

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



KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP
ĐỀ TÀI
HOẠT ĐỘNG THUÊ NGOÀI (OUTSOURCING)
VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG NGUYÊN
CONTAINER TẠI KHU VỰC MIỀN NAM
CỦA CÔNG TY DK TRADING & LOGISTICS

Sinh viên thực hiện : Lê Thành Nghị
Mã số sinh viên : 2254050038
Khoá : 2022 - 2026

Đà Nẵng, tháng 05 năm 2026

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



KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP
ĐỀ TÀI
HOẠT ĐỘNG THUÊ NGOÀI (OUTSOURCING)
VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ HÀNG NGUYÊN
CONTAINER TẠI KHU VỰC MIỀN NAM
CỦA CÔNG TY DK TRADING & LOGISTICS

Giảng viên hướng dẫn : Ths. Trần Thuý Kiều
Sinh viên thực hiện : Lê Thành Nghị
Mã số sinh viên : 2254050038
Khoá : 2022 - 2026

Đà Nẵng, tháng 05 năm 2026

Đà Nẵng, ngày tháng 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 : Lê Thành Nghi
- Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- Trình độ đào tạo : Đại học
- Khóa học : 2022 - 2026

2. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

HOẠT ĐỘNG THUÊ NGOÀI (OUTSOURCING) VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ
HÀNG NGUYÊN CONTAINER TẠI KHU VỰC MIỀN NAM CỦA CÔNG TY
DK TRADING & LOGISTICS

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- ThS. Trần Thúy Kiều

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 02 / 03 / 2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30 / 05 / 2026

Giảng viên hướng dẫn

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng với thế giới, hoạt động xuất nhập khẩu không ngừng phát triển mạnh mẽ, kéo theo nhu cầu vận tải và logistics ngày càng gia tăng. Đặc biệt, vận tải đường bộ giữ vai trò then chốt trong chuỗi cung ứng, nhất là đối với hàng nguyên container tại khu vực miền Nam – nơi tập trung nhiều khu công nghiệp, cảng biển lớn và trung tâm kinh tế trọng điểm của cả nước.

Tuy nhiên, thực tế cho thấy không phải doanh nghiệp logistics nào cũng có đủ nguồn lực để tự tổ chức và vận hành toàn bộ đội xe vận tải. Việc đầu tư phương tiện, nhân sự, chi phí bảo trì và quản lý vận hành đòi hỏi nguồn vốn lớn và tiềm ẩn nhiều rủi ro. Chính vì vậy, xu hướng thuê ngoài (outsourcing) vận tải ngày càng trở nên phổ biến, giúp doanh nghiệp tối ưu chi phí, linh hoạt trong hoạt động và tập trung vào các năng lực cốt lõi.

Công ty TNHH DK Trading & Logistics là một doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, trong đó mô hình thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container đang được áp dụng rộng rãi. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai vẫn còn tồn tại một số hạn chế như: khó kiểm soát chất lượng dịch vụ, phụ thuộc vào nhà cung cấp, biến động giá cước và rủi ro trong quá trình vận hành.

Xuất phát từ thực tiễn đó, việc nghiên cứu và phân tích mô hình thuê ngoài vận tải đường bộ tại công ty là cần thiết, nhằm đánh giá hiệu quả hoạt động, chỉ ra những tồn tại và đề xuất giải pháp hoàn thiện. Điều này không chỉ giúp nâng cao hiệu quả kinh doanh cho doanh nghiệp mà còn góp phần hoàn thiện hoạt động logistics trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt.

Từ những phân tích và thực tiễn nêu trên, em quyết định lựa chọn đề tài “**Hoạt động thuê ngoài (Outsourcing) vận tải đường bộ hàng nguyên container tại khu vực miền Nam của Công ty TNHH DK Trading & Logistics**” làm khóa luận tốt nghiệp. Thông qua đề tài này, em mong muốn làm rõ hiệu quả của mô hình thuê ngoài trong hoạt động vận tải, đồng thời đề xuất các giải pháp phù hợp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và tối ưu hóa hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển và cạnh tranh gay gắt.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Phân tích và đánh giá hoạt động thuê ngoài (outsourcing) trong vận tải đường bộ hàng nguyên container tại khu vực miền Nam của Công ty TNHH DK Trading & Logistics, từ đó đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện và nâng cao hiệu quả hoạt động của mô hình này. Cụ thể, đề tài tập trung hệ thống hóa cơ sở lý luận về thuê ngoài trong lĩnh vực logistics; phân tích thực trạng áp dụng mô hình thuê ngoài vận tải tại công ty, bao gồm quy trình vận hành, phương thức lựa chọn và quản lý nhà cung cấp; đồng thời đánh giá những kết quả đạt được cũng như các hạn chế và nguyên nhân còn tồn tại. Trên cơ sở đó, đề tài đề xuất các giải pháp phù hợp nhằm tối ưu hóa hoạt động vận tải, nâng cao hiệu quả kinh doanh và tăng cường năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển và cạnh tranh gay gắt.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

a, Đối tượng nghiên cứu

- Hoạt động thuê ngoài (outsourcing) trong hoạt động vận tải đường bộ hàng nguyên container tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics.
- Tập trung tìm hiểu cách thức công ty tổ chức và vận hành hoạt động thuê ngoài, bao gồm quy trình thực hiện, phương pháp lựa chọn và đánh giá các nhà cung cấp dịch vụ vận tải, cũng như cách thức quản lý và phối hợp với các đối tác trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Bên cạnh đó, đề tài cũng xem xét các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả của mô hình như chi phí vận hành, chất lượng dịch vụ, khả năng đáp ứng yêu cầu khách hàng và các rủi ro có thể phát sinh trong quá trình thực hiện.

b, Phạm vi nghiên cứu

- Được giới hạn trên 3 khía cạnh: không gian, thời gian và nội dung
- + Về không gian, tập trung nghiên cứu hoạt động vận tải đường bộ hàng nguyên container tại khu vực miền Nam – khu vực mà Công ty TNHH DK Trading & Logistics đang triển khai mạnh mẽ hoạt động thuê ngoài.
- + Về thời gian, đề tài sử dụng số liệu và thông tin trong giai đoạn từ đầu năm 2024 đến hết năm 2025 nhằm đảm bảo tính cập nhật và phản ánh sát với thực tế hoạt động của công ty.

+ Về nội dung, đề tài chỉ tập trung nghiên cứu hoạt động thuê ngoài trong vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container, không đi sâu vào các loại hình vận tải khác, nhằm đảm bảo tính tập trung và phù hợp với mục tiêu nghiên cứu đã đề ra.

4. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp thu thập dữ liệu: sử dụng thông qua việc tổng hợp các tài liệu thứ cấp như giáo trình, sách chuyên ngành, báo cáo nội bộ của công ty, cũng như các nguồn thông tin từ internet liên quan đến lĩnh vực logistics và mô hình thuê ngoài vận tải. Bên cạnh đó sẽ tiến hành thu thập dữ liệu thực tế tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics trong giai đoạn từ đầu năm 2024 đến hết năm 2025.
- Phương pháp phân tích và tổng hợp: xử lý các thông tin và dữ liệu thu thập được, từ đó hệ thống hóa cơ sở lý luận và làm rõ thực trạng hoạt động thuê ngoài vận tải tại công ty. Ngoài ra, phương pháp so sánh được áp dụng nhằm đối chiếu giữa lý thuyết và thực tiễn, cũng như đánh giá hiệu quả hoạt động qua các thời kỳ hoặc giữa các phương án vận hành khác nhau.
- Phương pháp đánh giá và suy luận: dùng để nhận diện những ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân tồn tại trong mô hình thuê ngoài vận tải tại doanh nghiệp. Trên cơ sở đó, đề xuất các giải pháp phù hợp nhằm hoàn thiện mô hình và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh của công ty trong thời gian tới.

5. Kết cấu đề tài

- Chương 1: Cơ sở lý luận về hoạt động thuê ngoài (outsourcing) trong hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường bộ đối với hàng nguyên container tại khu vực miền Nam.
- Chương 2: Phân tích hoạt động thuê ngoài (outsourcing) trong hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ đối với hàng hoá nguyên container tại khu vực miền Nam của Công ty TNHH DK Trading & Logistics.
- Chương 3: Giải pháp hoàn thiện hoạt động thuê ngoài (outsourcing) trong hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ đối với hàng hoá nguyên container tại khu vực miền Nam của Công ty TNHH DK Trading & Logistics.

LỜI CẢM ƠN

Một khoảng thời gian thực tập tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics là trải nghiệm vô cùng quý báu đối với em, giúp em có cơ hội tổng hợp và hệ thống hóa lại những kiến thức đã được học trên giảng đường. Đồng thời, thông qua quá trình tiếp cận thực tế công việc, em đã có điều kiện củng cố nền tảng lý thuyết, nâng cao kỹ năng chuyên môn và rèn luyện tác phong làm việc chuyên nghiệp.

Trong suốt thời gian thực tập, em đã nhận được sự quan tâm và hỗ trợ tận tình từ Quý Thầy Cô Trường Đại học Kiến Trúc Đà Nẵng cùng toàn thể anh chị tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics.

Với lòng biết ơn sâu sắc, em xin gửi lời tri ân chân thành tới Quý Thầy Cô Khoa Kinh tế - Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng, những người đã truyền đạt tri thức và kỹ năng trong suốt quá trình học tập. Đặc biệt, em xin bày tỏ lòng cảm kích sâu sắc tới Thạc sĩ Trần Thúy Kiều, người đã nhiệt tình hướng dẫn và hỗ trợ em hoàn thành bài khóa luận tốt nghiệp này.

Đồng thời, em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban lãnh đạo Công ty TNHH DK Trading & Logistics đã tạo điều kiện thuận lợi để em được thực tập và học hỏi tại doanh nghiệp. Đặc biệt, em xin chân thành cảm ơn chị Mai Hồng Phượng, chị Dương Thị Vi, anh Vũ Thái Sơn, cùng toàn thể các anh chị trong công ty đã tận tình hướng dẫn, hỗ trợ và chia sẻ những kinh nghiệm thực tế quý báu trong suốt quá trình thực tập.

Cuối cùng, em xin kính chúc Quý Thầy Cô Khoa Kinh tế - Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng luôn dồi dào sức khỏe, vững bước trên con đường sự nghiệp trồng người, tiếp tục đào tạo những thế hệ sinh viên ưu tú, góp phần xây dựng đất nước. Kính chúc Ban lãnh đạo, cán bộ và nhân viên Công ty TNHH DK Trading & Logistics luôn mạnh khỏe, đạt nhiều thành công trong công việc, đưa Công ty ngày càng phát triển vững mạnh. Em xin chân thành cảm ơn!

SINH VIÊN THỰC HIỆN

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU	i
1. Lý do chọn đề tài	i
2. Mục tiêu nghiên cứu	ii
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	ii
4. Phương pháp nghiên cứu	iii
5. Kết cấu đề tài.....	iii
LỜI CẢM ƠN	iv
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT.....	x
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG THUÊ NGOÀI TRONG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ ĐỐI VỚI HÀNG NGUYÊN CONTAINER	1
1.1 Tổng quan về hoạt động vận tải container	1
1.1.1 Khái niệm vận tải container.....	1
1.1.2 Đặc điểm của hàng nguyên container (FCL)	2
1.1.3 Vai trò của vận tải đường bộ trong chuỗi Logistics	2
1.1.4 Các bên tham gia vận tải container	3
1.1.5 Vai trò của DK Trading & Logistics trong hoạt động thuê ngoài vận tải	3
1.2 Tổng quan về hoạt động thuê ngoài (Outsourcing) trong logistics	4
1.2.1 Khái niệm thuê ngoài	4
1.2.2 Lợi ích và hạn chế của thuê ngoài	6
1.2.3 Các hình thức thuê ngoài trong vận tải	7
1.2.4 Các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định thuê ngoài	8
1.2.5 Logistics xanh trong hoạt động thuê ngoài dịch vụ logistics	9
1.3 Thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container.....	10
1.3.1 Quy trình thuê ngoài vận tải container.....	11
1.3.2 Tiêu chí lựa chọn nhà vận tải	11
1.3.3 Quản lý và kiểm soát nhà cung cấp vận tải.....	12
1.3.4 Rủi ro trong thuê ngoài vận tải container.....	12
1.4 Phân loại các loại container.....	13
1.4.1 Phân loại theo kích thước & tải trọng	13

1.4.2 Kích thước các loại container phổ biến hiện nay	13
1.4.3 Phân loại theo chức năng chứa hàng.....	15
1.4.4 Các loại container thường dùng trong vận tải Việt Nam	16
1.5 Các phương tiện và công cụ sử dụng trong vận tải đường bộ.....	17
1.5.1 Phương tiện vận chuyển.....	18
1.5.2 Thiết bị hỗ trợ (niêm phong, seal, GPS...)	19
1.6 Chứng từ liên quan.....	20
1.6.1 Lệnh giao hàng điện tử – EDO (E-Delivery Order)	20
1.6.2 Booking (Yêu cầu đặt chỗ).....	20
1.6.3 Duyệt lệnh cấp rỗng	20
1.6.4 Tờ khai hải quan	21
1.6.5 Hợp đồng nguyên tắc	21
1.6.6 Biên bản giao nhận hàng hoá (POD - Proof of Delivery).....	22
1.7 Kinh nghiệm áp dụng outsourcing trong Logistics	23
1.7.1 Kinh nghiệm của một số doanh nghiệp Logistics	23
1.7.2 Bài học rút ra cho doanh nghiệp Logistics tại Việt Nam.....	23
1.8 Quy định về dịch vụ Logistics và dịch vụ vận tải hàng hóa.	24
1.8.1 Điều 234. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics.....	24
1.8.2 Điều 235. Quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.....	24
1.8.3 Điều 236. Quyền và nghĩa vụ của khách hàng	24
1.9 Bộ luật Dân sự 2015: Các quy định về hợp đồng vận chuyển tài sản	24
Các văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ giao nhận đường bộ.....	27
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1.....	28
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG THUÊ NGOÀI VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ ĐỐI VỚI HÀNG NGUYÊN CONTAINER TẠI CÔNG TY TNHH DK TRADING & LOGISTICS	29
2.1 Tổng quan về Công ty TNHH DK Trading & Logistics	29
2.1.1 Quá trình hình thành và phát triển	29
2.1.2 Cơ cấu tổ chức của công ty	29
2.1.3 Lĩnh vực hoạt động kinh doanh	32

2.1.4 Vai trò của bộ phận OPS trong hoạt động vận tải	33
2.2 Các yếu tố môi trường tác động đến hoạt động kinh doanh	34
2.2.1 Yếu tố vi mô	34
2.2.2 Yếu tố vĩ mô	35
2.3 Các nguồn lực của doanh nghiệp ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh	36
2.3.1 Cơ sở vật chất	36
2.3.2 Nguồn nhân lực.....	37
2.3.3 Tình hình hoạt động kinh doanh trong năm 2024 – 2025.....	37
2.4 Hoạt động vận tải container tại khu vực miền Nam của công ty	39
2.4.1 Các tuyến vận tải chính	39
2.4.2 Cơ cấu sản lượng và chủng loại hàng hóa nguyên container (FCL)	40
2.4.3 Các đối tác vận tải của công ty	40
2.4.4 Thực trạng mạng lưới đối tác và nhà thầu phụ vận tải hiện tại	41
2.5 Thực trạng hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics	42
2.5.1 Quy trình thuê xe và điều phối vận tải	42
2.5.2 Phương thức lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải	43
2.5.3 Quy trình giám sát, quản lý hành trình và xử lý sự cố phát sinh.....	44
2.5.4 Phân tích cấu trúc chi phí thuê ngoài và hiệu quả tài chính.....	45
2.5.5 Thực trạng ứng dụng công nghệ và chia sẻ thông tin với nhà cung cấp dịch vụ vận tải.....	46
2.5.6 Thực trạng kiểm soát các tiêu chí “Logistics xanh” trong chuỗi vận tải thuê ngoài.	47
2.6 Nội dung quy trình vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ	48
2.6.1 Các thành phần tham gia vào hoạt động vận chuyển.....	48
2.6.2 Phân tích chi tiết các bước trong quy trình vận chuyển hàng hoá.....	48
2.6.3. Hoạt động vận chuyển hàng hoá từ kho ra hạ cảng tại cụm cảng miền Nam	55
2.6.4 Đánh giá quy trình vận chuyển hàng nguyên container (FCL) tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics	61
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2.....	64

**CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN HOẠT ĐỘNG THUÊ NGOÀI VẬN
TẢI ĐƯỜNG BỘ ĐỐI VỚI HÀNG NGUYÊN CONTAINER TẠI CÔNG TY TNHH
DK TRADING & LOGISTICS 65**

3.1 Định hướng phát triển của công ty 65

3.1.1 Định hướng phát triển ngành logistics 65

3.1.2 Định hướng phát triển của công ty 65

3.2 Giải pháp hoàn thiện hoạt động thuê ngoài vận tải 66

3.2.1 Hoàn thiện quy trình thuê ngoài vận tải 66

**3.2.2 Xây dựng hệ thống tiêu chuẩn hoá đánh giá và lựa chọn nhà cung cấp
dịch vụ vận tải..... 67**

3.2.2.1 Xây dựng bảng trọng số cho các tiêu chí lựa chọn nhà cung cấp vận tải..... 68

3.2.2.2. Thiết lập quy trình phân hạng nhà cung cấp 70

3.2.3 Tăng cường quản lý và kiểm soát quá trình vận chuyển 71

3.2.3.1. Xây dựng ma trận rủi ro và kế hoạch ứng phó 72

3.2.3.2. Chuẩn hóa hệ thống báo cáo..... 74

3.2.4 Ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải 75

3.2.4.1. Tích hợp dữ liệu thời gian thực 76

3.2.4.2. Ứng dụng phân tích dữ liệu (Data Analytics) trong quản trị chiến lược 77

3.2.5 Tối ưu chi phí thuê ngoài 78

3.2.6 Giải pháp thúc đẩy vận tải xanh và liên kết bền vững..... 78

3.2.6.1. Mô hình điều phối hàng hai chiều 79

3.2.6.2. Cơ chế chia sẻ lợi ích trong liên kết chiến lược 80

**3.2.7 Xây dựng mối quan hệ đối tác chiến lược dài hạn với các đơn vị cung
cấp dịch vụ vận tải uy tín..... 80**

3.3 Một số kiến nghị 81

3.3.1 Kiến nghị đối với công ty 82

3.3.2 Kiến nghị đối với cơ quan quản lý nhà nước 83

3.3.3 Kiến nghị đối với các doanh nghiệp vận tải..... 84

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3..... 85

KẾT LUẬN 87

Những bài học học được từ chương trình thực tập và làm khóa luận 89

Những đóng góp của khóa luận đối với doanh nghiệp 90

MỘT SỐ HÌNH ẢNH	91
HÌNH ẢNH CHỨNG TỪ	93
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	100

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

TỪ VIẾT TẮT	TỪ TIẾNG ANH	NGHĨA
FCL	Full Container Load	Hàng nguyên container
LCL	Less than Container Load	Hàng lẻ container
OMS	Order Management System	Hệ thống quản lý đơn hàng
WMS	Warehouse Management System	Hệ thống quản lý kho hàng
TMS	Transportation Management System	Hệ thống quản lý vận tải
1PL	First Party Logistics	Logistics tự cấp
2PL	Second Party Logistics	Cung cấp dịch vụ logistics bên thứ hai
3PL	Third Party Logistics	Cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba
4PL	Fourth Party Logistics	Logistics chuỗi phân phối hay nhà cung cấp Logistics chủ đạo
5PL	Fifth Party Logistics	Cung cấp dịch vụ logistics bên thứ năm
DC	Distribution Center	Trung tâm phân phối
HC	High Cube container	Container cao (cao hơn GP ~30cm)
GP	General Purpose container	Container thường (khô)
GPS	Global Positioning System	Định vị toàn cầu
CY – CY	Container Yard to Container Yard	Giao – nhận hàng tại bãi container (cảng)
OPS	Operations	Bộ phận vận hành
RFID	Radio Frequency Identification	Nhận dạng bằng sóng vô tuyến
IoT	Internet of Things	Internet vạn vật
EIR	Equipment Interchange Receipt	Phiếu giao nhận container

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG THUÊ NGOÀI TRONG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ ĐỐI VỚI HÀNG NGUYÊN CONTAINER

1.1 Tổng quan về hoạt động vận tải container

Vận tải container là một trong những bước tiến quan trọng trong quá trình hiện đại hóa ngành vận tải và logistics trên thế giới. Sự ra đời của container đã tạo nên một cuộc cách mạng trong cách thức vận chuyển hàng hóa, góp phần tiêu chuẩn hóa quy trình đóng gói, xếp dỡ và vận chuyển, từ đó nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. Với việc sử dụng các thùng chứa có kích thước tiêu chuẩn, hàng hóa có thể được vận chuyển xuyên suốt từ nơi gửi đến nơi nhận mà không cần phải dỡ ra để kiểm tra hay đóng gói lại khi chuyển đổi phương thức vận tải.

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và thương mại quốc tế phát triển mạnh mẽ, vận tải container ngày càng giữ vai trò then chốt trong chuỗi cung ứng. Không chỉ giới hạn trong vận tải đường biển, container còn được sử dụng rộng rãi trong vận tải đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa, hình thành nên hệ thống vận tải đa phương thức linh hoạt và hiệu quả. Đặc biệt tại Việt Nam, khu vực miền Nam với hệ thống cảng biển lớn, khu công nghiệp tập trung và nhu cầu xuất nhập khẩu cao đã trở thành trung tâm phát triển mạnh mẽ của vận tải container.

1.1.1 Khái niệm vận tải container

Vận tải container là phương thức vận chuyển hàng hóa trong đó hàng hóa được đóng vào các container tiêu chuẩn trước khi vận chuyển và được giữ nguyên trong suốt quá trình di chuyển từ điểm xuất phát đến điểm đích. Container có thể được chuyển đổi linh hoạt giữa các phương tiện vận tải khác nhau như tàu biển, xe tải, tàu hỏa mà không cần tháo dỡ hàng hóa bên trong.

Container được thiết kế với kết cấu chắc chắn, có khả năng chịu lực cao, chống chịu tốt với điều kiện môi trường, đồng thời có thể tái sử dụng nhiều lần. Nhờ đó, việc sử dụng container giúp đảm bảo an toàn cho hàng hóa, giảm thiểu rủi ro hư hỏng, mất mát, đồng thời nâng cao hiệu quả bốc xếp và vận chuyển. Bên cạnh đó, vận tải container còn góp phần giảm chi phí đóng gói, tiết kiệm thời gian và nâng cao năng suất lao động trong toàn bộ chuỗi logistics.

1.1.2 Đặc điểm của hàng nguyên container (FCL)

Hàng nguyên container (Full Container Load) là hình thức vận chuyển trong đó một container được sử dụng để chứa hàng hóa của một chủ hàng duy nhất. Chủ hàng sẽ chịu trách nhiệm đóng hàng vào container tại điểm xuất phát và dỡ hàng tại điểm đích. Đây là hình thức phổ biến trong vận tải container, đặc biệt đối với các lô hàng có khối lượng lớn hoặc yêu cầu cao về bảo quản.

Đặc điểm nổi bật của hàng là tính độc lập và riêng biệt của hàng hóa trong container, giúp giảm thiểu rủi ro hư hỏng hoặc thất lạc do không phải ghép chung với hàng của nhiều chủ hàng khác. Ngoài ra, do không phải thực hiện các khâu gom hàng hay chia tách hàng, thời gian vận chuyển thường nhanh hơn so với hàng lẻ (LCL), từ đó nâng cao hiệu quả vận hành.

Bên cạnh đó, vận chuyển hàng nguyên cont còn giúp doanh nghiệp dễ dàng kiểm soát chất lượng hàng hóa, đảm bảo tính nguyên vẹn trong suốt quá trình vận chuyển. Tuy nhiên, hình thức này cũng đòi hỏi doanh nghiệp phải có đủ lượng hàng để tối ưu hóa không gian container, nếu không sẽ dẫn đến lãng phí chi phí vận chuyển.

1.1.3 Vai trò của vận tải đường bộ trong chuỗi Logistics

Vận tải đường bộ đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong chuỗi logistics, nhất là trong hoạt động vận tải container. Đây là phương thức vận tải linh hoạt nhất, có khả năng kết nối trực tiếp giữa các điểm như cảng biển, kho bãi, nhà máy và địa điểm giao nhận hàng hóa.

Trong chuỗi vận tải container, đường bộ thường đảm nhận vai trò vận chuyển “chặng đầu” (first mile) và “chặng cuối” (last mile), tức là vận chuyển container từ kho của người gửi đến cảng và từ cảng đến kho của người nhận. Nhờ tính linh hoạt về tuyến đường và thời gian, vận tải đường bộ giúp đảm bảo hàng hóa được giao nhận đúng thời hạn, đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Ngoài ra, vận tải đường bộ còn góp phần hỗ trợ hiệu quả cho vận tải đa phương thức, giúp kết nối các phương thức vận tải khác như đường biển và đường sắt thành một chuỗi liên hoàn. Tuy nhiên, phương thức này cũng đối mặt với một số hạn chế như chi phí cao hơn so với vận tải đường thủy hoặc đường sắt trên quãng đường dài, ảnh hưởng bởi tình trạng giao thông và hạ tầng đường bộ.

1.1.4 Các bên tham gia vận tải container

Hoạt động vận tải container liên quan đến nhiều chủ thể khác nhau, mỗi chủ thể đảm nhận một vai trò nhất định trong chuỗi logistics nhằm đảm bảo quá trình vận chuyển diễn ra thông suốt và hiệu quả.

Đầu tiên là chủ hàng (shipper) – người có nhu cầu vận chuyển hàng hóa và chịu trách nhiệm chuẩn bị, đóng gói hàng hóa theo quy định. Tiếp theo là người nhận hàng (consignee) – bên nhận hàng tại điểm đến, có trách nhiệm nhận và kiểm tra hàng hóa sau khi vận chuyển.

Bên cạnh đó là nhà cung cấp dịch vụ vận tải (carrier) – đơn vị cung cấp dịch vụ vận chuyển container bằng đường biển hoặc các phương thức vận tải khác. Trong vận tải đường bộ, các đơn vị vận tải (trucking company) đóng vai trò trực tiếp thực hiện việc vận chuyển container từ điểm này đến điểm khác.

Các công ty logistics hoặc forwarder, đóng vai trò trung gian tổ chức, điều phối và quản lý toàn bộ quá trình vận chuyển, từ đặt chỗ, làm chứng từ đến theo dõi hành trình hàng hóa. Các cơ quan hải quan và cảng biển cũng là những chủ thể quan trọng, thực hiện chức năng kiểm tra, giám sát và hỗ trợ hoạt động xuất nhập khẩu.

Sự phối hợp chặt chẽ giữa các chủ thể này là yếu tố then chốt quyết định đến hiệu quả và chất lượng của hoạt động vận tải container trong thực tế.

1.1.5 Vai trò của DK Trading & Logistics trong hoạt động thuê ngoài vận tải

Trong hoạt động kinh doanh của DK Trading & Logistics, công ty đóng vai trò là đơn vị trung gian tổ chức và điều phối dịch vụ logistics cho khách hàng, không trực tiếp sở hữu phương tiện vận tải để tự thực hiện quá trình vận chuyển. Vì vậy, mối quan hệ giữa chủ hàng thực tế, công ty DK và nhà cung cấp dịch vụ vận tải là thuê xe để thực hiện dịch vụ đã cam kết với khách hàng.

Chủ hàng thực tế là các doanh nghiệp hoặc cá nhân có nhu cầu vận chuyển hàng hóa. Khi phát sinh nhu cầu, khách hàng sẽ liên hệ với công ty DK để yêu cầu cung cấp dịch vụ vận tải hoặc logistics. Sau khi tiếp nhận thông tin về loại hàng hóa, số lượng, địa điểm giao nhận và thời gian vận chuyển, DK sẽ tiến hành xây dựng phương án vận chuyển phù hợp và báo giá cho khách hàng. Khi hai bên thống nhất các điều khoản, DK trở thành đơn vị chịu trách nhiệm tổ chức và điều phối toàn bộ hoạt động vận chuyển theo cam kết trong hợp đồng dịch vụ.

Để thực hiện dịch vụ này, DK sẽ hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ vận tải bên ngoài như các đơn vị vận tải đường bộ hoặc chủ xe container. Việc thuê xe là hoạt động thuê ngoài phương tiện vận tải để thực hiện nghĩa vụ cung cấp dịch vụ cho khách hàng.

Công ty DK đóng vai trò là đơn vị điều phối logistics, còn nhà vận tải là bên trực tiếp thực hiện quá trình chuyên chở hàng hóa. Công ty DK chịu trách nhiệm làm việc trực tiếp với khách hàng về tiến độ giao hàng, chất lượng dịch vụ, xử lý chứng từ và các vấn đề phát sinh trong quá trình vận chuyển. Đồng thời, công ty cũng là bên làm việc với nhà cung cấp vận tải để bố trí phương tiện phù hợp, theo dõi quá trình giao nhận hàng hóa và đảm bảo kế hoạch vận chuyển diễn ra đúng cam kết. Nhà cung cấp vận tải sẽ thực hiện vận chuyển theo yêu cầu điều phối của DK và nhận chi phí thuê vận chuyển theo thỏa thuận giữa hai bên.

⇒ Công ty DK không phải là đơn vị “thuê xe cho chính mình” mà là thuê ngoài năng lực vận tải để phục vụ cho dịch vụ logistics đã cam kết với khách hàng. Đây là hoạt động phổ biến trong lĩnh vực logistics hiện nay, giúp doanh nghiệp linh hoạt trong việc khai thác phương tiện vận tải, tối ưu chi phí đầu tư và nâng cao khả năng đáp ứng nhu cầu vận chuyển của khách hàng.

1.2 Tổng quan về hoạt động thuê ngoài (Outsourcing) trong logistics

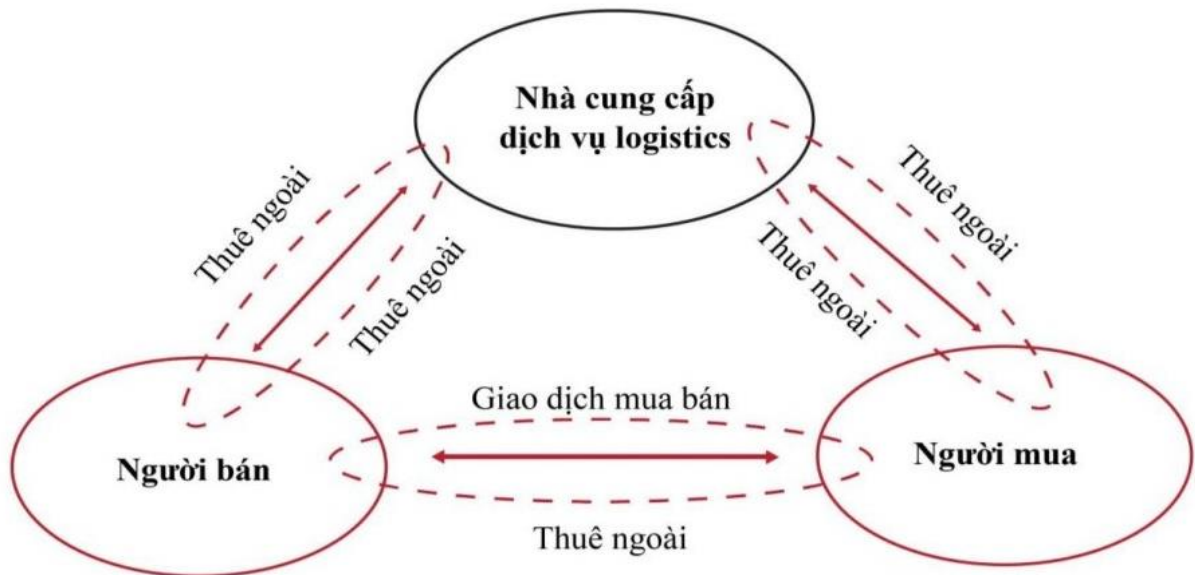
Trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt và xu hướng chuyên môn hóa sâu rộng trong nền kinh tế hiện đại, các doanh nghiệp có xu hướng tập trung vào những hoạt động cốt lõi nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh. Chính vì vậy, thuê ngoài (outsourcing) đã trở thành một giải pháp phổ biến, đặc biệt trong lĩnh vực logistics. Việc thuê ngoài cho phép doanh nghiệp tận dụng nguồn lực từ các đơn vị chuyên nghiệp bên ngoài, từ đó tối ưu hóa chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Trong ngành logistics, thuê ngoài được áp dụng rộng rãi ở nhiều khâu như vận tải, kho bãi, phân phối, khai báo hải quan, ... Trong đó, thuê ngoài vận tải, đặc biệt là vận tải đường bộ hàng nguyên container, đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo dòng chảy hàng hóa được thông suốt, linh hoạt và hiệu quả.

1.2.1 Khái niệm thuê ngoài

Thuê ngoài (outsourcing) là việc doanh nghiệp chuyển giao một phần hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh không phải là cốt lõi cho các nhà cung cấp dịch vụ bên ngoài thực hiện, thông qua các hợp đồng thỏa thuận cụ thể. Thay vì tự tổ chức và vận hành các hoạt động này, doanh nghiệp sẽ tận dụng năng lực chuyên môn, kinh nghiệm và nguồn lực của các đối tác bên ngoài nhằm đạt được hiệu quả cao hơn.

Trong lĩnh vực logistics, thuê ngoài thường được hiểu là việc doanh nghiệp sử dụng dịch vụ của các công ty logistics hoặc các đơn vị vận tải để thực hiện các hoạt động như vận chuyển hàng hóa, lưu kho, phân phối, ... Điều này giúp doanh nghiệp giảm bớt gánh nặng về đầu tư cơ sở vật chất, phương tiện và nhân sự, đồng thời nâng cao tính linh hoạt trong hoạt động kinh doanh.



Hình 1. Doanh nghiệp với hoạt động thuê ngoài Logistics

a, Chi phí giao dịch (Transaction Cost Economics - TCE)

TCE cho rằng mọi hoạt động giao dịch kinh tế trên thị trường đều phát sinh chi phí (gọi là chi phí giao dịch), bao gồm: chi phí tìm kiếm nhà cung cấp dịch vụ vận tải, chi phí đàm phán hợp đồng, chi phí giám sát tài xế, và chi phí giải quyết tranh chấp khi có sự cố (hư hỏng hàng, trễ giờ bãi...).

- Chi phí quản lý nội bộ (Internal Governance Costs): Chi phí nếu DK tự mua đội xe container riêng (tiền mua xe, lương tài xế, bảo trì, rủi ro xe chạy rỗng...).
- Chi phí giao dịch trên thị trường (Market Transaction Costs): Chi phí phát sinh khi đi thuê các nhà cung cấp dịch vụ vận tải bên ngoài.
- Nguyên lý quyết định: Nếu chi phí giao dịch trên thị trường thấp hơn chi phí tự vận hành nội bộ, doanh nghiệp sẽ chọn Thuê ngoài (Outsourcing).

➤ Dựa vào các yếu tố sau để quyết định thuê ngoài:

1. Tần suất giao dịch (Frequency): Lượng hàng nguyên container (FCL) của DK có đều đặn quanh năm không? Nếu sản lượng biến động theo mùa vụ, việc thuê ngoài giúp DK tránh được chi phí cố định nuôi đội xe lúc thấp điểm.
2. Sự bất định (Uncertainty): Thị trường vận tải đường bộ miền Nam (tuyến đi Cát Lái, Cái Mép) rất phức tạp về kẹt xe, biến động giá dầu, tình trạng khan hiếm xe

cao điểm. Thuê ngoài giúp DK chuyển giao bớt sự bất định này sang cho các nhà cung cấp dịch vụ vận tải chuyên nghiệp.

3. Tính đặc thù của tài sản (Asset Specificity): Xe đầu kéo và rơ-moóc chở container là tài sản có tính đặc thù cao, vốn đầu tư rất lớn. Thay vì đổ vốn vào tài sản cố định, DK chọn thuê ngoài để tối ưu tài chính.

b, Dựa trên Nguồn lực (Resource-Based View - RBV)

TCE nhìn dưới góc độ chi phí và rủi ro, thì RBV nhìn dưới góc độ năng lực cạnh tranh.

RBV cho rằng mỗi doanh nghiệp là một tập hợp các nguồn lực (vật chất, nhân lực, tài chính, năng lực tổ chức). Một doanh nghiệp muốn có lợi thế cạnh tranh bền vững thì phải tập trung toàn lực vào Năng lực cốt lõi (Core Competencies) của mình – những nguồn lực có giá trị, hiếm, khó bắt chước và được tổ chức tốt.

Nguyên lý quyết định: Những hoạt động nào không phải là năng lực cốt lõi, hoặc doanh nghiệp làm không tốt bằng thị trường, thì nên Thuê ngoài để giải phóng nguồn lực, tập trung vào thứ mình làm tốt nhất.

=> Trong lý luận quản trị hiện đại, quyết định thuê ngoài vận tải được giải thích rõ nét qua hai lăng kính lý thuyết kinh điển: Lý thuyết Chi phí Giao dịch (TCE) và Lý thuyết Dựa trên Nguồn lực (RBV). Dưới góc độ TCE, thuê ngoài là giải pháp tối ưu hóa giữa chi phí quản lý nội bộ và chi phí giao dịch thị trường trước những biến động của nhu cầu vận tải. Dưới góc độ RBV, thuê ngoài vận tải dường bộ là chiến lược dịch chuyển nguồn lực, cho phép các doanh nghiệp Logistics giảm bớt áp lực đầu tư tài sản cố định, tập trung vào năng lực cốt lõi là quản trị chuỗi cung ứng và phát triển thị trường...

1.2.2 Lợi ích và hạn chế của thuê ngoài

*** Lợi ích**

Thuê ngoài mang lại nhiều lợi ích đáng kể cho doanh nghiệp. Việc thuê ngoài giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí đầu tư ban đầu cho phương tiện vận tải, kho bãi và hệ thống quản lý. Doanh nghiệp không cần phải duy trì đội xe hay đội ngũ nhân sự lớn, từ đó giảm chi phí cố định và chuyển sang chi phí biến đổi linh hoạt hơn theo nhu cầu thực tế.

Đồng thời, các nhà cung cấp dịch vụ vận tải thường sở hữu hệ thống cơ sở vật chất và công nghệ hiện đại, quy mô lớn và khả năng chuyên môn hóa cao. Nhờ đó, họ có thể cung cấp dịch vụ vận tải với chi phí thấp.

Bên cạnh đó, thuê ngoài còn giúp doanh nghiệp tiếp cận với các dịch vụ chuyên nghiệp, có chất lượng cao nhờ vào kinh nghiệm và chuyên môn của các nhà cung cấp. Điều này góp phần nâng cao hiệu quả vận hành, giảm thiểu rủi ro và cải thiện mức độ

hài lòng của khách hàng. Ngoài ra, doanh nghiệp có thể tập trung nguồn lực vào các hoạt động cốt lõi như kinh doanh, marketing hay phát triển sản phẩm.

Các đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải thuê ngoài luôn chịu áp lực cạnh tranh cao, do đó họ thường có xu hướng không ngừng cải thiện chất lượng dịch vụ để giữ chân khách hàng. Dịch vụ được cung cấp mang tính chuyên nghiệp, linh hoạt về thời gian và địa điểm. Mạng lưới vận tải rộng, hệ thống theo dõi hiện đại và đội ngũ chuyên môn là những yếu tố giúp rút ngắn thời gian giao hàng và nâng cao độ tin cậy.

*** Hạn chế**

Bên cạnh những lợi ích, thuê ngoài cũng tồn tại một số hạn chế. Doanh nghiệp có thể gặp khó khăn trong việc kiểm soát chất lượng dịch vụ khi phụ thuộc vào đối tác bên ngoài. Ngoài ra, rủi ro về chậm trễ, sai sót trong vận chuyển hoặc biến động chi phí dịch vụ cũng có thể ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh. Việc lựa chọn nhà cung cấp không phù hợp cũng có thể dẫn đến giảm hiệu quả hoạt động và ảnh hưởng đến uy tín của doanh nghiệp.

1.2.3 Các hình thức thuê ngoài trong vận tải

Trong lĩnh vực vận tải, thuê ngoài có thể được thực hiện dưới nhiều hình thức khác nhau, tùy thuộc vào nhu cầu và chiến lược của doanh nghiệp. Một trong những hình thức phổ biến là thuê ngoài toàn phần, trong đó doanh nghiệp giao toàn bộ hoạt động vận tải cho một hoặc nhiều nhà cung cấp dịch vụ bên ngoài thực hiện.

Ngoài ra, doanh nghiệp cũng có thể áp dụng hình thức thuê ngoài từng phần, là chỉ thuê ngoài một số khâu nhất định trong quá trình vận tải, chẳng hạn như thuê xe vận chuyển trong khi vẫn tự quản lý điều phối hoặc ngược lại. Điều này giúp doanh nghiệp vừa tận dụng được nguồn lực bên ngoài, vừa duy trì được mức độ kiểm soát nhất định.

Bên cạnh đó, một số doanh nghiệp lựa chọn hình thức hợp tác dài hạn với các nhà cung cấp vận tải thông qua các hợp đồng chiến lược. Hình thức này giúp đảm bảo tính ổn định về giá cả và chất lượng dịch vụ, đồng thời xây dựng mối quan hệ hợp tác bền vững giữa các bên.

*** Có 5 loại hình dịch vụ Logistics phổ biến**

1PL: Logistics tự cấp, chủ hàng tự cung cấp dịch vụ logistics bằng chính cơ sở vật chất của mình.

2PL: Logistics 1 phần, chủ hàng thuê 1 phần dịch vụ logistics, thường là những hãng tàu hoặc những công ty vận tải đường bộ hay đường hàng không đảm nhận dịch vụ này.

3PL: Logistics thuê ngoài, dịch vụ logistics được bên thứ ba cung cấp, nhưng đơn lẻ.

4PL: Chuỗi logistics, dịch vụ logistics được cung cấp đầy đủ, một “chuỗi”, được quản lý chặt chẽ theo hệ thống và mang giá trị cốt lõi, tầm chiến lược, hợp tác lâu bền.

5PL: E-logistics, Logistics trên nền thương mại điện tử

Tiêu chí	1PL	2PL	3PL	4PL	5PL
Bản chất	Tự làm logistics	Thuê ngoài từng phần	Thuê ngoài dịch vụ logistics	Quản lý toàn bộ chuỗi logistics	Quản lý chuỗi cung ứng trên nền tảng số
Mức độ thuê ngoài	Không thuê ngoài	Thấp	Trung bình – cao	Rất cao	Rất cao + công nghệ
Phạm vi hoạt động	Nội bộ doanh nghiệp	Một khâu riêng lẻ (vận tải, kho...)	Nhiều khâu (vận tải, kho, thủ tục HQ, ...)	Toàn bộ chuỗi logistics	Toàn bộ chuỗi cung ứng tích hợp TMĐT
Vai trò chính	Chủ hàng tự vận hành	Nhà cung cấp dịch vụ đơn lẻ	Nhà cung cấp dịch vụ logistics	Nhà điều phối & quản lý chiến lược	Nhà tích hợp hệ thống & nền tảng số
Công nghệ sử dụng	Thấp	Thấp – trung bình	Trung bình	Cao	Rất cao (OMS, WMS, TMS)
Kiểm soát	Chủ động hoàn toàn	Chủ động một phần	Giám kiểm soát	Phụ thuộc 4PL	Phụ thuộc hệ thống
Đối tượng phù hợp	Doanh nghiệp nhỏ hoặc tự chủ	Doanh nghiệp cần dịch vụ riêng lẻ	Doanh nghiệp muốn tối ưu vận hành	Doanh nghiệp lớn, đa quốc gia	Doanh nghiệp TMĐT, quy mô lớn

1.2.4 Các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định thuê ngoài

Quyết định thuê ngoài của doanh nghiệp chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố khác nhau. Trước hết là yếu tố chi phí, đây là một trong những yếu tố quan trọng nhất khi doanh nghiệp cân nhắc giữa việc tự vận hành hay thuê ngoài. Nếu chi phí thuê ngoài thấp hơn hoặc mang lại hiệu quả kinh tế cao hơn, doanh nghiệp sẽ có xu hướng lựa chọn phương án này.

Thứ hai là năng lực nội tại của doanh nghiệp, bao gồm nguồn lực tài chính, nhân sự, kinh nghiệm và cơ sở vật chất. Những doanh nghiệp có quy mô nhỏ hoặc hạn chế về nguồn lực thường có xu hướng thuê ngoài nhiều hơn so với các doanh nghiệp lớn.

Ngoài ra, mức độ phức tạp của hoạt động vận tải cũng ảnh hưởng đến quyết định thuê ngoài. Đối với những tuyến vận chuyển phức tạp, yêu cầu chuyên môn cao hoặc có tính biến động lớn, doanh nghiệp thường ưu tiên thuê ngoài để tận dụng kinh nghiệm của các đơn vị chuyên nghiệp.

Bên cạnh đó, yếu tố thị trường và mức độ cạnh tranh cũng đóng vai trò quan trọng. Trong môi trường cạnh tranh cao, doanh nghiệp cần linh hoạt và tối ưu chi phí, do đó thuê ngoài trở thành một giải pháp hiệu quả.

Cuối cùng, mức độ tin cậy và uy tín của nhà cung cấp dịch vụ cũng là yếu tố then chốt, ảnh hưởng trực tiếp đến quyết định lựa chọn đối tác thuê ngoài của doanh nghiệp.

1.2.5 Logistics xanh trong hoạt động thuê ngoài dịch vụ logistics

Trong bối cảnh vấn đề bảo vệ môi trường ngày càng được quan tâm, logistics xanh đã trở thành xu hướng phát triển tất yếu của ngành logistics hiện đại. Logistics xanh là việc tổ chức và quản lý các hoạt động logistics theo hướng giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường thông qua việc tối ưu hóa vận tải, tiết kiệm năng lượng, hạn chế phát thải khí nhà kính và sử dụng hiệu quả các nguồn tài nguyên. Không chỉ tập trung vào mục tiêu tối ưu chi phí và nâng cao hiệu quả vận hành, logistics xanh còn hướng đến mục tiêu phát triển bền vững của doanh nghiệp.

Trong hoạt động thuê ngoài dịch vụ logistics, doanh nghiệp không chỉ đánh giá nhà cung cấp dựa trên yếu tố chi phí, chất lượng dịch vụ hay thời gian giao hàng mà còn cần xem xét các tiêu chí liên quan đến môi trường. Đây được xem là một trong những yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao trách nhiệm xã hội cũng như đáp ứng các yêu cầu ngày càng khắt khe của thị trường và khách hàng.

Một trong những tiêu chí xanh quan trọng đối với nhà thầu phụ logistics là tiêu chuẩn khí thải của phương tiện vận tải. Hiện nay, nhiều doanh nghiệp ưu tiên lựa chọn các đơn vị vận tải sở hữu đội xe đạt tiêu chuẩn khí thải Euro 4, Euro 5 hoặc cao hơn nhằm hạn chế lượng khí CO₂ và các chất gây ô nhiễm phát sinh trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Việc sử dụng phương tiện đạt chuẩn khí thải không chỉ góp phần bảo vệ môi trường mà còn giúp doanh nghiệp nâng cao hình ảnh thương hiệu theo hướng phát triển bền vững.

Việc ứng dụng xe tải điện hoặc các phương tiện sử dụng năng lượng sạch cũng đang trở thành xu hướng phổ biến trong ngành logistics. So với phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch truyền thống, xe tải điện có khả năng giảm đáng kể lượng khí thải carbon, tiết kiệm chi phí nhiên liệu trong dài hạn và hạn chế tiếng ồn trong quá trình vận hành. Mặc dù chi phí đầu tư ban đầu còn tương đối cao, tuy nhiên đây được xem là giải pháp phù hợp với định hướng logistics xanh trong tương lai.

Ngoài ra, doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics cũng quan tâm đến khả năng tối ưu hóa vận tải của nhà cung cấp dịch vụ. Một trong những vấn đề phổ biến hiện nay là tình trạng xe chạy rỗng, là phương tiện không có hàng hóa trong một chiều vận chuyển. Điều này làm gia tăng chi phí nhiên liệu, lãng phí năng lực vận tải và tăng lượng khí thải ra môi trường. Để hạn chế tình trạng này, các doanh nghiệp logistics đã ứng dụng hệ thống định vị GPS, phần mềm quản lý vận tải (TMS) và công nghệ số nhằm tối ưu hóa tuyến đường vận chuyển, kết hợp nhiều đơn hàng trên cùng hành trình và nâng cao hiệu suất sử dụng phương tiện.

Bên cạnh hoạt động vận tải, logistics xanh còn được thể hiện thông qua việc sử dụng bao bì thân thiện với môi trường, tiết kiệm năng lượng trong kho bãi và ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý chuỗi cung ứng. Những giải pháp này không chỉ giúp doanh nghiệp giảm thiểu tác động đến môi trường mà còn góp phần cắt giảm chi phí vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường.

1.3 Thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển và cạnh tranh khốc liệt, việc tối ưu hóa chi phí và nâng cao hiệu quả vận hành trở thành yêu cầu cấp thiết đối với các doanh nghiệp. Chính vì vậy, thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container (FCL) đã trở thành một xu hướng phổ biến, đặc biệt đối với các doanh nghiệp không sở hữu đội xe riêng hoặc muốn tập trung nguồn lực vào các hoạt động cốt lõi.

Thuê ngoài vận tải đường bộ giúp doanh nghiệp linh hoạt trong việc điều phối phương tiện theo nhu cầu thực tế, tránh tình trạng dư thừa hoặc thiếu hụt nguồn lực. Đồng thời, việc hợp tác với các đơn vị vận tải chuyên nghiệp còn giúp nâng cao chất lượng dịch vụ, tận dụng được kinh nghiệm, hệ thống vận hành và mạng lưới rộng khắp của các đối tác. Tuy nhiên, để mô hình này phát huy hiệu quả, doanh nghiệp cần xây dựng quy trình bài bản, kiểm soát chặt chẽ và có chiến lược hợp tác phù hợp.

1.3.1 Quy trình thuê ngoài vận tải container

Quy trình thuê ngoài vận tải container là một chuỗi các hoạt động liên kết chặt chẽ nhằm đảm bảo quá trình vận chuyển diễn ra hiệu quả và đúng tiến độ

Bước 1: Doanh nghiệp tiếp nhận yêu cầu vận chuyển từ khách hàng hoặc bộ phận kinh doanh nội bộ, trong đó bao gồm các thông tin chi tiết như loại hàng hóa, số lượng container, điểm lấy hàng, điểm giao hàng, thời gian yêu cầu và các điều kiện đặc biệt nếu có.

Bước 2: Doanh nghiệp tiến hành phân tích nhu cầu và lựa chọn nhà cung cấp vận tải phù hợp dựa trên danh sách đối tác đã có hoặc tìm kiếm thêm nhà cung cấp mới. Giai đoạn này đòi hỏi sự đánh giá kỹ lưỡng nhằm đảm bảo đối tác có đủ năng lực đáp ứng yêu cầu vận chuyển.

Bước 3: Thương thảo và ký kết hợp đồng, trong đó các điều khoản về giá cước, thời gian vận chuyển, trách nhiệm pháp lý, điều kiện thanh toán và xử lý rủi ro cần được quy định rõ ràng nhằm hạn chế tranh chấp phát sinh.

* **Lưu ý:** Trong quá trình vận chuyển, doanh nghiệp cần thực hiện công tác điều phối, theo dõi và giám sát chặt chẽ, đảm bảo hàng hóa được vận chuyển đúng tiến độ và an toàn. Sau khi hoàn tất, doanh nghiệp tiến hành đối soát chứng từ, thanh toán và đánh giá hiệu quả thực hiện của nhà cung cấp để phục vụ cho việc hợp tác lâu dài.

1.3.2 Tiêu chí lựa chọn nhà vận tải

Việc lựa chọn nhà vận tải là một trong những khâu quan trọng nhất trong mô hình thuê ngoài. Doanh nghiệp cần đánh giá năng lực vận tải của đối tác, bao gồm:

- Quy mô đội xe, chủng loại phương tiện, khả năng đáp ứng các tuyến đường và mức độ sẵn sàng khi có nhu cầu phát sinh.
- Uy tín và kinh nghiệm hoạt động của nhà vận tải cũng là yếu tố then chốt. Những đơn vị có kinh nghiệm lâu năm thường có hệ thống vận hành ổn định, đội ngũ tài xế chuyên nghiệp và khả năng xử lý linh hoạt các tình huống phát sinh.

Yếu tố chi phí cũng đóng vai trò quan trọng trong quá trình lựa chọn. Tuy nhiên, doanh nghiệp không nên chỉ tập trung vào giá thấp mà cần cân nhắc tổng thể giữa chi phí và chất lượng dịch vụ để đảm bảo hiệu quả lâu dài.

Khả năng phối hợp, mức độ phản hồi thông tin và thái độ hợp tác của nhà vận tải cũng ảnh hưởng lớn đến hiệu quả vận hành. Một đối tác có tinh thần trách nhiệm cao sẽ giúp doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro và nâng cao chất lượng dịch vụ.

1.3.3 Quản lý và kiểm soát nhà cung cấp vận tải

Sau khi lựa chọn được nhà cung cấp phù hợp, việc quản lý và kiểm soát đóng vai trò then chốt nhằm đảm bảo hiệu quả của hoạt động thuê ngoài. Doanh nghiệp cần xây dựng hệ thống tiêu chí đánh giá cụ thể như tỷ lệ giao hàng đúng hạn, mức độ an toàn của hàng hóa, thời gian xử lý sự cố và mức độ hài lòng của khách hàng.

Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý vận tải là một xu hướng tất yếu, giúp doanh nghiệp theo dõi hành trình vận chuyển theo thời gian thực, nâng cao tính minh bạch và khả năng kiểm soát. Các công cụ như GPS, phần mềm quản lý vận đơn hay hệ thống quản lý chuỗi cung ứng đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa hoạt động.

Doanh nghiệp cần thực hiện đánh giá định kỳ đối với các nhà cung cấp, từ đó phân loại và xây dựng chiến lược hợp tác phù hợp. Việc duy trì mối quan hệ hợp tác lâu dài với các đối tác uy tín sẽ giúp doanh nghiệp ổn định hoạt động và nâng cao năng lực cạnh tranh.

1.3.4 Rủi ro trong thuê ngoài vận tải container

Bên cạnh những lợi ích, thuê ngoài vận tải container cũng tiềm ẩn nhiều rủi ro.

- Rủi ro lớn nhất là mất kiểm soát trực tiếp đối với quá trình vận chuyển, dẫn đến nguy cơ chậm trễ hoặc không đảm bảo chất lượng dịch vụ.
- Rủi ro về chi phí cũng là vấn đề đáng lưu ý khi giá cước vận tải có thể biến động theo thị trường, đặc biệt trong bối cảnh giá nhiên liệu thay đổi hoặc nhu cầu vận tải tăng cao. Điều này có thể ảnh hưởng đến kế hoạch tài chính của doanh nghiệp.
- Rủi ro về pháp lý, tranh chấp hợp đồng và sự thiếu minh bạch trong quá trình thực hiện cũng có thể xảy ra nếu doanh nghiệp không xây dựng cơ chế kiểm soát chặt chẽ.

=> Việc thiết lập hợp đồng rõ ràng, lựa chọn đối tác uy tín và tăng cường giám sát là những yếu tố cần thiết để giảm thiểu rủi ro.

1.4 Phân loại các loại container

Theo tiêu chuẩn ISO 668:1995(E), container hàng hóa (freight container) là một công cụ vận tải có những đặc điểm sau:

- Có đặc tính bền vững và đủ độ chắc tương ứng phù hợp cho việc sử dụng lại;
- Được thiết kế đặc biệt để có thể chở hàng bằng một hay nhiều phương thức vận tải, mà không cần phải dỡ ra và đóng lại dọc đường;
- Được lắp đặt thiết bị cho phép xếp dỡ thuận tiện, đặc biệt khi chuyển từ một phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác;
- Được thiết kế dễ dàng cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra khỏi container;
- Có thể tích bên trong bằng hoặc hơn 1 mét khối (35,3 ft khối).

1.4.1 Phân loại theo kích thước & tải trọng

Container 10 feet	Thể tích 16 m ³ , linh hoạt, không theo chuẩn ISO.
Container 20 feet (Dry Container)	Loại phổ biến nhất, dùng cho hàng nặng, thể tích nhỏ.
Container 40 feet	Gấp đôi thể tích 20 feet, phù hợp hàng nhẹ, cồng kềnh.
Container 40 feet cao (High Cube)	Cao hơn 0,3m so với container thường, tối ưu cho hàng cao.
Container 45 feet	Dài và lớn nhất, chuyên cho hàng siêu trường.

1.4.2 Kích thước các loại container phổ biến hiện nay

Loại container	Dài (mm)	Rộng (mm)	Cao (mm)	Thể tích (m ³)	Trọng lượng vỏ (kg)	Tải trọng tối đa (kg)
10 feet	2.991	2.438	2.591	~16	~1.300	~10.160
20 feet (DC)	6.058	2.438	2.591	~33	~2.200	~28.200
40 feet (DC)	12.192	2.438	2.591	~67	~3.800	~30.480
40 feet (HC)	12.192	2.438	2.896	~76	~4.000	~30.480
45 feet (HC)	13.716	2.438	2.896	~86	~4.800	~30.480

* Một số hình ảnh minh họa các loại container



Container 10 feet



Container 20 feet (Dry Container)



Container 40 feet



Container 40 feet cao (High Cube)



Container 45 feet

1.4.3 Phân loại theo chức năng chứa hàng

Loại container	Mô tả & ứng dụng
Container chở hàng bách hóa	Chứa hàng khô, hàng đóng kiện, thực phẩm, dệt may, máy móc, linh kiện điện tử, ...
Container hàng rời (Bulk)	Chở hàng không đóng gói như cát, gạo, hạt nhựa; thường có miệng trên nóc và cửa xả đáy/hông
Container lạnh (Reefer)	Bảo quản hàng cần nhiệt độ ổn định, như nông sản, thủy sản, dược phẩm; có hệ thống làm lạnh, cách nhiệt
Container mở nóc (Open Top)	Không có mái cứng, dùng bạt che, phù hợp máy móc, thiết bị đóng/xếp dỡ từ trên xuống
Container mở bên (Open Side)	Cửa mở toàn bộ một bên hông, thuận tiện cho hàng dài, cồng kềnh
Container mặt bằng (Flat Rack)	Chỉ có sàn, hai đầu có thể gấp, không vách/mái, chở hàng siêu trường, máy móc lớn
Container bồn (Tank Container)	Dạng bồn chứa, chuyên chở hàng lỏng, hóa chất, xăng dầu, thực phẩm lỏng
Container thông gió (Ventilated)	Có lỗ thông gió, dùng cho nông sản cần lưu thông không khí như cà phê, cao cao
Container chuyên dụng (Special)	Chở súc vật sống, hàng nguy hiểm, hàng quá khổ, thiết kế riêng theo từng loại hàng

1.4.4 Các loại container thường dùng trong vận tải Việt Nam

Loại Container	Mô Tả & Ứng Dụng
Cont 20 Thường	Đựng hàng nặng, thể tích nhỏ như gạo, thép, xi măng, bột, ...
Cont 20 Cao	Cao hơn 20ft thường 0,3m, dùng cho hàng cao, ít phổ biến
Cont 20 Open Top	Không có nóc, dùng bạt che, phù hợp máy móc, hàng cần đóng/xếp dỡ từ trên xuống
Cont 20 Lạnh	Bảo quản hàng cần nhiệt độ thấp, có thiết bị làm lạnh, vách cách nhiệt, trọng lượng vỏ nặng hơn
Cont 20 Flat Rack	Không có mái/vách, dùng chở hàng quá khổ, quá tải, máy móc lớn, thép cuộn, ...
Cont 40 Khô	Thể tích gấp đôi 20ft, phù hợp hàng nhẹ, công kênh như dệt may, nội thất, sắt lát, ...
Cont 40 Cao (HC)	Cao hơn, thể tích tối ưu cho hàng cao, được ưa chuộng vì phí gần như cont 40 thường
Cont 10 feet	Nhỏ gọn, linh hoạt, không chuẩn ISO, dễ vận chuyển đa phương thức

*** Bảng so sánh các loại container**

Loại container	Đặc điểm cấu tạo	Loại hàng phù hợp	Ưu điểm	Hạn chế
Container khô (GP)	Kín hoàn toàn, có cửa phía sau; kích thước 20ft, 40ft, 45ft	Hàng khô thông thường: quần áo, đồ gia dụng, hàng đóng thùng	Phổ biến, dễ sử dụng, chi phí thấp	Không chở được hàng đặc thù (lạnh, quá khô, chất lỏng)
Container hàng rời (Bulk)	Thiết kế chuyên cho hàng rời, có cửa nạp/xả riêng	Hàng rời: máy móc lớn, thiết bị quá khổ, phương tiện	Phù hợp hàng không thể đóng kiện tiêu chuẩn	Ít phổ biến, chi phí cao
Container hoán cải (Named cargo)	Cải tiến từ container thường theo mục đích riêng (cắt vách, thêm khung, tầng...)	Hàng chuyên dụng: nước giải khát, xe máy, ô tô	Tối ưu thời gian xếp dỡ, chuyên biệt	Chỉ dùng cho một loại hàng nhất định
Container lạnh (Reefer)	Có hệ thống làm lạnh, kiểm soát nhiệt độ và độ ẩm	Thực phẩm, thủy sản, trái cây, dược phẩm	Bảo quản hàng hóa tốt, giữ chất lượng	Chi phí cao, phụ thuộc nguồn điện/dầu
Container mở nóc (Open top)	Không có mái cứng, phủ bạt; xếp dỡ qua nóc	Máy móc, thiết bị cao, hàng khó đưa qua cửa	Dễ xếp hàng công kênh	Không kín hoàn toàn, dễ bị ảnh hưởng thời tiết
Container mặt phẳng (Flat rack)	Không vách, không mái, chỉ có sàn; có thể có vách đầu	Hàng siêu trường, siêu trọng: thép, máy móc lớn	Linh hoạt, chịu tải lớn	Không bảo vệ hàng khỏi môi trường

1.5 Các phương tiện và công cụ sử dụng trong vận tải đường bộ

Trong hoạt động vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container, hệ thống phương tiện và công cụ hỗ trợ đóng vai trò nền tảng, quyết định trực tiếp đến hiệu quả vận hành, độ an toàn của hàng hóa và khả năng kiểm soát toàn bộ chuỗi vận chuyển. Việc hiểu rõ

đặc điểm kỹ thuật, chức năng và cách thức vận hành của các phương tiện, thiết bị là yếu tố quan trọng nhằm nâng cao năng lực quản lý và phối hợp hiệu quả với các nhà vận tải.

Trong bối cảnh hiện nay, khi yêu cầu về tốc độ, độ chính xác và minh bạch ngày càng cao, việc đầu tư và sử dụng hiệu quả các phương tiện và công cụ hỗ trợ không chỉ giúp doanh nghiệp tối ưu chi phí mà còn nâng cao chất lượng dịch vụ, từ đó tạo lợi thế cạnh tranh trên thị trường.

1.5.1 Phương tiện vận chuyển

Phương tiện vận chuyển trong vận tải container đường bộ chủ yếu bao gồm xe đầu kéo và sơ mi rơ moóc (trailer), được thiết kế chuyên dụng để vận chuyển container với tải trọng lớn trên các tuyến đường dài.

Xe đầu kéo (Tractor) là bộ phận đóng vai trò tạo lực kéo chính, thường được trang bị động cơ công suất lớn, có khả năng vận hành ổn định trong nhiều điều kiện địa hình khác nhau. Các dòng xe đầu kéo hiện nay thường được thiết kế với hệ thống phanh, hệ thống treo và cabin hiện đại nhằm đảm bảo an toàn cho tài xế trong quá trình vận hành đường dài. Ngoài ra, nhiều xe đầu kéo còn được trang bị hệ thống kiểm soát hành trình và cảm biến hỗ trợ nhằm nâng cao hiệu quả vận hành.

Sơ mi rơ moóc (trailer) là bộ phận kết nối với xe đầu kéo, dùng để chở container. Tùy theo loại hàng hóa và yêu cầu vận chuyển, trailer được thiết kế với nhiều loại khác nhau:

- Rơ moóc sàn (flatbed trailer): sử dụng phổ biến cho container tiêu chuẩn 20 feet và 40 feet.
- Rơ moóc xương (skeletal trailer): chuyên dùng để chở container, giúp giảm trọng lượng xe và tối ưu tải trọng.
- Rơ moóc chuyên dụng: dùng cho hàng siêu trường, siêu trọng hoặc hàng đặc biệt.

Ngoài các phương tiện chính, trong quá trình vận tải còn sử dụng các thiết bị hỗ trợ như xe nâng container, xe cầu (crane), hoặc reach stacker để phục vụ công tác bốc xếp tại cảng và kho bãi.

Việc lựa chọn phương tiện vận chuyển phù hợp không chỉ đảm bảo an toàn cho hàng hóa mà còn ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí vận hành, thời gian vận chuyển và hiệu quả khai thác phương tiện.

* Việc sử dụng sơ-mi rơ-moóc phổ biến hơn trong vận tải FCL do ưu thế về tính linh hoạt, khả năng quay vòng nhanh và trọng tải lớn hơn. Các loại rơ-moóc chuyên dụng cho container thường có mặt sàn thấp, bề rộng và chiều dài tuân thủ theo tiêu chuẩn ISO container (20', 40', 45'), giúp thuận tiện trong xếp dỡ và đảm bảo an toàn kỹ thuật khi lưu thông.

=> Doanh nghiệp cần cân nhắc kỹ lưỡng các yếu tố như loại hàng hóa, quãng đường vận chuyển và điều kiện hạ tầng khi lựa chọn phương tiện.

1.5.2 Thiết bị hỗ trợ (niêm phong, seal, GPS...)

Bên cạnh phương tiện vận chuyển, các thiết bị hỗ trợ đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an toàn, kiểm soát và nâng cao hiệu quả quản lý trong vận tải container.

a, Seal (niêm phong container) là thiết bị không thể thiếu trong vận tải container. Sau khi hàng hóa được đóng vào container, cửa container sẽ được niêm phong bằng seal nhằm đảm bảo hàng hóa không bị can thiệp trong quá trình vận chuyển. Mỗi seal có một mã số riêng, được ghi nhận trong chứng từ vận tải và kiểm tra tại điểm giao nhận.

Các loại seal phổ biến bao gồm:

- Seal nhựa: chi phí thấp, dùng cho hàng hóa thông thường. Niêm phong xe tải nhẹ, xe chở hàng
- Seal cáp thép: Dây cáp thép xoắn, linh hoạt, thân nhựa hoặc nhôm. Thích hợp cho xe tải, container có lỗ khóa khó tiếp cận, hoặc các kiện hàng lớn.
- Seal cỏi: Là loại khóa niêm phong được sử dụng phổ biến nhất hiện nay trong ngành vận tải đường biển, đường bộ, hàng không. Với kết cấu chắc chắn, chất liệu sản xuất cao cấp, seal cỏi niêm phong được sử dụng để niêm phong thùng container, cửa kho, thùng xe.
- Seal dây: Nhỏ gọn, dây mảnh. Dùng cho các thùng hàng nhỏ, thùng đựng dụng cụ.

b, Hệ thống định vị GPS là công cụ quan trọng giúp doanh nghiệp theo dõi vị trí phương tiện theo thời gian thực. Việc ứng dụng GPS giúp nâng cao khả năng kiểm soát hành trình, phát hiện kịp thời các sự cố như lệch tuyến, dừng đỗ bất thường hoặc chậm tiến độ. Dữ liệu từ GPS còn giúp doanh nghiệp phân tích và tối ưu hóa lộ trình vận chuyển.

Ngoài ra, còn có các thiết bị hỗ trợ khác như:

- Cảm biến nhiệt độ: sử dụng trong container lạnh để kiểm soát điều kiện bảo quản hàng hóa.
- Cảm biến va chạm/rung lắc: Giám sát khi container bị tác động cơ học mạnh trong lúc vận chuyển.
- Thiết bị cảnh báo mở cửa: giúp phát hiện các hành vi xâm nhập trái phép.
- Phần mềm quản lý vận tải (TMS): hỗ trợ điều phối, theo dõi và quản lý dữ liệu vận chuyển.

=> Việc ứng dụng đồng bộ các thiết bị này giúp doanh nghiệp nâng cao tính minh bạch, giảm thiểu rủi ro và tối ưu hóa hoạt động vận tải.

1.6 Chứng từ liên quan

Trong hoạt động vận tải container, chứng từ đóng vai trò trung tâm trong việc đảm bảo tính pháp lý, minh bạch và kiểm soát toàn bộ quá trình vận chuyển. Hệ thống chứng từ không chỉ giúp xác nhận quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan mà còn là cơ sở để xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình vận chuyển.

1.6.1 Lệnh giao hàng điện tử – EDO (E-Delivery Order)

EDO là chứng từ điện tử do hãng tàu hoặc đại lý phát hành, cho phép người nhận hàng đến nhận container tại cảng hoặc depot. So với lệnh giao hàng truyền thống, EDO giúp rút ngắn thời gian xử lý, giảm thủ tục giấy tờ và tăng tính minh bạch.

Việc áp dụng EDO là một bước tiến quan trọng trong quá trình chuyển đổi số của ngành logistics, giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí và nâng cao hiệu quả vận hành.

1.6.2 Booking (Yêu cầu đặt chỗ)

Booking là chứng từ thể hiện yêu cầu đặt chỗ vận chuyển với hãng tàu. Đây là bước đầu tiên trong quy trình vận chuyển container, giúp đảm bảo có chỗ trên tàu và lập kế hoạch vận chuyển.

Thông tin booking bao gồm loại container, số lượng, cảng đi – cảng đến, thời gian vận chuyển và các yêu cầu đặc biệt. Booking đóng vai trò quan trọng trong việc phối hợp giữa các bên và đảm bảo tiến độ vận chuyển.

1.6.3 Duyệt lệnh cấp rỗng

Duyệt lệnh cấp rỗng là bước xác nhận cho phép doanh nghiệp lấy container rỗng tại depot để đóng hàng. Đây là khâu quan trọng trong vận tải hàng xuất khẩu.

Việc duyệt lệnh giúp đảm bảo container được cấp đúng loại, đúng số lượng và đúng thời điểm, từ đó tránh ảnh hưởng đến tiến độ vận chuyển.

1.6.4 Tờ khai hải quan

Tờ khai hải quan là chứng từ bắt buộc trong hoạt động xuất nhập khẩu, thể hiện thông tin chi tiết về hàng hóa. Đây là cơ sở để cơ quan hải quan kiểm tra và thông quan.

Việc khai báo chính xác giúp doanh nghiệp tránh rủi ro pháp lý, giảm thời gian thông quan và đảm bảo tiến độ vận chuyển.

1.6.5 Hợp đồng nguyên tắc

Trong quá trình cung cấp dịch vụ logistics, hoạt động vận chuyển hàng hóa đóng vai trò đặc biệt quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ giao nhận, chất lượng dịch vụ cũng như mức độ hài lòng của khách hàng. Tuy nhiên, để tối ưu chi phí đầu tư phương tiện, nhân lực và nâng cao tính linh hoạt trong hoạt động kinh doanh, nhiều doanh nghiệp logistics hiện nay lựa chọn hình thức thuê ngoài dịch vụ vận tải thay vì trực tiếp sở hữu toàn bộ đội xe vận chuyển. Tại DK Trading & Logistics, doanh nghiệp cũng áp dụng hình thức hợp tác với các đơn vị vận tải chuyên trách nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa nội địa và hỗ trợ thực hiện các cam kết dịch vụ với khách hàng. Mỗi quan hệ hợp tác này được thể hiện cụ thể thông qua Hợp đồng dịch vụ vận chuyển được ký kết giữa công ty và nhà cung cấp dịch vụ vận tải.

Nội dung hợp đồng quy định rõ phạm vi công việc, trách nhiệm vận chuyển, quyền và nghĩa vụ của các bên, điều khoản thanh toán, trách nhiệm bồi thường thiệt hại cũng như các quy định liên quan đến giao nhận hàng hóa và xử lý rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển. Thông qua hợp đồng có thể thấy DK Trading & Logistics đóng vai trò là bên thuê vận chuyển để phục vụ hoạt động cung cấp dịch vụ logistics cho khách hàng của mình, trong khi đơn vị vận tải chịu trách nhiệm trực tiếp bố trí phương tiện, nhận hàng và vận chuyển đến địa điểm theo yêu cầu.

Việc ký kết hợp đồng không chỉ giúp doanh nghiệp đảm bảo tính pháp lý trong hoạt động hợp tác mà còn góp phần nâng cao hiệu quả quản lý vận tải, phân định rõ trách nhiệm giữa các bên và hạn chế các rủi ro có thể phát sinh trong quá trình thực hiện dịch vụ. Đây cũng là cơ sở thực tế quan trọng để phân tích quy trình tổ chức vận chuyển hàng hóa và hoạt động thuê ngoài dịch vụ vận tải tại doanh nghiệp.

1.6.6 Biên bản giao nhận hàng hoá (POD - Proof of Delivery)

Trong hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL), Biên bản giao hàng hóa (Proof of Delivery – POD) là một trong những chứng từ tác nghiệp quan trọng nhất, được sử dụng để xác nhận việc giao nhận hàng hóa giữa các bên tham gia trong chuỗi vận tải. Đây không chỉ là chứng từ mang tính xác nhận nghiệp vụ mà còn là căn cứ pháp lý quan trọng để xác định trách nhiệm của các bên liên quan trong quá trình thực hiện dịch vụ logistics. Tại DK Trading & Logistics, sau khi phương tiện vận chuyển đến địa điểm giao hàng, các bên sẽ tiến hành lập Biên bản giao (BBBG) nhằm kiểm tra và xác nhận tình trạng hàng hóa thực tế trước khi hoàn tất quá trình giao nhận. Nội dung của biên bản thường thể hiện đầy đủ các thông tin như bên nhận hàng, đơn vị vận chuyển, tài xế, biển số xe, số container, số seal, số lượng hàng hóa cũng như tình trạng hàng hóa tại thời điểm bàn giao.

Về mặt cấu trúc lý thuyết và thực tiễn quản trị logistics, BBBG mang nhiều ý nghĩa quan trọng. BBBG có vai trò xác lập quyền và trách nhiệm pháp lý tại thời điểm giao nhận hàng hóa, ghi nhận rõ thông tin của các chủ thể tham gia bao gồm bên nhận hàng, đơn vị logistics đóng vai trò điều phối vận tải và đơn vị vận hành trực tiếp thông qua thông tin tài xế, biển số xe. Việc các bên ký xác nhận trên biên bản được xem là bằng chứng pháp lý chứng minh đơn vị vận tải đã hoàn thành nghĩa vụ giao hàng theo đúng thỏa thuận trong hợp đồng dịch vụ vận chuyển. Đây đồng thời cũng là cơ sở để giải quyết các tranh chấp liên quan đến việc giao thiếu hàng, giao sai hàng hoặc giao không đúng thời gian cam kết.

Đối với hoạt động vận chuyển hàng nguyên container (FCL), BBBG còn đóng vai trò như một chứng thư kiểm soát tình trạng nguyên vẹn của container và niêm phong hàng hóa. Nội dung “Số cont/Số seal” và “Tình trạng: Hàng nguyên cont/nguyên seal” được xem là yếu tố đặc biệt quan trọng nhằm xác nhận tình trạng kỹ thuật của container tại thời điểm giao nhận. Trong thực tế, đây là căn cứ pháp lý để phân định trách nhiệm bảo quản hàng hóa giữa các bên trong chuỗi cung ứng. Nếu sau thời điểm ký nhận phát sinh tổn thất nhưng container và seal vẫn còn nguyên vẹn thì trách nhiệm có thể không thuộc về đơn vị vận tải; ngược lại, nếu seal bị thay đổi hoặc container có dấu hiệu bị tác động thì đơn vị vận chuyển có thể phải chịu trách nhiệm liên quan đến tổn thất hàng hóa.

Bên cạnh đó, BBBG còn được xem là công cụ hỗ trợ quản trị rủi ro và xử lý sự cố trong thời gian thực. Việc tích hợp thông tin liên hệ xử lý sự cố hoặc hotline trực tiếp

ngay trên BBBG giúp các bên có thể nhanh chóng trao đổi và xử lý các phát sinh tại hiện trường như sai lệch thông tin giao nhận, ùn tắc tại bãi, thiếu chứng từ hoặc các sự cố liên quan đến phương tiện vận tải. Điều này góp phần hạn chế rủi ro phát sinh chi phí ngoài kế hoạch, giảm thiểu thời gian chờ và nâng cao hiệu quả phối hợp giữa doanh nghiệp logistics với đơn vị vận tải thuê ngoài. Thông qua BBBG thực tế được sử dụng tại DK Trading & Logistics, có thể thấy doanh nghiệp đã xây dựng quy trình giao nhận hàng hóa tương đối chặt chẽ, đảm bảo tính minh bạch trong vận hành, đồng thời nâng cao khả năng kiểm soát trách nhiệm và chất lượng dịch vụ trong hoạt động logistics thuê ngoài.

1.7 Kinh nghiệm áp dụng outsourcing trong Logistics

1.7.1 Kinh nghiệm của một số doanh nghiệp Logistics

Các doanh nghiệp logistics trên thế giới thường áp dụng hoạt động thuê ngoài theo hướng tập trung vào hoạt động cốt lõi và hợp tác với các đối tác chuyên nghiệp trong các khâu hỗ trợ. Họ xây dựng hệ thống lựa chọn nhà cung cấp dựa trên các tiêu chí rõ ràng và minh bạch, đồng thời áp dụng công nghệ hiện đại để quản lý và giám sát hoạt động vận tải.

Các doanh nghiệp thường thiết lập mối quan hệ hợp tác dài hạn với các nhà cung cấp nhằm đảm bảo sự ổn định về chất lượng và chi phí. Việc thường xuyên đánh giá, cải tiến quy trình và tối ưu hóa hoạt động cũng giúp họ duy trì lợi thế cạnh tranh trên thị trường.

1.7.2 Bài học rút ra cho doanh nghiệp Logistics tại Việt Nam

Từ những kinh nghiệm trên, có thể rút ra một số bài học quan trọng cho các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam:

- Doanh nghiệp cần xác định rõ chiến lược thuê ngoài phù hợp với quy mô và năng lực của mình, tránh tình trạng phụ thuộc hoàn toàn vào đối tác bên ngoài.
- Lựa chọn nhà cung cấp cần được thực hiện một cách kỹ lưỡng, dựa trên nhiều tiêu chí khác nhau thay vì chỉ tập trung vào chi phí.
- Doanh nghiệp cần xây dựng hệ thống quản lý và kiểm soát hiệu quả nhằm đảm bảo chất lượng dịch vụ.
- Ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải là yếu tố quan trọng giúp nâng cao hiệu quả và tính minh bạch.

- Doanh nghiệp cần chú trọng xây dựng mối quan hệ hợp tác bền vững với các đối tác, đồng thời không ngừng cải tiến để thích ứng với sự thay đổi của thị trường.

1.8 Quy định về dịch vụ Logistics và dịch vụ vận tải hàng hóa.

1.8.1 Điều 234. Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics

Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics là doanh nghiệp có đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định của pháp luật.

Chính phủ quy định chi tiết điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics.

1.8.2 Điều 235. Quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics

Được hưởng thù lao dịch vụ và các chi phí hợp lý khác;

Trong quá trình thực hiện hợp đồng, nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng, nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng;

Khi xảy ra trường hợp có thể dẫn đến việc không thực hiện được một phần hoặc toàn bộ những chỉ dẫn của khách hàng thì phải thông báo ngay cho khách hàng để xin chỉ dẫn;

Trường hợp không có thỏa thuận về thời hạn cụ thể thực hiện nghĩa vụ với khách hàng thì phải thực hiện các nghĩa vụ của mình trong thời hạn hợp lý.

1.8.3 Điều 236. Quyền và nghĩa vụ của khách hàng

Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát việc thực hiện hợp đồng;

Cung cấp đầy đủ chỉ dẫn cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics;

Thông tin chi tiết, đầy đủ, chính xác và kịp thời về hàng hoá cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics;

Đóng gói, ghi ký mã hiệu hàng hoá theo hợp đồng mua bán hàng hoá, trừ trường hợp có thỏa thuận để thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics đảm nhận công việc này;

Bồi thường thiệt hại, trả các chi phí hợp lý phát sinh cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics nếu người đó đã thực hiện đúng chỉ dẫn của mình hoặc trong trường hợp do lỗi của mình gây ra;

Thanh toán cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics mọi khoản tiền đã đến hạn thanh toán.

1.9 Bộ luật Dân sự 2015: Các quy định về hợp đồng vận chuyển tài sản

Điều 530. Hợp đồng vận chuyển tài sản

Hợp đồng vận chuyển tài sản là sự thỏa thuận giữa các bên, theo đó bên vận chuyển có nghĩa vụ chuyển tài sản đến địa điểm đã định theo thỏa thuận và giao tài sản đó cho người có quyền nhận, bên thuê vận chuyển có nghĩa vụ trả cước phí vận chuyển.

Điều 531. Hình thức hợp đồng vận chuyển tài sản

1. Hợp đồng vận chuyển tài sản được giao kết bằng văn bản, bằng lời nói hoặc được xác lập bằng hành vi cụ thể.
2. Vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển tương đương khác là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng giữa các bên.

Điều 532. Giao tài sản cho bên vận chuyển

1. Bên thuê vận chuyển có nghĩa vụ giao tài sản cho bên vận chuyển đúng thời hạn, địa điểm và đóng gói theo đúng quy cách đã thỏa thuận; phải chịu chi phí xếp, dỡ tài sản lên phương tiện vận chuyển, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.
2. Trường hợp bên thuê vận chuyển giao tài sản không đúng thời hạn, địa điểm đã thỏa thuận thì phải thanh toán chi phí chờ đợi và tiền vận chuyển tài sản đến địa điểm đã thỏa thuận trong hợp đồng cho bên vận chuyển.

Trường hợp bên vận chuyển chậm tiếp nhận tài sản tại địa điểm đã thỏa thuận thì phải chịu chi phí phát sinh do việc chậm tiếp nhận.

Điều 533. Cước phí vận chuyển

1. Mức cước phí vận chuyển do các bên thỏa thuận; nếu pháp luật có quy định về mức cước phí vận chuyển thì áp dụng mức cước phí đó.
2. Bên thuê vận chuyển phải thanh toán đủ cước phí vận chuyển sau khi tài sản được chuyển lên phương tiện vận chuyển, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.

Điều 534. Nghĩa vụ của bên vận chuyển

1. Bảo đảm vận chuyển tài sản đầy đủ, an toàn đến địa điểm đã định, theo đúng thời hạn.
2. Giao tài sản cho người có quyền nhận.
3. Chịu chi phí liên quan đến việc chuyên chở tài sản, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.
4. Mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật.
5. Bồi thường thiệt hại cho bên thuê vận chuyển trong trường hợp bên vận chuyển để mất, hư hỏng tài sản, trừ trường hợp có thỏa thuận khác hoặc pháp luật có quy định khác.

Điều 535. Quyền của bên vận chuyển

1. Kiểm tra sự xác thực của tài sản, của vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển tương đương khác.
2. Từ chối vận chuyển tài sản không đúng với loại tài sản đã thỏa thuận trong hợp đồng.

3. Yêu cầu bên thuê vận chuyển thanh toán đủ cước phí vận chuyển đúng thời hạn.
4. Từ chối vận chuyển tài sản cấm giao dịch, tài sản có tính chất nguy hiểm, độc hại, nếu bên vận chuyển biết hoặc phải biết.

Điều 536. Nghĩa vụ của bên thuê vận chuyển

1. Trả đủ tiền cước phí vận chuyển cho bên vận chuyển theo đúng thời hạn, phương thức đã thỏa thuận.
2. Cung cấp thông tin cần thiết liên quan đến tài sản vận chuyển để bảo đảm an toàn cho tài sản vận chuyển.
3. Trông coi tài sản trên đường vận chuyển, nếu có thỏa thuận. Trường hợp bên thuê vận chuyển trông coi tài sản mà tài sản bị mất, hư hỏng thì không được bồi thường.

Điều 537. Quyền của bên thuê vận chuyển

1. Yêu cầu bên vận chuyển chuyên chở tài sản đến đúng địa điểm, thời điểm đã thỏa thuận.
2. Trực tiếp hoặc chỉ định người thứ ba nhận lại tài sản đã thuê vận chuyển.

Điều 538. Giao tài sản cho bên nhận tài sản

1. Bên nhận tài sản có thể là bên thuê vận chuyển tài sản hoặc là người thứ ba được bên thuê vận chuyển chỉ định nhận tài sản.
2. Bên vận chuyển phải giao tài sản đầy đủ, đúng thời hạn và địa điểm cho bên nhận tài sản theo thỏa thuận.
3. Trường hợp tài sản đã được chuyển đến địa điểm giao tài sản đúng thời hạn nhưng không có bên nhận tài sản thì bên vận chuyển có thể gửi số tài sản đó tại nơi nhận gửi giữ và phải báo ngay cho bên thuê vận chuyển hoặc người thứ ba được bên thuê vận chuyển chỉ định nhận tài sản. Bên thuê vận chuyển hoặc người thứ ba được bên thuê vận chuyển chỉ định nhận tài sản phải chịu chi phí hợp lý phát sinh từ việc gửi giữ tài sản.

Nghĩa vụ giao tài sản hoàn thành khi tài sản đã được gửi giữ và bên thuê vận chuyển hoặc người thứ ba được bên thuê vận chuyển chỉ định nhận tài sản đã được thông báo về việc gửi giữ.

Điều 539. Nghĩa vụ của bên nhận tài sản

1. Xuất trình cho bên vận chuyển vận đơn hoặc chứng từ vận chuyển tương đương khác và nhận tài sản đúng thời hạn, địa điểm đã thỏa thuận.
2. Chịu chi phí xếp, dỡ tài sản vận chuyển, trừ trường hợp có thỏa thuận khác hoặc pháp luật có quy định khác.
3. Thanh toán chi phí hợp lý phát sinh do việc chậm tiếp nhận tài sản.
4. Trường hợp bên nhận tài sản là người thứ ba được bên thuê vận chuyển chỉ định thì phải thông báo cho bên thuê vận chuyển về việc nhận tài sản và thông tin cần thiết khác theo yêu cầu của bên thuê vận chuyển.

Điều 540. Quyền của bên nhận tài sản

1. Kiểm tra số lượng, chất lượng tài sản được vận chuyển đến.
2. Nhận tài sản được vận chuyển đến.
3. Yêu cầu bên vận chuyển thanh toán chi phí hợp lý phát sinh do phải chờ nhận tài sản nếu bên vận chuyển chậm giao.
4. Yêu cầu bên vận chuyển bồi thường thiệt hại do tài sản bị mất, hư hỏng.

Điều 541. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Bên vận chuyển phải bồi thường thiệt hại cho bên thuê vận chuyển nếu để tài sản bị mất hoặc hư hỏng, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 536 của Bộ luật này.
2. Bên thuê vận chuyển phải bồi thường thiệt hại cho bên vận chuyển và người thứ ba về thiệt hại do tài sản vận chuyển có tính chất nguy hiểm, độc hại mà không có biện pháp đóng gói, bảo đảm an toàn trong quá trình vận chuyển.
3. Trường hợp bất khả kháng dẫn đến tài sản vận chuyển bị mất, hư hỏng hoặc bị hủy hoại trong quá trình vận chuyển thì bên vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại, trừ trường hợp có thỏa thuận khác hoặc pháp luật có quy định khác.

Các văn bản pháp luật liên quan đến dịch vụ giao nhận đường bộ.

Nghị định 158/2024/NĐ-CP – Quy định chi tiết về hoạt động kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ

Điều 1: Phạm vi điều chỉnh: Quy định về kinh doanh, điều kiện kinh doanh và việc cấp, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, xe bốn bánh có gắn động cơ; cấp, thu hồi phù hiệu; hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô; trình tự, thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép vận tải đường bộ quốc tế, giấy phép liên vận cho đơn vị kinh doanh vận tải và phương tiện.

Điều 75: Đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải: Quy định về yêu cầu đối với đơn vị cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải, bao gồm việc ghi nhận yêu cầu vận chuyển của khách hàng, thực hiện vai trò trung gian để xác nhận thực hiện đúng các nội dung đã thỏa thuận giữa đơn vị kinh doanh vận tải với khách hàng, bảo đảm an toàn và bảo mật thông tin.

Nghị định 168/2024/NĐ-CP – Quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Điều 8: Quy định về mức phạt đối với hành vi vi phạm liên quan đến vận chuyển hàng hóa 17 Quy định về mức phạt đối với hành vi điều khiển xe chở hàng vượt trọng tải cho phép, chở container không bảo đảm quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, và các hành vi vi phạm khác liên quan đến vận chuyển hàng hóa trên đường bộ.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 đã trình bày những cơ sở lý luận nền tảng liên quan đến hoạt động thuê ngoài trong vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container (FCL). Thông qua việc hệ thống hóa các khái niệm về vận tải container, hàng nguyên container, thuê ngoài trong logistics cũng như các mô hình logistics từ 1PL đến 5PL, chương đã góp phần xây dựng khung lý thuyết có tính hệ thống và toàn diện cho đề tài nghiên cứu. Qua đó, làm rõ vai trò của vận tải đường bộ trong chuỗi logistics hiện đại, đặc biệt đối với hoạt động vận chuyển container phục vụ xuất nhập khẩu.

Bên cạnh đó, chương cũng phân tích những lợi ích, hạn chế và các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định thuê ngoài vận tải của doanh nghiệp. Đồng thời, nội dung chương đã làm rõ quy trình thuê ngoài vận tải container, tiêu chí lựa chọn nhà vận tải, hoạt động quản lý và kiểm soát nhà cung cấp dịch vụ cũng như các rủi ro có thể phát sinh trong quá trình thực hiện. Đây là những nội dung quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả vận hành, tối ưu chi phí và hạn chế các vấn đề phát sinh trong hoạt động vận tải thuê ngoài.

Ngoài ra, chương còn trình bày các loại container phổ biến, phương tiện vận chuyển, thiết bị hỗ trợ và hệ thống chứng từ liên quan trong vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container. Đồng thời, các quy định pháp luật liên quan đến hoạt động giao nhận vận tải đường bộ tại Việt Nam cũng được đề cập nhằm làm rõ cơ sở pháp lý điều chỉnh hoạt động này trong thực tiễn.

Nhìn chung, những nội dung được trình bày trong Chương 1 là cơ sở lý luận quan trọng để làm nền tảng cho việc phân tích, đánh giá thực trạng hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container tại khu vực miền Nam của Công ty DK Trading & Logistics.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG THUÊ NGOÀI VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ ĐỐI VỚI HÀNG NGUYÊN CONTAINER TẠI CÔNG TY TNHH DK TRADING & LOGISTICS

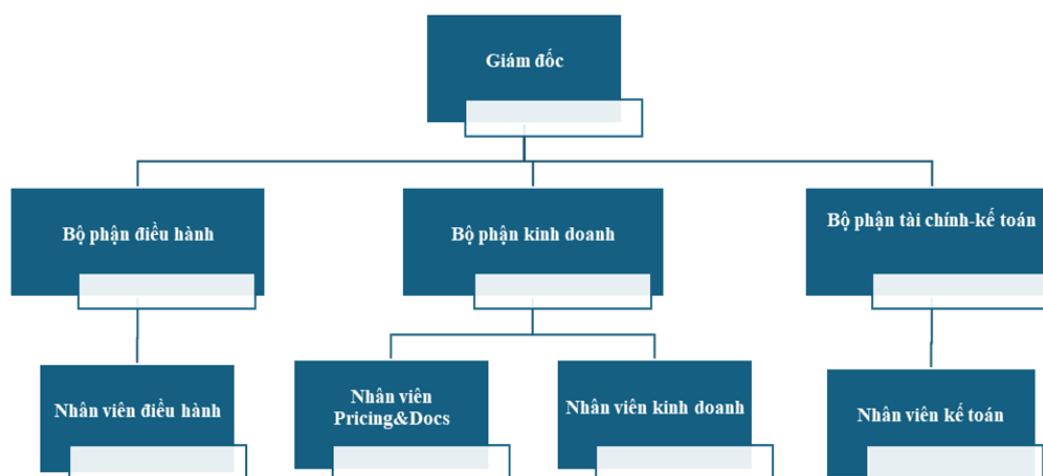
2.1 Tổng quan về Công ty TNHH DK Trading & Logistics

2.1.1 Quá trình hình thành và phát triển

- Công ty TNHH DK Trading & Logistics chính thức được thành lập vào ngày 19 tháng 12 năm 2023, với mã số thuế 0402218380, đặt trụ sở tại số 17 Huyền Quang, phường Thọ Quang, quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng. Ngay từ khi ra đời, công ty đã xác định rõ tầm nhìn trở thành một đối tác đáng tin cậy trong lĩnh vực logistics, chuyên cung cấp các giải pháp tối ưu hóa chuỗi cung ứng và hỗ trợ khách hàng phát triển bền vững.
- Ngay từ những ngày đầu thành lập, công ty khởi đầu với một đội ngũ nhân sự giàu kinh nghiệm trong ngành, cùng sự tận tâm và chuyên nghiệp trong cung cách phục vụ. Điều này đã tạo nền tảng vững chắc cho sự vận hành hiệu quả và nhanh chóng.
- Sau khi ổn định tổ chức, DK Trading & Logistics tập trung mở rộng phạm vi dịch vụ nhằm đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng. Công ty nhanh chóng triển khai các giải pháp logistics toàn diện bao gồm vận tải đường bộ, đường biển và đường hàng không, với chi phí cạnh tranh và chất lượng vượt trội.
- DK Trading & Logistics xây dựng mạng lưới hoạt động trải dài trên cả ba miền Bắc - Trung - Nam, đồng thời không ngừng mở rộng dịch vụ ra thị trường quốc tế. Với phương châm “Đồng hành cùng khách hàng”, công ty cam kết đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn, đúng thời gian và đáp ứng vượt mong đợi.
- Hướng tới tương lai, công ty đặt mục tiêu nâng cao năng lực cạnh tranh, cải tiến chất lượng dịch vụ và khẳng định vị thế trong ngành logistics. Những giá trị cốt lõi về sự tận tâm, chuyên nghiệp và uy tín tiếp tục là kim chỉ nam cho sự phát triển bền vững của công ty trong các giai đoạn tiếp theo.

2.1.2 Cơ cấu tổ chức của công ty

a, Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Doanh nghiệp:



Hình 2. Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Công ty TNHH DK Trading & Logistics

b, Chức năng và nhiệm vụ của các phòng ban trong công ty

- Giám đốc

- Giám đốc là người đứng đầu, người giữ vai trò quản lý cao nhất và chịu trách nhiệm toàn diện trước pháp luật cũng như Nhà nước về mọi hoạt động của công ty. Giám đốc trực tiếp điều hành toàn bộ hoạt động kinh doanh, xem xét và phê duyệt các kế hoạch ngắn hạn và dài hạn, đồng thời định hướng chiến lược phát triển phù hợp với mục tiêu đã đề ra. Với vai trò này, Giám đốc không chỉ giám sát điều phối các phòng ban mà còn đóng vai trò then chốt trong việc duy trì sự ổn định và phát triển bền vững của công ty.

- Phòng Tài chính - Kế toán

- Phòng Tài chính - Kế toán là bộ phận nắm giữ vai trò quản lý toàn bộ các hoạt động liên quan đến dòng tiền, tài sản và công tác kế toán của công ty. Phòng này chịu trách nhiệm tổ chức hạch toán đầy đủ các nghiệp vụ kinh tế phát sinh như mua bán, thanh toán công nợ, quản lý vốn lưu động và kiểm soát chi phí trong suốt quá trình sản xuất kinh doanh. Phòng này cũng hướng dẫn các bộ phận thực hiện đúng quy định về thanh toán và chế độ sổ sách kế toán theo

quy định của Nhà nước. Công tác phân phối lợi nhuận và các nghiệp vụ tài chính khác đều được đảm bảo minh bạch, chính xác.

- **Phòng Điều hành**

- Phòng Điều hành đóng vai trò trung tâm trong công tác quản lý, điều phối toàn bộ hoạt động vận chuyển và giao nhận hàng hóa. Đây là bộ phận chịu trách nhiệm giám sát tiến độ giao hàng cho từng lô hàng, đảm bảo chất lượng dịch vụ cũng như thời gian vận chuyển đáp ứng đúng cam kết với khách hàng. Phòng này đồng thời xử lý các tình huống phát sinh trong suốt quá trình vận chuyển, từ việc phối hợp với các đơn vị vận tải đến làm việc với nhân viên hải quan để thực hiện các thủ tục thông quan hàng hóa khi cần thiết. Nhờ duy trì kết nối chặt chẽ với đối tác vận chuyển và các bộ phận liên quan, phòng Điều hành đảm bảo quá trình logistics diễn ra suôn sẻ, hiệu quả và tối ưu hóa chi phí cho khách hàng.

- **Phòng Kinh doanh**

- Phòng Kinh doanh giữ vai trò chủ lực trong việc phát triển thị trường và gia tăng doanh thu cho công ty. Bộ phận này không chỉ tìm kiếm và xây dựng mối quan hệ với khách hàng mới mà còn duy trì, chăm sóc các khách hàng hiện hữu thông qua việc đàm phán, ký kết hợp đồng và đề xuất các giải pháp logistics phù hợp với nhu cầu. Song song đó, phòng Kinh doanh thường xuyên nghiên cứu thị trường, phân tích xu hướng và nhu cầu của khách hàng để kịp thời điều chỉnh chiến lược, đồng thời phối hợp với các bộ phận nội bộ nhằm đảm bảo chất lượng dịch vụ tốt nhất.
- Nhân viên Kinh doanh là lực lượng trực tiếp làm việc với khách hàng nhằm phát triển cơ hội kinh doanh và chăm sóc khách hàng hiện hữu. Họ đóng vai trò cầu nối giữa công ty và khách hàng, không chỉ xây dựng và duy trì mối quan hệ lâu dài mà còn nắm bắt nhu cầu cụ thể của từng khách hàng để tư vấn, đề xuất các dịch vụ logistics phù hợp, đảm bảo doanh số theo mục tiêu và cập nhật thông tin thị trường phục vụ chiến lược kinh doanh chung.
- Nhân viên Pricing & Docs chịu trách nhiệm đảm bảo hàng hóa được thông quan đúng quy định và tiến độ bằng cách chuẩn bị đầy đủ các chứng từ liên quan, làm việc trực tiếp với hãng tàu, cơ quan hải quan, kiểm hóa để giải quyết thủ tục và xử lý kịp thời các vấn đề phát sinh. Công việc của họ bao

gồm chuẩn bị chứng từ xuất nhập khẩu, làm việc với cơ quan hải quan và xử lý các thủ tục liên quan để đảm bảo lô hàng thông quan nhanh chóng, đảm bảo tiến độ giao hàng đúng thời gian cam kết với khách hàng.

➔ Với sự phân công về chức năng và nhiệm vụ chi tiết cho từng phòng ban như trên phân nào thúc đẩy cho hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty ngày càng đạt hiệu quả cao hơn. Khi nhiệm vụ được phân công rõ ràng sẽ không xảy ra tình trạng chồng chéo công việc lên nhau. Tuy mỗi bộ phận có chức năng riêng nhưng lại có quan hệ chặt chẽ với nhau đó là cùng nằm trong một bộ máy tổ chức của công ty. Do vậy hiệu quả công việc của từng bộ phận sẽ ảnh hưởng trực tiếp tới kết quả sản xuất kinh doanh của công ty.

2.1.3 Lĩnh vực hoạt động kinh doanh

- Dịch vụ nội địa: Công ty có mặt ở đây để tư vấn phương thức và cung cấp dịch vụ vận chuyển các loại hàng hóa bằng đường bộ (FCL, LCL: Nguyên chuyển bằng container, nguyên xe tải hoặc ghép hàng), đường thủy, đường sắt (FCL) CY Door, Door to Door, ... cùng các dịch vụ phụ trợ đi kèm (bóc xếp, bảo hiểm...).
- Vận chuyển đường bộ: Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng xe tải và container, bao gồm cả hàng nguyên chuyển (FCL) và hàng lẻ (LCL). Dịch vụ này linh hoạt với các lựa chọn từ cảng đến kho (CY to Door) hoặc kho đến kho (Door to Door), đảm bảo hàng hóa được giao nhận nhanh chóng và an toàn.
 - Khách hàng tiêu biểu: Tổng Công ty Bưu chính Viettel, Công ty Cổ phần Nhựa Đồng Nai Miền Trung, Công ty TNHH Nguyên liệu thức ăn chăn nuôi CJ Việt Nam, ...
- Vận chuyển đường sắt: DK Trading & Logistics cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt, đặc biệt phù hợp với các lô hàng lớn cần vận chuyển trên quãng đường dài. Dịch vụ này giúp tối ưu hóa chi phí và đảm bảo thời gian giao hàng ổn định.
 - Khách hàng tiêu biểu: Công ty Cổ phần Richy Miền Nam, ...
- Vận chuyển đường thủy nội địa: Công ty cũng cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa qua các tuyến đường thủy nội địa, thích hợp cho các mặt hàng có khối lượng lớn và không yêu cầu giao hàng gấp. Dịch vụ này giúp giảm tải cho hệ thống đường bộ và tiết kiệm chi phí vận chuyển.

- Khách hàng tiêu biểu: Công ty Cổ phần Recoin, Công ty Cổ phần Phước An, ...
- Dịch vụ quốc tế: Công ty tư vấn và cung cấp các dịch vụ vận chuyển xuất/nhập khẩu hàng hóa bằng đường bộ, đường thủy, đường hàng không cho hàng FCL, hoặc LCL cùng các dịch vụ phụ trợ (bảo hiểm, bốc xếp, C/O, ...) theo Incoterm contract yêu cầu của khách hàng
- Vận chuyển đường biển: Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển cho cả hàng nguyên container (FCL) và hàng lẻ (LCL). Dịch vụ này bao gồm các lựa chọn từ cảng đến cảng (CY-CY) hoặc Door to Door, đáp ứng linh hoạt nhu cầu của khách hàng. Khách hàng tiêu biểu: công ty cổ phần thiết bị điện VINASINO.
- Vận chuyển đường hàng không: Đối với các lô hàng yêu cầu thời gian giao nhanh, DK Trading & Logistics cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng không với mạng lưới đối tác rộng khắp, đảm bảo hàng hóa được giao đến tay người nhận một cách nhanh chóng và an toàn.
- Vận chuyển đường bộ quốc tế: Công ty cũng cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ đến các nước lân cận, phù hợp với các lô hàng có khối lượng nhỏ và yêu cầu thời gian giao hàng linh hoạt.

2.1.4 Vai trò của bộ phận OPS trong hoạt động vận tải

Bộ phận OPS (Operations) được xem là “trung tâm vận hành” của công ty, đóng vai trò then chốt trong việc đảm bảo hoạt động vận tải diễn ra hiệu quả và liên tục. Đây là bộ phận trực tiếp triển khai các kế hoạch vận chuyển và là cầu nối giữa khách hàng, bộ phận kinh doanh và các nhà cung cấp vận tải.

Bộ phận OPS có nhiệm vụ tiếp nhận thông tin đơn hàng, lập kế hoạch vận chuyển, lựa chọn nhà vận tải phù hợp và điều phối phương tiện. Trong quá trình vận chuyển, OPS theo dõi tiến độ, cập nhật tình trạng hàng hóa và xử lý các sự cố phát sinh nhằm đảm bảo tiến độ giao hàng.

Bộ phận OPS còn thực hiện công tác kiểm soát chứng từ, đối soát chi phí và đánh giá hiệu quả của các nhà cung cấp.

=> Năng lực của bộ phận OPS có ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng dịch vụ, chi phí vận hành và uy tín của công ty trên thị trường.

2.2 Các yếu tố môi trường tác động đến hoạt động kinh doanh

Trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp Logistics nói chung và Công ty TNHH DK Trading & Logistics nói riêng, các yếu tố môi trường đóng vai trò quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả hoạt động, khả năng cạnh tranh và định hướng phát triển lâu dài. Các yếu tố này có thể được chia thành hai nhóm chính là môi trường vĩ mô và môi trường vi mô. Việc phân tích đầy đủ các yếu tố môi trường giúp doanh nghiệp nhận diện cơ hội, thách thức và xây dựng chiến lược phù hợp.

2.2.1 Yếu tố vi mô

Môi trường vi mô bao gồm các yếu tố có tác động trực tiếp đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, thường xuyên thay đổi và có thể kiểm soát ở một mức độ nhất định. Đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics, các yếu tố vi mô chủ yếu bao gồm khách hàng, đối thủ cạnh tranh, nhà cung cấp (đặc biệt là các nhà vận tải), và các đối tác liên quan trong chuỗi logistics.

Khách hàng là yếu tố trung tâm quyết định sự tồn tại và phát triển của doanh nghiệp. Trong lĩnh vực logistics, khách hàng thường là các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, nhà sản xuất hoặc các công ty thương mại. Nhu cầu của khách hàng ngày càng đa dạng và yêu cầu cao về thời gian giao hàng, chi phí và chất lượng dịch vụ. Bên cạnh đó, nhiều khách hàng hiện nay còn gây áp lực về việc tối ưu chi phí logistics và yêu cầu doanh nghiệp vận tải đáp ứng các tiêu chí phát triển bền vững, giảm phát thải và hướng đến logistics xanh. Điều này buộc công ty phải không ngừng cải thiện quy trình vận hành, nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng cường khả năng đáp ứng linh hoạt.

Đối thủ cạnh tranh trong ngành logistics ngày càng gia tăng, bao gồm cả các doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp nước ngoài. Đặc biệt, tại khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam tập trung số lượng lớn doanh nghiệp vận tải, đoàn xe container và đội xe vệ tinh, tạo nên mức độ cạnh tranh rất cao về giá cước và khả năng cung ứng phương tiện. Các đối thủ cạnh tranh không chỉ cạnh tranh về giá mà còn về chất lượng dịch vụ, mạng lưới vận tải và ứng dụng công nghệ. Sự cạnh tranh này tạo áp lực lớn đối với công ty trong việc duy trì thị phần và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Nhà cung cấp dịch vụ vận tải là yếu tố đặc biệt quan trọng đối với mô hình thuê ngoài. Chất lượng dịch vụ, mức giá và khả năng đáp ứng của các nhà vận tải ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả hoạt động của công ty. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, tình trạng khan hiếm tài xế container và biến động giá nhiên liệu, đặc biệt là giá dầu diesel, đã làm gia tăng chi phí thuê xe và ảnh hưởng đến khả năng bố trí phương tiện đúng tiến độ. Việc phụ thuộc vào các nhà cung cấp bên ngoài khiến công ty gặp khó khăn trong việc kiểm soát chất lượng và chi phí.

Các đối tác liên quan như hãng tàu, depot, cảng biển và các đơn vị hỗ trợ khác cũng có tác động đáng kể đến hoạt động kinh doanh. Sự phối hợp giữa các bên trong chuỗi logistics ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ và hiệu quả vận chuyển.

2.2.2 Yếu tố vĩ mô

Môi trường vĩ mô bao gồm các yếu tố bên ngoài doanh nghiệp, có phạm vi rộng và khó kiểm soát, nhưng lại có ảnh hưởng sâu sắc đến hoạt động kinh doanh.

Chính trị (Political)

Môi trường chính trị ổn định cùng với việc Việt Nam tích cực hội nhập thông qua các FTA như CPTPP, EVFTA, RCEP tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu, từ đó gia tăng nhu cầu logistics. Là cơ hội để DK Trading & Logistics mở rộng thị trường và quy mô hoạt động. Tuy nhiên, doanh nghiệp cũng phải thích ứng nhanh với những thay đổi về chính sách thuế, hải quan và quy định quản lý nhà nước.

Kinh tế (Economic)

Nền kinh tế tăng trưởng ổn định thúc đẩy sản xuất, tiêu dùng và thương mại quốc tế, tạo động lực phát triển cho DK Trading & Logistics. Dù vậy, các yếu tố như lạm phát, biến động tỷ giá, giá nhiên liệu và chi phí vận tải quốc tế có thể làm gia tăng chi phí vận hành và ảnh hưởng đến lợi nhuận, buộc doanh nghiệp phải nâng cao năng lực quản trị chi phí.

Xã hội (Social)

Sự phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử và thay đổi hành vi tiêu dùng khiến yêu cầu về tốc độ, độ chính xác và chất lượng dịch vụ logistics ngày càng cao. Đòi hỏi DK Trading & Logistics phải cải tiến quy trình và nâng cao trải nghiệm khách hàng. Bên cạnh đó, nguồn lao động trẻ là lợi thế nhưng doanh nghiệp vẫn cần đầu tư đào tạo để đáp ứng yêu cầu chuyên môn cao của ngành.

Công nghệ (Technological)

Việc ứng dụng các công nghệ hiện đại như WMS, TMS, AI và Big Data giúp DK Trading & Logistics nâng cao hiệu quả quản lý, tối ưu vận hành và tăng tính minh bạch. Ngoài ra, việc ứng dụng hệ thống định vị GPS, phần mềm theo dõi container và kết nối dữ liệu giữa doanh nghiệp với khách hàng, nhà cung cấp dịch vụ vận tải và hãng tàu giúp nâng cao khả năng kiểm soát tiến độ vận chuyển và xử lý thông tin nhanh chóng. Tuy nhiên, chi phí đầu tư công nghệ lớn và yêu cầu nguồn nhân lực chất lượng cao cũng là thách thức đáng kể.

Môi trường (Environmental)

Xu hướng logistics xanh và các quy định về bảo vệ môi trường ngày càng ảnh hưởng mạnh đến hoạt động của doanh nghiệp logistics. Nhiều khách hàng hiện nay yêu cầu các đơn vị vận tải giảm phát thải, tiết kiệm nhiên liệu và hướng đến vận hành bền vững. Điều này buộc Công ty TNHH DK Trading & Logistics phải tối ưu hóa vận chuyển, nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện và từng bước áp dụng các giải pháp

logistics xanh. Mặc dù làm gia tăng chi phí đầu tư ban đầu, nhưng đây cũng là cơ hội để doanh nghiệp nâng cao uy tín và khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Pháp lý (Legal)

DK Trading & Logistics phải tuân thủ chặt chẽ các quy định liên quan đến thương mại, vận tải, hải quan, thuế và hợp đồng quốc tế. Ngoài ra, các quy định về giờ cấm tải tại TP.HCM và kiểm tra tải trọng phương tiện cũng ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động vận tải container đường bộ, làm phát sinh áp lực trong việc điều phối phương tiện và đảm bảo tiến độ giao hàng. Việc đảm bảo tuân thủ pháp lý không chỉ giúp doanh nghiệp hoạt động ổn định mà còn hạn chế rủi ro và nâng cao uy tín trên thị trường.

Hạ tầng giao thông (Infrastructure)

Hệ thống hạ tầng giao thông tại khu vực miền Nam có ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động vận tải container của DK Trading & Logistics. Hiện nay, các tuyến đường kết nối đến Cảng Cát Lái thường xuyên xảy ra tình trạng ùn tắc, đặc biệt vào giờ cao điểm hoặc mùa cao điểm xuất nhập khẩu. Bên cạnh đó, hệ thống cao tốc và các tuyến kết nối đến Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải vẫn còn tồn tại nhiều nút thắt về lưu lượng và năng lực khai thác. Điều này làm gia tăng thời gian vận chuyển, chi phí nhiên liệu và ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận hàng hóa của doanh nghiệp.

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

Bên cạnh các yếu tố môi trường bên ngoài, các nguồn lực nội tại của doanh nghiệp cũng đóng vai trò quan trọng trong việc quyết định hiệu quả hoạt động kinh doanh. Đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics, hai yếu tố quan trọng nhất là cơ sở vật chất và nguồn nhân lực.

2.3.1 Cơ sở vật chất

Cơ sở vật chất là nền tảng hỗ trợ cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Đối với doanh nghiệp logistics, cơ sở vật chất bao gồm văn phòng làm việc, hệ thống công nghệ thông tin, trang thiết bị hỗ trợ và các nguồn lực liên quan đến vận tải.

Công ty hoạt động theo mô hình thuê ngoài, nên không sở hữu đội xe vận tải riêng. Điều này giúp giảm chi phí đầu tư ban đầu nhưng đồng thời cũng làm giảm khả năng kiểm soát trực tiếp đối với phương tiện vận chuyển.

Hệ thống công nghệ thông tin đóng vai trò ngày càng quan trọng trong việc quản lý hoạt động logistics. Việc ứng dụng các phần mềm quản lý đơn hàng, theo dõi vận chuyển và lưu trữ dữ liệu giúp nâng cao hiệu quả làm việc và giảm thiểu sai sót.

Các trang thiết bị hỗ trợ như máy tính, hệ thống mạng và phần mềm chuyên dụng góp phần nâng cao năng suất làm việc của nhân viên.

2.3.2 Nguồn nhân lực

Nguồn nhân lực là yếu tố quyết định đến chất lượng dịch vụ và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Trong lĩnh vực logistics, nhân sự không chỉ cần có kiến thức chuyên môn mà còn phải có kỹ năng xử lý tình huống, giao tiếp và làm việc dưới áp lực cao.

Đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics, bộ phận OPS đóng vai trò quan trọng trong việc điều phối và quản lý hoạt động vận tải. Năng lực của nhân viên OPS ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả vận hành và chất lượng dịch vụ.

Do đặc thù công việc yêu cầu cao và áp lực lớn, việc đào tạo và giữ chân nhân sự chất lượng là một thách thức đối với công ty. Vì vậy, công ty cần chú trọng đến việc đào tạo, nâng cao kỹ năng và tạo môi trường làm việc phù hợp để phát huy tối đa năng lực của nhân viên.

2.3.3 Tình hình hoạt động kinh doanh trong năm 2024 – 2025

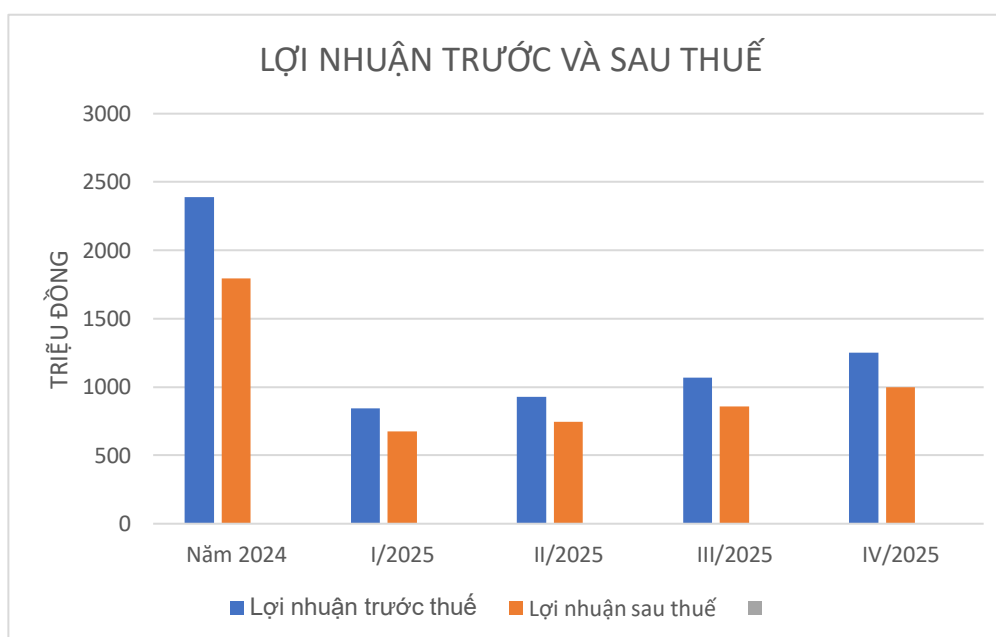
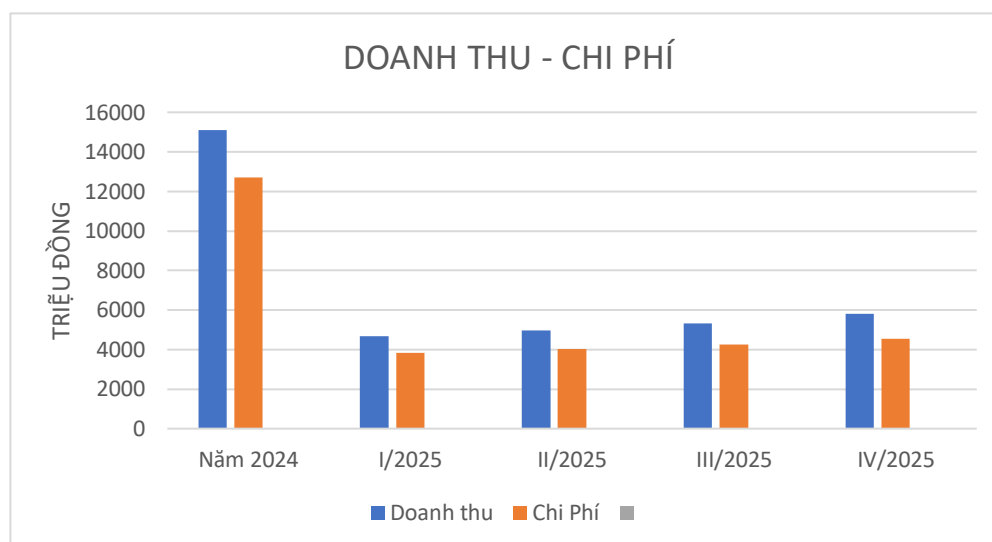
Do công ty được thành lập vào cuối năm 2023 nên số liệu nghiên cứu được tổng hợp cho cả năm 2024 và các quý của năm 2025. Mặc dù thời gian hoạt động chưa dài, nhưng qua các số liệu trên có thể nhận thấy công ty đã đạt được kết quả kinh doanh khả quan, đặc biệt là lợi nhuận duy trì ở mức tốt và có xu hướng tăng trưởng qua từng quý trong năm 2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp đang từng bước ổn định hoạt động và nâng cao hiệu quả kinh doanh.

- Doanh thu năm 2024 đạt 15.095 triệu đồng.
- Doanh thu Quý I/2025 đạt 4.680 triệu đồng.
- Doanh thu Quý II/2025 đạt 4.950 triệu đồng.
- Doanh thu Quý III/2025 đạt 5.320 triệu đồng.
- Doanh thu Quý IV/2025 đạt 5.800 triệu đồng.

Chỉ tiêu	Năm 2024	I/2025	II/2025	III/2025	IV/2025
Doanh thu	15.095	4.680	4.950	5.320	5.800
Chi phí	12.704,1	3.837,6	4.020	4.250	4.550
Lợi nhuận trước thuế	2.390,9	842,4	930	1.070	1.250
Lợi nhuận sau thuế	1.793,175	673,92	744	856	1.000

Bảng kết quả kinh doanh của Công ty TNHH DK Trading & Logistics trong năm 2025

Đơn vị tính: Triệu đồng
(Nguồn: Phòng Tài chính, Kế toán)



Mặc dù mới được thành lập vào cuối năm 2023, Công ty TNHH DK Trading & Logistics đã đạt được những kết quả kinh doanh tích cực ngay trong năm đầu tiên hoạt động và tiếp tục duy trì đà tăng trưởng trong năm 2025. Khi xem xét số liệu tổng hợp năm 2024 và các quý của năm 2025, có thể thấy doanh nghiệp đang phát triển theo hướng ổn định, với quy mô hoạt động ngày càng được mở rộng và hiệu quả kinh doanh từng bước được cải thiện.

Về doanh thu, năm 2024 công ty đạt tổng doanh thu 15.095 triệu đồng, phản ánh mức độ tăng trưởng tốt trong năm đầu vận hành. Bước sang năm 2025, doanh thu tiếp tục duy trì xu hướng tăng qua từng quý, từ 4.680 triệu đồng ở Quý I lên 5.800 triệu đồng vào Quý IV/2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp không chỉ giữ được khách hàng hiện

tại mà còn có khả năng mở rộng thị trường, gia tăng sản lượng dịch vụ một cách hiệu quả và liên tục.

Chi phí trong năm 2024 đạt 12.704,1 triệu đồng, và tiếp tục tăng trong năm 2025 theo quy mô hoạt động, từ 3.837,6 triệu đồng (Quý I/2025) lên 4.550 triệu đồng (Quý IV/2025). Tuy nhiên, mức tăng chi phí vẫn được kiểm soát hợp lý và có xu hướng tăng chậm hơn so với doanh thu. Điều này phản ánh việc doanh nghiệp đã có những cải thiện trong công tác quản lý chi phí, tối ưu hóa quy trình vận hành và sử dụng nguồn lực hiệu quả hơn.

Lợi nhuận là điểm nổi bật trong giai đoạn này. Tổng lợi nhuận trước thuế năm 2024 đạt 2.390,9 triệu đồng, tạo nền tảng tốt cho năm tiếp theo. Sang năm 2025, lợi nhuận trước thuế tăng đều qua từng quý, từ 842,4 triệu đồng (Quý I) lên 1.250 triệu đồng (Quý IV), cho thấy khả năng sinh lời ngày càng được cải thiện rõ rệt. Tương tự, lợi nhuận sau thuế năm 2024 đạt 1.793,175 triệu đồng và tiếp tục tăng trưởng mạnh trong năm 2025, từ 673,92 triệu đồng lên 1.000 triệu đồng qua các quý. Điều này khẳng định doanh nghiệp không chỉ tăng trưởng về doanh thu mà còn nâng cao chất lượng lợi nhuận.

Tổng thể, kết quả kinh doanh từ năm 2024 đến hết năm 2025 cho thấy Công ty TNHH DK Trading & Logistics đang phát triển đúng định hướng, với sự tăng trưởng đồng đều về doanh thu, kiểm soát tốt chi phí và cải thiện rõ rệt về khả năng sinh lời. Đây là nền tảng quan trọng để doanh nghiệp tiếp tục mở rộng quy mô và nâng cao năng lực cạnh tranh trong những năm tiếp theo.

2.4 Hoạt động vận tải container tại khu vực miền Nam của công ty

2.4.1 Các tuyến vận tải chính

Hoạt động vận tải đường bộ của công ty tại khu vực miền Nam chủ yếu tập trung vào việc vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển, kho bãi và các khu công nghiệp trong nội địa. Các tuyến vận chuyển phổ biến kết nối từ cảng đến các khu vực trọng điểm như TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai và các tỉnh lân cận.

Đây là những địa bàn có mật độ doanh nghiệp sản xuất và xuất nhập khẩu cao, kéo theo nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ luôn ở mức lớn và liên tục. Vì vậy, các tuyến vận tải này có tần suất khai thác dày đặc, đòi hỏi doanh nghiệp phải có năng lực điều phối phương tiện linh hoạt, tối ưu lộ trình và phản ứng nhanh với các biến động thực tế như tình trạng giao thông hay thời gian giao nhận.

Việc tổ chức và quản lý hiệu quả hoạt động vận tải đường bộ không chỉ giúp đảm bảo tiến độ giao hàng, mà còn góp phần giảm chi phí vận hành, nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng cường năng lực cạnh tranh của công ty trên thị trường.

2.4.2 Cơ cấu sản lượng và chủng loại hàng hóa nguyên container (FCL)

Hoạt động vận chuyển hàng nguyên container (FCL) tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics chủ yếu phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu nội địa và quốc tế của các doanh nghiệp sản xuất, thương mại và xuất nhập khẩu. Trong quá trình hoạt động, sản lượng vận chuyển của công ty có xu hướng tăng trưởng ổn định nhờ nhu cầu thuê ngoài dịch vụ logistics ngày càng gia tăng và sự mở rộng mạng lưới khách hàng của doanh nghiệp.

Về cơ cấu sản lượng, các tuyến vận chuyển container của công ty tập trung chủ yếu tại các khu vực cảng biển và khu công nghiệp lớn như Đà Nẵng, Chu Lai, TP. Hồ Chí Minh và Hải Phòng. Sản lượng vận chuyển chủ yếu bao gồm container 20 feet và container 40 feet, trong đó container 40 feet chiếm tỷ trọng cao hơn do phù hợp với nhu cầu vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn của khách hàng doanh nghiệp.

Về chủng loại hàng hóa, DK Trading & Logistics hiện đang thực hiện vận chuyển nhiều nhóm hàng khác nhau, bao gồm hàng tiêu dùng, nguyên vật liệu sản xuất, hàng nội thất, thiết bị máy móc, hàng may mặc và một số mặt hàng xuất khẩu khác. Phần lớn hàng hóa được vận chuyển là hàng khô thông thường (Dry Container), không yêu cầu điều kiện bảo quản đặc biệt. Ngoài ra, công ty cũng tiếp nhận một số lô hàng có yêu cầu riêng về thời gian giao nhận hoặc quy cách đóng hàng nhằm đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng.

Cơ cấu hàng hóa vận chuyển tương đối đa dạng giúp công ty hạn chế sự phụ thuộc vào một nhóm khách hàng hoặc một ngành hàng cụ thể, từ đó nâng cao tính ổn định trong hoạt động kinh doanh. Đồng thời, việc tập trung vào vận chuyển hàng nguyên container (FCL) cũng giúp doanh nghiệp tối ưu hiệu quả khai thác phương tiện, giảm chi phí xử lý hàng hóa và nâng cao hiệu quả phối hợp với các nhà vận tải thuê ngoài trong chuỗi cung ứng logistics.

2.4.3 Các đối tác vận tải của công ty

Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển đa dạng của khách hàng, công ty hiện đang hợp tác với nhiều đối tác vận tải khác nhau, bao gồm các doanh nghiệp vận tải chuyên nghiệp cũng như các đơn vị sở hữu phương tiện vận tải độc lập. Việc xây dựng mạng lưới đối tác đa dạng giúp công ty chủ động hơn trong công tác điều phối phương tiện, đặc biệt vào các giai đoạn cao điểm hoặc khi phát sinh nhu cầu vận chuyển đột xuất.

Hiện nay, một số đối tác vận tải tiêu biểu đang hợp tác với công ty bao gồm: Công ty cổ phần Vận Tải Quốc Tế Hoà Phát, Công ty TNHH MTV Khởi An Phú, Công ty TNHH Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải THP, Công ty TNHH MTV Logistics Viettel, cùng nhiều đơn vị vận tải khác có năng lực đáp ứng tốt yêu cầu khai thác container đường bộ.

Việc hợp tác với nhiều nhà vận tải mang lại lợi thế về tính linh hoạt trong khai thác phương tiện, tối ưu chi phí và đảm bảo khả năng đáp ứng tiến độ giao nhận hàng hóa. Tuy nhiên, điều này cũng đặt ra yêu cầu cao trong công tác quản lý, giám sát và kiểm soát chất lượng dịch vụ thuê ngoài.

Do đó, công ty ưu tiên duy trì quan hệ hợp tác lâu dài với các đối tác có uy tín, năng lực vận tải ổn định, đội ngũ tài xế có kinh nghiệm và khả năng đáp ứng tốt các yêu cầu về thời gian giao nhận, an toàn hàng hóa cũng như tác phong làm việc chuyên nghiệp. Bên cạnh đó, công ty cũng thường xuyên thực hiện đánh giá định kỳ đối với các nhà vận tải dựa trên các tiêu chí như mức độ đúng giờ, chất lượng phục vụ, tình trạng phương tiện và khả năng xử lý sự cố nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container (FCL).

2.4.4 Thực trạng mạng lưới đối tác và nhà thầu phụ vận tải hiện tại

Hiện nay, mạng lưới đối tác và nhà thầu phụ vận tải của Công ty TNHH DK Trading & Logistics được xây dựng theo hướng linh hoạt nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng nguyên container (FCL) ngày càng đa dạng của khách hàng. Các đối tác vận tải của công ty chủ yếu hoạt động tại khu vực miền Nam và mở rộng ở các tuyến vận chuyển liên tỉnh như TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Chu Lai và các khu công nghiệp trọng điểm khác.

Mạng lưới nhà thầu phụ vận tải hiện bao gồm các doanh nghiệp vận tải container chuyên nghiệp, các chủ xe cá nhân và các đơn vị vận tải quy mô vừa và nhỏ có kinh nghiệm trong hoạt động vận chuyển hàng xuất nhập khẩu. Việc hợp tác với nhiều đối tác khác nhau giúp công ty chủ động hơn trong việc điều phối phương tiện, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm hoặc khi phát sinh nhu cầu vận chuyển đột xuất từ khách hàng.

Trong quá trình hoạt động, DK Trading & Logistics duy trì mối quan hệ hợp tác tương đối ổn định với một số nhà cung cấp dịch vụ vận tải quen thuộc nhằm đảm bảo tính liên tục trong vận hành và hạn chế rủi ro phát sinh trong quá trình giao nhận container. Các đối tác có năng lực vận chuyển tốt, phản hồi nhanh và đảm bảo đúng tiến độ thường được công ty ưu tiên hợp tác lâu dài. Đồng thời, công ty cũng thường xuyên

trao đổi thông tin với các nhà cung cấp dịch vụ vận tải thông qua điện thoại, Zalo và hệ thống quản lý vận tải để hỗ trợ điều phối phương tiện và cập nhật tiến độ giao hàng.

Bên cạnh những lợi thế về tính linh hoạt, mạng lưới thuê ngoài hiện tại vẫn tồn tại một số khó khăn nhất định như sự chênh lệch về chất lượng dịch vụ giữa các nhà cung cấp dịch vụ vận tải, tình trạng thiếu phương tiện vào mùa cao điểm hoặc biến động giá cước vận tải theo thị trường. Ngoài ra, do phần lớn phương tiện thuộc sở hữu của các đối tác bên ngoài nên công ty vẫn gặp hạn chế trong việc kiểm soát đồng bộ quy trình vận hành và chất lượng dịch vụ vận tải.

Tuy nhiên, việc duy trì mạng lưới đối tác đa dạng vẫn giúp DK Trading & Logistics tối ưu nguồn lực, giảm áp lực đầu tư phương tiện cố định và nâng cao khả năng đáp ứng nhu cầu vận chuyển của khách hàng trong điều kiện thị trường logistics có tính biến động cao hiện nay.

2.5 Thực trạng hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics

Trong hoạt động kinh doanh của Công ty TNHH DK Trading & Logistics, thuê ngoài vận tải đường bộ đóng vai trò chủ đạo, đặc biệt đối với vận chuyển hàng nguyên container tại khu vực miền Nam. Do công ty không trực tiếp sở hữu đội xe vận tải mà chủ yếu hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ vận tải bên ngoài, toàn bộ hoạt động vận chuyển phụ thuộc vào khả năng điều phối, lựa chọn và quản lý các đối tác này.

Thực tế cho thấy, hoạt động thuê ngoài mang lại sự linh hoạt và giảm áp lực đầu tư ban đầu cho doanh nghiệp, tuy nhiên cũng đặt ra nhiều thách thức trong công tác kiểm soát chất lượng dịch vụ và chi phí vận hành.

2.5.1 Quy trình thuê xe và điều phối vận tải

Quy trình thuê xe và điều phối vận tải tại công ty được thực hiện theo một chuỗi các bước tương đối rõ ràng, có sự phối hợp giữa bộ phận kinh doanh và bộ phận vận hành (OPS).



Hình 4. Sơ đồ Quy trình thuê xe và điều phối vận tải

Khi hoàn tất vận chuyển, công ty tiến hành thu thập chứng từ, đối soát với nhà cung cấp dịch vụ vận tải và thực hiện thanh toán. Quy trình này đã được chuẩn hóa nhưng vẫn phụ thuộc vào kinh nghiệm và khả năng xử lý tình huống của nhân viên OPS.

2.5.2 Phương thức lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải

Quy trình đánh giá và lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải hàng nguyên container (FCL) tại Công ty DK Trading & Logistics hiện đang được vận hành một cách linh hoạt, xoay quanh ba nhóm tiêu chí trọng tâm sau:

Tối ưu hóa chi phí: Trong bối cảnh ngành logistics dịch vụ đối mặt với áp lực cạnh tranh gay gắt về biên lợi nhuận, giá cước vận chuyển luôn là yếu tố tiên quyết. Công ty ưu tiên lựa chọn các đối tác có chính sách giá hợp lý và ổn định nhằm tối ưu hóa tổng chi phí dịch vụ, từ đó duy trì lợi thế cạnh tranh về giá cho khách hàng chủ hàng.

Năng lực vận tải và độ tin cậy (Reliability): Tiêu chí này được xem xét dựa trên quy mô đội xe, khả năng điều động phương tiện chuyên dụng phù hợp với đặc thù hàng container, và mức độ am hiểu địa bàn giao nhận tại khu vực trọng điểm miền Nam. Thực tế cho thấy, công ty có xu hướng thiết lập cơ chế ưu tiên đối với các đối tác truyền thống (Preferred Partners) – những đơn vị đã có lịch sử hợp tác lâu năm và chứng minh được độ an toàn cao trong vận hành.

Khả năng thích ứng và phản hồi (Responsiveness): Do đặc thù các tuyến vận tải container đường bộ thường phát sinh nhiều biến động (kẹt bãi, chậm trễ thủ tục hải quan,

thay đổi kế hoạch đóng hàng), công ty đặt yêu cầu cao vào năng lực tương tác thời gian thực, tinh thần trách nhiệm và tính linh hoạt của nhà cung cấp dịch vụ vận tải trong việc xử lý các tình huống khẩn cấp.

Hạn chế tồn tại:

Phương thức phối hợp đa tiêu chí trên giúp doanh nghiệp ứng phó nhanh chóng với các biến động thị trường, nhưng công tác chấm điểm và ra quyết định lựa chọn hiện nay vẫn mang tính chất định tính dựa trên kinh nghiệm thực tế của nhân viên điều phối, thay vì dựa trên hệ thống dữ liệu định lượng.

2.5.3 Quy trình giám sát, quản lý hành trình và xử lý sự cố phát sinh

Trong hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL), công tác giám sát hành trình và xử lý sự cố phát sinh đóng vai trò quan trọng nhằm đảm bảo tiến độ giao hàng, hạn chế rủi ro và nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng. Tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics, quy trình giám sát và quản lý hành trình được thực hiện thông qua sự phối hợp giữa bộ phận điều vận của công ty với các nhà thầu phụ vận tải và tài xế trong suốt quá trình vận chuyển.

Sau khi phương tiện được điều động nhận hàng, bộ phận điều vận sẽ tiến hành theo dõi lộ trình vận chuyển thông qua hệ thống GPS, TMS kết hợp với việc liên hệ trực tiếp với tài xế hoặc điều hành nhà cung cấp dịch vụ vận tải bằng điện thoại và Zalo. Các thông tin như thời gian lấy hàng, thời gian ra vào cảng, vị trí phương tiện và tiến độ giao hàng được cập nhật thường xuyên nhằm hỗ trợ công ty kiểm soát quá trình vận chuyển và kịp thời phản hồi cho khách hàng khi cần thiết.

Trong quá trình vận chuyển, nếu phát sinh các sự cố như ùn tắc giao thông, chậm tiến độ giao hàng, hư hỏng phương tiện, sai lệch chứng từ hoặc thay đổi lịch nhận container từ phía khách hàng, tài xế hoặc nhà cung cấp dịch vụ vận tải sẽ chủ động thông báo cho bộ phận điều vận của công ty để phối hợp xử lý. Tùy theo mức độ của sự cố, công ty sẽ tiến hành điều chỉnh lịch trình vận chuyển, hỗ trợ đổi phương tiện hoặc trao đổi trực tiếp với khách hàng nhằm thống nhất phương án xử lý phù hợp.

Đối với các trường hợp phát sinh ảnh hưởng lớn đến tiến độ giao nhận, bộ phận điều vận sẽ ưu tiên cập nhật thông tin nhanh chóng cho khách hàng nhằm hạn chế tình trạng gián đoạn chuỗi cung ứng và giảm thiểu các chi phí phát sinh liên quan. Sau khi hoàn thành đơn hàng, công ty cũng tiến hành tổng hợp thông tin vận chuyển và đánh giá

quá trình thực hiện của nhà cung cấp dịch vụ vận tải để phục vụ cho công tác quản lý và lựa chọn đối tác vận tải trong những lần hợp tác tiếp theo.

2.5.4 Phân tích cấu trúc chi phí thuê ngoài và hiệu quả tài chính

Trong hoạt động vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL), chi phí thuê ngoài vận tải chiếm tỷ trọng lớn trong tổng chi phí hoạt động của Công ty TNHH DK Trading & Logistics.

Hiện nay, chi phí thuê ngoài vận tải của công ty chủ yếu bao gồm các khoản như chi phí nhiên liệu, phí cầu đường, phí nâng hạ container tại cảng hoặc kho bãi, phụ phí phát sinh trong quá trình vận chuyển và các khoản chi liên quan đến điều phối vận tải. Trong đó, chi phí thuê phương tiện và chi phí nhiên liệu thường chiếm tỷ trọng lớn nhất do chịu ảnh hưởng trực tiếp từ biến động giá thị trường và khoảng cách vận chuyển.

Bên cạnh các chi phí trực tiếp, công ty còn phát sinh một số chi phí gián tiếp như chi phí quản lý điều vận, chi phí xử lý sự cố giao hàng, chi phí lưu container hoặc lưu bãi trong trường hợp phát sinh chậm trễ. Các khoản chi phí này tuy không chiếm tỷ trọng quá lớn nhưng có thể ảnh hưởng đáng kể đến hiệu quả tài chính nếu không được kiểm soát tốt trong quá trình vận hành.

Việc sử dụng hình thức thuê ngoài vận tải giúp DK Trading & Logistics giảm áp lực đầu tư phương tiện vận tải cố định, hạn chế chi phí bảo trì, sửa chữa và quản lý đội xe riêng. Đồng thời, mô hình này cũng giúp doanh nghiệp linh hoạt hơn trong việc mở rộng hoặc điều chỉnh năng lực vận chuyển tùy theo nhu cầu thực tế của khách hàng và biến động của thị trường logistics.

Tuy nhiên, do phụ thuộc vào các nhà thầu phụ vận tải bên ngoài nên công ty vẫn chịu ảnh hưởng từ sự biến động giá cước vận tải, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm hoặc khi thị trường có biến động về giá nhiên liệu. Ngoài ra, nếu công tác điều phối chưa tối ưu hoặc phát sinh tình trạng xe chờ, giao hàng chậm và container lưu bãi kéo dài thì chi phí vận hành có thể tăng lên đáng kể, ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận của doanh nghiệp.

Xét về hiệu quả tài chính, hoạt động thuê ngoài vận tải hiện vẫn mang lại lợi ích đáng kể cho DK Trading & Logistics nhờ giúp doanh nghiệp tối ưu nguồn vốn đầu tư và tập trung nguồn lực vào hoạt động điều phối, chăm sóc khách hàng và phát triển dịch vụ logistics. Theo quan điểm của lý thuyết TCE (Transaction Cost Economics), hình thức thuê ngoài giúp doanh nghiệp giảm chi phí sở hữu tài sản cố định và nâng cao tính linh

hoạt trong vận hành. Đồng thời, theo lý thuyết RBV (Resource-Based View), việc tập trung vào năng lực quản lý và điều phối vận tải thay vì đầu tư đội xe lớn giúp doanh nghiệp sử dụng nguồn lực hiệu quả hơn và nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường logistics hiện nay.

2.5.5 Thực trạng ứng dụng công nghệ và chia sẻ thông tin với nhà cung cấp dịch vụ vận tải

Trong hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL), việc ứng dụng công nghệ và khả năng chia sẻ thông tin giữa doanh nghiệp với các nhà thầu phụ vận tải đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả điều phối và chất lượng dịch vụ khách hàng. Hiện tại, Công ty TNHH DK Trading & Logistics đã ứng dụng hệ thống quản lý vận tải (Transportation Management System – TMS) kết hợp với công nghệ định vị GPS nhằm hỗ trợ quản lý và theo dõi hoạt động vận chuyển container.

Thông qua hệ thống GPS, công ty có thể theo dõi vị trí phương tiện, kiểm soát tiến độ giao hàng và hỗ trợ xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình vận chuyển. Đồng thời, hệ thống TMS hỗ trợ công tác điều phối xe, quản lý thông tin đơn hàng và cập nhật tiến độ vận tải, góp phần nâng cao khả năng kiểm soát hoạt động thuê ngoài vận tải của doanh nghiệp.

Bên cạnh việc ứng dụng công nghệ, DK Trading & Logistics vẫn duy trì hình thức trao đổi thủ công thông qua điện thoại, Zalo và liên hệ trực tiếp với tài xế hoặc điều hành nhà cung cấp dịch vụ vận tải để cập nhật tình trạng thực tế của lô hàng, thời gian giao nhận cũng như các vấn đề phát sinh trên tuyến vận chuyển. Các chứng từ tác nghiệp như lệnh giao hàng, hình ảnh container, phiếu EIR hoặc xác nhận giao nhận cũng thường được gửi nhanh qua Zalo nhằm đảm bảo tính linh hoạt và kịp thời trong quá trình phối hợp vận hành.

Đối với hoạt động Track & Trace đơn hàng, công ty hiện kết hợp giữa dữ liệu theo dõi từ GPS và thông tin cập nhật trực tiếp từ tài xế hoặc nhà cung cấp dịch vụ vận tải để phản hồi cho khách hàng về tiến độ giao hàng. Nhờ đó, DK Trading & Logistics có thể hỗ trợ khách hàng theo dõi tình trạng vận chuyển tương đối kịp thời, đồng thời nâng cao khả năng xử lý khi phát sinh chậm trễ hoặc thay đổi lịch trình giao nhận.

Từ góc độ lý thuyết TCE (Transaction Cost Economics), việc ứng dụng TMS và GPS giúp doanh nghiệp giảm chi phí giám sát, hạn chế rủi ro thông tin bất cân xứng và nâng cao hiệu quả phối hợp với các nhà thầu phụ vận tải. Đồng thời, theo quan điểm

RBV (Resource-Based View), năng lực ứng dụng công nghệ và quản trị dữ liệu vận tải được xem là nguồn lực hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và cải thiện chất lượng dịch vụ logistics trong bối cảnh chuyển đổi số và phát triển logistics xanh hiện nay.

2.5.6 Thực trạng kiểm soát các tiêu chí “Logistics xanh” trong chuỗi vận tải thuê ngoài.

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng chú trọng đến phát triển bền vững và giảm thiểu tác động môi trường, việc kiểm soát các tiêu chí “logistics xanh” trong hoạt động thuê ngoài vận tải đang trở thành một trong những yếu tố quan trọng đối với doanh nghiệp logistics. Đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics, hoạt động thuê ngoài vận tải hiện nay chủ yếu tập trung vào các tiêu chí như giá cước, khả năng đáp ứng phương tiện, thời gian giao hàng và mức độ uy tín của nhà cung cấp dịch vụ vận tải. Các tiêu chí liên quan đến logistics xanh tuy đã được nhận thức ở mức nhất định nhưng vẫn chưa trở thành yêu cầu kiểm soát trọng tâm trong quá trình lựa chọn và đánh giá nhà thầu phụ vận tải.

Hiện tại, công ty chưa xây dựng bộ tiêu chí riêng nhằm đánh giá mức độ thân thiện môi trường của các nhà cung cấp dịch vụ vận tải đối tác. Việc kiểm tra tiêu chuẩn khí thải của phương tiện vận tải như Euro 4 hoặc Euro 5 chưa được thực hiện thường xuyên và chưa trở thành điều kiện bắt buộc trong quá trình hợp tác với các nhà vận tải thuê ngoài. Phần lớn các phương tiện được lựa chọn dựa trên khả năng đáp ứng nhanh nhu cầu vận chuyển và tối ưu chi phí cho từng lô hàng.

Bên cạnh đó, DK Trading & Logistics hiện cũng chưa có cơ chế theo dõi và kiểm soát cụ thể đối với tỷ lệ xe chạy rỗng (empty running) của các nhà cung cấp dịch vụ vận tải sau khi hoàn thành giao hàng. Hoạt động điều phối hiện chủ yếu tập trung vào việc đảm bảo tiến độ giao nhận container theo yêu cầu của khách hàng, trong khi các yếu tố tối ưu hóa hành trình nhằm giảm quãng đường chạy không tải hoặc tiết kiệm nhiên liệu vẫn chưa được quản lý một cách hệ thống.

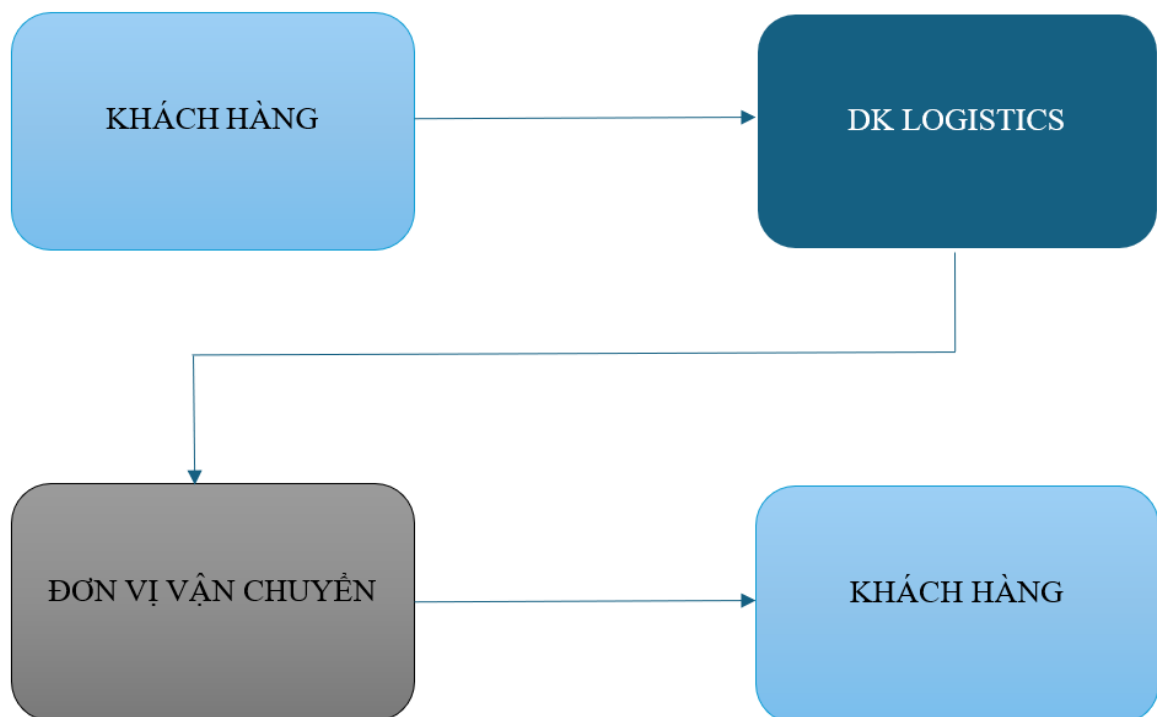
Tuy nhiên, trong thực tế vận hành, công ty vẫn có xu hướng ưu tiên hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ vận tải có phương tiện tương đối mới, khả năng phối hợp tốt và lịch trình vận chuyển ổn định nhằm hạn chế rủi ro kỹ thuật và giảm phát sinh chi phí vận hành. Điều này gián tiếp góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện và giảm thiểu

các tác động tiêu cực đến môi trường, mặc dù chưa được triển khai dưới dạng chính sách logistics xanh chính thức.

Theo quan điểm của logistics xanh, việc chưa kiểm soát chặt chẽ các tiêu chí môi trường trong hoạt động thuê ngoài vận tải có thể làm hạn chế khả năng tối ưu hóa chi phí nhiên liệu, giảm phát thải carbon và nâng cao hình ảnh doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng bền vững. Đồng thời, xét theo lý thuyết RBV (Resource-Based View), việc xây dựng năng lực quản lý logistics xanh và lựa chọn các đối tác vận tải đáp ứng tiêu chuẩn môi trường sẽ trở thành lợi thế cạnh tranh quan trọng của doanh nghiệp logistics trong dài hạn.

2.6 Nội dung quy trình vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ

2.6.1 Các thành phần tham gia vào hoạt động vận chuyển.



Hình 5. Sơ đồ quy trình vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL) theo mô hình Door-to-Door

2.6.2 Phân tích chi tiết các bước trong quy trình vận chuyển hàng hoá



Hình 6. Sơ đồ Quy trình vận tải container đường bộ từ kho

Bước 1: Tiếp nhận yêu cầu vận chuyển: Khách hàng có nhu cầu vận chuyển hàng hóa sẽ liên hệ với đơn vị giao hàng để nhận báo giá, nếu đồng ý sẽ tiến hành ký kết hợp đồng.

Là giai đoạn khởi đầu nhưng mang tính quyết định đối với toàn bộ chuỗi giao nhận container, thiết lập các điều kiện thương mại, kỹ thuật và pháp lý cho lô hàng.

Đầu tiên, khi khách hàng phát sinh nhu cầu vận chuyển, họ sẽ cung cấp các thông tin cơ bản như: loại hàng hóa, số lượng container (FCL), điểm đi – điểm đến, thời gian yêu cầu, điều kiện giao hàng (Incoterms), cũng như các yêu cầu đặc biệt (hàng nguy hiểm, hàng lạnh...). Trên cơ sở đó, đơn vị giao nhận tiến hành phân tích đặc tính lô hàng để lựa chọn phương án vận chuyển tối ưu (đường bộ, đường biển, đa phương thức...), đồng thời kiểm tra tính khả thi về năng lực vận tải, lịch tàu, và năng lực kho bãi.

Tiếp theo, DK Logistics sẽ xây dựng báo giá chi tiết, bao gồm cước vận chuyển chính, phụ phí (THC, phí nâng hạ, phí chứng từ...), và các chi phí phát sinh dự kiến. Việc báo giá không chỉ mang tính thương mại mà còn phản ánh năng lực cạnh tranh và khả năng kiểm soát chi phí của doanh nghiệp. Trong thực tế, sai sót ở bước này (báo giá thiếu hoặc không rõ ràng) có thể dẫn đến tranh chấp hoặc giảm lợi nhuận.

Khi khách hàng đồng ý với báo giá, hai bên sẽ tiến hành ký kết hợp đồng vận chuyển hoặc xác nhận booking. Đây là cơ sở pháp lý ràng buộc trách nhiệm giữa các bên, quy định rõ về quyền và nghĩa vụ, điều kiện giao nhận, điều khoản thanh toán, cũng như xử lý rủi ro (mất mát, chậm trễ, hư hỏng hàng hóa). Đồng thời, việc xác nhận booking cũng giúp đơn vị vận tải giữ chỗ (space) trên tàu hoặc phương tiện vận chuyển, đảm bảo tính liên tục của chuỗi logistics.

ADDRESS	Product				Stuffing date	Delivery date	Stuffing time	Kind of vehicle	Logistics Ver
		SOYTIDE	PREMIX	TRADING					
		ST55(KG)	NEXTIDE+GUTLUM	TTR/A.A					
CJ VINA BÌNH ĐỊNH	SOYTIDE55	30,000			11-May-26	12-May	8AM	Truck	DK LOG
CJ VINA BÌNH ĐỊNH	SOYTIDE55	30,000			13-May-26	14-May	8AM	Truck	DK LOG

Hình minh họa 1. Hình ảnh đặt đơn hàng

Khách hàng là Công ty CJ Feed gửi yêu cầu vận chuyển hàng hóa cho Công ty TNHH DK Trading & Logistics nhằm thực hiện vận chuyển hàng từ kho ra địa điểm nhận theo kế hoạch sản xuất và phân phối. Thông tin đơn hàng được khách hàng cung cấp bao gồm: địa điểm trả hàng tại CJ Vina Bình Định, tên sản phẩm là SOYTIDE55,

khối lượng mỗi lô hàng 30.000 kg, ngày đóng hàng, ngày giao hàng, thời gian đóng hàng và phương tiện vận chuyển.

Sau khi tiếp nhận yêu cầu, bộ phận vận hành của DK tiến hành kiểm tra thông tin đơn hàng, xác định thời gian giao nhận và xây dựng phương án vận chuyển phù hợp. Đồng thời, DK liên hệ với CÔNG TY TNHH THƯƠNG MẠI DỊCH VỤ VẬN TẢI THP để thuê phương tiện vận chuyển phục vụ cho lô hàng. Hai bên tiến hành trao đổi và thống nhất về thời gian điều xe, loại phương tiện, chi phí vận chuyển cũng như các yêu cầu liên quan đến quá trình giao nhận hàng hóa.

Bước 2: Nhận hàng từ người gửi: Đơn vị giao hàng sẽ nhận hàng từ người gửi và chuyển về kho chứa.

Sau khi hoàn tất bước ký kết hợp đồng, đơn vị giao nhận tiến hành nhận hàng từ người gửi theo kế hoạch đã thống nhất. Đây là bước quan trọng nhằm đảm bảo hàng hóa được tiếp nhận đúng số lượng, chất lượng và thời gian, tạo tiền đề cho các khâu vận chuyển tiếp theo.

Trước hết, DK Logistics sẽ bố trí phương tiện vận tải phù hợp (xe container, xe tải...) đến địa điểm của người gửi để thực hiện việc lấy hàng. Trong quá trình này, nhân viên giao nhận sẽ tiến hành kiểm tra sơ bộ tình trạng hàng hóa, đối chiếu với chứng từ (hóa đơn, phiếu xuất kho, ...) nhằm đảm bảo tính chính xác và hạn chế sai sót. Đối với hàng container nguyên (FCL), việc đóng hàng thường được thực hiện tại kho của người gửi dưới sự giám sát của các bên liên quan; còn đối với hàng lẻ (LCL), hàng sẽ được vận chuyển về kho tập kết (CFS) để tiến hành gom hàng.

Bước nhận hàng là hoạt động vận chuyển từ điểm A đến điểm B gồm việc kiểm tra, xác nhận và kiểm soát chất lượng hàng hóa. Nếu thực hiện không chặt chẽ, có thể phát sinh rủi ro như thiếu hụt, hư hỏng hoặc sai lệch thông tin, ảnh hưởng đến toàn bộ quá trình giao nhận container.



Hình minh họa 2. Hình xác nhận đơn hàng

Theo kế hoạch đã được xác nhận, CÔNG TY TNHH THƯƠNG MẠI DỊCH VỤ VẬN TÀI THP điều xe đến kho của CJ Feed theo thời gian quy định.

Khi phương tiện đến kho, tài xế thực hiện các thủ tục đăng ký ra vào kho theo quy định của khách hàng. Sau đó, tài xế phối hợp với nhân viên kho của CJ Feed để kiểm tra hàng hóa trước khi nhận hàng, bao gồm đối chiếu tên hàng, số lượng, tình trạng bao bì và các thông tin liên quan trên chứng từ giao nhận.

Việc kiểm tra này nhằm đảm bảo hàng hóa được giao đúng với nội dung mà DK đã tiếp nhận từ khách hàng, đồng thời hạn chế các sai sót hoặc tranh chấp phát sinh trong quá trình vận chuyển.

Bước 3: Sắp xếp hàng hóa vào container: Đơn vị vận chuyển tiến hành thực hiện một số thủ tục và giấy tờ theo quy định. Sau đó, hàng hóa sẽ được bốc xếp lên container tương ứng và vận chuyển đến điểm nhận.

Đối với hàng nguyên container (FCL), bước sắp xếp hàng hóa vào container là một khâu mang tính kỹ thuật cao, ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn hàng hóa và hiệu quả vận chuyển. Sau khi hàng đã được tập kết đầy đủ, đơn vị vận chuyển sẽ tiến hành chuẩn bị các thủ tục, chứng từ cần thiết như lệnh cấp container rỗng, phiếu đóng hàng (packing list), cũng như các giấy tờ liên quan theo quy định.

Tiếp theo, container rỗng sẽ được điều động đến kho của người gửi hoặc bãi đóng hàng. Trước khi tiến hành đóng hàng, container cần được kiểm tra kỹ về tình trạng kỹ thuật (vỏ container, sàn, cửa, độ kín...) nhằm đảm bảo không ảnh hưởng đến chất lượng hàng hóa trong quá trình vận chuyển. Sau đó, hàng hóa sẽ được bốc xếp vào container theo nguyên tắc như: phân bổ trọng lượng hợp lý, sắp xếp theo thứ tự dỡ hàng, chèn lót và gia cố chắc chắn để tránh xô dịch, đổ vỡ.

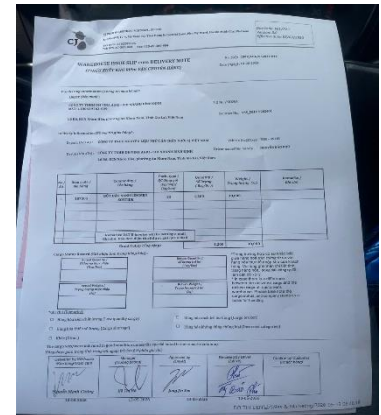
Sau khi hoàn tất việc đóng hàng, container sẽ được niêm phong bằng seal và ghi nhận số seal trên chứng từ để đảm bảo tính nguyên vẹn trong suốt quá trình vận chuyển. Cuối cùng, container được vận chuyển đến cảng hoặc điểm nhận theo kế hoạch đã định.



Hình minh họa 3



Hình minh họa 4



Hình minh họa 5

Sau khi hoàn tất thủ tục nhận hàng, hàng hóa được tiến hành bốc xếp lên xe dưới sự giám sát của thủ kho và tài xế.

Quá trình sắp xếp hàng hóa được thực hiện theo đúng quy trình kỹ thuật nhằm đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển. Đối với lô hàng SOYTIDE55 có trọng lượng lớn, việc phân bổ hàng hóa trên xe cần được bố trí hợp lý nhằm đảm bảo tải trọng phương tiện và hạn chế tình trạng xô dịch hàng hóa khi xe di chuyển.

Sau khi hoàn tất đóng hàng, các bên tiến hành xác nhận số lượng thực tế, thời gian xuất kho và tình trạng hàng hóa trước khi xe rời kho để vận chuyển đến địa điểm nhận hàng theo yêu cầu của DK Trading & Logistics.

Bước 4: Bốc dỡ hàng hóa tại địa điểm nhận hàng: Sau khi đến địa điểm xếp dỡ hoặc nhận hàng, đơn vị vận chuyển sẽ xếp dỡ hàng xuống, đồng thời kiểm tra tình trạng hàng hóa.

Bước bốc dỡ hàng hóa tại địa điểm nhận là khâu cuối cùng trong quá trình vận chuyển container, có vai trò quan trọng trong việc hoàn tất nghĩa vụ giao hàng và xác nhận chất lượng thực tế của lô hàng. Sau khi container được vận chuyển đến địa điểm nhận (kho người nhận, bãi container hoặc cảng đích), đơn vị vận chuyển sẽ tiến hành các thủ tục cần thiết để giao hàng theo đúng kế hoạch.

Trước khi mở container, bên nhận hàng thường sẽ kiểm tra tình trạng bên ngoài của container và niêm phong (seal). Việc đối chiếu số seal với chứng từ là bước quan trọng nhằm đảm bảo container không bị can thiệp trong quá trình vận chuyển. Nếu phát hiện dấu hiệu bất thường như seal bị rách, container móp méo hoặc có dấu hiệu mở trước đó, cần lập biên bản ngay để làm cơ sở xử lý trách nhiệm.

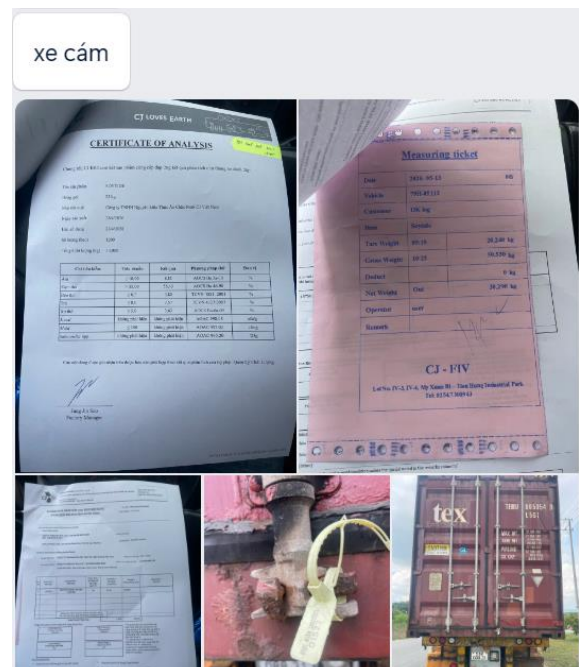
Tiếp theo, quá trình dỡ hàng sẽ được thực hiện. Đối với hàng FCL, việc dỡ hàng thường diễn ra tại kho của người nhận. Trong quá trình này, hàng hóa được kiểm đếm,

đối chiếu với chứng từ (packing list, vận đơn...) và kiểm tra tình trạng thực tế nhằm phát hiện các vấn đề như thiếu hụt, hư hỏng hoặc sai lệch.

Sau khi hoàn tất việc dỡ hàng, hai bên sẽ tiến hành ký xác nhận biên bản giao nhận hoặc phiếu giao hàng. Đây là căn cứ pháp lý chứng minh việc hoàn thành nghĩa vụ giao hàng của đơn vị vận chuyển. Nếu có phát sinh tổn thất, các bên sẽ dựa trên biên bản và chứng từ liên quan để xử lý khiếu nại hoặc bồi thường.



Hình minh họa 6



Hình minh họa 7

Khi phương tiện đến địa điểm giao hàng, tài xế liên hệ với bộ phận kho của bên nhận để thực hiện thủ tục vào kho và tiến hành bốc dỡ hàng hóa theo hướng dẫn của nhân viên kho.

Trong quá trình dỡ hàng, bên nhận cùng tài xế tiến hành kiểm tra lại số lượng và tình trạng hàng hóa nhằm đảm bảo hàng hóa vẫn giữ nguyên hiện trạng như khi xuất kho. Đồng thời, các chứng từ liên quan cũng được đối chiếu để xác nhận tính chính xác của lô hàng được giao

Bước 5: Giao hàng đến người nhận: Chuyển đến kho hoặc địa chỉ của người nhận như cam kết ban đầu.

Bước giao hàng đến người nhận là giai đoạn hoàn tất của quy trình giao nhận container, thể hiện việc thực hiện đúng cam kết giữa các bên trong hợp đồng vận chuyển.

Sau khi container được vận chuyển đến điểm đích, đơn vị giao nhận sẽ tổ chức đưa hàng đến kho hoặc địa chỉ cụ thể của người nhận theo thỏa thuận ban đầu.

Tùy theo điều kiện giao hàng và yêu cầu của khách hàng, container có thể được giao nguyên tại kho người nhận hoặc vận chuyển đến bãi, sau đó tiến hành dỡ hàng. Trong quá trình giao hàng, đơn vị vận chuyển cần đảm bảo đúng thời gian, địa điểm và tình trạng hàng hóa như đã cam kết, đồng thời phối hợp với bên nhận để thực hiện các thủ tục bàn giao.

Khi hàng hóa được giao đến nơi, hai bên sẽ tiến hành kiểm tra, đối chiếu thông tin và ký xác nhận vào các chứng từ giao nhận như biên bản bàn giao, phiếu xuất kho hoặc vận đơn. Đây là cơ sở để xác nhận rằng nghĩa vụ giao hàng đã được hoàn thành. Trong trường hợp phát sinh vấn đề như chậm trễ, thiếu hụt hoặc hư hỏng, các bên sẽ căn cứ vào chứng từ và thỏa thuận trong hợp đồng để xử lý.

The image shows a shipping document with the following details:

- Shipper:** CÔNG TY TNHH THƯƠNG MẠI VÀ DỊCH VỤ THƯƠNG MẠI (DK TRADING & LOGISTICS)
- Consignee:** CÔNG TY TNHH THƯƠNG MẠI VÀ DỊCH VỤ THƯƠNG MẠI (DK TRADING & LOGISTICS)
- Cargo Description:** A table with columns for Item, Description, Quantity, and Unit. It lists 1 item: 10000 KG of goods.
- Signatures:** There are two signature lines. The first is signed by "Nguyễn Minh Cường" on 13/05/2024. The second is signed by "Đặng Văn Sơn" on 13/05/2024.
- DO THỊ LIÊN** / Sales & Marketing / 0026-05-13

Hình minh hoạ 8

The image shows three smaller images of the shipping document:

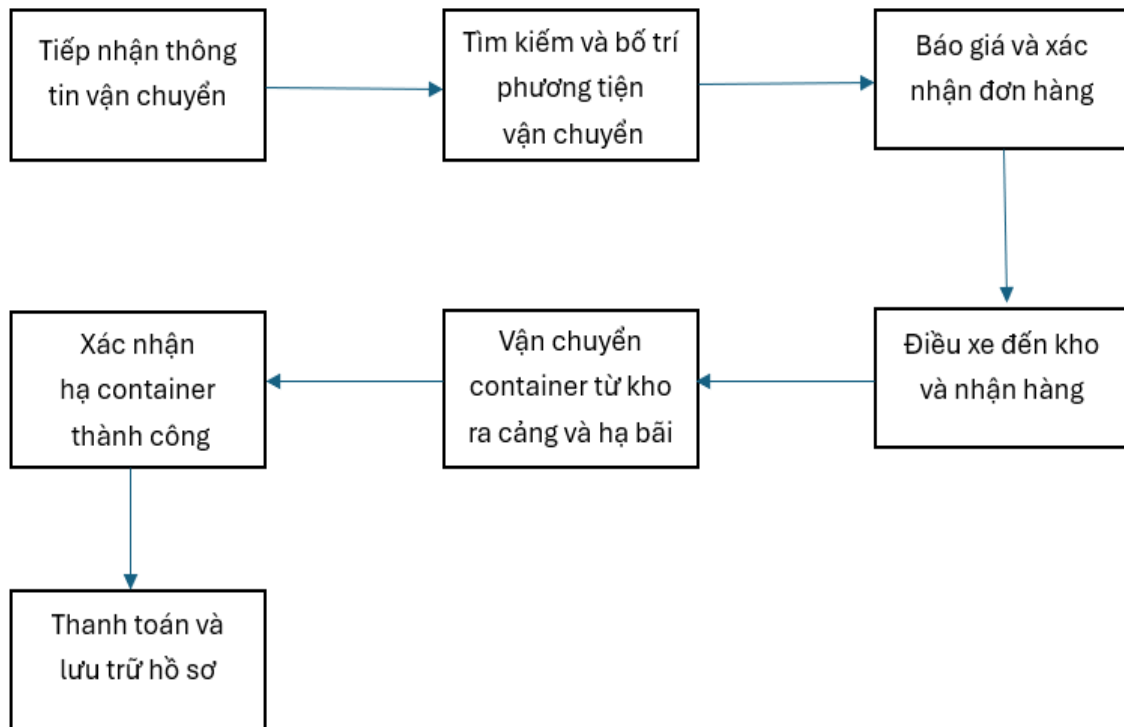
- Manifest:** A table with columns for Item, Description, Quantity, and Unit. It lists 1 item: 10000 KG of goods.
- Cargo Receipt:** A section with a table for cargo description and a section for signatures and dates.
- Signature:** A section with a signature line signed by "Đặng Văn Sơn" on 13/05/2024.

Hình minh hoạ 9

Sau khi hoàn tất việc bốc dỡ và kiểm tra hàng hóa, bên nhận tiến hành ký xác nhận vào phiếu giao hàng hoặc biên bản giao nhận. Điều này xác nhận rằng hàng hóa đã được giao đầy đủ, đúng chủng loại và đúng thời gian theo kế hoạch ban đầu.

Thông tin giao hàng sau đó được tài xế của CÔNG TY TNHH THƯƠNG MẠI DỊCH VỤ VẬN TẢI THP báo lại cho bộ phận vận hành của DK Trading & Logistics để cập nhật lên hệ thống quản lý nội bộ, phục vụ công tác lưu trữ chứng từ, đối soát chi phí và thanh toán giữa các bên liên quan.

2.6.3. Hoạt động vận chuyển hàng hoá từ kho ra hạ cảng tại cụm cảng miền Nam



Hình 7. Quy trình vận chuyển hàng nguyên container (FCL) từ kho ra hạ cảng

Bước 1: Tiếp nhận thông tin vận chuyển từ khách hàng

Quy trình bắt đầu khi bộ phận vận hành tiếp nhận yêu cầu vận chuyển hàng hóa từ kho khách hàng ra hạ tại cảng. Thông tin được tiếp nhận qua các kênh như email, điện thoại, Zalo hoặc hệ thống nội bộ.

Các thông tin cần thiết bao gồm:

- Loại hàng hóa (hàng khô, hàng lạnh, hàng nguy hiểm, ...)
- Số lượng container (FCL) hoặc khối lượng hàng
- Địa chỉ kho lấy hàng
- Cảng hạ container (cảng đích)
- Thời gian yêu cầu hạ bãi (cut-off time)
- Thông tin booking, hãng tàu, số container
- Các yêu cầu đặc biệt (niêm chì, nhiệt độ, thời gian đóng hàng, ...)

Sau khi tiếp nhận, bộ phận vận hành tiến hành kiểm tra tính chính xác của thông tin, đồng thời phân tích phương án vận chuyển: lựa chọn loại xe (đầu kéo, moóc phù hợp), tính toán thời gian chạy xe đảm bảo kịp giờ hạ bãi và tránh phát sinh chi phí lưu container.



Hình minh hoạ 10

Quy trình vận chuyển container từ kho khách hàng ra hạ tại cảng được bắt đầu khi bộ phận vận hành của Công ty TNHH DK Trading & Logistics tiếp nhận yêu cầu vận chuyển từ khách hàng thông qua ứng dụng Zalo kèm theo booking của hãng tàu. Theo nội dung trao đổi, khách hàng yêu cầu DK hỗ trợ đóng 02 container 40HC tại Công ty TNHH Uni-President Việt Nam tại Quảng Nam vào ngày 16/05/2026 nhằm đảm bảo kịp thời gian hạ cảng cho chuyến tàu có ETD ngày 18/05/2026.

Thông tin booking thể hiện lô hàng được vận chuyển bằng tàu VINAFCO chuyến V26 0976DH, tuyến vận chuyển Đà Nẵng – Hải Phòng, với số lượng 02 container 40HC. Đồng thời, khách hàng cũng cung cấp lệnh giao container rỗng của hãng tàu VINAFCO để DK chủ động triển khai kế hoạch vận chuyển.

Sau khi tiếp nhận đầy đủ thông tin, bộ phận vận hành tiến hành kiểm tra booking, thời gian cut-off, địa điểm lấy container rỗng, số lượng container và kế hoạch đóng hàng nhằm xây dựng phương án vận chuyển phù hợp. Việc tính toán thời gian vận chuyển được thực hiện cẩn thận nhằm đảm bảo container được hạ bãi đúng thời hạn quy định của hãng tàu, hạn chế tối đa nguy cơ phát sinh chi phí lưu container hoặc trễ chuyến tàu.

Bước 2: Tìm kiếm và bố trí phương tiện vận chuyển

Bộ phận vận hành tiến hành lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải hoặc điều phối phương tiện nội bộ phù hợp với kế hoạch vận chuyển:

- Có sẵn đầu kéo và moóc đúng loại container
- Đảm bảo đúng thời gian lấy hàng và hạ bãi
- Chi phí vận chuyển hợp lý

Sau khi lựa chọn được phương tiện phù hợp, công ty tiến hành xác nhận kế hoạch vận chuyển với nhà cung cấp dịch vụ vận tải, bao gồm thời gian đóng hàng, thời gian hạ cảng và các yêu cầu liên quan.



Hình minh hoạ 11

Kế hoạch vận chuyển đã được xác định, Công ty TNHH DK Trading & Logistics tiến hành liên hệ và bố trí phương tiện vận chuyển từ nhà cung cấp dịch vụ vận tải CÔNG TY TNHH MTV KHỞI AN PHÚ để phục vụ quá trình lấy container rỗng, đóng hàng và vận chuyển container ra cảng.

Quá trình lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải được thực hiện dựa trên nhiều tiêu chí như khả năng cung cấp đầu kéo và moóc phù hợp với container 40HC, năng lực đáp ứng thời gian điều xe theo kế hoạch, kinh nghiệm vận chuyển tuyến Quảng Nam – cảng Tiên Sa và mức độ phối hợp trong quá trình thực hiện vận chuyển.

Sau khi thống nhất phương án vận chuyển, DK tiến hành xác nhận kế hoạch điều xe với nhà cung cấp dịch vụ vận tải KHỞI AN PHÚ, bao gồm thời gian lấy container

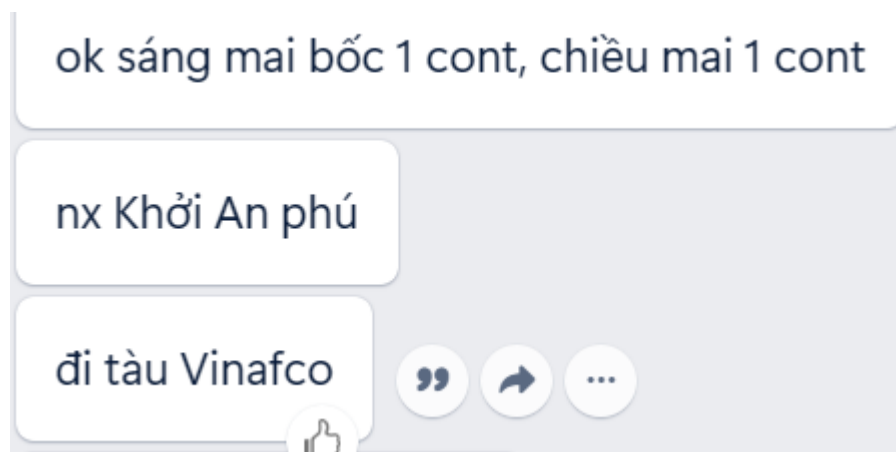
rỗng tại depot Chân Thập, thời gian đóng hàng tại kho khách hàng và thời gian dự kiến hạ container tại cảng Tiên Sa.

Bước 3: Báo giá và xác nhận đơn hàng

Bộ phận kinh doanh gửi báo giá vận chuyển cho khách hàng, bao gồm:

- Cước vận chuyển từ kho ra cảng
- Các phụ phí (nếu có): phí chờ, phí nâng hạ, phí quá giờ, ...
- Thời gian thực hiện

Sau khi khách hàng đồng ý, hai bên tiến hành xác nhận đơn hàng qua email hoặc booking confirmation. Đây là cơ sở để triển khai vận chuyển và xử lý các phát sinh sau này.



Hình minh họa 12

Sau khi hoàn thiện kế hoạch vận chuyển, bộ phận kinh doanh của DK Trading & Logistics tiến hành gửi báo giá dịch vụ cho khách hàng. Nội dung báo giá bao gồm cước vận chuyển container từ kho khách hàng đến cảng Tiên Sa, các khoản phụ phí phát sinh (nếu có) như phí chờ, phí nâng hạ container hoặc phí lưu bãi, cùng với thời gian thực hiện dịch vụ.

Sau khi khách hàng xác nhận đồng ý với báo giá và phương án vận chuyển, hai bên tiến hành xác nhận đơn hàng thông qua email, Zalo hoặc booking confirmation. Đây là căn cứ quan trọng để DK triển khai điều xe, lấy container rỗng và thực hiện các bước tiếp theo trong quy trình vận chuyển.

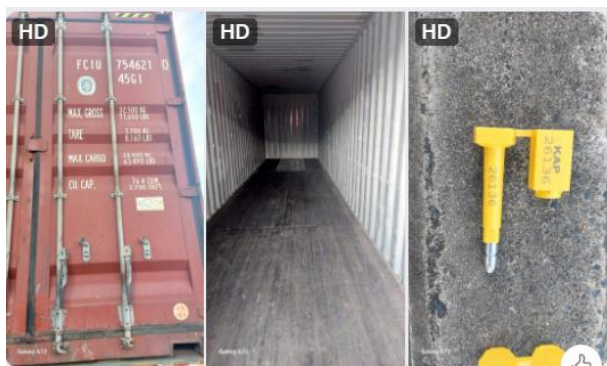
Bước 4: Điều xe đến kho và nhận hàng

Công ty bố trí xe đầu kéo đến kho khách hàng theo thời gian đã thống nhất. Trước đó, thông tin tài xế và phương tiện sẽ được gửi cho khách để đăng ký ra vào kho.

Tại điểm lấy hàng:

- Tài xế phối hợp với kho để đóng hàng vào container

- Kiểm tra tình trạng container (vỏ container, số container, độ kín, ...)
- Giám sát quá trình đóng hàng đảm bảo đúng quy cách
- Niêm phong (seal) container sau khi đóng hàng xong
- Hai bên tiến hành lập biên bản bàn giao container, ghi nhận tình trạng hàng hóa và container trước khi vận chuyển.



Hình minh họa 13. Cont seal xe1



Hình minh họa 14. Cont seal xe2

Theo kế hoạch đã được xác nhận, DK điều phương tiện của CÔNG TY TNHH MTV KHỎI AN PHÚ đến depot Chân Thật để nhận container rỗng theo lệnh cấp container của hãng tàu VINAFCO. Sau khi hoàn tất thủ tục nhận container rỗng, phương tiện được điều động đến kho của Công ty TNHH Uni-President Việt Nam tại Quảng Nam để tiến hành đóng hàng.

Tại kho khách hàng, tài xế phối hợp với bộ phận kho để kiểm tra tình trạng container trước khi đóng hàng, bao gồm kiểm tra vỏ container, số container, tình trạng vệ sinh, độ kín và khả năng đáp ứng yêu cầu vận chuyển hàng hóa. Công tác kiểm tra container được thực hiện cẩn thận nhằm hạn chế các rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển và đảm bảo phù hợp với quy định của hãng tàu.

Sau khi hoàn tất kiểm tra, hàng hóa được tiến hành bốc xếp vào container dưới sự giám sát của thủ kho và tài xế. Quá trình đóng hàng được thực hiện đúng quy trình kỹ thuật nhằm đảm bảo phân bổ tải trọng hợp lý và hạn chế tình trạng xô dịch hàng hóa trong quá trình vận chuyển. Sau khi hoàn tất đóng hàng, container được niêm phong seal và hai bên tiến hành xác nhận tình trạng hàng hóa cũng như thời gian hoàn tất đóng hàng trước khi xe rời kho.

Bước 5: Vận chuyển container từ kho ra cảng và hạ bãi

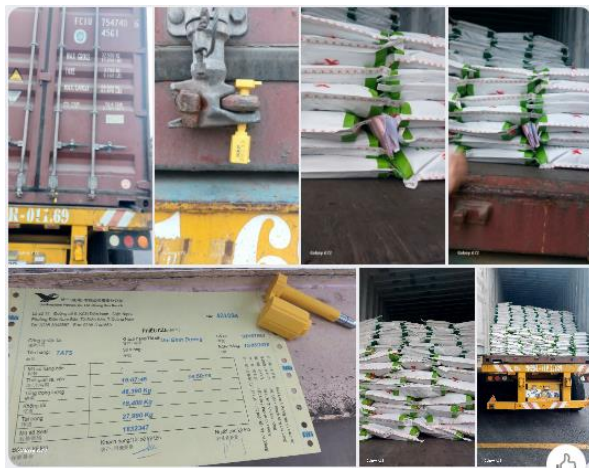
Sau khi hoàn tất đóng hàng, xe tiến hành vận chuyển container từ kho khách hàng ra cảng theo lộ trình đã lên kế hoạch.

Trong quá trình vận chuyển:

- Bộ phận vận hành theo dõi lộ trình xe liên tục
- Cập nhật tình trạng vận chuyển cho khách hàng
- Xử lý kịp thời các sự cố như kẹt xe, trễ giờ, thay đổi lịch tàu, ...

Khi đến cảng:

- Tài xế làm thủ tục vào cổng
- Hạ container tại bãi theo hướng dẫn của cảng
- Đảm bảo container được hạ đúng thời gian cut-off của hãng tàu



Hình minh họa 15. Lên hàng xong



Hình minh họa 16. Lên hàng xong

Sau khi hoàn tất công tác đóng hàng, phương tiện tiến hành vận chuyển container từ kho khách hàng tại Quảng Nam đến cảng Tiên Sa theo lộ trình đã được lên kế hoạch từ trước. Trong suốt quá trình vận chuyển, bộ phận vận hành của DK Trading & Logistics thực hiện theo dõi lộ trình xe liên tục nhằm đảm bảo container được hạ cảng đúng tiến độ theo yêu cầu của hãng tàu.

Đồng thời, DK thường xuyên cập nhật tình trạng vận chuyển cho khách hàng và phối hợp xử lý kịp thời các tình huống phát sinh như ùn tắc giao thông, thay đổi lịch tàu hoặc các vấn đề liên quan đến thủ tục hạ bãi.

Khi phương tiện đến cảng Tiên Sa, tài xế thực hiện các thủ tục vào cổng, hạ container tại bãi theo hướng dẫn của cảng và hoàn tất các thủ tục giao nhận container. Việc hạ container được thực hiện trước thời gian cut-off nhằm đảm bảo lô hàng đủ điều kiện xếp lên tàu VINAFCO chuyến V26 0976DH ETD ngày 18/05/2026.

Bước 6: Xác nhận hạ container thành công

Sau khi container được hạ tại cảng:

- Tài xế nhận phiếu EIR (Equipment Interchange Receipt) hoặc xác nhận hạ bãi
- Gửi lại chứng từ cho bộ phận vận hành

Bộ phận vận hành kiểm tra và xác nhận với khách hàng rằng container đã được hạ bãi thành công, đúng thời gian và đúng quy định của hãng tàu.



Hình minh họa 17. Hạ cont 1



Hình minh họa 17. Hạ cont 2

Sau khi container được hạ bãi thành công tại cảng Tiên Sa, tài xế nhận phiếu EIR (Equipment Interchange Receipt) hoặc chứng từ xác nhận hạ bãi từ phía cảng và gửi lại cho bộ phận vận hành của DK Trading & Logistics.

Bộ phận vận hành tiến hành kiểm tra các thông tin trên chứng từ như số container, thời gian hạ bãi, tình trạng container và đối chiếu với booking của hãng tàu nhằm đảm bảo tính chính xác của lô hàng. Sau đó, DK thông báo lại cho khách hàng về tình trạng hạ bãi thành công của container, xác nhận lô hàng đã đủ điều kiện để xếp lên tàu theo kế hoạch.

Bước 7: Thanh toán và lưu trữ hồ sơ

Sau khi hoàn tất vận chuyển cont ra hạ cảng:

- Công ty lập bảng kê chi phí và gửi khách hàng xác nhận
- Xuất hóa đơn theo thỏa thuận trong hợp đồng
- Theo dõi và thu hồi công nợ đúng hạn

Đối với nhà cung cấp dịch vụ vận tải:

- Thanh toán chi phí vận chuyển theo thỏa thuận gồm toàn bộ hồ sơ liên quan như:
 - Lệnh vận chuyển
 - Biên bản giao nhận
 - Phiếu EIR

2.6.4 Đánh giá quy trình vận chuyển hàng nguyên container (FCL) tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics

a. Ưu điểm của quy trình

Quy trình vận chuyển hàng nguyên container (FCL) từ kho khách hàng ra hạ tại cảng của Công ty TNHH DK Trading & Logistics được xây dựng tương đối đầy đủ, logic và phù hợp với đặc điểm hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hiện nay. Các bước nghiệp vụ được phân chia rõ ràng từ khâu tiếp nhận thông tin, bố trí phương tiện, đóng hàng, vận chuyển đến xác nhận hạ bãi và thanh toán, góp phần giúp doanh nghiệp dễ dàng kiểm soát tiến độ vận chuyển cũng như phối hợp hiệu quả với các bên liên quan.

Bên cạnh đó, công tác tiếp nhận và xử lý thông tin vận chuyển được thực hiện khá chặt chẽ. Bộ phận vận hành tiến hành kiểm tra booking, thời gian cut-off, số lượng container, địa điểm lấy hàng và các yêu cầu đặc biệt trước khi triển khai vận chuyển. Điều này giúp doanh nghiệp chủ động xây dựng phương án vận tải phù hợp, hạn chế nguy cơ phát sinh chi phí lưu container hoặc trễ chuyển tàu.

Ngoài ra, DK Trading & Logistics có sự linh hoạt trong hoạt động thuê ngoài vận tải thông qua việc lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải dựa trên nhiều tiêu chí như khả năng đáp ứng phương tiện, thời gian điều xe, kinh nghiệm vận chuyển và mức độ phối hợp trong quá trình thực hiện. Điều này giúp doanh nghiệp tối ưu nguồn lực, giảm áp lực đầu tư phương tiện và nâng cao hiệu quả khai thác vận tải.

Công tác kiểm tra container và giám sát đóng hàng cũng được thực hiện tương đối cẩn thận. Container được kiểm tra về tình trạng vỏ, độ kín, vệ sinh và khả năng đáp ứng yêu cầu hàng hóa trước khi đóng hàng. Đồng thời, quá trình bốc xếp hàng hóa có sự phối hợp giữa tài xế và bộ phận kho nhằm đảm bảo phân bổ tải trọng hợp lý, hạn chế tình trạng xô dịch hoặc hư hỏng hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Trong quá trình vận chuyển, bộ phận vận hành thường xuyên theo dõi lộ trình phương tiện, cập nhật tình trạng vận chuyển cho khách hàng và xử lý kịp thời các tình huống phát sinh như ùn tắc giao thông hoặc thay đổi lịch tàu. Điều này góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng tính minh bạch thông tin và cải thiện mức độ hài lòng của khách hàng.

Ngoài ra, hồ sơ và chứng từ vận chuyển được lưu trữ tương đối đầy đủ thông qua các chứng từ như phiếu EIR, biên bản giao nhận, lệnh vận chuyển và hóa đơn thanh toán. Đây là cơ sở quan trọng phục vụ công tác đối soát, thanh toán, quản lý công nợ và xử lý khiếu nại khi phát sinh.

b. Hạn chế của quy trình

Bên cạnh những ưu điểm đạt được, quy trình vận chuyển hàng nguyên container (FCL) tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics vẫn còn tồn tại một số hạn chế nhất định cần được cải thiện.

Hoạt động tiếp nhận và trao đổi thông tin vận chuyển hiện nay vẫn phụ thuộc nhiều vào các phương thức thủ công như Zalo, điện thoại và email. Điều này có thể dẫn đến tình trạng thất lạc thông tin, sai sót dữ liệu hoặc khó khăn trong việc kiểm soát và truy xuất lịch sử trao đổi khi phát sinh sự cố.

Doanh nghiệp hiện phụ thuộc khá lớn vào các nhà cung cấp dịch vụ vận tải bên ngoài do chưa sở hữu đội xe riêng. Trong những giai đoạn cao điểm hoặc khi thị trường thiếu phương tiện, doanh nghiệp có thể gặp khó khăn trong việc bố trí đầu kéo và moóc phù hợp, từ đó ảnh hưởng đến tiến độ vận chuyển cũng như chi phí khai thác.

Bên cạnh đó, quy trình hiện chưa xây dựng hệ thống đánh giá hiệu quả hoạt động của các nhà cung cấp dịch vụ vận tải một cách cụ thể và định lượng. Các tiêu chí như tỷ lệ giao hàng đúng thời gian, mức độ phối hợp xử lý sự cố hay chất lượng phục vụ chưa được theo dõi bằng hệ thống KPI rõ ràng, gây khó khăn cho việc kiểm soát chất lượng dịch vụ thuê ngoài trong dài hạn.

Hoạt động theo dõi lộ trình vận chuyển vẫn chủ yếu phụ thuộc vào việc cập nhật thông tin từ tài xế và bộ phận vận hành, trong khi chưa ứng dụng mạnh mẽ các công nghệ quản lý vận tải như hệ thống GPS hoặc phần mềm quản lý vận tải (TMS). Điều này làm giảm khả năng giám sát phương tiện theo thời gian thực và hạn chế tính chủ động trong việc xử lý các rủi ro phát sinh.

Ngoài ra, quy trình chưa xây dựng phương án dự phòng cụ thể cho các tình huống như ùn tắc giao thông kéo dài, hỏng xe, thay đổi lịch tàu hoặc thiếu container rỗng. Việc xử lý sự cố hiện nay chủ yếu mang tính linh hoạt theo tình huống thực tế, do đó doanh nghiệp có thể gặp khó khăn khi phát sinh các sự cố ngoài kế hoạch.

Cuối cùng, công tác số hóa chứng từ và lưu trữ dữ liệu vẫn còn hạn chế. Nhiều chứng từ vận tải hiện vẫn được xử lý dưới dạng giấy tờ hoặc trao đổi qua các ứng dụng nhắn tin, dẫn đến khó khăn trong việc tra cứu, đối soát và quản lý dữ liệu vận hành trong dài hạn.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2 tập trung phân tích thực trạng hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container (FCL) tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics. Nội dung chương được triển khai thành hai phần chính nhằm làm rõ bối cảnh hoạt động của doanh nghiệp cũng như thực trạng áp dụng mô hình thuê ngoài trong hoạt động vận tải container hiện nay.

Phần đầu của chương đã giới thiệu tổng quan về Công ty TNHH DK Trading & Logistics, bao gồm quá trình hình thành và phát triển, cơ cấu tổ chức, lĩnh vực hoạt động kinh doanh và định hướng phát triển của doanh nghiệp. Thông qua đó, khóa luận đã làm rõ vai trò của công ty trong hoạt động logistics và vận tải container, đặc biệt là vai trò của bộ phận điều vận (OPS) trong việc phối hợp với các nhà cung cấp dịch vụ vận tải nhằm tổ chức và kiểm soát quá trình vận chuyển hàng hóa.

Phần tiếp theo đi sâu phân tích thực trạng hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container tại doanh nghiệp. Kết quả phân tích cho thấy mô hình thuê ngoài mang lại nhiều lợi ích cho công ty như giúp giảm áp lực đầu tư phương tiện vận tải, tối ưu chi phí vận hành, nâng cao tính linh hoạt trong điều phối phương tiện và mở rộng khả năng phục vụ khách hàng. Đồng thời, việc hợp tác với các nhà vận tải bên ngoài còn giúp doanh nghiệp tận dụng được nguồn lực sẵn có trên thị trường và nâng cao hiệu quả khai thác vận tải.

Bên cạnh những ưu điểm đạt được, hoạt động thuê ngoài vận tải tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics vẫn còn tồn tại một số hạn chế như phụ thuộc nhiều vào các nhà cung cấp dịch vụ vận tải thuê ngoài, khó kiểm soát chất lượng dịch vụ vận tải, tình trạng biến động giá cước, thiếu tính đồng bộ trong quá trình phối hợp và còn hạn chế trong công tác ứng dụng công nghệ quản lý vận tải. Ngoài ra, việc lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải hiện nay phần lớn vẫn dựa trên kinh nghiệm thực tế, chưa có hệ thống tiêu chuẩn đánh giá cụ thể và chưa xây dựng được cơ sở dữ liệu quản lý nhà vận tải một cách hoàn chỉnh.

Những tồn tại trên xuất phát từ nhiều nguyên nhân như quy trình quản lý chưa được chuẩn hóa hoàn toàn, hệ thống công nghệ hỗ trợ còn hạn chế, công tác kiểm soát thông tin và giám sát vận tải chưa đồng bộ, đồng thời doanh nghiệp vẫn chịu ảnh hưởng lớn từ biến động của thị trường vận tải container hiện nay.

Từ những phân tích thực tiễn trên, chương 2 đã làm rõ được những vấn đề trọng tâm trong hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics. Đây sẽ là cơ sở quan trọng để đề xuất các giải pháp hoàn thiện hoạt động thuê ngoài vận tải theo hướng chuyên nghiệp, hiệu quả và phát triển bền vững trong chương tiếp theo.

CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN HOẠT ĐỘNG THUÊ NGOÀI VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ ĐỐI VỚI HÀNG NGUYÊN CONTAINER TẠI CÔNG TY TNHH DK TRADING & LOGISTICS

3.1 Định hướng phát triển của công ty

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển mạnh mẽ, việc xác định định hướng phát triển rõ ràng là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững. Đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics, định hướng phát triển cần bám sát xu hướng chung của ngành đồng thời phù hợp với nguồn lực và mục tiêu chiến lược của doanh nghiệp.

3.1.1 Định hướng phát triển ngành logistics

Trong những năm gần đây, ngành logistics tại Việt Nam đang có tốc độ tăng trưởng nhanh, đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy hoạt động thương mại và xuất nhập khẩu. Đặc biệt, khu vực miền Nam tiếp tục là trung tâm logistics lớn của cả nước nhờ hệ thống cảng biển phát triển, mạng lưới giao thông ngày càng hoàn thiện và sự tập trung của nhiều khu công nghiệp.

Xu hướng chuyển đổi số trong logistics ngày càng trở nên rõ nét, với việc ứng dụng các công nghệ như hệ thống quản lý vận tải (TMS), định vị GPS, trí tuệ nhân tạo (AI) và dữ liệu lớn (Big Data) nhằm tối ưu hóa hoạt động và nâng cao hiệu quả vận hành.

Xu hướng thuê ngoài (outsourcing) tiếp tục phát triển mạnh khi các doanh nghiệp ngày càng tập trung vào hoạt động cốt lõi và giảm chi phí vận hành. Điều này tạo cơ hội cho các công ty logistics phát triển dịch vụ chuyên sâu và nâng cao chất lượng phục vụ.

Yêu cầu về tốc độ, độ chính xác và minh bạch trong vận chuyển ngày càng cao, buộc các doanh nghiệp phải nâng cấp hệ thống quản lý và cải thiện chất lượng dịch vụ.

Yếu tố phát triển bền vững và giảm thiểu tác động môi trường cũng dần trở thành tiêu chí quan trọng trong hoạt động logistics.

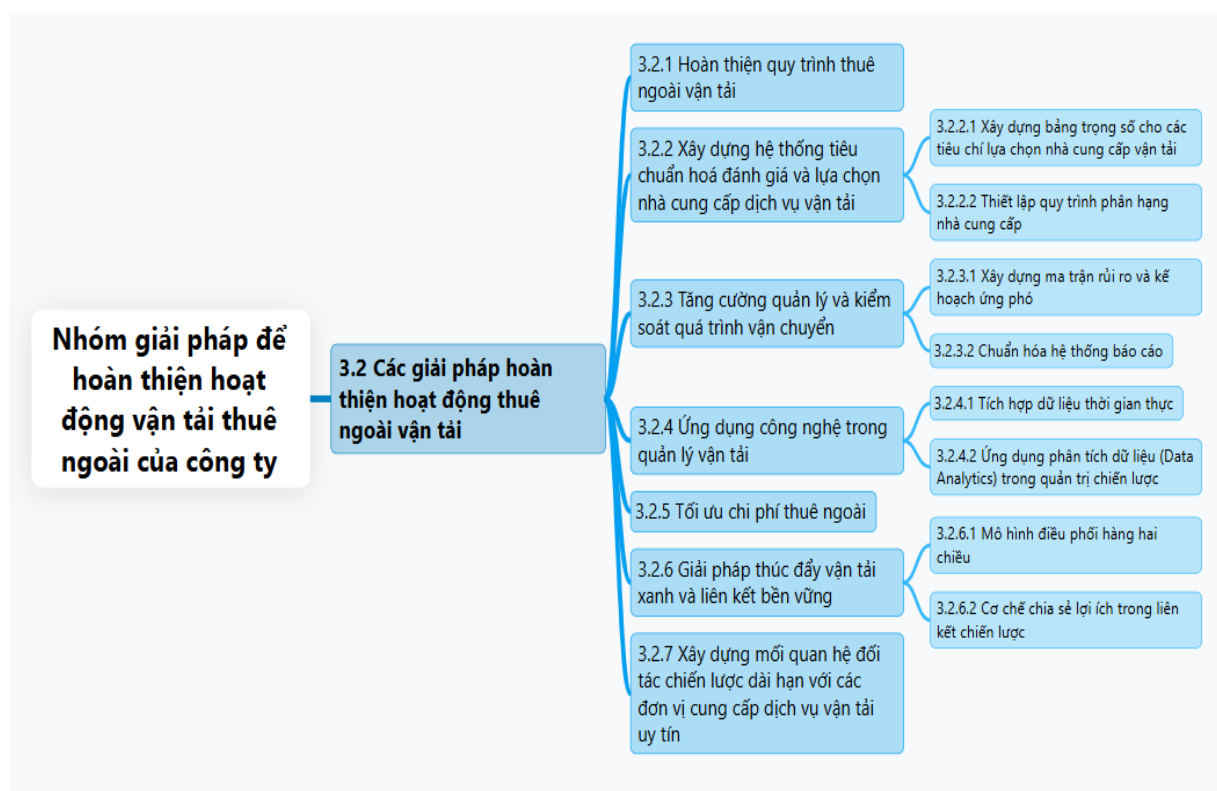
3.1.2 Định hướng phát triển của công ty

Trên cơ sở định hướng chung của ngành, Công ty TNHH DK Trading & Logistics cần xác định chiến lược phát triển phù hợp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh. Trước hết, công ty tiếp tục phát triển hoạt động vận tải đường bộ hàng nguyên container như một lĩnh vực cốt lõi, đồng thời mở rộng mạng lưới khách hàng và đối tác vận tải.

Công ty cần từng bước chuyên nghiệp hóa mô hình thuê ngoài vận tải, xây dựng hệ thống quản lý và giảm sự phụ thuộc vào yếu tố kinh nghiệm cá nhân. Việc nâng cao chất lượng dịch vụ, đảm bảo tiến độ và tối ưu chi phí là những mục tiêu trọng tâm.

Công ty cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải nhằm nâng cao khả năng kiểm soát và minh bạch thông tin. Đồng thời, xây dựng đội ngũ nhân sự có chuyên môn cao, đặc biệt là bộ phận OPS, để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của khách hàng.

3.2 Giải pháp hoàn thiện hoạt động thuê ngoài vận tải



Hình 8. Giải pháp hoàn thiện hoạt động thuê ngoài vận tải

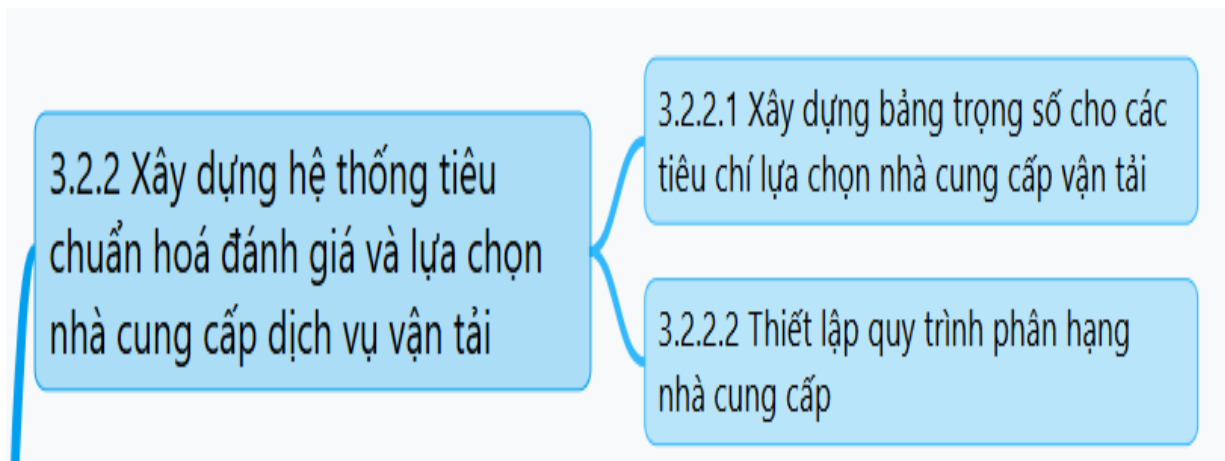
3.2.1 Hoàn thiện quy trình thuê ngoài vận tải

Công ty cần xây dựng và chuẩn hóa quy trình thuê ngoài vận tải theo hướng rõ ràng, khoa học và có tính hệ thống. Thiết lập các bước cụ thể từ tiếp nhận đơn hàng, lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải, điều phối vận tải, theo dõi thực hiện đến đánh giá sau vận chuyển.

Trong từng bước, cần quy định rõ trách nhiệm của từng bộ phận, đặc biệt là bộ phận OPS, nhằm tránh chồng chéo và nâng cao hiệu quả phối hợp.

Công ty cần bổ sung bước đánh giá sau mỗi đơn hàng nhằm thu thập dữ liệu và làm cơ sở cải tiến quy trình trong tương lai.

3.2.2 Xây dựng hệ thống tiêu chuẩn hoá đánh giá và lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải



Hình 9. Xây dựng hệ thống tiêu chuẩn hoá đánh giá và lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải

Để nâng cao hiệu quả hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL), Công ty TNHH DK Trading & Logistics cần xây dựng hệ thống tiêu chuẩn hóa trong việc đánh giá và lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải. Việc thiết lập các tiêu chí đánh giá rõ ràng không chỉ giúp doanh nghiệp kiểm soát chất lượng dịch vụ mà còn hạn chế các rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển và nâng cao tính ổn định của chuỗi cung ứng logistics.

Hiện nay, việc lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải của công ty chủ yếu dựa trên kinh nghiệm thực tế, mức giá cước và khả năng đáp ứng phương tiện trong từng thời điểm. Tuy nhiên, phương thức đánh giá này còn mang tính linh hoạt và chưa có hệ thống tiêu chuẩn cụ thể để đo lường chất lượng dịch vụ của các đối tác vận tải một cách toàn diện. Do đó, công ty cần xây dựng bộ tiêu chí đánh giá thống nhất nhằm hỗ trợ quá trình lựa chọn, theo dõi và duy trì hợp tác với các nhà thầu phụ vận tải.

Hệ thống tiêu chuẩn đánh giá có thể được xây dựng dựa trên các nhóm tiêu chí chính như: năng lực phương tiện vận tải, khả năng đáp ứng tiến độ giao hàng, mức độ ổn định về giá cước, kinh nghiệm vận chuyển container, khả năng phối hợp xử lý sự cố, mức độ ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải và uy tín trong quá trình hợp tác. Bên cạnh đó, công ty cũng cần bổ sung các tiêu chí liên quan đến logistics xanh như tiêu chuẩn khí thải phương tiện, khả năng tối ưu hành trình vận chuyển hoặc mức độ hạn chế xe chạy rỗng nhằm phù hợp với xu hướng phát triển bền vững của ngành logistics hiện nay.

Ngoài việc xây dựng tiêu chí lựa chọn ban đầu, DK Trading & Logistics cần triển khai cơ chế đánh giá định kỳ đối với các đối tác vận tải đang hợp tác. Công ty có thể áp dụng hình thức chấm điểm dựa trên các yếu tố như tỷ lệ giao hàng đúng hạn, mức độ phát sinh sự cố, khả năng phản hồi thông tin, chất lượng phối hợp vận hành và phản hồi từ khách hàng. Những nhà cung cấp dịch vụ vận tải có kết quả đánh giá tốt sẽ được ưu tiên hợp tác lâu dài, trong khi các đối tác không đáp ứng yêu cầu cần được nhắc nhở, cải thiện hoặc xem xét thay thế.

Bên cạnh đó, việc tiêu chuẩn hóa quy trình lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải còn giúp công ty nâng cao tính minh bạch trong hoạt động thuê ngoài, giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân của bộ phận điều vận và hỗ trợ xây dựng cơ sở dữ liệu nhà vận tải phục vụ cho công tác quản lý lâu dài. Đồng thời, đây cũng là cơ sở để doanh nghiệp tăng cường khả năng kiểm soát chi phí, chất lượng dịch vụ và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics.

3.2.2.1 Xây dựng bảng trọng số cho các tiêu chí lựa chọn nhà cung cấp vận tải

Trong hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container (FCL), việc lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải có vai trò quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng dịch vụ, chi phí vận hành và mức độ hài lòng của khách hàng. Do đó, doanh nghiệp cần xây dựng một hệ thống đánh giá mang tính tiêu chuẩn hóa nhằm đảm bảo quá trình lựa chọn đối tác được thực hiện một cách khách quan, khoa học và phù hợp với định hướng phát triển lâu dài của doanh nghiệp.

Thay vì chỉ đánh giá dựa trên yếu tố giá cước như phương thức truyền thống, Công ty TNHH DK Trading & Logistics cần áp dụng phương pháp đánh giá định lượng thông qua việc xây dựng bảng trọng số cho từng tiêu chí lựa chọn nhà cung cấp. Phương pháp này cho phép doanh nghiệp lượng hóa mức độ quan trọng của từng yếu tố, từ đó hỗ trợ quá trình so sánh và lựa chọn đối tác vận tải một cách hiệu quả hơn.

Căn cứ vào đặc điểm hoạt động vận tải FCL và nhu cầu thực tế của doanh nghiệp, các tiêu chí đánh giá nhà cung cấp như sau:

STT	Tiêu chí đánh giá	Nội dung đánh giá	Trọng số (%)
1	Giá cước vận chuyển	Mức độ cạnh tranh của giá cước, tính ổn định về chi phí và khả năng tối ưu ngân sách vận tải	30
2	Năng lực phương tiện	Số lượng phương tiện, tải trọng, tình trạng kỹ thuật và khả năng đáp ứng nhu cầu vận chuyển	25
3	Uy tín và mức độ đúng hạn	Tỷ lệ giao hàng đúng thời gian, mức độ an toàn hàng hóa và khả năng xử lý sự cố phát sinh	25
4	Công nghệ và hệ thống GPS	Khả năng theo dõi hành trình, cập nhật dữ liệu thời gian thực và kết nối thông tin vận tải	10
5	Tiêu chuẩn xanh	Mức độ đáp ứng các tiêu chí về bảo vệ môi trường, tiết kiệm nhiên liệu và giảm phát thải	10
	Tổng cộng		100

Trong hệ thống trên, tiêu chí “Giá cước vận chuyển” được phân bổ trọng số cao nhất với 30% do chi phí vận tải là yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Tuy nhiên, DK Trading & Logistics không nên chỉ tập trung vào giá thấp mà cần kết hợp đánh giá đồng thời với các yếu tố về chất lượng dịch vụ nhằm hạn chế các rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển.

Bên cạnh đó, tiêu chí “Năng lực phương tiện” và “Uy tín, mức độ đúng hạn” cùng chiếm tỷ trọng 25%, thể hiện mức độ ưu tiên cao đối với khả năng đáp ứng thực tế của nhà cung cấp. Trong hoạt động vận tải FCL, việc thiếu hụt phương tiện hoặc giao hàng chậm có thể gây ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận, làm phát sinh chi phí lưu container và ảnh hưởng đến uy tín của doanh nghiệp đối với khách hàng.

Ngoài các tiêu chí truyền thống, doanh nghiệp cũng cần chú trọng đến yếu tố công nghệ thông qua việc đánh giá khả năng ứng dụng GPS và hệ thống quản lý vận tải của nhà cung cấp. Việc tích hợp công nghệ giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng theo dõi hành trình container, cập nhật tình trạng giao hàng và xử lý nhanh các sự cố phát sinh trong quá trình vận chuyển.

Đồng thời, tiêu chí “Tiêu chuẩn xanh” được đưa vào hệ thống đánh giá nhằm phù hợp với xu hướng phát triển logistics bền vững trong giai đoạn hiện nay. Những nhà cung

cấp sử dụng phương tiện đạt tiêu chuẩn khí thải, tối ưu nhiên liệu hoặc có chính sách giảm thiểu tác động môi trường sẽ có lợi thế hơn trong quá trình hợp tác lâu dài.

Qua phương pháp đánh giá này, Công ty TNHH DK Trading & Logistics có thể nâng cao tính minh bạch trong quá trình lựa chọn nhà cung cấp, giảm sự phụ thuộc vào đánh giá cảm tính và xây dựng được mạng lưới đối tác vận tải ổn định, đáp ứng tốt yêu cầu vận hành trong dài hạn.

3.2.2.2. Thiết lập quy trình phân hạng nhà cung cấp

Bên cạnh việc xây dựng hệ thống tiêu chuẩn hóa đánh giá nhà cung cấp, Công ty TNHH DK Trading & Logistics cần thiết lập quy trình phân hạng nhà cung cấp nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và tối ưu hóa hoạt động điều phối vận tải. Việc phân hạng giúp doanh nghiệp xác định mức độ ưu tiên hợp tác đối với từng đối tác vận tải dựa trên năng lực thực tế, mức độ ổn định trong quá trình hợp tác và khả năng đáp ứng nhu cầu vận chuyển của doanh nghiệp.

Trong hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL), nhu cầu vận chuyển thường biến động theo mùa vụ, thời điểm cao điểm xuất nhập khẩu hoặc tình trạng thiếu hụt phương tiện trên thị trường. Nếu doanh nghiệp không xây dựng hệ thống phân loại đối tác rõ ràng, quá trình điều phối có thể gặp nhiều khó khăn như thiếu xe đột xuất, chi phí tăng cao hoặc phụ thuộc quá mức vào một số nhà cung cấp nhất định. Do đó, việc thiết lập mô hình phân hạng nhà cung cấp là cần thiết nhằm đảm bảo tính chủ động và ổn định trong hoạt động vận tải.

Nhóm nhà cung cấp	Đặc điểm	Hình thức hợp tác	Vai trò
Nhóm chiến lược	Nhà cung cấp có điểm đánh giá cao, năng lực ổn định, tỷ lệ giao hàng đúng hạn tốt và khả năng đáp ứng dài hạn	Ký kết hợp đồng dài hạn	Đối tác ưu tiên trong hoạt động vận tải thường xuyên
Nhóm thường xuyên	Nhà cung cấp có năng lực tương đối ổn định, đáp ứng tốt nhu cầu vận tải thông thường	Hợp tác theo từng giai đoạn hoặc từng đơn hàng	Hỗ trợ vận chuyển trong điều kiện hoạt động bình thường
Nhóm dự phòng	Nhà cung cấp có quy mô nhỏ hoặc hợp tác chưa thường xuyên nhưng có khả năng hỗ trợ linh hoạt	Thuê chuyển hoặc hợp tác ngắn hạn	Bổ sung phương tiện vào mùa cao điểm hoặc khi phát sinh nhu cầu đột xuất

Trong đó, nhóm nhà cung cấp chiến lược đóng vai trò quan trọng nhất trong hệ thống thuê ngoài vận tải của doanh nghiệp. Đây là các đối tác có mức độ tin cậy cao, sở hữu năng lực phương tiện ổn định, khả năng đáp ứng tốt và có lịch sử hợp tác hiệu quả với doanh nghiệp. Đối với nhóm này, DK Trading & Logistics nên ưu tiên ký kết hợp đồng dài hạn nhằm đảm bảo nguồn phương tiện ổn định, duy trì mức giá hợp lý và giảm thiểu rủi ro thiếu hụt xe trong các giai đoạn cao điểm.

Đối với nhóm nhà cung cấp thường xuyên, doanh nghiệp có thể duy trì hợp tác theo từng đơn hàng hoặc từng giai đoạn vận chuyển cụ thể. Nhóm này đóng vai trò hỗ trợ hoạt động vận tải hằng ngày, giúp doanh nghiệp tăng tính linh hoạt trong điều phối phương tiện và hạn chế sự phụ thuộc hoàn toàn vào nhóm chiến lược.

Trong khi đó, nhóm nhà cung cấp dự phòng có vai trò hỗ trợ trong các tình huống phát sinh đột xuất như nhu cầu vận tải tăng mạnh, thiếu xe cục bộ hoặc sự cố từ các đối tác chính. Mặc dù mức độ hợp tác không thường xuyên, doanh nghiệp vẫn cần duy trì danh sách đối tác dự phòng để đảm bảo khả năng phản ứng nhanh trước các biến động của thị trường vận tải.

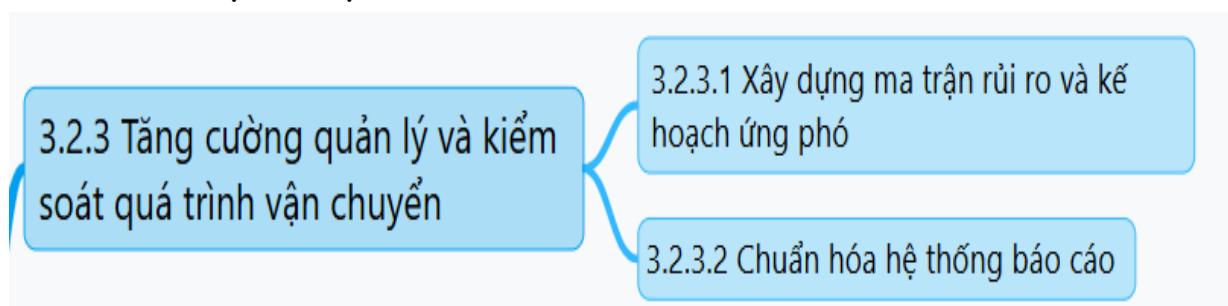
Bên cạnh việc phân hạng, doanh nghiệp cũng cần xây dựng cơ chế rà soát và cập nhật định kỳ kết quả đánh giá nhà cung cấp, chẳng hạn theo quý hoặc theo năm. Các đối tác có thể được nâng hoặc hạ hạng dựa trên hiệu quả hợp tác thực tế, mức độ đáp ứng dịch vụ và kết quả đánh giá KPI trong quá trình vận hành. Điều này giúp hệ thống phân hạng luôn phản ánh đúng năng lực thực tế của từng nhà cung cấp và tạo động lực để các đối tác nâng cao chất lượng dịch vụ.

3.2.3 Tăng cường quản lý và kiểm soát quá trình vận chuyển

Để giảm thiểu rủi ro và nâng cao chất lượng dịch vụ, công ty cần tăng cường công tác quản lý và kiểm soát quá trình vận chuyển.

Bộ phận OPS chủ động theo dõi tiến độ vận chuyển, thường xuyên cập nhật thông tin và phối hợp với nhà cung cấp dịch vụ vận tải để xử lý kịp thời các sự cố phát sinh. Đồng thời, thiết lập quy trình xử lý tình huống khẩn cấp nhằm giảm thiểu thiệt hại.

Việc kiểm tra và đối soát chứng từ cần được thực hiện đầy đủ và chính xác để đảm bảo tính minh bạch và hạn chế sai sót.



Hình 10. Tăng cường quản lý và kiểm soát quá trình vận chuyển

3.2.3.1. Xây dựng ma trận rủi ro và kế hoạch ứng phó

Trong hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container (FCL), quá trình vận hành thường chịu tác động bởi nhiều yếu tố khách quan như tình trạng ùn tắc cảng, sự cố phương tiện, biến động lịch tàu hoặc chậm trễ chứng từ. Những rủi ro này không chỉ ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận hàng hóa mà còn có thể làm phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi, ảnh hưởng đến uy tín và chất lượng dịch vụ của doanh nghiệp. Do đó, Công ty TNHH DK Trading & Logistics cần xây dựng ma trận rủi ro và kế hoạch ứng phó nhằm nâng cao khả năng kiểm soát và xử lý sự cố trong quá trình vận hành.

Việc xây dựng ma trận rủi ro giúp doanh nghiệp xác định các tình huống có khả năng xảy ra cao, đánh giá mức độ ảnh hưởng và thiết lập quy trình xử lý tương ứng cho từng trường hợp cụ thể. Thông qua đó, bộ phận vận hành (OPS) có thể chủ động phối hợp với nhà vận tải, khách hàng và các bên liên quan nhằm giảm thiểu thiệt hại phát sinh.

Rủi ro phát sinh	Nguyên nhân chủ yếu	Mức độ ảnh hưởng	Phương án ứng phó của bộ phận OPS
Kẹt cảng	Lượng xe ra vào cảng tăng cao, ùn tắc giao thông, thay đổi quy trình khai thác cảng	Chậm tiến độ lấy/trả container, phát sinh phí lưu bãi	Theo dõi tình trạng cảng theo thời gian thực; điều chỉnh lịch lấy container; ưu tiên điều phối xe vào khung giờ thấp điểm; thông báo sớm cho khách hàng và hãng tàu
Hỏng xe trên đường vận chuyển	Sự cố kỹ thuật, phương tiện xuống cấp hoặc tai nạn giao thông	Chậm giao hàng, nguy cơ ảnh hưởng chất lượng hàng hóa	Kích hoạt phương án xe thay thế; liên hệ đội cứu hộ hoặc nhà xe dự phòng; cập nhật tình trạng hàng hóa cho khách hàng liên tục
Chậm trễ chứng từ EIR	Hệ thống cảng lỗi, sai sót thông tin chứng từ hoặc chậm xác nhận từ hãng tàu	Không thể lấy/trả container đúng thời gian	Bộ phận OPS phối hợp với hãng tàu và cảng để kiểm tra thông tin; chuẩn bị hồ sơ dự phòng; ưu

			tiền xử lý điện tử nếu hệ thống hỗ trợ
Thiếu phương tiện vào mùa cao điểm	Nhu cầu vận chuyển tăng mạnh, thị trường thiếu đầu xe	Không đáp ứng tiến độ giao nhận	Kích hoạt danh sách nhà cung cấp dự phòng; ưu tiên đơn hàng quan trọng; điều phối lại kế hoạch giao hàng
Container bị lưu bãi hoặc lưu container	Giao hàng chậm, ùn tắc cảng hoặc sai lệch lịch tàu	Phát sinh chi phí ngoài kế hoạch	Theo dõi sát thời hạn free-time; phối hợp với khách hàng để đẩy nhanh tiến độ nhận hàng; đàm phán hỗ trợ chi phí với các bên liên quan
Sai lệch thông tin giao nhận	Sai booking, sai số container hoặc nhầm lẫn chứng từ	Gián đoạn quy trình giao nhận	Áp dụng quy trình kiểm tra chéo chứng từ; xác nhận thông tin trước khi điều xe; cập nhật dữ liệu tập trung trên hệ thống

Trong các trường hợp trên, bộ phận OPS giữ vai trò trung tâm trong việc tiếp nhận thông tin, đánh giá mức độ ảnh hưởng và triển khai phương án xử lý phù hợp. Để nâng cao hiệu quả ứng phó, doanh nghiệp cần xây dựng quy trình xử lý sự cố theo hướng tiêu chuẩn hóa, trong đó quy định rõ trách nhiệm của từng bộ phận và thời gian phản hồi đối với từng loại rủi ro.

Đối với trường hợp kẹt, bộ phận OPS cần chủ động cập nhật tình trạng giao thông và năng lực khai thác cảng thông qua hệ thống theo dõi nội bộ hoặc thông tin từ hãng tàu, tài xế và cảng. Khi phát hiện nguy cơ ùn tắc, doanh nghiệp cần nhanh chóng điều chỉnh kế hoạch lấy/trả container nhằm hạn chế phát sinh chi phí lưu bãi.

Đối với các sự cố hỏng xe trên đường, doanh nghiệp cần duy trì mạng lưới nhà vận tải dự phòng và thiết lập cơ chế hỗ trợ khẩn cấp để thay thế phương tiện trong thời gian ngắn nhất. Đồng thời, OPS phải thường xuyên cập nhật tiến độ xử lý cho khách hàng nhằm đảm bảo tính minh bạch và duy trì chất lượng dịch vụ.

Ngoài ra, DK Trading & Logistics cũng cần ứng dụng công nghệ vào quản trị rủi ro thông qua hệ thống GPS, phần mềm quản lý vận tải (TMS) và nền tảng theo dõi container theo thời gian thực. Điều này giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng phát hiện sớm rủi ro, rút ngắn thời gian phản ứng và tăng hiệu quả phối hợp giữa các bên liên quan.

3.2.3.2. Chuẩn hóa hệ thống báo cáo

Trong hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container (FCL), việc thiếu đồng bộ trong công tác báo cáo và cập nhật dữ liệu có thể dẫn đến nhiều hạn chế như khó kiểm soát tiến độ giao nhận, sai lệch chi phí vận tải, chậm phát hiện sự cố và gây khó khăn cho quá trình đối soát với nhà cung cấp. Vì vậy, Công ty TNHH DK Trading & Logistics cần xây dựng và chuẩn hóa hệ thống báo cáo vận hành nhằm nâng cao khả năng kiểm soát hoạt động vận tải, tăng tính minh bạch trong quản lý dữ liệu và hỗ trợ quá trình ra quyết định của doanh nghiệp.

Hệ thống báo cáo cần được xây dựng theo hướng thống nhất về biểu mẫu, thời gian cập nhật và nội dung thông tin giữa các bộ phận liên quan, đặc biệt là bộ phận OPS, kế toán và các nhà cung cấp vận tải. Việc chuẩn hóa này giúp doanh nghiệp giảm thiểu sai sót trong quá trình tổng hợp dữ liệu, đồng thời nâng cao hiệu quả phối hợp trong hoạt động điều phối và đối soát chi phí.

Loại báo cáo	Nội dung chính	Bộ phận thực hiện	Thời gian cập nhật
Báo cáo vận tải hàng ngày	Số lượng container vận chuyển, tình trạng giao nhận, tiến độ lấy/trả container, số chuyến hoàn thành	Bộ phận OPS	Cuối mỗi ngày
Báo cáo sự cố vận hành	Các trường hợp giao hàng chậm, hỏng xe, sai chứng từ, phát sinh lưu container/lưu bãi	Bộ phận OPS phối hợp nhà vận tải	Khi phát sinh sự cố
Báo cáo chi phí phát sinh	Phí lưu container, lưu bãi, phụ phí cầu đường, chi phí điều xe ngoài kế hoạch	Bộ phận kế toán và OPS	Tổng hợp hàng tuần
Báo cáo hiệu suất nhà cung cấp	Tỷ lệ giao hàng đúng hạn, mức độ đáp ứng phương tiện, số lượng sự cố phát sinh	Bộ phận quản lý vận tải	Hàng tuần hoặc hàng tháng

Báo cáo vận tải hằng ngày đóng vai trò quan trọng trong việc theo dõi tiến độ vận hành thực tế. Bộ phận OPS cần cập nhật đầy đủ tình trạng container, thời gian lấy/trả hàng, số lượng chuyển hoàn thành và các trường hợp phát sinh trong ngày nhằm đảm bảo khả năng kiểm soát liên tục đối với hoạt động vận tải.

Bên cạnh đó, báo cáo sự cố vận hành cần được lập ngay khi phát sinh các vấn đề như kẹt cảng, hỏng xe, chậm chứng từ hoặc giao hàng trễ. Việc ghi nhận đầy đủ nguyên nhân, mức độ ảnh hưởng và phương án xử lý giúp doanh nghiệp xây dựng cơ sở dữ liệu rủi ro phục vụ cho công tác đánh giá và cải thiện quy trình vận hành trong tương lai.

Đối với báo cáo chi phí phát sinh, doanh nghiệp cần đặc biệt chú trọng đến các khoản phụ phí ngoài kế hoạch như phí lưu container, lưu bãi hoặc chi phí điều xe khẩn cấp. Việc theo dõi riêng các khoản chi phí này giúp DK Trading & Logistics kiểm soát tốt ngân sách vận tải và hạn chế thất thoát trong quá trình đối soát với nhà cung cấp.

Doanh nghiệp cần xây dựng hệ thống đánh giá hiệu suất nhà cung cấp thông qua các chỉ số KPI cụ thể như tỷ lệ giao hàng đúng hạn, thời gian phản hồi sự cố, mức độ ổn định phương tiện và tỷ lệ phát sinh lỗi chứng từ. Các dữ liệu này không chỉ hỗ trợ công tác đánh giá nhà cung cấp mà còn là cơ sở để thực hiện phân hạng đối tác và tái ký kết hợp đồng trong dài hạn.

3.2.4 Ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải

Trong bối cảnh chuyển đổi số diễn ra mạnh mẽ trong ngành logistics, việc ứng dụng công nghệ vào hoạt động quản lý vận tải được xem là giải pháp quan trọng nhằm nâng cao hiệu quả điều hành, tối ưu chi phí và cải thiện chất lượng dịch vụ khách hàng. Đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics, việc đầu tư và phát triển các hệ thống công nghệ phù hợp sẽ góp phần nâng cao khả năng kiểm soát hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL).

Trước hết, công ty cần đẩy mạnh ứng dụng hệ thống quản lý vận tải (Transportation Management System – TMS) trong quá trình điều phối và quản lý đơn hàng. Hệ thống TMS giúp doanh nghiệp quản lý tập trung các thông tin liên quan đến kế hoạch vận chuyển, bố trí phương tiện, lịch trình giao nhận container và tình trạng thực hiện đơn hàng. Thông qua hệ thống này, bộ phận điều vận có thể dễ dàng theo dõi tiến độ vận chuyển, cập nhật trạng thái đơn hàng và hạn chế tình trạng sai sót trong quá trình xử lý thủ công.

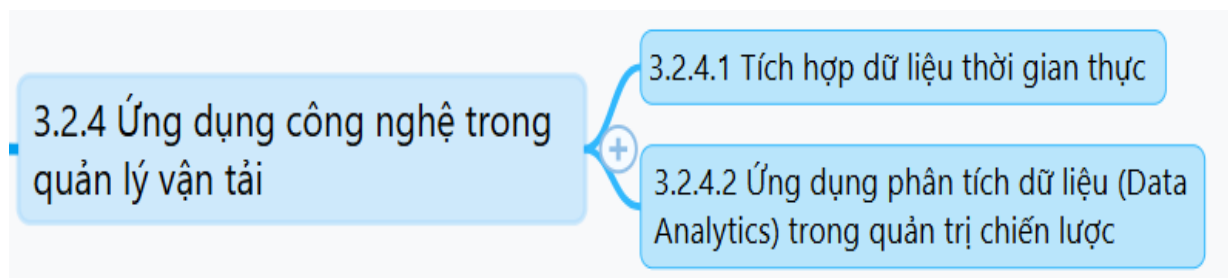
Bên cạnh đó, việc tích hợp hệ thống định vị GPS với TMS sẽ giúp công ty theo dõi vị trí phương tiện theo thời gian thực (realtime). Điều này hỗ trợ doanh nghiệp kiểm soát tốt hơn hành trình vận chuyển, chủ động xử lý các trường hợp ùn tắc, chậm tiến độ hoặc

phát sinh sự cố trên tuyến đường. Đồng thời, dữ liệu GPS còn giúp DK Trading & Logistics nâng cao tính minh bạch thông tin với khách hàng thông qua việc cập nhật chính xác thời gian giao nhận và tình trạng vận chuyển container.

Ngoài chức năng giám sát hành trình, công ty cũng có thể ứng dụng công nghệ trong việc lưu trữ và quản lý dữ liệu vận tải. Việc số hóa các chứng từ như lệnh giao hàng, phiếu EIR, biên bản giao nhận hoặc hóa đơn vận tải sẽ giúp giảm thời gian xử lý hồ sơ, hạn chế thất lạc chứng từ và nâng cao hiệu quả quản trị dữ liệu. Đồng thời, dữ liệu được lưu trữ tập trung còn hỗ trợ doanh nghiệp phân tích hiệu quả vận hành, đánh giá năng lực của các nhà thầu phụ vận tải và xây dựng cơ sở dữ liệu phục vụ cho công tác quản lý lâu dài.

Bên cạnh đó, công ty có thể phát triển hệ thống Track & Trace nhằm hỗ trợ khách hàng theo dõi tiến độ đơn hàng trực tuyến. Giải pháp này không chỉ nâng cao trải nghiệm khách hàng mà còn giảm áp lực cho bộ phận điều vận trong việc cập nhật thông tin thủ công qua điện thoại hoặc Zalo như hiện nay.

Việc ứng dụng công nghệ còn hỗ trợ doanh nghiệp tối ưu hóa hoạt động vận tải thông qua phân tích dữ liệu hành trình, tối ưu tuyến đường và hạn chế tình trạng xe chạy rỗng. Đây cũng là yếu tố quan trọng góp phần giảm chi phí nhiên liệu, nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện và hướng tới phát triển logistics xanh trong tương lai.



Hình 11. Ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải

3.2.4.1. Tích hợp dữ liệu thời gian thực

Trong bối cảnh hoạt động logistics ngày càng yêu cầu tính minh bạch và khả năng phản hồi nhanh, việc tích hợp dữ liệu thời gian thực giữa doanh nghiệp và nhà cung cấp vận tải trở thành yếu tố quan trọng trong quản trị chuỗi cung ứng. Đối với hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL), Công ty TNHH DK Trading & Logistics cần xây dựng hệ thống kết nối dữ liệu GPS từ phương tiện của các đối tác vận tải vào hệ thống nội bộ nhằm tự động cập nhật trạng thái đơn hàng (Track & Trace) cho khách hàng mà không cần thực hiện thao tác thủ công.

Hiện nay, trong nhiều doanh nghiệp logistics, quá trình cập nhật tình trạng vận chuyển vẫn phụ thuộc chủ yếu vào việc tài xế hoặc nhà xe liên hệ trực tiếp với bộ phận vận hành (OPS) thông qua điện thoại hoặc tin nhắn. Phương thức này không chỉ làm gia tăng khối lượng công việc cho nhân sự điều phối mà còn tiềm ẩn nguy cơ sai lệch thông tin, cập nhật chậm và thiếu tính đồng bộ giữa các bộ phận liên quan.

Do đó, DK Trading & Logistics cần triển khai cơ chế tích hợp dữ liệu GPS theo thời gian thực thông qua việc kết nối hệ thống định vị của đối tác vận tải với phần mềm quản lý vận tải nội bộ (Transportation Management System – TMS). Khi xe di chuyển, dữ liệu vị trí sẽ được truyền tự động từ thiết bị GPS trên phương tiện về hệ thống trung tâm hoặc các app mà mỗi nhà cung cấp dịch vụ vận tải sử dụng.

Điểm quan trọng của giải pháp này là dữ liệu vận tải được xử lý theo cơ chế tự động thay vì phụ thuộc hoàn toàn vào thao tác thủ công của nhân viên OPS. Việc tự động hóa quy trình cập nhật trạng thái đơn hàng còn giúp giảm áp lực công việc cho bộ phận OPS, hạn chế sai sót nhập liệu và nâng cao độ chính xác của dữ liệu vận hành. Đây là yếu tố quan trọng trong bối cảnh doanh nghiệp ngày càng mở rộng quy mô hoạt động và số lượng đơn hàng vận chuyển ngày càng tăng.

3.2.4.2. Ứng dụng phân tích dữ liệu (Data Analytics) trong quản trị chiến lược

Trong bối cảnh hoạt động logistics ngày càng phụ thuộc vào công nghệ và dữ liệu, việc ứng dụng phân tích dữ liệu (Data Analytics) không chỉ hỗ trợ doanh nghiệp trong công tác vận hành mà còn đóng vai trò quan trọng trong quản trị chiến lược. Đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics, dữ liệu thu thập từ hệ thống quản lý vận tải TMS, GPS và các báo cáo vận hành cần được khai thác hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng ra quyết định, tối ưu hóa hoạt động điều phối và giảm thiểu rủi ro trong hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL).

Hiện nay, nhiều doanh nghiệp logistics mới chỉ sử dụng dữ liệu ở mức độ lưu trữ hoặc theo dõi đơn hàng, trong khi giá trị lớn hơn của dữ liệu nằm ở khả năng phân tích xu hướng, dự báo nhu cầu và hỗ trợ hoạch định chiến lược dài hạn. Do đó, DK Trading & Logistics cần xây dựng cơ chế phân tích dữ liệu tập trung nhằm chuyển đổi dữ liệu vận hành thành cơ sở phục vụ quản trị và ra quyết định.

Một trong những ứng dụng quan trọng của phân tích dữ liệu là đánh giá hiệu suất hoạt động của các nhà cung cấp vận tải. Thông qua dữ liệu được lưu trữ trên hệ thống TMS, doanh nghiệp có thể thống kê và phân tích các chỉ số như tỷ lệ giao hàng đúng hạn, thời gian vận chuyển trung bình, số lần phát sinh sự cố, mức độ ổn định phương tiện hoặc tần suất giao hàng trễ của từng nhà xe.

Bên cạnh việc đánh giá nhà cung cấp, dữ liệu hành trình cũng giúp doanh nghiệp phân tích hiệu quả của từng tuyến vận chuyển cụ thể. Thông qua dữ liệu GPS và lịch sử vận hành, DK Trading & Logistics có thể xác định các tuyến đường thường xuyên xảy

ra ỳn tắc, thời gian chờ kéo dài hoặc phát sinh nhiều chi phí ngoài kế hoạch. Điều này hỗ trợ bộ phận OPS chủ động điều chỉnh lộ trình, lựa chọn khung giờ vận chuyển phù hợp và tối ưu hóa kế hoạch điều phối phương tiện.

Bên cạnh đó, dữ liệu dự báo còn giúp doanh nghiệp phân bổ nguồn lực hiệu quả hơn, bao gồm kế hoạch nhân sự OPS, lịch điều xe, năng lực kho bãi và kế hoạch phối hợp với khách hàng. Việc chủ động chuẩn bị trước nguồn lực sẽ giúp DK Trading & Logistics giảm áp lực vận hành trong các giai đoạn cao điểm và hạn chế các rủi ro như thiếu xe hoặc giao hàng chậm.

Để triển khai hiệu quả giải pháp này, doanh nghiệp cần xây dựng hệ thống lưu trữ dữ liệu tập trung và đồng bộ giữa các bộ phận liên quan như OPS, kế toán, chăm sóc khách hàng và nhà vận tải.

3.2.5 Tối ưu chi phí thuê ngoài

Để nâng cao hiệu quả kinh doanh, công ty cần có các giải pháp tối ưu chi phí thuê ngoài vận tải. Trước hết, cần xây dựng mối quan hệ hợp tác lâu dài với các nhà vận tải uy tín nhằm ổn định giá cước và đảm bảo chất lượng dịch vụ.

Ngoài ra, công ty có thể áp dụng phương pháp đàm phán giá linh hoạt, kết hợp với việc phân tích dữ liệu để lựa chọn phương án vận chuyển tối ưu. Việc tối ưu hóa lộ trình vận chuyển cũng giúp giảm chi phí nhiên liệu và thời gian.

Bên cạnh đó, việc kiểm soát chặt chẽ các chi phí phát sinh như phí chờ đợi, phí lưu container cũng góp phần nâng cao hiệu quả tài chính của công ty.

3.2.6 Giải pháp thúc đẩy vận tải xanh và liên kết bền vững

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng cạnh tranh và chịu áp lực về tối ưu chi phí cũng như phát triển bền vững, việc duy trì mô hình hoạt động “Asset-light” (tài sản nhẹ) được xem là định hướng phù hợp đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics. Thay vì đầu tư lớn vào đội xe sở hữu riêng, doanh nghiệp tập trung vào năng lực điều phối, quản lý mạng lưới đối tác và ứng dụng công nghệ nhằm tối ưu hiệu quả vận hành.

Hiện tại, hoạt động thuê ngoài vận tải của công ty chủ yếu được thực hiện theo hình thức thuê chuyển, là tìm kiếm và thuê phương tiện theo từng đơn hàng cụ thể. Mô hình này giúp doanh nghiệp linh hoạt trong ngắn hạn nhưng cũng làm gia tăng chi phí giao dịch như chi phí tìm kiếm nhà cung cấp dịch vụ vận tải, thương lượng giá cước, giám sát chất lượng dịch vụ và xử lý các rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển. Đồng thời, việc phụ thuộc nhiều vào thị trường thuê chuyển còn khiến giá cước dễ biến động, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm.

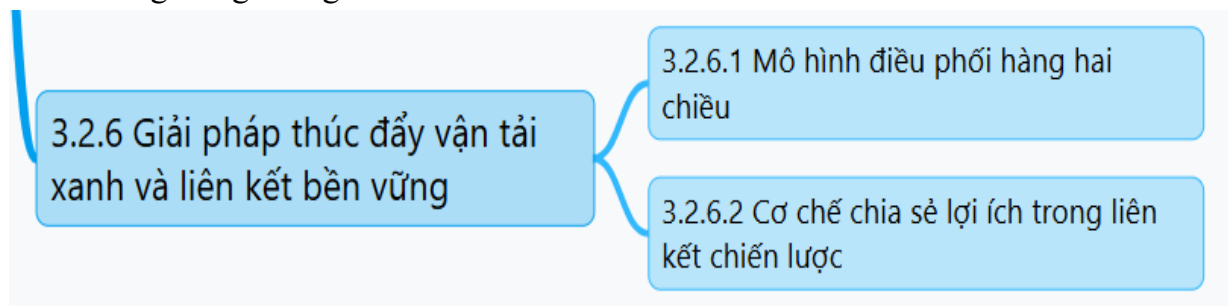
Do đó, công ty cần từng bước xây dựng mô hình hợp tác chiến lược với một số nhà cung cấp dịch vụ vận tải lớn và ổn định tại khu vực miền Nam, đặc biệt trên các tuyến

vận chuyển trọng điểm đi Cát Lái và Cái Mép. Thông qua hình thức hợp tác dài hạn, DK Trading & Logistics có thể thiết lập cơ chế phối hợp ổn định về năng lực phương tiện, kế hoạch vận chuyển, chính sách giá và quy trình xử lý sự cố. Điều này không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao tính chủ động trong hoạt động điều phối mà còn giảm đáng kể các chi phí giao dịch phát sinh trong hoạt động thuê ngoài vận tải.

Bên cạnh yếu tố chi phí, mô hình liên kết chiến lược còn tạo điều kiện để doanh nghiệp và các nhà cung cấp dịch vụ vận tải phối hợp tối ưu hóa hành trình vận tải nhằm hạn chế tình trạng xe chạy rỗng (empty running). Hiện nay, sau khi giao container tại các khu vực cảng lớn như Cát Lái hoặc Cái Mép, nhiều phương tiện phải quay đầu mà không có hàng chiều về, làm gia tăng chi phí nhiên liệu và phát thải khí CO₂ trong hoạt động vận tải đường bộ.

Để khắc phục tình trạng này, DK Trading & Logistics cần phối hợp với các đối tác vận tải trong việc chia sẻ kế hoạch đơn hàng, kết nối nguồn hàng hai chiều và xây dựng cơ chế điều phối phương tiện linh hoạt giữa các tuyến vận chuyển. Công ty cũng có thể ứng dụng hệ thống TMS và dữ liệu GPS nhằm phân tích hành trình vận tải, tối ưu tuyến đường và hỗ trợ ghép chuyến phù hợp giữa hàng nhập và hàng xuất. Việc giảm tỷ lệ xe chạy rỗng không chỉ giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí nhiên liệu mà còn góp phần giảm phát thải carbon và nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện.

Ngoài ra, công ty có thể ưu tiên hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ vận tải sử dụng phương tiện đời mới, đạt tiêu chuẩn khí thải cao và có định hướng phát triển vận tải xanh. Đây sẽ là nền tảng để DK Trading & Logistics từng bước xây dựng chuỗi vận tải bền vững, đáp ứng xu hướng phát triển logistics xanh và yêu cầu ngày càng cao từ khách hàng trong tương lai.



Hình 12. Giải pháp thúc đẩy vận tải xanh và liên kết bền vững

3.2.6.1. Mô hình điều phối hàng hai chiều

Trong hoạt động vận tải container, nhiều phương tiện sau khi hoàn thành chuyển giao hàng thường phải di chuyển rỗng để quay đầu nhận chuyển tiếp theo. Điều này không chỉ làm tăng chi phí vận hành mà còn gây lãng phí năng lực vận tải và gia tăng lượng phát thải môi trường. Vì vậy, DK Trading & Logistics cần xây dựng mô hình điều phối hàng hai chiều (Round-trip Coordination) nhằm kết nối các đơn hàng nhập khẩu và xuất khẩu giữa nhiều khách hàng khác nhau để tối ưu hóa vòng quay phương tiện.

Thông qua hệ thống quản lý vận tải (TMS) kết hợp dữ liệu thời gian thực từ GPS, bộ phận OPS có thể tự động ghép nối các chuyến xe có vị trí, thời gian và tuyến đường phù hợp nhằm tạo thành chu trình vận chuyển khép kín thay vì vận hành đơn lẻ từng chuyến.

Việc triển khai mô hình này mang lại nhiều lợi ích cho doanh nghiệp. Trước hết, DK Trading & Logistics có thể nâng cao hiệu suất khai thác phương tiện và giảm đáng kể tỷ lệ xe chạy rỗng. Điều này góp phần giảm chi phí nhiên liệu, chi phí cầu đường và chi phí điều phối phương tiện.

Bên cạnh đó, việc tối ưu hóa hành trình còn giúp doanh nghiệp giảm lượng khí thải carbon phát sinh trong hoạt động vận tải, phù hợp với xu hướng phát triển logistics xanh và các tiêu chuẩn bền vững trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

3.2.6.2. Cơ chế chia sẻ lợi ích trong liên kết chiến lược

Bên cạnh giải pháp kỹ thuật về điều phối vận tải, DK Trading & Logistics cần xây dựng cơ chế chia sẻ lợi ích với các nhà vận tải nhằm tạo động lực hợp tác lâu dài và nâng cao hiệu quả liên kết chiến lược.

Trên thực tế, nhiều nhà vận tải chưa sẵn sàng chia sẻ dữ liệu vận hành hoặc phối hợp tối ưu tuyến đường do lo ngại ảnh hưởng đến lợi ích riêng. Vì vậy, doanh nghiệp cần xây dựng cơ chế hợp tác theo hướng “cùng chia sẻ lợi ích” thay vì chỉ tập trung vào đàm phán giá cước.

Thông qua cơ chế này, mối quan hệ giữa DK Trading & Logistics và nhà vận tải không còn đơn thuần là quan hệ thuê dịch vụ ngắn hạn mà chuyển sang mô hình hợp tác chiến lược dài hạn dựa trên lợi ích chung và hiệu quả vận hành tổng thể.

Ngoài ra, cơ chế chia sẻ lợi ích còn tạo động lực để các nhà vận tải chủ động đầu tư phương tiện, nâng cấp công nghệ GPS, cải thiện chất lượng dịch vụ và phối hợp chặt chẽ hơn với doanh nghiệp trong quá trình điều phối vận tải.

Doanh nghiệp cần ứng dụng công nghệ phân tích dữ liệu nhằm đảm bảo tính chính xác và minh bạch trong quá trình đánh giá hiệu quả liên kết. Thông qua việc triển khai mô hình điều phối hàng hai chiều và cơ chế chia sẻ lợi ích trong liên kết chiến lược, Công ty TNHH DK Trading & Logistics có thể nâng cao hiệu quả khai thác vận tải, giảm chi phí vận hành và thúc đẩy phát triển logistics xanh theo hướng bền vững trong dài hạn.

3.2.7 Xây dựng môi quan hệ đối tác chiến lược dài hạn với các đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải uy tín

Trong hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL), việc duy trì mối quan hệ hợp tác ổn định với các đơn vị vận tải uy tín có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo năng lực vận chuyển, ổn định giá cước và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics. Do đó, Công ty TNHH DK Trading & Logistics cần chuyển từ mô hình hợp

tác ngắn hạn sang xây dựng quan hệ đối tác chiến lược dài hạn với các nhà vận tải có năng lực và uy tín trên thị trường.

Hiện nay, nhiều doanh nghiệp logistics vẫn phụ thuộc lớn vào thị trường thuê chuyên (spot-market), dẫn đến tình trạng biến động giá cước mạnh, thiếu ổn định nguồn phương tiện và khó kiểm soát chất lượng dịch vụ trong mùa cao điểm. Vì vậy, việc xây dựng mạng lưới đối tác chiến lược sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao tính chủ động trong hoạt động điều phối vận tải.

Tiêu chí	Nội dung đánh giá
Năng lực phương tiện	Số lượng đầu xe, chất lượng phương tiện và khả năng đáp ứng
Uy tín vận hành	Tỷ lệ giao hàng đúng hạn, mức độ an toàn hàng hóa
Năng lực công nghệ	Khả năng kết nối GPS, TMS và chia sẻ dữ liệu thời gian thực
Tính ổn định tài chính	Khả năng duy trì hoạt động lâu dài
Mức độ hợp tác	Khả năng phối hợp xử lý sự cố và chia sẻ dữ liệu

Đối với các đối tác chiến lược, DK Trading & Logistics nên ký kết hợp đồng dài hạn kèm theo cam kết về sản lượng vận chuyển, tiêu chuẩn dịch vụ và cơ chế phối hợp vận hành. Điều này giúp doanh nghiệp đảm bảo nguồn phương tiện ổn định và hạn chế rủi ro thiếu xe trong các giai đoạn nhu cầu tăng cao.

Doanh nghiệp cần xây dựng cơ chế hợp tác theo hướng “cùng phát triển”, bao gồm chia sẻ dữ liệu vận hành, phối hợp tối ưu lộ trình và triển khai các giải pháp giảm xe chạy rỗng nhằm nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện.

Ngoài yếu tố kinh tế, DK Trading & Logistics cũng cần chú trọng xây dựng mối quan hệ hợp tác dựa trên sự minh bạch, tin cậy và hỗ trợ lẫn nhau trong quá trình vận hành. Việc duy trì cơ chế trao đổi định kỳ, đánh giá hiệu suất và giải quyết vấn đề kịp thời sẽ góp phần củng cố mối quan hệ hợp tác lâu dài giữa doanh nghiệp và nhà vận tải.

3.3 Một số kiến nghị

Trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển mạnh mẽ và cạnh tranh khốc liệt, việc hoàn thiện mô hình thuê ngoài vận tải đường bộ không chỉ phụ thuộc vào nỗ lực nội tại của doanh nghiệp mà còn cần sự hỗ trợ và phối hợp từ nhiều chủ thể liên quan. Trên cơ sở những phân tích về thực trạng và giải pháp ở các phần trước, tôi cho rằng cần đưa ra một số kiến nghị cụ thể đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics, các cơ quan quản lý nhà nước và các doanh nghiệp vận tải nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động thuê ngoài, góp phần phát triển bền vững ngành logistics.

3.3.1 Kiến nghị đối với công ty

Đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics, để nâng cao hiệu quả của mô hình thuê ngoài vận tải, trước hết công ty cần xây dựng chiến lược phát triển dài hạn với định hướng rõ ràng, trong đó xác định thuê ngoài không chỉ là giải pháp tạm thời mà là một phần trong mô hình vận hành cốt lõi. Điều này đòi hỏi công ty phải chuyển từ cách làm mang tính linh hoạt, dựa nhiều vào kinh nghiệm sang cách tiếp cận có hệ thống, khoa học và dựa trên dữ liệu.

Trước tiên, công ty cần chuẩn hóa toàn bộ quy trình thuê ngoài vận tải. Hiện nay, mặc dù đã có quy trình cơ bản nhưng vẫn còn phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm cá nhân của nhân viên OPS. Do đó, công ty cần xây dựng quy trình chi tiết theo từng bước, từ tiếp nhận đơn hàng, đánh giá nhu cầu vận chuyển, lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải, điều phối phương tiện, giám sát vận chuyển đến đánh giá sau đơn hàng. Mỗi bước cần có hướng dẫn cụ thể, biểu mẫu chuẩn hóa và tiêu chí đánh giá rõ ràng nhằm đảm bảo tính thống nhất trong toàn bộ hệ thống.

Bên cạnh đó, công ty cần xây dựng hệ thống quản lý nhà cung cấp vận tải chuyên nghiệp. Điều này bao gồm việc thiết lập hồ sơ năng lực cho từng nhà cung cấp dịch vụ vận tải, lưu trữ thông tin về lịch sử hợp tác, chất lượng dịch vụ, mức giá và các sự cố đã phát sinh. Trên cơ sở đó, công ty có thể phân loại nhà vận tải theo các nhóm như đối tác chiến lược, đối tác thường xuyên và đối tác dự phòng. Việc phân loại này giúp nâng cao hiệu quả lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải, đồng thời giảm thiểu rủi ro khi nhu cầu vận tải tăng cao.

Một yếu tố quan trọng khác là đầu tư vào công nghệ quản lý vận tải. Công ty cần từng bước triển khai hệ thống quản lý vận tải (TMS) nhằm tự động hóa quy trình điều phối, theo dõi và quản lý đơn hàng. Việc tích hợp dữ liệu từ các nguồn khác nhau sẽ giúp công ty nâng cao khả năng kiểm soát, giảm thiểu sai sót và nâng cao hiệu suất làm việc. Ngoài ra, việc ứng dụng công nghệ GPS và các nền tảng theo dõi hành trình theo thời gian thực sẽ giúp tăng tính minh bạch và chủ động trong việc xử lý sự cố.

Công ty cũng cần chú trọng đến việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực, đặc biệt là bộ phận OPS. Nhân viên OPS không chỉ cần có kiến thức chuyên môn về logistics mà còn cần có kỹ năng giao tiếp, xử lý tình huống và sử dụng công nghệ. Việc tổ chức các khóa đào tạo định kỳ, cập nhật kiến thức mới và nâng cao kỹ năng sẽ giúp đội ngũ nhân sự đáp ứng tốt hơn yêu cầu công việc.

Ngoài ra, công ty cần xây dựng chiến lược hợp tác dài hạn với các nhà vận tải uy tín. Công ty nên ưu tiên các đối tác có năng lực ổn định, chất lượng dịch vụ tốt và khả năng hợp tác lâu dài. Việc ký kết hợp đồng dài hạn không chỉ giúp ổn định giá cước mà còn tạo điều kiện để hai bên phối hợp hiệu quả hơn trong quá trình vận hành.

Cuối cùng, công ty cần tăng cường kiểm soát chi phí và tối ưu hóa hoạt động vận tải. Điều này có thể được thực hiện thông qua việc phân tích dữ liệu vận chuyển, tối ưu hóa lộ trình, giảm thời gian chờ đợi và hạn chế các chi phí phát sinh không cần thiết. Việc kiểm soát chi phí chặt chẽ sẽ góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh và tăng khả năng cạnh tranh của công ty.

3.3.2 Kiến nghị đối với cơ quan quản lý nhà nước

Bên cạnh các giải pháp nội tại của doanh nghiệp, để nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải container thuê ngoài một cách bền vững, cần có sự hỗ trợ đồng bộ từ phía Nhà nước và các cơ quan quản lý. Trước hết, Nhà nước cần hoàn thiện hành lang pháp lý cho hoạt động logistics thuê ngoài, trong đó quy định rõ tiêu chuẩn dịch vụ, trách nhiệm pháp lý và cơ chế giám sát giữa các bên liên quan. Việc ban hành các quy định thống nhất sẽ giúp giảm thiểu tranh chấp và nâng cao tính minh bạch trong hợp tác vận tải.

Đồng thời, cần đẩy mạnh các chính sách hỗ trợ chuyển đổi số trong ngành logistics, đặc biệt là khuyến khích doanh nghiệp ứng dụng các hệ thống quản lý vận tải (TMS), phần mềm điều phối, hợp đồng điện tử và công nghệ theo dõi hàng hóa (GPS, RFID, IoT). Song song với đó, Nhà nước nên ưu tiên đầu tư, nâng cấp hạ tầng giao thông đa phương thức, tăng cường kết nối giữa đường bộ, đường sắt, cảng biển và các trung tâm logistics, giúp doanh nghiệp tối ưu chi phí và giảm áp lực lên một số tuyến đường trọng điểm.

Bên cạnh yếu tố hạ tầng, cần có chính sách hỗ trợ tài chính và ưu đãi thuế cho doanh nghiệp đầu tư vào phương tiện vận tải thân thiện với môi trường, như xe điện hoặc sử dụng nhiên liệu sạch, nhằm thúc đẩy xu hướng vận tải xanh và phát triển bền vững. Đồng thời, công tác đào tạo nguồn nhân lực logistics cũng cần được chú trọng. Các chương trình đào tạo chuyên sâu về quản trị chuỗi cung ứng, điều phối vận tải và ứng dụng công nghệ nên được mở rộng tại các cơ sở giáo dục đại học và trung tâm đào tạo nghề, kết hợp chặt chẽ với doanh nghiệp để đáp ứng nhu cầu thực tế của thị trường.

Cuối cùng, Nhà nước cần thiết lập cơ chế đối thoại công – tư (PPP) trong lĩnh vực logistics để thường xuyên cập nhật, điều chỉnh chính sách phù hợp với sự thay đổi nhanh

chóng của môi trường kinh doanh. Sự phối hợp chặt chẽ giữa khu vực công và khu vực tư chính là yếu tố then chốt để phát triển ngành logistics hiện đại, hiệu quả và hội nhập quốc tế.

3.3.3 Kiến nghị đối với các doanh nghiệp vận tải

Đối với các doanh nghiệp vận tải – là đối tác trực tiếp trong mô hình thuê ngoài, việc nâng cao năng lực và chất lượng dịch vụ là yếu tố quyết định đến hiệu quả hợp tác. Trước hết, các doanh nghiệp vận tải cần đầu tư nâng cấp phương tiện vận chuyển, đảm bảo đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật và an toàn. Phương tiện hiện đại không chỉ giúp giảm thiểu rủi ro mà còn nâng cao hiệu quả vận hành.

Bên cạnh đó, cần chú trọng đào tạo đội ngũ tài xế, nâng cao ý thức trách nhiệm, kỹ năng lái xe an toàn và thái độ phục vụ khách hàng. Trong nhiều trường hợp, tài xế chính là người đại diện trực tiếp của doanh nghiệp vận tải, do đó chất lượng phục vụ của họ ảnh hưởng lớn đến hình ảnh và uy tín của cả chuỗi dịch vụ.

Các doanh nghiệp vận tải cũng cần nâng cao tính chuyên nghiệp trong hoạt động, bao gồm việc tuân thủ thời gian, đảm bảo tiến độ và minh bạch thông tin. Việc cập nhật kịp thời tình trạng vận chuyển cho đối tác sẽ giúp nâng cao hiệu quả phối hợp và giảm thiểu rủi ro phát sinh.

Ngoài ra, việc ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải là xu hướng tất yếu. Các doanh nghiệp vận tải cần đầu tư vào hệ thống GPS, phần mềm quản lý đơn hàng và các công cụ hỗ trợ khác nhằm nâng cao khả năng kiểm soát và tối ưu hóa hoạt động. Điều này không chỉ giúp nâng cao hiệu quả mà còn tạo sự tin tưởng từ phía các công ty logistics.

Cuối cùng, các doanh nghiệp vận tải cần xây dựng chiến lược hợp tác dài hạn với các công ty logistics, thay vì chỉ tập trung vào lợi ích ngắn hạn. Mỗi quan hệ hợp tác bền vững sẽ mang lại lợi ích cho cả hai bên, giúp ổn định nguồn việc và nâng cao chất lượng dịch vụ trong dài hạn.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Trong bối cảnh ngành logistics Việt Nam đang ngày càng phát triển mạnh mẽ, đồng thời chịu tác động lớn từ xu hướng chuyển đổi số, cạnh tranh thị trường và yêu cầu nâng cao chất lượng dịch vụ, việc hoàn thiện hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển bền vững của Công ty TNHH DK Trading & Logistics. Trên cơ sở những hạn chế và nguyên nhân đã được phân tích ở chương 2, chương 3 đã đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động thuê ngoài vận tải của doanh nghiệp.

Các giải pháp được đề xuất tập trung vào nhiều nội dung trọng tâm như: hoàn thiện và chuẩn hóa quy trình thuê ngoài vận tải; xây dựng hệ thống tiêu chuẩn đánh giá và lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải; tăng cường công tác quản lý và kiểm soát quá trình vận chuyển; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong hoạt động điều phối và giám sát vận tải thông qua các hệ thống TMS, GPS và Track & Trace; đồng thời tối ưu hóa chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện.

Bên cạnh đó, chương cũng nhấn mạnh định hướng phát triển mô hình “Asset-light” kết hợp với xây dựng mối quan hệ hợp tác chiến lược với các nhà vận tải nhằm nâng cao tính chủ động, ổn định nguồn phương tiện và giảm sự phụ thuộc vào thị trường thuê chuyển. Đồng thời, việc thúc đẩy vận tải xanh, tối ưu hành trình và hạn chế xe chạy rỗng không chỉ giúp doanh nghiệp giảm chi phí nhiên liệu mà còn góp phần hướng đến phát triển logistics bền vững trong tương lai.

Những giải pháp được đề xuất không chỉ góp phần nâng cao hiệu quả quản lý hoạt động thuê ngoài vận tải mà còn giúp doanh nghiệp cải thiện chất lượng dịch vụ, tăng khả năng kiểm soát tiến độ giao hàng, nâng cao tính minh bạch thông tin và giảm thiểu các rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển. Qua đó, tạo nền tảng để Công ty TNHH DK Trading & Logistics nâng cao năng lực cạnh tranh, mở rộng quy mô hoạt động và thích ứng với xu hướng phát triển hiện đại của ngành logistics.

Ngoài các giải pháp đối với doanh nghiệp, chương 3 cũng đưa ra một số kiến nghị đối với cơ quan quản lý nhà nước và các doanh nghiệp vận tải nhằm góp phần hoàn thiện môi trường hoạt động logistics tại Việt Nam. Việc nâng cấp hạ tầng giao thông, thúc đẩy chuyển đổi số, hoàn thiện hành lang pháp lý và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao sẽ là những yếu tố quan trọng hỗ trợ doanh nghiệp logistics nâng cao hiệu quả hoạt động trong thời gian tới.

Nhìn chung, các giải pháp và kiến nghị được đề xuất trong chương 3 có tính khả thi và phù hợp với thực trạng hoạt động của Công ty TNHH DK Trading & Logistics. Nếu được triển khai hiệu quả, đây sẽ là cơ sở quan trọng giúp doanh nghiệp từng bước hoàn thiện hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container theo hướng chuyên nghiệp, linh hoạt và phát triển bền vững.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng vào thị trường quốc tế, ngành logistics đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ hoạt động thương mại, xuất nhập khẩu và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Trong đó, vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container (FCL) là một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng logistics, đặc biệt tại các khu vực có hoạt động giao thương phát triển mạnh như TP. Hồ Chí Minh và khu vực phía Nam. Việc áp dụng mô hình thuê ngoài (outsourcing) trong hoạt động vận tải hiện nay đã trở thành xu hướng phổ biến đối với nhiều doanh nghiệp logistics nhằm tối ưu chi phí, nâng cao tính linh hoạt và tận dụng hiệu quả nguồn lực từ các đối tác vận tải.

Xuất phát từ yêu cầu thực tiễn trong hoạt động kinh doanh của Công ty TNHH DK Trading & Logistics, khóa luận đã tập trung nghiên cứu hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container tại doanh nghiệp. Thông qua việc hệ thống hóa cơ sở lý luận về thuê ngoài logistics, vận tải container và các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động thuê ngoài vận tải, đề tài đã xây dựng nền tảng lý thuyết phục vụ cho quá trình nghiên cứu thực tiễn tại doanh nghiệp.

Trên cơ sở phân tích thực trạng hoạt động thuê ngoài vận tải tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics, khóa luận đã làm rõ những kết quả đạt được như tối ưu hóa chi phí đầu tư phương tiện, nâng cao khả năng điều phối vận tải, tăng tính linh hoạt trong vận hành và mở rộng khả năng phục vụ khách hàng. Đồng thời, đề tài cũng chỉ ra một số hạn chế còn tồn tại như sự phụ thuộc vào các nhà cung cấp dịch vụ vận tải thuê ngoài, khó khăn trong công tác kiểm soát chất lượng dịch vụ, biến động giá cước vận tải, hạn chế trong ứng dụng công nghệ quản lý và thiếu tính đồng bộ trong quá trình phối hợp giữa các bên liên quan.

Từ những vấn đề thực tiễn đã phân tích, khóa luận đã đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics. Các giải pháp tập trung vào việc chuẩn hóa quy trình thuê ngoài vận tải, xây dựng hệ thống đánh giá nhà cung cấp dịch vụ vận tải, tăng cường quản lý và kiểm soát vận chuyên, ứng dụng công nghệ trong điều phối và giám sát vận tải, tối ưu chi phí vận hành cũng như thúc đẩy mô hình vận tải xanh và liên kết bền vững theo định hướng “Asset-light”.

Ngoài ra, khóa luận cũng đưa ra một số kiến nghị đối với cơ quan quản lý nhà nước và các doanh nghiệp vận tải nhằm góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và hoàn thiện môi trường vận tải container tại Việt Nam. Việc phát triển hạ tầng giao thông, thúc đẩy chuyển đổi số, hoàn thiện hành lang pháp lý và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics sẽ là những yếu tố quan trọng hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh trong thời gian tới.

Nhìn chung, các nội dung nghiên cứu trong khóa luận không chỉ góp phần làm rõ vai trò và tầm quan trọng của hoạt động thuê ngoài trong vận tải đường bộ hàng nguyên container mà còn mang ý nghĩa thực tiễn đối với Công ty TNHH DK Trading & Logistics trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh và phát triển bền vững. Đồng thời, kết quả nghiên cứu của đề tài cũng có thể trở thành tài liệu tham khảo cho các doanh nghiệp logistics có mô hình hoạt động tương tự và các nghiên cứu liên quan đến hoạt động thuê ngoài vận tải tại Việt Nam.

Những bài học học được từ chương trình thực tập và làm khóa luận

Thông qua quá trình thực tập và thực hiện khóa luận tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics, em đã có cơ hội tiếp cận trực tiếp với môi trường làm việc thực tế trong lĩnh vực logistics và vận tải container. Đây là khoảng thời gian giúp em củng cố kiến thức chuyên ngành đã được học tại trường, đồng thời hiểu rõ hơn về quy trình vận hành thực tế của hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container (FCL).

Trong quá trình thực tập, em được tham gia tìm hiểu các công việc liên quan đến bộ phận OPS như theo dõi tiến độ vận chuyển, điều phối xe, xử lý chứng từ vận tải, liên hệ với tài xế và phối hợp với các đơn vị vận tải. Qua đó, em nhận thấy hoạt động logistics không chỉ yêu cầu kiến thức chuyên môn mà còn đòi hỏi khả năng xử lý tình huống linh hoạt, tinh thần trách nhiệm và kỹ năng phối hợp giữa nhiều bộ phận khác nhau.

Bên cạnh đó, quá trình thực hiện khóa luận giúp em hiểu rõ hơn về mô hình thuê ngoài vận tải mà Công ty TNHH DK Trading & Logistics đang áp dụng tại khu vực miền Nam. Thông qua việc nghiên cứu thực tế hoạt động của doanh nghiệp, em đã học được cách phân tích quy trình vận hành, đánh giá hiệu quả hoạt động thuê ngoài cũng như nhận diện những khó khăn và rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển container.

Ngoài ra, khóa luận còn giúp em nâng cao kỹ năng nghiên cứu, thu thập và xử lý thông tin, đồng thời rèn luyện tư duy phân tích và khả năng vận dụng kiến thức lý thuyết vào thực tiễn doanh nghiệp. Em cũng hiểu rõ hơn về vai trò của công nghệ, quản trị nhà cung cấp, kiểm soát chi phí và xu hướng logistics xanh trong hoạt động vận tải hiện nay.

Thông qua chương trình thực tập và quá trình thực hiện khóa luận, em đã tích lũy thêm nhiều kinh nghiệm thực tiễn quý báu, góp phần định hướng nghề nghiệp và tạo nền tảng cho công việc sau khi tốt nghiệp.

Những đóng góp của khóa luận đối với doanh nghiệp

Khóa luận đã góp phần hệ thống hóa cơ sở lý luận liên quan đến hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ đối với hàng nguyên container, đồng thời phân tích thực trạng hoạt động thuê ngoài vận tải tại Công ty TNHH DK Trading & Logistics trong giai đoạn 2024 – 2025.

Dựa trên tình hình thực tế của doanh nghiệp, đề tài đã làm rõ những ưu điểm trong mô hình vận hành hiện tại như tính linh hoạt trong khai thác phương tiện, khả năng tối ưu nguồn lực và mở rộng mạng lưới vận tải thông qua hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ vận tải bên ngoài. Đồng thời, khóa luận cũng chỉ ra một số hạn chế còn tồn tại như khó kiểm soát chất lượng dịch vụ, phụ thuộc vào nhà cung cấp, biến động chi phí vận tải và những rủi ro phát sinh trong quá trình vận chuyển hàng hóa.

Trên cơ sở đó, đề tài đã đề xuất một số giải pháp nhằm góp phần hoàn thiện hoạt động thuê ngoài vận tải tại doanh nghiệp như: hoàn thiện quy trình thuê ngoài vận tải, xây dựng hệ thống tiêu chuẩn đánh giá nhà cung cấp, tăng cường quản lý và kiểm soát quá trình vận chuyển, ứng dụng công nghệ trong quản lý vận tải, tối ưu chi phí thuê ngoài và thúc đẩy vận tải xanh theo định hướng phát triển bền vững.

Ngoài ra, khóa luận cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của việc xây dựng mối quan hệ hợp tác chiến lược dài hạn với các đơn vị vận tải uy tín nhằm nâng cao tính ổn định và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong bối cảnh ngành logistics ngày càng phát triển và cạnh tranh gay gắt.

Mặc dù còn một số hạn chế nhất định do thời gian nghiên cứu và kinh nghiệm thực tế còn hạn chế, tuy nhiên khóa luận được kỳ vọng sẽ là tài liệu tham khảo hữu ích cho Công ty TNHH DK Trading & Logistics trong quá trình nâng cao hiệu quả hoạt động thuê ngoài vận tải đường bộ hàng nguyên container trong thời gian tới.

MỘT SỐ HÌNH ẢNH

Xe sơ mi rơ moóc sàn



Sơ mi rơ moóc cốt cò



Sơ mi rơ moóc lùn



Sơ mi rơ moóc xương



Sơ mi rơ moóc sàn



Xe đầu kéo bằng



Xe đầu kéo Mỹ



HÌNH ẢNH CHỨNG TỪ

 中国海运集装箱运输有限公司 COSCO SHIPPING LINES CO., LTD.	8040543990		DATE: 05 Nov 2025 16:49(ICT)
	Booking Confirmation		

FROM: E-Business International
 CONTACT: Linwei Xue

EMAIL: xuehw@coscon.com

BOOKING REMARK

- GC Cargo Commodity1: OPTICAL CABLE 1FO HS CODE: 85447090 FAST CONNECTOR SC/APC HS/ Cargo Weight: 62324KGS
 File Identifier:EPAN606830
 Cargosmart Reference Number:CC6031898330
 Customer Reference Number:8040543990
 EPA ORDER ID:E02067720
 Contact Email:PRICING@DKLOG.COM.VN
 CSO/Agreement Number:90021574
 BK Sales ID:NQNA

BOOKING NUMBER: 8040543990

RATE AGREEMENT REFERENCE: 90021574

EXTERNAL REFERENCE INFORMATION

Cargosmart Reference Number: CC6031898330

PARTIES INFORMATION

BOOKING PARTY: DK Trading & Logistics Company Limited
 FORWARDER: DK Trading & Logistics Company Limited
 SHIPPER: DK Trading & Logistics Company Limited

ROUTE INFORMATION

TOTAL BOOKING CONTAINER QTY SIZE/TYPE: 1 X 20' General Purpose Container, 2 X 40' Hi-Cube Container
 PLACE OF RECEIPT: Ho Chi Minh, Ho Chi Minh, Vietnam LTD: 09 Nov 2025 09:00 (ICT)
 PORT OF LOADING: Ho Chi Minh / Cat Lai ETA: 09 Nov 2025 03:30(ICT)
 INTENDED VESSEL/VOYAGE: BALTRUM 031S ETD: 10 Nov 2025 03:30(ICT)
 SERVICE CODE: VTS VESSEL FLAG: Antigua and Barbuda
 TRANSHIPMENT PORT: Singapore / Pasir Panjang Terminal ETA: 12 Nov 2025 07:00(SGT)
 T/S INTENDED VESSEL VOYAGE: MAERSK NADI 546W ETD: 13 Nov 2025 03:00(SGT)
 PORT OF DISCHARGE: Dar Es Salaam / Tanzania Intl ETA: 27 Nov 2025 18:00(EAT)
 Container Terminal
 FINAL DESTINATION: Dar-es-salaam, Tanzania ETA: 27 Nov 2025 18:00(EAT)
 ESTIMATED CARGO AVAILABILITY AT DESTINATION HUB: 28 Nov 2025 06:00(EAT)
 INTENDED VGM CUT-OFF: 06 Nov 2025 09:00(ICT) INTENDED FCL CY CUT-OFF: 09 Nov 2025 03:30(ICT)
 INTENDED ESI CUT-OFF: 06 Nov 2025 09:00(ICT)

** LATE AND/OR INCOMPLETE SHIPPING INSTRUCTION SUBMISSION MAY RESULT IN CONTAINER(S) SHORT SHIPMENT AND LATE SI SUBMISSION CHARGES

CARGO INFORMATION

CARGO NATURE: General
 CARGO DESCRIPTION: OPTICAL CABLE 1FO HS CODE: 85447090 FAST CONNECTOR
 OUTBOUND TRAFFIC TERM: Container Yard INBOUND TRAFFIC TERM: Container Yard
 BOOKING QTY SIZE/TYPE: 1 X 20' General Purpose Container
 SOC INDICATOR: N
 CARGO WEIGHT: 20774.667 KG TRAFFIC MODE: FCL / FCL
 FULL RETURN LOCATION: Cat Lai
 EMPTY PICKUP LOCATION:
 BOOKING QTY SIZE/TYPE: 2 X 40' Hi-Cube Container
 SOC INDICATOR: N

Booking Confirmation

Notes:
(Delivery date)

11/10/2020

LOADING MANIFEST

LM048066

Bổ Loading Manifest
(LM No)

LM048066

Tên cửa hàng
(Store Name)

HUE

Mã cửa hàng
(Store Code)

1014

Bản số xe
(Truck No.)

69237 / 69238

Số xe tải
(Truck Load No.)

69237 / 69238

Tên tài xế
(Driver name)

Thời gian xe đến hàng
(Arrival time)

Thời gian xe đến cửa hàng
(Store arrival time)

Thời gian xe rời cửa hàng
(Store leaving time)

No	CR/PL Number	Line	Kiểu	CTN Tote
1	PL1014030451382	1014	HARD	3
3	CR1014010523793	1014	SOFT	4
5	CR1014010536296	1014	SOFT	3
7	CR1014010542517	1014	SOFT	2 1
9	CR1014010542523	1014	SOFT	3
11	CR1014020520899	1014	FOOD	2 2
13	CR1014020520865	1014	FOOD	10 1
15	CR1014020540671	1014	FOOD	6 4
17	CR1014020540673	1014	FOOD	7 3

Tổng số Cart Rack
(Total CR)

109

Tổng số Pallet
(Total Pallet)

494

Tổng số Tote
(Total Tote)

258

Tổng số thùng
(Total carton)

494

Trả về TTPP (Return to RDC)

Số lượng trang thiết bị (Qty of Equipment)	Số lượng hàng hoá (Qty of merchandise carton)
CART RACK	GTN
TOTE	GRN
PALLET	ATRG
Thùng Xốp	
Giỏ Đé	

CÔNG TY TNHH
TRUNG TÂM PHÂN PHỐI
ĐÔNG Y XUA
TÊN: Đỗ Quý Chiến
NGÀY: 17/10/2020

2. Tài xế ký và ghi rõ họ tên
(Driver sign)

Tinh

Thời gian (Time)

3. Bảo vệ ký - Lưu xe vào
(Security sign - Gate in)

Thời gian (Time)

4. MMĐ ký và đóng dấu
(MMĐ sign and stamp)

Thời gian (Time)

5. Tài xế ký và ghi rõ họ tên
(Driver sign)

Tinh

Thời gian (Time)

6. Bảo vệ ký - Lưu xe ra
(Security sign - Gate out)

Thời gian (Time)

Loading Manifest

출고 요청서

PHIẾU XUẤT KHO

Đơn vị: Chi nhánh Tây Ninh
 Công Ty TNHH Paldo VINA
 Bộ phận:

Mẫu số 02 - VT
 (Ban hành theo Thông tư số 200/2014/TT-BTC
 Ngày 22/12/2014 của Bộ Tài chính)

Họ và tên người nhận hàng: Đoàn Văn Hưng
 Lý do xuất kho:
 Xuất tại kho (ngân lô): Kho Paldo VINA Tây Ninh

Số: **0005106**
 Ngày: 19 tháng 1 năm 2020
 Địa chỉ (bộ phận):
 Địa điểm: KCN Thành Thành Công

Ng: 10/10/2020
 Có

paldo
VINA

S T T	Tên, nhãn hiệu, quy cách, phẩm chất vật tư, dụng cụ, sản phẩm, hàng hóa	Mã số	Đơn vị tính	Số lượng		Đơn giá	Thành tiền
				Yêu cầu	Thực xuất		
A	B	C	D	1	2	3	4
	<u>M 50 Bó (Chai)</u>	<u>1579/2c</u>	<u>thùng</u>		<u>804</u>	<u>80000</u>	<u>16.120.000</u>
	<u>Đ 50 Bó (Chai)</u>	<u>1579/2c</u>	<u>thùng</u>				
	<u>CKD 2300 832</u>						
	<u>Cộng</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	

Tổng số tiền (viết bằng chữ):

Số chứng từ gốc kèm theo:

Người lập phiếu
(Ký, họ tên)

Wu Chien

Người nhận hàng
(Ký, họ tên)

Thinh

Thủ kho
(Ký, họ tên)

Thut

Kế toán trưởng
(Hoặc bộ phận có nhu cầu nhập)
(Ký, họ tên)

Thinh

Giám đốc
(Ký, họ tên)

Thinh

Phiếu xuất kho

LỆNH GIAO CONTAINER RỖNG

(Có giá trị đến hết ngày: 18/05/2026)

Số: V260976DH3718

Kính gửi:

TIỀN SA PORT

DEPOT CHÂN THẬT

Trân trọng đề nghị giao cho: CÔNG TY TNHH DK TRADING & LOGISTICS/ KHOI AN PHU

Giao Container rỗng đóng hàng theo chi tiết sau:

SỐ CONTAINER	LOẠI CONT	GHI CHÚ
00X20DC	20DC	GENERAL CARGO
02X40HC	40HC	CONTAINER TỐT, VỆ SINH SẠCH
		Trọng tải tối đa: 26 tấn/ cont 20',
		28 tấn/ cont 40'

Dự kiến xuất tàu	Chuyến	Ngày đi dự kiến	Cảng đến
VINAFCO 26	0976DH	18/05/2026	HAI PHONG

ĐỀ NGHỊ:	- Hạ hàng tại bãi cảng:	Tiền sa
	- Phí nâng rỗng thanh toán:	TẠI BÃI
	- Phí hạ hàng thanh toán:	TẠI BÃI
	- Phí cân hàng thanh toán:	Miễn cân

Yêu cầu:

* Quý khách kiểm tra kỹ tình trạng container trước khi nhận, những vỏ không đủ điều kiện vẫn mang đi đóng hàng coi như được cấp trong tình trạng tốt. Nếu xảy ra hư hỏng, mất mát khách hàng chịu trách nhiệm thanh toán mọi chi phí theo qui định của VINAFCO.

* Khách hàng sử dụng vỏ cont đóng hàng miễn phí trong vòng 03 ngày kể từ ngày lấy ra khỏi bãi.

Nếu quá hạn trên chúng tôi sẽ thanh toán phí lưu giữ container theo biểu giá hiện hành của VINAFCO.

Lệnh Giao Container Rỗng



CÔNG TY TNHH DK TRADING & LOGISTICS

Head office: 17 Huyện Quang, P. Sơn Trà, Đà Nẵng

Hodline: 0905.033.498

BIÊN BẢN BÀN GIAO

Hôm nay, ngày, tháng, năm 2026, Chúng tôi gồm:

Bên giao hàng:

Địa chỉ:

Đại diện:

Chức vụ: Nhân viên

Bên vận chuyển: CÔNG TY TNHH DK TRADING & LOGISTICS

Địa chỉ số 79 Nguyễn Hiến Lê, Phường Hòa Xuân, Quận Cẩm Lệ, Đà Nẵng

Đại diện: Mr Nghi

Chức vụ: Nhân viên điều hành - SĐT 0862 535 603

Bên nhận hàng:

Địa chỉ giao hàng:

Đại diện:

Chức vụ: Nhân viên

Số lượng, chủng loại, tình trạng Hàng Hóa:

- Bàn giao số lượng:

- Tình trạng:

Biên bản giao hàng này được làm thành 03 bản, mỗi bên giữ 01 bản và có giá trị pháp lý như nhau.

BÊN GIAO HÀNG

(Ký, ghi rõ họ tên)

BÊN VẬN CHUYỂN

(Tài xế ký, ghi rõ họ tên)

BÊN NHẬN HÀNG

(Ký, ghi rõ họ tên)

Biên bản bàn giao (BBBG)

COMMERCIAL INVOICE_1						
				CI No: CLBHP.SOP_01 Date: 13 May, 2026		
FROM: (Collection Address)			TO: (Receiver)			
BHP INTERNATIONAL TRADING AND PRODUCTION COMPANY LIMITED			STE DE PRODUCTION ET TRANSFORMATION INDUSTRIELLE SARL (SOPROTRA SARL) (CLTR390106)			
Contact Name: Mr. Hung			Contact Name:			
Address: No F9, Pedagogical College residential area, Voi street, Thung Tin commune, Ha Noi city, Viet Nam			Address: 4260/A, avenue Mission, quartier Gare, commune de Gombe, KINSHASA, KINSHASA, Congo, The Democratic Republic of the			
City: HANOI			City: KINSHASA			
Tel No:			Tel No:			
Country of Export: Vietnam			Country of destination: Congo, The Democratic Republic of the			
Tax code: 0111145258			Tax code: A2553806M			
ITEM	DESCRIPTION OF GOODS	HS CODE	UNIT PRICE (USD)	QUANTITY		VALUE (USD)
1	30-station press machine TIENKANG (Used) Voltage: 380 volt System Pressure: 120 kg/cm2 Total Power: 34.2 kW Origin: Taiwan Produced in 2018	84778039	15000	1	Set	15,000
2	Vertical plastic injection machine 85 tons, rotary table, servo (Used) Voltage: 380 VAC Frequency: 50Hz Current: 30A Motor Power: 15kW Electric heating: 4.7 kW Total Power: 19.7 kW Origin: China Produced in 2018	84771039	5000	1	Set	5,000
3	Air Pump (New 100%) Voltage: 220V Motor Power: 1.3kW Origin: China Produced in 2025	84140019	1000	1	Set	1,000
4	Curing machine, curing die, steam boiler (New 100%) Voltage: 220V Motor Power: 1.5kW Origin: Viet Nam Produced in 2025	84532010	400	1	Set	400
5	Raw material grinding machine (Used) Motor 37 kW Voltage 380V Origin: Viet Nam Produced in 2020	84798210	2000	1	Set	2,000
6	Raw material mixing machine (Used) Motor 22 kW Voltage 380V Origin: Viet Nam Produced in 2020	84798210	1000	1	Set	1,000

7	Shoe sole molds (New 100%) Origin: Viet Nam	84807110	480	10	Set	4,800
			350	12	Set	4,200
8	Shoe upper molds (New 100%) Origin: Viet Nam	84807190	480	5	Set	2,400
			350	3	Set	1,050
9	One-piece shoe mold (New 100%) Origin: Viet Nam	84807190	480	8	Set	3,840
Trade terms: CIF						48,690
REMARK :		electriferrous	data	Customs declaration	fragile cargo	
		NO	YES	YES	NO	
I hereby certify the information on this declaration is true and correct to the best of my knowledge, and that the contents of this shipment are as stated above.						
SIGNATURE : Mr Hung						
The red part is the important information, the information must be correct.						



GIÁM ĐỐC
Ngô Quốc Hưng

Commercial Invoice

PACKING LIST_1					
FROM: (Collection Address)			TO: (Receiver)		
BHP INTERNATIONAL TRADING AND PRODUCTION COMPANY LIMITED			STE DE PRODUCTION ET TRANSFORMATION INDUSTRIELLE SARL (SOPROTRA SARL) (CLT090006)		
Contact Name: Mr. Hung			Contact Name:		
Address: No P9, Pedagogical College residential area, Voi street, Thuong Tin commune, Ha Noi city, Viet Nam			Address: 4260/A, avenue Mission, quartier Gare, commune de Gombe, KINSHASA, KINSHASA, Congo, The Democratic Republic of the		
City: HANOI			City: KINSHASA		
Tel No:			Tel No:		
Country of Export: Vietnam			Country of destination: Congo, The Democratic Republic of the		
Tax code: 0111145258			Tax code: A255806M		
PK No.	Description	Unit	Quantity	Gross Weight (KGM)	MEASUREMENT (L*W*H) (m)
1-6	30-station press machine TIENKANG (Used) Voltage: 380 volt System Pressure: 120 kg/cm2 Total Power: 54.2 kW Origin: Taiwan Produced in 2018	Set	1	8000	5.5*2*1.5
7-9	Vertical plastic injection machine 85 tons, rotary table, servo (Used) Voltage: 380 VAC Frequency: 50Hz Current: 30A Motor Power: 15kW Electric heating: 4.7 kW Total Power: 19.7 kW Origin: China Produced in 2018	Set	1	2000	1.8*1.8*2
10	Air Pump (New 100%) Voltage: 220V Motor Power: 1.5kW Origin: China Produced in 2025	Set	1	70	1*0.7*0.6

11	Cutting machine, cutting die, steam boiler (New 100%) Voltage: 220V Motor Power: 1.5kW Origin: Viet Nam Produced in 2025	Set	1	50	1.2*1.2*1								
12	Raw material grinding machine (Used) Motor 37 kW Voltage: 380V Origin: Viet Nam Produced in 2020	Set	1	1500	1.7*1.7*1.2								
13	Raw material mixing machine (Used) Motor 22 kW Voltage: 380V Origin: Viet Nam Produced in 2020	Set	1	600	1.5*1*1.5								
22-43	Shoe sole molds (New 100%) Origin: Viet Nam	Set	22	1210									
44-51	Shoe upper molds (New 100%) Origin: Viet Nam	Set	8	336									
52-59	One-piece shoe mold (New 100%) Origin: Viet Nam	Set	8	440									
Total: 51 package				14,266									
Trade terms: CIF													
REMARK : <table border="1"><tr><td>electronic</td><td>data</td><td>Customs declaration</td><td>fragile cargo</td></tr><tr><td>NO</td><td>YES</td><td>YES</td><td>NO</td></tr></table>						electronic	data	Customs declaration	fragile cargo	NO	YES	YES	NO
electronic	data	Customs declaration	fragile cargo										
NO	YES	YES	NO										
I hereby certify the information on this declaration is true and correct to the best of my knowledge, and that the contents of this shipment are as stated above.													
SIGNATURE : Mr Hung													
The red part is the important information, the information must be correct.													

Packing List

VICONSHIP DEPOT



PHIẾU GIAO NHẬN CONTAINER
(EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT)

No.: 260402205617IG
Receipt No.: PTB3843

Chủ hàng(Shipper/Consignee): DAT	Lệnh giao(Booking No.):
Thời điểm giao nhận(Mount/Offload time): 4/2/2026 9:05:00 PM	IN/OUT: IN
Số container(Cont No.): TGBU4614574	Loại cont(Type/size): 40HC
Hãng tàu(Operator): EMC	Số seal:
Tên tàu(Vessel name):	Hàng/ Vò(Status-E/F): E
Cty v/chuyển(Trans company): DAT	Chuyến(Voyage):
	Số xe(Truck plate No.): 43C

Ghi chú(Remark): X50-VSN

Nếu không ghi chú gì thì container được coi là giao nhận trong tình trạng tốt và không dán tem hàng nguy hiểm, tem lạ
If there is no remark, Container is considered to be in good condition and no IMCO/ unspecified labels stuck on

Người phát hành (Issuer)

Người giao nhận (Deliver/Receiver)

Signature Valid
Ký bởi: CÔNG TY CỔ PHẦN
CONTAINER MIỀN TRUNG

PHIẾU GIAO NHẬN CONTAINER (EIR)

Tờ khai hàng hóa xuất khẩu (thông quan)

Số tờ khai **308529852060** Số tờ khai đầu tiên - / **308529852060**
 Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng
 Mã phân loại kiểm tra 1 Mã loại hình B11 2 Mã số thuế đại diện 3904
 Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai HQGGKVL Mã bộ phận xử lý tờ khai 00
 Ngày đăng ký 14/05/2026 13:41:16 Ngày thay đổi đăng ký / /
 Thời hạn tái nhập/ tái xuất / / -

Người xuất khẩu

Mã 0111145258
 Tên CÔNG TY TNHH SẢN XUẤT VÀ THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ BHP
 Mã bưu chính 1000
 Địa chỉ Số nhà F9, Khu tập thể Cao Đẳng Sư phạm, Phố Vôi, Xã Thường Tín, TP.Hà Nội, Việt Nam
 Số điện thoại 0919566556

Người ủy thác xuất khẩu

Mã
 Tên

Người nhập khẩu

Mã
 Tên STE DE PRODUCTION ET TRANSFORMATION INDUSTRIELLE SARL (SOPROTRA SARL)
 Mã bưu chính
 Địa chỉ 4260/A, AVENUE MISSION, QUARTIER GARE COMMUNE DE GOMBE
 KINSHASA, KINSHASA, CONGO
 Mã nước CG

Đại lý Hải quan**Mã nhân viên Hải quan**

Số vận đơn 122600041393278
 Số lượng 624 PK
 Tổng trọng lượng hàng (Gross) 17.100 KG
 Địa điểm lưu kho 02C1022 DIEM LUY NH XK 02CI
 Địa điểm nhận hàng cuối cùng COMAT MATADI
 Địa điểm xếp hàng VNCLI CANG CAT LAI (HCM)
 Phương tiện vận chuyển dự kiến 9999 INCEDA 0475
 Ngày hàng đi dự kiến 18/05/2026
 Kệ hiệu và số hiệu

Giấy phép xuất khẩu

1 Số hóa đơn A - CI.BHP.SOP-02
 2 Số tiếp nhận hóa đơn điện tử
 3 Ngày phát hành 13/05/2026
 4 Phương thức thanh toán TTR
 5 Tổng trị giá hóa đơn CIF - USD - 20.450 - A
 Tổng trị giá tính thuế USD - 20.450
 Tỷ giá tính thuế USD - 26.118 -
 Tổng hệ số phân bổ trị giá 20.450 -

Phân loại không cần quy đổi VND Người nộp thuế Mã xác định thời hạn nộp thuế D Phân loại nộp thuế A
 Tổng số tiền thuế xuất khẩu Tổng số tiền lệ phí VND
 Số tiền bảo lãnh

Tổng số trang của tờ khai 4 Tổng số dòng hàng của tờ khai 4

Số đính kèm khai báo điện tử 1 - 2 - 3 -
 Phần ghi chú Không sử dụng tờ khai này vào mục đích hoàn thuế nhập khẩu và không thu thuế xuất khẩu.

Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp Số quản lý người sử dụng 00002

Mục thông báo của Hải quan

Tên trường đơn vị Hải quan Trường HQCK cảng Sài Gòn khu vực 1
 Ngày hoàn thành kiểm tra 14/05/2026 13:41:1
 Ngày cấp phép xuất nhập 14/05/2026 13:41:1
 Thời hạn cho phép vận chuyển bảo thuế (khởi hành) 14/05/2026
 Địa điểm Ngày đến Ngày khởi hành
 Thông tin trung chuyển 1 / / ~ / /
 2 / / ~ / /
 3 / / ~ / /
 Địa điểm đích cho vận chuyển bảo thuế 02C1501 14/05/2026

Tờ khai thông quan

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Luật Thương Mại 2005: Chương VI. Mục 4. Dịch Vụ Logistics

Website tham khảo: xuathapkhauleanh.edu.vn/1pl-2pl-3pl-4pl-5pl-trong-logistics

Website tham khảo: tanhanhcontainer.com/kham-pha/kien-thuc-tin-tuc/phan-loai-container

Bộ luật Dân sự 2015: Các quy định về hợp đồng vận chuyển tài sản. Điều 530 - 541

Nghị định 158/2024/NĐ - CP - Quy định chi tiết về hoạt động kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ

Nghị định 168/2024/NĐ - CP - Quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Website công ty: <https://dklog.com.vn/>