

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



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

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP
ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH NHẬP KHẨU HÀNG LẺ (LCL) BẰNG
ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU
ĐÀ NẴNG**

Giảng viên hướng dẫn	: TS. Trần Thượng Bích La
Sinh viên thực hiện	: Lê Thị Ngọc
Khóa học	: 2022-2026
Lớp	: 22LC1

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026

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

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

Đà Nẵng, ngày 30 tháng 5 năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2022 - 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên: Lê Thị Ngọc
- 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 NHẬP KHẨU HÀNG LẺ (LCL) BẰNG
ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU
ĐÀ NẴNG”**

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- TS. Trần Thượng Bích La

6. Ngày giao nhiệm vụ làm khóa luận

- 02/03/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

LỜI CẢM ƠN

Trong suốt bốn năm học tập và rèn luyện tại Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng, em đã nhận được rất nhiều sự quan tâm và hỗ trợ từ quý Thầy Cô cùng bạn bè. Với lòng biết ơn sâu sắc và chân thành nhất, em xin gửi lời tri ân đến quý Thầy Cô ở Khoa Kinh tế – Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng đã nhiệt tình chia sẻ tri thức và tâm huyết, truyền đạt những kiến thức quý báu trong suốt thời gian học tập.

Đặc biệt trong học kỳ này, Khoa đã tạo điều kiện cho chúng em làm quen với môi trường làm việc thực tế, định hướng và tạo điều kiện thuận lợi để em có thể tiếp cận môi trường thực tế một cách tự tin và hiệu quả. Đó là một trải nghiệm vô cùng hữu ích cho sinh viên ngành Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng. Em xin chân thành cảm ơn TS. Trần Thượng Bích La đã tận tình hướng dẫn em trong từng buổi họp trên lớp giúp em hiểu sâu hơn về các vấn đề liên quan đến khoá luận tốt nghiệp.

Em cũng xin bày tỏ lòng biết ơn đến Ban lãnh đạo Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng nhờ có sự hỗ trợ nhiệt tình của các anh chị ở các phòng ban, đặc biệt là anh Hoàng Kim, người đã luôn đồng hành, hướng dẫn em trong từng nhiệm vụ. Chính sự giúp đỡ đó đã tạo điều kiện thuận lợi nhất cho em trong thời gian thực tập tại công ty.

Do kiến thức và kinh nghiệm thực tế của em còn hạn chế nên bài khóa luận này không thể tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được sự chỉ dẫn, đóng góp ý kiến từ các quý Thầy Cô để em có cơ hội bổ sung và nâng cao kiến thức, phục vụ tốt hơn cho công việc thực tế trong tương lai.

Một lần nữa, em xin chân thành cảm ơn và mong nhận được sự đồng hành của quý Thầy Cô trong hành trình học tập và rèn luyện tiếp theo của em.

Em xin chân thành cảm ơn !

Sinh viên
Lê Thị Ngọc

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN.....	i
MỤC LỤC	iii
DANH SÁCH CÁC BẢNG BIỂU	viii
DANH SÁCH CÁC HÌNH VẼ, ĐỒ THỊ.....	ix
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT	x
LỜI NÓI ĐẦU.....	xii
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH NHẬP KHẨU HÀNG LẺ (LCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.....	1
1.1. Tổng quan về nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.....	1
1.1.1 Khái niệm, vai trò và các hình thức nhập khẩu.....	1
1.1.1.1 Khái niệm nhập khẩu.....	1
1.1.1.2 Vai trò của nhập khẩu trong thương mại quốc tế.....	1
1.1.1.3 Các hình thức nhập khẩu phổ biến	1
1.1.2. Khái niệm, vai trò và các hình thức vận tải biển.....	2
1.1.2.1 Khái niệm vận tải biển.....	2
1.1.2.2 Đặc điểm của vận tải biển	2
1.1.2.3. Vai trò của vận tải biển trong thương mại quốc tế	3
1.1.2.4 Các hình thức vận chuyển container trong vận tải biển	3
1.1.3 Khái niệm, đặc điểm và vai trò của vận chuyển hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.....	4
1.1.3.1. Khái niệm hàng lẻ (LCL)	4
1.1.3.2 Đặc điểm của hàng lẻ (LCL)	4
1.1.3.3 Vai trò của hàng lẻ (LCL).....	6
1.1.3.4 Ưu điểm và nhược điểm của nhập khẩu hàng lẻ (LCL).....	7
1.2 Quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển	7
1.2.1 Khái niệm quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.....	7

1.2.2 Nội dung quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.....	8
1.2.3 Các bộ phận liên quan đến hoạt động vận chuyển hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.....	10
1.2.4 Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.....	11
1.2.4.1 Về pháp lý.....	11
1.2.4.2 Về năng lực doanh nghiệp.....	12
1.2.4.3 Về hạ tầng logistics	12
1.2.4.4 Về công nghệ.....	13
1.2.4.5 Về thị trường.....	13
1.3 Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ liên quan đến quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.....	14
1.3.1 Các quy định pháp lý về quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.....	14
1.3.1.1 Luật thương mại Việt Nam.....	14
1.3.1.2 Thủ tục hải quan	15
1.3.1.3 Incoterms	15
1.3.1.4 Quy định về khai báo hải quan điện tử.....	17
1.3.2 Các chứng từ cần thiết trong hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.....	18
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH NHẬP KHẨU HÀNG LCL BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU ĐÀ NẴNG.	23
2.1. Khái quát về công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.....	23
2.1.1. Lịch sử hình thành Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	23
2.1.2 Tầm nhìn, sứ mệnh, giá trị cốt lõi của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	25
2.1.3. Các lĩnh vực kinh doanh của công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	25

2.1.4 Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ của từng phòng ban tại công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	26
2.1.4.1 Sơ đồ tổ chức của công ty	26
2.1.4.2 Chức năng và nhiệm vụ của từng phòng ban	26
2.1.5. Phân tích các nguồn lực của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	28
2.1.5.1 Cơ sở vật chất	28
2.1.5.2 Nguồn nhân lực	29
2.1.5.3 Nguồn lực tài chính	31
2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	33
2.2.1 Phân tích về các lĩnh vực kinh doanh, cơ cấu doanh thu, thị trường, đối thủ cạnh tranh, khách hàng.....	33
2.2.1.1 Lĩnh vực kinh doanh.....	33
2.2.1.2 Cơ cấu doanh thu và thị trường	34
2.2.1.3 Đối thủ cạnh tranh	37
2.2.1.4 Khách hàng.....	38
2.3. Thực trạng quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	38
2.3.1 Đặc điểm hàng lẻ (LCL) nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.....	38
2.3.2 Sơ đồ quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển thực tế tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	40
2.3.3 Phân tích các bước của quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.....	41
2.3.3.1 Chốt đơn hàng	41
2.3.3.2 Khai Manifest	43
2.3.3.3 Khai báo hải quan nhập khẩu	44

2.3.3.4 Thanh toán Local Charges (LCC) và lấy EDO	50
2.3.3.5 Nhận hàng (Lấy container / lấy hàng CFS).....	51
2.3.3.6 Giao hàng.....	52
2.3.3.7 Lưu trữ hồ sơ	53
2.3.4. Nhận xét, đánh giá quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.....	54
2.3.4.1. Ưu điểm.....	54
2.3.4.2. Nhược điểm	54
2.3.4.3. Nguyên nhân.....	55
CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH NHẬP KHẨU HÀNG LẺ (LCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU ĐÀ NẴNG.	56
3.1. Định hướng và mục tiêu hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	56
3.1.1. Nghiên cứu dự báo môi trường kinh doanh ảnh hưởng đến hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL)	56
3.1.1.1 Xu hướng logistics quốc tế.....	56
3.1.1.2 Tăng trưởng thương mại điện tử.....	57
3.1.1.3 Xu hướng số hóa logistics	58
3.1.1.4 Xu hướng Logistics xanh	59
3.1.1.5 Sự thay đổi các định luật và quy tắc về thương mại	59
3.1.2. Định hướng mục tiêu phát triển chung của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng trong thời gian tới	60
3.1.2.1 Tăng doanh thu dịch vụ logistics.....	60
3.1.2.2 Mở rộng thị trường nhập khẩu	61
3.1.2.3 Nâng cao chất lượng dịch vụ.....	61
3.2. Giải pháp hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.....	62

3.2.1. Ứng dụng công nghệ, giảm thiểu thao tác thủ công trong quy trình	62
3.2.2. Rút ngắn thời gian xử lý lô hàng.....	66
3.2.3. Xây dựng ma trận quản lý rủi ro trong quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển.....	66
3.2.4. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.....	69
3.3. Điều kiện và cách thức để thực hiện giải pháp	69
3.3.1. Về nhân lực	69
3.3.2. Về công nghệ.....	70
3.3.3. Về tài chính	70
KẾT LUẬN	71
PHỤ LỤC	
TÀI LIỆU THAM KHẢO	

DANH SÁCH CÁC BẢNG BIỂU

STT	BẢNG	NỘI DUNG	TRANG
1	Bảng 1.1	Phân biệt giữa FCL và LCL.	6
2	Bảng 1.2	Ưu điểm và nhược điểm của nhập khẩu hàng lẻ (LCL)	7
3	Bảng 1.3	Các bộ phận liên quan đến hoạt động vận chuyển hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.	10
4	Bảng 1.4	Các loại hàng hóa cần phải có giấy chứng nhận chất lượng/ số lượng.	22
5	Bảng 2.2	Bảng cấu trúc nhân sự của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng giai đoạn 2023-2025.	30
6	Bảng 2.3	Bảng cân đối kế toán của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng (2023-2025)	31
7	Bảng 2.4	Bảng báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê Tàu Đà Nẵng (2023-2025)	35
8	Bảng 3.1	Ma trận quản lý rủi ro trong quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.	68

DANH SÁCH CÁC HÌNH VẼ, ĐỒ THỊ

STT	HÌNH	NỘI DUNG	TRANG
1	Hình 1.1	Sơ đồ quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển	8
2	Hình 2.1	Logo Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	23
3	Hình 2.2	Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê Tàu Đà Nẵng	26
4	Hình 2.3	Kho chứa Container Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	29
5	Hình 2.4	Sơ đồ quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	41
6	Hình 2.5	Giao diện khai báo hải quan điện tử tab “Thông tin chung”	46
7	Hình 2.6	Giao diện khai báo hải quan tab “Thông tin chung 1”	47
8	Hình 2.7	Giao diện khai báo hải quan điện tử tab Thông tin chung 2”	48
9	Hình 2.8	Giao diện khai báo hải quan điện tử tab “Thông tin chung 2 “	48
10	Hình 2.9	Giao diện khai báo hải quan điện tử tab “Danh sách hàng”	49
11	Hình 2.10	Giao diện khai báo hải quan điện tử tab “Danh sách hàng”	49
12	Hình 3.1	Sơ đồ quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển khi ứng dụng các công nghệ mới.	64

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

STT	TỪ VIẾT TẮT	TÊN TIẾNG ANH	NGHĨA
1	LCL	Less than Container Load	Hàng lẻ Container
2	FCL	Full Container Load	Hàng đủ xếp nguyên Container
3	CFS	Container Freight Station	Trạm gom hàng lẻ
4	D/O	Delivery Order	Lệnh giao hàng
5	HS	Harmonized System	Hệ thống phân loại hàng hóa quốc tế
6	B/L	Bill of Lading	Vận đơn đường biển
7	BAF	Bunker Adjustment Factor	Phụ phí nhiên liệu
8	CAF	Currency Adjustment Factor	Phụ phí điều chỉnh tỷ giá tiền tệ
9	PSS	Peak Season Surcharge	Phụ phí mùa cao điểm
10	ICC	International Chamber of Commerce	Phòng thương mại quốc tế
11	MBL	Master Bill of Lading	Vận đơn đường biển chính
12	HBL	House Bill of Lading	Vận đơn nhà
13	L/C	Letter of Credit	Thư tín dụng
14	C/O	Certificate of Origin	Giấy chứng nhận xuất xứ
15	GSP	Generalized System of Preferences	Hệ thống ưu đãi thuế quan
16	EU	European Union	Liên minh Châu Âu
17	AMS	Automated Manifest System	Hệ thống khai báo tự động
18	ENS	Entry Summary Declaration	Tờ khai tóm tắt nhập cảnh

19	ETA	Estimated Time of Arrival	Thời gian dự kiến đến
20	ETD	Estimated Time of Departure	Thời gian dự kiến khởi hành
21	EDO	Electronic Delivery Order	Lệnh giao hàng điện tử
22	TMS	Transportation Management System	Hệ thống quản lý vận tải
23	WMS	Warehouse Management System	Hệ thống quản lý kho hàng
24	CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương
25	EVFTA	European – Vietnam Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên minh Châu Âu
26	RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership	Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực
27	SAP	Systems, Applications, and Products in Data Processing	Phần mềm quản trị doanh nghiệp
28	OCR	Optical Character Recognition	Công nghệ nhận dạng ký tự quang học
29	SaaS	Software as a Service	Phần mềm dịch vụ
30	SOP	Standard Operating Procedures	Quy trình vận hành tiêu chuẩn
31	NATIF	National Technology Innovation Foundation	Quỹ đổi mới công nghệ quốc gia

LỜI NÓI ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong những năm gần đây, cùng với quá trình hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng mạnh mẽ, hoạt động thương mại giữa Việt Nam và các quốc gia trên thế giới ngày càng phát triển. Việc trao đổi, mua bán hàng hóa với thị trường quốc tế không chỉ giúp mở rộng cơ hội kinh doanh cho các doanh nghiệp trong nước mà còn góp phần thúc đẩy sự tăng trưởng của nền kinh tế. Khi hoạt động xuất nhập khẩu ngày càng gia tăng, nhu cầu về vận chuyển hàng hóa quốc tế cũng trở nên quan trọng hơn, đặc biệt là các dịch vụ logistics phục vụ cho quá trình lưu thông hàng hóa.

Trong số các phương thức vận tải quốc tế hiện nay, vận tải biển được xem là phương thức phổ biến nhất trong hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam. Với ưu điểm có thể vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn, chi phí tương đối thấp và khả năng kết nối với nhiều quốc gia, vận tải biển đang đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo quá trình giao thương hàng hóa giữa Việt Nam và thị trường quốc tế diễn ra thuận lợi.

Bên cạnh đó, trong thực tế không phải doanh nghiệp nào cũng có đủ lượng hàng để đóng nguyên một container khi nhập khẩu. Vì vậy, hình thức vận chuyển hàng lẻ (LCL – Less than Container Load) đã trở thành lựa chọn phù hợp đối với nhiều doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Việc sử dụng dịch vụ gom hàng (LCL) giúp doanh nghiệp có thể nhập khẩu hàng hóa với số lượng nhỏ hơn nhưng vẫn tiết kiệm được chi phí vận chuyển. Tuy nhiên, so với hàng nguyên container, quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) thường phức tạp hơn và dễ phát sinh nhiều vấn đề trong quá trình thực hiện. Do container được gom từ nhiều lô hàng của các chủ hàng khác nhau nên có thể xảy ra các khó khăn như chậm trễ trong quá trình giao nhận, sai sót về chứng từ, phát sinh thêm chi phí tại cảng hoặc khó khăn trong việc kiểm tra và quản lý hàng hóa. Những vấn đề này có thể ảnh hưởng đến tiến độ nhận hàng cũng như hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp.

Xuất phát từ những lý do trên, việc tìm hiểu và nghiên cứu về quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển là cần thiết. Thông qua việc nghiên cứu đề tài này, có thể làm rõ hơn các bước trong quy trình nhập khẩu cũng như những khó khăn thường gặp trong thực tế, từ đó góp phần giúp các doanh nghiệp và những người làm trong lĩnh

vực logistics hiểu rõ hơn và có thể hạn chế các vấn đề phát sinh trong quá trình nhập khẩu hàng hóa.

2. Mục tiêu nghiên cứu

- Hệ thống cơ sở lý luận về nhập khẩu hàng hóa, vận tải biển và quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.
- Phân tích thực trạng quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng
- Đánh giá những kết quả đạt được, những hạn chế và nguyên nhân tồn tại trong quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) của công ty.
- Đề xuất các giải pháp và kiến nghị nhằm hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh và năng lực cạnh tranh của công ty.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

- Phạm vi không gian: tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng
- Phạm vi thời gian: trong giai đoạn từ năm 2023 đến năm 2025.
- Phạm vi nội dung: tập trung nghiên cứu quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.

4. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp so sánh: So sánh giữa lý thuyết và thực tiễn nhằm chỉ ra những điểm phù hợp và những hạn chế cần khắc phục.
- Phương pháp phân tích và tổng hợp: Phân tích các bước trong quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển, tổng hợp để đánh giá thực trạng hoạt động tại công ty.
- Phương pháp thu thập dữ liệu: Thu thập số liệu thứ cấp từ các báo cáo, hồ sơ, chứng từ của công ty và các tài liệu chuyên ngành; đồng thời thu thập dữ liệu qua quan sát và trao đổi trực tiếp trong quá trình thực tập.
- Phương pháp thống kê: Thống kê các số liệu về tài chính, kinh doanh, doanh thu của công ty qua các năm từ đó phân tích tình hình hoạt động kinh doanh.

5. Kết cấu khóa luận

- Chương 1: Cơ sở lý luận về quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.
- Chương 2: Thực trạng quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.
- Chương 3: Hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH NHẬP KHẨU HÀNG LẺ (LCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1.1. Tổng quan về nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

1.1.1 Khái niệm, vai trò và các hình thức nhập khẩu

1.1.1.1 Khái niệm nhập khẩu

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

1.1.1.2 Vai trò của nhập khẩu trong thương mại quốc tế

Trong thương mại quốc tế, nhập khẩu đóng vai trò là động lực then chốt thúc đẩy sự phát triển toàn diện của nền kinh tế quốc gia. Trước hết, nhập khẩu đóng vai trò "cầu nối" công nghệ, giúp các nước đang phát triển tiếp cận với máy móc, thiết bị và thành tựu khoa học kỹ thuật tiên tiến để thực hiện quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Bên cạnh đó, đây là phương thức hữu hiệu để giải quyết sự mất cân đối của nền kinh tế bằng cách bổ sung kịp thời các nguồn lực, nguyên nhiên liệu mà sản xuất trong nước còn thiếu hụt hoặc không có lợi thế.

Đối với thị trường nội địa, nhập khẩu không chỉ đa dạng hóa lựa chọn cho người tiêu dùng, nâng cao chất lượng đời sống mà còn tạo ra áp lực cạnh tranh lành mạnh, buộc các doanh nghiệp trong nước phải đổi mới tư duy quản lý và cải tiến kỹ thuật. Đặc biệt, đối với những quốc gia có độ mở kinh tế lớn như Việt Nam, nhập khẩu còn giữ vai trò là "đầu vào của xuất khẩu", tạo điều kiện thuận lợi để doanh nghiệp tham gia sâu hơn vào chuỗi giá trị toàn cầu thông qua việc nhập khẩu nguyên liệu để gia công và tái xuất thành phẩm.

Đối với các doanh nghiệp logistics, hoạt động nhập khẩu giữ vai trò quan trọng trong việc tạo ra nhu cầu cho các dịch vụ như vận tải, kho bãi, giao nhận và làm thủ tục hải quan. Thông qua hoạt động nhập khẩu, doanh nghiệp logistics có cơ hội mở rộng mạng lưới dịch vụ, nâng cao chất lượng vận hành và góp phần tạo ra nguồn thu.

1.1.1.3 Các hình thức nhập khẩu phổ biến

Hiện nay, trên thị trường có 5 hình thức nhập khẩu phổ biến, cụ thể:

- Nhập khẩu trực tiếp: Là hình thức doanh nghiệp tự mình thực hiện toàn bộ quy trình nhập khẩu, từ tìm kiếm nhà cung cấp, ký kết hợp đồng mua bán quốc tế, làm thủ tục hải quan đến nhận hàng.

- Nhập khẩu ủy thác: Là hình thức doanh nghiệp thuê một đơn vị khác (gọi là công ty ủy thác nhập khẩu) thay mặt thực hiện toàn bộ quy trình nhập khẩu.
- Buôn bán đối lưu: Là một phương thức giao dịch trao đổi hàng hóa, trong đó xuất khẩu kết hợp chặt chẽ với nhập khẩu, người bán đồng thời là người mua, lượng hàng giao đi có giá trị tương xứng với lượng hàng nhận về.
- Nhập khẩu tái xuất: Doanh nghiệp nhập khẩu hàng hóa từ nước ngoài vào trong nước nhưng không tiêu thụ nội địa mà tiếp tục xuất khẩu sang nước thứ ba để hưởng chênh lệch giá hoặc lợi thế thương mại.
- Nhập khẩu gia công: Doanh nghiệp nhập nguyên vật liệu theo hợp đồng gia công với đối tác nước ngoài, sản xuất sản phẩm rồi xuất trả. Hình thức nhập khẩu này sẽ phù hợp với các ngành may mặc, da giày, điện tử,...
- Nhập khẩu tại chỗ: Là hình thức mua bán giữa doanh nghiệp trong nước với doanh nghiệp chế xuất hoặc doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài tại Việt Nam nhưng được coi là quan hệ xuất nhập khẩu theo quy định pháp luật.

1.1.2. Khái niệm, vai trò và các hình thức vận tải biển

1.1.2.1 Khái niệm vận tải biển

Vận tải đường biển là việc chuyên chở hàng hóa hay hành khách trong nước hoặc giữa nước này và nước khác bằng đường biển. Vận tải biển là hoạt động vận tải có liên quan đến việc sử dụng kết cấu hạ tầng và phương tiện vận tải biển, đó là việc sử dụng những khu đất, khu nước gắn liền với các tuyến đường biển nối liền các quốc gia, các vùng lãnh thổ, hoặc các khu vực trong phạm vi một quốc gia, và việc sử dụng tàu biển, các thiết bị xếp dỡ... để phục vụ việc dịch chuyển hành khách và hàng hoá trên những tuyến đường biển.

1.1.2.2 Đặc điểm của vận tải biển

Về khối lượng vận chuyển

Vận tải biển có thể phục vụ chuyên chở hầu hết các loại hàng hóa. Hiện nay, vận tải đường biển giữ vị trí số một trong chuyên chở hàng hóa trên thị trường thế giới. Nó đảm bảo chuyên chở gần 80% tổng khối lượng hàng hóa trong buôn bán quốc tế (theo Giáo trình Logistics và vận tải quốc tế - Ts. Trần Nguyễn Hợp Châu)

Về chi phí

So với các phương thức vận tải khác như đường hàng không hoặc đường bộ, vận tải biển có chi phí vận chuyển thấp hơn, đặc biệt khi vận chuyển khối lượng hàng lớn và trên quãng đường dài.

Về thời gian vận chuyển

Do tốc độ của tàu biển tương đối chậm và phải di chuyển trên quãng đường dài nên thời gian vận chuyển bằng đường biển thường kéo dài hơn so với các phương thức vận tải khác. Ngoài ra, thời gian vận chuyển còn có thể bị ảnh hưởng bởi điều kiện thời tiết, lịch trình tàu và các thủ tục tại cảng.

1.1.2.3. Vai trò của vận tải biển trong thương mại quốc tế

Vai trò của vận tải biển trong việc phục vụ hàng hóa xuất khẩu của mỗi nước không giống nhau. Điều này quyết định bởi vị trí địa lý, khả năng phát triển đội tàu biển, khối lượng, cơ cấu hàng hóa xuất nhập khẩu của mỗi nước, cụ thể:

- Vận tải biển mang đến khả năng thúc đẩy giao lưu buôn bán quốc tế một cách nhanh chóng và sự đa dạng trong tất cả các loại hàng hóa trên khắp thế giới và hình thức này cũng góp phần mang đến sự thay đổi cơ cấu trong thương mại hàng hóa của quốc tế.
- Vai trò của vận tải đường biển còn được thể hiện là có thể vận chuyển được một số lượng hàng hóa lớn với giá thành siêu rẻ so với các hình thức thông thường khác giúp cho những người mua bán có thể tối ưu hóa được các khoản lợi nhuận.
- Vận tải đường biển còn có khả năng vận chuyển được các loại hàng hóa với kích thước siêu trường, siêu trọng. Một điều mà các hình thức vận chuyển khác không thể làm được.

1.1.2.4 Các hình thức vận chuyển container trong vận tải biển

a. FCL (Full Container Load)

FCL là hình thức vận chuyển mà một chủ hàng sử dụng toàn bộ container để chứa hàng hóa của mình. Hàng được đóng tại kho của người gửi và dỡ tại kho của người nhận, không ghép chung với hàng của chủ khác.

Điều kiện áp dụng đối với hàng FCL:

- Khối lượng : Hàng đủ để đóng đầy hoặc gần đầy một container (20ft, 40ft...).
- Chủ hàng: Hàng hóa container chỉ phục vụ cho một khách hàng gửi/nhận duy nhất.
- Độ an toàn: Khi khách hàng cần sự an toàn cao, không muốn hàng hóa bị trộn lẫn, hạn chế rủi ro mất mát, hư hỏng.

- Sự đồng nhất hàng hóa: Cùng loại, cùng tính chất (ví dụ: hàng dễ vỡ, hàng giá trị cao).
- Chi phí: Giá cước tính theo container thường rẻ hơn so với LCL nếu hàng nhiều giúp tiết kiệm chi phí hơn.

b. LCL (Less than Container Load)

LCL là hình thức vận chuyển mà hàng hóa của nhiều chủ hàng khác nhau được gom chung vào một container vì lượng hàng của mỗi chủ không đủ để đóng đầy container. Hàng thường được gom và tách tại kho CFS trước khi vận chuyển.

Điều kiện áp dụng đối với hàng LCL:

- Khối lượng: Khối lượng hàng hóa nhỏ, không đủ để đóng đầy một container.
- Chủ hàng: Hàng hóa được gom chung với các chủ hàng khác để tối ưu chi phí.
- Độ an toàn: Phải chấp nhận thêm rủi ro do qua nhiều khâu (gom hàng, chia hàng) nên dễ phát sinh hư hỏng hàng hóa hoặc thời gian chậm trễ hơn hàng FCL.
- Sự đồng nhất hàng hóa: Hàng hóa không cần đồng nhất, không quá đặc biệt (không thuộc loại hàng nguy hiểm, dễ cháy nổ) hoặc không yêu cầu điều kiện riêng biệt sẽ ghép chung với nhiều lô hàng khác.
- Chi phí: Tiết kiệm chi phí đối với các lô hàng nhỏ, tính theo thể tích (CBM) hoặc theo trọng lượng.

1.1.3 Khái niệm, đặc điểm và vai trò của vận chuyển hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

1.1.3.1. Khái niệm hàng lẻ (LCL)

Hàng lẻ LCL là loại hàng hóa có khối lượng hoặc thể tích không đủ để đóng đầy một container, nên phải ghép chung với hàng của nhiều chủ hàng khác trong cùng một container để vận chuyển. Hình thức này thường được sử dụng trong vận tải biển khi doanh nghiệp có lượng hàng nhỏ. Hàng hóa sẽ được tập kết tại kho CFS để gom hàng trước khi đóng vào container và sau khi đến cảng đích sẽ được tách ra để giao cho từng người nhận. Phương thức LCL giúp tiết kiệm chi phí vận chuyển cho các lô hàng nhỏ nhưng thời gian xử lý thường lâu hơn so với hàng nguyên container (FCL)

1.1.3.2 Đặc điểm của hàng lẻ (LCL)

a. Về gom hàng

Gom hàng là việc tập hợp các lô hàng lẻ của nhiều người gửi tại cùng nơi đi thành một lô hàng nguyên để vận chuyển đến cùng nơi nhận. Thời gian xử lý hàng tại kho CFS

phụ thuộc vào thời điểm tàu cập cảng, tiến độ thông quan, số lượng hàng và năng lực khai thác của kho.

Chi phí hàng nhập khẩu LCL tại kho CFS gồm phí khai thác hàng lẻ, nâng hạ, lưu kho, tách lô, chứng từ và các phụ phí khác tùy cảng hoặc đơn vị khai thác. Chi phí thường tính theo CBM, trọng lượng hoặc từng lô hàng; nếu nhận hàng chậm sẽ phát sinh thêm phí lưu kho bãi.

Gom hàng được tiến hành theo quy trình sau:

Bước 1: Người gom hàng nhận các lô hàng lẻ từ nhiều người gửi hàng khác nhau tại Trạm giao nhận.

Bước 2: Hàng hóa được giao đến kho CFS, các nhân viên tiếp nhận hàng hóa và kiểm tra về (số lượng kiện, kích thước, trọng lượng, tình trạng hàng hóa) và sau đó tiến hành phân loại hàng hóa theo các tiêu chí: cùng cảng đích, cùng chuyến tàu, các loại hàng nguy hiểm.

Bước 3: Người gom hàng làm thủ tục hải quan và đóng hàng vào Container, sau khi đóng xong sẽ niêm phong seal container.

Bước 4: Container được kéo từ kho CFS ra cảng sau đó được xếp lên tàu và vận chuyển.

Bước 5: Đại lý của người gom hàng tại nơi đến nhận các Container, dỡ hàng ra và giao cho các người nhận tại kho CFS ở nơi đến.

Trong vận chuyển hàng lẻ (LCL), người gom hàng giữ vai trò trung gian giữa chủ hàng và hãng tàu. Họ thực hiện việc tập hợp nhiều lô hàng nhỏ của các chủ hàng khác nhau để đóng chung vào một container, giúp tiết kiệm chi phí và tận dụng hiệu quả sức chứa container. Ngoài ra, người gom hàng còn tiếp nhận, phân loại, sắp xếp hàng hóa, thực hiện chứng từ vận tải, theo dõi lịch trình và xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình giao nhận.

b. Về tách hàng

Khi container đến cảng đích, hàng hóa sẽ được đưa về kho CFS tại cảng đến để tiến hành tách hàng. Tại đây, container được mở ra và hàng hóa được phân chia lại theo từng lô của từng người nhận khác nhau. Sau khi hoàn tất việc tách hàng và làm thủ tục cần thiết, hàng sẽ được giao cho từng người nhận theo vận đơn tương ứng.

c. Phân biệt FCL và LCL

Tiêu chí	FCL	LCL
Khái niệm	Hàng nguyên container, một chủ hàng thuê toàn bộ container để vận chuyển hàng hóa.	Hàng lẻ, nhiều chủ hàng cùng chia sẻ một container để vận chuyển.
Khối lượng hàng	Lượng hàng đủ để đóng đầy hoặc gần đầy một container	Lượng hàng nhỏ, không đủ để đóng đầy container.
Gom hàng và tách hàng	Không cần gom hay tách hàng vì container chỉ của một chủ hàng.	Phải gom hàng của nhiều chủ tại kho CFS và tách hàng tại cảng đến.
Chi phí	Chi phí cao nếu hàng ít nhưng tiết kiệm hơn khi hàng nhiều.	Tiết kiệm chi phí đối với các lô hàng nhỏ.
Thời gian vận chuyển	Thường nhanh hơn vì không cần xử lý gom và tách hàng.	Thường lâu hơn do phải thực hiện gom và tách hàng.
Mức độ an toàn	An toàn hơn vì hàng của một chủ trong container.	Rủi ro cao hơn do hàng ghép với nhiều chủ hàng khác.

Bảng 1.1: Phân biệt giữa FCL và LCL

1.1.3.3 Vai trò của hàng lẻ (LCL)

Hàng lẻ (LCL) giữ vai trò quan trọng trong hoạt động vận tải biển và thương mại quốc tế hiện nay. Phương thức này giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí vì chỉ phải trả cước theo phần không gian sử dụng trong container. Đồng thời, LCL mang lại sự linh hoạt khi cho phép nhập khẩu với khối lượng nhỏ, phù hợp với nhu cầu của các doanh nghiệp. Nhập khẩu hàng lẻ (LCL) còn thúc đẩy sự phát triển của các dịch vụ logistics liên quan như kho CFS và giao nhận hàng hóa. Nhờ đó, các doanh nghiệp có thể giảm tồn kho và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn.

Ngoài ra, vận chuyển hàng lẻ giúp tối ưu hóa chi phí do người gửi khi chỉ phải trả cước cho phần thể tích hoặc trọng lượng hàng thực tế sử dụng, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp nhỏ tham gia vào thị trường quốc tế, mở rộng nguồn cung hàng hóa, các doanh nghiệp có thể nhập hàng với số lượng nhỏ, phù hợp với nhu cầu thị trường, tránh tồn kho lớn. Quy trình nhập khẩu rõ ràng giúp doanh nghiệp thực hiện đúng quy định hải quan, giảm thiểu rủi ro về pháp lý và chi phí phát sinh.

1.1.3.4 Ưu điểm và nhược điểm của nhập khẩu hàng lẻ (LCL)

Tiêu chí	Ưu điểm	Nhược điểm
Chi phí vận chuyển	Tiết kiệm chi phí vì nhiều chủ hàng cùng chia sẻ chi phí container.	Có thể phát sinh thêm phí như phí CFS, phí xử lý hàng lẻ.
Khối lượng hàng	Phù hợp với các lô hàng nhỏ, không cần đủ để đóng đầy container.	Không tối ưu chi phí nếu khối lượng hàng lớn vì chi phí có thể cao hơn FCL.
Tính linh hoạt	Tạo điều kiện cho doanh nghiệp nhỏ dễ dàng nhập khẩu với số lượng ít.	Phụ thuộc vào lịch gom hàng nên đôi khi thiếu chủ động.
Thời gian vận chuyển	Có thể ghép nhiều lô hàng để vận chuyển cùng chuyến tàu.	Thời gian thường lâu hơn do phải gom hàng và tách hàng tại kho CFS.
Mức độ an toàn	Giảm chi phí lưu kho khi chỉ nhập lượng hàng cần thiết.	Rủi ro hư hỏng hoặc thất lạc cao hơn vì hàng chung container với nhiều chủ khác.
Thủ tục và xử lý hàng	Thuận tiện cho các lô hàng nhỏ cần vận chuyển quốc tế.	Quy trình nhận hàng và xử lý chứng từ có thể phức tạp hơn so với FCL.

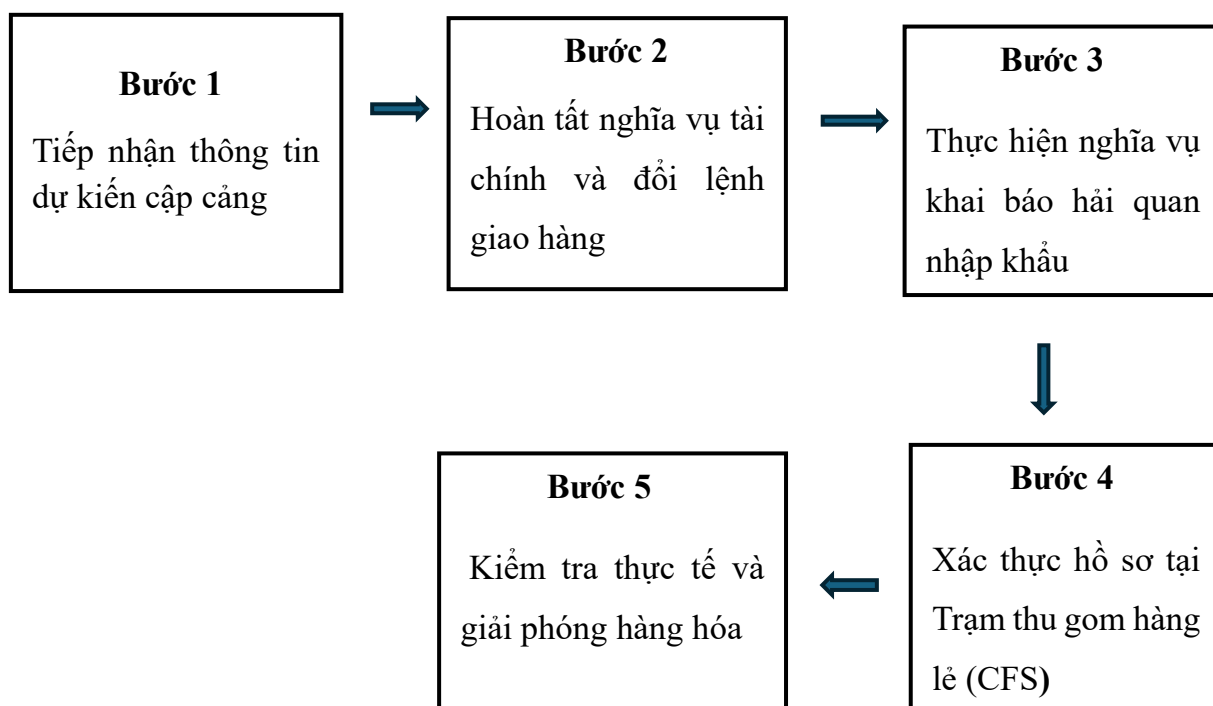
Bảng 1.2: Ưu điểm và nhược điểm của nhập khẩu hàng lẻ (LCL)

1.2. Quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

1.2.1 Khái niệm quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

Quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển là hình thức mà người giao nhận tập hợp nhiều lô hàng nhỏ của nhiều chủ hàng để đóng chung container nhằm tiết kiệm chi phí vận tải, là toàn bộ các bước nghiệp vụ mà doanh nghiệp nhập khẩu phải thực hiện nhằm đưa hàng hóa từ nước ngoài về đến kho của mình một cách hợp pháp, bao gồm: ký kết hợp đồng, thuê vận chuyển, làm thủ tục hải quan, nhận hàng tại kho CFS (Container Freight Station) và vận chuyển nội địa.

1.2.2 Nội dung quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển



Hình 1.1 Sơ đồ quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

Dựa trên nền tảng lý thuyết từ *Giáo trình Vận tải Quốc tế và Giao nhận Hải quan - PGS. TS. Trịnh Thị Thu Hương* quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển bao gồm các bước:

Bước 1: Tiếp nhận thông tin dự kiến cập cảng

Trước khi tàu cập cảng đích, đại lý của đơn vị gom hàng (Consolidator) tại quốc gia nhập khẩu sẽ gửi thông báo hàng đến (Arrival Notice) cho doanh nghiệp nhập khẩu hoặc người nhận hàng hợp pháp. Nội dung thông báo thường bao gồm tên tàu, số chuyến, thời gian dự kiến cập cảng (ETA), số vận đơn, địa điểm lưu giữ hàng hóa và các khoản chi phí cần thanh toán. Đây là bước giúp doanh nghiệp chủ động chuẩn bị chứng từ, kế hoạch nhận hàng và bố trí phương tiện vận tải nội địa.

Mục tiêu của bước này là đảm bảo doanh nghiệp nhập khẩu nắm bắt đầy đủ thông tin về lô hàng để hạn chế tình trạng chậm trễ trong việc nhận hàng, tránh phát sinh phí lưu kho hoặc lưu container tại cảng.

Bộ phận chịu trách nhiệm chính là đại lý hãng tàu; phía doanh nghiệp nhập khẩu thường là phòng xuất nhập khẩu hoặc phòng logistics tiếp nhận và xử lý thông tin.

Chỉ tiêu đánh giá hiệu quả của bước này bao gồm tỷ lệ gửi Arrival Notice đúng thời gian, độ chính xác của thông tin hàng đến, thời gian phản hồi của doanh nghiệp nhập khẩu và tỷ lệ phát sinh chi phí lưu kho do chậm tiếp nhận thông tin.

Bước 2: Hoàn tất nghĩa vụ tài chính và đổi Lệnh giao hàng

Sau khi nhận được thông báo hàng đến, doanh nghiệp nhập khẩu hoặc người được ủy quyền sẽ mang House Bill of Lading đến văn phòng đại lý gom hàng để thanh toán các khoản phí địa phương như phí D/O, phí chứng từ hoặc cước biển còn thiếu tùy theo điều kiện Incoterms. Sau khi hoàn tất thanh toán, đại lý sẽ thu hồi vận đơn và cấp Lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O), đây là chứng từ quan trọng để nhận hàng tại kho CFS hoặc cảng.

Mục tiêu của bước này là hoàn thiện nghĩa vụ tài chính và đảm bảo doanh nghiệp có đầy đủ chứng từ pháp lý để nhận hàng đúng quy định. Bộ phận chịu trách nhiệm chính là phòng xuất nhập khẩu phối hợp với phòng kế toán – tài chính của doanh nghiệp nhập khẩu; phía xử lý đối ứng là hãng tàu hoặc forwarder.

Chỉ tiêu đánh giá hiệu quả của bước này thường bao gồm thời gian hoàn tất đổi D/O, tỷ lệ chứng từ hợp lệ ngay lần đầu, tỷ lệ phát sinh chi phí lưu bãi do chậm đổi lệnh và mức độ chính xác của các khoản thanh toán.

Bước 3: Thực hiện nghĩa vụ khai báo hải quan nhập khẩu

Dựa trên bộ chứng từ nhập khẩu gồm hợp đồng ngoại thương, Invoice, Packing list, vận đơn và các giấy phép liên quan, doanh nghiệp tiến hành khai báo hải quan điện tử trên hệ thống VNACCS/VCIS. Sau khi truyền tờ khai, doanh nghiệp thực hiện nộp thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng và phối hợp với cơ quan hải quan trong trường hợp lô hàng bị kiểm hóa hoặc yêu cầu bổ sung chứng từ. Khi hoàn tất các bước kiểm tra, lô hàng sẽ được cấp phép thông quan.

Mục tiêu của bước này là đảm bảo hàng hóa được nhập khẩu hợp pháp, tuân thủ đúng quy định của pháp luật và đủ điều kiện lưu thông trên thị trường nội địa. Bộ phận chịu trách nhiệm chính là nhân viên khai báo hải quan hoặc phòng xuất nhập khẩu của doanh nghiệp; trong một số trường hợp có thể thuê customs broker thực hiện thay.

Chỉ tiêu đánh giá hiệu quả của bước này bao gồm thời gian thông quan trung bình, tỷ lệ tờ khai chính xác, tỷ lệ lô hàng bị phân luồng đỏ hoặc kiểm hóa và tỷ lệ phát sinh chi phí do sai sót chứng từ hải quan.

Bước 4: Xác thực hồ sơ tại Trạm thu gom hàng lẻ (CFS)

Sau khi container hàng lẻ được đưa về kho CFS và tiến hành tháo dỡ, người nhận hàng sẽ mang lệnh giao hàng (D/O) cùng với tờ khai hải quan đã thông quan đến văn phòng quản lý kho để xác nhận quyền nhận hàng. Bộ phận kho CFS sẽ đối chiếu thông tin trên chứng từ với dữ liệu hàng hóa thực tế nhằm xác định đúng chủ hàng và đúng lô hàng trước khi cho phép xuất kho.

Mục tiêu của bước này là đảm bảo hàng hóa được giao đúng đối tượng nhận, tránh thất lạc hoặc giao nhầm lô hàng trong quá trình tách hàng LCL. Bộ phận chịu trách nhiệm chính là ban quản lý kho CFS phối hợp với doanh nghiệp nhập khẩu hoặc đơn vị giao nhận được ủy quyền.

Chỉ tiêu đánh giá hiệu quả của bước này thường bao gồm thời gian xử lý hồ sơ tại kho CFS, tỷ lệ xác minh chứng từ chính xác, tỷ lệ xảy ra nhầm lẫn giao hàng và thời gian chờ nhận hàng của doanh nghiệp.

Bước 5: Kiểm tra thực tế và giải phóng hàng hóa

Sau khi hồ sơ được xác thực, nhân viên kho CFS sẽ kiểm tra tình trạng thực tế của kiện hàng như số lượng, ký mã hiệu, tình trạng bao bì và đối chiếu với chứng từ liên quan. Nếu doanh nghiệp phát sinh lưu kho hoặc lưu bãi quá thời hạn quy định thì cần hoàn tất thanh toán trước khi nhận hàng. Sau đó, kho CFS sẽ phát hành Phiếu xuất kho và bàn giao hàng hóa cho doanh nghiệp để vận chuyển về kho nội địa.

Mục tiêu của bước này là đảm bảo hàng hóa được bàn giao đầy đủ, đúng chất lượng và kết thúc quy trình nhập khẩu LCL một cách an toàn, chính xác. Bộ phận chịu trách nhiệm chính là kho CFS, bộ phận kho vận của doanh nghiệp nhập khẩu và đơn vị vận tải nội địa.

Chỉ tiêu đánh giá hiệu quả của bước này bao gồm tỷ lệ giao hàng đúng số lượng, tỷ lệ hàng hóa nguyên vẹn khi bàn giao, thời gian giải phóng hàng, mức chi phí lưu kho phát sinh và tỷ lệ khiếu nại liên quan đến thiếu hụt hoặc hư hỏng hàng hóa.

1.2.3 Các bộ phận liên quan đến hoạt động vận chuyển hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

Bộ phận/ đơn vị	Chức năng	Nhiệm vụ trong vận chuyển LCL
Người xuất khẩu	Cung cấp hàng hóa	Chuẩn bị hàng hóa, đóng gói, cung cấp chứng từ và giao hàng cho đơn vị gom hàng hoặc công ty giao nhận.

Người nhập khẩu	Nhận hàng	Nhận thông báo hàng đến, làm thủ tục hải quan nhập khẩu và nhận hàng tại kho CFS.
Công ty giao nhận/ forwarder	Tổ chức vận chuyển	Tổ chức vận chuyển, gom hàng từ nhiều chủ hàng, đặt chỗ với hãng tàu và xử lý chứng từ vận chuyển.
Người gom hàng	Gom nhiều lô hàng	Thu gom nhiều lô hàng nhỏ từ các chủ hàng khác nhau và đóng chung vào một container để vận chuyển.
Hãng tàu	Vận chuyển Container	Cung cấp phương tiện vận chuyển, vận chuyển container từ cảng đi đến cảng đến.
Kho CFS	Gom và tách hàng	Nơi thực hiện việc gom hàng trước khi xuất khẩu và tách hàng sau khi container đến cảng đích.
Cơ quan hải quan	Kiểm tra và thông quan	Tiến hành thủ tục hải quan, thực hiện kiểm tra, giám sát tàu biển, hàng hóa. Đảm bảo thực hiện các quy định của Nhà nước nhập khẩu và thuế nhập khẩu.
Cảng biển/cảng container	Tiếp nhận, xếp dỡ, lưu bãi container	Giao hàng nhập khẩu cho các chủ hàng trong nước. Tiến hành việc bốc dỡ, vận chuyển, bảo quản, lưu kho hàng hóa trong khu vực cảng.

Bảng 1.3: Các bộ phận liên quan đến hoạt động vận chuyển hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

1.2.4 Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

1.2.4.1 Về pháp lý

Mỗi quốc gia đều ban hành hệ thống quy định riêng nhằm kiểm soát hàng hóa nhập khẩu, bao gồm danh mục hàng cấm, hàng hạn chế và các yêu cầu về giấy phép chuyên ngành. Nhà nước Việt Nam đã ban hành nhiều văn bản pháp luật liên quan đến vận tải, bốc dỡ, giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, các văn bản hiện hành đã quy định về những nguyên tắc giao nhận, bốc dỡ, bảo quản hàng hóa xuất, nhập khẩu tại Việt Nam.

Đối với hàng LCL, do đặc thù gom nhiều lô hàng từ các chủ hàng khác nhau trong cùng một container, việc kiểm soát tính hợp pháp càng trở nên phức tạp. Nếu một lô hàng vi phạm quy định, có thể ảnh hưởng đến toàn bộ lô hàng chung container, cụ thể:

- Về thời gian: Các chính sách kiểm tra chuyên ngành (kiểm dịch thực vật, kiểm tra chất lượng, hợp quy) nếu phức tạp sẽ làm kéo dài thời gian thông quan. Với hàng LCL, nếu một lô hàng trong chung container vi phạm pháp lý hoặc bị giữ lại để tham vấn giá, toàn bộ container có thể bị chậm quá trình rút hàng về kho CFS.
- Về chi phí: Các quy định về Thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng, lệ phí hải quan, phí kiểm tra chuyên ngành làm tăng tổng chi phí nhập khẩu. Nếu doanh nghiệp khai sai mã HS hoặc sai trị giá hải quan có thể bị truy thu thuế, phạt hành chính.
- Về rủi ro: Những sai sót trong khai báo mã HS code hoặc vi phạm quy định nhập khẩu có thể dẫn đến rủi ro bị phạt hành chính, tịch thu hàng hóa, hoặc bị hải quan đưa vào luồng đỏ (kiểm hóa 100%) cho các lô hàng sau, gây thiệt hại nghiêm trọng. Các rủi ro về tranh chấp pháp lý với hãng tàu hoặc forwarder nếu hợp đồng không quy định rõ ràng về các điều khoản.

1.2.4.2 Về năng lực doanh nghiệp

Doanh nghiệp cần có đội ngũ nhân sự am hiểu nghiệp vụ, đặc biệt là trong việc chuẩn bị và xử lý chứng từ. Những sai sót nhỏ trong chứng từ cũng có thể dẫn đến việc chậm thông quan hoặc phát sinh chi phí không cần thiết, cụ thể:

- Về thời gian: Công ty có đội ngũ nhân viên chứng từ có chuyên môn cao sẽ xử lý bộ chứng từ (B/L, Invoice, Packing List) chuẩn xác, truyền tờ khai hải quan điện tử nhanh chóng, giúp rút ngắn thời gian lấy D/O và giải phóng hàng khỏi kho CFS. Và ngược lại nếu các nhân viên thiếu kinh nghiệm, kiến thức chuyên môn sẽ dễ gây ra các sai sót làm kéo dài thời gian của lô hàng.
- Về chi phí: Các doanh nghiệp có quan hệ tốt với các forwarder, hãng tàu thường có giá cước tốt hơn. Ngược lại, nếu đội ngũ nhân sự thiếu chuyên môn dễ dẫn đến mắc các sai sót trên vận đơn hoặc trễ thanh toán dẫn đến phát sinh chi phí chỉnh sửa chứng từ và phí lưu kho, lưu bãi quá hạn.
- Về rủi ro: Thiếu kiểm soát nội bộ sẽ khiến dễ thất lạc chứng từ, sai thông tin hàng hóa, năng lực tài chính yếu có thể chậm thanh toán cho nhà cung cấp, hãng tàu, dẫn đến giao hàng chậm.

1.2.4.3 Về hạ tầng logistics

Cơ sở hạ tầng cảng biển, năng lực xếp dỡ có thể làm thay đổi tiến độ giao nhận hàng hóa. Nếu quá trình xử lý tại kho không hiệu quả, hàng hóa có thể bị chậm trễ hoặc gặp rủi ro thất lạc hàng hóa, cụ thể:

- Về thời gian: Cảng hiện đại, thiết bị tốt giúp dỡ hàng nhanh, giảm thời gian chờ, nếu kho CFS chật hẹp, thiếu xe nâng, quy trình dỡ hàng từ container để phân loại cho từng chủ hàng có thể sẽ kéo dài. Hàng LCL phải qua kho CFS để chia hàng nên hạ tầng kho hiện đại rất quan trọng ảnh hưởng đến thời gian của lô hàng.
- Về chi phí: Hạ tầng yếu làm tăng chi phí trucking, lưu kho. Nếu cảng xa khu công nghiệp hoặc kho người nhận sẽ làm tăng chi phí vận chuyển,.
- Về rủi ro: Hạ tầng kho CFS không đảm bảo tiêu chuẩn (dột, ngập nước, hệ thống phòng cháy chữa cháy kém) sẽ trực tiếp gây ra rủi ro hư hỏng, ẩm mốc hoặc cháy nổ hàng hóa. Đối với hàng LCL, rủi ro mất mát hoặc giao nhầm hàng tại kho CFS cũng cao hơn do hàng hóa bị trộn lẫn.

1.2.4.4 Về công nghệ

Trong thời buổi công nghệ ngày càng phát triển, việc áp dụng trong logistics đã giúp tạo ra nhiều lợi ích nhưng bên cạnh đó cũng mang lại nhiều rủi ro, cụ thể:

- Về thời gian: Việc ứng dụng công nghệ giúp khai báo hải quan nhanh, theo dõi lịch tàu và xử lý chứng từ online, quá trình tự động hóa làm giảm thời gian nhập liệu và hạn chế sai sót. Nhưng nếu hệ thống lỗi hoặc mất kết nối có thể làm gián đoạn khai báo.
- Về chi phí: Sử dụng công nghệ giúp giảm chi phí nhân công, giấy tờ, lưu trữ hồ sơ, tối ưu lịch giao nhận, giảm chi phí vận hành. Tuy nhiên việc doanh nghiệp phải đầu tư phần mềm, đào tạo nhân viên cũng làm tốn rất nhiều chi phí.
- Về rủi ro: Dùng công nghệ sẽ giúp giảm rủi ro sai chứng từ và thất lạc hồ sơ. Nhưng cũng đi kèm các nhược điểm như phát sinh rủi ro an ninh mạng, mất dữ liệu nếu bảo mật kém, phụ thuộc hệ thống điện tử khi xảy ra lỗi kỹ thuật.

1.2.4.5 Về thị trường

Yếu tố thị trường bao gồm cung – cầu vận tải biển, biến động cước tàu, tỷ giá ngoại tệ, tình hình kinh tế thế giới, mùa cao điểm xuất nhập khẩu, cụ thể:

- Về thời gian: Trong mùa cao điểm (cuối năm, trước lễ lớn) thường thiếu chỗ trên tàu, thiếu container rỗng, dẫn đến chậm booking. Cảng quá tải hoặc thiếu nhân công cũng làm kéo dài thời gian dỡ hàng và giao hàng.

- Về chi phí: Cước biển LCL biến động mạnh theo cung cầu thị trường, khi giá nhiên liệu tăng, hãng tàu thường thu thêm phụ phí BAF, CAF, PSS... Tỷ giá tăng làm chi phí thanh toán quốc tế cao hơn.
- Về rủi ro: Sự biến động thị trường khiến giá cước tăng đột ngột, khó kiểm soát ngân sách nhập khẩu. Thiên tai có thể làm hủy chuyến tàu, đổi lịch tàu hoặc chuyển tải gây trễ đơn hàng.

1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ liên quan đến quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

1.3.1 Các quy định pháp lý về quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

1.3.1.1 Luật thương mại Việt Nam

Hoạt động nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển tại Việt Nam chịu sự điều chỉnh của Luật Thương mại năm 2005, đây là cơ sở pháp lý quan trọng để doanh nghiệp thực hiện giao dịch mua bán quốc tế. Các quy định của luật liên quan trực tiếp đến việc ký kết hợp đồng, giao nhận hàng hóa, vận chuyển, thanh toán và xử lý tranh chấp trong quá trình nhập khẩu.

Một số điều luật quy định ảnh hưởng tới quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL):

- Về hình thức hợp đồng: Khoản 2 điều 27- Mua bán hàng hóa quốc tế

Quy định này ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động nhập khẩu LCL vì hợp đồng ngoại thương là căn cứ để doanh nghiệp thực hiện khai báo hải quan, thanh toán quốc tế và xác định trách nhiệm giữa các bên tham gia. Đối với hàng LCL, do nhiều lô hàng của các chủ hàng khác nhau được gom chung trong một container nên nguy cơ xảy ra thất lạc, hư hỏng hoặc chậm giao hàng cao hơn so với hàng nguyên container (FCL). Việc thực hiện quy định rõ các điều kiện giao hàng, trách nhiệm vận chuyển và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng sẽ là cơ sở để giải quyết các vấn đề rủi ro và tranh chấp phát sinh.

- Về phạm vi dịch vụ: Điều 233 – Dịch vụ Logistics

Quy định rằng dịch vụ logistics bao gồm các hoạt động như nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, đóng gói và giao hàng. Quy định này tạo cơ sở pháp lý cho các doanh nghiệp logistics và forwarder thực hiện các công đoạn liên quan trong quy trình nhập khẩu LCL. Giúp các doanh nghiệp nhập khẩu tối ưu quy trình vận hành, tiết kiệm chi phí và nâng cao hiệu quả trong hoạt động nhập khẩu hàng lẻ LCL.

- Về giới hạn trách nhiệm: Điều 238 – Giới hạn trách nhiệm:

Quy định rằng giới hạn trách nhiệm của các doanh nghiệp logistics được quy định rõ khi hàng hóa có tổn thất nhờ vậy khi xảy ra tranh chấp doanh nghiệp có thể căn cứ vào điều luật và xử lý.

- Về thuế: Điều 2,13,14 luật số 45/2005/QH11:

Quy định về thuế ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí và tiến độ thông quan hàng hóa LCL. Nếu doanh nghiệp khai báo sai hoặc chậm mở tờ khai có thể phát sinh thêm chi phí lưu kho, lưu bãi và tăng số thuế phải nộp do biến động tỷ giá. Dựa vào các quy định trên, các doanh nghiệp logistics có thể chấp hành dễ dàng tránh tình trạng vi phạm dẫn đến truy thu thuế hoặc xử phạt hành chính.

Trong quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển Luật thương mại đóng vai trò định hướng về các vấn đề như ký kết hợp đồng, điều kiện giao hàng, giải quyết tranh chấp giúp cho các doanh nghiệp hạn chế rủi ro pháp lý và đảm bảo quyền lợi trong giao dịch quốc tế.

1.3.1.2 Thủ tục hải quan

Theo Khoản 23, Điều 4, Luật Hải quan 2014, thủ tục hải quan được định nghĩa như sau: *"Thủ tục hải quan là các công việc mà người khai hải quan và công chức hải quan phải thực hiện theo quy định của Luật này đối với hàng hóa, phương tiện vận tải."* Trong quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển, thủ tục hải quan có ảnh hưởng rất lớn vì đây là khâu bắt buộc trước khi doanh nghiệp nhận hàng tại kho CFS. Nếu hồ sơ khai báo đầy đủ, chính xác và tờ khai được phân luồng xanh, hàng hóa sẽ được thông quan nhanh chóng, giúp doanh nghiệp rút ngắn thời gian nhận hàng, giảm chi phí lưu kho, lưu bãi và đảm bảo tiến độ sản xuất kinh doanh. Ngược lại, nếu khai sai mã HS, trị giá tính thuế, thiếu chứng từ hoặc bị phân luồng vàng, luồng đỏ thì doanh nghiệp phải bổ sung hồ sơ hoặc kiểm hóa thực tế, làm kéo dài thời gian thông quan.

Đối với hàng lẻ LCL, việc chậm thông quan thường gây ảnh hưởng lớn hơn so với hàng nguyên container vì hàng phải lưu tại kho CFS để chờ hoàn tất thủ tục và tách hàng giao cho từng chủ hàng. Nếu xử lý chậm sẽ phát sinh thêm phí lưu kho, phí handling, chậm giao hàng cho khách và ảnh hưởng đến kế hoạch kinh doanh của doanh nghiệp. Vì vậy, thủ tục hải quan là yếu tố quan trọng quyết định tốc độ, chi phí và hiệu quả của quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển.

1.3.1.3 Incoterms

Incoterms là một loạt các điều khoản thương mại do Phòng Thương mại Quốc tế (ICC) công bố liên quan đến luật thương mại quốc tế. Các điều khoản gồm ba chữ cái liên quan đến thông lệ bán hàng theo hợp đồng thông thường, chủ yếu nhằm truyền đạt rõ ràng các nghĩa vụ, chi phí và rủi ro liên quan đến vận chuyển và giao hàng quốc tế, xác định nghĩa vụ, chi phí và rủi ro tương ứng trong việc giao hàng từ người bán cho người mua.

Các điều khoản Incoterms được chấp nhận bởi các chính phủ, cơ quan pháp lý và các học viên trên toàn thế giới để giải thích các thuật ngữ được sử dụng phổ biến nhất trong thương mại quốc tế. Chúng được thiết kế để giảm hoặc loại bỏ hoàn toàn cách hiểu khác nhau về các điều khoản ở các quốc gia khác nhau.

Incoterms quy định những nội dung:

- Nghĩa vụ: Ai làm gì giữa người bán và người mua.

Ví dụ: người tổ chức vận chuyển hoặc bảo hiểm hàng hóa hoặc người có được chứng từ vận chuyển và giấy phép xuất khẩu hoặc nhập khẩu.

- Rủi ro: Người bán hàng giao hàng ở đâu và khi nào; nói cách khác, nơi chuyển rủi ro từ người bán sang người mua.
- Chi phí: Bên nào chịu trách nhiệm về chi phí nào.

Ví dụ: chi phí vận chuyển, đóng gói, tải hoặc dỡ hàng và kiểm tra hoặc chi phí liên quan đến an ninh.

Incoterms 2020 được chia thành bốn nhóm (C, D, E, F). Các điều khoản được phân loại theo chi phí, rủi ro, trách nhiệm cho các thủ tục, cũng như các vấn đề liên quan đến xuất nhập khẩu.

Nhóm C (Trả phí vận chuyển chính): Người bán ký kết hợp đồng vận chuyển với người giao nhận và chịu chi phí. Trong trường hợp này, người bán có trách nhiệm tiến hành thông quan xuất khẩu. Rủi ro được chuyển tại thời điểm hàng hóa được giao cho phương tiện vận tải. Tất cả vấn đề phát sinh sau khi hàng hóa lên tàu bao gồm vận chuyển và các sự kiện khác là trách nhiệm của người mua. Nhóm C bao gồm các điều khoản Incoterms sau: CFR, CIF, CPT và CIP.

Nhóm D (Đích đến): Giả định rằng người bán có nghĩa vụ giao hàng đến một địa điểm cụ thể hoặc cảng đến. Nhóm này bao gồm các Incoterms như DAP, DPU và DDP.

Nhóm E (Điểm khởi hành): Người bán chuẩn bị hàng hóa có sẵn cho người mua tại điểm giao hàng được chỉ định bởi người bán. Người bán không có nghĩa vụ phải làm thủ tục

hải quan hoặc xuất khẩu và không chịu rủi ro và chi phí bốc xếp. Trong nhóm E, chỉ có Incoterms EXW.

Nhóm F (Chi phí vận chuyển chưa thanh toán): Bắt buộc người bán phải thực hiện thủ tục hải quan xuất khẩu. Người bán không trả chi phí vận chuyển và bảo hiểm. FCA, FAS và FOB thuộc nhóm này

Các quy định của Incoterms ảnh hưởng trực tiếp đến quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển thông qua việc phân chia trách nhiệm, chi phí và rủi ro giữa người bán và người mua. Mỗi điều kiện giao hàng quy định bên chịu các chi phí như cước vận chuyển, bảo hiểm, bốc xếp và thông quan, đồng thời xác định thời điểm chuyển giao rủi ro hàng hóa. Sau thời điểm này, doanh nghiệp nhập khẩu sẽ chịu trách nhiệm nếu xảy ra mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng.

Incoterms cũng tác động đến thủ tục hải quan và việc chuẩn bị chứng từ. Tùy điều kiện giao hàng, doanh nghiệp nhập khẩu có thể tự thực hiện hoặc được người bán hỗ trợ các công việc như thuê tàu, mua bảo hiểm, chuẩn bị chứng từ và khai báo hải quan.

Ví dụ: Với FOB, người mua chủ động thuê tàu và forwarder; còn với CIF, người bán sẽ thuê tàu và mua bảo hiểm đến cảng đích. Vì vậy, lựa chọn Incoterms phù hợp giúp doanh nghiệp tối ưu quy trình nhập khẩu, giảm chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động.

1.3.1.4 Quy định về khai báo hải quan điện tử

Hiện nay, hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển, bao gồm hàng lẻ LCL, phải thực hiện khai báo hải quan điện tử thông qua hệ thống VNACCS/VCIS theo quy định của pháp luật hải quan Việt Nam. Theo Tổng cục Hải quan (2021), hệ thống khai báo điện tử cho phép doanh nghiệp thực hiện các thủ tục trực tuyến như đăng ký tờ khai, nộp hồ sơ và theo dõi kết quả xử lý. Các quy định về Phương thức khai báo (Điều 18, Thông tư 38/2015/TT-BTC), quy định về Thời hạn làm thủ tục (Điều 25, Luật Hải quan 2014), quy định về Phân luồng tờ khai (Điều 33, Luật Hải quan 2014), quy định về Hồ sơ hải quan (Điều 24, Luật Hải quan 2014),... Các quy định này có tác động trực tiếp đến quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển.

Việc áp dụng hệ thống khai báo điện tử góp phần nâng cao tính minh bạch, chính xác trong quản lý hàng hóa nhập khẩu, hạn chế sai sót trong quá trình xử lý hồ sơ. Bên cạnh đó, công ty cũng giảm được chi phí in ấn chứng từ, đi lại và có thể thực hiện khai báo từ xa một cách thuận tiện. Tuy nhiên, nếu khai sai mã HS hoặc thiếu chứng từ cần

thiết thì sẽ phải sửa đổi tờ khai, bị kiểm tra thực tế hàng hóa hoặc chậm nhận hàng tại kho CFS.

1.3.2 Các chứng từ cần thiết trong hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển

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

B/L là chứng từ được sử dụng nhiều nhất đối với hàng hóa xuất nhập khẩu. Có tác dụng là cơ sở pháp lý điều chỉnh mối quan hệ giữa người xếp hàng, nhận hàng và người chuyên chở, là căn cứ để khai hải quan và làm thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa, là căn cứ để nhận hàng và xác định số lượng hàng hóa người bán gửi cho người mua.

Vận đơn (B/L) là chứng từ quan trọng dùng để điều chỉnh mối quan hệ pháp lý giữa người gửi hàng, người nhận hàng và người chuyên chở; đồng thời là căn cứ để khai hải quan, thực hiện thủ tục xuất nhập khẩu, nhận hàng và xác định số lượng hàng hóa giao nhận. Ngoài ra, vận đơn còn là chứng từ quan trọng trong bộ hồ sơ khiếu nại bảo hiểm hoặc giải quyết tranh chấp với các bên liên quan.

Đối với hàng nhập LCL thì thường gặp:

- Master Bill of Lading (MBL): hãng tàu phát hành cho forwarder.

Vận đơn chủ hay vận đơn đường biển là vận đơn do người chuyên chở chính thức (effective carrier) phát hành cho công ty giao nhận khi giao hàng cho người chuyên chở. Theo đó, các công ty giao nhận này sẽ phát hành ra House bill of lading cho khách hàng trực tiếp.

- House Bill of Lading (HBL) : forwarder phát hành cho shipper/consignee.

Vận đơn nhà hay vận đơn thứ cấp do người chuyên chở không chính thức (contracting carrier) hay còn gọi là người giao nhận phát hành trên cơ sở vận đơn chủ. Trên B/L có thể hiện logo của người giao nhận (không có logo của hãng tàu). Trên HBL người gửi hàng là chủ hàng và người nhận hàng là người mua hàng trực tiếp.

Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice):

Hóa đơn thương mại là chứng từ cơ bản của khâu thanh toán, là chứng từ hàng hóa do Người bán lập ra để trao và để chứng minh việc cung cấp hàng hóa hay dịch vụ cho Người mua. Đồng thời hoá đơn thương mại là chứng từ đòi tiền Người mua phải chuyển trả tiền ghi trên hoá đơn cho Người bán.

Trong thanh toán, hóa đơn đóng vai trò trung tâm của bộ chứng từ. Hoá đơn cung cấp những chi tiết về hàng hoá, cần thiết cho việc thống kê, đối chiếu hàng hoá với hợp

đồng và theo dõi thực hiện hợp đồng. Trường hợp bộ chứng từ có hồi phiếu kèm theo, thông qua hóa đơn, người trả tiền có thể kiểm tra lệnh đòi tiền trong nội dung của hồi phiếu. Nếu số tiền ghi trên hồi phiếu không đúng với hóa đơn thì hóa đơn có tác dụng thay thế hồi phiếu, làm cơ sở cho việc đòi tiền và trả tiền.

Phiếu đóng gói (Packing List):

Là chứng từ hàng hóa liệt kê những mặt hàng, loại hàng được đóng gói trong từng kiện hàng (thùng hàng, container) và toàn bộ lô hàng được giao. Phiếu đóng gói thể hiện số lượng từng loại mặt hàng, cách thức đóng gói lô hàng mà hai bên đã ký kết trong hợp đồng và do người xuất khẩu lập ra khi đóng gói hàng hóa.

Phiếu đóng gói thông thường có 3 loại:

- Phiếu đóng gói chi tiết: Phiếu đóng gói liệt kê chi tiết từng mặt hàng, mã số, trọng lượng, quy trình đóng gói từng kiện hàng.
- Phiếu đóng gói trung lập: Phiếu đóng gói không thể hiện thông tin người bán/ người xuất khẩu thường dùng trong trường hợp muốn bảo mật thông tin với nhà cung cấp gốc.
- Phiếu đóng gói kiểm kê trọng lượng: Phiếu đóng gói kết hợp thông tin đóng gói chi tiết với bảng kê chi tiết trọng lượng của từng kiện/mặt hàng, phục vụ cho việc tính cước vận chuyển và khai hải quan.

Hợp đồng (Sales contract):

Hợp đồng mua bán (Sales Contract) là văn bản thỏa thuận giữa bên bán nước ngoài và bên mua trong nước về việc mua bán hàng hóa, trong đó quy định các nội dung như tên hàng, số lượng, giá cả, điều kiện giao hàng, thanh toán, thời gian giao hàng và trách nhiệm của các bên.

Đối với nhập khẩu hàng lẻ LCL, hợp đồng mua bán quốc tế là căn cứ pháp lý quan trọng để doanh nghiệp thực hiện giao dịch nhập khẩu. Hợp đồng giúp xác định rõ điều kiện giao hàng, chi phí vận chuyển, trách nhiệm thuê tàu, mua bảo hiểm và làm thủ tục hải quan. Ngoài ra, đây là cơ sở để chuẩn bị chứng từ, thanh toán quốc tế, xử lý tranh chấp và đảm bảo quá trình nhập khẩu hàng lẻ diễn ra đúng kế hoạch, hạn chế rủi ro.

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

Lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O) là chứng từ do hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu cấp cho người nhận hàng sau khi người này hoàn thành các nghĩa vụ thanh toán cần thiết. D/O cho phép người nhận đến cảng hoặc kho để nhận hàng theo thông tin ghi trên vận đơn.

Tờ khai hải quan nhập khẩu:

Tờ khai hải quan nhập khẩu là chứng từ do người nhập khẩu lập và khai báo với cơ quan hải quan, trong đó thể hiện đầy đủ thông tin về lô hàng như tên hàng, số lượng, trị giá, mã HS, thuế và các thông tin liên quan khác. Đây là cơ sở để cơ quan hải quan kiểm tra, tính thuế và quyết định thông quan hàng hóa.

Bảng lược khai hàng hóa (Mainifest):

Bảng lược khai hàng hóa là chứng từ tóm tắt thông tin về lô hàng nhập khẩu hoặc xuất khẩu, dùng để khai báo với hải quan, hãng tàu, cảng hoặc đơn vị vận chuyển trước khi hàng đến/cấp cảng. Đây là bảng tổng hợp các nội dung cơ bản của hàng hóa nhằm phục vụ quản lý, kiểm tra và làm thủ tục thông quan.

Bảng lược khai hàng hóa đóng vai trò là căn cứ để khai báo hải quan điện tử, giúp hạn chế các sai sót khi làm thủ tục nhập khẩu. Ngoài ra, có thể dùng để đối chiếu với Invoice, Packing List, B/L, hồ trợ hãng tàu quản lý lô hàng.

Giấy báo hàng đến (Arrival Notice):

Giấy báo hàng đến (Arrival Notice) là chứng từ do hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu phát hành để thông báo cho người nhận hàng biết rằng lô hàng sắp đến hoặc đã đến cảng đích. Chứng từ này thường cung cấp các thông tin cơ bản như tên tàu, số chuyến, ngày dự kiến đến, số vận đơn và các chi phí liên quan mà người nhận cần thanh toán để làm thủ tục nhận hàng.

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

Giấy chứng nhận xuất xứ là chứng từ do cơ quan có thẩm quyền (ở Việt Nam thường là đại diện Bộ Công Thương hoặc Phòng Thương mại Công nghiệp Việt Nam) cấp để xác nhận hàng hóa được sản xuất hoặc chế tạo ra tại một nước hoặc vùng lãnh thổ nhất định.

- Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu có giấy chứng nhận xuất xứ C/O sẽ được hưởng chế độ ưu đãi về thuế quan và phi thuế quan theo các điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết hoặc gia nhập.

- Giấy chứng nhận xuất xứ là cơ sở để các quốc gia thực hiện chính sách thương mại; áp dụng các biện pháp phòng vệ như chống bán phá giá, chống trợ cấp xuất khẩu...

Giấy chứng nhận xuất xứ có nhiều loại:

- Form A: Là loại C/O dùng cho các mặt hàng xuất khẩu sang các nước thuộc hệ thống GSP (Generalized System of Preferences – Chế độ ưu đãi thuế quan phổ cập).
- Form B: Là loại C/O cấp cho hàng hóa xuất xứ tại Việt Nam xuất khẩu qua các nước khác trên thế giới trong các trường hợp sau:
 - + Nước nhập khẩu không có chế độ ưu đãi GSP
 - + Nước nhập khẩu có chế độ GSP nhưng không cho Việt Nam hưởng
 - + Nước nhập khẩu có chế độ GSP và cho Việt Nam hưởng ưu đãi nhưng từ chế độ này nhưng hàng hóa xuất khẩu không đáp ứng được các tiêu chuẩn do chế độ này đặt ra.
- Form O: Dùng cho mặt hàng cà phê xuất khẩu qua các nước thuộc Hiệp hội cà phê thế giới.
- Form X: Dùng cho mặt hàng cà phê xuất khẩu qua các nước không thuộc Hiệp hội cà phê thế giới.
- Form D: Dùng cho hàng hóa xuất khẩu sang các nước thuộc thành viên ASEAN để được hưởng ưu đãi theo “Hiệp định về chương trình ưu đãi thuế quan có hiệu lực chung (CEPT - Common Effective Preferential Tariff) để thành lập khu vực thương mại tự do AFTA”.
- Form E: Dùng cho hàng hóa của Việt Nam được hưởng ưu đãi trong chương trình Hiệp định Thương mại hàng hóa Asean – Trung Quốc.
- Form AK: Ưu đãi theo khu vực mậu dịch tự do Asean – Hàn Quốc.
- Form S: Quy tắc xuất xứ áp dụng cho các mặt hàng được hưởng ưu đãi thuế suất nhập khẩu Việt Nam – Lào.
- Form AJ: Thực hiện ưu đãi thuế quan khi hoạt động thương mại với Nhật Bản.

Giấy chứng nhận số lượng/ chất lượng hàng hóa:

Giấy chứng nhận chất lượng/số lượng hàng hóa là chứng từ xác nhận chất lượng/số lượng của hàng thực giao và chứng minh phẩm chất số lượng hàng phù hợp với các điều khoản của hợp đồng, có thể do người cung cấp hàng, hoặc cơ quan kiểm nghiệm hàng cấp, tùy theo sự thỏa thuận giữa người mua và người bán.

Các loại hàng hóa cần phải có giấy chứng nhận chất lượng/ số lượng:

STT	Hàng xuất khẩu	Hàng nhập khẩu
1	Dầu thô	Xăng dầu
2	Gạo, cao su, cà phê, chè	Phân bón
3	Than đá	Hàng điện tử, đồ điện
4	Thực phẩm tươi sống và chế biến (bao gồm cả hải sản)	Thực phẩm đồ uống
5	Hàng dệt may xuất ngoài EU	Máy móc thiết bị lẻ và thiết bị phụ tùng
6	Sắt lát	Thép
7		Dược liệu và dược phẩm (theo quy định của Bộ Y Tế)

Bảng 1.4: Các loại hàng hóa cần phải có giấy chứng nhận chất lượng/ số lượng.

Giấy chứng nhận kiểm dịch và giấy chứng nhận vệ sinh:

Giấy chứng nhận kiểm dịch/vệ sinh là chứng từ do cơ quan nhà nước cấp cho chủ hàng để xác nhận hàng hóa đã được an toàn về mặt dịch bệnh, sâu hại, nấm độc...

- Giấy chứng nhận kiểm dịch sản phẩm động vật do cơ quan kiểm định động vật cấp cho các hàng hóa là động vật hoặc các sản phẩm động vật (trứng, thịt, lông, da, cá...) hoặc bao bì của chúng, xác nhận đã kiểm tra và xử lý chống các bệnh dịch.
- Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật do cơ quan bảo vệ thực vật cấp cho hàng hóa là thực vật hoặc có nguồn gốc thực vật, xác nhận hàng đã được kiểm tra và xử lý chống các bệnh dịch, nấm độc, cỏ dại...
- Giấy chứng nhận vệ sinh do cơ quan có thẩm quyền kiểm tra về phẩm chất hàng hóa hoặc về y tế cấp cho chủ hàng, xác nhận hàng hóa đã được kiểm tra và trong đó không có vi trùng gây bệnh cho người sử dụng.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH NHẬP KHẨU HÀNG LCL BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU ĐÀ NẴNG

2.1. Khái quát về công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.

- Tên công ty: CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU ĐÀ NẴNG
- Tên quốc tế: DANANG TRANSPORT AND CHARTERING JOINT STOCK COMPANY
- Tên viết tắt: VFRACHT
- Mã số thuế: 0400453269
- Địa chỉ: 113 Hoàng Văn Thụ, phường Hải Châu, thành phố Đà Nẵng, Việt Nam.
- Loại hình doanh nghiệp: Công ty cổ phần ngoài NN
- Số điện thoại: +84 913 403 113
- Website: www.vfv.com.vn



Hình 2.1: Logo Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

2.1.1. Lịch sử hình thành Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng (VFRACHT) là doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển, thuê tàu và dịch vụ logistics. Tiền thân của công ty được thành lập từ năm 1975, là một trong những đơn vị vận tải biển và giao nhận hàng hóa lâu đời tại Việt Nam. Trong giai đoạn đầu hình thành, doanh nghiệp chủ yếu thực hiện các hoạt động vận tải biển, đại lý tàu biển và thuê tàu, phục vụ nhu cầu lưu thông hàng hóa trong nước, đặc biệt tại khu vực miền Trung từ Hà Tĩnh đến Phú Yên. Đây là giai đoạn công ty xây dựng đội ngũ nhân sự và tạo nền tảng uy tín trong lĩnh vực logistics.

Thực hiện chủ trương đổi mới doanh nghiệp nhà nước, năm 2003, đơn vị tiến hành chuyển đổi sang mô hình công ty cổ phần và chính thức hoạt động với tên gọi Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng. Đây là một trong những công ty cổ phần đầu tiên trong hệ thống VFRACHT, đánh dấu bước ngoặt quan trọng trong quá trình phát triển.

Sau cổ phần hóa, VFRACHT từng bước đa dạng hóa dịch vụ và mở rộng quy mô hoạt động, hướng tới mô hình doanh nghiệp logistics tổng hợp. Các lĩnh vực kinh doanh chủ yếu của công ty bao gồm: Vận tải biển và thuê tàu; đại lý hàng hải, đại diện hãng tàu container; giao nhận vận tải đa phương thức; kinh doanh kho bãi – container; môi giới hàng hải và thuê tàu; dịch vụ kho hàng đông lạnh ngoại quan; thu xếp hàng quá cảnh Thái - Lào - Việt - Trung/ Cam.

Bên cạnh đó, công ty chú trọng xây dựng mạng lưới đại lý trong nước và quốc tế, đầu tư phương tiện vận tải, kho bãi và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng. Nhờ đó, VFRACHT từng bước khẳng định vị thế là doanh nghiệp vận tải và thuê tàu uy tín tại khu vực miền Trung. Tên viết tắt “VFRACHT” trở thành một thương hiệu bền vững của công ty từ lúc thành lập vào năm 1963 cho đến nay. Công ty đã trải qua nhiều lần đổi tên và hiện tại thì Công ty được đặt lên là: Công ty cổ phần Vận Tải và Thuê Tàu Đà Nẵng (VFRACHT)

Các chi nhánh khác của tổng công ty:

- **CHI NHÁNH VFRACHT QUI NHƠN**

Add: 88 Mai Xuân Thưởng, Thành phố Qui Nhơn

Tel: +84 - 256. 3812989

Email: vfquinhon@vfv.com.vn

- **VP ĐẠI DIỆN VFRACHT DUNG QUẤT**

Add: Làng Vĩnh Trà, Xã Bình Thạnh, Huyện Bình Sơn, Tỉnh Quảng Ngãi

Mobile: +84 - 91 834 8699

Email: vfdungquat@vietfrachtdad.com

- **VP ĐẠI DIỆN VFRACHT LAO BẢO**

Add: 53 Quốc lộ 9, Thị trấn Lao Bảo, Huyện Hướng Hóa, Tỉnh Quảng Trị

Tel: +84 - 98 283 5614

Email: vflaobao@vfv.com.vn

- **VP ĐẠI DIỆN VFRACHT CỬA LÒ**

Mobile: +84 - 98 311 5533

Email: vfcualo@vfv.com.vn

- **VP ĐẠI DIỆN VFRACHT CHÂN MÂY**

Email: vfchanmay@vfv.com.vn

- **VP ĐẠI DIỆN VFRACHT CHU LAI**

Email: vfchulai@vfv.com.vn

- **VP ĐẠI DIỆN VFRACHT NGHI SƠN**

Email: vfngghison@vfv.com.vn

2.1.2 Tầm nhìn, sứ mệnh, giá trị cốt lõi của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

Tầm nhìn

Thương hiệu VFRACHT là thương hiệu hàng đầu trong cung cấp chuỗi dịch vụ Hàng hải, Vận tải và Kho vận ở khu vực Miền Trung đáp ứng mọi nhu cầu của khách hàng trong và ngoài nước.

Sứ mệnh

Công ty cung cấp các dịch vụ hàng hải, vận tải, kho vận kịp thời với chất lượng tốt nhất. Giữ gìn và phát triển thương hiệu VFRACHT Đà Nẵng và các dịch vụ cốt lõi của công ty, hướng đến mục tiêu cung cấp dịch vụ chất lượng ngày càng tốt hơn.

Giá trị cốt lõi

Công ty luôn đem đến cho khách hàng chất lượng dịch vụ với giá cả tốt nhất, phục vụ bằng sự tận tâm và đem đến sự hài lòng cho khách hàng.

2.1.3. Các lĩnh vực kinh doanh của công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

Với kinh nghiệm lâu năm, công ty có những giải pháp linh hoạt và hiệu quả. Cung cấp các thông tin cần thiết và kịp thời để đảm bảo mọi nhu cầu của khách hàng.

Hiện công ty đang cung cấp các dịch vụ:

- Đại diện các hãng tàu container : Đại diện các hãng như Heung-A, ASL, ONE, Biển Đông, VIMC.
- Đại lý hàng hải: Dịch vụ đại lý hàng hải bao gồm tất cả các mảng của hoạt động vận tải biển mà khách hàng yêu cầu.
- Đội xe vận tải: Cung cấp các dịch vụ vận chuyển, quá cảnh từ Myanmar – Thái Lan – Lào – Việt Nam – Trung Quốc và Campuchia với thủ tục nhanh gọn, đơn giản.
- Kho - bãi container: Dịch vụ kho ngoại quan, kho bách hóa đáp ứng nhu cầu lưu kho, vận chuyển và phân phối hàng hóa; Bãi container cung cấp dịch vụ sửa chữa, kiểm tra, bốc xếp container.
- Môi giới hàng hải và thuê tàu: Hàng hóa không chỉ được vận chuyển bởi đội tàu của công ty mà còn được vận chuyển bởi các tàu do công ty thuê lại.

- Giao nhận đa phương thức: Giao nhận hàng hóa vận chuyển bằng đường biển, đường hàng không; Vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; Vận chuyển hàng hóa quá cảnh; Dịch vụ lưu kho, đóng gói, đóng kiện; Đại lý khai báo hải quan.

2.1.4 Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ của từng phòng ban tại công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

2.1.4.1 Sơ đồ tổ chức của công ty



Hình 2.2 : Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê Tàu Đà Nẵng

2.1.4.2 Chức năng và nhiệm vụ của từng phòng ban

- Đại hội đồng cổ đông: Là cơ quan có quyền lực cao nhất trong công ty, bao gồm các cổ đông có quyền biểu quyết. Bộ phận này có nhiệm vụ thông qua chiến lược phát triển, quyết định các vấn đề quan trọng về tài chính, vốn điều lệ, chia cổ tức, đồng thời bầu ra Hội đồng quản trị và Ban kiểm soát.
- Hội đồng quản trị: Cơ quan quản lý cao nhất giữa hai kỳ Đại hội đồng cổ đông, có chức năng xây dựng chiến lược kinh doanh, ban hành chính sách quản lý và giám sát hoạt động của Ban giám đốc. Ngoài ra, Hội đồng quản trị còn quyết định các kế hoạch đầu tư, phát triển thị trường và sử dụng nguồn vốn của công ty.
- Ban kiểm soát: Có nhiệm vụ kiểm tra và giám sát hoạt động tài chính cũng như việc chấp hành pháp luật và điều lệ công ty. Ban kiểm soát giúp đảm bảo tính minh bạch trong hoạt động quản trị, phát hiện và hạn chế các rủi ro có thể xảy ra trong quá trình hoạt động của công ty VFRACHT.
- Ban giám đốc: Chịu trách nhiệm tổ chức và thực hiện các quyết định của Hội đồng Quản trị; trực tiếp điều hành, giám sát toàn bộ hoạt động sản xuất kinh

doanh của công ty. Đồng thời, đảm bảo mọi hoạt động tuân thủ theo nghị quyết của Đại hội cổ đông, Hội đồng quản trị góp phần bảo vệ lợi ích các nhân viên và công ty.

- Phòng đại lý hàng hải – môi giới thuê tàu: Thực hiện các dịch vụ cung cấp đại lý tàu biển, môi giới hàng hải theo hợp đồng. Đóng vai trò duy trì và tìm kiếm các đối tác tiềm năng đảm bảo tuân thủ quy định pháp luật và nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu của khách hàng.
- Phòng đại diện hãng tàu container : Chịu trách nhiệm đại diện cho các hãng tàu container. Ngoài ra còn tổ chức khai thác, quản lý container, thực hiện booking và hỗ trợ khách hàng khi có yêu cầu.
- Phòng đại lý Giao nhận và Vận tải: Phụ trách các dịch vụ giao nhận, vận tải hàng hóa và thủ tục hải quan bằng đường biển, đường hàng không. Đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn, nhanh chóng và hiệu quả, đồng thời phối hợp với các bộ phận liên quan để xử lý các vấn đề phát sinh.
- Phòng Vận tải bộ - bãi container : Đảm nhiệm vai trò vận chuyển container bằng đường bộ, quản lý bãi container, xếp dỡ, lưu kho và đảm bảo an toàn hàng hóa.
- Trung tâm Logistics VFRACHT : Được thành lập và đưa vào hoạt động từ năm 2021 tại Khu công nghiệp Hòa Cầm, là đơn vị chuyên cung cấp dịch vụ cho thuê kho và xử lý hàng hóa. Trung tâm đóng vai trò quản lý, giám sát hoạt động kho bãi và hỗ trợ phát triển hệ thống kho ngoại quan của công ty.
- Phòng nhân sự, hành chính: Phụ trách công tác quản lý nhân sự, tuyển dụng, bố trí, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực. Bên cạnh đó, phòng còn xây dựng và quản lý chế độ tiền lương, bảo hiểm, đồng thời đảm bảo giữ mối quan hệ hài hòa và quyền lợi của các nhân viên trong công ty.
- Phòng kế toán – tài chính: Tổ chức hạch toán, triển khai và thực hiện chế độ tài chính kế toán của công ty, quản lý tài sản và lập báo cáo tài chính theo quy định. Phòng có vai trò quan trọng trong việc giám sát tình hình tài chính và giúp công ty duy trì sự ổn định tài chính và tuân thủ các quy định pháp luật về tài chính kế toán.
- Văn phòng đại diện chi nhánh: Nhiệm vụ chính là phát triển thị trường, tìm kiếm và duy trì mối quan hệ với khách hàng, đối tác và các cơ quan chức năng liên quan. Triển khai các dịch vụ của công ty như đại lý tàu biển, giao nhận hàng hóa,

vận tải và logistics theo sự phân công của trụ sở chính. Các chi nhánh này còn có trách nhiệm thu thập thông tin thị trường, phản ánh nhu cầu khách hàng và báo cáo tình hình hoạt động định kỳ, góp phần giúp Ban Giám đốc đưa ra các quyết định quản lý và kinh doanh kịp thời, phù hợp với từng khu vực.

- Đại lý hãng tàu: Có trách nhiệm tổ chức khai thác các tuyến vận chuyển theo kế hoạch của hãng; thực hiện các nghiệp vụ đại lý tàu biển như làm thủ tục tàu ra vào cảng, hỗ trợ xếp dỡ hàng hóa, quản lý container và phối hợp với các đơn vị cảng vụ, hải quan. Ngoài ra còn đảm nhiệm công tác tiếp thị, bán dịch vụ vận chuyển, chăm sóc khách hàng và giải quyết các vấn đề phát sinh trong quá trình khai thác tàu theo đúng tiêu chuẩn và quy định của từng hãng tàu.

2.1.5 Phân tích các nguồn lực của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

2.1.5.1 Cơ sở vật chất

Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng là một trong những công ty uy tín trong lĩnh vực vận tải biển, logistics và dịch vụ cảng tại khu vực miền Trung – Việt Nam. Công ty đã xây dựng được hệ thống cơ sở vật chất ngày càng hoàn thiện để phục vụ tốt các hoạt động vận tải, kho bãi và cung ứng dịch vụ logistics chất lượng cao cho khách hàng trong nước và quốc tế.

Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng có trụ sở chính tại số 113 đường Hoàng Văn Thụ, phường Hải Châu, thành phố Đà Nẵng. Tòa nhà gồm 3 tầng với tổng diện tích hơn 200 m²; trong đó tầng 1 sử dụng làm kho và bãi đỗ xe nhân viên, tầng 2 là khu vực làm việc của các phòng ban kế toán - tài chính, nhân sự hành chính, phòng giám đốc và tầng 3 là khu vực làm việc của các phòng ban Đại lý giao nhận và vận tải, Đại lý hàng hải – môi giới thông tin. Bên cạnh trụ sở chính, công ty còn duy trì các văn phòng đại diện tại Quảng Trị, Quảng Ngãi và Quy Nhơn với diện tích từ 180 - 200 m², góp phần mở rộng phạm vi hoạt động tại khu vực miền Trung. Hệ thống văn phòng được trang bị đầy đủ máy móc, thiết bị, phương tiện làm việc và hệ thống máy tính, đảm bảo hỗ trợ hiệu quả cho công tác điều hành và phối hợp nội bộ.

- Hệ thống kho bãi:

Hệ thống kho (bao gồm cả kho ngoại quan, kho bách hóa) rộng gần 7,000 – 11,000 m² ở gần cảng Đà Nẵng, Công ty VFRACHT sẵn sàng đáp ứng mọi nhu cầu của khách hàng về lưu kho, vận chuyển và phân phối, kiểm đếm, đóng, rút, nâng hạ, sắp xếp hàng hóa thông qua hệ thống vận tải, kho bãi toàn quốc.

- Bãi container:

Công ty VFRACHT quản lý bãi container có diện tích lên đến 11.000 m². Bãi này được trang bị thiết bị bốc dỡ hiện đại và quản lý chuyên nghiệp, tạo điều kiện thuận lợi để lưu giữ, kiểm tra, sửa chữa và phục vụ các hoạt động liên quan đến container cho nhiều hãng tàu lớn như Yang Ming, Cosco, Heung-A và VIMC. Nhờ vị trí địa lý an toàn, gần các tuyến đường chính và cảng biển, bãi container góp phần giúp công ty tự tin phục vụ khách hàng với dịch vụ tốt nhất.



Hình 2.3: Kho chứa Container Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

- Phương tiện vận tải và các thiết bị khai thác khác

Về năng lực vận tải, công ty hiện sở hữu 20 xe container và đội ngũ các vendor. Ngoài ra, công ty còn trang bị xe chụp container và xe nâng điện phục vụ hoạt động xếp dỡ và vận hành kho bãi. Hệ thống phương tiện và thiết bị này giúp đảm bảo quá trình giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu diễn ra thông suốt, từ khâu vận chuyển nội địa đến giao nhận tại cảng và kho khách hàng.

2.1.5.2 Nguồn nhân lực

Để đảm bảo hoạt động kinh doanh được vận hành hiệu quả và đáp ứng yêu cầu trong lĩnh vực logistics – vận tải biển, công ty VFRACHT đã xây dựng đội ngũ nhân sự với cơ cấu phù hợp ở từng bộ phận chức năng. Cơ cấu nhân sự của công ty được phân bổ theo chuyên môn nhằm hỗ trợ tốt cho công tác quản lý, điều hành và cung cấp dịch vụ. Bảng dưới đây thể hiện tình hình nhân sự của công ty VFRACHT :

	2023		2024		2025	
	Người	Tỷ lệ (%)	Người	Tỷ lệ (%)	Người	Tỷ lệ (%)
Giới tính						
Nam	39	67.24%	51	71.83%	57	72.15%
Nữ	19	32.76%	20	28.17%	22	27.85%
Tổng số	58	100%	71	100%	79	100%
Trình độ học vấn						
Đại học	26	44.83%	36	50.70%	40	50.64%
Cao đẳng	25	43.10%	27	38.03%	30	37.97%
Khác	7	12.07%	8	11.27%	9	11.39%
Tổng số	58	100%	71	100%	79	100%
Độ tuổi						
< 30	19	32.76%	26	36.62%	31	39.24%
30 - 40	31	53.45%	35	49.30%	37	46.84%
41 - 50	5	8.62%	6	8.45%	7	8.86%
>50	3	5.17%	4	5.63%	4	5.06%
Tổng số	58	100%	71	100%	79	100%

(Nguồn: Phòng Nhân sự hành chính Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng)

Bảng 2.2: Bảng cấu trúc nhân sự của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng giai đoạn 2023-2025.

Nguồn nhân lực là một trong những yếu tố quan trọng quyết định hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của công ty. Dựa trên số liệu về cơ cấu nhân sự của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng trong giai đoạn 2023–2025, có thể thấy tình hình nhân sự của công ty có nhiều thay đổi, phản ánh xu hướng phát triển và mở rộng hoạt động kinh doanh.

Tổng số nhân sự của công ty tăng đều qua từng năm. Năm 2023, công ty có 58 lao động, đến năm 2024 tăng lên 71 người và tăng lên 79 người vào năm 2025. Điều này cho thấy công ty đang ngày càng phát triển và mở rộng quy mô, đòi hỏi nguồn nhân lực lớn hơn để đáp ứng khối lượng công việc ngày càng tăng.

Về cơ cấu giới tính, nhân sự nam luôn chiếm tỷ trọng lớn hơn trong tổng số nhân sự của công ty. Cụ thể, tỷ lệ nhân sự nam tăng từ 67,24% vào năm 2023 lên 72,15% năm

2025, trong khi nhân sự nữ chiếm tỷ lệ thấp hơn và có xu hướng giảm nhẹ. Cơ cấu này phù hợp với đặc thù của ngành vận tải và thuê tàu, vì cần nhiều vị trí liên quan đến khai thác, điều hành, kỹ thuật và công việc có cường độ cao. Tuy nhiên, sự chênh lệch về giới tính nhân sự tương đối lớn, do đó công ty nên xem xét điều chỉnh trong tương lai, đặc biệt là đối với các vị trí nghiệp vụ, hành chính hoặc dịch vụ khách hàng để tạo sự cân bằng và đa dạng trong nguồn nhân lực.

Về trình độ học vấn, chất lượng nguồn nhân lực của công ty ngày càng được nâng cao. Nhân sự có trình độ đại học chiếm tỷ trọng cao nhất và tăng qua các năm, từ 44,83% năm 2023 lên hơn 50% trong giai đoạn 2024–2025. Trong khi tỷ lệ lao động trình độ cao đẳng có xu hướng giảm dần. Điều này cho thấy công ty đang chú trọng tuyển dụng và sử dụng nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn cao, đáp ứng yêu cầu ngày càng khắt khe của lĩnh vực logistics và vận tải biển.

Về cơ cấu độ tuổi, lực lượng lao động của VFRACHT chủ yếu tập trung ở nhóm tuổi trẻ và trung niên. Nhóm nhân sự từ 30 đến 40 tuổi chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng số nhân sự mặc dù có xu hướng giảm nhẹ qua các năm. Trong khi đó, nhóm lao động dưới 30 tuổi tăng dần, giai đoạn năm 2023- 2025 tăng từ 32,76% lên 39,24% (tăng 6,48%). Các nhóm lao động trên 40 tuổi chiếm tỷ lệ tương đối thấp, cơ cấu độ tuổi này cho thấy công ty sở hữu đội ngũ nhân sự trẻ, năng động, có khả năng thích ứng nhanh với sự thay đổi của thị trường và công nghệ.

2.1.5.3 Nguồn lực tài chính

(Đơn vị tính: Tỷ VND)

Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	2024/2023		2025/2024	
				Mức	Tỷ lệ (%)	Mức	Tỷ lệ (%)
A. TÀI SẢN							
I. Tài sản ngắn hạn	75,280	74,521	83,481	-0.759	-1,01	+8.960	+12,02
II. Tài sản dài hạn	52,358	59,521	77,735	+7.163	+13,68	+18.214	+30,60
Tổng tài sản	127,567	133,974	161,217	+6.407	+5,02	+27.243	+20,33
B. NGUỒN VỐN							
I.Nợ phải trả	82,885	81,770	99,921	-1.115	-1,35	+18.151	+22,20

Nợ ngắn hạn	54,186	56,961	70,403	+2.775	+5,12	+13.44	+23,60
Nợ dài hạn	28,699	24,809	29,518	-3.889	-13,55	+4.709	+18,98
II.Vốn chủ sở hữu	44,681	52,203	61,295	+7.522	+16,84	+9.092	+17,42
Tổng nguồn vốn	127,567	133,974	161,217	+6.406	+5,02	+27.243	+20,33

(Nguồn: Phòng kế toán tài chính Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng)

Bảng 2.3: Bảng cân đối kế toán của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng giai đoạn (2023-2025)

Dựa vào bảng cân đối kế toán của công ty giai đoạn 2023–2025, có thể thấy nguồn lực tài chính của VFRACHT nhìn chung đang có xu hướng tăng trưởng và mở rộng qua từng năm. Tổng tài sản của công ty tăng từ 127,567 tỷ đồng năm 2023 lên 133,974 tỷ đồng năm 2024, tăng 6,407 tỷ đồng tương ứng 5,02%. Đến năm 2025, tổng tài sản tiếp tục tăng mạnh lên 161,217 tỷ đồng, tăng thêm 27,243 tỷ đồng tương ứng 20,33% so với năm 2024. Sự gia tăng này phản ánh công ty đang mở rộng quy mô hoạt động kinh doanh, đầu tư thêm cơ sở vật chất và tăng năng lực khai thác dịch vụ logistics – vận tải.

Tài sản ngắn hạn năm 2024 giảm nhẹ 0,759 tỷ đồng nguyên nhân là công ty đã sử dụng vốn lưu động để phục vụ hoạt động kinh doanh và kiểm soát dòng tiền ngắn hạn. Tuy nhiên đến năm 2025, tài sản ngắn hạn tăng 8,960 tỷ đồng do nhu cầu vốn lưu động tăng khi công ty mở rộng hoạt động vận tải, giao nhận và khai thác container. Trong khi đó, tài sản dài hạn tăng mạnh qua các năm, đặc biệt năm 2025 tăng 18,214 tỷ đồng, phản ánh việc công ty đầu tư thêm phương tiện vận tải, kho bãi và cơ sở hạ tầng logistics nhằm nâng cao năng lực hoạt động.

Về nguồn vốn, nợ phải trả năm 2024 giảm 1,115 tỷ đồng do công ty chủ động thanh toán bớt các khoản vay để giảm áp lực tài chính. Tuy nhiên đến năm 2025, nợ phải trả tăng mạnh 18,151 tỷ đồng do cần thêm vốn để mở rộng kinh doanh và đầu tư tài sản dài hạn. Bên cạnh đó, vốn chủ sở hữu tăng liên tục từ 44,681 tỷ đồng năm 2023 lên 61,295 tỷ đồng năm 2025 nhờ lợi nhuận kinh doanh và bổ sung vốn từ cổ đông, cho thấy khả năng tự chủ tài chính của công ty ngày càng được cải thiện.

Nhìn chung, tình hình tài chính của VFRACHT trong giai đoạn 2023–2025 phát triển theo hướng tích cực, quy mô tài sản và nguồn vốn đều tăng. Tuy nhiên, công ty cần

chú trọng quản lý nợ và dòng tiền để đảm bảo an toàn tài chính trong quá trình mở rộng hoạt động kinh doanh.

2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

2.2.1 Phân tích về các lĩnh vực kinh doanh, cơ cấu doanh thu, thị trường, đối thủ cạnh tranh, khách hàng

2.2.1.1 Lĩnh vực kinh doanh

Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng đã không ngừng mở rộng phạm vi hoạt động nhằm đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng trong lĩnh vực vận tải và xuất nhập khẩu. Nhờ lợi thế về mạng lưới đại lý, hệ thống chi nhánh và kinh nghiệm hoạt động trong ngành, công ty hiện đang triển khai nhiều lĩnh vực kinh doanh khác nhau.

Các dịch vụ vận tải biển chính hiện công ty đang kinh doanh:

- Đại lý hãng tàu container (Container Lines Agency)

Dịch vụ đại lý hãng tàu container là một trong những lĩnh vực kinh doanh chủ lực của VFRACHT. Từ những ngày đầu hoạt động, công ty đã là Tổng đại lý cho nhiều hãng tàu container quốc tế, góp phần xây dựng vị thế trong lĩnh vực vận tải biển tại khu vực miền Trung. Hiện nay, công ty đang là Tổng đại lý cho các hãng tàu như Heung-A Shipping Vietnam, ASEAN Sea Line (ASL), Ocean Network Express (ONE) và VIMC LINES. Thông qua hệ thống đại lý và mạng lưới khai thác ổn định, công ty có khả năng vận chuyển hàng hóa container trong nước và quốc tế với lịch trình ổn định, chi phí cạnh tranh và chất lượng dịch vụ được đảm bảo.

- Đại lý tàu biển (Shipping Agency)

Dịch vụ đại lý tàu biển là một trong những hoạt động truyền thống của VFRACHT. Công ty cung cấp dịch vụ đại lý cho nhiều loại tàu như tàu hàng rời, tàu container, tàu du lịch và tàu chở dầu tại các cảng biển như Đà Nẵng, Chân Mây, Chu Lai, Dung Quất, Quy Nhơn và Nha Trang. Bên cạnh đó, công ty còn cung cấp các dịch vụ hỗ trợ như giám sát xếp dỡ, kiểm đếm hàng hóa, cung ứng nhiên liệu, thay đổi thuyền viên và thực hiện các thủ tục liên quan đến tàu tại cảng. Việc là thành viên của nhiều tổ chức hàng hải quốc tế và trong nước giúp công ty nâng cao uy tín và mở rộng mạng lưới hoạt động.

- Môi giới và thuê tàu (Shipbroking – Chartering)

Hoạt động môi giới và thuê tàu là lĩnh vực kinh doanh có bề dày kinh nghiệm của VFRACHT. Công ty thường xuyên thực hiện các hợp đồng thuê tàu để vận chuyển nhiều

loại hàng hóa như dăm gỗ, than đá, clinker, phân bón và các loại hàng rời khác giữa các cảng trong nước và quốc tế. Với mạng lưới đối tác rộng và kinh nghiệm trong ngành hàng hải, VFRACHT có khả năng bố trí tàu phù hợp với từng loại hàng hóa và nhu cầu vận chuyển của khách hàng, đồng thời đóng vai trò tư vấn trong các giao dịch thuê tàu và vận chuyển quốc tế.

- Dịch vụ vận tải đường bộ (VFRACHT Trucking)

Bên cạnh vận tải biển, công ty phát triển dịch vụ vận tải đường bộ nhằm hỗ trợ chuỗi vận chuyển hàng hóa. Công ty sở hữu đội xe container và thiết bị vận tải hiện đại cùng đội ngũ lái xe có kinh nghiệm, đáp ứng nhu cầu vận chuyển nhiều loại hàng hóa khác nhau. Dịch vụ vận tải đường bộ không chỉ phục vụ vận chuyển nội địa mà còn kết nối với các tuyến vận tải quá cảnh sang các quốc gia trong khu vực như Lào, Campuchia và Thái Lan, góp phần nâng cao tính linh hoạt và hiệu quả trong quá trình giao nhận hàng hóa.

- Giao nhận vận tải biển - hàng không (Sea - Land - Air Freight Forwarding)

Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải đa phương thức bao gồm đường biển, đường bộ và đường hàng không. Thông qua mạng lưới đại lý quốc tế, công ty có thể tổ chức vận chuyển hàng hóa từ Việt Nam đến nhiều quốc gia trên thế giới và ngược lại. Dịch vụ bao gồm vận chuyển hàng dự án, hàng siêu trường siêu trọng, hàng nguy hiểm, thực hiện thủ tục hải quan, gom hàng, lưu kho và phân phối. Nhờ sự kết hợp linh hoạt giữa các phương thức vận tải, doanh nghiệp có thể cung cấp giải pháp logistics tổng thể cho khách hàng.

- Kho bãi và bãi container (Warehousing - Container Depot)

Hệ thống kho bãi của công ty bao gồm kho ngoại quan và kho thường với diện tích lớn, nằm gần cảng Đà Nẵng, thuận lợi cho hoạt động lưu trữ và phân phối hàng hóa. Công ty cung cấp các dịch vụ như lưu kho, bốc xếp, đóng rút container, kiểm đếm và quản lý hàng hóa. Bên cạnh đó, bãi container được trang bị các thiết bị nâng hạ hiện đại, đáp ứng nhu cầu kiểm tra, sửa chữa và lưu giữ container cho nhiều hãng tàu đang hoạt động tại Việt Nam. Việc phát triển hệ thống kho bãi và depot giúp VFRACHT từng bước hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics và nâng cao năng lực phục vụ khách hàng.

2.2.1.2 Cơ cấu doanh thu và thị trường

(Đơn vị tính: Tỷ VND)

Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	2024/2023		2025/2024	
				Mức	Tỷ lệ (%)	Mức	Tỷ lệ (%)
Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ	244,896	286,131	340,809	+41.234	+16,83	+54.678	+19,11
Giá vốn bán hàng	223,880	263,638	311,831	+39.757	+17,75	+48.192	+18,28
Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ	20,806	22,331	28,977	+1.525	+7,33	+6.646	+29,76
Doanh thu từ hoạt động tài chính	2,505	2,908	2,661	+403.357	+16,09	-248.803	-8,55
Chi phí tài chính	1,794	1,610	1,484	-184.746	-10,29	-125.995	-7,83
Chi phí quản lý doanh nghiệp	6,325	7,457	8,657	+1.131	+17,89	+1.199	+16,09
Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	15,191	16,172	21,496	+981.346	+6,45	+5.324	+32,92
Thu nhập khác	459,676	2,084	752,339	+1.624	+353,38	-1.331	-63,90
Chi phí khác	16,113	17,939	41,401	+1.825	+11,33	+23.461	+130,79
Lợi nhuận khác	443,562	2,066	710,938	+1.622	+365,71	-1.355	-65,59

Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế	15,634	18,238	22,207	+2.603	+16,65	+3.968	+21,76
Lợi nhuận sau thuế TNDN	12,491	14,801	17,899	+2.310	+18,48	+3.097	+20,93

(Nguồn: Phòng kế toán tài chính công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng)

Bảng 2.4: Bảng báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh của công ty Cổ phần Vận tải và Thuê Tàu Đà Nẵng (2023-2025)

Dựa vào bảng kết quả hoạt động kinh doanh giai đoạn 2023–2025, có thể thấy hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng có xu hướng tăng trưởng tương đối ổn định. Cơ cấu doanh thu của công ty chủ yếu tập trung vào hoạt động bán hàng và cung cấp dịch vụ, đây là nguồn thu cốt lõi phản ánh hiệu quả hoạt động vận tải biển, giao nhận hàng hóa và dịch vụ logistics quốc tế của công ty.

Cụ thể, doanh thu thuần từ bán hàng và cung cấp dịch vụ năm 2023 đạt khoảng 244,9 tỷ đồng, đến năm 2024 tăng lên 286,1 tỷ đồng, tương ứng tăng 41,2 tỷ đồng, 16,83%. Sang năm 2025, doanh thu tiếp tục tăng mạnh lên 340,8 tỷ đồng, tăng thêm 54,7 tỷ đồng so với năm 2024, tương ứng tốc độ tăng 19,11%. Điều này cho thấy hoạt động kinh doanh cốt lõi của công ty đang phát triển khá ổn định và có xu hướng mở rộng quy mô thị trường. Song song với sự gia tăng doanh thu, lợi nhuận gộp từ hoạt động bán hàng và cung cấp dịch vụ cũng tăng liên tục qua các năm, từ 20,8 tỷ đồng năm 2023 lên 22,3 tỷ đồng năm 2024 và đạt gần 29 tỷ đồng vào năm 2025. Đặc biệt, năm 2025 lợi nhuận gộp tăng gần 30% so với năm trước, cho thấy hiệu quả hoạt động kinh doanh của công ty ngày càng được cải thiện, đồng thời phản ánh khả năng kiểm soát chi phí và khai thác dịch vụ hiệu quả hơn.

Ngoài doanh thu từ hoạt động kinh doanh chính, công ty còn có nguồn thu từ hoạt động tài chính và thu nhập khác, tuy nhiên các khoản này chiếm tỷ trọng không lớn và biến động chưa ổn định. Doanh thu tài chính năm 2024 đạt khoảng 2,9 tỷ đồng nhưng đến năm 2025 giảm xuống còn 2,7 tỷ đồng do hạn chế đầu tư các hoạt động tài chính.

Xét về thị trường hoạt động, VFRACHT hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực vận tải biển, giao nhận hàng hóa và logistics nên thị trường của công ty bao gồm cả nội địa và quốc tế. Đối với thị trường trong nước, công ty tập trung khai thác nhu cầu vận chuyển

hàng hóa giữa các cảng lớn như Đà Nẵng, Hải Phòng, TP. Hồ Chí Minh cùng các khu công nghiệp trọng điểm tại miền Trung. Đây là thị trường có tiềm năng phát triển nhờ hoạt động sản xuất và thương mại ngày càng mở rộng. Đối với thị trường quốc tế, công ty tham gia cung cấp dịch vụ vận tải và thuê tàu phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu sang các nước Trung Quốc và Châu Âu .

Việc doanh thu tăng trưởng liên tục trong giai đoạn 2023–2025 do công ty đang từng bước mở rộng thị trường và nâng cao năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực logistics quốc tế. Tuy nhiên, hoạt động của công ty cũng chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố như biến động giá nhiên liệu, cước vận tải biển, nhu cầu xuất nhập khẩu và tình hình thương mại quốc tế. Nhìn chung, cơ cấu doanh thu của VFRACHT tương đối ổn định với nguồn thu chủ yếu đến từ hoạt động kinh doanh vận tải và logistics, đồng thời thị trường hoạt động ngày càng được mở rộng, tạo điều kiện thuận lợi cho công ty nâng cao doanh thu và khả năng cạnh tranh trong tương lai.

2.2.1.3 Đối thủ cạnh tranh

Công ty hoạt động trong lĩnh vực logistics – vận tải biển nên phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt, đặc biệt trong mảng nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển tại khu vực miền Trung. Đối thủ cạnh tranh tiêu biểu của công ty là Công ty Cổ phần Giao nhận vận tải Con Ong (Bee Logistics) và Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ Vạn Hải Đà Nẵng.

Bee Logistics có lợi thế về mạng lưới đại lý quốc tế rộng, khả năng gom hàng LCL mạnh, lịch tàu đa dạng và dịch vụ logistics tích hợp, giúp thu hút nhiều khách hàng FDI và các lô hàng giá trị cao. Tuy nhiên, chi phí dịch vụ cao và mức độ linh hoạt với khách hàng vừa và nhỏ chưa thực sự nổi bật. Trong khi đó, Vạn Hải Đà Nẵng có thế mạnh về vận tải biển nội Á, giá cước cạnh tranh, nguồn hàng LCL ổn định và lịch tàu đều, phù hợp với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu truyền thống, nhưng dịch vụ logistics chưa đa dạng và phụ thuộc nhiều vào vận tải biển. So với hai đối thủ trên, VFRACHT có ưu thế về sự linh hoạt trong xử lý chứng từ, chăm sóc khách hàng, chi phí dịch vụ hợp lý và am hiểu thị trường miền Trung, nhờ đó tạo lợi thế trong khai thác khách hàng nhập khẩu hàng lẻ LCL.

Ngoài ra, công ty vẫn còn hạn chế về quy mô vốn, mạng lưới quốc tế và khả năng gom hàng lớn so với Bee Logistics và Vạn Hải. Vì vậy, để nâng cao năng lực cạnh tranh trong mảng LCL bằng đường biển, công ty cần mở rộng mạng lưới đại lý quốc tế, tăng

cường nguồn hàng gom, đa dạng hóa dịch vụ logistics và nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng.

2.2.1.4 Khách hàng

Khách hàng đóng vai trò rất quan trọng trong hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng, quyết định trực tiếp đến doanh thu và sự phát triển của công ty. Với kinh nghiệm lâu năm và đặc thù hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển và cho thuê tàu, khách hàng của công ty khá đa dạng về loại hình và quy mô.

Khách hàng của công ty chủ yếu là các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, doanh nghiệp sản xuất, chế biến hàng hóa có nhu cầu vận chuyển bằng đường biển. Ngoài ra, công ty còn phục vụ các đơn vị logistics, công ty giao nhận thuê tàu hoặc sử dụng dịch vụ vận tải để thực hiện hợp đồng với khách hàng của họ.

Cát Lâm, Sunimex và Hanoitrans là những khách hàng doanh nghiệp tiêu biểu của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng, chủ yếu hoạt động trong lĩnh vực thương mại, xuất nhập khẩu và logistics. Các doanh nghiệp này thường có nhu cầu vận chuyển hàng hóa qua cảng Đà Nẵng với sản lượng tương đối ổn định hoặc theo từng dự án, trong đó phổ biến là hàng rời, hàng xuất nhập khẩu số lượng lớn và các lô hàng cần dịch vụ tại cảng. Khi hợp tác với VFRACHT, họ thường sử dụng các dịch vụ như đại lý hàng hải, đại lý tàu biển, môi giới và thuê tàu, đặc biệt đối với các lô hàng rời hoặc các chuyến tàu cần đơn vị đại diện tại cảng để xử lý thủ tục, phối hợp xếp dỡ và chứng từ. Riêng các công ty như Sunimex và Hanoitrans là các đơn vị giao nhận và logistics thường sử dụng dịch vụ của VFRACHT theo hình thức bổ trợ, tức là thuê VFRACHT làm đại lý tàu hoặc cung cấp dịch vụ tại cảng Đà Nẵng cho các lô hàng do họ làm đầu mối với khách hàng cuối. Bên cạnh khách hàng doanh nghiệp, công ty cũng có một số khách hàng cá nhân thuê tàu phục vụ các mục đích riêng như vận chuyển hàng hóa nhỏ lẻ hoặc nhu cầu ngắn hạn.

2.3. Thực trạng quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

2.3.1 Đặc điểm hàng lẻ (LCL) nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

a. Về đặc điểm nguồn hàng

Tại công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng, hàng lẻ (LCL) nhập khẩu chủ yếu đến từ các thị trường châu Âu và Trung Quốc, đặc biệt là khu vực miền Trung.

Khách hàng của công ty chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ trên địa bàn Đà Nẵng như công ty TNHH Cát Lâm, công ty Cổ phần Kỹ thuật xây dựng DINCO, TNHH Thế Hệ Mới và các tỉnh lân cận như Quảng Nam, Huế,... Những doanh nghiệp này thường có nhu cầu nhập khẩu hàng hóa với khối lượng không lớn, đa dạng về loại hàng và không đủ để đóng nguyên container.

b. Đặc điểm về loại hàng hóa

Khách hàng của công ty VFRACHT nhập khẩu đa dạng các loại hàng lẻ bằng đường biển bao gồm: Hàng tiêu dùng, linh kiện điện tử, máy móc, thiết bị nhỏ, thiết bị y tế. Các mặt hàng này thường có khối lượng nhỏ, giá trị trung bình và không yêu cầu đóng gói đặc biệt như hàng siêu trường siêu trọng. Tuy nhiên, một số lô hàng có thể thuộc diện kiểm tra chuyên ngành hoặc có yêu cầu bảo quản riêng, làm tăng mức độ phức tạp trong quá trình xử lý. Tính đa dạng của hàng hóa LCL đòi hỏi công ty phải có khả năng quản lý và phân loại hàng hóa hiệu quả, tránh nhầm lẫn hoặc thất lạc trong quá trình vận chuyển.

c. Đặc điểm về quy trình vận chuyển

Quy trình vận chuyển hàng LCL nhập khẩu cụ thể:

- Tại cảng xuất khẩu: hàng hóa được tập kết tại kho CFS để tiến hành gom hàng và đóng chung container.
- Trong quá trình vận chuyển: container chứa nhiều lô hàng của các chủ hàng khác nhau.
- Tại cảng nhập khẩu: container được đưa về kho CFS để dỡ hàng, sau đó phân loại và giao cho từng chủ hàng.

Công ty VFRACHT đóng vai trò là đơn vị giao nhận, thực hiện các công việc như: Nhận thông báo hàng đến, làm thủ tục hải quan nhập khẩu, nhận hàng tại kho CFS, giao hàng cho khách.

d. Đặc điểm về chi phí

Chi phí vận chuyển hàng LCL thường được tính dựa trên đơn vị thể tích (CBM) hoặc trọng lượng của lô hàng, tùy theo yếu tố nào lớn hơn. Ngoài cước vận chuyển chính, khách hàng còn phải chịu nhiều loại phí khác như:

Phí CFS (Container Freight Station Charge): Là khoản phí thu tại kho hàng lẻ CFS nơi container được tháo dỡ và phân chia hàng cho từng chủ hàng. Phí này bao gồm chi phí tiếp nhận container, rút hàng khỏi container, phân loại, lưu giữ ngắn hạn và giao

hàng cho khách. Đối với hàng nhập khẩu LCL, đây là khoản phí gần như bắt buộc vì hàng phải qua kho CFS trước khi nhận.

Phí D/O (Delivery Order Fee): Là phí cấp lệnh giao hàng do hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu thu. Sau khi người nhập khẩu thanh toán các khoản phí liên quan và xuất trình vận đơn, hãng tàu sẽ phát hành lệnh giao hàng để doanh nghiệp mang xuống cảng hoặc kho nhận hàng. Nếu không có D/O, doanh nghiệp không thể lấy hàng.

Phí Handling: Là phí dịch vụ do công ty giao nhận hoặc forwarder thu để xử lý lô hàng. Nội dung thường bao gồm tiếp nhận chứng từ, liên hệ hãng tàu, theo dõi lịch trình tàu, xử lý manifest, hỗ trợ lấy D/O, phối hợp giao hàng và tư vấn các vấn đề phát sinh. Đây là khoản phí quản lý nghiệp vụ và hỗ trợ logistics.

Phí AMS (Automated Manifest System): Áp dụng chủ yếu cho hàng đi hoặc quá cảnh qua Mỹ, đây là phí khai báo thông tin hàng hóa điện tử cho cơ quan Hải quan Mỹ trước khi tàu đến cảng.

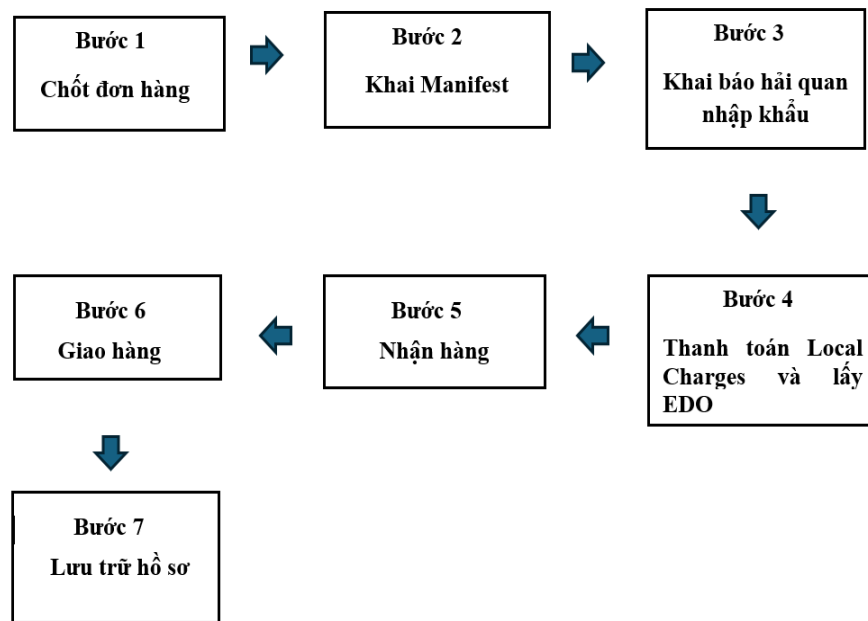
Phí ENS (Entry Summary Declaration): Áp dụng cho hàng nhập vào Liên minh Châu Âu (EU). Đây là khoản phí khai báo an ninh trước khi hàng đến cảng EU nhằm phục vụ công tác quản lý rủi ro và kiểm soát an ninh.

Phí lưu kho CFS: Phát sinh khi hàng hóa lưu tại kho CFS quá thời gian miễn phí quy định. Nếu doanh nghiệp chậm làm thủ tục hải quan hoặc chưa sắp xếp nhận hàng kịp thời, kho sẽ tính phí lưu kho theo ngày hoặc theo mét khối hàng hóa.

Một số phụ phí khác : Tùy từng lô hàng, có thể phát sinh thêm:

- Phí chứng từ (Documentation Fee): Phí lập, xử lý và phát hành chứng từ vận tải, hóa đơn, lệnh giao hàng hoặc các hồ sơ liên quan.
- Phí seal: Phí niêm phong container bằng chì hoặc seal nhựa để đảm bảo an toàn hàng hóa trong quá trình vận chuyển.
- Phí kiểm hóa: Phát sinh khi Hải quan yêu cầu kiểm tra thực tế hàng hóa; doanh nghiệp có thể phải trả thêm chi phí mở hàng, bốc xếp hoặc nhân công phục vụ kiểm tra.
- Phí sửa manifest: Áp dụng khi cần chỉnh sửa thông tin sai trên bản khai hàng hóa như tên người nhận, số lượng kiện, trọng lượng, mã HS hoặc thông tin vận đơn sau khi đã gửi cho hãng tàu/cảng.

2.3.2 Sơ đồ quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển thực tế tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng



Hình 2.4: Sơ đồ quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

2.3.3 Phân tích các bước của quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

2.3.3.1 Chốt đơn hàng

Bộ phận thực hiện:

- Bộ phận kinh doanh: tiếp nhận nhu cầu của khách hàng, tư vấn dịch vụ, báo giá và trao đổi điều kiện vận chuyển.
- Bộ phận chứng từ: Phụ trách kiểm tra thông tin lô hàng, đánh giá, liên hệ đặt Booking với hãng tàu.

Yêu cầu:

- Tiếp nhận đầy đủ và chính xác thông tin lô hàng từ khách hàng như tên hàng, số lượng, trọng lượng, thể tích, cảng đi – cảng đến, điều kiện giao hàng.
- Kiểm tra tính hợp lệ của thông tin để lựa chọn tuyến vận chuyển và phương án nhập khẩu phù hợp.
- Yêu cầu đối tác gửi bộ chứng từ ban đầu đầy đủ, chính xác để chuẩn bị cho các bước tiếp theo.
- Theo dõi và cập nhật kịp thời cho khách hàng về lịch trình tàu, ETA/ETD và các phát sinh nếu có.

Thời gian thực hiện: 1- 3 ngày

Quy trình của bước 1 (chốt đơn hàng) tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng gồm có 6 công việc:

Công việc 1: Tiếp nhận yêu cầu từ khách hàng:

Nhân viên kinh doanh tiếp nhận yêu cầu của khách hàng qua email, zalo hoặc gặp mặt trực tiếp.

Nội dung tiếp nhận bao gồm: Tên khách hàng, mã số thuế, người liên hệ; tên hàng hóa; số lượng kiện hàng; trọng lượng (KGS/Tons); thể tích (CBM); loại bao bì: carton, pallet, kiện gỗ, máy móc rời...; cảng đi (POL) và cảng đến (POD); nhà cung cấp ở nước ngoài; điều kiện Incoterms; thời gian dự kiến xuất hàng; yêu cầu giao hàng.

Công việc 2: Kiểm tra tính phù hợp của lô hàng:

Sau khi ghi nhận đầy đủ các thông tin, bộ phận chứng từ tiến hành đánh giá lô hàng có phù hợp vận chuyển LCL hay không.

Nội dung kiểm tra bao gồm: Lô hàng có đủ nhỏ để vận chuyển LCL hay nên vận chuyển FCL; hàng có thuộc loại dễ vỡ, có giá trị cao, nguy hiểm hay cần điều kiện đặc biệt hay không; hàng có thuộc diện kiểm dịch, kiểm tra chất lượng, công bố hợp quy không; tuyến hàng vận chuyển có thường xuyên hay hạn chế.

Công việc 3: Báo giá và tư vấn dịch vụ:

Công ty gửi báo giá cho khách hàng và tư vấn về các dịch vụ nếu có yêu cầu.

Nội dung thường bao gồm: Cước vận chuyển đường biển hàng LCL; phí local charge tại đầu đi và đầu đến; phí CFS, D/O, handling; phí khai hải quan (nếu sử dụng); phí giao hàng nội địa (nếu có); thời gian tàu chạy và ETA dự kiến.

Công việc 4: Liên hệ với hãng tàu để booking:

Sau khi khách đồng ý, bộ phận chứng từ gửi booking request cho hãng tàu.

Thông tin booking gồm: Shipper / Consignee; tên hàng; số kiện / trọng lượng / CBM; cảng đi – cảng đến; ngày hàng sẵn sàng; yêu cầu đặc biệt nếu có.

Đại lý sẽ phản hồi lại các thông tin: Số booking; tên tàu/chuyến; ETD (ngày tàu chạy); ETA (ngày dự kiến đến); closing time (hạn vào kho).

Công việc 5: Thông báo lại cho khách hàng:

Bộ phận kinh doanh gửi booking confirmation cho khách, bao gồm: Lịch tàu; địa điểm giao hàng tại đầu xuất; hạn cắt máng / hạn vào kho; danh sách chứng từ cần cung cấp; các lưu ý đóng gói, dán nhãn.

Công việc 6: Nhận bộ chứng từ ban đầu

Khách hàng hoặc nhà cung cấp gửi các chứng từ ban đầu bao gồm: Commercial Invoice; Packing List; Bill of Lading draft (sau này); Hợp đồng mua bán (nếu cần); hình ảnh hàng hóa; C/O nếu có ưu đãi thuế.

Sau đó bộ phận chứng từ tiến hành kiểm tra các thông tin như: Tên hàng có khớp không; số lượng, trọng lượng có thống nhất không; thông tin shipper/consignee chính xác chưa; điều kiện mua bán đúng hợp đồng chưa; thông tin vận đơn (B/L): số vận đơn, số container, ngày phát hành, thời gian dự kiến đến, tên cảng xuất khẩu và nhập khẩu; thông tin các chứng nhận về nguồn gốc, xuất xứ, giấy chứng nhận kiểm dịch, giấy chứng nhận vệ sinh (nếu có) đã đảm bảo tính minh bạch chưa.

Chứng từ thực tế xem phụ lục 1,2,3,4,10,11,12,13

2.3.3.2 Khai Manifest

Bộ phận thực hiện: Bộ phận chứng từ

Yêu cầu:

- Cần có đầy đủ bộ chứng từ liên quan từ hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu gửi sang, gồm: House Bill of Lading (HBL), Master Bill of Lading (MBL), Arrival Notice, Shipping Schedule, file manifest điện tử.
- Thông tin trên chứng từ phải chính xác, thống nhất giữa các chứng từ.
- Có tài khoản và quyền truy cập hệ thống khai báo hải quan điện tử hoặc hệ thống kết nối với hãng tàu.
- Nhân viên chứng từ nắm rõ quy định về thời hạn khai manifest, mã cảng, mã địa điểm lưu kho, mã loại hàng.
- Đảm bảo dữ liệu khai báo đúng, khai báo đúng thời hạn để tránh bị xử phạt vi phạm hành chính hoặc gây chậm thông quan hàng hóa.

Thời gian thực hiện:

Thông thường manifest phải được khai trước khi tàu cập cảng Việt Nam theo thời hạn quy định của cơ quan hải quan.

- Với tuyến ngắn nội Á: thường khai trước vài giờ đến 1 ngày trước ETA.
- Với tuyến dài: hãng tàu hoặc forwarder thường chuẩn bị và gửi dữ liệu trước 1–3 ngày tàu đến.

Quy trình của bước 2 (khai Manifest) tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng bao gồm 2 công việc:

Công việc 1: Nhận dữ liệu manifest từ hãng tàu/đại lý

Bộ phận chứng từ tiếp nhận thông tin manifest từ hãng tàu hoặc đại lý thông qua email, hệ thống nội bộ.

Hồ sơ thường gồm: File manifest tổng; danh sách lô hàng LCL trong container; MBL / HBL; lịch tàu, ETA ; Arrival Notice

Sau khi nhận, nhân viên chứng từ kiểm tra đã đủ dữ liệu chưa, thiếu gì thì yêu cầu bổ sung ngay. Sau đó nhân viên chứng từ đối chiếu các dữ liệu manifest với chứng từ khách hàng cung cấp xem đã trùng khớp hay chưa.

Chứng từ thực tế xem phụ lục 5

Công việc 2: Nhập dữ liệu vào hệ thống khai báo

Sau khi kiểm tra chính xác, nhân viên chứng từ đăng nhập hệ thống khai manifest điện tử và tiến hành nhập dữ liệu: Thông tin hãng vận chuyển; số chuyến tàu; ETA; cảng đến; thông tin từng vận đơn; người gửi hàng (Shipper); người nhận hàng (Consignee); Notify party; số kiện, trọng lượng, mô tả hàng hóa

Nhân viên chứng từ thực hiện gửi manifest lên hệ thống. Sau khi gửi thành công sẽ nhận phản hồi:

- Đã tiếp nhận
- Chấp nhận dữ liệu
- Báo lỗi cần sửa

Nếu lỗi, phải chỉnh sửa và truyền lại ngay.

Sau khi khai thành công, bộ phận chứng từ sẽ lưu file manifest đã truyền, lưu file các nhận và cập nhật trạng thái lô hàng cho bộ phận kinh doanh và theo dõi xem có yêu cầu sửa manifest từ khách hàng hoặc hãng tàu hay không.

2.3.3.3 Khai báo hải quan nhập khẩu

a. Trường hợp 1: Công ty VFRACHT thực hiện khai báo hải quan thay cho khách hàng (dịch vụ khai thuê)

Trong trường hợp này, khách hàng sử dụng dịch vụ khai thuê hải quan của VFRACHT để thực hiện thủ tục thông quan hàng hóa nhập khẩu. Công ty sẽ thay mặt khách hàng thực hiện các nghiệp vụ khai báo trên hệ thống VNACCS, làm việc với cơ quan hải quan và xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình thông quan. Đổi lại, khách hàng sẽ thanh toán thêm phí dịch vụ khai báo hải quan theo thỏa thuận giữa hai bên.

Hình thức này thường được áp dụng đối với các doanh nghiệp chưa có bộ phận xuất nhập khẩu chuyên trách, chưa có nhiều kinh nghiệm về thủ tục hải quan hoặc muốn tiết kiệm thời gian xử lý chứng từ và thủ tục thông quan.

Bộ phận thực hiện:

- Bộ phận chứng từ: chuẩn bị hồ sơ, kiểm tra chứng từ, khai báo trên hệ thống VNACCS
- Bộ phận giao nhận: phối hợp nộp hồ sơ giấy, xử lý kiểm hóa tại cảng nếu phát sinh.
- Kế toán: nộp thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng và các khoản phí liên quan.

Yêu cầu:

- Thông tin giữa Invoice, Packing List, Bill of Lading, hợp đồng phải thống nhất.
- Xác định đúng mã HS Code của hàng hóa, đúng thuế suất nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng, thuế khác (nếu có).
- Khai đúng trị giá tính thuế, điều kiện giao hàng (FOB, CIF, CFR...).
- Có chữ ký số và tài khoản khai báo VNACCS đang hoạt động.
- Hàng hóa không thuộc diện cấm nhập hoặc phải có giấy phép chuyên ngành.
- Người khai hải quan phải hiểu quy định pháp luật và nghiệp vụ khai báo.

Thời gian thực hiện: Từ 1- 3 ngày phụ thuộc vào thời gian xử lý phân luồng

- Luồng xanh: vài phút đến vài giờ.
- Luồng vàng: 0.5 – 1 ngày làm việc (kiểm tra hồ sơ).
- Luồng đỏ: 1 – vài ngày (kiểm hóa thực tế).

Quy trình bước 3 (khai báo hải quan nhập khẩu) tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng bao gồm 4 công việc:

Công việc 1: Chuẩn bị hồ sơ khai báo và xác định mã HS

Bộ phận chứng từ chuẩn bị đầy đủ bộ hồ sơ bao gồm: Invoice; Packing List; Bill of Lading; hợp đồng; C/O (nếu có).

Sau đó xác định mã HS và các chính sách của mặt hàng, cần tra biểu thuế để xác định đúng mã HS , kiểm tra về thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng, thuế tiêu thụ đặc biệt (nếu có) và các điều kiện áp dụng C/O ưu đãi (nếu có) của hàng hóa. Nếu khai sai mã HS có thể bị truy thu thuế và xử phạt.

Công việc 2: Đăng nhập hệ thống VNACCS và nhập tờ khai

Nhân viên chứng từ sử dụng phần mềm ECUS/VNACCS để khai báo.

Nhân viên khai báo sẽ sử dụng thông tin trong hợp đồng thương mại, hóa đơn thương mại, phiếu đóng gói, vận đơn đường biển, thông báo hàng đến để khai báo hải quan. Các mục có dấu (*) màu đỏ là bắt buộc do đó người khai cần phải nhập đủ thông tin không được bỏ trống. Các ô màu xám là thông tin do hệ thống tự động nhập khi nhân viên điền thông tin, không cần nhập vào những ô này.

Thứ nhất, tại tab "**Thông tin chung**", người khai thiết lập các thông số nền tảng cho tờ khai. Mã loại hình nhập khẩu được xác định là A11 (Nhập kinh doanh tiêu dùng) và cơ quan Hải quan tiếp nhận là Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng (Mã: 34CE). Tiếp theo, thông tin pháp lý của các bên tham gia được cập nhật đầy đủ, bao gồm thông tin doanh nghiệp nhập khẩu và đối tác xuất khẩu.

Hình 2.5: Giao diện khai báo hải quan điện tử tab “Thông tin chung 1”

Nguồn: Phòng đại lý Giao nhận Vận tải Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

Tại phần thông tin vận tải, hệ thống yêu cầu khai báo chính xác số Vận đơn nhà (081225QPSE5111696), số lượng kiện (3 PK), tổng trọng lượng Gross (1,745 KGM) và mã địa điểm lưu kho chờ thông quan dự kiến (kho CFS Logistics Đà Nẵng - Mã: 34CEC01). Đây là thông tin đặc biệt quan trọng để đối chiếu khi khai thác hàng lẻ.

5.2 Khai trước thông tin tờ khai sửa (IDA01)

5.3 Khai chính thức tờ khai sửa (IDE)

5.4 Lấy kết quả phản lường, thông quan sửa

6. Xem thông tin tờ khai từ Hải quan (IID)

Hướng dẫn nhập liệu Thông điệp nghiệp vụ

Để thực hiện khai tờ khai trước tới cơ quan Hải quan bạn thực hiện nghiệp vụ IDA, sau khi khai báo nghiệp vụ IDA thành công bạn sẽ nhận được bản copy của tờ khai cơ quan Hải quan trả về với đủ dữ liệu được tính thuế. Bạn kiểm tra lại thông tin, nếu chính xác theo đúng yêu cầu bạn thực hiện khai báo tờ khai chính thức lên cơ quan Hải quan bằng nghiệp vụ IDC.

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

Số vận đơn:	Số vận đơn	Ngày vận đơn	Số HAWB	Năm MAWB
1	081225QPSE5111696	08/12/2025		
2		__/__/__		
3		__/__/__		
4		__/__/__		
5		__/__/__		

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

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

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

Ký hiệu và số hiệu bao bì:

Phương tiện vận chuyển:

Ngày hàng đến: *

Địa điểm dỡ hàng:

Địa điểm xếp hàng: *

Số lượng Container:

Mã kết quả kiểm tra nội dung:

Hình 2.6: Giao diện khai báo hải quan tab “Thông tin chung 1” – Số vận đơn

Nguồn: Phòng đại lý Giao nhận Vận tải Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

Thứ hai, nhân viên chuyển sang tab **"Thông tin chung 2"** để khai báo dữ liệu phục vụ công tác trị giá hải quan và tính thuế. Hệ thống ghi nhận số Hóa đơn thương mại (BJ20251126) với tổng trị giá hóa đơn là 5,646.78 USD. Vì lô hàng được ký kết theo điều kiện giao hàng Ex-Works (EXW), nên người khai phải chủ động nhập các khoản phí điều chỉnh cộng vào trị giá khai báo, cụ thể là cước phí vận chuyển quốc tế (225.67 USD) để hệ thống tự động quy đổi và tính toán trị giá tính thuế cuối cùng. Đồng thời, để doanh nghiệp được hưởng mức thuế suất ưu đãi đặc biệt, thông tin về Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O Form E số 02251410200010874) cũng được ghi chú rõ ràng tại phần Thông tin khác kèm theo số định danh đính kèm.

ECUSS-VNACCS 2018 (Electronic Customs Service) Version: 6.0.232 Lastupdate: 17/04/2026 (Demo Version) - (Tờ khai nhập khẩu - Import declaration)

Hệ thống Loại hình Tờ khai hải quan Hóa đơn Nghiệp vụ khác Số quyết toán Kế toán kho Bảo cáo Tiện ích Dịch vụ công Danh mục Cửa sổ Trợ giúp

Trạng thái: **Đã thông quan**

Phân luồng: ☐ Xanh ☐ Vàng ☐ Đỏ

1. Lấy thông tin tờ khai từ Hải quan (IDB)
2. Khai trước thông tin tờ khai (IDA)
3. Khai chính thức tờ khai (IDC)
4. Lấy kết quả phân luồng, thông quan
5.1 Lấy thông tin tờ khai để sửa (IDD)
5.2 Khai trước thông tin tờ khai sửa (IDA01)
5.3 Khai chính thức tờ khai sửa (IDC)
5.4 Lấy kết quả phân luồng, thông quan sửa
6. Xem thông tin tờ khai từ Hải quan (IID)
Hướng dẫn nhập liệu Thông điệp nghiệp vụ

Thông tin chung Thống tin chung 2 Danh sách hàng Chi tiết của Hải quan Kết quả xử lý tờ khai Quản lý tờ khai

F4: Nhập hàng chi tiết - F5: Copy 1 dòng hàng - F6: Nhập từ file Excel - F8: Xóa 1 dòng hàng - F9: Chọn hàng từ danh mục - F11: Xóa tất cả

Thêm mới Chi tiết Xóa Thiết lập cột dữ liệu Phân bổ phí Tiện ích

STT	Mã hàng	Tên hàng (mô tả chi tiết)	Mã HS	Xuất xứ	Lượng	Đơn vị tính	Lượng 2	Đơn vị tính 2	Đơn giá hóa đơn	Mã tiền đơn giá	ĐVT của đơn giá hóa đơn
1		Pa lăng xích chạy bằng điện, mã sản phẩm DHP, trọng lượng nâng 7.5T, chiều cao nâng tiêu chuẩn 6M (1 bộ = 1 cái), NSX: GREAT MECHANICAL (DALIAN) CO., LTD. Hàng mới 100%	84251100	CHINA	10	SET	10	PCE	157.52 USD		SET
2		Dây cáp điện đồng 4 lõi, mỗi lõi có tiết diện 0.75 mm ² , bọc cách điện bằng cao su, có đầu lắp với đầu nối điện, điện áp 380V, không dùng cho viên thông, không nhãn hiệu, không model. Hàng mới 100%	85444287	CHINA	30	PCE	30	PCE	4.22 USD		PCE
3		Giắc nối (gồm 4 lõi) bằng nhôm, không nhãn hiệu, không model, đồng điện 5A, điện áp không quá 380V, kích thước: 85*30cm. Hàng mới 100%	85369094	CHINA	20	PCE	20	PCE	0.84 USD		PCE
4		Tủ điện chính, mã sản phẩm WJD-E1S, nguồn điện: 380V/50Hz, công suất 0.55kw, kích thước: 580*360*150mm, NSX: JIANGSU LANYUE ENGINEERING TECHNOLOGY DEVELOPMENT CO.,LTD. Hàng mới 100%	85371099	CHINA	2	PCE	2	PCE	160.34 USD		PCE
5		Tủ điện phụ, mã sản phẩm WJD-E1S, nguồn điện: 380V/50Hz, công suất 0.55kw, kích thước: 280*230*130mm, NSX: JIANGSU LANYUE ENGINEERING TECHNOLOGY DEVELOPMENT CO.,LTD. Hàng mới 100%	85371099	CHINA	50	PCE	50	PCE	72.15 USD		PCE

Hình 2.9: Giao diện khai báo hải quan điện tử tab “Danh sách hàng”

Nguồn: Phòng đại lý Giao nhận Vận tải Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

Hệ thống sẽ tự động phân bổ cước phí vận chuyển từ tab trước sang từng dòng hàng để ra trị giá tính thuế chính xác. Nhờ có chứng từ C/O Form E hợp lệ, mức thuế suất Nhập khẩu (TS NK) cho các mặt hàng này được áp dụng là 0%. Dù vậy, lô hàng vẫn chịu mức thuế suất Giá trị gia tăng (VAT) là 8% (theo mã biểu thuế VB245). Sau khi hoàn tất, hệ thống tự động tổng hợp tổng số tiền thuế mà doanh nghiệp phải nộp vào ngân sách nhà nước là 12.280.937 VNĐ.

Hệ thống Loại hình Tờ khai hải quan Hóa đơn Nghiệp vụ khác Số quyết toán Kế toán kho Bảo cáo Tiện ích Dịch vụ công Danh mục Cửa sổ Trợ giúp

Trạng thái: **Đã thông quan**

Phân luồng: ☐ Xanh ☐ Vàng ☐ Đỏ

1. Lấy thông tin tờ khai từ Hải quan (IDB)
2. Khai trước thông tin tờ khai (IDA)
3. Khai chính thức tờ khai (IDC)
4. Lấy kết quả phân luồng, thông quan
5.1 Lấy thông tin tờ khai để sửa (IDD)
5.2 Khai trước thông tin tờ khai sửa (IDA01)
5.3 Khai chính thức tờ khai sửa (IDC)
5.4 Lấy kết quả phân luồng, thông quan sửa
6. Xem thông tin tờ khai từ Hải quan (IID)
Hướng dẫn nhập liệu Thông điệp nghiệp vụ

Thông tin chung Thống tin chung 2 Danh sách hàng Chi tiết của Hải quan Kết quả xử lý tờ khai Quản lý tờ khai

F4: Nhập hàng chi tiết - F5: Copy 1 dòng hàng - F6: Nhập từ file Excel - F8: Xóa 1 dòng hàng - F9: Chọn hàng từ danh mục - F11: Xóa tất cả

Thêm mới Chi tiết Xóa Thiết lập cột dữ liệu Phân bổ phí Tiện ích

STT	Mã hàng	Tên hàng (mô tả chi tiết)	ĐVT	Tiền thuế mỗi trường	Mã miễn giảm thuế mỗi trường	Số tiền miễn giảm thuế mỗi trường	Mã biểu thuế VAT	Thuế suất VAT(%)	Tiền thuế VAT	Mã miễn giảm thuế VAT	Số tiền miễn giảm thuế VAT
1		Pa lăng xích chạy bằng điện, mã sản phẩm DHP, trọng lượng nâng 7.5T, chiều cao nâng tiêu chuẩn 6M (1 bộ = 1 cái), NSX: GREAT MECHANICAL (DALIAN) CO., LTD. Hàng mới 100%					VB245	8%	3,425,834.2514		
2		Dây cáp điện đồng 4 lõi, mỗi lõi có tiết diện 0.75 mm ² , bọc cách điện bằng cao su, có đầu lắp với đầu nối điện, điện áp 380V, không dùng cho viên thông, không nhãn hiệu, không model. Hàng mới 100%					VB245	8%	275,336.8564		
3		Giắc nối (gồm 4 lõi) bằng nhôm, không nhãn hiệu, không model, đồng điện 5A, điện áp không quá 380V, kích thước: 85*30cm. Hàng mới 100%					VB245	8%	36,537.5923		
4		Tủ điện chính, mã sản phẩm WJD-E1S, nguồn điện: 380V/50Hz, công suất 0.55kw, kích thước: 580*360*150mm, NSX: JIANGSU LANYUE ENGINEERING TECHNOLOGY DEVELOPMENT CO.,LTD. Hàng mới 100%					VB245	8%	697,433.042		
5		Tủ điện phụ, mã sản phẩm WJD-E1S, nguồn điện: 380V/50Hz, công suất 0.55kw, kích thước: 280*230*130mm, NSX: JIANGSU LANYUE ENGINEERING TECHNOLOGY DEVELOPMENT CO.,LTD. Hàng mới 100%					VB245	8%	7,845,795.4939		

Tổng TGB: 5,646.78 Tổng TGT: 153,511,715.45 Tổng tiền thuế: 12,280,937 Tổng lượng: 112

Hình 2.10: Giao diện khai báo hải quan điện tử tab “Danh sách hàng”

Nguồn: Phòng đại lý Giao nhận Vận tải Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

Cuối cùng, sau khi rà soát toàn bộ các tiêu chí trên phần mềm, nhân viên khai báo sẽ thực hiện nghiệp vụ khai trước thông tin tờ khai (IDA) và khai chính thức (IDC) để truyền dữ liệu đến hệ thống của Tổng cục Hải quan.

Công việc 3: Truyền tờ khai và nhận kết quả phân luồng

Nhân viên chứng từ gắn chữ ký số và truyền dữ liệu lên hệ thống VNACCS

Kết quả nhận được:

- Luồng xanh : Miễn kiểm tra hồ sơ và hàng hóa, chỉ cần nộp thuế sẽ thông quan.
- Luồng vàng: Hải quan kiểm tra hồ sơ, có thể yêu cầu thêm chứng từ và giải trình.
- Luồng đỏ: Bộ phận hải quan kiểm tra hồ sơ, thực tế hàng hóa. Bộ phận giao nhận phối hợp với làm việc với cán bộ hải quan, đăng ký kiểm hóa và mở container.

Công việc 4: Nộp thuế và hoàn tất thông quan

Sau khi hoàn thành khai báo, bộ phận kế toán sẽ nộp thuế nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng và sau khi hệ thống xác nhận: “ Hải quan chấp nhận thông quan” , tờ khai sẽ chuyển trạng thái “đã thông quan” .

b. Trường hợp 2: Khách hàng tự thực hiện khai báo hải quan

Trong trường hợp này, khách hàng sẽ chủ động thực hiện toàn bộ nghiệp vụ khai báo hải quan trên hệ thống VNACCS mà không sử dụng dịch vụ khai thuê của VFRACHT. Công ty chỉ đóng vai trò hỗ trợ cung cấp chứng từ vận tải và phối hợp giao nhận hàng hóa tại cảng khi cần thiết.

2.3.3.4 Thanh toán Local Charges (LCC) và lấy EDO

Bộ phận thực hiện:

- Bộ phận chứng từ: tiếp nhận Arrival Notice, kiểm tra thông tin, làm việc với hãng tàu/đại lý, lấy EDO
- Bộ phận kế toán: thực hiện thanh toán các khoản phí

Yêu cầu:

- Có Arrival Notice (Giấy báo hàng đến) hợp lệ từ hãng tàu/đại lý
- Có đầy đủ thông tin lô hàng: số vận đơn (B/L), tên tàu, số container, ngày đến (ETA), đảm bảo thông tin trong chứng từ chính xác để nhận EDO

Thời gian thực hiện: Thực hiện trong vòng 1–2 ngày sau khi nhận Arrival Notice, hoàn tất trước hoặc ngay khi tàu cập cảng.

Quy trình của bước 4 (thanh toán Local charges và lấy EDO) tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng bao gồm 3 công việc:

Công việc 1: Nhận giấy báo hàng đến

Hãng tàu hoặc đại lý sẽ gửi Arrival Notice qua email, sau đó nhân viên chứng từ kiểm tra các thông tin như: Tên người nhận (Consignee); số vận đơn (B/L); thông tin tàu/chuyến; ngày tàu đến (ETA); danh sách các khoản phí phải thanh toán.

Công việc 2: Liên hệ hãng tàu/đại lý để đóng phí

Nhân viên chứng từ liên hệ với hãng tàu xác nhận các khoản phí Local Charges, các khoản phí sẽ thường bao gồm: Phí xếp dỡ container tại cảng (THC), phí phát hành lệnh giao hàng (D/O Fee), phí xử lý, tháo dỡ và lưu kho tại kho CFS (CFS Fee).

Nhân viên sẽ kiểm tra tính hợp lý và đối chiếu với giá ban đầu.

Công việc 3: Thanh toán và nhận EDO

Bộ phận kế toán thực hiện thanh toán: Thanh toán bằng tiền mặt tại văn phòng hoặc chuyển khoản ngân hàng, sau đó sẽ lưu trữ hóa đơn thanh toán. Sau khi thanh toán, hãng tàu/đại lý sẽ cấp EDO, nhân viên chứng từ tiến hành kiểm tra đối chiếu thông tin.

Chứng từ thực tế xem phụ lục 9

2.3.3.5 Nhận hàng (Lấy container / lấy hàng CFS)

Bộ phận thực hiện:

- Bộ phận giao nhận: trực tiếp đến kho CFS làm thủ tục nhận hàng
- Bộ phận chứng từ: chuẩn bị hồ sơ, hỗ trợ kiểm tra thông tin
- Bộ phận kế toán: thanh toán phí lưu kho, phí phát sinh (nếu có)

Yêu cầu:

- Lô hàng đã thông quan (tờ khai ở trạng thái “đã thông quan”), đã có EDO.
- Có đầy đủ bộ chứng từ nhận hàng: Tờ khai nhập khẩu đã thông quan, danh sách hàng đủ điều kiện qua khu vực giám sát, vận đơn (House B/L hoặc HAWB tùy lô hàng), căn cước công dân của người đi nhận hàng.

Thời gian thực hiện: Thực hiện ngay sau khi tờ khai được thông quan và có EDO, trong 1–2 ngày kể từ khi hàng sẵn sàng tại kho CFS.

Quy trình của bước 5 (nhận hàng) tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng bao gồm 4 công việc:

Công việc 1: Đến kho CFS

Nhân viên giao nhận chuẩn bị bộ hồ sơ thanh lý bao gồm: Danh sách hàng hóa đủ điều kiện qua khu vực giám sát hải quan; House Bill of Lading / House Air Waybill; tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan); căn cước công dân (bản gốc).

Chứng từ thực tế xem phụ lục 7,8

Công việc 2: Xuất trình chứng từ

Đến nơi giám sát và kiểm soát hải quan, cán bộ hải quan tiến hành: Quét mã vạch tờ khai sau đó đối chiếu về số container / số kiện, thông tin trên hệ thống và cuối cùng xác nhận trên hệ thống: “ hàng qua khu vực giám sát”.

Công việc 3: Đóng lệ phí lưu kho

Nhân viên đến quầy thu ngân của kho để thanh toán: Phí lưu kho (tính theo ngày), phí bốc xếp, phí handling (nếu có). Có thể thanh toán bằng tiền mặt hoặc chuyển khoản, sau thanh toán nhận phiếu xuất kho và phiếu giao hàng.

Công việc 4: Nhận kiện hàng

Hoàn tất đóng phí nhân viên giao nhận xuất trình phiếu xuất kho cho nhân viên kho. Nhân viên kho đưa hàng ra khu vực giao nhận, sau đó kiểm tra số lượng kiện hàng, kiểm tra tình trạng bên ngoài (rách, móp, ướt...) và đối chiếu với chứng từ. Sau khi xác nhận sẽ ký biên bản giao nhận, nhận hàng và đưa lên phương tiện vận chuyển.

2.3.3.6 Giao hàng

Bộ phận thực hiện:

- Bộ phận giao nhận: tổ chức vận chuyển và giao hàng
- Bộ phận chứng từ: lập lệnh giao hàng, cung cấp chứng từ liên quan
- Bộ phận điều phối vận: sắp xếp phương tiện vận chuyển

Yêu cầu:

- Hàng hóa đã được nhận đầy đủ từ kho CFS, chứng từ giao hàng hợp lệ.
- Xác định rõ: Địa điểm giao hàng, thời gian giao hàng, người nhận hàng.
- Phương tiện vận chuyển phải phù hợp với khối lượng, kích thước hàng, tính chất hàng hóa (dễ vỡ, hàng lạnh, nguy hiểm...)

Thời gian thực hiện: Thực hiện ngay sau khi nhận hàng từ kho CFS

Quy trình của bước 6 (giao hàng) tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng bao gồm 2 công việc:

Công việc 1: Sắp xếp phương tiện vận chuyển

Bộ phận điều phối liên hệ nhà xe hoặc sử dụng xe nội bộ, sau đó lựa chọn loại xe phù hợp (xe tải nhỏ, xe chuyên dụng...) và kiểm tra tình trạng phương tiện, lộ trình cũng như chi phí vận chuyển.

Công việc 2: Lập lệnh giao hàng và giao hàng

Bộ phận chứng từ lập lệnh giao hàng, bao gồm các thông tin: Tên khách hàng nhận hàng; địa chỉ giao hàng; thông tin hàng hóa (số kiện, trọng lượng...); thời gian giao (có đính kèm biên bản giao nhận và phiếu xuất kho)

Sau đó nhân viên giao hàng, khi giao hàng cần kiểm tra người nhận (đúng thông tin), cùng khách kiểm tra: số lượng kiện và tình trạng hàng hóa. Sau khi giao sẽ lập và ký biên bản giao nhận hàng hóa có bao gồm chữ ký của người giao và người nhận. Nếu phát sinh vấn đề nhân viên sẽ lập biên bản hiện trường ngay và báo về công ty để xử lý.

2.3.3.7 Lưu trữ hồ sơ

Bộ phận thực hiện:

- Bộ phận chứng từ : tập hợp và lưu trữ hồ sơ
- Bộ phận kế toán: lưu hồ sơ tài chính, kiểm tra chi phí
- Bộ phận quản lý: hậu kiểm

Yêu cầu:

- Hồ sơ phải đầy đủ, chính xác, đồng nhất giữa các chứng từ, có thể là bản gốc hoặc bản sao có đóng dấu của công ty.
- Phải đảm bảo hồ sơ dễ tra cứu, phục vụ kiểm toán, quyết toán thuế và tuân thủ quy định pháp luật.

Thời gian thực hiện: Thực hiện ngay sau khi hoàn tất giao hàng (trong 1–3 ngày), kiểm tra hậu tố được thực hiện trong 3–7 ngày sau khi kết thúc lô hàng.

Quy trình của bước 7 (lưu trữ hồ sơ) tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng bao gồm 3 công việc:

Công việc 1: Thu thập và hoàn thiện hồ sơ

Sau khi hoàn tất giao hàng, bộ phận chứng từ tập hợp đầy đủ một bộ hồ sơ " (bản gốc hoặc bản sao có đóng dấu):

- Hồ sơ hải quan: Tờ khai thông quan (bản cuối cùng), kết quả phân luồng, danh sách container/hàng hóa qua khu vực giám sát.
- Hồ sơ vận tải: House Bill of Lading, Master Bill of Lading, lệnh giao hàng, biên bản giao nhận hàng hóa.
- Hồ sơ thương mại: Hợp đồng , Invoice, Packing List, chứng nhận xuất xứ ,các giấy phép chuyên ngành (nếu có).
- Hồ sơ tài chính: Biên lai đóng thuế nhập khẩu/ thuế giá trị gia tăng, hóa đơn Local Charges của hãng tàu, hóa đơn vận chuyển nội địa.

Công việc 2: Kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ

Đối chiếu thông tin giữa các chứng từ về tên hàng, số lượng, trị giá, số vận đơn. Nếu phát hiện sai sẽ điều chỉnh ngay và lưu lại để giải trình (nếu cần).

Công việc 3: Lưu trữ hồ sơ

Phân loại và lưu trữ: Hồ sơ giấy (file cứng) và hồ sơ điện tử (scan lưu hệ thống).

Hồ sơ sẽ được sắp xếp theo thứ tự: Số tờ khai, số vận đơn, thời gian

Cách thức lưu trữ: Lưu song song File cứng (theo nghiệp vụ/tháng) và File mềm (scan toàn bộ chứng từ lên phần mềm nội bộ) để tra cứu nhanh khi cần.

2.3.4. Nhận xét, đánh giá quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

2.3.4.1. Ưu điểm

Công ty VFRACHT với nhiều năm kinh nghiệm hoạt động trong lĩnh vực logistics và giao nhận vận tải quốc tế, công ty đã luôn khẳng định uy tín qua phong cách làm việc.

Thứ nhất, một trong những ưu điểm nổi bật của quy trình là sự phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng bộ phận chức năng như bộ phận kinh doanh, bộ phận chứng từ, bộ phận giao nhận và bộ phận kế toán. Việc phân định rõ trách nhiệm giúp tránh sai sót trong công việc, nâng cao chuyên môn, từ đó cải thiện hiệu quả xử lý công việc.

Thứ hai, quy trình đã xác định tương đối rõ ràng thời gian thực hiện cho từng công đoạn giúp công ty có cơ sở dự kiến tiến độ thực hiện. Việc quy định thời gian không chỉ giúp nâng cao khả năng kiểm soát tiến độ mà còn hỗ trợ doanh nghiệp trong việc lập kế hoạch vận hành và đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Thứ ba, bước kiểm tra và đối chiếu thông tin, kiểm tra tính thống nhất giữa các chứng từ giúp hạn chế sai sót trong khai báo hải quan. Ngoài ra, việc kiểm tra tình trạng hàng hóa giúp phát hiện sớm các vấn đề như hư hỏng, thiếu hụt, từ đó có phương án xử lý kịp thời. Đây là yếu tố quan trọng giúp quy trình diễn ra suôn sẻ, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ.

2.3.4.2. Nhược điểm

Thứ nhất, quy trình vẫn còn phụ thuộc nhiều vào thao tác thủ công trong các công đoạn kiểm tra chứng từ, nhập liệu và đối chiếu thông tin. Nhiều bước như kiểm tra đều do nhân viên thực hiện thủ công nên dễ phát sinh sai sót, điều này có thể dẫn đến việc sửa tờ khai, chậm thông quan và phát sinh thêm chi phí.

Thứ hai, quy trình sử dụng nhiều loại chứng từ và phải trải qua nhiều bước kiểm tra thông tin. Việc phối hợp giữa các bộ phận nếu không đồng bộ có thể làm kéo dài thời gian xử lý hồ sơ, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm hoặc khi phát sinh sai lệch thông tin giữa chứng từ.

Thứ ba, quy trình phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm và trình độ nghiệp vụ của nhân viên. Trong khi đó, một số nhân viên mới chưa có nhiều kinh nghiệm thực tế, việc cập nhật các quy định pháp luật, chính sách thuế hay quy định hải quan chưa được thực hiện thường xuyên, tăng nguy cơ sai sót trong quá trình xử lý nghiệp vụ.

Cuối cùng, vào các giai đoạn cao điểm như cuối năm hoặc cận Tết, khối lượng hàng nhập khẩu tăng mạnh khiến hoạt động giao nhận và dễ rơi vào tình trạng quá tải. Trong khi đó, nguồn nhân lực và phương tiện vận chuyển của công ty chưa thể mở rộng kịp thời, dẫn đến nguy cơ giao hàng chậm hoặc phải thuê ngoài với chi phí cao hơn.

2.3.4.3. Nguyên nhân

Quy trình hiện nay còn phụ thuộc nhiều vào thao tác thủ công trong kiểm tra chứng từ và nhập liệu, dễ phát sinh sai sót như khai sai mã HS, sai thông tin hàng hóa hoặc thiếu chứng từ. Ngoài ra, nhân viên mới chưa có nhiều kinh nghiệm thực tế và chưa nắm vững các quy định pháp luật hiện hành. Công tác đào tạo nghiệp vụ chưa được tổ chức thường xuyên và bài bản nên nhân viên gặp khó khăn trong việc cập nhật chính sách mới.

Bên cạnh đó, lĩnh vực logistics và vận tải biển đang có mức độ cạnh tranh ngày càng gay gắt. Trên địa bàn Đà Nẵng nói riêng và khu vực miền Trung nói chung xuất hiện nhiều doanh nghiệp logistics có quy mô lớn, năng lực tài chính mạnh và hệ thống công nghệ hiện đại. Điều này tạo áp lực lớn với công ty trong việc duy trì chất lượng dịch vụ, tối ưu chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường nhập khẩu hàng lẻ LCL.

Các quy định pháp luật thường xuyên thay đổi cũng tác động đáng kể đến hoạt động của công ty. Thay đổi về chính sách quản lý hàng hóa, quy định phân loại mã HS, kiểm tra chuyên ngành khiến công ty phải thường xuyên cập nhật kiến thức và điều chỉnh quy trình nghiệp vụ. Nếu không kịp thời thích ứng, công ty dễ phát sinh sai sót trong khai báo hải quan, dẫn đến chậm thông quan hoặc phát sinh chi phí xử phạt.

Bên cạnh các yếu tố trên, giá cước vận tải, chi phí nhiên liệu và tình trạng ùn tắc tại cảng biển cũng là những yếu tố khách quan ảnh hưởng đến hiệu quả nhập khẩu hàng lẻ bằng đường biển. Những biến động này khiến công ty khó kiểm soát chi phí và thời gian giao hàng, từ đó tác động đến chất lượng dịch vụ và mức độ hài lòng khách hàng.

CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH NHẬP KHẨU HÀNG LẺ (LCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU ĐÀ NẴNG

3.1. Định hướng và mục tiêu hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

3.1.1. Nghiên cứu dự báo môi trường kinh doanh ảnh hưởng đến hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL)

Trong bối cảnh nền kinh tế và hoạt động thương mại quốc tế ngày càng biến động, hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL) chịu ảnh hưởng mạnh mẽ từ nhiều yếu tố của môi trường kinh doanh như kinh tế, chính trị, pháp luật, công nghệ và cơ sở hạ tầng logistics.

Việc nghiên cứu và dự báo các yếu tố này có ý nghĩa quan trọng đối với công ty trong việc xây dựng kế hoạch kinh doanh, hạn chế rủi ro và nâng cao hiệu quả hoạt động nhập khẩu hàng hóa. Vì vậy, việc phân tích môi trường kinh doanh ảnh hưởng đến hoạt động nhập khẩu hàng lẻ là cơ sở cần thiết để VFRACHT thích ứng với sự thay đổi của thị trường và nâng cao năng lực cạnh tranh trong giai đoạn hiện nay.

3.1.1.1 Xu hướng logistics quốc tế

Hiện nay, ngành logistics toàn cầu đang chuyển dịch mạnh mẽ theo hướng tối ưu hóa và tích hợp nhằm nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng. Các doanh nghiệp ngày càng chú trọng tối ưu hóa chi phí và rút ngắn thời gian giao hàng, đồng thời có xu hướng sử dụng dịch vụ logistics tích hợp (3PL, 4PL) thay vì thuê riêng lẻ từng khâu.

Bên cạnh đó, theo các nghiên cứu của United Nations Conference on Trade and Development, việc kết hợp linh hoạt các phương thức vận tải giúp doanh nghiệp thích ứng tốt hơn với biến động thị trường và nâng cao hiệu quả phân phối hàng hóa. Đối với hàng lẻ (LCL), xu hướng này đặc biệt có ý nghĩa khi góp phần nâng cao hiệu quả gom hàng và phân phối, nhất là tại khu vực miền Trung Việt Nam – nơi hệ thống hạ tầng logistics đang từng bước được cải thiện.

Tuy nhiên, bên cạnh những xu hướng tích cực, các biến động địa chính trị trên thế giới như xung đột khu vực, chiến tranh thương mại cũng đang tác động đáng kể đến chuỗi cung ứng toàn cầu. Tình hình chiến tranh và giá dầu thế giới hiện nay cũng tác động rất lớn đến hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển. Các cuộc xung đột địa chính trị tại nhiều khu vực như Trung Đông, Nga – Ukraine hay căng thẳng tại Biển Đỏ đã làm gia tăng rủi ro đối với hoạt động vận tải biển quốc tế. Nhiều hãng tàu buộc phải thay đổi hải trình để tránh khu vực xung đột, kéo theo thời gian vận chuyển

dài hơn, phát sinh thêm chi phí nhiên liệu, phí bảo hiểm và phụ phí chiến tranh. Điều này làm cho giá cước vận tải biển liên tục biến động và có xu hướng tăng cao trong các giai đoạn bất ổn.

Đối với hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL), tác động của giá dầu càng rõ rệt hơn do chi phí vận chuyển thường được phân bổ theo khối lượng hoặc thể tích của hàng hóa. Khi giá dầu tăng, các hãng tàu sẽ áp dụng thêm phụ phí nhiên liệu (BAF – Bunker Adjustment Factor), khiến tổng chi phí nhập khẩu của doanh nghiệp tăng lên đáng kể. Ngoài ra, hàng LCL phải trải qua nhiều công đoạn như gom hàng tại kho CFS, trung chuyển container và phân phối nội địa nên chịu ảnh hưởng lớn từ chi phí vận tải ở nhiều khâu khác nhau.

Việc giá nhiên liệu tăng không chỉ làm tăng cước tàu biển mà còn kéo theo chi phí vận chuyển nội địa, chi phí lưu kho bãi tăng theo. Không chỉ tác động đến phí, chiến tranh và biến động giá dầu còn ảnh hưởng đến tính ổn định của lịch trình vận tải biển. Nhiều tuyến tàu quốc tế bị chậm hoặc thay đổi lịch trình khiến thời gian giao nhận hàng LCL khó kiểm soát hơn so với hàng nguyên container (FCL). Do hàng LCL phụ thuộc vào quá trình gom hàng từ nhiều chủ hàng khác nhau, điều này ảnh hưởng trực tiếp đến kế hoạch sản xuất, kinh doanh và tiến độ giao hàng của nhiều doanh nghiệp nhập khẩu.

Ngoài ra, trong bối cảnh giá dầu và chi phí logistics tăng cao, các doanh nghiệp nhập khẩu hàng lẻ còn phải đối mặt với áp lực cạnh tranh lớn hơn về giá thành sản phẩm. Đặc biệt đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ – nhóm khách hàng sử dụng dịch vụ LCL phổ biến – việc chi phí nhập khẩu tăng liên tục có thể làm giảm lợi nhuận và ảnh hưởng đến khả năng duy trì đơn hàng. Vì vậy, các doanh nghiệp logistics và nhập khẩu cần chủ động theo dõi biến động thị trường, xây dựng kế hoạch dự phòng, lựa chọn tuyến vận tải phù hợp và tối ưu hóa quy trình logistics nhằm hạn chế tác động tiêu cực từ tình hình chiến tranh và biến động giá dầu toàn cầu.

3.1.1.2 Tăng trưởng thương mại điện tử

Sự phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử xuyên biên giới đã làm gia tăng nhanh chóng số lượng các lô hàng nhỏ với tần suất cao, theo báo cáo của Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số (Bộ Công Thương) quy mô thị trường thương mại điện tử Việt Nam năm 2025 đạt khoảng 31 tỷ USD, tăng 25,5% so với năm trước và chiếm khoảng 11% tổng mức bán lẻ hàng hóa, dịch vụ tiêu dùng cả nước. Năm 2026, thị trường được đặt mục tiêu đạt khoảng 37 tỷ USD, với mức tăng trưởng dự kiến 20 – 22%. Ngoài ra,

Bộ Công Thương cũng xác định thương mại điện tử là một lĩnh vực tiên phong của nền kinh tế số trong giai đoạn 2026–2030. Xu hướng này tạo cơ hội đáng kể cho các doanh nghiệp logistics như công ty VFRACHT trong việc mở rộng dịch vụ gom hàng và tiếp cận nhóm khách hàng mới, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ hoặc các cá nhân kinh doanh trực tuyến.

Tuy nhiên, tăng trưởng thương mại điện tử cũng đặt ra nhiều thách thức đối với hoạt động nhập khẩu hàng LCL. Cụ thể, khách hàng ngày càng yêu cầu thời gian giao hàng nhanh hơn, đòi hỏi doanh nghiệp phải tối ưu quy trình xử lý, rút ngắn thời gian thông quan và nâng cao khả năng phối hợp giữa các khâu. Đồng thời, số lượng lô hàng tăng cao làm gia tăng áp lực trong việc quản lý chứng từ, kiểm soát sai sót và xử lý dữ liệu. Nếu không có hệ thống quản lý hiệu quả, công ty dễ gặp tình trạng chậm trễ, nhầm lẫn hoặc phát sinh chi phí ngoài dự kiến.

Ngoài ra, tính linh hoạt trong xử lý đơn hàng cũng trở thành yêu cầu bắt buộc, buộc doanh nghiệp phải thích ứng nhanh với sự thay đổi về nhu cầu và lịch trình vận chuyển. Việc thương mại điện tử xuyên biên giới tăng trưởng vừa tạo động lực phát triển cho hoạt động nhập khẩu hàng lẻ, vừa đòi hỏi doanh nghiệp logistics phải nâng cao năng lực vận hành, ứng dụng công nghệ và cải tiến quy trình để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thị trường.

3.1.1.3 Xu hướng số hóa logistics

Sự phát triển mạnh mẽ của công nghệ đã thúc đẩy quá trình chuyển đổi số trong ngành logistics diễn ra ngày càng nhanh chóng nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thương mại điện tử và hoạt động xuất nhập khẩu. Việc ứng dụng các hệ thống như khai báo hải quan điện tử (VNACCS/VCIS), phần mềm quản lý vận tải (TMS), quản lý kho (WMS) cùng các nền tảng theo dõi đơn hàng đã góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và vận hành cho doanh nghiệp logistics. Đối với các doanh nghiệp logistics, việc đẩy mạnh số hóa không chỉ giúp giảm sự phụ thuộc vào các thao tác thủ công mà còn cải thiện tính liên kết dữ liệu giữa các bộ phận, qua đó nâng cao khả năng cạnh tranh trong bối cảnh các doanh nghiệp lớn ngày càng đầu tư mạnh vào công nghệ.

Đối với hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL), chuyển đổi số mang lại nhiều tác động tích cực. Trước hết, việc ứng dụng công nghệ giúp rút ngắn đáng kể thời gian xử lý chứng từ và khai báo hải quan, đặc biệt quan trọng khi số lượng lô hàng nhỏ lẻ ngày càng gia tăng. Đồng thời, hệ thống dữ liệu tập trung cho phép doanh nghiệp kiểm soát

tốt hơn thông tin từng lô hàng, hạn chế sai sót và giảm thiểu rủi ro phát sinh chi phí. Ngoài ra, khả năng cập nhật và theo dõi tình trạng hàng hóa theo thời gian thực cũng giúp nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng mức độ hài lòng của khách hàng.

Tuy nhiên, quá trình chuyển đổi số cũng đặt ra không ít thách thức như yêu cầu vốn đầu tư lớn, đòi hỏi nguồn nhân lực có trình độ công nghệ và cần thời gian để thích nghi với quy trình mới. Do đó, chuyển đổi số là yếu tố quan trọng giúp nâng cao hiệu quả và tính cạnh tranh của hoạt động nhập khẩu hàng lẻ, nhưng cần được triển khai đồng bộ và có định hướng rõ ràng để đạt hiệu quả tối ưu.

3.1.1.4 Xu hướng Logistics xanh

Xu hướng phát triển logistics xanh đang đặt ra yêu cầu ngày càng cao đối với các doanh nghiệp logistics trong việc giảm thiểu tác động đến môi trường thông qua việc áp dụng các giải pháp như chuyển đổi số, sử dụng bao bì thân thiện với môi trường và triển khai công nghệ xanh trong vận tải, kho bãi. Tuy nhiên, để bắt kịp xu hướng này, doanh nghiệp phải đầu tư đáng kể về chi phí cho công nghệ, cơ sở hạ tầng và đào tạo nhân lực, từ đó làm gia tăng chi phí vận hành trong ngắn hạn.

Hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL) cũng chịu các tác động đáng kể trong xu hướng này. Trước hết, chi phí logistics có thể tăng lên do các khoản đầu tư vào hệ thống quản lý hiện đại, phương tiện vận tải tiết kiệm năng lượng hoặc vật liệu đóng gói xanh, dẫn đến giá dịch vụ LCL cũng có xu hướng tăng theo. Bên cạnh đó, việc thay đổi quy trình vận hành để đáp ứng tiêu chuẩn “xanh” có thể làm phát sinh thêm các bước kiểm soát, phân loại và xử lý hàng hóa, ảnh hưởng đến thời gian xử lý ban đầu.

Về dài hạn, logistics xanh lại mang lại nhiều lợi ích cho hoạt động nhập khẩu LCL. Việc ứng dụng công nghệ số giúp giảm sai sót chứng từ, tối ưu quy trình và nâng cao hiệu quả quản lý lô hàng nhỏ với số lượng lớn. Đồng thời, tối ưu vận tải và sử dụng tài nguyên hiệu quả giúp giảm chi phí nhiên liệu. Ngoài ra, việc tuân thủ các tiêu chuẩn môi trường còn giúp doanh nghiệp nâng cao uy tín, đáp ứng yêu cầu của đối tác quốc tế và mở rộng cơ hội hợp tác.

Như vậy, mặc dù logistics xanh có thể làm gia tăng chi phí trong ngắn hạn, nhưng về lâu dài lại góp phần nâng cao hiệu quả, tính bền vững và năng lực cạnh tranh của hoạt động nhập khẩu hàng lẻ trong ngành logistics.

3.1.1.5 Sự thay đổi các định luật và quy tắc về thương mại

Các quy định về kiểm tra chuyên ngành ngày càng được siết chặt như Nghị định 217/2025/NĐ – CP về hoạt động kiểm tra chuyên ngành, đặc biệt đối với các mặt hàng liên quan đến an toàn thực phẩm, kiểm dịch hay tiêu chuẩn chất lượng, khiến thời gian thông quan kéo dài và làm gia tăng chi phí lưu kho, lưu bãi.

Việt Nam tham gia nhiều hiệp định thương mại tự do như CPTPP, EVFTA hay RCEP đã mở ra cơ hội lớn cho hoạt động nhập khẩu và nguồn cung hàng hóa trở nên đa dạng hơn, qua đó thúc đẩy nhu cầu vận chuyển hàng lẻ. Tuy nhiên, các doanh nghiệp phải đáp ứng nghiêm ngặt các quy tắc xuất xứ và chuẩn bị đầy đủ chứng từ hợp lệ, làm gia tăng áp lực trong công tác kiểm soát hồ sơ.

Các quy định về minh bạch hóa và truy xuất nguồn gốc hàng hóa cũng đặt ra yêu cầu cao hơn đối với doanh nghiệp logistics trong việc quản lý dữ liệu và phối hợp thông tin với khách hàng. Ngoài ra, các quy định liên quan đến an ninh thương mại và quản lý rủi ro ngày càng chặt chẽ khiến hàng LCL có nguy cơ bị kiểm tra nhiều hơn do tính chất đa dạng hàng hóa, từ đó ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận.

Sự thay đổi của các quy định thương mại vừa tạo thuận lợi cho hoạt động nhập khẩu hàng lẻ, vừa đặt ra yêu cầu cao hơn về năng lực quản lý, tính chính xác và khả năng thích ứng của doanh nghiệp logistics.

3.1.2. Định hướng mục tiêu phát triển chung của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng trong thời gian tới

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng cạnh tranh mạnh mẽ, việc xây dựng định hướng phát triển phù hợp đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển bền vững của Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng . Để nâng cao năng lực cạnh tranh và mở rộng hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển, công ty định hướng tập trung vào ba mục tiêu chính gồm:

- Tăng doanh thu dịch vụ logistics
- Mở rộng thị trường nhập khẩu
- Nâng cao chất lượng dịch vụ.

3.1.2.1 Tăng doanh thu dịch vụ logistics

Để gia tăng doanh thu từ hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển, công ty cần triển khai nhiều giải pháp nhằm mở rộng nguồn khách hàng và tối ưu giá trị trên mỗi lô hàng. VFRACHT định hướng đẩy mạnh doanh thu từ hoạt động nhập khẩu hàng lẻ bằng đường biển thông qua việc mở rộng tệp khách hàng và đa dạng hóa dịch

vụ cung cấp. Công ty tập trung tìm kiếm thêm các doanh nghiệp vừa và nhỏ có nhu cầu nhập khẩu thường xuyên với khối lượng hàng không lớn, bởi đây là nhóm khách hàng phù hợp với mô hình vận chuyển LCL và có khả năng mang lại nguồn doanh thu ổn định. Bên cạnh hoạt động vận chuyển quốc tế, công ty cũng hướng đến việc phát triển thêm các dịch vụ logistics tích hợp như:

- Dịch vụ khai báo hải quan trọn gói
- Dịch vụ vận chuyển nội địa (door-to-door)
- Dịch vụ lưu kho, phân phối

Việc mở rộng chuỗi dịch vụ không chỉ giúp tăng doanh thu mà còn nâng cao mức độ gắn kết với khách hàng.

3.1.2.2 Mở rộng thị trường nhập khẩu

Song song với việc duy trì các thị trường truyền thống như Trung Quốc và Châu Âu, VFRACHT định hướng mở rộng hoạt động sang các thị trường tiềm năng trong khu vực Đông Nam Á như Thái Lan và Indonesia. Đây là những thị trường có tốc độ tăng trưởng thương mại nội khối cao, hoạt động thương mại điện tử phát triển mạnh và sở hữu nhiều lợi thế về vị trí địa lý đối với vận tải quốc tế. Với vị trí địa lý thuận lợi, các chính sách hỗ trợ và chi phí vận hành cạnh tranh trong khu vực cũng góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho công ty mở rộng hoạt động, nâng cao năng lực cạnh tranh và gia tăng hiệu quả kinh doanh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

Đồng thời, công ty cũng định hướng tăng cường hợp tác với các đại lý, forwarder quốc tế tại các thị trường mới nhằm đa dạng hóa nguồn hàng, mở rộng tuyến vận chuyển và giảm sự phụ thuộc vào một số tuyến cố định hiện nay. Ngoài ra, công ty hướng đến phát triển các gói dịch vụ chuyên biệt dành cho nhóm khách hàng kinh doanh online và thương mại điện tử, với đặc điểm là lô hàng nhỏ, tần suất nhập khẩu cao và yêu cầu thời gian giao nhận nhanh. Việc mở rộng thị trường và đa dạng hóa khách hàng sẽ góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh cũng như giảm thiểu rủi ro trong hoạt động logistics quốc tế.

3.1.2.3 Nâng cao chất lượng dịch vụ

Bên cạnh mục tiêu tăng trưởng doanh thu và mở rộng thị trường, VFRACHT xác định nâng cao chất lượng dịch vụ là định hướng phát triển trọng tâm nhằm giữ chân khách hàng và tạo lợi thế cạnh tranh lâu dài. Công ty định hướng tối ưu hóa quy trình xử lý lô hàng thông qua việc ứng dụng công nghệ trong quản lý dữ liệu, khai báo hải

quan và theo dõi tiến độ vận chuyển. Việc rút ngắn thời gian xử lý sẽ giúp nâng cao hiệu quả hoạt động và cải thiện trải nghiệm khách hàng.

Đồng thời, chú trọng nâng cao độ chính xác trong xử lý chứng từ nhằm hạn chế các sai sót trong khai báo hải quan, giảm nguy cơ phát sinh chi phí không cần thiết hoặc chậm trễ trong quá trình thông quan. Công ty cũng hướng đến tăng tính minh bạch trong cung cấp dịch vụ bằng cách thường xuyên cập nhật thông tin lô hàng cho khách hàng, giúp khách hàng dễ dàng theo dõi tiến độ và chủ động trong kế hoạch kinh doanh.

Ngoài yếu tố công nghệ và quy trình, VFRACHT xác định nguồn nhân lực là yếu tố quan trọng trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ. Công ty định hướng đào tạo đội ngũ nhân viên có chuyên môn nghiệp vụ logistics và hải quan vững vàng, đồng thời nâng cao kỹ năng giao tiếp và xử lý tình huống với khách hàng. Đặc biệt, bộ phận chăm sóc khách hàng sẽ được tăng cường đào tạo để hỗ trợ phản hồi, giải đáp thắc mắc và xử lý các vấn đề phát sinh liên quan đến lô hàng một cách nhanh chóng và hiệu quả.

Bên cạnh đó, công ty cũng hướng đến xây dựng hệ thống đánh giá chất lượng dịch vụ dựa trên phản hồi của khách hàng nhằm liên tục cải tiến quy trình và nâng cao mức độ hài lòng của khách hàng trong quá trình sử dụng dịch vụ.

3.2. Giải pháp hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng

Để nâng cao hiệu quả hoạt động và khắc phục những hạn chế còn tồn tại trong quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển, công ty VFRACHT cần triển khai các giải pháp phù hợp nhằm hoàn thiện quy trình nghiệp vụ, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và tăng cường ứng dụng công nghệ trong hoạt động quản lý.

3.2.1 Ứng dụng công nghệ, giảm thiểu thao tác thủ công trong quy trình

Trong thực tế hoạt động tại công ty, có thể nhận thấy rằng mặc dù quy trình đã có sự hỗ trợ của hệ thống điện tử, nhưng nhiều công đoạn vẫn mang tính thủ công như kiểm tra chứng từ, nhập liệu và trao đổi thông tin giữa các bộ phận. Điều này không chỉ làm tăng thời gian xử lý mà còn tiềm ẩn nguy cơ sai sót.

Để khắc phục vấn đề này, công ty cần từng bước ứng dụng công nghệ vào quản lý chứng từ như SAP hoặc Odoo vào bước 1 trong quy trình nhằm hỗ trợ tự động hóa quá trình xử lý chứng từ, bao gồm việc luân chuyển hồ sơ, phê duyệt chứng từ và đồng bộ dữ liệu giữa các phòng ban như kinh doanh, chứng từ và kế toán.

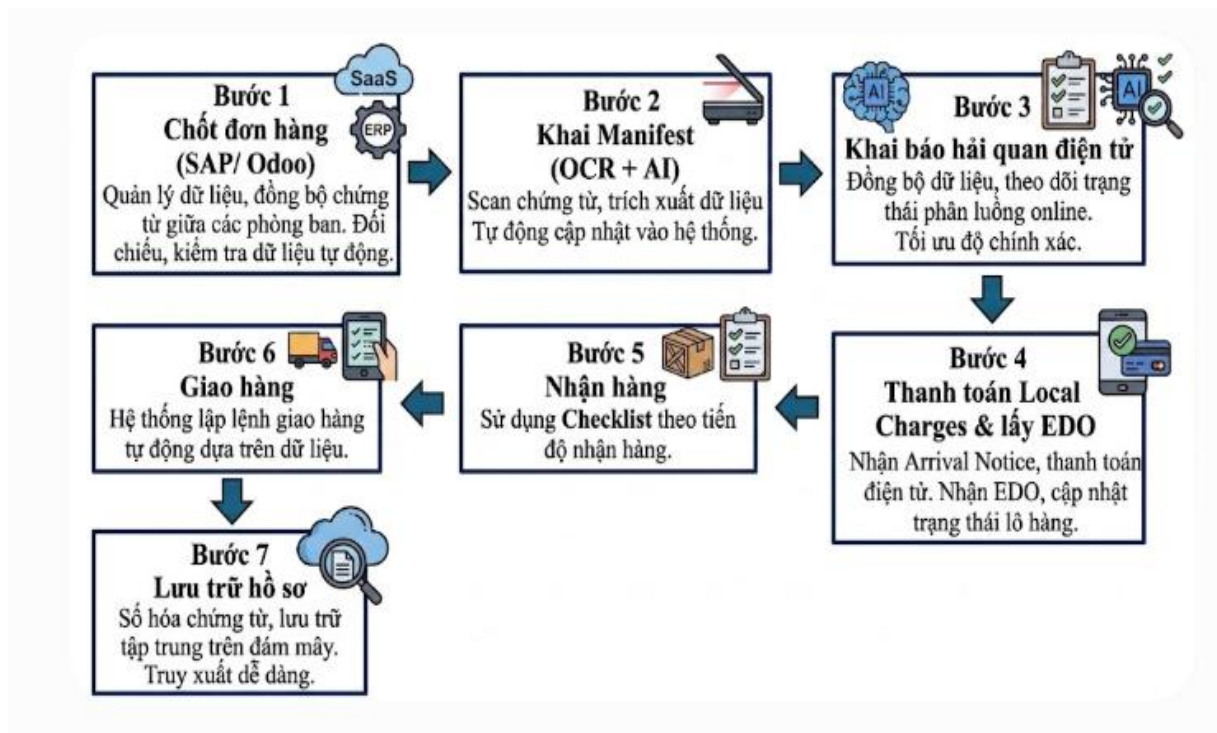
SAP là hệ thống quản trị doanh nghiệp tích hợp giúp quản lý dữ liệu tập trung, hỗ trợ theo dõi và xử lý chứng từ nhanh chóng. Cụ thể, DHL - một công ty dẫn đầu toàn cầu trong lĩnh vực logistics và dịch vụ chuyển phát, cũng đã triển khai các giải pháp SAP để tối ưu hóa hoạt động và nâng cao khả năng logistics của mình. Trong khi Odoo là phần mềm quản lý linh hoạt, phù hợp với doanh nghiệp vừa và nhỏ nhờ khả năng tích hợp nhiều chức năng như kế toán, kho vận và quản lý khách hàng trên cùng một nền tảng.

Việc sử dụng các phần mềm quản lý này có thể giúp giảm đáng kể sai sót do nhập liệu thủ công, rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ và nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các phòng ban. Đồng thời, dữ liệu được đồng bộ và lưu trữ tập trung cũng giúp doanh nghiệp dễ dàng kiểm tra, truy xuất chứng từ và nâng cao khả năng kiểm soát quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL.

Đặc biệt, công nghệ nhận diện ký tự quang học (OCR) kết hợp với trí tuệ nhân tạo (AI) giúp tự động quét và nhận diện thông tin từ các chứng từ scan như Invoice, Bill of lading hoặc Packing list. Công nghệ này có khả năng trích xuất dữ liệu và tự động cập nhật vào hệ thống mà không cần nhập liệu thủ công, đồng thời hỗ trợ kiểm tra và đối chiếu thông tin giữa các chứng từ. Nhờ đó, công ty có thể giảm đáng kể thời gian xử lý hồ sơ, hạn chế lỗi đánh máy và nâng cao tính chính xác trong quản lý dữ liệu. Qua đó, có thể giảm thiểu sai sót trong quá trình nhập liệu thủ công, hạn chế tình trạng thất lạc hoặc sai lệch thông tin trong bước 2 và bước 3 của quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL.

Ngoài ra, việc sử dụng check-list điện tử cho từng lô hàng là một giải pháp thiết thực. Mỗi lô hàng sẽ có một danh sách các bước cần thực hiện, từ đó giúp nhân viên kiểm soát tiến độ và hạn chế bỏ sót công việc. Khi triển khai thực hiện các giải pháp trên, công ty có thể giảm đáng kể tỷ lệ sai sót trong chứng từ, đồng thời rút ngắn thời gian xử lý mỗi lô hàng.

Sau khi ứng dụng các công nghệ vào các bước, quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển sẽ thay đổi như sau:



Hình 3.1: Sơ đồ quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển khi ứng dụng các công nghệ mới.

Chi tiết về sự thay đổi và ưu điểm trong từng bước của quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển:

Bước 1: Chốt đơn hàng (Ứng dụng công nghệ SAP/ Odoo)

- Sự thay đổi: Thay vì tạo hồ sơ giấy và trao đổi thủ công, thông tin lô hàng được nhập vào hệ thống quản lý (Odoo/SAP dạng SaaS để tối ưu chi phí). Dữ liệu sẽ lập tức được đồng bộ cho cả bộ phận kinh doanh, chứng từ và kế toán.
- Ưu điểm: Hệ thống sẽ tự động tạo ra một Check-list điện tử cho lô hàng này, gán nhiệm vụ cho từng nhân sự phụ trách để bám sát tiến độ.

Bước 2: Khai Manifest (Ứng dụng OCR + AI)

- Sự thay đổi: Nhân viên không còn phải gõ lại từng dòng thông tin. Công nghệ OCR kết hợp AI sẽ tự động quét, nhận diện và trích xuất dữ liệu từ các chứng từ scan (như Bill of Lading, Packing List).
- Ưu điểm: Dữ liệu trích xuất được tự động đẩy vào form khai Manifest trên hệ thống, rút ngắn thời gian thao tác và hạn chế lỗi do đánh máy sai.

Bước 3: Khai báo hải quan nhập khẩu (Ứng dụng OCR + AI)

- Sự thay đổi: Tương tự như Bước 2, AI hỗ trợ kiểm tra và đối chiếu thông tin giữa Commercial Invoice, Packing List và Bill of Lading.

- Ưu điểm: Phát hiện các điểm sai lệch trước khi truyền tờ khai, giúp hồ sơ thông quan nhanh chóng, hạn chế tối đa rủi ro thất lạc hay sai lệch thông tin với cơ quan hải quan.

Bước 4: Thanh toán Local Charges và lấy EDO

- Sự thay đổi: Yêu cầu thanh toán được luân chuyển nội bộ thông qua phần mềm. Kế toán nhận lệnh và phê duyệt online nhanh chóng.
- Ưu điểm: Tăng tốc độ nhận Lệnh giao hàng điện tử (EDO) mà không cần cầm chứng từ giấy chạy giữa các phòng ban. Nhân viên hoàn thành bước này trên Check-list điện tử.

Bước 5: Nhận hàng

- Sự thay đổi: Thông qua Check-list điện tử, kiểm tra thông tin về số lượng, khối lượng hàng hóa. Thanh toán tự động
- Ưu điểm: Quá trình nhận hàng diễn ra một cách nhanh chóng, giúp tiết kiệm thời gian.

Bước 6: Giao hàng

- Sự thay đổi: Hệ thống tự động Lập lệnh giao hàng.
- Ưu điểm: Tiết kiệm thời gian, mọi phòng ban liên quan đều có thể theo dõi tiến độ lô hàng theo thời gian thực mà không sợ bỏ sót công việc

Bước 7: Lưu trữ hồ sơ (Số hóa tập trung)

- Sự thay đổi: Mọi file scan, hóa đơn, tờ khai đều đã được lưu trữ tự động trên nền tảng đám mây của phần mềm quản lý ngay từ Bước 1 đến Bước 6.
- Ưu điểm: Dữ liệu được quản lý tập trung, giúp công ty dễ dàng truy xuất, tra cứu lại chứng từ bất kỳ lúc nào, tránh rủi ro thất lạc hồ sơ.

Công ty VFRACHT không nhất thiết phải đầu tư các hệ thống có chi phí cao ngay từ đầu, mà có thể lựa chọn các giải pháp phần mềm dạng dịch vụ dạng SaaS (mô hình cung cấp phần mềm qua internet, trong đó người dùng không cần cài đặt hay mua bản quyền trọn gói, mà chỉ cần đăng ký và sử dụng thông qua trình duyệt web) nhằm tối ưu chi phí. Việc triển khai theo từng giai đoạn, kết hợp sử dụng các nền tảng miễn phí sẽ giúp doanh nghiệp giảm đáng kể chi phí đầu tư ban đầu, đồng thời vẫn đảm bảo hiệu quả trong quản lý chứng từ.

3.2.2 Rút ngắn thời gian xử lý lô hàng

Thời gian xử lý lô hàng là yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ và sự hài lòng của khách hàng, việc rút ngắn thời gian không chỉ giúp công ty nâng cao năng lực cạnh tranh mà còn giảm thiểu chi phí phát sinh. Trước hết, cần ưu tiên xử lý chứng từ trước khi hàng cập cảng. Việc chuẩn bị đầy đủ hồ sơ từ sớm giúp quá trình khai báo hải quan diễn ra nhanh chóng và hạn chế tình trạng chờ đợi.

Công ty cần phối hợp chặt chẽ với kho CFS để nắm bắt kế hoạch dỡ hàng, phân hàng và giao hàng. Việc trao đổi thông tin sớm giúp tránh tình trạng ùn tắc và chậm trễ. Công ty có thể áp dụng chính sách KPI thời gian, thực hiện các công việc trong thời gian cụ thể được đặt ra.

- Thời gian kiểm tra chứng từ: ≤ 4 giờ
- Thời gian khai báo hải quan: ≤ 1 ngày
- Thời gian lấy D/O: ≤ 0.5 ngày

Những chỉ tiêu này được xây dựng dựa trên khả năng cải thiện quy trình khi ứng dụng công nghệ số vào hoạt động logistics. Cụ thể, việc sử dụng các phần mềm quản lý logistics như SAP, Odoo hoặc hệ thống khai báo hải quan điện tử giúp đồng bộ dữ liệu chứng từ giữa các phòng ban, tự động kiểm tra thông tin và hạn chế sai sót thủ công. Nhờ đó, thời gian kiểm tra chứng từ có thể rút ngắn xuống còn khoảng 2–4 giờ.

Đối với hoạt động khai báo hải quan, việc áp dụng chữ ký số, truyền dữ liệu điện tử và kết nối trực tiếp với hệ thống VNACCS/VCIS giúp công ty thực hiện khai báo từ xa, giảm thời gian xử lý xuống còn trong vòng 1 ngày đối với các lô hàng luồng xanh hoặc luồng vàng đơn giản.

Việc xây dựng KPI dựa trên khả năng ứng dụng công nghệ mới không chỉ mang tính khả thi mà còn tạo cơ sở để công ty đánh giá hiệu quả làm việc của nhân viên, kiểm soát tiến độ xử lý lô hàng và từng bước tối ưu hóa quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển.

3.2.3 Xây dựng ma trận quản lý rủi ro trong quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển

Trong quá trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển, Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng phải đối mặt với nhiều rủi ro phát sinh ở các khâu như xử lý chứng từ, khai báo hải quan, nhận hàng tại kho CFS. Những rủi ro này không chỉ ảnh

hưởng đến thời gian giao nhận hàng hóa mà còn làm phát sinh chi phí, giảm hiệu quả hoạt động và ảnh hưởng đến uy tín của công ty đối với khách hàng.

Ma trận quản lý rủi ro được xây dựng nhằm đánh giá mức độ ảnh hưởng và khả năng xảy ra của từng rủi ro trong quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển. Việc xây dựng ma trận quản lý rủi ro là cần thiết nhằm giúp công ty VFRACHT chủ động nhận diện, kiểm soát và hạn chế các sự cố có thể xảy ra trong quá trình thực hiện quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL bằng đường biển.

Việc chấm điểm các thang đo trong ma trận quản lý rủi ro được xây dựng dựa trên mức độ thường xuyên xảy ra của rủi ro trong thực tế hoạt động nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển và mức độ ảnh hưởng của rủi ro đó đến chi phí, thời gian xử lý lô hàng và chất lượng dịch vụ của công ty. Ma trận được lập ra theo các tiêu chí:

Về thang đo đánh giá:

- + Khả năng xảy ra: Thấp (1) – Trung bình (2) – Cao (3)
- + Mức độ ảnh hưởng: Thấp (1) – Trung bình (2) – Cao (3)
- + Mức độ rủi ro = Khả năng xảy ra $\times$ Mức độ ảnh hưởng

Về phân loại mức độ rủi ro:

- 1 – 3: Rủi ro thấp $\rightarrow$ Theo dõi định kỳ
- 4 – 6: Rủi ro trung bình/cao $\rightarrow$ Cần kiểm soát thường xuyên
- 7 – 9: Rủi ro rất cao $\rightarrow$ Ưu tiên xử lý và phòng ngừa ngay

Dưới đây là bảng ma trận được lập ra theo các tiêu chí trên:

STT	Rủi ro	Khả năng xảy ra	Mức độ ảnh hưởng	Mức độ rủi ro	Mức ưu tiên	Biện pháp kiểm soát
1	Sai sót chứng từ nhập khẩu	3	3	9	Rất cao	Ứng dụng phần mềm quản lý chứng từ, kiểm tra chéo dữ liệu
2	Chậm khai báo hải quan	3	3	9	Rất cao	Chuẩn bị hồ sơ trước ETA, áp dụng khai báo điện tử, ứng dụng công nghệ.
3	Chậm lấy D/O	2	2	4	Trung bình	Thanh toán phí sớm, sử dụng D/O điện tử.

4	Phát sinh phí lưu kho, lưu bãi	3	2	6	Cao	Đẩy nhanh xử lý chứng từ và thông quan bằng cách sử dụng phần mềm công nghệ.
5	Sai mã HS Code	2	3	6	Cao	Đào tạo nghiệp vụ và cập nhật quy định hải quan thường xuyên.
6	Tàu đến chậm	3	2	6	Cao	Theo dõi lịch tàu và chủ động thông báo khách hàng.
7	Hàng hóa hư hỏng	2	3	6	Cao	Kiểm tra quy trình đóng gói hàng chặt chẽ, mua bảo hiểm hàng hóa.
8	Khiếu nại khách hàng do giao hàng chậm	2	2	4	Trung bình	Cập nhật tiến độ lô hàng thường xuyên.

Bảng 3.1: Ma trận quản lý rủi ro trong quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng.

Qua ma trận quản lý rủi ro có thể thấy rằng quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty VFRACHT vẫn tồn tại nhiều rủi ro có mức độ ảnh hưởng cao, đặc biệt tập trung ở các khâu xử lý chứng từ, khai báo hải quan và thời gian giao nhận hàng hóa. Đây đều là những công đoạn tác động trực tiếp đến tiến độ giao hàng, chi phí logistics cũng như mức độ hài lòng của khách hàng.

Trong đó, các rủi ro như sai sót chứng từ và chậm khai báo hải quan được đánh giá ở mức rất cao do khả năng xảy ra lớn và có thể gây phát sinh nhiều chi phí như lưu kho, lưu bãi hoặc chậm giao hàng. Ngoài ra, các rủi ro liên quan đến thất lạc hàng hóa, tàu đến chậm và khiếu nại khách hàng cũng cần được công ty quan tâm kiểm soát thường xuyên.

Từ kết quả ma trận cho thấy công ty cần ưu tiên ứng dụng công nghệ số vào quản lý chứng từ, khai báo hải quan điện tử và theo dõi tiến độ lô hàng nhằm giảm thiểu sai

sót thủ công và nâng cao hiệu quả xử lý nghiệp vụ. Đồng thời, việc xây dựng hệ thống KPI thời gian và tăng cường phối hợp giữa các bộ phận sẽ giúp VFRACHT chủ động kiểm soát rủi ro và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

3.2.4 Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực

Chất lượng nguồn nhân lực đóng vai trò quan trọng đến năng suất lao động và chất lượng dịch vụ của công ty, nhằm khắc phục hạn chế về trình độ chuyên môn của nhân viên, công ty cần chú trọng hơn đến công tác đào tạo và phát triển nhân sự. Công ty VFRACHT cần có các giải pháp như:

Xây dựng chương trình đào tạo định kỳ cho từng bộ phận về nghiệp vụ khai báo hải quan, phân loại mã HS, xác định trị giá tính thuế và các quy định pháp luật liên quan. Các hoạt động đào tạo có thể được triển khai dưới nhiều hình thức linh hoạt, chẳng hạn như mời chuyên gia bên ngoài giảng dạy, liên kết với các đơn vị đào tạo uy tín hoặc tổ chức đào tạo nội bộ với sự hướng dẫn của các nhân sự có kinh nghiệm lâu năm.

Sắp xếp các nhân viên có kinh nghiệm hướng dẫn và đào tạo nhân viên mới nhằm rút ngắn thời gian thích nghi. Thiết lập chính sách đãi ngộ phù hợp nhằm thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao, đặc biệt là lực lượng lao động trẻ có khả năng thích ứng nhanh với công nghệ, ngoại ngữ và kiến thức mới. Đồng thời, việc xây dựng lộ trình phát triển nghề nghiệp cùng với cơ hội thăng tiến rõ ràng, sẽ góp phần quan trọng trong việc giữ chân đội ngũ nhân viên có năng lực.

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

3.3.1 Về nhân lực

Nhân lực là yếu tố cốt lõi quyết định sự thành công của mọi giải pháp. Doanh nghiệp cần xây dựng đội ngũ nhân sự có chuyên môn cao và kỹ năng thực tiễn tốt. Công ty cần tổ chức các chương trình đào tạo nâng cao nghiệp vụ về hải quan, logistics, Incoterms, và các quy định pháp luật liên quan. Việc đào tạo cần kết hợp giữa lý thuyết và thực hành để đảm bảo hiệu quả. Tổ chức các buổi training định kỳ nhằm cập nhật kiến thức mới và chia sẻ kinh nghiệm thực tế. Ngoài ra, cần khuyến khích nhân viên tự học và tham gia các khóa đào tạo bên ngoài.

Việc chuẩn hóa quy trình làm việc là cần thiết để đảm bảo tính thống nhất và giảm sai sót. Doanh nghiệp cần xây dựng các SOP (Standard Operating Procedures) – Quy trình vận hành tiêu chuẩn được sử dụng để đảm bảo rằng các hoạt động trong một tổ

chức được thực hiện một cách nhất quán và hiệu quả. SOP giúp giảm thiểu sai sót, nâng cao chất lượng công việc và tạo điều kiện cho việc đào tạo nhân viên mới.

Bên cạnh đó, công ty nên xây dựng đội ngũ chuyên về hàng lẻ (LCL) với sự phân công rõ ràng về nhiệm vụ và trách nhiệm. Nhằm nâng cao chất lượng và hiệu quả công việc.

3.3.2. Về công nghệ

Công nghệ là công cụ hỗ trợ quan trọng giúp công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng tăng hiệu quả hoạt động, tiết kiệm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng khả năng cạnh tranh.

Công ty cần đầu tư phần mềm quản lý logistics (TMS, WMS) để quản lý toàn bộ quy trình từ chứng từ đến vận chuyển. Các hệ thống này giúp tự động hóa nhiều công đoạn và giảm thiểu sai sót. Việc kết nối với hệ thống VNACCS giúp cho các nhân viên thực hiện khai báo hải quan điện tử nhanh chóng và chính xác. Đồng thời, cần đào tạo nhân viên sử dụng thành thạo hệ thống này.

Ứng dụng số hóa chứng từ, công ty nên chuyển đổi từ chứng từ giấy sang chứng từ điện tử để tiết kiệm chi phí và thời gian. Cần xây dựng hệ thống quản lý dữ liệu tập trung (Data Management System) - hệ thống lưu trữ và quản lý tất cả dữ liệu của tổ chức tại một vị trí duy nhất, giúp dễ dàng tiếp cận, kiểm tra và sử dụng dữ liệu trong suốt quá trình làm việc. Việc áp dụng phần mềm này làm tăng cường về tính minh bạch và kiểm soát thông tin, quản lý và bảo vệ dữ liệu hiệu quả hơn.

3.3.3. Về tài chính

Tài chính là điều kiện đảm bảo để triển khai các giải pháp một cách hiệu quả. Công ty cần phân bổ ngân sách hợp lý cho việc đầu tư công nghệ, đặc biệt là các hệ thống phần mềm quản lý. Bên cạnh đó, cần dự phòng chi phí cho hoạt động đào tạo nhân sự nhằm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Việc tối ưu chi phí vận hành cũng là một yếu tố quan trọng, công ty cần rà soát và cắt giảm các khoản chi không cần thiết.

Công ty VFRACHT cũng có thể tìm kiếm các nguồn vốn hỗ trợ chuyển đổi số từ các tổ chức trong và ngoài nước nhằm giảm áp lực tài chính và thúc đẩy quá trình hiện đại hóa. Công ty có thể tiếp cận nhiều chương trình hỗ trợ chuyển đổi số từ các cơ quan nhà nước như Chương trình hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa chuyển đổi số (SMEdx), Quỹ Phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa (SMEDF), hay các đề án phát triển logistics theo Quyết định 200/QĐ-TTg, quỹ NATIF.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh hoạt động thương mại quốc tế và ngành logistics ngày càng phát triển, nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển đang trở thành phương thức vận chuyển phù hợp đối với các doanh nghiệp có nhu cầu nhập hàng với khối lượng nhỏ nhằm tối ưu chi phí và nâng cao tính linh hoạt trong hoạt động kinh doanh. Tuy nhiên, do đặc thù phải thực hiện gom hàng, tách hàng và xử lý qua nhiều khâu trung gian nên quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL thường phát sinh nhiều rủi ro liên quan đến thời gian, chi phí và chất lượng dịch vụ.

Thông qua đề tài “Quy trình nhập khẩu hàng lẻ (LCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng (VFRACHT)”, khóa luận đã hệ thống hóa được cơ sở lý luận về hoạt động nhập khẩu hàng lẻ bằng đường biển, đồng thời phân tích thực trạng quy trình nhập khẩu LCL tại công ty. Qua quá trình nghiên cứu cho thấy công ty đã xây dựng được quy trình nghiệp vụ tương đối đầy đủ, đảm bảo thực hiện đúng các quy định hải quan và đáp ứng nhu cầu giao nhận hàng hóa của khách hàng.

Bên cạnh những kết quả đạt được, quy trình nhập khẩu hàng lẻ tại công ty vẫn còn tồn tại một số hạn chế như xử lý chứng từ còn mang tính thủ công, thời gian xử lý một số công đoạn còn chậm, khả năng phối hợp giữa các bộ phận chưa đồng bộ và vẫn phát sinh các rủi ro như sai sót chứng từ, chậm thông quan hay phát sinh chi phí lưu kho, lưu bãi. Những hạn chế này ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

Từ thực trạng trên, khóa luận đã đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng lẻ LCL tại Công ty VFRACHT như tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý chứng từ và khai báo hải quan, xây dựng hệ thống KPI thời gian cho từng công đoạn, nâng cao trình độ nghiệp vụ nhân viên và xây dựng hệ thống quản lý rủi ro trong hoạt động nhập khẩu. Các giải pháp này góp phần nâng cao hiệu quả xử lý lô hàng, giảm chi phí phát sinh và cải thiện chất lượng dịch vụ logistics của công ty.

Mặc dù đã cố gắng hoàn thiện đề tài, song do hạn chế về kiến thức và kinh nghiệm nên khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót nhất định. Em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp từ quý thầy cô để đề tài được hoàn thiện hơn.

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1: SALES CONTRACT

SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM Independence – Freedom - Happiness CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập – Tự do – Hạnh phúc -----o0o-----	
SALES CONTRACT No: 2710/2025/HDMB/THM-UGOOD	
- Pursuant to Civil Laws of Socialist Republic of Vietnam has been approved on 24th November, 2015 and valid from 01st January, 2017; <i>Căn cứ Bộ Luật Dân sự của Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam đã được thông qua ngày 24/11/2015 và có hiệu lực từ ngày 01/01/2017;</i> - Pursuant to Commercial Laws of Socialist Republic of Việt Nam has been approved on 14th June, 2005 and valid from 01st January, 2006; <i>Căn cứ Luật Thương mại của Nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam đã được thông qua ngày 14/06/2005 và có hiệu lực từ ngày 01/01/2006;</i> - Pursuant to demand, ability and both parties agreement. <i>Căn cứ nhu cầu, khả năng và sự thoả thuận giữa hai bên</i> Today, 27th October 2025, we are: <i>Hôm nay, ngày 27 tháng 10 năm 2025, chúng tôi gồm :</i>	
<u>Buyer (Party A):</u> NEW GENERATION ENTERTAINMENT JOINT STOCK COMPANY	
<u>Bên Mua (Bên A):</u> 	
Representative: Mr. DAO MANH HUNG	Position: General Director
<i>Đại diện: Ông ĐÀO MẠNH HÙNG</i>	<i>Chức vụ: Tổng Giám đốc</i>
Address: No am.	
Địa chỉ: Số 25 Nam.	
Telephone: + 48	
Điện thoại: +8 	
Tax code: 0104898204	
Mã số thuế: 	

PHỤ LỤC 2: COMMERCIAL INVOICE

BEIJING U GOOD CONSTRUCTION TECHNOLOGY CORPORATION
1-4-3018, NO.A143, XIZHIMENWAI STREET, XICHENG DISTRICT, BEIJING, CHINA
TEL: 0086-15010556710

COMMERCIAL INVOICE

TO: N [REDACTED]
ADD: N [REDACTED]

INV. NO: BJ20251126
DATE: 26th Nov 2025

CONTRACT NO: 2710/2025/HDMB/THM-UGOOD on 27th Oct 2025
FROM: SHANGHAI, CHINA

PAYMENT TERM: BY T/T
TO: DANANG PORT, VIETNAM

NO.	MARKS	PRODUCT NAME	DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY	UNIT	UNIT PRICE EXW (USD)	AMOUNT (USD)
1	NEW GENERATION ENTERTAINMENT JSC, VIETNAM	Electric Chain Hoist	DHP 7.5T, 6M	10	Set	\$ 157,52	1.575,20
2		Cable	4*0.75*6M	30	Pcs	\$ 4,22	126,60
3		Jack	85*30cm Alu	20	Pcs	\$ 0,84	16,80
4		Main Control Cabinet	WJD-E1S 380V, 50Hz, 0.55Kw 580*360*150mm	2	Pcs	\$ 160,34	320,68
5		Sub Control Cabinet	WJD-E1S 380V, 50Hz, 0.55Kw 280*230*130mm	50	Pcs	\$ 72,15	3.607,50
	TOTAL (EXW)			112,00			5.646,78
	EXW CHARGES+FREIGHT FEE						225,67
	TOTAL (C&F DANANG)						5.872,45

In words: Five thousand eight hundred seventy two Us Dollars and forty five Cents.
Country of origin: CHINA

BEIJING U GOOD CONSTRUCTION
TECHNOLOGY CORPORATION

北京优固汇恒工程技术有限公司
Beijing U Good Construction Technology Corporation

薛

BEIJING U GOOD CONSTRUCTION TECHNOLOGY CORPORATION 1-4-3010, NO.14143, XIJIAHUIWAI STREET, XICHENG DISTRICT, BEIJING, CHINA TEL: 0086-15010556710												
COMMERCIAL INVOICE												
TO:		INV. NO: BJ20251119										
ADD:		DATE: 19th Nov 2025										
CONTRACT NO: 2710X205HDMB/TH-M-UGOOD on 27th Oct 2025						PAYMENT TERM BY T/T						
FROM: SHANGHAI, CHINA						TO: DANANG PORT, VIETNAM						
MARK	PRODUCT NAM	DESCRIPTION C GOODS	QUANT	UN	UNIT PRN (USD)	AMOUNT (USD)	PHOTO	HS code	Tên tiếng việt			
1	NEW GENERATION ENTERTAINM ENT JSC, VIETNAM	Electric Chain Hoist	DHP 7.5T, 6M	10	Set	\$ 157.52	1,575.20	84254910	84251100	Pa lăng xích chạy bằng điện, mã sản phẩm DHP, trọng lượng nâng 7.5T, chiều cao nâng 6M. Hàng mới 100%		
2		Cable	4*0.75*6M	30	Pcs	\$ 4.22	126.60	85444297	85444297	Dây cáp điện đồng 4 lõi, mỗi lõi có tiết diện 0.75 mm2, bọc cách điện bằng cao su, có đầu lắp với đầu nối điện, điện áp 380V, không dùng cho viễn thông. Hàng mới 100%		
3		Jack	85*30cm Alu	20	Pcs	\$ 0.84	16.80	853676169390	85369039 nếu trên 16A	Đầu cắm (gồm 4 lõi) bằng nhôm, đồng điện..., điện áp ..., kích thước: 85*30cm, dùng để cắm vào tủ điện. Hàng mới 100%		
4		Main Control Cabinet	WJD-E1S 380V, 50Hz, 0.55Kw 580*360*150mm	2	Pcs	\$ 160.34	320.68	85371039	85371039	Tủ điện chính, mã sản phẩm WJD-E1S, nguồn điện: 380V-50Hz, công suất 0.55kw, kích thước: 580*360*150mm. Hàng mới 100%		
5		Sub Control Cabinet	WJD-E1S 380V, 50Hz, 0.55Kw 280*230*130mm	50	Pcs	\$ 72.15	3,607.50	85371039	85371039	Tủ điện phụ, mã sản phẩm WJD-E1S, nguồn điện: 380V-50Hz, công suất 0.55kw, kích thước: 280*230*130mm. Hàng mới 100%		
TOTAL			112.00			5,646.78						
In words: Five thousand six hundred forty six Us Dollars and seventy eight Cents.												
Country of origin: China												
BEIJING U GOOD CONSTRUCTION TECHNOLOGY CORPORATION												

PHỤ LỤC 3: BILL OF LADING

Shipper [Redacted] DISTRICT, BEIJING, CHINA		B/L No QPSE5111696			
Consignee [Redacted] CITY, VIETNAM TAX CODE: 0106898204 ATTN: MS HOAI TEL: +84-349589815		COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING			
Notify Party NEW GENERATION ENTERTAINMENT JOINT STOCK COMPANY ADDRESS: NO.255 HOANG HOA THAM STREET, NGOC HA WARD, HANOI CITY, VIETNAM TAX CODE: 0106898204 ATTN: MS HOAI TEL: +84-349589815		Received by the Carrier, the Goods as specified below in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding. The particulars given below as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier. In WITNESS whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated below, the same being accomplished the other(s), if any, to be void, if required by the Carrier. One (1) original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or delivery order.			
Pre-carriage by	Place of Receipt				
Ocean Vessel WAN HAI 292 V. 5059	Port of Loading SHANGHAI				
Port of Discharge DANANG	Port of Delivery DANANG	Final Destination (for the Merchant's reference only)			
Marks and Numbers NEW GENERATION ENTERTAINMENT_JSC, VIETNAM	No. of Pkgs. of Units 3 PACKAGES	Description of Goods & Packages ELECTRIC CHAIR RD1ST 842511 CONTROL CABINET 853710 JACK 853690 CABLE 854442 ****CS03.DS@GLOBELINKVN.COM TEL (+84-236) 3840000/3840397 FAX (+84-236) 3817946	Gross weight 1745.00KGS	Measurement 1.65TCBM	
		TELEX RELEASE			
		SHIPPED ON BOARD DATE: DEC 08, 2025			
TOTAL NUMBER OF PACKAGES OR UNITS (IN WORDS)		SAY TOTAL: THREE PACKAGES ONLY			
Freight and Charges VHSU5091289/WHA2527928/404C	Revenue Tons	Rate CPS-CPS	Per FREIGHT PREPAID	Prepaid	Collect
Freight and Charges		Number of Original B/L(s)		Place and Date of Issue SHANGHAI DEC 08, 2025	
FOR DELIVERY OF GOODS PLEASE APPLY TO GLOBELINK (VIETNAM) FORWARDING COMPANY LIMITED OFFICE NO. 3, 25TH FL, PEARL PLAZA TOWER, 561A DIEN BIEN PHU, THANH MY TAY WARD, BD CHI MINH CITY, VIETNAM TAX CODE: 0318794918 EMAIL FOR IMPORT: CS03.DS@GLOBELINKVN.COM ; CS03-					

PHỤ LỤC 4: ORIGINAL

Original					
1. Products consigned from (Exporter's business name, address, country) [Redacted] NA			Serial No.: CCPIT02002250020522 Reference No.: 02251410200010874 ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM E  THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (Country) See Overleaf Notes		
2. Products consigned to (Consignee's name, address, country) N A V [Redacted] CITY,					
3. Means of transport and route (as far as known) FROM SHANGHAI CHINA TO DANANG VIET NAM BY SEA Departure date DEC.08,2025 Vessel's name / Aircraft etc. WAN HAI 292 V. S059 Port of Discharge DANANG VIET NAM			4. For Official Use ☐ Preferential Treatment Given ☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s) Signature of Authorised Signatory of the Importing Party		
5. Item number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number in six digit code)	8. Origin criteria (see Overleaf Notes)	9. Gross weight or net weight or other quantity, and value (FOB) only when RVC criterion is applied	10. Number, date of Invoices
1	NEW GENERATION ENTERTAINMENT JSC, VIETNAM	ELECTRIC CHAIN HOIST DHP HS Code:842511	PE	10 SETS	BJ20251126 NOV.26,2025
2		CABLE 4*0.75*6M HS Code:854442	PE	30 PIECES	
3		JACK 85*30CM HS Code:853690	PE	20 PIECES	
4		MAIN CONTROL CABINET WJD-E1S HS Code:853710	PE	2 PIECES	
5		SUB CONTROL CABINET WJD-E1S HS Code:853710 TOTAL:THREE (3) PACKAGES ONLY. ***	PE	50 PIECES	
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct, that all the products were produced in [Redacted] CHINA (Country) and that they comply with the origin requirements specified for these products in the Rules of Origin for the ACFTA for the products exported to VIET NAM (Importing Country) [Signature] BEIJING, CHINA DEC.09,2025 Place and date, signature of authorized signatory			12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.  ADDRESS: Section A, Floor 2, 1 West 3rd Ring-South Road, Fengtai District, Beijing 100165 FAX: TEL:010-55560590 BEIJING, CHINA DEC.10,2025 Place and date, signature and stamp of certifying authority		
13. ☐ Issued Retroactively ☐ Exhibition ☐ Movement Certificate ☐ Third Party Invoicing					

PHỤ LỤC 5: GIẤY BÁO NHẬN HÀNG



GOBELINK (VIETNAM) FORWARDING COMPANY LIMITED

PEARL PLAZA, 25TH FL, 561A DIEN BIEN PHU STR., WARD 25, BINH THANH DIST., HCM CITY, VIETNAM

Tel : 0236.384 00 00
Email : cs01.dn@globelinkvn.com;
cs02.dn@globelinkvn.com;
cs03.dn@globelinkvn.com;
Website : www.globelinkvn.com

Số (No.)
IBK131251200035

GIẤY BÁO NHẬN HÀNG (ARRIVAL NOTICE)

Tp.Đà Nẵng
12-Dec-2025

Lô hàng theo vận đơn số (Cosigned under Bs/L No): HBL : QPSE5111696

Trên tàu (Carried on the Vessel) : WAN HAI 292

Chuyến (Voyage): S059

Đi từ cảng (POL): SHANGHAI

Dự kiến ngày đến (ETA): 16/12/2025

Dự kiến cập cảng (POD): TIEN SA, DA NANG, VN

Nơi giao hàng (Delivery place): DANALOG - 34CEC01

Người gửi (Shipper): ION

Sẽ được giao cho (Delivery to):

CITY, VIETNAM.
TAX CODE: 0104896204

Số Container/Số Seal (Container No./Seal No.)	Số Lượng (Quantity)	Mô tả hàng hóa (Desc. of goods)	Trọng lượng / Thể tích (Weight/Volume)
A PART OF 1 X 40HC WHSU5091289/40HC/WHA2527928	3 PACKAGES	AS PER BILL	1745 KGS / 1.657 CBM

Lưu ý (Important Notes):

- Quý khách sẽ nhận D/O 1 ngày sau khi tàu tới (You will take D/O 1 day after vessel arrival date).
- Khi đến nhận D/O quý khách vui lòng xuất trình: (The following documents are presented in the exchange of D/O)
- + SURRENDERED
- + 1 giấy giới thiệu (recommendation Letter).
- + Giấy CMND (Identification Card)
- + Khách hàng thuộc Khu Chế Xuất phải xuất trình giấy đăng ký kinh doanh có sao y của công ty.
- Xin quý khách liên hệ với công ty chúng tôi trước khi sắp xếp phương tiện xuống kho lấy hàng nhằm tránh những chi phí phát sinh không mong muốn.

LOẠI		ĐƠN GIÁ	THÀNH TIỀN
❑ PHÍ BỐC XẾP HÀNG VÀO KHO (LOCAL-CFS CHGS)	/R/T+8% VAT	27.00 USD	712.935
❑ PHÍ XẾP DỠ HÀNG HÓA TẠI CẢNG (TERMINAL HANDLING CHARGES)	/R/T+8% VAT	20.00 USD	528.100
❑ PHÍ CÂN BẰNG CONTAINER (CONTAINER IMBALANCE CHARGE)	/R/T+8% VAT	18.00 USD	475.290
❑ PHÍ CHỨNG TỬ HÀNG NHẬP (LOCAL-DELIVERY ORDER FEE)	/SET+8% VAT	75.00 USD	1.980.375
❑ PHÍ DỊCH VỤ LÂM HÀNG (LOCAL- HANDLING FEES)	/SET+8% VAT	80.00 USD	2.112.400
❑ PHỤ PHÍ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG (LOW SULPHUR SURCHARGE)	/R/T+8% VAT	5.00 USD	132.025
Tổng cộng	(Các phí trên đã bao gồm VAT)		7.903.599

- Giá trên chỉ là giá tạm tính, sẽ thay đổi phụ thuộc vào ngày ra hoá đơn.

Email kế toán xuất hoá đơn: Mrs Hà acctg.dn@globelinkvn.com

- Đối với cước và Exwork, nếu thanh toán tiền mặt thì áp dụng thuế GTGT

- Quý khách vui lòng liên hệ bộ phận hàng nhập Ms.Lan -cs01.dn@globelinkvn.com;

Ms Thuý Anh- cs03.dn@globelinkvn.com – SĐT 0236.384 0000 (106) để biết thêm chi tiết

Tên Công ty : CÔNG TY TNHH GOBELINK (VIETNAM) FORWARDING

SỐ TÀI KHOẢN (VND): 168 168 168

NGÂN HÀNG: MSB - CHI NHÁNH HỒ CHÍ MINH

PHỤC LỤC 6: TRÍCH TRANG ĐẦU TỜ KHAI HẢI QUAN

Đơn xác nhận nội dung tờ khai hàng hóa nhập khẩu in thử			
Số tờ khai	107796889320	Số tờ khai đầu tiên	0779688932
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Mã phân loại kiểm tra		Mã loại hình	A11 3 [4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	CKCDANANG	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai	537
Ngày đăng ký		Mã bộ phận xử lý tờ khai	00
Người nhập khẩu		Ngày thay đổi đăng ký	
Mã		Thời hạn tái nhập/tái xuất	
Tên			
Mã bưu chính	846423		
Địa chỉ			
Số điện thoại	02422429648		
Người ủy thác nhập khẩu			
Mã			
Tên			
Người xuất khẩu			
Mã			
Tên			
Mã bưu chính			
Địa chỉ		STREET, XICHENG DISTRICT	
Mã nước	CH	CHINA	
Người ủy thác xuất khẩu			
Đại lý Hải quan		Mã nhân viên Hải quan	
Số vận đơn		Địa điểm lưu kho	34CEC01
1 0812250PSE5111696		Địa điểm dỡ hàng	VNFDA
2		Địa điểm xếp hàng	CNSHA
3		Phương tiện vận chuyển	9999
4			WAN HAI 292 V.S059
5		Ngày hàng đến	16/12/2025
Số lượng	3 PK	Ký hiệu và số hiệu	
Tổng trọng lượng hàng (Gross)	1.745 KGM	Ngày được phép nhập kho đầu tiên	
Số lượng container		Mã vận bán pháp quy khác	M0
Số hóa đơn	A-BJ20251126		
Số tiếp nhận hóa đơn điện tử			
Ngày phát hành	26/11/2025		
Phương thức thanh toán	KC		
Tổng trị giá hóa đơn	A-EXW-USD-	5.646,78	
Tổng trị giá tính thuế		153.676.144,0499	
Tổng hệ số phân bổ trị giá		5.646,78 -	
Mã kết quả kiểm tra nội dung			
Giấy phép nhập khẩu			
1 VB02 - 29947	-	3	-
4	-		
Mã phân loại khai trị giá			
Khai trị giá tổng hợp	-	-	
Các khoản điều chỉnh			
Phí vận chuyển	A-USD-	225,67	
Phí bảo hiểm	D--	-	
Mã tên	Mã phân loại	Trị giá khoản điều chỉnh	Tổng hệ số phân bổ
1	-	-	
2	-	-	
3	-	-	
4	-	-	
5	-	-	
Chỉ tiết khai trị giá			
08122025#8. PTTT: T/T. Phí giao hàng thực tế C&F 5872,45 USD - Phí hàng 5646,78 USD + Quốc biển và EXW 225,67 USD. Hợp đồng mua bán: 2710/2025/HDMB/THM-UGOOD ngày 27.10.2025			
Tên sắc thuế	Tổng tiền thuế	Số dòng tổng	
1 V Thuế GTGT	12.294.092 VND	5	
2	VND		Tổng tiền thuế phải nộp
3	VND		12.294.092 VND
4	VND		Số tiền bảo lãnh
5	VND		Tỷ giá tính thuế USD
6	VND		26.169
			Mã xác định thời hạn nộp thu
			0
			Người nộp thuế
			1

PHỤ LỤC 7: DANH SÁCH HÀNG HÓA ĐỦ ĐIỀU KIỆN QUA KHU VỰC GIÁM SÁT
HẢI QUAN

Chi cục Hải quan khu vực XII
Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng



Ngày 17 tháng 12 năm 2025

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

1. Chi cục hải quan giám sát: Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng - 34CEC01: CFS LOGISTICS DN - 3

2. Đơn vị XNK:

3. Mã số thuế:

4. Số tờ khai: 107796889320

5. Trạng thái tờ khai: Thông quan

9. Số quản lý hàng hóa : 081225QPSE5111696
6. Ngày tờ khai: 15/12/2025 - 16/12/2025

7. Loại hình: Nhập kinh doanh tiêu dùng

8. Luồng: Vàng

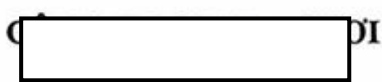
STT	SỐ LƯỢNG HÀNG (1)	TỔNG TRỌNG LƯỢNG HÀNG (2)	LƯỢNG HÀNG HÓA THỰC TẾ QUA KHU VỰC GIÁM SÁT HẢI QUAN (3)	XÁC NHẬN CỦA CÔNG CHỨC HẢI QUAN (4)
1	3 PACKAGE	1745 Kilogram		

Kết xuất dữ liệu lúc: 17/12/2025 03:51 PM

Ghi chú:

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

PHỤ LỤC 8: GIẤY GIỚI THIỆU



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

Số: 01 /GGT-THM

Hà Nội, ngày 18 tháng 12 năm 2025

GIẤY GIỚI THIỆU

Công Ty Cổ Phần Vui Chơi Thể Hệ Mới trân trọng giới thiệu:

Ông/Bà:.....

Chức vụ:Nhân viên.....

Được cử đến:khe.....Dana log.....

Về việc:Nhập hàng.....

Đề nghị Quý cơ quan tạo điều kiện để Ông/Bà:.....

hoàn thành nhiệm vụ

Giấy này có giá trị đến hết ngày 31/12/2025.

Nơi nhận:

Như trên;

Lưu: P.HCNS.



TỔNG GIÁM ĐỐC

Dào Mạnh Hùng

PHỤ LỤC 9: LỆNH GIAO HÀNG (D/O)



**GLOBELINK (VIETNAM) FORWARDING COMPANY
LIMITED**

PEARL PLAZA, 25TH FL, 561A DIEN BIEN PHU STR., WARD 25, BINH THANH
DIST., HCM CITY, VIETNAM

Tel : 0236.384 00 00
Email : cs01.dn@globelinkvn.com;
cs02.dn@globelinkvn.com;
cs03.dn@globelinkvn.com;
Website : www.globelinkvn.com

**LỆNH GIAO HÀNG
(DELIVERY ORDER)**

Số (No.) : ICS131251200005 / IBK131251200035

Lô hàng theo vận đơn số (Cosigned under Bs/L No): **HBL: QPSE5111696**

Trên tàu (Carried on the Vessel) : **WAN HAI 292** Chuyến (Voyage): **S059**
Đi từ cảng (POL): **SHANGHAI** Nơi giao hàng (Delivery place): **DANALOG - 34CEC01
- DA NANG**

Dự kiến cập cảng (POD): **TIEN SA, DA NANG, VN**

Dự kiến ngày đến (ETA): **17/12/2025**

Sẽ được giao cho (Delivery to):

Số Container / Số Seal (Container/Seal No.)	Số lượng (Quantity)	Mô tả hàng hóa (Desc. of goods)	Trọng lượng / Thể tích (Weight/Volume)
A PART OF 1 X40'HC WHSU5091289/40HC/WHA2527928	3 PACKAGES	AS PER BILL	1745.000 KGS 1.6570 CBM

Ký nhận lệnh giao hàng
(D/O Receiver's Signature)

TL. Giám Đốc
Trưởng phòng Chứng Từ
(Authorized Signature)

Họ và tên:
Số điện thoại:
MST:

ALL BUSINESS TRANSACTIONS ARE IN ACCORDANCE WITH OUR STANDARD TRADING CONDITION

PHỤ LỤC 10: GIẤY CHỨNG NHẬN HỢP QUY

GIẤY CHỨNG NHẬN HỢP QUY

Số: VIC/25.HQ/11.01.1217

Chứng nhận lô hàng:

PA LĂNG ĐIỆN

1. Tên hàng hóa theo khai báo : Pa lăng xích chạy bằng điện, hàng mới 100%
 2. Số lượng : 10 Cái
 3. Năm chế tạo : 2025
 4. Nhà chế tạo : Great Mechanical (Dalian) Co., Ltd – Trung Quốc
 5. Mã hiệu/ Số chế tạo : DHP7.5/ (Chi tiết nêu tại phụ lục của giấy chứng nhận này)
 6. Thông số kỹ thuật :
 - Tải trọng nâng: 7,5 tấn
 - Chiều cao nâng: 6,0 mét
 7. Thuộc lô hàng nhập khẩu theo khai báo :
 - Hợp đồng số : 2710/2025/HDMB/THM-UGOOD ngày: 27/10/2025
 - Hóa đơn số : BJ20251126 ngày: 26/11/2025
 - Vận đơn số : QPSE5111696 ngày: 08/12/2025
 - Tờ khai hàng hóa nhập khẩu số : 107796889320 ngày: 15/12/2025
 8. Doanh nghiệp nhập khẩu :
- Phù hợp với các yêu cầu quy định tại : QCVN 7:2012/BLĐTBXH (theo Thông tư số 05/2012/TT-BLĐTBXH ngày 30/3/2012)
Được phép sử dụng dấu hợp quy (CR) và theo hướng dẫn tại Phụ lục 1-Thông tư 28/2012/TT-BKHCN ngày 12/12/2012
- Phương thức đánh giá : Phương thức 7 (Theo thông tư số 28/2012/TT-BKHCN ngày 12/12/2012; thông tư 02/2017/TT-BKHCN ngày 31/03/2017 và Thông tư số 06/2020/TT-BKHCN ngày 10/12/2020 của Bộ Khoa học và Công nghệ)
- Ngày cấp giấy chứng nhận : 29/12/2025

Tp. Đà Nẵng, ngày 29 tháng 12 năm 2025

PHÊ DUYỆT

Nơi nhận:

- Khách hàng (2 bản)
- Lưu P.CN



PHÓ GIÁM ĐỐC
Nguyễn Phi Hùng

PHỤ LỤC 11: GIẤY KIỂM TRA CHẤT LƯỢNG HÀNG HÓA NHẬP KHẨU

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

ĐĂNG KÝ KIỂM TRA
NHÀ NƯỚC VỀ CHẤT LƯỢNG HÀNG HOÁ NHẬP KHẨU

Kính gửi: Sở Nội Vụ thành phố Đà Nẵng

Người nhập khẩu: CÔNG TY CỔ PHẦN MỸ THUẬT ĐÀ NẴNG

Địa chỉ: 255

Điện thoại: 02422 429 648

Fax:

Đăng ký kiểm tra chất lượng lô hàng hoá sau:

SỞ NỘI VỤ THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG
ĐĂNG KÝ NHẬP KHẨU
Số: 29947
Ngày: 10/12/25
Chuyến:
Số và ký hiệu HS:

Số TT	Tên hàng hoá, nhãn hiệu, kiểu loại	Đặc tính kỹ thuật	Xuất xứ, nhà sản xuất	Khối lượng/ số lượng	Cửa khẩu nhập	Thời gian nhập
1	Palăng xích bằng điện, tải trọng 7,5 Tấn, mã sản phẩm DHP	- Tải trọng: 7,5 Tấn - Chiều cao nâng tiêu chuẩn: 6 Mét	Trung Quốc	10 bộ	Đà Nẵng	Tháng 12/2025

Địa chỉ tập kết hàng hóa: 02 đường Phạm Văn Đồng, Phường An Hải, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Hồ sơ nhập khẩu gồm:

- ☐ Hợp đồng (Contract) số: 2710/2025/HDMB/THM-UGOOD ngày 27 tháng 10 năm 2025.
☐ Danh mục hàng hoá (Packing list): Theo hoá đơn (Invoice) số BJ20251126 ngày 26/11/2025
☐ Giấy chứng nhận hợp quy hoặc Giấy chứng nhận chất lượng lô hàng hoá nhập khẩu hoặc Giấy giám định chất lượng lô hàng hoá nhập khẩu: do Tổ chức chứng nhận cấp ngày..../.../..... tại:
☐ Giấy chứng nhận Hệ thống quản lý (nếu có) số: do Tổ chức chứng nhận cấp ngày..../.../..... tại:
☐ Hoá đơn (Invoice) số: BJ20251126 ngày 26/11/2025
☐ Vận đơn (Bill of Lading) số: QPSE5111696 ngày 08 tháng 12 năm 2025
☐ Tờ khai hàng hoá nhập khẩu số:
☐ Giấy chứng nhận xuất xứ C/O (nếu có) số:
☐ Giấy chứng nhận lưu hành tự do CFS (nếu có) số:
☐ Ảnh hoặc bản mô tả hàng hoá, mẫu nhãn hàng hoá nhập khẩu, nhãn phụ (nếu nhãn chính chưa đủ nội dung theo quy định).

Chúng tôi xin cam đoan và chịu trách nhiệm về tính hợp lệ, hợp pháp của các nội dung đã khai báo nêu trên về hồ sơ của lô hàng hóa nhập khẩu, đồng thời cam kết chất lượng lô hàng hóa nhập khẩu phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật QCVN 7: 2012/BLĐTBXH

Hà Nội, ngày 08 tháng 12 năm 2025

NGƯỜI NHẬP KHẨU

(Ký tên, đóng dấu)



TỔNG GIÁM ĐỐC

Đào Mạnh Hùng

SỞ NỘI VỤ THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

Vào sổ đăng ký số: 29947

Đà Nẵng, ngày 11 tháng 12 năm 2025

(Đại diện Cơ quan kiểm tra ký tên, đóng dấu)



KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC

Nguyễn Thị Thu Hương

PHỤ LỤC 12: PACKING LIST

BEIJING U GOOD CONSTRUCTION TECHNOLOGY CORPORATION
1-4-3018, NO.A143, XIZHIMENWAI STREET, XICHENG DISTRICT, BEIJING, CHINA
TEL: 0086-15010556710

PACKING LIST

TO:
ADD:

INV. NO: BJ20251126
DATE: 26th Nov 2025

CONTRACT NO:
FROM: SHANGHAI, CHINA

PAYMENT TERM: BY T/T
TO: DANANG PORT, VIETNAM

No.	Marks	Product name	Descriptions	Quantity	Unit	Total packages	Measure M3	Total weight KGS
1	NEW GENERATION ENTERTAINMENT JSC, VIETNAM	Electric Chain Hoist	DHP 7.5T, 6M	10	Set	1	0,700	1.510,00
2		Sub Control Cabinet	WJD-E1S 380V, 50Hz, 0.55Kw 580*360*150mm	32	Pcs	1	0,480	125,00
3		Sub Control Cabinet	WJD-E1S 380V, 50Hz, 0.55Kw 280*230*130mm	18	Pcs	1	0,477	110,00
4		Main Control Cabinet	WJD-E1S 380V, 50Hz, 0.55Kw 280*230*130mm	2	Pcs			
5		Cable	4*0.75*6M	30	Pcs			
6		Jack	85*30cm Alu	20	Pcs			
TOTAL						3	1,657	1.745,00

MADE IN CHINA

北京优固汇恒工程技术有限公司
Beijing U Good Construction Technology Corporation
BEIJING U GOOD CONSTRUCTION TECHNOLOGY CORPORATION
薛飞

PHỤ LỤC 13: HÌNH ẢNH HÀNG HÓA



TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Giáo trình Nghiệp vụ ngoại thương - THS.Trần Quang Vũ
2. Giáo trình Vận tải Quốc tế và Giao nhận Hải quan - PGS. TS. Trịnh Thị Thu Hương
3. Giáo trình Kỹ thuật ngoại thương -PGS.TS. Đoàn Thị Hồng Vân
4. Giáo trình Vận tải và giao nhận trong ngoại thương - GS.TS. Nguyễn Hồng Đàm
5. Giáo trình Hàng hóa và bảo hiểm trong vận tải quốc tế -TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ
6. Giáo trình LOGISTICS – Đại học Kinh Tế Quốc Gia Hà Nội
7. Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015
8. Luật thương mại Việt Nam 2005
9. Công văn 8444/CHQ-GSQL năm 2026 về việc hướng dẫn thủ tục hải quan theo Thông tư 121/2025/TT-BTC
10. Công văn 5615/CHQ-GSQL năm 2026 về việc khai bổ sung thông tin người nhập khẩu trên tờ khai xuất khẩu
11. [Báo cáo Chỉ số Thương mại điện tử Việt Nam 2026](#)
12. Báo cáo logistics Việt Nam 2025–2026
13. [Bộ Công Thương](#)

