

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

**QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XUẤT KHẨU NGUYÊN
CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BỘ TUYẾN VIỆT NAM -
CAMPUCHIA TẠI CÔNG TY TNHH CAVI EXPRESS – CHI
NHÁNH ĐÀ NẴNG**

SINH VIÊN THỰC HIỆN : MAI THỊ MỸ

MÃ SỐ SINH VIÊN : 2254050133

KHÓA HỌC : 2022 – 2026

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

**QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XUẤT KHẨU NGUYÊN
CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BỘ TUYẾN VIỆT NAM -
CAMPUCHIA TẠI CÔNG TY TNHH CAVI EXPRESS – CHI
NHÁNH ĐÀ NẴNG**

Giảng viên hướng dẫn : PGS. TS. Nguyễn Thị Như Liêm
Sinh viên thực hiện : Mai Thị Mỹ
Khóa học : 2022 – 2026
Lớp : 22LC3

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 10 tháng 02 năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2025 – 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên : Mai Thị Mỹ
- Chuyên ngành : Logistics và quản trị chuỗi cung ứng
- Trình độ đào tạo : Đại học
- Khóa luận : 2022 -2026

2. Tên đề tài khóa luận tốt nghiệp

“QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XUẤT KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BỘ TUYẾN VIỆT NAM – CAMPUCHIA TẠI CÔNG TY TNHH CAVI EXPRESS – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG”

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- PGS. TS. Nguyễn Thị Như Liêm

6. Ngày giao nhiệm vụ làm khóa luận tốt nghiệp

- 02/03/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận tốt nghiệp

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

Đà Nẵng, ngày 10 tháng 02 năm 2026

MẪU ĐƠN KHAI BÁO SỬ DỤNG AI

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

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

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

1. Khai báo sử dụng AI

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

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

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

- **Các công cụ AI đã sử dụng:**
 - Chat GPT
 - Gemini
- **Mục đích sử dụng AI:**
 - Hỗ trợ tham khảo, chỉnh sửa và hoàn thiện nội dung khóa luận.
 - Gợi ý cách trình bày, diễn đạt văn phong học thuật và hệ thống hóa ý tưởng nghiên cứu.
 - Hỗ trợ tìm kiếm, định hướng các nguồn dữ liệu
- **Các phần cụ thể có sự hỗ trợ của AI:**
 - Chương 1: Hỗ trợ tìm kiếm, tra cứu và cập nhật các quy định pháp luật, văn bản liên quan đến đề tài.
 - Chương 2: Hỗ trợ chỉnh sửa cách trình bày quy trình, diễn đạt phần phân tích thực trạng.
 - Chương 3: Hỗ trợ gợi ý bố cục, diễn đạt nội dung định hướng phát triển
- **Tôi xác nhận rằng tôi đã xem xét kỹ lưỡng và xác thực tất cả nội dung do AI tạo ra về tính chính xác, tính nguyên bản và sự phù hợp**
 - ☒ **Có**

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

Tôi chịu trách nhiệm hoàn toàn về nội dung của bài nộp này và xác nhận rằng AI chỉ được sử dụng như một công cụ hỗ trợ, không phải là tác giả chính cho bài làm của tôi.

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

Cam kết

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

Chữ ký: _____ Ngày: 30/05/2026

LỜI CẢM ƠN

Trong suốt quá trình học tập và thực hiện khóa luận tốt nghiệp với đề tài: “Quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia tại Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng”, em đã nhận được rất nhiều sự quan tâm, giúp đỡ và hỗ trợ từ quý thầy cô, doanh nghiệp cùng gia đình và bạn bè.

Trước hết, em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến quý thầy cô Trường Đại học Kiến Trúc Đà Nẵng, đặc biệt là quý thầy cô thuộc Khoa kinh tế và bộ môn Logistics và Quản trị chuỗi cung ứng đã tận tình giảng dạy, truyền đạt những kiến thức quý báu và tạo điều kiện thuận lợi cho em trong suốt quá trình học tập tại trường.

Đặc biệt, em xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến Giảng viên hướng dẫn PGS.TS Nguyễn Thị Như Liêm đã luôn tận tình hướng dẫn, góp ý và hỗ trợ em trong suốt quá trình thực hiện và hoàn thiện khóa luận tốt nghiệp này.

Em cũng xin chân thành cảm ơn Ban lãnh đạo cùng toàn thể anh/chị nhân viên Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng đã nhiệt tình hỗ trợ, cung cấp thông tin thực tế và tạo điều kiện thuận lợi để em có cơ hội tìm hiểu, học hỏi và hoàn thành quá trình thực tập cũng như nghiên cứu đề tài.

Cuối cùng, em xin gửi lời cảm ơn đến gia đình, bạn bè và những người thân đã luôn động viên, hỗ trợ em trong suốt quá trình học tập và hoàn thành khóa luận.

Mặc dù đã cố gắng hoàn thiện đề tài bằng tất cả sự nỗ lực của bản thân, tuy nhiên do hạn chế về thời gian, kiến thức và kinh nghiệm thực tế nên khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được sự đóng góp ý kiến từ quý thầy cô để đề tài được hoàn thiện hơn.

Em xin chân thành cảm ơn!



CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

NHẬN XÉT CỦA ĐƠN VỊ THỰC TẬP

1. Thông tin chung

- Họ tên sinh viên : Mai Thị Mỹ
- Trường : Đại học Kiến Trúc Đà Nẵng
- Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- MSSV : 2254050133
- Đơn vị thực tập : Công Ty TNHH CAVI EXPRESS
- Vị trí thực tập : Thực tập sinh Kinh Doanh

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

Thái độ làm việc tích cực và cần thận.
Mỹ có ý thức kỉ luật tốt và hòa đồng với tập thể.
Học hành tốt và hòa đồng với tập thể.

Người nhận xét

(Ghi rõ họ và tên, ký và đóng dấu)

Đam.

Tô Thị Diễm.

MỤC LỤC

DANH MỤC BẢNG BIỂU	ix
DANH MỤC HÌNH ẢNH	x
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT	xi
PHẦN MỞ ĐẦU	xiii
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XUẤT KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BỘ	1
1.1. Khái Quát Về Giao Nhận Hàng Xuất Khẩu FCL Bằng Đường Bộ	1
1.1.1. Khái niệm về xuất khẩu hàng hóa	1
1.1.2. Khái niệm và đặc điểm của dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất khẩu	1
1.1.3. Vai trò và chức năng của người giao nhận	2
1.1.4. Đặc điểm của vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường bộ	3
1.1.5. Khái niệm và đặc điểm của hàng nguyên container (FCL)	4
1.2. Quy Trình Giao Nhận Hàng Xuất Khẩu Nguyên Container Bằng Đường Bộ	5
1.2.1. Khái niệm, vai trò và các bên tham gia trong quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container bằng đường bộ	5
1.2.2. Nội dung quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ	7
1.2.2.1. Bước 1: Tiếp nhận và kiểm tra thông tin lô hàng	8
1.2.2.2. Bước 2: Báo giá và ký hợp đồng dịch vụ	9
1.2.2.3. Bước 3: Chuẩn bị chứng từ xuất khẩu	9
1.2.2.4. Bước 4: Điều xe và chuẩn bị container	10
1.2.2.5. Bước 5: Đóng hàng và niêm phong container	10
1.2.2.6. Bước 6: Khai báo và thông quan hải quan	11
1.2.2.7. Bước 7: Vận chuyển và giao hàng	12
1.2.2.8. Bước 8: Hoàn thiện và lưu trữ hồ sơ	13
1.3. Các Quy Định Pháp Lý Và Hệ Thống Chứng Từ Liên Quan	13
1.3.1. Các quy định pháp lý	14
1.3.2. Hệ thống chứng từ	16
KẾT LUẬN CHƯƠNG I	19
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XUẤT KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY TNHH CAVI EXPRESS - CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG	20

2.1. Tổng Quan Về Trụ Sở Chính Và Chi Nhánh Đà Nẵng	20
2.1.1. Giới thiệu khái quát về Trụ sở chính.....	20
2.1.2. Giới thiệu về Chi nhánh Đà Nẵng.....	21
2.1.2.1. <i>Lịch sử hình thành và phát triển</i>	21
2.1.2.2. <i>Lĩnh vực/sản phẩm kinh doanh</i>	22
2.1.2.3. <i>Tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi</i>	22
2.1.2.4. <i>Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ</i>	23
2.1.2.5. <i>Mối quan hệ phối hợp giữa Chi nhánh Đà Nẵng và Trụ sở chính TP. HCM</i>	26
2.1.3. Các nguồn lực của doanh nghiệp ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh.....	26
2.1.3.1. <i>Cơ sở vật chất</i>	26
2.1.4.2. <i>Nguồn nhân lực</i>	28
2.1.4.3. <i>Nguồn lực tài chính</i>	29
2.2. Thực Trạng Hoạt Động Kinh Doanh Và Vận Tải Tuyến Việt Nam – Campuchia.....	31
2.2.1. Phân tích các lĩnh vực kinh doanh, cơ cấu doanh thu, thị trường, khách hàng và đối thủ cạnh tranh	31
2.2.2. Kết quả hoạt động kinh doanh	32
2.2.3. Tình hình kinh doanh vận tải hàng hóa xuất khẩu container bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia.	35
2.3. Thực Trạng Quy Trình Giao Nhận Hàng Xuất Khẩu FCL Bằng Đường Bộ Tuyến Việt Nam – Campuchia Tại Công Ty TNHH Cavi Express – Chi Nhánh Đà Nẵng.....	37
2.3.1. Tiếp nhận và xử lý yêu cầu khách hàng	38
2.3.2. Báo giá và ký hợp đồng dịch vụ.....	41
2.3.3. Chuẩn bị bộ chứng từ xuất khẩu	44
2.3.4. Điều xe và chuẩn bị vỏ container.....	46
2.3.5. Tổ chức đóng hàng và niêm phong container	47
2.3.6. Khai báo và thông quan hải quan xuất khẩu	50
2.3.7. Vận chuyển và giao hàng tại nước nhập khẩu	52
2.3.8. Hoàn tất hồ sơ và lưu trữ chứng từ	54
2.4. Đánh Giá Quy Trình	55
2.4.1. Ưu nhược điểm.....	55
2.4.2. Nguyên nhân	57

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2	59
CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XUẤT KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY TNHH CAVI EXPRESS - CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG	60
3.1. Định Hướng Và Mục Tiêu Phát Triển Của Chi Nhánh Đà Nẵng	60
3.1.1. Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh	60
3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển của Công ty Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng trong giai đoạn 2026 – 2030	63
3.2. Giải Pháp Hoàn Thiện Quy Trình Giao Nhận	65
3.2.1. Giải pháp 1 hoàn thiện nội dung tiếp nhận và xử lý thông tin lô hàng	65
3.2.2. Giải pháp 2 hoàn thiện nội dung báo giá và ký kết hợp đồng dịch vụ	66
3.2.3. Giải pháp 3 hoàn thiện nội dung chuẩn bị bộ chứng từ xuất khẩu	68
3.2.4. Giải pháp 4 hoàn thiện nội dung khai báo và thông quan xuất khẩu	70
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3	72
KẾT LUẬN CHUNG.....	73
PHỤC LỤC	74
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	83

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.1. Các loại chứng từ chính trong giao nhận xuất khẩu đường bộ.	17
Bảng 2.1. Lĩnh vực và dịch vụ kinh doanh của chi nhánh Đà Nẵng Cavi Express.....	22
Bảng 2.2. Chức năng và nhiệm vụ của bộ phận tại chi nhánh Đà Nẵng.....	25
Bảng 2.3. Cơ sở vật chất và trang thiết bị tại chi nhánh Cavi Express Đà Nẵng	27
Bảng 2.4. Thực trạng nguồn nhân lực tại Chi nhánh Đà Nẵng Công ty Cavi Express .	28
Bảng 2.5. Tình hình nguồn lực tài chính công ty Cavi Express giai đoạn 2023 – 2025	30
Bảng 2.6. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh Công ty TNHH Cavi Express giai đoạn 2023 – 2025.	32
Bảng 2.7. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh Chi nhánh Đà Nẵng Công ty TNHH Cavi Express giai đoạn 2023 – 2025.	33
Bảng 2.8. Cơ cấu doanh thu theo hoạt động vận tải bằng đường bộ tại chi nhánh Đà Nẵng giai đoạn 2023-2025	35
Bảng 2.9. Nội dung thu thập thông tin hàng hóa Cavi Express	39
Bảng 2.10. Thống kê số lượng yêu cầu của khách hàng về hàng (FCL) tại Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng năm 2025	40
Bảng 2.11. Thống kê hiệu quả chốt đơn đối với hàng FCL tuyến Campuchia tại Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng năm 2025.....	43
Bảng 2.12. Tình hình xử lý và sai sót chứng từ xuất khẩu FCL tại Cavi Express Đà Nẵng năm 2025.....	44
Bảng 2.13. Tình hình điều xe tại Cavi Express Đà Nẵng năm 2025.....	47
Bảng 2.14. Số liệu kết quả đóng hàng tại Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng năm 2025	48
Bảng 2.15. Tình hình thông quan hải quan xuất khẩu FCL theo luồng tại Cavi Express Đà Nẵng năm 2025	50
Bảng 2.16. Tình hình vận chuyển và giao hàng FCL tại Cavi Express Đà Nẵng năm 2025	53
Bảng 2.17. Tình hình quyết toán và lưu trữ hồ sơ FCL tại Cavi Express Đà Nẵng năm 2025	54

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1. Sơ đồ mối quan hệ phối hợp giữa người giao nhận và các bên liên quan trong quy trình giao nhận hàng xuất bằng đường bộ.	6
Hình 1.2. Sơ đồ quy trình giao nhận hàng xuất khẩu FCL nguyên bằng đường bộ.....	8
Hình 2.1. Logo Công ty TNHH Cavi Express.....	20
Hình 2.2. Sơ đồ cơ cấu tổ chức chi nhánh Đà Nẵng	24
Hình 2.3. Sơ đồ quy trình giao nhận hàng xuất khẩu bằng đường bộ tuyến Việt Nam - Campuchia tại Chi nhánh Đà Nẵng Cavi Express.....	37
Hình 2.4. Giao diện phần mềm quản lý nội bộ của công ty cavi Express.....	40
Hình 2.5. Cơ cấu giá và biên độ giá sàn và trần.....	42
Hình 2.6. Đóng hàng vào container.....	48
Hình 2.7. Giao diện đăng kí tờ khai xuất khẩu trên hệ thống vnaccs/vcis	50

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

Từ Viết Tắt	Thuật Ngữ Tiếng Anh	Nghĩa Tiếng Việt
FCL	Full Container Load	Hàng nguyên container
FIATA	Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilaimés	Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế
FWD	Forwarder	Người giao nhận
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
ISO	International Organization for Standardization	Tổ chức Tiêu chuẩn hóa Quốc tế
3PL	Third Party Logistics	Logistics bên thứ ba
HS Code	Harmonized System Code	Mã số hàng hóa xuất nhập khẩu
CRM	Customer Relationship Management	Quản lý quan hệ khách hàng
CI	Commercial Invoice	Hóa đơn thương mại
PL	Packing list	Phiếu đóng gói
C/O	Certificate of Origin	Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa
POD	Proof of Delivery	Biên bản xác nhận giao hàng
AFAFIST	ASEAN Federation of Forwarders Associations	Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận ASEAN
ICC	International Chamber of Commerce	Phòng Thương mại Quốc tế

Từ Viết Tắt	Thuật Ngữ Tiếng Anh	Nghĩa Tiếng Việt
FCA	Free Carrier	Giao cho người chuyên chở
CPT	Carriage Paid To	Cước phí trả tới
DAP	Delivered At Place	Giao hàng tại nơi đến
CO.,LTD	Company Limited	Công ty trách nhiệm hữu hạn
KPI	Key Performance Indicator	Chỉ số đánh giá hiệu quả công việc
EIR	Equipment Interchange Receipt	Phiếu giao nhận container
LCL	Less than Container Load	Hàng lẻ
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership	Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực
GMS	Greater Mekong Subregion	Chương trình hợp tác tiểu vùng Mê Kông mở rộng
ADB	Asian Development Bank	Ngân hàng phát triển Châu Á
SEC	Southern Economic Corridor	Hàng lang kinh tế phía Nam
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
SEZ	Special Economic Zone	Khu kinh tế đặc biệt

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính Cấp Thiết Của Đề Tài

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, hoạt động xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và các quốc gia trong khu vực, đặc biệt là Campuchia, đang không ngừng phát triển. Tuyến vận tải đường bộ Việt Nam – Campuchia đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối chuỗi cung ứng khu vực nhờ ưu điểm về chi phí hợp lý, thời gian vận chuyển linh hoạt và phù hợp với nhiều loại hàng hóa. Trong đó, hình thức vận chuyển hàng nguyên container (FCL) ngày càng được các doanh nghiệp ưu tiên lựa chọn nhằm đảm bảo an toàn hàng hóa và tối ưu hiệu quả logistics.

Tuy nhiên, thực tế cho thấy quy trình giao nhận hàng xuất khẩu FCL bằng đường bộ trên tuyến này vẫn còn tồn tại nhiều bất cập như sự phụ thuộc vào thủ tục hải quan hai nước, thời gian xử lý kéo dài, chi phí phát sinh khó kiểm soát và sự phối hợp chưa đồng bộ giữa các bên liên quan. Những hạn chế này không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành của doanh nghiệp mà còn làm giảm năng lực cạnh tranh trong bối cảnh thị trường logistics ngày càng khốc liệt.

Đối với Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng, hoạt động giao nhận hàng xuất khẩu tuyến Việt Nam – Campuchia là một trong những mảng dịch vụ trọng tâm. Việc nghiên cứu, đánh giá và hoàn thiện quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container bằng đường bộ không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả vận hành, giảm thiểu rủi ro mà còn góp phần cải thiện chất lượng dịch vụ và gia tăng sự hài lòng của khách hàng.

Xuất phát từ những lý do trên, việc lựa chọn đề tài “*Quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia tại Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng*” là cần thiết cả về mặt lý luận và thực tiễn, góp phần đề xuất các giải pháp hoàn thiện quy trình, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics.

2. Mục Tiêu Nghiên Cứu

- **Mục tiêu tổng quát:** Nghiên cứu và đề xuất giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container bằng đường bộ tuyến Campuchia – Việt Nam tại Công ty TNHH CAVI Express – Chi nhánh Đà Nẵng.
- **Mục tiêu cụ thể:**

- Hệ thống hóa cơ sở lý luận về quy trình giao nhận hàng xuất khẩu FCL bằng đường bộ
- Phân tích thực trạng quy trình tại chi nhánh Đà Nẵng
- Đánh giá ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân
- Đề xuất giải pháp hoàn thiện quy trình phù hợp với điều kiện thực tế doanh nghiệp

3. Đối Tượng Và Phạm Vi Nghiên Cứu:

- **Đối tượng nghiên cứu:** Các hoạt động và quy trình nghiệp vụ liên quan đến giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ trên tuyến Campuchia – Việt Nam tại Chi nhánh Đà Nẵng của công ty TNHH Cavi Express.
- **Phạm vi nghiên cứu:**
 - Không gian: Văn phòng Công ty TNHH Cavi Express – Chi Nhánh Đà Nẵng
 - Thời gian: Dữ liệu nghiên cứu giai đoạn 2023 – 2025

4. Phương Pháp Nghiên Cứu:

- Phương pháp thu thập dữ liệu từ báo cáo và tài liệu nội bộ của doanh nghiệp
- Phương pháp quan sát thực tế trong quá trình thực tập tại công ty
- Phương pháp phân tích, tổng hợp và so sánh dữ liệu
- Phương pháp mô tả quy trình nghiệp vụ logistics

5. Kết Cấu Khóa Luận:

Ngoài phần mở đầu, phục lục và kết luận, khóa luận gồm 3 chương:

Chương 1: Cơ sở lý luận về quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ.

Chương 2: Thực trạng quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tại Công ty TNHH CAVI Express - Chi nhánh Đà Nẵng.

Chương 3: Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tại Công ty TNHH CAVI Express - Chi nhánh Đà Nẵng.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XUẤT KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. Khái Quát Về Giao Nhận Hàng Xuất Khẩu FCL Bằng Đường Bộ

1.1.1. Khái niệm về xuất khẩu hàng hóa

Trong lĩnh vực kinh doanh xuất nhập khẩu, hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu là hoạt động trao đổi mua bán hàng hóa, dịch vụ kèm theo hàng hóa giữa các chủ thể có trụ sở thương mại đặt tại các quốc gia khác nhau. Sự trao đổi này là một hình thức giữa các mối quan hệ xã hội và phản ánh sự phụ thuộc lẫn nhau về kinh tế giữa những người sản xuất hàng hóa riêng biệt của các quốc gia khác nhau trên thế giới.

Dựa theo điều 28, luật thương mại Việt Nam 2005 định nghĩa về xuất khẩu và nhập khẩu, qua đó xuất khẩu được định nghĩa là việc hàng hóa được đưa ra khỏi lãnh thổ Việt Nam hoặc đưa vào khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực riêng của pháp luật.

Hàng hóa trong lưu thông xuất nhập khẩu chịu sự quản lý của Nhà nước theo những cơ chế riêng, do nhiều cơ quan chức năng tham gia và quản lý quá trình lưu thông làm phát sinh các vấn đề liên quan đến vận tải, bảo hiểm, đóng gói. Do tính chất đa dạng và phức tạp của hoạt động xuất nhập, các nguồn luật áp dụng có thể là luật nước ngoài là luật quốc gia của nước xuất/nhập hoặc là của một nước thứ ba, các điều ước quốc tế về thương mại, các tập quán thương mại quốc tế, thậm chí cả án lệ (tiền lệ xét xử).

Trong hoạt động xuất khẩu hàng hóa hiện nay có nhiều hình thức kinh doanh xuất khẩu khác nhau, một số hình thức xuất khẩu phổ biến như là: xuất khẩu trực tiếp, xuất khẩu gián tiếp (ủy thác), xuất khẩu tại chỗ, tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu hàng hóa, gia công quốc tế.

1.1.2. Khái niệm và đặc điểm của dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất khẩu

Trong hoạt động thương mại quốc tế, người bán và người mua sau khi ký kết hợp đồng và người bán bắt đầu thực hiện việc giao hàng. Lúc này hàng hóa sẽ được vận chuyển từ nước của người bán sang nước của người mua. Nói cách khác, hàng hóa đến được tay người mua thì cần phải thực hiện hàng loạt các công việc khác liên quan đến quá trình chuyên chở và những công việc liên quan đến quá trình này được định nghĩa là dịch vụ giao nhận hàng hóa.

Dịch vụ giao nhận không chỉ đơn thuần là việc vận tải mà còn là một chuỗi các hành vi thương mại tổng hợp trong hệ thống logistics. Theo FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) và Luật Thương mại Việt Nam, dịch vụ giao nhận (Freight Forwarding Service) là quá trình tổ chức và thực hiện đa dạng các khâu từ gom hàng, đóng gói, bốc xếp, lưu kho cho đến xử lý thủ tục hải quan, bảo hiểm và chứng từ. Thay vì chỉ vận chuyển hàng hóa, người làm dịch vụ giao nhận đóng vai trò điều phối chuyên nghiệp, kết nối mọi mắt xích vận hành để đảm bảo hàng hóa được lưu thông an toàn và hiệu quả từ người bán đến người mua.

Trong hoạt động thương mại quốc tế hiện nay, phần lớn doanh nghiệp xuất khẩu thường chỉ sử dụng dịch vụ của các công ty giao nhận chuyên nghiệp nhằm tiết kiệm thời gian, chi phí và hạn chế các rủi ro trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất khẩu thường có các đặc điểm cơ bản sau:

Thứ nhất, mang tính chất dịch vụ trung gian giữa các bên liên quan trong quá trình vận chuyển hàng hóa.

Thứ hai, liên quan đến nhiều công đoạn nghiệp vụ như chứng từ, vận tải, thủ tục hải quan và giao nhận hàng hóa.

Thứ ba, phụ thuộc vào sự phối hợp giữa nhiều chủ thể trong chuỗi logistics quốc tế và chịu ảnh hưởng bởi các yếu tố như các chính sách xuất nhập khẩu, điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông và quy định hải quan giữa các quốc gia

1.1.3. Vai trò và chức năng của người giao nhận

Người giao nhận (Forwarder/Freight Forwarder/Forwarding Agent) chính là người kinh doanh dịch vụ giao nhận. Theo luật Thương mại Việt Nam thì người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa là thương nhân có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa. Trong thực tế, người giao nhận có thể là các doanh nghiệp chuyên nghiệp cung cấp dịch vụ logistics hoặc các tổ chức có liên quan như công ty vận tải, kho bãi hoặc các đại lý giao nhận chuyên nghiệp.

Trong hoạt động logistics và thương mại quốc tế, người giao nhận đóng vai trò trung gian quan trọng trong việc tổ chức và điều phối quá trình vận chuyển hàng hóa từ người gửi đến người nhận. Người giao nhận đóng vai trò là cầu nối giữa các chủ thể trong chuỗi logistics, bao gồm người xuất khẩu, người nhập khẩu, hãng vận tải và cơ

quan quản lý nhà nước. Nhờ sự am hiểu về quy trình và nghiệp vụ, người giao nhận có thể điều phối các hoạt động một cách nhịp nhàng, đảm bảo tính liên tục của quá trình giao nhận.

Dựa theo các tài liệu về vận tải và giao nhận trong ngoại thương, người giao nhận không chỉ thực hiện mỗi chức năng vận chuyển mà còn tham gia vào nhiều khâu khác nhau trong hoạt động giao nhận hàng hóa quốc tế. Người giao nhận không chỉ làm các thủ tục hải quan, hoặc thuê tàu/xe mà còn cung cấp dịch vụ trọn gói về toàn bộ quá trình vận tải và phân phối hàng hóa.

1.1.4. Đặc điểm của vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường bộ

Vận tải đường bộ quốc tế hay còn được gọi chung là vận chuyển xuyên biên giới (Cross – Border Transport) là hình thức vận tải không giới hạn trong phạm vi của một nước, mà điểm đầu nằm ở một nước và điểm đích nằm ở một nước khác. Vận tải đường bộ là phương thức vận chuyển hàng hóa phổ biến nhất, vận tải phổ biến tại các khu vực có kết nối đại lý liên kề nhau như ASEAN, Châu Âu, tiểu vùng Mê Kông,... Loại hình vận tải này thường có cách thức vận chuyển bằng các phương tiện di chuyển phổ biến trên bộ như xe khách, xe tải, xe bồn, xe container, rơ moóc, xe fooc, sơ mi rơ moóc kéo theo ô tô...

Ngoài việc giao lưu hàng hóa trong nước và nước ngoài, vận tải đường bộ còn đóng vai trò hỗ trợ cho các phương thức vận tải khác như thu gom, chia lẻ hàng hóa, đi sâu vào nội địa, đưa hàng “từ cửa đến cửa hay door-to-door” góp phần thuận tiện cho cả người gửi và người nhận hàng. Bên cạnh đó, vận tải đường bộ còn có những đặc điểm cơ bản như sau:

Thứ nhất, tính linh hoạt cao. So với các phương thức vận tải khác như đường biển hay đường sắt, vận tải đường bộ có tính linh hoạt cao hơn, vận tải đường bộ có khả năng thay đổi tuyến đường, thời gian và phương tiện một cách linh hoạt để phù hợp với yêu cầu của từng lô hàng.

Thứ hai, phù hợp với cự ly ngắn và trung bình. Vận tải đường bộ được sử dụng hiệu quả trong phạm vi khu vực hoặc giữa các quốc gia có vị trí địa lý gần nhau.

Thứ ba, phụ thuộc vào hạ tầng và thủ tục biên giới. Hiệu quả của vận tải đường bộ chịu ảnh hưởng lớn bởi chất lượng hệ thống giao thông, tình trạng đường xá, cũng như các quy định pháp lý liên quan đến vận tải và hải quan của các quốc gia.

1.1.5. Khái niệm và đặc điểm của hàng nguyên container (FCL)

Trong hoạt động xuất khẩu, đối với những lô hàng có khối lượng lớn thường sử dụng phương thức vận chuyển nguyên container (Full Container Load – FCL) nhằm tối ưu hóa hiệu quả vận chuyển. Hàng hóa nguyên container (FCL) là hình thức vận chuyển trong đó toàn bộ container được sử dụng để chứa hàng của một chủ hàng duy nhất nhưng không giới hạn về chủng loại hàng hóa. Trong trường hợp này, chủ hàng có trách nhiệm đóng hàng vào container tại điểm xuất phát và nhận hàng nguyên container tại điểm đến.

Hình thức FCL thường được áp dụng cho hàng hóa có khối lượng tương đối lớn, đòi hỏi phải xếp trong một hoặc nhiều container, container là một công cụ vận tải được phân thành nhiều loại dựa trên những tiêu chuẩn khác nhau, gồm: phân loại theo kích thước, phân loại theo vật liệu đóng gói, phân loại theo cấu trúc container, phân loại theo công dụng của container. Theo tiêu chuẩn ISO 668:1995(E), các container đều có chiều rộng là 2,438m (8ft); về chiều dài thì container 40' được lấy làm chuẩn về chiều cao hiện chủ yếu dùng 2 loại thường và cao.

Trong vận tải đường bộ, khi vận chuyển bằng container, người ta thường dùng các loại ô tô chuyên dụng hoặc các xe rơ-moóc mặt phẳng hoặc dùng các đầu máy kéo (Tractor) kết hợp với Chassis (một bộ khung có cấu tạo đặc biệt để xếp và vận chuyển an toàn cho container bằng đường bộ). Việc sử dụng container trong vận tải hàng hóa giúp bảo vệ hàng hóa khỏi những tác động bên ngoài, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho việc bốc xếp, vận chuyển và lưu kho.

Tóm lại hình thức vận chuyển hàng nguyên container có những đặc điểm như: hàng hóa chỉ thuộc một chủ hàng duy nhất và không ghép chung hàng với chủ khác, container sẽ được đóng và niêm phong tại điểm xuất phát và chỉ mở tại điểm đến, giảm thiểu rủi ro mất mát và hư hỏng do không qua nhiều khâu bốc dỡ, trách nhiệm của các bên cũng được phân định rõ ràng đặc biệt là giữa người gửi hàng (Shipper) và người nhận hàng (Consignee).

Trong vận tải hàng hóa bằng container, hai hình thức vận tải phổ biến là vận chuyển hàng nguyên container (Full Container Load - FCL) và vận chuyển hàng lẻ (Less Than

Container Load - LCL). Hai phương thức này có sự khác biệt rõ rệt về cách tổ chức vận chuyển, chi phí và mức độ rủi ro và một số tiêu chí khác. Với phương thức FCL sẽ được áp dụng khi một chủ hàng sử dụng toàn bộ container cho lô hàng của mình, còn với hàng LCL là lô hàng đó sẽ bao gồm nhiều chủ hàng ghép chung hàng lại với nhau trong cùng một container. Vì vậy đối với hàng hóa sử dụng hình thức FCL giúp giảm thiểu rủi ro mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa do không phải chia tách hàng.

1.2. Quy Trình Giao Nhận Hàng Xuất Khẩu Nguyên Container Bằng Đường Bộ

1.2.1. Khái niệm, vai trò và các bên tham gia trong quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container bằng đường bộ

Nếu giao nhận hàng hóa là việc thực hiện hàng loạt các công việc và thủ tục liên quan đến quá trình vận chuyển hàng hóa, thì quy trình giao nhận chính là các bước thực hiện công việc đó theo một thứ tự nhất định.

Quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu là một chuỗi các bước nghiệp vụ được sắp xếp theo một trình tự và được bắt đầu từ khâu tiếp nhận yêu cầu, chuẩn bị chứng từ, làm thủ tục hải quan, tổ chức vận chuyển... cho đến khi hàng hóa được bàn giao an toàn cho người nhận và hoàn tất các thủ tục thanh toán quyết toán. Thông qua quy trình ta có thể hình dung được cách thức phối hợp chặt giữa các bên trong hoạt động giao nhận hàng hóa quốc tế, đặt biệt là lĩnh vực giao nhận đường bộ quốc tế.

Việc có một quy trình chuẩn về hoạt động giao nhận đóng vai trò rất quan trọng trong việc vận hành hoạt động logistics của doanh nghiệp, quy trình giao nhận có những vai trò sau:

Đầu tiên là tính tiêu chuẩn hóa, giúp các bộ phận nhân viên nằm trong khâu vận chuyển hàng hóa phối hợp nhịp nhàng, họ sẽ biết được mình sẽ phải làm gì, bước nào làm trước, bước nào làm sau, tránh chồng chéo công việc hoặc bỏ sót công việc.

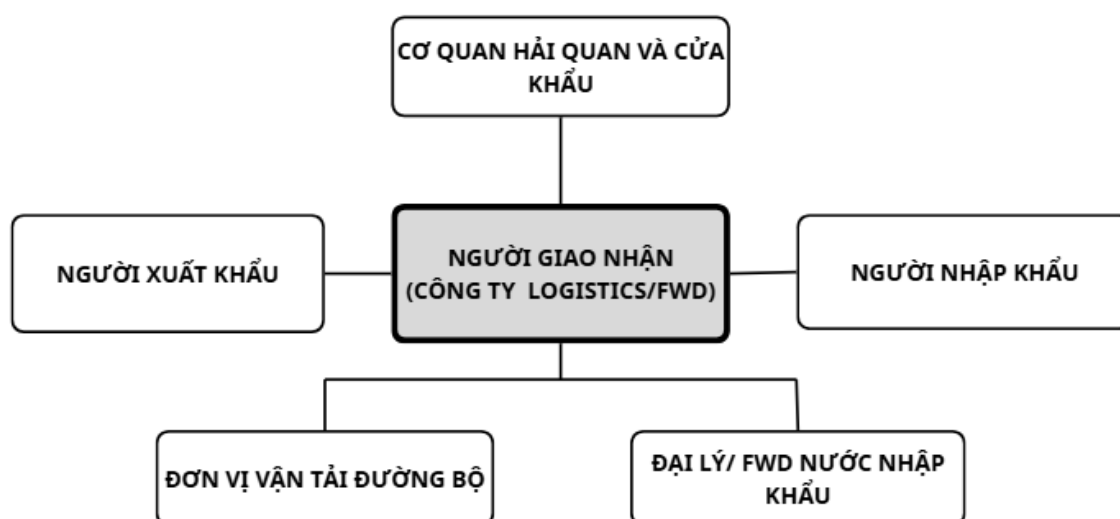
Thứ hai là tối ưu hóa thời gian và chi phí, việc có quy trình chuẩn làm hạn chế đi những sai sót gây tổn kém như chậm trễ thủ tục khiến phát sinh chi phí lưu kho bãi và giúp hàng hóa lưu thông một cách nhanh chóng hơn.

Cuối cùng là dễ dàng kiểm soát và xác định trách nhiệm, khi có sự cố xảy ra, vận chuyển thì việc dựa vào quy trình có thể nhận biết vấn đề nằm ở khâu nào. Đồng thời,

quy trình cũng giúp làm rõ ai là người chịu trách nhiệm về hàng hóa tại mỗi thời điểm, tránh tranh cãi nội bộ và các bên liên quan.

Trong hoạt động xuất nhập khẩu, khi tổ chức thực hiện quy trình giao nhận doanh nghiệp có thể tự thực hiện (In-house Logistics/Insourcing) hoặc thuê ngoài (Outsourcing/3PL). Đối với phương thức tự thực hiện, doanh nghiệp xuất nhập khẩu sẽ trực tiếp đảm nhận toàn bộ các công việc liên quan đến quá trình giao nhận hàng hóa. Ngược lại với phương thức thuê ngoài, doanh nghiệp sẽ thuê các công ty logistics hoặc đại lý giao nhận chuyên nghiệp thay mặt họ thực hiện một phần hoặc toàn bộ quá trình giao nhận hàng hóa.

Trong thực tế hiện nay, phần lớn doanh nghiệp xuất khẩu thường ưu tiên sử dụng dịch vụ thuê ngoài. Việc thuê ngoài giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả vận hành hơn và hạn chế các rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển quốc tế.



Hình 1.1. Sơ đồ mối quan hệ phối hợp giữa người giao nhận và các bên liên quan trong quy trình giao nhận hàng xuất bằng đường bộ.

Trong hình thức thuê ngoài, công ty Logistics/FWD sẽ đóng vai trò là trung tâm trong việc phối hợp các bên liên quan trong quá trình giao nhận hàng hóa.

Người xuất khẩu (Exporter), là chủ sở hữu hàng hóa, có trách nhiệm cung cấp thông tin lô hàng, chuẩn bị các chứng từ cần thiết và phối hợp với công ty logistics trong quá trình vận chuyển.

Công ty Logistics/FWD, là đơn vị tổ chức và điều phối quá trình giao nhận hàng hóa quốc tế, đơn vị thực hiện các công việc như tiếp nhận yêu cầu vận chuyển, chuẩn bị chứng từ, điều phối phương tiện, khai báo hải quan, theo dõi vận chuyển và phối hợp giao hàng với đối tác nước ngoài.

Đơn vị vận tải đường bộ, là bên trực tiếp thực hiện vận chuyển container từ nơi nhận hàng đến cửa khẩu và địa điểm giao hàng theo kế hoạch vận chuyển.

Cơ quan hải quan và cửa khẩu, cơ quan hải quan thực hiện kiểm tra, giám sát và thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu theo quy định của pháp luật.

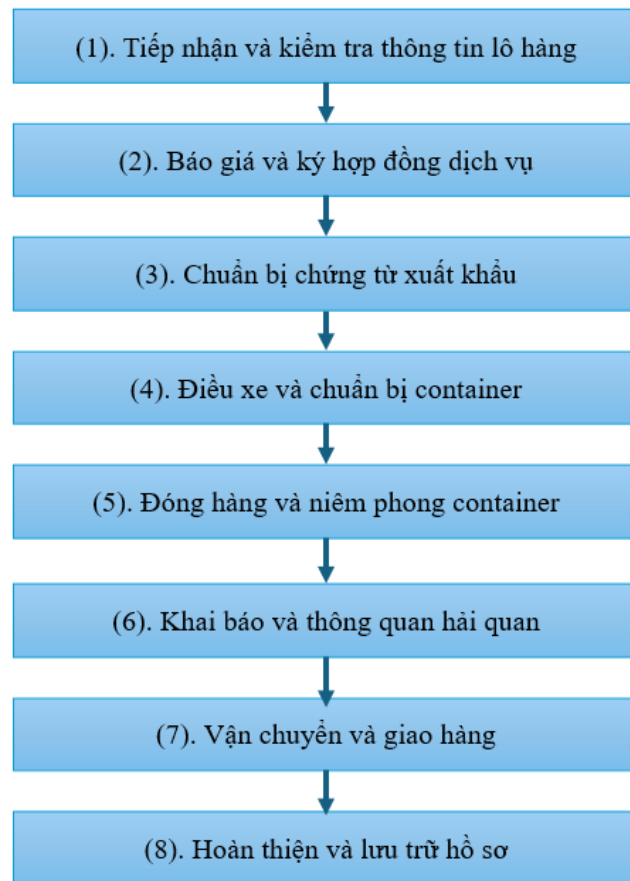
Đại lý/ FWD nước nhập khẩu, là đại lý hoặc đối tác giao nhận tại nước nhập khẩu phối hợp với công ty logistics phía nước xuất khẩu để hỗ trợ thủ tục nhập khẩu và tổ chức giao hàng cho người nhận.

Người nhập khẩu (Importer), là bên nhận hàng tại nước đến và phối hợp thực hiện các thủ tục nhận hàng theo quy định của nước nhập khẩu.

1.2.2. Nội dung quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ

Hoạt động giao nhận hàng xuất khẩu bằng đường bộ là quá trình tổ chức, điều phối và thực hiện các nghiệp vụ liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa từ người xuất khẩu đến người nhận hàng thông qua phương thức vận tải đường bộ quốc tế. Quy trình này bao gồm nhiều công đoạn có mối liên hệ chặt chẽ với nhau, từ khâu tiếp nhận yêu cầu khách hàng, chuẩn bị chứng từ, tổ chức vận chuyển, thực hiện thủ tục hải quan cho đến giao hàng và hoàn tất hồ sơ sau giao nhận.

Tùy theo đặc điểm của từng tuyến vận chuyển, quy định pháp lý của các quốc gia liên quan và điều kiện thực tế của lô hàng, quy trình giao nhận có thể có những điều chỉnh nhất định. Tuy nhiên, về cơ bản quy trình giao nhận hàng xuất khẩu FCL đường bộ thường gồm các bước được thể hiện trong sơ đồ sau:



Hình 1.2. Sơ đồ quy trình giao nhận hàng xuất khẩu FCL nguyên bằng đường bộ

1.2.2.1. Bước 1: Tiếp nhận và kiểm tra thông tin lô hàng

Quy trình bắt đầu từ việc doanh nghiệp tiếp nhận yêu cầu vận chuyển từ khách hàng. Nguồn khách hàng của doanh nghiệp có thể đến từ nhiều kênh khác nhau như khách hàng cũ tiếp tục sử dụng dịch vụ, khách hàng được giới thiệu từ đối tác, từ hoạt động tìm kiếm khách hàng thông qua mạng xã hội và các website nghề nghiệp hoặc từ hoạt động Telemarketing và Email marketing, từ các hội chợ triển lãm thương mại và logistics.

Đối với khách hàng mới, doanh nghiệp thường chủ động tìm kiếm và tiếp cận các doanh nghiệp có nhu cầu xuất khẩu hàng hóa phù hợp với tuyến vận chuyển mà doanh nghiệp đang khai thác. Đồng thời, doanh nghiệp cũng duy trì hoạt động nhóm khách hàng cũ, nhóm khách hàng đã từng sử dụng dịch vụ thông qua hỗ trợ xử lý những vấn đề phát sinh, cập nhật thông tin cước phí và chính sách dịch vụ nhằm duy trì mối quan hệ hợp tác và ổn định nguồn hàng.

Sau khi tiếp nhận yêu cầu từ khách hàng, doanh nghiệp tiến hành thu thập các thông tin chi tiết về lô hàng như: Loại hàng hóa, số lượng, trọng lượng, thể tích, quy cách đóng gói, địa điểm nhận hàng, địa điểm giao hàng, thời gian giao nhận dự kiến và các yêu cầu đặc biệt liên quan đến vận chuyển hoặc bảo quản hàng hóa.

Trên cơ sở thông tin tiếp nhận tiếp nhận từ khách hàng, doanh nghiệp tiếp tục kiểm tra đặc điểm hàng hóa và các quy định pháp lý liên quan đến hoạt động xuất khẩu. Nội dung kiểm tra bao gồm xác định HS code, chính sách quản lý xuất khẩu, thuế xuất khẩu, giấy phép chuyên ngành và các yêu cầu kiểm tra chuyên ngành nếu có. Việc kiểm tra thông tin lô hàng có vai trò quan trọng trong việc đánh giá tính khả thi của phương án vận chuyển, lựa chọn loại container, xác định tuyến đường, cửa khẩu vận chuyển để xây dựng kế hoạch giao nhận phù hợp với yêu cầu của khách hàng. Toàn bộ thông tin sẽ được ghi nhận vào hệ thống quản lý đơn hàng (CRM) để theo dõi và xử lý.

1.2.2.2. Bước 2: Báo giá và ký hợp đồng dịch vụ

Căn cứ vào thông tin lô hàng và phương án vận chuyển dự kiến, doanh nghiệp logistics tiến hành lập báo giá dịch vụ (Quotation) cho khách hàng. Nội dung báo giá thường bao gồm cước vận tải chính, phí thủ tục hải quan, phụ phí cửa khẩu, phí chứng từ và các khoản chi phí phát sinh liên quan đến quá trình giao nhận hàng hóa.

Trong quá trình tư vấn dịch vụ, doanh nghiệp cần trao đổi với khách hàng về loại container sử dụng, thời gian vận chuyển, tuyến đường, cửa khẩu thực hiện thông quan cũng như các điều kiện liên quan đến trách nhiệm giao nhận giữa các bên.

Sau khi hai bên thống nhất các điều kiện dịch vụ, doanh nghiệp và khách hàng tiến hành ký kết hợp đồng dịch vụ logistics hoặc hợp đồng vận chuyển. Nội dung hợp đồng thường quy định rõ phạm vi dịch vụ, trách nhiệm của các bên, điều khoản thanh toán và cơ chế xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình vận chuyển. Đây là cơ sở pháp lý quan trọng để doanh nghiệp triển khai các nghiệp vụ liên quan đến lô hàng xuất khẩu.

1.2.2.3. Bước 3: Chuẩn bị chứng từ xuất khẩu

Sau khi dịch vụ được xác nhận, doanh nghiệp giao nhận phối hợp với khách hàng chuẩn bị bộ chứng từ phục vụ hoạt động xuất khẩu và vận chuyển hàng hóa. Bộ chứng từ thường bao gồm hợp đồng ngoại thương (Sales Contract), hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), phiếu đóng gói (Packing List), giấy chứng nhận xuất xứ hàng

hóa (C/O), giấy phép xuất khẩu và các chứng từ kiểm tra chuyên ngành nếu có. Tùy theo tính chất từng lô hàng và yêu cầu của quốc gia nhập khẩu, bộ chứng từ có thể thay đổi nhằm đáp ứng quy định quản lý hàng hóa của cơ quan chức năng.

Sau khi hoàn thiện, doanh nghiệp tiến hành kiểm tra tính chính xác và đồng nhất giữa các chứng từ nhằm đảm bảo các thông tin về tên hàng, số lượng, trọng lượng, điều kiện giao hàng và thông tin người xuất khẩu, người nhập khẩu được thể hiện đầy đủ và chính xác.

Việc chuẩn bị chứng từ đầy đủ và hợp lệ có ý nghĩa quan trọng vì đây là cơ sở để thực hiện khai báo hải quan, tổ chức vận chuyển và hỗ trợ bên nhập khẩu thực hiện thủ tục nhận hàng tại nước đến.

1.2.2.4. Bước 4: Điều xe và chuẩn bị container

Sau khi hoàn tất công tác chuẩn bị chứng từ, bộ phận điều vận tiến hành bố trí phương tiện vận tải và điều xe lấy container rỗng phục vụ đóng hàng. Đối với hàng nguyên container, container rỗng thường được lấy từ depot hoặc bãi container. Vỏ container được kiểm tra kỹ lưỡng về tình trạng kỹ thuật tại bãi trước khi kéo về đóng hàng. Nội dung kiểm tra bao gồm tình trạng vỏ container, cửa container, sàn container, khả năng chống thấm nước và tình trạng vệ sinh bên trong container.

Đồng thời điều phối xe đầu kéo phù hợp và lên kế hoạch lịch trình vận chuyển cụ thể nhằm đảm bảo tiến độ giao hàng và hạn chế phát sinh các chi phí lưu xe, lưu container hoặc chậm giao hàng. Sự phối hợp chặt chẽ giữa bộ phận chứng từ và bộ phận điều vận trong giai đoạn này có vai trò quan trọng nhằm đảm bảo chứng từ và phương tiện được chuẩn bị đồng bộ trước khi triển khai đóng hàng.

1.2.2.5. Bước 5: Đóng hàng và niêm phong container

Sau khi container rỗng được cấp đến địa điểm đóng hàng thường là kho của khách hàng hoặc tại kho/bãi được chỉ định, doanh nghiệp logistics phối hợp với chủ hàng thực hiện kiểm tra container, tiến hành đóng hàng (Stuffing) và niêm phong container theo quy định. Quá trình đóng hàng phải đảm bảo yêu cầu kỹ thuật đóng gói, sắp xếp hàng hóa và chằng buộc phải được tuân thủ nhằm hạn chế tình trạng xô dịch hoặc hư hỏng hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Đối với các loại hàng hóa đặc biệt như hàng dễ vỡ, hàng giá trị cao hoặc hàng yêu cầu điều kiện bảo quản riêng, doanh nghiệp cần áp dụng các biện pháp kỹ thuật phù hợp nhằm đảm bảo chất lượng hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển.

Sau khi hoàn tất đóng hàng, container được niêm phong bằng seal của đơn vị vận tải nhằm đảm bảo tính nguyên trạng của hàng hóa. Các thông tin như số container, số seal và trọng lượng thực tế của lô hàng được cập nhật vào hồ sơ vận chuyển và phục vụ công tác khai báo hải quan. Biên bản bàn giao hàng hóa giữa chủ hàng và đơn vị vận tải cũng được lập nhằm xác nhận tình trạng và số lượng hàng hóa tại thời điểm giao nhận.

Ngoài ra, doanh nghiệp phát hành vận đơn đường bộ (Truck Waybill) nhằm xác nhận việc tiếp nhận và vận chuyển hàng hóa theo thỏa thuận giữa các bên.

1.2.2.6. Bước 6: Khai báo và thông quan hải quan

Sau khi hoàn tất đóng hàng và có đầy đủ thông tin container, doanh nghiệp tiến hành khai báo hải quan điện tử trên hệ thống hải quan theo quy định hiện hành. Bộ chứng từ được đính kèm khi khai báo để cho cơ quan hải quan tiến hành kiểm tra gồm: giấy phép xuất nhập khẩu hàng hóa (Import/Export License), hóa đơn thương mại (Commercial invoice), bảng kê chi tiết (Detailed Packing List), phiếu đóng gói (Packing List), giấy chứng nhận chất lượng (Certificate of Quality), giấy chứng nhận kiểm dịch, giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa (Certificate of Origin - C/O). Tùy theo mức độ rủi ro, lô hàng có thể được phân luồng:

- *Luồng xanh*: Hàng hóa được thông quan ngay, không cần kiểm tra chứng từ hay kiểm tra thực tế.
- *Luồng vàng*: Cần kiểm tra hồ sơ, giấy tờ nhưng không yêu cầu kiểm tra hàng hóa.
- *Luồng đỏ*: Bắt buộc kiểm tra cả hồ sơ và kiểm tra trực tiếp hàng hóa

Đối với các lô hàng rơi vào luồng đỏ, thuộc diện kiểm tra thực tế, phương tiện vận chuyển sẽ được đưa vào khu vực kiểm hóa hoặc bãi kiểm hóa tại cửa khẩu để cơ quan hải quan tiến hành kiểm tra hàng hóa theo quy định. Sau khi hoàn tất kiểm tra, container có thể được niêm phong bổ sung bằng seal hải quan trước khi được phép tiếp tục vận chuyển.

Sau khi hoàn tất thủ tục kiểm tra và nghĩa vụ thuế liên quan (nếu có), cơ quan hải quan xác nhận thông quan xuất khẩu cho lô hàng. Doanh nghiệp giao nhận đồng thời thực hiện thủ tục thanh lý tờ khai hải quan tại khu vực giám sát nhằm xác nhận hàng hóa đã thực xuất khỏi lãnh thổ quốc gia xuất khẩu.

1.2.2.7. Bước 7: Vận chuyển và giao hàng

Sau khi hoàn tất thủ tục thông quan xuất khẩu, phương tiện vận tải di chuyển qua khu vực cửa khẩu để thực hiện thủ tục xuất cảnh và tiếp tục hành trình vận chuyển hàng hóa sang nước nhập khẩu.

Tại cửa khẩu, doanh nghiệp giao nhận hoặc người điều khiển phương tiện thực hiện các thủ tục cần thiết dưới sự giám sát của cơ quan hải quan và lực lượng biên phòng. Nội dung thực hiện bao gồm xuất trình tờ khai hải quan đã thông quan, giấy tờ phương tiện vận tải, kiểm tra tình trạng seal container và hoàn tất các thủ tục giám sát tại cửa khẩu.

Đối với vận tải đường bộ quốc tế, việc vận chuyển qua biên giới có thể được thực hiện theo hai hình thức chủ yếu:

- ***Vận tải liên vận thẳng (Direct Truckking)*** người giao nhận hoặc tài xế xuất trình bộ hồ sơ phương tiện liên vận theo hiệp định mà hai quốc gia áp dụng, bao gồm:
 - Giấy phép vận tải đường bộ quốc tế (theo Hiệp định GMS hoặc hiệp định song phương).
 - phù hiệu liên vận.
 - Giấy đăng ký xe.
 - Giấy chứng nhận kiểm định kỹ thuật và bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc.
- ***Chuyển tải hoặc đổi đầu kéo (Transshipment/Truck swap)*** tại khu vực cửa khẩu trong trường hợp phương tiện của nước xuất khẩu không đủ điều kiện liên vận quốc tế.
 - Đối với trường hợp sang hàng, hàng hóa được dỡ từ xe nước xuất và xếp sang xe nước nhập dưới sự giám sát của cơ quan hải quan tại bãi tập kết cửa khẩu.
 - Đối với trường hợp đổi đầu kéo, xe đầu kéo nước xuất kéo rơ-moóc/container đến khu vực trung chuyển tại cửa khẩu, thực hiện tháo

chốt kéo để đầu kéo nước nhập vào tiếp nhận; trong trường hợp này đơn vị giao nhận phải điều phối chặt chẽ để tránh chi phí lưu bãi và đảm bảo tính liên tục của quy trình.

Sau khi hoàn tất thủ tục tại cửa khẩu, hàng hóa tiếp tục được vận chuyển đến địa điểm giao hàng theo chỉ định của người nhận hàng. Trong suốt quá trình vận chuyển, doanh nghiệp giao nhận cần theo dõi hành trình phương tiện, cập nhật tình trạng lô hàng và xử lý kịp thời các tình huống phát sinh nhằm đảm bảo tiến độ giao hàng.

Tại nước nhập khẩu, đại lý hoặc đối tác địa phương của doanh nghiệp giao nhận phối hợp thực hiện thủ tục nhập khẩu theo quy định của quốc gia sở tại trước khi hàng hóa được phép lưu thông nội địa.

Khi hàng hóa được giao đến địa điểm nhận hàng, các bên liên quan tiến hành kiểm tra tình trạng seal container, số lượng và tình trạng hàng hóa trước khi xác nhận hoàn tất giao nhận thông qua biên bản giao hàng hoặc chứng từ xác nhận giao nhận hàng hóa (Proof of Delivery – POD).

1.2.2.8. Bước 8: Hoàn thiện và lưu trữ hồ sơ

Sau khi hoàn tất quá trình giao nhận, doanh nghiệp tiến hành kiểm tra, đối chiếu và hoàn thiện các hồ sơ liên quan đến lô hàng. Nội dung công việc bao gồm rà soát chứng từ, xác nhận các chi phí phát sinh, hoàn thiện hồ sơ thanh toán và xử lý các sai sót nếu có.

Bộ phận kế toán tiến hành đối chiếu chi phí thực tế với báo giá ban đầu, lập hóa đơn thanh toán và thực hiện quyết toán với khách hàng theo điều khoản đã thỏa thuận trong hợp đồng dịch vụ.

Đồng thời, các chứng từ liên quan đến lô hàng như tờ khai hải quan đã thông quan, biên bản giao nhận hàng hóa, vận đơn đường bộ và các chứng từ nghiệp vụ khác được lưu trữ theo quy định nhằm phục vụ công tác quản lý, tra cứu và giải quyết các vấn đề phát sinh sau giao nhận.

Ngoài ra, doanh nghiệp cũng tiến hành tiếp nhận phản hồi từ khách hàng về chất lượng dịch vụ, khả năng xử lý tình huống phát sinh và tiến độ giao hàng nhằm nâng cao chất lượng hoạt động logistics và duy trì quan hệ hợp tác lâu dài với khách hàng.

1.3. Các Quy Định Pháp Lý Và Hệ Thống Chứng Từ Liên Quan

1.3.1. Các quy định pháp lý

Cơ sở pháp lý điều chỉnh hoạt động vận tải đường bộ giữa Việt Nam và Campuchia không chỉ dừng lại ở các bộ luật quốc gia như Luật Hải quan hay Luật Đường bộ, mà còn được mở rộng bởi một loạt các hiệp định và nghị định thư chuyên biệt nhằm tạo thuận lợi cho việc lưu thông phương tiện và hàng hóa. Để vận hành hiệu quả một lô hàng FCL (Full Container Load) xuất khẩu bằng đường bộ tuyến Việt Nam - Campuchia, các doanh nghiệp giao nhận và nhà xuất khẩu phải đối mặt với một hệ thống quy định pháp lý đa tầng, và chịu sự điều chỉnh bởi các nhóm quy định pháp lý trọng yếu sau:

(1). Hệ thống văn bản pháp lý và các điều ước quốc tế nền tảng

Đây là khung pháp lý cao nhất thiết lập các nguyên tắc chung cho việc lưu thông phương tiện và hàng hóa xuyên biên giới.

- *Hiệp định vận tải đường bộ song phương Việt Nam – Campuchia (ký năm 2015):* là văn bản pháp lý quan trọng nhất, thiết lập các nguyên tắc chung cho việc qua lại biên giới của phương tiện và người lái. Hiệp định này quy định chi tiết về các điều kiện để nhà vận tải được phép thực hiện dịch vụ liên vận quốc tế, bao gồm việc phải có giấy phép vận tải do cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền cấp và phương tiện phải đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn.
- *Các nghị định thư thực hiện hiệp định:*
 - Nghị định thư 2015: quy định chi tiết về các tuyến đường vận tải, danh mục cấp cửa khẩu quốc tế thông thương.
 - Nghị định thư 2018: sửa đổi, bổ sung các quy định về giấy phép liên vận nhằm tạo thuận lợi tối đa cho vận tải xuyên biên giới.
- *Khung pháp lý đa phương ASEAN:* Bao gồm Hiệp định khung ASEAN về Tạo thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT) và Hiệp định ASEAN về tạo thuận lợi cho vận tải liên quốc gia (AFAFIST). Các hiệp định này thúc đẩy việc hài hòa hóa thủ tục hải quan, thực hiện kiểm tra chung tại biên giới và áp dụng nguyên tắc Đối xử Quốc gia để đảm bảo sự công bằng cho phương tiện của các nước thành viên.
- *Incoterms 2020:* là một bộ quy tắc thương mại quốc tế được xuất bản bởi ICC, quy định những quy tắc về trách nhiệm và giá cả cho các bên trong một giao dịch hàng hóa quốc tế. Incoterms gồm 11 điều kiện và những điều kiện phổ biến nhất

trong vận tải xuyên biên giới thường là FCA, CPT và DAP thường được ưu tiên áp dụng để phân định minh bạch nghĩa vụ thông quan và vận chuyển qua cửa khẩu. Trong đó, DAP là điều kiện phổ biến nhất vì tính tối ưu trong việc hỗ trợ khách hàng, người bán sẽ chịu mọi rủi ro và chi phí đưa hàng đến kho đích.

(2). Quy định về quản lý cửa khẩu và an ninh biên giới

Quy trình giao nhận tại cửa khẩu đất liền như cửa khẩu Mộc Bài hay Xa Mát đều phải chịu sự giám sát chặt chẽ của lực lượng chức năng nhằm đảm bảo an ninh quốc gia.

- *Nghị định 122/2014/NĐ-CP (sửa đổi bởi nghị định 34/2023/NĐ-CP)*: quy định về quản lý cửa khẩu biên giới đất liền và các khu vực chức năng.
- *Thông tư 09/2026/TT-BQP*: quy định về vai trò của bộ đội biên phòng trong việc kiểm tra, giám sát hồ sơ và thực tế hàng hóa. Theo đó, biên phòng phối hợp đối chiếu phù hợp giữa hàng hóa với hồ sơ để phát hiện các dấu hiệu vi phạm an ninh, buôn lậu hoặc gian lận thương mại, ngoại trừ các trường hợp được miễn kiểm tra thực tế theo Điều 33 Luật Hải quan.
- *Nghị định 14/2018/NĐ-CP*: quy định chi tiết về hoạt động thương mại biên giới, thay thế cho các quyết định cũ trước đây để phù hợp với bối cảnh giao thương mới.

(3). Quy định về vận tải đường bộ và tiêu chuẩn phương tiện

Đối với hàng container, phương tiện (tổ hợp xe đầu kéo và sơ mi rơ moóc) phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy chuẩn kỹ thuật của cả hai quốc gia:

- *Văn bản hợp nhất số 06/VBHN-BGTVT (19/08/2020)*: Tài liệu then chốt hướng dẫn thi hành hiệp định song phương, cụ thể hóa quy trình cấp giấy phép liên vận và quản lý hạn ngạch phương tiện (hiện nay hạn ngạch cơ bản là 500 xe/quốc gia và có thể điều chỉnh).
- *Thông tư 37/2023/TT-BGTVT*: Quy định chi tiết về quản lý hoạt động vận tải đường bộ quốc tế, bao gồm các yêu cầu về phù hiệu xe, phạm vi hoạt động và điều kiện kinh doanh vận tải.
- *Quy chuẩn về tải trọng và kích thước*: Theo Luật Giao thông đường bộ 2008 và Thông tư 06/VBHN-BGTVT, xe container phải tuân thủ các chỉ số:
 - Chiều cao tối đa: 4,2m; Chiều rộng: 2,5m; Chiều dài tổ hợp: 20,0m.

- Tải trọng trục đơn ≤ 10 tấn; Tổng trọng lượng tổ hợp xe 5 trục trở lên ≤ 44 tấn (tùy theo cấu trúc trục cụ thể).

(4). Quy định về hải quan, thuế quan và ưu đãi thương mại

- *Luật Hải quan 2014 và Luật Quản lý ngoại thương 2017*: Khung pháp lý cơ bản về chính sách quản lý hàng hóa và thủ tục khai báo.
- *Nghị định 08/2015/NĐ-CP (sửa đổi bởi Nghị định 59/2018/NĐ-CP) và Nghị định 167/2025/NĐ-CP*: Hướng dẫn chi tiết quy trình thủ tục hải quan, đặc biệt là các cập nhật mới nhất về kiểm tra, giám sát hàng hóa và phương tiện xuất nhập cảnh. biệt là quy trình khai báo trên hệ thống VNACCS/VCIS và phân luồng hàng hóa (Xanh, Vàng, Đỏ). Việc khai báo hải quan phải thực hiện chính xác mã địa điểm tập kết (Ví dụ: Chi cục HQ Mộc Bài - 45B1, Xa Mát - 45C1). Hệ thống sẽ phân luồng (Xanh, Vàng, Đỏ) để xác định mức độ kiểm tra hồ sơ và thực tế hàng hóa.
- *Ưu đãi thuế quan*: Căn cứ vào Hiệp định ATIGA (C/O Mẫu D) hoặc Thông tư 06/2026/TT-BCT về ưu đãi thuế quan song phương Việt Nam - Campuchia để áp dụng mức thuế nhập khẩu ưu đãi (thường là 0%) cho nhà nhập khẩu.

Việc phân chia các quy định pháp lý theo từng nhóm giúp doanh nghiệp dễ dàng áp dụng vào từng khâu của quy trình giao nhận, từ ký kết hợp đồng, chuẩn bị chứng từ, vận chuyển đến thông quan hàng hóa, qua đó đảm bảo tuân thủ pháp luật và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh trên tuyến hành lang kinh tế Việt Nam - Campuchia.

1.3.2. Hệ thống chứng từ

Để hoàn tất được quy trình giao nhận hàng xuất khẩu bằng đường bộ thì các bên liên quan trong quy trình phải phối hợp xử lý một chuỗi chứng từ thống nhất từ khâu chuẩn bị hàng hóa, vận chuyển nội địa cho đến khi thông quan tại cửa khẩu. Hệ thống chứng từ không chỉ đóng vai trò là phương tiện truyền tải thông tin giữa các bên mà còn là bằng chứng pháp lý xác nhận tính hợp lệ của giao dịch thương mại và vận tải. Tùy theo đặc điểm lô hàng và yêu cầu quản lý, hoạt động giao nhận đường bộ quốc tế có thể phát sinh nhiều loại chứng từ khác nhau. Tuy nhiên, các chứng từ sử dụng phổ biến thường bao gồm những chứng từ sau:

Bảng 1.1. Các loại chứng từ chính trong giao nhận xuất khẩu đường bộ.

Stt	Nhóm Chứng Từ	Tên Chứng Từ
1	Chứng Từ Thương Mại	Hợp Đồng Ngoại Thương (Sales Contract)
		Hóa Đơn Thương Mại (Commercial Invoice)
		Phiếu Đóng Gói (Packing List)
2	Chứng Từ Hải Quan	Tờ Khai Hải Quan Xuất Khẩu (Customs Declaration)
		Giấy Chứng Nhận Xuất Xứ (C/O)
3	Chứng Từ Vận Tải	Vận Đơn Đường Bộ (Truck Way Bill)

(1). Nhóm chứng từ thương mại: là cơ sở thể hiện nội dung giao dịch mua bán giữa người xuất khẩu và người nhập khẩu, Các chứng từ này chủ yếu do bên xuất khẩu phát hành.

Hợp đồng ngoại thương (Sales Contract), là văn bản thể hiện sự thỏa thuận giữa bên bán và bên mua về các nội dung như hàng hóa, giá cả, điều kiện giao hàng và phương thức thanh toán. Đây là cơ sở pháp lý quy định về quyền và nghĩa vụ của các bên thực hiện hoạt động xuất khẩu.

Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), là chứng từ xác nhận giá trị hàng hóa và các thông tin liên quan đến hoạt động thanh toán quốc tế. Được sử dụng trong thanh toán quốc tế và khai báo hải quan.

Phiếu đóng gói (Packing List), là chứng từ thể hiện chi tiết quy cách đóng gói như số kiện, trọng lượng, kích thước và phương thức sắp xếp hàng hóa. Nhằm hỗ trợ cơ quan hải quan, đơn vị vận tải và bên nhận hàng dễ dàng trong quá trình kiểm tra, kiểm đến và giao nhận hàng hóa.

Trong quá trình thực hiện, các sai sót thường gặp gồm sai tên hàng, sai số lượng, sai đơn giá hoặc thiếu thống nhất giữa các chứng từ. Khi phát sinh sai sót cần kiểm tra, điều chỉnh và phát hành lại chứng từ phù hợp trước khi thực hiện khai báo hải quan hoặc giao hàng nhằm hạn chế các rủi ro phát sinh trong quá trình thông quan và vận chuyển.

(2). Nhóm chứng từ hải quan: là các chứng từ phục vụ hoạt động khai báo và thông quan hàng hóa xuất khẩu.

Tờ khai hải quan xuất khẩu (Customs Declaration), là chứng từ được sử dụng để khai báo thông tin hàng hóa xuất khẩu với cơ quan hải quan nhằm thực hiện thủ tục thông quan. Chứng từ này thường do doanh nghiệp hoặc đơn vị dịch vụ khai thuê hải quan thực hiện trên hệ thống hải quan điện tử.

Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O), là chứng từ xác nhận nguồn gốc xuất xứ của hàng hóa nhằm đáp ứng yêu cầu của nước nhập khẩu và hưởng ưu đãi thuế quan. Được cấp bởi cơ quan hoặc tổ chức ủy quyền sau khi doanh nghiệp hoàn thiện hồ sơ.

Trong thực tế, các sai sót thường gặp bao gồm khai báo không thống nhất giữa chứng từ, sai thông tin xuất xứ. Khi phát sinh sai sót, doanh nghiệp cần thực hiện khai bổ sung, điều chỉnh hồ sơ hoặc xin cấp lại chứng từ để đảm bảo điều kiện thông quan hàng hóa.

(3). Nhóm chứng từ vận tải: là các chứng từ phục vụ cho việc tổ chức và kiểm soát quá trình vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ.

Vận đơn đường bộ (Truck Way Bill), là chứng từ xác nhận đơn vị vận tải đã tiếp nhận hàng hóa để vận chuyển đến địa điểm giao hàng theo thỏa thuận. Thường do đơn vị vận tải hoặc doanh nghiệp giao nhận phát hành và được sử dụng trong quá trình theo dõi quá trình vận chuyển, xác nhận giao nhận.

Một số sai sót thường gặp trong nhóm chứng từ này gồm sai biển số xe, sai số container hoặc sai thông tin phương tiện vận chuyển. Khi xảy ra sai sót cần nhanh chóng điều chỉnh chứng từ và cập nhật lại thông tin trước khi phương tiện thực hiện xuất cảnh nhằm tránh ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng.

KẾT LUẬN CHƯƠNG I

Thông qua chương 1, những nội dung đã được hệ thống hóa và xây dựng nên một hệ thống cơ sở lý luận hoàn thiện và vững chắc cho hoạt động giao nhận hàng hóa xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ. Việc làm rõ các khái niệm nền tảng, đặc điểm của phương thức vận tải xuyên biên giới, hành lang pháp lý, những chứng từ liên quan cùng với quy trình nghiệp vụ giao nhận tiêu chuẩn là thước đo khoa học để đối chiếu với thực tiễn. Đây sẽ là nền móng lý thuyết và giá trị cốt lõi để tiếp tục phân tích sâu, đánh giá một cách khách quan thực trạng vận hành quy trình của doanh nghiệp trong bối cảnh thị trường logistics hiện nay.

Dựa vào đó, các vấn đề thực tế về hoạt động kinh doanh, năng lực nội tại cũng như thực trạng về quy trình của doanh nghiệp đối với tuyến đường bộ giữa Việt Nam – Campuchia sẽ được tập trung làm rõ trong phần “Chương 2: Thực trạng quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia tại Công ty TNHH Cavi Express – Chi Nhánh Đà Nẵng”.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XUẤT KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY TNHH CAVI EXPRESS - CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

2.1. Tổng Quan Về Trụ Sở Chính Và Chi Nhánh Đà Nẵng

2.1.1. Giới thiệu khái quát về Trụ sở chính

Công ty TNHH Cavi Express là một trong những doanh nghiệp hoạt động lâu năm trong lĩnh vực logistics, được thành lập vào năm 2017. Với ngành nghề kinh doanh chính là vận tải hàng hóa bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia – Lào.

Tên công ty	:	Công ty TNHH CAVI EXPRESS
Tên quốc tế	:	CAVI EXPRESS Company Limited
Tên viết tắt	:	CAVI EXPRESS CO.,LTD
Mã số thuế	:	0314750123
Địa chỉ	:	03B Giải Phóng, Phường 4, Quận Tân Bình, Tp. HCM, Việt Nam



Hình 2.1. Logo Công ty TNHH Cavi Express

Công ty được thành lập nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường về các giải pháp vận chuyển hàng hóa linh hoạt, an toàn và hiệu quả, đặc biệt trong bối cảnh hoạt động thương mại giữa Việt nam và các nước trong khu vực ngày càng phát triển.

Các hoạt động kinh doanh chính của công ty Cavi Express bao gồm vận tải hàng hóa bằng đường bộ, kho bãi và lưu trữ hàng hóa, bốc xếp hàng hóa, hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải. Cơ cấu tổ chức của công ty bao gồm các phòng ban chức năng như: Pháp chế, Hành chính nhân sự, Tài chính kế toán, Marketing, Kinh

doanh, Chứng từ và hải quan, Vận hành. Tất cả các phòng ban này chịu sự quản lý trực tiếp từ Ban giám đốc, dưới sự giám sát của Ban kiểm soát và Hội đồng quản trị.

Với định hướng hoạt động mở rộng phạm vi hoạt động, công ty đã từng bước mở rộng phạm vi hoạt động tại nhiều khu vực trên cả nước và nước ngoài, thông qua việc thành lập chi nhánh. Trong đó trụ sở chính đóng vai trò là đơn vị quản lý, điều hành chung, xây dựng các chiến lược phát triển, chính sách kinh doanh và kiểm soát chất lượng dịch vụ trên toàn hệ thống. Trên cơ sở đó, các chi nhánh của công ty trong đó bao gồm Chi nhánh Hà Nội và Chi nhánh Đà Nẵng.

2.1.2. Giới thiệu về Chi nhánh Đà Nẵng

Người đại diện pháp luật	:	NGUYỄN TỬ TỐ
Điện thoại	:	0918554919
Địa chỉ	:	206 Lê Thạch, P. Hoà An, Q. Cẩm Lệ, TP. Đà Nẵng.
Hotline	:	(+84) 979 356 799
Email	:	info@caviexpress.net
Website	:	https://caviexpress.net/

Chi nhánh Đà Nẵng của công ty không hoạch toán độc lập, không tổ chức đầy đủ các phòng ban, chức năng như trụ sở chính mà tập trung vào các bộ phận cốt lõi, chủ yếu là bộ phận kinh doanh và bộ phận vận hành hay nói cách khác là giống với mô hình chi nhánh cấp 2. Với mô hình hoạt động này, chi nhánh Đà Nẵng đóng vai trò là đầu mối đại diện cho Công ty TNHH Cavi Express trong việc tiếp cận khách hàng, triển khai dịch vụ và hỗ trợ các hoạt động logistics tại khu vực miền trung. Mô hình này không phải là sự thiếu hụt về năng lực hay nhân sự mà chính là chiến lược tổ chức có chủ đích, giúp công ty tối ưu hóa vận hành chi nhánh trong khi vẫn đảm bảo được chất lượng dịch vụ nhờ sự phối hợp của trụ sở chính.

2.1.2.1. Lịch sử hình thành và phát triển

Bước sang giai đoạn từ năm 2022 đến nay, Công ty TNHH Cavi Express tập trung thực hiện chiến lược mở rộng mạng lưới hoạt động trên phạm vi toàn quốc thông qua việc thành lập các chi nhánh tại các khu vực kinh tế trọng điểm. Trong bối cảnh đó, Chi

nhánh Đà Nẵng được thành lập vào năm 2022, nhằm mở rộng phạm vi tiếp cận khách hàng và tăng cường hiện diện của công ty tại khu vực miền Trung. Việc thành lập Chi nhánh Đà Nẵng thể hiện định hướng chiến lược của Cavi Express trong việc khai thác tiềm năng logistics của khu vực, đồng thời hỗ trợ trụ sở chính trong việc triển khai hoạt động kinh doanh và chăm sóc khách hàng.

Sau khi Chi nhánh Đà Nẵng đi vào hoạt động, mạng lưới của công ty tiếp tục được hoàn thiện với việc thành lập chi nhánh tại Hà Nội vào năm 2023, góp phần hình thành trục logistics Bắc – Trung – Nam. Đồng thời, việc mở rộng mô hình hoạt động và phát triển hệ sinh thái logistics trong các năm tiếp theo tạo điều kiện thuận lợi để Chi nhánh Đà Nẵng phối hợp với các đơn vị trong hệ thống, nâng cao hiệu quả triển khai dịch vụ và đáp ứng tốt hơn nhu cầu vận chuyển của khách hàng tại khu vực miền Trung cũng như trên phạm vi toàn quốc.

2.1.2.2. Lĩnh vực/sản phẩm kinh doanh

Chi nhánh Đà Nẵng Cavi Express hoạt động trong lĩnh vực logistics và vận tải hàng hóa bằng đường bộ, cung cấp đa dạng các dịch vụ nhằm đáp ứng nhu cầu giao thương trong nước và quốc tế, đặc biệt là Campuchia và Lào. Chi nhánh Đà Nẵng tham gia triển khai và hỗ trợ cung ứng các dịch vụ logistics.

Cụ thể, Chi nhánh Đà Nẵng tham gia các hoạt động tiếp cận khách hàng, tư vấn dịch vụ và phối hợp triển khai các loại hình dịch vụ vận chuyển 2 chiều, các dịch vụ chủ yếu được tóm tắt ở bảng sau:

Bảng 2.1. Lĩnh vực và dịch vụ kinh doanh của chi nhánh Đà Nẵng Cavi Express

Lĩnh vực	Tuyến Vận chuyển	Dịch vụ cung cấp
Vận tải hàng hóa bằng đường bộ	<i>Việt Nam ⇔ Campuchia</i>	- Dịch vụ vận chuyển hàng chính ngạch - Dịch vụ vận chuyển hàng tiểu ngạch - Vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng
	<i>Việt Nam ⇔ Lào</i>	- Dịch vụ vận chuyển hàng chính ngạch - Dịch vụ vận chuyển hàng tiểu ngạch - Vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng

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

Chi nhánh Đà Nẵng công ty Cavi Express không có định hướng riêng mà hoạt động theo tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi chung của toàn hệ thống. Tầm nhìn, sứ mệnh và giá trị cốt lõi mà chi nhánh đang hướng đến như sau:

Tầm nhìn:

“Trở thành một trong những công ty Logistics hàng đầu. Đồng hành cùng hàng hóa của bạn trên mọi nẻo đường với dịch vụ chất lượng, nhân sự tận tâm, giải pháp hoàn hảo, cơ sở vật chất hiện đại.”

Sứ mệnh:

“Giúp cho việc giao thương từ Việt Nam sang Campuchia, Lào và ngược lại trở nên đơn giản hơn.

Luôn nỗ lực trở thành một công ty chuyên nghiệp, uy tín lựa chọn hàng đầu của khách hàng khi có nhu cầu vận chuyển.

Tối ưu các giải pháp đáp ứng mọi yêu cầu của khách hàng vì lợi ích của khách hàng.

Tạo ra các giá trị vật chất và tinh thần cho cộng đồng và toàn thể nhân viên.”

Giá trị cốt lõi:

Chăm sóc: Lấy khách hàng là trọng tâm để cải tiến dịch vụ, chăm sóc khách hàng luôn là mối qua tâm hàng đầu của Cavi Express

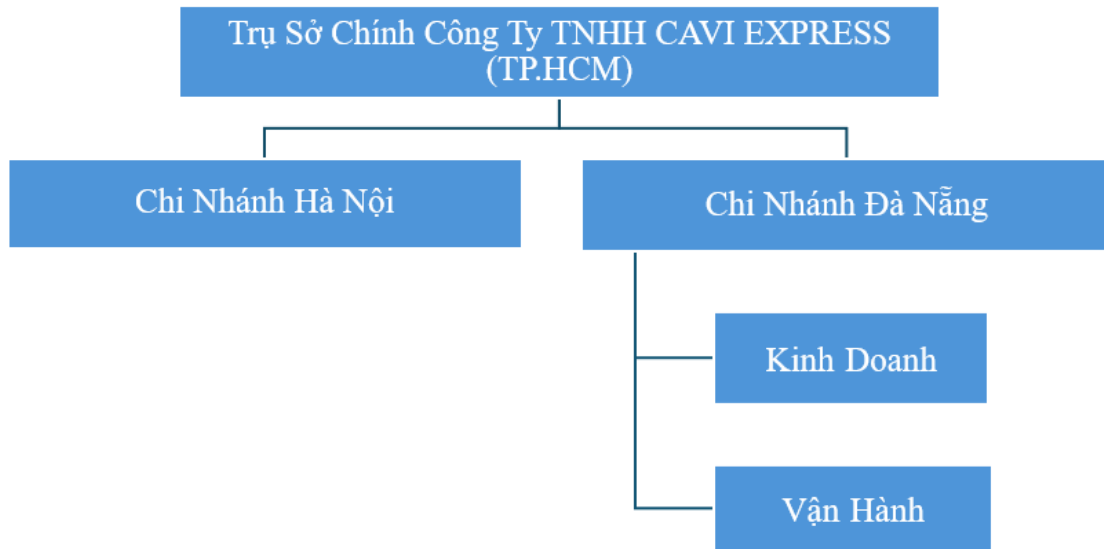
Hợp tác: Luôn nỗ lực tìm kiếm đối tác, luôn sẵn sàng hợp tác với bất cứ đối tác nào để mở rộng thị trường

Niềm tin: Luôn phấn đấu, nỗ lực không ngừng mang lại niềm tin cho khách hàng, đối tác, nhân viên

Đổi mới: Luôn cải tiến quy trình, áp dụng công nghệ nâng cao hiệu quả Logistics

2.1.2.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ

Các bộ phận trong công ty có chức năng tham mưu cho Ban giám đốc trong việc quản lý, điều phối hoạt động, kiểm soát tài chính, tổ chức nhân sự, xây dựng kế hoạch kinh doanh và chất lượng dịch vụ logistics. Đồng thời, các phòng ban tại trụ sở chính giữ vai trò hỗ trợ và phối hợp với các chi nhánh trong quá trình triển khai hoạt động kinh doanh theo định hướng chung của công ty.



(Nguồn: Phòng hành chính nhân sự - Công ty TNHH Cavi Express – 2025)

Hình 2.2. Sơ đồ cơ cấu tổ chức chi nhánh Đà Nẵng

Cơ cấu tổ chức của Chi nhánh Đà Nẵng bao gồm hai bộ phận kinh doanh và vận hành. Như đã nói ở trên thì chi nhánh Đà Nẵng hoạt động giống với mô hình chi nhánh cấp 2, mô hình này thường rất phổ biến ở các công ty logistics vừa và nhỏ như Cavi Express. Công ty đang tập trung hóa các bộ phận hỗ trợ/các phòng ban không tiếp xúc trực tiếp với khách hàng tại HCM để tiết kiệm chi phí vận hành.

Chi nhánh Đà Nẵng không phải là nơi thực hiện nghiệp vụ kỹ thuật như khai báo hải quan, kế toán... Mà là đầu mối thương mại và điều phối vận hành tại khu vực miền trung. Thực tế phạm vi hoạt động của chi nhánh không dừng lại ở khu vực miền trung mà còn tham gia phối hợp xử lý các lô hàng phát sinh tại các khu vực khác thông qua liên kết với trụ sở chính và các đơn vị liên quan. Là đầu mối kinh doanh độc lập, có thể tiếp nhận khách hàng từ bất kì khu vực nào trên cả nước miễn là khách hàng có nhu cầu vận chuyển hàng hóa. Những chức năng và nhiệm vụ của bộ phận nằm trong chi nhánh được thể hiện qua bảng sau:

Bảng 2.2. Chức năng và nhiệm vụ của bộ phận tại chi nhánh Đà Nẵng

Bộ Phận	Chức Năng/ Nhiệm Vụ
Kinh doanh	Là lực lượng trực tiếp, tiếp xúc với khách hàng thực hiện các hoạt động mang lại lợi nhuận cho công ty dựa trên phạm vi toàn quốc. Trong đó, tập trung khai thác thị trường khu vực miền trung. Các nhiệm vụ chủ yếu bao gồm: - Tìm kiếm, tiếp cận và duy trì mối quan hệ với khách hàng có nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics của công ty. - Tiếp nhận thông tin nhu cầu vận chuyển và tư vấn các giải pháp vận chuyển. - Phối hợp với bộ phận cung ứng tại trụ sở chính trong việc xây dựng phương án vận chuyển và báo giá dịch vụ. - Ký kết hợp đồng dịch vụ vận chuyển với khách hàng. - Chuyển giao thông tin đơn hàng cho nhân viên vận hành và theo dõi tiến độ thực hiện đơn hàng. - Yêu cầu khách hàng cung cấp bộ chứng từ xuất khẩu và chuyển cho bộ phận Vận hành. - Thông báo tiến độ lô hàng cho khách hàng trong suốt quá trình vận chuyển. - Phối hợp quyết toán và xử lý khiếu nại (nếu có) với khách hàng. - Thực hiện các hoạt động hỗ trợ kinh doanh và quảng bá dịch vụ.
Vận hành	Nắm vai trò hỗ trợ các nghiệp vụ vận tải và phối hợp với bộ phận vận hành tại trụ sở chính, trực tiếp tổ chức điều phối toàn bộ hoạt động vận chuyển. các nhiệm vụ chính gồm: - Tiếp nhận thông tin đơn hàng và chứng từ ban đầu từ nhân viên kinh doanh. - Kiểm tra, rà soát thông tin lô hàng trước khi chuyển cho bộ phận chứng từ và hải quan tại trụ sở chính xử lý. - Phối hợp trao đổi thông tin với tài xế và các đơn vị liên quan. - Điều động phương tiện vận tải và đặt vỏ container rộng phù hợp với lô hàng. - Phối hợp giám sát quá trình đóng hàng (trực tiếp hoặc từ xa tùy vị trí kho hàng). - Theo dõi hành trình lô hàng từ kho đến cửa khẩu và sang nước nhập - Điều phối với đối tác về thủ tục nhập khẩu và giao hàng. - Hoàn thiện bộ chứng từ và cập nhật toàn bộ thông tin lô hàng trên phần mềm quản lý nội bộ.

2.1.2.5. Môi quan hệ phối hợp giữa Chi nhánh Đà Nẵng và Trụ sở chính TP. HCM

Chi nhánh Đà Nẵng liên kết chặt chẽ với trụ sở chính tại Tp. HCM trong hoạt động vận tải hàng hóa xuyên biên giới và mối quan hệ này được thể hiện qua những luồng phối hợp sau:

Về luồng thông tin, toàn bộ những thông tin về đơn hàng, chứng từ, trạng thái lô hàng và báo giá được trao đổi và lưu trữ tập trung trên phần mềm quản lý nội bộ. Điều này giúp đảm bảo được tính minh bạch và đồng bộ giữa các bộ phận.

Về luồng nghiệp vụ, Chi nhánh Đà Nẵng đảm nhiệm phần tiếp xúc trực tiếp với khách hàng và điều phối hoạt động vận chuyển hàng hóa. Bộ phận chứng từ và hải quan tại HCM sẽ đảm nhiệm phần lên chứng từ và khai báo hải quan. Bộ phận cung ứng tại HCM đảm nhiệm việc đàm phán và cung cấp giá vận tải hàng hóa. Sự phân công này giúp mỗi bộ phận tập trung vào thế mạnh riêng của mình.

Về luồng tài chính, bộ phận kế toán tại trụ sở chính sẽ chịu trách nhiệm thu tiền khách hàng, hoạch toán và quyết toán. Chi nhánh Đà Nẵng sau khi phối hợp cung cấp thông tin và chi phí thực tế và hóa đơn dịch vụ.

2.1.3. Các nguồn lực của doanh nghiệp ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh

2.1.3.1. Cơ sở vật chất

- Vị trí kinh doanh:

Chi nhánh tại Đà Nẵng thực hiện các hoạt động tiếp nhận, tư vấn khách hàng và hỗ trợ triển khai dịch vụ giao nhận tại khu vực miền Trung. Với vị trí nằm trên trục giao thông Bắc – Nam và gần các tuyến đường bộ kết nối sang Lào thông qua hành lang kinh tế Đông – Tây, Chi nhánh Đà Nẵng có điều kiện thuận lợi để phục vụ hoạt động khai thác các dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ xuyên biên giới.

Văn phòng chi nhánh được đặt tại khu vực phía sau Bến xe Trung tâm thành phố Đà Nẵng, thuận tiện cho việc tiếp cận các tuyến giao thông đường bộ liên tỉnh, đáp ứng nhu cầu tư vấn và kết nối dịch vụ vận chuyển hàng hóa trong nước và một số tuyến quốc tế lân cận. Nhờ đó, văn phòng có thể tiếp cận tương đối thuận lợi với các doanh nghiệp, hộ kinh doanh và khách hàng cá nhân có nhu cầu vận chuyển hàng hóa.

Tuy nhiên, do văn phòng không nằm tại khu vực trung tâm thương mại hoặc các khu logistics tập trung, hoạt động tìm kiếm và khai thác khách hàng chủ yếu được thực

hiện thông qua các kênh trực tuyến, chăm sóc khách hàng từ xa và mối quan hệ cá nhân của nhân viên kinh doanh. Nhìn chung, vị trí kinh doanh của văn phòng đại diện tại Đà Nẵng phù hợp với mô hình văn phòng kinh doanh – hỗ trợ vận hành gọn nhẹ, đáp ứng yêu cầu hoạt động trong điều kiện quản lý và điều phối tập trung từ trụ sở chính của công ty.

- Máy móc thiết bị:

Cơ sở vật chất tại Chi nhánh văn phòng Đà Nẵng chủ yếu phục vụ cho hoạt động kinh doanh, điều hành và hỗ trợ khách hàng, bao gồm các trang thiết bị được tổng hợp trong bảng sau:

Bảng 2.3. Cơ sở vật chất và trang thiết bị tại chi nhánh Cavi Express Đà Nẵng

STT	Tên Trang Thiết Bị	Đơn Vị Tính	Số Lượng	Mục Dịch Sử Dụng
1	Bàn làm việc	Cái	21	Phục vụ nhân viên làm việc
2	Ghế làm việc	cái	25	Phục vụ nhân viên làm việc
3	Vách ngăn làm việc	cái	10	Tạo không gian làm việc riêng
4	Bàn họp	cái	1	Họp nội bộ, trao đổi công việc
5	Kệ/tủ hồ sơ	cái	2	Lưu trữ hồ sơ, chứng từ
6	Đèn chiếu sáng	cái	9	Chiếu sáng không gian làm việc
7	Máy in	cái	1	In tài liệu, chứng từ
8	Bàn ăn	cái	1	Phục vụ sinh hoạt giờ nghỉ trưa
9	Ghế ăn	cái	10	Phục vụ sinh hoạt giờ nghỉ trưa
10	Điều hòa	cái	6	Điều chỉnh nhiệt độ
11	Router/ thiết bị mạng	Bộ	2	Kết nối internet phục vụ công việc
12	Ổ cắm	cái	23	Cung cấp nguồn điện cho thiết bị
13	Bình nước	cái	1	Phục vụ nghỉ ngơi cho nhân viên
14	Cây cảnh	Chậu	2	Trang trí, tạo không gian
15	Gương treo tường	cái	1	Phục vụ sinh hoạt cá nhân
16	Bồn lavabo	cái	1	Phục vụ vệ sinh cá nhân
17	Toilet	cái	1	Phục vụ vệ sinh cá nhân
18	Máy chiếu	cái	1	Phục vụ họp, đào tạo nội bộ
19	Màn hình máy chiếu	Cái	1	Phục vụ trình chiếu

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

Nhìn chung, hệ thống cơ sở vật chất và trang thiết bị tại văn phòng Đà Nẵng được trang bị ở mức cơ bản nhưng đáp ứng tốt nhu cầu làm việc hằng ngày của nhân viên. Các trang thiết bị chủ yếu phục vụ cho hoạt động kinh doanh, xử lý thông tin và phối hợp nghiệp vụ với trụ sở chính.

2.1.4.2. Nguồn nhân lực

Bảng 2.4. Thực trạng nguồn nhân lực tại Chi nhánh Đà Nẵng Công ty Cavi Express

Tiêu chí \ Năm		2023		2024		2025		2023/2024		2024/2025	
		Số lượng	Tỉ lệ%	Số lượng	Tỉ lệ%	Số lượng	Tỉ lệ%	Chênh lệch (±)	Tỷ lệ chênh lệch(%)	Chênh lệch (±)	Tỷ lệ chênh lệch(%)
Tổng số lao động		8	100%	7	100%	9	100%	-1	-12,5%	+2	+28,6%
I. Giới tính	Nam	2	25%	2	28,6%	3	33,3%	0	0%	+1	+50%
	Nữ	6	75%	5	71,4%	6	66,7%	-1	-16,7%	+1	+20%
II. Trình độ học vấn	Đại học và Cao đẳng	8	100%	7	100%	9	100%	-1	-12,5%	+2	+28,6%
III. Độ tuổi	<25 tuổi	5	62,5%	6	85,7%	8	88,9%	+1	+20%	+2	+33,3%
	>25 tuổi	3	37,5%	1	14,3%	1	11,1%	-2	-66,7%	0	0%
Lao động trực tiếp		2	20%	1	14,3%	2	22,2%	-1	-50%	+1	+100%
Lao động gián tiếp		4	80%	6	85,7%	7	77,8%	0	0%	+1	+16,7%

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

Qua số liệu giai đoạn 2023–2025, nguồn nhân lực của chi nhánh Đà Nẵng có sự biến động nhưng nhìn chung thể hiện xu hướng tinh gọn và sau đó mở rộng trở lại. Cụ thể, tổng số lao động giảm từ 8 người năm 2023 xuống còn 7 người năm 2024 (giảm 12,5%), trước khi tăng lên 9 người vào năm 2025 (tăng 28,6%). Điều này cho thấy chi nhánh có sự điều chỉnh nhân sự trong ngắn hạn, sau đó mở rộng quy mô nhằm đáp ứng nhu cầu hoạt động.

Về cơ cấu giới tính, lao động nữ luôn chiếm tỷ trọng cao hơn nam trong cả ba năm, tuy nhiên tỷ lệ này có xu hướng giảm dần, trong khi lao động nam tăng nhẹ. Sự thay đổi này góp phần cân bằng hơn cơ cấu giới tính, phù hợp với đặc thù công việc logistics cần cả yếu tố linh hoạt và khả năng chịu áp lực.

Xét về trình độ học vấn, 100% nhân sự đều có trình độ đại học và cao đẳng, phản ánh chất lượng nguồn nhân lực tương đối đồng đều và có chuyên môn. Đây là một lợi thế giúp chi nhánh dễ dàng thích nghi với yêu cầu nghiệp vụ trong lĩnh vực logistics.

Đáng chú ý, cơ cấu độ tuổi có xu hướng trẻ hóa rõ rệt. Tỷ lệ lao động dưới 25 tuổi tăng từ 62,5% năm 2023 lên 88,9% năm 2025, trong khi lao động trên 25 tuổi giảm mạnh. Điều này cho thấy chi nhánh ưu tiên tuyển dụng nhân sự trẻ, năng động, dễ thích nghi với môi trường làm việc có tốc độ cao.

Về tính chất công việc, lao động gián tiếp luôn chiếm tỷ trọng lớn trong khi lao động trực tiếp chiếm tỷ lệ thấp hơn. Điều này phù hợp với đặc điểm của chi nhánh Đà Nẵng khi chủ yếu thực hiện chức năng tìm kiếm khách hàng, giao dịch và điều phối vận hành, còn một số hoạt động thực tế có thể được phối hợp với trụ sở chính hoặc đối tác.

2.1.4.3. Nguồn lực tài chính

Cơ cấu tổ chức chi nhánh Đà Nẵng hoạt động theo hình thức hạch toán phụ thuộc vào trụ sở chính tại TP. HCM. Toàn bộ nguồn vốn, dòng tiền và các kế hoạch kinh doanh đầu tư tài sản cố định đều do trụ sở chính điều phối, quản lý tập trung. Vì vậy, năng lực tài chính của chi nhánh là sự kế thừa và đảm bảo từ nền tảng tài chính của công ty Cavi Express.

Tuy nhiên, chi nhánh vẫn được phân quyền trong việc kiểm soát và sử dụng một số khoản chi phục vụ hoạt động vận hành thường xuyên như chi phí giao nhận, vận chuyển nội địa, công tác phí, chi phí chăm sóc khách hàng và các khoản chi nghiệp vụ phát sinh trong phạm vi được phê duyệt.

Bên cạnh đó, chi nhánh Đà Nẵng có trách nhiệm theo dõi công nợ khách hàng, phối hợp với trụ sở chính trong công tác thu hồi công nợ và quản lý dòng tiền liên quan đến hoạt động cung cấp dịch vụ logistics. Các khoản đầu tư tài sản cố định hoặc các quyết định tài chính có giá trị lớn vẫn do trụ sở chính trực tiếp xem xét và phê duyệt. Dưới đây là bảng đã rút gọn của nguồn lực tài chính công ty giai đoạn 2023 – 2025:

Bảng 2.5. Tình hình nguồn lực tài chính công ty Cavi Express giai đoạn 2023 – 2025*(ĐVT: Triệu đồng)*

Chỉ tiêu	2023	2024	2025	2024/2023	2025/2024
A. TÀI SẢN NGẮN HẠN	14.862	17.406	16.985	+17.12%	-2.42%
I. Tiền và các khoản tương đương về tiền	3.742	4.518	4.127	+20.74%	-8.65%
II. Phải thu ngắn hạn	9.684	11.273	11.582	++16.41%	+2.74%
III. Tài sản ngắn hạn khác	1.436	1.615	1.276	+12.47%	-20.99%
B. TÀI SẢN DÀI HẠN	10.274	11.118	10.865	+8.21%	-2.28%
I. Tài sản cố định	10.274	11.118	10.865	+8.21%	-2.28%
TỔNG TÀI SẢN	25.136	28.524	27.85	+13.48%	-2.36%
C. NỢ PHẢI TRẢ	13.482	15.036	15.609	+11.53%	+3.81%
I. Nợ Ngắn Hạn	11.724	13.184	13.926	+12.45%	+5.63%
II. Nợ Dài Hạn	1.758	1.852	1.683	+5.35%	-9.13%
D. VỐN CHỦ SỞ HỮU	11.654	13.488	12.241	+15.74%	-9.25%

(Nguồn: Phòng tài chính kế toán – Công ty TNHH CAVI Express – 2025)

Qua bảng số liệu cho thấy, tổng nguồn vốn của Công ty TNHH Cavi Express có xu hướng tăng trong giai đoạn 2023–2024, từ 25.136 triệu đồng lên 28.524 triệu đồng, tương ứng tăng 13,48%. Tuy nhiên, đến năm 2025 tổng nguồn vốn giảm nhẹ xuống còn 27.850 triệu đồng, tương ứng giảm 2,36% so với năm 2024. Điều này cho thấy hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp có dấu hiệu chững lại trước những biến động của thị trường vận tải và logistics trong khu vực.

Trong cơ cấu tài sản, tài sản ngắn hạn luôn chiếm tỷ trọng lớn trong tổng tài sản, phản ánh đặc điểm của doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics và giao nhận vận tải. Năm 2024, tài sản ngắn hạn tăng 17,12%, tuy nhiên đến năm 2025 giảm nhẹ 2,42%. Khoản mục tiền và các khoản tương đương tiền tăng mạnh 20,74% trong năm 2024 nhưng giảm 8,65% vào năm 2025, cho thấy dòng tiền của doanh nghiệp bị ảnh

hưởng nhất định trong giai đoạn khó khăn. Bên cạnh đó, phải thu ngắn hạn tiếp tục tăng qua các năm, đặc biệt tăng 16,41% năm 2024 và 2,74% năm 2025, phản ánh tình trạng khách hàng kéo dài thời gian thanh toán và doanh nghiệp bị chiếm dụng vốn nhiều hơn.

Đối với tài sản dài hạn, tài sản cố định chiếm toàn bộ tỷ trọng và tăng 8,21% trong năm 2024 do doanh nghiệp đầu tư bổ sung cơ sở vật chất phục vụ hoạt động kinh doanh. Tuy nhiên đến năm 2025, tài sản cố định giảm nhẹ 2,28% do khấu hao tài sản và doanh nghiệp hạn chế đầu tư mới.

Về nguồn vốn, nợ phải trả tăng liên tục qua các năm, đặc biệt nợ ngắn hạn tăng từ 11.724 triệu đồng năm 2023 lên 13.926 triệu đồng năm 2025, cho thấy doanh nghiệp sử dụng nhiều nguồn vốn lưu động để duy trì hoạt động kinh doanh. Trong khi đó, vốn chủ sở hữu tăng mạnh vào năm 2024 nhưng giảm 9,25% trong năm 2025, phản ánh lợi nhuận của doanh nghiệp bị ảnh hưởng trước sự suy giảm của thị trường logistics và hoạt động vận tải quốc tế.

2.2. Thực Trạng Hoạt Động Kinh Doanh Và Vận Tải Tuyến Việt Nam – Campuchia

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

Về lĩnh vực kinh doanh, dịch vụ vận tải đường bộ đóng vai trò chủ lực chiếm tỷ trọng lớn trong hoạt động của chi nhánh. Đối với chi nhánh Đà Nẵng, hoạt động kinh doanh chủ yếu xoay quanh dịch vụ vận tải đường bộ tuyến giữa Việt Nam, Campuchia và Lào. Bên cạnh đó còn có những dịch vụ hỗ trợ như dịch vụ hải quan hay thu hộ.

Về cơ cấu doanh thu, nguồn thu của chi nhánh chủ yếu đến từ dịch vụ vận tải đường bộ tuyến giữa Việt Nam và Campuchia. Đây là mảng mang lại doanh thu chính và có xu hướng tăng trưởng ổn định qua các năm, phản ánh nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa Việt Nam và Campuchia ngày càng gia tăng. Các dịch vụ khác như dịch vụ hải quan hay thu hộ chiếm tỷ trọng nhỏ hơn và mang tính bổ trợ cho hoạt động chính.

Về thị trường hoạt động, chi nhánh Đà Nẵng không chỉ giới hạn trong khu vực miền Trung mà còn tham gia khai thác các khách hàng ở nhiều khu vực khác, đặc biệt là các tỉnh, thành phố có hoạt động xuất nhập khẩu sôi động. Ngoài ra, còn có thể khai thác và tiếp cận khách hàng ở khu vực nước ngoài không chỉ riêng trong khu vực trong

nước. Điều này cho thấy phạm vi hoạt động của chi nhánh có tính linh hoạt, không bị giới hạn bởi địa lý.

Về khách hàng, chi nhánh chủ yếu phục vụ nhóm khách hàng tổ chức gồm các doanh nghiệp sản xuất, thương mại và xuất nhập khẩu có nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuyên biên giới. Bên cạnh đó còn có nhóm khách hàng cá nhân kinh doanh nhỏ lẻ, người gửi hàng cho đối tác hoặc người thân. Nhóm khách hàng tổ chức là nhóm khách hàng có nhu cầu ổn định và thường xuyên, góp phần duy trì nguồn doanh thu cho chi nhánh.

Về đối thủ cạnh tranh, Trong thị trường logistics và vận tải xuyên biên giới Việt Nam – Campuchia – Lào càng ngày càng phát triển. Chi nhánh Đà Nẵng Công ty Cavi Express phải chịu nhiều sự cạnh tranh đến từ nhiều doanh nghiệp khác cung cấp các dịch vụ tương tự, đặc biệt trong phân khúc vận tải đường bộ và giao nhận xuyên biên giới Việt Nam – Lào – Campuchia, nhóm đối thủ cạnh tranh trực tiếp tiêu biểu nằm ở khu vực miền trung như Mekong Logistics, HappyTrans, Vinatransit....

2.2.2. Kết quả hoạt động kinh doanh

Bảng 2.6. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh Công ty TNHH Cavi Express giai đoạn 2023 – 2025.

(ĐVT: Triệu đồng)

STT	Chỉ Tiêu	2023	2024	2025	2024/2023		2025/2024	
					Giá trị	%	Giá trị	%
1	Tổng doanh thu	31.428	35.972	33.864	+4.544	+14.5	-2.108	-5.9
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	876	1.008	1.142	+132	+15.1	+134	+13.3
3	Tổng chi phí	26.742	31.086	30.417	+4.344	+16.2	-669	-2.2
4	Lợi nhuận trước thuế	4.686	4.886	3.447	+200	+4.3	-1.439	-29.5
5	Thuế	937	977	689	+40	+4.3	-288	-29.5
6	Lợi nhuận sau thuế	3.749	3.909	2.758	+160	+4.3	-1.151	-29.4

(Nguồn: Phòng tài chính kế toán – Công ty TNHH Cavi Express – 2025)

Qua bảng kết quả hoạt động kinh doanh có thể thấy hoạt động kinh doanh của Công ty TNHH Cavi Express giai đoạn 2023–2025 có nhiều biến động. Năm 2024,

doanh thu tăng 14,5% so với năm 2023 nhờ hoạt động logistics và giao nhận vận tải được mở rộng. Tuy nhiên, đến năm 2025, doanh thu giảm 5,9% do ảnh hưởng từ biến động của thị trường vận tải và logistics khu vực.

Bên cạnh đó, mặc dù doanh nghiệp đã kiểm soát chi phí tốt hơn khi tổng chi phí năm 2025 giảm 2,2% so với năm trước, nhưng mức giảm này chưa đủ bù đắp cho sự sụt giảm doanh thu, khiến lợi nhuận trước thuế và lợi nhuận sau thuế lần lượt giảm 29,5% và 29,4%. Điều này cho thấy hoạt động kinh doanh năm 2025 chịu nhiều áp lực từ biến động thị trường logistics và vận tải quốc tế.

Do đặc thù hạch toán phụ thuộc, các con số doanh thu cụ thể của chi nhánh không được tách biệt hoàn toàn trên báo cáo tài chính. Để đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh tại đơn vị nghiên cứu, sinh viên tiến hành ước tính kết quả hoạt động kinh doanh của chi nhánh Đà Nẵng dựa trên tỷ trọng đóng góp doanh thu của chi nhánh trong tổng doanh thu toàn công ty. Căn cứ vào quy mô nhân sự, khối lượng công việc thực tế, phạm vi hoạt động kinh doanh và số lượng khách hàng khai thác, Chi nhánh Đà Nẵng được ước tính đóng góp khoảng 28–32% tổng doanh thu toàn công ty trong giai đoạn 2023–2025. Trên cơ sở đó, kết quả hoạt động kinh doanh của Chi nhánh Đà Nẵng giai đoạn 2023–2025 được ước tính như sau:

Bảng 2.7. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh Chi nhánh Đà Nẵng Công ty TNHH Cavi Express giai đoạn 2023 – 2025.

(ĐVT: Triệu đồng)

STT	Chỉ Tiêu	2023	2024	2025	2024/2023		2025/2024	
					Giá trị	%	Giá trị	%
1	Tổng doanh thu	9.214	11.396	10.482	+2.182	+23,7	-914	-8,0
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	248	316	387	+68	+27,4	+71	+22,5
3	Tổng chi phí	7.846	9.872	9.614	+2.026	+25,8	-258	-2,6
4	Lợi nhuận trước thuế	1.368	1.524	868	+156	+11,4	-656	-43,0
5	Thuế	274	305	174	+31	+11,3	-131	-43,0
6	Lợi nhuận sau thuế	1.094	1.219	694	+125	+11,4	-525	-43,1

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

Qua bảng kết quả hoạt động kinh doanh ước tính có thể thấy, Chi nhánh Đà Nẵng duy trì được sự tăng trưởng khá tích cực trong năm 2024. Tổng doanh thu đạt 11.396 triệu đồng, tăng 23,7% so với năm 2023. Kết quả này cho thấy chi nhánh đã khai thác tương đối hiệu quả hoạt động vận tải đường bộ tuyến Campuchia và Lào, đồng thời mở rộng được tệp khách hàng thông qua nguồn dữ liệu do công ty cung cấp và hoạt động tìm kiếm khách hàng của bộ phận kinh doanh.

Tuy nhiên, đến năm 2025, doanh thu của chi nhánh giảm xuống còn 10.482 triệu đồng, tương ứng giảm 8,0% so với năm 2024. Nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ những biến động trong hoạt động logistics khu vực, đặc biệt là ảnh hưởng từ tình hình căng thẳng giữa Campuchia và Thái Lan diễn ra từ cuối quý III năm 2025. Diễn biến này đã ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động vận tải đường bộ quốc tế – lĩnh vực kinh doanh chủ lực của Chi nhánh Đà Nẵng. Trong giai đoạn từ cuối tháng 7 đến cuối năm 2025, một số tuyến vận chuyển và khu vực gần biên giới phát sinh tình trạng kiểm soát chặt hơn đối với phương tiện vận tải và hàng hóa xuất nhập khẩu, làm kéo dài thời gian thông quan và giao nhận hàng hóa. Để đảm bảo an toàn cho hàng hóa và hạn chế rủi ro trong quá trình vận chuyển, Công ty TNHH Cavi Express đã tạm ngừng tiếp nhận hoặc hạn chế giao hàng đến một số khu vực chịu ảnh hưởng từ tình hình xung đột. Điều này làm giảm sản lượng đơn hàng vận chuyển trong giai đoạn cuối năm là thời điểm thường có nhu cầu vận chuyển hàng hóa tương đối cao.

Về chi phí, tổng chi phí năm 2024 tăng mạnh 25,8% do khối lượng đơn hàng và nhu cầu thuê ngoài phương tiện vận tải tăng cao. Đến năm 2025, mặc dù chi nhánh đã có sự điều chỉnh và kiểm soát chi phí nên tổng chi phí giảm nhẹ 2,6%, tuy nhiên mức giảm này vẫn chưa tương xứng với tốc độ giảm doanh thu do đặc thù hoạt động phụ thuộc nhiều vào chi phí thuê ngoài vận tải và các chi phí phát sinh liên quan đến hoạt động giao nhận quốc tế.

Do đó, lợi nhuận trước thuế và lợi nhuận sau thuế của chi nhánh trong năm 2025 giảm mạnh lần lượt 43,0% và 43,1% so với năm 2024. Điều này cho thấy hiệu quả hoạt động kinh doanh của chi nhánh Đà Nẵng chịu ảnh hưởng đáng kể từ những biến động của thị trường logistics và vận tải quốc tế trong giai đoạn này.

2.2.3. Tình hình kinh doanh vận tải hàng hóa xuất khẩu container bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia.

Trong các hoạt động kinh doanh tại chi nhánh Đà Nẵng, Hoạt động vận tải và giao nhận hàng hóa tuyến Việt Nam – Campuchia là một trong những lĩnh vực kinh doanh được khai thác thường xuyên. Hoạt động này bao gồm cả chiều xuất khẩu từ Việt Nam sang Campuchia và chiều nhập khẩu từ Campuchia về Việt Nam, chủ yếu thông qua hình thức vận tải đường bộ.

Đối với hoạt động xuất khẩu, Các mặt hàng vận chuyển giữa Việt Nam và Campuchia rất đa dạng, và thường là vận chuyển số lượng lớn như máy móc thiết bị, hàng công trình, hàng quá cảnh. Một số mặt hàng cụ thể như: thuốc tây, vải cuộn, nội thất, phụ gia, linh kiện, dây cáp điện, cáp quang, bột mì, túi giấy, thuốc bảo vệ thực vật, phân bón, ống nhựa, thức ăn cho gia súc,... Phần lớn hàng hóa được vận chuyển bằng container nguyên (FCL) nhằm đảm bảo tính an toàn, hạn chế rủi ro trong quá trình vận chuyển cũng như đáp ứng yêu cầu về tiến độ giao hàng của khách hàng.

Do đặc điểm hoạt động của Chi nhánh Đà Nẵng không tổ chức hạch toán doanh thu riêng theo từng loại hình dịch vụ nên sinh viên tiến hành ước tính cơ cấu doanh thu dựa trên đặc điểm hoạt động thực tế, mức độ khai thác dịch vụ và tỷ trọng đóng góp tương đối của từng tuyến vận tải trong tổng doanh thu của chi nhánh.

Bảng 2.8. Cơ cấu doanh thu theo hoạt động vận tải bằng đường bộ tại chi nhánh Đà Nẵng giai đoạn 2023-2025

(DVT: Triệu đồng)

Hoạt Động Dịch Vụ		2023	2024	2025
Tuyến Việt Nam ⇔ Campuchia	Hàng Xuất khẩu	4.128	5.486	4.932
	Hàng Nhập khẩu	2.146	2.584	2.442
Tuyến Việt Nam ⇔ Lào	Hàng Xuất khẩu	1.256	1.288	1.212
	Hàng Nhập khẩu	1.684	2.038	1.896
Tổng cộng		9.214	11.396	10.482

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

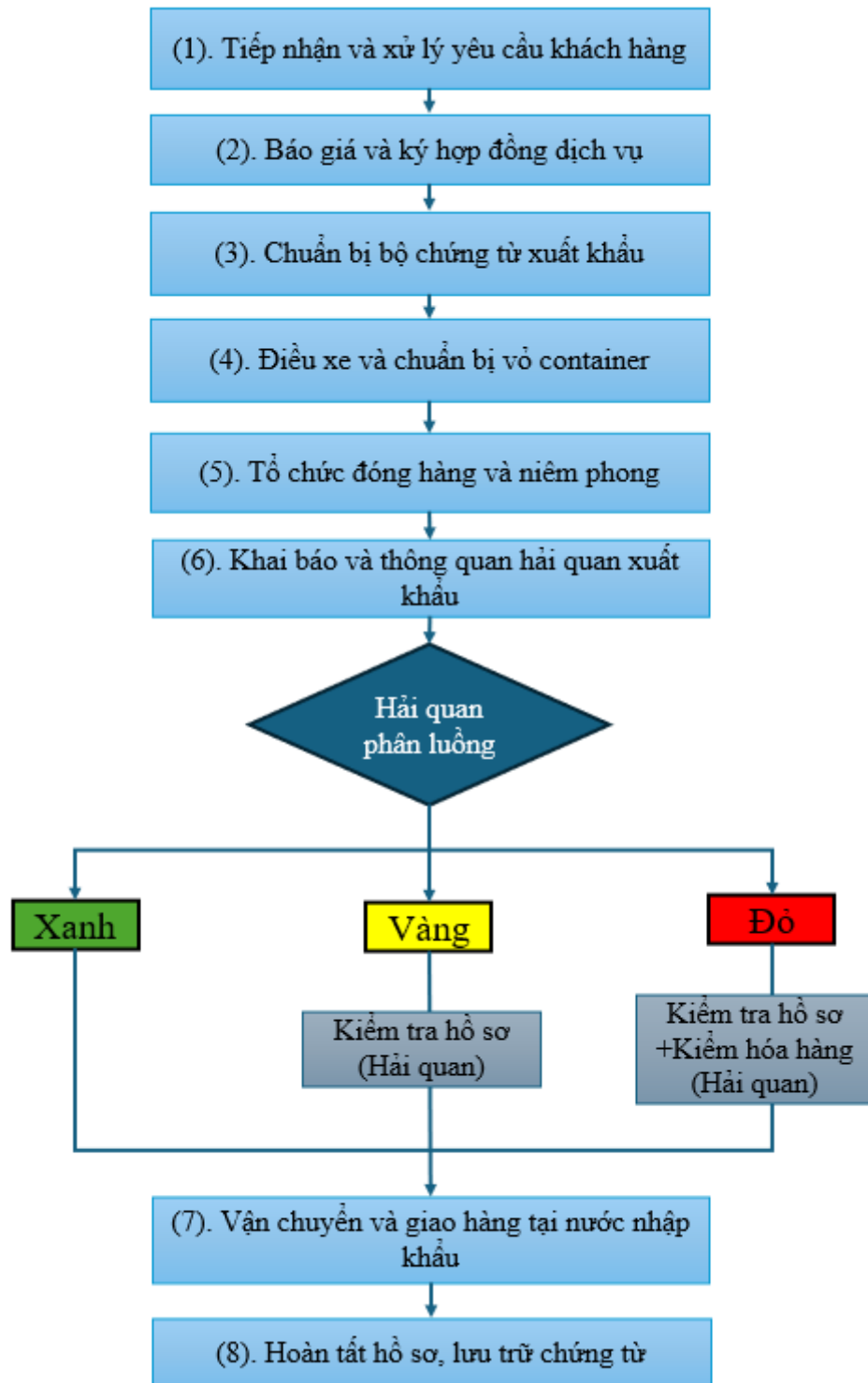
Qua bảng số liệu cho thấy, hoạt động vận tải hàng xuất khẩu tuyến Campuchia luôn chiếm tỷ trọng doanh thu cao nhất trong cơ cấu hoạt động của Chi nhánh Đà Nẵng

qua các năm. Cụ thể, doanh thu từ hoạt động này đạt 4.128 triệu đồng năm 2023, tăng lên 5.486 triệu đồng năm 2024 và đạt 4.932 triệu đồng năm 2025. Điều này cho thấy tuyến Campuchia là thị trường trọng điểm và đóng vai trò quan trọng trong hoạt động kinh doanh của chi nhánh.

Trong cơ cấu hoạt động vận tải tại Chi nhánh Đà Nẵng, hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) tuyến Campuchia chiếm tỷ trọng doanh thu lớn dù số lượng lô hàng không cao nhất. Trong năm 2025, doanh thu vận tải đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia của chi nhánh đạt khoảng 7,3 tỷ đồng, chiếm tỷ trọng lớn nhất trong cơ cấu doanh thu vận tải của chi nhánh. Trong đó, hàng nguyên container (FCL) tuy chỉ chiếm khoảng 45% tổng số lượng lô hàng nhưng đóng góp gần 70% doanh thu tuyến Campuchia do đặc điểm giá trị lô hàng và chi phí vận chuyển cao.

Trung bình mỗi tháng, chi nhánh xử lý khoảng 40–45 lô hàng tuyến Campuchia, trong đó khoảng 20–25 lô là hàng nguyên container FCL. Nguyên nhân là do loại hình này phát sinh nhiều chi phí vận tải, thủ tục hải quan, điều phối container và chi phí vận chuyển xuyên biên giới, từ đó mang lại giá trị dịch vụ cao hơn so với các hoạt động hàng lẻ hoặc chuyển phát nhanh.

2.3. Thực Trạng Quy Trình Giao Nhận Hàng Xuất Khẩu FCL Bằng Đường Bộ Tuyến Việt Nam – Campuchia Tại Công Ty TNHH Cavi Express – Chi Nhánh Đà Nẵng



Hình 2.3. Sơ đồ quy trình giao nhận hàng xuất khẩu bằng đường bộ tuyến Việt Nam - Campuchia tại Chi nhánh Đà Nẵng Cavi Express

Quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam - Campuchia được xây dựng dựa trên cơ sở hoạt động thực tế tại chi nhánh Đà Nẵng. Trong đó, chi nhánh đóng vai trò tiếp nhận, điều phối và kiểm soát quá trình thực hiện lô hàng, đồng thời phối hợp với trụ sở chính và các đối tác liên quan. Thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu tuyến Việt Nam – Campuchia bằng đường bộ của Chi nhánh Đà Nẵng công ty Cavi Express gồm những nội dung sau:

2.3.1. Tiếp nhận và xử lý yêu cầu khách hàng

Đây là bước khởi đầu của toàn bộ quy trình giao nhận, đóng vai trò tạo nguồn doanh thu và duy trì lượng hàng ổn định cho chi nhánh. Đối với doanh nghiệp logistics khâu tiếp nhận không chỉ đơn thuần là tiếp nhận khi khách hàng gửi yêu cầu. Với tư cách là một doanh nghiệp Forwader, hoạt động tiếp nhận yêu cầu không đơn thuần là thụ động chờ đợi khách hàng tìm đến, mà là kết quả của quá trình chủ động tìm kiếm, chào giá của đội ngũ nhân viên kinh doanh. Quy trình thực tế tại chi nhánh chỉ được kích hoạt ngay khi khách hàng phát sinh nhu cầu và gửi thông tin.

Hiện nay, nguồn khách hàng của Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng đến từ những hoạt động tìm kiếm và tiếp cận khách hàng thông qua các nền tảng mạng xã hội (Zalo, Facebook, Telegram, Whatsapp, google map), nền tảng nghề nghiệp (linkedin, yellowpage...), Telesales từ data khách hàng bộ phận marketing cung cấp, email, gặp trực tiếp hay từ nguồn từ khách hàng cũ quay lại và từ nguồn khách hàng giới thiệu. Trong năm 2025, trung bình mỗi quý bộ phận kinh doanh của chi nhánh tiếp cận khoảng 10.000 – 11.700 khách hàng thông qua các hoạt động này.

Theo KPI nội bộ của công ty, mỗi nhân viên kinh doanh phải tiếp cận tối thiểu 20 khách hàng ngày nhằm duy trì nguồn khách hàng tiềm năng cho tuyến Campuchia. Trong tổng số khách hàng tiếp cận, tỷ lệ khách phản hồi đạt khoảng 45–50%, trong đó khoảng 20–25% khách hàng phát sinh nhu cầu vận chuyển thực tế. Cơ cấu khách hàng của chi nhánh tương đối ổn định với khoảng 55% là khách hàng truyền thống và 45% là khách hàng mới.

Thời gian tiếp nhận và xác minh thông tin ban đầu thường giao động từ 30 phút đến 2 giờ đối với khách hàng truyền thống và có thể kéo dài từ 1-2 ngày đối với khách hàng mới hoặc các lô hàng có yêu cầu đặc biệt. Khi thông tin đầu vào không chính xác,

doanh nghiệp thôi phải thực hiện xác minh lại nhiều lần, làm kéo dài thời gian và ảnh hưởng đến tiến độ triển khai các bước tiếp theo.

Đối với khách hàng truyền thống, yêu cầu chủ yếu tập trung vào tính ổn định của giá cước, thời gian giao hàng và khả năng xử lý nhanh các phát sinh tại cửa khẩu. Trong khi đó, nhóm khách hàng mới thường quan tâm nhiều đến mức giá vận chuyển, thủ tục hải quan và thời gian vận chuyển thực tế. Đây cũng là nhóm khách hàng có tỷ lệ sai sót thông tin ban đầu cao hơn do chưa quen với thủ tục vận chuyển quốc tế tuyến Campuchia.

Sau khi tiếp nhận yêu cầu vận chuyển, nhân viên kinh doanh tiến hành trao đổi với khách hàng và thu thập thông tin liên quan đến lô hàng bao gồm các mục trong bảng sau: Khi tiếp nhận một yêu cầu vận chuyển, nhân viên kinh doanh của Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng phải thực hiện sàng lọc và chuẩn hóa thông tin đầu vào thông qua việc lập phiếu ghi tiếp nhận thông tin trên hệ thống phần mềm quản lý nội bộ (CRM) của công ty. Nhân viên bắt buộc phải khai thác và thu thập thông tin liên quan đến lô hàng. Ban đầu chỉ thu thập những thông tin cơ bản phục vụ cho việc báo giá, những thông tin đó gồm những thông tin sau:

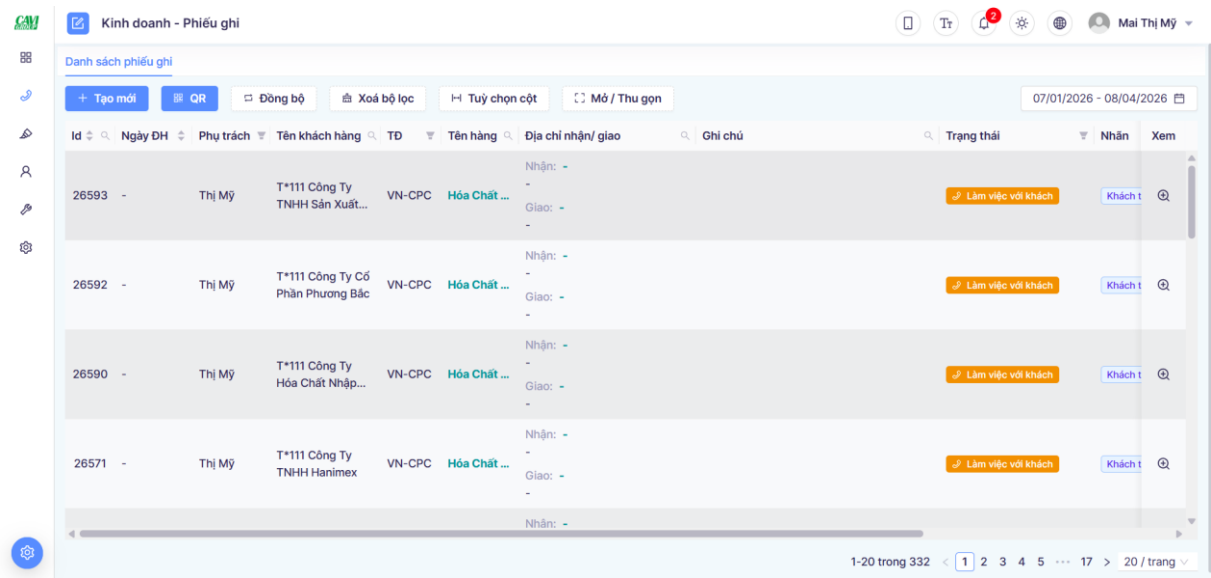
Bảng 2.9. Nội dung thu thập thông tin hàng hóa Cavi Express

STT	Thông tin thu thập	
1	Thông tin hàng	- Tên hàng, HS code - Số lượng - Kích thước/tổng - Cân nặng/Tổng
2	Hình thức vận chuyển	
3	Điểm lấy hàng	
4	Điểm giao hàng	
5	Giá trị hàng	
6	Ghi chú	

(Nguồn: Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

Đối với hàng giao tận nơi tại Campuchia, khách hàng được yêu cầu cung cấp định vị thực tế của kho nhận nhằm hạn chế nhầm lẫn do hệ thống địa chỉ tại Campuchia chưa đồng bộ. Sau khi có thông tin cơ bản của khách hàng, nhân viên kinh doanh tiến hành nhập liệu thông tin khách hàng và lô hàng vào phiếu ghi trên hệ thống quản lý nội bộ

của công ty. Toàn bộ dữ liệu được lưu trữ trên hệ thống nhằm hỗ trợ quản lý thông tin và theo dõi tiến độ xử lý đơn hàng.



(Nguồn: Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

Hình 2.4. Giao diện phần mềm quản lý nội bộ của công ty cavi Express

Dữ liệu tiếp nhận yêu cầu tại chi nhánh Đà Nẵng trong năm 2025 thể hiện rõ sự biến động theo tính chu kỳ của thị trường Logistics đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia như sau:

Bảng 2.10. Thống kê số lượng yêu cầu của khách hàng về hàng (FCL) tại Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng năm 2025

Chỉ Tiêu	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV	Cả Năm
Tổng yêu cầu tiếp nhận (lô)	28	34	31	39	132
Yêu cầu từ khách hàng cũ/truyền thống	18	22	20	26	86 (65%)
Yêu cầu từ khách hàng mới	10	12	11	13	46 (35%)

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

Campuchia tại Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng năm 2025 tương đối ổn định và có xu hướng tăng vào quý IV. Tổng số yêu cầu tiếp nhận đạt 132 yêu cầu, trong đó nhóm khách hàng cũ/truyền thống chiếm tỷ trọng lớn khoảng 65%, cho thấy chi nhánh duy trì được nguồn khách hàng tương đối ổn định.

Trong thực tế, các sai sót phổ biến ở giai đoạn này chủ yếu gồm sai HS code, thiếu thông tin kỹ thuật hàng hóa, sai địa chỉ giao hàng hoặc chưa xác định rõ yêu cầu thông

quan đầu Campuchia. Đối với các trường hợp này, bộ phận kinh doanh phải phối hợp lại với khách hàng để xác minh và cập nhật trước khi chuyển sang bước báo giá nhằm hạn chế rủi ro phát sinh chi phí và chậm tiến độ ở các bước sau.

Nhìn chung, hoạt động tìm kiếm và tiếp nhận khách hàng của chi nhánh được triển khai khá chủ động và các kênh khai thác khách hàng đa dạng giúp doanh nghiệp duy trì nguồn khách hàng tương đối ổn định cho tuyến Campuchia. Bên cạnh đó, việc chuẩn hóa thông tin ngay từ giai đoạn đầu giúp doanh nghiệp nâng cao độ chính xác trong báo giá, hạn chế sai sót và chứng từ giảm phát sinh trong quá trình vận hành.

Tuy nhiên, áp lực KPI tìm kiếm khách hàng mới tương đối lớn khiến nhân viên kinh doanh phải xử lý số lượng thông tin nhiều trong thời gian ngắn, từ đó làm tăng nguy cơ sai sót đối với các lô hàng mới hoặc hàng có yêu cầu chuyên ngành phức tạp. Một số khách hàng mới vẫn cung cấp thông tin chưa đầy đủ hoặc chính xác, đặc biệt là thông tin liên quan đến HS code và thông số kỹ thuật hàng hóa, dẫn đến việc phải điều chỉnh và xác minh nhiều lần trước khi triển khai các bước tiếp theo.

2.3.2. Báo giá và ký hợp đồng dịch vụ

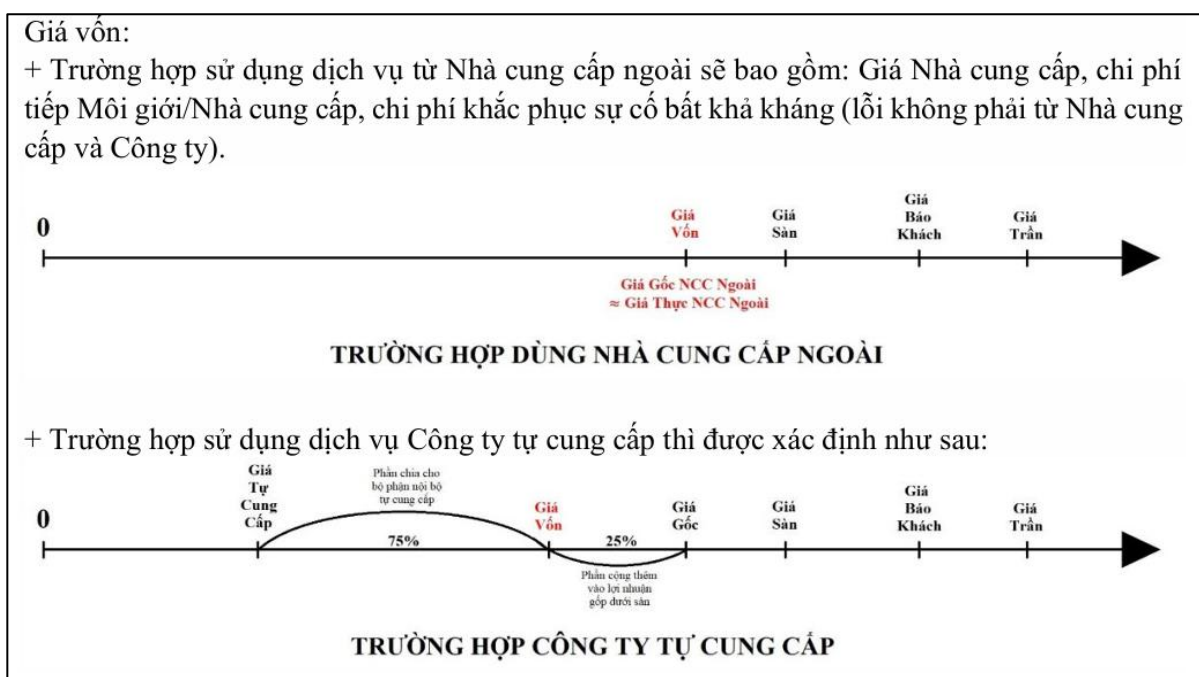
Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng không tự sở hữu toàn bộ chuỗi cung ứng (như bãi vỏ cont, đội xe Campuchia..) mà phải đóng vai trò gom dịch vụ nhằm tối ưu hóa chi phí. Nhân viên kinh doanh sau khi đã nhập thông tin cơ bản trên hệ thống, nhân viên thao tác trên hệ thống ấn gửi thông tin cho bộ phận cung ứng phụ trách tuyến campuchia tại trụ sở chính TP.HCM để yêu cầu báo giá. Song song nhân viên gửi tin nhắn xác nhận yêu cầu báo giá thông qua ứng dụng Telegram vào nhóm làm việc giữa nhân viên kinh doanh và các bộ phận liên quan trong công ty. Mẫu gửi xác nhận check giá như sau: *Số phiếu ghi - Tên hàng - Số lượng - Tuyến vận chuyển.*

Khi tiếp nhận yêu cầu báo giá, nhân viên cung ứng thuộc trụ sở chính thực hiện kiểm tra năng lực vận chuyển, tính toán chi phí vận tải, chi phí hải quan và các phụ phí liên quan tùy thuộc vào yêu cầu của khách hàng để đưa ra mức giá vốn. Đây là bước kết nối giữa hoạt động kinh doanh và hoạt động vận hành, đồng thời ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả thương mại của lô hàng. Trong năm 2025, thời gian phản hồi báo giá trung bình dao động từ 30 phút đến 3 giờ đối với các tuyến phổ biến như Phnom Penh hoặc Bavet. Đối với các lô hàng đặc biệt hoặc hàng cần giấy phép chuyên ngành, thời gian xử lý có thể kéo dài hơn.

Căn cứ vào mức giá vốn do bộ phận cung ứng cung cấp thông qua phần mềm quản lý nội bộ. Lúc này, nhân viên kinh doanh tại Đà Nẵng sẽ áp dụng công thức tính toán và phê duyệt giá cho khách hàng dựa trên nguyên tắc biên độ lợi nhuận: *Giá sàn (Lợi nhuận tối thiểu) < Giá báo khách hàng < Giá trần (Giá tối đa cạnh tranh thị trường)*.

Đối với hàng FCL chiến lược áp giá như sau: Biên độ lợi nhuận gộp định mức được kiểm soát từ 1.500.000đ – 2.500.000đ/container. Với khách hàng truyền thống, nhân viên kinh doanh áp giá sát sàn để cạnh tranh lâu dài. Với khách hàng mới, giá bán tiệm cận giá trần nhằm dự phòng các rủi ro phát sinh phát sinh dọc đường.

Sau khi đã up giá thì nhân viên kinh doanh sẽ gửi báo giá chính thức cho khách hàng. Đồng thời toàn bộ nội dung báo giá được sẽ lưu trữ trên hệ thống nhằm phục vụ công tác quản lý và đối chiếu sau này.



(Nguồn: Phòng kinh doanh Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

Hình 2.5. Cơ cấu giá và biên độ giá sàn và trần

Nếu báo giá dựa trên thông tin hàng hóa chưa chính xác hoặc chưa tính đầy đủ phụ phí, doanh nghiệp có thể phải điều chỉnh giá sau khi xác nhận đơn hàng, gây ảnh hưởng đến uy tín với khách hàng và làm giảm biên lợi nhuận thực tế của lô hàng.

Đối với các lô hàng FCL tuyến Campuchia, lợi nhuận trung bình của doanh nghiệp dao động khoảng 4–8 triệu đồng/container tùy loại hàng, địa điểm giao hàng và thời điểm vận chuyển. Trong mùa cao điểm cuối năm, giá vận chuyển có thể tăng khoảng

10–20% do thiếu xe đầu kéo, thiếu container rỗng và ùn tắc tại cửa khẩu Mộc Bài – Bavet.

Bảng 2.11. Thống kê hiệu quả chốt đơn đối với hàng FCI tuyến Campuchia tại Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng năm 2025

Chỉ tiêu	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV	Cả năm
Tổng yêu cầu tiếp nhận (lô)	28	34	31	39	132
Số lô chốt đơn thành công	20	25	21	30	96
Tỷ lệ chốt đơn (%)	71.4%	73.5%	67.7%	76.9%	72.7%
Thời gian TB từ tiếp nhận đến báo giá (giờ)	3.2	2,8	3,5	2,6	3,0

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

Theo thống kê nội bộ năm 2025, tỷ lệ khách hàng đồng ý sử dụng dịch vụ sau báo giá đạt khoảng 73% phản ánh khả năng khai thác và chuyển đổi khách hàng của bộ phận kinh doanh ở mức khá tốt. Đối với khách hàng cũ, quá trình báo giá thường diễn ra nhanh hơn do doanh nghiệp đã có lịch sử giao dịch và dữ liệu giá tham khảo. Trong khi đó, khách hàng mới thường yêu cầu so sánh giá giữa nhiều đơn vị vận tải nên thời gian đàm phán kéo dài hơn. Thời gian trung bình từ tiếp nhận yêu cầu đến báo giá dao động từ 2,6–3,5 giờ, tuy nhiên vẫn còn phụ thuộc vào quá trình xác nhận giá và điều phối từ trụ sở TP.HCM.

Sau khi hai bên thống nhất các điều kiện dịch vụ, hợp đồng dịch vụ vận chuyển hàng hóa được ký kết. Nhân viên kinh doanh tiến hành xác nhận đơn hàng và tạo đơn trên phần mềm quản lý nội bộ. Thông tin đơn hàng được cập nhật đầy đủ và chuyển đến các bộ phận liên quan để triển khai. Nội dung hợp đồng luôn có điều khoản dự phòng về các chi phí phát sinh tại cửa khẩu và trách nhiệm về tính chính xác của chứng từ.

Thực tế cho thấy quy trình báo giá của chi nhánh tương đối chặt chẽ, đảm bảo báo giá không thấp hơn chi phí thực và không mất đi thị trường do giá quá cao. Giúp doanh nghiệp kiểm soát được hiệu quả lợi nhuận từng lô hàng,

Tuy nhiên, do phụ thuộc nhiều vào bộ phận cung ứng tại TP.HCM nên chi nhánh Đà Nẵng vẫn chưa thực sự chủ động trong các trường hợp khách hàng cần báo giá gấp hoặc thị trường biến động mạnh trong thời gian ngắn. Trong môi trường cạnh tranh khốc liệt theo từng giờ, việc chậm trễ phản hồi báo giá (đặc biệt vào mùa cao điểm nghẽn

mạng hoặc lịch giờ làm việc) làm chi nhánh Đà Nẵng đánh mất các cơ hội chốt đơn hàng từ các đối tác vắng lai cần giá gấp.

2.3.3. Chuẩn bị bộ chứng từ xuất khẩu

Sau khi đơn hàng được xác nhận, nhân viên kinh doanh tại chi nhánh Đà Nẵng yêu cầu khách hàng cung cấp đầy đủ bộ chứng từ xuất khẩu. Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng không thay khách hàng tạo ra các chứng từ gốc của giao dịch thương mại, nhưng có trách nhiệm hướng dẫn, thu thập và kiểm tra tính hợp lý, hợp pháp, sự logic giữa các số liệu trên bộ chứng từ do khách hàng cung cấp. Bộ chứng từ xuất khẩu thông thường bao gồm các chứng từ sau:

- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice – CI) (xem phụ lục số 1)
- Phiếu đóng gói (Packing List – PL) (xem phụ lục số 2)
- Hợp đồng ngoại thương (Sales Contract) (xem phụ lục số 3)
- Giấy chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin – C/O mẫu D)
- Giấy phép xuất khẩu (nếu hàng thuộc diện quản lý chuyên ngành)
- Các chứng từ khác như Giấy kiểm dịch, chứng nhận chất lượng tùy theo loại hàng hóa.

Chứng từ được kiểm tra sơ bộ về tính đầy đủ trước khi chuyển đến bộ phận Chứng từ và Hải quan tại trụ sở HCM để kiểm tra chi tiết về tính hợp lệ, sự đồng bộ thông tin giữa các chứng từ. Đối với hàng nguyên container FCL, thông tin trên chứng từ phải và thông tin người nhận hàng tại Campuchia. Đây là cơ sở để forwarder khai báo hải đảm bảo đồng bộ giữa số lượng hàng thực tế, số container, số seal, trọng lượng hàng hóa quan, bàn giao container tại cửa khẩu và đối chiếu với đối tác vận tải Campuchia trong quá trình giao hàng.

Bảng 2.12. Tình hình xử lý và sai sót chứng từ xuất khẩu FCL tại Cavi Express Đà Nẵng năm 2025

Chỉ tiêu	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Tổng lô hàng thực hiện	20	25	21	30
Lô phải chỉnh sửa chứng từ	7 (35%)	8 (32%)	7 (33%)	9 (30%)
Sai sót CI / PL	4	5	4	5
C/O không khớp với CI	2	2	2	3
Thiếu chứng từ / gửi trễ	1	0	1	2

Theo thống kê nội bộ khi khai báo hải quan. Các sai sót phổ biến gồm sai HS code, chênh lệch số lượng giữa Invoice và Packing List, thiếu giấy phép chuyên ngành hoặc sai thông tin người nhận hàng. Tỷ lệ lô hàng phải chỉnh sửa chứng từ ít nhất một lần dao động 30–35% trong cả năm 2025, đây là con số còn khá cao, phản ánh chất lượng chứng từ ban đầu từ phía khách hàng chưa đồng đều. Sai sót này thường xuất hiện ở nhóm khách hàng mới hoặc các lô hàng có nhiều chủng loại hàng hóa. Mặc dù hệ thống kiểm tra hai lớp đã phát huy tác dụng và thời gian hoàn thiện chứng từ đã rút ngắn. Nhưng mỗi lần chỉnh sửa vẫn tiêu tốn nguồn lực và tạo áp lực cho tiến độ các bước sau.

- *Sai sót CI/PL (chiếm 55–60% trong tổng số lô phải chỉnh sửa):* Lỗi phổ biến là mã HS không khớp mô tả hàng, đơn vị tính khác nhau giữa CI và PL, tổng trọng lượng chênh lệch. Thường sẽ khắc phục như sau: bộ phận HCM thông báo cụ thể lỗi và yêu cầu khách hàng cập nhật lại trong vòng 2 giờ, áp dụng checklist đối chiếu CI-PL trước khi gửi HCM để giảm số lần điều chỉnh.
- *C/O không khớp với CI (chiếm 25–30% lô phải chỉnh sửa):* Thường gặp khi tên hàng, số lượng hoặc số hóa đơn trên C/O không đồng nhất với CI. Thường sẽ khắc phục như sau: đề nghị khách hàng đăng ký cấp lại C/O. Trường hợp gấp, có thể khai báo hải quan trước và bổ sung C/O sau khi được cơ quan hải quan chấp thuận.
- *Chứng từ gửi trễ từ khách hàng (chiếm ~15% lô phải chỉnh sửa):* Xảy ra chủ yếu với khách hàng mới, đặc biệt là các lô hàng có giấy phép chuyên ngành hoặc kiểm dịch. Thường sẽ khắc phục như sau: ghi rõ deadline nộp chứng từ ngay trong hợp đồng dịch vụ, kèm điều khoản phí phát sinh nếu trễ hạn gây chậm tiến độ vận chuyển.

Khi phát hiện sai sót, bộ phận chứng từ tại TP.HCM phản hồi lại cho chi nhánh Đà Nẵng để phối hợp cùng khách hàng điều chỉnh trước khi khai báo hải quan. Đối với lỗi thông thường, thời gian xử lý thường trong ngày. Tuy nhiên các trường hợp liên quan đến giấy phép chuyên ngành hoặc sửa đổi hồ sơ hải quan có thể kéo dài từ 1–3 ngày.

Mỗi lần chỉnh sửa chứng từ tuy không phát sinh chi phí lớn trực tiếp nhưng làm tăng thời gian xử lý của nhân viên, đồng thời có thể kéo theo các chi phí lưu container, điều chỉnh lịch xe hoặc chậm tiến độ giao hàng nếu hồ sơ không được hoàn thiện đúng

thời hạn. bên cạnh đó việc sai sót chứng từ có thể làm tăng nguy cơ phân luồng vàng hoặc đỏ, kéo dài thời gian thông quan và ảnh hưởng đến lịch trình vận chuyển đã được sắp xếp trước đó.

Việc kiểm tra nhiều lớp giúp doanh nghiệp hạn chế đáng kể những rủi ro sai sót trước khi chuẩn bị cho khai báo hải quan và giảm khả năng phát sinh hàng hóa bị rơi vào luồng đỏ. Tuy nhiên, tiến độ xử lý chứng từ vẫn phụ thuộc nhiều vào mức độ phối hợp của khách hàng. Trong thực tế phát sinh nhiều trường hợp khách hàng gửi hồ sơ chậm hoặc chỉnh sửa nhiều lần, việc này có thể ảnh hưởng đến các bước tiếp theo trong quá trình giao nhận hàng hóa, ảnh hưởng đến kế hoạch vận chuyển và tiến độ giao hàng.

2.3.4. Điều xe và chuẩn bị vỏ container

Sau khi bộ chứng từ được xác nhận đầy đủ và hợp lệ, bộ phận vận hành tiến hành lên kế hoạch điều động phương tiện. Căn cứ vào đặc điểm lô hàng (trọng lượng, thể tích, tính chất hàng hóa), bộ phận Vận hành xác định loại phương tiện phù hợp (xe đầu kéo/sơ-mi rơ-moóc) và loại container. Trong năm 2025, trung bình mỗi tháng chi nhánh Đà Nẵng điều phối khoảng 20–25 container FCL tuyến Campuchia, bao gồm cả container 20 feet và 40 feet. Trong đó, container 40 feet chiếm tỷ trọng cao hơn đối với các mặt hàng như vải cuộn, nội thất, thức ăn gia súc và dây cáp điện do có nhu cầu vận chuyển khối lượng lớn.

Bộ phận vận hành liên hệ với đơn vị cung ứng xe và vỏ container để đặt lịch. Thông tin đặt xe được cập nhật lên phần mềm quản lý nội bộ để theo dõi và thông báo nội bộ. Tài xế xe đầu kéo được điều động đến Depot nhận vỏ container. Tại đây, tài xế có trách nhiệm thực hiện kiểm tra kỹ thuật vỏ container. Cụ thể, tài xế phải kiểm tra từ bên trong lẫn bên ngoài: đóng kín cửa xem có vết sáng lọt vào không (kiểm tra thùng mái, thùng vách), kiểm tra sàn gỗ xem có bị mục nát, dính hóa chất độc hại hay mùi hôi không, kiểm tra các chốt khóa cửa và các góc đúc. Sau khi đạt yêu cầu, tài xế ký vào Biên bản giao nhận thiết bị (EIR) để kéo vỏ về kho đóng hàng của khách. Toàn bộ thông tin phương tiện, số hiệu container và kết quả kiểm tra vỏ được cập nhật lên phần mềm quản lý nội bộ để bộ phận kinh doanh thông báo tiến độ cho khách hàng.

Bảng 2.13. Tình hình điều xe tại Cavi Express Đà Nẵng năm 2025

Chỉ tiêu	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Xe đến trễ > 2 giờ so với lịch hẹn	2	3	2	2
Thời gian TB đặt xe → xe có mặt tại kho (giờ)	4,5	5,2	4,8	3,9

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

Đối với các lô hàng nội thành hoặc khu vực gần depot, thời gian kéo container rỗng từ bãi về kho khách hàng thường dao động từ 2–4 giờ. Trong khi đó, đối với các lô hàng tại khu vực ngoại tỉnh hoặc khu công nghiệp xa trung tâm, thời gian điều container có thể kéo dài từ nửa ngày đến một ngày tùy khoảng cách và tình trạng phương tiện. Chi phí điều xe và kéo container rỗng chiếm tỷ trọng tương đối lớn trong tổng chi phí vận chuyển nội địa của lô hàng. Đối với tuyến Campuchia, chi phí kéo container rỗng và điều xe thường dao động khoảng 4–8 triệu đồng/container tùy khoảng cách lấy hàng và loại container sử dụng. Trong giai đoạn cao điểm cuối năm, chi phí phương tiện có thể tăng khoảng 10–20% do thiếu xe đầu kéo và container rỗng.

Trường hợp xe đến trễ hoặc thiếu container phù hợp có thể làm chậm thời gian đóng hàng, ảnh hưởng đến kế hoạch vận chuyển và phát sinh thêm chi phí chờ xe hoặc chi phí lưu kho hàng hóa tại kho khách hàng.

Việc chủ động lên kế hoạch xe và container sớm giúp đảm bảo tiến độ đóng hàng đúng hạn trong điều kiện bình thường. Cập nhật thông tin phương tiện lên phần mềm giúp tất cả bộ phận theo dõi tiến độ theo thời gian thực.

Tuy nhiên, doanh nghiệp phụ thuộc hoàn toàn vào đơn vị cung ứng bên ngoài khiến khó kiểm soát chất lượng xe và đúng giờ, đặc biệt mùa cao điểm. Nguồn xe khan hiếm mùa cao điểm tăng chi phí thuê, ảnh hưởng đến biên lợi nhuận lô hàng.

2.3.5. Tổ chức đóng hàng và niêm phong container

Sau khi container rỗng được kéo đến kho của người xuất khẩu. Bộ phận vận hành giám sát hoặc phối hợp trực tiếp với khách hàng trong quá trình đóng hàng (container stuffing). Trong quá trình này, các yêu cầu kỹ thuật phải được tuân thủ nghiêm ngặt: xếp hàng đúng kỹ thuật, phân bổ trọng lượng hợp lý, chằng buộc chắc chắn để tránh hàng hóa dịch chuyển trong quá trình vận chuyển đường dài từ kho người xuất khẩu vào cửa khẩu.

- *Phân bố trọng lượng*: Hàng hóa phải được xếp đều từ trong ra ngoài, cân bằng trọng tâm giữa hai bên mạn container, tuyệt đối không xếp dồn hàng nặng về một phía đầu hoặc cuối container để tránh hiện tượng lật xe khi vào cua góc nguy hiểm.
- *Chèn lót và chằng buộc*: Đối với các kiện hàng máy móc hoặc pallet nặng, bắt buộc phải sử dụng dây đai composite, túi khí chèn hàng để cố định khoảng trống, triệt tiêu sự dịch chuyển của khối hàng khi xe phanh gấp hoặc rung lắc mạnh trên hành trình vận chuyển.



(Nguồn: Phòng vận hành Cavi Express Đà Nẵng – 2025)

Hình 2.6. Đóng hàng vào container

Sau khi hoàn tất đóng hàng, container được niêm phong bằng seal của doanh nghiệp xuất khẩu hoặc hãng vận tải. Số seal và số container được ghi nhận chính xác làm cơ sở khai báo hải quan và đối chiếu khi kiểm tra tại cửa khẩu. Nhân viên vận hành lập biên bản bàn giao hàng hóa, xác nhận thời điểm chuyển giao trách nhiệm bảo quản hàng hóa từ chủ hàng sang đơn vị vận tải.

Thông tin thực tế sau khi đóng hàng (số lượng thực, trọng lượng thực, số container, số seal) được người xuất khẩu cập nhật phiếu đóng gói chi tiết (Detailed Packing List – xem phụ lục số 4) chính thức theo số liệu thực tế của lô hàng để phục vụ khai báo hải quan và đối chiếu giao nhận. Đồng thời bộ phận chứng từ Cavi Express phát hành Vận đơn đường bộ (Truck Way Bill – xem phụ lục số 5) cho lô hàng.

Bảng 2.14. Số liệu kết quả đóng hàng tại Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng năm 2025

Chỉ tiêu	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Số cont đóng hàng	20	25	21	30
Đóng hàng đúng kỹ thuật	18(90%)	24(96%)	19(90%)	29(97%)
Chênh lệch trọng lượng thực – chứng từ	3	2	3	4
Thời gian trung bình đóng hàng (giờ)	3,2	2,9	3,4	2,8

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng - 2025)

Tỷ lệ đóng hàng đúng kỹ thuật ngay lần đầu đạt 90–97% trong năm 2025 là kết quả tích cực, cho thấy công tác giám sát đóng hàng được thực hiện khá tốt. Thời gian đóng hàng bình quân rút ngắn từ 3,2 giờ/cont (Quý I) xuống còn 2,8 giờ/cont (Quý IV), phản ánh hiệu quả vận hành được cải thiện qua từng quý. Tuy nhiên, tình trạng chênh lệch trọng lượng thực so với chứng từ vẫn xảy ra 2–3 lần/quý, đây là rủi ro tiềm ẩn có thể dẫn đến lô hàng bị phân luồng vàng/đỏ khi khai báo hải quan và phát sinh chi phí ngoài dự kiến.

Các rủi ro phổ biến ở giai đoạn này thường gồm lệch tải container, sai số seal, thiếu hàng thực tế so với Packing List hoặc hàng hóa đóng không đúng kỹ thuật dẫn đến nguy cơ hư hỏng khi vận chuyển.

Đối với các trường hợp phát hiện sai lệch sau khi đóng hàng, bộ phận vận hành phải phối hợp với khách hàng kiểm đếm và cập nhật lại số liệu thực tế trước khi khai báo hải quan nhằm hạn chế phát sinh kiểm hóa hoặc chậm thông quan tại cửa khẩu. Trường hợp này có thể làm tăng thời gian thông quan và phát sinh các khoản chi phí ngoài dự kiến.

Đối với các trường hợp phải đóng hàng lại, thay seal hoặc điều chỉnh cách sắp xếp hàng hóa, doanh nghiệp có thể phát sinh thêm chi phí nhân công, xe nâng, vật tư chằng buộc và thời gian chờ phương tiện.

Việc kiểm soát chặt chẽ thông tin sau đóng hàng giúp doanh nghiệp hạn chế số lượng hàng hóa bị sai lệch, đảm bảo tính chính xác của chứng từ khai báo. Tuy nhiên nếu quá trình đóng hàng không được giám sát chặt chẽ, doanh nghiệp có thể đối mặt với các rủi ro như hư hỏng hàng hóa, lệch tải container hoặc chênh lệch số liệu thực tế khi thông quan. Bên cạnh đó tiến độ đóng hàng hiện vẫn phụ thuộc nhiều vào mức độ phối hợp của khách hàng, khả năng chuẩn bị hàng hóa thực tế tại kho và chi nhánh còn phụ thuộc nhiều vào các nhà cung ứng vỏ container và phương tiện vận tải thuê ngoài.

2.3.6. Khai báo và thông quan hải quan xuất khẩu

Sau khi có đầy đủ thông tin thực tế từ bước đóng hàng, bộ phận Chứng từ và Hải quan tại trụ sở HCM tiến hành khai báo hải quan điện tử thông qua hệ thống ECUS5-VNACCS/VCIS. Tờ khai hải quan xuất khẩu được lập trên hệ thống, kèm đầy đủ các chứng từ đính kèm bao gồm: CI, PL, C/O, Sales Contract và giấy phép chuyên ngành (nếu có).

Sau khi nộp tờ khai, hệ thống hải quan tự động phân luồng kiểm tra đối với lô hàng:

- *Luồng Xanh*: Lô hàng được thông quan ngay, không yêu cầu kiểm tra chứng từ hay kiểm tra thực tế hàng hóa.
- *Luồng Vàng*: Cơ quan hải quan yêu cầu kiểm tra hồ sơ giấy tờ nhưng không kiểm tra trực tiếp hàng hóa.
- *Luồng Đỏ*: Cơ quan hải quan yêu cầu kiểm tra cả hồ sơ và kiểm tra thực tế hàng hóa.

Hình 2.7. Giao diện đăng ký tờ khai xuất khẩu trên hệ thống vnaccs/vcis

Bảng 2.15. Tình hình thông quan hải quan xuất khẩu FCL theo luồng tại Cavi Express Đà Nẵng năm 2025

Chỉ Tiêu	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Tổng tờ khai xuất khẩu nộp	20	25	21	30
Luồng xanh	14 (70%)	19 (76%)	15 (71%)	23 (77%)
Luồng Vàng	5 (25%)	4 (16%)	6 (29%)	6 (20%)
Luồng Đỏ	1 (5%)	2 (8%)	0 (0%)	1 (3%)

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng - 2025)

Kết quả phân luồng hải quan năm 2025 cho thấy năng lực nghiệp vụ khai báo hải quan của CAVI Express Đà Nẵng rất vững vàng. Tỷ lệ luồng xanh/vàng cao giúp doanh nghiệp tối ưu hóa tiến độ vận chuyển xuyên biên giới và nâng cao uy tín dịch vụ đối với chủ hàng.

Đối với các lô hàng bị luồng đỏ, sẽ tốn thêm thời gian xử lý và làm trễ tiến độ giao hàng theo kế hoạch ban đầu, thời gian kiểm hóa thực tế sẽ phụ thuộc vào hình thức kiểm hóa:

- *Trường hợp kiểm hóa qua máy quét di động (áp dụng cho hầu hết hàng nguyên container – FCL):* xe đầu kéo chở container sẽ xếp hàng di chuyển qua buồng máy soi tia X ngay tại khu vực cửa khẩu Mộc Bài. Quy trình này không cần cắt seal hay hạ container và có kết quả chỉ sau 15 – 30 phút. Nếu kết quả hình ảnh trùng khớp với khai báo, hàng hóa sẽ được thông quan ngay trong ngày để tiếp tục lịch trình sang biên giới Bavet (campuchia).
- *Trường hợp bắt buộc phải kiểm hóa thủ công:* Thời gian xử lý thường kéo dài thêm từ 1- 2 ngày. Do lượng xe đổ về Mộc Bài rất lớn gây ùn ứ tại bãi kiểm hóa tập trung. Việc điều động xe nâng hạ container xuống bãi hoặc cắt seal mở thùng xe chỉ xảy ra nếu máy quét phát hiện nghi vấn, hoặc do lô hàng là hàng lẻ (LCL), hàng tạp nhiều chủng loại phức tạp. Lúc này, công chức Hải quan Mộc Bài sẽ kiểm tra thực tế nhãn mác, xuất xứ và chủng loại hàng, sau đó bấm seal hải quan mới để cho phép xuất cảnh.

Trong thực tế, các sai sót thường gặp ở giai đoạn khai báo hải quan chủ yếu liên quan đến sai HS code, chênh lệch số lượng hàng hóa hoặc thiếu giấy phép chuyên ngành đối với các mặt hàng đặc thù như thuốc bảo vệ thực vật, phân bón hoặc hóa chất công nghiệp. Khi phát sinh sai sót, bộ phận chứng từ phải phối hợp với khách hàng điều chỉnh hồ sơ trước khi tiếp tục thông quan nhằm hạn chế rủi ro xử phạt hoặc kéo dài thời gian giao hàng.

Đối với hàng bị phân luồng đỏ, doanh nghiệp có thể phát sinh các khoản chi phí như phí nâng hạ container, phí lưu bãi, chi phí kiểm hóa và chi phí điều động phương tiện chờ xử lý hồ sơ. Bên cạnh đó các sai sót trong khai báo hải quan có thể dẫn đến việc sửa tờ khai, kéo dài thời gian thông quan, ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng và làm tăng chi phí vận hành của lô hàng.

Sau khi hoàn tất các bước kiểm tra và thực hiện nghĩa vụ thuế (nếu có), hệ thống sẽ cấp tờ khai xuất khẩu đã thông quan (cleared export customs declaration – *xem phụ lục số 6*).

Nhìn chung, bộ phận chứng từ HCM có chuyên môn sâu về quy định hải quan tuyến Campuchia giúp giảm thiểu rủi ro khai báo sai so với chi nhánh tự khai báo độc lập. Tuy nhiên, khai báo tập trung tại HCM làm mất nhiều thời gian khi cần xử lý bổ sung hồ sơ, giảm tính chủ động của chi nhánh. Chi phí phát sinh khi hàng Luồng Đỏ (lưu container, bốc xếp kiểm tra) chưa được thông báo kịp thời cho khách hàng, dễ dẫn đến tranh chấp.

2.3.7. Vận chuyển và giao hàng tại nước nhập khẩu

Sau thông quan xuất khẩu, bộ phận Vận hành Đà Nẵng điều phối xe đầu kéo vận chuyển container từ kho người xuất khẩu đến cửa khẩu Mộc Bài (Tây Ninh). Tại cửa khẩu, tài xế xuất trình tờ khai hải quan đã thông quan và các chứng từ liên quan; cơ quan hải quan giám sát xuất khẩu, xác nhận seal còn nguyên vẹn và thanh lý tờ khai điện tử.

Cavi Express hiện chủ yếu áp dụng hình thức đổi đầu kéo (Truck swap) cho hàng nguyên container (FCL) tại cửa khẩu (Mộc bài – Bavet). Xe đầu kéo phía Việt Nam vận chuyển container đến khu vực trung chuyển tại cửa khẩu để bàn giao cho đầu kéo Campuchia tiếp nhận và vận chuyển tiếp vào nội địa. Sau khi hải quan Campuchia hoàn tất thủ tục nhập khẩu, hàng hóa được vận chuyển đến kho nhà nhập khẩu, tiến hành dỡ hàng và nhận Biên bản giao nhận hàng (POD) có chữ ký.

Bảng 2.16. Tình hình vận chuyển và giao hàng FCL tại Cavi Express Đà Nẵng năm 2025

Chỉ Tiêu	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Số lô hàng vận chuyển	20	25	21	30
Giao hàng đúng hạn	15(75%)	19(76%)	16(76.2)	23(76.7%)
Số lô bị trễ	5(25%)	6(24%)	5(23.8%)	7(23.3%)
1.Trễ do ách tắc cửa khẩu	2	2	2	3
2.Trễ do đối tác vận tải Campuchia	1	1	1	2
3.Trễ do kiểm hóa	1	2	0	1
4.Trễ do sai sót/chậm chứng từ	1	1	2	1

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng - 2025)

Nhìn chung, công tác tổ chức vận tải xuyên biên giới của chi nhánh đạt hiệu quả khá tốt với tỷ lệ giao hàng đúng hạn bình quân duy trì ổn định ở mức trên 75% qua các quý. Đối với lượng đơn hàng bị trễ, nguyên nhân chủ yếu đến từ các yếu tố khách quan như ách tắc cục bộ tại cửa khẩu biên giới vào các đợt cao điểm và sự phối hợp của đối tác vận tải phía Campuchia. Đặc biệt, các lỗi chủ quan như trễ do kiểm hóa (tập trung ở các lô luồng Đỏ) và sai sót/chậm chứng từ được kiểm soát ở mức thấp (tổng cộng chỉ phát sinh lần lượt 4 và 5 lô trong cả năm).

Các trường hợp ứn tắc cửa khẩu, xe chờ đợi đầu kéo hoặc phát sinh lưu bãi tại khu vực trung chuyển có thể làm tăng chi phí vận chuyển thực tế so với dự kiến ban đầu. Ngoài ra việc giao hàng chậm có thể ảnh hưởng đến kế hoạch sản xuất hoặc phân phối của khách hàng, từ đó tác động đến mức độ hài lòng và khả năng tiếp tục sử dụng dịch vụ.

Mô hình này giúp cho doanh nghiệp tận dụng mạng lưới vận tải nội địa của đối tác Campuchia và nâng cao tính linh hoạt trong điều phối phương tiện. Để hạn chế việc phát sinh chi phí lưu bãi và chậm tiến độ giao hàng, bộ phận vận hành phải thường xuyên theo dõi tình trạng cửa khẩu và phối hợp chặt chẽ với các đối tác campuchia trong quá trình đợi đầu kéo.

So với hình thức vận tải liên vận chạy thẳng số lượng xe tải/xe container được cấp giấy phép liên vận là có giới hạn (Quota) và phải nằm trong danh sách được cấp phép, mô hình đợi đầu kéo tại cửa khẩu thường giúp doanh nghiệp vừa và nhỏ giảm áp lực đầu tư phương tiện, chi phí quản lý xe liên vận và rủi ro điều phối xuyên biên giới. Ngoài ra,

doanh nghiệp có thể tận dụng mạng lưới vận tải nội địa của đối tác Campuchia để tối ưu chi phí khai thác.

Tuy nhiên, hình thức đổi đầu kéo cũng làm phát sinh thêm công đoạn bàn giao container tại cửa khẩu và phụ thuộc nhiều vào khả năng phối hợp giữa các bên vận tải, từ đó có thể ảnh hưởng đến thời gian giao hàng trong một số trường hợp.

2.3.8. Hoàn tất hồ sơ và lưu trữ chứng từ

Đây là bước kết thúc toàn bộ quy trình, Sau khi nhận được xác nhận giao hàng thành công và container rỗng đã được hoàn trả, bộ phận vận hành chi nhánh Đà Nẵng tiến hành tổng hợp toàn bộ chi phí thực tế phát sinh trong quá trình thực hiện lô hàng bao gồm: cước vận tải nội địa Việt Nam, phí khai báo hải quan xuất khẩu, phí cửa khẩu Mộc Bài (đổi đầu kéo, hạ/nâng cont), cước vận tải phía Campuchia, phí hải quan nhập khẩu Campuchia, phí lưu bãi (nếu có), phụ phí Luồng Đỏ (nếu có) và các khoản chi phí phát sinh khác. Chi phí thực tế được đối chiếu với chi phí ước tính ban đầu để xác định chênh lệch và lợi nhuận thực của lô hàng.

Bộ phận Kinh doanh phối hợp phát hành hóa đơn dịch vụ cho khách hàng theo đúng mức giá đã thỏa thuận trong hợp đồng. Thông tin được chuyển sang Bộ phận Kế toán tại trụ sở HCM để theo dõi công nợ, thu tiền và hạch toán. Sau khi hai bên hoàn tất nghĩa vụ thanh toán, hợp đồng dịch vụ được thanh lý chính thức.

Song song đó, bộ phận Vận hành hoàn thiện và lưu trữ bộ chứng từ lô hàng đầy đủ. Bộ chứng từ gốc được gửi cho khách hàng phục vụ thanh toán quốc tế và quyết toán hợp đồng ngoại thương. Sau khi hai bên hoàn tất nghĩa vụ thanh toán, hợp đồng dịch vụ giao nhận được thanh lý chính thức. Toàn bộ hồ sơ lô hàng được lưu trữ theo quy định nội bộ của Cavi Express phục vụ kiểm tra, đối chiếu và giải quyết khiếu nại về sau.

Bảng 2.17. Tình hình quyết toán và lưu trữ hồ sơ FCL tại Cavi Express Đà Nẵng năm 2025

Chỉ tiêu	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
Số lô quyết toán trong kỳ	20	25	21	30
Quyết toán đúng hạn (trong vòng 5 ngày sau giao hàng)	16 (80%)	21 (84%)	17 (81%)	26 (87%)
Lô phát sinh chi phí ngoài hợp đồng	4	3	4	3
Tranh chấp phụ phí với khách hàng	1	1	0	1

Thời gian TB lưu trữ hồ sơ hoàn chỉnh (ngày sau GH)	3	2,8	3,1	2,5
--	---	-----	-----	-----

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu nội bộ Cavi Express Chi nhánh Đà Nẵng - 2025)

Công tác quyết toán và lưu trữ hồ sơ FCL tại CAVI Express Chi nhánh Đà Nẵng năm 2025 đạt kết quả khá tích cực và có sự cải thiện rõ rệt qua các quý, thể hiện qua sản lượng xử lý tăng dần và tỷ lệ đúng hạn đạt mức cao (đỉnh điểm là 87% vào Quý IV), đồng thời thời gian lưu trữ hồ sơ hoàn chỉnh được rút ngắn xuống còn 2,5 ngày. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại hạn chế nhỏ khi số lô hàng phát sinh chi phí ngoài hợp đồng còn duy trì đều đặn từ 3–4 lô/quý và rải rác xảy ra các ca tranh chấp phụ phí với khách hàng.

Bên cạnh việc tổng hợp chi phí thực tế phát sinh giúp quyết toán chính xác và lưu trữ hồ sơ đầy đủ phục vụ tốt cho việc kiểm tra và giải quyết khiếu nại sau này. Tuy nhiên, việc chi nhánh Đà Nẵng hạch toán phải thông qua kế toán của trụ sở chính TP. HCM có thể gây độ trễ trong quản lý dòng tiền tại chi nhánh và phí Luồng Đỏ và lưu bãi chưa được thông báo kịp thời và minh bạch ngay khi xảy ra gây nên những trường hợp tranh chấp phụ phí với khách hàng.

2.4. Đánh Giá Quy Trình

2.4.1. Ưu nhược điểm

2.4.1.1. Ưu điểm

Thông qua việc phân tích quy trình giao nhận hàng xuất khẩu bằng hình thức nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia tại Chi nhánh Đà Nẵng Công ty TNHH Cavi Express, có thể nhận thấy quy trình hiện tại đã được doanh nghiệp xây dựng tương đối phù hợp với các đặt điểm hoạt động thực tế của tuyến vận tải xuyên biên giới, quy trình có những ưu điểm sau:

Thứ nhất, quy trình được xây dựng tương đối rõ ràng và có sự liên kết giữa các bộ phận trong quá trình xử lý lô hàng. Quy trình được chuẩn hóa tương đối rõ ràng, giúp các bộ phận phối hợp xuyên suốt từ khâu khai thác khách hàng đến giao hàng và quyết toán lô hàng, góp phần duy trì tỷ lệ xử lý đơn hàng ổn định và hạn chế phát sinh sai sót trong quá trình vận hành.

Thứ hai, duy trì được nguồn khách hàng tương đối ổn định thông qua hoạt động chăm sóc khách hàng cũ và khai thác khách hàng mới. Cho thấy doanh nghiệp đã tạo

được mức độ tin cậy nhất định trên tuyến vận tải Campuchia. Điều này giúp doanh nghiệp duy trì sản lượng hàng hóa và doanh thu tương đối ổn định qua các năm.

Thứ ba, Chi nhánh tận dụng được lợi thế chuyên môn hóa từ mô hình vận hành tập trung của công ty. Việc kiểm soát chứng từ và khai báo đều do trụ sở chính có chuyên môn đảm nhiệm giúp hạn chế sai sót và giảm nguy cơ phát sinh vướng mắc trong quá trình thông quan. Nhờ đó, phần lớn lô hàng được triển khai đúng kế hoạch, đáp ứng yêu cầu về thời gian và chất lượng dịch vụ của khách hàng.

Thứ tư, hoạt động điều phối vận tải của doanh nghiệp tương đối phù hợp với đặt thù tuyến Việt Nam – Campuchia. Doanh nghiệp chủ yếu áp dụng hình thức đối đầu kéo tại cửa khẩu nhằm tận dụng mạng lưới vận tải nội địa của đối tác Campuchia, đồng thời giảm áp lực đầu tư phương tiện liên vận xuyên biên giới.

2.4.1.2. Nhược điểm

Bên cạnh những ưu điểm, quy trình vẫn còn tồn tại những hạn chế nhất định cần tiếp tục cải thiện nhằm nâng cao hiệu quả vận hành và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. một số nhược điểm, hạn chế mà doanh nghiệp cần thay đổi như sau:

Thứ nhất, chất lượng thông tin đầu vào của lô hàng chưa thực sự đồng đều, đặc biệt đối với nhóm khách hàng mới. Trong thực tế vẫn còn xảy ra tình trạng khách hàng cung cấp sai HS code, thiếu thông số kỹ thuật hàng hóa, sai địa chỉ giao hàng hoặc gửi chứng từ chưa đầy đủ. Điều này làm cho bộ phận kinh doanh và chứng từ phải thực hiện xác minh, điều chỉnh nhiều lần trước khi khai báo hải quan, từ đó làm kéo dài thời gian xử lý và tạo áp lực cho các công đoạn tiếp theo trong quy trình.

Thứ hai, quy trình báo giá hiện vẫn phụ thuộc nhiều vào bộ phận cung ứng tại trụ sở chính TP.HCM. Mặc dù cơ chế này giúp doanh nghiệp kiểm soát được giá vốn, tuy nhiên trong một số trường hợp khách hàng cần báo giá gấp hoặc thị trường biến động nhanh, thời gian phản hồi vẫn còn chậm, ảnh hưởng đến tính chủ động của chi nhánh trong việc đàm phán và chốt đơn hàng.

Thứ ba, tiến độ xử lý lô hàng vẫn phụ thuộc nhiều vào mức độ phối hợp của khách hàng và các đối tác bên ngoài. Trong quá trình thực hiện vẫn phát sinh các trường hợp khách hàng gửi chứng từ chậm, chỉnh sửa nhiều lần hoặc nhà xe không đảm bảo phương tiện đúng thời gian dự kiến vào mùa cao điểm. Ngoài ra, mô hình đối đầu kéo tại cửa

khẩu tuy giúp tối ưu chi phí nhưng cũng làm tăng sự phụ thuộc vào khả năng phối hợp giữa các bên vận tải Việt Nam và Campuchia, từ đó có thể ảnh hưởng đến thời gian giao hàng thực tế.

Thứ tư, việc xử lý các phát sinh tại cửa khẩu trong một số trường hợp chưa thực sự chủ động và đồng bộ. Đối với các lô hàng bị phân luồng đỏ hoặc phát sinh chi phí kiểm hóa, quá trình trao đổi thông tin và xác nhận chi phí với khách hàng đôi lúc còn chậm, dẫn đến nguy cơ phát sinh tranh luận trong quá trình quyết toán chi phí dịch vụ sau khi hoàn tất lô hàng.

2.4.2. Nguyên nhân

Việc doanh nghiệp có những hạn chế về quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Campuchia là do chịu tác động từ các nhân tố khách quan và nhân tố chủ quan từ chính doanh nghiệp.

2.4.2.1. Nhân tố tác động khách quan

Hoạt động giao nhận hàng xuất khẩu FCL tuyến Việt Nam - Campuchia chịu ảnh hưởng lớn từ các yếu tố khách quan của môi trường kinh doanh. Trước hết, thị trường logistics hiện nay có mức độ cạnh tranh ngày càng cao với sự tham gia của nhiều doanh nghiệp vận tải và giao nhận trong nước. Điều này tạo áp lực lớn về giá cước, thời gian phản hồi và chất lượng dịch vụ, khiến doanh nghiệp phải liên tục điều chỉnh phương án kinh doanh để duy trì khả năng cạnh tranh.

Bên cạnh đó, hoạt động vận chuyển xuyên biên giới phụ thuộc nhiều vào tình hình giao thông, năng lực thông quan tại cửa khẩu và quy định quản lý của cơ quan chức năng hai nước. Trong thực tế, thời gian thông quan có thể bị kéo dài do kiểm tra thực tế hàng hóa, thay đổi chính sách quản lý chuyên ngành hoặc tình trạng ùn tắc tại khu vực cửa khẩu. Những yếu tố này làm phát sinh thêm chi phí lưu xe, lưu bãi và ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng đã cam kết với khách hàng.

Ngoài ra, nguồn cung phương tiện vận tải và container rỗng trên thị trường chưa thực sự ổn định, đặc biệt vào các giai đoạn cao điểm xuất khẩu. Sự biến động của giá nhiên liệu, giá cước vận tải và tình trạng thiếu phương tiện khiến doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc kiểm soát chi phí và chủ động bố trí kế hoạch vận chuyển.

2.4.2.2. Nhân tố chủ quan từ chính doanh nghiệp

Bên cạnh các yếu tố khách quan, những hạn chế trong quy trình giao nhận còn xuất phát từ chính mô hình tổ chức và hoạt động của doanh nghiệp. Hiện nay, nhiều nghiệp vụ quan trọng như báo giá, xử lý chứng từ, khai báo hải quan và kế toán được tập trung tại trụ sở chính TP.HCM. Mô hình này giúp doanh nghiệp tận dụng được nguồn nhân lực chuyên môn nhưng đồng thời làm giảm tính chủ động của chi nhánh Đà Nẵng trong quá trình xử lý công việc và phản hồi khách hàng.

Bên cạnh đó, doanh nghiệp chưa xây dựng được cơ chế đánh giá hiệu quả vận hành một cách toàn diện. Việc theo dõi hoạt động hiện chủ yếu tập trung vào kết quả cuối cùng của lô hàng mà chưa có hệ thống chỉ tiêu đánh giá cụ thể cho từng công đoạn của quy trình. Điều này gây khó khăn trong việc phát hiện các điểm nghẽn, đo lường hiệu quả công việc và triển khai các hoạt động cải tiến quy trình.

Chi nhánh Đà Nẵng chủ yếu sử dụng nguồn lực thuê ngoài trong hoạt động vận tải và giao nhận. Mặc dù hình thức này giúp doanh nghiệp giảm chi phí đầu tư ban đầu, nhưng cũng làm gia tăng sự phụ thuộc vào các nhà cung cấp dịch vụ bên ngoài về phương tiện, giá cước và tiến độ vận chuyển. Khi thị trường biến động hoặc nhu cầu vận tải tăng cao, doanh nghiệp khó chủ động kiểm soát chất lượng dịch vụ và chi phí thực hiện.

Ngoài ra, việc chuẩn hóa quy trình xử lý các tình huống phát sinh như kiểm hóa thực tế hàng hóa, phát sinh chi phí ngoài dự kiến hoặc thay đổi yêu cầu từ khách hàng vẫn chưa được thực hiện đầy đủ. Điều này làm cho việc xử lý các trường hợp đặc biệt còn phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm của từng nhân viên, dẫn đến nguy cơ phát sinh chậm trễ hoặc tranh chấp trong quá trình thực hiện dịch vụ.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2 đã trình bày khái quát về Công ty TNHH Cavi Express và phân tích thực trạng quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia tại Chi nhánh Đà Nẵng. Trên cơ sở số liệu hoạt động kinh doanh và tình hình triển khai thực tế các lô hàng trong năm 2025, nội dung trong chương đã làm rõ nội dung, cách thức thực hiện và kết quả đạt được của từng công đoạn trong quy trình giao nhận, từ khâu tiếp nhận yêu cầu khách hàng đến khi hoàn tất giao hàng và quyết toán lô hàng.

Kết quả phân tích cho thấy quy trình giao nhận của Chi nhánh Đà Nẵng được tổ chức tương đối đầy đủ và có sự phối hợp giữa các bộ phận nghiệp vụ trong quá trình xử lý lô hàng. Bên cạnh những kết quả đạt được, quy trình vẫn còn tồn tại một số hạn chế và cần hoàn thiện.

Từ việc phân tích những hạn chế và xác định các nguyên nhân khách quan, chủ quan ảnh hưởng đến hiệu quả quy trình, đây sẽ là cơ sở thực tiễn quan trọng để đề xuất các giải pháp phù hợp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia tại Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng trong Chương 3.

CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XUẤT KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÔNG TY TNHH CAVI EXPRESS - CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

3.1. Định Hướng Và Mục Tiêu Phát Triển Của Chi Nhánh Đà Nẵng

3.1.1. Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh

3.1.1.1. Môi trường quốc tế và khu vực

Trong những năm gần đây, thương mại quốc tế và dịch vụ logistics toàn cầu đang chứng kiến nhiều chuyển biến lớn, tạo ra cả cơ hội lẫn thách thức cho các doanh nghiệp vận tải xuyên biên giới tại Đông Nam Á.

Thứ nhất, xu hướng chuyển dịch chuỗi cung ứng toàn cầu sang ASEAN. Sau đại dịch COVID-19 và căng thẳng thương mại Mỹ - Trung, nhiều tập đoàn đa quốc gia đẩy nhanh chiến lược China + 1, tức là chuyển một phần sản xuất ra khỏi Trung Quốc sang các nước ASEAN. Campuchia và Việt Nam đều là một trong số nước thu hút vốn đầu tư nhờ chi phí lao động thấp, ưu đãi thuế quan và vị trí địa lý thuận lợi. Xu hướng này trực tiếp làm tăng năng lực hàng hóa luân chuyển giữa hai nước.

Thứ hai, ASEAN và các hiệp định thương mại tự do. Campuchia và Việt Nam đều là thành viên của ASEAN và tham gia Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP) có hiệu lực từ tháng 1/2022. Các cam kết cắt giảm thuế quan và tạo thuận lợi thương mại trong RCEP giúp hàng hóa lưu thông dễ dàng hơn giữa hai nước, từ đó thúc đẩy số lượng lớn nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ.

Thứ ba, hợp tác hạ tầng tiểu vùng Mê Kông (GMS). Chương trình GMS do ngân hàng phát triển Châu Á (ADB) hỗ trợ đang đầu tư nâng cấp các hàng lang giao thông kết nối 6 quốc gia, trong đó có Hàng lang kinh tế phía Nam (SEC) chạy qua thổ Campuchia và kết nối Việt Nam qua cửa khẩu Mộc Bài. Hạ tầng đường bộ ngày càng hoàn thiện là điều kiện thuận lợi để mở rộng dịch vụ vận tải bằng đường bộ.

Nhìn chung, môi trường quốc tế đang tạo ra một luồng gió thuận lợi cho hoạt động logistics và vận tải xuyên biên giới giữa Việt Nam và Campuchia. Doanh nghiệp logistics phải nhanh chóng nắm bắt và mở rộng năng lực phục vụ sẽ có lợi thế cạnh tranh rõ rệt trong các giai đoạn tới.

3.1.1.2. Thị trường Campuchia và nhu cầu dịch vụ logistics

Là một trong những nước có nền kinh tế tăng trưởng nhanh trong khu vực Đông Nam Á. GDP Campuchia năm 2025 đạt khoảng 47 tỷ USD đến 51 tỷ USD, với tốc độ tăng trưởng kinh tế từ 5,0% đến 5,3%, Mặc dù quy mô nền kinh tế còn tương đối nhỏ, tốc độ tăng trưởng này vẫn cao hơn mức trung bình của kinh tế thế giới, cho thấy khả năng phục hồi và phát triển tích cực của quốc gia này.

Campuchia có nhu cầu nhập khẩu hàng hóa số lượng lớn từ Việt Nam và các nước khác, đặc biệt là các loại hàng hóa như: hàng tiêu dùng (thực phẩm, đồ gia dụng), nguyên liệu sản xuất (vải, sợi, nhựa, hóa chất), vật liệu xây dựng và máy móc thiết bị. Kim ngạch nhập khẩu của campuchia năm 2025 đạt 21,96 tỷ USD, tăng 16,2% so với cùng kỳ 2024, nâng tổng kim ngạch xuất nhập khẩu trong 8 tháng lên hơn 42 tỷ USD. Trong đó một phần đáng kể được vận chuyển thông qua lãnh thổ Việt Nam. Campuchia không có cảng nước sâu đủ cho năng lực hàng container lớn. Do đó, phần lớn các hàng xuất khẩu của Campuchia được vận chuyển bằng đường bộ qua Việt Nam, sau đó xuất khẩu qua cảng Cát Lái TP.HCM hoặc cảng Cái Mép – Thị Vải.

Nhiều khu công nghiệp lớn đang được xây dựng và mở rộng ở Campuchia như Phnom Penh SEZ, Sihanoukville SEZ và Poipet SEZ. Sự phát triển này thu hút dòng vốn FDI và kéo theo nhu cầu vận chuyển nguyên liệu đầu vào cũng như thành phẩm đầu ra. Do ngành công nghiệp phụ trợ nội địa tại quốc gia này (đặc biệt là ngành dệt may, da giày, linh kiện điện tử) chưa tự chủ hoàn toàn, Campuchia phụ thuộc rất lớn vào nguồn nguyên phụ liệu nhập khẩu để phục vụ gia công và tiêu dùng. Điều này tạo ra thêm rất nhiều nguồn hàng và nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics cho các công ty như Cavi Express.

3.1.1.3. Hoạt động thương mại và vận tải biên giới Việt Nam – Campuchia

Trong những năm gần đây, quan hệ thương mại giữa Việt Nam và Campuchia không ngừng được mở rộng cả về quy mô và giá trị giao dịch. Việt Nam và Campuchia là hai quốc gia láng giềng có chung đường biên giới dài hơn 1.270 km. Việt Nam hiện là một trong những đối tác thương mại lớn của Campuchia với nhiều mặt hàng xuất khẩu như nguyên vật liệu, hóa chất, sản phẩm công nghiệp, hàng tiêu dùng và thiết bị phục vụ sản xuất. Sự gia tăng hoạt động thương mại song phương đã kéo theo nhu cầu vận tải và giao nhận hàng hóa xuyên biên giới ngày càng phát triển.

Theo số liệu của Cục Xúc Tiến Thương Mại, trong những năm gần đây, kim ngạch thương mại song phương giữa Việt Nam và Campuchia tăng trưởng nhanh và liên tục. Năm 2024, tổng kim ngạch thương mại hai chiều đạt khoảng 10,1 tỷ USD, tăng 17,5% so với năm trước. Đến năm 2025, tiếp tục tăng lên hơn 11 tỷ USD. Trong đó, các mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam sang Campuchia gồm: dệt may, sắt thép, xăng dầu, máy móc thiết bị, hóa chất, thực phẩm chế biến... Trong mối quan hệ thương mại song phương, Việt Nam đóng vai trò vừa là đối tác xuất khẩu lớn, vừa là "cửa ngõ trung chuyển" quan trọng cho các luồng hàng hóa quá cảnh từ các quốc gia Đông Bắc Á (Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản) đi Campuchia.

Hai chính phủ đã ký kết nhiều hiệp định về vận tải đường bộ quốc tế, cho phép phương tiện của mỗi bên được phép lưu thông trên lãnh thổ của nhau trong phạm vi nhất định. Cơ chế "một cửa quốc gia" và "một cửa ASEAN" đang được triển khai giúp giảm thiểu thời gian chờ đợi tại cửa khẩu. Tuy nhiên, trên thực tế vẫn còn tình trạng ùn tắc vào các dịp lễ tết hoặc khi có kiểm tra đặc biệt, đòi hỏi doanh nghiệp phải lên kế hoạch dự phòng.

Hoạt động vận tải giữa hai quốc gia chủ yếu được thực hiện thông qua các tuyến cửa khẩu đường bộ như Mộc Bài – Bavet. Đây là tuyến vận tải quan trọng kết nối hoạt động xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Campuchia, đồng thời là khu vực tập trung lượng lớn phương tiện vận chuyển hàng hóa mỗi ngày. Với đặc điểm khoảng cách vận chuyển không quá xa và nhu cầu giao hàng nhanh, vận tải đường bộ tiếp tục là phương thức được nhiều doanh nghiệp ưu tiên lựa chọn khi xuất khẩu hàng hóa sang Campuchia.

3.1.1.4. Tác động đến Công ty Cavi Express - Chi nhánh Đà Nẵng

Sự phát triển của thị trường vận tải Việt Nam – Campuchia đã tạo ra nhiều cơ hội cho Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng trong việc mở rộng hoạt động giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container bằng đường bộ. Nhu cầu vận chuyển hàng hóa sang Campuchia ngày càng tăng giúp chi nhánh có điều kiện tiếp cận thêm nhiều khách hàng mới, mở rộng phạm vi cung cấp dịch vụ và gia tăng sản lượng vận chuyển trong thời gian tới.

Tuy nhiên, cùng với cơ hội phát triển là áp lực ngày càng lớn đối với hoạt động vận hành của chi nhánh. Sự gia tăng số lượng lô hàng đòi hỏi các bộ phận liên quan phải phối hợp chặt chẽ hơn trong quá trình xử lý nghiệp vụ. Nếu thông tin lô hàng không

được kiểm tra đầy đủ hoặc việc trao đổi giữa các bộ phận không kịp thời, doanh nghiệp rất dễ phát sinh sai sót chứng từ, chậm khai báo hải quan hoặc ảnh hưởng đến kế hoạch đóng hàng và vận chuyển container.

Ngoài ra, do hoạt động nhập khẩu phía Campuchia phụ thuộc nhiều vào tiến độ xử lý hồ sơ của FWD địa phương, Chi nhánh Đà Nẵng cần tăng cường khả năng theo dõi và kiểm soát tiến độ lô hàng nhằm hạn chế tình trạng bị động trong quá trình điều phối vận chuyển. Bên cạnh đó, sự cạnh tranh ngày càng cao trên thị trường logistics xuyên biên giới cũng đặt ra yêu cầu nâng cao chất lượng dịch vụ đối với chi nhánh. Khách hàng hiện nay không chỉ quan tâm đến giá cước mà còn yêu cầu doanh nghiệp phải đảm bảo tiến độ giao hàng, xử lý chứng từ chính xác và cập nhật thông tin lô hàng kịp thời.

Tóm lại, việc nghiên cứu và dự báo thị trường vận tải Việt Nam – Campuchia một cách toàn diện là bước nền tảng không thể thiếu để Cavi Express Đà Nẵng xây dựng định hướng phát triển phù hợp và bền vững trong thời gian tới.

3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển của Công ty Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng trong giai đoạn 2026 – 2030

3.1.2.1. Định hướng phát triển

Trong giai đoạn 2026 – 2030, Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng định hướng phát triển hoạt động giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia theo hướng nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng tính ổn định trong vận hành và từng bước hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa.

Bên cạnh việc duy trì hoạt động vận chuyển tuyến Campuchia, chi nhánh hướng đến tăng cường hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận nghiệp vụ, nâng cao khả năng xử lý chứng từ và cải thiện tính chủ động trong quá trình vận hành lô hàng. Đồng thời, doanh nghiệp tiếp tục đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý thông tin khách hàng và theo dõi tiến độ xử lý đơn hàng nhằm hỗ trợ hoạt động giao nhận hiệu quả hơn trong thời gian tới.

3.1.2.2. Mục tiêu phát triển

a. Mục tiêu phát triển của Chi nhánh Đà Nẵng

Trong giai đoạn 2026 – 2030, Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng đặt mục tiêu duy trì và mở rộng nguồn khách hàng đối với tuyến vận chuyển Việt Nam – Campuchia nhằm gia tăng sản lượng giao nhận hàng xuất khẩu FCL bằng đường bộ.

Chi nhánh hướng đến việc rút ngắn thời gian phản hồi báo giá, nâng cao tính chính xác trong công tác chuẩn bị chứng từ và hạn chế các sai sót phát sinh trong quá trình khai báo hải quan. Đồng thời, cũng đặt mục tiêu nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận kinh doanh, chứng từ và vận hành nhằm tăng tính chủ động trong xử lý lô hàng và cải thiện chất lượng phục vụ khách hàng.

Ngoài ra, chi nhánh hướng đến từng bước chuẩn hóa quy trình xử lý phát sinh tại cửa khẩu, nâng cao hiệu quả phối hợp với các đơn vị vận tải và cải thiện khả năng kiểm soát tiến độ giao hàng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường logistics tuyến Campuchia.

b. Mục tiêu của đề tài nghiên cứu

Đề tài được thực hiện với mục tiêu nghiên cứu và phân tích thực trạng quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia tại Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng, từ đó đánh giá những kết quả đạt được, các hạn chế còn tồn tại và nguyên nhân ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành của quy trình.

Thông qua quá trình nghiên cứu thực tế tại doanh nghiệp, đề tài hướng đến việc làm rõ nội dung và cách thức thực hiện từng công đoạn trong quy trình giao nhận hàng xuất khẩu FCL, bao gồm từ tiếp nhận yêu cầu khách hàng, báo giá, chuẩn bị chứng từ, điều phối vận chuyển, khai báo hải quan đến giao hàng và hoàn tất hồ sơ.

Trên cơ sở phân tích thực trạng, đề tài đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tại Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng theo hướng nâng cao tính chính xác trong xử lý chứng từ, tăng tính chủ động trong vận hành và cải thiện hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận liên quan.

Ngoài ra, đề tài cũng góp phần giúp sinh viên vận dụng kiến thức chuyên ngành logistics vào thực tế hoạt động của doanh nghiệp, đồng thời bổ sung cơ sở thực tiễn cho

việc nghiên cứu hoạt động giao nhận hàng xuất khẩu bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia.

3.2. Giải Pháp Hoàn Thiện Quy Trình Giao Nhận

Những giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng xuất khẩu bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia tại công ty Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng được dựa trên cơ sở những hạn chế đã phân tích. Phần này sẽ tập trung đưa ra các giải pháp hoàn thiện trực tiếp cho những nội dung vận hành chưa tốt.

3.2.1. Giải pháp 1 hoàn thiện nội dung tiếp nhận và xử lý thông tin lô hàng

3.2.1.1. Nội dung cải tiến

Trong thực tế, chất lượng thông tin đầu vào của lô hàng tại chi nhánh Đà Nẵng vẫn chưa thực sự đồng đều, đặc biệt đối với nhóm khách hàng mới. Nhiều trường hợp khách hàng cung cấp thiếu thông tin hàng hóa, sai HS code, sai địa chỉ giao hàng hoặc gửi chứng từ chưa đầy đủ, làm phát sinh nhiều lần chỉnh sửa trong các bước xử lý chứng từ và khai báo hải quan sau đó.

Do đó, giải pháp được đề xuất là hoàn thiện nội dung tiếp nhận và xử lý thông tin lô hàng ngay từ giai đoạn đầu nhằm nâng cao độ chính xác của dữ liệu đầu vào trước khi triển khai các bước tiếp theo trong quy trình giao nhận.

Cụ thể, chi nhánh cần xây dựng biểu mẫu tiếp nhận thông tin lô hàng thống nhất áp dụng cho tất cả khách hàng. Biểu mẫu cần thể hiện đầy đủ các thông tin cơ bản như: tên hàng, mã HS tham khảo, số lượng, trọng lượng, điều kiện giao hàng, địa điểm giao nhận, loại container sử dụng, thời gian dự kiến đóng hàng và các chứng từ chuyên ngành liên quan nếu có.

Đối với nhóm khách hàng mới hoặc các lô hàng có tính chất phức tạp, nhân viên kinh doanh cần thực hiện bước xác nhận lại thông tin trước khi chuyển sang bộ phận chứng từ và vận hành.

3.2.1.2. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp

Để thực hiện giải pháp này, chi nhánh cần phối hợp giữa bộ phận Kinh doanh, Vận hành và Chứng từ nhằm thống nhất nội dung biểu mẫu tiếp nhận thông tin lô hàng và checklist kiểm tra chứng từ đầu vào.

Quá trình triển khai có thể chia thành 2 giai đoạn:

- *Giai đoạn 1 (1–2 tháng):* xây dựng biểu mẫu chuẩn tiếp nhận thông tin lô hàng.
- *Giai đoạn 2 (từ tháng thứ 3):* áp dụng chính thức cho toàn bộ khách hàng tuyến Campuchia và điều chỉnh biểu mẫu phù hợp với thực tế phát sinh.

Nhân viên kinh doanh cần được hướng dẫn lại quy trình tiếp nhận thông tin và cách kiểm tra sơ bộ chứng từ trước khi chuyển sang các bộ phận liên quan. Đồng thời, doanh nghiệp cần cập nhật biểu mẫu trực tiếp trên hệ thống CRM hoặc phần mềm quản lý nội bộ để các bộ phận có thể theo dõi và kiểm tra thông tin xuyên suốt quá trình xử lý lô hàng.

Chi phí thực hiện giải pháp này chủ yếu là chi phí xây dựng biểu mẫu tiếp nhận thông tin lô hàng. Do doanh nghiệp tận dụng hệ thống CRM và phần mềm quản lý hiện có nên không phát sinh chi phí đầu tư lớn. Chi phí triển khai dự kiến dao động khoảng 3 – 5 triệu đồng, chủ yếu phục vụ cho việc thiết kế biểu mẫu, cập nhật dữ liệu trên hệ thống và tổ chức hướng dẫn nội bộ trong giai đoạn đầu áp dụng.

3.2.1.3. Đánh giá giải pháp

Giải pháp này giúp nâng cao tính chính xác của thông tin đầu vào ngay từ giai đoạn tiếp nhận lô hàng, từ đó giảm số lần chỉnh sửa chứng từ trong các bước tiếp theo của quy trình giao nhận.

Việc chuẩn hóa biểu mẫu tiếp nhận giúp các bộ phận phối hợp hiệu quả hơn, hạn chế tình trạng thiếu thông tin.

3.2.2. Giải pháp 2 hoàn thiện nội dung báo giá và ký kết hợp đồng dịch vụ

3.2.2.1. Nội dung cải tiến

Hiện nay, hoạt động báo giá tại chi nhánh Đà Nẵng vẫn phụ thuộc nhiều vào bộ phận cung ứng tại trụ sở TP.HCM trong quá trình xác nhận giá vốn và điều phối phương tiện. Điều này giúp doanh nghiệp kiểm soát được chi phí nhưng trong một số trường hợp khách hàng cần báo giá gấp hoặc thị trường biến động nhanh, thời gian phản hồi vẫn còn chậm, ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh và chốt đơn hàng.

Do đó, giải pháp được đề xuất là hoàn thiện nội dung báo giá và ký kết hợp đồng dịch vụ theo hướng tăng tính chủ động cho chi nhánh đối với các tuyến vận chuyển phổ biến Việt Nam – Campuchia.

Cụ thể, doanh nghiệp cần xây dựng bảng giá tham khảo áp dụng cho các tuyến vận chuyển thường xuyên như Phnom Penh, Bavet và Sihanoukville dựa trên dữ liệu vận chuyển thực tế của doanh nghiệp trong các giai đoạn trước. Bảng giá cần được cập nhật định kỳ theo biến động của chi phí nhiên liệu, giá thuê phương tiện và tình hình cửa khẩu.

Bên cạnh đó, chi nhánh cần chuẩn hóa quy trình xác nhận báo giá đối với các lô hàng thông thường nhằm rút ngắn thời gian phản hồi khách hàng. Đối với các trường hợp hàng hóa đặc biệt hoặc tuyến vận chuyển phát sinh ngoài kế hoạch, bộ phận kinh doanh mới thực hiện xác nhận lại với trụ sở chính.

Ngoài ra, nội dung hợp đồng dịch vụ cần bổ sung rõ các điều khoản liên quan đến chi phí phát sinh tại cửa khẩu, thời gian khách hàng cung cấp chứng từ và trách nhiệm phối hợp giữa các bên nhằm hạn chế tranh chấp trong quá trình thực hiện lô hàng.

3.2.2.2. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp

Để thực hiện giải pháp này, chi nhánh cần phối hợp với bộ phận cung ứng tại TP.HCM để tổng hợp dữ liệu giá vận chuyển thực tế theo từng tuyến Campuchia trong khoảng 6–12 tháng gần nhất.

Trong giai đoạn đầu, doanh nghiệp cần xây dựng bảng giá tham khảo nội bộ cho các tuyến vận chuyển phổ biến và quy định phạm vi áp dụng cụ thể cho nhân viên kinh doanh tại chi nhánh Đà Nẵng.

Quá trình triển khai có thể chia thành 2 giai đoạn:

- *Giai đoạn 1 (1 tháng):* tổng hợp dữ liệu giá vận chuyển và xây dựng bảng giá tham khảo nội bộ.
- *Giai đoạn 2 (từ tháng thứ 2):* áp dụng thử nghiệm đối với các lô hàng tuyến cố định và đánh giá mức độ phù hợp trước khi triển khai chính thức.

Doanh nghiệp cần cập nhật bảng giá định kỳ hàng tháng hoặc khi thị trường có biến động lớn về giá nhiên liệu và chi phí vận tải. Đồng thời, nhân viên kinh doanh cần

được hướng dẫn cách áp dụng bảng giá và xử lý các trường hợp phát sinh ngoài phạm vi giá tham khảo.

Chi phí triển khai giải pháp này không quá lớn do chủ yếu sử dụng dữ liệu giá vận chuyển nội bộ nên không yêu cầu đầu tư thêm cơ sở vật chất hoặc phần mềm mới. Chi phí phát sinh chủ yếu liên quan đến việc tổng hợp dữ liệu giá tuyến Campuchia, cập nhật bảng giá định kỳ và điều chỉnh nội dung hợp đồng dịch vụ. Chi phí thực hiện dự kiến khoảng 5 – 7 triệu đồng, bao gồm chi phí rà soát dữ liệu vận chuyển, xây dựng bảng giá tham khảo và tổ chức họp phối hợp giữa chi nhánh Đà Nẵng và trụ sở TP.HCM trong giai đoạn triển khai ban đầu.

3.2.2.3. Đánh giá giải pháp

Giải pháp này giúp chi nhánh Đà Nẵng chủ động hơn trong quá trình báo giá đối với các tuyến vận chuyển phổ biến, từ đó rút ngắn thời gian phản hồi khách hàng và nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường. Việc chuẩn hóa nội dung hợp đồng dịch vụ cũng giúp doanh nghiệp hạn chế các tranh chấp liên quan đến chi phí phát sinh và trách nhiệm phối hợp trong quá trình giao nhận hàng hóa.

Ngoài ra, giải pháp còn góp phần nâng cao hiệu quả phối hợp giữa chi nhánh Đà Nẵng và trụ sở TP.HCM trong hoạt động báo giá và kiểm soát chi phí vận chuyển.

3.2.3. Giải pháp 3 hoàn thiện nội dung chuẩn bị bộ chứng từ xuất khẩu

3.2.3.1. Nội dung cải tiến

Mặc dù công tác kiểm tra chứng từ tại Cavi Express được thực hiện theo nhiều lớp, tuy nhiên tỷ lệ lô hàng phải chỉnh sửa chứng từ vẫn còn tương đối cao, đặc biệt đối với các lô hàng của khách hàng mới hoặc hàng hóa có nhiều chủng loại. Việc chỉnh sửa nhiều lần không chỉ kéo dài thời gian xử lý mà còn ảnh hưởng đến tiến độ khai báo hải quan và kế hoạch vận chuyển của lô hàng.

Do đó, giải pháp được đề xuất là hoàn thiện nội dung chuẩn bị bộ chứng từ xuất khẩu theo hướng chuẩn hóa quy trình kiểm tra chứng từ trước khi chuyển sang bộ phận khai báo hải quan.

Cụ thể, doanh nghiệp cần xây dựng checklist đối chiếu chứng từ áp dụng thống nhất giữa bộ phận kinh doanh và bộ phận chứng từ. Nội dung checklist cần tập trung

vào các thông tin dễ phát sinh sai sót như: mã HS, tên hàng, số lượng, trọng lượng, đơn vị tính, số container, số seal và thông tin người nhận hàng tại Campuchia.

Đối với các lô hàng có yêu cầu giấy phép chuyên ngành hoặc kiểm dịch, chi nhánh cần chủ động thông báo sớm cho khách hàng ngay từ giai đoạn tiếp nhận đơn hàng để tránh tình trạng bổ sung chứng từ chậm trước thời điểm khai báo hải quan.

Ngoài ra, doanh nghiệp cần áp dụng cơ chế xác nhận chứng từ hoàn chỉnh trước khi khai báo nhằm hạn chế việc chỉnh sửa nhiều lần sau khi tờ khai đã được truyền lên hệ thống hải quan điện tử.

3.2.3.2. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp

Để thực hiện giải pháp này, doanh nghiệp cần phối hợp giữa bộ phận Kinh doanh tại Đà Nẵng và bộ phận Chứng từ tại TP.HCM nhằm thống nhất nội dung checklist kiểm tra chứng từ và quy trình xử lý các trường hợp sai sót.

Trong giai đoạn đầu triển khai, chi nhánh cần tổ chức hướng dẫn nội bộ cho nhân viên kinh doanh về cách kiểm tra sơ bộ bộ chứng từ trước khi gửi sang bộ phận chứng từ tại TP.HCM.

Quá trình triển khai có thể chia thành các giai đoạn:

- *Giai đoạn 1 (1 tháng):* xây dựng checklist kiểm tra chứng từ và quy định thời gian khách hàng gửi hồ sơ.
- *Giai đoạn 2 (2–3 tháng):* áp dụng thử nghiệm đối với các lô hàng tuyến Campuchia và theo dõi số lượng chứng từ phải chỉnh sửa.
- *Giai đoạn 3 (Từ tháng thứ 4):* điều chỉnh nội dung checklist phù hợp với các nhóm hàng thường xuyên phát sinh sai sót.

Doanh nghiệp cần tận dụng hệ thống quản lý nội bộ hiện có để cập nhật và lưu trữ checklist điện tử nhằm hỗ trợ các bộ phận theo dõi tiến độ xử lý chứng từ.

Chi phí triển khai giải pháp này tập trung vào hoạt động xây dựng checklist kiểm tra chứng từ, chuẩn hóa quy trình xử lý hồ sơ và đào tạo nhân viên về cách kiểm tra chứng từ trước khi khai báo hải quan.

Do doanh nghiệp có thể tận dụng hệ thống lưu trữ và quản lý chứng từ hiện có nên chi phí thực hiện không quá lớn, dự kiến khoảng 4 – 6 triệu đồng. Khoản chi này chủ

yếu phục vụ cho việc xây dựng biểu mẫu điện tử, cập nhật quy trình nội bộ và hướng dẫn nhân viên áp dụng thống nhất.

3.2.3.3. Đánh giá giải pháp

Giải pháp này giúp nâng cao tính chính xác của bộ chứng từ xuất khẩu trước khi khai báo hải quan, giảm số lần chỉnh sửa hồ sơ và hạn chế phát sinh chậm trễ trong quá trình thông quan. Việc chuẩn hóa quy trình kiểm tra chứng từ còn giúp tăng hiệu quả phối hợp giữa chi nhánh Đà Nẵng và bộ phận chứng từ tại TP.HCM, từ đó giảm áp lực xử lý phát sinh đối với các lô hàng gấp hoặc hàng có yêu cầu chuyên ngành.

Ngoài ra, giải pháp còn góp phần giảm nguy cơ lô hàng bị phân luồng vàng hoặc luồng đỏ do sai lệch thông tin chứng từ.

3.2.4. Giải pháp 4 hoàn thiện nội dung khai báo và thông quan xuất khẩu

3.2.4.1. Nội dung cải tiến

Trong quá trình khai báo và thông quan hải quan xuất khẩu, một số lô hàng vẫn phát sinh tình trạng kiểm hóa, bổ sung hồ sơ hoặc phát sinh chi phí ngoài dự kiến tại cửa khẩu. Việc trao đổi thông tin và xác nhận chi phí với khách hàng trong một số trường hợp còn chậm, dễ ảnh hưởng đến tiến độ xử lý lô hàng và quá trình quyết toán sau này.

Do đó, giải pháp được đề xuất là hoàn thiện nội dung khai báo và thông quan hải quan xuất khẩu theo hướng nâng cao tính chủ động trong xử lý phát sinh tại cửa khẩu.

Cụ thể, doanh nghiệp cần xây dựng quy trình phối hợp xử lý đối với các trường hợp lô hàng bị phân luồng vàng hoặc luồng đỏ. Quy trình cần quy định rõ trách nhiệm phối hợp giữa bộ phận chứng từ, bộ phận vận hành và khách hàng trong từng trường hợp phát sinh.

Đồng thời, chi nhánh cần thực hiện thông báo sớm cho khách hàng về các khoản chi phí có thể phát sinh trong quá trình kiểm hóa như phí lưu container, phí nâng hạ hoặc phí kiểm tra thực tế hàng hóa nhằm hạn chế tranh chấp khi quyết toán.

Ngoài ra, doanh nghiệp cần cập nhật thường xuyên tình hình cửa khẩu và tiến độ xử lý lô hàng để chủ động điều chỉnh kế hoạch vận chuyển khi phát sinh ùn tắc hoặc kiểm tra thực tế hàng hóa.

3.2.4.2. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp

Để triển khai giải pháp này, doanh nghiệp cần xây dựng quy trình xử lý phát sinh áp dụng riêng cho các lô hàng tuyến Campuchia.

Trong giai đoạn đầu, bộ phận Chứng từ và Vận hành cần phối hợp thống kê các tình huống phát sinh thường gặp tại cửa khẩu Mộc Bài như kiểm hóa, thiếu hồ sơ, ùn tắc hoặc phát sinh chi phí lưu container để xây dựng hướng xử lý phù hợp.

Quá trình triển khai có thể chia thành 2 giai đoạn:

- *Giai đoạn 1 (1 tháng):* xây dựng quy trình xử lý phát sinh và biểu mẫu thông báo chi phí phát sinh.
- *Giai đoạn 2 (Từ tháng thứ 2):* áp dụng chính thức đối với các lô hàng tuyến Campuchia và cập nhật điều chỉnh theo tình hình thực tế.

Doanh nghiệp cần phân công rõ trách nhiệm cập nhật tiến độ lô hàng giữa bộ phận vận hành và bộ phận chứng từ nhằm đảm bảo thông tin được truyền đạt kịp thời cho khách hàng.

Chi phí thực hiện giải pháp này chủ yếu phát sinh từ việc xây dựng quy trình xử lý phát sinh tại cửa khẩu, cập nhật biểu mẫu thông báo chi phí phát sinh và tổ chức đào tạo nội bộ cho bộ phận chứng từ và vận hành. Ngoài ra, doanh nghiệp có thể cần bổ sung một phần chi phí liên lạc và cập nhật thông tin tiến độ lô hàng trong quá trình phối hợp với đối tác vận tải và khách hàng. Tổng chi phí triển khai dự kiến khoảng 5 – 8 triệu đồng.

3.2.4.3. Đánh giá giải pháp

Giải pháp này giúp doanh nghiệp nâng cao tính chủ động trong quá trình xử lý các phát sinh tại cửa khẩu, giảm nguy cơ chậm trễ kéo dài đối với các lô hàng bị kiểm tra thực tế hoặc phát sinh bổ sung hồ sơ.

Việc thông báo sớm các khoản chi phí phát sinh và cập nhật tiến độ xử lý cho khách hàng cũng giúp doanh nghiệp hạn chế tranh chấp trong quá trình quyết toán dịch vụ.

Ngoài ra, giải pháp còn góp phần nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận trong doanh nghiệp và cải thiện chất lượng dịch vụ giao nhận hàng xuất khẩu tuyến Việt Nam – Campuchia.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Trên cơ sở những hạn chế và nguyên nhân đã phân tích ở chương 2, chương 3 đã trình bày định hướng phát triển của Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng trong giai đoạn 2026 – 2030, đồng thời đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia tại doanh nghiệp.

Nhìn chung, các giải pháp được đề xuất tập trung vào những nội dung còn tồn tại trong quy trình và được xây dựng theo hướng phù hợp với quy mô và điều kiện thực tế của chi nhánh Đà Nẵng, đồng thời bám sát đặc điểm hoạt động giao nhận hàng xuất khẩu tuyến Việt Nam – Campuchia. Việc triển khai đồng bộ các giải pháp này được kỳ vọng sẽ góp phần nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận, giảm các sai sót phát sinh trong quá trình xử lý lô hàng, tăng tính chủ động trong vận hành và từng bước nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận của doanh nghiệp trong thời gian tới.

KẾT LUẬN CHUNG

Thông qua quá trình nghiên cứu đề tài “Quy trình giao nhận hàng xuất khẩu nguyên container (FCL) bằng đường bộ tuyến Việt Nam – Campuchia tại Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng”, khóa luận đã hệ thống hóa được cơ sở lý luận liên quan đến hoạt động giao nhận hàng xuất khẩu FCL bằng đường bộ, đồng thời phân tích thực trạng quy trình giao nhận tại doanh nghiệp từ khâu tiếp nhận yêu cầu khách hàng, báo giá, chuẩn bị chứng từ, điều phối vận chuyển, khai báo hải quan cho đến giao hàng và hoàn tất hồ sơ.

Kết quả nghiên cứu cho thấy quy trình giao nhận tại Công ty TNHH Cavi Express – Chi nhánh Đà Nẵng được tổ chức tương đối đầy đủ, có sự phối hợp giữa các bộ phận nghiệp vụ và đáp ứng được yêu cầu vận chuyển hàng hóa tuyến Việt Nam – Campuchia. Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt được, quy trình vẫn còn tồn tại một số hạn chế như chất lượng thông tin đầu vào chưa đồng đều, hoạt động báo giá còn phụ thuộc vào trụ sở chính TP.HCM, việc phối hợp với các bên liên quan đôi lúc chưa ổn định và công tác xử lý phát sinh tại cửa khẩu chưa thực sự chủ động.

Trên cơ sở đó, đề tài đã đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng xuất khẩu FCL bằng đường bộ tại doanh nghiệp theo hướng nâng cao tính chính xác trong xử lý chứng từ, tăng tính chủ động trong vận hành và cải thiện hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận liên quan. Các giải pháp được xây dựng dựa trên điều kiện thực tế của chi nhánh Đà Nẵng nên có tính khả thi tương đối cao và phù hợp với định hướng phát triển của doanh nghiệp trong thời gian tới.

Mặc dù đã cố gắng nghiên cứu và phân tích dựa trên số liệu thực tế tại doanh nghiệp, tuy nhiên do giới hạn về thời gian thực hiện, phạm vi nghiên cứu và kinh nghiệm thực tiễn còn hạn chế nên khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót nhất định. Vì vậy, em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp từ quý thầy cô và doanh nghiệp để đề tài được hoàn thiện hơn.

PHỤC LỤC

Phục lục số 1: Hợp đồng ngoại thương (Sales Contract)

KOLON INDUSTRIES, INC.	
OFFICE	
One&Only tower, 110, Magokdong-ro, Gangseo-Gu, Seoul, 07793, Republic of Korea	
Tel. +82-2-3677-3845	Fax. +82-2-3677-3848

CONTRACT No: **KII/SLCBS-13JAN26**

DATE: Thg1. 13. 2026

P.O No: **8300104029**

DATE Thg12. 02. 2025

P.O No: **8300104464**

DATE Thg12. 29. 2025

MESSRS, **CART TIRE CO., LTD.**
 Qilu SEZ, National Road 1, SangkatSvayTeu, KrongSvayRieng,
 SvayRieng Province, Kingdom of Cambodia
 Phone No.: 012 603 628
 VAT: L001-902100772

EXPORT SALES CONTRACT

Dear Sirs,

We, as seller, confirm having sold you as buyer the following goods on the terms and conditions as stated below and on the back hereof,

HS CODE	ITEM CODE	COMMODITY & SPECIFICATION	QUANTITY	UNIT PRICE	AMOUNT
590220	Polyester Tire Cord Dipped Fabric				
	2P128	Polyester Fabric HT-DSP 1000D/2 28EPI	19,906KGS	USD 1.73	USD 34,437.38
		Total Amount	19,906KGS		USD 34,437.38
	* 3 Signed commercial invoice in three original * 3 Packing list in three original * Certificate of analysis issued by the manufacturer * C/O issued by Officially certified * Truck way bill Bank name: WOORI BANK Branch Name: Magok Corporate Banking Support Team Branch Address: 406 GANGSEORO, GANGSEO GU, SEOUL, KOREA Account number: 477-000085-42-007 Swift code: HVBKKRSEXXX		PAYMENT CONDITION: 100% T/T 30 days from the delivery date		
SHIPPING CONDITION: DAP CART TIRE, CAMBODIA EXPORT STANDARD PACKING			TIME OF SHIPMENT: 13-Thg1-26 INSURANCE: SELLER'S CARE		
INSPECTION: Manufacturer: Kolon Industries Binh Duong Co., Ltd			PORT OF DISCHARGE (DESTINATION): SVAY RIENG, CAMBODIA		

PLEASE return to us one copy signed by you.

Accepted and confirmed by

CART TIRE CO., LTD.
by

INDUSTRIES, INC.
by

Phụ lục số 2: Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)

KOLON INDUSTRIES, INC.

One&Only tower, 110, Magokdong-ro, Gangseo-Gu, Seoul, 07793, Republic of Korea
Tel. +82-2-3677-3845
Fax. +82-2-3677-3848

COMMERCIAL INVOICE

INVOICE NO : 2601KIISSLCBS13
CONTRACT NO: KII/SLCBS-13JAN26
MESSER : CART TIRE CO.,LTD
ADD : QILU SPECIAL ECONOMIC ZONE, SVAY RIENG CITY
SVAY RIENG PROVINCE KINGDOM OF CAMBODIA
PhoneN^o.: 012 603 628
VAT: L001-902100772

DATE: 13-Jan-26

SUPPLIER : INDUSTRIES, INC.
FROM : VIETNAM
COUNTRY OF ORIGIN : VIETNAM
DELIVERY TERMS : DAP CART TIRE, CAMBODIA
FINAL DESTINATION: SVAY RIENG, CAMBODIA.

TO: CAMBODIA

ML: 04082	ITEM	DESCRIPTION	STYLE	UNIT	QUANTITY	UNIT PRICE	AMOUNT(USD)
III-45	1	POLYESTER TIRE CORD	HT-DSP 1000D/2 28EPI	KG	19,906	1.73	34,437.38
TOTAL AMOUNTS:							34,437.38

Phụ lục số 3: phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List)

KOLON INDUSTRIES, INC.

One&Only tower, 110, Magokdong-ro, Gangseo-Gu, Seoul, 07793, Republic of Korea

Tel. +82-2-3677-3845

Fax. +82-2-3677-3848

PACKING LIST

PACKING NO.: 2601KISSLCBS13

DATE: 13-Jan-26

CONTRACT NO: KII/SLCBS-13JAN26

MESSER : CART TIRE CO.,LTD

ADD : QILU SPECIAL ECONOMIC ZONE, SVAY RIENG CITY

SVAY RIENG PROVINCE KINGDOM OF CAMBODIA

PhoneN^o.: **012 603 628**

VAT: L001-902100772

SUPPLIER : INDUSTRIES, INC.

FROM : VIETNAM

TO: CAMBODIA

COUNTRY OF ORIGIN : VIETNAM

FINAL DESTINATION: SVAY RIENG, CAMBODIA.

	ITEM	DESCRIPTION	STYLE	P'KGS	N.W(KGS)	G.W(KGS)
N/M	1	POLYESTER TIRE CORD	HT-DSP 1000D/2 28EPI	19	19,906	20,324
				19	19,906	20,324

Phụ lục số 4: phiếu đóng gói chi tiết (Detail packing List)

INDUSTRIES BINH DUONG CO.,LTD

DETAIL PACKING LIST FOR DF

01/13	8300104029
-------	------------

PO NO: 8300104029
CONTAINER NO: TRLU7563615
SEAL NO: K2506974
01 1000 2 28 SLCB

NO	ROLL NO	NET W/T (Kg)	GROSS W/T (Kg)	SHELL W/T (Kg)	WIDTH (CM)	LENGTH (M)	PRODUCTION DATE	REMARKS	CBM
1	261-107-1370	1,048	1,070	17	150	2,510	2026/01/08	2P128	1.40
2	261-107-1371	1,051	1,073	17	150	2,520	2026/01/08		1.40
3	261-110-1372	1,043	1,065	17	150	2,502	2026/01/08		1.40
4	261-110-1373	1,049	1,071	17	150	2,518	2026/01/08		1.40
5	261-110-1374	1,045	1,067	17	150	2,504	2026/01/08		1.40
6	261-110-1375	1,050	1,072	17	150	2,520	2026/01/08		1.40
7	261-107-1376	1,050	1,072	17	150	2,513	2026/01/08		1.40
8	261-107-1377	1,051	1,073	17	150	2,517	2026/01/08		1.40
9	261-101-1378	1,047	1,069	17	150	2,504	2026/01/08		1.40
9 ROLLS		9,434	9,632				1		12.60

*Hình PL4.1: Phiếu đóng gói chi tiết (Detail packing List) từ cuộn 01 đến cuộn 09
(trang 1/2)*

KOLON INDUSTRIES BINH DUONG CO.,LTD

DETAIL PACKING LIST FOR DF

01/13	8300104464
-------	------------

PO NO: 8300104464
CONTAINER NO: TRLU7563615
SEAL NO: K2506974

BA01 1000 2 28 SLCB

NO	ROLL NO	NET W/T (Kg)	GROSS W/T (Kg)	SHELL W/T (Kg)	WIDTH (CM)	LENGTH (M)	PRODUCTION DATE	REMARKS	CBM
1	261-101-1379	1,050	1,072	17	150	2,514	2026/01/08	2P128	1.40
2	261-101-1380	1,045	1,067	17	150	2,504	2026/01/08		1.40
3	261-101-1381	1,045	1,067	17	150	2,504	2026/01/08		1.40
4	261-101-1382	1,045	1,067	17	150	2,504	2026/01/08		1.40
5	261-101-1383	1,050	1,072	17	150	2,515	2026/01/08		1.40
6	261-107-1384	1,047	1,069	17	150	2,508	2026/01/08		1.40
7	261-107-1385	1,051	1,073	17	150	2,515	2026/01/08		1.40
8	261-107-1386	1,042	1,064	17	150	2,493	2026/01/08		1.40
9	261-107-1387	1,053	1,075	17	150	2,520	2026/01/08		1.40
10	261-107-1388	1,044	1,066	17	150	2,503	2026/01/09		1.40
10 ROLLS		10,472	10,692				2		14.00

Hình PL4.2: phiếu đóng gói chi tiết (Detail packing List) từ cuộn 10 đến cuộn 19
(trang 2/2)

Phục lục số 5: Vận đơn đường bộ (Truck Way Bill)

Shipper		B/L NO:		SSR-PV13012026
KOLON INDUSTRIES, INC. One&Only tower, 110, Magokdong-ro, Gangseo-Gu, Seoul, 07793, Republic of Korea Tel. +82-2-3677-3845 Fax. +82-2-3677-3848		TRUCK BILL CAVI EXPRESS CO.,LTD 3B Giai Phong Street, Ward 4, Tan Binh District, Ho Chi Minh City, Viet Nam		
Consignee				
CART TIRE CO.,LTD Qilu special economic zone, National Road 1, SangkatSvayTeu, KrongSvayRieng, Svayrieng province, Kingdom of Cambodia Phone No.: 012 603 628 VAT: L001-902100772				
Notify Party				
THE SAME AS CONSIGNEE				
Pre-carriage by	Place of receipt			
Container	Bau Bang, Ho Chi Minh, Vietnam			
Means	Port of loading			
Truck	Moc Bai, Tay Ninh, Viet Nam			
Port of Discharge	Place of Delivery			
Qilu SEZ	Svayrieng, Cambodia			
Container No./Seal No. Marks & Nos.	Quantity And Kind of Packages	Description of Goods	Measurement (CBM) Gross Weight (KGS)	
TRLU7563615/K2506974	19 PACKAGES	SHIPPER'S LOAD & COUNT & SEAL SAID TO CONTAIN:	26.60 CBM	
	CONTAINER 1 x 40'HC	POLYESTER TIRE CORD HT-DSP 1000D/2 28EPI	20,324.00 KGS	
		HS CODE: 590220		
SURRENDER SHIPPED ON BOARD: 13-JAN-26 DOOR/CY FREIGHT PREPAID SAY:				
Freight and charges	Prepaid	Collect	Freight payable at: DONG NAI, VIETNAM	No. of original B (s)/t ZERO(0)
FREIGHT ALL AS ARRANGED			issued on 13/01/2026 at HO CHI MINH, VIETNAM	
			Signed on behalf of the Carrier	
			by 	

Phụ lục số 6: Tờ khai hải quan xuất khẩu đã thông quan (Cleared Export Customs Declaration.)

<EXP>1/3

Tờ khai hàng hóa xuất khẩu (thông quan)

Số tờ khai308145271140Số tờ khai đầu tiên- / .0814527114

Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng

Mã phần loại kiểm tra1Mã loại hìnhE42 4

Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khaiCHVMPBD

Mã số thuế đại diện5902

Ngày đăng ký13/01/2026 13:44:49

Mã bộ phận xử lý tờ khai01

Thời hạn tái nhập/ tái xuất/ / -

Ngày thay đổi đăng ký/ /

Người xuất khẩu

Mã3702528269

TênCÔNG TY TNHH KOLON INDUSTRIES BÌNH DƯƠNG VIỆT NAM

Mã bưu chính

Địa chỉLô C_5_CN, Khu công nghiệp Bàu Bàng mở rộng, Thị trấn Lai Uyên, Huyện Bàu Bàng, Tỉnh Bình Dương, Việt Nam

Số điện thoại0274222139

Người ủy thác xuất khẩu

Mã

Tên

Người nhập khẩu

Mã

TênCART TIRE CO.,LTD

Mã bưu chính

Địa chỉQilu special economic zone, National Road 1, SangkatSvayTew, KrongSvayRieng, Svayrieng province, Kingdom of Cambodia

Mã nướcKH

REPUBLIC OF CAMBODIA

Đại lý Hải quan

Mã nhân viên Hải quan

Số vận đơn122600035936965

Số lượng19 PK

Tổng trọng lượng hàng (Gross)20.324 KGM

Địa điểm lưu kho43KICK1

Địa điểm nhận hàng cuối cùngKRSVR

Địa điểm xếp hàngVNMOT

Phương tiện vận chuyển dự kiếnXE CONTAINER

Ngày hàng đi dự kiến13/01/2026

Ký hiệu và số hiệuTWC: KCH BB-GO DAU-QL22-CUA KHUAT MOC BAI [24H 13/01/2026] . NH: CART TIRE CO.,LTD

Giấy phép xuất khẩu

Số hóa đơnA -

Số tiếp nhận hóa đơn điện tử260IKISSLSCHS13

Ngày phát hành13/01/2026

Phương thức thanh toánXC

Tổng trị giá hóa đơnDAP - USD -

Tổng trị giá tính thuếUSD -

Tỷ giá tính thuếUSD -

Tổng hệ số phân bổ trị giá

Phân loại không cần quy đổi VND

Người nộp thuế

Mã xác định thời hạn nộp thuế

Phân loại nộp thuếA

Tổng số tiền thuế xuất khẩu

Tổng số tiền lệ phí

VND

Số tiền bảo lãnh

Tổng số trang của tờ khai3

Tổng số dòng hàng của tờ khai1

Số đính kèm khai báo điện tử1 -

2 -

3 -

Phần ghi chúKIB/SLCBS-13JAN26#413012026#413012027#4

Phương thức thanh toán: T/T

Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp

Số quản lý người sử dụng

00054

Mục thông báo của Hải quan

Tên trưởng đơn vị Hải quanTrưởng HQ KCH Mỹ Phước

Ngày hoàn thành kiểm tra13/01/2026 13:44:

Ngày cấp phép xuất nhập13/01/2026 13:44:

Thời hạn cho phép vận chuyển bảo thuế (khởi hành)13/01/2026

Địa điểm

Ngày đến

Ngày khởi hành

Thông tin trung chuyển

1

2

3

Địa điểm đích cho vận chuyển bảo thuế45B1G01

13/01/2026

Hình PL6.1: Tờ khai hải quan xuất khẩu đã thông quan (trang 1/3)

Tờ khai hàng hóa xuất khẩu (thông quan)

Số tờ khai	308145271140	Số tờ khai đầu tiên	-	/
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng				
Mã phân loại kiểm tra	1	Mã loại hình	E42	4
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai		DNVMSPD	Mã số thuế đại diện	5902
Ngày đăng ký	13/01/2024 13:44:49		Mã bộ phận xử lý tờ khai	01
Thời hạn tái nhập/ tái xuất	/ /	=	Ngày thay đổi đăng ký	/ /

Vanning
 Địa điểm xếp hàng lên xe chở hàng
 Mã
 Tên CCHQ KEN MY PHUOC
 Địa chỉ

Số container					
1	TRLU7563615	2	3	4	5
6		7	8	9	10
11		12	13	14	15
16		17	18	19	20
21		22	23	24	25
26		27	28	29	30
31		32	33	34	35
36		37	38	39	40
41		42	43	44	45
46		47	48	49	50

Chi thị của Hải quan

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

Hình PL6.2: Tờ khai hải quan xuất khẩu đã thông quan (trang 2/3)

Tờ khai hàng hóa xuất khẩu (thông quan)

Số tờ khai	308145271140		Số tờ khai đầu tiên	- /	
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng					
Mã phân loại kiểm tra	1	Mã loại hình	E42 4	Mã số thuế đại diện	5902
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	DNVMPSD		Mã bộ phận xử lý tờ khai	01	
Ngày đăng ký	13/01/2024 13:44:49		Ngày thay đổi đăng ký	/ /	
Thời hạn tái nhập/ tái xuất	/ / -				

<01>					
Mã số hàng hóa	59022099	Mã quản lý riêng	243K1		
Mô tả hàng hóa	1VD01142#&Vải trắng cao su (Vải mảnh trắng cao su) làm từ sợi Polyester, mã: 1VD01142- 1000/2 28 (2.40 m/kg), hàng mới 100% (NSX: KOLEN INDUSTRIES BINH DUONG CO., LTD)#&VN				
		Số lượng (1)	19.906	KGM	
		Số lượng (2)	47.688	MTR	
Trị giá hóa đơn	33.840,2	Đơn giá hóa đơn	1,7	USD	KGM
Thuế xuất khẩu					
Trị giá tính thuế (S)	882.586.256,2	VND	Trị giá tính thuế (M)	-	
Số lượng tính thuế			Đơn giá tính thuế	44.337,7	VND KGM
Thuế suất					
Số tiền thuế					
Số tiền miễn giảm					
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng					
Danh mục miễn thuế xuất khẩu	-				
Tiền lệ phí	Đơn giá	Tiền bảo hiểm		Đơn giá	
	Số lượng			Số lượng	
	Khoản tiền	VND		Khoản tiền	VND
Mã vận bản pháp luật khác	1	2	3	4	5
Miễn / Giảm / Không chịu thuế xuất khẩu	XNK31	HANG TU KHU PTQ XK RA NUOC NGOAI			

Hình PL6.3: Tờ khai hải quan xuất khẩu đã thông quan (trang 3/3)

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Nhóm 1: Sách, Giáo trình và Bài giảng

1. Trần Thúy Kiều (2025). *Bài giảng môn Giao nhận hàng hóa và Kế khai hải quan*, Khoa Kinh tế - Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng.
2. Trần Thị Hải (2023). *Bài giảng môn Kinh doanh xuất nhập khẩu*, Khoa Kinh tế - Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng.
3. Phạm Thị Hoàng Mỹ (2024). *Bài giảng môn Hàng hóa và bảo hiểm trong vận tải quốc tế*, Khoa Kinh tế - Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng.
4. Ngô Thị Hải Xuân (2023). *Giáo trình Giao nhận vận tải quốc tế*, NXB Giáo dục Việt Nam, Hà Nội.
5. Trần Nguyễn Hợp Châu (Chủ biên), Nguyễn Thị Cẩm Thủy, Nguyễn Thị Thanh Tân, Lương Văn Đạt (2021). *Logistics và vận tải quốc tế*, NXB Hồng Đức, Hà Nội
6. Nguyễn Hồng Đàm (Chủ biên), Hoàng Văn Châu, Nguyễn Như Tiến, Vũ Sỹ Tuấn (2003). *Vận tải và giao nhận trong ngoại thương*, NXB Giao thông Vận tải, Hà Nội.
7. Đỗ Quốc Dũng (Chủ biên), Hoàng Giang, Nguyễn Thành Long (2011). *Giao nhận vận tải và bảo hiểm*, NXB Tài chính, Hà Nội.

Nhóm 2: Tài liệu điện tử

1. Như Quỳnh. (2026, April 7). *Xu hướng logistics tích hợp trong bối cảnh mới của thương mại toàn cầu*. VnEconomy. <https://vneconomy.vn/xu-huong-logistics-tich-hop-trong-boi-can-moi-cua-thuong-mai-toan-cau.htm>
2. World Bank. (2026, April). *Cambodia Macro Poverty Outlook*. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/c6aceb75bed03729ef4ff9404dd7f125-0500012021/related/mpo-khm.pdf>
3. Thừa Ngọc, Hoàng Chiến. (2026, May 16). *Khởi thông chuỗi cung ứng Việt Nam - Campuchia*. Trang thông tin điện tử tổng hợp logistics Việt Nam. <https://logistics.gov.vn/nganh-hangthi-truong/khoi-thong-chuoi-cung-ung-viet-nam-campuchia>