỗng để giảm phát thải, và xu hướng sử dụng nhiên liệu sạch trong vận tải biển.

Trong hoạt động giao nhận hàng nguyên container (FCL), nhiều giải pháp xanh đang được áp dụng nhằm giảm chi phí vận hành và hạn chế tác động tiêu cực đến môi trường.

Một trong những giải pháp quan trọng là tối ưu hóa lộ trình vận chuyển. Thông qua việc ứng dụng phần mềm quản lý vận tải và công nghệ dữ liệu lớn, doanh nghiệp có thể lựa chọn tuyến đường ngắn nhất, hạn chế tình trạng phương tiện chạy rỗng và giảm thời gian chờ tại cảng. Điều này không chỉ giúp tiết kiệm nhiên liệu mà còn giảm lượng khí thải Carbon phát sinh trong quá trình vận chuyển.

Bên cạnh đó, quản lý hiệu quả container rỗng cũng là giải pháp quan trọng trong logistics xanh. Trong thực tế, việc điều chuyển container rỗng giữa các cảng và khu vực thường gây phát sinh nhiều chi phí và lượng khí thải lớn. Do đó, các doanh nghiệp logistics hiện nay đang tăng cường phối hợp chia sẻ container, tối ưu hóa kế hoạch quay vòng container và ứng dụng công nghệ để quản lý vị trí container hiệu quả hơn.

Ngoài ra, xu hướng sử dụng nhiên liệu sạch trong vận tải biển đang ngày càng phổ biến. Nhiều hãng tàu đã đầu tư tàu sử dụng LNG (khí tự nhiên hóa lỏng), methanol xanh hoặc nhiên liệu sinh học nhằm giảm lượng phát thải khí CO₂ và lưu huỳnh ra môi trường. Đây được xem là giải pháp quan trọng giúp ngành hàng hải tiến tới mục tiêu phát thải ròng bằng “0” trong tương lai.

Tóm lại, logistics xanh và chuyển đổi số đang trở thành hai xu hướng phát triển chủ đạo của ngành giao nhận vận tải quốc tế. Việc ứng dụng công nghệ hiện đại kết hợp với các giải pháp bảo vệ môi trường sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và phát triển bền vững trong dài hạn.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 đã trình bày những cơ sở lý luận quan trọng về quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, bao gồm các khái niệm, vai trò, các bên liên quan cũng như những bước cơ bản trong quá trình giao nhận.

Thứ nhất, chương 1 đã làm rõ khái niệm về giao nhận hàng hóa, đặc biệt là đối với hàng nhập khẩu nguyên container. Đây là phương thức vận chuyển phổ biến và quan trọng trong thương mại quốc tế, giúp tối ưu hóa chi phí, giảm thiểu rủi ro hư hỏng hàng hóa và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.

Thứ hai, chương 1 phân tích vai trò của các bên liên quan trong quy trình giao nhận, bao gồm người nhập khẩu, người vận chuyển, nguyên tắc giao nhận, quy trình,... Mỗi bên đều có trách nhiệm và quyền lợi nhất định trong việc đảm bảo hàng hóa được giao nhận đúng quy trình và đúng thời gian quy định.

Thứ ba, chương 1 đề cập đến các bước cơ bản trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, từ khâu đặt hàng, ký kết hợp đồng vận chuyển, làm thủ tục hải quan, nhận hàng tại cảng đến vận chuyển nội địa. Các thủ tục này đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa các bên liên quan nhằm đảm bảo tính chính xác, nhanh chóng và hiệu quả trong quá trình giao nhận.

Những cơ sở lý luận này đóng vai trò nền tảng cho các chương tiếp theo là cơ sở để phân tích thực trạng đưa ra giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty Cổ phần U&I Logistics chi nhánh Đà Nẵng.

CHƯƠNG 2

PHÂN TÍCH QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN U&I LOGISTICS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

2.1 Tổng quan về Công ty Cổ phần Đầu Tư U&I Logistics

2.1.1 Thông tin chung về công ty

Tên công ty: U&I Logistics Corporation - thành viên đứng đầu trong lĩnh vực logistics thuộc Công ty Cổ phần Đầu tư U&I (U&I Investment Corporation)

Loại hình doanh nghiệp: Công ty Cổ phần

Công ty thành viên:

Công ty cổ phần vận tải U&I (Unitrans): Hồ Chí Minh, Việt Nam

Công ty Cổ phần Kho hàng hóa U&I (U&I Warehouse): Hồ Chí Minh, Việt Nam

Công ty Cổ phần Logistics U&I - Miền Bắc (U&I Logistics - Northern JSC): Hà Nội, Việt Nam

Công ty Cổ phần Vận tải U&I Miền Bắc (Unitrans - Northern JSC): Hải Phòng, Việt Nam

Công ty Cổ phần Kho vận và Dịch vụ Hàng hóa - cao su (RUSCO): Hồ Chí Minh, Việt Nam

Trụ sở chính: 158 Ngô Gia Tự, phường Thủ Dầu Một, thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

Văn phòng Đà Nẵng: 109A Dương Đình Nghệ, Phường An Hải, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Mã số thuế: 3700492666

Điện thoại: (+84) 274 3816486 / (+84) 274 3832751

Website: unilogistics.vn

Email: info@unilogistics.vn

Logo:



CLIENTS' INTERESTS FIRST

Hình 2.1 Logo Công Ty U&I Logistics

2.1.2. Lịch sử hình thành công ty

Tháng 4/1998: Công ty TNHH U&I (UNICO Ltd.) được thành lập tại Bình Dương, hoạt động trong lĩnh vực tư vấn đầu tư, khai thuê hải quan và giao nhận hàng hóa, với vốn điều lệ 200 triệu đồng và 6 thành viên.

Ngày 19/03/2003, thành lập Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải U&I (Unitrans), kế thừa toàn bộ hoạt động dịch vụ từ công ty mẹ.

Ngày 26/01/2007, khai trương kho ngoại quan lớn nhất Việt Nam thời điểm đó (39.200 m²). Đến cuối năm 2012, mở thêm Kho ngoại quan Tân Uyên số 2 và 3 (47.600 m²).

Năm 2013, U&I Logistics là đơn vị đầu tiên đầu tư vào mô hình Sàn vận tải Việt Nam (VTruck) giải quyết bài toán xe chạy rỗng chiều về trong vận tải tại Việt Nam

Năm 2014, thành lập U&I Warehousing, cung cấp dịch vụ trung tâm phân phối cho hệ thống siêu thị lớn tại KCN Sóng Thần 1 và VSIP (20.000 m²).

Năm 2015, Công ty Cổ phần Giao nhận Vận tải U&I đổi tên thành Công ty Cổ phần Logistics U&I với mục đích phát triển các dịch vụ logistics trọn gói cho khách hàng

Năm 2016, U&I Logistics khai trương Kho ngoại quan số 7 với quy mô 30.375m²

Năm 2018, U&I Logistics ra mắt thương hiệu Rusco chuyên xử lý hàng cao su, vật liệu xây dựng tại Thủ Đức; đồng thời mở rộng dịch vụ ra miền Bắc.

Năm 2020, U&I Logistics và đối tác Dược Đông Á khai trương DPL Logistics tại Dĩ An, Bình Dương, kho dịch vụ phân phối chuyên nghiệp cho ngành Dược đạt chuẩn GSP với mạng lưới 6 kho dịch vụ trên toàn quốc (tổng diện tích trên 14,000 m² và quy mô hơn 15,000 pallet).

Tháng 10/2021, U&I Logistics khai trương kho Ngoại quan số 10 với quy mô 12,668 m², đưa vị thế U&I Logistics trở thành doanh nghiệp kinh doanh Kho Ngoại quan ngành Gỗ & Nội thất lớn nhất Đông Nam Á (quy mô 242,000 m² với tổng sức chứa trên 2 triệu m²).

Năm 2022, thành lập chi nhánh U&I Logistics Tp.HCM, mở rộng phạm vi phục vụ ở các khu vực Tp.HCM, Đồng Nai và thuận tiện chăm sóc mạng lưới đối tác đại lý trên toàn cầu.

Năm 2023 đến nay, với hơn 700 nhân sự và hệ thống trang thiết bị hiện đại (40 đầu kéo, 100 rơ-moóc, mạng lưới đối tác vận tải 1.000 TEUs/ngày), U&I phục vụ hàng chục

ngàn container, hơn 100.000 tờ khai hải quan/năm. U&I Logistics là đối tác của hơn 20 hãng tàu và 16 hãng hàng không, hướng tới cung cấp giải pháp logistics tối ưu, cá nhân hóa cho từng khách hàng.

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

- Sứ mệnh: "Cung cấp các giải pháp logistics đáp ứng nhu cầu của mọi khách hàng.
- Tầm nhìn: Trở thành nhà cung cấp các dịch vụ logistics hiệu quả nhất tại Việt

Nam.

Slogan: "Lợi ích của khách hàng là trên hết".

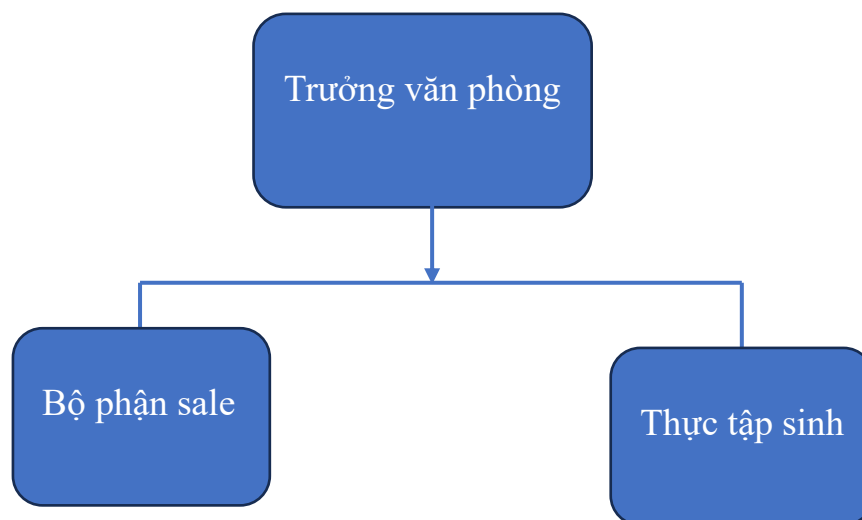
-Giá trị cốt lõi:

- Trung thực: Là phẩm chất cần có đầu tiên đối với người lao động của U&I Logistics.
- Kỷ luật: Cái giá của sự vượt trội là kỷ luật.
- Uy tín: Chữ tín quý hơn vàng.

2.1.4. Ngành nghề kinh doanh

- Logistics – Dịch vụ Logistics
- Vận tải nội địa
- Vận tải biển
- Kho bãi – Dịch vụ kho bãi
- Hải quan – Dịch vụ hải quan, khai thuê hải quan
- Vận tải đường hàng không

2.1.5. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ Công ty cổ phần U&I Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng



Hình 2.2 Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Công Ty Cổ Phần U&I Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng

• **Trưởng phòng chi nhánh:** Điều hành và đưa ra các quyết định cho các hoạt động của công ty một cách toàn diện. Tổ chức thực hiện các kế hoạch kinh doanh, chính sách, quy định cho công ty. Là người ký duyệt những đề xuất của nhân viên, ký duyệt báo cáo tài chính, báo cáo thuế.

• **Bộ phận Sales:** bao gồm sales nội địa, sales khu công nghiệp và sales overseas. Phụ trách tìm kiếm các khách hàng, đại lý trong và ngoài nước có nhu cầu xuất khẩu sản phẩm cũng như nhập khẩu sản phẩm. Chủ động tìm kiếm khách hàng trên các trang web hoặc các hiệp hội lớn mà công ty tham gia, ngoài ra chăm sóc những khách hàng cũ của công ty, là bộ phận mang lại doanh thu chính cho công ty.

• **Thực tập sinh:** Tìm kiếm, tư vấn cho khách hàng cước đường biển (LCL/FCL)..

- Phát triển và mở rộng các mối quan hệ với khách hàng mới, duy trì mối quan hệ với khách hàng cũ.
- Báo cáo kết quả công việc theo định kỳ hoặc đột xuất.

2.1.6. Các nguồn lực của công ty ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh

a. Nguồn lực

Bảng 2.1 Số lượng nhân viên phòng ban

Nguồn: Phòng nhân sự

	Trưởng phòng	Bộ Phận sale
Số lượng	1	1
Nhân viên chính thức	1	1
Nhân viên thực tập	-	1

Bảng nguồn lực trên thể hiện cơ cấu nhân sự của văn phòng đại diện tại Đà Nẵng với quy mô nhân sự còn tinh gọn, phù hợp với chức năng hỗ trợ hoạt động kinh doanh và kết nối khách hàng tại khu vực miền Trung.

Trưởng phòng của văn phòng đại diện có 1 nhân sự chính thức, đảm nhận vai trò quản lý, điều hành và giám sát toàn bộ hoạt động của văn phòng. Cơ cấu quản lý đơn giản giúp việc xử lý công việc và đưa ra quyết định được nhanh chóng, phù hợp với mô hình văn phòng đại diện.

Bộ phận sale hiện có 1 nhân viên chính thức và 1 nhân viên thực tập. Điều này cho thấy văn phòng đại diện tập trung chủ yếu vào hoạt động tìm kiếm khách hàng, chăm sóc khách hàng và phát triển thị trường tại khu vực Đà Nẵng và các tỉnh lân cận. Việc sử dụng thực tập sinh cũng giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí nhân sự đồng thời đào tạo nguồn nhân lực mới cho tương lai.

Nhìn chung, nguồn lực của văn phòng đại diện tại Đà Nẵng còn khá ít nhưng được bố trí phù hợp với quy mô hoạt động hiện tại. Bộ máy nhân sự gọn nhẹ giúp doanh nghiệp dễ dàng quản lý và tối ưu chi phí vận hành.

Tuy nhiên, khi hoạt động kinh doanh mở rộng và số lượng khách hàng tăng lên, văn phòng đại diện cần bổ sung thêm nhân sự ở các vị trí chuyên môn nhằm nâng cao hiệu quả công việc, giảm áp lực cho nhân viên hiện tại và đáp ứng tốt hơn nhu cầu phát triển của doanh nghiệp.

b. Cơ sở vật chất

Bảng 2.2 Diện tích của Công ty Cổ phần U&I Logistics – chi nhánh Đà Nẵng

Nguồn: Phòng nhân sự

Đơn vị	Diện tích (m ²)	Ghi chú
Khu vực văn phòng (Tầng 1)	100	Chỉ có 1 phòng duy nhất để làm việc gồm có trưởng phòng, bộ phận sale, thực tập sinh
Khu vực khác	30	Bao gồm nhà vệ sinh, khu vực hành lang, khu vực để xe...

Công Ty Cổ Phần U&I Logistics – chi nhánh Đà Nẵng đặt trụ sở tại 109A Dương Đình Nghệ, Phường An Hải, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam, trên tổng diện tích 130 (m²). Không gian này được thiết kế tối ưu để đáp ứng hiệu quả nhu cầu làm việc và các hoạt động của công ty

Văn phòng được bố trí theo hướng đơn giản, phù hợp với mô hình văn phòng đại diện hoặc chi nhánh quy mô vừa và nhỏ tại Đà Nẵng. Tỷ lệ diện tích dành cho khu vực làm việc chiếm phần lớn (khoảng 77%), cho thấy doanh nghiệp ưu tiên không gian phục vụ hoạt động nghiệp vụ

Bảng 2.3 Cơ sở vật chất của Công Ty Cổ Phần U&I Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng

Nguồn: Phòng nhân sự

Tên	Số lượng	Mục đích
Thiết bị văn phòng/quản lý		
Máy tính	3	Phục vụ cho công việc của văn phòng
Wifi	1	Cung cấp kết nối internet, cho các thiết bị trong văn phòng, hỗ trợ công việc quản lý và điều hành
Máy in	1	In tài liệu, hợp đồng, hóa đơn
Điều hòa	1	Tạo môi trường làm việc thoải mái cho nhân viên
Ghế	3	Ghế ngồi cho nhân viên
Bàn	3	Bàn làm việc cho nhân viên
Các thiết bị khác	nhiều	Bình chữa cháy để chữa cháy, camera giám sát an ninh

Bảng cho thấy văn phòng đã được trang bị đầy đủ các thiết bị cơ bản để phục vụ hoạt động quản lý và làm việc hằng ngày. Các thiết bị được bố trí phù hợp với quy mô văn phòng nhỏ khoảng 2 nhân viên và 1 thực tập sinh làm việc trực tiếp.

Cơ sở vật chất của văn phòng được trang bị ở mức cơ bản nhưng đầy đủ để đáp ứng hoạt động quản lý và điều hành.

Số lượng thiết bị tương đối phù hợp với quy mô văn phòng đại diện nhỏ.

Văn phòng chú trọng cả yếu tố làm việc, kết nối internet và an toàn an ninh.

2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của công ty

2.2.1 Yếu tố vi mô

a. Lĩnh vực kinh doanh

Lĩnh vực kinh doanh chuyên cung cấp các dịch vụ đại lý khai thuê hải quan, giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, kho hàng hóa và vận tải nội địa bằng đường bộ, đường thủy nội địa, ven biển và đường sắt.

Là một phần quan trọng trong ngành logistics và chuỗi cung ứng hàng hóa. Đây là lĩnh vực đóng vai trò trung gian hỗ trợ cho hoạt động lưu thông, vận chuyển và phân phối hàng hóa từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ trong và ngoài nước. Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam ngày càng hội nhập quốc tế, hoạt động xuất nhập khẩu tăng trưởng mạnh đã tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics phát triển nhanh chóng. Nhu cầu vận chuyển hàng hóa, lưu kho và thực hiện các thủ tục hải quan ngày càng gia tăng, đặc biệt đối với các doanh nghiệp sản xuất, thương mại và xuất nhập khẩu.

Dịch vụ đại lý khai thuê hải quan giúp doanh nghiệp thực hiện các thủ tục thông quan hàng hóa một cách nhanh chóng và đúng quy định pháp luật. Hoạt động này đòi hỏi doanh nghiệp phải có kiến thức chuyên môn về luật hải quan, thuế xuất nhập khẩu và các quy định thương mại quốc tế nhằm hạn chế sai sót trong quá trình khai báo. Bên cạnh đó, dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu đóng vai trò kết nối giữa người bán, người mua và các đơn vị vận chuyển, góp phần đảm bảo hàng hóa được lưu thông an toàn, đúng thời gian và tiết kiệm chi phí.

Ngoài ra, dịch vụ kho bãi và vận tải nội địa là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp tối ưu hoạt động lưu trữ và phân phối hàng hóa. Việc kết hợp nhiều loại hình vận tải như đường bộ, đường thủy và đường sắt giúp tăng tính linh hoạt trong quá trình vận chuyển, đồng thời giảm chi phí logistics cho khách hàng. Tuy nhiên, lĩnh vực này cũng phải đối

mặt với nhiều khó khăn như chi phí nhiên liệu tăng cao, sự cạnh tranh gay gắt giữa các doanh nghiệp logistics và yêu cầu ngày càng cao về chất lượng dịch vụ.

Trong những năm gần đây, ngành logistics tại Việt Nam được đánh giá là có nhiều tiềm năng phát triển nhờ sự mở rộng của thương mại điện tử, đầu tư nước ngoài và các hiệp định thương mại quốc tế. Điều này tạo ra cơ hội lớn cho các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực giao nhận và vận tải mở rộng quy mô hoạt động, nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường.

b. Đối tác, khách hàng

Hiện Công ty Cổ phần U&I Logistics có hơn 200 khách hàng trên toàn thế giới, tự hào là công ty hàng đầu tại Việt Nam chuyên cung cấp dịch vụ logistics cho cả thị trường trong nước và quốc tế, từ các cửa hàng nhỏ lẻ cho tới các doanh nghiệp lớn.

- U&I Logistics hiện đang là thành viên của các hiệp hội quốc tế uy tín như là FNC, PPL, WCA,...với khoảng hơn 20000 văn phòng đại lý trên toàn thế giới cùng với năng lực kết nối với 30 văn phòng đại lý trên 30 quốc gia.

- U&I Logistics luôn được nhiều thương hiệu nổi tiếng lựa chọn là đơn vị cung cấp dịch vụ như: Magnussen Home Furnishings, Home Heritage Group, Elements International Group, Aspen Home, Klauserner Furniture Industries Inc, Hooker Furniture,...

c. Thị trường

- Khai thác thị trường trong nước: Khai thác các tuyến vận tải nội địa như Hải Phòng-TP.HCM, Hải Phòng- Đà Nẵng, Hải Phòng- Cần Thơ,...Các cảng đích vận chuyển trong nước của công ty bao gồm có: nhóm cảng phía Bắc, Bắc Trung Bộ, Trung Trung Bộ, Nam Trung Bộ, nhóm cảng TP HCM- Đồng Nai, Bà Rịa- Vũng Tàu, nhóm cảng đồng bằng sông Cửu Long, nhóm các đảo Tây Nam, nhóm cảng Côn Đảo.

- Khai thác được trên 35 tuyến đường biển và cập bến khoảng 100 cảng quốc tế

- Các tuyến vận chuyển quốc tế như là khu vực Châu Á- Thái Bình Dương. Đối với các tuyến xuất khẩu chủ yếu: Việt Nam- Trung Quốc (Với cảng đích là Qingdao, Ningbo), Việt Nam Nhật Bản (Với cảng đích là Kobe, Tokyo, Osaka,...),

- Các tuyến xuất khẩu sang thị trường châu Âu: Việt Nam-Pháp (Với cảng đích là Lyon, Le Havre,...), Việt Nam- Đức (Với cảng đích là Hamburg, Bremen,...)

- Các tuyến xuất khẩu sang thị trường Trung Đông: Việt Nam- Israel (Với cảng đích là Haifa, Ashdod,...)

- Các tuyến Bắc Á, Bắc Âu,...

d. Đối thủ cạnh tranh

Môi trường đối thủ cạnh tranh của U&I Logistics được đánh giá là rất sôi động và phức tạp do sự hiện diện của nhiều doanh nghiệp logistics trong nước và quốc tế hoạt động tại khu vực miền Trung. Các đối thủ cạnh tranh lớn như Gemadept, Transimex, Tân Cảng Sài Gòn, cũng như các công ty đa quốc gia như DHL, FedEx, đang không ngừng gia tăng sức ép nhờ lợi thế quy mô, công nghệ hiện đại và mạng lưới toàn cầu. Các doanh nghiệp này có khả năng cung cấp dịch vụ đa dạng từ vận tải, giao nhận quốc tế, lưu kho đến giải pháp logistics tích hợp với mức độ chuyên nghiệp cao, thu hút nhiều khách hàng lớn.

Đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong nước, mặc dù không có lợi thế về quy mô nhưng họ cạnh tranh mạnh mẽ nhờ vào giá cả thấp hơn, sự linh hoạt trong dịch vụ và am hiểu thị trường địa phương. Một số doanh nghiệp địa phương tại Đà Nẵng cũng phát triển nhanh nhờ tận dụng lợi thế gần khách hàng và khả năng đáp ứng các nhu cầu đặc thù của thị trường khu vực, chẳng hạn như vận tải hàng hóa xuất khẩu qua cảng Đà Nẵng và các khu công nghiệp lân cận.

Ngoài ra, sự phát triển của thương mại điện tử đã tạo điều kiện cho sự xuất hiện của các đối thủ mới như Giao Hàng Nhanh, Ninja Van, và J&T Express, tập trung vào mảng giao hàng nội địa với tốc độ nhanh và chi phí cạnh tranh. Mặc dù công ty không tập trung vào phân khúc này, nhưng sự chuyển dịch nhu cầu của khách hàng sang các giải pháp giao nhận nhanh chóng, linh hoạt cũng tạo áp lực phải cải thiện dịch vụ.

Thêm vào đó, nhiều đối thủ đang mạnh mẽ ứng dụng công nghệ hiện đại như trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT) và dữ liệu lớn (Big Data) để tối ưu hóa quy trình, quản lý chi phí và nâng cao trải nghiệm khách hàng. Điều này đặt U&I Logistics - Chi nhánh Đà Nẵng vào tình thế cần nhanh chóng đầu tư vào công nghệ, nâng cao năng lực vận hành và phát triển các giải pháp logistics thông minh.

e. Nhà cung cấp

Nhà cung cấp của Công ty U&I Logistics tại Đà Nẵng đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì hiệu quả vận hành và chất lượng dịch vụ logistics mà công ty cung cấp. Với vị trí chiến lược tại miền Trung Việt Nam, U&I Logistics hoạt động trong các lĩnh vực như giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, kho hàng hóa.... đòi hỏi sự hợp tác chặt chẽ với các nhà cung cấp đa dạng trong và ngoài nước. Các nhà cung cấp chính của công ty bao

gồm các hãng vận tải đường bộ, đường biển, và đường hàng không đáp ứng nhu cầu vận chuyển nội địa lẫn quốc tế. Hãng tàu lớn như ONE, MSC... thường là đối tác vận tải đường biển, trong khi các hãng hàng không như Vietnam Airlines ,...hỗ trợ vận chuyển hàng hóa nhanh chóng qua đường hàng không.

Bên cạnh đó, các công ty cung cấp dịch vụ kho bãi, đặc biệt là những đơn vị sở hữu kho lạnh hoặc kho chuẩn quốc tế gần cảng Tiên Sa, sân bay Đà Nẵng là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng của công ty. Ngoài ra, U&I Logistics còn hợp tác với các nhà cung cấp thiết bị logistics, bao gồm xe nâng, băng tải, container tiêu chuẩn và hệ thống đóng gói tự động. Các đối tác này không chỉ giúp tối ưu hóa quy trình vận hành mà còn giảm thiểu chi phí phát sinh trong quá trình lưu trữ và vận chuyển hàng hóa.

2.2.2. *Yếu tố vĩ mô*

a) Môi trường kinh tế

Kinh tế đóng vai trò quan trọng trong hoạt động của U&I Logistics. Thành phố Đà Nẵng nằm trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, với tốc độ tăng trưởng GDP ổn định và sự phát triển mạnh mẽ của các ngành công nghiệp, du lịch, và dịch vụ. Đà Nẵng cũng là cửa ngõ giao thương quốc tế với cơ sở hạ tầng ngày càng hoàn thiện, như cảng Tiên Sa, cảng Liên Chiểu và các khu công nghiệp lớn, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động logistics.

Môi trường kinh tế của U&I Logistics chịu tác động mạnh mẽ từ các yếu tố kinh tế trong và ngoài nước, đặc biệt là sự phát triển của nền kinh tế Việt Nam và khu vực miền Trung. Đà Nẵng, là thành phố cảng và trung tâm logistics quan trọng, đóng vai trò then chốt trong chuỗi cung ứng quốc gia, thúc đẩy sự phát triển của ngành logistics. Tuy nhiên, môi trường kinh tế hiện tại cũng mang đến không ít thách thức cho công ty, đặc biệt là trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam đang đối mặt với sự biến động từ những yếu tố toàn cầu như giá năng lượng, chính sách thương mại quốc tế.

Nền kinh tế Việt Nam đang trong quá trình chuyển mình từ sản xuất sang nền kinh tế dịch vụ, đồng thời gia tăng vai trò của ngành xuất nhập khẩu và thương mại điện tử. Sự phát triển mạnh mẽ của các khu công nghiệp và các dự án đầu tư hạ tầng ở miền Trung tạo ra nhu cầu lớn đối với các dịch vụ logistics. Tuy nhiên, biến động về lãi suất và tỷ giá hối đoái có thể ảnh hưởng đến chi phí vận hành và khả năng cạnh tranh của các công ty logistics. Việc tăng giá xăng dầu, giá thuê mặt bằng kho bãi cũng làm tăng

chi phí cho công ty, ảnh hưởng đến lợi nhuận và khả năng cung cấp dịch vụ với giá cả hợp lý cho khách hàng.

Thêm vào đó, các yếu tố kinh tế vĩ mô như mức tăng trưởng GDP của Việt Nam cũng ảnh hưởng trực tiếp đến nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics. Khi nền kinh tế tăng trưởng mạnh mẽ, nhu cầu vận chuyển hàng hóa tăng cao, tạo điều kiện thuận lợi cho các công ty logistics như U&I Logistics phát triển. Tuy nhiên, nếu nền kinh tế suy thoái, khách hàng sẽ có xu hướng cắt giảm chi phí và giảm quy mô sản xuất, làm giảm nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics.

Ngoài yếu tố kinh tế trong nước, tình hình kinh tế toàn cầu và các chính sách thương mại quốc tế cũng có tác động lớn đến hoạt động của chi nhánh Đà Nẵng. Các hiệp định thương mại tự do mà Việt Nam ký kết, mở ra cơ hội lớn cho việc gia tăng giao thương quốc tế, kéo theo nhu cầu vận chuyển hàng hóa quốc tế cao hơn. Tuy nhiên, những biến động trong chính sách thương mại toàn cầu, như chiến tranh thương mại hay thay đổi về thuế suất xuất nhập khẩu, cũng có thể ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng và làm gia tăng rủi ro trong hoạt động logistics.

-> Tóm lại, môi trường kinh tế của U&I Logistics vừa mở ra cơ hội lớn từ sự phát triển của nền kinh tế Việt Nam và khu vực, nhưng cũng không thiếu thách thức đến từ các yếu tố kinh tế vĩ mô và sự cạnh tranh gay gắt trong ngành. Để duy trì và phát triển bền vững, công ty cần liên tục theo dõi và phân tích các yếu tố kinh tế, điều chỉnh chiến lược hoạt động và tối ưu hóa chi phí, đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh bằng cách áp dụng công nghệ tiên tiến và phát triển các dịch vụ logistics chuyên biệt.

b) Môi trường công nghệ

Công nghệ mà U&I Logistics đang sử dụng:

- Vận tải đa phương thức: Công ty đề cập đến việc vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ, đường biển, đường sắt. Điều này cho thấy công ty có thể sử dụng các công nghệ liên quan đến từng phương thức vận tải, ví dụ như:

- + Đường bộ: Hệ thống định vị GPS, phần mềm quản lý đội xe (Fleet Management System) để theo dõi vị trí, tốc độ, tình trạng xe và tối ưu hóa lộ trình.
- + Đường biển: Hợp tác với các hãng tàu có công nghệ quản lý container, theo dõi lịch trình tàu và thông tin hàng hóa.
- + Đường sắt: Phối hợp với ngành đường sắt để sử dụng hệ thống quản lý vận tải đường sắt.

- Quản lý kho bãi: Công ty cung cấp dịch vụ quản lý kho bãi, cho thấy có thể sử dụng các công nghệ như:

- + Hệ thống quản lý kho hàng (WMS) để quản lý hàng tồn kho, vị trí hàng hóa, nhập xuất hàng.
- + Mã vạch, RFID để theo dõi hàng hóa trong kho.

- Giao nhận và kiểm đếm: Công ty đề cập đến dịch vụ giao nhận và kiểm đếm, có thể sử dụng các thiết bị như máy quét mã vạch, thiết bị di động để ghi nhận thông tin.

c) Môi trường nhân khẩu học

Đà Nẵng hiện có dân số khoảng 1,2 triệu người (trích từ <https://drt.danang.vn>), với cơ cấu dân số trẻ, năng động và tốc độ đô thị hóa nhanh. Lực lượng lao động trong độ tuổi từ 15-64 tuổi chiếm khoảng 70% tổng dân số, trong đó phần lớn là nhóm lao động trẻ (18-35 tuổi). Số người trên 60 tuổi chiếm khoảng 11%, phản ánh đặc điểm của một đô thị đang chuyển từ giai đoạn “dân số vàng” sang đối mặt với những thách thức của già hóa dân số trong tương lai gần.

Ngoài ra, Đà Nẵng có dân số di cư tăng đáng kể, chủ yếu là lao động trẻ từ các tỉnh lân cận như Quảng Nam, Quảng Ngãi, Huế, Quảng Trị đến tìm kiếm cơ hội làm việc và học tập. Điều này góp phần thúc đẩy tính linh hoạt và đổi mới trong lực lượng lao động, đặc biệt là trong các ngành công nghiệp dịch vụ như logistics.

- Ảnh hưởng đến xu thế thương mại:

Cơ cấu dân số trẻ giúp thúc đẩy tiêu dùng nội địa tại Đà Nẵng. Nhóm dân số trẻ thường có xu hướng chi tiêu cao hơn vào các sản phẩm công nghệ, thực phẩm nhanh, thời trang và các dịch vụ tiện ích. Đồng thời, nhóm này cũng yêu cầu các dịch vụ vận chuyển nhanh chóng, linh hoạt và tiện lợi hơn, từ đó tạo cơ hội lớn cho các ngành thương mại điện tử, bán lẻ, và các dịch vụ hậu cần liên quan.

Trong khi đó, dân số già tại Đà Nẵng tuy chiếm tỷ lệ thấp hơn nhưng lại tạo ra nhu cầu về các dịch vụ chuyên biệt như chăm sóc sức khỏe, thực phẩm chức năng và các sản phẩm phù hợp với lối sống ít vận động. Điều này dẫn đến sự tăng trưởng của các ngành nghề logistics phục vụ phân phối hàng hóa y tế và các sản phẩm chuyên dụng.

- Ảnh hưởng đến ngành logistics:

- + Phát triển dịch vụ giao nhận hàng hóa: Sự gia tăng của thương mại điện tử tại Đà Nẵng, kết hợp với nhu cầu tiêu dùng đa dạng từ dân số trẻ, thúc đẩy ngành logistics tập trung vào các dịch vụ vận chuyển nhanh, tối ưu hóa chuỗi

cung ứng, và giao hàng tận nơi. Các công ty logistics cần đầu tư vào công nghệ như hệ thống quản lý kho hàng, định vị GPS, và tối ưu hóa tuyến đường.

- + Nhu cầu vận tải đa phương thức: Đà Nẵng là trung tâm giao thông lớn của miền Trung với cảng biển, sân bay quốc tế và các tuyến đường bộ chiến lược. Điều này làm tăng nhu cầu về logistics đa phương thức (đường biển, đường hàng không, đường bộ) để đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu và vận chuyển trong nước.

- + Phục vụ xuất nhập khẩu khu vực miền Trung: Với dân số đang tăng trưởng, Đà Nẵng trở thành trung tâm tiêu thụ lớn, đồng thời đóng vai trò là cửa ngõ xuất nhập khẩu hàng hóa cho khu vực miền Trung. Ngành logistics cần chú trọng vào các dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu như khai báo hải quan, lưu kho và đóng gói.

- + Đào tạo nguồn nhân lực logistics: Cơ cấu dân số trẻ tạo điều kiện thuận lợi cho việc đào tạo và tuyển dụng nhân sự có trình độ. Tuy nhiên, nhu cầu ngày càng cao về kỹ năng chuyên môn đòi hỏi các công ty logistics tại Đà Nẵng phải đầu tư mạnh vào đào tạo nhân sự và ứng dụng công nghệ hiện đại để giữ vững lợi thế cạnh tranh.

2.2.3 Bảng số liệu về kết quả kinh doanh công ty qua các kỳ

a. Nguồn lực tài chính

Bảng 2.4 Thông tin tài sản – Nguồn vốn của công ty giai đoạn 2023-2025

ĐVT: Đồng

Chỉ tiêu	Mã số	Thuyết minh	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025
A - TÀI SẢN NGẮN HẠN	100		392.845.126.580	406.881.281.690	241.998.499.872
I. Tiền và các khoản tương đương tiền	110		165.432.778.215	178.234.132.322	23.389.033.813
1. Tiền	111		82.716.389.108	88.234.132.322	23.389.033.813
2. Các khoản tương đương tiền	112				
II. Đầu tư tài chính ngắn hạn	120				
III. Các khoản phải thu ngắn hạn	130		172.508.336.420	187.746.827.465	176.082.871.368
IV, Hàng tồn kho	140		414.770.315	651.161.333	581.913.559
V. Tài sản ngắn hạn khác	150		38.689.241.630	40.285.160.570	41.944.681.132
B - TÀI SẢN DÀI HẠN	200		648.372.514.220	680.002.773.596	722.381.199.852
I. Các khoản phải thu dài hạn	210		489.750.000	540.402.500	2.319.601.159
II. Tài sản cố định	220		49.836.225.480	55.721.444.435	64.314.041.667
III. Bất động sản đầu tư	230		73.552.918.640	85.788.977.864	108.810.070.726
IV. Tài sản dài hạn khác	260		224.484.620.100	324.787.456.424	328.931.740.927
TỔNG TÀI SẢN (270 = 100+200)	270		1.041.217.640.800	1.086.884.055.286	964.379.699.724
C - NỢ PHẢI TRẢ	300		194.286.441.520	206.739.837.623	182.715.406.923
D - VỐN CHỦ SỞ HỮU	400		846.931.199.280	880.144.217.663	781.664.292.801
TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN (440 = 300+400)	440		1.041.217.640.800	1.086.884.055.286	964.379.699.724

Nhận xét:

Dựa vào bảng cân đối kế toán giai đoạn 2023 – 2025, có thể thấy tình hình tài sản và nguồn vốn của doanh nghiệp có nhiều biến động qua các năm, phản ánh sự thay đổi trong hoạt động kinh doanh và khả năng quản lý tài chính của doanh nghiệp.

Tài sản ngắn hạn: Tài sản ngắn hạn của doanh nghiệp năm 2023 tăng lên vào năm 2024. Điều này cho thấy doanh nghiệp đã mở rộng quy mô tài sản lưu động nhằm phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh trong ngắn hạn.

Tuy nhiên đến năm 2025, tài sản ngắn hạn giảm mạnh so với năm 2024. Nguyên nhân chủ yếu đến từ sự sụt giảm của khoản mục tiền và các khoản tương đương tiền cũng như các khoản phải thu ngắn hạn. Điều này cho thấy doanh nghiệp có thể đã sử dụng nguồn tiền cho đầu tư dài hạn hoặc gặp khó khăn trong việc thu hồi công nợ.

- Trong cơ cấu tài sản ngắn hạn:

+ Khoản mục tiền và các khoản tương đương tiền tăng từ 165.432.778.215 đồng năm 2023 lên 178.234.132.322 đồng năm 2024, nhưng giảm rất mạnh xuống 23.389.033.813 đồng năm 2025. Điều này phản ánh khả năng thanh khoản của doanh nghiệp đang giảm đáng kể.

+ Các khoản phải thu ngắn hạn duy trì ở mức cao qua các năm, cho thấy doanh nghiệp bị chiếm dụng vốn tương đối lớn từ khách hàng.

+ Hàng tồn kho có xu hướng tăng nhẹ qua từng năm, từ 414.770.315 đồng năm 2023 lên 581.913.559 đồng năm 2025, cho thấy doanh nghiệp vẫn duy trì lượng hàng hóa phục vụ hoạt động kinh doanh ổn định.

+ Tài sản ngắn hạn khác tăng nhẹ qua các năm, phản ánh sự mở rộng các khoản chi phí trả trước hoặc tài sản phục vụ hoạt động thường xuyên.

Tài sản dài hạn: Tài sản dài hạn tăng liên tục qua các năm. Năm 2023 đạt 648.372.514.220 đồng, năm 2024 tăng lên 680.002.773.596 đồng và đến năm 2025 đạt 722.381.199.852 đồng.

- Trong đó:

+ Tài sản cố định tăng từ 49.836.225.480 đồng năm 2023 lên 64.314.041.667 đồng năm 2025, cho thấy doanh nghiệp chú trọng đầu tư cơ sở vật chất, máy móc và trang thiết bị phục vụ hoạt động lâu dài.

+ Bất động sản đầu tư tăng mạnh qua các năm, phản ánh xu hướng mở rộng hoạt động đầu tư và gia tăng năng lực khai thác tài sản.

+ Tài sản dài hạn khác tăng đáng kể, đặc biệt năm 2025 đạt 328.931.740.927 đồng, cho thấy doanh nghiệp đang mở rộng đầu tư dài hạn hoặc phát sinh thêm các khoản chi phí dài hạn.

Nhìn chung, cơ cấu tài sản của doanh nghiệp đang chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng tài sản dài hạn, thể hiện định hướng phát triển lâu dài và mở rộng quy mô hoạt động.

Nợ phải trả: Nợ phải trả năm 2023 đạt 194.286.441.520 đồng, tăng lên 206.739.837.623 đồng năm 2024 và giảm xuống còn 182.715.406.923 đồng năm 2025.

Sự giảm xuống của nợ phải trả trong năm 2025 cho thấy doanh nghiệp đã từng bước giảm bớt sự phụ thuộc vào nguồn vốn vay và nâng cao khả năng tự chủ tài chính. Đây là tín hiệu tích cực đối với tình hình tài chính doanh nghiệp.

Vốn chủ sở hữu: Vốn chủ sở hữu chiếm tỷ trọng lớn trong tổng nguồn vốn và có xu hướng tăng từ 846.931.199.280 đồng năm 2023 lên 880.144.217.663 đồng năm 2024. Tuy nhiên đến năm 2025 giảm còn 781.664.292.801 đồng.

Mặc dù giảm trong năm 2025 nhưng vốn chủ sở hữu vẫn chiếm tỷ trọng cao, cho thấy doanh nghiệp có nền tảng tài chính tương đối ổn định và mức độ độc lập tài chính khá tốt.

- Qua bảng số liệu có thể thấy:

Quy mô tổng tài sản của doanh nghiệp tăng trong năm 2024 nhưng giảm vào năm 2025.

Doanh nghiệp đang có xu hướng chuyển dịch từ tài sản ngắn hạn sang đầu tư tài sản dài hạn.

Khả năng thanh khoản năm 2025 giảm mạnh do lượng tiền mặt giảm đáng kể.

Cơ cấu nguồn vốn tương đối an toàn khi vốn chủ sở hữu luôn chiếm tỷ trọng cao hơn nợ phải trả.

Doanh nghiệp vẫn duy trì được sự ổn định tài chính và có định hướng đầu tư dài hạn nhằm mở rộng hoạt động kinh doanh trong tương lai.

b. Tình hình kinh doanh

Bảng 2.5 Tình hình kinh doanh của công ty năm 2023-2025

ĐVT: Đồng

STT	Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	So sánh 2024/2023		So sánh 2025/2024	
					Chênh lệch	%	Chênh lệch	%
1	Doanh thu thuần	1,176,412,930,790	1,198,524,147,879	1,231,876,245,912	22	1,8%	33	2,78%
3	lợi nhuận sau thuế	124,865,274,406,	117,847,391,751	115,103,285,014	(7)	(5,95)%	(2)	(2,3)%
5	Tổng chi phí	1,047,998,882,221	1,081,984,510,059	1,119,109,658,484	34	3,1%	38	3,31%

Nhật xét: Theo dõi kết quả hoạt động kinh doanh giai đoạn 2023 - 2025, có thể nhận thấy: Công ty nỗ lực không ngừng để phát triển, luôn tìm kiếm các phương án tốt, cung cấp các dịch vụ tốt nhất đến khách hàng, tăng cường lợi nhuận cả hai bên. Sự mệnh này đã thực hiện qua sự công hiến không ngừng của toàn bộ nhân viên, thông qua báo cáo tài chính năm 2023 – 2025

Về doanh thu: Năm 2023, doanh thu đạt 1.176 tỷ đồng dù ảnh hưởng đến sự sụt giảm đơn hàng do lạm phát, giá cước vận tải biến động. Doanh thu năm 2024 ở mức 1.231 tỷ đồng doanh thu năm 2023 đạt 1.198 tỷ đồng .Doanh thu năm 2024 tăng 33 tỷ đồng; tương ứng tăng 2.78% so với năm 2023. Doanh thu tăng nhờ vào chú trọng việc nghiên cứu phát triển, thực hiện chuyên môn hóa bộ phận kinh doanh bằng việc phân chia loại hình kinh doanh theo hai mảng Sales Freehand (hàng xuất theo điều kiện Incoterms CIF, CFR) và Sales Oversea (hàng chỉ định, theo các điều kiện Incoterms khác). Do đó, hiệu quả kinh doanh được nâng cao giúp đem lại doanh thu cho công ty.

Về tổng chi phí: Tổng chi phí của doanh nghiệp trong giai đoạn 2023–2025 có xu hướng tăng liên tục qua các năm. Cụ thể, năm 2023 tổng chi phí đạt 1.047 tỷ đồng, đến năm 2024 tăng lên 1.081 tỷ đồng, tương ứng tăng khoảng 34 tỷ đồng, tương đương 3,1% so với năm trước. Sang năm 2025, tổng chi phí tiếp tục tăng lên 1.119 tỷ đồng, tăng khoảng 38 tỷ đồng, tương ứng 3,31% so với năm 2024.

Điều này cho thấy quy mô hoạt động của doanh nghiệp ngày càng được mở rộng, kéo theo các khoản chi phí phục vụ cho hoạt động kinh doanh cũng tăng lên. Tuy nhiên, mức tăng chi phí qua các năm không quá lớn và tương đối ổn định, chứng tỏ doanh nghiệp vẫn kiểm soát chi phí khá tốt trong quá trình hoạt động. Đồng thời, việc tốc độ tăng chi phí năm 2025 cao hơn nhẹ so với năm 2024 cho thấy doanh nghiệp có thể đang đầu tư thêm vào hoạt động vận hành, quản lý hoặc mở rộng dịch vụ nhằm đáp ứng nhu cầu kinh doanh ngày càng tăng. Nhìn chung, sự gia tăng tổng chi phí là phù hợp với xu hướng phát triển của doanh nghiệp và chưa cho thấy dấu hiệu biến động bất thường.

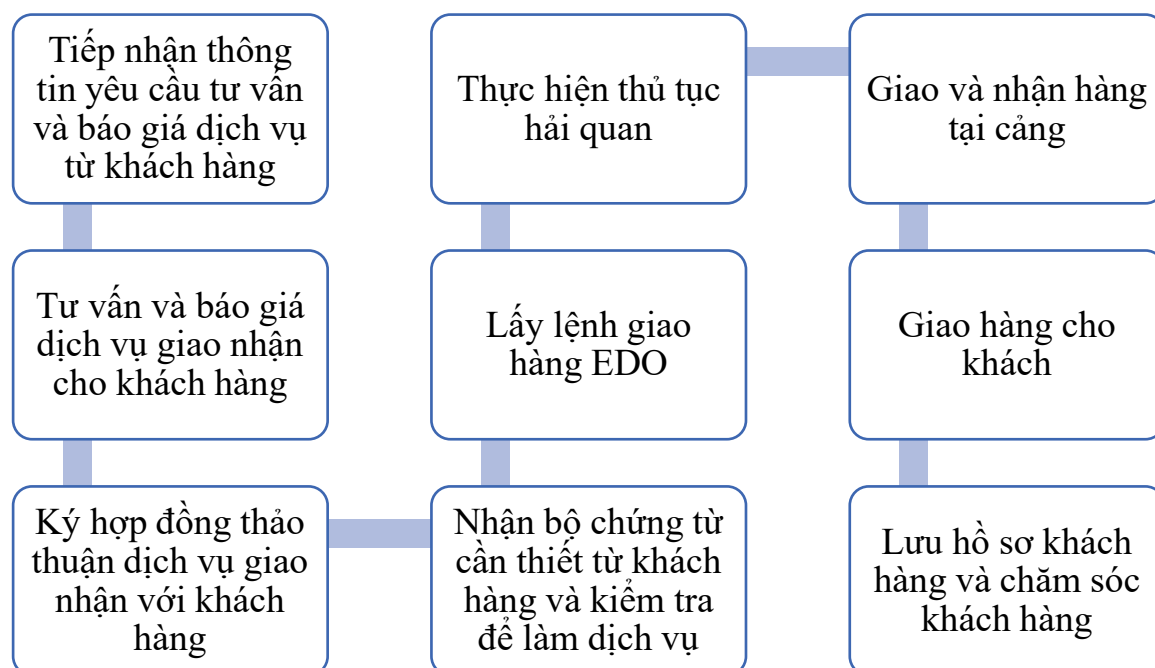
Về lợi nhuận sau thuế: Lợi nhuận sau thuế của doanh nghiệp trong giai đoạn 2023–2025 có xu hướng giảm nhẹ qua các năm. Cụ thể, năm 2023 lợi nhuận sau thuế đạt 124 tỷ đồng. Đến năm 2024, chỉ tiêu này giảm xuống còn 117 tỷ đồng, tương ứng giảm khoảng 7 tỷ đồng, tương đương (5,95%) so với năm 2023. Sang năm 2025, lợi nhuận sau thuế tiếp tục giảm còn 115 tỷ đồng, giảm khoảng 2 tỷ đồng, tương đương (2,3%) so với năm 2024.

Nguyên nhân của sự sụt giảm này có thể xuất phát từ việc tổng chi phí hoạt động của doanh nghiệp tăng lên qua các năm, trong khi tốc độ tăng doanh thu chưa đủ bù đắp cho mức tăng của các khoản chi phí. Bên cạnh đó, các chi phí liên quan đến quản lý doanh nghiệp, tài chính hoặc hoạt động vận hành có thể đã ảnh hưởng trực tiếp đến kết quả lợi nhuận cuối cùng.

Tuy lợi nhuận sau thuế có xu hướng giảm, nhưng mức giảm không quá lớn và vẫn duy trì ở mức cao trên 100 tỷ đồng. Điều này cho thấy doanh nghiệp vẫn hoạt động có hiệu quả, đảm bảo khả năng sinh lời và duy trì được sự ổn định trong hoạt động kinh doanh. Đồng thời, tốc độ giảm lợi nhuận năm 2025 đã thấp hơn so với năm 2024, cho thấy doanh nghiệp đang từng bước kiểm soát tốt hơn các yếu tố ảnh hưởng đến lợi nhuận.

2.3 Thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại U&I Logistics Đà Nẵng

2.3.1. Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển của Công ty U&I Logistics – Đà Nẵng



Hình 2.3 Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công Ty U&I Logistics – Chi nhánh Đà Nẵng

2.3.2 Phân tích quy trình tổ chức và thực hiện nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu FCL bằng đường biển

Để phân tích cụ thể về quy trình, em dùng bộ chứng từ của công ty TNHH MTV Văn Minh Huy giới thiệu thông tin lô hàng

Lô hàng được sử dụng để phân tích trong bài báo cáo này là một lô hàng nhập khẩu gói xe đẩy giặt bằng nhựa

Mô tả hàng hóa :

Mô tả hàng hóa	Xe đẩy bằng tay màu vàng, dùng để thu gom vải thành phẩm trong nhà máy, Model B8603, KT (1800x1100x660/850)mm bằng nhựa, đã được lắp bánh xe, NSX: GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO., LTD. Mới 100%
----------------	--

Hình 2.4 Mô tả hàng hóa

Lô hàng này được đóng trong container 40 feet, tổng trọng lượng 2,460.000 kgs

Điều khoản thương mại: CIF

Thời gian sản xuất : Khoảng 15 ngày sau khi nhận được thanh toán

Nơi nhập hàng : Khu công nghiệp Kexun, đường Baisha, quận Giang Thành, thành phố Dương Giang, tỉnh Quảng Đông

Địa điểm đến : Cảng Đà Nẵng

Thanh toán : 30% trả trước, 70% trước khi giao hàng

+ Số bill: MEDUYL147590

+ Nơi và ngày phát hành: Quảng Châu – ngày 5/1/2026

+ Ngày vận chuyển lên tàu: 2/1/2026

+ Cảng bốc hàng lên tàu: SHEKOU, CHINA

+ Cảng dỡ hàng: Cảng Tiên Sa (Đà Nẵng)

+ Số tàu và chuyến đi: SEA STAR 1 – HZ552R

Bước 1: Tiếp nhận thông tin yêu cầu tư vấn và báo giá dịch vụ từ khách hàng

Khi khách hàng có nhu cầu nhập khẩu hàng hóa, khách hàng sẽ liên lạc với công ty U&I Logistics để được tư vấn thủ tục hải quan và các vấn đề giao nhận hàng nhập khẩu cũng như yêu cầu báo giá dịch vụ

Bước 2: Tư vấn và báo giá dịch vụ giao nhận cho khách hàng

Khi nhận được yêu cầu từ phía khách hàng, nhân viên kinh doanh sẽ có trách nhiệm tiếp nhận thông tin và liên hệ với khách hàng để hỏi thăm nhu cầu nhập khẩu của khách hàng sau đó tiến hành báo giá các dịch vụ tại công ty

Bước 3: Ký hợp đồng thỏa thuận dịch vụ giao nhận với khách hàng

Sau khi báo giá, nếu khách hàng đồng ý với báo giá của công ty, hai bên sẽ tiến hành ký hợp đồng dịch vụ. Nhân viên phòng kinh doanh tại công ty U&I sẽ soạn thảo hợp đồng bao gồm các điều khoản cơ bản thể hiện đầy đủ quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia trong hợp đồng

Bên A sẽ là khách hàng, bên B là công ty Cổ phần U&I Logistics Đà Nẵng. Bên B sẽ có nghĩa vụ hoàn thành các thủ tục hải quan để đưa hàng nhập khẩu về tới kho của bên A một cách an toàn và nhanh chóng. Bên A sẽ có nghĩa vụ giao bộ hồ sơ đầy đủ liên quan tới lô hàng cho bên B để bên B có thể hoàn thành nghĩa vụ trong thời gian quy định

(Xem phụ lục 1 – Hợp đồng)

Bước 4: Nhận bộ chứng từ cần thiết từ khách hàng và kiểm tra để làm dịch vụ

Công ty TNHH MTV Văn Minh Huy sẽ gửi file mềm bộ chứng từ cho nhân viên chứng từ của công ty U&I Logistics Đà Nẵng gồm :

- Hợp đồng (Sale contract) **(Phụ lục 1)**
 - + The seller: Guangdong Huariwin Rotomold Products Co., Ltd
Address: ROOM A, 21F, FINANCIAL PLAZA, NO.10, JIHUA 5TH ROAD, SHIWAN TOWN, CHANCHENG DISTRICT, FOSHAN, CHINA
Contact: Emily 86 13380248973 emily@huarui-plastic.com
 - + The Buyer: VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPAMY LIMITED
Address: Thanh Nhi Village. Hoi An Dong Ward, Da Nang City. Viet Nam
Contact: TRUONG VAN CHUONG 84 935221129
vanminhhuy012@gmail.com
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) **(Phụ lục 2)**
 - + Số và ngày hóa đơn: HRW251212E – ngày 12/12/2025
- Vận đơn đường biển (Bill of lading) **(Phụ lục 3)**
 - + Số bill: MEDUYL147590
 - + Nơi và ngày phát hành: Quảng Châu – ngày 5/1/2026
 - + Ngày vận chuyển lên tàu: 2/1/2026
 - + Cảng bốc hàng lên tàu: SHEKOU, CHINA
 - + Cảng dỡ hàng: Cảng Tiên Sa (Đà Nẵng)
 - + Số tàu và chuyến đi: SEA STAR 1 – HZ552R
- Danh sách đóng gói hàng hóa (Packing List) **(Phụ lục 4)**
 - + Tên hàng: xe đẩy bằng tay màu vàng, dùng để thu gom vải thành phẩm trong nhà máy
 - + Số lượng: 2,460.00 tấn
- Chứng nhận xuất xứ: (C/O) **(Phụ lục 5)**

Nhân viên chứng từ sẽ thực hiện kiểm tra bằng cách so sánh chéo các chứng từ để đảm bảo rằng thông tin được cung cấp chính xác và đầy đủ:
- Kiểm tra tên và địa chỉ của người nhập khẩu:
 - + Trên hợp đồng: VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPAMY LIMITED

- + Trên hóa đơn: VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPAMY LIMITED
- Kiểm tra tên và địa chỉ người xuất khẩu:
 - + Trên hợp đồng: GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO.,LTD
 - + Trên hóa đơn: : GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO.,LTD
- Kiểm tra thông tin mô tả hàng hóa:
 - + Trên hợp đồng: PLASTIC LAUNDRY TROLLEY B8602
 - + Trên hóa đơn: PLASTIC LAUNDRY TROLLEY B8602
- Kiểm tra thông tin cảng bốc hàng và cảng dỡ hàng:
 - + Trên hợp đồng: Cảng đi: Shekou, China – Cảng đến: Da Nang Viet Nam
 - + Trên vận đơn: Cảng đi: Shekou, China – Cảng đến: Da Nang Viet Nam

Trong trường hợp không trùng khớp với các số liệu giữa các chứng từ với nhau, nhân viên chứng từ có nhiệm vụ liên lạc với khách hàng để kịp thời bổ sung và thông báo cho công ty khi có sự điều chỉnh gấp. Một số trường hợp do lỗi của khách hàng không bổ sung chứng từ cho công ty kịp thời thì phải chịu trách nhiệm về các khoản chi phí điều chỉnh cũng như các chi phí phát sinh khác.

Bước 5: Lấy lệnh giao hàng EDO

Dựa vào những thông tin ghi trên giấy báo hàng đến , bộ phận giao nhận sẽ tiến hành lấy lệnh giao hàng.

Vì lô hàng này của Công ty TNHH MTV VĂN MINH HUY nên nhân viên của công ty U&I Logistics sẽ mang giấy giới thiệu của Công ty TNHH MTV VĂN MINH HUY, bill gốc và giấy thông báo hàng đến để đến hãng tài lấy lệnh giao hàng EDO.

(Xem phụ lục 6)

Nếu chủ hàng có nhu cầu mượn container về kho riêng để dỡ hàng thì người giao nhận phải làm giấy mượn container tại hãng tàu và đóng tiền cọc container tùy thuộc vào loại container. Khi cọc cont hãng tàu sẽ đóng dấu giao thẳng lên EDO. Khi trả container nếu không có hư hỏng thì đại lý hãng tàu sẽ trả lại tiền cọc container. Ngoài tiền cọc container, khi đi lấy EDO, người giao nhận còn phải đóng những loại phí khác như: phí THC (phí xếp dỡ hàng ở cảng), Phí Cleaning fee (Phí vệ sinh cont), Phí CIC (Phí cân bằng container), cọc container, phí chứng từ hàng nhập, phí theo dõi hàng,

Căn cứ vào số Bill trên Bill gốc nhân viên hãng tàu sẽ cấp lệnh giao hàng và yêu cầu ký nhận lệnh. Có 2 trường hợp xảy ra:

- + Nếu Công ty rút hàng tại cảng, nhân viên hãng tàu sẽ đóng dấu rút ruột lên lệnh.
- + Nếu doanh nghiệp mượn cont về kho, nhân viên hãng tàu sẽ đóng dấu giao thẳng lên lệnh và yêu cầu nhân viên giao nhận làm phiếu cược cont.

Khi nhận lệnh giao hàng nhân viên giao nhận sẽ kiểm tra xem có đúng lô hàng của mình hay không, có đúng số vận đơn hay không. Vì cùng một doanh nghiệp có thể nhập nhiều lô hàng cùng lúc nên việc nhầm lẫn là khó tránh khỏi.

Kiểm tra thời hạn lệnh cược cont. Mỗi bộ lệnh hãng tàu sẽ ghi rõ thời gian hết hạn lệnh (số ngày lưu kho, lưu bãi).

Nếu lệnh đã hết hạn, bắt buộc doanh nghiệp phải đóng tiền gia hạn lệnh (số tiền gia hạn tùy thuộc từng hãng tàu và từng loại cont).

Khi làm phiếu cược cont, nhân viên hãng tàu sẽ cấp cho doanh nghiệp một giấy hạ cont rỗng. Rút hàng xong doanh nghiệp phải trả cont rỗng về nơi hãng tàu đã quy định. Thời gian trả rỗng là 3 ngày sau khi lấy cont ra khỏi cảng. Sau khi trả cont rỗng phòng điều độ cảng sẽ cấp cho doanh nghiệp một giấy hạ cont rỗng xác nhận đã trả cont rỗng theo qui định.

Để lấy lại tiền cược, nhân viên giao nhận phải mang giấy hạ cont rỗng, giấy mượn cont, giấy giới thiệu của Công ty đến hãng tàu. Lúc này nhân viên hãng tàu sẽ kiểm tra trên hệ thống xem cont có bị hư hỏng hay không. Nếu cont bình thường thì nhân viên hãng tàu sẽ trả lại tiền cược cont. Nếu cont bị hư hỏng hãng tàu sẽ trừ vào số tiền cược.

Kiểm tra EDO xong, nếu phát hiện có sai sót thì phải thông báo ngay cho hãng tàu để kịp thời chỉnh sửa. Hãng tàu sẽ chỉnh sửa bằng cách đóng dấu “Correction” tại chỗ chỉnh sửa.

Bước 6: Thực hiện thủ tục hải quan

Khai báo hải quan điện tử trên phần mềm ECUS5. Sau khi tiến hành khai báo xong sẽ in ra 1 bản để tiến hành bước đăng ký Hải quan, kiểm tra chứng từ. Công việc mở tờ khai trên phần mềm **ECUS5-VNACCS** được tiến hành như sau:



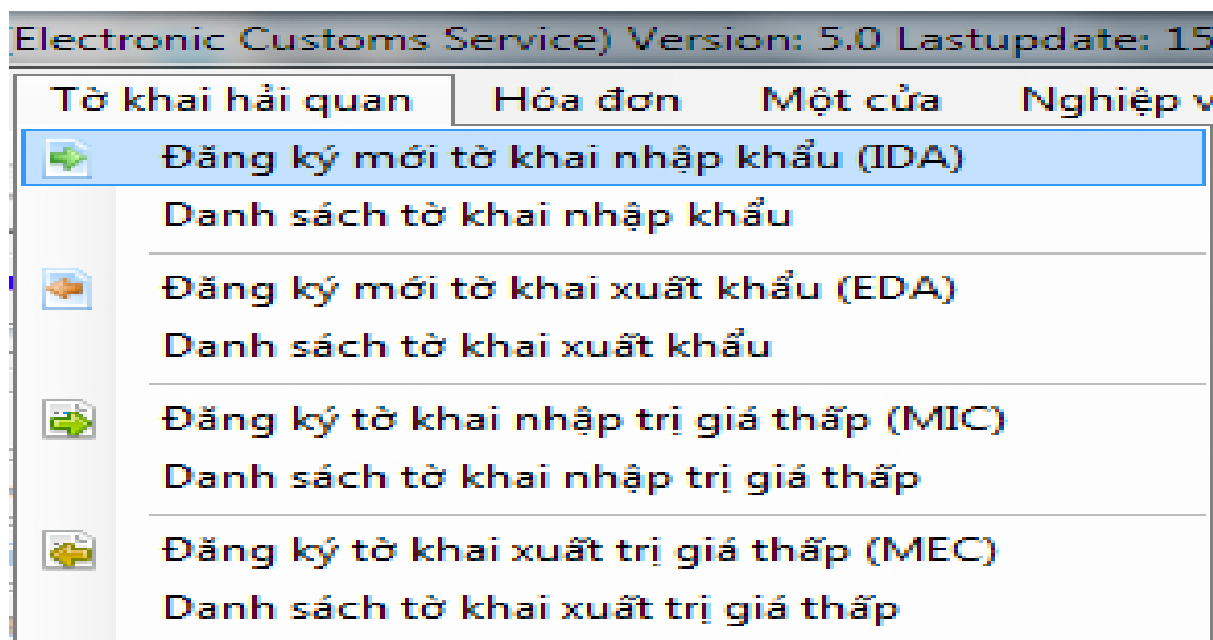
Hình 2.5 Giao diện phần mềm khai báo hải quan

(Bước 1): Đăng nhập hệ thống (khởi động chương trình ECUS VNACCS) trên máy tính với thông tin đăng nhập tài khoản của công ty TNHH MTV VĂN MINH HUY

Hình 2.6 Chọn doanh nghiệp khai báo

(Bước 2): Nhập các thông tin cho tờ khai

Trên giao diện mới của phần mềm, người khai hải quan phải vào mục “Tờ khai xuất nhập khẩu” và vào mục “đăng ký mới tờ khai nhập khẩu” để đăng ký tờ khai cho lô hàng nhập khẩu.



Hình 2.7 Đăng ký mới tờ khai nhập khẩu (IDA)

Đối với các ô tiêu chí dấu (*) màu đỏ là bắt buộc nhập, còn các ô có màu xám là chỉ tiêu thông tin do hệ thống tự động trả về hoặc chương trình phần mềm tự tính nên doanh nghiệp không cần nhập vào các ô chỉ tiêu này. Trong quá trình nhập liệu, khi click chuột vào tiêu chí nào, phía dưới góc trái màn hình tờ khai sẽ hiện ra “Hướng dẫn nhập liệu” chi tiết, doanh nghiệp chỉ làm theo các hướng dẫn để nhập thông tin cho các chỉ tiêu cần thiết.

Người khai báo sau khi đăng ký tờ khai, sẽ khai những thông tin cần thiết của lô hàng như sau:

Nhóm loại hình

Nhóm loại hình: ☒ Kinh doanh, đầu tư ☐ Sản xuất xuất khẩu ☐ Gia công ☐ Chế xuất			
Số tờ khai:		STT:	
Số tờ khai đầu tiên:		Số nhánh:	/
Mã loại hình: *	A11	Nhập kinh doanh tiêu dùng	
Cơ quan Hải quan: *	34CE	Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng	
Ngày khai báo (dự kiến):		Mã phân loại hàng hóa:	
Thời hạn tái xuất:		Phân loại cá nhân/tổ chức: *	4
		Mã bộ phận xử lý tờ khai:	
		Mã hiệu phương thức vận chuyển: *	2

Hình 2.8 Thông tin khai của “Nhóm loại hình”

- + Mã phân loại hàng hóa: Không thuộc danh mục đặc biệt nên để trống (Danh mục đặc biệt là các loại hàng hóa quà biếu, quà tặng, hàng an ninh quốc phòng...).
- + Mã loại hình: A11 – Nhập kinh doanh tiêu dùng
- + Cơ quan hải quan: 34CE – Hải quan của khẩu Đà Nẵng. Để biết mã bộ phân xử lý tờ khai trung cập vào trang web customs.gov, tra mã Chi cục Hải quan – Đội thủ tục để biết thông tin.
- + Phân loại cá nhân/ tổ chức: Mã “4” – Tổ chức/Công ty gửi tổ chức/công ty.
- + Mã hiệu phương thức vận chuyển: “2” – Đường biển (container).

Đơn vị xuất nhập khẩu

Đơn vị xuất nhập khẩu	
Người nhập khẩu	
Mã:	4000859543
Tên:	Công Ty TNHH Một Thành Viên Văn Minh Huy
Mã bưu chính:	+84
Địa chỉ:	Thôn Thanh Nhì, Phường Hội An Đông, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam
Điện thoại:	84
Người ủy thác nhập khẩu	
Mã:	
Tên:	
Người xuất khẩu	
Mã:	
Tên: *	GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO., LTD
Mã bưu chính:	
Địa chỉ: *	ROOM A.21F.FINANCIAL PLAZA NO.10 JIHUA 5TH ROAD SHIWAN TOWN, CHANCHENG DISTRICT FOSHAN CHINA
Mã nước:	CN CHINA
Người ủy thác xuất khẩu:	
Mã người khai Hải quan:	

Hình 2.9 Thông tin khai “Đơn vị xuất nhập khẩu”

Ở mục này, nhân viên khai báo điền đầy đủ các thông tin cơ bản của nhà xuất khẩu, nhập khẩu và ủy thác (nếu có). Trong trường hợp này không có bên ủy thác.

- Người nhập khẩu:

Tên: Công Ty TNHH Một Thành Viên Văn Minh Huy

Mã bưu chính: (84+)

Địa chỉ: Thôn Thanh Nhì, Phường Hội An Đông, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam.

- Người xuất khẩu:

Tên: GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO.,LTD

Địa chỉ: ROOM A.21F.FINANCIAL PLAZA NO.10 JIHUA 5TH ROAD
SHIWAN TOWN, CHANCHENG DISTRICT FOSHAN CHINA
Mã nước: CN – CHINA (tham khảo bảng “Mã nước” tại website Hải
quan: www.customs.gov.vn)

Vận đơn

Mã người khai Hải quan:

Vận đơn

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

Số vận đơn:

	Số vận đơn	Ngày vận đơn	Số HAWB	Năm MAWB
1	MEDUYL147590	02/01/2026		
2				
3				
4				
5				

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

Số lượng kiện: * PK Tổng trọng lượng hàng (Gross):

Mã địa điểm lưu kho hàng chờ thông quan dự kiến:

Ký hiệu và số hiệu bao bì:

Phương tiện vận chuyển:

Ngày hàng đến: *

Địa điểm dỡ hàng:

Địa điểm xếp hàng: *

Số lượng Container:

Mã kết quả kiểm tra nội dung:

Hình 2.10 Thông tin khai của “ Vận đơn ”

Ở mục này khá quan trọng vì nó sẽ liên kết với vận đơn mà lô hàng đang khai báo. Nếu khai báo sai thông tin, tờ khai sẽ có thể thông quan, những thông tin cần thiết để khai báo mục này như sau:

- Số vận đơn: MEDUYL147590
- Ngày phát hành: 02/01/2026
- Số lượng kiện: 14 – PK (Package)
- Tổng trọng lượng hàng (Gross): 2,460 – KGM (kilogrammes)

Mã địa điểm lưu kho dự kiến cho hàng hóa chờ thông quan dự kiến: Mã địa điểm lưu kho có thể là địa điểm chịu sự giám sát của Hải quan, các kho hàng, các công ty dịch vụ kho bãi hoặc kho công ty đã được đăng ký vào hệ thống. Trong trường hợp này, hàng được lưu kho chờ thông quan tại Cảng Tiên Sa nên chọn mã là 34CES01. Tham khảo bảng mã “Địa điểm lưu kho hàng chờ thông quan dự kiến” tại web www.customs.gov.vn

- Phương tiện vận chuyển: “9999” do thông tin cơ bản của tàu chưa được đăng kí vào hệ thống. (Theo quy định của Hệ thống). Nhập vào phương tiện vận chuyển tùy theo phương thức vận chuyển đã chọn, đối với trường hợp này phương thức là đường biển
- Ngày hàng đến: Nhập ngày dự kiến hàng hóa đến cửa khẩu theo chứng từ vận tải của người vận chuyển gửi cho người nhận hàng. Lô hàng ở đây có Ngày hàng đến là: 04/01/2026 dựa trên Thông báo hàng đến (Arrival Notice).
- Địa điểm dỡ hàng: VNDTS CANG TIEN SA(D.NANG)
- Địa điểm xếp hàng: CNSHK – SHEKOU

Hóa đơn thương mại và tờ khai trị giá:

Ngày hợp đồng: []		Ngày hết hạn: []		Khai báo thông tin HỘ theo yêu cầu của Hải quan	
Thông tin văn bản và giấy phép					
Mã văn bản pháp quy khác: MO					
Giấy phép nhập khẩu:	1		3		
	2		4		
	5				
Hóa đơn thương mại					
Phân loại hình thức hóa đơn: *		Hóa đơn thương mại			
Số tiếp nhận hóa đơn điện tử:		Số hóa đơn: HRW251212E			
Ngày phát hành:		12/12/2025		Phương thức thanh toán: KC	
Mã phân loại giá hóa đơn: *		A		Điều kiện giá hóa đơn: *	
Tổng trị giá hóa đơn: *		13,025		Mã đồng tiền của hóa đơn: *	
				USD	
Tờ khai trị giá					
Mã phân loại khai trị giá:		6		Số tiếp nhận tờ khai trị giá tổng hợp:	
Mã tiền tệ:				Giá cơ sở để hiệu chỉnh giá:	
Các khoản điều chỉnh:					
Phí vận chuyển: Mã loại:				Phí VC:	
Phí bảo hiểm: Mã loại:				Phí BH:	
				Số đăng ký:	
Mã tên:	Mã phân loại:	Mã đồng tiền:	Trị giá khoản điều chỉnh:	Tổng hệ số phân bố:	
(1)					
(2)					
(3)					
(4)					
(5)					
Chi tiết khai trị giá:					
02012026#& PTTT: T/T. HỘ số: HRW251212E ngày 12/12/2025. Điều kiện giao hàng trên hóa đơn CIF gồm tên hàng 11225 USD + 1800 USD TIỀN CƯỚC VẬN CHUYỂN.					
Tổng hệ số phân bố trị giá:				Người nộp thuế:	
Thuế và bảo lãnh					

Hình 2.11 Thông tin khai “Hóa đơn thương mại”

Ở mục này, dựa vào “Commerical Invoice” đã nhận, nhân viên chứng từ sẽ nhập thông tin hóa đơn của lô hàng như sau:

- Số hóa đơn: HRW251212E
- Ngày phát hành: 12/12/2025

- Mục “**Phân loại hình thức hóa đơn**” gồm 3 loại:
 - + Hóa đơn thương mại (Commerical Invoice)
 - + Chứng từ thay thế hóa đơn
 - + Hóa đơn điện tử (trong trường hợp đăng ký hóa đơn điện tử trên VNACCS)

-> **Lô hàng này là “Hóa đơn thương mại”**

- Phương thức thanh toán: KC

- Mã phân loại giá hóa đơn: A (Giá hóa đơn cho hàng hóa phải trả tiền)

- Tổng giá trị hóa đơn của lô hàng phải chính xác và trùng khớp với số tiền của từng mặt hàng cộng lại. Nếu không chương trình sẽ báo lỗi và phải thực hiện chỉnh sửa tờ khai trước khi khai báo. Ở đây tổng giá trị của lô hàng là 13025 USD.

- Điều kiện giá hóa đơn: CIF

- Mã đồng tiền của hóa đơn: USD

Thuế và bảo lãnh

Thuế và bảo lãnh			
Mã lý do đề nghị BP:			
Mã ngân hàng trả thuế thay:			
Năm phát hành hạn mức:		Ký hiệu chứng từ hạn mức:	
Mã xác định thời hạn nộp thuế:		Số chứng từ hạn mức:	
Mã ngân hàng bảo lãnh:			
Năm phát hành bảo lãnh:		Ký hiệu chứng từ bảo lãnh:	
		Số chứng từ bảo lãnh:	

Hình 2.12 Các thông tin khai “Thuế và bảo lãnh”

Mã xác định thời hạn nộp thuế ngay: “D” - Trường hợp nộp thuế ngay

Thông tin khác

Năm phát hành bảo lãnh:				Ký hiệu chứng từ bảo lãnh:				Số chứng từ bảo lãnh:			
Thông tin đính kèm											
Số đính kèm khai báo điện tử:		Phân loại đính kèm		Số đính kèm							
(1)											
(2)											
(3)											
Thông tin vận chuyển											
Ngày được phép nhập kho đầu tiên:				Ngày khởi hành vận chuyển:							
Thông tin trung chuyển:				Địa điểm				Ngày đến		Ngày khởi hành	
(1)											
(2)											
(3)											
Địa điểm đích cho vận chuyển bảo thuế:											
Thông tin khác											
Phần ghi chú:											
Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp:											

Hình 2.13 Nội dung khai của “Thông tin khác”

Phần ghi chú là phần mà doanh nghiệp muốn lưu ý của lô hàng này. Ở đây, người khai báo lưu ý với nội dung sau: “C/O Fom E số: 02261416250000273 ngày 06/01/2026”

Thông tin trên danh sách hàng là vô cùng quan trọng. Nó giúp hải quan có thể xác định rõ lô hàng bạn muốn nhập vào là gì và kiểm soát lô hàng dễ dàng hơn. Người khai báo khai rõ ràng “Danh sách hàng” sẽ rất thuận lợi trong việc thông quan hàng hóa.

Nhập trực tiếp thông tin trên hệ thống Khai báo Hải quan điện tử ECUS5 VNACCS:

The screenshot displays the 'Thông tin hàng tờ khai' (Cargo Declaration Information) form in the ECUS5 VNACCS system. The form is divided into several sections:

- Header:** Includes 'Thiết lập tự động tính Trị giá = S. Lượng * Đ. Giá hoặc Đ. Giá = Trị giá/S. Lượng' and a 'Hướng dẫn - F1' link.
- Main Fields:**
 - Mã hàng hóa: (Mã NPL, SP, TB, HM)
 - Mã quản lý riêng:
 - Mô tả hàng hóa: Xe đẩy bằng tay màu vàng dùng để thu gom vải thành phẩm trong nhà máy Model B8603 KT (1800x1100x660/850)mm bằng nhựa, đã được lắp bánh xe. NSX: GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO., LTD. Mới 100%.
 - Mã số hàng hóa (HS): 87168010
 - Mã ngoài hạn ngạch:
 - Mã nước xuất xứ: CHINA
 - Mã biểu thuế nhập khẩu: B05
 - Thuế suất: %
 - Mã áp dụng mức thuế tuyệt đối:
 - Mức thuế tuyệt đối: (1) Số lượng: 50 PCE, (2) Số lượng: 50 PCE
 - Trị giá hóa đơn: 8,500, Đơn giá hóa đơn: 170
 - Trị giá tính thuế: %
 - Số của mục khai khoản điều chỉnh: (1) (2) (3) (4) (5) Chọn khoản điều chỉnh...
 - Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng:
 - Số đăng ký danh mục miễn thuế nhập khẩu:
 - Số dòng tương ứng trong danh mục:
 - Mã miễn/ giảm/ không chịu thuế nhập khẩu:
 - Số tiền giảm thuế nhập khẩu:
- Thuế và thu khác:**
 - Mã áp dụng thuế suất/ Mức thuế: (1) VB245, (2) (3) (4) (5)
 - Mã miễn/ giảm/ không chịu thuế: (1) (2) (3) (4) (5)
 - Số tiền giảm thuế: (1) (2) (3) (4) (5)
 - Thuế GTGT: (1) (2) (3) (4) (5)
 - Nhập theo sắc thuế...
- Footer:** Includes 'Tra cứu thuế suất XNK từ Hải quan', 'Thêm Mới', 'Ghi', and 'Đóng' buttons.

Hình 2.14 Thông tin khai danh sách hàng hóa

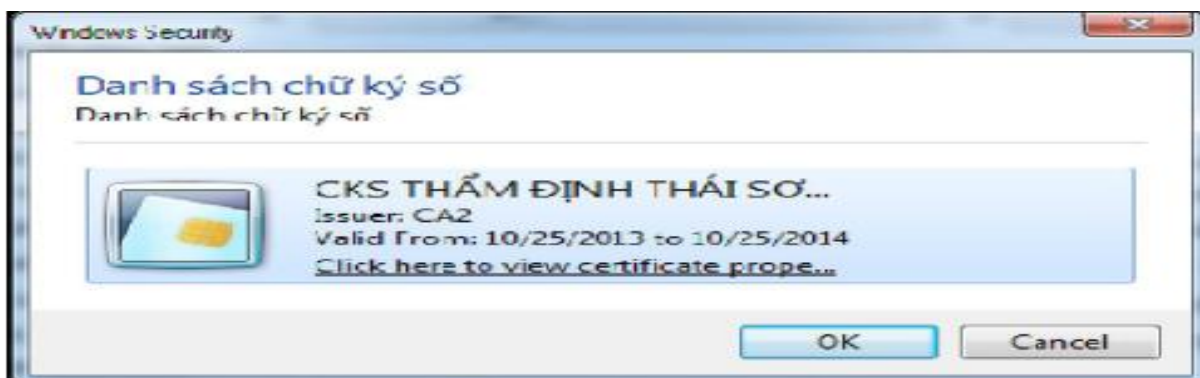
Khi khai báo, người khai cần điền thông tin đầy đủ như sau:

- Mã số hàng hóa: 87168010
- Mô tả hàng hóa: Xe đẩy bằng tay màu vàng, dùng để thu gom vải thành phẩm trong nhà máy, Model B8603, KT(1800x1100x660/850)mm bằng nhựa, đã được lắp bánh xe, NSX: GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO.,LTD. Mới 100%
- Mã nước xuất xứ: CHINA
- Mã biểu thuế nhập khẩu: B05
- Số lượng: 50 chiếc
- Trị giá hóa đơn: 8,500 (khi nhập hóa đơn thì trị giá hóa đơn tự tính trên hệ thống)
- Đơn giá hóa đơn: 170 - USD – chiếc

Bước 3): Khai trước thông tin tờ khai (IDA)

Sau khi đã nhập xong thông tin cho tờ khai, người khai nhấn nút “ Ghi” và chọn mã nghiệp vụ “2. Khai trước thông tin tờ khai (IDA)”.

Chương trình sẽ yêu cầu người khai xác nhận chữ ký số khi khai báo, người khai chọn chữ ký số từ danh sách:



Hình 2.15 Danh sách chữ ký số

Và nhập vào mã PIN của chữ ký số



Hình 2.16 Nhập mã PIN

Thành công hệ thống sẽ trả về số tờ khai và bản copy tờ khai bao gồm các thông tin về thuế được hệ thống tự động tính, các thông tin còn thuế khác như “Tên, địa chỉ doanh nghiệp khai báo”.

Các thông tin chi tiết thuế suất, mã loại thuế suất do hệ thống trả về ở tab “Danh sách hàng”.

Sau khi kiểm tra các thông tin trả về, người khai báo có 2 phương án lựa chọn tiếp theo:

➤ Thứ nhất: nếu các thông tin do hệ thống trả về doanh nghiệp thấy có thiếu sót cần bổ sung sửa đổi thì sử dụng mã nghiệp vụ IDB để gọi lại thông tin khai báo của tờ khai và sửa đổi sau đó tiếp IDA lại đến khi thông tin đã chính xác.

➤ Thứ hai: nếu các thông tin do hệ thống trả về đã chính xác, doanh nghiệp chọn mã nghiệp vụ “Khai chính thức tờ khai IDC” để đăng ký

chính thức tờ khai này với cơ quan Hải quan, khi thành công tờ khai này sẽ được đưa vào thực hiện các thủ tục thông quan hàng hóa.

(Bước 4): Đăng ký chính thức tờ khai với cơ quan Hải quan (IDC)

- Sau khi đăng ký thành công bản khai trước thông tin tờ khai và kiểm tra đúng thông tin hệ thống trả về, người khai tiến hành đăng ký chính thức tờ khai với quan Hải quan, chọn mã nghiệp vụ “3. Khai chính thức tờ khai (IDC).

- Khai báo báo thành công tờ khai này sẽ được đưa vào tiến hành các thủ tục thông quan hàng hóa. Tiếp tục nhấn vào “4. Lấy kết quả phân luồng, thông quan” để nhận được kết quả phân luồng, lệ phí hải quan, thông báo tiền thuế và chấp nhận thông quan của tờ khai.

- Tờ khai này là Luồng Vàng nên Cơ quan Hải quan yêu cầu xuất trình, nộp chứng từ giấy thuộc hồ sơ HQĐT để kiểm tra. Người giao nhận cần chuẩn bị các chứng từ cần thiết để đến cơ quan Hải quan mở tờ khai cho lô hàng nhập khẩu.

(Bước 5): In tờ khai và các chứng từ khác

Phần này chỉ để doanh nghiệp tham khảo, các bản in chính thức sẽ do cán bộ Hải quan tiếp nhận tờ khai In, đóng dấu xác nhận, ký, đóng dấu công chức vào tab “Kết quả xử lý tờ khai”.

Nút “In tờ khai” Trên tờ khai sẽ in ra thông điệp mới nhất từ Hải quan trả về, trừ các thông điệp về phí và lệ phí, thông báo thuế.

Tiến hành ra cảng làm thủ tục đăng ký tờ khai thông quan hàng nhập khẩu

(Bước 1): Đăng ký mở tờ khai tại chi cục hải quan

- Xem địa điểm dỡ hàng trên tờ khai để biết nơi đăng ký mở tờ khai. Lô hàng của Công ty TNHH MTV Văn Minh Huy có địa điểm dỡ hàng là Cảng Tiên Sa (Đà Nẵng) nên nhân viên giao nhận của Công ty U&I Logistics đến Chi cục Hải Quan cảng Đà Nẵng để đăng ký mở tờ khai.

- Để đăng ký mở tờ khai thì nhân viên giao nhận phải chuẩn bị đầy đủ chứng từ. Nhân viên giao nhận của Công ty U&I Logistics đến khu làm thủ tục hàng nhập sắp xếp chứng từ của Công ty TNHH MTV Văn Minh Huy để mở tờ khai theo thứ tự như sau:

1. Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (1 bộ gồm 3 tờ)
2. Hợp đồng ngoại thương (1 bản)
3. Hóa đơn thương mại (1 bản)
4. Phiếu đóng gói (1 bản)

5. Vận đơn (1 bản)

6. Giấy chứng nhận xuất xứ (1 bản)

(Bước 2): Đóng lệ phí và rút tờ khai

- Đến khu vực trả tờ khai của Cảng chờ nghe gọi đến tên Công ty thì đến đóng lệ phí và rút tờ khai thông quan. Mỗi tờ khai đóng lệ phí 20.000 VNĐ.

Mang tờ khai thông quan đến khu vực Photo, Fax của Cảng để photo ra 1 tờ khai và in mã vạch. 1 tờ khai sẽ phải in ra 2 tờ mã vạch.

- Mở tờ khai xong là tiến hành đóng thuế.

(Bước 3): Lấy phiếu giao nhận container

Nhân viên giao nhận đến phòng thương vụ cảng nộp 1 EDO bên trên có ghi mã số thuế của doanh nghiệp và phiếu mượn container (hoặc phiếu hạ cont rỗng). Đội nhân viên thương vụ gọi tên đóng tiền và nhận biên lai đóng tiền và nhận phiếu EIR.

(Bước 4): Thanh lý Hải quan

Nhân viên giao nhận chuẩn bị những hồ sơ như sau để thanh lý Hải Quan

- Tờ khai thông quan (1 bản gốc) + Mã vạch (1 bản) + Phiếu giao nhận container

- Tờ khai thông quan (1 bản sao) + mã vạch (1 bản) + Lệnh Giao Hàng (1 bản gốc hoặc 1 bản photo).

- Khi chuẩn bị xong hồ sơ thì mang đến Văn phòng Đội Giám Sát tức Hải Quan Cảng để thanh lý lô hàng. Hải Quan Giám Sát sẽ kiểm tra và đối chiếu thông tin giữa Tờ khai thông quan, phiếu giao nhận container và Lệnh Giao Hàng về số tờ khai, số seal, số container, số lượng hàng hóa và mã vạch. Sau khi kiểm tra, Hải Quan Giám Sát sẽ đóng dấu lên phiếu giao nhận container và mã vạch rồi trả lại tờ khai thông quan (1 bản gốc) + mã vạch (1 bản) và phiếu giao nhận container.

- Nhân viên giao nhận sẽ liên hệ với tài xế để thông báo về lô hàng cần lấy và chuẩn bị chứng từ cần thiết để giao cho tài xế gồm phiếu giao nhận container và giấy hạ rỗng.

- Khi đến cổng vào cảng Tiên Sa, tài xế sẽ dựa vào thông tin ghi trên phiếu giao nhận container để kéo chính xác container của Công ty TNHH MTV Văn minh Huy. Sau đó kéo cont đến cổng ra và trình báo cho bảo vệ để ra cổng.

Bước 7: Giao và nhận hàng tại cảng

Nhận hàng nguyên container

Nhân viên giao nhận đem lệnh giao hàng đến văn phòng hãng tàu tại cảng để nhân viên hãng tàu thực hiện việc kiểm tra thời hạn được miễn phí lưu container, lưu bãi. Nếu

vượt quá thời hạn thì nhân viên giao nhận phải đóng tiền phạt lưu container, lưu bãi đến ngày dỡ hàng. Đồng thời, tùy theo yêu cầu của khách hàng mà rút hàng tại bãi hay mượn container về kho riêng.

Bước 8: Giao hàng cho khách

Nhân viên giao nhận lập 2 biên bản giao hàng theo mẫu riêng của Công ty Cổ Phần U&I Logistics Đà Nẵng. Trên biên bản ghi rõ tên chủ hàng, tên hàng hóa và số lượng hàng hóa. Bộ phận điều hành xe của công ty sẽ sắp xếp cho xe đến cảng. Khi xe đến cảng, nhân viên giao nhận giao cho chủ xe các chứng từ sau:

- Biên bản giao hàng (2 bản)
- Lệnh giao hàng (1 bản chính)
- Phiếu EIR

Chủ xe xuất trình giấy tờ theo yêu cầu của cán bộ Hải quan cảng tiến hành đưa hàng ra khỏi cảng và vận chuyển đến kho của khách hàng. Công ty Cổ Phần U&I Logistics Đà Nẵng phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về hàng hóa từ khi hàng được đưa ra khỏi cảng và đưa lên xe đem giao cho chủ hàng. Mọi mất mát và hư hỏng phát sinh trong quá trình vận chuyển sẽ do U&I Logistics Đà Nẵng chịu. Khi giao cho khách xong, đại diện của Công ty TNHH MTV VAN MINH HUỖY sẽ ký xác nhận vào biên bản giao hàng và đưa lại cho chủ xe 1 bản để đem về công ty.

Trả container và lấy cước container

Khi làm “Giấy hạ rỗng” ở hãng tàu thì hãng tàu sẽ đóng dấu và ghi nơi hạ rỗng là Tân Cảng Cát Lái. Giấy Hạ Rỗng đã được giao cho tài xế để trả rỗng ở đúng nơi. Khi trả cont rỗng thì Cảng sẽ thu tiền hạ rỗng và cấp một phiếu thể hiện tình trạng container.

Bước 9: Lưu hồ sơ khách hàng và chăm sóc khách hàng

Mọi chứng từ, giấy tờ liên quan đến quy trình nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển cần phải được lưu trữ kỹ lưỡng. Để đối chiếu trong trường hợp có phát sinh, khiếu nại,...

Các chứng từ cần lưu giữ bao gồm:

- Hồ sơ hải quan, hồ sơ khai bổ sung, hồ sơ đăng ký danh mục hàng hóa miễn thuế, hồ sơ báo cáo sử dụng hàng hóa miễn thuế.
- Hồ sơ xét miễn thuế, giảm thuế, hoàn thuế, không thu thuế.
- Hồ sơ đề nghị xử lý tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt nộp thừa,...
- Chứng từ vận tải, phiếu đóng gói, tài liệu kỹ thuật,...

- Sổ sách, chứng từ kế toán.

Sau khi hoàn thành quy trình giao nhận thì chi nhánh vẫn quan tâm và lắng nghe và thường xuyên trao đổi với khách hàng để thăm dò ý kiến của họ, giúp chi nhánh hiểu rõ hơn nhu cầu của khách hàng, từ đó nâng cao được chất lượng dịch vụ.

Dưới đây là tờ khai hàng hóa nhập khẩu (Thông báo kết quả phân luồng)

175

0786775076

<IMP>

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông báo kết quả phân luồng)

Số tờ khai: 107867750760
Số tờ khai đầu tiên: 06/01/2026 15:30:27
Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai: 8716
Mã bộ phận xử lý tờ khai: 00
Thời hạn tái nhập/ tái xuất: / /

Số tờ khai làm nhập tái xuất tương ứng: 2
Mã phân loại kiểm tra: 2
Mã loại hình: CKCDANANG
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai: CKCDANANG
Ngày đăng ký: 06/01/2026 15:30:27
Ngày thay đổi đăng ký: / /

Người nhập khẩu: Mã 4000859543
Tên: Công Ty TNHH Một Thành Viên Văn Minh Huy
Mã bưu chính: 84
Địa chỉ: Thôn Thanh Nhì, Phường Hội An Đông, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam
Số điện thoại: 84
Người ủy thác nhập khẩu: Mã
Tên: /

Người xuất khẩu: Mã
Tên: GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO., LTD
Mã bưu chính: ROOM A.21F.FINANCIAL PLAZA
Địa chỉ: SHIWAN TOWN, CHANCHENG DISTRICT
Mã nước: CN
NO.10 JIHUA 5TH ROAD
FOSHAN CHINA

Đại lý Hải quan: Mã nhân viên Hải quan
Số vận đơn: 1 020126MEDUY1147590
2
3
4
5
Số lượng: 14 PK
Tổng trọng lượng hàng (Gross): 2.460 KGM
Số lượng container: 1

Địa điểm lưu kho: 34CES01
Địa điểm dỡ hàng: VNDTS
Địa điểm xếp hàng: CNSHK
Phương tiện vận chuyển: 9999 SEA STAR 1 - HZ552R
Ngày hàng đến: 04/01/2026
Ký hiệu và số hiệu: /

Ngày được phép nhập kho đầu tiên: MO
Mã văn bản pháp quy khác: /

Số hóa đơn: A - HRW251212E
Số tiếp nhận hóa đơn điện tử: 12/12/2025
Ngày phát hành: KC
Phương thức thanh toán: A - CIF - USD -
Tổng trị giá hóa đơn: 13.025
Tổng trị giá tính thuế: 339.652.925
Tổng hệ số phân bổ trị giá: 11.225 -

Mã kết quả kiểm tra nội dung: /

Giấy phép nhập khẩu: 1 2 - 3 -
4 5 -

Mã phân loại khai trị giá: 6
Khai trị giá tổng hợp: -
Các khoản điều chỉnh: -
Phí vận chuyển: -
Phí bảo hiểm: -
Mã tên: Mã phân loại: Trị giá khoản điều chỉnh: Tổng hệ số phân bổ:

1 - - -
2 - - -
3 - - -
4 - - -
5 - - -

Chi tiết khai trị giá: 02012026#& PTTT: T/T. HĐ số: HRW251212E ngày 12/12/2025. Điều kiện giao hàng trên hóa đơn CIF gồm tên hàng 11225 USD + 1800 USD TIỀN CƯỚC VẬN CHUYỂN.

Tên sắc thuế	Tổng tiền thuế	Số dòng tổng	Tổng tiền thuế phải nộp	Số tiền bảo lãnh	Tỷ giá tính thuế	Mã xác định thời hạn nộp thuế	Người nộp thuế
1 N Thuế NK	6.997.304 VND	1	34.729.322 VND			D	1
2 V Thuế GTGT	27.732.018 VND	3					A
3	VND						
4	VND						
5	VND						
6	VND						

Tổng số trang của tờ khai: 5
Tổng số dòng hàng của tờ khai: 3

Hình 2.17 Thông báo kết quả phân luồng

<IMP>

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông báo kết quả phân luồng)

Số tờ khai: **107867750760** Số tờ khai đầu tiên: / /
 Mã phân loại kiểm tra: **2** Mã loại hình: **A11 2 [4]** Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai: **8716**
 Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai: **CKGDANANG** Mã bộ phận xử lý tờ khai: **00**
 Ngày đăng ký: **06/01/2026 15:30:27** Ngày thay đổi đăng ký: **2** Thời hạn tái nhập/ tái xuất: **3**
 Số đính kèm khai báo điện tử: **1** ETC: **0** C/O Form B số: **02261416250000273** ngày **06/01/2026** 00001

Phần ghi chú: / / Số quản lý người sử dụng: / /

Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp	Phân loại chỉ thị của Hải quan	Ngày	Tên	Nội dung
1	/ /	/ /		
2	/ /	/ /		
3	/ /	/ /		
4	/ /	/ /		
5	/ /	/ /		
6	/ /	/ /		
7	/ /	/ /		
8	/ /	/ /		
9	/ /	/ /		
10	/ /	/ /		

Mục thông báo của Hải quan: / /
 Ngày khai báo nộp thuế: / /
 Tổng số tiền thuế chậm nộp: / /

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

Địa điểm đích cho vận chuyển bảo thuế: / /

Hình 2.18 Thông báo kết quả phân luồng

3/5

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông báo kết quả phân luồng)

107867750760 Số tờ khai đầu tiên

Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai 8716
Mã bộ phận xử lý tờ khai 00
Thời hạn tái nhập/ tái xuất / /

Mã loại hình A11 2 [4]
Mã quan Hải quan tiếp nhận tờ khai CKCDANANG
Ngày thay đổi đăng ký / /

Mã phân loại tái xác nhận giá 1
Mã phân loại tái xác nhận giá Model B8603,KT
NSX:GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO., LTD.

Mã quyền lý riêng
Mã quyền lý riêng 87168010
Xe đẩy bằng tay màu vàng, dùng để thu gom và thành phẩm trong nhà máy, Model B8603,KT
(1800x1100x660/850)mm bằng nhựa, đã được lắp bánh xe, NSX:GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO., LTD. Mỗi 100%

Số của mục khai khoản điều chỉnh 8.500
Tri giá hóa đơn
Thuế nhập khẩu
Tri giá tính thuế (S) 257.198.206,0134 VND
Số lượng tính thuế
Thuế suất C 0% VND
Số tiền thuế VND
Số tiền miễn giảm VND
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng
Danh mục miễn thuế nhập khẩu
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu

Số lượng (1) 50 PCE
Số lượng (2) 50 PCE
Đơn giá hóa đơn 170 -USD PCE

Tri giá tính thuế (M)
Đơn giá tính thuế 5.143.964,120268 - VND - PCE
Mã áp dụng thuế tuyệt đối
Nước xuất xứ CN - CHINA - B05
Mã ngoài hạn ngạch

Thuế và thu khác			
Tên	Thuế GTGT		
1 Tên			Mã áp dụng thuế suất VB245
Tri giá tính thuế	257.198.206,0134	VND	Số lượng tính thuế
Thuế suất	8%		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
Số tiền thuế	20.575.856,4811	VND	
Số tiền miễn giảm		VND	
2 Tên			Mã áp dụng thuế suất
Tri 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
Tri 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
Tri 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
Tri 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	

Hình 2.19 Thông báo kết quả phân luồng

2.3.3 Đánh giá thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại công ty U&I Logistics - chi nhánh Đà Nẵng

a) Ưu điểm

Công ty đã có một lượng khách hàng ổn định, quen thuộc, làm việc lâu dài nên quá trình kí kết hợp đồng diễn ra nhanh chóng và tiết kiệm được nhiều thời gian. Bên cạnh đó, chất lượng của quy trình được nhiều khách hàng đánh giá cao, tạo nên được uy tín cho khách hàng.

Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container tại U&I Logistics Đà Nẵng tổ chức ngày càng chuyên nghiệp bao gồm kí hợp đồng dịch vụ giao nhận, nhận và kiểm tra bộ chứng từ của khách hàng, lấy EDO, khai báo hải quan điện tử, làm các thủ tục hải quan, giao hàng, thanh toán, lưu hồ sơ. Với nhiều năm kinh nghiệm và nhập khẩu nhiều lô hàng nên quy trình ngày càng được hoàn thiện, tinh gọn hơn và luôn cập nhật, đổi mới phù hợp theo quy định của nhà nước.

Thực hiện khai Hải quan điện tử: thời gian khai báo nhanh hơn nhiều so với khai báo Hải quan truyền thống, nó giảm được phần nào công việc cho nhân viên khai Hải quan, tăng trách nhiệm của doanh nghiệp đẩy nhanh tiến độ thông quan hàng hóa.

Quy trình tại chi nhánh được thực hiện chặt chẽ, và phân chia các nhiệm vụ, trách của mỗi người rõ ràng với nhau, nên quy trình được tiến hành tuần tự, thống nhất, giúp tiết kiệm được thời gian cho cả chi nhánh và khách hàng.

b) Hạn chế

Bên cạnh các ưu điểm của quy trình giao nhận hàng tại công ty, thì vẫn còn tồn tại những nhược điểm cần khắc phục để quy trình của công ty có thể ngày càng hoàn thiện hơn. Một số nhược điểm trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container tại U&I Logistics Đà Nẵng có thể kể đến như sau:

Nhân viên chứng từ đảm nhận và phụ trách cả hàng nhập khẩu và xuất khẩu, dẫn đến có thể nhầm lẫn, gặp các sai sót trong khâu kiểm tra các chứng từ. Từ đó làm gián đoạn quy trình, mất thời gian để rà soát lại.

Việc áp dụng mã số hàng hóa không thống nhất giữa các bộ phận hoặc trong quá trình làm việc với đối tác dẫn đến nhiều bất cập trong công tác kiểm tra, giám sát và xử lý thông tin. Sự thiếu đồng bộ này gây ra tình trạng nhầm lẫn về chủng loại, tính chất hàng hóa, làm chậm tiến độ khai báo hải quan và kéo dài thời gian thông quan. Ngoài ra, việc nhập sai hoặc sử dụng mã số HS không phù hợp còn có thể dẫn đến rủi ro về

pháp lý, bị xử phạt hành chính hoặc gây ảnh hưởng đến uy tín của doanh nghiệp. Điều này cho thấy sự cần thiết của một hệ thống quản lý mã số hàng hóa rõ ràng, thống nhất và được cập nhật thường xuyên để đảm bảo tính chính xác, minh bạch trong toàn bộ quá trình xuất nhập khẩu.

Bên cạnh việc khai thác những thuận lợi về cơ sở vật chất công ty vẫn còn phải thuê dịch vụ bên ngoài nhiều, chẳng hạn như thuê đầu xe kéo container, kiểm đếm hàng, cân hàng, bốc xếp, vận tải đường biển... Vào các mùa cao điểm, khi lượng hàng hóa nhiều, công ty không thể thuê các phương tiện vận chuyển làm cho việc giao hàng bị chậm so với kế hoạch ban đầu và phải đàm phán với khách hàng để thống nhất lại thời gian giao hàng phù hợp.

c) Nguyên nhân

- Nguồn lực của công ty hiện không đủ để đáp ứng nhu cầu công việc ngày càng tăng. Sự thiếu hụt nhân lực dẫn đến tình trạng quá tải trong quá trình xử lý chứng từ, kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất nhập khẩu, gây ảnh hưởng đến tiến độ chung và làm phát sinh sai sót không đáng có.

- Áp dụng mã số hàng hóa chưa chính xác cho từng mặt hàng do sự đa dạng của hàng hóa mà chi nhánh đang cung cấp dịch vụ gây ra nhiều khó khăn trong khâu kiểm tra và xử lý. Dẫn đến nhầm lẫn về thông tin, làm chậm tiến độ thông quan cũng như ảnh hưởng đến độ chính xác của các thủ tục liên quan.

- Vào mùa cao điểm, mặc dù có một số phương tiện sơ mi rơ moóc để phục vụ nhu cầu nhưng vẫn phải thuê ngoài thêm những các xe đầu kéo khác, nên gây ra tình trạng không đáp ứng hết nhu cầu khách hàng.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Sau khi phân tích quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại U&I Logistics Đà Nẵng, có thể thấy rằng doanh nghiệp đã xây dựng được một quy trình vận hành tương đối hoàn chỉnh, đáp ứng nhu cầu của khách hàng và phù hợp với sự phát triển của ngành logistics. Nhờ vào hệ thống quản lý chuyên nghiệp, ứng dụng công nghệ hiện đại và mối quan hệ hợp tác với các hãng tàu, cơ quan hải quan, công ty đã tối ưu hóa thời gian giao nhận, giảm thiểu các rủi ro trong quá trình vận chuyển. Điều này giúp nâng cao chất lượng dịch vụ và củng cố vị thế của công ty trên thị trường logistics.

Tuy nhiên, bên cạnh những thành công đạt được, chi nhánh vẫn đối mặt với một số thách thức nhất định. Các vấn đề như phụ thuộc vào lịch trình hãng tàu, biến động giá cước vận chuyển, thủ tục hải quan đôi khi còn phức tạp và hạn chế về cơ sở hạ tầng kho bãi là những rào cản ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động. Để khắc phục những hạn chế này, công ty cần tiếp tục đầu tư nâng cấp hệ thống quản lý, cải thiện chất lượng dịch vụ giao nhận, đồng thời mở rộng mạng lưới hợp tác với nhiều đối tác vận tải và nâng cao năng lực xử lý thủ tục hải quan.

Tóm lại, việc không ngừng hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu sẽ giúp U&I Logistics Đà Nẵng nâng cao năng lực cạnh tranh, gia tăng giá trị dịch vụ và đáp ứng tốt hơn nhu cầu ngày càng cao của khách hàng. Với chiến lược phát triển phù hợp và sự đổi mới liên tục, công ty có tiềm năng trở thành một đơn vị logistics hàng đầu trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa bằng đường biển.

CHƯƠNG 3

GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN U&I LOGISTICS CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

3.1. Định hướng và mục tiêu

3.1.1 Nhận diện và dự báo môi trường kinh doanh

3.1.1.1 Tổng quan và tình hình kinh tế, thương mại Việt Nam và Thế giới

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, nền kinh tế và hoạt động thương mại của Việt Nam cũng như thế giới đang có nhiều biến động và thay đổi mạnh mẽ. Những biến động về kinh tế, chính trị, công nghệ và chuỗi cung ứng toàn cầu vừa tạo ra cơ hội phát triển, vừa đặt ra nhiều thách thức đối với các doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics và xuất nhập khẩu.

a. Tình hình kinh tế và thương mại thế giới

Trong những năm gần đây, kinh tế thế giới từng bước phục hồi sau những ảnh hưởng của đại dịch Covid-19. Hoạt động sản xuất và thương mại quốc tế có xu hướng tăng trưởng trở lại, nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa các quốc gia ngày càng gia tăng, tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics phát triển.

Bên cạnh những tín hiệu tích cực, nền kinh tế thế giới vẫn còn chịu ảnh hưởng từ nhiều yếu tố như lạm phát, biến động giá nhiên liệu, xung đột địa chính trị và sự gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu. Các yếu tố này đã làm gia tăng chi phí vận tải, chi phí lưu kho và ảnh hưởng đến hoạt động xuất nhập khẩu của nhiều doanh nghiệp.

Ngoài ra, xu hướng chuyển đổi số và phát triển thương mại điện tử đang diễn ra mạnh mẽ trên phạm vi toàn cầu. Nhiều doanh nghiệp chú trọng đầu tư vào công nghệ, tự động hóa và hệ thống quản lý hiện đại nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

b. Tình hình kinh tế và thương mại Việt Nam

Nền kinh tế Việt Nam trong thời gian gần đây duy trì tốc độ tăng trưởng tương đối ổn định và được đánh giá là một trong những nền kinh tế có tiềm năng phát triển trong khu vực Đông Nam Á. Hoạt động sản xuất công nghiệp, thương mại và dịch vụ tiếp tục phục hồi tích cực, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và tạo thêm nhiều cơ hội cho doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam tiếp tục đạt được nhiều kết quả khả quan. Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa không ngừng tăng trưởng, nhiều mặt hàng xuất khẩu chủ lực như điện tử, dệt may, giày dép, nông sản và máy móc thiết bị tiếp tục duy trì vị thế trên thị trường quốc tế. Việc Việt Nam tham gia nhiều hiệp định thương mại tự do như EVFTA, CPTPP và RCEP đã góp phần mở rộng thị trường xuất khẩu và thu hút đầu tư nước ngoài.

Song song với cơ hội phát triển, nền kinh tế Việt Nam cũng đang đối mặt với nhiều khó khăn như áp lực cạnh tranh từ doanh nghiệp nước ngoài, chi phí logistics còn cao, biến động tỷ giá và yêu cầu ngày càng khắt khe từ khách hàng quốc tế. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp cần nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng cường ứng dụng công nghệ và cải thiện năng lực quản lý nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh

3.1.1.2. Bối cảnh và các xu hướng phát triển của ngành “ Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng”

a. Các xu hướng của ngành (dệt may, logistics, kho bãi, vận tải, giao nhận....) “ Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng”

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng với nền kinh tế thế giới, các ngành như dệt may, sản xuất, xuất nhập khẩu, logistics, kho bãi, vận tải và giao nhận hàng hóa đang có sự phát triển mạnh mẽ. Nhu cầu lưu thông hàng hóa giữa các quốc gia ngày càng gia tăng đã tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics phát triển theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp và ứng dụng công nghệ cao.

Đặc biệt, hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển hiện nay đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng hàng hóa quốc tế nhờ khả năng vận chuyển khối lượng lớn, chi phí hợp lý và mức độ an toàn cao. Bên cạnh những cơ hội phát triển, ngành logistics cũng chịu tác động mạnh mẽ từ các xu hướng kinh tế mới như kinh tế số, kinh tế xanh và kinh tế tuần hoàn. Đây được xem là những xu hướng tất yếu ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động của các doanh nghiệp logistics nói chung và Công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng nói riêng.

- **Kinh tế số:** Trong thời đại công nghệ phát triển mạnh mẽ, chuyển đổi số đang trở thành xu hướng tất yếu của ngành logistics. Các doanh nghiệp logistics hiện nay ngày càng chú trọng ứng dụng công nghệ thông tin và tự động hóa vào hoạt động quản lý

nhằm nâng cao hiệu quả vận hành và giảm chi phí kinh doanh. Nhiều doanh nghiệp đã triển khai các phần mềm quản lý vận tải, quản lý kho hàng, khai báo hải quan điện tử và hệ thống theo dõi container nhằm hỗ trợ kiểm soát hàng hóa và tối ưu hóa quy trình giao nhận. Bên cạnh đó, việc sử dụng chứng từ điện tử và trao đổi dữ liệu trực tuyến giúp rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ, hạn chế sai sót và nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng. Ngoài ra, sự phát triển nhanh chóng của thương mại điện tử cũng làm gia tăng nhu cầu vận chuyển và giao nhận hàng hóa, từ đó tạo động lực thúc đẩy ngành logistics phát triển theo hướng số hóa và hiện đại hóa.

Đối với Công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng, xu hướng kinh tế số là cơ hội để doanh nghiệp nâng cao hiệu quả quản lý quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, đồng thời cải thiện chất lượng dịch vụ và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường logistics.

- **Kinh tế xanh:** Hiện nay, phát triển bền vững và bảo vệ môi trường đang trở thành xu hướng quan trọng của nền kinh tế toàn cầu. Trong lĩnh vực logistics, nhiều doanh nghiệp đang từng bước hướng đến mô hình logistics xanh nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường và nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên. Các doanh nghiệp logistics hiện nay chú trọng tối ưu hóa tuyến đường vận tải, tiết kiệm nhiên liệu, giảm lượng khí thải carbon và ứng dụng các công nghệ thân thiện với môi trường trong hoạt động vận tải và kho bãi. Ngoài ra, việc đầu tư hệ thống kho hàng hiện đại, tiết kiệm điện năng và ứng dụng công nghệ trong quản lý vận hành cũng góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động logistics xanh. Bên cạnh đó, các thị trường quốc tế ngày càng đặt ra yêu cầu cao về tiêu chuẩn môi trường trong chuỗi cung ứng và hoạt động vận tải quốc tế. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam cần từng bước chuyển đổi theo hướng xanh hóa nhằm đáp ứng yêu cầu hội nhập và nâng cao năng lực cạnh tranh. Đối với hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, việc áp dụng logistics xanh sẽ giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí vận hành, nâng cao hình ảnh thương hiệu và hướng đến sự phát triển bền vững trong dài hạn.

- **Kinh tế tuần hoàn:** Kinh tế tuần hoàn là mô hình kinh tế hướng đến việc sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên, giảm thiểu chất thải và tăng cường tái sử dụng các nguồn lực trong quá trình sản xuất và kinh doanh. Đây là xu hướng đang được nhiều quốc gia và doanh nghiệp quan tâm nhằm hướng đến mục tiêu phát triển bền vững. Trong lĩnh vực logistics, kinh tế tuần hoàn được thể hiện thông qua việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng,

nâng cao hiệu quả sử dụng kho bãi, tái sử dụng bao bì đóng gói và giảm thiểu lãng phí trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Ngoài ra, việc ứng dụng công nghệ trong quản lý hàng hóa và điều phối vận tải cũng giúp doanh nghiệp giảm chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh. Đối với hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, xu hướng kinh tế tuần hoàn góp phần nâng cao hiệu quả quản lý container, giảm thời gian lưu container tại cảng và hạn chế các chi phí phát sinh không cần thiết. Trong thời gian tới, các xu hướng kinh tế số, kinh tế xanh và kinh tế tuần hoàn sẽ tiếp tục tác động mạnh mẽ đến ngành logistics. Vì vậy, Công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng cần chủ động ứng dụng công nghệ, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường.

3.1.2. Định hướng và mục phát triển của công ty

3.1.2.1. Định hướng:

a. Định hướng phát triển năm 2026 của công ty

Trong giai đoạn phát triển mới, công ty xác định mục tiêu xây dựng nền tảng bền vững dựa trên tinh thần đoàn kết nội bộ và sự gắn kết chặt chẽ giữa các cấp lãnh đạo, phòng ban, chi nhánh. Đặc biệt, Chi nhánh Đà Nẵng sẽ được chú trọng đầu tư và phát triển để trở thành một điểm tựa vững chắc, góp phần vào sự phát triển chung của toàn công ty. Tính kết nối và chia sẻ trách nhiệm giữa Trụ sở và Chi nhánh, giữa các phòng ban sẽ tiếp tục được duy trì và nâng cao, nhằm tạo nên một tập thể đồng lòng, cùng nhau thúc đẩy công ty phát triển bền vững trong môi trường kinh doanh đầy cạnh tranh.

Song song với đó, mỗi cán bộ nhân viên (CBNV) trong công ty cần chủ động đổi mới tư duy, sáng tạo trong công việc hằng ngày. Tư duy sáng tạo không chỉ giúp nâng cao hiệu quả công việc mà còn tạo ra giá trị khác biệt, đóng góp vào thành công chung của công ty. Việc phát huy sức mạnh sáng tạo từ mỗi cá nhân sẽ là nền tảng quan trọng để công ty thích ứng linh hoạt trước những biến động của thị trường.

Chất lượng dịch vụ tiếp tục được xác định là tiêu chí ưu tiên hàng đầu. Công ty cam kết ổn định tệp khách hàng hiện tại, đồng thời nâng cao vị thế thương hiệu trên thị trường trong nước và quốc tế. Các hoạt động bán hàng quốc tế (sales quốc tế) sẽ được đẩy mạnh từ năm 2025, khi nhu cầu về xuất nhập khẩu hàng hóa tăng trưởng mạnh. Đây sẽ là một trong những chiến lược trọng tâm giúp công ty mở rộng thị trường, khai thác tối đa tiềm năng từ hoạt động thương mại quốc tế.

Ngoài ra, mỗi cán bộ nhân viên được định hướng trở thành "Đại sứ hình ảnh" của công ty. Thông qua từng hành động nhỏ trong công việc hằng ngày, từ việc tiếp xúc với khách hàng, đối tác, cảng biển, nhà xe..., mỗi nhân viên sẽ góp phần quảng bá, xây dựng và lan tỏa hình ảnh chuyên nghiệp, uy tín của công ty ra thị trường quốc tế. Việc duy trì hình ảnh đẹp trong mắt khách hàng và đối tác sẽ là yếu tố then chốt giúp công ty khẳng định vị thế và tạo đà cho sự phát triển lâu dài.

Với những định hướng rõ ràng và chiến lược phát triển bài bản, công ty tin tưởng sẽ không ngừng vươn xa, đạt được những mục tiêu lớn mạnh trong tương lai, đồng thời khẳng định vị thế thương hiệu trên thị trường trong nước và quốc tế.

b. Định hướng phát triển đến năm 2030 của công ty

- Cơ sở đề xuất: Giai đoạn 2026–2030 được dự báo là giai đoạn ngành logistics Việt Nam tiếp tục phát triển mạnh nhờ sự tăng trưởng của thương mại quốc tế, thương mại điện tử và nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng cao. Đồng thời, Chính phủ Việt Nam cũng đang định hướng phát triển ngành logistics trở thành ngành dịch vụ quan trọng, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

Bên cạnh đó, xu hướng chuyển đổi số, logistics xanh và kinh tế tuần hoàn sẽ tiếp tục tác động mạnh mẽ đến hoạt động của các doanh nghiệp logistics trong thời gian tới. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp cần đổi mới công nghệ, nâng cao chất lượng dịch vụ và hoàn thiện quy trình quản lý nhằm đáp ứng yêu cầu của thị trường.

- Mục tiêu phát triển giai đoạn 2026–2030: Trong giai đoạn 2026–2030, Công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng định hướng thực hiện các mục tiêu sau:

- + Trở thành doanh nghiệp logistics có vị thế cạnh tranh cao tại khu vực miền Trung.
- + Mở rộng quy mô hoạt động giao nhận vận tải quốc tế và dịch vụ kho bãi.
- + Tăng cường ứng dụng công nghệ số trong quản lý và vận hành logistics.
- + Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển theo hướng hiện đại và hiệu quả.
- + Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao đáp ứng yêu cầu chuyển đổi số và hội nhập quốc tế.
- + Xây dựng mô hình logistics xanh và hướng đến phát triển bền vững.

- Định hướng chiến lược phát triển: Trong giai đoạn 2026–2030, công ty sẽ tập trung đầu tư vào cơ sở hạ tầng logistics, ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải và nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa. Đồng thời, doanh nghiệp sẽ mở rộng

quan hệ hợp tác với các hãng tàu, đối tác quốc tế và khách hàng lớn nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Bên cạnh đó, công ty sẽ tiếp tục đẩy mạnh chuyển đổi số thông qua việc ứng dụng các phần mềm quản lý logistics hiện đại, tự động hóa quy trình xử lý chứng từ và nâng cao khả năng kết nối dữ liệu trong hoạt động giao nhận hàng hóa.

Ngoài ra, trước xu hướng phát triển bền vững của nền kinh tế toàn cầu, công ty cũng định hướng phát triển theo mô hình logistics xanh, tiết kiệm năng lượng và giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường nhằm nâng cao hình ảnh thương hiệu và đáp ứng yêu cầu của khách hàng trong thời gian tới.

3.1.2.2. Mục tiêu của công ty

Căn cứ vào kết quả hoạt động kinh doanh giai đoạn 2023–2025, doanh thu của công ty có xu hướng tăng trưởng ổn định qua các năm. Tuy nhiên, lợi nhuận sau thuế có xu hướng giảm nhẹ do chi phí vận hành, chi phí logistics và áp lực cạnh tranh ngày càng gia tăng. Trên cơ sở đó, công ty định hướng xây dựng các mục tiêu phát triển nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh và tăng khả năng cạnh tranh trong thời gian tới.

a. Doanh thu:

Trong giai đoạn tới, công ty định hướng duy trì tốc độ tăng trưởng doanh thu ổn định khoảng từ 5%–8%/năm thông qua việc mở rộng mạng lưới khách hàng, nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận hàng hóa và phát triển thêm các dịch vụ logistics giá trị gia tăng.

Bên cạnh đó, công ty sẽ tập trung khai thác hiệu quả thị trường logistics tại khu vực miền Trung, đặc biệt là hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển nhằm đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu ngày càng tăng của doanh nghiệp.

Ngoài ra, việc tăng cường hợp tác với các hãng tàu, đại lý vận tải quốc tế và doanh nghiệp xuất nhập khẩu cũng được xem là giải pháp quan trọng giúp công ty gia tăng doanh thu và mở rộng thị trường hoạt động.

b. Lợi nhuận:

Mặc dù doanh thu tăng qua các năm nhưng lợi nhuận sau thuế của công ty có xu hướng giảm nhẹ do tổng chi phí tăng nhanh. Vì vậy, trong thời gian tới công ty định hướng nâng cao hiệu quả hoạt động nhằm cải thiện biên lợi nhuận và tăng lợi nhuận ròng.

Công ty đặt mục tiêu duy trì tỷ suất lợi nhuận ổn định thông qua:

- + Tối ưu hóa quy trình giao nhận hàng hóa.
- + Giảm thời gian xử lý chứng từ và thời gian lưu container.
- + Hạn chế các chi phí phát sinh trong quá trình vận chuyển và giao nhận.
- + Nâng cao chất lượng dịch vụ nhằm giữ chân khách hàng hiện tại và thu hút khách hàng mới.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng hướng đến việc tăng hiệu quả sử dụng nguồn vốn và nâng cao năng suất lao động nhằm cải thiện kết quả kinh doanh trong dài hạn.

c. Chi phí:

Trong bối cảnh chi phí logistics và vận tải ngày càng tăng, công ty định hướng kiểm soát và tối ưu hóa chi phí vận hành nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh.

Công ty đặt mục tiêu:

- + Giảm các chi phí phát sinh trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu.
- + Tối ưu hóa hoạt động vận tải và lưu kho.
- + Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý nhằm giảm chi phí nhân công và nâng cao hiệu quả xử lý công việc.
- + Tăng cường phối hợp giữa các bộ phận nhằm hạn chế sai sót trong quá trình xử lý chứng từ và giao nhận hàng hóa.

Ngoài ra, việc đẩy mạnh chuyển đổi số và ứng dụng phần mềm quản lý logistics hiện đại cũng sẽ góp phần giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí và nâng cao hiệu quả vận hành.

d. Thị phần :

Trong thời gian tới, Công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng định hướng mở rộng thị phần tại khu vực miền Trung thông qua việc nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường logistics.

Doanh nghiệp sẽ tập trung:

- + Mở rộng mạng lưới khách hàng trong lĩnh vực xuất nhập khẩu.
- + Tăng cường hợp tác với các đối tác vận tải và hãng tàu quốc tế.
- + Nâng cao chất lượng chăm sóc khách hàng và dịch vụ hậu mãi.
- + Xây dựng hình ảnh doanh nghiệp logistics chuyên nghiệp và uy tín.

Bên cạnh đó, công ty cũng định hướng phát triển theo mô hình logistics hiện đại, ứng dụng công nghệ và logistics xanh nhằm tạo lợi thế cạnh tranh bền vững trong giai đoạn tới.

3.2. Những thuận lợi và thách thức trong hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại U&I Logistics Đà Nẵng

3.2.1. Thuận lợi

Công ty có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực kinh doanh nên đã có uy tín và chỗ đứng trên thị trường, tạo được mối quan hệ thân thiết với khách hàng, có nguồn hàng và thị trường lớn.

Công ty có lợi thế lớn về vị trí địa lý khi tọa lạc tại Đà Nẵng – trung tâm kinh tế, logistics của miền Trung – với hệ thống cảng biển nước sâu (cảng Tiên Sa) thuận lợi cho tàu container cập cảng, đồng thời dễ dàng kết nối với các khu công nghiệp và thị trường lân cận như Quảng Nam, Thừa Thiên Huế, Kon Tum, Gia Lai, Quảng Ngãi.

Công ty đã thiết lập được mối quan hệ hợp tác lâu dài với nhiều hãng tàu lớn (như ONE, Evergreen, Maersk, CMA-CGM, YANG MING, MSC...), từ đó có khả năng đặt chỗ ổn định và thương lượng được mức cước ưu đãi, góp phần gia tăng tính cạnh tranh về giá dịch vụ.

Ngoài ra, U&I Logistics Đà Nẵng sở hữu đội xe vận tải container, kho bãi và phần mềm quản lý hàng hóa hiện đại, giúp tối ưu hóa chuỗi cung ứng và kiểm soát tốt tiến độ vận chuyển.

Một điểm mạnh khác là đội ngũ nhân sự của công ty có kinh nghiệm trong xử lý thủ tục nhập khẩu, nắm rõ quy trình hải quan, kiểm dịch, giúp giảm thiểu rủi ro phát sinh trong quá trình thông quan.

3.2.2. Thách thức

Tuy có nhiều thuận lợi, nhưng hoạt động giao nhận hàng FCL bằng đường biển tại công ty vẫn đang phải đối mặt với không ít khó khăn.

Trước tiên, giá cước vận tải biển trên thị trường quốc tế thường xuyên biến động mạnh do ảnh hưởng từ các yếu tố như thiếu container rỗng, xung đột chính trị hoặc dịch bệnh. Việc này gây khó khăn trong việc dự đoán chi phí và lập kế hoạch vận chuyển cho khách hàng.

Thêm vào đó, các thủ tục nhập khẩu tại Việt Nam, đặc biệt là với một số mặt hàng thuộc diện kiểm tra chuyên ngành, vẫn còn phức tạp và mất nhiều thời gian, ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng và chi phí lưu bãi.

Về hạ tầng, hệ thống giao thông kết nối từ cảng biển đến các khu vực nội địa còn chưa đồng bộ, dẫn đến tình trạng ùn tắc cục bộ tại khu vực cảng Tiên Sa, đặc biệt vào giờ cao điểm.

Cuối cùng, vấn đề thiếu hụt nhân lực chuyên sâu trong ngành logistics, đặc biệt là các chuyên viên có kiến thức về vận tải biển quốc tế, Incoterms, chứng từ FCL,... cũng đang là một rào cản trong việc nâng cao năng lực vận hành và phục vụ khách hàng chuyên nghiệp hơn

3.3 Một số giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần U&I Logistics chi nhánh Đà Nẵng

3.3.1. Giải pháp 1: Cải tiến quy trình

- Nâng cao chất lượng và dịch vụ khách hàng

Với sự phát triển không ngừng của nền kinh tế và thương mại, nhu cầu về dịch vụ logistics chuyên nghiệp từ phía khách hàng ngày càng tăng, đặt áp lực lớn đối với các doanh nghiệp giao nhận. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp phải không ngừng đổi mới và sáng tạo để đáp ứng các yêu cầu ngày càng phức tạp của khách hàng. Ngành dịch vụ giao nhận ngày nay đòi hỏi một nguồn nhân lực có kiến thức chuyên môn và kỹ năng để đối mặt với những thách thức này. Mặc dù vậy, nhân viên của công ty vẫn còn hạn chế ở khả năng sử dụng ngoại ngữ, điều này làm giảm khả năng tiếp cận với thông tin, tài liệu, đại lý và khách hàng quốc tế.

Đối với mọi doanh nghiệp, nhân viên kinh doanh đóng vai trò chủ chốt làm cầu nối giữa doanh nghiệp và khách hàng, cũng như là bộ mặt đại diện của doanh nghiệp đó đó U&I Logistics Đà Nẵng cần phải xây dựng chiến lược cụ thể và không ngừng nâng cao chất lượng đội ngũ nhân viên. Qua từng bước, công ty sẽ hoàn thiện công tác quản lý nhân sự để tạo ra môi trường làm việc tốt nhất, giúp nhân viên phát huy tối đa thế mạnh của mình.

Công ty hiện tại đã sở hữu đội ngũ nhân viên khá giỏi có trình độ chuyên môn nghiệp vụ tốt tuy nhiên trước tình hình nền kinh tế ngày càng phát triển và có nhiều thay đổi, các nhân viên cần được cập nhật và bồi dưỡng kiến thức hằng ngày. Do đó, công ty nên tổ chức những khóa học ngắn hạn kết hợp với dài hạn chuyên sâu trong lĩnh vực ngoại thương, khuyến khích nhân viên đăng ký và học thêm các chứng chỉ như chứng chỉ nghiệp vụ khai báo hải quan do Tổng cục hải quan cấp hay các chứng chỉ do các tổ chức giao nhận như FIATA cấp đồng thời liên tục cập nhật thêm những kiến thức pháp

luật kinh doanh quốc tế từ các thông tư, nghị định mới được ban hành để xử lý tốt những tranh chấp trong vấn đề giao nhận. Bên cạnh đó mỗi nhân viên của công ty cũng cần trang bị thêm cho mình một loại ngoại ngữ phổ thông có thể bao gồm tiếng Anh, tiếng Trung do khách hàng của U&I chủ yếu đến từ các khu vực sử dụng những loại ngoại ngữ này.

- Kiểm tra và xử lý chứng từ

Kiểm tra và xử lý chứng từ là bước then chốt quyết định sự chính xác và kịp thời của toàn bộ quy trình giao nhận. Sai sót ở bước này có thể gây chậm trễ thông quan, phát sinh chi phí phát sinh và làm giảm uy tín của công ty. U&I Logistics có thể nâng cao hiệu quả hoạt động của mình bằng cách:

- + Áp dụng phần mềm quản lý chứng từ điện tử giúp đối chiếu tự động các thông tin quan trọng như số vận đơn, mã lô hàng, ngày tháng, thông tin bên giao và nhận
- + Đào tạo định kỳ và tổ chức workshop về nghiệp vụ kiểm tra chứng từ cho nhân viên, đồng thời xây dựng checklist chi tiết các tiêu chí cần kiểm tra
- + Thiết lập quy trình kiểm tra chéo giữa các nhân viên trước khi hồ sơ được trình lên cảng hoặc khách hàng để giảm thiểu sai sót cá nhân

- Hoàn thiện khâu vận chuyển giao nhận hàng hóa

Doanh nghiệp cần hoàn thiện quy trình vận chuyển và giao nhận hàng hóa nhằm đảm bảo hàng hóa được vận chuyển đúng thời gian, đúng địa điểm và an toàn trong suốt quá trình giao nhận. Để thực hiện hiệu quả, doanh nghiệp cần tăng cường phối hợp giữa các bộ phận liên quan, tối ưu hóa tuyến đường vận chuyển và kiểm soát tốt tiến độ giao hàng. Ngoài ra, doanh nghiệp cũng cần chú trọng đầu tư phương tiện vận tải phù hợp và nâng cao năng lực của đội ngũ nhân viên giao nhận. Việc hoàn thiện khâu vận chuyển và giao nhận không chỉ giúp giảm thiểu chi phí phát sinh mà còn nâng cao chất lượng dịch vụ và uy tín của doanh nghiệp trên thị trường.

3.3.2. Giải pháp 2: Nâng cấp cơ sở vật chất

Cơ sở vật chất là yếu tố then chốt quyết định đến hiệu quả vận hành của chuỗi cung ứng và hoạt động logistics của doanh nghiệp. Điều này không chỉ làm gia tăng chi phí vận hành mà còn tiềm ẩn nhiều rủi ro về thời gian và chất lượng dịch vụ, đặc biệt trong các mùa cao điểm khi nhu cầu tăng đột biến. Việc thiếu chủ động trong nguồn lực cơ sở vật chất khiến công ty gặp nhiều khó khăn trong việc đảm bảo tiến độ giao hàng và duy

trì mức độ hài lòng của khách hàng. Do đó, việc đầu tư nâng cấp cơ sở vật chất là cần thiết, nhằm tăng tính chủ động, ổn định và nâng cao năng lực cạnh tranh của công ty trên thị trường.

Để triển khai hiệu quả giải pháp nâng cấp cơ sở vật chất, công ty cần tiến hành rà soát, đánh giá thực trạng các phương tiện và thiết bị hiện có, từ đó xác định rõ nhu cầu đầu tư trong ngắn hạn và dài hạn. Trên cơ sở đó, công ty sẽ xây dựng kế hoạch đầu tư theo từng giai đoạn, tập trung vào các phương tiện thiết yếu như xe đầu kéo, xe nâng, thiết bị cân điện tử, container rỗng và hệ thống bốc xếp hàng hóa. Đặc biệt, cần ưu tiên trang bị tại các điểm trung chuyển có lưu lượng hàng hóa lớn để giảm thiểu ách tắc. Song song đó, công ty cũng nên thành lập hoặc củng cố đội ngũ kỹ thuật chuyên trách để đảm bảo công tác bảo trì, vận hành thiết bị được thực hiện thường xuyên, hiệu quả. Ngoài ra, việc xem xét ký kết hợp tác lâu dài với các đơn vị vận tải uy tín sẽ giúp công ty chủ động ứng phó trong các tình huống khẩn cấp hoặc mùa cao điểm, từ đó nâng cao tính linh hoạt trong hoạt động logistics

3.3.3. Giải pháp 3: Đầu tư trang thiết bị và đổi mới công nghệ

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển theo hướng hiện đại hóa và chuyển đổi số, việc đầu tư trang thiết bị và đổi mới công nghệ đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động, giảm chi phí vận hành và tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Đối với doanh nghiệp logistics, công nghệ không chỉ hỗ trợ quản lý dữ liệu mà còn giúp tối ưu hóa quy trình giao nhận, quản lý vận tải và chăm sóc khách hàng một cách hiệu quả hơn. Vì vậy, doanh nghiệp cần chú trọng triển khai các giải pháp công nghệ phù hợp nhằm đáp ứng yêu cầu của thị trường hiện nay.

- ***Thứ nhất, triển khai hệ thống CRM:*** Doanh nghiệp cần đầu tư và triển khai hệ thống CRM (Customer Relationship Management) nhằm nâng cao hiệu quả quản lý quan hệ khách hàng. Hệ thống này giúp doanh nghiệp lưu trữ thông tin khách hàng, quản lý lịch sử giao dịch, theo dõi nhu cầu và hỗ trợ chăm sóc khách hàng tốt hơn. Bên cạnh đó, CRM còn giúp bộ phận kinh doanh dễ dàng tiếp cận khách hàng tiềm năng, nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng mức độ hài lòng của khách hàng. Việc ứng dụng CRM sẽ góp phần xây dựng mối quan hệ lâu dài với khách hàng và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường.

- ***Thứ hai, số hóa chứng từ và quản lý dữ liệu:*** Doanh nghiệp cần đẩy mạnh việc số hóa chứng từ và quản lý dữ liệu nhằm hạn chế tình trạng thất lạc hồ sơ, giảm thời

gian xử lý thủ tục và tiết kiệm chi phí lưu trữ giấy tờ. Việc chuyển đổi các chứng từ truyền thống sang dữ liệu điện tử giúp doanh nghiệp dễ dàng tra cứu, chia sẻ và quản lý thông tin một cách nhanh chóng và chính xác hơn. Đồng thời, hệ thống quản lý dữ liệu tập trung còn giúp nâng cao tính bảo mật thông tin và hỗ trợ quá trình ra quyết định của nhà quản lý.

- **Thứ ba, ứng dụng phần mềm quản lý vận tải (TMS) và theo dõi lô hàng thời gian thực:** Doanh nghiệp nên đầu tư phần mềm quản lý vận tải (Transportation Management System – TMS) để tối ưu hóa hoạt động điều phối phương tiện, quản lý tuyến đường và kiểm soát tiến độ giao hàng. Hệ thống này cho phép doanh nghiệp theo dõi vị trí lô hàng theo thời gian thực, từ đó kịp thời xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình vận chuyển. Ngoài ra, phần mềm TMS còn giúp giảm chi phí vận hành, nâng cao hiệu suất sử dụng phương tiện và tăng độ chính xác trong quá trình giao nhận hàng hóa.

- **Thứ tư, áp dụng chứng từ điện tử:** Việc áp dụng chứng từ điện tử là xu hướng tất yếu trong hoạt động logistics hiện nay. Chứng từ điện tử giúp doanh nghiệp rút ngắn thời gian xử lý thủ tục, hạn chế sai sót trong quá trình nhập liệu và nâng cao tính chuyên nghiệp trong hoạt động kinh doanh. Đồng thời, việc sử dụng chứng từ điện tử còn giúp doanh nghiệp thuận tiện hơn trong giao dịch với khách hàng, đối tác và cơ quan quản lý nhà nước. Đây cũng là giải pháp góp phần thúc đẩy quá trình chuyển đổi số và nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp logistics trong dài hạn

3.3.4. Giải pháp 4: Quản trị

Trong hoạt động logistics, công tác quản trị đóng vai trò quan trọng trong việc điều phối hoạt động giữa các bộ phận, nâng cao hiệu quả kinh doanh và xây dựng lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp. Một hệ thống quản trị hiệu quả sẽ giúp doanh nghiệp vận hành ổn định, tối ưu nguồn lực và thích ứng tốt với sự thay đổi của thị trường. Vì vậy, doanh nghiệp cần triển khai các giải pháp quản trị phù hợp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và hướng tới sự phát triển bền vững trong tương lai.

- **Thứ nhất, tăng cường sự phối hợp giữa các bộ phận:** Doanh nghiệp cần tăng cường sự phối hợp giữa các phòng ban nhằm đảm bảo quá trình xử lý công việc được thực hiện nhanh chóng và hiệu quả. Trong hoạt động logistics, các bộ phận như kinh doanh, chứng từ, giao nhận và kế toán có mối liên hệ chặt chẽ với nhau. Nếu thiếu sự phối hợp đồng bộ sẽ dễ dẫn đến chậm trễ, sai sót hoặc phát sinh chi phí không cần thiết. Vì vậy, doanh nghiệp cần xây dựng cơ chế trao đổi thông tin rõ ràng, phân công trách

nhiệm cụ thể và nâng cao tinh thần làm việc nhóm giữa các nhân viên. Đồng thời, việc ứng dụng công nghệ trong quản lý và chia sẻ dữ liệu cũng sẽ giúp các bộ phận phối hợp hiệu quả hơn trong quá trình làm việc.

- **Thứ hai, duy trì và mở rộng quan hệ với khách hàng, đối tác:** Doanh nghiệp cần chú trọng duy trì mối quan hệ tốt với khách hàng và đối tác nhằm đảm bảo nguồn khách hàng ổn định và mở rộng cơ hội hợp tác kinh doanh. Để thực hiện điều này, doanh nghiệp cần thường xuyên trao đổi thông tin, hỗ trợ khách hàng kịp thời và đảm bảo chất lượng dịch vụ cung cấp. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng cần xây dựng chính sách chăm sóc khách hàng phù hợp, tạo sự tin tưởng và nâng cao mức độ hài lòng của khách hàng. Việc duy trì mối quan hệ bền vững với các hãng tàu, đại lý vận tải và đối tác logistics sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và mở rộng thị trường hoạt động.

- **Thứ ba, cải thiện công tác Marketing:** Cần tăng cường hoạt động marketing nhằm quảng bá hình ảnh thương hiệu và tiếp cận nhiều khách hàng tiềm năng hơn. Trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng cao, việc xây dựng chiến lược marketing hiệu quả sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao độ nhận diện thương hiệu và tạo lợi thế cạnh tranh trên thị trường. Doanh nghiệp có thể đẩy mạnh hoạt động quảng bá thông qua website, mạng xã hội, email marketing hoặc tham gia các hội chợ, triển lãm trong ngành logistics. Đồng thời, việc xây dựng hình ảnh chuyên nghiệp và cung cấp thông tin dịch vụ rõ ràng cũng góp phần tạo niềm tin đối với khách hàng và đối tác.

- **Thứ tư, hướng tới logistics xanh và phát triển bền vững:** U&I Logistics cần hướng tới mô hình logistics xanh nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường và đáp ứng xu hướng phát triển bền vững hiện nay. Để thực hiện điều này, doanh nghiệp có thể tối ưu hóa tuyến đường vận chuyển, tiết kiệm nhiên liệu, hạn chế sử dụng giấy tờ và tăng cường ứng dụng công nghệ trong quản lý hoạt động logistics. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng cần nâng cao ý thức bảo vệ môi trường cho nhân viên và xây dựng các chính sách phát triển bền vững trong dài hạn. Việc hướng tới logistics xanh không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao hình ảnh thương hiệu mà còn tạo điều kiện thuận lợi để mở rộng hợp tác với các đối tác trong và ngoài nước.

3.3.5. Giải pháp 5: Nâng cao hiệu quả phối hợp và chuyên môn hóa trong bộ phận OP

- **Đánh giá và phân loại nhân sự:** Doanh nghiệp cần tiến hành rà soát, đánh giá năng lực chuyên môn của từng nhân viên trong bộ phận OP thông qua các tiêu chí như trình độ

ng nghiệp vụ, khả năng xử lý tình huống, kỹ năng giao tiếp và kinh nghiệm thực tế. Việc đánh giá này giúp doanh nghiệp xác định được điểm mạnh và điểm hạn chế của từng cá nhân để có hướng bố trí phù hợp.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần phân loại kỹ năng của nhân viên theo từng nhóm công việc cụ thể như xử lý chứng từ, điều phối vận tải, chăm sóc khách hàng hoặc khai báo hải quan. Việc phân loại rõ ràng sẽ giúp nâng cao tính chuyên môn hóa, hạn chế tình trạng nhân viên phải xử lý quá nhiều nghiệp vụ ngoài chuyên môn, từ đó nâng cao hiệu quả công việc.

- **Bố trí vị trí chuyên trách:** Sau khi đánh giá năng lực nhân sự, doanh nghiệp cần tiến hành bố trí các vị trí chuyên trách phù hợp với năng lực của từng nhân viên. Mỗi nhân sự sẽ đảm nhận một nhóm công việc cụ thể nhằm tăng tính tập trung và nâng cao khả năng xử lý nghiệp vụ.

Doanh nghiệp cần xác định rõ chức năng và nhiệm vụ của từng vị trí trong bộ phận OP để tránh chồng chéo trách nhiệm giữa các nhân viên. Đồng thời, việc phân công nhiệm vụ cụ thể sẽ giúp quá trình phối hợp giữa các bộ phận trở nên rõ ràng hơn, hạn chế sai sót phát sinh trong quá trình xử lý đơn hàng và chứng từ

- **Xây dựng cơ chế phối hợp giữa các nhân viên và bộ phận:** Để nâng cao hiệu quả làm việc, doanh nghiệp cần xây dựng quy trình phối hợp nội bộ rõ ràng giữa các nhân viên trong bộ phận OP cũng như giữa OP với các bộ phận liên quan như kinh doanh, kế toán và kho vận. Quy trình này cần quy định cụ thể trách nhiệm, thời gian xử lý và phương thức trao đổi thông tin trong từng công đoạn công việc.

Ngoài ra, doanh nghiệp cần tăng cường hoạt động giao tiếp nội bộ thông qua các cuộc họp định kỳ hoặc các công cụ trao đổi trực tuyến nhằm đảm bảo thông tin được truyền đạt nhanh chóng và chính xác. Việc phối hợp hiệu quả giữa các cá nhân và bộ phận sẽ góp phần nâng cao tốc độ xử lý công việc, giảm thiểu sai sót và nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng.

Duy trì và đánh giá hiệu quả thực hiện: Doanh nghiệp cần thường xuyên theo dõi hiệu suất làm việc của từng nhân viên dựa trên các tiêu chí cụ thể như thời gian xử lý công việc, mức độ hoàn thành nhiệm vụ, tỷ lệ sai sót và mức độ hài lòng của khách hàng. Việc theo dõi định kỳ sẽ giúp doanh nghiệp kịp thời phát hiện những vấn đề còn tồn tại để có biện pháp điều chỉnh phù hợp.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần xây dựng cơ chế đánh giá kết quả làm việc minh bạch nhằm tạo động lực cho nhân viên nâng cao tinh thần trách nhiệm và hiệu quả công việc. Đồng thời, kết quả đánh giá cũng là cơ sở để doanh nghiệp xem xét khen thưởng, đào tạo hoặc điều chỉnh nhân sự phù hợp với định hướng phát triển lâu dài.

3.4 Kiến nghị

3.4.1 Đối với công ty Cổ phần U&I Logistics chi nhánh Đà Nẵng

Thường xuyên cập nhật những bộ luật, văn bản, quy định, thông tư, nghị định mới được ban hành của Nhà nước liên quan đến hoạt động của công ty.

Tham gia sâu rộng các Hiệp Hội Logistics như: Diễn đàn Logistics Việt Nam, Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế, Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam,... để xây dựng và phát triển các mối quan hệ, bên cạnh đó tận dụng cơ hội kết nối với các chuyên gia và các doanh nghiệp khác trong ngành. Điều này có thể giúp công ty tăng cường sự hiểu biết và cập nhật các thông tin, xu hướng, giải pháp, công nghệ mới nhất trong lĩnh vực Logistics.

Trong các buổi họp của công ty, ban lãnh đạo công ty nên khuyến khích nhân viên đưa ra ý kiến đóng góp, chú ý những khó khăn và quan tâm tới các ý tưởng cũng như đề xuất từ phía nhân viên.

Ban lãnh đạo công ty thường xuyên tổ chức các chương trình đào tạo để nâng cao trình độ nghiệp vụ chuyên môn, kỹ năng cho nhân viên. Đồng thời, công ty tổ chức thêm các buổi thảo luận, hội thảo nhằm giúp nhân viên trao đổi kiến thức, học hỏi kinh nghiệm lẫn nhau.

Công ty cần nâng cấp hệ thống wifi hiện tại nhằm đảm bảo tốc độ và độ ổn định trong quá trình làm việc. Đầu tư nâng cấp mạng wifi mạnh và ổn định là rất cần thiết để tạo điều kiện thuận lợi cho toàn bộ nhân viên làm việc trơn tru, không bị ngắt quãng, từ đó nâng cao hiệu suất và chất lượng công việc chung của cả công ty.

3.4.2 Đối với cơ quan Hải quan

Website “Tổng Cục Hải Quan” thường xuyên bị lỗi khi truy cập để kiểm tra thông tin hoặc in mã vạch gây ảnh hưởng đến quá trình làm hàng vì vậy nâng cấp để khắc phục tình trạng này khi doanh nghiệp cần tra cứu thông tin về các lô hàng xuất nhập khẩu.

Tạo điều kiện thuận lợi và hỗ trợ doanh nghiệp xuất nhập khẩu bằng cách cải thiện quá trình xử lý thủ tục để tiết kiệm thời gian, chi phí, đảm bảo tính minh bạch và rõ ràng trong hoạt động xuất nhập khẩu.

Thường xuyên tổ chức các buổi hội thảo để cập nhật, chia sẻ các thông tư, nghị định mới cũng như trao đổi thông tin với các doanh nghiệp để nâng cao khả năng nghiệp vụ, tạo điều kiện mở rộng thương mại quốc tế.

Tăng cường hỗ trợ, tư vấn về các thủ tục xuất nhập khẩu, thuế và các quy định khác trong quá trình xuất nhập khẩu cho các doanh nghiệp.

3.4.3 Đối với Nhà nước

Nhà nước cần phát huy vai trò định hướng và hỗ trợ của mình để thúc đẩy sự phát triển của ngành dịch vụ giao nhận. Sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ ngành có liên quan là quan trọng để triển khai xây dựng và vận hành các tập đoàn và trung tâm giao nhận. Điều này giúp tránh tình trạng tụt hậu so với khu vực và thế giới.

Cần có biện pháp mạnh mẽ để quy hoạch và phát triển hạ tầng, bao gồm cả cảng biển, sân bay, kho bãi và đường giao thông.

Việc thành lập các trung tâm tư vấn hỗ trợ độc lập về giao nhận hàng hóa (tương tự như trung tâm tư vấn quản trị hệ thống chất lượng ISO), thuê chuyên gia cả trong và ngoài nước để cố vấn các công ty tổ chức và quản lý hoạt động giao nhận một cách hiệu quả. Tất cả các nguồn tài nguyên cần được sắp xếp một cách hợp lý trong một bản đồ quy hoạch, để có khả năng tương tác và hỗ trợ lẫn nhau một cách hiệu quả.

3.4.4. Đối với các cơ quan quản lý ngành logistics và giao thông vận tải

Tổ chức các chương trình đào tạo nghiệp vụ chuyên sâu về logistics, tập trung vào các mảng quan trọng như chứng từ xuất nhập khẩu, nghiệp vụ giao nhận quốc tế, quản trị rủi ro và ứng dụng công nghệ trong quản lý chuỗi cung ứng. Việc nâng cao chất lượng nhân lực sẽ góp phần trực tiếp và việc cải tiến quy trình giao nhận tại các doanh nghiệp

Đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng logistics đồng bộ, bao gồm cảng biển, kho bãi và mạng lưới giao thông kết nối các khu công nghiệp với khu vực cảng. Hạ tầng hiện đại sẽ giúp rút ngắn thời gian vận chuyển và hạn chế chi phí phát sinh trong quá trình giao nhận

Khuyến khích mô hình hợp tác công – tư trong đầu tư và phát triển các dự án logistics tại địa phương. Việc thúc đẩy liên kết giữa Nhà nước và doanh nghiệp không chỉ góp phần mở rộng quy mô mạng lưới logistics mà còn nâng cao chất lượng dịch vụ và khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics trong nước.

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

3.5.1. Điều kiện thực hiện giải pháp

Để các giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động logistics tại doanh nghiệp được triển khai thành công, công ty cần đảm bảo đầy đủ các điều kiện về nhân sự, tài chính, cơ sở vật chất và công nghệ thông tin.

Thứ nhất, về nguồn nhân lực: Doanh nghiệp cần xây dựng đội ngũ nhân viên có trình độ chuyên môn phù hợp với lĩnh vực logistics, đặc biệt là nghiệp vụ giao nhận hàng hóa, khai báo hải quan, vận tải và chăm sóc khách hàng. Đồng thời, công ty cần thường xuyên tổ chức các chương trình đào tạo nhằm nâng cao kỹ năng chuyên môn, khả năng xử lý tình huống và trình độ ngoại ngữ cho nhân viên để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của khách hàng và thị trường.

Thứ hai, về nguồn lực tài chính: Công ty cần có nguồn vốn ổn định để đầu tư vào việc nâng cấp cơ sở hạ tầng, ứng dụng công nghệ thông tin và mở rộng hoạt động kinh doanh. Ngoài ra, doanh nghiệp cũng cần dự trù các khoản chi phí phục vụ cho công tác đào tạo nhân viên, nâng cấp phần mềm quản lý và cải thiện chất lượng dịch vụ logistics.

Thứ ba, về cơ sở vật chất và công nghệ: Hệ thống trang thiết bị văn phòng, máy tính, mạng internet và phần mềm quản lý logistics cần được đầu tư đầy đủ nhằm hỗ trợ quá trình xử lý chứng từ, theo dõi đơn hàng và quản lý thông tin khách hàng một cách hiệu quả. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần chú trọng ứng dụng công nghệ vào hoạt động quản lý vận tải và lưu trữ dữ liệu nhằm nâng cao năng suất làm việc.

Thứ tư, về công tác quản lý và phối hợp: Ban lãnh đạo công ty cần có sự quan tâm và hỗ trợ trong quá trình triển khai giải pháp. Đồng thời, các phòng ban phải phối hợp chặt chẽ với nhau nhằm đảm bảo quá trình thực hiện diễn ra đồng bộ và đạt hiệu quả cao.

3.5.2. Cách thức thực hiện giải pháp

Để giải pháp được triển khai hiệu quả trong thực tế, doanh nghiệp cần xây dựng kế hoạch thực hiện cụ thể theo từng giai đoạn.

Bước 1: Xây dựng kế hoạch triển khai

Doanh nghiệp cần xác định rõ mục tiêu thực hiện, nội dung công việc, thời gian triển khai và bộ phận chịu trách nhiệm. Việc xây dựng kế hoạch cụ thể sẽ giúp công ty chủ động trong quá trình thực hiện và kiểm soát tiến độ công việc.

Bước 2: Tổ chức đào tạo và hướng dẫn nhân viên

Công ty cần tổ chức các buổi đào tạo nghiệp vụ logistics, kỹ năng xử lý chứng từ xuất nhập khẩu, sử dụng phần mềm quản lý và kỹ năng chăm sóc khách hàng nhằm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.

Bước 3: Triển khai áp dụng vào thực tế

Sau khi hoàn thiện công tác chuẩn bị, doanh nghiệp tiến hành áp dụng giải pháp vào hoạt động thực tế như cải thiện quy trình giao nhận hàng hóa, nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng, tối ưu hóa quy trình khai báo hải quan hoặc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý logistics.

Bước 4: Kiểm tra và đánh giá kết quả thực hiện

Doanh nghiệp cần thường xuyên theo dõi, kiểm tra và đánh giá hiệu quả của giải pháp thông qua các tiêu chí như thời gian xử lý đơn hàng, chi phí vận hành, mức độ hài lòng của khách hàng và hiệu quả kinh doanh. Từ đó, công ty có thể kịp thời điều chỉnh những hạn chế còn tồn tại nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics trong thời gian tới.

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

3.6.1. Bài học từ chương trình thực tập tốt nghiệp

Chương trình thực tập tốt nghiệp tại Công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng đã giúp em có cơ hội tiếp cận thực tế với môi trường làm việc chuyên nghiệp trong lĩnh vực logistics và giao nhận hàng hóa quốc tế. Đây là khoảng thời gian quan trọng giúp em vận dụng những kiến thức đã được học tại trường vào thực tiễn hoạt động của doanh nghiệp, đồng thời tích lũy thêm nhiều kinh nghiệm và kỹ năng cần thiết cho công việc sau này.

Trong quá trình thực tập, em đã được tìm hiểu và tham gia hỗ trợ một số công việc liên quan đến quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển như tiếp nhận và kiểm tra chứng từ, tìm kiếm, tư vấn cho khách hàng cước đường biển (LCL/FCL).... Qua đó, em hiểu rõ hơn về trình tự thực hiện công việc, vai trò của từng bộ phận trong doanh nghiệp cũng như tầm quan trọng của sự phối hợp giữa các bộ phận nhằm đảm bảo quá trình giao nhận hàng hóa diễn ra hiệu quả.

Bên cạnh việc nâng cao kiến thức chuyên môn, quá trình thực tập còn giúp sinh viên rèn luyện nhiều kỹ năng cần thiết như kỹ năng giao tiếp với khách hàng và đối tác, kỹ năng xử lý chứng từ, kỹ năng làm việc nhóm và khả năng xử lý các tình huống phát

sinh trong công việc. Đồng thời, sinh viên cũng học hỏi được tác phong làm việc chuyên nghiệp, tinh thần trách nhiệm và ý thức tuân thủ quy định trong môi trường doanh nghiệp thực tế.

Ngoài ra, quá trình thực tập còn giúp em nhận thức rõ hơn về những khó khăn và thách thức của ngành logistics hiện nay như áp lực về thời gian giao hàng, sự biến động của chi phí vận tải, các yêu cầu về chứng từ xuất nhập khẩu cũng như mức độ cạnh tranh ngày càng cao giữa các doanh nghiệp logistics. Từ đó, em nhận thấy tầm quan trọng của việc không ngừng học tập, nâng cao trình độ chuyên môn và kỹ năng nghề nghiệp nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thị trường lao động.

3.6.2. Những đóng góp của khoá luận cho doanh nghiệp

Khóa luận với đề tài “Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng” đã góp phần hệ thống hóa cơ sở lý luận về hoạt động giao nhận hàng hóa quốc tế và quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển trong doanh nghiệp logistics.

Thông qua quá trình nghiên cứu và tìm hiểu thực tế tại doanh nghiệp, khóa luận đã tiến hành phân tích thực trạng quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty. Từ đó, đề tài đã chỉ ra những ưu điểm mà doanh nghiệp đạt được như đội ngũ nhân viên có kinh nghiệm, quy trình làm việc tương đối rõ ràng, khả năng phối hợp với khách hàng và đối tác khá hiệu quả. Đồng thời, khóa luận cũng nhận diện được một số hạn chế còn tồn tại trong quá trình giao nhận hàng hóa như thời gian xử lý chứng từ đôi lúc còn kéo dài, khả năng phối hợp giữa các bộ phận chưa thật sự đồng bộ và vẫn còn phát sinh một số chi phí trong quá trình thực hiện nghiệp vụ.

Trên cơ sở đánh giá thực trạng hoạt động tại doanh nghiệp, khóa luận đã đề xuất một số giải pháp nhằm góp phần hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần U&I Logistics Chi nhánh Đà Nẵng. Các giải pháp tập trung vào việc tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý chứng từ và theo dõi hàng hóa, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hoàn thiện quy trình phối hợp giữa các bộ phận và tăng cường kiểm soát chi phí phát sinh trong hoạt động giao nhận.

Bên cạnh đó, đề tài còn góp phần giúp doanh nghiệp có thêm cơ sở tham khảo trong việc đánh giá hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa và định hướng cải tiến quy

trình làm việc trong thời gian tới. Những giải pháp được đề xuất trong khóa luận nếu được áp dụng phù hợp sẽ góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm thời gian xử lý công việc, tiết kiệm chi phí vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường logistics hiện nay.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Trong bối cảnh ngành logistics Việt Nam đang từng bước chuyển mình theo hướng hiện đại hóa và hội nhập quốc tế, việc nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận hàng hóa, đặc biệt là hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, trở thành một trong những mục tiêu trọng tâm của các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này. Đối với Công ty Cổ phần U&I Logistics Đà Nẵng, quy trình giao nhận FCL không chỉ là hoạt động mang tính chuyên môn kỹ thuật mà còn là yếu tố then chốt quyết định sự hài lòng và niềm tin của khách hàng.

Thông qua việc phân tích thực trạng và đề xuất các giải pháp cụ thể như hoàn thiện quy trình khai báo hải quan điện tử, khắc phục hạn chế và giảm thiểu thời gian, phát triển nguồn nhân lực chuyên nghiệp, chương này đã chỉ ra những định hướng thiết thực mà công ty có thể áp dụng để từng bước hoàn thiện quy trình giao nhận.

Từ những phân tích trên, có thể thấy rằng việc hoàn thiện quy trình giao nhận FCL không chỉ giúp nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh mà còn góp phần xây dựng hình ảnh chuyên nghiệp và bền vững cho U&I Logistics Đà Nẵng trong mắt đối tác và khách hàng. Đây chính là tiền đề quan trọng để doanh nghiệp tiếp tục mở rộng quy mô, gia tăng năng lực cạnh tranh và hội nhập mạnh mẽ vào chuỗi logistics toàn cầu trong thời gian tới.

KẾT LUẬN

Giao nhận hàng hóa bằng đường biển là một nghiệp vụ quan trọng trong chuỗi cung ứng. Các doanh nghiệp Việt Nam hoạt động trong lĩnh vực này vừa phải cạnh tranh với nhau, với các tập đoàn vận chuyển lớn trên thế giới, vừa phải đối phó với các thay đổi về chi phí, cước phí, chính sách. Vì vậy, hiểu được thực trạng để tìm ra các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả quy trình giao nhận hàng nhập khẩu là hết sức cần thiết. Nó giúp nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp và góp phần thúc đẩy kim ngạch nhập khẩu Việt Nam, giúp cho ngành Logistics ngày càng được phát triển mạnh mẽ hơn.

Trong quá trình hoạt động, công ty đã có những bước phát triển ổn định, ngày càng hoàn thiện hơn về quy trình giao nhận. Trong những năm gần đây công ty Cổ phần U&I Logistics Đà Nẵng đã không ngừng cố gắng và phát huy năng lực, cùng với việc mở cửa hội nhập của nước ta trên tầm quốc tế. Đó là sự kết hợp mạnh mẽ để trở thành doanh nghiệp ngày càng có chỗ đứng trên thị trường Việt Nam nói chung và thị trường khu vực miền Trung nói riêng.

Đề tài nghiên cứu này là kết quả của quá trình thực tập tại công ty Cổ phần U&I Logistics chi nhánh Đà Nẵng. Báo cáo đã đề cập đến các cơ sở lý luận, các nền tảng cần thiết trong quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển. Tình hình hoạt động kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng nhập khẩu FCL tại công ty. Các bước trong quy trình giao nhận được mô tả và phân tích khá chi tiết. Dựa vào các thông tin có được trong quá trình phân tích, đề tài đã đưa ra một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu tại công ty, góp phần nâng cao vị thế cạnh tranh của công ty.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Sách và giáo trình

1 Nguyễn Hồng Đàm (2003), Vận tải và giao nhận trong ngoại thương, Nhà xuất bản Giao thông vận tải, Hà Nội.

2 Luật Thương Mại. (2005). Nhà xuất bản lao động.

3 Phan Hữu Hạnh, & Phạm Văn Hiền. (2010). Nghiệp vụ giao nhận vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương. NXB Lao Động Xã Hội.

4 Lê Tuấn Lộc, & Trần Huỳnh Thúy Phượng, (2014). Giáo trình Kỹ thuật Kinh doanh Xuất Nhập khẩu. NXB Đại học Quốc gia Thành Phố Hồ Chí Minh.

Websites

<https://www.unilogistics.vn/>

PHỤ LỤC 1 - HỢP ĐỒNG THƯƠNG MẠI

CONTRACT

CONTRACT NO.: HRW251212E
CONTRACT DATE: 2025/12/12

SELLER:

NAME: Guangdong Huarui Rotomold Products Co., Ltd.
ADDRESS: ROOM A, 21F, FINANCIAL PLAZA, NO.10, JIHUA 5TH ROAD, SHIWAN TOWN, CHANCHENG DISTRICT, FOSHAN, CHINA
CONTACT: Emily 86 13380248973 emily@huarui-plastic.com

BUYER:

NAME: VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPANY LIMITED
ADDRESS: Thanh nh Village . Hoi an Dong Ward , Da nang City . Viet nam
CONTACT: TRUONG VAN CHUONG 84 935321129 vaminhhuy012@gmail.com

THE UNDERSIGNED SELLERS AND BUYERS HAVE AGREED TO CLOSE THE FOLLOWING TRANSACTIONS
ACCORDING TO THE TERMS AND CONDITIONS STIPULATED BELOW:

1. DETAILS

COMMODITY	SPECIFICATION/MODEL	QTY	UNIT	UNIT PRICE	SUBTOTAL
Plastic laundry trolley	B8602 1.size: 1800*1100*660(short)/850(High)mm 2.capacity: 900L 3.Load capacity: 600kg 4.G.W: 40kg 5.trolley color: yellow 6. wheels: 6 inches * 2 inches	50	unit	US\$170.00	US\$8,500.00
wheels	swivel 6 inches * 2 inches	200	unit	US\$9.00	US\$1,800.00
plastic part	3120*1210*700mm color: white	5	unit	US\$185.00	US\$925.00
SHIP COST					US\$1,800.00
AMOUNT					US\$13,025.00

2. TRADE TERM: CIF

3. PACKAGING: Plastic film

4. SHIPPING MARK: VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPANY LIMITED

5. Production Time: Around 15 days after got the payment

6. PLACE OF LOADING: Kexun Industrial Park, Baisha Street, Jiangcheng District, Yangjiang City, Guangdong Province

7. PLACE OF DESTINATION: Da Nang port

8. PAYMENT: 30% ADVANCE, 70% BEFORE DELIVERY

	CONFIRMED BY THE SELLER	CONFIRMED BY THE BUYER
SIGNATURE OR SEAL DATE: 2025/12/12		VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPANY LIMITED

Banking information:

1.Account Name: Guangdong Huarui Rotomold Products Co., Ltd.
2.Bank Name: Bank OF CHINA FOSHAN ZHANGCHA BRANCH
3.Bank Address: P3, NO.10, ZHANGCHA 3 STREET, CHANCHENG DISTRICT
4.Bank Account Number: 719878709107
5.SWIFT CODE: BKCHCNBJ44A

PHỤ LỤC 2 - HÓA ĐƠN THƯƠNG MẠI

Guangdong Huariwin Rotomold Products Co., Ltd.						
ROOM A,21F,FINANCIAL PLAZA, NO.10, JIHUA 5TH ROAD, SHIWAN TOWN, CHANCHENG DISTRICT,FOSHAN CHINA						
TO:VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPAMY LIMITED					Date:2025/12/12	
Thanh nhi Village . Hoi an Dong Ward , Da nang City . Viet nam						
CONTACT:TRUONG VAN CHUONG 84 935321129						
Email: vanminhhuy012@gmail.com					INV.NO: HRW251212E	
Invoice						
photo	SPECIFICATION/MODEL	unit	Color	Unit price(USD)	Amoun(USD)	Remark
Plastic laundry trolley	B8602 1.size: 1800*1100*660(short)/850(High)mm 2.capacity: 900L 3.Load capacity: 600kg 4.G.W: 40kg 5.trolley color: yellow 6. wheels: 6 inches * 2 inches	50	yellow	\$170.00	\$8,500.00	1.Raw Material:LLDPE 2.PU Caster 3. Three-year warranty for the body 4. 4 units 6 inches swivel wheel each
wheel	swivel 6 inches * 2 inches	200	/	9	\$1,800.00	
plastic part	3120*1210*700mm color: white	5	white	185	\$925.00	
40HQ container from factory to Da Nang port ship cost					\$1,800.00	
Total					\$13,025.00	
PAYMENT: T/T 						

PHỤ LỤC 3 - BILL OF LADING

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 12-14, chemin Rieu, 1208 GENEVA, Switzerland website: www.msc.com		SEA WAYBILL No. NOT NEGOTIABLE - COPY MEDUYL147590 The Carrier's Contract Transport Document																										
SHIPPER: NAMS GUANGDONG HUI HUANHONG MOLD PRODUCTS CO., LTD. ADDRESS: NO. 08A, JIYU FINANCIAL PLAZA, NO. 16, JIYU ROAD, GUANGDONG, CHINA CHENGCHENG DISTRICT, GUANGDONG, CHINA Carrier's Email: info@huanhong.com		DATE OF PLACING IN CHARGE (MONT 2: (Indicate Agent's) & PO): 01/01/2025 1. Day 01/01/2025 2. Time 10:00 AM																										
CONSIGNEE: NAMS GUANGDONG HUI HUANHONG MOLD PRODUCTS CO., LTD. ADDRESS: NO. 08A, JIYU FINANCIAL PLAZA, NO. 16, JIYU ROAD, GUANGDONG, CHINA CHENGCHENG DISTRICT, GUANGDONG, CHINA Carrier's Email: info@huanhong.com		DATE OF DELIVERY: 01/01/2025 1. Day 01/01/2025 2. Time 10:00 AM																										
NOTIFY PARTY: NAMS GUANGDONG HUI HUANHONG MOLD PRODUCTS CO., LTD. ADDRESS: NO. 08A, JIYU FINANCIAL PLAZA, NO. 16, JIYU ROAD, GUANGDONG, CHINA CHENGCHENG DISTRICT, GUANGDONG, CHINA Carrier's Email: info@huanhong.com		For the full liability of the carrier, the shipper must ensure that the goods are properly packed, secured, and labeled in accordance with the applicable regulations and the carrier's instructions. The shipper must also ensure that the goods are properly stowed, secured, and labeled in accordance with the applicable regulations and the carrier's instructions.																										
VESSEL AND VOYAGE NO. (see Clause 1 & 2): SEA STAR 1 - H2552R		PORT OF LOADING: SHEKOU, CHINA																										
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.: XXXXXXXXXXXXXXXX Service Contract Number: 4045-388-ST		PLACE OF RECEIPT: (Controlled Transport Only - see Clause 1 & 2.3) XXXXXXXXXXXXXXXX																										
PORT OF DISCHARGE: DANANG, VIETNAM		PLACE OF DELIVERY: (Controlled Transport Only - see Clause 1 & 2.3) XXXXXXXXXXXXXXXX																										
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)																												
Container Number(s), Seal Number(s) and Mark(s) FFAU3783216 40' HIGH CUBE Seal Number: FJ3621687 Mark and Number: N/M		Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rear page(s) if applicable) 12 Package(s) of PLASTIC LAUNDRY TROLLEY B8602 HS CODE: 8416.91.00 10 PACKAGES, 200 KG EACH, JCBM WHEELS 12 FOR TROLLEY HS CODE: 8416.91.00 1 PACKAGE, 400 KG, JCBM PLASTIC PART HS CODE: 8416.91.00 1 PACKAGE, 500 KG, JCBM Total Items: 12 Freight Prepaid																										
		Gross Weight: 2,145.000 kg.	Measurement: 30.700 cu. m.																									
		Total: 2,145.000 kg.	Total: 30.700 cu. m.																									
FRIGHT & CHARGES (Cargo should be delivered to the carrier's warehouse or to the carrier's agent's warehouse)																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>FRIGHT & CHARGE</th> <th>RATE</th> <th>UNIT</th> <th>AMOUNT</th> <th>CURRENCY</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				FRIGHT & CHARGE	RATE	UNIT	AMOUNT	CURRENCY																				
FRIGHT & CHARGE	RATE	UNIT	AMOUNT	CURRENCY																								
RECEIVED by the Carrier with the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise stated herein the total number or quantity of packages or other packages or units indicated in this bill of lading. The Carrier's responsibility for the goods is limited to the weight, number, and apparent condition of the goods at the time of loading. The Carrier is not responsible for the goods after they have been loaded onto the vessel. The Carrier is not responsible for the goods if they are damaged or lost after they have been loaded onto the vessel. The Carrier is not responsible for the goods if they are damaged or lost after they have been loaded onto the vessel.																												
UNLESS INDICATED OTHERWISE IN WRITING BY THE SHIPPER, THE CARRIER'S LIABILITY FOR THE GOODS WILL BE LIMITED TO THE CARRIER'S ACTUAL LIABILITY. THE CARRIER'S LIABILITY FOR THE GOODS WILL BE LIMITED TO THE CARRIER'S ACTUAL LIABILITY. THE CARRIER'S LIABILITY FOR THE GOODS WILL BE LIMITED TO THE CARRIER'S ACTUAL LIABILITY.																												
DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges paid - see Clause 7.3) XXX XXXX XXXX XXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Containers Placed by Carrier - see Clause 14.1) 1 container																										
PLACE AND DATE OF ISSUE GUANGZHOU 05-Jan-2025		SIGNED ON BEHALF OF THE CARRIER MSC Mediterranean Shipping Company S.A. by Agent																										

PHỤ LỤC 4 - PACKING LIST

Guangdong Huariwin Rotomold Products Co., Ltd.						
ROOM A,21F,FINANCIAL PLAZA, NO.10, JIHUA 5TH ROAD, SHIWAN TOWN, CHANCHENG DISTRICT,FOSHAN CHINA						
TO:VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPAMY LIMITED				Date:2025/12/12		
Thanh nhi Village . Hoi an Dong Ward , Da nang City . Viet nam						
CONTACT:TRUONG VAN CHUONG 84 935321129						
Email: vanminhhuy012@gmail.com				INV.NO: HRW251212E		
PACKING LIST						
DESCRIPTION	MODEL NUMBER	Quantity	packages	N.W. KG	G.W. KG	MEAR CBM
Plastic laundry trolley	B8602 1800*1100*660(Short)/850(High)mm	50 units	10.00	2,000.00	2,000.00	43
wheel	6 inches swivel	200 units	1.00	400.00	400.00	2
Plastic part	3120*1210*700mm	5 units	1.00	60.00	60.00	5.7
Total		255	12	2,460.00	2,460.00	50.7



PHỤ LỤC 5 - GIẤY CHỨNG NHẬN XUẤT XỨ

Original

1.Products consigned from (Exporter's business name,address,country) GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO.,LTD. ROOM A-1, 21ST FLOOR, FINANCIAL PLAZA, NO. 10, JIHUA FIFTH ROAD, SHIWAN TOWN STREET, CHANCHENG DISTRICT, FOSHAN CITY.CHINA		Serial No.: CCPIT62502260000251 Reference No.: 02261416250000273 			
2.Products consigned to (Consignee's name,address,country) VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPANY LIMITED THANH NHI VILLAGE, HOI AN DONG WARD, DA NANG CITY, VIET NAM CONTACT: TRUONG VAN CHUONG 84 935321129 VANMINHHUY012@GMAIL.COM TAX NO.4000859543		ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM E  Issued in THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (Country) See Overleaf Notes			
3.Means of transport and route (as far as known) FROM SHEKOU CHINA TO DANANG VIET NAM BY SEA Departure date JAN.02,2026 Vessel's name / Aircraft etc. SEA STAR 1/HZ552R Port of Discharge DANANG VIET NAM		4.For Official Use ☐ Preferential Treatment Given ☐ Preferential Treatment Not Given(Please state reason/s) Signature of Authorised Signatory of the Importing Party			
5.Item number	6. Marks and numbers on packages	7.Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number in six digit code)	8.Origin criteria (see Overleaf Notes)	9.Gross weight or net weight or other quantity, and value (FOB) only when RVC criterion is applied	10.Number, date of Invoices
1	N/M	TEN(10) PACKAGES OF PLASTIC LAUNDRY TROLLEY B8602 HS Code:871680	PE	G.WEIGHT 2000 KGS G.W.	HRW251212E DEC.12,2025
2		ONE(1) PACKAGE WHEEL 6" *2" FOR TROLLEY HS Code:871690 TOTAL : ELEVEN(11) PACKAGES ONLY ***	PE	G.WEIGHT 400 KGS G.W.	
11.Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct; that all the products were produced in CHINA and that they conform with the origin requirements specified for these products in the Rules of Origin for the goods exported to VIETNAM (Importing Country) FOSHAN, CHINA JAN.06,2026 Place and date,signature of authorized signatory		12.Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct. Certificate No.02261416250000195 Dated JAN.06,2026 is cancelled.  ADDRESS: Windows 9 and 11, Comprehensive Service Hall B, 2nd Floor, Building E, Sino-Europe Center, Foshan New City, No.2 of Lijuan Avenue, Lecang Town, Shunde District, Foshan, Guangdong Province, China. FAX:0757-82510530 TEL:0757-82510530 FOSHAN, CHINA JAN.06,2026 Place and date,signature and stamp of certifying authority			
13. ☒ Issued Retroactively ☐ Exhibition ☐ Movement Certificate ☐ Third Party Invoicing					

OVERLEAF NOTES

- Parties which accept this form for the purpose of preferential treatment under the ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA):

BRUNEI DARUSSALAM	CAMBODIA	CHINA
INDONESIA	LAOS	MALAYSIA
MYANMAR	PHILIPPINES	SINGAPORE
THAILAND	VIETNAM	
- CONDITIONS: The main conditions for admission to the preferential treatment under the ACFTA are that products sent to any Parties listed above:
 - must fall within a description of products eligible for concessions in the country of destination;
 - must comply with all relevant provisions of Annex 1 (Rules of Origin) of the Protocol to Amend the Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation and Certain Agreements thereunder between the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) and the People's Republic of China (ACFTA Upgrading Protocol).
- ORIGIN CRITERIA: For each good described in Box 7 of this form, the origin criteria met should be indicated in Box 8, in the manner shown in the following table:

Circumstances of production or manufacture in the first country named in Box 11 of this form	Insert in Box 8
(a) Goods wholly produced or obtained satisfying subparagraph (a) of Article 2 of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	WO
(b) Goods produced in a Party exclusively from originating materials from one or more of the Parties satisfying subparagraph (b) of Article 2 of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	PE
(c) Goods produced from non-originating materials in a Party, satisfying paragraph 1 of Article 4 of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	
- Regional Value Content	Actual percentage of ACFTA value content, example "40%"
- Change in Tariff Classification at the four-digit level	CTH
(d) Goods satisfying the Product Specific Rules (PSR) in Attachment B of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	PSR

- EACH ARTICLE MUST QUALIFY: It should be noted that all the products in a consignment must qualify separately in their own right. This is of particular relevance when similar articles of different sizes or spare parts are sent.
- DESCRIPTION OF PRODUCTS: The description of products in Box 7 must be sufficiently detailed to enable the products to be identified by the Customs Officers examining them.
- The Harmonised System number of the importing party in Box 7 (six digit code) shall be determined according to the International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System and subsequent amendments thereto.
- The term "Exporter" in Box 1 and 11 may include the manufacturer or the producer. In the case of Movement Certificate (MC), the term "Exporter" also includes the exporter in the intermediate Party. For China, a Chinese manufacturer can apply for a Certificate of Origin (Form E) in the case where the manufacturer needs to authorise other agencies to export on its behalf. In this case, the manufacturer can make the declaration indicated in Box 11 and shall state the name and address of the exporter in Box 7.
- FOR OFFICIAL USE: The Customs Authority of the importing Party must indicate (✓) in the relevant boxes in column 4 whether or not preferential treatment is accorded.
- MOVEMENT CERTIFICATE: In cases of Movement Certificate, in accordance with Rule 12 of Attachment A of the Rules of Origin of the ACFTA Upgrading Protocol (Operational Certification Procedures): (i) "Movement Certificate" in Box 13 should be ticked (✓); (ii) the indicated value in Box 9 shall be the invoice value of the products exported from the intermediate Party. The indicated value in Box 9 is only required when the RVC criterion is applied; (iii) The name of the original Issuing Authorities of the Party, date of the issuance and the reference number of the original Certificate of Origin (Form E) to be indicated in Box 7.
- THIRD PARTY INVOICING: In cases where invoices are issued by a third country, "the Third Party Invoicing" in Box 13 shall be ticked (✓). The invoice number shall be indicated in Box 10. Information such as name and country of the company issuing the invoice shall be indicated in Box 7.
- EXHIBITIONS: In cases where products are sent from the exporting Party for exhibition in another Party and sold during or after the exhibition for importation into a Party, in accordance with Rule 22 of Attachment A of the Rules of Origin for the ACFTA, the "Exhibitions" in Box 13 should be ticked (✓) and the name and address of the exhibition indicated in Box 2.
- ISSUED RETROACTIVELY: In exceptional cases, due to involuntary errors or omissions or other valid causes, the Certificate of Origin (Form E) may be issued retroactively in accordance with Rule 11 of Attachment A of the Rules of Origin for the ACFTA. The "Issued Retroactively" in Box 13 shall be ticked (✓) electronically or typewritten together with other information in the Certificate of Origin (Form E). In cases where the "Issued Retroactively" in Box 13 cannot be ticked electronically or typewritten, the Certificate of Origin (Form E) shall be stamped with the words "ISSUED RETROACTIVELY".

Duplicate

1. Products consigned from (Exporter's business name, address, country) GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO., LTD. ROOM A-1, 21ST FLOOR, FINANCIAL PLAZA, NO. 10, JIHUA FIFTH ROAD, SHIWAN TOWN STREET, CHANCHENG DISTRICT, FOSHAN CITY, CHINA		Serial No.: CCPIT62502260000251 Reference No.: 02261416250000273 ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM E  Issued in THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (Country) See Overleaf Notes			
2. Products consigned to (Consignee's name, address, country) VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPANY LIMITED THANH NHI VILLAGE . HOI AN DONG WARD , DA NANG CITY . VIET NAM CONTACT: TRUONG VAN CHUONG 84 935321129 VANMINHHUY012@GMAIL.COM TAX NO.4000859543					
3. Means of transport and route (as far as known) FROM SHEKOU CHINA TO DANANG VIET NAM BY SEA Departure date JAN.02,2026 Vessel's name / Aircraft etc. SEA STAR 1/HZ552R Port of Discharge DANANG VIET NAM		4. For Official Use ☐ Preferential Treatment Given ☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s) Signature of Authorised Signatory of the Importing Party			
5. Item number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number in six digit code)	8. Origin criteria (see Overleaf Notes)	9. Gross weight or net weight or other quantity, and value (FOB) only when RVC criterion is applied	10. Number, date of Invoices
1	N/M	TEN(10) PACKAGES OF PLASTIC LAUNDRY TROLLEY B8602 HS Code:871680	PE	G.WEIGHT 2000 KGS G.W.	HRW251212E DEC.12,2025
2		ONE(1) PACKAGE WHEEL 6" *2" FOR TROLLEY HS Code:871690 TOTAL : ELEVEN(11) PACKAGES ONLY ***	PE	G.WEIGHT 400 KGS G.W.	
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct; that all the products were produced in CHINA and that they comply with the origin requirements specified for these products in the Rules of Origin for the ASEAN-CHINA FTA products exported to VIETNAM (Importing Country) FOSHAN, CHINA JAN.06,2026 Place and date, signature of authorized signatory			12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct. Certificate No.02261416250000195 Dated JAN.06,2026 is cancelled.  ADDRESS: Windows 9 and 11, Comprehensive Service Hall B, 2nd Floor, Building E, Sino-Europe Center, Foshan New City, No.2 of Lingnan Avenue, Lecang Town, Shunde District, Foshan, Guangdong Province, China. FAX:0757-82510530 TEL:0757-82510530 FOSHAN, CHINA JAN.06,2026 Place and date, signature and stamp of certifying authority		
13. ☒ Issued Retroactively ☐ Exhibition ☐ Movement Certificate ☐ Third Party Invoicing					

OVERLEAF NOTES

- Parties which accept this form for the purpose of preferential treatment under the ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA):

BRUNEI DARUSSALAM	CAMBODIA	CHINA
INDONESIA	LAOS	MALAYSIA
MYANMAR	PHILIPPINES	SINGAPORE
THAILAND	VIETNAM	
- CONDITIONS: The main conditions for admission to the preferential treatment under the ACFTA are that products sent to any Parties listed above:
 - must fall within a description of products eligible for concessions in the country of destination;
 - must comply with all relevant provisions of Annex 1 (Rules of Origin) of the Protocol to Amend the Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation and Certain Agreements thereunder between the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) and the People's Republic of China (ACFTA Upgrading Protocol).
- ORIGIN CRITERIA: For each good described in Box 7 of this form, the origin criteria met should be indicated in Box 8, in the manner shown in the following table:

Circumstances of production or manufacture in the first country named in Box 11 of this form	Insert in Box 8
(a) Goods wholly produced or obtained satisfying subparagraph (a) of Article 2 of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	WO
(b) Goods produced in a Party exclusively from originating materials from one or more of the Parties satisfying subparagraph (b) of Article 2 of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	PE
(c) Goods produced from non-originating materials in a Party, satisfying paragraph 1 of Article 4 of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	
- Regional Value Content	Actual percentage of ACFTA value content, example "40%"
- Change in Tariff Classification at the four-digit level	CTH
(d) Goods satisfying the Product Specific Rules (PSR) in Attachment B of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	PSR

- EACH ARTICLE MUST QUALIFY: It should be noted that all the products in a consignment must qualify separately in their own right. This is of particular relevance when similar articles of different sizes or spare parts are sent.
- DESCRIPTION OF PRODUCTS: The description of products in Box 7 must be sufficiently detailed to enable the products to be identified by the Customs Officers examining them.
- The Harmonised System number of the importing party in Box 7 (six digit code) shall be determined according to the International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System and subsequent amendments thereto.
- The term "Exporter" in Box 1 and 11 may include the manufacturer or the producer. In the case of Movement Certificate (MC), the term "Exporter" also includes the exporter in the intermediate Party. For China, a Chinese manufacturer can apply for a Certificate of Origin (Form E) in the case where the manufacturer needs to authorise other agencies to export on its behalf. In this case, the manufacturer can make the declaration indicated in Box 11 and shall state the name and address of the exporter in Box 7.
- FOR OFFICIAL USE: The Customs Authority of the importing Party must indicate (✓) in the relevant boxes in column 4 whether or not preferential treatment is accorded.
- MOVEMENT CERTIFICATE: In cases of Movement Certificate, in accordance with Rule 12 of Attachment A of the Rules of Origin of the ACFTA Upgrading Protocol (Operational Certification Procedures): (i) "Movement Certificate" in Box 13 should be ticked (✓); (ii) the indicated value in Box 9 shall be the invoice value of the products exported from the intermediate Party. The indicated value in Box 9 is only required when the RVC criterion is applied; (iii) The name of the original Issuing Authorities of the Party, date of the issuance and the reference number of the original Certificate of Origin (Form E) to be indicated in Box 7.
- THIRD PARTY INVOICING: In cases where invoices are issued by a third country, "the Third Party Invoicing" in Box 13 shall be ticked (✓). The invoice number shall be indicated in Box 10. Information such as name and country of the company issuing the invoice shall be indicated in Box 7.
- EXHIBITIONS: In cases where products are sent from the exporting Party for exhibition in another Party and sold during or after the exhibition for importation into a Party, in accordance with Rule 22 of Attachment A of the Rules of Origin for the ACFTA, the "Exhibitions" in Box 13 should be ticked (✓) and the name and address of the exhibition indicated in Box 2.
- ISSUED RETROACTIVELY: In exceptional cases, due to involuntary errors or omissions or other valid causes, the Certificate of Origin (Form E) may be issued retroactively in accordance with Rule 11 of Attachment A of the Rules of Origin for the ACFTA. The "Issued Retroactively" in Box 13 shall be ticked (✓) electronically or typewritten together with other information in the Certificate of Origin (Form E). In cases where the "Issued Retroactively" in Box 13 cannot be ticked electronically or typewritten, the Certificate of Origin (Form E) shall be stamped with the words "ISSUED RETROACTIVELY".

Triplicate

1.Products consigned from (Exporter's business name,address,country) GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO., LTD. ROOM A-1, 21ST FLOOR, FINANCIAL PLAZA, NO. 10, JIHUA FIFTH ROAD, SHIWAN TOWN STREET, CHANCHENG DISTRICT, FOSHAN CITY.CHINA		Serial No.: CCPIT62502260000251 Reference No.: 02261416250000273 ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM E Certificate of Origin Accredited Chamber of Commerce CN1300101 THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (Country) See Overleaf Notes			
2.Products consigned to (Consignee's name,address,country) VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPANY LIMITED THANH NHI VILLAGE . HOI AN DONG WARD , DA NANG CITY . VIET NAM CONTACT: TRUONG VAN CHUONG 84 935321129 VANMINHHUY012@GMAIL.COM TAX NO.4000859543		3.Means of transport and route (as far as known) FROM SHEKOU CHINA TO DANANG VIET NAM BY SEA Departure date JAN.02.2026 Vessel's name / Aircraft etc. SEA STAR 1/HZ552R Port of Discharge DANANG VIET NAM		4.For Official Use ☐ Preferential Treatment Given ☐ Preferential Treatment Not Given(Please state reason/s) Signature of Authorised Signatory of the Importing Party	
5.Item number	6. Marks and numbers on packages	7.Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number in six digit code)	8.Origin criteria (see Overleaf Notes)	9.Gross weight or net weight or other quantity, and value (FOB) only when RVC criterion is applied	10.Number, date of Invoices
1	N/M	TEN(10) PACKAGES OF PLASTIC LAUNDRY TROLLEY B8602 HS Code:871680	PE	G.WEIGHT 2000 KGS G.W.	HRW251212E DEC.12,2025
2		ONE(1) PACKAGE WHEEL 6" *2" FOR TROLLEY HS Code:871690 TOTAL : ELEVEN(11) PACKAGES ONLY ***	PE	G.WEIGHT 400 KGS G.W.	
11.Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct; that all the products were produced in CHINA and that they comply with the origin requirements specified for these products in the Rules of Origin for the ASEAN-CHINA FTA products exported to VIETNAM (Importing Country) FOSHAN, CHINA JAN.06.2026 Place and date,signature of authorized signatory			12.Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct. Certificate No.02261416250000195 Dated JAN.06,2026 is cancelled. ADDRESS: Windows 9 and 11, Comprehensive Service Hall B, 2nd Floor, Building E, Sino-Europe Center, Foshan New City, No.2 of Linnan Avenue, Lecang Town, Shunde District, Foshan, Guangdong Province, China. FAX:0757-82510530 TEL:0757-82510530 FOSHAN, CHINA JAN.06,2026 Place and date,signature and stamp of certifying authority		
13. ☒ Issued Retroactively ☐ Exhibition ☐ Movement Certificate ☐ Third Party Invoicing					

OVERLEAF NOTES

- Parties which accept this form for the purpose of preferential treatment under the ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA):

BRUNEI DARUSSALAM	CAMBODIA	CHINA
INDONESIA	LAOS	MALAYSIA
MYANMAR	PHILIPPINES	SINGAPORE
THAILAND	VIETNAM	
- CONDITIONS: The main conditions for admission to the preferential treatment under the ACFTA are that products sent to any Parties listed above:
 - must fall within a description of products eligible for concessions in the country of destination;
 - must comply with all relevant provisions of Annex 1 (Rules of Origin) of the Protocol to Amend the Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation and Certain Agreements thereunder between the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) and the People's Republic of China (ACFTA Upgrading Protocol).
- ORIGIN CRITERIA: For each good described in Box 7 of this form, the origin criteria met should be indicated in Box 8, in the manner shown in the following table:

Circumstances of production or manufacture in the first country named in Box 11 of this form	Insert in Box 8
(a) Goods wholly produced or obtained satisfying subparagraph (a) of Article 2 of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	WO
(b) Goods produced in a Party exclusively from originating materials from one or more of the Parties satisfying subparagraph (b) of Article 2 of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	PE
(c) Goods produced from non-originating materials in a Party, satisfying paragraph 1 of Article 4 of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	
- Regional Value Content	Actual percentage of ACFTA value content, example "40%"
- Change in Tariff Classification at the four-digit level	CTH
(d) Goods satisfying the Product Specific Rules (PSR) in Attachment B of Annex 1 of the ACFTA Upgrading Protocol	PSR

- EACH ARTICLE MUST QUALIFY: It should be noted that all the products in a consignment must qualify separately in their own right. This is of particular relevance when similar articles of different sizes or spare parts are sent.
- DESCRIPTION OF PRODUCTS: The description of products in Box 7 must be sufficiently detailed to enable the products to be identified by the Customs Officers examining them.
- The Harmonised System number of the importing party in Box 7 (six digit code) shall be determined according to the International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System and subsequent amendments thereto.
- The term "Exporter" in Box 1 and 11 may include the manufacturer or the producer. In the case of Movement Certificate (MC), the term "Exporter" also includes the exporter in the intermediate Party. For China, a Chinese manufacturer can apply for a Certificate of Origin (Form E) in the case where the manufacturer needs to authorise other agencies to export on its behalf. In this case, the manufacturer can make the declaration indicated in Box 11 and shall state the name and address of the exporter in Box 7.
- FOR OFFICIAL USE: The Customs Authority of the importing Party must indicate (✓) in the relevant boxes in column 4 whether or not preferential treatment is accorded.
- MOVEMENT CERTIFICATE: In cases of Movement Certificate, in accordance with Rule 12 of Attachment A of the Rules of Origin of the ACFTA Upgrading Protocol (Operational Certification Procedures): (i) "Movement Certificate" in Box 13 should be ticked (✓); (ii) the indicated value in Box 9 shall be the invoice value of the products exported from the intermediate Party. The indicated value in Box 9 is only required when the RVC criterion is applied; (iii) The name of the original Issuing Authorities of the Party, date of the issuance and the reference number of the original Certificate of Origin (Form E) to be indicated in Box 7.
- THIRD PARTY INVOICING: In cases where invoices are issued by a third country, "the Third Party Invoicing" in Box 13 shall be ticked (✓). The invoice number shall be indicated in Box 10. Information such as name and country of the company issuing the invoice shall be indicated in Box 7.
- EXHIBITIONS: In cases where products are sent from the exporting Party for exhibition in another Party and sold during or after the exhibition for importation into a Party, in accordance with Rule 22 of Attachment A of the Rules of Origin for the ACFTA, the "Exhibitions" in Box 13 should be ticked (✓) and the name and address of the exhibition indicated in Box 2.
- ISSUED RETROACTIVELY: In exceptional cases, due to involuntary errors or omissions or other valid causes, the Certificate of Origin (Form E) may be issued retroactively in accordance with Rule 11 of Attachment A of the Rules of Origin for the ACFTA. The "Issued Retroactively" in Box 13 shall be ticked (✓) electronically or typewritten together with other information in the Certificate of Origin (Form E). In cases where the "Issued Retroactively" in Box 13 cannot be ticked electronically or typewritten, the Certificate of Origin (Form E) shall be stamped with the words "ISSUED RETROACTIVELY".

PHỤ LỤC 6 - LỆNH GIAO HÀNG



MSC VIETNAM COMPANY LTD
E.Town Central, 27th Floor, No 11 Doan Van Bo, Ward 13, District 4, Ho Chi Minh
City, Vietnam
Tel: (028) - 3636 39 39 - Fax: (028) - 3636 33 11
Email: VN339-MSCVNSGNIMPDOCDEPT@msc.com

DELIVERY ORDER LỆNH GIAO HÀNG

Consignee:	Notify 1:
NAME:VAN MINH HUY ONE MEMBER	NAME:VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPANYY
COMPANY LIMITED ADDRESS: THANH NHI	LIMITED ADDRESS: THANH NHI VILLAGE . HOI
VILLAGE . HOI AN DONG WARD , DA NANG	AN DONG WARD , DA NANG CITY .VIET NAM TAX
CITY.VIET NAM TAX NO.4000859543 CONTACT:	NO.4000859543 CONTACT: TRUONG VAN
TRUONG VAN CHUONG PHONE: 84 935321129	CHUONG PHONE: 84 935321129 EMAIL:
EMAIL: VANMINHHUY012@GMAIL.COM	VANMINHHUY012@GMAIL.COM

For declaration to TerminalEport (Dành cho khách hàng khai báo trên ePort của Cảng)
Release to (Người nhận lệnh) **CÔNG TY TNHH MỘT THÀNH VIÊN VĂN MINH HUY**

Vessel (Tên tàu)	SEA STAR 1	DO No (Số Lệnh)	005502
Voyage (Số chuyến)	HZ601A	Bill of Lading (Số vận đơn)	MEDUYL147590
Arrival Date (Ngày tàu cập)	04/01/2026	DO Valid date (Hạn lệnh)	09/01/2026
Port of Loading (Cảng xếp hàng)	SHEKOU		
Port of Discharge (Cảng cập)	DA NANG		
Discharge Terminal (Cảng dỡ hàng)	TIEN SA SEAPORT		
Place of Delivery (Cảng đích)			
Place of empty return (Nơi hạ rỗng)	GHL Depot		
Destuff (Rút ruột)	No		
Container with special empty depot (Trả rỗng về nơi khác)	N/A		

Kindly take notes for below important information (Vui lòng lưu ý các thông tin bên dưới)

Mục	Ghi chú
Phí chạy điện	N/A
Phí lưu bãi cont SOC	N/A
Phí lưu bãi	N/A

DO Validity is applied for both full containers pick up & empty return

(Hạn lệnh là thời hạn để lấy container, đồng thời là thời hạn để Trả rỗng)

Container/Type/Seal	No. of Pkgs	Description	Weight & Measurement
---------------------	-------------	-------------	----------------------

Page 1 of 2

Sensitivity: Internal

FFAU3783216/40HC/FJ26521687	12	PLASTIC LAUNDRY TROLLEY B8602 HS CODE:8716800000 10PPACKAGES,2000KGS,43CBM WHEEL 6*2 FOR TROLLEY HS CODE:8716900000 1PACKAGE,400KGS,2CBM PLASTIC PART HS CODE:3922900000 1PACKAGE,60KGS,5.7CBM	2460/50,7
-----------------------------	----	--	-----------

Issued date 07-Jan-2026 by MSC VIETNAM

PHỤ LỤC 7 - THÔNG BÁO HÀNG ĐẾN



ARRIVAL NOTICE

Monday 5 January 2026

Dear Valued Customer,

We are pleased to inform you that your shipment will soon arrive at Port of Discharge.

We invite you to take the necessary steps to ensure that delivery is promptly arranged and before additional costs are accrued. Details of your consignment, conditions of its release and potentially outstanding charges are detailed hereunder for your easy reference but please do not hesitate to contact our import team shall our assistance be needed.

VESSEL NAME	VOYAGE NO	IMO NUMBER	FLAG REGISTRY	ESTIMATED DATE OF ARRIVAL
SEA STAR 1	HZ601A	9444974	Liberia	04/01/2026 00:00:00
DOCUMENTATION NUMBER	TYPE OF DOCUMENT	PLACE OF ORIGIN	PORT OF LOADING	
MEDUYL147590	Express		SHEKOU	
	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY	TERMINAL/DEPOT OF PICK-UP(*)	
	Da Nang/TIEN SA SEAPORT			
NUMBER OF CONTAINERS	CUSTOMS REFERENCE NUMBER OR OTHER CUSTOMS RELATED INSTRUCTIONS			
1	Document Code: 26000523 Submission Deadline: 19:00 @ 3/1/2026			
SHIPPER	GUANGDONG HUARIWIN ROTOMOLD PRODUCTS CO.,LTD			
CONSIGNEE	NAME:VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPAMY LIMITED ADDRESS: THANH NHI VILLAGE . HOI AN DONG WARD , DA NANG CITY .VIET NAM TAX NO.4000859543 CONTACT: TRUONG VAN CHUONG PHONE: 84 935321129 EMAIL: VANMINHHUY012@GMAIL.COM			
NOTIFY PARTY	NAME:VAN MINH HUY ONE MEMBER COMPAMY LIMITED ADDRESS: THANH NHI VILLAGE . HOI AN DONG WARD , DA NANG CITY .VIET NAM TAX NO.4000859543 CONTACT: TRUONG VAN CHUONG PHONE: 84 935321129 EMAIL: VANMINHHUY012@GMAIL.COM			

CONTAINER NUMBER AND SEAL	TYPE	CARGO DESCRIPTION	GROSS WEIGHT/MEASUREMENT
FFAU3783216 Seal Number: FJ26521687 Marks and Numbers: N/M Demurrage Free Days: 14 Days Storage Free Days:	40HC	12 PACKAGE(S) PLASTIC LAUNDRY TROLLEY B8602 IHS CODE:8716800000 10PPACKAGES,2000KGS,43CBM WHEEL 6*2 FOR TROLLEY IHS CODE:8716900000 1PACKAGE,400KGS,2CBM PLASTIC PART IHS CODE:3922900000 1PACKAGE,60KGS,5.7CBM	2460.000 kgs. / 50.7 cu. m.
Total Items: 12		Total: 2460.000 / 50.7	

COMMENTS
ALL COLLECT AND ELSEWHERE CHARGES MUST BE PAID AND, WHERE APPLICABLE, DULY ENDORSED ORIGINAL BILL OF LADING SURRENDERED PRIOR RELEASE

FREIGHT AND CHARGES	TYPE / POSITION	COLLECT
On collect basis and without prejudice to idling costs (Storage, Detention and Demurrages, Monitoring and plugging costs etc.) which may accrue if the container(s) is/are not picked up within the granted free time. For details about the applicable import tariffs and free times please contact our import team	Container Maintenance Surcharge	600,000.00 VND
	DO Fee	1,030,000.00 VND
	EQUIPMENT IMBALANCE SURCHARGE	20.00 USD
	TERMINAL HANDLING CHARGE	4,947,000.00 VND
Total:		USD 20.00 VND 6,577,000.00

msc.com

T. E:

As agent only for MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. Geneva

Page 1

- This arrival notice is a mere commercial courtesy of MSC and is issued without prejudice to the fact that the Merchant is primarily obliged to enquire details of his shipment.
- Invoices are payable to our agency without deduction or set-off of any kind prior any release of cargo. Unless credit terms have been agreed and expressly confirmed by MSC, no release of container will be allowed at destination before such payment has been received.
- No release of container(s) will be authorized until at least one MSC Original Bill of Lading (when issued) has been duly accomplished i.e. properly endorsed and surrendered.
- The Merchant expressly agrees that in the context of any MSC contract of carriage, a delivery order shall include and may be validly established by any means, whether in electronic form or not and/or whether nominal or not and/or whether revocable or not, authorizing the Merchant or their agents to take delivery of the goods. The Merchant shall keep the Carrier fully indemnified and hold the Carrier harmless against any loss, claim, damage, or expense of whatsoever nature arising out of or in connection with the loss, misplacement or misappropriation of such delivery order after same is issued to the Merchant.
- In case of Sea Waybill or Telex Release, no release of container(s) will be authorized until a Letter of Undertaking has been signed and stamped by the Consignee through which it acknowledges its awareness of the MSC Bill of Lading/Sea Waybills Terms and Conditions and its acceptance. **Both MSC Bills of Lading and MSC Sea Waybills Terms and Conditions can be found online at <https://www.msc.com/en/carrier-terms>.** In any event, by requesting release, a Consignee will be bound by the MSC Sea Waybills Terms and Conditions.
- Any request of release pursuant to this arrival notice will also constitute formal acceptance of the MSC Agency Terms and Conditions at the Port of Discharge found, together with more information on the conditions of release of your shipment and conditions applicable to your transport, on our country website at www.msc.com
- The Merchant is in all circumstances utterly responsible to check the container(s) availability in respect of release and/or transportability with the Terminal Interchange before arranging delivery to avoid waiting time and/or wasted trucking charges. MSC and its Agent shall not entertain any claim in this respect.
- The weight shown on this document is as declared and certified to MSC by Shipper. MSC and its Agent shall accept no liability whatsoever in case of inaccuracy.
- Whenever an on-carriage is to be executed by MSC or its Agent, the Merchant's delivery and transport instructions must reach our Agency, together with all other required documents, sufficiently enough before the Estimated Time of Arrival (ETA) mentioned above to ensure that the positioning of the container(s) can be arranged in a timely manner. This obligation is particularly impetuous in bank holidays and known congestion times and either MSC nor its Agent shall be liable for any delay and additional costs whatsoever if this requirement has not been not complied with.
- Your goods are or shortly will be available for collection at the Terminal of Pick-up noted above. Please note that if your goods are not collected within three (3) days of the date of discharge, MSC reserves its right to place them in bonded storage at your risk and expense. You will then have to pay all transfer, storage and associated charges due to MSC or any third party before taking delivery. In case of non-delivery, the Merchant (as defined in clause 1 of the MSC Bills of Lading Terms and Conditions) will remain liable for the costs incurred, whether due to MSC or any third party. If after 30 calendar days from the date of discharge the goods are still not collected, MSC may exercise its rights under the freight contract to destroy the goods or sell them (whether privately or by auction) to recover any outstanding charges.
- Empty containers have to be returned to the depot/terminal nominated by MSC or its Agent clean, undamaged, wear & tear omitted - and completely free of cargo and damage residues, with all chemicals, dangerous goods and fumigation labels removed. Failure to comply with this requirement may result in extra costs (including customs fine) for account of the Merchant. Empty redelivery must be made at the selected depot under the turn-in reference obtained from our Import Department upon request.
- You can track your container's movement online under <https://www.msc.com/the-industries> ("track a shipment")

We thank you for your business!