

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG
BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG



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

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

HOÀN THIỆN QUY TRÌNH LOGISTICS NGƯỢC
ĐỐI VỚI BAO BÌ THU HỒI VÀ THIẾT BỊ TẢI
HÀNG TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN
TIẾP VẬN HÒA PHÁT

Sinh viên thực hiện : PHAN THỊ THANH DIỄM
Mã số sinh viên : 2254050155
Khóa học : 2022 – 2026

Đà Nẵng, tháng 05 năm 2026

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG
BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP
ĐỀ TÀI:
HOÀN THIỆN QUY TRÌNH LOGISTICS NGƯỢC
ĐỐI VỚI BAO BÌ THU HỒI VÀ THIẾT BỊ TẢI
HÀNG TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN
TIẾP VẬN HÒA PHÁT

GVHD	:	THS DƯƠNG THỊ THU THẢO
Sinh viên thực hiện	:	PHAN THỊ THANH DIỄM
Mã số sinh viên	:	2254050155
Khóa học	:	2022 – 2026

Đà Nẵng, tháng 05 năm 2026

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG
KHOA KINH TẾ

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

BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG

Đà Nẵng, ngày 30 tháng 05 năm 2026

NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2025 - 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên : Phan Thị Thanh Diễm
- Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- Trình độ đào tạo : Đại học
- Khóa học : 2022 – 2026

2. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

**“HOÀN THIỆN QUY TRÌNH LOGISTICS NGƯỢC ĐỐI VỚI BAO BÌ
THU HỒI VÀ THIẾT BỊ TẢI HÀNG TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN
TIẾP VẬN HÒA PHÁT”**

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn: ThS Dương Thị Thu Thảo

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 10/02/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

LỜI CẢM ƠN

Để hoàn thành bài khóa luận tốt nghiệp này, trước hết em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến toàn thể các giảng viên Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng, đặc biệt là các giảng viên Khoa Kinh tế và chuyên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, những người đã tận tình truyền đạt cho em những kiến thức quý báu trong suốt quá trình học tập tại trường. Những kiến thức này không chỉ là nền tảng quan trọng giúp em hoàn thành tốt kỳ thực tập và khóa luận tốt nghiệp, mà còn là hành trang vững chắc để em tự tin bước vào môi trường làm việc thực tế sau này.

Em xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến cô Dương Thị Thu Thảo, giảng viên hướng dẫn, người đã luôn tận tình chỉ bảo, định hướng và hỗ trợ em trong suốt quá trình thực hiện khóa luận, giúp em hoàn thiện đề tài một cách tốt nhất.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn chân thành đến anh Nguyễn Sự Thật, Giám đốc Điều hành khu vực miền Trung của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, đã tạo điều kiện cho em được thực tập tại doanh nghiệp. Đồng thời, em xin cảm ơn toàn thể các anh chị nhân viên trong công ty đã nhiệt tình hướng dẫn, chia sẻ kinh nghiệm thực tế và hỗ trợ em trong quá trình làm việc. Nhờ đó, em có cơ hội vận dụng những kiến thức đã học vào thực tiễn, cũng như tích lũy thêm nhiều kinh nghiệm quý báu.

Trong suốt hơn 3 tháng thực tập và học việc tại công ty, do đây là những bước đầu tiếp cận với môi trường làm việc thực tế nên bản thân em không tránh khỏi những thiếu sót và hạn chế nhất định về kiến thức cũng như kinh nghiệm. Em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp quý báu từ Quý thầy cô để em có thể tiếp tục hoàn thiện bản thân trong thời gian tới.

Cuối cùng, em xin kính chúc toàn thể Quý thầy cô Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng luôn dồi dào sức khỏe và đạt nhiều thành công trong sự nghiệp giảng dạy. Kính chúc Ban lãnh đạo cùng toàn thể cán bộ, nhân viên Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát luôn mạnh khỏe và gặt hái nhiều thành công trong công việc.

Em xin chân thành cảm ơn!

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Chữ ký của Giảng viên hướng dẫn

MỤC LỤC

NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP	i
LỜI CẢM ƠN.....	ii
NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN	iii
MỤC LỤC BẢNG BIỂU	vii
DANH MỤC HÌNH ẢNH.....	viii
DANH MỤC VIẾT TẮT	ix
LỜI MỞ ĐẦU.....	x
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ LOGISTICS NGƯỢC ĐỐI VỚI BAO BÌ VÀ THIẾT BỊ TẢI HÀNG.....	1
1.1. Cơ sở lý luận về Logistics ngược:.....	1
1.1.1. Giới thiệu về logistics ngược:	1
1.1.2. Vai trò của logistics ngược:	2
1.1.3. Đặc điểm của logistics ngược:	3
1.1.4. Phân biệt logistics xuôi và logistics ngược	6
1.2. Quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng ..	7
1.2.1. Khái niệm về bao bì thu hồi và thiết bị tải hàng	7
1.2.2. Quy trình logistics ngược	8
1.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình logistics ngược	9
1.3.1. Các nhân tố khách quan.....	9
1.3.2. Các nhân tố chủ quan.....	10
1.4. Các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả quy trình logistics ngược	11
1.4.1. Nhóm chỉ tiêu kinh tế	11
1.4.2. Nhóm chỉ tiêu vận hành	12
1.4.3. Nhóm chỉ tiêu môi trường.....	12
1.5. Các quy định pháp lý liên quan.....	13

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH LOGISTICS NGƯỢC TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN TIẾP VẬN HÒA PHÁT.....	15
2.1. Khái quát về Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát	15
2.1.1. Giới thiệu tổng quan	15
2.1.2. Lịch sử hình thành và phát triển	15
2.1.3. Tầm nhìn, sứ mệnh, giá trị cốt lõi	16
2.1.4. Ngành nghề kinh doanh	18
2.1.6. Nguồn lực.....	29
2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của công ty Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.	38
2.2.1. Phân tích kết quả kinh doanh của công ty Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.....	38
2.2.2.1. Thị trường	43
2.2.2.2. Đối thủ cạnh tranh.....	45
2.2.2.3. Khách hàng.....	47
2.2.2.4. Nhà cung cấp	48
2.3. Thực trạng quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.	52
2.3.1. Phát sinh nhu cầu thu hồi	53
2.3.2. Lập kế hoạch và điều phối vận chuyển.....	55
2.3.3. Tổ chức thu gom và vận chuyển.....	56
2.3.4. Nhập kho và kiểm tra chất lượng.....	58
2.3.5. Xử lý và hoàn trả về nhà máy.....	60
2.3.6. Cập nhật hệ thống và báo cáo về Carlsberg.....	62
2.3.7. Lưu kho và tái sử dụng tại nhà máy Phú Bài.....	64
2.4. Đánh giá quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.....	65
2.4.1. Đánh giá theo nhóm chỉ tiêu kinh tế	66
2.4.2. Đánh giá theo nhóm chỉ tiêu vận hành	67

2.4.3. Đánh giá theo nhóm chỉ tiêu môi trường.....67

**CHƯƠNG 3: ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN VÀ ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP
NÂNG CAO HIỆU QUẢ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH LOGISTICS
NGƯỢC ĐỐI VỚI HÀNG BAO BÌ VÀ THIẾT BỊ TẢI HÀNG CỦA CÔNG TY CỔ
PHẦN TIẾP VẬN HÒA PHÁT. 71**

3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển 71

3.1.1. Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh 71

**3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển chung của Công ty Cổ phần
Tiếp Vận Hòa Phát 74**

**3.2. Đề xuất các giải pháp hoàn thiện quy trình logistics ngược đối với
hàng bao bì và thiết bị tải hàng của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.. 77**

KẾT LUẬN 92

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO..... 94

PHỤ LỤC 95

MỤC LỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.1.1. So sánh logistics ngược và logistics xuôi.....	6
Bảng 2.1.2. Cơ cấu lao động của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn năm 2023 đến 2025.....	32
Bảng 2.1.3. Tình hình tài sản của năm Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn năm 2023 đến 2025	34
Bảng 2.1.4. Tình hình nguồn vốn của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn năm 2023 đến 2025	36
Bảng 2.1.5 Bảng tỷ lệ nợ của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn năm 2023 đến 2025.....	37
Bảng 2.2.1. Kết quả hoạt động kinh doanh của Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn năm 2023 đến 2025 (đvt: VNĐ)	39
Bảng 2.2.2. Phân tích khả năng sinh lời của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát	42
Bảng 2.2.3. Bảng mô tả công việc trong quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng tại Công ty.....	53
Bảng 2.4.1. Chỉ tiêu đánh giá hiệu quả quy trình logistics ngược đối với bao bì và thiết bị tải hàng năm 2025.....	65
Bảng 2.4.2. Bảng tính đánh giá hoạt động logistics ngược theo nhóm tiêu chí kinh tế, vận hành và môi trường giai đoạn 2023–2025	66

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1.1. Sơ đồ quy trình logistics ngược	8
Hình 2.1.1. Logo công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát.....	15
Hình 2.1.2. Hình giá trị cốt lõi của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát	17
Hình 2.1.3. Sơ đồ cơ cấu tổ chức Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.....	25
Hình 2.2.1. Quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.	52
Hình 2.2.1. Hình ảnh trao đổi thu hồi vỏ giữa NPP và NVĐH qua Zalo	55
Hình 2.2.3. Hình ảnh trao đổi giữa NVĐP và tài xế.....	56
Hình 2.2.5. Biên bản giao nhận hàng ở NPP Mười Nhã	58
Hình 2.2.6. Phiếu nhập kho	60
Hình 3.2.1. Mẫu Google Form chuẩn thu hồi vỏ & pallet.....	79
Hình 3.2.2. Bảng mẫu Google Sheet dùng chung theo dõi	80
Hình 3.2.3. Bảng điều phối vận tải (do HPL xử lý).....	80
Hình 3.2.4. Bảng theo dõi tồn & công nợ vỏ kết.....	80
Hình 3.2.6. Hình ảnh sau khi quét mã QR.....	83
Hình 3.2.7. Bảng mẫu excel công nợ vỏ kết/pallet.....	86

DANH MỤC VIẾT TẮT

STT	TỪ VIẾT TẮT	GIẢI THÍCH
1	FMCG	Fast Moving Consumer Goods – Ngành tiêu dùng nhanh
2	NPP	Nhà phân phối
3	NVĐH	Nhân viên điều hành
4	GPS	Global Positioning System – Hệ thống định vị toàn cầu
5	HPL	Hòa Phát Logistics

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài:

Trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu đang phát triển mạnh mẽ, hoạt động logistics ngày càng khẳng định vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng của doanh nghiệp. Nếu như trước đây, các doanh nghiệp chủ yếu tập trung vào logistics xuôi nhằm đảm bảo hàng hóa được vận chuyển từ nhà sản xuất đến người tiêu dùng một cách nhanh chóng và hiệu quả, thì hiện nay, logistics ngược đang trở thành một xu hướng tất yếu và đóng vai trò không kém phần quan trọng.

Logistics ngược liên quan đến quá trình thu hồi sản phẩm, bao bì, vật tư, thiết bị từ khách hàng hoặc các điểm tiêu thụ quay trở lại doanh nghiệp nhằm tái sử dụng, tái chế hoặc xử lý. Trong đó, hoạt động thu hồi bao bì và thiết bị tải hàng như pallet, thùng nhựa, kết bia,... có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải và logistics. Việc quản lý hiệu quả các tài sản này không chỉ giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí đầu tư mà còn góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

Đối với các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam, trong đó có Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, hoạt động logistics ngược vẫn chưa được khai thác một cách triệt để. Trên thực tế, việc thu hồi bao bì và thiết bị tải hàng còn gặp nhiều khó khăn như: thiếu sự đồng bộ trong quy trình quản lý, chưa có hệ thống kiểm soát hiệu quả, tình trạng thất thoát tài sản vẫn xảy ra, chi phí thu hồi cao và thời gian luân chuyển thiết bị còn kéo dài. Những hạn chế này không chỉ làm gia tăng chi phí vận hành mà còn ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường.

Bên cạnh đó, trong bối cảnh phát triển bền vững và xu hướng “logistics xanh” ngày càng được quan tâm, việc tối ưu hóa hoạt động logistics ngược trở thành một yêu cầu cấp thiết. Doanh nghiệp không chỉ hướng đến mục tiêu lợi nhuận mà còn phải đảm bảo trách nhiệm đối với môi trường và xã hội. Việc thu hồi và tái sử dụng bao bì, thiết bị tải hàng là một trong những giải pháp hiệu quả giúp giảm thiểu rác thải, tiết kiệm tài nguyên và hướng tới phát triển bền vững.

Xuất phát từ những lý do trên, việc nghiên cứu đề tài: **“Hoàn thiện hoạt động logistics ngược đối với bao bì thu hồi và thiết bị tải hàng tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát”** là hết sức cần thiết, mang ý nghĩa cả về mặt lý luận và thực tiễn. Kết quả nghiên cứu không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động mà còn góp phần hoàn thiện hệ thống lý luận về logistics ngược trong điều kiện thực tiễn tại Việt Nam.

2. Mục tiêu nghiên cứu:

Mục tiêu chung: Đề tài tập trung hoàn thiện quy trình hoạt động logistics ngược đối với bao bì thu hồi và thiết bị tải hàng tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, từ đó đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình, nâng cao hiệu quả quản lý và tối ưu hóa chi phí vận hành trong chuỗi cung ứng.

Khóa luận hướng đến các mục tiêu nghiên cứu cụ thể sau:

- + Hệ thống hóa cơ sở lý luận về logistics ngược trong chuỗi cung ứng, bao gồm khái niệm, vai trò, đặc điểm, các mô hình tổ chức và quy trình xử lý hàng hóa thu hồi (bao bì, pallet, thiết bị tải hàng,...), làm nền tảng khoa học cho việc nghiên cứu thực tiễn.
- + Phân tích và đánh giá thực trạng hoạt động logistics ngược đối với bao bì thu hồi và thiết bị tải hàng tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, nhằm xác định hiệu quả vận hành, nhận diện các điểm mạnh, hạn chế và nguyên nhân của những tồn tại trong quy trình thu hồi, phân loại, vận chuyển và tái sử dụng.
- + Đề xuất các giải pháp khả thi và kiến nghị cụ thể nhằm hoàn thiện hoạt động logistics ngược tại doanh nghiệp, hướng đến tối ưu hóa chi phí, nâng cao hiệu suất thu hồi, cải thiện vòng quay bao bì và thiết bị, đồng thời góp phần bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu:

*** Đối tượng nghiên cứu**

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là hoạt động logistics ngược đối với bao bì thu hồi (vỏ kết bia) và thiết bị tải hàng (pallet) trong chuỗi cung ứng của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát.

*** Phạm vi nghiên cứu**

- Về thời gian: Nghiên cứu tập trung vào giai đoạn từ 2023 đến nay.
- Về không gian: Nghiên cứu được thực hiện tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát.
- Về nội dung: Nghiên cứu hoạt động logistics ngược đối với bao bì thu hồi (vỏ kết bia) và thiết bị tải hàng (pallet) tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát. Nội dung nghiên cứu đi sâu vào phân tích quy trình thu hồi từ các NPP về depot Bình Vinh và hoàn trả về nhà máy Carlsberg, bao gồm các bước vận hành, phương thức điều phối, hệ thống chứng từ, dữ liệu quản lý và cơ chế phối hợp giữa các bên liên quan. Đồng thời, đề tài cũng đánh giá thực trạng, chỉ ra các ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân trong quy trình, từ đó làm cơ sở đề xuất các giải pháp hoàn thiện hoạt động logistics ngược tại doanh nghiệp.

4. Phương pháp nghiên cứu

Để đạt được các mục tiêu đề ra, khóa luận sử dụng phối hợp các phương pháp nghiên cứu sau:

- Phương pháp thu thập dữ liệu: Thu thập dữ liệu sơ cấp thông qua quan sát thực tế, trao đổi với nhân viên vận hành, và dữ liệu thứ cấp từ báo cáo nội bộ, tài liệu doanh nghiệp.
- Phương pháp phân tích – tổng hợp: Phân tích quy trình logistics ngược hiện tại, tổng hợp thông tin để đánh giá ưu điểm, nhược điểm và nguyên nhân.

Với các phương pháp nghiên cứu trên, khóa luận hướng đến một nghiên cứu toàn diện, có tính thực tiễn cao, không chỉ mang lại giá trị học thuật mà còn có thể áp dụng trực tiếp vào hoạt động vận hành của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát. Kết quả nghiên cứu góp phần hoàn thiện hoạt động logistics ngược đối với bao bì thu hồi và thiết bị tải hàng, từ đó nâng cao hiệu quả quản lý tài sản, tối ưu chi phí vận hành và cải thiện hiệu suất chuỗi cung ứng của công ty trong bối cảnh cạnh tranh và hội nhập kinh tế ngày càng sâu rộng.

5. Kết cấu khóa luận: Gồm 3 chương

- Chương 1: Cơ sở lý luận về logistics ngược
- Chương 2: Thực trạng hoạt động logistics ngược tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát

- Chương 3: Giải pháp hoàn thiện hoạt động logistics ngược tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ LOGISTICS NGƯỢC ĐỐI VỚI BAO BÌ VÀ THIẾT BỊ TẢI HÀNG

1.1. Cơ sở lý luận về Logistics ngược:

1.1.1. Giới thiệu về logistics ngược:

Logistics là quá trình tối ưu hóa về vị trí, thời gian, vận chuyển và lưu trữ nguồn tài nguyên từ điểm đầu của chuỗi cung ứng đến tay người tiêu dùng cuối cùng thông qua nhiều hoạt động kinh tế khác nhau. Trong bối cảnh phát triển bền vững hiện nay, khái niệm logistics xanh ngày càng được quan tâm. Logistics xanh là hoạt động logistics hướng đến mục tiêu giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường thông qua việc tối ưu vận tải, tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải khí carbon và tăng cường tái sử dụng, tái chế tài nguyên trong chuỗi cung ứng.

Logistics ngược là quá trình vận động của hàng hóa theo chiều ngược lại so với logistics truyền thống. Nếu logistics thông thường bắt đầu từ khâu đầu vào và kết thúc tại người tiêu dùng cuối cùng thì logistics ngược liên quan đến việc di chuyển sản phẩm, hàng hóa từ tay người tiêu dùng quay trở lại các khâu trong chuỗi cung ứng hoặc các đơn vị có liên quan. Logistics ngược thường phát sinh trong các trường hợp như hàng hóa bị trả lại, sản phẩm được gửi về trung tâm bảo hành để sửa chữa, bảo dưỡng, tân trang hoặc thu hồi sản phẩm lỗi để tái sử dụng, tái chế hoặc tiêu hủy phù hợp.

Về bản chất, logistics ngược bao gồm toàn bộ các hoạt động được thực hiện sau bán hàng nhằm thu hồi sản phẩm, bao bì hoặc thiết bị tải hàng từ điểm tiêu thụ quay trở lại doanh nghiệp để tiếp tục khai thác giá trị sử dụng. Hoạt động này không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng mà còn góp phần tối ưu chi phí và giảm tác động đến môi trường.

Trong xu hướng phát triển bền vững hiện nay, logistics ngược được xem là một trong những nền tảng quan trọng của mô hình kinh tế tuần hoàn. Nếu mô hình

kinh tế tuyến tính truyền thống vận hành theo hướng “khai thác – sản xuất – tiêu dùng – thải bỏ”, thì kinh tế tuần hoàn hướng đến việc kéo dài vòng đời sản phẩm thông qua tái sử dụng, tái chế và thu hồi tài nguyên để tiếp tục đưa vào chu trình sản xuất và tiêu dùng. Trong mô hình này, logistics ngược đóng vai trò là “xương sống” giúp kết nối dòng luân chuyển của hàng hóa và tài nguyên sau tiêu dùng quay trở lại chuỗi cung ứng.

Do đó, logistics ngược không chỉ đơn thuần là hoạt động “thu hồi rác thải” mà còn là quá trình “thu hồi tài sản có giá trị”. Đối với ngành logistics đồ uống và FMCG, việc thu hồi và tái sử dụng pallet, vỏ kết bia hay bao bì logistics giúp kéo dài vòng đời sử dụng của tài sản, giảm nhu cầu sản xuất mới và hạn chế khai thác tài nguyên thiên nhiên như gỗ làm pallet hoặc nhựa sản xuất kết bia. Đồng thời, hoạt động này còn giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí đầu tư bao bì, giảm lượng chất thải phát sinh và hạn chế phát thải carbon ra môi trường.

Bên cạnh giá trị kinh tế, việc triển khai hiệu quả logistics ngược còn góp phần nâng cao hình ảnh doanh nghiệp theo định hướng logistics xanh và phát triển bền vững. Đây cũng là yêu cầu ngày càng quan trọng từ các tập đoàn đa quốc gia như Carlsberg, PepsiCo hoặc các doanh nghiệp FMCG lớn trong việc lựa chọn đối tác logistics đáp ứng tiêu chuẩn môi trường và quản trị bền vững. Vì vậy, việc hoàn thiện hoạt động logistics ngược không chỉ mang ý nghĩa vận hành mà còn trở thành yếu tố nâng cao năng lực cạnh tranh và uy tín của doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng hiện đại.

1.1.2. Vai trò của logistics ngược:

- Tạo sự thông suốt cho quá trình logistics xuôi

Ở nhiều khâu của quá trình logistics xuôi xuất hiện những sản phẩm không đạt yêu cầu cần phải sửa chữa lại,... Để đảm bảo đưa các sản phẩm này trở lại kênh logistics xuôi một cách nhanh chóng, kịp thời thì cần phải phát sinh một loạt các

hoạt động logistics ngược. Để đạt hiệu quả trong quản trị dòng logistics xuôi, các doanh nghiệp cần phải thực hiện hiệu quả các hoạt động logistics ngược.

- Logistics ngược góp phần nâng cao trình độ dịch vụ khách hàng

Góp phần nâng cao trình độ dịch vụ khách hàng thông qua việc thu hồi các sản phẩm không đáp ứng được nhu cầu của khách hàng để khắc phục, sửa chữa, bảo hành, bảo dưỡng,... sẽ góp phần thỏa mãn tốt hơn yêu cầu của khách hàng, nâng cao trình độ dịch vụ khách hàng. Với một chính sách thu hồi tốt sẽ góp phần mang lại lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp.

- Giúp tiết kiệm chi phí, hạ giá thành sản phẩm

Các chi phí liên quan đến vận chuyển, dự trữ, phục hồi, sửa chữa,... hàng hóa thu hồi cũng rất đáng kể. Theo các nhà kinh tế, chi phí dành cho các hoạt động logistics ngược trung bình chiếm khoảng 3% - 15% tổng chi phí của doanh nghiệp. Tuy nhiên, nếu tổ chức và thực hiện tốt dòng logistics ngược, doanh nghiệp sẽ tiết kiệm đáng kể các khoản chi phí khác như: chi phí nguyên vật liệu do được tái sinh, giảm chi phí bao bì nhiều lần, thu hồi được giá trị còn lại của những sản phẩm đã loại bỏ, bán lại sản phẩm để tăng doanh thu,...

- Tạo dựng hình ảnh “xanh” cho doanh nghiệp

Một trong những nguyên nhân chủ yếu gây ô nhiễm môi trường là do hoạt động sản xuất kinh doanh từ các doanh nghiệp. Các doanh nghiệp cần giảm sự tác động tiêu cực đến môi trường thông qua việc thu hồi, tận dụng nguyên vật liệu, phế phẩm và bao bì để tái chế... Khách hàng, các cơ quan quản lý và công chúng luôn đánh giá cao những doanh nghiệp có quy trình sản xuất, kinh doanh thân thiện với môi trường.

1.1.3. Đặc điểm của logistics ngược:

- Dòng vận động ngược chiều và phân tán

Khác với logistics xuôi có dòng chảy một chiều từ nhà sản xuất đến khách hàng, logistics ngược diễn ra theo chiều ngược lại, từ nhiều điểm tiêu dùng quay về một hoặc một số điểm xử lý trung tâm. Điều này tạo ra sự phân tán trong thu hồi hàng hóa, làm tăng độ phức tạp trong tổ chức vận chuyển và quản lý.

Về bản chất, dòng logistics ngược mang tính “hội tụ”, trong khi logistics xuôi mang tính “phân phối”. Sự khác biệt này khiến doanh nghiệp khó tối ưu hóa mạng lưới vận tải và kho bãi.

- Tính không chắc chắn và khó dự báo cao

Một trong những đặc điểm nổi bật nhất của logistics ngược là tính không chắc chắn. Doanh nghiệp khó dự đoán chính xác:

- + Khi nào hàng sẽ được trả lại
- + Số lượng bao nhiêu
- + Tình trạng sản phẩm ra sao

Nguyên nhân xuất phát từ hành vi tiêu dùng, chính sách đổi trả và vòng đời sản phẩm. Điều này làm cho việc lập kế hoạch và phân bổ nguồn lực trở nên khó khăn hơn so với logistics xuôi.

- Chất lượng hàng hóa không đồng nhất

Trong logistics xuôi, sản phẩm trước khi đưa ra thị trường thường đạt tiêu chuẩn đồng nhất. Ngược lại, trong logistics ngược, hàng hóa thu hồi có thể ở nhiều trạng thái:

- + Còn sử dụng tốt
- + Hư hỏng nhẹ
- + Hư hỏng nặng hoặc không thể sử dụng

Do đó, doanh nghiệp bắt buộc phải thực hiện bước kiểm tra và phân loại trước khi đưa ra phương án xử lý. Điều này làm tăng chi phí và thời gian xử lý.

- Quy trình xử lý đa dạng và phức tạp

Logistics ngược không chỉ đơn thuần là vận chuyển hàng hóa quay về mà còn bao gồm nhiều hoạt động xử lý khác nhau như:

- + Tái sử dụng
- + Sửa chữa
- + Tân trang
- + Tái sản xuất
- + Tái chế

+ Tiêu hủy

Mỗi phương án xử lý tương ứng với một mức độ thu hồi giá trị khác nhau, khiến quy trình logistics ngược trở nên đa dạng và phức tạp hơn đáng kể so với logistics xuôi.

- Chi phí cao và khó kiểm soát

Do tính chất phân tán, không ổn định và quy trình phức tạp, logistics ngược thường phát sinh chi phí cao hơn, bao gồm:

- + Chi phí thu gom
- + Chi phí vận chuyển ngược
- + Chi phí kiểm tra và xử lý

Ngoài ra, do khó dự báo nên doanh nghiệp khó tối ưu hóa chi phí, dẫn đến hiệu quả vận hành có thể bị ảnh hưởng nếu không quản lý tốt.

- Khả năng thu hồi giá trị kinh tế

Mặc dù phức tạp, logistics ngược mang lại lợi ích kinh tế đáng kể thông qua việc thu hồi giá trị từ sản phẩm đã qua sử dụng. Các hoạt động như tái sử dụng, tái sản xuất và tái chế giúp:

- + Giảm chi phí nguyên vật liệu
- + Giảm chi phí sản xuất mới
- + Tăng hiệu quả sử dụng tài nguyên

Đây là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả kinh doanh.

- Gắn liền với bảo vệ môi trường và phát triển bền vững

Logistics ngược đóng vai trò quan trọng trong việc giảm thiểu chất thải và tiết kiệm tài nguyên. Thông qua việc tái chế và tái sử dụng, doanh nghiệp có thể:

- + Giảm lượng rác thải ra môi trường
- + Hạn chế khai thác tài nguyên mới
- + Tuân thủ các quy định pháp lý về môi trường

Do đó, logistics ngược ngày càng trở thành một phần quan trọng trong chiến lược phát triển bền vững của doanh nghiệp.

1.1.4. Phân biệt logistics xuôi và logistics ngược

Bảng 1.1.1. So sánh logistics ngược và logistics xuôi

Tiêu chí	Logistics ngược	Logistics xuôi
Khả năng dự tính trước	Khó có thể dự tính trước.	Có thể lên kế hoạch và dự tính trước
Quy trình vận chuyển	Vận chuyển hàng hóa từ nhiều điểm khác nhau tập trung lại một điểm	Vận chuyển hàng hóa từ từ một vị trí tập trung đến nhiều điểm khác nhau.
Chất lượng sản phẩm	Không đồng đều về chất lượng.	Sản phẩm có tính đồng đều cao về chất lượng.
Bao bì đóng gói	Thông thường sẽ không còn tính nguyên vẹn. Bao bì có thể bị rách và phá hủy.	Sản phẩm còn nguyên bản, được đóng gói kỹ càng theo đúng tiêu chuẩn chất lượng.
Giá thành	Không có sự nhất quán. Giá cả sẽ có sự chênh lệch theo từng thời điểm do phụ thuộc vào nhiều yếu tố khác nhau.	Có sự đồng nhất cao về giá thành sản phẩm.
Tốc độ vận chuyển	Tốc độ không phải yếu tố cần ưu tiên hàng đầu	Rất quan trọng.
Chi phí phát sinh	Việc kiểm soát gần như không thể	Có thể kiểm soát một cách chặt chẽ.
Trách nhiệm	Có sự mâu thuẫn về trách nhiệm về hàng hóa.	Có sự rõ ràng về sở hữu và trách nhiệm của hàng hóa.

1.2. Quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng

1.2.1. Khái niệm về bao bì thu hồi và thiết bị tải hàng

*Khái niệm bao bì thu hồi:

Bao bì thu hồi là các loại vật liệu được sử dụng để chứa đựng, bảo vệ sản phẩm nhưng không bị tiêu hao hoàn toàn sau một lần sử dụng. Thay vì trở thành rác thải sau khi khách hàng tiêu thụ nội dung bên trong, chúng có khả năng tái sử dụng nhiều lần trong chu kỳ sản xuất - phân phối. Thường được thiết kế bền vững, chịu được tác động vật lý và có thể vệ sinh/khử trùng để tái sử dụng.

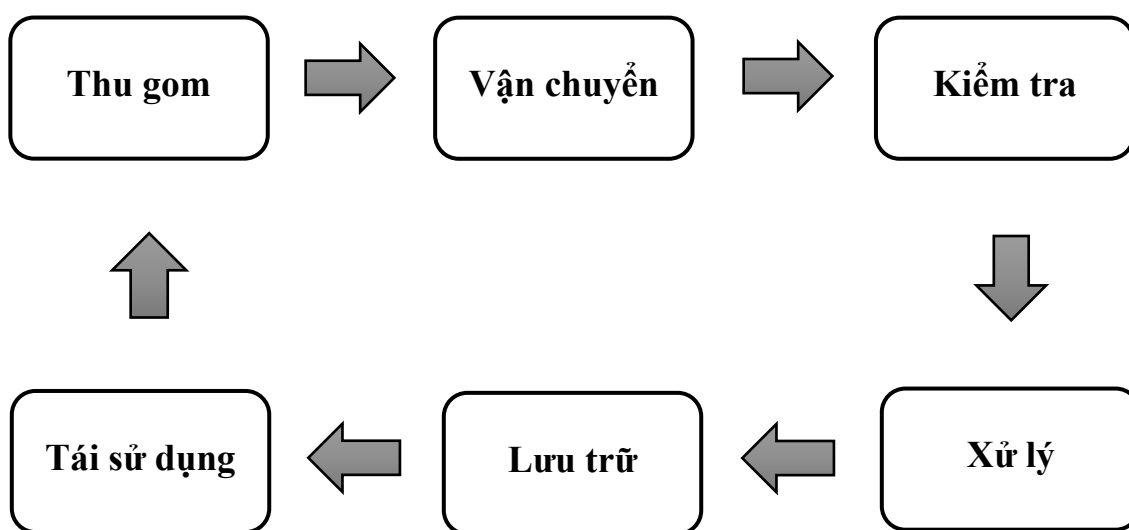
Ví dụ: Vỏ chai thủy tinh (bia, nước ngọt), kết nhựa (crate), bình chứa dung tích lớn (keg),...

*Thiết bị tải hàng:

Thiết bị tải hàng (hay còn gọi là vật tư vận tải trả lại) là các phương tiện hỗ trợ việc bốc xếp, lưu kho và vận chuyển hàng hóa. Chúng đóng vai trò là "nền tảng" để hợp nhất các đơn vị hàng hóa nhỏ lẻ thành một đơn vị vận chuyển lớn hơn (Unit load), giúp tối ưu hóa diện tích xe và năng suất xếp dỡ. Có tính tiêu chuẩn hóa cao về kích thước để phù hợp với xe tải, container và hệ thống kệ kho (Racking).

Ví dụ: Pallet gỗ/nhựa, khung thép (stillage), thùng nhựa lớn (IBC), các tấm lót pallet (slip sheets),....

1.2.2. Quy trình logistics ngược



Hình 1.1.1. Sơ đồ quy trình logistics ngược

Quy trình logistics ngược được thực hiện theo 6 giai đoạn:

- **Bước 1: Thu gom:** Thu gom là giai đoạn đầu tiên của quy trình logistics ngược, trong đó doanh nghiệp tiến hành thu hồi các sản phẩm, bao bì, vật tư hoặc thiết bị tải hàng từ khách hàng, nhà phân phối hoặc các điểm tiêu dùng. Hoạt động này nhằm đưa hàng hóa trở lại hệ thống để tiếp tục xử lý. Việc tổ chức thu gom hiệu quả giúp giảm chi phí vận hành và tối ưu hóa hoạt động logistics ngược.
- **Bước 2: Vận chuyển:** Sau khi được thu hồi, hàng hóa sẽ được vận chuyển về các trung tâm xử lý hoặc kho tập kết. Quá trình vận chuyển cần được tối ưu về tuyến đường, phương tiện và chi phí nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics.
- **Bước 3: Kiểm tra:** Doanh nghiệp tiến hành kiểm tra tình trạng sản phẩm và phân loại dựa trên mức độ hư hỏng hoặc khả năng sử dụng tiếp theo. Việc kiểm tra giúp xác định phương án xử lý phù hợp cho từng loại hàng hóa.
- **Bước 4: Xử lý:** Sau khi kiểm tra, doanh nghiệp thực hiện các hoạt động như sửa chữa, tái chế, tái sản xuất hoặc tiêu hủy đối với các sản phẩm thu hồi. Hoạt động này giúp tối đa hóa giá trị còn lại của sản phẩm.

- **Bước 5: Lưu trữ:** Các sản phẩm sau xử lý được lưu trữ tại kho để chuẩn bị cho quá trình tái sử dụng hoặc phân phối trở lại thị trường. Việc lưu trữ hợp lý góp phần giảm chi phí tồn kho và nâng cao hiệu quả quản lý.
- **Bước 6: Tái sử dụng:** Đây là giai đoạn cuối cùng, trong đó sản phẩm, bao bì hoặc thiết bị tái hàng được đưa trở lại chuỗi cung ứng để tiếp tục sử dụng, tạo ra giá trị kinh tế và giảm thiểu tác động môi trường.

1.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình logistics ngược

1.3.1. Các nhân tố khách quan

❖ Môi trường kinh tế

Môi trường kinh tế có ảnh hưởng trực tiếp đến quy mô phát sinh và chi phí của hoạt động logistics ngược. Khi nền kinh tế tăng trưởng, nhu cầu tiêu dùng gia tăng kéo theo lượng hàng hóa lưu thông lớn, từ đó làm tăng khối lượng bao bì, vỏ kết, pallet và sản phẩm lỗi cần thu hồi. Điều này không chỉ làm tăng tần suất vận chuyển ngược mà còn gia tăng áp lực lên hệ thống kho bãi và nhân lực xử lý. Ngược lại, trong bối cảnh suy thoái kinh tế, mặc dù khối lượng thu hồi có thể giảm, nhưng doanh nghiệp lại phải đối mặt với áp lực cắt giảm chi phí, khiến việc đầu tư cho logistics ngược bị hạn chế. Sự biến động của nhu cầu thị trường là một trong những yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành chuỗi cung ứng, đặc biệt đối với các dòng chảy khó dự báo như logistics ngược.

❖ Yếu tố pháp lý và chính sách môi trường

Hệ thống pháp luật và các chính sách môi trường đóng vai trò như một “ràng buộc bắt buộc” đối với logistics ngược. Các quy định về tái chế, xử lý chất thải và trách nhiệm mở rộng của nhà sản xuất (EPR) buộc doanh nghiệp phải tổ chức hoạt động thu hồi sản phẩm sau tiêu dùng một cách có hệ thống. Điều này làm gia tăng chi phí tuân thủ trong ngắn hạn, nhưng về dài hạn lại thúc đẩy doanh nghiệp cải tiến quy trình và tối ưu hóa việc sử dụng tài nguyên. Theo Donald J. Bowersox et al. (2013), các yếu tố pháp lý không chỉ ảnh hưởng đến cấu trúc chi phí logistics mà còn định hình cách thức tổ chức hệ thống logistics trong doanh nghiệp.

❖ Sự phát triển của công nghệ

Công nghệ là yếu tố then chốt giúp nâng cao hiệu quả logistics ngược trong bối cảnh hiện đại. Việc ứng dụng các công nghệ như mã QR, barcode, hệ thống quản lý kho (WMS), hay các nền tảng dữ liệu giúp doanh nghiệp kiểm soát chính xác số lượng, trạng thái và vị trí của hàng hóa thu hồi. Đối với logistics ngược – nơi mà dữ liệu thường phân tán và dễ sai lệch – công nghệ đóng vai trò giảm thiểu rủi ro và nâng cao khả năng truy xuất. Hệ thống thông tin tích hợp là nền tảng để tối ưu hóa dòng chảy trong chuỗi cung ứng, bao gồm cả dòng chảy ngược.

❖ Hành vi khách hàng và các bên trung gian

Logistics ngược phụ thuộc trực tiếp vào việc sản phẩm được trả lại từ thị trường, do đó hành vi của khách hàng và các bên trung gian (nhà phân phối, đại lý) có ảnh hưởng rất lớn. Nếu khách hàng không có ý thức hoàn trả bao bì hoặc nhà phân phối không tuân thủ quy trình, doanh nghiệp sẽ gặp khó khăn trong việc tổ chức thu hồi. Khác với logistics thuận – nơi doanh nghiệp chủ động kiểm soát dòng chảy, logistics ngược mang tính “bị động”, do đó phụ thuộc nhiều vào sự hợp tác của các bên. Đây là một trong những nguyên nhân khiến logistics ngược thường kém hiệu quả hơn nếu không có cơ chế kiểm soát phù hợp.

1.3.2. Các nhân tố chủ quan**❖ Nguồn lực tài chính**

Nguồn lực tài chính là nền tảng để doanh nghiệp triển khai các hoạt động logistics ngược một cách hiệu quả. Logistics ngược thường phát sinh thêm chi phí như vận chuyển hai chiều, lưu kho, kiểm đếm và xử lý hàng hóa. Do đó, doanh nghiệp có tiềm lực tài chính mạnh sẽ có khả năng đầu tư vào công nghệ, hệ thống kho bãi và phương tiện vận tải, từ đó nâng cao hiệu quả vận hành. Năng lực tài chính quyết định mức độ hiện đại hóa hệ thống logistics của doanh nghiệp.

❖ Nguồn lực nhân sự

Nhân sự là yếu tố trực tiếp vận hành logistics ngược và có ảnh hưởng lớn đến độ chính xác của toàn bộ hệ thống. Do đặc thù phải kiểm đếm, phân loại và

xử lý hàng hóa trả về, logistics ngược đòi hỏi nhân viên phải có kỹ năng và tính cẩn thận cao. Nếu nhân sự thiếu kinh nghiệm hoặc không tuân thủ quy trình, sai lệch số liệu rất dễ xảy ra, kéo theo khó khăn trong đối soát và quản lý tài sản. Yếu tố con người là một trong những biến số quan trọng nhất ảnh hưởng đến hiệu quả logistics.

❖ Hệ thống thông tin và công nghệ nội bộ

Hệ thống thông tin nội bộ quyết định khả năng kiểm soát và đồng bộ dữ liệu trong logistics ngược. Nếu doanh nghiệp sử dụng hệ thống dữ liệu tập trung, thông tin sẽ được cập nhật theo thời gian thực, giúp dễ dàng theo dõi, đối soát và truy xuất. Ngược lại, nếu sử dụng các công cụ rời rạc như Excel cá nhân hoặc trao đổi qua các ứng dụng không chính thức, sẽ dẫn đến tình trạng sai lệch dữ liệu và mất kiểm soát. Thông tin chính xác là điều kiện tiên quyết để tối ưu hóa chuỗi cung ứng.

❖ Mức độ phối hợp giữa các bộ phận và đối tác

Logistics ngược liên quan đến nhiều bên như bộ phận vận hành, kho, vận tải, nhà phân phối và nhà máy. Do đó, hiệu quả hoạt động phụ thuộc lớn vào mức độ phối hợp giữa các bên này. Nếu thông tin không được chia sẻ kịp thời hoặc quy trình không đồng bộ, sẽ dẫn đến chậm trễ, sai lệch và phát sinh chi phí. Ngược lại, khi các bên phối hợp chặt chẽ, doanh nghiệp có thể tối ưu hóa lộ trình thu hồi, giảm chi phí vận tải và nâng cao hiệu quả vận hành.

1.4. Các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả quy trình logistics ngược

1.4.1. Nhóm chỉ tiêu kinh tế

Nhóm chỉ tiêu này phản ánh khả năng kiểm soát chi phí và tạo ra giá trị kinh tế từ hoạt động logistics ngược. Đây là cơ sở giúp doanh nghiệp đánh giá hiệu quả tài chính của quá trình thu hồi, xử lý và tái sử dụng sản phẩm hoặc bao bì sau sử dụng.

Chi phí logistics ngược (RLC)

$$RLC = C_t + C_v + C_k + C_l + C_x$$

Trong đó: C_t : Chi phí thu hồi C_v : Chi phí vận chuyển C_k : Chi phí kiểm tra và phân loại C_l : Chi phí lưu kho C_x : Chi phí xử lý

Ý nghĩa: Chỉ tiêu này phản ánh tổng chi phí phát sinh trong toàn bộ quy trình logistics ngược, từ giai đoạn thu hồi đến xử lý sản phẩm hoặc bao bì sau sử dụng. Chỉ tiêu giúp doanh nghiệp đánh giá khả năng kiểm soát chi phí và hiệu quả sử dụng nguồn lực. Giá trị càng thấp cho thấy doanh nghiệp tối ưu hóa hoạt động tốt hơn, góp phần nâng cao hiệu quả tài chính và khả năng cạnh tranh.

1.4.2. Nhóm chỉ tiêu vận hành

Nhóm chỉ tiêu này phản ánh hiệu quả tổ chức và vận hành của quy trình logistics ngược.

$$\text{Tỷ lệ thu hồi} = \frac{\text{Số lượng thu hồi}}{\text{Tổng số lượng đã phân phối}} \times 100\%$$

Ý nghĩa: Chỉ tiêu này phản ánh khả năng thu gom sản phẩm, bao bì hoặc thiết bị tái hàng từ thị trường sau khi sử dụng. Tỷ lệ thu hồi càng cao cho thấy hệ thống thu gom hoạt động hiệu quả, giúp giảm thất thoát tài sản, gia tăng khả năng tái sử dụng và hỗ trợ doanh nghiệp tiết kiệm chi phí.

1.4.3. Nhóm chỉ tiêu môi trường

Nhóm chỉ tiêu này phản ánh mức độ đóng góp của hoạt động logistics ngược đối với mục tiêu phát triển bền vững và bảo vệ môi trường.

$$\text{Tỷ lệ giảm thiểu chất thải} = \frac{\text{Khối lượng chất thải giảm}}{\text{Tổng khối lượng chất thải}} \times 100\%$$

Ý nghĩa: Chỉ tiêu này phản ánh khả năng giảm lượng chất thải phát sinh thông qua hoạt động tái sử dụng và tái chế sản phẩm. Chỉ tiêu càng cao cho thấy doanh nghiệp tận dụng hiệu quả nguồn tài nguyên, giảm áp lực lên môi trường và hệ thống xử lý chất thải, đồng thời góp phần hướng đến phát triển bền vững và mô hình kinh tế tuần hoàn.

1.5. Các quy định pháp lý liên quan

Hoạt động logistics ngược chịu sự điều chỉnh của nhiều khung pháp lý nhằm đảm bảo tính minh bạch, hiệu quả và bảo vệ môi trường trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Tại Việt Nam, hệ thống pháp luật liên quan đến logistics ngược được xây dựng tương đối toàn diện, bao gồm các quy định về môi trường, thương mại, vận tải và kế toán.

Quy định về bảo vệ môi trường và thu hồi sản phẩm sau sử dụng.

Theo Luật Bảo vệ môi trường năm 2020, doanh nghiệp có trách nhiệm thu hồi, tái chế và xử lý sản phẩm, bao bì sau sử dụng theo cơ chế trách nhiệm mở rộng của nhà sản xuất (EPR), qua đó thúc đẩy việc hình thành hệ thống logistics ngược trong doanh nghiệp. Quy định này góp phần giảm thiểu chất thải, tăng cường tái chế và hướng đến phát triển bền vững.

Quy định về quản lý chất thải và tái chế.

Nghị định số 08/2022/NĐ-CP quy định chi tiết về phân loại, thu gom, vận chuyển và xử lý chất thải, trong đó nhấn mạnh trách nhiệm của doanh nghiệp trong việc tổ chức thu hồi và xử lý chất thải phát sinh từ hoạt động sản xuất kinh doanh. Điều này đặc biệt quan trọng đối với logistics ngược liên quan đến bao bì, pallet và thiết bị tải hàng cần tái sử dụng hoặc tiêu hủy theo quy định.

Quy định về thương mại và bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng.

Luật Thương mại 2005 quy định rõ về quyền và nghĩa vụ của các bên trong giao dịch mua bán hàng hóa, bao gồm các điều khoản liên quan đến đổi trả và hoàn trả hàng hóa. Đồng thời, Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng 2010 yêu cầu doanh nghiệp phải xây dựng chính sách đổi trả minh bạch, tạo cơ sở phát sinh dòng logistics ngược từ khách hàng.

Quy định về vận tải và lưu thông hàng hóa.

Các quy định về vận tải yêu cầu hàng hóa khi lưu thông phải có đầy đủ chứng từ hợp lệ, bao gồm cả hàng hóa thu hồi trong logistics ngược. Đối với các loại hàng hóa đặc thù như chất thải hoặc hàng nguy hại, doanh nghiệp cần tuân thủ các quy định.

Quy định về kế toán và kiểm soát nội bộ.

Theo Thông tư 200/2014/TT-BTC, các nghiệp vụ liên quan đến hàng hóa trả lại, chi phí thu hồi và xử lý phải được ghi nhận đầy đủ trong hệ thống kế toán doanh nghiệp (Bộ Tài chính, 2014). Điều này giúp doanh nghiệp kiểm soát hiệu quả dòng tiền và đánh giá chính xác hiệu quả hoạt động logistics ngược.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH LOGISTICS NGƯỢC TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN TIẾP VẬN HÒA PHÁT

2.1. Khái quát về Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát

2.1.1. Giới thiệu tổng quan

- Tên quốc tế: HOA PHAT LOGISTICS JOINT STOCK COMPANY
- Tên viết tắt: HPL., JSC
- Logo:



Hình 2.1.1. Logo công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát

- Mã số thuế: 0104517191
- Địa chỉ: số 20 Thạch Bàn, phường Thạch Bàn, quận Long Biên, Hà Nội
- Người đại diện: NGUYỄN ĐẮC THẮNG
- Điện thoại: 02436331986
- Ngày hoạt động: 2010-03-09
- Loại hình doanh nghiệp: Công ty cổ phần ngoài NN

2.1.2. Lịch sử hình thành và phát triển

Quá trình phát triển của Hòa Phát Logistics là một hành trình nỗ lực không ngừng, khẳng định vị thế từ một doanh nghiệp khởi nghiệp đến một đơn vị logistics hàng đầu:

- Giai đoạn hình thành (Năm 2010): Công ty được thành lập trong bối cảnh thị trường logistics Việt Nam bắt đầu chuyển mình mạnh mẽ. Xuất phát điểm là một đơn vị nhỏ với số vốn khiêm tốn và đội ngũ nhân sự vốn vắn 07 người, Hòa

Phát Logistics đã đặt những nền móng đầu tiên bằng sự nhiệt huyết và tinh thần trách nhiệm cao.

- Giai đoạn xây dựng và tích lũy (2011 - 2020): Trong một thập kỷ đầu tiên, công ty tập trung mở rộng mạng lưới dịch vụ vận chuyển đa phương thức (đường bộ, đường biển, đường sắt) và các dịch vụ hỗ trợ như khai báo hải quan, kho bãi. Việc tập trung vào chất lượng dịch vụ đã giúp Hòa Phát Logistics chiếm được lòng tin của các khách hàng lớn trong các ngành chủ lực như F&B (Tiêu dùng nhanh), Lương thực - Thực phẩm, và Điện tử.

- Giai đoạn bứt phá và khẳng định vị thế (2021 - Nay): Sau hơn 15 năm hoạt động, Hòa Phát Logistics đã đạt được những con số ấn tượng:

- Quy mô nhân sự: Phát triển lên hơn 200 nhân sự chuyên môn cao, giàu kinh nghiệm và khả năng thích ứng linh hoạt.
- Năng lực vận tải: Sở hữu và quản lý đội xe hùng hậu với hơn 300 phương tiện hiện đại (từ xe tải 2,5 tấn đến đầu kéo container 20 tấn), đảm bảo duy trì chất lượng kỹ thuật ổn định.
- Mạng lưới phủ sóng: Dịch vụ có mặt tại 63 tỉnh thành với hai chi nhánh lớn tại Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh, giúp tối ưu hóa luồng vận chuyển Bắc - Trung - Nam.
- Tốc độ tăng trưởng: Duy trì doanh thu tăng trưởng bình quân trên 20%/năm, khẳng định vị thế vững chắc trong ngành tiếp vận nội địa.

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

*** Tầm nhìn**

Đến năm 2030, Hòa Phát Logistics trở thành công ty hàng đầu trong lĩnh vực logistics tích hợp tại thị trường Việt Nam và Đông Nam Á.

*** Sứ mệnh**

- Áp dụng công nghệ hiện đại, phát triển logistics xanh và bền vững.
- Liên tục cải tiến hướng đến dịch vụ tối ưu nhất cho khách hàng.
- Tạo ra giá trị cho cổ đông, đối tác và nhân viên.

* Giá trị cốt lõi



Hình 2.1.2. Hình giá trị cốt lõi của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát

- Dịch vụ hoàn hảo:

- + Đặt khách hàng làm trung tâm trong mọi suy nghĩ và hành động.
- + Xác định sự tín nhiệm, hài lòng của khách hàng là mục tiêu hàng đầu.

- Học hỏi – cải tiến liên tục:

- + Không ngừng cải tiến, sáng tạo trong công việc hằng ngày nhằm tối ưu chi phí và nâng cao hiệu suất.
- + Chủ động thích ứng với sự thay đổi để tận dụng và phát huy các cơ hội mới.
- + Luôn học hỏi, nâng cao năng lực bản thân.

- Chính trực:

- + Đặt lợi ích của công ty là kim chỉ nam cho mọi hành động và quyết định.
- + Luôn cam kết và trách nhiệm trong mọi nhiệm vụ.
- + Trung thực, liêm chính.

- Tinh thần đồng đội:
 - + Biết lắng nghe và tôn trọng.
 - + Tin tưởng và đồng cảm.
 - + Hỗ trợ cùng hoàn thành nhiệm vụ.
- Nhiệt tâm:
 - + Luôn hăng hái, chủ động trong công việc.
 - + Thực hiện công việc với sự nhiệt huyết và đam mê.

2.1.4. Ngành nghề kinh doanh

Hòa Phát Logistics là công ty hàng đầu cung cấp các dịch vụ đáng tin cậy trong vận tải đường bộ, đường biển và đường sắt, kho bãi,.. bao gồm 6 dịch vụ:

- Vận tải đường bộ
- Vận tải đường sắt Bắc – Nam
- Vận tải đường biển – sông
- Dịch vụ vận tải phân phối
- Dịch vụ thuê kho, bãi
- Dịch vụ kê khai thuế xuất khẩu

❖ Vận tải đường bộ

Dịch vụ vận tải đường bộ là một trong những lĩnh vực kinh doanh chủ lực của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo hoạt động lưu thông hàng hóa trong chuỗi cung ứng. Công ty cung cấp đa dạng các dịch vụ giao nhận và vận chuyển như tập kết hàng hóa về kho, bảo quản, phân loại, bốc xếp và tổ chức vận chuyển đến các địa điểm theo yêu cầu của khách hàng. Bên cạnh đó, doanh nghiệp còn triển khai vận chuyển hàng hóa từ các cảng lớn như Hải Phòng, Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh đi các tỉnh, cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức, vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng, hàng rời, hàng đặc biệt, cũng như các hoạt động vận chuyển hàng quá cảnh, tạm nhập – tái xuất và tạm xuất – tái nhập. Ngoài ra, công ty còn cung cấp dịch vụ lưu kho và phân

phối hàng hóa, góp phần hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics trọn gói cho khách hàng.

Nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, Hòa Phát Logistics không ngừng đầu tư vào cơ sở vật chất và phương tiện vận tải với hệ thống hơn 200 xe đầu kéo và xe tải đa dạng tải trọng từ 1 tấn đến 60 tấn, đáp ứng linh hoạt nhiều loại hàng hóa khác nhau. Đồng thời, doanh nghiệp chú trọng phát triển nguồn nhân lực với đội ngũ nhân viên được đào tạo chuyên nghiệp, có tinh thần trách nhiệm cao, đảm bảo quá trình vận chuyển diễn ra an toàn và hiệu quả. Hoạt động vận tải được duy trì liên tục, kể cả vào cuối tuần, nhằm đáp ứng kịp thời nhu cầu của khách hàng.

Bên cạnh đó, công ty cam kết cung cấp dịch vụ vận chuyển nhanh chóng, đúng tiến độ với mức chi phí cạnh tranh và ổn định. Hàng hóa của khách hàng được đảm bảo an toàn trong suốt quá trình vận chuyển, hạn chế tối đa tình trạng mất mát hoặc hư hỏng. Doanh nghiệp cũng cung cấp dịch vụ tư vấn vận chuyển chuyên sâu, khảo sát hàng hóa và đề xuất phương án tối ưu nhằm giúp khách hàng tiết kiệm chi phí và nâng cao hiệu quả logistics. Nhờ đó, dịch vụ vận tải đường bộ của Hòa Phát Logistics ngày càng khẳng định được uy tín và vị thế trên thị trường.

❖ Vận tải đường sắt Bắc – Nam

Dịch vụ vận tải đường sắt là một trong những lĩnh vực kinh doanh quan trọng của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, đặc biệt phù hợp với việc vận chuyển các loại hàng hóa nặng, cồng kềnh và khối lượng lớn. So với vận tải đường bộ, đường biển hay đường hàng không, vận tải đường sắt có nhiều ưu điểm vượt trội về khả năng chuyên chở, chi phí và tính ổn định. Trong khi vận tải đường bộ gặp hạn chế về tải trọng, vận tải hàng không có chi phí cao và vận tải đường biển không thuận tiện cho một số khu vực nội địa, thì vận tải đường sắt trở thành giải pháp tối ưu nhờ khả năng vận chuyển khối lượng lớn hàng hóa với chi phí hợp lý và ít bị ảnh hưởng bởi các yếu tố bên ngoài.

Hệ thống đường sắt tại Việt Nam được đầu tư tương đối đồng bộ từ Bắc vào Nam, kết nối hầu hết các tỉnh thành thông qua các ga hàng hóa, tạo điều kiện thuận

lợi cho hoạt động vận chuyển liên vùng. Một trong những ưu điểm nổi bật của vận tải đường sắt là tính an toàn cao, hàng hóa được đóng gói và bảo quản kỹ lưỡng, hạn chế tối đa tình trạng hư hỏng hay mất mát trong quá trình vận chuyển. Bên cạnh đó, lịch trình tàu được quy định chặt chẽ giúp đảm bảo thời gian giao nhận hàng đúng kế hoạch, tạo điều kiện cho doanh nghiệp chủ động trong việc tổ chức sản xuất và phân phối.

Ngoài ra, chi phí vận chuyển bằng đường sắt thường thấp và ổn định hơn so với các phương thức khác, giúp doanh nghiệp dễ dàng dự toán và kiểm soát chi phí logistics. Hình thức vận chuyển này cũng rất linh hoạt khi có thể đáp ứng đa dạng các loại hàng hóa từ hàng tiêu dùng, nông sản, vật liệu xây dựng đến máy móc, thiết bị và phương tiện vận tải như ô tô, xe máy. Thủ tục gửi hàng bằng đường sắt ngày càng được đơn giản hóa, đặc biệt khi kết hợp với các dịch vụ logistics trọn gói, giúp khách hàng tiết kiệm thời gian và công sức.

Với thế mạnh trong lĩnh vực giao nhận và vận tải, Hòa Phát Logistics cung cấp đa dạng các dịch vụ vận chuyển đường sắt như thu gom hàng lẻ, vận chuyển nguyên container hoặc nguyên toa, cũng như cung cấp các giải pháp vận chuyển linh hoạt theo mô hình kho – kho, ga – ga, kho – ga và ga – kho. Bên cạnh đó, công ty còn nhận vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, vận chuyển ô tô bằng tàu hỏa và tổ chức vận chuyển hàng hóa tuyến Bắc – Nam một cách chuyên nghiệp. Nhờ vào lịch trình tàu ổn định tại các ga lớn như Sóng Thần, Yên Viên, Giáp Bát, dịch vụ vận tải đường sắt của công ty ngày càng đáp ứng tốt nhu cầu vận chuyển hàng hóa với chi phí hợp lý, an toàn và đúng tiến độ.

❖ Vận tải đường biển – sông

Việt Nam sở hữu hệ thống sông ngòi và đường biển phong phú với khoảng 2.360 con sông, kênh lớn nhỏ có tổng chiều dài gần 42.000 km, cùng với hơn 3.200 km bờ biển, tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển vận tải đường thủy. Tuy nhiên, trên thực tế, hệ thống này mới chỉ được khai thác khoảng 8.000 km, tương đương với khoảng một phần sáu tổng chiều dài, cho thấy tiềm năng phát

triển của loại hình vận tải này vẫn còn rất lớn. Bên cạnh đó, Việt Nam có mật độ sông ngòi trung bình khoảng 0,6 km/km² và hệ thống cửa sông dày đặc, góp phần hình thành mạng lưới giao thông đường thủy liên kết giữa các vùng kinh tế. Với những lợi thế này, Việt Nam đã được UNESCO xếp vào nhóm các quốc gia có mạng lưới giao thông vận tải thủy dày đặc trên thế giới.

Hiện nay, cả nước có khoảng 45 tuyến giao thông đường thủy chính, phân bố tương đối đồng đều giữa các khu vực Bắc, Trung và Nam, cùng với hệ thống 126 cảng sông, hàng nghìn bến bốc xếp và bến khách, cơ bản đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách. Vận tải đường thủy và đường biển có ưu điểm nổi bật là chi phí thấp, khả năng vận chuyển khối lượng lớn hàng hóa và phù hợp với các tuyến vận chuyển quốc tế, đặc biệt là trong khu vực Đông Nam Á thông qua Biển Đông. Đây cũng là loại hình vận tải góp phần quan trọng trong việc đảm bảo an ninh kinh tế và quốc phòng.

Tuy nhiên, so với các phương thức vận tải khác, vận tải đường thủy vẫn còn một số hạn chế như phụ thuộc vào điều kiện thời tiết, tốc độ vận chuyển chậm và thường cần kết hợp với các phương thức vận tải khác để hoàn thành quá trình giao nhận hàng hóa. Mặc dù vậy, với chi phí cạnh tranh và khả năng chuyên chở lớn, vận tải đường thủy vẫn là lựa chọn tối ưu đối với các loại hàng hóa có khối lượng lớn, giá trị không cao hoặc không yêu cầu thời gian giao hàng gấp, như nông sản, nguyên vật liệu, than đá, gỗ, máy móc và thiết bị.

Trong lĩnh vực này, Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát cung cấp đa dạng các dịch vụ vận tải đường biển và đường thủy nội địa như vận chuyển hàng nguyên container và hàng lẻ (FCL/LCL), vận chuyển kết hợp đa phương thức giữa đường biển với đường bộ hoặc đường hàng không, cũng như dịch vụ giao nhận hàng tận nơi (door-to-door). Ngoài ra, công ty còn thực hiện vận chuyển container nội địa giữa các cảng lớn như Hải Phòng, Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh, đồng thời cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng nhập khẩu từ các thị trường quốc tế như châu Á, châu Âu và châu Mỹ về Việt Nam.

Bên cạnh đó, Hòa Phát Logistics cam kết đảm bảo an toàn hàng hóa và bảo mật thông tin khách hàng trong suốt quá trình vận chuyển. Doanh nghiệp cũng hỗ trợ tư vấn các dịch vụ liên quan như bảo hiểm hàng hóa, thủ tục hải quan và lựa chọn phương thức vận chuyển tối ưu, giúp khách hàng tiết kiệm chi phí và nâng cao hiệu quả logistics. Nhờ đó, dịch vụ vận tải đường thủy và đường biển của công ty ngày càng khẳng định được vai trò quan trọng trong hệ thống dịch vụ logistics tổng thể.

❖ Dịch vụ vận tải phân phối

Dịch vụ vận tải và phân phối là một trong những lĩnh vực kinh doanh cốt lõi của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối các khâu trong chuỗi cung ứng hàng hóa. Với hơn 15 năm kinh nghiệm trong ngành logistics, doanh nghiệp đã xây dựng được hệ thống vận hành chuyên nghiệp, đáp ứng hiệu quả nhu cầu vận chuyển và phân phối hàng hóa trên phạm vi toàn quốc.

Trong lĩnh vực này, Hòa Phát Logistics cung cấp các giải pháp vận tải đa dạng, bao gồm vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ trong nước và quá cảnh, vận tải đường biển, cũng như vận chuyển các loại hàng hóa đặc thù như hàng siêu trường, siêu trọng và hàng phục vụ hội chợ, triển lãm. Bên cạnh hoạt động vận tải, doanh nghiệp còn tổ chức hệ thống phân phối hàng hóa thông qua mạng lưới kho bãi và dịch vụ giao nhận, giúp hàng hóa được luân chuyển từ nơi sản xuất đến tay người tiêu dùng một cách nhanh chóng và hiệu quả.

Ngoài ra, công ty còn cung cấp các dịch vụ hỗ trợ như khai báo hải quan, lưu kho, ký gửi và đại lý phân phối, góp phần hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics trọn gói. Nhờ đó, khách hàng có thể tối ưu hóa hoạt động vận chuyển và phân phối, giảm thiểu chi phí và thời gian trong quá trình lưu thông hàng hóa.

Với định hướng lấy khách hàng làm trung tâm, Hòa Phát Logistics luôn chú trọng nâng cao chất lượng dịch vụ thông qua việc đầu tư vào nguồn nhân lực, chuẩn hóa quy trình vận hành và mở rộng mạng lưới phân phối. Nhờ đó, dịch vụ

vận tải và phân phối của doanh nghiệp ngày càng khẳng định được uy tín và năng lực cạnh tranh trên thị trường.

❖ Dịch vụ kê khai thuế xuất khẩu

Dịch vụ thủ tục hải quan là một trong những hoạt động quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, đóng vai trò hỗ trợ trực tiếp cho hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa. Trong bối cảnh thủ tục hải quan giữa các quốc gia có sự khác biệt và ngày càng phức tạp, việc sử dụng dịch vụ khai báo hải quan chuyên nghiệp giúp doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro, tiết kiệm thời gian và chi phí trong quá trình thông quan hàng hóa. Nhận thức được điều đó, Hòa Phát Logistics cung cấp các giải pháp dịch vụ hải quan toàn diện, phù hợp với từng loại hình xuất nhập khẩu và đặc điểm của từng mặt hàng.

Với đội ngũ nhân viên được đào tạo chuyên sâu và có chứng chỉ nghiệp vụ đại lý hải quan, công ty có khả năng thay mặt khách hàng làm việc với cơ quan hải quan và các cơ quan quản lý liên quan, đảm bảo quá trình thông quan diễn ra đúng quy định pháp luật. Doanh nghiệp thực hiện khai báo hải quan điện tử thông qua các phần mềm chuyên dụng có bản quyền, đồng thời xử lý các lô hàng đặc biệt yêu cầu giấy phép theo quy định. Ngoài ra, công ty còn hỗ trợ khách hàng trong việc tư vấn lựa chọn loại hình khai báo phù hợp, xác định mã HS Code, tính thuế và áp dụng các chính sách thuế ưu đãi nhằm tối ưu chi phí.

Bên cạnh đó, Hòa Phát Logistics cung cấp dịch vụ hỗ trợ toàn diện đối với các tình huống phát sinh trong quá trình thông quan, như xử lý hàng hóa bị kiểm tra, hướng dẫn bổ sung chứng từ hoặc điều chỉnh khai báo khi cần thiết. Doanh nghiệp cũng tư vấn cho khách hàng về cách khai báo trị giá hải quan phù hợp với quy định của từng quốc gia, giúp hạn chế rủi ro và tránh các vấn đề liên quan đến thuế nhập khẩu.

Các loại hình dịch vụ khai báo hải quan mà công ty cung cấp bao gồm xuất nhập khẩu kinh doanh, gia công, sản xuất xuất khẩu, xuất nhập khẩu tại chỗ, quá cảnh, cũng như tạm nhập – tái xuất và tạm xuất – tái nhập. Nhờ sự đa dạng trong

dịch vụ và kinh nghiệm thực tiễn, công ty có thể đáp ứng linh hoạt nhu cầu của nhiều nhóm khách hàng khác nhau.

Nhìn chung, dịch vụ thủ tục hải quan của Hòa Phát Logistics góp phần quan trọng trong việc đảm bảo quá trình lưu thông hàng hóa quốc tế diễn ra thuận lợi, đúng quy định và hiệu quả. Đây cũng là một mắt xích không thể thiếu trong việc hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics trọn gói mà doanh nghiệp cung cấp.

❖ Dịch vụ thuê kho, bãi

Dịch vụ kho bãi và bốc xếp hàng hóa là một trong những lĩnh vực kinh doanh quan trọng của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, góp phần hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics trọn gói. Doanh nghiệp cung cấp hệ thống kho bãi đạt tiêu chuẩn, phù hợp với nhiều loại hàng hóa khác nhau, đặc biệt là các mặt hàng có yêu cầu bảo quản cao như nông sản, gỗ, phân bón, hóa chất và các sản phẩm công nghiệp. Hệ thống kho được đầu tư hiện đại với tổng diện tích hơn 10.000 m² tại các khu vực trọng điểm như Hà Nội và Nghệ An, đáp ứng tốt nhu cầu lưu trữ và phân phối hàng hóa của khách hàng.

Bên cạnh đó, Hòa Phát Logistics cung cấp đa dạng các hình thức cho thuê kho bãi nhằm phù hợp với nhu cầu của từng khách hàng, bao gồm lưu kho theo tấn/tháng, mét vuông/tháng, container/ngày hoặc cho thuê kho riêng dưới sự kiểm soát của khách hàng. Công ty cũng đầu tư đầy đủ các trang thiết bị hỗ trợ như xe nâng hàng, cần cẩu di động, góp phần nâng cao hiệu quả trong quá trình bốc dỡ và lưu trữ hàng hóa. Việc kết hợp giữa hệ thống kho bãi và trang thiết bị hiện đại đã giúp doanh nghiệp hình thành các trung tâm logistics quy mô lớn, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động lưu thông và phân phối hàng hóa.

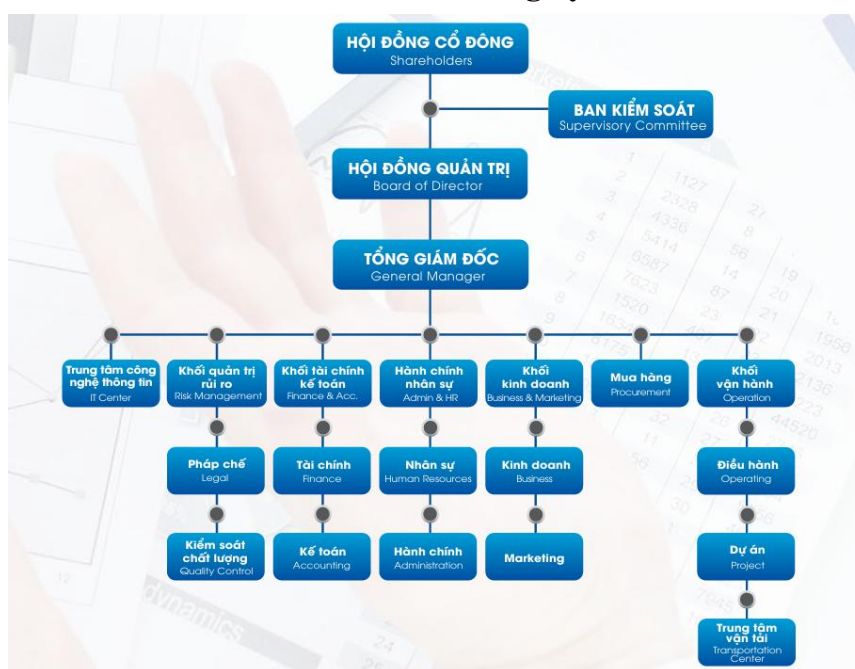
Ngoài dịch vụ kho bãi, công ty còn cung cấp dịch vụ bốc xếp và giao nhận hàng hóa chuyên nghiệp, đóng vai trò quan trọng trong hệ thống phân phối. Đội ngũ nhân viên bốc xếp được đào tạo bài bản, có sức khỏe, tinh thần trách nhiệm cao và khả năng xử lý công việc nhanh chóng, đảm bảo quá trình bốc dỡ hàng hóa

diễn ra an toàn và hiệu quả. Công ty hỗ trợ khách hàng trong toàn bộ quá trình bốc xếp tại kho, bãi xe cũng như tại điểm giao nhận, đặc biệt trong trường hợp khách hàng không có nhân lực thực hiện.

Dịch vụ bốc xếp của Hòa Phát Logistics được triển khai linh hoạt đối với nhiều loại hàng hóa khác nhau như vật tư xây dựng, nông sản, hải sản, hàng tiêu dùng, thiết bị công nghệ, nguyên vật liệu sản xuất và thành phẩm. Ngoài ra, doanh nghiệp còn cung cấp dịch vụ bốc xếp tại kho bãi, nhà xưởng, sân bay và cảng, đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng trong nhiều lĩnh vực. Nhờ đó, dịch vụ kho bãi và bốc xếp của công ty không chỉ giúp khách hàng tiết kiệm thời gian và chi phí mà còn góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động logistics tổng thể.

2.1.5. Cơ cấu tổ chức

2.1.5.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức của công ty



Hình 2.1.3. Sơ đồ cơ cấu tổ chức Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát

2.1.5.2. Chức năng và nhiệm vụ

📌 Cấp quản trị

+ Hội đồng cổ đông

Hội đồng cổ đông là cơ quan có quyền lực cao nhất trong công ty, đại diện cho toàn bộ các cổ đông góp vốn. Bộ phận này có chức năng định hướng chiến lược phát triển dài hạn và đưa ra các quyết định quan trọng liên quan đến hoạt động của doanh nghiệp.

Về nhiệm vụ, Hội đồng cổ đông thực hiện thông qua các báo cáo tài chính, quyết định phân chia lợi nhuận, đồng thời bầu và giám sát Hội đồng quản trị nhằm đảm bảo hoạt động của công ty đi đúng định hướng.

+ **Ban kiểm soát**

Ban kiểm soát có chức năng giám sát và kiểm tra tính minh bạch trong hoạt động của doanh nghiệp. Bộ phận này đảm bảo rằng các hoạt động tài chính và quản trị được thực hiện đúng quy định pháp luật.

Nhiệm vụ chính bao gồm kiểm tra báo cáo tài chính, giám sát việc tuân thủ quy định nội bộ và pháp luật, cũng như phát hiện và kiến nghị xử lý các sai phạm nếu có.

+ **Hội đồng quản trị**

Hội đồng quản trị là cơ quan quản lý trực tiếp, chịu trách nhiệm hoạch định chiến lược và giám sát hoạt động điều hành của công ty.

Các nhiệm vụ chủ yếu gồm xây dựng kế hoạch kinh doanh, ban hành các chính sách quản trị và bổ nhiệm Tổng giám đốc để điều hành hoạt động hàng ngày của doanh nghiệp.

+ **Tổng giám đốc**

Tổng giám đốc là người điều hành cao nhất trong hoạt động thường nhật của công ty, chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện các chiến lược đã được Hội đồng quản trị phê duyệt.

Nhiệm vụ của Tổng giám đốc bao gồm quản lý toàn bộ các phòng ban, điều phối nguồn lực, kiểm soát hoạt động kinh doanh và chịu trách nhiệm về hiệu quả hoạt động của công ty.

 Các phòng ban chức năng

+ **Trung tâm công nghệ thông tin**

Trung tâm công nghệ thông tin có chức năng quản lý và vận hành toàn bộ hệ thống công nghệ của doanh nghiệp. Bộ phận này đảm bảo hệ thống phần mềm và dữ liệu phục vụ cho hoạt động logistics luôn ổn định và an toàn.

Nhiệm vụ chính bao gồm phát triển và bảo trì hệ thống phần mềm quản lý vận tải, đảm bảo an ninh dữ liệu và hỗ trợ kỹ thuật cho các phòng ban.

+ **Khối quản trị rủi ro**

Khối quản trị rủi ro có chức năng nhận diện, đánh giá và kiểm soát các rủi ro có thể phát sinh trong hoạt động của doanh nghiệp. Bộ phận này thực hiện phân tích các yếu tố rủi ro liên quan đến vận tải, tài chính và pháp lý, từ đó xây dựng các biện pháp phòng ngừa và giảm thiểu thiệt hại. Đồng thời, khối quản trị rủi ro còn phối hợp với các phòng ban khác nhằm đảm bảo hoạt động của doanh nghiệp tuân thủ các quy định pháp luật và nâng cao tính an toàn trong vận hành.

Pháp chế: Bộ phận pháp chế chịu trách nhiệm đảm bảo tính pháp lý trong toàn bộ hoạt động của doanh nghiệp. Cụ thể, bộ phận này thực hiện soạn thảo, rà soát hợp đồng, tư vấn pháp lý cho các phòng ban và xử lý các tranh chấp phát sinh trong quá trình kinh doanh. Ngoài ra, pháp chế còn đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo doanh nghiệp tuân thủ các quy định của pháp luật hiện hành.

Kiểm soát chất lượng: Bộ phận kiểm soát chất lượng có chức năng giám sát và đánh giá chất lượng dịch vụ logistics của doanh nghiệp. Nhiệm vụ chính của bộ phận này là kiểm tra việc tuân thủ quy trình vận hành, đánh giá hiệu quả hoạt động và đề xuất các giải pháp cải tiến nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ. Đây là bộ phận góp phần đảm bảo tính ổn định và uy tín của doanh nghiệp trên thị trường.

+ **Khối tài chính kế toán:**

Khối tài chính – kế toán giữ vai trò quản lý toàn bộ hoạt động tài chính của doanh nghiệp, đảm bảo việc sử dụng nguồn vốn hiệu quả và minh bạch. Bộ phận này thực hiện lập báo cáo tài chính, quản lý dòng tiền và kiểm soát chi phí nhằm tối ưu hóa lợi nhuận. Đồng thời, khối tài chính – kế toán còn cung cấp các thông tin tài chính quan trọng để hỗ trợ ban lãnh đạo trong việc ra quyết định.

+ **Hành chính – nhân sự**

Bộ phận hành chính – nhân sự có chức năng quản lý nguồn nhân lực và các hoạt động hành chính nội bộ của doanh nghiệp. Nhiệm vụ chính bao gồm tuyển dụng, đào tạo, đánh giá nhân sự và xây dựng chính sách đãi ngộ nhằm phát triển đội ngũ nhân viên. Bên cạnh đó, bộ phận này còn đảm bảo các hoạt động hành chính diễn ra hiệu quả, góp phần tạo môi trường làm việc ổn định và chuyên nghiệp.

+ **Khối kinh doanh**

Khối kinh doanh có chức năng phát triển thị trường và tạo doanh thu cho doanh nghiệp thông qua việc tìm kiếm khách hàng, đàm phán và ký kết hợp đồng. Bộ phận này đồng thời duy trì và phát triển mối quan hệ với khách hàng nhằm nâng cao sự hài lòng và lòng trung thành. Ngoài ra, hoạt động marketing hỗ trợ quảng bá dịch vụ, xây dựng thương hiệu và nghiên cứu thị trường, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

+ **Bộ phận mua hàng**

Bộ phận mua hàng có chức năng đảm bảo nguồn cung đầu vào phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp. Bộ phận này thực hiện tìm kiếm, lựa chọn nhà cung cấp, đàm phán giá cả và kiểm soát chi phí mua hàng nhằm tối ưu hóa chi phí. Đồng thời, bộ phận mua hàng còn đảm bảo chất lượng vật tư và dịch vụ đầu vào đáp ứng yêu cầu vận hành.

+ **Khối vận hành**

Khối vận hành là bộ phận cốt lõi trong doanh nghiệp logistics, chịu trách nhiệm trực tiếp triển khai các hoạt động vận chuyển và giao nhận hàng hóa. Bộ phận này thực hiện tổ chức vận tải, điều phối phương tiện và giám sát toàn bộ quá trình giao nhận nhằm đảm bảo hàng hóa được vận chuyển đúng thời gian và địa điểm. Ngoài ra, khối vận hành còn đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa chi phí và nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện.

Về nhiệm vụ cụ thể, bộ phận điều hành vận tải tiếp nhận thông tin đơn hàng từ khách hàng (ví dụ Carlsberg), sau đó tiến hành phân tích yêu cầu vận chuyển,

xác định số lượng phương tiện cần thiết và lập kế hoạch vận chuyển phù hợp. Tiếp theo, nhân viên điều hành thực hiện điều phối xe và tài xế, xây dựng lộ trình vận chuyển tối ưu nhằm giảm thiểu chi phí và thời gian giao hàng.

Trong quá trình thực hiện vận chuyển, bộ phận này có nhiệm vụ theo dõi tiến độ giao hàng thông qua hệ thống quản lý, cập nhật trạng thái đơn hàng và xử lý các sự cố phát sinh như chậm trễ, thay đổi lịch trình hoặc sự cố phương tiện. Đồng thời, bộ phận điều hành vận tải còn phối hợp với các bộ phận khác như kinh doanh, kho vận và tài chính để đảm bảo sự đồng bộ trong toàn bộ chuỗi cung ứng.

Đặc biệt, trong hoạt động logistics ngược, bộ phận điều hành vận tải đóng vai trò quan trọng trong việc tổ chức thu hồi bao bì và thiết bị tải hàng như pallet, kết bia. Việc tận dụng các chuyến xe chiều về để thực hiện thu hồi không chỉ giúp giảm chi phí vận tải mà còn hạn chế tình trạng xe chạy rỗng, từ đó nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện. Hoạt động này góp phần quan trọng trong việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng và bảo vệ môi trường thông qua việc tái sử dụng bao bì.

Ngoài ra, hiệu quả hoạt động của bộ phận điều hành vận tải còn được đánh giá thông qua các chỉ tiêu như tỷ lệ giao hàng đúng hạn, chi phí vận tải trên mỗi đơn hàng, tỷ lệ xe chạy rỗng và thời gian quay vòng phương tiện. Việc kiểm soát tốt các chỉ tiêu này giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và cải thiện chất lượng dịch vụ logistics.

2.1.6. Nguồn lực

2.1.6.1. Cơ sở vật chất

STT	Chỉ tiêu	Số lượng	Mô tả
1	Trụ sở chính	1	Hà Nội
2	Chi nhánh	2	TP.HCM, Đà Nẵng
3	Nhân sự	>200 người	Đội ngũ nhân sự hiện có
4	Xe đầu kéo và xe tải	>200 xe	Vận tải đường bộ
5	Xe đầu kéo FAW mới bổ sung	21 xe	Đầu tư thêm năm 2025
6	Kho bãi	2	Hà Nội, Nghệ An
7	Tổng diện tích kho	>10.000 m ²	Đạt tiêu chuẩn lưu kho
8	Hệ thống GPS	100%	Giám sát phương tiện

Bảng 2.1.1. Bảng mô tả cơ sở vật chất của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát

Trong quá trình hoạt động, Hòa Phát Logistics hiện đặt trụ sở chính tại số 20 Thạch Bàn, phường Thạch Bàn, quận Long Biên, Hà Nội. Ngoài ra, công ty còn có các chi nhánh tại TP. Hồ Chí Minh và Đà Nẵng nhằm mở rộng phạm vi hoạt động và nâng cao khả năng cung ứng dịch vụ logistics trên toàn quốc. Việc bố trí mạng lưới văn phòng tại nhiều khu vực giúp doanh nghiệp thuận lợi hơn trong công tác điều phối vận tải, quản lý khách hàng và hỗ trợ hoạt động logistics đa phương thức. Ngoài ra, Hòa Phát Logistics đã đầu tư tương đối đồng bộ về hệ thống phương tiện vận tải, kho bãi và trang thiết bị nhằm nâng cao năng lực cung ứng dịch vụ logistics và vận tải hàng hóa.

Về hệ thống phương tiện vận tải, công ty hiện sở hữu hơn 200 xe đầu kéo và xe tải phục vụ vận chuyển hàng hóa đường bộ trên phạm vi toàn quốc. Hệ thống phương tiện này đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng container, hàng FMCG, hàng siêu trường siêu trọng và nhiều loại hàng hóa khác. Việc đầu tư đội xe lớn giúp doanh nghiệp chủ động trong công tác điều phối và nâng cao khả năng đáp ứng khách hàng.

Bên cạnh đó, công ty còn phát triển hệ thống kho bãi tại Hà Nội và Nghệ An với diện tích hơn 10.000 m² đạt tiêu chuẩn quốc tế nhằm phục vụ hoạt động lưu kho, phân phối và trung chuyển hàng hóa. Hệ thống kho được thiết kế phù hợp với nhiều nhóm hàng khác nhau như nông sản, gỗ, phân bón và hóa chất.

Ngoài hệ thống kho bãi, doanh nghiệp còn đầu tư nhiều thiết bị hỗ trợ vận hành như:

- Xe nâng hàng
- Cần cầu di động
- Pallet và thiết bị bốc xếp
- Hệ thống GPS giám sát phương tiện

Các trang thiết bị này giúp nâng cao hiệu quả bốc dỡ, giảm thời gian xử lý hàng hóa và hỗ trợ kiểm soát vận hành hiệu quả hơn



Hình 2.1.4. Hình ảnh xe của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát

2.1.6.2. Lực lượng lao động

	Năm 2023		Năm 2024		Năm 2025	
	Số lượng	Tỷ lệ (%)	Số lượng	Tỷ lệ (%)	Số lượng	Tỷ lệ (%)
Tổng số lao động	184	100	213	100	238	100
Phân theo giới tính						
Nam	101	54,89	114	53,52	125	52,52
Nữ	83	45,11	99	46,48	113	47,48
Phân theo trình độ lao động						
Đại học	55	29,89	72	33,80	86	36,13
Cao đẳng	39	21,20	47	22,07	55	23,11
Trung cấp	45	24,46	50	23,47	54	22,69
THPT	45	24,45	44	20,66	43	18,07

(Nguồn: Phòng nhân sự)

Bảng 2.1.2. Cơ cấu lao động của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn năm 2023 đến 2025

Nhận xét:

Qua bảng số liệu có thể thấy quy mô lao động của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát có xu hướng tăng liên tục qua các năm. Tổng số lao động tăng từ 184 người năm 2023 lên 213 người năm 2024 và đạt 238 người năm 2025. So với năm 2023, số lao động năm 2024 tăng 29 người, tương ứng tăng 15,76%; năm 2025 tiếp tục tăng 25 người, tương ứng tăng 11,74% so với năm 2024. Điều này cho thấy doanh nghiệp đang mở rộng quy mô hoạt động và gia tăng nhu cầu nhân lực nhằm đáp ứng sự phát triển của hoạt động kinh doanh.

Về cơ cấu lao động theo giới tính, lao động nam luôn chiếm tỷ trọng cao hơn lao động nữ trong toàn bộ giai đoạn nghiên cứu. Cụ thể, lao động nam chiếm 54,89% năm 2023, 53,52% năm 2024 và 52,52% năm 2025. Trong khi đó, lao động nữ lần lượt chiếm 45,11%, 46,48% và 47,48%. Tỷ trọng lao động nam có xu hướng giảm nhẹ, trong khi lao động nữ tăng dần qua các năm.

Nguyên nhân của xu hướng này có thể do lĩnh vực logistics và vận tải thường cần nhiều lao động thực hiện công việc liên quan đến vận hành kho bãi, điều phối vận tải, giao nhận và các hoạt động có cường độ lao động tương đối cao nên lực lượng lao động nam thường chiếm ưu thế. Tuy nhiên, cùng với sự phát triển công nghệ và xu hướng số hóa trong hoạt động logistics, doanh nghiệp đang tăng cường tuyển dụng nhân sự nữ ở các vị trí như chăm sóc khách hàng, quản lý dữ liệu, điều phối vận tải và hành chính.

Sự thay đổi này giúp doanh nghiệp xây dựng cơ cấu nhân sự cân đối hơn, tận dụng được điểm mạnh của nhiều nhóm lao động, góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và chất lượng dịch vụ.

Về cơ cấu lao động theo trình độ chuyên môn, lao động trình độ đại học chiếm tỷ trọng lớn và có xu hướng tăng mạnh qua các năm, từ 29,89% năm 2023 lên 33,80% năm 2024 và đạt 36,13% năm 2025. Lao động trình độ cao đẳng cũng tăng từ 21,20% lên 23,11% trong cùng giai đoạn. Trong khi đó, lao động trình độ THPT giảm từ 24,45% năm 2023 xuống còn 18,07% năm 2025, còn lao động trung cấp giảm nhẹ.

Nguyên nhân chủ yếu là do doanh nghiệp ngày càng chú trọng tuyển dụng nhân sự có trình độ chuyên môn cao nhằm đáp ứng yêu cầu quản lý và vận hành hiện đại. Sự phát triển của công nghệ thông tin, phần mềm quản lý vận tải, quản lý kho và hệ thống logistics thông minh đòi hỏi nguồn nhân lực có kỹ năng chuyên môn và khả năng ứng dụng công nghệ.

Việc gia tăng tỷ trọng lao động có trình độ đại học và cao đẳng mang lại tác động tích cực, giúp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, tăng hiệu quả quản lý và cải thiện năng suất lao động. Tuy nhiên, điều này cũng có thể làm tăng chi phí nhân sự do doanh nghiệp phải đầu tư nhiều hơn vào tuyển dụng, đào tạo và chế độ đãi ngộ nhằm giữ chân người lao động có trình độ cao.

2.1.6.3. Nguồn lực tài chính

Bảng 2.1.3. Tình hình tài sản của năm Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn năm 2023 đến 2025 (đvt: VNĐ, %)

STT	Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Chênh lệch Năm 2024/ Năm 2023 (%)	Chênh lệch Năm 2025/ Năm 2024(%)
A	TÀI SẢN NGẮN HẠN	182.472.694.321	237.220.135.825	174.821.146.630	+30,01%	-26,30%
I	Tiền và các khoản tương đương tiền	2.777.345.927	5.193.273.139	5.083.182.901	+86,98%	-2,12%
1	Tiền	2.777.345.927	5.193.273.139	4.125.536.220	+86,98%	-20,57%
II	Đầu tư tài chính ngắn hạn	18.400.000.000	53.055.693.344	21.290.267.606	+188,35%	-59,86%
III	Các khoản phải thu ngắn hạn	148.652.538.205	175.125.059.706	133.069.200.931	+17,83%	-24,08%
IV	Hàng tồn kho	12.642.810.189	11.420.536.220	12.531.746.590	-9,67%	+9,73%
V	Tài sản ngắn hạn khác	-	-	2.846.748.602	-	-
B	TÀI SẢN DÀI HẠN	132.552.860.636	154.990.565.438	229.613.253.191	+16,83%	+48,22%
I	Các khoản phải thu dài hạn	-	-	-	-	-
II	Tài sản cố định	130.465.974.834	153.149.586.954	197.913.253.191	+17,37%	+29,25%
1	TSCĐ hữu hình	130.465.974.834	153.149.586.954	197.913.253.191	+17,37%	+29,25%
2	TSCĐ vô hình	-	-	-	-	-
III	Tài sản dài hạn khác	-	-	-	-	-
	TỔNG TÀI SẢN	315.025.554.957	392.210.701.263	404.434.399.821	+24,50%	+3,12%

(Nguồn: Phòng kế toán)

Nhận xét:

Dựa vào bảng số liệu, có thể thấy tổng tài sản của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát có xu hướng tăng qua các năm, từ 315.025.554.957 đồng năm 2023 lên 392.210.701.263 đồng năm 2024 và đạt 404.434.399.821 đồng năm 2025. Tổng tài sản năm 2024 tăng 24,50% so với năm 2023 và tiếp tục tăng 3,12% trong năm 2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp đang mở rộng quy mô hoạt động và tiếp tục đầu tư cho hoạt động kinh doanh.

Về cơ cấu tài sản, tài sản ngắn hạn chiếm tỷ trọng lớn trong năm 2023 và 2024, lần lượt đạt 57,92% và 60,48% tổng tài sản, phản ánh đặc điểm của doanh nghiệp logistics cần duy trì nguồn vốn lưu động tương đối lớn để phục vụ vận tải, thanh toán chi phí vận hành và đáp ứng nhu cầu lưu chuyển hàng hóa. Tuy nhiên đến năm 2025, tỷ trọng tài sản ngắn hạn giảm xuống 43,23%, trong khi tài sản dài hạn tăng lên 56,77% tổng tài sản. Điều này cho thấy doanh nghiệp có xu hướng chuyển dịch cơ cấu tài sản từ ngắn hạn sang dài hạn.

Xét về tốc độ tăng trưởng, tài sản ngắn hạn năm 2024 tăng 30,01% so với năm 2023, chủ yếu do tiền và các khoản tương đương tiền tăng 86,98%, đầu tư tài chính ngắn hạn tăng 188,35%, và các khoản phải thu ngắn hạn tăng 17,83%. Nguyên nhân có thể xuất phát từ việc doanh nghiệp mở rộng hoạt động kinh doanh, gia tăng doanh thu và thực hiện các khoản đầu tư ngắn hạn nhằm tận dụng nguồn vốn tạm thời nhàn rỗi.

Sự gia tăng của tài sản ngắn hạn mang lại tác động tích cực giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng thanh toán ngắn hạn, tăng tính linh hoạt về tài chính và đảm bảo nguồn vốn cho hoạt động vận hành. Tuy nhiên, việc đầu tư tài chính ngắn hạn tăng mạnh cũng có thể làm tăng rủi ro nếu doanh nghiệp phân bổ vốn chưa hợp lý hoặc hiệu quả sử dụng vốn chưa cao.

Đến năm 2025, tài sản ngắn hạn giảm 26,30%, chủ yếu do đầu tư tài chính ngắn hạn giảm 59,86% và các khoản phải thu ngắn hạn giảm 24,08%. Trong khi đó, hàng tồn kho tăng nhẹ 9,73% so với năm 2024. Nguyên nhân có thể do doanh nghiệp gia tăng dự trữ vật tư, bao bì và thiết bị phục vụ hoạt động logistics ngược cũng như nhu cầu vận hành trong giai đoạn mở rộng hoạt động kinh doanh. Tuy

nhien, mức tăng này không quá lớn nên vẫn phản ánh doanh nghiệp đang duy trì khả năng kiểm soát hàng tồn kho ở mức tương đối hợp lý

Mặt khác, tài sản dài hạn tăng liên tục qua các năm, từ 132.552.860.636 đồng năm 2023 lên 229.613.253.191 đồng năm 2025, tương ứng tăng 16,83% năm 2024 và 48,22% năm 2025. Trong đó, tài sản cố định hữu hình chiếm gần như toàn bộ tài sản dài hạn. Nguyên nhân chủ yếu có thể đến từ việc doanh nghiệp đầu tư thêm phương tiện vận tải, hệ thống kho bãi, thiết bị bốc xếp và cơ sở hạ tầng logistics.

Việc gia tăng tài sản dài hạn có tác động tích cực giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực vận tải, mở rộng quy mô hoạt động và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường. Tuy nhiên, điều này cũng làm gia tăng chi phí khấu hao, chi phí bảo trì và áp lực sử dụng vốn hiệu quả trong dài hạn.

Nhìn chung, cơ cấu tài sản của doanh nghiệp đang có xu hướng chuyển dịch theo hướng tăng đầu tư dài hạn, phản ánh chiến lược mở rộng năng lực hoạt động và phát triển bền vững trong tương lai.

TT	Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Chênh lệch Năm 2024/ Năm 2023 (%)	Chênh lệch Năm 2025/ Năm 2024 (%)
C	NỢ PHẢI TRẢ	209.989.611.866	268.795.543.315	357.556.231.582	+28,00%	+33,02%
I	Nợ ngắn hạn	149.775.778.304	208.576.819.870	357.556.231.582	+39,26%	+71,42%
II	Nợ dài hạn	60.213.833.562	60.218.723.445	-	+0.01%	-100,00%
D	VỐN CHỦ SỞ HỮU	105.035.943.091	123.415.157.948	46.878.168.239	+17,49%	-62,02%
	TỔNG NGUỒN VỐN	315.025.554.957	392.210.701.263	404.434.399.821	+24,50%	+3,12%

(Nguồn: Phòng kế toán công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát)

Bảng 2.1.4. Tình hình nguồn vốn của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn năm 2023 đến 2025 (đvt: VNĐ, %)

Nhận xét:

Qua bảng số liệu có thể thấy tổng nguồn vốn của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát có xu hướng tăng liên tục trong giai đoạn 2023–2025. Cụ thể, tổng nguồn vốn tăng từ 315.025.554.957 đồng năm 2023 lên 392.210.701.263 đồng năm 2024 và đạt 404.434.399.821 đồng năm 2025. So với năm 2023, tổng nguồn vốn năm 2024 tăng 24,50%, trong khi năm 2025 tiếp tục tăng 3,12% so với năm 2024. Điều này phản ánh doanh nghiệp đang có xu hướng mở rộng quy mô hoạt động và gia tăng nguồn lực tài chính phục vụ hoạt động kinh doanh.

Về cơ cấu nguồn vốn, nợ phải trả luôn chiếm tỷ trọng lớn trong tổng nguồn vốn và có xu hướng tăng dần qua các năm. Cụ thể, tỷ trọng nợ phải trả đạt 66,66% năm 2023, tăng lên 68,53% năm 2024 và đạt 88,41% năm 2025. Trong khi đó, vốn chủ sở hữu có xu hướng giảm dần từ 33,34% năm 2023 xuống 31,47% năm 2024 và chỉ còn 11,59% năm 2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp đang sử dụng ngày càng nhiều nguồn vốn vay và các khoản nợ phải trả để tài trợ cho tài sản và hoạt động kinh doanh.

Xét về tốc độ tăng trưởng, nợ phải trả năm 2024 tăng 28,00% so với năm 2023 và tiếp tục tăng 33,02% vào năm 2025. Đặc biệt, nợ ngắn hạn năm 2025 tăng mạnh 71,42%, phản ánh nhu cầu vốn lưu động tăng cao để phục vụ hoạt động vận tải, kho bãi và mở rộng hoạt động logistics. Trong khi đó, vốn chủ sở hữu năm 2024 tăng 17,49% nhưng đến năm 2025 lại giảm mạnh 62,02%, cho thấy tốc độ tăng của nguồn vốn tự có thấp hơn đáng kể so với tốc độ tăng của nợ phải trả.

STT	Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025
1	Tỷ lệ Nợ/Tổng tài sản (%)	66,66%	68,53%	88,41%
2	Tỷ lệ Nợ/VCSH (%)	199,92%	217,80%	762,73%

Bảng 2.1.5 Bảng tỷ lệ nợ của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn năm 2023 đến 2025

Nguyên nhân của xu hướng trên có thể xuất phát từ việc doanh nghiệp tăng cường đầu tư vào phương tiện vận tải, hệ thống kho bãi, trang thiết bị và mở rộng hoạt động logistics nhằm đáp ứng nhu cầu thị trường. Việc sử dụng vốn vay giúp

doanh nghiệp nhanh chóng huy động nguồn tài chính mà không cần tăng vốn góp từ chủ sở hữu.

Để đánh giá mức độ sử dụng nợ trong cơ cấu tài chính, có thể sử dụng tỷ lệ nợ trên tổng tài sản. Kết quả tính toán cho thấy tỷ lệ này lần lượt đạt 66,66% năm 2023, 68,53% năm 2024 và 88,41% năm 2025. Điều này cho thấy tỷ trọng tài sản được hình thành từ nợ có xu hướng tăng lên qua các năm. Cụ thể, năm 2025 có khoảng 88,41% tài sản của doanh nghiệp được tài trợ bằng nợ phải trả, trong khi chỉ khoảng 11,59% được hình thành từ vốn chủ sở hữu, phản ánh mức độ phụ thuộc tương đối lớn vào nguồn vốn bên ngoài. Điều này cho thấy phần lớn tài sản của doanh nghiệp được hình thành từ nguồn vốn vay và nợ phải trả, đồng thời mức độ phụ thuộc vào nguồn vốn bên ngoài ngày càng cao.

Đối với tỷ lệ nợ trên vốn chủ sở hữu, chỉ tiêu này tăng từ 199,92% năm 2023 lên 217,80% năm 2024 và tăng mạnh lên 762,73% vào năm 2025. Điều này có nghĩa là cứ 100 đồng vốn chủ sở hữu thì doanh nghiệp đang sử dụng lần lượt khoảng 199,92 đồng, 217,80 đồng và 762,73 đồng nợ phải trả trong các năm tương ứng.

Bên cạnh đó, sự gia tăng mạnh của tỷ lệ nợ trên vốn chủ sở hữu cho thấy mức độ sử dụng đòn bẩy tài chính của doanh nghiệp ngày càng cao. Việc sử dụng đòn bẩy tài chính có thể giúp doanh nghiệp tận dụng nguồn vốn bên ngoài để mở rộng quy mô hoạt động, đầu tư thêm phương tiện vận tải, kho bãi hoặc phát triển các hoạt động logistics. Tuy nhiên, khi tỷ lệ đòn bẩy tài chính tăng quá cao, đặc biệt ở mức 762,73% vào năm 2025, doanh nghiệp sẽ phải đối mặt với áp lực thanh toán nợ lớn hơn, chi phí lãi vay tăng lên và mức độ rủi ro tài chính cũng gia tăng. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp cần quản lý chặt chẽ cơ cấu nguồn vốn nhằm đảm bảo khả năng thanh toán và duy trì sự ổn định tài chính trong dài hạn.

2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của công ty Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.

2.2.1. Phân tích kết quả kinh doanh của công ty Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.

STT	Chỉ tiêu	Mã số	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Chênh lệch Năm 2024/ Năm 2023 (%)	Chênh lệch Năm 2025/ Năm 2024 (%)
1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	1	439.256.800.310	508.143.899.894	552.045.163.718	+15,68%	+8,63%
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	2	-	625.440.380	621.501.391	-	-0,63%
3	Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ (10 = 1 – 2)	10	439.256.800.310	507.518.459.514	551.423.662.327	+15,54%	+8,65%
4	Giá vốn hàng bán	11	376.866.788.477	449.493.276.157	504.756.921.726	+19,27%	+12,29%
5	Lợi nhuận gộp (20 = 10 – 11)	20	62.390.011.833	58.025.183.357	46.666.740.601	-7,00%	-19,58%
6	Doanh thu hoạt động tài chính	21	603.377.165	609.982.078	767.331.727	+1,09%	+25,80%
7	Chi phí tài chính	22	15.508.089.970	13.526.982.949	15.427.881.920	-12,77%	-14,05%
	Trong đó chi phí lãi vay	23	-	-	-		
8	Chi phí quản lý doanh nghiệp	24	31.407.247.416	25.066.410.792	26.533.191.510	-20,19%	+5,85%
9	Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh (30 = 20 + 21 – 22 – 24)	30	16.078.051.612	20.041.771.694	5.472.998.898	+24,65%	-72,69%
10	Thu nhập khác	31	1.104.117.769	3.024.476.113	8.073.726.165	+173,93%	+166,94%
11	Chi phí khác	32	1.566.877.992	3.899.836.955	9.049.068.237	+148,89%	+132,04%
12	Lợi nhuận khác (40 = 31 – 32)	40	(462.760.223)	(875.360.842)	(975.342.072)	+89,16%	+11,42%
13	Tổng LN kế toán trước thuế (50 = 30 + 40)	50	15.615.291.389	19.166.410.852	4.497.656.826	+22,74%	-76,53%
14	Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp	51	3.123.058.278	787.195.996	906.703.172	-74,79%	+15,18%
16	Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp (60 = 50 – 51)	60	12.492.233.111	18.379.214.856	14.256.832.145	+47,13%	-22,43%

Bảng 2.2.1. Kết quả hoạt động kinh doanh của Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn năm 2023 đến 2025 (đvt: VNĐ)

Nhận xét:

Qua bảng số liệu cho thấy kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát có sự biến động tương đối rõ giữa tốc độ tăng trưởng doanh thu và khả năng sinh lợi. Mặc dù doanh thu tăng trưởng liên tục qua các năm, tuy nhiên lợi nhuận của doanh nghiệp lại có xu hướng giảm trong giai đoạn cuối kỳ, phản ánh áp lực ngày càng lớn về chi phí hoạt động.

Về tốc độ tăng trưởng doanh thu, doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ tăng từ 439.256.800.310 đồng năm 2023 lên 508.143.899.894 đồng năm 2024, tương ứng tăng 15,68%, và tiếp tục đạt 552.045.163.718 đồng năm 2025, tăng 8,63% so với năm trước. Tuy nhiên, tốc độ tăng doanh thu có xu hướng chậm lại, từ 15,68% xuống còn 8,63%. Điều này cho thấy doanh nghiệp vẫn duy trì được hoạt động mở rộng thị trường nhưng tốc độ tăng trưởng đã ổn định hơn so với giai đoạn trước. Nguyên nhân có thể xuất phát từ sự cạnh tranh ngày càng lớn trong ngành logistics cũng như áp lực duy trì khách hàng và mở rộng thị trường.

Xét về cơ cấu chi phí, giá vốn hàng bán luôn chiếm tỷ trọng rất lớn trong doanh thu thuần và có xu hướng tăng dần qua các năm. Cụ thể, tỷ trọng giá vốn trên doanh thu thuần tăng từ 85,79% năm 2023 lên 88,57% năm 2024 và đạt 91,53% năm 2025. Điều này cho thấy chi phí trực tiếp phục vụ hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp ngày càng tăng và khả năng kiểm soát chi phí đầu vào còn gặp nhiều khó khăn.

Nguyên nhân chủ yếu đến từ sự gia tăng của chi phí nhiên liệu, chi phí nhân công, chi phí sửa chữa phương tiện vận tải và chi phí vận hành. Ngoài ra, việc mở rộng quy mô hoạt động, tăng số lượng phương tiện và mở rộng phạm vi vận chuyển cũng làm phát sinh thêm nhiều khoản chi phí. Trong khi đó, áp lực cạnh tranh trong ngành logistics khiến doanh nghiệp khó tăng giá dịch vụ tương ứng với mức tăng của chi phí đầu vào.

Điều này được phản ánh rõ qua lợi nhuận gộp của công ty. Mặc dù doanh thu tăng nhưng lợi nhuận gộp lại giảm từ 62.390.011.833 đồng năm 2023 xuống còn 58.025.183.357 đồng năm 2024 và tiếp tục giảm xuống 46.666.740.601 đồng

năm 2025. Tốc độ giảm lần lượt là 7,00% và 19,58%, cho thấy biên lợi nhuận của doanh nghiệp đang bị thu hẹp đáng kể.

Đối với lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh, năm 2024 đạt 20.041.771.694 đồng, tăng 24,65% so với năm 2023. Tuy nhiên đến năm 2025, chỉ tiêu này giảm mạnh xuống còn 5.472.998.898 đồng, tương ứng giảm 72,69%. Điều này cho thấy hiệu quả khai thác hoạt động kinh doanh cốt lõi của doanh nghiệp đang chịu áp lực lớn từ chi phí vận hành tăng cao.

Lợi nhuận sau thuế của công ty cũng có sự biến động đáng kể. Năm 2024, lợi nhuận sau thuế đạt 18.379.214.856 đồng, tăng 47,13% so với năm 2023. Tuy nhiên, đến năm 2025 chỉ còn 14.256.832.145 đồng, giảm 22,43% so với năm trước. Mặc dù mức lợi nhuận vẫn duy trì ở mức dương, sự suy giảm này cho thấy khả năng sinh lợi của doanh nghiệp đang bị ảnh hưởng bởi tốc độ tăng chi phí cao hơn tốc độ tăng doanh thu.

Về tác động, doanh thu tăng liên tục giúp doanh nghiệp mở rộng thị phần và duy trì năng lực cạnh tranh trên thị trường logistics. Tuy nhiên, việc lợi nhuận suy giảm phản ánh áp lực lớn trong công tác kiểm soát chi phí và quản lý hiệu quả hoạt động. Nếu doanh nghiệp không có các biện pháp tối ưu chi phí vận tải, nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản và ứng dụng công nghệ trong quản lý vận hành thì khả năng sinh lợi có thể tiếp tục giảm trong thời gian tới.

Từ xu hướng hiện tại có thể dự báo rằng nhu cầu logistics và vận tải vẫn sẽ tiếp tục tăng trong những năm tới, tạo điều kiện cho doanh nghiệp mở rộng doanh thu. Tuy nhiên, để phát triển bền vững, Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát cần chú trọng nhiều hơn đến việc nâng cao hiệu quả hoạt động, kiểm soát chi phí và cải thiện biên lợi nhuận thay vì chỉ tập trung vào mục tiêu tăng trưởng doanh thu.

➤ **Đánh giá khả năng sinh lời**

Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Chênh lệch 2024/2023	Chênh lệch 2025/2024
				$\pm$	$\pm$
Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS)	2,84	3,62	2,59	+27,46	-28,45
Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu bình quân (ROE)	11,89	14,89	30,41	+25,23	104,23
Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản bình quân (ROA)	3,97	4,69	3,53	+18,14	-24,73

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

Bảng 2.2.2. Phân tích khả năng sinh lời của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát

Nhận xét:

Xét theo các chỉ tiêu sinh lời của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát giai đoạn 2023–2025, ROS tăng từ 2,84% năm 2023 lên 3,62% năm 2024, cho thấy doanh nghiệp cải thiện được khả năng tạo lợi nhuận từ doanh thu. Tuy nhiên, đến năm 2025 ROS giảm xuống còn 2,59%, tương ứng giảm 28,45% so với năm 2024, phản ánh chi phí hoạt động gia tăng nhanh hơn tốc độ tăng doanh thu, làm biên lợi nhuận bị thu hẹp. So với mặt bằng chung ngành logistics và vận tải có ROS dao động khoảng 3–5%, doanh nghiệp chỉ đạt mức tương đương ngành vào năm 2024,

trong khi năm 2023 và đặc biệt năm 2025 vẫn thấp hơn mức trung bình ngành, cho thấy hiệu quả kiểm soát chi phí chưa thực sự ổn định.

Đối với ROE, chỉ tiêu này tăng từ 11,89% năm 2023 lên 14,89% năm 2024 và tiếp tục tăng mạnh lên 30,41% năm 2025. Điều này phản ánh doanh nghiệp ngày càng sử dụng hiệu quả nguồn vốn chủ sở hữu để tạo ra lợi nhuận. So với mức trung bình ngành logistics khoảng 15–18%, ROE năm 2024 của công ty tương đối tiệm cận mặt bằng chung ngành, còn năm 2025 vượt xa mức trung bình ngành. Điều này cho thấy khả năng sinh lời trên vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp khá tốt và có xu hướng cải thiện mạnh.

Trong khi đó, ROA tăng từ 3,97% năm 2023 lên 4,69% năm 2024 nhưng giảm xuống còn 3,53% vào năm 2025. So với mức trung bình ngành khoảng 5–8%, ROA của doanh nghiệp trong cả ba năm vẫn ở mức thấp hơn, cho thấy hiệu quả sử dụng tài sản chưa cao, doanh nghiệp chưa khai thác tối ưu nguồn lực tài sản hiện có để tạo ra lợi nhuận.

Ngoài ra, sự chênh lệch khá lớn giữa ROE và ROA, đặc biệt trong năm 2025, cho thấy doanh nghiệp có khả năng đang sử dụng đòn bẩy tài chính ở mức tương đối cao. Việc sử dụng vốn vay có thể giúp nâng cao tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu khi hoạt động kinh doanh thuận lợi, nhưng đồng thời cũng làm gia tăng áp lực trả nợ và rủi ro tài chính nếu doanh thu và lợi nhuận suy giảm trong tương lai.

2.2.2. Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của Công ty tiếp vận Hòa Phát

2.2.2.1. Thị trường

Thị trường logistics Việt Nam tăng trưởng mạnh, tạo điều kiện thuận lợi cho Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát mở rộng quy mô hoạt động và gia tăng doanh thu: Trong những năm gần đây, thị trường logistics Việt Nam có tốc độ tăng trưởng tương đối cao nhờ sự phát triển ổn định của nền kinh tế và sự mở rộng mạnh mẽ của hoạt động sản xuất, thương mại trong nước cũng như quốc tế. Kim ngạch xuất nhập khẩu liên tục gia tăng kéo theo nhu cầu vận chuyển, lưu kho và phân phối hàng hóa ngày càng lớn. Đồng thời, sự phát triển nhanh chóng của thương mại điện tử cũng thúc đẩy nhu cầu giao nhận hàng hóa với tốc độ cao

và phạm vi rộng hơn. Điều này tạo ra nhiều cơ hội để Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát mở rộng mạng lưới hoạt động, nâng cao năng lực vận tải và phát triển đa dạng các dịch vụ logistics, góp phần gia tăng sản lượng vận chuyển và cải thiện doanh thu.

Hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát tập trung vào các thị trường trọng điểm trong nước và từng bước mở rộng phạm vi hoạt động quốc tế: Về phạm vi thị trường, công ty chủ yếu tập trung khai thác thị trường nội địa, đặc biệt tại các tuyến vận tải Bắc – Trung – Nam và các khu vực kinh tế trọng điểm như Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng và Thành phố Hồ Chí Minh. Đây là những khu vực có mật độ hoạt động sản xuất, lưu thông hàng hóa và nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics ở mức cao. Ngoài ra, công ty cũng từng bước tham gia vào thị trường quốc tế thông qua hoạt động vận tải đường biển, dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu và các giải pháp logistics liên quan, qua đó mở rộng phạm vi hoạt động kinh doanh.

Nhu cầu khách hàng ngày càng tăng về tốc độ, chi phí và dịch vụ logistics tích hợp tạo cơ hội cho công ty phát triển đa dạng dịch vụ: Khách hàng hiện nay không chỉ yêu cầu dịch vụ vận tải đảm bảo thời gian giao hàng nhanh chóng mà còn chú trọng đến yếu tố chi phí hợp lý, độ an toàn của hàng hóa và chất lượng dịch vụ. Đồng thời, nhiều doanh nghiệp có xu hướng sử dụng dịch vụ logistics trọn gói nhằm tối ưu hóa chi phí và tập trung nguồn lực cho hoạt động kinh doanh cốt lõi. Đây là cơ hội để Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát mở rộng các dịch vụ tích hợp như vận tải kết hợp kho bãi, giao nhận hàng hóa và hỗ trợ thủ tục hải quan.

Áp lực cạnh tranh trong ngành và chi phí logistics cao ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của công ty: Bên cạnh những cơ hội phát triển, công ty cũng phải đối mặt với nhiều thách thức từ môi trường kinh doanh. Sự tham gia của nhiều doanh nghiệp logistics lớn trong và ngoài nước tạo nên áp lực cạnh tranh ngày càng lớn về giá cả, chất lượng dịch vụ và năng lực vận hành. Ngoài ra, chi phí logistics tại Việt Nam vẫn còn ở mức tương đối cao, đặc biệt là chi phí vận tải,

nhiên liệu và chi phí vận hành, gây ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Các yếu tố kinh tế và chính sách bên ngoài tác động trực tiếp đến hoạt động của công ty: Hoạt động logistics còn chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố bên ngoài như biến động kinh tế, giá nhiên liệu và các chính sách liên quan đến vận tải, xuất nhập khẩu. Điều này đòi hỏi Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát cần nâng cao khả năng thích ứng, tăng cường quản trị rủi ro và tối ưu hóa hoạt động nhằm duy trì năng lực cạnh tranh trên thị trường.

Nhìn chung, thị trường hoạt động của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát có nhiều tiềm năng phát triển nhưng cũng tồn tại không ít thách thức:

Việc tận dụng hiệu quả cơ hội từ nhu cầu thị trường, đồng thời nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu chi phí vận hành và mở rộng mạng lưới khách hàng sẽ là những yếu tố quan trọng giúp công ty phát triển bền vững và nâng cao vị thế cạnh tranh trong thời gian tới.

2.2.2.2. Đối thủ cạnh tranh

Trong bối cảnh thị trường logistics Việt Nam phát triển nhanh, Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát phải đối mặt với sự cạnh tranh từ nhiều nhóm đối thủ khác nhau, trong đó cạnh tranh gay gắt nhất đến từ lĩnh vực vận tải đường bộ – hoạt động kinh doanh cốt lõi của doanh nghiệp.

Các doanh nghiệp logistics nội địa quy mô lớn tạo áp lực cạnh tranh đáng kể đối với Hòa Phát Logistics nhờ lợi thế về hệ sinh thái dịch vụ và năng lực vận hành: Các doanh nghiệp logistics nội địa lớn như Gemadept, Transimex hay Vinalines Logistics hiện đang sở hữu nhiều lợi thế cạnh tranh về hệ thống kho bãi, cảng, mạng lưới vận tải và chuỗi dịch vụ logistics tích hợp. Bên cạnh việc phát triển các dịch vụ logistics truyền thống, các doanh nghiệp này còn mở rộng mạnh hoạt động vận tải đường bộ nhằm hoàn thiện hệ sinh thái dịch vụ khép kín. Nhờ đó, họ có khả năng cung cấp các giải pháp logistics trọn gói với chi phí tối ưu và chất lượng dịch vụ cao hơn. Điều này tạo ra áp lực cạnh tranh lớn đối với Hòa Phát Logistics, đặc biệt trong việc thu hút và duy trì nhóm khách hàng doanh

ngành lớn, do các khách hàng này thường ưu tiên các nhà cung cấp có năng lực tổng thể và dịch vụ đa dạng.

Các doanh nghiệp chuyên vận tải đường bộ tạo áp lực cạnh tranh trực tiếp về giá và hiệu quả vận hành đối với Hòa Phát Logistics: Trong lĩnh vực vận tải đường bộ, Hòa Phát Logistics phải đối mặt với sự cạnh tranh từ các doanh nghiệp chuyên về vận tải như Vận tải Trọng Tấn, Vận tải Phương Hoàng và Vận tải Á Châu. Các doanh nghiệp này sở hữu lợi thế về quy mô đội xe lớn, kinh nghiệm khai thác các tuyến vận tải Bắc – Nam và khả năng tối ưu hóa chi phí vận chuyển. Bên cạnh đó, họ thường tập trung vào việc nâng cao hiệu quả vận hành và xây dựng mức giá cạnh tranh nhằm thu hút khách hàng. Điều này tạo áp lực đáng kể đối với Hòa Phát Logistics, đặc biệt trong phân khúc vận chuyển hàng hóa số lượng lớn, nơi yếu tố chi phí và giá dịch vụ thường ảnh hưởng mạnh đến quyết định lựa chọn của khách hàng.

Các doanh nghiệp vận tải nhỏ lẻ tạo áp lực cạnh tranh về giá và tính linh hoạt nhưng hạn chế về năng lực và tính chuyên nghiệp: Ngoài các doanh nghiệp logistics và vận tải quy mô lớn, Hòa Phát Logistics còn phải đối mặt với sự cạnh tranh từ các doanh nghiệp vận tải nhỏ lẻ và cá nhân sở hữu xe tải. Nhóm đối thủ này có lợi thế về chi phí thấp, thủ tục giao dịch linh hoạt và khả năng đáp ứng nhanh các đơn hàng nhỏ hoặc các tuyến vận chuyển ngắn. Nhờ đó, họ có thể thu hút một bộ phận khách hàng nhạy cảm về giá hoặc có nhu cầu vận chuyển phát sinh trong thời gian ngắn. Tuy nhiên, do quy mô hoạt động hạn chế, nhóm này thường thiếu sự ổn định trong vận hành, chưa xây dựng được quy trình quản lý chuyên nghiệp và gặp khó khăn trong việc đáp ứng các hợp đồng vận chuyển lớn hoặc dài hạn. Điều này tạo ra áp lực cạnh tranh nhất định nhưng đồng thời cũng cho thấy lợi thế của Hòa Phát Logistics về năng lực vận hành và khả năng cung cấp dịch vụ ổn định hơn.

Xét tổng thể, Hòa Phát Logistics có lợi thế về quy mô đội xe lớn, dịch vụ đa dạng và khả năng cung cấp giải pháp logistics trọn gói. Tuy nhiên, doanh nghiệp vẫn chịu áp lực cạnh tranh hai chiều: một mặt từ các doanh nghiệp lớn có công

nghệ và hệ sinh thái mạnh, mặt khác từ các doanh nghiệp nhỏ cạnh tranh về giá. Đặc biệt, trong lĩnh vực vận tải đường bộ, cạnh tranh về chi phí và chất lượng dịch vụ là yếu tố then chốt quyết định khả năng giữ chân khách hàng.

2.2.2.3. Khách hàng

Khách hàng của Hòa Phát Logistics có cơ cấu đa ngành nhưng tập trung chủ yếu vào nhóm doanh nghiệp sản xuất và phân phối quy mô lớn trong lĩnh vực nông nghiệp, thực phẩm và công nghiệp: Khách hàng của Hòa Phát Logistics có cơ cấu đa ngành nhưng tập trung chủ yếu vào nhóm doanh nghiệp sản xuất và phân phối quy mô lớn trong lĩnh vực nông nghiệp, thực phẩm và công nghiệp. Đối với nhóm khách hàng trong lĩnh vực nông nghiệp và chăn nuôi như C.P. Group, Japfa hay CJ Vina Agri, nhu cầu logistics chủ yếu liên quan đến vận chuyển nguyên liệu đầu vào (thức ăn chăn nuôi, nguyên liệu sản xuất) và phân phối sản phẩm đầu ra. Đặc điểm của nhóm này là khối lượng vận chuyển lớn, tần suất cao và yêu cầu ổn định về thời gian giao hàng nhằm đảm bảo chuỗi cung ứng không bị gián đoạn.

Nhóm khách hàng trong lĩnh vực hàng tiêu dùng và thực phẩm yêu cầu cao về tốc độ giao hàng, độ chính xác và chất lượng bảo quản hàng hóa: Đối với nhóm khách hàng thuộc lĩnh vực hàng tiêu dùng và thực phẩm như TH True Milk và IDP, nhu cầu logistics thường gắn liền với hệ thống phân phối rộng khắp và tần suất giao nhận hàng hóa cao. Đặc điểm của nhóm khách hàng này là yêu cầu thời gian giao hàng nhanh, đảm bảo tính chính xác trong quá trình vận chuyển và hạn chế tối đa tình trạng chậm trễ hoặc sai sót. Bên cạnh đó, đối với các mặt hàng như sữa và thực phẩm, việc duy trì điều kiện bảo quản phù hợp trong quá trình vận chuyển và lưu trữ là yếu tố rất quan trọng nhằm đảm bảo chất lượng sản phẩm khi đến tay người tiêu dùng. Điều này đặt ra yêu cầu đối với Hòa Phát Logistics phải có hệ thống vận hành linh hoạt, khả năng điều phối phương tiện hiệu quả và quy trình quản lý chặt chẽ để đáp ứng yêu cầu của khách hàng cũng như nâng cao chất lượng dịch vụ.

Nhóm khách hàng công nghiệp có nhu cầu vận chuyển khối lượng lớn và yêu cầu cao về năng lực vận tải cũng như độ an toàn hàng hóa: Đối với nhóm khách hàng nội bộ và doanh nghiệp công nghiệp như Hòa Phát Group, nhu cầu vận chuyển chủ yếu tập trung vào nguyên vật liệu đầu vào, bán thành phẩm và thành phẩm phục vụ quá trình sản xuất. Đặc điểm của nhóm khách hàng này là khối lượng hàng hóa vận chuyển lớn, tần suất vận chuyển thường xuyên và yêu cầu cao về khả năng đáp ứng phương tiện vận tải. Đặc biệt, đối với các mặt hàng thuộc ngành công nghiệp nặng, doanh nghiệp logistics cần có năng lực vận tải phù hợp, nhất là vận tải đường bộ và đường thủy nhằm đảm bảo khả năng chuyên chở khối lượng lớn với chi phí hợp lý. Đồng thời, yếu tố an toàn trong quá trình vận chuyển cũng được đặt lên hàng đầu nhằm hạn chế rủi ro hư hỏng hàng hóa, gián đoạn hoạt động sản xuất và đảm bảo tiến độ cung ứng cho khách hàng. Điều này đòi hỏi Hòa Phát Logistics phải có hệ thống vận hành ổn định, năng lực điều phối hiệu quả và khả năng đáp ứng linh hoạt đối với nhu cầu vận chuyển của nhóm khách hàng công nghiệp.

Từ các ví dụ thực tế trên, có thể thấy khách hàng của công ty có một số đặc điểm chung nổi bật như: nhu cầu vận chuyển khối lượng lớn và thường xuyên, yêu cầu cao về độ tin cậy và tính ổn định, đồng thời ưu tiên các nhà cung cấp có khả năng cung cấp dịch vụ logistics trọn gói. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp này cũng đặt nặng yếu tố chi phí và hiệu quả vận hành trong quá trình lựa chọn đối tác.

Tuy nhiên, việc phục vụ các khách hàng lớn và đa ngành cũng đặt ra thách thức đáng kể cho Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, do mỗi nhóm khách hàng có đặc thù riêng về hàng hóa, quy trình và tiêu chuẩn dịch vụ. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp phải không ngừng nâng cao năng lực vận hành, tối ưu hóa hệ thống logistics và xây dựng các giải pháp linh hoạt nhằm đáp ứng tốt nhu cầu đa dạng của thị trường.

2.2.2.4. Nhà cung cấp

Nhà cung cấp ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả vận hành và chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp: Nhà cung cấp giữ vai trò quan trọng trong hoạt động

của Hòa Phát Logistics vì chất lượng và khả năng cung ứng các yếu tố đầu vào sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả vận hành của doanh nghiệp. Việc đảm bảo nguồn cung ổn định về phương tiện, nhiên liệu, thiết bị và dịch vụ hỗ trợ giúp công ty duy trì hoạt động liên tục, đáp ứng nhu cầu khách hàng và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

Nhà cung cấp phương tiện giúp đảm bảo năng lực vận tải và duy trì hoạt động ổn định của doanh nghiệp: Đối với doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics và vận tải, phương tiện vận tải là yếu tố quan trọng quyết định năng lực phục vụ khách hàng. Hòa Phát Logistics cần hợp tác với các đơn vị cung cấp xe đầu kéo, xe tải và linh kiện, phụ tùng nhằm đảm bảo đội xe luôn hoạt động ổn định. Chất lượng phương tiện vận tải không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác mà còn tác động đến chi phí bảo trì, sửa chữa và khả năng giao hàng đúng thời gian.

Nhà cung cấp nhiên liệu tác động lớn đến chi phí vận hành và lợi nhuận của doanh nghiệp: Nhiên liệu là yếu tố chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu chi phí vận tải của doanh nghiệp logistics. Sự biến động của giá xăng dầu trên thị trường có thể làm thay đổi đáng kể chi phí hoạt động và ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận của công ty. Vì vậy, việc duy trì nguồn cung nhiên liệu ổn định và tối ưu chi phí là yếu tố cần thiết đối với Hòa Phát Logistics.

Nhà cung cấp thiết bị và công nghệ góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và tối ưu quy trình vận hành: Ngoài phương tiện vận tải và nhiên liệu, Hòa Phát Logistics còn sử dụng nhiều thiết bị và công nghệ hỗ trợ như xe nâng hàng, pallet, hệ thống GPS và phần mềm quản lý vận tải. Những yếu tố này góp phần nâng cao hiệu quả bốc dỡ hàng hóa, kiểm soát phương tiện và tối ưu hóa quá trình vận hành logistics.

Quyền lực của nhà cung cấp ở mức trung bình do doanh nghiệp có nhiều lựa chọn trên thị trường: Hiện nay trên thị trường có nhiều đơn vị cung cấp phương tiện vận tải, nhiên liệu và thiết bị logistics nên Hòa Phát Logistics có thể lựa chọn đối tác phù hợp với nhu cầu của doanh nghiệp. Điều này giúp giảm mức độ phụ thuộc vào một nhà cung cấp duy nhất. Tuy nhiên, đối với các thiết bị

chuyên dụng hoặc công nghệ đặc thù, doanh nghiệp vẫn có thể chịu áp lực nhất định về giá cả và thời gian cung ứng.

Việc xây dựng mối quan hệ hợp tác lâu dài với các nhà cung cấp giúp Hòa Phát Logistics chủ động hơn trong việc đảm bảo nguồn lực đầu vào, kiểm soát chi phí hoạt động và hạn chế các rủi ro gián đoạn trong quá trình vận hành. Điều này góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường.

2.2.3. Tổ chức hoạt động cung cấp dịch vụ logistics ngược của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.

Hoạt động logistics ngược đối với bao bì thu hồi và thiết bị tải hàng tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát được tổ chức và vận hành trực tiếp bởi công ty thông qua hợp đồng cung cấp dịch vụ logistics cho khách hàng. Đối với các khách hàng sử dụng dịch vụ, công ty chịu trách nhiệm thực hiện toàn bộ quá trình từ lập kế hoạch thu hồi, bố trí phương tiện vận chuyển, quản lý kho bãi đến kiểm tra, xử lý và tái sử dụng tài sản logistics. Việc doanh nghiệp đảm nhận toàn bộ quy trình giúp khách hàng giảm áp lực quản lý, tối ưu chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.

Công ty tiếp nhận thông tin và lập kế hoạch thu hồi: Căn cứ vào kế hoạch giao nhận hàng hóa và nhu cầu thực tế của khách hàng, bộ phận điều phối của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát tiến hành tiếp nhận thông tin, xác định số lượng bao bì và thiết bị tải hàng cần thu hồi, đồng thời xây dựng kế hoạch thực hiện phù hợp.

Công ty bố trí phương tiện vận tải để thực hiện thu gom: Sau khi lập kế hoạch, công ty điều phối phương tiện vận tải và tài xế thực hiện việc thu hồi bao bì, pallet, kết hàng, thùng chứa hoặc các thiết bị tải hàng tại các điểm giao nhận hàng hóa. Hoạt động này thường được kết hợp với quá trình giao hàng nhằm tận dụng công suất xe và giảm chi phí vận chuyển.

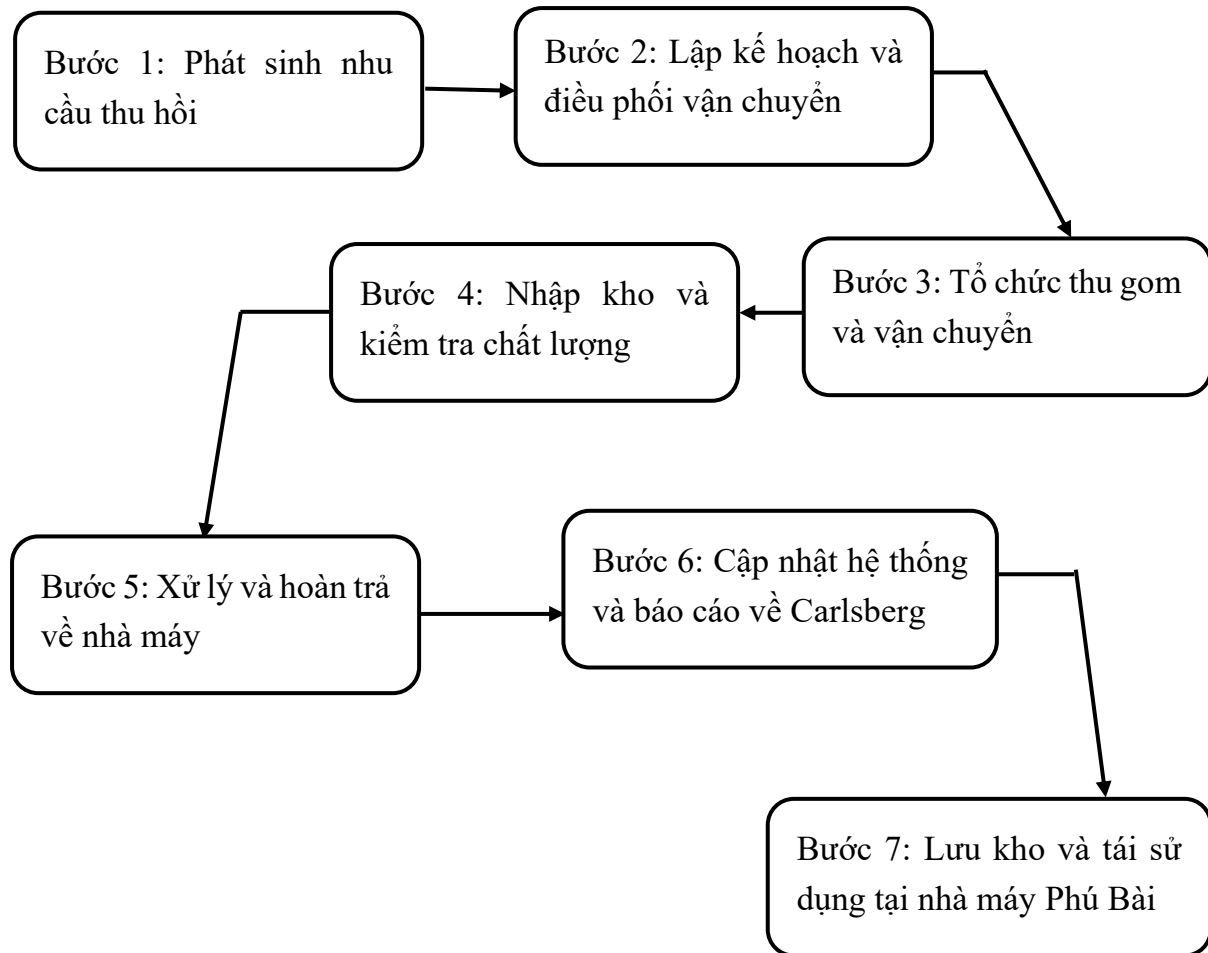
Công ty vận chuyển hàng thu hồi về kho hoặc depot tập kết: Sau quá trình thu gom, toàn bộ bao bì và thiết bị tải hàng được vận chuyển về kho hoặc depot của công ty để phục vụ hoạt động kiểm tra và quản lý. Việc tập trung tại một điểm

giúp doanh nghiệp dễ dàng kiểm soát số lượng và tình trạng sử dụng của các tài sản logistics.

Công ty thực hiện kiểm tra, phân loại và xử lý: Tại kho, nhân viên tiến hành kiểm tra tình trạng của các thiết bị và phân loại thành các nhóm như thiết bị còn sử dụng được, thiết bị cần sửa chữa hoặc thiết bị hư hỏng không thể tiếp tục sử dụng. Đối với các thiết bị đủ điều kiện, công ty sẽ lưu trữ và chuẩn bị cho chu kỳ sử dụng tiếp theo; đối với các trường hợp hư hỏng sẽ thực hiện sửa chữa hoặc xử lý phù hợp.

Công ty đưa tài sản trở lại chu trình hoạt động: Sau quá trình xử lý, các bao bì và thiết bị tải hàng đạt yêu cầu tiếp tục được đưa trở lại hệ thống vận hành để phục vụ cho các hoạt động giao nhận hàng hóa tiếp theo. Điều này giúp doanh nghiệp tận dụng tối đa giá trị sử dụng của tài sản, giảm chi phí đầu tư và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics ngược.

2.3. Thực trạng quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.



Hình 2.2.1. Quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.

Bước	Nội dung	Bộ phận thực hiện	Biểu mẫu/ chứng từ
Bước 1	Phát sinh nhu cầu thu hồi vỏ két, pallet tại nhà phân phối (NPP) khi tồn đọng hoặc cần hoàn trả	NPP	Thông báo thu hồi (Zalo/Email)
Bước 2	Lập kế hoạch và điều phối vận chuyển dựa trên nhu cầu thu hồi từ NPP	Nhân viên điều hành vận tải	Bảng kế hoạch điều phối
Bước 3	Tổ chức thu gom tại NPP và vận chuyển về depot theo kế hoạch đã lập	Tài xế + NPP + NVĐH	Biên bản giao nhận
Bước 4	Nhập kho tại depot, kiểm đếm số lượng và kiểm tra chất lượng vỏ két/pallet	Kho depot	Phiếu nhập kho
Bước 5	Phân loại, xử lý và chuẩn bị hoàn trả về nhà máy	Kho depot	HPL không
Bước 6	Cập nhật dữ liệu vào hệ thống và báo cáo kết quả thu hồi về Carlsberg	NVĐH + Kho depot	File Excel
Bước 7	Vận chuyển về nhà máy Phú Bài và lưu kho để tái sử dụng.	Depot + Nhà máy + Tài xế	Phiếu tranfer, phiếu nhập kho PB

Bảng 2.2.3. Bảng mô tả công việc trong quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tái hàng tại Công ty.

2.3.1. Phát sinh nhu cầu thu hồi

Tại các NPP của dự án Carlsberg, nhu cầu thu hồi phát sinh sau quá trình tiêu thụ sản phẩm. Cụ thể, sau khi bia được giao đến các điểm bán lẻ và được tiêu dùng, các vỏ két rỗng sẽ được NPP thu gom và lưu trữ tạm thời tại kho. Khi số lượng vỏ két tồn kho đạt đến một mức nhất định hoặc theo lịch trình, thỏa thuận thu hồi đã được thiết lập trước đó, NPP sẽ tiến hành kiểm đếm sơ bộ số lượng vỏ két và chủ động thông báo nhu cầu thu hồi cho Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.

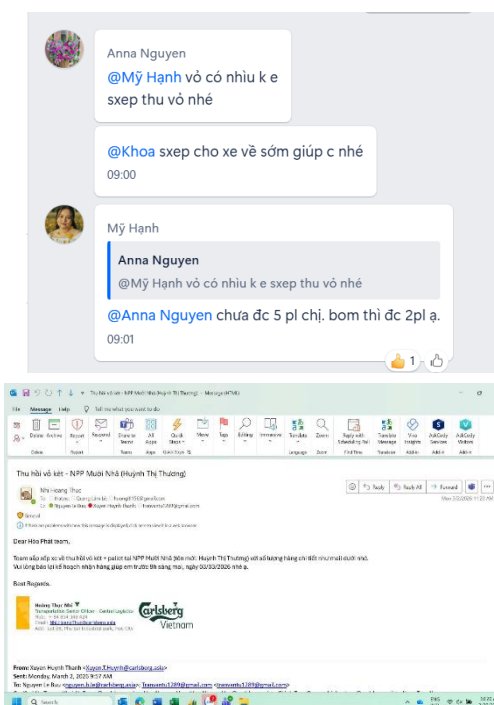
Trên thực tế, việc trao đổi thông tin giữa NPP và Hòa Phát Logistics chủ yếu được thực hiện thông qua các nền tảng liên lạc như Zalo hoặc Email. Nội dung trao đổi thường bao gồm số lượng vỏ kết cần thu hồi, thời gian dự kiến thu gom, địa điểm lấy hàng và các yêu cầu phát sinh khác nếu có. Sau khi tiếp nhận thông tin, nhân viên điều hành vận tải sẽ tiến hành ghi nhận và tổng hợp dữ liệu từ các NPP để làm cơ sở xây dựng kế hoạch thu gom và điều phối phương tiện vận chuyển ở các công đoạn tiếp theo.

Về chứng từ và dữ liệu vận hành, tại bước này doanh nghiệp hiện chưa áp dụng hệ thống biểu mẫu chuẩn hoặc phần mềm quản lý dữ liệu tập trung mà chủ yếu dựa trên nội dung trao đổi qua tin nhắn Zalo và Email. Phương thức này có ưu điểm là giúp quá trình trao đổi diễn ra nhanh chóng, linh hoạt và thuận tiện trong quá trình vận hành thực tế. Tuy nhiên, việc trao đổi thông tin theo phương thức thủ công cũng tồn tại nhiều hạn chế và đang trở thành một trong những nút thắt ảnh hưởng đến hiệu quả của quy trình logistics ngược.

Cụ thể, quá trình trao đổi thông tin phụ thuộc nhiều vào thời gian phản hồi của từng cá nhân, do đó khi nhân viên điều hành hoặc NPP phản hồi chậm sẽ dẫn đến việc chậm xác nhận nhu cầu thu hồi, kéo dài thời gian lập kế hoạch vận chuyển và triển khai thu gom. Đồng thời, do số lượng tin nhắn trao đổi lớn giữa nhiều NPP khác nhau nên thông tin dễ bị trôi hoặc bỏ sót, đặc biệt đối với các nội dung như số lượng vỏ kết cần thu hồi, thời gian lấy hàng hoặc các thay đổi phát sinh trong quá trình thực hiện. Điều này có thể làm gia tăng nguy cơ sai lệch thông tin và phát sinh lỗi trong công tác điều phối.

Bên cạnh đó, dữ liệu được lưu trữ phân tán trên nhiều đoạn hội thoại riêng lẻ khiến nhân viên điều hành phải thực hiện tổng hợp thủ công trước khi xây dựng kế hoạch vận tải. Việc này không chỉ làm tăng thời gian xử lý mà còn làm giảm khả năng cập nhật dữ liệu theo thời gian thực và không hỗ trợ doanh nghiệp tạo báo cáo tổng hợp ngay lập tức. Hệ quả là tốc độ phản ứng đối với nhu cầu thu hồi phát sinh chưa cao, làm ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành của toàn bộ quy trình logistics ngược.

Ngoài ra, khi vỏ kết chưa được thu hồi kịp thời, lượng bao bì tồn đọng tại nhà phân phối sẽ gia tăng, gây khó khăn trong việc bố trí diện tích lưu trữ và quản lý hàng hóa trong kho. Điều này tạo ra sự bất tiện cho các nhà phân phối trong quá trình vận hành và làm giảm hiệu quả sử dụng không gian kho bãi. Đồng thời, việc chậm thu hồi và hoàn trả vỏ kết cũng có thể ảnh hưởng đến vòng quay bao bì của nhà cung cấp, dẫn đến nguy cơ thiếu vỏ kết phục vụ cho hoạt động đóng gói và phân phối hàng hóa mới. Từ đó làm giảm khả năng tiếp nhận và luân chuyển hàng hóa nhanh chóng, ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng và hiệu quả hoạt động chung của chuỗi cung ứng.



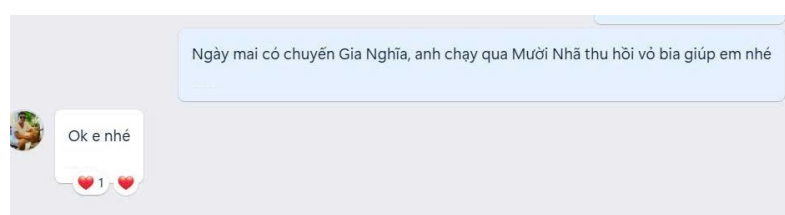
Hình 2.2.1. Hình ảnh trao đổi thu hồi vỏ giữa NPP và NVĐH qua Zalo

2.3.2. Lập kế hoạch và điều phối vận chuyển

Sau khi tổng hợp nhu cầu từ các NPP, nhân viên điều hành tiến hành lập kế hoạch và điều phối vận chuyển nhằm đảm bảo việc thu hồi được thực hiện hiệu quả và tiết kiệm chi phí. Cụ thể, điều hành sẽ căn cứ vào số lượng vỏ kết cần thu hồi tại từng điểm, vị trí địa lý của các NPP và kế hoạch giao hàng hiện có để xây dựng tuyến vận chuyển hợp lý. Một nguyên tắc quan trọng được áp dụng là kết hợp thu hồi vỏ kết với các chuyến giao hàng chiều đi (backhaul), từ đó tận dụng

tối đa công suất phương tiện và hạn chế xe chạy rỗng. Quá trình điều phối bao gồm việc lựa chọn loại xe phù hợp (đủ tải), sắp xếp lịch trình cụ thể và thông báo cho tài xế thực hiện.

Trong thực tế, việc điều phối chủ yếu được thực hiện thông qua trao đổi trực tiếp giữa nhân viên điều hành và tài xế qua điện thoại hoặc Zalo, kèm theo bảng phân công xe. Bước lập kế hoạch và điều phối vận chuyển giúp doanh nghiệp tối ưu chi phí thông qua việc tận dụng chuyến xe hai chiều, đồng thời nâng cao hiệu suất sử dụng phương tiện và giảm thời gian chờ. Tuy nhiên, dữ liệu đầu vào chưa thực sự chính xác, quá trình lập kế hoạch vẫn mang tính thủ công và thiếu tính linh hoạt khi có thay đổi đột xuất từ phía NPP (như thay đổi số lượng hoặc thời gian giao nhận). Điều này có thể dẫn đến việc điều chỉnh kế hoạch liên tục, làm phát sinh chi phí và giảm hiệu quả vận hành.



Hình 2.2.3. Hình ảnh trao đổi giữa NVĐP và tài xế

Kế Hoạch Xe Ngày 21/03/2026					
STT	BKS	Họ và tên Lái xe	Chuyến 1	Chuyến 2	Chuyến 3
1	29E-154.88	Nguyễn Văn Bình	Vinamilk-Trà hàng sớm Q.Ngãi	Vinamilk Q.Ngãi-13h30	
2	29E-516.57	Trần Quốc Thuận	Bia Carlsberg	Thu hồi vỏ Mười Nhã	
3	29E-569.49	Nguyễn Đoàn Thiện	Vinamilk Q.Nam		
4	29E-569.50	Dương Văn Thịnh	Vinamilk Q.Ngãi-Nhận sớm 7h-9h		
5	29E-601.90	Vô Thành Tâm	Vinamilk Q.Nam		
6	29E-602.36	Lê Văn Vinh	Vinamilk Q.Nam		
7	29E-602.56	Nguyễn Việt Phước	Bia Carlsberg		

Hình 2.2.4. Bảng kế hoạch xe theo ngày

2.3.3. Tổ chức thu gom và vận chuyển

Tổ chức thu gom và vận chuyển đóng vai trò trực tiếp đảm bảo dòng chảy vật lý của vỏ kết từ các NPP về depot Bình Vinh. Sau khi nhận được thông tin

điều phối từ nhân viên vận hành HPL (chủ yếu qua Zalo), tiến hành điều động phương tiện đến các NPP theo kế hoạch đã thống nhất. Tại điểm thu gom, tài xế phối hợp với nhân viên kho NPP để kiểm đếm số lượng vỏ kết thực tế, sau đó thực hiện bốc xếp lên xe để vận chuyển về depot.

Trong quá trình này, chứng từ sử dụng chủ yếu là biên bản giao nhận vỏ kết, được lập thành 3 liên gồm: một liên lưu tại NPP, một liên đi theo xe về depot Bình Vinh để nhân viên kho đối chiếu khi nhập hàng, và một liên do tài xế mang về nộp lại cho nhân viên vận hành HPL phục vụ đối soát. Đây là chứng từ quan trọng nhất, đóng vai trò xác nhận số lượng bàn giao giữa các bên, trong bối cảnh không có lệnh điều xe hay hệ thống chứng từ điện tử chính thức.

Về hiệu quả, bước này đảm bảo việc thu gom và vận chuyển được thực hiện linh hoạt, nhanh chóng nhờ trao đổi trực tiếp qua Zalo và sự phối hợp giữa các bên. Đồng thời, việc có biên bản giao nhận 3 liên giúp tăng tính minh bạch và hỗ trợ đối chiếu số liệu giữa NPP – vận tải – depot – HPL. Tuy nhiên, hạn chế lớn là toàn bộ quá trình kiểm đếm và ghi nhận vẫn mang tính thủ công, dễ phát sinh sai sót hoặc thất thoát nếu không kiểm soát chặt chẽ. Bên cạnh đó, việc thiếu hệ thống theo dõi hành trình và dữ liệu tập trung cũng khiến doanh nghiệp khó kiểm soát trạng thái vận chuyển theo thời gian thực, ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý tổng thể của quy trình logistics ngược.

Hình 2.2.5. Biên bản giao nhận hàng ở NPP Mười Nhã

Sau khi vỏ kết được vận chuyển từ các NPP về depot Bình Vinh, nhân viên kho tiến hành tiếp nhận và kiểm tra thực tế số lượng cũng như chất lượng vỏ kết. Cụ thể, tài xế sẽ bàn giao vỏ kết kèm theo biên bản giao nhận mang theo xe, sau đó nhân viên depot thực hiện kiểm đếm lại số lượng thực nhận và đối chiếu với số liệu ghi trên biên bản. Đồng thời, vỏ kết được kiểm tra và phân loại theo tình trạng sử dụng như: vỏ kết còn tốt có thể tái sử dụng ngay, vỏ kết hư hỏng nhẹ có thể sửa chữa và vỏ kết hư hỏng nặng cần loại bỏ. Kết quả kiểm tra được ghi nhận nhằm phục vụ công tác quản lý, lưu trữ và điều phối vỏ kết tại depot.

Khóa luận tốt nghiệp

hoặc chênh lệch số lượng giữa các bên tham gia trong quá trình vận chuyển và bàn giao.

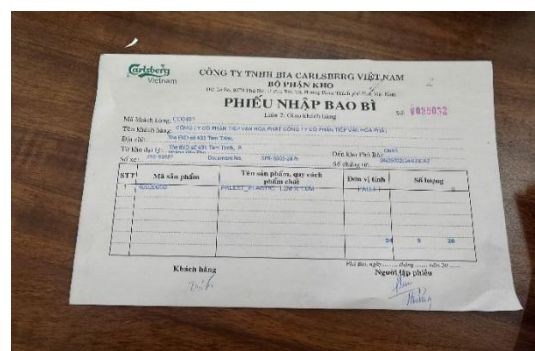
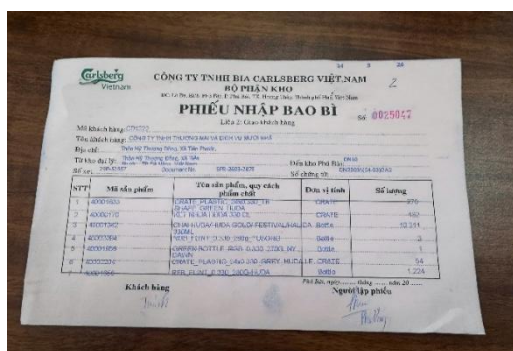
Về chứng từ, ngoài biên bản giao nhận vỏ kết do tài xế mang về để thực hiện đối chiếu ban đầu, depot còn sử dụng phiếu nhập kho nhằm ghi nhận chính thức số lượng vỏ kết đã được tiếp nhận vào hệ thống quản lý kho. Các chứng từ này là cơ sở để theo dõi số lượng bao bì thu hồi, phục vụ công tác kiểm kê và đối soát dữ liệu trong quá trình vận hành logistics ngược.

Xét về hiệu quả hoạt động, bước nhập kho và kiểm tra chất lượng giúp doanh nghiệp quản lý được tình trạng và số lượng vỏ kết thực nhận, từ đó hỗ trợ công tác điều phối và tái sử dụng bao bì hiệu quả hơn. Tuy nhiên, quy trình hiện tại vẫn mang tính thủ công do phụ thuộc chủ yếu vào hoạt động kiểm đếm bằng tay của nhân viên kho. Điều này làm gia tăng nguy cơ sai lệch số lượng, đặc biệt khi khối lượng vỏ kết thu hồi lớn hoặc thời gian xử lý gấp.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp hiện chưa xây dựng bộ tiêu chuẩn phân loại chất lượng vỏ kết một cách cụ thể và đồng nhất giữa các nhân viên thực hiện. Việc đánh giá tình trạng vỏ kết chủ yếu dựa vào kinh nghiệm thực tế nên dễ dẫn đến sự thiếu thống nhất trong quá trình phân loại. Ngoài ra, depot vẫn chưa áp dụng các công nghệ hỗ trợ như mã QR, barcode hoặc phần mềm quản lý kho để cập nhật và truy xuất dữ liệu theo thời gian thực. Điều này khiến việc kiểm soát thông tin còn gặp nhiều khó khăn, mất nhiều thời gian trong công tác kiểm kê và đối soát, đồng thời ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý tổng thể của quy trình logistics ngược.

Ngoài ra, trong các thời điểm lượng vỏ kết thu hồi tăng cao, depot Bình Vinh còn có thể xảy ra tình trạng ùn tắc cục bộ tại khu vực nhập và xuất pallet/vỏ kết. Nguyên nhân chủ yếu là do nhiều xe tập trung giao nhận trong cùng một khoảng thời gian, trong khi quy trình kiểm đếm, đối chiếu chứng từ và phân loại vẫn được thực hiện thủ công nên thời gian xử lý mỗi xe tương đối lâu. Một số trường hợp tài xế phải chờ nhân viên kho hoàn tất kiểm đếm hoặc chờ sắp xếp vị trí lưu trữ mới có thể tiến hành nhập hàng. Điều này làm kéo dài thời gian quay vòng phương tiện, ảnh hưởng đến tiến độ vận chuyển ở các chuyến tiếp theo.

Đối với hoạt động xuất pallet hoặc vỏ kết để tái sử dụng, việc chưa áp dụng hệ thống quản lý kho và điều phối tự động cũng khiến quá trình truy xuất và chuẩn bị hàng hóa diễn ra chậm hơn. Khi dữ liệu tồn kho chưa được cập nhật theo thời gian thực, nhân viên kho phải kiểm tra thủ công trước khi xuất hàng, gây mất nhiều thời gian xử lý và làm giảm hiệu quả vận hành chung của depot. Những hạn chế trên cho thấy depot Bình Vinh hiện có nguy cơ trở thành điểm nghẽn trong quy trình logistics ngược nếu khối lượng bao bì thu hồi tiếp tục gia tăng trong thời gian tới.



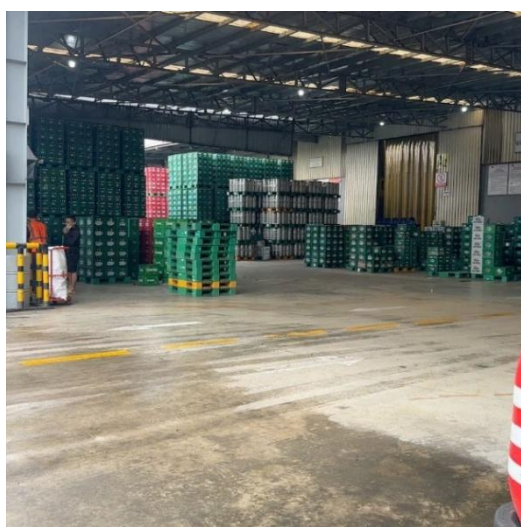
Hình 2.2.6. Phiếu nhập kho

2.3.5. Xử lý và hoàn trả về nhà máy

Sau khi hoàn tất việc nhập kho tại depot Bình Vinh, các vỏ kết thu hồi từ nhiều NPP khác nhau sẽ được tập kết, sắp xếp và lưu trữ tạm thời tại kho. Dựa trên kế hoạch điều phối và số lượng tồn thực tế, depot sẽ tiến hành gom hàng theo từng lô để thực hiện điều chuyển (transfer) về nhà máy Carlsberg tại Phú Bài. Việc tập kết từ nhiều NPP giúp tối ưu tải trọng phương tiện, giảm số chuyến vận chuyển và hạn chế tình trạng xe chạy rỗng, từ đó góp phần tiết kiệm chi phí logistics.

Trong quá trình này, nhân viên depot Bình Vinh chịu trách nhiệm kiểm đếm, phân loại sơ bộ và bố trí vỏ kết theo từng khu vực chờ xuất hàng. Đồng thời, giám sát kho sẽ theo dõi và xác nhận số lượng trước khi thực hiện điều chuyển về nhà máy. Các chuyến transfer thường được kết hợp với lịch vận tải tuyến cố định nhằm nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện và tối ưu hoạt động backhaul trong chuỗi logistics ngược.

Về chứng từ, bước này sử dụng phiếu transfer (phiếu điều chuyển nội bộ) để ghi nhận số lượng vỏ kết được xuất từ depot Bình Vinh về kho Phú Bài. Khi hàng được tiếp nhận tại nhà máy, bộ phận kho Phú Bài sẽ tiến hành kiểm đếm và xác nhận bằng phiếu nhập kho. Như vậy, quy trình hình thành hai lớp kiểm soát chứng từ gồm phiếu transfer tại depot và phiếu nhập kho tại nhà máy, giúp tăng tính minh bạch và hỗ trợ đối chiếu số liệu giữa các bên.



Hình 2.2.7. Hình ảnh phân loại vỏ chai và pallet



Xét về hiệu quả, việc tập kết vỏ kết từ nhiều NPP trước khi transfer về nhà máy giúp doanh nghiệp tối ưu chi phí vận tải, nâng cao hiệu suất sử dụng xe và giảm áp lực điều phối nhiều chuyến nhỏ lẻ. Đồng thời, việc bổ sung phiếu transfer cũng góp phần nâng cao khả năng kiểm soát dòng hàng và hạn chế sai lệch trong quá trình điều chuyển. Tuy nhiên, quy trình hiện vẫn mang tính thủ công, chưa có hệ thống quản lý đồng bộ và thiếu các biểu mẫu kiểm tra chất lượng chi tiết, dẫn

đến khó khăn trong truy xuất và kiểm soát tình trạng thực tế của vỏ kết khi phát sinh chênh lệch số liệu.

Hình 2.2.8. Hình ảnh phiếu transfer (phiếu điều chuyển nội bộ)

PHIẾU XUẤT KHO
 Ngày 25 tháng 3 năm 2024 Số: 0029168
 Tên nhà phân phối: HUAN BREWERY PH Xuất tại kho: PP
 Số hóa đơn: Ngày xuất HĐ: 2024/03/25
 Họ tên người nhận hàng: H. Quốc Anh Số xe VC: 11302508
 Số CM/PLK: Ngày cấp: Nơi cấp: 11302508
 STT Tên sản phẩm Mã sản phẩm Ngày sản xuất Đơn vị tính Số lượng thực xuất Ghi chú

1	Pallet nhựa	40020050	PALLET	22	Đã kiểm tra an toàn vận chuyển - Đạt yêu cầu
---	-------------	----------	--------	----	--

Công
 Người lập phiếu (Ký, họ tên)
 Thủ kho (Ký, họ tên)
 Người nhận hàng (Ký, họ tên)
 Bảo vệ (Ký, họ tên)

PHIẾU XUẤT KHO
 Ngày 25 tháng 3 năm 2024 Số: 0029191
 Tên nhà phân phối: Emory Quanta Xuất tại kho: PP
 Số hóa đơn: Ngày xuất HĐ: 2024/03/25
 Họ tên người nhận hàng: L. Quốc Sơn Số xe VC: 11302508
 Số CM/PLK: Ngày cấp: Nơi cấp: 11302508
 STT Tên sản phẩm Mã sản phẩm Ngày sản xuất Đơn vị tính Số lượng thực xuất Ghi chú

1	Ket 530 Huan Quid	40001343	GRATE	1.380	kiểm tra an toàn vận chuyển - Đạt yêu cầu
2	Chai 530 xanh	40001342	SGRIM	35.284	

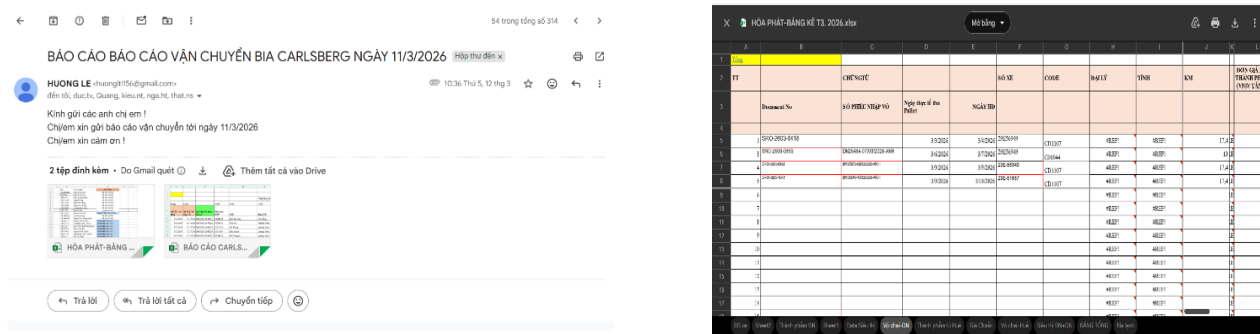
Công
 Người lập phiếu (Ký, họ tên)
 Thủ kho (Ký, họ tên)
 Người nhận hàng (Ký, họ tên)
 Bảo vệ (Ký, họ tên)

2.3.6. Cập nhật hệ thống và báo cáo về Carlsberg

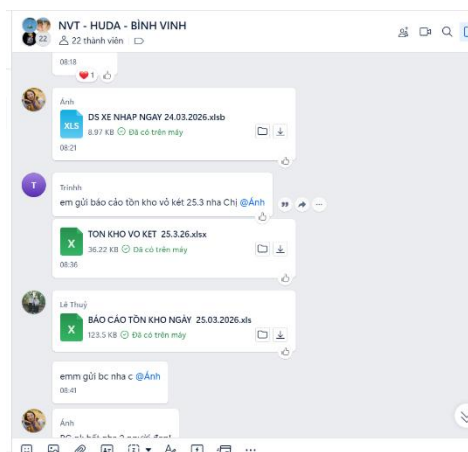
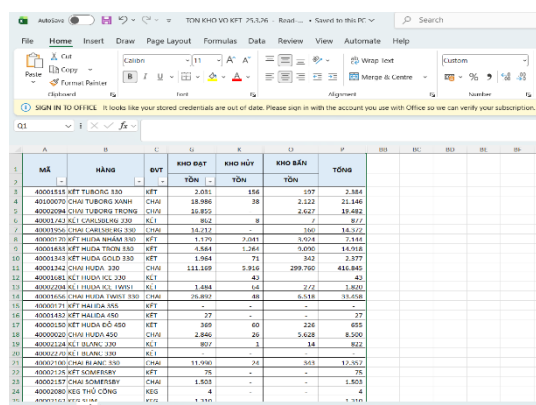
Sau khi hoàn tất việc kiểm nhận vỏ kết tại depot Bình Vinh, dữ liệu liên quan đến số lượng thu hồi sẽ được tổng hợp và gửi báo cáo về phía Carlsberg (RMWH – kho tổng khu vực). Trong thực tế vận hành tại dự án Carlsberg – Hòa Phát Logistics, việc “cập nhật hệ thống” chưa được thực hiện trên một phần mềm quản lý tập trung mà chủ yếu thông qua file Excel theo dõi nội bộ nhân viên vận hành HPL tổng hợp. Các thông tin được cập nhật bao gồm số lượng vỏ kết thu hồi từ từng NPP, số lượng nhập kho tại depot và số liệu đối chiếu với các chứng từ giao nhận.

Về chủ thể thực hiện, nhân viên depot Bình Vinh là người trực tiếp tổng hợp số liệu ban đầu, sau đó bộ phận điều hành HPL rà soát và gửi báo cáo cho phía Carlsberg để phục vụ quản lý và theo dõi tổng thể. Việc trao đổi dữ liệu thường thực hiện qua email hoặc file chia sẻ, chưa tích hợp hệ thống tự động.

Hình 2.2.8. Hình ảnh báo cáo hằng ngày



Về chứng từ, thực tế chủ yếu sử dụng file Excel tổng hợp làm công cụ chính để theo dõi và báo cáo. Các báo cáo như tồn kho vỏ két không có biểu mẫu chuẩn riêng biệt mà được tích hợp chung trong file theo dõi nội bộ của kho depot.



Hình 2.2.9. Hình ảnh đối chiếu từ kho Bình Vinh

Xét về hiệu quả, bước này giúp Carlsberg nắm được tình hình thu hồi và tồn kho vỏ két tại depot, từ đó hỗ trợ việc ra quyết định điều phối và quản lý tài sản bao bì. Tuy nhiên, hạn chế lớn là việc cập nhật chưa theo thời gian thực, phụ thuộc hoàn toàn vào nhập liệu thủ công nên dễ xảy ra sai sót và độ trễ thông tin. Ngoài ra, việc thiếu hệ thống quản lý tập trung cũng gây khó khăn trong việc truy xuất dữ liệu lịch sử và đối chiếu khi phát sinh chênh lệch giữa các bên.

2.3.7. Lưu kho và tái sử dụng tại nhà máy Phú Bài

Sau khi vỏ két được vận chuyển từ depot Bình Vinh về nhà máy Carlsberg (Phú Bài), bộ phận kho tại RMWH sẽ tiến hành tiếp nhận và quản lý tập trung. Tại đây, vỏ két đạt tiêu chuẩn sẽ được lưu trữ trong kho và sử dụng lại cho các hoạt động đóng hàng và phân phối tiếp theo. Đối với các vỏ két không đạt yêu cầu, nhà máy sẽ thực hiện các phương án xử lý như sửa chữa, tái chế hoặc loại bỏ tùy theo mức độ hư hỏng và chính sách quản lý của Carlsberg.

Về chủ thể thực hiện, nhân viên kho tại nhà máy Carlsberg (RMWH) chịu trách nhiệm chính trong việc lưu kho và cấp phát, dưới sự giám sát của bộ phận quản lý nội bộ của Carlsberg.

Về chứng từ, thực tế chủ yếu sử dụng phiếu nhập kho tại Phú Bài và các file theo dõi nội bộ của Carlsberg để quản lý số lượng và vòng quay vỏ két. Các chứng từ như biên bản hư hỏng hoặc phiếu sửa chữa thường do phía nhà máy quản lý và không nằm trong phạm vi kiểm soát của Hòa Phát Logistics.

Xét về hiệu quả, việc tập trung lưu kho và tái sử dụng tại nhà máy giúp Carlsberg kiểm soát tốt vòng đời của vỏ két, tối ưu hóa chi phí đầu tư và nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản. Tuy nhiên, hạn chế là thông tin từ depot lên nhà máy chưa thực sự đồng bộ theo thời gian thực, gây khó khăn trong việc theo dõi chính xác tình trạng và vòng quay của vỏ két trong toàn hệ thống.

2.4. Đánh giá quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.

STT	CHỈ TIÊU	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025
1	Chi phí thu hồi (C_t)	189.856.784 đồng	189.345.600 đồng	175.210.300 đồng
2	Chi phí vận chuyển (C_v)	2.785.455.555 đồng	2.785.455.555 đồng	2.920.000.000 đồng
3	Chi phí kiểm tra và phân loại (C_k)	251.789.256 đồng	225.654.300 đồng	198.452.100 đồng
4	Chi phí lưu kho (C_l)	435.426.245 đồng	385.632.500 đồng	340.524.700 đồng
5	Chi phí xử lý (C_x)	254.562.574 đồng	220.548.600 đồng	175.362.500 đồng
6	Tổng số vỏ kết, pallet phân phối	560.000 cái	592.000 cái	625.000 cái
7	Tổng số vỏ kết, pallet thu hồi	509.600 cái	547.000 cái	590.000 cái
8	Tổng lượng chất thải phát sinh	180 tấn	165 tấn	150 tấn
9	Khối lượng chất thải giảm	135 tấn	145 tấn	160 tấn

Bảng 2.4.1. Chỉ tiêu đánh giá hiệu quả quy trình logistics ngược đối với bao bì và thiết bị tải hàng năm 2025

STT	CHỈ TIÊU	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025
1	Đánh giá theo nhóm chỉ tiêu kinh tế	3.917.090.414 đồng	3.879.927.200 đồng	3.813.707.000 đồng
2	Đánh giá theo nhóm chỉ tiêu vận hành	91%	92,40%	87,88%
3	Đánh giá theo nhóm chỉ tiêu môi trường	75%	94,40%	106,67%

Bảng 2.4.2. Bảng tính đánh giá hoạt động logistics ngược theo nhóm tiêu chí kinh tế, vận hành và môi trường giai đoạn 2023–2025

2.4.1. Đánh giá theo nhóm chỉ tiêu kinh tế

Qua kết quả tính toán cho thấy tổng chi phí logistics ngược của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát có xu hướng giảm trong giai đoạn 2023–2025. Cụ thể, tổng chi phí logistics ngược giảm từ 3.917.090.414 đồng năm 2023 xuống còn 3.879.927.200 đồng năm 2024 và tiếp tục giảm xuống 3.813.707.000 đồng vào năm 2025.

Mặc dù sản lượng thu hồi năm 2025 tăng mạnh, nhưng chi phí vận chuyển lại có xu hướng tăng cao (2.920 tỷ đồng). Điều này cho thấy hệ số tận dụng chuyến xe chiều về chưa đạt hiệu quả tối ưu. Nguyên nhân chủ yếu nằm ở việc thiếu sự đồng bộ trong dữ liệu NPP (bước 1), khiến bộ phận điều hành bị động trong việc ghép đơn, dẫn đến tỷ lệ xe chạy rỗng vẫn còn ở mức cao. Hậu quả là doanh nghiệp đang 'đốt' lợi nhuận vào chi phí vận tải thay vì tạo ra giá trị từ việc tái sử dụng bao bì.

Điều này cho thấy hoạt động logistics ngược tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát đang được tổ chức theo hướng hiệu quả hơn, không chỉ giúp tiết kiệm chi phí vận hành mà còn góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản và cải thiện hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

2.4.2. Đánh giá theo nhóm chỉ tiêu vận hành

Qua kết quả tính toán cho thấy tỷ lệ thu hồi của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát có xu hướng tăng trong giai đoạn 2023–2025. Cụ thể, tỷ lệ thu hồi tăng từ 91% năm 2023 lên 92,40% năm 2024 và đạt 94,40% vào năm 2025. Việc cải thiện tỷ lệ thu hồi từ 91% (2023) lên 94,4% (2025) không chỉ là con số kinh doanh, mà còn thể hiện trách nhiệm xã hội của công ty trong việc giảm thiểu lượng chất thải nhựa và rác thải công nghiệp ra môi trường, phù hợp với Luật Bảo vệ Môi trường 2020.

Tỷ lệ thu hồi tăng phản ánh doanh nghiệp đã nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý, theo dõi và kiểm soát tài sản logistics trong chuỗi cung ứng. Đồng thời, việc thu hồi với tỷ lệ cao còn giúp giảm chi phí đầu tư mới đối với bao bì và thiết bị tải hàng, tăng khả năng tái sử dụng và góp phần giảm lượng chất thải phát sinh ra môi trường.

2.4.3. Đánh giá theo nhóm chỉ tiêu môi trường

Qua kết quả tính toán cho thấy tỷ lệ giảm chất thải của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát duy trì ở mức tương đối cao trong giai đoạn 2023–2025. Cụ thể, tỷ lệ này đạt 75% vào năm 2023, tăng lên 87,88% vào năm 2024 và đạt 80% vào năm 2025. Điều này cho thấy hoạt động logistics ngược của công ty đã góp phần đáng kể trong việc giảm lượng chất thải phát sinh thông qua hoạt động thu hồi, tái sử dụng và xử lý bao bì, thiết bị tải hàng.

Tỷ lệ giảm chất thải tăng phản ánh hiệu quả của việc nâng cao khả năng thu hồi và tái sử dụng các tài sản logistics. Đồng thời, việc giảm lượng chất thải phát sinh còn giúp doanh nghiệp hạn chế tác động tiêu cực đến môi trường, tiết kiệm chi phí xử lý và phù hợp với định hướng phát triển bền vững của doanh nghiệp trong dài hạn.

Bên cạnh đó, hoạt động thu hồi bao bì không chỉ đơn thuần là nghiệp vụ vận tải mà còn là một giải pháp kinh tế tuần hoàn trong hoạt động logistics xanh của doanh nghiệp. Hiệu quả của logistics ngược không chỉ được đánh giá thông qua chi phí tiết kiệm mà còn thể hiện ở việc kéo dài vòng đời sử dụng của pallet, vỏ

kết và bao bì logistics. Đặc biệt, tỷ lệ thu hồi đạt 94,40% vào năm 2025 cho thấy phần lớn tài sản logistics đã được tái sử dụng thay vì phải sản xuất mới, qua đó góp phần giảm lượng phát thải carbon và hạn chế tiêu hao nguyên vật liệu. Đây cũng là giá trị vô hình giúp nâng cao hình ảnh và uy tín của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát đối với các khách hàng lớn có yêu cầu cao về phát triển bền vững như Carlsberg.

2.4.4. Ưu điểm, nhược điểm của quy trình

2.4.4.1. Ưu điểm

Quy trình được tổ chức theo hình thức tập trung giúp dễ dàng kiểm soát hoạt động vận hành: Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát trực tiếp thực hiện toàn bộ hoạt động logistics ngược từ thu gom, vận chuyển, kiểm tra, phân loại đến xử lý và tái sử dụng. Việc quản lý tập trung giúp doanh nghiệp kiểm soát tốt số lượng bao bì và thiết bị tải hàng, hạn chế tình trạng thất thoát và nâng cao hiệu quả quản lý.

Tối ưu hóa chi phí vận chuyển và sử dụng phương tiện: Hoạt động thu hồi bao bì và thiết bị tải hàng thường được kết hợp với quá trình giao hàng trong cùng tuyến vận chuyển, giúp tận dụng công suất xe và giảm các chuyến xe chạy rỗng. Điều này góp phần giảm chi phí vận tải và nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện.

Nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản logistics: Bao bì, pallet, kết hàng và các thiết bị tải hàng sau khi được thu hồi sẽ được kiểm tra, phân loại và đưa vào tái sử dụng nếu vẫn đáp ứng yêu cầu. Điều này giúp doanh nghiệp giảm chi phí đầu tư mới và kéo dài vòng đời sử dụng của tài sản.

Góp phần giảm lượng chất thải phát sinh và bảo vệ môi trường: Thông qua hoạt động thu hồi và tái sử dụng, lượng bao bì và thiết bị phải loại bỏ giảm đáng kể, từ đó hạn chế lượng chất thải phát sinh ra môi trường và phù hợp với xu hướng phát triển bền vững.

Nâng cao chất lượng dịch vụ và đáp ứng nhu cầu khách hàng: Việc công ty cung cấp trọn gói các dịch vụ logistics giúp khách hàng giảm khối lượng công việc quản lý, tiết kiệm thời gian và chi phí vận hành. Đồng thời, quy trình khép kín giúp nâng cao độ chính xác và hiệu quả trong hoạt động cung ứng dịch vụ.

Nhìn chung doanh nghiệp đã đạt được những kết quả khả quan, tuy nhiên vẫn tồn tại khoảng cách lớn so với các tiêu chuẩn logistics hiện đại

2.4.4.2. Nhược điểm

Trong quá trình thực hiện hoạt động logistics ngược đối với bao bì thu hồi và thiết bị tải hàng tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát vẫn còn tồn tại một số hạn chế nhất định ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành của doanh nghiệp. Trước hết, khâu tiếp nhận và xử lý thông tin thu hồi vẫn chưa thực sự đồng bộ, việc cập nhật dữ liệu chủ yếu thông qua phương thức trao đổi giữa các bộ phận hoặc thực hiện thủ công nên đôi khi còn mất nhiều thời gian và dễ xảy ra sai sót trong quá trình tổng hợp số liệu. Nguyên nhân của hạn chế này là do công ty chưa xây dựng được hệ thống quản lý thông tin tập trung và chưa ứng dụng đồng bộ công nghệ vào hoạt động tiếp nhận, xử lý và theo dõi thông tin thu hồi.

Bên cạnh đó, công tác quản lý vỏ két và pallet trong toàn bộ quá trình luân chuyển vẫn còn gặp nhiều khó khăn. Việc theo dõi số lượng, tình trạng sử dụng cũng như quá trình di chuyển của các loại tài sản này chưa được kiểm soát chi tiết, dẫn đến nguy cơ thất thoát hoặc chênh lệch số liệu giữa các khâu vận hành. Nguyên nhân chủ yếu là công ty chưa áp dụng rộng rãi các giải pháp công nghệ như mã QR hoặc Barcode trong hoạt động quản lý và theo dõi tài sản logistics.

Ngoài ra, tình trạng chậm thu hồi hoặc thất thoát vỏ két và pallet vẫn còn xảy ra trong quá trình vận hành, gây ảnh hưởng đến hiệu quả sử dụng tài sản và làm tăng chi phí đầu tư mới cho doanh nghiệp. Nguyên nhân của tình trạng này xuất phát từ việc công ty chưa xây dựng cơ chế đặt cọc hoặc quản lý công nợ đối với vỏ két và pallet một cách chặt chẽ, dẫn đến trách nhiệm của khách hàng trong việc bảo quản và hoàn trả tài sản chưa được nâng cao.

Nhìn chung, những hạn chế trên đã ảnh hưởng nhất định đến hiệu quả hoạt động logistics ngược của Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, đồng thời làm phát sinh chi phí và giảm hiệu quả khai thác tài sản. Vì vậy, việc đưa ra các giải pháp phù hợp nhằm khắc phục các tồn tại trên là cần thiết để nâng cao hiệu quả hoạt động logistics ngược trong thời gian tới.

CHƯƠNG 3: ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN VÀ ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH LOGISTICS NGƯỢC ĐỐI VỚI HÀNG BAO BÌ VÀ THIẾT BỊ TẢI HÀNG CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN TIẾP VẬN HÒA PHÁT.

3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển

3.1.1. Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh

3.1.1.1. Nghiên cứu xu hướng thị trường

Thứ nhất, xu hướng tối ưu chi phí và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng

Trong bối cảnh chi phí logistics tại Việt Nam vẫn ở mức cao (chiếm khoảng 16–20% GDP), các doanh nghiệp ngày càng chú trọng đến việc tối ưu chi phí vận hành, đặc biệt trong quản lý tài sản bao bì và thiết bị tải hàng. Đối với ngành bia, vỏ két và pallet là tài sản có giá trị và được luân chuyển liên tục, do đó việc thu hồi và tái sử dụng hiệu quả trở thành yếu tố quan trọng giúp giảm chi phí đầu tư mới.

Xu hướng này buộc các doanh nghiệp logistics như Hòa Phát phải nâng cao hiệu quả hoạt động logistics ngược, đảm bảo vòng quay vỏ két nhanh, hạn chế thất thoát và tối ưu hóa vận tải hai chiều (backhaul). Điều này không chỉ giúp giảm chi phí mà còn nâng cao hiệu suất sử dụng tài sản trong toàn chuỗi cung ứng. *Nguồn: World Bank (2023), Vietnam Logistics Report*

Thứ hai, xu hướng chuyển đổi số trong ngành logistics

Chuyển đổi số đang trở thành xu hướng tất yếu trong lĩnh vực logistics, với việc ứng dụng các công nghệ như hệ thống quản lý vận tải, quản lý kho, mã vạch, QR code và IoT. Các công nghệ này giúp doanh nghiệp theo dõi hàng hóa và tài sản theo thời gian thực, giảm sai sót trong kiểm đếm và nâng cao hiệu quả quản lý.

Đối với hoạt động logistics ngược, chuyển đổi số giúp kiểm soát chính xác số lượng vỏ két, vị trí và trạng thái sử dụng, từ đó cải thiện khả năng điều phối và đối soát. Tuy nhiên, thực tế hiện nay tại Hòa Phát Logistics vẫn còn phụ thuộc vào

Zalo và Excel, cho thấy doanh nghiệp cần nhanh chóng thích ứng để không bị tụt hậu trong môi trường cạnh tranh ngày càng cao. *Nguồn: Deloitte (2023), Supply Chain & Logistics Trends*

Thứ ba, xu hướng phát triển bền vững và logistics xanh

Xu hướng tiêu dùng xanh và phát triển bền vững đang ngày càng được chú trọng trên toàn cầu cũng như tại Việt Nam. Các doanh nghiệp sản xuất và phân phối, đặc biệt trong ngành FMCG và đồ uống, ngày càng quan tâm đến việc giảm thiểu chất thải, tối ưu vòng đời sản phẩm và tái sử dụng bao bì.

Trong bối cảnh đó, hoạt động thu hồi vỏ kết và pallet không chỉ mang ý nghĩa kinh tế mà còn góp phần thực hiện mục tiêu bảo vệ môi trường. Việc nâng cao hiệu quả logistics ngược giúp giảm nhu cầu sản xuất mới bao bì, tiết kiệm tài nguyên và giảm phát thải. Đây cũng là yêu cầu từ các đối tác lớn như Carlsberg trong chiến lược phát triển bền vững. *Nguồn: Ministry of Natural Resources and Environment (2022), Báo cáo về kinh tế tuần hoàn và EPR*

Thứ tư, xu hướng mở rộng thị trường tiêu dùng và gia tăng sản lượng phân phối

Thị trường tiêu dùng tại Việt Nam tiếp tục duy trì đà tăng trưởng, đặc biệt trong ngành bia và đồ uống. Theo báo cáo của Vietnam Beer Alcohol Beverage Association (2022), sản lượng tiêu thụ bia tại Việt Nam có xu hướng tăng trưởng ổn định trong dài hạn, mặc dù có sự biến động ngắn hạn do yếu tố kinh tế và chính sách. Điều này cho thấy nhu cầu thị trường vẫn ở mức cao, kéo theo sự gia tăng về sản lượng phân phối.

Bên cạnh đó, theo dự báo của World Data Lab (2023), quy mô thị trường tiêu dùng Việt Nam sẽ tiếp tục mở rộng trong tương lai, tạo điều kiện cho ngành hàng tiêu dùng nhanh phát triển mạnh mẽ. Điều này đồng nghĩa với việc lượng vỏ kết lưu thông trên thị trường ngày càng lớn, làm gia tăng áp lực đối với hoạt động thu hồi và quản lý bao bì.

Xu hướng này đặt ra yêu cầu đối với Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát phải nâng cao năng lực vận hành, tối ưu quy trình logistics ngược và tăng tốc độ quay vòng vốn kết nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao từ thị trường *Nguồn: Vietnam Beer Alcohol Beverage Association (2022), World Data Lab (2023).*

3.1.1.2. Dự báo môi trường kinh doanh

Kinh tế: Trong giai đoạn tới, nền kinh tế Việt Nam được dự báo tiếp tục phục hồi và tăng trưởng ổn định, kéo theo sức mua của người tiêu dùng gia tăng. Điều này đặc biệt tác động đến ngành hàng tiêu dùng nhanh và đồ uống, trong đó có bia. Khi nhu cầu tiêu thụ tăng, sản lượng phân phối hàng hóa cũng tăng theo, dẫn đến lượng vốn kết và thiết bị tải hàng lưu thông trên thị trường ngày càng lớn. Bên cạnh đó, sự dịch chuyển của chuỗi cung ứng toàn cầu đang tạo cơ hội cho Việt Nam trở thành điểm đến hấp dẫn trong hoạt động sản xuất và phân phối. Điều này không chỉ làm gia tăng nhu cầu vận tải mà còn đặt ra yêu cầu cao hơn đối với hệ thống logistics, bao gồm cả hoạt động logistics ngược. Do đó, doanh nghiệp cần nâng cao năng lực vận hành, tối ưu quy trình thu hồi và quản lý tài sản bao bì để đáp ứng sự gia tăng về sản lượng.

Công nghệ: Xu hướng chuyển đổi số trong ngành logistics được dự báo sẽ tiếp tục phát triển mạnh mẽ, trở thành yếu tố bắt buộc đối với các doanh nghiệp. Việc ứng dụng các hệ thống như quản lý vận tải, quản lý kho, cùng với các công nghệ như mã vạch, QR code, AI và Big Data sẽ giúp nâng cao hiệu quả quản lý và tối ưu vận hành. Đối với hoạt động logistics ngược, công nghệ cho phép doanh nghiệp theo dõi chính xác số lượng, vị trí và tình trạng của vốn kết theo thời gian thực, từ đó giảm sai sót và nâng cao khả năng kiểm soát. Nếu không kịp thời đầu tư và ứng dụng công nghệ, doanh nghiệp sẽ gặp khó khăn trong việc cạnh tranh và đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của khách hàng.

Xã hội: Xu hướng tiêu dùng đang có sự thay đổi mạnh mẽ theo hướng hiện đại và đa kênh. Người tiêu dùng ngày càng chú trọng đến chất lượng sản phẩm, nguồn gốc xuất xứ và trải nghiệm tiêu dùng. Đối với ngành bia, nhu cầu tiêu thụ vẫn duy trì ổn định và có xu hướng tăng tại các khu vực đô thị và du lịch. Điều

này kéo theo yêu cầu về tốc độ phân phối và khả năng đáp ứng của chuỗi cung ứng, đồng thời làm gia tăng áp lực đối với hoạt động logistics ngược trong việc thu hồi và quay vòng bao bì. Do đó, doanh nghiệp cần nâng cao hiệu quả vận hành và đảm bảo tính linh hoạt trong quy trình logistics.

Môi trường: Xu hướng phát triển bền vững và tiêu dùng xanh đang trở thành tiêu chuẩn trong hoạt động sản xuất và logistics. Các doanh nghiệp ngày càng chú trọng đến việc giảm thiểu tác động môi trường, tối ưu sử dụng tài nguyên và hướng đến mô hình kinh tế tuần hoàn. Đối với hoạt động logistics ngược, việc thu hồi và tái sử dụng vỏ két và pallet đóng vai trò quan trọng trong việc giảm chất thải và tiết kiệm chi phí. Đồng thời, các yêu cầu về giảm phát thải và tuân thủ quy định môi trường cũng sẽ ngày càng khắt khe hơn trong thời gian tới. Điều này buộc doanh nghiệp phải cải tiến quy trình, tối ưu vận tải (như kết hợp backhaul) và nâng cao hiệu quả quản lý để đáp ứng các tiêu chuẩn phát triển bền vững.

3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển chung của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát

3.1.2.1. Định hướng phát triển chung Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát

Trong bối cảnh thị trường logistics ngày càng cạnh tranh và nhu cầu khách hàng liên tục thay đổi, Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát xây dựng chiến lược kinh doanh theo hướng mở rộng thị trường, nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu chi phí vận hành và phát triển bền vững nhằm gia tăng năng lực cạnh tranh trên thị trường.

Doanh nghiệp tập trung duy trì và phát triển thị trường hiện có tại các khu vực kinh tế trọng điểm như Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh, đồng thời mở rộng sang các khu vực có tốc độ tăng trưởng công nghiệp cao, đặc biệt tại khu vực miền Trung. Bên cạnh việc duy trì các khách hàng truyền thống như Carlsberg và các doanh nghiệp sản xuất lớn, công ty cũng hướng đến tìm kiếm khách hàng mới nhằm đa dạng hóa nguồn doanh thu.

Xu hướng của khách hàng hiện nay là sử dụng dịch vụ logistics tích hợp thay vì dịch vụ đơn lẻ. Do đó, doanh nghiệp định hướng phát triển đa dạng các loại

hình dịch vụ như vận tải đường bộ, kho bãi, giao nhận hàng hóa, thủ tục hải quan và các giải pháp logistics trọn gói. Việc đa dạng hóa dịch vụ giúp tăng giá trị cung cấp cho khách hàng và nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.

Do chi phí logistics chiếm tỷ trọng lớn trong giá thành sản phẩm, công ty hướng đến tối ưu hóa chi phí vận hành thông qua nâng cao hiệu suất khai thác đội xe, giảm tỷ lệ xe chạy rỗng và tối ưu hóa tuyến vận tải. Đồng thời, doanh nghiệp chú trọng nâng cao chất lượng dịch vụ, đảm bảo thời gian giao nhận, độ an toàn hàng hóa và tính chính xác trong quá trình vận hành nhằm nâng cao mức độ hài lòng của khách hàng.

Doanh nghiệp tập trung đẩy mạnh chuyển đổi số trong hoạt động kinh doanh và vận hành thông qua việc ứng dụng hệ thống quản lý vận tải (TMS), quản lý kho (WMS), GPS, mã QR và hệ thống quản lý dữ liệu tập trung. Việc ứng dụng công nghệ giúp tăng khả năng kiểm soát hoạt động, giảm sai sót và nâng cao hiệu quả quản lý.

Trong thời gian tới, Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát định hướng phát triển theo hướng tăng trưởng bền vững, nâng cao hiệu quả hoạt động và mở rộng quy mô kinh doanh nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng gia tăng của thị trường logistics. Trong bối cảnh cạnh tranh trong ngành ngày càng gay gắt, doanh nghiệp không chỉ tập trung vào việc gia tăng doanh thu mà còn chú trọng nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu chi phí vận hành và cải thiện hiệu quả sử dụng nguồn lực.

Về kế hoạch doanh thu, công ty đặt mục tiêu duy trì tốc độ tăng trưởng ổn định thông qua việc mở rộng thị trường, phát triển khách hàng mới và tăng cường hợp tác với các đối tác lớn hiện có. Doanh thu dự kiến sẽ tiếp tục tăng trong các năm tới nhờ sự phát triển của hoạt động vận tải, kho bãi và các dịch vụ logistics tích hợp. Cụ thể, doanh nghiệp dự kiến doanh thu năm 2025 đạt khoảng 600 tỷ đồng, năm 2026 đạt khoảng 660 tỷ đồng và đến năm 2027 có thể đạt khoảng 730 tỷ đồng, tương ứng với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 10–12% mỗi năm.

Bên cạnh mục tiêu tăng trưởng doanh thu, công ty cũng hướng đến nâng cao hiệu quả lợi nhuận thông qua việc kiểm soát chi phí và tối ưu hóa hoạt động vận hành. Doanh nghiệp dự kiến lợi nhuận sau thuế năm 2025 đạt khoảng 9,5 tỷ đồng,

năm 2026 đạt khoảng 11 tỷ đồng và năm 2027 đạt khoảng 13,2 tỷ đồng. Tốc độ tăng trưởng lợi nhuận dự kiến cao hơn tốc độ tăng trưởng doanh thu do công ty định hướng giảm chi phí vận tải, nâng cao hiệu suất khai thác đội xe và hạn chế các chi phí phát sinh trong quá trình hoạt động.

Ngoài ra, công ty cũng định hướng tăng tỷ trọng doanh thu từ các dịch vụ logistics giá trị gia tăng như kho bãi, giao nhận, thủ tục hải quan và logistics ngược. Việc đa dạng hóa nguồn doanh thu sẽ giúp doanh nghiệp giảm sự phụ thuộc vào hoạt động vận tải truyền thống, đồng thời nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Trong dài hạn, Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát hướng đến việc xây dựng nền tảng tài chính ổn định, nâng cao khả năng sinh lời và phát triển theo mô hình logistics hiện đại, góp phần tạo động lực cho sự tăng trưởng lâu dài và bền vững của doanh nghiệp.

3.1.2.2. Định hướng phát triển của công ty trong cung cấp dịch vụ logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng

Trong thời gian tới, Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát định hướng phát triển hoạt động logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng theo hướng tối ưu hóa quy trình, nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản và giảm chi phí vận hành. Trong bối cảnh doanh nghiệp ngày càng chú trọng đến hiệu quả chuỗi cung ứng và phát triển bền vững, logistics ngược được xem là một hoạt động quan trọng góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

Trước hết, công ty định hướng chuẩn hóa quy trình logistics ngược từ khâu thu hồi, vận chuyển, kiểm đếm, lưu kho đến hoàn trả về nhà máy nhằm giảm sai lệch trong quá trình vận hành. Việc xây dựng quy trình thống nhất sẽ giúp nâng cao khả năng kiểm soát hoạt động, giảm thời gian xử lý và hạn chế thất thoát tài sản.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp hướng đến nâng cao tỷ lệ thu hồi vỏ kết và thiết bị tải hàng, giảm tình trạng thất lạc hoặc chậm luân chuyển trong quá trình vận hành. Mục tiêu là tăng vòng quay tài sản, nâng cao hiệu quả sử dụng bao bì và giảm chi phí đầu tư mới.

Công ty cũng định hướng tối ưu hóa hoạt động vận tải thông qua kết hợp backhaul, giảm tỷ lệ xe chạy rỗng và nâng cao hiệu suất khai thác đội xe. Việc tận dụng các chuyến xe chiều về để thực hiện thu hồi bao bì không chỉ giúp giảm chi phí vận chuyển mà còn nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện.

Ngoài ra, doanh nghiệp định hướng đẩy mạnh ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số trong quản lý logistics ngược. Việc ứng dụng hệ thống quản lý dữ liệu tập trung, mã QR, barcode và GPS sẽ giúp nâng cao khả năng theo dõi, kiểm soát số lượng tài sản và giảm sai sót trong quá trình kiểm đếm cũng như truy xuất thông tin.

Bên cạnh việc đầu tư công nghệ, công ty cũng chú trọng nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, tăng cường đào tạo nghiệp vụ cho nhân viên nhằm nâng cao kỹ năng quản lý, vận hành và khả năng ứng dụng công nghệ vào hoạt động logistics.

Về dài hạn, công ty hướng đến phát triển logistics xanh và bền vững, tăng cường tái sử dụng vỏ kết và thiết bị tải hàng nhằm giảm nhu cầu sản xuất mới, tiết kiệm nguyên vật liệu và hạn chế tác động đến môi trường. Điều này không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động mà còn phù hợp với xu hướng phát triển của ngành logistics hiện nay.

3.2. Đề xuất các giải pháp hoàn thiện quy trình logistics ngược đối với hàng bao bì và thiết bị tải hàng của Công ty Cổ phần Tiếp Vận Hòa Phát.

Giải pháp 1: Hoàn thiện khâu tiếp nhận và xử lý thông tin thu hồi

- **Nội dung giải pháp:**

Hiện tại việc tiếp nhận thông tin qua Zalo và file Excel rời rạc là nguyên nhân chính gây sai lệch dữ liệu. Do đó, doanh nghiệp cần triển khai hệ thống quản lý tập trung theo hướng “bán số hóa” trước khi đầu tư phần mềm lớn.

Hòa Phát Logistics có thể xây dựng một Google Form chuẩn để NPP gửi yêu cầu thu hồi, trong đó quy định rõ các trường thông tin bắt buộc như: tên NPP, số lượng vỏ kết, loại pallet, thời gian sẵn hàng. Dữ liệu từ form sẽ tự động đổ về Google Sheet dùng chung, cho phép nhân viên điều hành theo dõi realtime. Dữ

liệu từ Google Form sẽ tự động cập nhật vào Google Sheet dùng chung, giúp bộ phận điều hành theo dõi thông tin theo thời gian thực, hạn chế nhập liệu thủ công và giảm sai sót trong quá trình xử lý.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần xây dựng quy trình phối hợp thống nhất giữa nhà phân phối, bộ phận điều hành và đơn vị vận tải. Trong đó cần quy định rõ trách nhiệm cập nhật thông tin, thời gian phản hồi và thời hạn hoàn thành thu hồi đối với từng bên liên quan. Đồng thời, công ty nên áp dụng cơ chế nhắc nhở và chế tài cụ thể đối với các trường hợp gửi thông tin chậm, sai lệch hoặc không thực hiện đúng kế hoạch thu hồi. Việc này sẽ giúp nâng cao tính chủ động, đảm bảo tiến độ vận hành và hạn chế tình trạng tồn đọng bao bì, thiết bị tải hàng tại các điểm phân phối.

Ngoài ra, doanh nghiệp có thể phân công một nhân sự phụ trách tổng hợp và kiểm tra dữ liệu thu hồi hằng ngày nhằm đảm bảo tính chính xác và đồng bộ của thông tin trước khi điều phối phương tiện vận chuyển. Đây sẽ là bước nền tảng giúp doanh nghiệp từng bước chuyển đổi số trong hoạt động logistics ngược với chi phí phù hợp và khả năng triển khai thực tế cao.

Hình 3.2.2. Bảng mẫu Google Sheet dùng chung theo dõi

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Stt	Ngày	NPP	Số kết	Pallet	Tuyến	Xe/Vendor	Tài xế	Trạng thái	Ghi chú	
1	01/06	NPP Huế	200	20	Huế – BV	Xe A	Nguyễn Văn A	Chưa xử lý	OK	
								Đã lên kế hoạch		
								Đang vận chuyển		
								Hoàn thành		

Hình 3.2.3. Bảng điều phối vận tải (do HPL xử lý)

A	B	C	D	E	F
STT	NPP	Tổng thu hồi	Đã trả	Chênh lệch	Công nợ hiện tại
1	Huế	1000	950	-50	Thiếu 50 kết

Hình 3.2.4. Bảng theo dõi tồn & công nợ vỏ kết

- Điều kiện áp dụng và cách thức để thực hiện giải pháp

Để triển khai hiệu quả giải pháp hoàn thiện khâu tiếp nhận và xử lý thông tin thu hồi, doanh nghiệp cần đảm bảo một số điều kiện cơ bản như: có sẵn nền tảng công nghệ phù hợp (Google Workspace như Google Form và Google Sheet hoặc công cụ tương đương), NVĐH và các NPP đều có thiết bị điện thoại thông minh và kết nối internet ổn định. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần xây dựng quy định thống nhất về mẫu biểu và quy trình nhập liệu, đồng thời phân công rõ ràng nhân sự phụ trách kiểm soát dữ liệu đầu vào, cụ thể là bộ phận điều hành của HPL.

Về cách thức thực hiện, doanh nghiệp tiến hành thiết kế một Google Form chuẩn dùng để tiếp nhận yêu cầu thu hồi từ NPP, trong đó quy định rõ các trường thông tin bắt buộc như: tên NPP, số lượng vỏ kết, loại pallet và thời gian sẵn sàng giao hàng. Dữ liệu từ biểu mẫu này sẽ được tự động cập nhật vào một Google Sheet dùng chung, cho phép bộ phận điều hành theo dõi và quản lý theo thời gian

thực. Đồng thời, cần phân quyền rõ ràng: NPP chỉ thực hiện nhập dữ liệu, trong khi nhân viên điều hành chịu trách nhiệm kiểm tra, xác nhận và điều phối vận tải. Doanh nghiệp cũng cần ban hành quy định bắt buộc 100% yêu cầu thu hồi phải được gửi qua hệ thống biểu mẫu, hạn chế tối đa việc trao đổi rời rạc qua Zalo hoặc các kênh không chính thức. Cuối cùng, dữ liệu cần được kiểm tra và đối chiếu hằng ngày với kế hoạch vận tải nhằm đảm bảo tính chính xác và đồng bộ trong toàn bộ quy trình.

Tuy nhiên, trong quá trình áp dụng giải pháp có thể phát sinh một số rủi ro nhất định. Một số NPP hoặc nhân viên kho có thể chưa quen với việc sử dụng Google Form, dẫn đến nhập sai dữ liệu hoặc chậm cập nhật thông tin. Ngoài ra, hệ thống Google Form hoặc kết nối internet có thể gặp sự cố trong quá trình sử dụng. Để ứng phó, doanh nghiệp cần tổ chức hướng dẫn sử dụng đơn giản cho nhân viên và NPP, đồng thời xây dựng quy trình kiểm tra dữ liệu định kỳ. Trong trường hợp Google Form gặp lỗi hoặc mất kết nối internet, bộ phận điều hành có thể áp dụng quy trình dự phòng bằng cách tiếp nhận thông tin qua file Excel mẫu hoặc Zalo theo biểu mẫu thống nhất, sau đó cập nhật lại lên hệ thống khi hoạt động ổn định trở lại nhằm đảm bảo quá trình thu hồi không bị gián đoạn.

Bên cạnh đó, việc áp dụng Google Form và Google Sheet còn giúp doanh nghiệp tiết kiệm đáng kể thời gian xử lý dữ liệu cho nhân viên điều hành. Thay vì phải tổng hợp thủ công từ nhiều tin nhắn Zalo và file Excel riêng lẻ, dữ liệu được cập nhật tự động và tập trung trên cùng một hệ thống. Ước tính giải pháp này có thể giúp bộ phận điều hành tiết kiệm khoảng 40–60 giờ làm việc mỗi tháng, đồng thời giảm sai sót trong quá trình tổng hợp và điều phối vận tải.

Giải pháp 2: Ứng dụng mã QR/Barcode trong quản lý vỏ két và pallet

- **Nội dung giải pháp:**

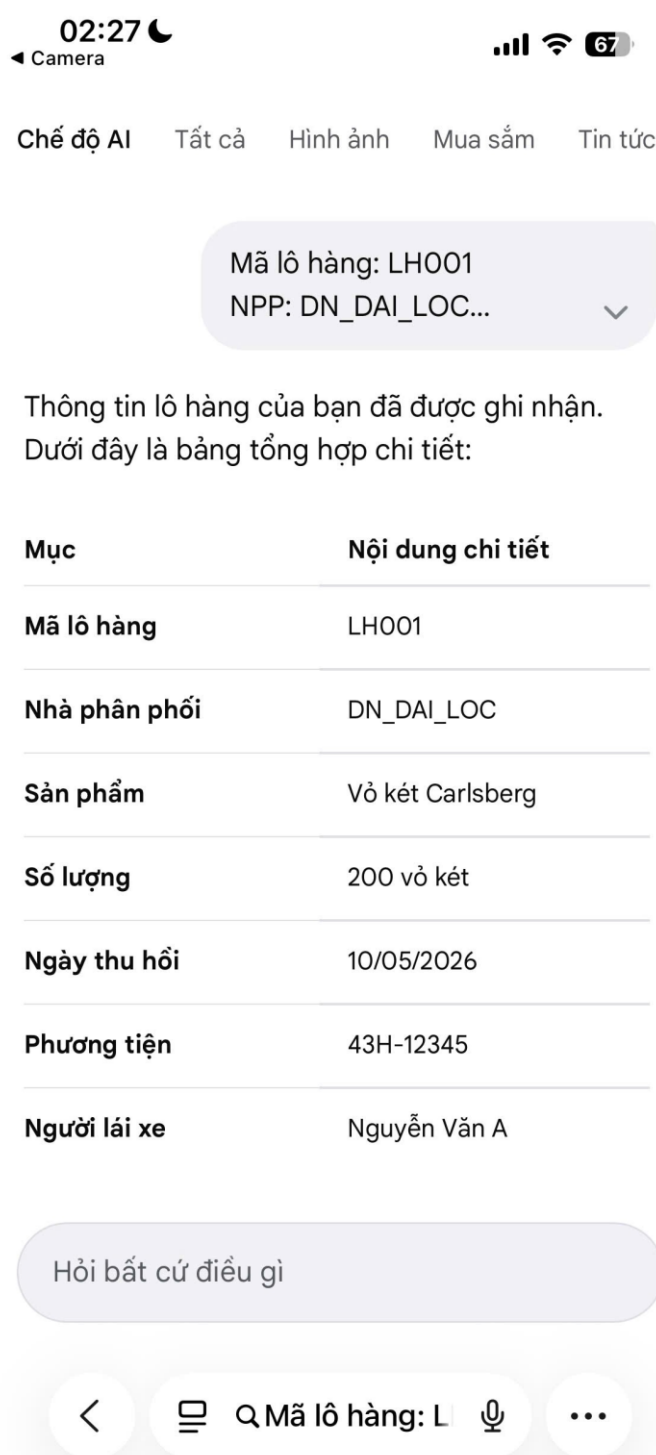
Hiện nay, việc quản lý và kiểm đếm vỏ két, pallet trong quy trình logistics ngược tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát chủ yếu được thực hiện thủ công thông qua biên bản giao nhận và đối chiếu số liệu bằng phương pháp truyền thống.

Điều này làm phát sinh nhiều rủi ro như sai lệch số liệu, khó truy xuất lịch sử luân chuyển và mất nhiều thời gian đối soát giữa các bên. Do đó, doanh nghiệp cần từng bước triển khai ứng dụng mã QR hoặc barcode nhằm nâng cao khả năng kiểm soát tài sản logistics.

Trong giai đoạn đầu, doanh nghiệp nên áp dụng mã QR theo từng lô hàng hoặc pallet thay vì từng vỏ kết riêng lẻ nhằm đảm bảo tính khả thi và phù hợp với thực tế vận hành. Mỗi mã QR sẽ đại diện cho một lô hàng thu hồi và chứa các thông tin cơ bản như: mã NPP, số lượng vỏ kết, loại hàng, ngày giao nhận và mã chuyển xe. Ví dụ, một pallet chứa 200 vỏ kết sẽ được tạo một mã QR riêng và dán trực tiếp lên pallet trước khi bàn giao cho đơn vị vận tải.



Hình 3.2.5. Hình ảnh mã QR dán vào kết



Hình 3.2.6. Hình ảnh sau khi quét mã QR

- Điều kiện áp dụng và cách thức để thực hiện giải pháp

Về quy trình thực hiện, sau khi NPP kiểm đếm và tập kết vỏ kết, nhân viên NPP sẽ tạo mã QR cho từng lô hàng thu hồi và in dưới dạng tem decal để dán lên pallet hoặc lô hàng. Khi tài xế đến nhận hàng, tài xế sử dụng điện thoại thông minh hoặc thiết bị quét mã để quét QR nhằm xác nhận lô hàng đã nhận. Sau khi hàng được vận chuyển về depot Bình Vinh, nhân viên kho tiếp tục quét mã QR và đối chiếu với số lượng thực tế nhập kho. Thông tin giao nhận sau đó được cập nhật vào hệ thống theo dõi dùng chung nhằm phục vụ công tác kiểm tra và đối soát khi phát sinh chênh lệch.

Trong trường hợp xảy ra sai lệch số lượng, doanh nghiệp có thể dựa vào mã QR để truy xuất thông tin của từng lô hàng, từ đó xác định thời điểm và vị trí phát sinh chênh lệch trong quá trình giao nhận hoặc vận chuyển. Điều này giúp nâng cao tính minh bạch và hỗ trợ công tác kiểm soát hiệu quả hơn so với phương pháp thủ công trước đây.

Về chi phí triển khai, giải pháp này có mức đầu tư tương đối thấp do doanh nghiệp có thể tận dụng điện thoại thông minh để quét mã thay vì đầu tư hệ thống công nghệ phức tạp. Chi phí chủ yếu bao gồm in tem QR decal và trang bị một số thiết bị quét cầm tay tại depot nếu cần thiết. Nhìn chung, đây là giải pháp có tính khả thi cao, phù hợp với điều kiện vận hành hiện tại của doanh nghiệp và có thể triển khai theo từng giai đoạn trước khi mở rộng toàn hệ thống.

Tuy nhiên, trong quá trình triển khai có thể phát sinh một số rủi ro nhất định. Một số tài xế, nhân viên kho hoặc nhân sự lâu năm có thể chưa quen với việc sử dụng công nghệ, dẫn đến tâm lý ngại thay đổi hoặc thao tác chưa thành thạo trong giai đoạn đầu áp dụng. Ngoài ra, tình trạng quét sai mã, mất tem QR hoặc lỗi kết nối internet cũng có thể ảnh hưởng đến quá trình cập nhật dữ liệu. Để ứng phó, doanh nghiệp cần tổ chức đào tạo ngắn hạn, hướng dẫn thao tác đơn giản và bố trí nhân sự hỗ trợ trong thời gian đầu triển khai. Đồng thời, công ty nên áp dụng thử nghiệm tại một số tuyến vận tải hoặc depot trước khi triển khai đồng loạt nhằm giúp nhân viên có thời gian thích nghi với quy trình mới.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng cần xây dựng quy trình dự phòng trong trường hợp không quét được mã QR hoặc hệ thống gặp sự cố. Khi phát sinh lỗi,

nhân viên có thể sử dụng biên bản giao nhận giấy hoặc file Excel mẫu để ghi nhận thông tin tạm thời, sau đó cập nhật lại lên hệ thống khi hoạt động ổn định trở lại. Việc kết hợp giữa quy trình công nghệ và quy trình dự phòng sẽ giúp đảm bảo hoạt động logistics ngược không bị gián đoạn trong quá trình vận hành.

Giải pháp 3: Thiết lập cơ chế đặt cọc (deposit) và quản lý công nợ vỏ kết/pallet

- **Nội dung giải pháp:**

Hiện nay, một trong những nguyên nhân khiến việc thu hồi vỏ kết chậm, thất thoát hoặc không đầy đủ là do chưa có ràng buộc tài chính rõ ràng giữa doanh nghiệp và các NPP. Điều này khiến NPP chưa thực sự có động lực trong việc hoàn trả vỏ kết đúng thời gian và đủ số lượng.

Do đó, doanh nghiệp cần thiết lập cơ chế đặt cọc (deposit) đối với vỏ kết và pallet. Cụ thể, khi cấp phát vỏ kết cho NPP, doanh nghiệp sẽ quy định một mức giá trị đặt cọc tương ứng với số lượng bao bì. Khi NPP hoàn trả đầy đủ và đúng thời gian, khoản đặt cọc sẽ được hoàn lại hoặc trừ vào công nợ.

Song song đó, cần xây dựng hệ thống theo dõi công nợ vỏ kết/pallet riêng biệt (có thể tích hợp vào file Excel hoặc hệ thống nội bộ), trong đó ghi nhận:

- Số lượng đã cấp
- Số lượng đã thu hồi
- Số lượng còn tồn tại NPP
- Giá trị công nợ tương ứng

Giải pháp này giúp tăng tính ràng buộc trách nhiệm của NPP, hạn chế tình trạng thất thoát và tồn đọng vỏ kết, đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp kiểm soát tài sản bao bì một cách hiệu quả hơn.

[illegible][illegible]

Hình 3.2.7. Bảng mẫu excel công nợ vỏ kết/pallet

	A	B	C	D	E	F
1	Ngày	Mã NPP	Số lượng thu hồi	Đơn giá hoàn	Giá trị hoàn	Ghi chú
2	2026-06-03	NPP_BẢO LONG	120	50.000 đ	6.000.000 đ	
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25	<	Danh_muc_NPP	Phat_hanh	Thu_hoi	Tong_hop	+

	A	B	C	D	E	F
1	Mã NPP -	Tổng phát -	Tổng thu hồi -	Tồn tại NPP -	Giá trị công nợ -	
2	NPP. BẢO LÃNG	200	120	80	4.000.000 đ	
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						

Để triển khai hiệu quả cơ chế đặt cọc và quản lý công nợ vỏ két/pallet, doanh nghiệp cần đảm bảo một số điều kiện như: có sự thống nhất giữa công ty và các NPP về chính sách đặt cọc, bao gồm mức đặt cọc, thời gian hoàn trả và các điều khoản liên quan; đồng thời xây dựng hệ thống theo dõi công nợ (có thể sử dụng Excel hoặc phần mềm nội bộ) để ghi nhận và quản lý dữ liệu. Bên cạnh đó, cần phân công rõ bộ phận chịu trách nhiệm theo dõi, đối soát và xử lý công nợ nhằm đảm bảo tính minh bạch và chính xác trong quá trình vận hành.

- Điều kiện áp dụng và cách thức để thực hiện giải pháp

Về cách thức thực hiện, doanh nghiệp tiến hành xây dựng mức đặt cọc cụ thể cho từng loại vỏ két hoặc pallet (ví dụ: quy định giá trị đặt cọc cho mỗi đơn vị). Khi cấp phát vỏ két cho NPP, số lượng và giá trị tương ứng sẽ được ghi nhận vào hệ thống theo dõi công nợ. Khi NPP thực hiện hoàn trả, dữ liệu sẽ được cập nhật vào phần thu hồi, từ đó hệ thống tự động tính toán số lượng còn tồn tại tại

NPP và giá trị công nợ tương ứng. Việc theo dõi được thực hiện thông qua các chỉ tiêu như: số lượng đã cấp, số lượng đã thu hồi, số lượng còn tồn và giá trị công nợ. Doanh nghiệp cần thực hiện đối soát định kỳ (theo tuần hoặc tháng) giữa các bên để đảm bảo số liệu chính xác.

Ngoài ra, cần áp dụng nguyên tắc rõ ràng trong quản lý công nợ, theo đó các NPP hoàn trả đầy đủ và đúng thời gian sẽ được hoàn lại khoản đặt cọc hoặc cản trừ công nợ, trong khi các trường hợp chậm trả hoặc thất thoát sẽ bị giữ lại tiền đặt cọc tương ứng. Cơ chế này góp phần tạo áp lực tài chính hợp lý, từ đó nâng cao ý thức trách nhiệm của NPP trong việc quản lý và hoàn trả vó kết. Trong giai đoạn đầu, doanh nghiệp có thể triển khai thí điểm tại một số NPP trọng điểm, sau đó đánh giá hiệu quả và mở rộng trên toàn hệ thống.

Tuy nhiên, trong quá trình triển khai có thể phát sinh một số rủi ro nhất định. Một số NPP có thể phản đối việc áp dụng cơ chế đặt cọc vì cho rằng điều này làm tăng áp lực tài chính hoặc thay đổi phương thức hợp tác trước đây. Điều này có thể ảnh hưởng đến mức độ hài lòng của khách hàng và làm phát sinh nguy cơ mất một số NPP nhỏ trong giai đoạn đầu áp dụng. Để ứng phó, doanh nghiệp cần xây dựng mức đặt cọc hợp lý, áp dụng linh hoạt theo quy mô từng NPP và giải thích rõ mục đích của chính sách nhằm hạn chế thất thoát tài sản và nâng cao hiệu quả quản lý. Đồng thời, công ty có thể áp dụng chính sách ưu đãi như giảm mức đặt cọc đối với NPP có lịch sử hoàn trả tốt hoặc cho phép cản trừ dần vào công nợ nhằm giảm áp lực tài chính cho khách hàng.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng cần xây dựng quy trình đối soát minh bạch và hỗ trợ NPP tra cứu công nợ thường xuyên nhằm hạn chế tranh chấp phát sinh. Việc triển khai nên thực hiện theo từng giai đoạn, ưu tiên áp dụng trước tại các NPP lớn hoặc có tỷ lệ thất thoát cao để đánh giá hiệu quả trước khi mở rộng trên toàn hệ thống.

Về hiệu quả kinh tế, nếu cơ chế đặt cọc giúp doanh nghiệp giảm tỷ lệ thất thoát vó kết và pallet khoảng 1–2% mỗi năm thì công ty có thể tiết kiệm được một khoản chi phí đáng kể cho việc đầu tư và thay thế tài sản logistics. Với quy mô doanh thu và chi phí logistics hiện tại của Hòa Phát Logistics, mức giảm thất thoát

1–2% có thể giúp doanh nghiệp tiết kiệm ước tính khoảng từ 500 triệu đến hơn 1 tỷ đồng mỗi năm, đồng thời giảm áp lực đầu tư mới cho pallet và vỏ kết. Điều này không chỉ mang lại hiệu quả tài chính mà còn góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động logistics ngược và hỗ trợ định hướng phát triển bền vững của doanh nghiệp.

Giải pháp 4: Thiết lập bộ chỉ số KPI đánh giá hiệu quả quy trình logistics ngược

- **Nội dung giải pháp:**

Hiện nay, hoạt động logistics ngược tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát vẫn chưa có hệ thống chỉ tiêu đánh giá hiệu quả cụ thể cho từng khâu trong quy trình thu hồi vỏ kết và pallet. Điều này khiến doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc kiểm soát hiệu quả vận hành, đánh giá chất lượng dịch vụ và phát hiện các nguyên nhân gây thất thoát hoặc chậm trễ trong quá trình thu hồi. Do đó, doanh nghiệp cần xây dựng bộ chỉ số KPI nhằm theo dõi và đánh giá hiệu quả hoạt động logistics ngược một cách đồng bộ và chính xác hơn.

Một số chỉ số KPI doanh nghiệp có thể áp dụng gồm:

- Tỷ lệ thu hồi đúng hạn: phản ánh tỷ lệ đơn hàng thu hồi được thực hiện đúng thời gian theo yêu cầu của NPP. Chỉ tiêu này giúp đánh giá khả năng điều phối vận tải và mức độ đáp ứng dịch vụ của doanh nghiệp.
- Tỷ lệ hư hỏng/thất thoát: phản ánh số lượng vỏ kết hoặc pallet bị mất, hư hỏng trên tổng số lượng thu hồi. Chỉ số này giúp doanh nghiệp kiểm soát mức độ thất thoát tài sản logistics trong quá trình vận chuyển và lưu kho.
- Chi phí logistics ngược trên mỗi đơn vị bao bì: phản ánh mức chi phí doanh nghiệp phải bỏ ra để thu hồi một đơn vị vỏ kết hoặc pallet, từ đó đánh giá hiệu quả sử dụng phương tiện vận tải và khả năng tối ưu chi phí logistics ngược.
- Thời gian vòng quay bao bì: phản ánh khoảng thời gian từ khi bao bì rời kho đến khi được thu hồi về kho để tái sử dụng. Chỉ tiêu này giúp doanh nghiệp đánh giá hiệu quả luân chuyển và khả năng tận dụng vòng đời của bao bì logistics.

Để triển khai hiệu quả giải pháp này, doanh nghiệp cần đảm bảo có hệ thống dữ liệu tập trung phục vụ việc ghi nhận và theo dõi thông tin thu hồi giữa bộ phận điều hành, kho và NPP. Đồng thời, cần xây dựng quy định thống nhất về cách cập nhật dữ liệu và phân công rõ trách nhiệm của từng bộ phận trong việc theo dõi KPI. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần có sự phối hợp giữa các bộ phận điều hành, kho và vận tải nhằm đảm bảo dữ liệu đầu vào chính xác và đồng bộ.

- **Điều kiện áp dụng và cách thức để thực hiện giải pháp**

Về cách thức thực hiện, doanh nghiệp tiến hành xây dựng bảng theo dõi KPI theo tuần hoặc theo tháng thông qua Google Sheet hoặc phần mềm nội bộ. Dữ liệu sẽ được cập nhật từ các bộ phận liên quan như điều hành, kho và NPP để tổng hợp và đánh giá định kỳ. Sau mỗi kỳ đánh giá, doanh nghiệp tiến hành đối chiếu kết quả thực tế với mục tiêu đề ra nhằm xác định các điểm còn hạn chế trong quy trình logistics ngược để kịp thời điều chỉnh. Đồng thời, công ty có thể sử dụng kết quả KPI làm cơ sở đánh giá hiệu quả hoạt động của từng tuyến vận tải, từng NPP hoặc từng bộ phận liên quan trong quá trình thu hồi vỏ két và pallet.

Tuy nhiên, trong quá trình áp dụng KPI có thể phát sinh một số rủi ro như dữ liệu cập nhật chưa đồng bộ giữa các bộ phận, nhân viên chưa quen với việc theo dõi chỉ tiêu hoặc tâm lý e ngại khi bị đánh giá hiệu suất công việc. Để ứng phó, doanh nghiệp cần tổ chức hướng dẫn cụ thể cho nhân viên về cách cập nhật và theo dõi KPI, đồng thời xây dựng quy trình kiểm tra dữ liệu định kỳ nhằm đảm bảo tính chính xác và minh bạch của hệ thống đánh giá.

Giải pháp 5: Triển khai chương trình “NPP xanh” trong hoạt động logistics ngược

- **Nội dung giải pháp:**

Bên cạnh các giải pháp về công nghệ và quản lý công nợ, Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát có thể triển khai chương trình “NPP xanh” nhằm nâng cao ý thức của các nhà phân phối trong hoạt động thu hồi bao bì và thiết bị tải hàng. Hiện nay, nhiều trường hợp vỏ két và pallet khi thu hồi vẫn còn lẫn tạp chất, chưa được phân loại đúng quy định hoặc bị hư hỏng do bảo quản chưa tốt, làm phát sinh thêm chi phí xử lý, vệ sinh và phân loại tại kho. Do đó, việc xây dựng cơ chế

khuyến khích các NPP thực hiện thu hồi đúng quy chuẩn là cần thiết nhằm nâng cao hiệu quả logistics ngược và giảm tác động môi trường.

Theo giải pháp này, doanh nghiệp có thể xây dựng bộ tiêu chí đánh giá “NPP xanh” dựa trên các tiêu chí như: tỷ lệ thu hồi đúng hạn, mức độ sạch sẽ của vỏ két/pallet khi hoàn trả, tỷ lệ phân loại đúng quy định và tỷ lệ thất thoát thấp. Các NPP đạt kết quả tốt sẽ được vinh danh định kỳ hoặc áp dụng một số chính sách ưu tiên như: ưu tiên sắp xếp lịch thu hồi, hỗ trợ giảm một phần chi phí logistics, giảm mức đặt cọc hoặc khen thưởng cuối kỳ.

Để triển khai hiệu quả giải pháp này, doanh nghiệp cần xây dựng tiêu chuẩn phân loại và thu hồi thống nhất cho toàn hệ thống NPP, đồng thời có bộ phận chịu trách nhiệm kiểm tra và đánh giá định kỳ. Bên cạnh đó, cần có cơ chế ghi nhận kết quả minh bạch thông qua hệ thống theo dõi dữ liệu thu hồi và KPI logistics ngược.

- **Điều kiện áp dụng và cách thức để thực hiện giải pháp**

Về cách thức thực hiện, doanh nghiệp tiến hành phổ biến chương trình “NPP xanh” đến toàn bộ NPP và ban hành bộ tiêu chí đánh giá cụ thể. Sau mỗi tháng hoặc mỗi quý, bộ phận điều hành và kho sẽ tổng hợp dữ liệu để đánh giá mức độ hoàn thành của từng NPP. Những NPP đạt tiêu chuẩn sẽ được công bố trong danh sách “NPP xanh” và nhận chính sách ưu tiên tương ứng. Đồng thời, công ty cũng cần phản hồi kết quả đánh giá cho các NPP chưa đạt yêu cầu nhằm hỗ trợ cải thiện trong các kỳ tiếp theo.

Tuy nhiên, trong quá trình triển khai có thể phát sinh một số rủi ro như một số NPP chưa hợp tác hoặc cho rằng việc phân loại và vệ sinh bao bì làm tăng thêm thời gian và chi phí vận hành. Để ứng phó, doanh nghiệp cần truyền thông rõ lợi ích của chương trình đối với cả hai bên, đồng thời áp dụng chính sách khuyến khích phù hợp thay vì chỉ mang tính kiểm soát. Ngoài ra, công ty có thể triển khai thử nghiệm tại một số NPP lớn trước khi mở rộng toàn hệ thống nhằm đánh giá hiệu quả thực tế.

Nhìn chung, chương trình “NPP xanh” không chỉ góp phần giảm chi phí xử lý và thất thoát tài sản logistics mà còn giúp nâng cao ý thức bảo vệ môi trường

ngay từ nguồn phát sinh chất thải. Đây cũng là giải pháp phù hợp với xu hướng logistics xanh và phát triển bền vững trong ngành logistics hiện nay.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển và yêu cầu tối ưu hóa chuỗi cung ứng trở nên cấp thiết, hoạt động logistics ngược, đặc biệt là quản lý và thu hồi vỏ kết, pallet, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả vận hành và giảm thiểu chi phí cho doanh nghiệp. Trên cơ sở đó, khóa luận đã tập trung nghiên cứu và phân tích quy trình logistics ngược đối với vỏ kết và pallet tại Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát, từ đó làm rõ những ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân tồn tại trong thực tế vận hành.

Thông qua quá trình hệ thống hóa cơ sở lý luận và phân tích thực trạng tại doanh nghiệp, khóa luận đã chỉ ra rằng quy trình hiện tại vẫn còn tồn tại một số hạn chế như: phương thức tiếp nhận thông tin chưa đồng bộ, dữ liệu còn phân tán; việc kiểm đếm và theo dõi vỏ kết chủ yếu thực hiện thủ công, tiềm ẩn sai lệch; cơ chế kiểm soát và ràng buộc trách nhiệm giữa các bên chưa thực sự chặt chẽ. Những hạn chế này ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả thu hồi, khả năng kiểm soát tài sản và chi phí vận hành của doanh nghiệp.

Trên cơ sở đó, khóa luận đã đề xuất một số giải pháp mang tính thực tiễn cao nhằm hoàn thiện quy trình, bao gồm: chuẩn hóa và số hóa khâu tiếp nhận thông tin thông qua Google Form và Google Sheet; ứng dụng mã QR/Barcode trong quản lý vỏ kết và pallet nhằm nâng cao độ chính xác và khả năng truy xuất; xây dựng cơ chế đặt cọc và quản lý công nợ để tăng tính ràng buộc trách nhiệm của các Nhà phân phối. Các giải pháp này được xây dựng theo hướng phù hợp với điều kiện hiện tại của doanh nghiệp, có thể triển khai theo từng giai đoạn và không đòi hỏi chi phí đầu tư quá lớn.

Nhìn chung, việc triển khai đồng bộ các giải pháp đề xuất không chỉ giúp nâng cao hiệu quả hoạt động logistics ngược mà còn góp phần thúc đẩy quá trình chuyển đổi số trong quản lý vận hành của doanh nghiệp. Qua đó, Công ty Cổ phần Tiếp vận Hòa Phát có thể nâng cao năng lực cạnh tranh, tối ưu hóa chi phí và hướng tới phát triển bền vững trong bối cảnh thị trường ngày càng cạnh tranh.

Tuy nhiên, do hạn chế về thời gian, phạm vi nghiên cứu và kinh nghiệm thực tiễn, khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót nhất định. Vì vậy, tác giả rất mong

nhận được sự đóng góp ý kiến từ Quý thầy cô và doanh nghiệp để tiếp tục hoàn thiện và phát triển nghiên cứu trong tương lai.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Rogers, D. S., & Tibben-Lembke, R. (1999). *Going Backwards: Reverse Logistics Trends and Practices*.
- <https://tapchicongthuong.vn/nghien-cuu-phan-tich-cac-yeu-to-anh-huong-den-quy-trinh-logistics-nguoc-trong-cac-doanh-nghiep-kinh-doanh-hang-tieu-dung-132782.htm>
- Dekker, R., Fleischmann, M., Inderfurth, K., & Van Wassenhove, L. N. (2004). *Reverse Logistics: Quantitative Models for Closed-Loop Supply Chains*.
- Krumwiede, D. W., & Sheu, C. (2002). *A model for reverse logistics entry*. Omega.
- Giáo trình môn Vận tải đa phương thức: Logistics và vận tải quốc tế. (Chủ biên: Trần Nguyễn Hợp Châu)
- Bộ Công Thương Việt Nam (2025). *Báo cáo Thị trường Bán lẻ Việt Nam 2025*. Hà Nội.
- Hiệp hội Thương mại điện tử Việt Nam (2025). *Báo cáo Chỉ số Thương mại điện tử Việt Nam (EBI) 2025*. Hà Nội.
- Hiệp hội Bia – Rượu – Nước giải khát Việt Nam (2022). *Báo cáo ngành bia Việt Nam*. Hà Nội.

PHỤ LỤC