

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN CÔNG TÁC XỬ LÝ CHỨNG TỪ TRONG
QUY TRÌNH NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER
(FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CP VẬN
TẢI VÀ THUÊ TÀU (VFRACHT)**

Sinh viên thực hiện : Lê Thị Hoài
Mã số sinh viên : 2254050164
Khoá học : 2022 - 2026
Lớp : 22LC2

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026

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



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

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN CÔNG TÁC XỬ LÝ CHỨNG TỪ TRONG
QUY TRÌNH NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER
(FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN
VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU (VFRACHT)**

Giảng viên hướng dẫn:	Lê Thị Quỳnh Anh
Sinh viên thực hiện :	Lê Thị Hoài
Khóa học :	2022 - 2026
Lớp :	22LC2

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026

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

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

Đà Nẵng, ngày 02 tháng 03 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 Thị Hoài
- Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng
- Trình độ đào tạo : Đại học
- Khóa học : 2022 - 2026

2. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

**“HOÀN THIỆN CÔNG TÁC XỬ LÝ CHỨNG TỪ TRONG QUY TRÌNH NHẬP
KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY
CP VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU (VFRACHT)”**

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

Các thông tin về nguồn lực tài chính, kết quả kinh doanh, thiết bị văn phòng, phương tiện vận chuyển, nguồn nhân lực của công ty CP Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)

6. Cán bộ hướng dẫn

- Th.S Lê Thị Quỳnh Anh

7. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 02/03/2026

8. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026

MẪU ĐƠN KHAI BÁO SỬ DỤNG AI

Khai báo của Sinh viên về việc Sử dụng Trí tuệ Nhân tạo Tạo sinh có Trách nhiệm
Tôi, Lê Thị Hoài, cam đoan rằng tôi đã sử dụng có trách nhiệm các công cụ Trí tuệ Nhân tạo Tạo sinh (GenAI) trong quá trình chuẩn bị Khoá luận này.

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

1. Khai báo sử dụng AI

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

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

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

- Các công cụ AI đã sử dụng:**
 - Gemini AI
 - Chat GPT
- Mục đích sử dụng AI** (ví dụ: tìm ý tưởng, soạn thảo, tóm tắt, chỉnh sửa):
 - Tham khảo ý tưởng tạo sơ đồ
 - Chia bố cục
 - Cách soạn thảo văn bản
 - Tìm kiếm thông tin
- Các phần cụ thể có sự hỗ trợ của AI:**
 - Khái niệm
 - Điều khoản, chính sách, bộ luật.

Tôi xác nhận rằng tôi đã xem xét kỹ lưỡng và xác thực tất cả nội dung do AI tạo ra về tính chính xác, tính nguyên bản và sự phù hợp.

- ☐ Có

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

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

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

Cam kết

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

Chữ ký: _____ Ngày: 30/05/2026

LỜI CẢM ƠN

Trong suốt quá trình học tập và thực hiện khóa luận tốt nghiệp ngành Logistics và Quản trị chuỗi cung ứng tại Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng, em đã nhận được rất nhiều sự quan tâm, giúp đỡ và hỗ trợ quý báu từ phía nhà trường, giảng viên và doanh nghiệp thực tập. Với lòng biết ơn sâu sắc, em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến tất cả những cá nhân và tập thể đã đồng hành cùng em trong suốt thời gian qua.

Trước hết, em xin chân thành cảm ơn Ban Giám hiệu cùng quý thầy cô Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng đã tạo điều kiện thuận lợi cho em trong quá trình học tập và rèn luyện. Những kiến thức chuyên môn, kỹ năng nghiệp vụ và kinh nghiệm thực tiễn mà quý thầy cô truyền đạt là nền tảng quan trọng giúp em hoàn thành khóa luận cũng như chuẩn bị hành trang cho công việc trong tương lai.

Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến cô Lê Thị Quỳnh Anh – giảng viên hướng dẫn đã tận tình chỉ bảo, định hướng và hỗ trợ em trong suốt quá trình thực hiện đề tài. Với sự tận tâm và trách nhiệm của cô đã giúp em hoàn thiện bài khóa luận một cách tốt nhất.

Em cũng xin chân thành cảm ơn Ban lãnh đạo cùng toàn thể anh chị nhân viên tại Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT) đã tạo điều kiện cho em được thực tập, tiếp cận môi trường làm việc thực tế và học hỏi thêm nhiều kiến thức nghiệp vụ trong lĩnh vực giao nhận và logistics. Đặc biệt, em rất biết ơn sự hướng dẫn tận tình của các anh chị trong quá trình tìm hiểu quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển tại công ty. Những kinh nghiệm thực tế này đã giúp em có cái nhìn rõ hơn về hoạt động nghiệp vụ cũng như hỗ trợ rất nhiều trong quá trình nghiên cứu đề tài.

Do kiến thức và kinh nghiệm thực tế còn hạn chế, bài khóa luận của em khó tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được sự đóng góp ý kiến từ quý thầy cô và doanh nghiệp để bài khóa luận được hoàn thiện hơn.

Cuối cùng, em xin kính chúc quý thầy cô Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng cùng Ban lãnh đạo và toàn thể anh chị nhân viên Công ty VFRACHT luôn dồi dào sức khỏe, thành công và phát triển bền vững.

Em xin chân thành cảm ơn!

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026

Sinh viên thực hiện

Lê Thị Hoài

MỤC LỤC

PHẦN MỞ ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết của đề tài:	1
2. Mục tiêu nghiên cứu:	1
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu:	2
4. Phương pháp nghiên cứu:	2
5. Kết cấu khóa luận:	3
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN LIÊN QUAN ĐẾN CÔNG TÁC XỬ LÝ CHỨNG TỪ TRONG QUY TRÌNH NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.	4
1.1. Khái quát về công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển.	4
1.1.1. Các khái niệm cơ bản liên quan.....	4
1.1.2. Khái niệm của công tác xử lý chứng từ.....	5
1.1.3. Vai trò của công tác xử lý chứng từ	5
1.1.4. Chức năng của công tác xử lý chứng từ	5
1.1.5. Phân loại chứng từ trong nhập khẩu.....	6
1.2. Nội dung của công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển	7
1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ trong quy trình nhập khẩu FCL bằng đường biển	12
1.3.1. Các quy định pháp lý	12
1.3.2. Hệ thống chứng từ trong nhập khẩu FCL bằng đường biển.....	14
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG CÔNG TÁC XỬ LÝ CHỨNG TỪ TRONG QUY TRÌNH NHẬP KHẨU FCL BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU (VFRACHT)	17
2.1. Giới thiệu về công ty CP Vận tải và Thuê tàu (VFracht)	17
2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển của công ty.....	17
2.1.3. Ngành nghề kinh doanh.....	19
2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ.....	21
2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của công tyVFracht.....	23
2.2.1. Các nguồn lực của doanh nghiệp ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh.....	23
2.2.2. Phân tích tình hình hoạt động kinh doanh	26
2.3. Thực trạng công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT).....	29
2.3.1. Sơ đồ quy trình thực tế tại công ty	29
2.3.2. Thực trạng về công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu nguyên container (FCL) tại công ty Vfracht	31
2.4. Đánh giá công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu FCL tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)	52
2.4.1. Ưu điểm và hạn chế của quy trình.....	53
2.4.2. Nguyên nhân của những hạn chế.....	53

CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN CÔNG TÁC XỬ LÝ CHỨNG TỪ TRONG QUY TRÌNH NHẬP KHẨU FCL TẠI Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)	55
3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển	55
3.1.1. Căn cứ đề xuất định hướng hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu fcl tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT).....	55
3.1.2. Dự báo môi trường kinh doanh ảnh hưởng đến công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu fcl tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)	55
3.1.3. Định hướng hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu fcl tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT).....	57
3.1.4. Mục tiêu hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu fcl tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT).....	59
3.2. Hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL	60
3.2.1. Định hướng hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL.....	60
3.2.2. Đề xuất quy trình hoàn thiện xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL	61
3.2.3. Hoàn thiện từng bước trong quy trình	64
3.2.4. Hoàn thiện công tác xử lý chứng từ.....	65
3.2.5. Ứng dụng công nghệ trong xử lý chứng từ.....	67
3.3. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp	68
3.3.1. Điều kiện thực hiện.....	68
3.3.2. Cách thức triển khai.....	69
3.3.3. Đánh giá hiệu quả sau khi áp dụng.....	70
3.3.4. Kiến nghị	71
KẾT LUẬN	72

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

No.	Từ viết tắt	Ý nghĩa
1	AI	Artificial Intelligence
2	B/L	Bill of Lading
3	VND	Vietnamese Dong
4	C/O	Certificate of Origin
5	CIF	Cost, Insurance and Freight
6	Co., Ltd	Company Limited
7	D/O	Delivery Order
8	EIR	Equipment Interchange Receipt
9	FOB	Free on Board
10	IDB	International Data Bank
11	FCL	Full Container Load
12	KGM	Kilogram
13	FOB	Free on Board
14	P/L	Packing List
15	T/T	Telegraphic Transfer
16	VND	Vietnamese Dong
17	ETA	Estimated Time of Arrival
18	A/N	Arrival Notice
19	Docs	Documents
20	RPA	Robotic Process Automation
21	THC	Terminal Handling Charge
22	EDO	Electronic Delivery Order
23	HS	Harmonized System
24	VAT	Value Added Tax

25	PCS	Pieces
26	ACFTA	ASEAN–China Free Trade Area
27	CFR	Cost and Freight
28	CTNS	Cartons
29	UPC 600	Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 600
30	E – PORT	Electronic Port
31	SOLAS	Safety of Life at Sea
32	VGM	Verified Gross Mass
33	B2B	Business to Business
34	B2C	Business to Consumer

DANH SÁCH CÁC BẢNG BIỂU

STT	BẢNG	NỘI DUNG	TRANG
1	Bảng 2.1	Danh sách trang thiết bị văn phòng của Vfracht	24
2	Bảng 2.2	Danh sách phương tiện vận chuyển của Vfracht	25
3	Bảng 2.3	Cơ cấu nguồn nhân lực của Vfracht	25
4	Bảng 2.4	Bảng cân đối kế toán của Công ty VFracht giai đoạn 2023-2025	26
5	Bảng 2.5	Kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty VFracht	28

DANH SÁCH HÌNH VẼ, SƠ ĐỒ

STT	HÌNH	NỘI DUNG	TRANG
1	Hình 2.1	Logo Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng	17
2	Hình 2.2	Các dịch vụ mà Công ty Vfracht cung cấp	20
3	Hình 2.3	Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Công ty vfracht	21
4	Hình 2.4	Sơ đồ quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển	30
5	Hình 2.5	Quy trình nhận thông báo hàng đến	32
6	Hình 2.6	Sơ đồ quy trình lấy lệnh giao hàng	34
7	Hình 2.7	Sơ đồ quy trình chuẩn bị bộ hồ sơ nhập khẩu	36
8	Hình 2.8	Sơ đồ quy trình thông quan và nhận hàng tại cảng	47
9	Hình 2.9	Sơ đồ quy trình giao hàng và trả container	50

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài:

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế, ngành logistics ngày càng giữ vai trò quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu. Tại Việt Nam, đặc biệt là khu vực Đà Nẵng, logistics phát triển mạnh, kéo theo sự gia tăng của hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển theo hình thức nguyên container (FCL).

Trong quy trình nhập khẩu FCL, công tác xử lý chứng từ đã giữ vai trò then chốt, diễn ra xuyên suốt từ khi chuẩn bị hàng, vận chuyển đến thông quan và nhận hàng. Chứng từ là cơ sở pháp lý để thực hiện thủ tục hải quan, đồng thời ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian, chi phí và hiệu quả của toàn bộ quy trình. Tuy nhiên, thực tế vẫn tồn tại các hạn chế như sai sót thông tin, thiếu đồng bộ và chậm trễ trong xử lý, làm phát sinh chi phí và rủi ro cho doanh nghiệp.

Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT), có hơn 50 năm hình thành và phát triển, là một trong những doanh nghiệp có kinh nghiệm hàng đầu trong lĩnh vực giao nhận vận tải và logistics tại Đà Nẵng nói riêng và Việt Nam nói chung. Công ty cung cấp các dịch vụ như vận tải quốc tế, khai báo hải quan, giao nhận hàng hóa và xử lý chứng từ xuất nhập khẩu, trong đó hoạt động nhập khẩu FCL bằng đường biển chiếm tỷ trọng lớn trong doanh thu. Trong thực tế hoạt động, công tác xử lý chứng từ tại VFracht liên quan trực tiếp đến nhiều bộ phận và giai đoạn của quy trình, từ tiếp nhận thông tin khách hàng, kiểm tra bộ chứng từ, khai báo hải quan đến tổ chức giao nhận hàng hóa. Tuy nhiên, quy trình này vẫn còn tồn tại những hạn chế như phân công công việc chưa hợp lý, sự phối hợp giữa các phòng ban chưa đồng bộ và chất lượng nhân sự chưa đồng đều, làm ảnh hưởng đến hiệu quả xử lý chứng từ và tiến độ thực hiện lô hàng.

Xuất phát từ những lý do trên, đề tài “Hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại VFracht” được lựa chọn nghiên cứu nhằm góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động nghiệp vụ tại doanh nghiệp, đồng thời đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành logistics trong giai đoạn hiện nay.

2. Mục tiêu nghiên cứu:

Mục tiêu chung

- Hệ thống hóa cơ sở lý luận về công tác xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL đường biển

- Phân tích, đánh giá thực trạng công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu nguyên container tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)

- Đề xuất giải pháp hoàn thiện công tác xử lý chứng từ

Mục tiêu cụ thể: Để đạt được mục tiêu chung nêu trên, khóa luận tập trung thực hiện các mục tiêu cụ thể sau:

- Hệ thống hóa các vấn đề lý luận cơ bản liên quan đến công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển.

- Phân tích và đánh giá thực trạng công tác xử lý chứng từ tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT), bao gồm: Nội dung các bước xử lý chứng từ, quy trình thực hiện tại doanh nghiệp.

- Những ưu điểm và hạn chế còn tồn tại: Xác định các nguyên nhân ảnh hưởng đến hiệu quả công tác xử lý chứng từ, bao gồm cả yếu tố khách quan và chủ quan từ phía doanh nghiệp.

Đề xuất một số giải pháp và kiến nghị nhằm hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu FCL tại VFracht, theo hướng nâng cao tính chính xác và đồng bộ của chứng từ, rút ngắn thời gian xử lý, giảm thiểu rủi ro và chi phí phát sinh.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu:

- Đối tượng nghiên cứu: Lý thuyết và thực tiễn liên quan đến công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu nguyên container (fcl) bằng đường biển.

- Phạm vi không gian: Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT).

- Phạm vi thời gian: Dữ liệu được thu thập trong 3 năm gần nhất

4. Phương pháp nghiên cứu:

Trong quá trình thực hiện khóa luận về công tác xử lý chứng từ hàng nhập nguyên container (FCL), sử dụng kết hợp nhiều phương pháp nghiên cứu khác nhau, tập trung vào hai nhóm chính là thu thập dữ liệu và phân tích, xử lý thông tin.

- Phương pháp thu thập dữ liệu:

Quan sát thực tế (thực tập) thì trong thời gian thực tập tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT), trực tiếp quan sát và tham gia vào một số công việc tại bộ phận chứng từ (Docs). Nhờ đó, thể hiểu rõ hơn quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu FCL, từ khi nhận thông báo hàng đến (A/N) cho đến khi lấy lệnh giao hàng (D/O). Việc quan sát thực tế giúp nắm được cách nhân viên xử lý công việc hàng ngày cũng như các tình huống phát sinh.

Bên cạnh việc quan sát, còn trao đổi trực tiếp với các anh/chị nhân viên ở bộ phận chứng từ, kinh doanh và khai báo hải quan. Thông qua đó, hiểu rõ hơn về cách kiểm tra chứng từ, quy trình làm việc giữa các bộ phận và những khó khăn thường gặp trong thực tế.

Tiến hành thu thập các bộ chứng từ thực tế của lô hàng nhập khẩu như B/L, Invoice, Packing List, tờ khai hải quan, ... cùng với các tài liệu nội bộ của công ty và các quy định pháp lý liên quan. Đây là nguồn dữ liệu quan trọng giúp có cơ sở để phân tích và đánh giá.

- Phương pháp phân tích và xử lý số liệu:

Tiến hành so sánh quy trình xử lý chứng từ thực tế tại công ty với những kiến thức lý thuyết đã được học cũng như các quy định hiện hành. Qua đó, nhận ra những điểm còn chưa tối ưu hoặc chưa phù hợp trong quá trình thực hiện.

Dựa trên những gì quan sát và thu thập được, mô tả lại một cách chi tiết từng bước trong quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu FCL, giúp làm rõ cách thức vận hành thực tế tại doanh nghiệp.

Từ các thông tin đã có, tiến hành tổng hợp và phân tích nhằm đánh giá những ưu điểm và hạn chế của quy trình. Trên cơ sở đó, đề xuất một số giải pháp phù hợp với tình hình thực tế của công ty nhằm nâng cao hiệu quả công việc.

5. Kết cấu khóa luận:

Ngoài các phần mục lục, danh mục từ viết tắt, tài liệu tham khảo, và kết luận, báo cáo gồm 3 phần:

- Chương 1: Cơ sở lý luận liên quan đến công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu nguyên container (fcl) bằng đường biển tại vfracht.

- Chương 2: Thực trạng công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu nguyên container (fcl) bằng đường biển tại vfracht.

- Chương 3: Giải pháp hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu nguyên container (fcl) bằng đường biển tại vfracht.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN LIÊN QUAN ĐẾN CÔNG TÁC XỬ LÝ CHỨNG TỪ TRONG QUY TRÌNH NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1.1. Khái quát về công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển.

1.1.1. Các khái niệm cơ bản liên quan

Theo quan điểm của Sunil Chopra trong Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation và Martin Christopher trong Logistics & Supply Chain Management, việc quản lý hiệu quả dòng hàng hóa đồng thời với dòng thông tin và chứng từ là yếu tố cốt lõi quyết định đến tính liên tục, chính xác và hiệu quả của toàn bộ chuỗi cung ứng quốc tế.

- Quy trình:

Quy trình là một chuỗi các bước công việc được sắp xếp theo trình tự logic và có mối liên hệ chặt chẽ với nhau, nhằm chuyển đổi đầu vào (input) thành đầu ra (output) để đạt được một mục tiêu cụ thể.

Trong thực tế doanh nghiệp, quy trình giúp chuẩn hóa cách thức làm việc giữa các bộ phận, tạo sự phối hợp đồng bộ và dễ dàng kiểm soát tiến độ công việc. Đặc biệt trong lĩnh vực logistics và giao nhận vận tải, việc xây dựng quy trình rõ ràng giúp hạn chế sai sót chứng từ, giảm chậm trễ trong thông quan và nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng.

- Nhập khẩu hàng hóa:

Nhập khẩu hàng hóa là một hoạt động cơ bản của thương mại quốc tế, được hiểu là quá trình doanh nghiệp hoặc tổ chức trong một quốc gia thực hiện việc mua hàng hóa từ các chủ thể ở nước ngoài và đưa hàng hóa đó vào lãnh thổ quốc gia mình nhằm phục vụ cho nhu cầu sản xuất, kinh doanh hoặc tiêu dùng. Hoạt động này không chỉ đơn thuần là hành vi mua bán mà còn bao gồm toàn bộ các nghiệp vụ kinh tế và kỹ thuật liên quan, từ việc ký kết hợp đồng ngoại thương, tổ chức vận chuyển quốc tế, thực hiện thanh toán, cho đến việc làm thủ tục hải quan và nhận hàng.

- Quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL):

Quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) là chuỗi các bước nghiệp vụ được tổ chức theo trình tự logic nhằm thực hiện việc nhập khẩu hàng hóa bằng hình thức nguyên container, từ khi tiếp nhận thông tin lô hàng, chuẩn bị chứng từ, vận chuyển, khai báo hải quan đến khi nhận hàng và hoàn tất hồ sơ.

- Vận tải quốc tế bằng đường biển:

Vận tải quốc tế bằng đường biển là hình thức vận chuyển hàng hóa giữa các quốc gia thông qua hệ thống đường biển, sử dụng tàu biển làm phương tiện chuyên chở chủ yếu. Đây là một bộ phận quan trọng của hoạt động logistics quốc tế, cho phép di chuyển khối lượng lớn hàng hóa qua các khoảng cách xa với chi phí tương đối thấp so với các phương thức vận tải khác. Hoạt động vận tải biển quốc tế không chỉ bao gồm việc chuyên chở hàng hóa từ cảng đi đến cảng đến, mà còn gắn liền với các nghiệp vụ liên quan như xếp dỡ hàng hóa, lưu kho tại cảng, quản lý container, phát hành chứng từ vận tải và phối

hợp giữa các chủ thể tham gia như người gửi hàng, người nhận hàng, hãng tàu, đại lý và cơ quan cảng biển.

1.1.2. Khái niệm của công tác xử lý chứng từ

- Chứng từ:

Chứng từ là các giấy tờ, tài liệu được lập ra trong quá trình giao dịch và thực hiện nghiệp vụ, nhằm ghi nhận, chứng minh và phản ánh các thông tin liên quan đến hàng hóa, dịch vụ, quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia.

- Xử lý chứng từ:

Xử lý chứng từ là quá trình doanh nghiệp thực hiện việc tiếp nhận, kiểm tra, đối chiếu, chỉnh sửa, hoàn thiện và sử dụng các chứng từ trong hoạt động nhập khẩu nhằm đảm bảo tính chính xác, hợp lệ và đồng bộ của thông tin. Việc xử lý chứng từ hiệu quả giúp đảm bảo dòng chảy thông tin thông suốt, qua đó nâng cao hiệu quả vận hành chuỗi cung ứng và giảm thiểu rủi ro trong hoạt động logistics.

- Công tác xử lý chứng từ trong hoạt động nhập khẩu:

Công tác xử lý chứng từ trong nhập khẩu được hiểu là toàn bộ các hoạt động nghiệp vụ liên quan đến việc tiếp nhận, kiểm tra, đối chiếu, chỉnh sửa, hoàn thiện và sử dụng các chứng từ phát sinh trong quá trình nhập khẩu hàng hóa nhằm phục vụ cho việc thực hiện các thủ tục cần thiết như khai báo hải quan, nhận hàng, thanh toán quốc tế và lưu trữ hồ sơ. Đây là một quá trình mang tính hệ thống, diễn ra xuyên suốt từ khi doanh nghiệp nhận được bộ chứng từ từ đối tác nước ngoài cho đến khi hoàn tất việc thông quan và kết thúc lô hàng.

1.1.3. Vai trò của công tác xử lý chứng từ

Công tác xử lý chứng từ giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong hoạt động nhập khẩu hàng hóa nói chung và trong quy trình nhập khẩu bằng đường biển nói riêng, bởi đây là yếu tố trung tâm đảm bảo sự vận hành thông suốt của toàn bộ quá trình từ giao dịch thương mại đến giao nhận hàng hóa. Trước hết, chứng từ là căn cứ pháp lý để thực hiện các thủ tục nhập khẩu, đặc biệt là thủ tục hải quan. Mọi hoạt động thông quan hàng hóa đều phải dựa trên bộ chứng từ hợp lệ, do đó việc xử lý chứng từ chính xác và đầy đủ là điều kiện tiên quyết để hàng hóa được phép nhập khẩu vào lãnh thổ quốc gia theo đúng quy định pháp luật.

- Là căn cứ pháp lý để thực hiện thủ tục hải quan và thông quan hàng hóa
- Đảm bảo tính chính xác và minh bạch của thông tin hàng hóa
- Hỗ trợ thực hiện các phương thức thanh toán quốc tế
- Giúp kiểm soát, đối chiếu và hạn chế sai sót
- Giảm thiểu rủi ro và tranh chấp thương mại
- Rút ngắn thời gian xử lý, nâng cao hiệu quả logistics

Công tác xử lý chứng từ không chỉ là yêu cầu bắt buộc về mặt nghiệp vụ mà còn là yếu tố quyết định đến tiến độ, chi phí và hiệu quả của toàn bộ quy trình nhập khẩu.

1.1.4. Chức năng của công tác xử lý chứng từ

Công tác xử lý chứng từ trong nhập khẩu thực hiện các chức năng cơ bản gắn liền với hoạt động logistics và giao dịch thương mại quốc tế.

- Các thông tin thể hiện ở việc chứng từ phản ánh và truyền tải đầy đủ các dữ liệu liên quan đến hàng hóa, điều kiện giao dịch và các bên tham gia, qua đó đảm bảo sự phối hợp đồng bộ trong chuỗi cung ứng.

- Chức năng pháp lý thể hiện ở việc chứng từ là căn cứ xác lập và chứng minh quyền, nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng ngoại thương, đồng thời là cơ sở để giải quyết tranh chấp khi phát sinh.

- Chức năng kiểm soát được thể hiện thông qua việc kiểm tra, đối chiếu và xác nhận tính hợp lệ, chính xác và thống nhất của thông tin giữa các chứng từ, góp phần hạn chế sai sót và rủi ro trong quá trình nhập khẩu.

- Chức năng nghiệp vụ thể hiện ở việc chứng từ trực tiếp phục vụ các hoạt động như khai báo hải quan, thanh toán quốc tế và giao nhận hàng hóa, qua đó đảm bảo quá trình nhập khẩu được thực hiện đúng quy định và hiệu quả.

Theo quan điểm của Martin Christopher và Sunil Chopra, việc quản lý và xử lý thông tin thông qua hệ thống chứng từ có vai trò cốt lõi trong việc đảm bảo tính liên kết và hiệu quả của chuỗi cung ứng.

1.1.5. Phân loại chứng từ trong nhập khẩu

1.1.5.1. Nhóm chứng từ bắt buộc

Đây là các chứng từ cơ bản, bắt buộc phải có trong hầu hết các giao dịch nhập khẩu và là điều kiện cần để thực hiện thủ tục hải quan và nhận hàng. Nhóm này bao gồm:

- Hợp đồng thương mại
- Hóa đơn thương mại
- Phiếu đóng gói
- Vận đơn
- Tờ khai hải quan

Các chứng từ này phản ánh đầy đủ thông tin về giao dịch mua bán, đặc điểm hàng hóa, điều kiện giao hàng và là cơ sở pháp lý quan trọng để cơ quan hải quan kiểm tra, xác nhận và cho phép thông quan hàng hóa.

1.1.5.2. Nhóm chứng từ thường có

Đây là các chứng từ không phải lúc nào cũng bắt buộc nhưng thường xuất hiện trong các giao dịch nhập khẩu, tùy thuộc vào điều kiện hợp đồng, phương thức thanh toán hoặc yêu cầu của đối tác. Nhóm này bao gồm:

- Thư tín dụng (L/C)
- Chứng thư bảo hiểm
- Chứng nhận xuất xứ (C/O)
- Chứng thư kiểm dịch

Các chứng từ này có vai trò hỗ trợ trong việc đảm bảo quyền lợi của các bên, chứng minh nguồn gốc hàng hóa, đáp ứng yêu cầu ưu đãi thuế quan hoặc đảm bảo an toàn cho hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

1.1.5.3. Nhóm chứng từ khác

Các chứng từ phát sinh tùy theo tính chất đặc thù của từng loại hàng hóa hoặc yêu cầu quản lý chuyên ngành của cơ quan nhà nước. Nhóm này bao gồm:

- Các chứng nhận chất lượng
- Chứng nhận kiểm định
- Chứng nhận vệ sinh
- Chứng nhận hun trùng
- Giấy phép nhập khẩu đối với các mặt hàng thuộc diện quản lý đặc biệt.

Những chứng từ này nhằm đảm bảo hàng hóa đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn, vệ sinh và quy định pháp lý trước khi được phép lưu thông trên thị trường.

1.2. Nội dung của công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển

Công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu FCL bằng đường biển là một chuỗi các hoạt động nghiệp vụ được thực hiện xuyên suốt từ trước khi hàng lên tàu cho đến khi hoàn tất giao nhận và lưu trữ hồ sơ. Nội dung của công tác này gắn liền với từng giai đoạn của quy trình nhập khẩu, nhằm đảm bảo tính hợp lệ, chính xác và đồng bộ của hệ thống chứng từ, qua đó hỗ trợ hiệu quả cho các hoạt động logistics và thủ tục pháp lý.

• Bước 1: Nhận thông báo hàng đến (Arrival Notice & Manifest)

- Tiếp nhận thông tin lô hàng:

Doanh nghiệp nhận Arrival Notice từ hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu, trong đó thể hiện các thông tin quan trọng như: tên tàu, số chuyến, thời gian tàu đến dự kiến (ETA), số vận đơn (B/L No.), và thông tin container. Đồng thời, công ty cũng nhận Manifest để phục vụ việc theo dõi và đối chiếu dữ liệu lô hàng trên hệ thống.

- Tiếp nhận bộ chứng từ ban đầu (pre-shipment):

Trước khi hàng đến, doanh nghiệp đã nhận bộ chứng từ cơ bản từ người xuất khẩu hoặc các bên liên quan, bao gồm:

- Hợp đồng ngoại thương (Sales Contract)
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)
- Phiếu đóng gói P/L (Packing List)
- Dự thảo vận đơn (Draft Bill of Lading)

Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) và các chứng từ chuyên ngành (nếu có)

Các chứng từ này thường ở dạng bản mềm (scan/email) và đóng vai trò làm cơ sở để kiểm tra trước khi phát hành bản chính thức.

Nội dung kiểm tra và xử lý:

- Kiểm tra tổng thể để có thể đảm bảo bộ chứng từ đầy đủ và phù hợp với điều kiện giao hàng (Incoterms) và phương thức thanh toán (L/C hoặc T/T).

- Kiểm tra chi tiết:

Về phần hình thức đầy đủ chữ ký, con dấu (nếu yêu cầu), số chứng từ rõ ràng, không tẩy xóa.

Về phần nội dung thì phải chính xác về tên hàng, số lượng, trọng lượng, thông tin người bán (shipper) và người mua (consignee).

- Cần đối chiếu thông tin để so sánh giữa chứng từ với hợp đồng và kế hoạch nhập khẩu nhằm đảm bảo sự thống nhất về điều kiện thương mại, thời gian giao hàng và đặc điểm hàng hóa.

Xử lý sai sót:

Trong trường hợp phát hiện sai lệch cần xác định nguyên nhân và gửi yêu cầu điều chỉnh (amendment) đến người xuất khẩu, forwarder hoặc hãng tàu (đối với Draft B/L). Sau khi chỉnh sửa, tiến hành kiểm tra lại lần cuối trước khi xác nhận phát hành chứng từ chính thức.

• Bước 2: Lấy lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O)

Sau khi tàu cập cảng, doanh nghiệp tiến hành làm thủ tục với hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu để nhận lệnh giao hàng (D/O). Đây là chứng từ xác nhận quyền hợp pháp của người nhận hàng trong việc lấy container tại cảng.

Chuẩn bị chứng từ:

Để thực hiện thủ tục đổi lệnh giao hàng, doanh nghiệp cần chuẩn bị đầy đủ các chứng từ cần thiết nhằm đảm bảo quá trình nhận hàng diễn ra thuận lợi và đúng quy định của hãng tàu. Các chứng từ quan trọng nhất như là vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L), có thể sử dụng bản gốc (Original B/L) hoặc vận đơn điện tử dưới hình thức Telex Release/Surrendered B/L tùy theo phương thức phát hành của người gửi hàng. Đồng thời doanh nghiệp cần có thông báo phí địa phương (Local Charges) để thực hiện thanh toán các khoản phí liên quan tại cảng hoặc hãng tàu. Và trong một số trường hợp, doanh nghiệp còn phải xuất trình giấy giới thiệu hoặc giấy ủy quyền nhằm xác nhận tư cách của người đại diện đến làm thủ tục đổi lệnh giao hàng.

Nội dung kiểm tra trước khi đổi D/O:

Trước khi thực hiện thủ tục đổi lệnh giao hàng (D/O), doanh nghiệp cần kiểm tra vận đơn đường biển (B/L) nhằm đảm bảo chứng từ hợp lệ, đúng tên người nhận hàng (Consignee) và đầy đủ số lượng bản gốc nếu sử dụng Original B/L. Đối với Telex Release hoặc Surrendered B/L, cần xác nhận vận đơn đã được điện giao hợp lệ trước khi làm thủ tục nhận hàng. Doanh nghiệp cũng cần đối chiếu thông tin giữa B/L, Arrival Notice và Manifest để đảm bảo thống nhất về số vận đơn, số container, loại container, số seal, tên tàu và số chuyến tàu. Việc đối chiếu giúp phát hiện kịp thời các sai sót hoặc chênh lệch thông tin giữa các chứng từ. Doanh nghiệp cần kiểm tra đầy đủ các khoản chi phí phải thanh toán như phí lệnh giao hàng (D/O), phí xếp dỡ tại cảng (THC), phí lưu container, lưu bãi và các phụ phí liên quan khác nhằm chuẩn bị thanh toán đúng quy định và hạn chế chậm trễ trong quá trình nhận hàng.

Thực hiện đổi lệnh giao hàng:

Doanh nghiệp xuất trình vận đơn hợp lệ và thanh toán các khoản phí để nhận Delivery Order (D/O) từ hãng tàu hoặc đại lý.

Kiểm tra sau khi nhận D/O:

Sau khi nhận lệnh giao hàng (D/O), doanh nghiệp cần kiểm tra kỹ các thông tin trên chứng từ nhằm đảm bảo tính chính xác trước khi tiến hành nhận container tại cảng. Các nội dung cần kiểm tra bao gồm số vận đơn (B/L No.), số container, loại container, tên người nhận hàng và địa điểm nhận container theo đúng thông tin của lô hàng nhập khẩu. Việc kiểm tra giúp đảm bảo sự thống nhất giữa D/O và các chứng từ liên quan như vận đơn, tờ khai hải quan và Arrival Notice. Khi phát hiện sai sót hoặc chênh lệch thông tin, doanh nghiệp cần nhanh chóng liên hệ với hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu để yêu cầu điều chỉnh kịp thời nhằm tránh ảnh hưởng đến quá trình nhận hàng và phát sinh chi phí không cần thiết.

• **Bước 3: Chuẩn bị chứng từ nhập khẩu**

Sau khi hàng hóa được xếp lên tàu, người xuất khẩu tiến hành hoàn thiện và gửi bộ chứng từ nhập khẩu cho người mua hoặc doanh nghiệp giao nhận. Đây là giai đoạn tiếp nhận, kiểm tra và xử lý chứng từ nhằm đảm bảo tính chính xác trước khi thực hiện khai báo hải quan.

Tiếp nhận bộ chứng từ:

Bộ chứng từ nhập khẩu thường được gửi từ người xuất khẩu, ngân hàng trong trường hợp thanh toán bằng phương thức tín dụng chứng từ (L/C) hoặc từ hãng tàu và đơn vị giao nhận vận tải. Bộ chứng từ cơ bản bao gồm vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L), hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), phiếu đóng gói (Packing List – P/L), hợp đồng ngoại thương (Sales Contract) và giấy chứng nhận xuất xứ (C/O). Tùy theo tính chất hàng hóa, doanh nghiệp có thể tiếp nhận thêm các chứng từ chuyên ngành như giấy chứng nhận kiểm dịch, hun trùng, kiểm tra chất lượng hoặc chứng từ bảo hiểm hàng hóa.

Nội dung thực hiện:

Doanh nghiệp tiến hành kiểm tra tính đầy đủ, hợp lệ và thống nhất của bộ chứng từ trước khi sử dụng cho các nghiệp vụ tiếp theo. Nội dung kiểm tra tập trung vào các thông tin quan trọng như tên hàng hóa, số lượng, trọng lượng, số container, số vận đơn, thông tin người gửi – người nhận, điều kiện giao hàng và trị giá hàng hóa. Đồng thời, doanh nghiệp thực hiện đối chiếu rà soát chứng từ giữa các chứng từ nhằm đảm bảo dữ liệu đồng nhất, hạn chế sai lệch ảnh hưởng đến quá trình khai báo hải quan và nhận hàng.

Xử lý sai sót chứng từ:

Khi phát hiện sai sót hoặc chênh lệch thông tin, doanh nghiệp cần liên hệ với người xuất khẩu, hãng tàu hoặc các bên liên quan để điều chỉnh và phát hành lại chứng từ phù hợp. Các lỗi thường gặp bao gồm sai tên hàng, sai số lượng, sai thông tin người nhận hàng hoặc chênh lệch dữ liệu giữa các chứng từ. Trong một số trường hợp, doanh nghiệp có thể yêu cầu chuyển đổi vận đơn từ Original B/L sang Telex Release hoặc Surrendered B/L nhằm rút ngắn thời gian xử lý và tạo thuận lợi cho việc nhận hàng.

• **Bước 4: Khai báo hải quan nhập khẩu**

Khai báo hải quan là bước bắt buộc trong quy trình nhập khẩu, trong đó bộ chứng từ đóng vai trò làm căn cứ để cơ quan hải quan kiểm tra và xác định nghĩa vụ thuế.

Chuẩn bị chứng từ khai báo:

Trước khi thực hiện khai báo hải quan, doanh nghiệp cần chuẩn bị đầy đủ bộ chứng từ phục vụ cho quá trình khai báo và thông quan hàng hóa. Bộ chứng từ thường bao gồm hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) dùng để xác định giá trị hàng hóa và căn cứ tính thuế; phiếu đóng gói (Packing List - P/L) thể hiện thông tin về quy cách đóng gói, số lượng và trọng lượng hàng hóa; vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L) là chứng từ vận tải và căn cứ nhận hàng; giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) nhằm xác định nguồn gốc hàng hóa để hưởng ưu đãi thuế quan nếu có; hợp đồng ngoại thương (Sales Contract) quy định các điều khoản mua bán giữa hai bên. Đối với một số mặt hàng thuộc diện quản lý chuyên ngành, doanh nghiệp cần chuẩn bị thêm giấy phép nhập khẩu, chứng từ kiểm dịch, kiểm tra chất lượng hoặc các chứng từ chuyên ngành khác theo quy định của cơ quan quản lý nhà nước.

Nội dung xử lý:

Sau khi hoàn tất kiểm tra chứng từ, doanh nghiệp tiến hành khai báo trên hệ thống hải quan điện tử bằng cách nhập đầy đủ các thông tin cần thiết như mã HS, trị giá tính thuế, số lượng hàng hóa, thông tin container, cảng xếp hàng và cảng dỡ hàng theo đúng nội dung của bộ chứng từ nhập khẩu. Doanh nghiệp cần đối chiếu dữ liệu giữa tờ khai hải quan và chứng từ gốc nhằm đảm bảo tính chính xác và đồng nhất của thông tin đã khai báo, hạn chế sai sót dẫn đến việc sửa đổi tờ khai hoặc ảnh hưởng đến quá trình thông quan hàng hóa.

Xử lý kết quả phân luồng:

Sau khi tờ khai được tiếp nhận, hệ thống hải quan sẽ phân luồng xử lý hàng hóa. Đối với luồng xanh, hàng hóa được thông quan sau khi doanh nghiệp hoàn thành nghĩa vụ thuế. Đối với luồng vàng, doanh nghiệp xuất trình hồ sơ để cơ quan hải quan kiểm tra chứng từ. Đối với luồng đỏ, doanh nghiệp phối hợp với cơ quan hải quan để kiểm tra thực tế hàng hóa nhằm đối chiếu với nội dung đã khai báo.

Hoàn tất thông quan:

Sau khi hoàn thành kiểm tra và thực hiện đầy đủ nghĩa vụ thuế, hệ thống hải quan xác nhận thông quan tờ khai. Doanh nghiệp tiếp tục thực hiện các thủ tục nhận hàng tại cảng và chuẩn bị cho quá trình vận chuyển hàng hóa về kho.

• Bước 5: Thông quan và nhận hàng

Sau khi hoàn tất khai báo hải quan và được chấp nhận thông quan, doanh nghiệp tiến hành làm thủ tục nhận hàng tại cảng hoặc kho bãi.

Chứng từ sử dụng:

Để thực hiện thủ tục nhận hàng tại cảng, doanh nghiệp cần chuẩn bị đầy đủ các chứng từ cần thiết phục vụ cho quá trình giao nhận container. Các chứng từ sử dụng bao gồm tờ khai hải quan đã thông quan nhằm chứng minh hàng hóa đủ điều kiện được phép nhận hàng; lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O) do hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu cấp để xác nhận quyền nhận hàng của doanh nghiệp; phiếu giao nhận container (EIR/EXPORT) được sử dụng để xác nhận tình trạng giao nhận container tại cảng hoặc bãi container. Các chứng từ này là căn cứ quan trọng để doanh nghiệp hoàn tất thủ tục nhận container và đưa hàng ra khỏi khu vực cảng.

Nội dung xử lý:

Doanh nghiệp cần xuất trình đầy đủ các chứng từ cần thiết như lệnh giao hàng (D/O) và tờ khai hải quan đã thông quan để thực hiện thủ tục nhận container tại cảng. Sau khi hoàn tất kiểm tra chứng từ, doanh nghiệp tiến hành làm thủ tục tại cảng bằng cách đăng ký nhận container trên hệ thống cảng hoặc bãi container, xác nhận vị trí container và phối hợp điều động phương tiện vận chuyển phù hợp để đưa hàng ra khỏi cảng theo kế hoạch giao nhận.

Kiểm tra thực tế:

Doanh nghiệp cần kiểm tra thực tế container trước khi đưa hàng ra khỏi cảng nhằm đảm bảo sự phù hợp giữa hàng hóa thực tế và thông tin trên chứng từ. Các nội dung cần kiểm tra bao gồm đối chiếu số container, số seal với thông tin trên vận đơn, lệnh giao hàng và tờ khai hải quan để xác nhận tính chính xác của container nhận hàng. Doanh nghiệp cần kiểm tra tình trạng bên ngoài của container như móp méo, hư hỏng, dấu hiệu rách thùng hoặc tình trạng niêm phong container nhằm phát hiện các rủi ro có thể ảnh hưởng đến hàng hóa bên trong. Khi phát hiện bất thường hoặc sai lệch, doanh nghiệp phải lập biên bản hiện trường và thông báo ngay cho hãng tàu, cảng, đơn vị vận chuyển hoặc các bên liên quan để phối hợp xử lý kịp thời, hạn chế phát sinh tranh chấp và tổn thất hàng hóa.

• Bước 6: Giao container và trả vỏ

Sau khi nhận container, doanh nghiệp tiến hành vận chuyển hàng hóa về kho và thực hiện các thủ tục trả container rỗng cho hãng tàu.

Chứng từ liên quan:

Trong quá trình giao nhận và hoàn trả container, doanh nghiệp cần sử dụng đầy đủ các chứng từ liên quan để xác nhận việc nhận và bàn giao container đúng quy định. Các chứng từ bao gồm phiếu giao nhận container dùng để xác nhận thông tin giao nhận container giữa các bên; biên bản bàn giao container nhằm ghi nhận tình trạng thực tế của container tại thời điểm nhận hoặc trả container; chứng từ trả vỏ container được sử dụng để xác nhận doanh nghiệp đã hoàn trả container rỗng cho depot hoặc hãng tàu theo đúng thời gian quy định. Các chứng từ này là căn cứ quan trọng để đối chiếu trách nhiệm giữa các bên và hạn chế phát sinh chi phí lưu container hoặc tranh chấp liên quan đến tình trạng container.

Nội dung xử lý:

Doanh nghiệp tiến hành tổ chức vận chuyển container từ cảng về kho của doanh nghiệp hoặc địa điểm nhận hàng của khách hàng theo kế hoạch giao nhận đã thỏa thuận. Sau khi container được đưa về kho, doanh nghiệp thực hiện dỡ hàng, kiểm tra số lượng, tình trạng hàng hóa và tiến hành bàn giao cho khách hàng theo nội dung hợp đồng hoặc yêu cầu giao nhận. Sau khi hoàn tất việc rút hàng, doanh nghiệp cần vệ sinh container nếu cần thiết và thực hiện trả container rỗng về đúng địa điểm quy định của hãng tàu hoặc depot trong thời gian cho phép nhằm tránh phát sinh chi phí lưu container và các khoản phụ phí liên quan.

Kiểm soát chi phí và rủi ro:

Doanh nghiệp cần theo dõi chặt chẽ thời hạn miễn lưu container và lưu bãi do hãng tàu quy định nhằm chủ động sắp xếp kế hoạch nhận hàng, rút hàng và trả container đúng

thời gian cho phép. Việc kiểm soát tiến độ giao nhận giúp hạn chế phát sinh các khoản chi phí như phí lưu container tại cảng (demurrage) và phí lưu container ngoài cảng (detention), đây là các chi phí có thể ảnh hưởng lớn đến tổng chi phí logistics của doanh nghiệp. Khi thực hiện trả container rỗng, doanh nghiệp cần kiểm tra tình trạng container nhằm đảm bảo container không bị hư hỏng, móp méo hoặc mất phụ kiện trong quá trình sử dụng để tránh phát sinh chi phí bồi thường hoặc tranh chấp với hãng tàu và depot.

• Bước 7: Lưu trữ và quản lý hồ sơ chứng từ (Documentation Filing & Archiving)

Sau khi hoàn tất quá trình nhận hàng và giao nhận container, doanh nghiệp cần tiến hành tổng hợp, kiểm tra và lưu trữ toàn bộ chứng từ liên quan đến lô hàng nhập khẩu theo đúng quy định. Đây là bước cuối cùng của quy trình xử lý chứng từ, có vai trò quan trọng trong công tác quản lý hồ sơ, kiểm tra, đối chiếu và giải quyết các vấn đề phát sinh sau thông quan. Doanh nghiệp cần kiểm tra tính đầy đủ và tính hợp lệ của bộ chứng từ trước khi lưu trữ nhằm đảm bảo không thiếu sót các chứng từ quan trọng liên quan đến lô hàng. Các chứng từ sau đó được phân loại theo từng lô hàng, thời gian thực hiện hoặc theo từng khách hàng để thuận tiện cho việc tra cứu và quản lý hồ sơ. Doanh nghiệp có thể lưu trữ chứng từ dưới dạng bản cứng, bản mềm hoặc kết hợp cả hai hình thức tùy theo quy định nội bộ và yêu cầu quản lý. Việc lưu trữ chứng từ giúp phục vụ công tác kiểm tra sau thông quan của cơ quan hải quan, hỗ trợ quyết toán thuế và làm căn cứ giải quyết tranh chấp phát sinh liên quan đến hàng hóa, thanh toán hoặc trách nhiệm giữa các bên tham gia.

1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ trong quy trình nhập khẩu FCL bằng đường biển

1.3.1. Các quy định pháp lý

1.3.1.1. Quy định pháp lý quốc tế

Hoạt động nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển, bao gồm nhập khẩu FCL, chịu sự điều chỉnh của các quy định pháp lý quốc tế nhằm đảm bảo tính thống nhất và minh bạch trong thương mại toàn cầu. Các quy định này được thể hiện thông qua các công ước quốc tế, tập quán thương mại và bộ quy tắc do các tổ chức quốc tế ban hành.

Trong lĩnh vực vận tải biển, các công ước như Hague, Hague-Visby và Hamburg quy định trách nhiệm và nghĩa vụ của người vận chuyển đối với hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển, đồng thời xác định cơ sở pháp lý để giải quyết các vấn đề phát sinh như mất mát, hư hỏng hàng hóa. Ví dụ, khi container hàng nhập khẩu bị hư hỏng trong quá trình vận chuyển, mức trách nhiệm bồi thường của hãng tàu sẽ được xác định dựa trên điều khoản vận đơn và công ước quốc tế áp dụng.

Trong thương mại quốc tế, các điều kiện thương mại Incoterms do International Chamber of Commerce ban hành được sử dụng để quy định rõ trách nhiệm, chi phí và rủi ro giữa người mua và người bán trong hợp đồng ngoại thương, tạo sự thống nhất trong cách hiểu và áp dụng giữa các quốc gia. Phiên bản mới nhất là Incoterms 2020, trong đó các điều kiện phổ biến như FOB và CIF quy định điểm chuyển giao rủi ro, nghĩa vụ thuê phương tiện vận tải, mua bảo hiểm và phân chia chi phí giữa các bên.

Trong hoạt động thanh toán quốc tế, các quy tắc như UCP 600 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007), trong đó quy định nguyên tắc “tuân thủ nghiêm ngặt” (strict compliance) quy định việc kiểm tra và sử dụng chứng từ trong phương thức tín dụng chứng từ (L/C), ảnh hưởng trực tiếp đến công tác xử lý chứng từ trong nhập khẩu.

Ngoài ra, hoạt động nhập khẩu FCL còn chịu sự chi phối của các quy định về an ninh container theo Công ước SOLAS và tiêu chuẩn xác nhận khối lượng container VGM năm 2016, nhằm đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển.

Các quy định pháp lý quốc tế tạo ra khung pháp lý chung cho hoạt động nhập khẩu FCL bằng đường biển, góp phần đảm bảo tính an toàn pháp lý, giảm thiểu rủi ro và nâng cao hiệu quả trong giao dịch thương mại quốc tế.

1.3.1.2. Quy định pháp lý tại Việt Nam

Hoạt động nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển tại Việt Nam được điều chỉnh bởi hệ thống pháp luật quốc gia nhằm đảm bảo quản lý nhà nước, kiểm soát hàng hóa và thực hiện nghĩa vụ thuế đối với hàng nhập khẩu. Các quy định này được ban hành dưới dạng luật, nghị định và thông tư, tạo thành khung pháp lý thống nhất cho doanh nghiệp trong quá trình thực hiện nhập khẩu.

Luật Hải quan 2014 quy định về thủ tục hải quan, chế độ kiểm tra, giám sát và kiểm soát hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu. Luật này là cơ sở pháp lý quan trọng để doanh nghiệp thực hiện khai báo, thông quan và quản lý chứng từ liên quan đến hàng hóa nhập khẩu.

Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu 2016 quy định về đối tượng chịu thuế, cách tính thuế, miễn giảm thuế và nghĩa vụ tài chính của doanh nghiệp khi thực hiện nhập khẩu hàng hóa. Các quy định này có liên quan trực tiếp đến việc sử dụng và xử lý chứng từ để xác định trị giá tính thuế và xuất xứ hàng hóa.

Luật Thương mại 2005 điều chỉnh các hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế, bao gồm quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng ngoại thương, tạo cơ sở pháp lý cho việc lập và sử dụng chứng từ thương mại.

Các văn bản dưới luật như nghị định và thông tư hướng dẫn quy định chi tiết về thủ tục hải quan điện tử, kiểm tra chuyên ngành, quản lý hàng hóa xuất nhập khẩu và chứng từ liên quan. Những quy định này yêu cầu doanh nghiệp phải thực hiện đúng và đầy đủ việc lập, kiểm tra, khai báo và lưu trữ chứng từ trong toàn bộ quy trình nhập khẩu.

Hệ thống pháp lý tại Việt Nam đóng vai trò kiểm soát và điều tiết hoạt động nhập khẩu FCL bằng đường biển, đảm bảo tính hợp pháp, minh bạch và tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong quá trình thực hiện hoạt động logistics và thương mại quốc tế.

1.3.1.3. Quy định liên quan đến chứng từ

Các quy định pháp lý liên quan đến chứng từ trong hoạt động vận tải và nhập khẩu hàng hóa được quy định cụ thể trong hệ thống văn bản pháp luật về vận tải đa phương thức, trong đó xác định rõ nguyên tắc phát hành, hình thức, nội dung và giá trị pháp lý của chứng từ.

Nghị định số 08/2015/NĐ-CP: Quy định chi tiết các bước làm thủ tục, kiểm tra hồ sơ và các loại chứng từ bắt buộc trong bộ hồ sơ hải quan.

Thông tư số 38/2015/TT-BTC: Hướng dẫn cụ thể về thủ tục hải quan và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất nhập khẩu.

Thông tư số 39/2018/TT-BTC: Sửa đổi, bổ sung Thông tư số 38/2015/TT-BTC, quy định chuẩn hóa các tiêu chí thông tin và danh mục chứng từ bắt buộc.

Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13: Quy định về các loại thuế và chứng từ liên quan đến xác định trị giá tính thuế hoặc xuất xứ hàng hóa.

Theo quy định tại Điều 10 và Điều 11, chứng từ vận tải đa phương thức phải được phát hành khi người kinh doanh vận tải đã tiếp nhận hàng hóa, áp dụng đối với cả vận tải quốc tế và nội địa. Chứng từ này có thể tồn tại dưới dạng chuyển nhượng hoặc không chuyển nhượng tùy theo thỏa thuận giữa các bên, đồng thời phải có chữ ký hợp lệ của người kinh doanh vận tải hoặc người được ủy quyền. Hình thức chữ ký được chấp nhận đa dạng, bao gồm chữ ký tay, ký điện tử hoặc các phương tiện cơ học khác theo quy định pháp luật.

Theo Điều 12, chứng từ vận tải đa phương thức được phân thành hai loại cơ bản là chứng từ chuyển nhượng và chứng từ không chuyển nhượng. Đối với chứng từ chuyển nhượng, có thể được phát hành dưới các hình thức như xuất trình, theo lệnh hoặc theo lệnh của người có tên trong chứng từ gốc. Đối với chứng từ không chuyển nhượng, việc phát hành được thực hiện theo hình thức đích danh người nhận hàng.

Theo Điều 13, việc chuyển nhượng chứng từ được thực hiện theo từng hình thức cụ thể, trong đó chứng từ dạng xuất trình không cần ký hậu, còn chứng từ theo lệnh hoặc theo lệnh của người có tên trong chứng từ gốc phải thực hiện ký hậu để đảm bảo tính hợp pháp của việc chuyển nhượng.

Theo Điều 14, chứng từ vận tải đa phương thức phải bao gồm đầy đủ các nội dung cơ bản như thông tin về hàng hóa, người gửi hàng, người nhận hàng, địa điểm nhận và giao hàng, cước phí vận chuyển, phương thức vận tải và chữ ký xác nhận. Việc thiếu một số nội dung không làm mất giá trị pháp lý của chứng từ nếu không ảnh hưởng đến bản chất của giao dịch.

Theo Điều 15, chứng từ vận tải đa phương thức có giá trị là bằng chứng ban đầu về việc người vận tải đã tiếp nhận hàng hóa theo nội dung ghi trên chứng từ. Trong trường hợp chứng từ được chuyển nhượng hợp pháp cho bên thứ ba, giá trị chứng minh của chứng từ được bảo đảm và không bị phủ nhận nếu bên nhận đã căn cứ vào nội dung chứng từ để thực hiện giao dịch.

Theo Điều 16, trong trường hợp có nghi ngờ về tính chính xác của thông tin hàng hóa hoặc không có điều kiện kiểm tra, người vận tải có quyền ghi bảo lưu trên chứng từ. Nếu không có bảo lưu về tình trạng hàng hóa thì được mặc nhiên hiểu rằng hàng hóa ở tình trạng bên ngoài tốt khi tiếp nhận.

Các quy định này tạo cơ sở pháp lý quan trọng cho việc lập, kiểm tra và sử dụng chứng từ trong hoạt động nhập khẩu, đồng thời góp phần đảm bảo tính minh bạch, an toàn và hạn chế rủi ro trong quá trình vận chuyển và giao nhận hàng hóa.

1.3.2. Hệ thống chứng từ trong nhập khẩu FCL bằng đường biển

1.3.2.1. Khái niệm và vai trò của hệ thống chứng từ

- Khái niệm:

Hệ thống chứng từ trong hoạt động nhập khẩu được hiểu là tập hợp các loại chứng từ phát sinh trong quá trình thực hiện một giao dịch thương mại quốc tế, bao gồm các chứng từ thương mại, vận tải, bảo hiểm, hải quan và thanh toán. Các chứng từ này có mối liên hệ chặt chẽ với nhau, phản ánh đầy đủ thông tin về hàng hóa, quá trình vận chuyển, quyền sở hữu và nghĩa vụ của các bên liên quan, đồng thời được sử dụng xuyên suốt trong toàn bộ quy trình nhập khẩu.

- Vai trò:

Cơ sở pháp lý để xác nhận giao dịch mua bán quốc tế, làm căn cứ thực hiện các thủ tục hải quan, thanh toán quốc tế và giao nhận hàng hóa. Thông qua hệ thống chứng từ, các cơ quan quản lý nhà nước có thể kiểm soát hàng hóa xuất nhập khẩu, xác định nghĩa vụ thuế và đảm bảo tuân thủ quy định pháp luật. Đồng thời, chứng từ còn là phương tiện truyền tải thông tin giữa các bên trong chuỗi logistics, góp phần đảm bảo sự đồng bộ giữa dòng hàng hóa và dòng thông tin.

1.3.2.2. Các chứng từ chính trong nhập khẩu FCL bằng đường biển

Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice): Là chứng từ do người bán phát hành cho người mua, thể hiện giá trị hàng hóa, điều kiện giao hàng, phương thức thanh toán và các thông tin liên quan đến giao dịch mua bán quốc tế. Đây là căn cứ quan trọng để xác định trị giá hải quan và nghĩa vụ thuế của hàng nhập khẩu.

Phiếu đóng gói (Packing List – P/L): Là chứng từ mô tả chi tiết cách thức đóng gói hàng hóa, bao gồm số kiện, trọng lượng, kích thước và cách sắp xếp hàng trong container. Chứng từ này hỗ trợ việc kiểm tra hàng hóa, đối chiếu thực tế và phục vụ công tác giao nhận.

Vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L): Là chứng từ do người vận chuyển hoặc đại lý phát hành, xác nhận việc đã tiếp nhận hàng hóa để vận chuyển. Vận đơn có chức năng là bằng chứng của hợp đồng vận tải, biên lai nhận hàng và chứng từ sở hữu hàng hóa, có thể chuyển nhượng trong một số trường hợp.

Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O): Là chứng từ do người vận chuyển hoặc đại lý phát hành, xác nhận việc đã tiếp nhận hàng hóa để vận chuyển. Vận đơn có chức năng là bằng chứng của hợp đồng vận tải, biên lai nhận hàng và chứng từ sở hữu hàng hóa, có thể chuyển nhượng trong một số trường hợp.

Tờ khai hải quan: Là chứng từ do người nhập khẩu lập và khai báo với cơ quan hải quan, thể hiện các thông tin về hàng hóa, trị giá, mã số HS, thuế và các nội dung liên quan. Đây là cơ sở pháp lý để cơ quan hải quan kiểm tra, giám sát và thông quan hàng hóa.

Chứng từ bảo hiểm (nếu có): Là chứng từ do người nhập khẩu lập và khai báo với cơ quan hải quan, thể hiện các thông tin về hàng hóa, trị giá, mã số HS, thuế và các nội dung liên quan. Đây là cơ sở pháp lý để cơ quan hải quan kiểm tra, giám sát và thông quan hàng hóa.

Các chứng từ khác (kiểm dịch, kiểm định...): Bao gồm các chứng từ do cơ quan chức năng cấp để xác nhận hàng hóa đáp ứng các yêu cầu về kiểm dịch, chất lượng, an toàn hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật. Những chứng từ này là điều kiện bắt buộc đối với một số loại hàng hóa khi thực hiện thủ tục nhập khẩu.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG CÔNG TÁC XỬ LÝ CHỨNG TỪ TRONG QUY TRÌNH NHẬP KHẨU FCL BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU (VFRACHT)

2.1. Giới thiệu về công ty cp vận tải và thuê tàu (vfracht)

2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển của công ty



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

- Tên công ty: Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)
- Tên quốc tế: Da Nang Shipping and Chartering Corporation
- Tên viết tắt: VFRACHT
- Mã số thuế: 0400453269
- Địa chỉ: 113 Hoàng Văn Thụ, phường Hải Châu, thành phố Đà Nẵng
- Người đại diện: Lê Anh Tịnh
- Ngày hoạt động: 29-09-2003
- Loại hình doanh nghiệp: Công ty cổ phần
- Email: latinh@vfv.com.vn, latinh@vietfrachtdad.com

2.1.1.1. Giới thiệu về tổng công ty

Công ty cổ phần Vận tải và Thuê tàu được thành lập lần đầu vào ngày 18/02/1963 với tên gọi “Tổng Công ty Vận tải ngoại thương”, trực thuộc Bộ Ngoại thương. Đến năm 1984 được đổi tên là “Tổng Công ty Thuê tàu và Môi giới hàng hải” và được chuyển sang trực thuộc Bộ Giao thông vận tải. Đến năm 2006 được cổ phần hoá và niêm yết trên sàn chứng khoán Hà Nội, mang tên mới từ đó đến nay là Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu. Tên viết tắt “VFracht” đã trở thành thương hiệu bền vững của công ty từ lúc thành lập vào năm 1963 cho đến nay. Công ty đã trải qua nhiều lần đổi tên:

- Tổng Công ty Vận Tải Ngoại Thương
- Tổng Công ty Thuê Tàu và Môi Giới Hàng Hải
- Tổng Công ty Vận Tải và Thuê Tàu
- Công ty Vận Tải và Thuê Tàu

- Và đến hiện tại thì Công ty được đặt lên là: Công ty cổ phần Vận Tải và Thuê Tàu.

2.1.1.2. Quá trình hình thành và phát triển của Vfracht

Vfracht Đà Nẵng được thành lập năm 1975 với tư cách là một trong các chi nhánh của Tổng công ty Vận tải và Thuê tàu (Vfracht) có trụ sở tại Hà Nội. Đến tháng 10 năm 2003, Chi nhánh Công ty Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng được chuyển đổi thành Công ty Cổ phần Vận tải và Thuê tàu Đà Nẵng (VFDN). Đây là chi nhánh đầu tiên trong hệ thống Vfracht thực hiện cổ phần hóa, đánh dấu bước chuyển mình quan trọng trong quá trình đổi mới và phát triển.

Sau khi cổ phần hóa, chi nhánh đã tách ra và hoạt động với tư cách là một công ty độc lập, có tư cách pháp nhân riêng, tự chủ về tài chính và tổ chức quản lý. Đồng thời, công ty chính thức đổi tên thành Công ty Cổ phần Vận Tải và Thuê Tàu (VFRACHT), khẳng định vị thế riêng trên thị trường và từng bước nâng cao năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực logistics và vận tải biển.

2.1.1.3. Thành tựu của công ty.

Với hơn 50 năm hình thành và phát triển, Vfracht đã khẳng định vị thế là một trong những công ty hàng hải hàng đầu của Việt Nam, hoạt động rộng khắp trên phạm vi toàn cầu trong nhiều lĩnh vực. Vfracht luôn nỗ lực cải tiến chất lượng dịch vụ nhằm đáp ứng các yêu cầu ngày càng cao của khách hàng. Chính nhờ vào sự không ngừng đổi mới và nâng cao chất lượng này, Vfracht đã nhận được nhiều phần thưởng và danh hiệu cao quý từ Nhà nước và Chính phủ, bao gồm

- Huân chương Lao động hạng Nhất
- Huân chương Độc lập hạng Ba
- Đơn vị anh hùng thời kỳ đổi mới.

Trong giai đoạn từ 2005 đến 2015, Vfracht đặt mục tiêu đưa công ty lên một tầm cao mới. Để đạt được mục tiêu này, công ty tập trung vào việc mở rộng hợp tác kinh doanh và đa dạng hóa các dịch vụ cung cấp. Đồng thời, Vfracht cũng chú trọng phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, đầu tư vào việc nâng cấp phương tiện vận tải, cải thiện cơ sở hạ tầng, và nâng cấp hệ thống thông tin liên lạc. Công ty còn tham gia góp vốn thành lập các công ty liên doanh, công ty liên kết và các công ty con, nhằm tạo ra mạng lưới kinh doanh mạnh mẽ và bền vững. Nhờ vào chiến lược phát triển toàn diện này, Vfracht không chỉ duy trì vị thế dẫn đầu trong ngành hàng hải mà còn tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững trong tương lai.

Ngoài ra, Vfracht là thành viên của nhiều tổ chức quốc tế như: Tổ chức Hàng hải quốc tế và Ban tích (BIMCO), Liên đoàn quốc tế những Hiệp hội giao nhận (FIATA), Liên đoàn những Hiệp hội quốc gia về đại lý và môi giới hàng hải (FONASBA), Hiệp hội Chủ tàu các nước thuộc Hội các nước Đông Nam Á (FASA), Diễn đàn Chủ tàu châu Á (ASF), và là một trong những thành viên sáng lập của nhiều tổ chức quốc gia như: Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam (VSA), Hiệp hội Đại lý và Môi giới hàng hải Việt Nam (VISABA), Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) và Phòng Thương mại và công nghiệp Việt Nam (VCCI).

2.1.2. Tầm nhìn, sứ mệnh và các giá trị cốt lõi

Thương hiệu VFRACHT là thương hiệu hàng đầu trong cung cấp chuỗi dịch vụ Hàng hải, Vận tải và Kho vận ở khu vực Miền Trung để đáp ứng mọi nhu cầu của khách hàng trong và ngoài nước. Vfracht đặt ra cho mình sứ mệnh cung cấp các dịch vụ hàng hải, vận tải, kho vận kịp thời với chất lượng tốt nhất cho các doanh nghiệp bạn và đối tác. Giữ gìn và phát triển thương hiệu VFracht và các dịch vụ cốt lõi của công ty và hướng đến mục tiêu cung cấp dịch vụ chất lượng ngày càng tốt hơn.

Tầm nhìn

VFracht Đà Nẵng hướng tới trở thành thương hiệu hàng đầu trong việc cung cấp các dịch vụ Hàng hải, Vận tải và Logistics toàn diện tại khu vực miền Trung, đáp ứng nhu cầu trong nước và quốc tế.

Sứ mệnh

Cung cấp các dịch vụ Hàng hải, Vận tải và Logistics với chất lượng cao và đúng thời hạn. VFracht Đà Nẵng cam kết duy trì và phát triển các dịch vụ cốt lõi cùng uy tín thương hiệu, không ngừng nỗ lực vươn tới những tiêu chuẩn cao hơn.

Các giá trị cốt lõi như chất lượng dịch vụ, tính kịp thời và độ tin cậy, định hướng khách hàng, phát triển thương hiệu bền vững và cải tiến liên tục chính là nền tảng định hướng cho toàn bộ hoạt động của doanh nghiệp. Những yếu tố này không chỉ giúp VFracht nâng cao hiệu quả kinh doanh mà còn khẳng định uy tín và vị thế trong lĩnh vực logistics và vận tải biển, đồng thời tạo động lực cho sự phát triển ổn định và lâu dài trên thị trường.

2.1.3. Ngành nghề kinh doanh

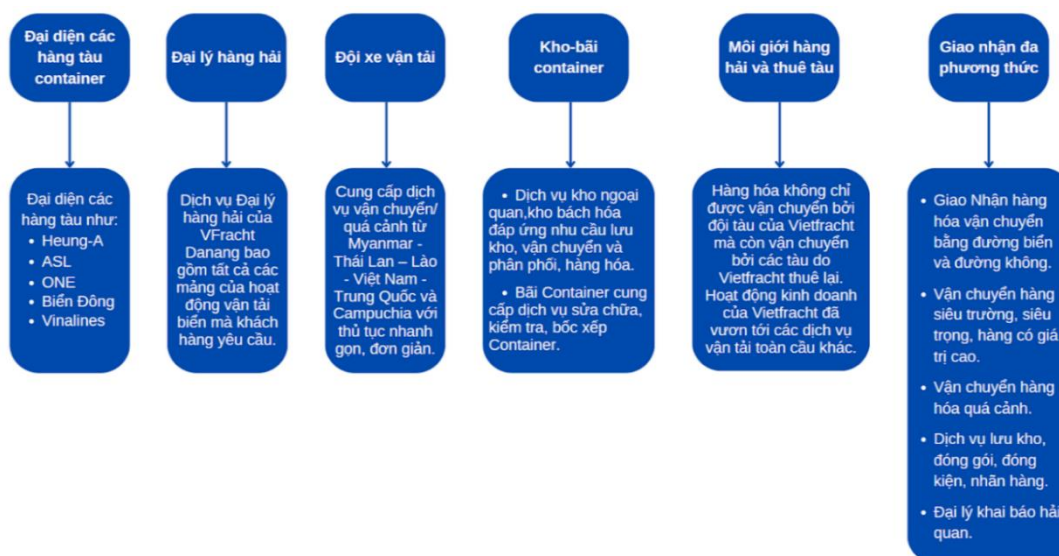
Với kinh nghiệm tích lũy trong suốt hơn 45 năm, đội ngũ nhân viên trẻ, năng động, mẫn cán, giàu kinh nghiệm và được đào tạo bài bản và hệ thống chi nhánh, văn phòng đại diện trải dài từ Thanh Hóa đến Phú Yên. VFracht Đà Nẵng tập trung đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp và tổ chức có nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong nước và quốc tế.

Nhóm khách hàng chính của VFracht Đà Nẵng là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực xuất nhập khẩu tại khu vực miền Trung Việt Nam. Những doanh nghiệp này có nhu cầu cao về vận tải hàng hóa bằng đường biển, đường bộ và đường hàng không.

VFRACHT Da Nang tự hào cung cấp các dịch vụ chất lượng cao bao gồm:

- Đại diện các hãng tàu container
- Giao nhận hàng hóa đường biển/ đường bộ/ đường hàng không
- Kho hàng khô – lạnh – ngoại quan
- Bãi container
- Đội xe vận tải
- Đại lý hàng hải
- Môi giới hàng hải và thuê tàu
- Thu xếp hàng quá cảnh thái-lào-việt-trung/ cam

Khách hàng mục tiêu của VFracht chủ yếu là doanh nghiệp (B2B), không tập trung vào khách hàng bán lẻ cá nhân (B2C).



Hình 2.2: Các dịch vụ mà Công ty Vfracht cung cấp

Đội xe vận tải:

VFDN có những đội xe hiện đại được nhập khẩu từ Mỹ, Nhật, Hàn Quốc và trang thiết bị cầu, xe nâng luôn sẵn có - cùng với đội ngũ tài xế cẩn thận nhiều kinh nghiệm, kể cả các loại hàng quá khổ, quá tải, VFDN thường xuyên thu xếp vừa cả các lô hàng trong nước lẫn các dịch vụ vận chuyển từ Myanmar - Thái Lan – Lào - Việt Nam – Trung Quốc và Campuchia với thủ tục nhanh gọn, đơn giản.

Cho thuê kho bãi

Bao gồm các dịch vụ: hoạt động bãi, vận tải container và vận chuyển đường bộ. Công ty có phương tiện chuyên chở riêng để phục vụ việc vận tải như xe rơ moóc, xe thùng.

- Dịch vụ kho (bao gồm kho ngoại quan và kho bách hoá): Kho ở VFDN rộng từ 7.000 – 11.000 m², nên có thể dễ dàng đáp ứng nhu cầu của khách hàng về về lưu kho, vận chuyển, phân phối, kiểm đếm, đóng, rút, nâng, hạ và sắp xếp hàng hoá thông qua hệ thống vận tải, kho bãi toàn quốc

- Bãi Container: Bãi container VFDN với diện tích là 11.000m² với các thiết bị dỡ hiện đại, cung cấp các dịch vụ sửa chữa, kiểm tra, bốc xếp container cho các hãng tàu (Heung – A, Cosco, Yangming, ...)

Đại diện hãng tàu:

Đại lý vận tải container: Từ ngày đầu thành lập, vận tải container là một dịch vụ được Đà Nẵng tập trung phát triển. Vì thế, dịch vụ vận tải container của VFDN đã đạt được vị thế đáng kể trên thị trường hàng hải trong nước cũng như quốc tế. Khởi đầu làm đại lý cho những hãng tàu container hàng đầu thế giới như Mitsui O.S.K Lines (Nhật Bản), American President Lines (Singapore), Steamers Feederships (Singapore) VFDN tự hào trở thành người tiên phong trong lĩnh vực vận tải hàng hóa bằng container trong khu vực. hiện tại VFDN đang làm đại lý cho hãng tàu Hueng-A, ASL, ONE, và Vinalines. Với các dịch vụ như bốc xếp hàng, làm thủ tục hải quan xuất nhập cảng, thu gom hàng.

Đại lý tàu biển (Đại lý hàng hải):

Cung cấp dịch vụ cho các loại tàu ra vào các cảng biển chính là Cảng Đà Nẵng, Chân Mây-Huế và Quy Nhơn, Dung Quất bao gồm thực hiện các thủ tục xuất nhập cảnh cho tàu và thuyền viên, thủ tục giao nhận hàng tại cảng, thu xếp bốc dỡ hàng hóa, giải quyết khiếu nại, thu xếp cứu hộ, cung cấp nhiên liệu và nhu yếu phẩm...

VFDN là thành viên của:

- Tổ chức hàng hải quốc tế và khu vực Baltic (BIMCO)
- Liên đoàn các hiệp hội đại lý và môi giới hàng hải quốc tế (FONASBA)
- Hiệp hội Chủ tàu các nước thuộc Hội các nước Đông Nam Á (FASA)
- Hiệp hội chủ tàu Việt Nam (VSA)
- Hiệp hội Đại lý và Môi giới hàng hải Việt Nam (VISABA)
- Phòng Công nghiệp và Thương mại Việt Nam (VCCI)

Môi giới thuê tàu:

Là ngành nghề kinh doanh lâu đời và truyền thống của Vfracht. Công ty có mối quan hệ rộng và gắn gũi với các chủ tàu và đại lý thuê tàu trên thế giới, Công ty thu xếp giúp nhà xuất khẩu và nhập khẩu tìm được loại tàu họ cần với giá thuê hợp lý nhất.

Trong những năm qua, môi giới thuê tàu luôn đạt được doanh số cao trong các dịch vụ kinh doanh của Vfracht. Và khả năng am hiểu thị trường vận tải biển này tạo nên lợi thế cho công ty trong việc vận chuyển đường biển với việc tìm được nhà vận tải tốt nhất.

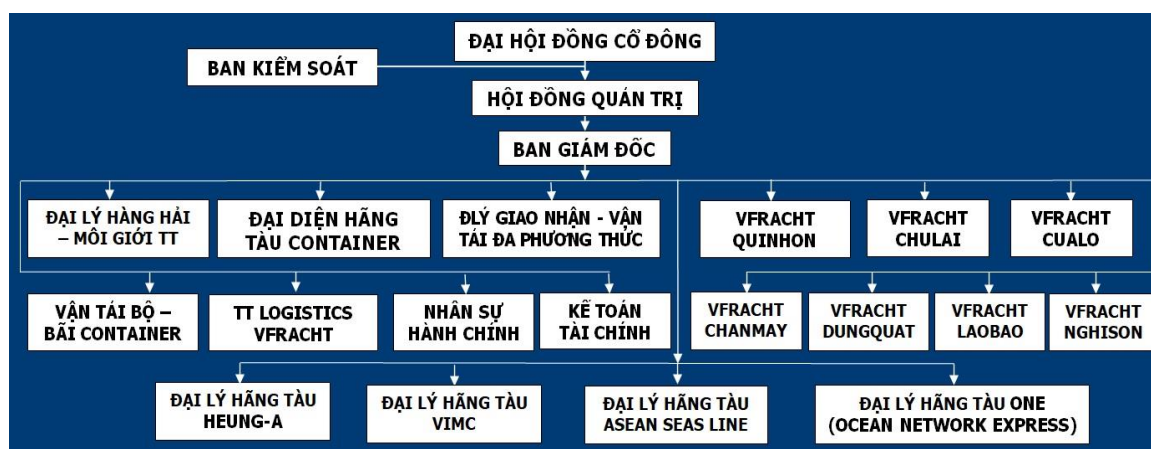
Giao nhận:

Vfracht cung cấp các dịch vụ giao nhận tiếp vận cả nội địa và quốc tế bao gồm: đường không, đường bộ và đường biển, dịch vụ thông quan, vận chuyển đa phương thức

hàng quá cảnh, vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, hàng nguy hiểm hay giá trị cao. Vfracht là đơn vị đầu tiên cung ứng dịch vụ hàng quá cảnh qua 3 nước Thái Lan, Lào và Việt Nam.

2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ

2.1.4.1. Mô hình cơ cấu tổ chức của công ty



Hình 2.3: Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Công ty Vfracht

Cơ cấu tổ chức của công ty VFRACHT được xây dựng theo mô hình quản trị tập trung, kết hợp với mạng lưới chi nhánh và đối tác rộng khắp. Ở cấp cao nhất, Đại hội đồng cổ đông giữ vai trò cơ quan quyền lực tối cao, quyết định những vấn đề quan trọng

liên quan đến định hướng và sự phát triển của công ty. Sau đó là Hội đồng quản trị, chịu trách nhiệm giám sát và đưa ra chiến lược. Ban Giám đốc là bộ phận điều hành trực tiếp mọi hoạt động hàng ngày, trong khi Ban kiểm soát đảm bảo tính minh bạch, hợp pháp trong hoạt động tài chính và quản lý.

Ở cấp điều hành, công ty được chia thành ba khối chức năng chính. Khối thứ nhất là đại lý hàng hải – môi giới thương thuyền, tập trung vào vận tải bộ và quản lý bãi container. Khối thứ hai là đại diện hãng tàu container, phụ trách hợp tác với nhiều hãng tàu quốc tế như Heung-A, VIMC, Asean Seas Line và ONE, qua đó tạo nền tảng quan trọng cho hoạt động logistics và khai thác vận tải biển. Khối thứ ba là giao nhận – vận tải đa phương thức, chịu trách nhiệm về nhân sự, hành chính và tài chính kế toán, đóng vai trò hậu phương để đảm bảo mọi hoạt động diễn ra ổn định.

Bên cạnh các khối chức năng này, VFRACHT còn phát triển mạng lưới chi nhánh tại nhiều cảng biển lớn như Quy Nhơn, Chu Lai, Cửa Lò, Lào Bảo và Nghi Sơn. Việc tổ chức theo địa bàn giúp công ty bám sát thị trường, nhanh chóng đáp ứng nhu cầu khách hàng và tận dụng lợi thế của từng cảng biển.

Có thể thấy, cơ cấu tổ chức của VFRACHT mang tính kết hợp: vừa phân chia theo chức năng chuyên môn, vừa theo địa bàn hoạt động, vừa dựa trên quan hệ đối tác chiến lược. Mô hình này đem lại nhiều ưu điểm như quản trị tập trung, linh hoạt tại địa phương và mở rộng hợp tác quốc tế. Tuy nhiên, sự phức tạp và nhiều tầng quản lý cũng có thể dẫn đến nguy cơ chồng chéo hoặc chậm trễ trong phối hợp.

2.1.4.2. Chức năng của từng phòng ban

Ban giám đốc

Ban Giám Đốc là người chịu trách nhiệm chính trong việc tổ chức và thực hiện các quyết định của Hội đồng Quản trị (HĐQT). Ngoài việc điều hành và giám sát mọi hoạt động kinh doanh của công ty. Ban Giám Đốc còn đảm bảo rằng mọi hoạt động đều tuân thủ các nghị quyết của HĐQT, đại hội cổ đông, điều lệ công ty và pháp luật hiện hành. Với vai trò này, Ban Giám Đốc không chỉ là người lãnh đạo mà còn là người bảo vệ lợi ích của cổ đông và công ty.

Phòng nhân sự hành chính

Phòng Nhân Sự Hành Chính chịu trách nhiệm về toàn bộ hoạt động quản lý nhân sự của công ty. Công việc chính của phòng bao gồm quản lý và tuyển dụng lao động, sắp xếp và bố trí nhân viên vào các vị trí phù hợp, đồng thời đào tạo và bồi dưỡng cán bộ công nhân viên. Phòng này còn lập chiến lược quản lý lao động cho từng bộ phận cụ thể và phối hợp chặt chẽ với các chi nhánh, đại diện và các phòng chức năng khác để xây dựng, áp dụng và điều chỉnh các định mức lao động, đơn giá tiền lương, quỹ bảo hiểm xã hội theo quy định của nhà nước. Ngoài ra, phòng cũng đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì mối quan hệ lao động hài hòa, giải quyết các vấn đề liên quan đến nhân sự và bảo đảm quyền lợi của người lao động.

Phòng kế toán tài chính

Phòng Kế Toán Tài Chính là bộ phận tham mưu cho HĐQT và Ban Giám Đốc trong lĩnh vực kế toán và tài chính. Phòng này chịu trách nhiệm triển khai và thực hiện

chế độ tài chính kế toán của công ty, thanh tra và giám sát mọi hoạt động sản xuất kinh doanh để đảm bảo tính trung thực, kịp thời và đầy đủ.

Các nhiệm vụ chính của phòng bao gồm chấp hành nghiêm ngặt chế độ báo cáo, quyết toán và kiểm kê tài sản, giúp công ty duy trì sự ổn định tài chính và tuân thủ các quy định pháp luật về tài chính kế toán. Phòng cũng có trách nhiệm lập báo cáo tài chính định kỳ và phân tích tình hình tài chính của công ty để hỗ trợ lãnh đạo trong việc đưa ra các quyết định chiến lược.

Phòng kho vận

Phòng Kho Vận đảm nhận việc kiểm tra tình trạng container và số lượng container tồn kho, từ đó đảm bảo rằng công ty luôn có sẵn hàng hóa để phục vụ khách hàng. Phòng này cũng có nhiệm vụ tìm kiếm khách hàng mới và duy trì mối quan hệ với khách hàng hiện tại, bán hàng trong nước, điều động đội xe chở hàng và cho thuê kho bãi. Ngoài ra, Phòng Kho Vận còn đảm bảo rằng quá trình vận chuyển hàng hóa diễn ra một cách hiệu quả và an toàn, đáp ứng đúng thời gian và yêu cầu của khách hàng.

Phòng đại lý và môi giới tàu biển

Phòng Đại Lý Tàu Biển và Môi Giới Tàu là đơn vị chuyên cung cấp dịch vụ đại lý tàu biển và môi giới hàng hải. Phòng này chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện các nghiệp vụ đại lý tàu biển và các dịch vụ hàng hải khác theo hợp đồng đã ký hoặc theo yêu cầu của khách hàng tại khu vực Đà Nẵng.

Các hoạt động của phòng được thực hiện tuân thủ các luật pháp quốc tế, quy định của Chính phủ Việt Nam và công ty. Phòng này cũng đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì và mở rộng mạng lưới khách hàng, nâng cao chất lượng dịch vụ và đảm bảo sự hài lòng của khách hàng.

Phòng giao nhận

Phòng Giao Nhận chịu trách nhiệm thực hiện tất cả các công việc liên quan đến giao nhận và vận tải hàng hóa. Các dịch vụ chính mà phòng cung cấp bao gồm giao nhận hàng hóa bằng đường biển và đường hàng không, dịch vụ vận tải đa phương thức và thủ tục hải quan. Phòng Giao Nhận đảm bảo rằng hàng hóa được vận chuyển một cách an toàn, nhanh chóng và hiệu quả, đáp ứng đúng thời gian và yêu cầu của khách hàng. Phòng cũng phối hợp chặt chẽ với các đơn vị chức năng khác để giải quyết các vấn đề phát sinh trong quá trình giao nhận và vận tải, đảm bảo sự thông suốt và hiệu quả của quá trình này.

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

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

2.2.1.1. Cơ sở vật chất

Trụ sở chính của công ty đặt tại số 113 Hoàng Văn Thụ, phường Hải Châu, thành phố Đà Nẵng, với tổng diện tích hơn 200 mét vuông và gồm 3 tầng. Tầng một được sử dụng làm kho chứa hàng và khu vực đỗ xe cho nhân viên. Tầng hai là không gian làm việc của các phòng ban. Riêng tầng ba được công ty cho thuê lại làm văn phòng, nhằm tối ưu chi phí và tạo thêm nguồn thu.

Ngoài trụ sở chính, VFracht còn có hệ thống văn phòng đại diện tại các tỉnh như Quảng Trị, Quảng Ngãi và Quy Nhơn, với diện tích trung bình từ 180 đến 200 mét

vuông. Việc phân bổ văn phòng theo khu vực giúp công ty thuận lợi trong kết nối khách hàng và triển khai dịch vụ logistics trên phạm vi rộng.

- Trang thiết bị văn phòng

Văn phòng của VFracht được trang bị đầy đủ máy móc, thiết bị văn phòng, văn phòng phẩm, cùng với hệ thống máy tính phục vụ làm việc chung.

Bảng 2.1: Danh sách trang thiết bị văn phòng của VFracht

Thiết bị văn phòng	Số lượng	Đơn vị
Điện thoại bàn	40	Bộ
Máy điều hòa	7	Chiếc
Máy vi tính	40	Bộ
Máy fax	3	Chiếc
Máy photocopy	2	Chiếc
Máy in	4	Chiếc
Máy scan	4	Chiếc

Theo số liệu cập nhật 2025, có thể thấy VFracht Đà Nẵng đã đầu tư đầy đủ và đồng bộ vào hệ thống thiết bị văn phòng, phục vụ hiệu quả cho công tác điều hành và xử lý nghiệp vụ hàng ngày. Việc trang bị 40 điện thoại bàn và 40 máy tính cho thấy doanh nghiệp có quy mô nhân sự tương đối lớn, đồng thời đảm bảo mỗi vị trí làm việc đều có điều kiện thực hiện giao dịch, liên lạc nội bộ và xử lý nghiệp vụ nhanh chóng. Bên cạnh đó, các thiết bị hỗ trợ văn phòng như máy in, máy photocopy, máy fax, máy điều hòa và máy scan được bố trí đầy đủ và hợp lý, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động trao đổi chứng từ, xử lý hóa đơn, hợp đồng cũng như sao lưu và truyền tải dữ liệu. Điều này cho thấy VFracht Đà Nẵng không chỉ chú trọng đầu tư vào hoạt động vận tải và kho vận mà còn quan tâm đến xây dựng môi trường làm việc chuyên nghiệp, hiện đại, góp phần nâng cao hiệu suất lao động, giảm thiểu sai sót trong quy trình xử lý hồ sơ và cải thiện trải nghiệm làm việc của nhân viên. Việc trang bị đầy đủ hệ thống thiết bị văn phòng là nền tảng quan trọng giúp công ty duy trì tính chính xác, liên tục và tuân thủ quy trình trong toàn bộ chuỗi dịch vụ logistics.

- Hệ thống kho bãi

VFracht Đà Nẵng sở hữu hệ thống kho bãi với quy mô tương đối lớn, bao gồm kho ngoại quan và kho thường, có tổng diện tích khoảng từ 7.000 đến 11.000 m², được bố trí gần khu vực Cảng Đà Nẵng. Vị trí thuận lợi giúp công ty dễ dàng kết nối hoạt động giao nhận hàng hóa, tối ưu thời gian vận chuyển và nâng cao hiệu quả khai thác dịch vụ logistics. Hệ thống kho bãi của công ty đáp ứng nhiều hoạt động như lưu giữ hàng hóa, vận chuyển và phân phối hàng, kiểm định và kiểm kê hàng hóa, đóng gói, tháo dỡ cũng như sắp xếp và xếp dỡ hàng tại kho. VFracht Đà Nẵng còn được đánh giá cao nhờ ứng dụng công nghệ trong quản trị chuỗi cung ứng và quản lý kho bãi, góp phần nâng cao tính chính xác, minh bạch và hiệu quả trong quá trình điều hành và khai thác dịch vụ logistics.

- Phương tiện vận chuyển và thiết bị bốc dỡ

Để đảm bảo quá trình vận chuyển hàng hóa diễn ra thông suốt, công ty sở hữu hệ thống phương tiện vận tải và thiết bị phục vụ kho như:

Bảng 2.2: Danh sách phương tiện vận chuyển của Vfracht

Thiết bị vận tải	Số lượng	Đơn vị
Mooc vận chuyển container	8	Chiếc
Xe tải chở container	15	Xe
Xe nâng điện	10	Xe
Mooc 40 feet	7	Chiếc
Xe tải thường	4	Xe

Trong mảng vận tải, VFracht Đà Nẵng sở hữu hệ thống phương tiện chuyên dụng khá phong phú, đảm bảo phục vụ hiệu quả các hoạt động vận chuyển và xếp dỡ hàng hóa. Đáng chú ý, số lượng xe tải chở container đã được nâng lên 15 xe, cho phép công ty tăng năng lực vận chuyển, đáp ứng nhu cầu giao nhận hàng hóa ngày càng lớn trên các tuyến nội địa. Bên cạnh đó, công ty vẫn duy trì đội mooc container, mooc 40 feet và xe tải thường phục vụ linh hoạt cho nhiều loại hình vận chuyển khác nhau. Đặc biệt, 10 xe nâng điện đóng vai trò quan trọng trong quá trình xếp dỡ và luân chuyển hàng hóa tại kho bãi và cảng, góp phần rút ngắn thời gian xử lý, giảm chi phí nhân công và hạn chế rủi ro hư hỏng hàng hóa. Việc sở hữu một hệ thống thiết bị vận tải đa dạng và có khả năng hoạt động linh hoạt cho thấy VFracht Đà Nẵng không chỉ chú trọng mở rộng quy mô mà còn xây dựng năng lực vận hành hiệu quả, đảm bảo tính chủ động và ổn định trong chuỗi cung ứng logistics. Điều này giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải nội địa có tính thời gian và độ chính xác cao.

2.2.1.2. Nguồn nhân lực

Bảng 2.3: Cơ cấu nguồn nhân lực của Vfracht

Cơ cấu tổ chức	2023	Tỷ lệ (%)	2024	Tỷ lệ (%)	2025	Tỷ lệ (%)
Giới tính						
Nam	39	67.24%	51	71.83%	57	72.15%
Nữ	19	32.76%	20	28.17%	22	27.85%
Nhóm tuổi						
Dưới 30 tuổi	19	32.76%	26	36.62%	31	39.24%
30–39 tuổi	31	53.45%	35	49.30%	37	46.84%
40–49 tuổi	5	8.62%	6	8.45%	7	8.86%
Trên 50 tuổi	3	5.17%	4	5.63%	4	5.06%
Trình độ học vấn						
Đại học	26	44.83%	36	50.70%	40	50.64%
Cao đẳng	25	43.10%	27	38.03%	30	37.97%
Khác	7	12.07%	8	11.27%	9	11.39%
Tổng số lao động	58	100%	71	100%	79	100%

Tổng số lao động của Vfracht có xu hướng tăng liên tục trong giai đoạn 2023–2025. Cụ thể, số lao động tăng từ 58 người năm 2023 lên 71 người năm 2024 và đạt 79 người vào năm 2025, tương ứng mức tăng khoảng 36,2% sau ba năm. Điều này cho thấy quy mô nhân sự của công ty đang được mở rộng nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển hoạt động kinh doanh.

Xét theo giới tính, lao động nam chiếm tỷ trọng chủ yếu trong cả ba năm. Năm 2023, số lao động nam là 39 người, chiếm 67,24% tổng số lao động; đến năm 2024 tăng lên 51 người (71,83%) và năm 2025 đạt 57 người (72,15%). Ngược lại, lao động nữ có xu hướng tăng nhẹ về số lượng nhưng giảm về tỷ trọng, từ 32,76% năm 2023 xuống còn 27,85% năm 2025. Điều này phản ánh đặc thù của ngành logistics, nơi lao động nam thường chiếm ưu thế do tính chất công việc.

Về cơ cấu độ tuổi, nhóm lao động từ 30–39 tuổi luôn chiếm tỷ trọng cao nhất trong tổng số lao động của công ty, mặc dù có xu hướng giảm nhẹ từ 53,45% năm 2023 xuống còn 46,84% năm 2025. Trong khi đó, nhóm lao động dưới 30 tuổi tăng đều cả về số lượng và tỷ trọng, từ 32,76% lên 39,24%, cho thấy xu hướng trẻ hóa nguồn nhân lực. Nhóm lao động từ 40–49 tuổi và trên 50 tuổi chiếm tỷ trọng thấp và tương đối ổn định qua các năm, lần lượt dao động quanh mức 8–9% và 5%. Điều này cho thấy lực lượng lao động của công ty chủ yếu tập trung ở nhóm tuổi trẻ và trung niên.

Xét theo trình độ học vấn, cơ cấu nhân lực của Vfracht có xu hướng được nâng cao. Lao động trình độ đại học tăng từ 44,83% năm 2023 lên khoảng 50,6% trong hai năm 2024 và 2025, trở thành nhóm chiếm tỷ trọng cao nhất. Ngược lại, lao động trình độ cao đẳng giảm dần từ 43,10% xuống còn 37,97%. Nhóm lao động trình độ khác chiếm tỷ lệ thấp và tương đối ổn định, dao động quanh mức 11–12%. Sự chuyển dịch này cho thấy công ty đang chú trọng nâng cao chất lượng nguồn nhân lực nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của hoạt động logistics.

Tổng hợp các chỉ tiêu cho thấy cơ cấu nguồn nhân lực của Vfracht giai đoạn 2023–2025 có sự gia tăng về quy mô, duy trì tỷ lệ lao động nam ở mức cao, tập trung chủ yếu ở nhóm tuổi dưới 40 và có xu hướng nâng cao trình độ học vấn. Đây là những yếu tố quan trọng góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong bối cảnh hội nhập kinh tế.

2.2.2. Phân tích tình hình hoạt động kinh doanh

2.2.2.1. Nguồn lực Tài chính

Trong giai đoạn 2022–2025, bảng cân đối kế toán của Công ty VFracht phản ánh rõ nét sự điều chỉnh mang tính chiến lược trong cơ cấu tài sản và nguồn vốn, qua đó cho thấy khả năng thích ứng linh hoạt của doanh nghiệp trước những biến động sâu rộng của ngành logistics trong bối cảnh kinh tế toàn cầu tái cấu trúc.

Bảng 2.4: Bảng cân đối kế toán của Công ty VFracht giai đoạn 2023-2025

Đơn vị tính: VNĐ

STT	Chỉ tiêu	2023	2024	2025	23/24(%)	24/25(%)
TÀI SẢN						
1	Tài sản ngắn hạn	75.208.517.663	74.521.423.148	83.481.651.514	-0.91%	12.03%
2	Tiền và các khoản tương đương tiền	36.971.641.363	30.764.881.895	33.661.353.577	-16.80%	9.41%
3	Đầu tư tài chính ngắn hạn	0	5.000.000.000	2.600.000.000	—	-48.00%
4	Các khoản phải thu ngắn hạn	37.365.098.316	37.608.255.933	45.882.209.880	0.65%	21.98%
5	Tài sản ngắn hạn khác	871.777.984	1.148.285.320	1.193.703.540	31.70%	3.96%
6	Tài sản dài hạn	52.358.863.971	59.452.939.263	77.735.734.068	13.56%	30.73%
7	Tài sản cố định	46.399.253.252	46.888.731.260	56.637.910.438	1.06%	20.80%

8	Bất động sản đầu tư	0	6.624.916.665	15,236,848,745	—	130.00%
9	TỔNG CỘNG TÀI SẢN	127.567.381.634	133.974.362.411	161,217,385,582	5.02%	20.35%
NGUỒN VỐN						
10	Nợ phải trả ngắn hạn	54.186.874.461	56.961.507.922	70,403,275,767	5.12%	23.60%
11	Nợ phải trả dài hạn	28.699.001.041	24.809.156.606	29,518,466,122	-13.57%	18.98%
12	Vốn chủ sở hữu	44.681.506.132	52.203.697.883	61,295,643,693	16.84%	17.42%
13	Vốn góp của chủ sở hữu	24.395.040.000	22.177.550.000	26,834,260,000	-9.08%	21.00%
14	Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	12.281.283.762	14.661.695.751	17,770,953,810	19.38%	21.20%
15	Thuế và các khoản phải nộp nhà nước	5.088.495.808	5.046.469.644	5,540,113,865	-0.83%	9.78%
16	TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN	127.567.381.634	133.974.362.411	161,217,385,582	5.02%	20.35%

Từ bảng cân đối kế toán trong giai đoạn 2023–2025 cho thấy quy mô hoạt động của doanh nghiệp có xu hướng mở rộng rõ rệt. Tổng tài sản năm 2024 đạt gần 134 tỷ đồng, tăng 5,02% so với năm 2023. Sang năm 2025, tổng tài sản tiếp tục tăng mạnh lên hơn 161,2 tỷ đồng, tương ứng mức tăng 20,35%. Mặc dù tốc độ tăng trưởng có sự biến động giữa các năm, nhưng xu hướng chung vẫn là tăng, phản ánh doanh nghiệp đang mở rộng quy mô và duy trì đà phát triển tích cực.

Xét về cơ cấu tài sản, tài sản ngắn hạn trong năm 2024 giảm nhẹ 0,91% so với năm 2023. Nguyên nhân chủ yếu là do tiền và các khoản tương đương tiền giảm mạnh 16,80%, trong khi các khoản phải thu ngắn hạn chỉ tăng nhẹ 0,65%. Tuy nhiên, sang năm 2025, tài sản ngắn hạn tăng trở lại 12,03%, chủ yếu nhờ các khoản phải thu ngắn hạn tăng mạnh 21,98%. Điều này cho thấy doanh nghiệp đang mở rộng hoạt động kinh doanh, đồng thời gia tăng tín dụng thương mại cho khách hàng.

Một điểm đáng chú ý là trong năm 2024, doanh nghiệp bắt đầu phát sinh đầu tư tài chính ngắn hạn với giá trị 5 tỷ đồng. Tuy nhiên, đến năm 2025, khoản mục này giảm mạnh 48,00%, cho thấy doanh nghiệp đã thu hẹp các khoản đầu tư ngắn hạn hoặc chuyển hướng sử dụng vốn sang các mục đích khác hiệu quả hơn.

Đối với tài sản dài hạn, năm 2024 ghi nhận mức tăng 13,56% so với năm 2023. Sang năm 2025, tài sản dài hạn tiếp tục tăng mạnh 30,73%, chủ yếu nhờ tài sản cố định tăng 20,80% và bất động sản đầu tư tăng đáng kể (130,00%). Điều này phản ánh doanh nghiệp đang đẩy mạnh đầu tư vào cơ sở vật chất và mở rộng các hoạt động đầu tư dài hạn nhằm phục vụ chiến lược phát triển lâu dài.

Về phía nguồn vốn, nợ phải trả ngắn hạn tăng đều qua các năm. Cụ thể, năm 2024 tăng 5,12% so với năm 2023 và đến năm 2025 tăng mạnh 23,60%. Điều này cho thấy doanh nghiệp tiếp tục sử dụng nguồn vốn ngắn hạn để tài trợ cho hoạt động kinh doanh, đồng thời cũng tiềm ẩn áp lực về thanh khoản nếu không được kiểm soát tốt.

Ngược lại, nợ phải trả dài hạn giảm 13,57% trong năm 2024, nhưng đến năm 2025 lại tăng trở lại 18,98%. Diễn biến này cho thấy doanh nghiệp có sự điều chỉnh linh hoạt trong cơ cấu nguồn vốn, kết hợp giữa việc giảm nghĩa vụ dài hạn và gia tăng vay vốn khi cần thiết để phục vụ đầu tư.

Vốn chủ sở hữu tăng trưởng ổn định qua các năm, từ hơn 44,6 tỷ đồng năm 2023 lên hơn 61,2 tỷ đồng năm 2025. Tốc độ tăng lần lượt là 16,84% và 17,42%. Đáng chú

ý, mặc dù vốn góp của chủ sở hữu giảm 9,08% trong năm 2024, nhưng lợi nhuận sau thuế chưa phân phối lại tăng mạnh 19,38% và tiếp tục tăng 21,20% trong năm 2025. Điều này cho thấy doanh nghiệp có khả năng tạo lợi nhuận tốt và tích lũy nội bộ hiệu quả. Thuế và các khoản phải nộp Nhà nước giảm nhẹ 0,83% trong năm 2024 nhưng tăng trở lại 9,78% trong năm 2025, phản ánh sự biến động tương ứng với kết quả kinh doanh của doanh nghiệp.

2.2.2.2. Phân tích tình hình hoạt động kinh doanh

Trong bối cảnh kinh tế toàn cầu và khu vực giai đoạn 2022–2024 chịu nhiều biến động mạnh do đứt gãy chuỗi cung ứng, lạm phát gia tăng, chính sách tiền tệ thắt chặt và áp lực chuyển đổi số ngày càng rõ nét, kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty VFracht phản ánh rõ nỗ lực thích ứng, tái cơ cấu và duy trì hiệu quả vận hành trong môi trường nhiều rủi ro.

Bảng 2.5: Kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty VFracht

Đơn vị tính: VND

STT	Chỉ tiêu	2023	2024	2025	23/24(%)	24/25(%)
1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	244.897.396.295	286.131.168.554	341,090,899,647	16.83%	19.20%
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	210.148.753	161.178.905	281,486,114	-23.30%	74.64%
3	Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ (10 = 01 – 02)	244.687.247.542	285.969.989.649	340,809,413,533	16.87%	19.17%
4	Giá vốn hàng bán	223.880.903.890	263.638.584.527	311,831,435,467	17.75%	18.28%
5	Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ (20 = 10 – 11)	20.806.343.652	22.331.405.122	28,977,978,066	7.33%	29.76%
6	Doanh thu hoạt động tài chính	2.505.496.094	2.908.853.141	2,660,049,242	16.10%	-8.55%
7	Chi phí tài chính	1.794.884.061	1.610.138.034	1,484,142,304	-10.29%	-7.83%
	Trong đó: Chi phí lãi vay	1.780.175.000	1.578.738.000	1,334,656,000	-11.31%	-15.47%
8	Chi phí bán hàng	–	–	–	–	–
9	Chi phí quản lý doanh nghiệp	6.325.950.899	7.457.769.009	8,657,492,244	17.89%	16.09%
10	Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	15.191.004.786	16.172.351.220	21,496,392,760	6.46%	32.92%
11	Thu nhập khác	459.676.046	2.084.093.270	752,339,272	353.43%	-63.90%
12	Chi phí khác	16.113.331	17.939.188	41,401,029	11.33%	130.77%
13	Lợi nhuận khác	443.562.715	2.066.154.082	710,938,243	365.73%	-65.60%
14	Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế (50=30+40)	15.634.567.501	18.238.505.302	22,207,331,003	16.66%	21.76%
15	Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp hiện hành	3.143.134.695	3.436.638.387	4,307,639,632	9.34%	25.33%
16	Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp	12.491.432.806	14.801.866.915	17,899,691,371	18.49%	20.93%

Từ báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh trong giai đoạn 2023–2025 cho thấy doanh thu của doanh nghiệp có xu hướng tăng trưởng ổn định. Cụ thể, doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ năm 2024 đạt hơn 286,1 tỷ đồng, tăng 16,83% so với năm 2023. Sang năm 2025, doanh thu tiếp tục tăng mạnh lên hơn 341,1 tỷ đồng, tương ứng mức tăng 19,20%. Điều này phản ánh hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp đang được mở rộng và duy trì đà tăng trưởng tích cực.

Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ cũng có xu hướng tương tự, với mức tăng lần lượt là 16,87% và 19,17% trong hai giai đoạn. Trong khi đó, các khoản giảm trừ doanh thu biến động không ổn định, giảm 23,30% trong năm 2024 nhưng lại tăng mạnh 74,64% trong năm 2025, cho thấy chính sách bán hàng và chiết khấu thương mại có sự điều chỉnh qua từng năm.

Giá vốn hàng bán tăng tương ứng với tốc độ tăng của doanh thu, lần lượt là 17,75% và 18,28%. Tuy nhiên, tốc độ tăng của giá vốn trong năm 2024 cao hơn lợi nhuận gộp (7,33%), cho thấy biên lợi nhuận gộp chưa được cải thiện rõ rệt trong giai đoạn này. Sang năm 2025, lợi nhuận gộp tăng mạnh 29,76%, cao hơn tốc độ tăng của giá vốn, phản ánh doanh nghiệp đã kiểm soát chi phí tốt hơn và nâng cao hiệu quả kinh doanh.

Doanh thu hoạt động tài chính tăng 16,10% trong năm 2024 nhưng giảm nhẹ 8,55% trong năm 2025. Ngược lại, chi phí tài chính có xu hướng giảm liên tục qua các năm, lần lượt giảm 10,29% và 7,83%, trong đó chi phí lãi vay giảm đáng kể (11,31% và 15,47%). Điều này cho thấy doanh nghiệp đã giảm dần sự phụ thuộc vào vốn vay, qua đó góp phần cải thiện lợi nhuận.

Chi phí quản lý doanh nghiệp tăng đều qua các năm, với mức tăng 17,89% trong năm 2024 và 16,09% trong năm 2025, phù hợp với xu hướng mở rộng quy mô hoạt động. Trong khi đó, chi phí bán hàng không phát sinh trong cả ba năm, cho thấy doanh nghiệp chưa tách riêng hoặc chưa ghi nhận khoản mục này.

Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh tăng trưởng tích cực, đạt mức tăng 6,46% trong năm 2024 và đặc biệt tăng mạnh 32,92% trong năm 2025. Bên cạnh đó, lợi nhuận khác biến động mạnh do ảnh hưởng của thu nhập và chi phí khác, tăng đột biến trong năm 2024 nhưng giảm sâu trong năm 2025.

Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế tăng lần lượt 16,66% và 21,76% qua hai năm, trong khi lợi nhuận sau thuế tăng tương ứng 18,49% và 20,93%. Điều này cho thấy doanh nghiệp không chỉ gia tăng quy mô doanh thu mà còn cải thiện hiệu quả sinh lời.

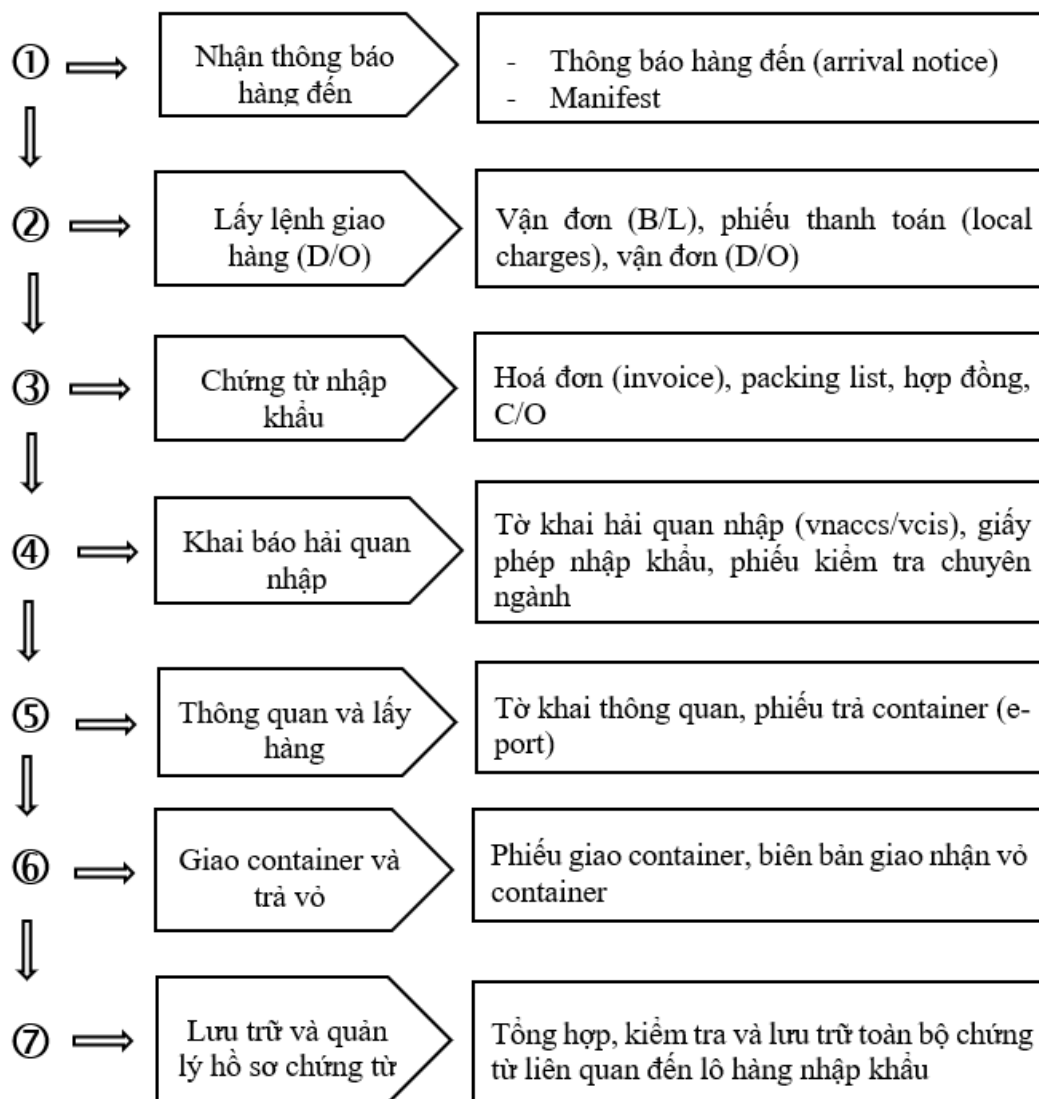
Tổng thể, kết quả hoạt động kinh doanh của Vfracht trong giai đoạn 2023–2025 cho thấy xu hướng tăng trưởng tích cực và bền vững, với doanh thu và lợi nhuận đều gia tăng qua các năm. Đồng thời, doanh nghiệp đã có những cải thiện trong việc kiểm soát chi phí tài chính và nâng cao hiệu quả hoạt động. Tuy nhiên, doanh nghiệp cần tiếp tục chú trọng kiểm soát giá vốn và các khoản giảm trừ doanh thu nhằm tối ưu hóa lợi nhuận trong những năm tiếp theo.

2.3. Thực trạng công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)

2.3.1. Sơ đồ quy trình thực tế tại công ty

Dựa trên quá trình thực tập, quan sát và trực tiếp tham gia hỗ trợ xử lý nghiệp vụ tại Vfracht, đã xây dựng sơ đồ dưới đây nhằm mô tả quy trình thực tế trong công tác xử lý chứng từ hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại công ty. Với bề dày kinh nghiệm nhiều năm trong lĩnh vực giao nhận và logistics, các nghiệp vụ tại công ty được tổ chức và vận hành theo quy trình chuyên nghiệp, có tính hệ thống và sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ phận liên quan. Sơ đồ được hình thành từ quá trình học

tập thực tế tại doanh nghiệp, qua đó phản ánh tương đối đầy đủ trình tự các bước xử lý chứng từ cũng như các loại chứng từ được sử dụng trong quá trình nhập khẩu hàng hóa FCL tại công ty.



Hình 2.4: Sơ đồ quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển

Quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại doanh nghiệp được thực hiện theo trình tự gồm bảy bước liên tiếp, bắt đầu từ khi nhận thông báo hàng đến cho đến khi hoàn tất lưu trữ hồ sơ lô hàng.

Ở bước đầu tiên, bộ phận chứng từ tiếp nhận Thông báo hàng đến (Arrival Notice) và Manifest từ hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu. Sau khi nhận được thông tin, nhân viên tiến hành kiểm tra các nội dung quan trọng như tên người nhập khẩu, số vận đơn, số container, tên tàu, chuyến tàu, cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng và thời gian dự kiến hàng đến (ETA). Việc kiểm tra này giúp doanh nghiệp chủ động chuẩn bị hồ sơ và xây dựng kế hoạch nhận hàng phù hợp.

Tiếp theo, doanh nghiệp thực hiện thủ tục lấy lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O). Nhân viên chứng từ chuẩn bị vận đơn gốc hoặc xác nhận giao hàng điện tử, đồng

thời hoàn tất các khoản phí địa phương (local charges) theo quy định của hãng tàu. Sau khi thanh toán và hoàn thành các thủ tục cần thiết, hãng tàu hoặc đại lý sẽ cấp lệnh giao hàng để doanh nghiệp có cơ sở nhận container tại cảng.

Sau khi có D/O, bộ phận chứng từ tiến hành chuẩn bị bộ hồ sơ nhập khẩu. Hồ sơ thường bao gồm hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), phiếu đóng gói (Packing List), hợp đồng ngoại thương (Sales Contract), vận đơn đường biển (Bill of Lading), giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) và các chứng từ khác nếu mặt hàng thuộc diện quản lý chuyên ngành. Tại bước này, nhân viên cần kiểm tra tính đầy đủ, hợp lệ và sự thống nhất của các thông tin trên chứng từ nhằm hạn chế sai sót trong quá trình khai báo hải quan.

Khi bộ hồ sơ đã được hoàn thiện, doanh nghiệp thực hiện khai báo hải quan nhập khẩu trên hệ thống VNACCS/VCIS. Nhân viên khai báo nhập các thông tin liên quan đến doanh nghiệp nhập khẩu, hàng hóa, mã HS, trị giá tính thuế, xuất xứ hàng hóa và các chỉ tiêu khác theo quy định. Sau khi truyền tờ khai, hệ thống sẽ tự động phân luồng kiểm tra. Tùy theo kết quả phân luồng xanh, vàng hoặc đỏ, doanh nghiệp thực hiện các yêu cầu kiểm tra tương ứng của cơ quan hải quan để được thông quan hàng hóa.

Sau khi tờ khai được chấp nhận thông quan, doanh nghiệp tiến hành làm thủ tục nhận hàng tại cảng. Bộ phận hiện trường sử dụng tờ khai đã thông quan, lệnh giao hàng và các chứng từ liên quan để đăng ký nhận container trên hệ thống cảng điện tử (E-port), nhận phiếu giao nhận container (EIR) và đưa phương tiện vào cảng lấy hàng. Trong quá trình nhận hàng, nhân viên cần kiểm tra tình trạng container, số container và số seal để đảm bảo phù hợp với thông tin trên chứng từ.

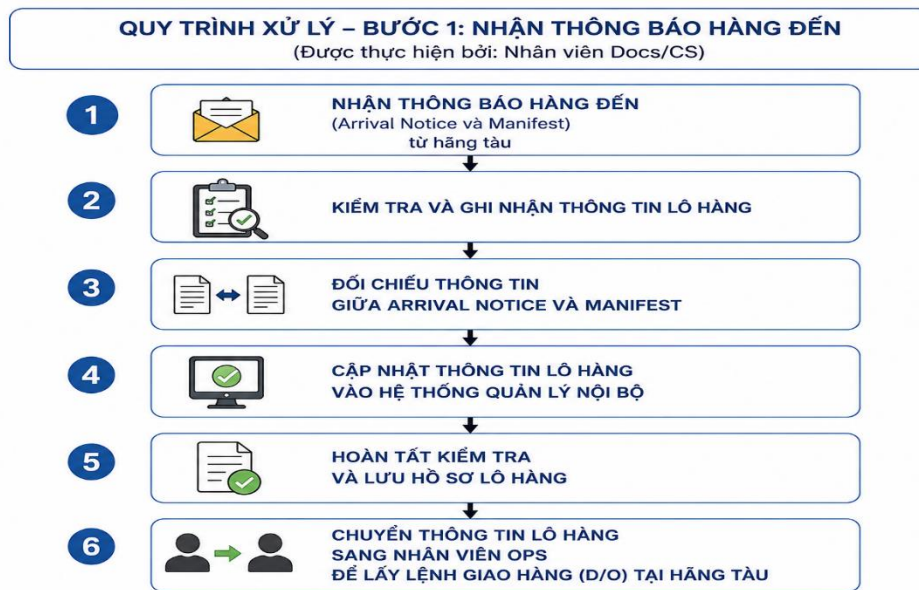
Container sau đó được vận chuyển về kho của khách hàng để tiến hành dỡ hàng. Sau khi hoàn tất việc giao hàng, doanh nghiệp thực hiện thủ tục trả container rỗng về địa điểm do hãng tàu chỉ định. Nhân viên hiện trường kiểm tra tình trạng container trước khi bàn giao và lập biên bản giao nhận vỏ container nhằm xác nhận trách nhiệm giữa các bên. Việc trả container đúng thời hạn giúp doanh nghiệp tránh phát sinh các khoản phí lưu container và lưu bãi.

Cuối cùng, toàn bộ hồ sơ liên quan đến lô hàng được tập hợp, kiểm tra và lưu trữ. Các chứng từ như Arrival Notice, D/O, vận đơn, hóa đơn thương mại, phiếu đóng gói, C/O, tờ khai hải quan, phiếu giao nhận container và hóa đơn chi phí được sắp xếp khoa học dưới dạng bản cứng hoặc bản mềm. Công tác lưu trữ hồ sơ không chỉ phục vụ cho việc đối chiếu, quyết toán và thanh toán chi phí mà còn là cơ sở để thực hiện kiểm tra sau thông quan và giải quyết các vấn đề phát sinh khi cần thiết.

2.3.2. Thực trạng về công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu nguyên container (FCL) tại công ty Vfracht

a. Bước 1: nhận thông báo hàng đến

Để làm rõ hơn công việc thực tế tại bộ phận chứng từ nhập khẩu FCL trong thời gian thực tập tại Vfracht, dưới đây là sơ đồ mô tả quy trình xử lý ở bước đầu tiên – tiếp nhận và kiểm tra thông báo hàng đến trước khi tiến hành các thủ tục giao nhận tiếp theo.



Hình 2.5: Sơ đồ quy trình nhận thông báo hàng đến

- Mô tả chi tiết quy trình

Khi tiếp nhận một lô hàng nhập khẩu FCL, bước đầu tiên thực hiện là nhận thông báo hàng đến từ hãng tàu. Cụ thể, đối với lô PVC Profile từ cảng Qingdao (Trung Quốc), VFracht nhận được Arrival Notice và Manifest trước khi tàu cập cảng.

Nhân viên Docs/CS là người trực tiếp tiếp nhận và xử lý thông tin ban đầu của lô hàng. Sau khi nhận được thông báo, nhân viên tiến hành kiểm tra và ghi nhận các thông tin chính như sau:

Lô hàng được vận chuyển trên tàu CA MANILA, chuyến 2514W, dự kiến cập cảng Đà Nẵng, hàng đi từ cảng Qingdao (Trung Quốc).

Theo Manifest, người gửi hàng là QINGDAO J&K CO., LTD, và đơn vị mua hàng (Buyer) là CÔNG TY TNHH DỊCH VỤ VÀ THƯƠNG MẠI PHÁT TRIỂN AN PHÁT, địa chỉ tại 100 Hoàng Văn Thái, Phường Hòa Khánh, TP Đà Nẵng, Việt Nam.

Hàng hóa được khai báo là PVC Profile, với số lượng 731 kiện (CTNS), tổng trọng lượng khoảng 18.760 KGS.

Sau đó, nhân viên sẽ đối chiếu thông tin giữa Arrival Notice và Manifest để đảm bảo các dữ liệu chính là thống nhất, không có sai lệch lớn. Đồng thời, toàn bộ thông tin lô hàng được cập nhật vào hệ thống quản lý nội bộ để theo dõi. Sau khi hoàn tất bước kiểm tra, thông tin lô hàng sẽ được chuyển sang nhân viên Ops để thực hiện bước tiếp theo là lấy lệnh giao hàng (D/O) tại hãng tàu.

- Đánh giá quy trình

Qua quá trình quan sát và hỗ trợ thực tế tại VFracht, ở giai đoạn tiếp nhận thông báo hàng đến và kiểm tra thông tin lô hàng, quy trình xử lý chứng từ nhìn chung được thực hiện khá đúng và ổn định. Nhân viên Docs/CS thường tiếp nhận Arrival Notice và Manifest đúng thời gian, sau đó nhanh chóng kiểm tra các thông tin cơ bản như tên tàu, số chuyến, cảng đi – cảng đến, người gửi hàng, người nhận hàng, số container và mô tả

hàng hóa. Việc đối chiếu giữa các chứng từ trước khi cập nhật lên hệ thống nội bộ giúp hạn chế được nhiều sai sót ban đầu và tạo thuận lợi cho các bước tiếp theo như lấy D/O hay khai báo hải quan.

Điểm đúng của quy trình là công ty đã có trình tự xử lý tương đối rõ ràng, có sự phân công giữa bộ phận Docs/CS và Ops, đồng thời các thông tin lô hàng đều được cập nhật và lưu trữ trên hệ thống để tiện theo dõi. Đối với các lô hàng thông thường, quy trình này giúp công việc diễn ra khá nhanh và ít phát sinh vấn đề lớn.

Tuy nhiên, trong thực tế sai sót vẫn xuất hiện chủ yếu ở khâu kiểm tra và đối chiếu thông tin chứng từ ban đầu. Một số trường hợp Manifest và Arrival Notice chưa thống nhất về thông tin hàng hóa, số lượng kiện, trọng lượng hoặc thông tin Consignee. Ngoài ra, có khi hãng tàu gửi chứng từ chậm hoặc cập nhật thay đổi nhưng nhân viên chưa kịp kiểm tra lại toàn bộ dữ liệu trước khi nhập hệ thống. Những sai lệch này tuy nhỏ nhưng có thể ảnh hưởng đến các bước sau như lấy lệnh giao hàng hoặc khai báo hải quan.

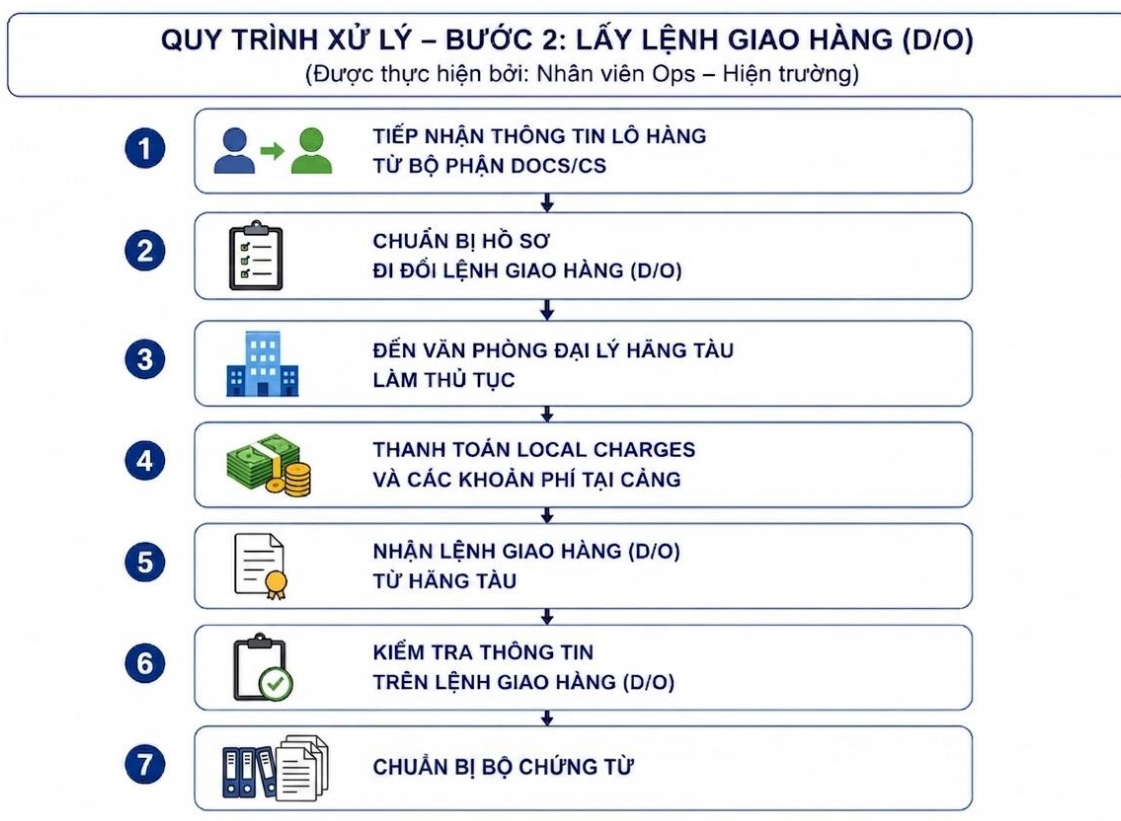
Bên cạnh đó, nguyên nhân chủ yếu là do quy trình hiện tại vẫn phụ thuộc khá nhiều vào kinh nghiệm và sự cẩn thận của từng nhân viên. Khi khối lượng công việc nhiều hoặc thời gian xử lý gấp, việc kiểm tra chứng từ đôi lúc còn mang tính thủ công nên dễ bỏ sót thông tin. Điều này có thể chứng minh rằng hệ thống kiểm soát nội bộ và quy trình chung chưa được thống nhất vì điều này nên những lỗi nhỏ và cơ bản rất dễ xảy ra.

Đối với các trường hợp phát hiện sai lệch, cách xử lý tại công ty thường là nhân viên sẽ kiểm tra lại bộ chứng từ gốc, sau đó liên hệ trực tiếp với hãng tàu, đại lý hoặc khách hàng để xác nhận thông tin chính xác. Nếu sai lệch liên quan đến Manifest hoặc Arrival Notice thì hãng tàu sẽ cập nhật và gửi lại dữ liệu điều chỉnh. Trong trường hợp thông tin đã được nhập vào hệ thống nội bộ, nhân viên sẽ tiến hành chỉnh sửa lại trước khi chuyển sang bước tiếp theo nhằm tránh ảnh hưởng đến quá trình khai báo hải quan và giao nhận hàng hóa.

Để hạn chế các sai sót ở bước này trong tương lai tới, công ty có thể xây dựng bảng checklist là giải pháp chuẩn hoá để kiểm tra chứng từ cụ thể hơn cho từng loại lô hàng, đồng thời tăng cường việc kiểm tra chéo giữa các nhân viên trước khi cập nhật dữ liệu lên hệ thống. Điều này sẽ giúp giảm phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân và nâng cao tính chính xác trong xử lý chứng từ nhập khẩu FCL.

b. Bước 2: lấy lệnh giao hàng (D/O)

Sau khi tiếp nhận và kiểm tra thông tin lô hàng, bộ phận Ops tại Vfracht sẽ tiến hành bước lấy lệnh giao hàng (D/O) từ hãng tàu để chuẩn bị cho quá trình nhận container tại cảng, thời gian lấy lệnh (D/O) dành cho nhân viên Ops là nửa ngày buổi sáng nhưng thực tế đơn hàng ở đây thì cho chính hãng tàu ASL của công ty VFRACHT đại diện nên sẽ không tốn thêm thời gian chạy đến hãng tàu như những trường hợp khác. Dưới đây là sơ đồ mô tả trình tự các công việc thực tế được thực hiện trong giai đoạn này.



Hình 2.6: Sơ đồ quy trình lấy lệnh giao hàng

- Mô tả chi tiết quy trình

Sau khi bộ phận chứng từ (Docs) hoàn tất việc tiếp nhận và xử lý thông tin lô hàng, hồ sơ được chuyển sang Bộ phận Operation Hãng tàu ASL thuộc Phòng Đại lý Hãng tàu của VFRACHT Đà Nẵng để thực hiện thủ tục cấp lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O). Đây là bộ phận trực tiếp tiếp nhận hồ sơ và cấp D/O cho các lô hàng của ASEAN SEAS LINE tại công ty. Văn bản lệnh giao hàng(D/O) nằm ở **phụ lục 1**

Do VFracht Đà Nẵng đồng thời là đại lý của hãng tàu ASEAN SEAS LINE tại Đà Nẵng nên toàn bộ quy trình xử lý và cấp lệnh giao hàng được thực hiện trực tiếp nội bộ tại doanh nghiệp mà không cần thông qua văn phòng hãng tàu bên ngoài.

Sau khi tiếp nhận hồ sơ từ bộ phận Docs, nhân viên thuộc Bộ phận Operation Hãng tàu ASL tiến hành kiểm tra các chứng từ liên quan phục vụ cho việc cấp D/O. Hồ sơ bao gồm vận đơn điện giao hàng (Telex Release) theo hình thức Surrendered Bill of Lading số AQDVD905142040, giấy giới thiệu của khách hàng và các chứng từ liên quan khác theo quy định của hãng tàu.

Tiếp theo, bộ phận Operation Hãng tàu ASL thực hiện kiểm tra thông tin lô hàng, xác nhận tình trạng chứng từ và công nợ phát sinh. Trong trường hợp này, công ty thực hiện xuất hóa đơn trực tiếp cho khách hàng đối với các khoản phí Local Charges và chi phí vận chuyển nội địa của lô hàng với tổng số tiền là 4.320.000 VNĐ. Sau khi khách hàng hoàn tất thanh toán, bộ phận Operation Hãng tàu ASL xác nhận thanh toán và tiến hành cấp lệnh giao hàng (D/O) cho lô hàng.

Sau khi D/O được cấp, nhân viên Ops tiếp tục thực hiện thanh toán các khoản phí liên quan tại cảng Đà Nẵng nhằm phục vụ cho quá trình nhận container. Các khoản phí bao gồm phí hạ container tại bãi Tiên Sa với số tiền 567.000 VNĐ và phí nâng container với số tiền 930.960 VNĐ.

Cuối cùng, nhân viên Ops tiến hành kiểm tra lại toàn bộ thông tin trên lệnh giao hàng nhằm đảm bảo tính chính xác trước khi thực hiện nhận hàng tại cảng. Các nội dung kiểm tra bao gồm số container, số chì (seal), loại container và thời hạn miễn phí lưu container, lưu bãi (Demurrage/Detention).

Đối với lô hàng này, container sử dụng là container số NLLU4302442 loại 40' High Cube với số chì ASL3095800. Việc kiểm tra kỹ thông tin trên D/O giúp hạn chế sai sót trong quá trình nhận container, đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp chủ động bố trí kế hoạch lấy hàng và tránh phát sinh thêm chi phí lưu container, lưu bãi tại cảng.

- Đánh giá quy trình

Quy trình cấp lệnh giao hàng tại VFRACHT Da Nang được thực hiện tương đối chặt chẽ và có sự phối hợp rõ ràng giữa bộ phận chứng từ (Docs), Bộ phận Operation Hãng tàu ASL và nhân viên hiện trường (Ops). Việc doanh nghiệp đồng thời là đại lý của ASEAN SEAS LINE giúp quá trình xử lý hồ sơ và cấp D/O được thực hiện trực tiếp nội bộ, từ đó giảm thời gian luân chuyển chứng từ và hạn chế phụ thuộc vào đơn vị trung gian bên ngoài.

Bên cạnh đó, việc phân chia nhiệm vụ giữa các bộ phận tương đối rõ ràng. Bộ phận Docs chịu trách nhiệm tiếp nhận và xử lý thông tin chứng từ ban đầu, Bộ phận Operation Hãng tàu ASL thực hiện kiểm tra hồ sơ, xác nhận công nợ và cấp D/O, trong khi nhân viên Ops phụ trách các thủ tục thực tế tại cảng. Sự phân công này giúp quy trình được triển khai liên tục và hạn chế chông chéo công việc.

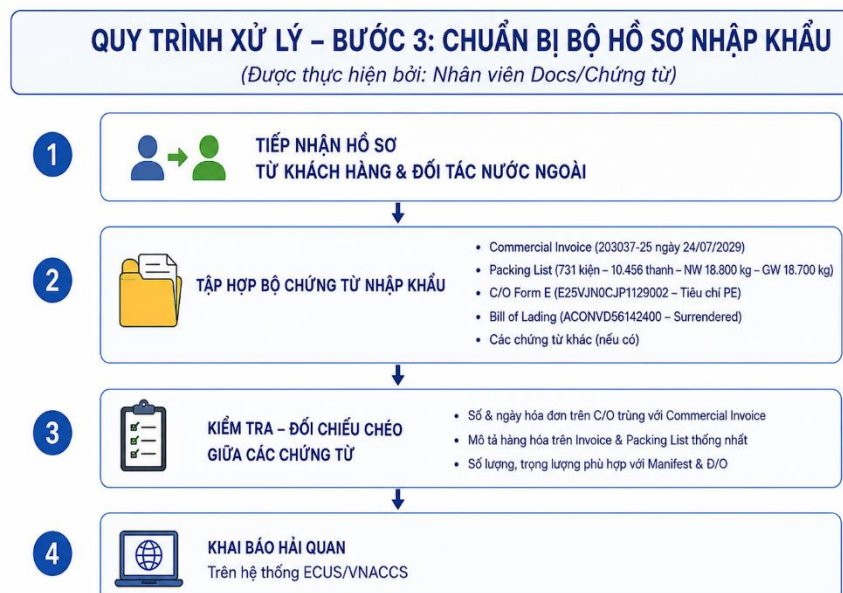
Ngoài ra, doanh nghiệp thực hiện kiểm tra thông tin container, số chì và thời hạn miễn lưu container/lưu bãi trước khi nhận hàng, góp phần hạn chế sai sót trong quá trình giao nhận và hỗ trợ khách hàng chủ động kế hoạch lấy hàng nhằm giảm phát sinh chi phí DEM/DET.

Tuy nhiên, quy trình vẫn còn tồn tại một số hạn chế nhất định. Việc xử lý chứng từ và xác nhận thanh toán giữa các bộ phận vẫn phụ thuộc nhiều vào thao tác thủ công và trao đổi nội bộ thông qua giấy tờ hoặc thông tin rời rạc, dẫn đến nguy cơ chậm cập nhật tình trạng hồ sơ hoặc phát sinh sai sót trong quá trình xử lý. Bên cạnh đó, việc thanh toán các khoản phí cảng và theo dõi tiến độ xử lý lệnh giao hàng vẫn cần sự phối hợp trực tiếp của nhân viên Ops nên hiệu quả công việc có thể bị ảnh hưởng khi số lượng lô hàng tăng cao.

Nhìn chung, quy trình cấp lệnh giao hàng tại doanh nghiệp có tính chủ động và thuận lợi do được thực hiện nội bộ giữa đại lý hãng tàu và các bộ phận liên quan. Tuy nhiên, doanh nghiệp vẫn cần tiếp tục cải thiện khả năng phối hợp dữ liệu giữa các bộ phận và tăng cường ứng dụng công nghệ trong quản lý chứng từ nhằm nâng cao hiệu quả xử lý và giảm thiểu sai sót trong quá trình giao nhận hàng nhập khẩu.

c. Bước 3: chứng từ nhập khẩu

Đồng thời với việc lấy lệnh (D/O) tại cảng thì quy trình xử lý chứng từ cùng lúc đó tại công ty thực hiện rà soát và chuẩn hóa hồ sơ nhập khẩu. Đây được xem là bước “kiểm soát đầu vào” trước khi thực hiện khai báo hải quan, nhằm đảm bảo toàn bộ chứng từ của lô hàng có tính thống nhất, đầy đủ và phù hợp với quy định hiện hành.



Hình 2.7: Sơ đồ quy trình chuẩn bị bộ hồ sơ nhập khẩu

- Mô tả chi tiết quy trình

Các bước chuẩn bị và xử lý bộ chứng từ nhập khẩu từ nhân viên Docs được diễn ra đồng thời với việc quá trình lấy lệnh (D/O) tại cảng phục vụ cho việc khai báo hải quan. Đây là bước có vai trò quan trọng vì tính chính xác và đồng nhất của bộ chứng từ sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình truyền tờ khai và thông quan hàng hóa.

Bộ phận trực tiếp thực hiện công việc này là nhân viên chứng từ (Docs). Bộ phận Docs chịu trách nhiệm tiếp nhận, kiểm tra và chuẩn hóa toàn bộ hồ sơ trước khi tiến hành khai báo trên hệ thống hải quan điện tử. Đối với quy trình này được diễn ra trong vòng 30 phút và được thực tập sinh kiểm tra trước và nhân viên kiểm tra thêm một lần nữa.

Sau khi tiếp nhận hồ sơ từ khách hàng và đối tác nước ngoài, nhân viên Docs tiến hành tập hợp bộ chứng từ nhập khẩu của lô hàng. Bộ chứng từ bao gồm hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) (**nằm ở phụ lục 2**) số ZX8037-25 ngày 21/07/2025, thể hiện tổng giá trị lô hàng là 11.364,00 USD theo điều kiện CFR Đà Nẵng. Nội dung hóa đơn thể hiện chi tiết đơn giá của từng mặt hàng thanh nhựa PVC nhập khẩu.

Tiếp theo là phiếu đóng gói (Packing List – P/L) (**nằm ở phụ lục 3**), được sử dụng để kiểm tra số lượng và quy cách hàng hóa. Theo thông tin trên chứng từ, lô hàng gồm 731 kiện (CTNS), tương ứng 10.456 thanh (PCS), với trọng lượng tịnh 18.029 kg và trọng lượng tổng 18.760 kg.

Ngoài ra, bộ chứng từ còn bao gồm Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O Form E) (**nằm ở phụ lục 4**) số E25MACCXP1120042 với tiêu chí xuất xứ “PE”, thể hiện hàng hóa có

xuất xứ Trung Quốc và đủ điều kiện áp dụng ưu đãi thuế quan theo Hiệp định ACFTA đối với mặt hàng PVC Profile có mã HS dự kiến 3925.90. Bên cạnh đó, vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L) (**nằm ở phụ lục 5**) số AQDVD905142040 theo hình thức Surrendered B/L cũng được sử dụng để xác nhận thông tin lô hàng và phục vụ khai báo hải quan.

Sau khi hoàn tất việc tập hợp hồ sơ, nhân viên Docs tiến hành kiểm tra và đối chiếu thông tin giữa các chứng từ nhằm đảm bảo tính đồng nhất của bộ hồ sơ. Các nội dung được kiểm tra bao gồm số và ngày hóa đơn trên C/O phải phù hợp với Commercial Invoice, mô tả hàng hóa trên Invoice và Packing List phải thống nhất, đồng thời số lượng, trọng lượng và thông tin lô hàng phải phù hợp với dữ liệu manifest và lệnh giao hàng (D/O).

Khi bộ chứng từ đã được xác nhận đầy đủ và không phát sinh sai lệch, nhân viên Docs tiến hành khai báo tờ khai hải quan điện tử trên hệ thống ECUS5/VNACCS. Tại bước này, các thông tin như mã HS, trị giá tính thuế, thông tin hàng hóa, container và doanh nghiệp nhập khẩu được nhập lên hệ thống theo đúng nội dung của bộ chứng từ đã kiểm tra.

- Đánh giá quy trình

Qua quá trình quan sát thực tế tại Vfracht, bước chuẩn bị và kiểm tra bộ chứng từ nhập khẩu được thực hiện tương đối đầy đủ và có tính hệ thống. Nhân viên Docs tiến hành tập hợp chứng từ theo đúng trình tự, đồng thời thực hiện đối chiếu chéo giữa Invoice, P/L, C/O, B/L, Manifest và D/O trước khi khai báo hải quan. Đây là điểm quan trọng giúp hạn chế sai sót dữ liệu khi truyền tờ khai trên hệ thống ECUS5/VNACCS.

Điểm thực hiện tốt của quy trình là: bộ chứng từ được kiểm tra khá kỹ trước khi khai báo, có sự đối chiếu giữa nhiều chứng từ liên quan, nhân viên chú ý đến các thông tin quan trọng như số invoice, mô tả hàng hóa, số lượng, trọng lượng và xuất xứ hàng hóa, việc kiểm tra C/O form e giúp doanh nghiệp được áp dụng thuế suất ưu đãi theo acfta nếu hồ sơ hợp lệ. Nhờ vậy, nhiều lô hàng được truyền tờ khai và phân luồng tương đối thuận lợi, hạn chế phải sửa tờ khai hoặc bổ sung hồ sơ nhiều lần.

Tuy nhiên, đây cũng là bước dễ phát sinh sai sót nhất trong toàn bộ quy trình nhập khẩu FCL. Nguyên nhân là do bộ chứng từ gồm nhiều loại giấy tờ khác nhau và phần lớn dữ liệu vẫn được kiểm tra thủ công. Chỉ cần sai lệch nhỏ giữa các chứng từ cũng có thể ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình khai báo và thông quan. Sai sót chủ yếu thường nằm ở: sai hoặc lệch thông tin giữa invoice và packing list, sai số invoice hoặc ngày invoice trên c/o, mô tả hàng hóa không đồng nhất giữa các chứng từ, nhập sai mã hs hoặc sai trọng lượng khi khai báo, thiếu kiểm tra tính hợp lệ của c/o hoặc vận đơn surrendered.

Khi phát hiện sai sót, nhân viên Docs thường:

- Kiểm tra lại toàn bộ bộ chứng từ gốc
- Liên hệ khách hàng hoặc shipper để xác nhận dữ liệu
- Yêu cầu chỉnh sửa hoặc cấp lại chứng từ nếu cần
- Điều chỉnh lại thông tin trước khi truyền tờ khai chính thức

Quy trình hiện tại của công ty khá phù hợp đối với các lô hàng thông thường, tuy nhiên vẫn còn phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm và sự cẩn thận của nhân viên chứng từ. Vì vậy, công ty nên xây dựng checklist kiểm tra chứng từ chi tiết hơn và tăng cường kiểm tra chéo nội bộ trước khi khai báo hải quan nhằm giảm sai sót và hạn chế rủi ro phát sinh trong quá trình thông quan.

d. Bước 4: khai báo hải quan nhập

Sau khi bộ chứng từ đã được kiểm tra đầy đủ và tờ khai đã được chuẩn bị, quy trình tiếp tục với bước khai báo hải quan. Đây là bước mang tính pháp lý quan trọng, quyết định việc lô hàng có được thông quan hay không.

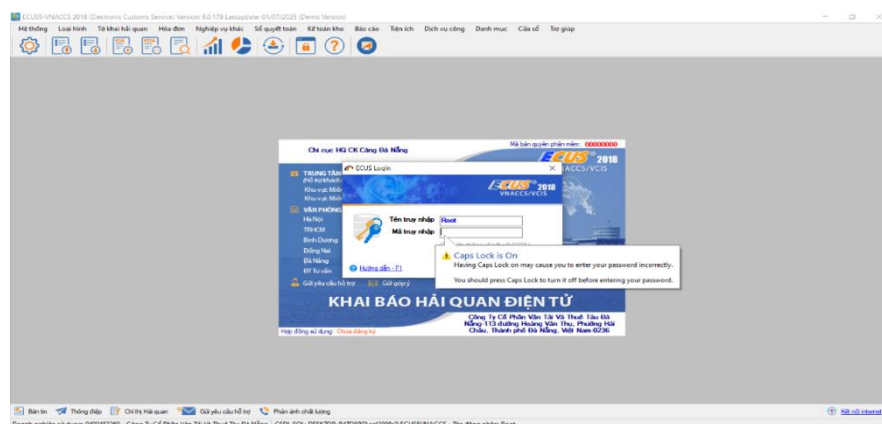
Nhân viên Docs (khai báo hải quan) là người trực tiếp thực hiện việc truyền tờ khai trên hệ thống. Đối với quy trình khai báo hải quan này thì nhân viên sẽ thực hiện trong vòng 1 – 2 tiếng vào buổi sáng. Trong một số trường hợp, bộ phận Ops sẽ phối hợp nếu cần xử lý hồ sơ giấy tại cảng.

Đối với lô hàng “Nhựa PVC”, nhân viên VFracht sẽ sử dụng phần mềm Thái Sơn (ECUS5/VNACCS) để đăng ký tờ khai hải quan điện tử.

Lưu ý:

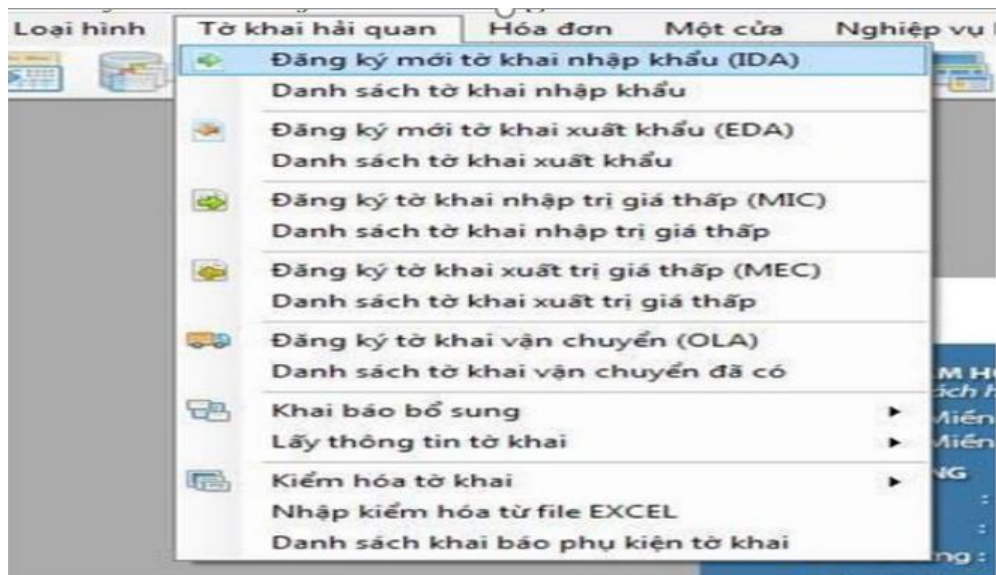
- Các ô màu xám trong phần mềm được tự động điền, không cần nhập.
- Các ô màu trắng, đặc biệt là có dấu sao đỏ (*), phải điền đầy đủ.
- Bỏ trống ô bắt buộc sẽ khiến tờ khai không thể nộp.

Đây là hình khi bắt đầu đăng nhập vào phần mềm ECUS5. Giao diện khá đơn giản và có thể dễ dàng sử dụng



Sau khi đăng nhập xong, thì vào mục hệ thống lựa chọn mục thông tin doanh nghiệp. Vì trước khi khai cần phải điền thông tin mà mình đại diện để khai báo, mình cần phải điền một vài thông tin quan trọng như là: mã doanh nghiệp, tên doanh nghiệp, mã bưu chính, địa chỉ, số điện thoại/fax, người liên hệ, thông tin tin hải quan tiếp nhận khai báo.

Đăng ký tờ khai nhập khẩu mới (IDA): Từ giao diện chính, truy cập menu “Khai báo hải quan”. Chọn “Đăng ký tờ khai nhập khẩu mới (IDA)” để lập tờ khai cho lô hàng. Nhập toàn bộ thông tin bắt buộc từ Vận đơn, Hóa đơn thương mại và Phiếu đóng gói, đảm bảo chính xác để quá trình thông quan diễn ra thuận lợi.



Quy trình điện tử này giúp rút ngắn thời gian khai báo, giảm thiểu sai sót thủ công và tăng tốc độ thông quan tại cảng, đảm bảo hàng hóa nhanh chóng đi từ tàu về kho.

- Mẫu tờ khai VNACCS được thiết kế như sau:

- Thông tin trên tờ khai. Bao gồm:

- Thông tin chung về lô hàng và người khai hải quan
- Danh sách hàng hóa (Cargo List)
- Chỉ dẫn của Hải quan (Customs Directives)

- Kết quả xử lý tờ khai (Declaration Processing Results)

Khi nút “Lấy thông tin tờ khai từ Hải quan (IDB)” được kích hoạt, tiến hành nhập dữ liệu:

- **Nhập thông tin chung trong tab “Thông tin chung (General Information)”**

The screenshot shows the 'Thông tin chung' (General Information) tab of a customs declaration system. The form is divided into several sections:

- Top Section:** Fields for 'Số tờ khai' (Declaration number), 'Số tờ khai đầu tiên' (First declaration number), 'Số nhánh' (Branch number), 'Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng' (Corresponding temporary import/re-export declaration number), 'Mã loại hình' (Type code), 'Mã phân loại hàng hóa' (Goods classification code), 'Cơ quan Hải quan' (Customs office), 'Phân loại cá nhân/tổ chức' (Individual/organization classification), 'Ngày khai báo (dự kiến)' (Estimated declaration date), 'Mã bộ phận xử lý tờ khai' (Declaration processing division code), 'Thời hạn tái xuất' (Re-export deadline), and 'Mã hiệu phương thức vận chuyển' (Transportation method code).
- Đơn vị xuất nhập khẩu (Import/Export Unit):**
 - Người nhập khẩu (Importer):** Fields for 'Mã' (Code: 0400453269), 'Tên' (Name: Công Ty Cổ Phần Vận Tải Và Thuê Tàu Đà Nẵng), 'Mã bưu chính' (Postal code: 0236), 'Địa chỉ' (Address: 113 đường Hoàng Văn Thụ, Phường Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam), and 'Điện thoại' (Phone: 0236 3823538).
 - Người ủy thác nhập khẩu (Import agent):** Fields for 'Mã' (Code) and 'Tên' (Name).
 - Người xuất khẩu (Exporter):** Fields for 'Mã' (Code), 'Tên' (Name), 'Mã bưu chính' (Postal code), and 'Địa chỉ' (Address).

Trong quá trình nhập dữ liệu, khi nhấp vào bất kỳ ô nào, hướng dẫn chi tiết sẽ xuất hiện ở góc dưới bên trái dưới mục “Data Entry Guide”.

Công ty cần theo đúng hướng dẫn này để điền các trường bắt buộc.

(1) Nhập Thông tin cơ bản về tờ khai (Basic Declaration Information) (hình ảnh nằm ở phụ lục 6)

Nhóm loại tờ khai (Declaration type group): Nhập khẩu kinh doanh và sản xuất (Business and production import)

Mã loại tờ khai (Declaration type code): Hệ thống VNACCS đã rút gọn còn 40 mã cơ bản. Đối với nhập khẩu kinh doanh, mã tương ứng là A11

Cơ quan hải quan (Customs Office): 34CE – Cục Hải quan Đà Nẵng

Phân loại cá nhân/tổ chức (Classification of individual/organization): 4 – Hàng hóa từ tổ chức đến tổ chức

Mã bộ phận xử lý tờ khai (Declaration processing division code): 00 – Tự động xử lý qua hệ thống VNACCS/VCIS

Mã phương thức vận chuyển (Transportation method code): Chọn mã 2 cho vận chuyển bằng đường biển

(2) Thông tin về đối tượng nhập khẩu/xuất khẩu (Information about the Import/Export Entity) **(hình ảnh nằm ở phụ lục 7)**

Điền thông tin về người nhập khẩu, người xuất khẩu, đại lý hải quan hoặc đại diện ủy quyền.

Người nhập khẩu (Importer):

Thông tin sẽ được tự động điền dựa trên dữ liệu doanh nghiệp đã đăng ký khi sử dụng chương trình lần đầu.

Nhập mã số thuế sẽ tự động lấy tên doanh nghiệp và địa chỉ.

Đối với lô hàng này, sau khi nhập mã số thuế 0402045949, hệ thống đã tự động cập nhật đầy đủ thông tin của Công ty TNHH Dịch vụ và Thương mại Phát triển An Phát, bao gồm địa chỉ tại 100 Hoàng Văn Thái, Phường Hòa Khánh, TP. Đà Nẵng. Điều này giúp giảm đáng kể thời gian nhập liệu thủ công, hạn chế sai sót về tên doanh nghiệp hoặc địa chỉ trên tờ khai hải quan.

Người xuất khẩu (Exporter): Thông tin đối tác có thể chọn từ danh sách đã lưu hoặc nhập thủ công (viết chữ in hoa không dấu). **(hình ảnh nằm ở phụ lục 8)**

(3) Thông tin Vận đơn đường biển (Bill of Lading Information): các thông tin chi tiết như số vận đơn, phương thức vận chuyển, cảng xếp/dỡ hàng.

Mã kho dự kiến (Estimated warehouse location code): 34CES01 – KHO CẢNG TIỀN SA. Nhập mã kho dự kiến cho hàng hóa đang chờ thông quan. Mã kho có thể là: kho giám sát hải quan, kho dịch vụ, kho công ty hoặc kho công ty đăng ký trong hệ thống.

Vận đơn

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

Số vận đơn: 1 290725AQDVD905142040 Ngày vận đơn: 29/07/2025 Số HAWB: Năm MAWB:

2
3
4
5

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

Số lượng kiện: * 731 CT Tổng trọng lượng hàng (Gross): 18.760 KGM

Mã địa điểm lưu kho hàng chờ thông quan dự kiến: 34CES01 XN CANG TIEN SA

Ký hiệu và số hiệu bao bì:

Phương tiện vận chuyển: 9999 CA MANILA 2514W

Ngày hàng đến: * 06/08/2025

Địa điểm dỡ hàng: VNDS CANG TIEN SA(D.NANG)

Địa điểm xếp hàng: CNTAO QINGDAO

Số lượng Container: 1

Mã kết quả kiểm tra nội dung:

Lưu ý: Sau khi hoàn tất phần thông tin chung, nhấn nút “SAVE” để tiếp tục các bước tiếp theo trong quá trình đăng ký tờ khai. Sau khi nhấn “SAVE”, phần mềm sẽ chuyển sang tab “General Information 2” (Thông tin chung 2).

Bước nhập thông tin chung trên hệ thống VNACCS/VCIS giúp doanh nghiệp khai báo hải quan nhanh và chính xác hơn nhờ chức năng hướng dẫn nhập liệu và tự động cập nhật thông tin doanh nghiệp từ mã số thuế. Việc chuẩn hóa các mã khai báo cũng hỗ trợ hệ thống xử lý và phân luồng tờ khai hiệu quả, góp phần rút ngắn thời gian thông quan.

Tuy nhiên, bước này yêu cầu nhân viên chứng từ phải có kiến thức nghiệp vụ để nhập đúng các mã khai báo và thông tin vận đơn. Nếu khai báo sai có thể dẫn đến sửa đổi tờ khai, kéo dài thời gian xử lý và phát sinh chi phí.

Trong tab “General Information 2”:

(1) Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)

Điểm thực hiện tốt ở bước này là nhân viên chứng từ đã khai báo đúng loại hóa đơn thương mại và lựa chọn mã phân loại giá hóa đơn “A”, phù hợp với trường hợp hàng hóa cần thanh toán. Ngoài ra, việc khai điều kiện giá CFR cũng giúp hệ thống xác định đúng giá trị hàng hóa đã bao gồm chi phí vận chuyển và bảo hiểm đến cảng nhập khẩu. Điều này giúp hạn chế sai sót trong quá trình tính thuế nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng.

Tuy nhiên, đây cũng là bước có mức độ rủi ro tương đối cao nếu nhân viên nhập sai dữ liệu. Trong thực tế, các lỗi thường gặp gồm: khai sai tổng trị giá hóa đơn, nhập sai điều kiện giá (CIF/CNF/FOB), sai mã tiền tệ hoặc phương thức thanh toán, nhập sai số hóa đơn hoặc ngày hóa đơn so với chứng từ gốc. Nếu xảy ra sai sót, hệ thống có thể tính sai trị giá hải quan, dẫn đến phải sửa tờ khai hoặc khai bổ sung, làm ảnh hưởng tiến độ thông quan và phát sinh thêm thời gian xử lý.

Nguyên nhân chủ yếu thường do nhân viên nhập liệu thủ công từ chứng từ giấy vào hệ thống hoặc chưa kiểm tra kỹ giữa Commercial Invoice và dữ liệu khai báo. Vì vậy, trước khi truyền tờ khai, nhân viên chứng từ cần đối chiếu lại toàn bộ thông tin trên hóa đơn để đảm bảo dữ liệu khai báo chính xác và thống nhất với bộ hồ sơ thực tế của lô hàng. Các thông tin trên dựa trên Hóa đơn thương mại trong bộ chứng từ vận chuyển.

The screenshot shows the 'General Information 2' tab in a customs declaration system. The form is divided into several sections:

- Thông tin chung 2**: Includes fields for 'Số hợp đồng' (Contract No.), 'Ngày hợp đồng' (Contract Date), and 'Ngày hết hạn' (Expiration Date).
- Thông tin văn bản và giấy phép**: Includes fields for 'Mã văn bản pháp quy khác' (Other legal document code) and 'Giấy phép nhập khẩu' (Import license) with a table for license details.
- Hóa đơn thương mại**: Includes fields for 'Phân loại hình thức hóa đơn' (Invoice type), 'Số tiếp nhận hóa đơn điện tử' (Electronic invoice receipt number), 'Ngày phát hành' (Issue date), 'Mã phân loại giá hóa đơn' (Invoice value classification code), 'Tổng trị giá hóa đơn' (Total invoice value), 'Số hóa đơn' (Invoice number), 'Phương thức thanh toán' (Payment method), 'Điều kiện giá hóa đơn' (Invoice value condition), and 'Mã đồng tiền của hóa đơn' (Invoice currency code).

Key values visible in the form include: 'Số hóa đơn' (ZX8037-25), 'Ngày phát hành' (21/07/2025), 'Mã phân loại giá hóa đơn' (A), 'Tổng trị giá hóa đơn' (11,364), 'Phương thức thanh toán' (KC), 'Điều kiện giá hóa đơn' (C&F), and 'Mã đồng tiền của hóa đơn' (USD).

(2) Khai báo trị giá hải quan (Valuation Declaration)

Mã phân loại khai báo trị giá (Valuation declaration classification code): 6 – Áp dụng phương pháp giá giao dịch thực tế (Application of transaction value method)

Cước phí vận chuyển và bảo hiểm (Freight and insurance fees): Nhập tổng chi phí vận chuyển và bảo hiểm cho lô hàng (nếu có). Lưu ý: mã tiền tệ của cước vận chuyển và bảo hiểm phải được quy đổi sang cùng loại tiền tệ với hóa đơn.

Các khoản điều chỉnh giá (Price adjustment items): Nhập các khoản điều chỉnh giá (nếu có); mỗi dòng được phép tối đa 5 khoản điều chỉnh khác nhau.

Thông thường, người khai hải quan sử dụng phương pháp phân bổ trị giá theo đơn giá. Trong trường hợp phân bổ theo số lượng, người khai phải nhập chi tiết điều chỉnh tại phần này và tự điền trường “Giá trị chịu thuế (Taxable Value)” trong chi tiết từng mặt hàng khai báo.

Mã thời hạn nộp thuế (Tax payment deadline code):

Trong trường hợp doanh nghiệp không cung cấp bảo đảm thuế và phải nộp thuế ngay lập tức, chọn mã “D” – nộp thuế ngay (immediate tax payment).

Khi thực hiện sửa đổi hoặc bổ sung tờ khai, chọn mã “D” để được cấp phép thông quan sau khi hoàn tất thủ tục tạm giải phóng hàng hóa (temporary cargo release).

Sau khi nhập tất cả thông tin bắt buộc trong tab “General Information 2”, nhấn “SAVE” – phần mềm sẽ tự động chuyển sang mục “GOODS LIST” (Danh sách hàng hóa) như hình minh họa (**hình ảnh nằm ở phụ lục 9**)

Dựa trên Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), nhập danh sách đầy đủ hàng hóa:

Tên sản phẩm (Product name): Tấm ốp tường PVC, bao gồm Nhựa PVC 70% (thành phần chính bằng nhựa), bột đá 20% và phụ gia 10%, dùng trong xây lắp, không hiệu, kích thước: (3000 x 150 x 09) mm. Mới 100%

Mã HS (HS Code): 392590

Lưu ý:

Nhập mã HS chính xác cho từng dòng hàng, việc phân loại mã HS để tính thuế là bước rất quan trọng trong quy trình khai báo hải quan. Nếu áp dụng mã HS sai, doanh nghiệp có thể gặp rủi ro như: bị áp mức thuế cao hơn hoặc phải điều chỉnh mã HS và làm thủ tục hoàn thuế nếu mức thuế thấp hơn. Vì vậy, cần cẩn trọng tối đa khi xác định mã HS cho hàng hóa.

Khai báo trước thông tin hải quan (Pre-declaration of Customs Information – IDA)

Sau khi hoàn tất thông tin tờ khai, chọn mã thủ tục “Khai báo trước thông tin hải quan (IDA)” để nộp thông tin. Màn hình phản hồi sẽ hiển thị thông tin đã khai báo và bảng tóm tắt tính toán thuế. **(hình ảnh nằm ở phụ lục 10)**

Sử dụng chữ ký số để tiến hành khai báo: Trong quá trình khai báo, phần mềm sẽ yêu cầu người khai xác thực Chữ ký số (Digital Signature). Cần thiết bị USB Token và nhập mã PIN cho Chữ ký số. **(hình ảnh nằm ở phụ lục 11)**

Nộp tờ khai đến Cơ quan Hải quan

Để nộp tờ khai đến Cục Hải quan, máy tính phải kết nối Internet.

Chọn nút “Nộp tờ khai chính thức (Official Declaration Submission – IDC)”, phần mềm sẽ gửi tờ khai vừa lưu đến Cục Hải quan TP. Đà Nẵng, nơi đã đăng ký.

Trong quá trình truyền dữ liệu, nếu người khai không phát hiện lỗi hoặc không có sự cố kỹ thuật (ví dụ: mất kết nối Internet), tờ khai sẽ được nộp thành công, và hệ thống sẽ trả về mã biên nhận từ hệ thống Hải quan. Nếu doanh nghiệp nhận được thông báo “Bị từ chối (Rejected)” từ hệ thống khai báo hải quan điện tử, cần sửa đổi và bổ sung tờ khai theo hướng dẫn của cán bộ hải quan. Sau khi thực hiện các chỉnh sửa cần thiết, người khai sẽ nộp lại tờ khai điện tử trực tuyến, theo các bước giống như trên. Kiểm tra biên nhận và đăng ký tờ khai hải quan điện tử. Cán bộ hải quan sẽ xử lý tờ khai và phản hồi kết quả (nhấn nút “Nhận kết quả” để xem phản hồi từ Hải quan, bao gồm số tờ khai và kết quả kênh kiểm tra). Dựa trên phản hồi này, doanh nghiệp sẽ tiến hành theo các hướng dẫn được cung cấp.

Sau khi nhận được số tờ khai “106821136440”, công ty chờ thêm phản hồi từ Cục Hải quan để xác định kênh kiểm tra.

Có ba kênh kiểm tra chính: Xanh (Green), Vàng (Yellow), Đỏ (Red).

Công ty nhận “Kết quả kiểm tra và Hướng dẫn thông quan điện tử” và thực hiện các thủ tục yêu cầu tương ứng.

Đối với mặt hàng nhập khẩu “Tấm ốp tường PVC”, tờ khai được xếp vào VÀNG, doanh nghiệp phải nộp và xuất trình bộ chứng từ để hải quan kiểm tra hồ sơ trước khi quyết định thông quan.

Nộp hồ sơ cho Đội Thủ tục Xuất nhập khẩu kèm phí VND 50.000 để kiểm tra tài liệu. Mục đích nộp thuế (Purpose of tax payment): Đảm bảo ổn định ngân sách quốc gia. Thời hạn nộp thuế nhập khẩu (Import tax deadline): 30 ngày kể từ ngày đăng ký tờ khai. Công ty An Phát đăng ký tờ khai vào ngày 21/07/2025, nên thời hạn nộp thuế muộn nhất là 20/08/2025. Thời hạn nộp VAT (VAT deadline): Hàng tháng – muộn nhất vào ngày 20 của tháng tiếp theo (trong trường hợp này: 20/08/2025)

Quy trình nộp thuế (Tax payment procedure): Lô hàng “Tấm ốp tường PVC” đã được nộp thuế trước khi nộp hồ sơ hải quan. Lô hàng này thuộc Kênh VÀNG, yêu cầu kiểm tra chi tiết hồ sơ. Tình trạng nộp thuế (Tax payment status) có thể được kiểm tra trên trang web Tổng cục Hải quan Việt Nam: www.customs.gov.vn. Truy cập www.customs.gov.vn và chọn “Tra cứu nộp thuế tờ khai hải quan” (Lookup Customs Declaration Tax Payment)

Sau khi chọn “Tra cứu nợ thuế tờ khai hải quan” (Lookup Customs Declaration Tax Payment), điền các thông tin bắt buộc như hình minh họa:

Mã số doanh nghiệp (Enterprise code): 0402045949

Số tờ khai (Declaration number): 107411424740

Nhấn “Lấy thông tin (Retrieve Information)” để hiển thị “Thông tin tờ khai (Declaration Information)” và “Lịch sử nộp thuế (Tax Payment History)”. (tại phụ lục 12)

- Đánh giá

Qua thực tế tại VFRACHT Da Nang, quy trình khai báo hải quan trên hệ thống ECUS5/VNACCS nhìn chung được thực hiện theo một trình tự thống nhất đối với hầu hết các lô hàng nhập khẩu FCL. Các bước cơ bản bao gồm tiếp nhận bộ chứng từ, kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ, nhập dữ liệu khai báo lên hệ thống, truyền tờ khai, xử lý kết quả phân luồng và hoàn tất thủ tục thông quan. Nhân viên chứng từ (Docs) thực hiện khai báo dựa trên các thông tin từ Commercial Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O và các chứng từ liên quan khác.

Tuy nhiên, mặc dù quy trình thao tác trên hệ thống ECUS5 có tính thống nhất, nội dung khai báo và yêu cầu xử lý thực tế vẫn có sự khác nhau tùy theo từng loại hàng hóa

nhập khẩu. Sự khác biệt chủ yếu nằm ở mã HS, chính sách mặt hàng, thuế suất và yêu cầu kiểm tra chuyên ngành.

Đối với hàng hóa thông thường như nhựa, nguyên liệu sản xuất, hàng tiêu dùng phổ thông hoặc linh kiện không thuộc diện quản lý chuyên ngành, doanh nghiệp chỉ cần chuẩn bị đầy đủ bộ chứng từ cơ bản và thực hiện khai báo theo quy trình thông thường. Các lô hàng này thường có thời gian xử lý nhanh hơn nếu hồ sơ đầy đủ và thông tin khai báo chính xác.

Đối với các mặt hàng thuộc diện quản lý chuyên ngành như thực phẩm, mỹ phẩm, hóa chất, thiết bị y tế, máy móc đã qua sử dụng hoặc hàng cần kiểm tra chất lượng nhà nước, doanh nghiệp phải bổ sung thêm các chứng từ chuyên ngành như giấy phép nhập khẩu, chứng thư kiểm dịch, công bố hợp quy hoặc kết quả đăng ký kiểm tra chuyên ngành. Những lô hàng này thường có thời gian xử lý kéo dài hơn do phải chờ kết quả kiểm tra hoặc xác nhận từ cơ quan quản lý chuyên ngành trước khi được thông quan.

Ngoài ra, đối với các lô hàng được hưởng ưu đãi thuế quan theo các hiệp định thương mại tự do như ACFTA, doanh nghiệp cần đặc biệt lưu ý đến tính hợp lệ của C/O. Các thông tin trên C/O như số invoice, ngày invoice, mô tả hàng hóa, tiêu chí xuất xứ và chữ ký phát hành phải thống nhất với các chứng từ còn lại. Nếu khai báo sai hoặc C/O không hợp lệ, doanh nghiệp có thể không được hưởng ưu đãi thuế và phải nộp thuế theo mức thông thường.

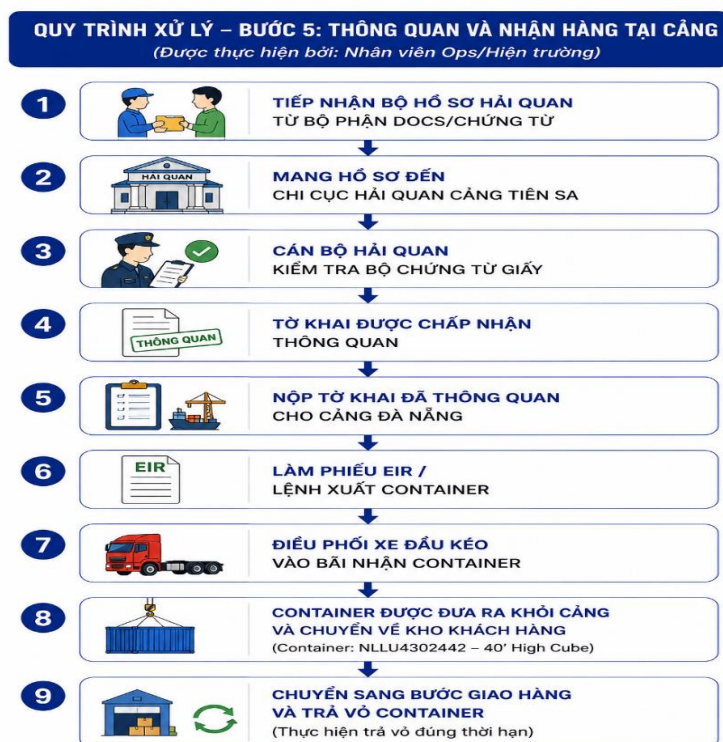
Một điểm quan trọng khác trong khai báo hàng nhập khẩu FCL là việc xác định chính xác mã HS. Đối với các mặt hàng có cấu tạo hoặc công dụng phức tạp, nếu áp sai mã HS có thể dẫn đến sai thuế suất, bị yêu cầu khai sửa đổi hoặc bị xử phạt hành chính. Vì vậy, nhân viên chứng từ cần có kinh nghiệm trong việc tra cứu mã HS và cập nhật thường xuyên các quy định liên quan đến chính sách mặt hàng.

Bên cạnh đó, khi khai báo hàng FCL, doanh nghiệp cũng cần lưu ý kiểm tra kỹ thông tin container, số seal, trọng lượng hàng hóa và thông tin manifest để đảm bảo dữ liệu khai báo phù hợp với thông tin hãng tàu đã truyền lên hệ thống hải quan. Nếu phát sinh sai lệch giữa manifest và tờ khai, doanh nghiệp sẽ phải thực hiện điều chỉnh manifest hoặc khai sửa đổi, gây ảnh hưởng đến thời gian thông quan.

Nhìn chung, quy trình khai báo trên hệ thống ECUS5/VNACCS đối với hàng nhập khẩu FCL có tính thống nhất về trình tự thực hiện, tuy nhiên mức độ xử lý nghiệp vụ sẽ thay đổi tùy thuộc vào đặc điểm từng loại hàng hóa và chính sách quản lý liên quan. Vì vậy, nhân viên khai báo không chỉ cần nắm rõ thao tác trên hệ thống mà còn phải hiểu đặc điểm của từng loại hàng để chuẩn bị hồ sơ phù hợp và hạn chế rủi ro trong quá trình thông quan.

e. Bước 5: thông quan và lấy hàng

Sau khi hoàn thành các thủ tục tại cảng, lô hàng được đưa vào giai đoạn giao nhận thực tế và kết thúc vòng quay container. Đây là công đoạn có liên quan trực tiếp đến tiến độ giao hàng, chi phí lưu container cũng như trách nhiệm hoàn trả vỏ đúng thời hạn theo quy định của hãng tàu.



Hình 2.8: Sơ đồ quy trình thông quan và nhận hàng tại cảng

- Mô tả chi tiết quy trình

Đối với lô hàng “Tấm ốp tường PVC” (FCL): thủ tục thông quan được thực hiện tại Văn phòng Đội Giám sát Hải quan.

Quy trình này sẽ được nhân viên Docs và Ops phối hợp làm việc với nhân viên cảng để hoàn tất thủ tục thông qua vào buổi chiều cùng ngày.

Sau khi lấy tiếp nhận và kiểm tra thông tin tờ khai thì nhân viên Ops đến Cục Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng, mang theo 2 bản sao các tài liệu cần thiết để kiểm tra hải quan: Vận đơn (Bill of Lading), Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), Phiếu đóng gói (Packing List), Thông báo vận chuyển (Shipping Advice), Giấy chứng nhận tàu trung chuyển (Transshipment Ship Certificate), Giấy thông báo hàng đến (Arrival Note).

Hải quan in tờ khai có chữ “Thông quan (Cleared)” (hai mặt), được sử dụng cho thủ tục thông quan cảng.

In mã vạch (Barcode Printing)

- Mục đích: Bắt buộc cho thủ tục thông quan hải quan

- Thời điểm: Sau khi thông quan xong

Quy trình in mã vạch:

(1) Nhân viên vận tải truy cập www.customs.gov.vn → chọn “In mã vạch (Print Barcode)” (tại phụ lục 13)

(2) Điền các trường thông tin bắt buộc:

(Đề nghị sử dụng trình duyệt IE9, Firefox 30 trở lên)

KIỂM TRA SỐ KIẾN, CONTAINER, PHƯƠNG TIỆN CHỨA HÀNG
ĐỦ ĐIỀU KIỆN QUA KHU VỰC GIÁM SÁT HẢI QUAN
Nhập Mã doanh nghiệp, Số tờ khai, Mã hải quan, Ngày của Tờ khai hải quan,
và bấm nút Lấy thông tin

Mã doanh nghiệp	0402045949
Số tờ khai	107411424740
Mã Hải quan	34CE
Ngày tờ khai	04/08/2025
	B5QFkM
Nhập mã như hình trên	EXLUJ5
	Lấy thông tin

Sau khi điền đầy đủ, hệ thống sẽ tạo mã vạch → tiến hành in

11:50 6/8/25

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

Ngày 06 tháng 08 năm 2025

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

- | | |
|---|--|
| 1. Chi cục hải quan giám sát: Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng - 34CES01: XN CANG TIEN SA - 2 | |
| 2. Đơn vị XNK: CÔNG TY TNHH DỊCH VỤ VÀ THƯƠNG MẠI PHÁT TRIỂN AN PHÁT | |
| 3. Mã số thuế: 0402045949 | 6. Ngày tờ khai: 04/08/2025 - 06/08/2025 |
| 4. Số tờ khai: 107411424740 | 7. Loại hình: Nhập kinh doanh tiêu dùng |
| 5. Trạng thái tờ khai: Thông quan | 8. Luồng: Vàng |
| 9. Số quản lý hàng hóa : 290725AQD905142040 | |

STT	SỐ HIỆU CONTAINER (1)	SỐ SEAL CONTAINER (nếu có) (2)	SỐ SEAL HẢI QUAN (nếu có) (3)	XÁC NHẬN CỦA BỘ PHẬN GIÁM SÁT HẢI QUAN (4)	MÃ VẠCH (5)
1	NLLU4302442	ASL3095800			

Kết xuất dữ liệu lúc: 06/08/2025 11:50 AM

Ghi chú:

- Cột số (1):
 - + Đối với hàng nhập khẩu: lấy từ Danh sách container do người khai hải quan gửi đến hệ thống.
 - + Đối với hàng xuất khẩu: lấy từ tiêu chí "Số container" trên tờ khai xuất.
- Trường hợp có sự thay đổi số container đã khai báo, cần có chứng từ do người khai hải quan nộp, xuất trình, công chức hải quan cập nhật số container vào Hệ thống để in lại danh sách container.
- Cột số (2): Đối với hàng nhập khẩu: lấy từ Danh sách container do người khai hải quan gửi đến hệ thống.

Trước khi nhân viên giao nhận của VFracht (Công ty Cổ phần Vận tải và Cho thuê tàu) nộp hồ sơ cho Hải quan, họ phải kiểm tra tất cả các tờ khai đối chiếu với hồ sơ kèm

theo để đảm bảo tính chính xác. Nếu phát hiện sai sót, cần sửa ngay thông qua phần mềm khai báo hải quan điện tử để tránh phức tạp trong quá trình thông quan.

Bộ hồ sơ hải quan bao gồm:

- Thư ủy quyền từ VFracht
- Tờ khai hải quan đã đăng ký: 01 bản gốc
- Hóa đơn thương mại: 01 bản gốc
- Hợp đồng thương mại: 01 bản sao
- Giấy chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin): 01 bản gốc
- Vận đơn (Bill of Lading): 01 bản sao
- Biên lai nộp thuế vào ngân sách nhà nước

Container của lô hàng này là NLLU4302442 (40' High Cube) sẽ được hạ tại bãi và bàn giao cho xe vận chuyển để đưa ra khỏi cảng. Sau khi container được lấy ra khỏi cảng, nhân viên Ops sẽ phối hợp với đơn vị vận tải để chuyển sang bước tiếp theo là giao hàng về kho của Công ty An Phát và thực hiện trả vỏ container đúng thời hạn.

- Đánh giá quy trình

Qua quá trình thực tế tại Vfracht, bước thông quan và lấy hàng tại cảng được thực hiện tương đối đúng quy trình và có sự phối hợp khá tốt giữa nhân viên Ops với cơ quan hải quan và cảng Đà Nẵng. Điểm thực hiện tốt của bước này là: hồ sơ hải quan được chuẩn bị đầy đủ trước khi lên đăng ký thông quan, nhân viên ops nắm khá rõ trình tự xử lý tại cảng và hải quan, sau khi thông quan, các công việc như làm phiếu eir, điều phối xe và nhận container được thực hiện liên tục, giúp hạn chế thời gian lưu bãi, việc phối hợp giữa bộ phận hiện trường và đơn vị vận tải tương đối nhanh, giúp container được kéo ra khỏi cảng đúng tiến độ

Tuy nhiên, bước này vẫn có một số rủi ro và sai sót dễ phát sinh, chủ yếu nằm ở: hồ sơ hải quan còn sai lệch hoặc thiếu chứng từ khi cán bộ hải quan kiểm tra, chậm xử lý ở khâu giám sát cảng hoặc xác nhận eir, điều phối xe chưa kịp thời dẫn đến container phải chờ tại bãi, phát sinh thêm chi phí lưu container/lưu bãi nếu kéo hàng chậm

Nguyên nhân chủ yếu của tình trạng chậm thông quan và nhận hàng là do bước này phụ thuộc vào nhiều bên liên quan như cơ quan hải quan, cảng biển, hãng tàu và đơn vị vận tải. Khi lượng hàng hóa tập trung tại cảng lớn hoặc hệ thống xử lý của cảng và hải quan xảy ra tình trạng quá tải, thời gian xử lý thủ tục và lấy hàng thường bị kéo dài hơn so với kế hoạch. Khi phát sinh vấn đề trong quá trình thông quan hoặc nhận container, nhân viên Ops cần nhanh chóng bổ sung hoặc điều chỉnh hồ sơ theo yêu cầu của cơ quan hải quan nhằm đảm bảo hồ sơ được xử lý kịp thời. Nhân viên cũng phải phối hợp trực tiếp với cảng để xử lý lệnh giao container, đồng thời liên hệ với đơn vị vận tải để điều phối xe nhận hàng sớm, tránh phát sinh chi phí lưu container và lưu bãi. Trước khi đưa hàng ra khỏi cảng, nhân viên cần kiểm tra lại số container, số seal và tình trạng thực tế của container nhằm đảm bảo hàng hóa được giao nhận đúng và an toàn. Đây là công đoạn đòi hỏi khả năng xử lý tình huống thực tế, kỹ năng phối hợp hiện trường và sự chủ động trong công việc. Việc chuẩn bị đầy đủ và chính xác hồ sơ từ các

bước trước sẽ giúp quá trình thông quan và lấy hàng diễn ra nhanh hơn, hạn chế phát sinh chi phí và giảm thiểu rủi ro trong hoạt động nhập khẩu hàng hóa.

g. Bước 6: giao container và trả vỏ

Sau khi hoàn tất thủ tục thông quan và nhận container tại cảng, quy trình tiếp tục với bước giao hàng về kho khách hàng và trả container rỗng cho hãng tàu. Đây là giai đoạn cuối cùng của quy trình nhập khẩu FCL, nhằm hoàn tất việc giao nhận hàng hóa, kiểm soát chi phí phát sinh và kết thúc nghĩa vụ với hãng tàu theo đúng thời hạn quy định.



Hình 2.9: Sơ đồ quy trình giao hàng và trả container

- Mô tả chi tiết quy trình

Đây là bước cuối cùng nhằm hoàn tất việc giao hàng cho khách và kết thúc nghĩa vụ với hãng tàu, đồng thời cũng là bước dễ phát sinh chi phí nếu không kiểm soát tốt thời gian. Thường thì công ty ở công ty ở tại địa bàn Đà Nẵng thì việc vận chuyển được diễn ra trong ngày, sau khi hoàn thành tất cả thủ tục việc xuất cảng và vận chuyển chỉ diễn ra trong ngày.

Nhân viên hiện trường phối hợp với đơn vị vận tải và khách hàng (Công ty An Phát). Sau khi container được lấy ra khỏi cảng Tiên Sa, nhân viên Ops điều xe kéo container về kho của Công ty TNHH Dịch vụ và Thương mại Phát triển An Phát.

Tại kho, tiến hành:

- Kiểm tra tình trạng container và seal ASL3095800 trước khi mở

- Rút hàng (731 kiện PVC Profile)

- Đối chiếu với Packing List để đảm bảo đủ số lượng (10,456 thanh)

Sau khi dỡ hàng xong, container rỗng được vận chuyển đi trả về depot theo chỉ định của hãng tàu.

Chi phí liên quan trong quá trình lấy hàng và giao container: (tại phụ lục 15)

- (Tổng hợp từ các bước trước và liên quan trực tiếp đến bước này)

- Phí Local Charges tại hãng tàu: 4.320.000 VNĐ

- Phí hạ container tại cảng: 567.000 VNĐ

- Phí nâng container: 930.960 VNĐ

→ Tổng chi phí trực tiếp: 5.817.960 VNĐ (chưa bao gồm chi phí vận chuyển nội địa nếu tách riêng)

Thời hạn miễn phí (theo D/O):

Free time lưu container (Detention): thường khoảng 5–7 ngày kể từ ngày lấy container (tùy hãng tàu quy định cụ thể)

Free time lưu bãi (Demurrage): thường 3–5 ngày tại cảng

→ Trong khoảng thời gian này, doanh nghiệp phải: lấy container ra khỏi cảng, rút hàng và trả vỏ về depot

Nếu vượt quá thời gian miễn phí: sẽ phát sinh phí lưu container (detention), hoặc phí lưu bãi (demurrage) chi phí thường khá cao. Sau khi trả vỏ xong, nhân viên Ops bàn giao lại EIR (phiếu giao nhận container) và chứng từ liên quan cho bộ phận chứng từ/kế toán để lưu hồ sơ và quyết toán chi phí.

- Đánh giá quy trình

Qua quá trình thực tế tại Vfracht, bước giao hàng và trả vỏ container được thực hiện tương đối đầy đủ và đúng trình tự. Nhân viên Ops phối hợp khá tốt với đơn vị vận tải và khách hàng trong việc điều xe, giao container về kho, rút hàng và trả vỏ đúng quy định của hãng tàu.

Điểm thực hiện tốt của quy trình là: Container được giao thẳng về kho khách hàng sau khi thông quan, giúp tiết kiệm thời gian lưu tại cảng, kiểm tra seal và đối chiếu hàng hóa với Packing List được thực hiện trước khi rút hàng, Sau khi dỡ hàng xong, container rỗng được trả về depot theo đúng chỉ định của hãng tàu, Các chứng từ như EIR và hồ sơ chi phí được bàn giao lại đầy đủ cho bộ phận chứng từ/kế toán để lưu hồ sơ và quyết toán

Tuy nhiên, đây cũng là bước dễ phát sinh chi phí nhất nếu thời gian xử lý không được kiểm soát tốt. Sai sót chủ yếu thường nằm ở: điều phối xe kéo container chưa kịp thời, chậm rút hàng tại kho khách hàng, trả container rỗng quá thời hạn free time, thiếu theo dõi thời gian detention và demurrage

Nguyên nhân chủ yếu là do bước này phụ thuộc vào tiến độ vận tải, thời gian dỡ hàng tại kho và lịch tiếp nhận container rỗng của depot. Nếu một khâu bị chậm sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến toàn bộ thời gian trả vỏ container. Khi phát sinh tình trạng chậm

tiến độ, nhân viên Ops thường: chủ động liên hệ khách hàng để sắp xếp thời gian rút hàng sớm, điều phối xe và theo dõi thời gian trả vỏ container, liên hệ depot hoặc hãng tàu để cập nhật thời gian tiếp nhận container rỗng, hoàn tất nhanh chóng từ eir sau khi trả vỏ nhằm kết thúc hồ sơ lô hàng

Quy trình hiện tại của công ty tương đối hiệu quả đối với các lô hàng thông thường. Tuy nhiên, công ty cần theo dõi chặt thời gian free time và tăng cường phối hợp giữa bộ phận Ops, khách hàng và đơn vị vận tải để hạn chế phát sinh chi phí lưu container và lưu bãi.

h. Bước 7: Lưu trữ và quản lý hồ sơ chứng từ (Documentation Filing & Archiving)

Đây là bước cuối cùng sau khi lô hàng đã hoàn tất giao nhận, nhằm đảm bảo toàn bộ chứng từ được lưu trữ đầy đủ phục vụ cho việc kiểm tra, đối soát và quyết toán sau này. Nhân viên chứng từ phối hợp với kế toán là người chịu trách nhiệm lưu trữ và quản lý hồ sơ. Sau khi lô hàng đã giao xong và container đã được trả vỏ, bộ chứng từ sẽ được tập hợp lại đầy đủ, bao gồm:

- Arrival Notice, Manifest
- Lệnh giao hàng (D/O)
- Vận đơn (B/L)
- Commercial Invoice, Packing List
- C/O Form E
- Tờ khai hải quan đã thông quan
- EIR (phiếu giao nhận container)
- Các hóa đơn chi phí (local charges, phí cảng, vận chuyển...)

Nhân viên Docs tiến hành: Kiểm tra lại lần cuối để đảm bảo hồ sơ đầy đủ, không thiếu chứng từ, sắp xếp chứng từ theo thứ tự logic của quy trình (từ bước 1 đến bước 6), phân loại hồ sơ theo từng lô hàng hoặc từng khách hàng

Sau đó, hồ sơ được lưu trữ theo 2 hình thức:

- Bản cứng (hard copy): lưu tại văn phòng theo từng file riêng, phục vụ kiểm tra khi cần

- Bản mềm (soft copy): scan và lưu trên hệ thống máy tính hoặc phần mềm nội bộ để dễ tra cứu

Ngoài ra, các thông tin chi phí cũng được chuyển cho bộ phận kế toán để: Đối chiếu công nợ với khách hàng, quyết toán chi phí lô hàng. Sau bước này, hồ sơ được lưu trữ hoàn tất và không chuyển tiếp nữa. Tuy nhiên, khi có yêu cầu kiểm tra từ khách hàng, hải quan hoặc kiểm toán, bộ phận Docs sẽ là nơi truy xuất và cung cấp lại chứng từ.

2.4. Đánh giá công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu FCL tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)

2.4.1. Ưu điểm và hạn chế của quy trình xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu FCL tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)

2.4.1.1. Ưu điểm của quy trình xử lý chứng từ

Quy trình được xây dựng theo trình tự logic và dễ theo dõi. Các bước từ nhận thông báo hàng đến, lấy D/O, chuẩn bị chứng từ, khai báo hải quan cho đến giao hàng đều được sắp xếp tuần tự, giúp người thực hiện dễ nắm bắt và hạn chế bỏ sót nghiệp vụ.

Có sự phân công công việc rõ ràng giữa các bộ phận. Bộ phận Docs/CS phụ trách chứng từ và khai báo, trong khi bộ phận Ops phụ trách hiện trường. Điều này giúp nâng cao hiệu quả xử lý và đảm bảo tính chuyên môn hóa.

Hệ thống chứng từ được kiểm tra và đối chiếu tương đối chặt chẽ, đặc biệt ở khâu chuẩn bị hồ sơ và khai báo hải quan. Nhờ đó, đa số các lô hàng được thông quan thuận lợi, ít phát sinh sai sót nghiêm trọng.

Quy trình dễ hiểu và dễ áp dụng, phù hợp cho cả nhân viên mới hoặc thực tập sinh tiếp cận công việc. Điều này giúp doanh nghiệp thuận lợi trong đào tạo và phân công nhân sự.

2.4.1.2. Hạn chế và nguyên nhân của quy trình xử lý chứng từ

Nhìn chung, hạn chế lớn nhất trong quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu FCL hiện nay là công tác kiểm soát tiến độ chưa thực sự hiệu quả, trong khi nhiều dữ liệu và thao tác vẫn được xử lý thủ công. Điều này khiến doanh nghiệp khó theo dõi chính xác tình trạng của từng lô hàng, đặc biệt khi phải xử lý nhiều lô cùng lúc hoặc phát sinh các tình huống ngoài kế hoạch.

Do chưa có cơ chế quản lý tiến độ đồng bộ và cập nhật theo thời gian thực tế, doanh nghiệp dễ chậm xử lý ở các khâu như nhận chứng từ, khai báo hải quan, lấy container hoặc trả vỏ đúng hạn. Khi tiến độ không được kiểm soát chặt chẽ, các chi phí phát sinh như phí lưu container, lưu bãi, lưu kho hoặc phí chậm trả vỏ rất dễ xảy ra, làm tăng chi phí logistics và ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, việc quản lý dữ liệu và chứng từ còn mang tính thủ công cũng là một hạn chế đáng kể. Nhiều công việc vẫn phụ thuộc vào thao tác nhập liệu, kiểm tra và đối chiếu bằng tay nên dễ xảy ra sai sót, mất nhiều thời gian xử lý và khó kiểm soát tính chính xác của thông tin. Đồng thời, việc lưu trữ và theo dõi hồ sơ chưa được đồng bộ giữa các bộ phận cũng làm giảm khả năng phối hợp và tra cứu khi cần xử lý phát sinh hoặc kiểm tra lại chứng từ.

Ngoài ra, sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân trong quá trình xử lý nghiệp vụ cũng khiến quy trình thiếu tính thống nhất và khó kiểm soát rủi ro. Khi có thay đổi chính sách, sai lệch chứng từ hoặc yêu cầu kiểm tra chuyên ngành, thời gian xử lý có thể kéo dài nếu nhân viên không kịp thời phát hiện và xử lý.

Từ đó có thể thấy rằng, việc chưa kiểm soát tốt tiến độ xử lý cùng với phương thức quản lý dữ liệu còn thủ công là nguyên nhân chính dẫn đến phát sinh chi phí không cần thiết, giảm hiệu quả xử lý chứng từ và ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận hàng hóa của doanh nghiệp.

2.4.1.3. Nguyên nhân của những hạn chế

Từ những hạn chế đã phân tích ở trên, có thể thấy các vấn đề trong công tác xử lý chứng từ nhập khẩu FCL tại VFracht không chỉ xuất phát từ nội bộ doanh nghiệp mà còn chịu ảnh hưởng từ nhiều yếu tố bên ngoài. Cụ thể gồm hai nhóm nguyên nhân chính là khách quan và chủ quan.

Nguyên nhân khách quan (yếu tố vĩ mô)

Hoạt động logistics nói chung và nhập khẩu FCL nói riêng chịu ảnh hưởng lớn từ hệ thống pháp luật và chính sách hải quan. Các quy định về mã HS, thuế suất, kiểm tra chuyên ngành thường xuyên thay đổi, trong khi văn bản hướng dẫn đôi khi chưa rõ ràng, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong quá trình áp dụng.

Việc xử lý chứng từ phụ thuộc nhiều vào các bên liên quan như hãng tàu, đại lý nước ngoài và người xuất khẩu. Trong thực tế, không phải lúc nào chứng từ cũng được cung cấp đầy đủ và chính xác ngay từ đầu. Các sai sót từ phía đối tác như sai thông tin trên Invoice, Packing List hoặc C/O có thể ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ xử lý của doanh nghiệp.

Hệ thống hải quan điện tử (VNACCS) đôi khi xảy ra lỗi kỹ thuật hoặc quá tải, đặc biệt vào thời điểm cao điểm, khiến việc truyền tờ khai bị gián đoạn. Điều này làm chậm quá trình khai báo và thông quan hàng hóa.

Một yếu tố khác là cơ sở hạ tầng cảng và logistics tại Việt Nam chưa thực sự đồng bộ. Tình trạng ùn tắc tại cảng, quá tải bãi container hoặc quy trình phối hợp giữa các bên chưa tối ưu cũng ảnh hưởng đến tiến độ lấy hàng và giao hàng.

Nguyên nhân chủ quan (từ doanh nghiệp)

Về phía doanh nghiệp, có thể thấy quy trình xử lý chứng từ hiện tại vẫn còn mang tính khung, chưa được chuẩn hóa chi tiết cho từng tình huống cụ thể. Khi phát sinh vấn đề, nhân viên chủ yếu xử lý dựa trên kinh nghiệm cá nhân, dẫn đến thiếu tính đồng nhất. Công tác kiểm tra chứng từ dù đã được thực hiện nhưng vẫn chưa có cơ chế kiểm soát nhiều lớp (multi-check). Điều này làm tăng khả năng xảy ra sai sót, đặc biệt ở các bước quan trọng như chuẩn bị hồ sơ và khai báo hải quan.

Việc ứng dụng công nghệ và số hóa trong quản lý chứng từ còn hạn chế. Phần lớn vẫn dựa vào file excel hoặc lưu trữ thủ công, chưa có hệ thống phần mềm tích hợp để theo dõi tiến độ và cảnh báo rủi ro. Nguồn nhân lực cũng là một yếu tố ảnh hưởng. Một số nhân viên, đặc biệt là nhân sự mới, có thể chưa có nhiều kinh nghiệm thực tế, trong khi công việc xử lý chứng từ đòi hỏi độ chính xác cao và hiểu biết sâu về nghiệp vụ. Sự phối hợp giữa các bộ phận (Docs, Ops, CS) đôi khi chưa thực sự đồng bộ, dẫn đến việc truyền đạt thông tin chưa kịp thời hoặc thiếu nhất quán, ảnh hưởng đến tiến độ chung của lô hàng.

CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN CÔNG TÁC XỬ LÝ CHỨNG TỪ TRONG QUY TRÌNH NHẬP KHẨU FCL TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU (VFRACHT)

3.1. Định hướng và mục tiêu phát triển

3.1.1. Căn cứ đề xuất định hướng hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu fcl tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)

Định hướng hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu FCL tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT) được xây dựng dựa trên sự kết hợp giữa thực trạng hoạt động của doanh nghiệp và yêu cầu phát triển trong bối cảnh ngành logistics hiện nay.

Kết quả phân tích ở chương trước cho thấy quy trình xử lý chứng từ tại công ty đã được thiết lập tương đối đầy đủ và phù hợp với thực tế nghiệp vụ. Các bước được triển khai theo trình tự rõ ràng, đảm bảo đáp ứng tốt đối với các lô hàng thông thường. Tuy nhiên, trong quá trình thực tập và quan sát, có thể nhận thấy quy trình này vẫn mang tính khái quát, chưa cụ thể hóa cách xử lý đối với các tình huống phát sinh như sai lệch chứng từ, thay đổi thông tin hoặc yêu cầu kiểm tra chuyên ngành. Một số công đoạn vẫn phụ thuộc nhiều vào kinh nghiệm cá nhân, làm giảm tính ổn định trong quá trình xử lý.

Hoạt động nhập khẩu FCL có đặc điểm liên quan đến nhiều bên như hãng tàu, cơ quan hải quan, cảng và khách hàng, trong đó chứng từ đóng vai trò trung tâm kết nối toàn bộ quá trình. Điều này đòi hỏi quy trình xử lý chứng từ phải đảm bảo tính chính xác, nhất quán và có khả năng kiểm soát rủi ro. Nếu một khâu xảy ra sai sót, toàn bộ chuỗi xử lý phía sau sẽ bị ảnh hưởng, kéo theo phát sinh chi phí và chậm tiến độ.

Yêu cầu từ phía khách hàng ngày càng nghiêm ngặt về chất lượng dịch vụ tổng thể, không chỉ là hoàn thành thủ tục mà còn bao gồm tốc độ xử lý, tính minh bạch và khả năng phản hồi thông tin. Điều này tạo áp lực buộc doanh nghiệp phải cải thiện quy trình theo hướng chuyên nghiệp và hiệu quả hơn.

Sự phát triển của công nghệ trong lĩnh vực logistics cũng đặt ra yêu cầu thay đổi trong cách thức quản lý và xử lý chứng từ. Các doanh nghiệp đang dần chuyển sang mô hình số hóa để giảm phụ thuộc vào thao tác thủ công, đồng thời nâng cao khả năng kiểm soát và truy xuất thông tin.

Từ những yếu tố trên, việc hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu FCL tại VFracht là cần thiết nhằm khắc phục những hạn chế hiện tại, nâng cao hiệu quả vận hành và đáp ứng tốt hơn yêu cầu của thị trường.

3.1.2. Dự báo môi trường kinh doanh ảnh hưởng đến công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu fcl tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)

Hoạt động xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL chịu tác động trực tiếp từ môi trường kinh doanh, bao gồm cả yếu tố bên ngoài và nội tại doanh nghiệp. Việc dự báo các yếu tố này giúp doanh nghiệp chủ động điều chỉnh quy trình, hạn chế rủi ro và nâng cao hiệu quả xử lý.

3.1.2.1. Môi trường bên ngoài

Môi trường pháp lý trong lĩnh vực xuất nhập khẩu tại Việt Nam có xu hướng tiếp tục thay đổi theo hướng hội nhập và minh bạch hơn. Các quy định liên quan đến mã HS,

thuế suất, kiểm tra chuyên ngành và chứng nhận xuất xứ ngày càng được cập nhật thường xuyên. Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động thương mại quốc tế, nhưng đồng thời cũng đặt ra yêu cầu cao hơn đối với doanh nghiệp trong việc cập nhật và áp dụng chính xác các quy định vào quá trình xử lý chứng từ.

Sự phát triển của thương mại quốc tế, đặc biệt là hoạt động nhập khẩu từ các thị trường như Trung Quốc, Hàn Quốc và ASEAN, dự kiến tiếp tục gia tăng trong thời gian tới. Khối lượng hàng hóa tăng kéo theo số lượng chứng từ cần xử lý cũng lớn hơn, khiến áp lực lên bộ phận chứng từ ngày càng cao nếu không có sự cải tiến về quy trình và công cụ hỗ trợ.

Hệ thống hải quan điện tử tại Việt Nam đang từng bước được nâng cấp và hoàn thiện theo hướng hiện đại hóa. Việc áp dụng các hệ thống như VNACCS/VCIS giúp rút ngắn thời gian thông quan, tuy nhiên trong thực tế vẫn có thể phát sinh lỗi kỹ thuật hoặc gián đoạn hệ thống, ảnh hưởng đến tiến độ khai báo. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp phải có sự chuẩn bị và linh hoạt trong quá trình xử lý.

Cơ sở hạ tầng logistics và cảng biển, đặc biệt tại khu vực miền Trung như Đà Nẵng, đang được đầu tư và cải thiện. Tuy nhiên, tình trạng quá tải cục bộ tại cảng hoặc sự chưa đồng bộ giữa các khâu vẫn có thể xảy ra, ảnh hưởng đến tiến độ lấy hàng và giao nhận container. Những yếu tố này gián tiếp tác động đến công tác xử lý chứng từ, đặc biệt ở các bước liên quan đến thông quan và nhận hàng.

Xu hướng chuyển đổi số trong ngành logistics ngày càng rõ rệt, với việc nhiều doanh nghiệp áp dụng hệ thống quản lý chứng từ điện tử, EDO, E-Customs và các nền tảng quản lý chuỗi cung ứng. Điều này tạo áp lực cạnh tranh buộc VFracht phải thay đổi để không bị tụt lại phía sau.

3.1.2.2. Môi trường bên trong doanh nghiệp

Hiện nay, hệ thống quản lý và lưu trữ chứng từ tại VFracht vẫn còn mang tính thủ công ở nhiều khâu, chủ yếu sử dụng file lưu trữ riêng lẻ và trao đổi thông tin qua email giữa các bộ phận. Điều này khiến doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc theo dõi tiến độ xử lý lô hàng, kiểm soát sai sót và truy xuất dữ liệu khi cần thiết. Khi xử lý nhiều lô hàng cùng lúc, việc cập nhật thông tin không kịp thời hoặc thiếu đồng bộ dễ dẫn đến chậm trễ trong quá trình khai báo hải quan, lấy hàng hoặc trả container, từ đó phát sinh các chi phí không đáng có như phí lưu kho, lưu bãi và lưu container.

Bên cạnh đó, công tác xử lý chứng từ hiện nay vẫn phụ thuộc khá nhiều vào kinh nghiệm cá nhân của nhân viên. Một số nhân sự mới chưa có nhiều kinh nghiệm thực tế nên quá trình kiểm tra và xử lý hồ sơ vẫn cần sự hỗ trợ từ nhân viên có kinh nghiệm. Điều này ảnh hưởng đến tốc độ xử lý cũng như tính ổn định của toàn bộ quy trình, đặc biệt khi phát sinh các trường hợp sai lệch chứng từ, thay đổi chính sách hoặc kiểm tra chuyên ngành.

Từ thực tế trên, VFracht cần từng bước đầu tư và hoàn thiện cơ sở hạ tầng công nghệ nhằm nâng cao hiệu quả quản lý chứng từ và kiểm soát tiến độ xử lý lô hàng. Một trong những giải pháp phù hợp là đề xuất ứng dụng hệ thống Cloud Storage (lưu trữ đám mây) trong quản lý chứng từ nhập khẩu FCL. Việc áp dụng lưu trữ đám mây sẽ giúp

doanh nghiệp xây dựng hệ thống dữ liệu tập trung, cho phép các bộ phận Docs, CS và Ops truy cập, cập nhật và theo dõi thông tin theo thời gian thực trên cùng một nền tảng.

Thông qua hệ thống này, các chứng từ như Commercial Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O, tờ khai hải quan và các hồ sơ liên quan sẽ được lưu trữ đồng bộ, phân loại khoa học theo từng lô hàng, khách hàng hoặc thời gian thực hiện. Điều này giúp doanh nghiệp dễ dàng tra cứu, kiểm tra và đối chiếu hồ sơ khi cần thiết, đồng thời hạn chế tình trạng thất lạc dữ liệu hoặc lưu trữ không đồng nhất giữa bản mềm và bản cứng.

Ngoài ra, việc ứng dụng Cloud Storage còn hỗ trợ doanh nghiệp kiểm soát tiến độ xử lý hiệu quả hơn. Hệ thống có thể cập nhật tình trạng từng lô hàng theo từng giai đoạn thực hiện, giúp nhân viên dễ dàng theo dõi thời hạn khai báo hải quan, lấy hàng và trả container đúng thời gian quy định. Nhờ đó, doanh nghiệp có thể hạn chế các rủi ro phát sinh chi phí lưu bãi, lưu kho hoặc lưu container do chậm tiến độ xử lý.

Song song với việc đầu tư công nghệ, doanh nghiệp cũng nên bố trí thêm nhân sự chuyên phụ trách kiểm tra và giám sát chứng từ nhằm nâng cao khả năng kiểm soát rủi ro. Bộ phận này sẽ chịu trách nhiệm rà soát tính chính xác và tính thống nhất của hồ sơ trước khi khai báo hải quan, đồng thời theo dõi tiến độ xử lý của từng lô hàng để kịp thời phát hiện và xử lý các vấn đề phát sinh. Điều này góp phần giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân và nâng cao tính ổn định trong toàn bộ quy trình nghiệp vụ.

Bên cạnh đó, VFracht cần xây dựng hệ thống biên bản và hồ sơ theo dõi quá trình xử lý chứng từ cho từng lô hàng. Mỗi bước thực hiện cần được cập nhật rõ ràng về thời gian xử lý, người phụ trách, tình trạng chứng từ và các phát sinh liên quan. Việc lưu lại lịch sử xử lý không chỉ giúp doanh nghiệp dễ dàng kiểm soát tiến độ và truy xuất thông tin mà còn nâng cao trách nhiệm phối hợp giữa các bộ phận trong quá trình thực hiện công việc.

Từ đó có thể thấy rằng, việc kết hợp đầu tư cơ sở hạ tầng công nghệ, ứng dụng hệ thống lưu trữ đám mây, hoàn thiện công tác lưu trữ dữ liệu và tăng cường nhân sự giám sát chứng từ sẽ là giải pháp quan trọng giúp VFracht nâng cao hiệu quả xử lý chứng từ nhập khẩu FCL, hạn chế sai sót, giảm chi phí phát sinh và từng bước hiện đại hóa hoạt động logistics trong thời gian tới.

3.1.3. Định hướng hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu fcl tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)

Trong bối cảnh hoạt động logistics và xuất nhập khẩu ngày càng phát triển, công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT) cần được hoàn thiện theo hướng chuyên nghiệp, chính xác và đồng bộ hơn giữa các bộ phận. Việc hoàn thiện quy trình không chỉ giúp doanh nghiệp hạn chế sai sót và giảm chi phí phát sinh mà còn góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và năng lực cạnh tranh trên thị trường.

Trước hết, quy trình xử lý chứng từ cần được chuẩn hóa và chi tiết hóa rõ hơn ở từng công đoạn. Công ty cần xây dựng hướng dẫn nghiệp vụ cụ thể cho các tình huống phát sinh như sai lệch chứng từ, thiếu C/O, điều chỉnh tờ khai hải quan hoặc thay đổi lịch tàu. Đồng thời, việc áp dụng checklist kiểm tra chứng từ theo từng loại lô hàng sẽ

giúp nhân viên dễ dàng kiểm soát thông tin và hạn chế bỏ sót dữ liệu quan trọng trước khi khai báo hải quan.

Sau khi tiếp nhận bộ chứng từ, nhân viên Docs tiến hành rà soát và đối chiếu thông tin giữa các chứng từ như Commercial Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O và hợp đồng ngoại thương. Các nội dung được kiểm tra bao gồm tên hàng hóa, số lượng, trọng lượng, số container, số vận đơn, điều kiện giao hàng, thông tin người xuất khẩu và người nhập khẩu nhằm đảm bảo tính đầy đủ, hợp lệ và thống nhất của dữ liệu. Trường hợp phát hiện sai lệch hoặc thiếu sót, nhân viên sẽ liên hệ các bên liên quan để điều chỉnh kịp thời trước khi thực hiện khai báo hải quan. Việc rà soát chứng từ giúp hạn chế sai sót trong quá trình khai báo, giảm nguy cơ phát sinh chi phí và đảm bảo tiến độ thông quan lô hàng. Đây được gọi là quy trình rà soát chứng từ (Document Review).

Bên cạnh đó, VFracht cần tăng cường sự phối hợp giữa các bộ phận Docs, CS, Ops và kế toán thông qua cơ chế cập nhật thông tin thống nhất cho từng lô hàng. Việc theo dõi xuyên suốt tiến độ xử lý từ khi nhận Arrival Notice đến khi hoàn tất trả vỏ container sẽ giúp doanh nghiệp kiểm soát tốt thời gian thực hiện, hạn chế tình trạng chậm tiến độ và giảm các chi phí phát sinh không cần thiết như phí lưu kho, lưu bãi và lưu container.

Định hướng hoàn thiện quy trình cũng cần gắn với việc đầu tư cơ sở hạ tầng công nghệ và đẩy mạnh chuyển đổi số trong quản lý chứng từ. Hiện nay, nhiều dữ liệu vẫn được lưu trữ và xử lý thủ công bằng file riêng lẻ hoặc email nên dễ gây thất lạc thông tin và khó kiểm soát tiến độ. Trong thời gian tới, công ty nên ứng dụng hệ thống Cloud Storage (lưu trữ đám mây) để lưu trữ dữ liệu tập trung và đồng bộ giữa các bộ phận. Việc số hóa hồ sơ chứng từ sẽ giúp nhân viên dễ dàng truy cập, tra cứu và cập nhật thông tin theo thời gian thực, đồng thời nâng cao khả năng quản lý dữ liệu và hỗ trợ kiểm tra chứng từ nhanh chóng hơn.

Ngoài ra, doanh nghiệp cần xây dựng hệ thống quản lý tiến độ lô hàng và cơ chế cảnh báo thời gian xử lý đối với các mốc quan trọng như thời hạn free time, thời gian lấy hàng hoặc trả vỏ container. Điều này giúp công ty chủ động hơn trong quá trình điều phối công việc và hạn chế các khoản chi phí phát sinh do chậm xử lý.

Về nguồn nhân lực, công ty cần thường xuyên tổ chức đào tạo nội bộ về khai báo hải quan, kiểm tra chứng từ, cập nhật chính sách xuất nhập khẩu và xử lý các tình huống phát sinh trong thực tế. Đối với nhân viên mới, cần có hướng dẫn thực tế theo từng loại lô hàng nhằm nâng cao khả năng xử lý nghiệp vụ và giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân. Đồng thời, VFracht nên bố trí thêm nhân sự phụ trách kiểm tra và giám sát chứng từ nhằm tăng khả năng kiểm soát rủi ro và nâng cao tính ổn định của quy trình xử lý hồ sơ.

Bên cạnh đó, công ty nên xây dựng và áp dụng biên bản kiểm tra chứng từ cho từng lô hàng nhập khẩu FCL. Biên bản cần thể hiện rõ các nội dung đã được kiểm tra như thông tin trên Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O, số container, số seal, mã HS, trị giá khai báo và thời hạn free time container. Nhân viên xử lý và người kiểm tra rà soát chứng từ cần ký xác nhận trước khi hồ sơ được chuyển sang bước tiếp theo. Việc áp dụng biên bản kiểm tra không chỉ nâng cao trách nhiệm của nhân viên mà còn hỗ trợ

doanh nghiệp trong công tác lưu trữ hồ sơ, kiểm tra nội bộ và truy xuất dữ liệu khi cần thiết.

Ngoài việc hoàn thiện quy trình nội bộ, VFracht cũng cần định hướng nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng thông qua việc rút ngắn thời gian xử lý chứng từ, tăng tính chính xác và minh bạch trong quá trình thực hiện dịch vụ. Khi quy trình được kiểm soát tốt hơn, doanh nghiệp sẽ giảm được thời gian thông quan, hạn chế phát sinh chi phí và nâng cao mức độ hài lòng của khách hàng. Đây cũng là cơ sở giúp VFracht nâng cao uy tín, tăng khả năng cạnh tranh và phát triển ổn định trong lĩnh vực logistics và giao nhận vận tải quốc tế trong thời gian tới.

3.1.4. Mục tiêu hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu fcl tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT)

Việc hoàn thiện công tác xử lý chứng từ trong quy trình nhập khẩu FCL không chỉ nhằm khắc phục những hạn chế hiện tại mà còn hướng đến nâng cao hiệu quả vận hành và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong bối cảnh thị trường ngày càng thay đổi.

3.1.4.1. Mục tiêu chung

Mục tiêu của việc hoàn thiện công tác xử lý chứng từ nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) tại Vfracht là xây dựng quy trình xử lý chứng từ đồng bộ, chính xác và hiệu quả hơn, phù hợp với xu hướng chuyển đổi số và phát triển logistics hiện nay. Việc hoàn thiện quy trình nhằm nâng cao khả năng kiểm soát rủi ro trong các khâu chuẩn bị chứng từ, kiểm tra thông tin và thông quan hàng hóa, từ đó hạn chế sai sót, giảm chi phí phát sinh và nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng.

Định hướng này cũng phù hợp với chiến lược phát triển ngành logistics của thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2026–2035, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó chú trọng thúc đẩy chuyển đổi số, hiện đại hóa hạ tầng và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics. Việc ứng dụng công nghệ trong quản lý và lưu trữ chứng từ, chuẩn hóa quy trình xử lý dữ liệu và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực sẽ giúp Vfracht thích ứng tốt hơn với xu hướng phát triển của ngành và nâng cao vị thế cạnh tranh trên thị trường logistics khu vực miền Trung.

3.1.4.2. Mục tiêu cụ thể

Để nâng cao hiệu quả công tác xử lý chứng từ hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Vfracht, doanh nghiệp cần hướng đến các mục tiêu cụ thể sau:

Đây là mục tiêu quan trọng nhất vì sai sót chứng từ có thể ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình thông quan và giao hàng. Công ty cần kiểm soát tốt các lỗi thường gặp như sai thông tin giữa Invoice và Packing List, sai số container, sai mã HS, sai thông tin trên C/O hoặc thiếu chứng từ trong hồ sơ. Việc chuẩn hóa quy trình kiểm tra chứng từ và tăng cường đối chiếu rà soát chứng từ giữa các bộ phận sẽ giúp hạn chế tình trạng sửa tờ khai, khai bổ sung hoặc phát sinh chi phí không cần thiết.

Quy trình xử lý cần được thực hiện theo hướng nhanh gọn và đồng bộ hơn giữa các bộ phận Docs, CS và Ops. Các công đoạn như tiếp nhận chứng từ, kiểm tra hồ sơ, lấy D/O, khai báo hải quan và lưu trữ dữ liệu cần được triển khai liên tục, tránh chồng chéo rà soát chứng từ hoặc gián đoạn thông tin. Mục tiêu là giảm thời gian xử lý cho từng lô

hàng, đặc biệt đối với các lô hàng thông thường, từ đó hạn chế chi phí lưu container, lưu bãi và nâng cao khả năng đáp ứng khách hàng.

Doanh nghiệp cần theo dõi xuyên suốt từ khi nhận Arrival Notice cho đến khi hoàn tất giao hàng và trả vỏ container. Việc kiểm soát tốt tiến độ sẽ giúp công ty chủ động trong xử lý công việc, hạn chế phát sinh chi phí detention và demurrage, đồng thời nâng cao khả năng phản hồi thông tin nhanh chóng cho khách hàng khi có phát sinh.

Hiện nay quá trình xử lý chứng từ tại công ty có sự tham gia của nhiều bộ phận như Docs, CS, Ops và kế toán. Vì vậy, mục tiêu đặt ra là tăng tính liên kết và trao đổi thông tin giữa các bộ phận nhằm hạn chế tình trạng thiếu dữ liệu, chuyển giao thông tin chậm hoặc xử lý trùng lặp công việc. Việc phân công rõ trách nhiệm ở từng bước sẽ giúp quy trình vận hành hiệu quả và ổn định hơn.

Trong bối cảnh ngành logistics đang đẩy mạnh chuyển đổi số, công ty cần hướng đến việc giảm phụ thuộc vào thao tác thủ công bằng cách chuẩn hóa lưu trữ dữ liệu điện tử, scan chứng từ và quản lý hồ sơ trên hệ thống nội bộ. Điều này giúp nâng cao khả năng tra cứu, kiểm soát dữ liệu và giảm nguy cơ thất lạc hồ sơ. Đồng thời, việc ứng dụng công nghệ cũng phù hợp với định hướng phát triển logistics và chuyển đổi số của thành phố Đà Nẵng trong giai đoạn hiện nay.

Công tác xử lý chứng từ đòi hỏi độ chính xác cao và khả năng xử lý tình huống thực tế nhanh chóng. Vì vậy, công ty cần chú trọng đào tạo nghiệp vụ cho nhân viên, đặc biệt ở các nội dung như kiểm tra chứng từ, khai báo hải quan, xử lý C/O và cập nhật quy định xuất nhập khẩu mới. Mục tiêu là giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân, nâng cao tính ổn định trong công việc và tăng khả năng thích ứng khi khối lượng lô hàng tăng lên.

3.2. Các giải pháp hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL

3.2.1. Định hướng đầu tư công tác kiểm soát và chuẩn hoá nhằm hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL

Quy trình xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT) cần được hoàn thiện theo hướng chuẩn hóa, kiểm soát chặt chẽ và tăng cường ứng dụng công nghệ nhằm nâng cao hiệu quả xử lý và hạn chế rủi ro phát sinh trong quá trình thực hiện. Mặc dù công ty đã có sự phân công công việc giữa các bộ phận Docs, CS và Ops, nhiều công đoạn vẫn còn phụ thuộc vào thao tác thủ công và kinh nghiệm cá nhân của nhân viên. Điều này dễ dẫn đến sai sót trong quá trình xử lý chứng từ, ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận hàng hóa và làm phát sinh các chi phí lưu kho, lưu bãi hoặc lưu container.

Định hướng đầu tiên là chuẩn hóa toàn bộ quy trình xử lý chứng từ theo từng bước nghiệp vụ cụ thể. Mỗi công đoạn từ nhận Arrival Notice, lấy D/O, kiểm tra bộ chứng từ, khai báo hải quan, thông quan hàng hóa đến trả container cần được xây dựng thành quy trình thống nhất và có hướng dẫn thực hiện rõ ràng. Công ty cần xây dựng và áp dụng biểu mẫu checklist kiểm tra chứng từ cho từng lô hàng nhập khẩu FCL. Nội dung checklist phải thể hiện đầy đủ các hạng mục cần đối chiếu như thông tin trên Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O, số container, số seal, mã HS, trị giá khai báo, thời hạn free time container và tình trạng hồ sơ chuyên ngành nếu có. Việc sử dụng checklist sẽ

giúp nhân viên dễ dàng kiểm soát dữ liệu, hạn chế bỏ sót thông tin quan trọng và nâng cao tính đồng bộ trong quá trình xử lý hồ sơ. Qua những giải pháp trên thì có biểu mẫu được đề xuất nhằm kiểm soát tối ưu được những sai sót không cần thiết và đưa vào quy trình được rõ ràng hơn. (Biểu mẫu tại phụ lục 16)

Công tác kiểm soát tại các bước có mức độ rủi ro cao như kiểm tra chứng từ và khai báo hải quan cũng cần được tăng cường. Đối với các tờ khai nhập khẩu, công ty nên áp dụng cơ chế kiểm tra nhiều lớp trước khi truyền dữ liệu lên hệ thống hải quan điện tử nhằm hạn chế các lỗi như sai mã HS, sai trị giá tính thuế, sai số lượng hoặc sai thông tin container. Ngoài nhân viên trực tiếp xử lý, trưởng bộ phận hoặc nhân sự phụ trách kiểm tra chứng từ cần thực hiện rà soát lần cuối trước khi hoàn tất hồ sơ để nâng cao độ chính xác và giảm nguy cơ phát sinh chi phí sửa đổi tờ khai hoặc chậm thông quan.

Việc phối hợp giữa các bộ phận cũng cần được cải thiện thông qua cơ chế cập nhật thông tin chung cho từng lô hàng. Các thông tin về lịch tàu, thời gian free time, tình trạng thông quan, kế hoạch lấy hàng và thời hạn trả vỏ container cần được cập nhật thường xuyên để các bộ phận Docs, CS, Ops và kế toán có thể theo dõi xuyên suốt quá trình xử lý. Điều này giúp doanh nghiệp kiểm soát tiến độ tốt hơn, hạn chế tình trạng chậm xử lý và giảm các khoản chi phí phát sinh ngoài kế hoạch.

Quy trình xử lý chứng từ cần được hoàn thiện theo hướng số hóa và giảm bớt thao tác thủ công. Hiện nay, nhiều dữ liệu vẫn được lưu bằng file riêng lẻ hoặc trao đổi qua email nên việc tra cứu và kiểm soát thông tin còn gặp khó khăn. Trong thời gian tới, công ty nên từng bước ứng dụng hệ thống Cloud Storage (lưu trữ đám mây) để số hóa và lưu trữ tập trung toàn bộ chứng từ nhập khẩu. Việc ứng dụng Cloud Storage sẽ giúp các bộ phận dễ dàng truy cập, cập nhật và tra cứu dữ liệu theo thời gian thực, đồng thời hạn chế thất lạc hồ sơ và nâng cao khả năng quản lý tiến độ xử lý lô hàng. Hệ thống này cũng hỗ trợ doanh nghiệp theo dõi thời hạn lấy hàng, trả container và các mốc thời gian quan trọng nhằm giảm nguy cơ phát sinh phí lưu kho, lưu bãi và lưu container.

Công ty cũng cần chú trọng nâng cao năng lực chuyên môn của đội ngũ nhân viên thông qua đào tạo định kỳ về nghiệp vụ chứng từ, khai báo hải quan và cập nhật các chính sách xuất nhập khẩu mới. Đối với nhân viên mới, cần có quy trình hướng dẫn và đào tạo thực tế theo từng loại lô hàng nhằm nâng cao khả năng xử lý tình huống và giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân.

Tóm lại, việc đầu tư vào công tác kiểm soát, chuẩn hóa quy trình, áp dụng biểu mẫu checklist và ứng dụng công nghệ Cloud Storage sẽ giúp VFracht nâng cao hiệu quả xử lý chứng từ nhập khẩu FCL, hạn chế sai sót, giảm chi phí phát sinh và từng bước hiện đại hóa hoạt động quản lý logistics trong thời gian tới.

3.2.2. Đề xuất quy trình hoàn thiện xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL

Quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu FCL tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT) về cơ bản đã được xây dựng tương đối đầy đủ theo các bước nghiệp vụ thực tế. Tuy nhiên, để nâng cao hiệu quả xử lý, hạn chế sai sót và giảm thiểu các chi phí phát sinh, quy trình cần được hoàn thiện theo hướng chuẩn hóa chi tiết hơn, bổ sung các

điểm kiểm soát tại những công đoạn quan trọng và tăng tính liên kết giữa các bộ phận trong toàn bộ quá trình xử lý lô hàng.

Quy trình hoàn thiện vẫn giữ cấu trúc gồm 7 bước chính, tuy nhiên nội dung thực hiện tại từng bước được cải tiến theo hướng cụ thể, rõ trách nhiệm và dễ kiểm soát hơn.

Bước 1: Nhận thông báo hàng đến (Arrival Notice & Manifest)

Ngay khi nhận được Arrival Notice và Manifest từ hãng tàu hoặc đại lý, nhân viên Docs/CS cần thực hiện kiểm tra nhanh các thông tin cơ bản như tên người nhập khẩu, số vận đơn, số container, cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng, ngày tàu đến và số lượng hàng hóa. Sau khi kiểm tra, toàn bộ dữ liệu được cập nhật lên hệ thống quản lý nội bộ và lưu trữ trên hệ thống Cloud Storage để các bộ phận liên quan có thể theo dõi tiến độ lô hàng theo thời gian thực.

Ở bước này, quy trình hoàn thiện bổ sung checklist kiểm tra đầu vào nhằm phát hiện sớm các sai lệch giữa Arrival Notice và Manifest như sai tên consignee, sai số container hoặc sai lịch tàu. Hệ thống theo dõi tiến độ cũng cần cập nhật thời gian ETA và cảnh báo đối với các lô hàng cận thời gian xử lý để doanh nghiệp chủ động kế hoạch khai báo và lấy hàng.

Bước 2: Lấy lệnh giao hàng (D/O)

Sau khi xác nhận thông tin lô hàng, bộ phận Ops tiến hành chuẩn bị hồ sơ lấy lệnh gồm giấy giới thiệu, vận đơn surrendered/telex release và các giấy tờ liên quan. Quy trình mới yêu cầu chuẩn hóa danh sách chứng từ và chi phí cần thanh toán trước khi nhân viên đi lấy D/O nhằm tránh thiếu sót hoặc phải bổ sung nhiều lần.

Sau khi nhận D/O, nhân viên Ops phải kiểm tra ngay các thông tin quan trọng như số container, số seal, loại container, cảng nhận hàng và thời hạn miễn phí lưu container/lưu bãi (detention/demurrage). Các thông tin này cần được cập nhật ngay lên hệ thống quản lý nội bộ để bộ phận Docs, CS và kế toán cùng theo dõi nhằm hạn chế phát sinh phí lưu container do chậm xử lý.

Bước 3: Chuẩn bị bộ chứng từ nhập khẩu

Đây là bước được tăng cường kiểm soát nhiều nhất trong quy trình hoàn thiện do có ảnh hưởng trực tiếp đến độ chính xác của việc khai báo hải quan và tiến độ thông quan hàng hóa. Nhân viên Docs có trách nhiệm tập hợp đầy đủ bộ chứng từ gồm Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O, D/O và các chứng từ liên quan khác để thực hiện kiểm tra và đối chiếu thông tin trước khi khai báo.

Quy trình mới yêu cầu áp dụng checklist kiểm tra chi tiết cho từng loại chứng từ nhằm hạn chế tối đa sai sót trong quá trình xử lý hồ sơ. Các nội dung cần kiểm tra bao gồm tên hàng hóa, số lượng, trọng lượng, điều kiện giao hàng, mã HS dự kiến, số container, số seal, thông tin người gửi – người nhận và dữ liệu liên quan đến trị giá khai báo. Tất cả thông tin phải được đối chiếu thống nhất giữa Invoice, Packing List, Bill of Lading và C/O trước khi chuyển sang bước khai báo hải quan.

Ngoài checklist kiểm tra, công ty cần bổ sung biên bản kiểm tra chứng từ áp dụng riêng cho bước này nhằm nâng cao tính kiểm soát và trách nhiệm của nhân viên xử lý hồ sơ. Sau khi nhân viên phụ trách hoàn tất kiểm tra lần đầu, toàn bộ bộ chứng từ phải

được chuyển cho một nhân viên khác trong bộ phận để kiểm tra rà soát chứng từ và đối chiếu lại toàn bộ thông tin. Hai nhân viên trực tiếp kiểm tra sẽ ký xác nhận vào biên bản kiểm tra chứng từ trước khi hồ sơ được chuyển sang bước khai báo hải quan.

Toàn bộ chứng từ sau khi kiểm tra cần được scan và lưu đồng bộ trên hệ thống Cloud Storage theo mã lô hàng riêng biệt nhằm hỗ trợ tra cứu nhanh, tránh thất lạc dữ liệu và phục vụ kiểm tra sau thông quan khi cần thiết.

Bước 4: Khai báo hải quan

Doanh nghiệp cần xây dựng quy trình kiểm tra dữ liệu khai báo theo checklist thống nhất trước khi truyền tờ khai trên hệ thống ECUS5/VNACCS nhằm hạn chế sai sót về mã HS, trị giá tính thuế, thông tin C/O và loại hình nhập khẩu.

Công ty nên xây dựng cơ sở dữ liệu nội bộ về mã HS và các nhóm hàng thường xuyên nhập khẩu để nhân viên dễ tra cứu và hạn chế khai sai thông tin. Các dữ liệu khai báo sau khi hoàn tất cần được lưu trữ tập trung trên hệ thống Cloud Storage để phục vụ đối chiếu và tra cứu trong các lần nhập khẩu tiếp theo.

Đối với các lô hàng luồng vàng hoặc luồng đỏ, doanh nghiệp cần chuẩn bị sẵn hồ sơ theo từng trường hợp để chủ động xử lý khi cơ quan hải quan yêu cầu kiểm tra. Quy trình mới cũng yêu cầu cập nhật tiến độ xử lý tờ khai theo thời gian thực để các bộ phận liên quan chủ động phối hợp lấy hàng và điều phối phương tiện vận chuyển.

Bước 5: Thông quan và lấy hàng tại cảng

Sau khi tờ khai được thông quan, bộ phận Ops thực hiện nộp hồ sơ cho cảng, làm phiếu EIR và điều phối xe đầu kéo vào bãi nhận container. Quy trình hoàn thiện yêu cầu theo dõi tiến độ lấy hàng theo thời gian thực để hạn chế tình trạng chậm lấy container hoặc ùn tắc tại cảng.

Các chứng từ liên quan như tờ khai thông quan, D/O và EIR cần được chuẩn bị sẵn trước khi xe vào bãi nhằm giảm thời gian xử lý hiện trường. Đồng thời, hệ thống nội bộ cần cập nhật thời gian container ra cảng, tình trạng giao nhận và các phát sinh liên quan để các bộ phận dễ theo dõi và xử lý kịp thời.

Bước 6: Giao container và trả vỏ

Ngay từ khi nhận D/O, bộ phận Ops cần chủ động lên kế hoạch giao hàng, rút container và trả vỏ phù hợp với thời hạn free time của hãng tàu. Sau khi container được kéo về kho khách hàng, nhân viên hiện trường kiểm tra tình trạng seal, tình trạng container và phối hợp rút hàng theo Packing List.

Quy trình mới yêu cầu theo dõi cụ thể thời gian lưu container và lưu bãi cho từng lô hàng nhằm tránh phát sinh phí detention và demurrage. Hệ thống quản lý cần có chức năng cảnh báo đối với các lô hàng sắp hết thời hạn free time để bộ phận liên quan chủ động xử lý và điều phối phương tiện trả container đúng thời gian quy định.

Sau khi hoàn tất trả vỏ, thông tin depot trả container, thời gian hoàn tất và tình trạng container được cập nhật ngay lên hệ thống nội bộ và lưu trữ trên Cloud Storage để phục vụ đối chiếu chi phí và quản lý hồ sơ.

Bước 7: Lưu trữ và hoàn tất hồ sơ

Sau khi lô hàng hoàn tất, toàn bộ chứng từ được tập hợp và lưu trữ theo mã lô hàng riêng biệt. Hồ sơ bao gồm cả bản cứng và bản mềm nhằm phục vụ đối chiếu, quyết toán chi phí và tra cứu khi cần thiết.

Quy trình hoàn thiện bổ sung việc số hóa toàn bộ hồ sơ chứng từ và lưu trữ tập trung trên hệ thống Cloud Storage. Các chứng từ được phân loại theo khách hàng, thời gian và mã lô hàng để hỗ trợ tra cứu nhanh và nâng cao hiệu quả quản lý dữ liệu. Hệ thống lưu trữ điện tử cũng giúp doanh nghiệp hạn chế thất lạc hồ sơ, phục vụ kiểm tra nội bộ và hỗ trợ công tác kiểm tra sau thông quan hiệu quả hơn.

Điểm khác biệt lớn nhất của quy trình sau khi hoàn thiện so với quy trình hiện tại là việc bổ sung các điểm kiểm soát (control points) tại các bước có rủi ro cao, áp dụng checklist và biên bản kiểm tra chứng từ, tăng cường cập nhật dữ liệu theo thời gian thực và ứng dụng công nghệ Cloud Storage trong quản lý hồ sơ. Quy trình không chỉ tập trung vào việc thực hiện đúng trình tự công việc mà còn hướng đến khả năng kiểm soát chất lượng tại từng công đoạn, từ đó nâng cao hiệu quả xử lý chứng từ và giảm thiểu rủi ro phát sinh trong hoạt động nhập khẩu FCL tại công ty.

3.2.3. Hoàn thiện từng bước trong quy trình

Việc hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL không chỉ dừng lại ở việc điều chỉnh tổng thể mà cần được triển khai cụ thể tại từng bước nhằm nâng cao tính chính xác, khả năng kiểm soát và hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận trong toàn bộ quá trình xử lý lô hàng.

Tại bước nhận thông báo hàng đến (Arrival Notice), công ty cần bổ sung checklist kiểm tra các thông tin cơ bản như tên người nhận hàng, số vận đơn, số container, số seal, cảng xếp hàng, cảng dỡ hàng, thời gian tàu đến và thời hạn miễn lưu container. Nhân viên phụ trách cần phản hồi và xác nhận thông tin ngay sau khi nhận Arrival Notice nhằm chủ động chuẩn bị chứng từ, sắp xếp kế hoạch khai báo và hạn chế tình trạng xử lý chậm ở các bước tiếp theo. Đối với các trường hợp thay đổi lịch tàu hoặc cập nhật manifest muộn, cần có cơ chế thông báo nội bộ nhanh giữa các bộ phận liên quan để kịp thời điều chỉnh kế hoạch xử lý lô hàng.

Ở bước lấy lệnh giao hàng (D/O), công ty cần chuẩn hóa bộ hồ sơ làm việc với hãng tàu nhằm hạn chế tình trạng thiếu chứng từ hoặc bổ sung nhiều lần. Nhân viên thực hiện phải kiểm tra trực tiếp các thông tin trên D/O ngay tại thời điểm nhận lệnh, bao gồm số container, loại container, số seal, địa điểm lấy hàng và thời hạn miễn phí container. Các khoản phí phát sinh như phí D/O, THC, phí lưu container hoặc phụ phí khác cũng cần được kiểm tra và xác nhận rõ trước khi thanh toán nhằm tránh sai lệch chi phí hoặc phát sinh tranh chấp với khách hàng.

Đối với bước chuẩn bị bộ chứng từ nhập khẩu, công ty cần tăng cường cơ chế kiểm tra nhiều lớp nhằm giảm thiểu sai sót trước khi khai báo hải quan. Nhân viên Docs phải thực hiện đối chiếu rà soát chứng từ giữa Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O và các chứng từ liên quan để đảm bảo thống nhất về tên hàng, số lượng, trọng lượng, trị giá, điều kiện giao hàng, số container và xuất xứ hàng hóa. Công ty cần áp dụng checklist kiểm tra chứng từ theo từng loại lô hàng và bổ sung biên bản kiểm tra chứng từ bắt buộc

đối với nhân viên trực tiếp xử lý hồ sơ. Sau khi kiểm tra lần đầu, bộ hồ sơ phải được chuyển cho một nhân viên khác kiểm tra rà soát chứng từ độc lập nhằm xác nhận lại độ chính xác trước khi truyền tờ khai hải quan. Hai nhân viên tham gia kiểm tra phải ký xác nhận vào biên bản kiểm tra chứng từ để nâng cao trách nhiệm trong quá trình xử lý hồ sơ.

Trong bước khai báo hải quan, cần xây dựng quy trình kiểm tra dữ liệu đầu vào trước khi truyền tờ khai lên hệ thống VNACCS. Các thông tin quan trọng như mã HS, trị giá tính thuế, loại hình nhập khẩu, thuế suất, thông tin doanh nghiệp và số container phải được rà soát kỹ nhằm hạn chế tối đa việc sửa đổi hoặc khai bổ sung sau thông quan. Công ty cũng cần phân công rõ người chịu trách nhiệm kiểm tra lần cuối trước khi truyền tờ khai để hạn chế rủi ro sai sót do nhập liệu. Đối với các mặt hàng đặc thù hoặc có nguy cơ áp sai mã HS, cần có bước tham khảo trước biểu thuế và chính sách quản lý chuyên ngành nhằm tránh phát sinh xử phạt hoặc chậm thông quan.

Bước thông quan và lấy hàng cần được thực hiện với sự phối hợp chặt chẽ giữa bộ phận chứng từ, hiện trường và đơn vị vận tải. Hồ sơ phải luôn trong trạng thái sẵn sàng để xuất trình khi cơ quan hải quan yêu cầu kiểm tra. Đối với các lô hàng phân luồng vàng hoặc đỏ, nhân viên hiện trường cần chủ động phối hợp với hải quan, cảng và kho bãi để rút ngắn thời gian xử lý. Công ty cũng cần theo dõi sát thời gian lấy container nhằm tránh phát sinh phí lưu bãi do chậm nhận hàng.

Ở bước giao container và trả vỏ, việc kiểm soát thời gian cần được thực hiện chặt chẽ thông qua bảng theo dõi free time container cho từng lô hàng. Nhân viên phụ trách cần cập nhật cụ thể thời hạn trả container rỗng, địa điểm trả vỏ và tình trạng container sau khi rút hàng. Trước khi trả container, cần kiểm tra tình trạng thực tế của vỏ container, số seal và các hư hỏng phát sinh nhằm tránh tranh chấp hoặc chi phí bồi thường với hãng tàu và depot. Việc chủ động điều phối xe vận chuyển và sắp xếp lịch trả vỏ hợp lý sẽ giúp giảm đáng kể chi phí detention và demurrage.

Bước cuối cùng liên quan đến lưu trữ hồ sơ chứng từ cần được chuẩn hóa theo cả hình thức lưu trữ và phương thức quản lý dữ liệu. Hồ sơ cần được phân loại theo mã lô hàng, khách hàng, thời gian thực hiện và trạng thái xử lý nhằm hỗ trợ tra cứu nhanh khi cần đối chiếu hoặc kiểm tra sau thông quan. Công ty nên kết hợp lưu trữ bản cứng với số hóa chứng từ dưới dạng dữ liệu điện tử để giảm nguy cơ thất lạc hồ sơ và nâng cao hiệu quả quản lý. Việc hoàn thiện đồng bộ từng bước trong quy trình sẽ giúp công tác xử lý chứng từ nhập khẩu FCL tại VFracht trở nên chặt chẽ hơn, hạn chế sai sót, giảm chi phí phát sinh và nâng cao hiệu quả vận hành thực tế.

3.2.4. Hoàn thiện công tác xử lý chứng từ

Công tác xử lý chứng từ trong nhập khẩu FCL cần được hoàn thiện theo hướng giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân và tăng tính hệ thống trong toàn bộ quá trình thực hiện. Việc chuẩn hóa phương thức xử lý giúp đảm bảo tính ổn định trong công việc, hạn chế sai sót khi số lượng lô hàng tăng cao và nâng cao khả năng phối hợp giữa các bộ phận liên quan. Đây là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp nâng cao chất lượng dịch vụ và kiểm soát tốt hơn quá trình xử lý chứng từ nhập khẩu.

Một trong những nội dung cần ưu tiên là xây dựng checklist kiểm tra riêng cho từng loại chứng từ như Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O, D/O và tờ khai hải quan. Mỗi checklist cần thể hiện rõ các nội dung bắt buộc phải kiểm tra như tên hàng hóa, số lượng, trọng lượng, điều kiện giao hàng, mã HS, trị giá khai báo, số container, số seal và thông tin người gửi – người nhận. Việc áp dụng checklist giúp nhân viên thực hiện công việc theo tiêu chuẩn thống nhất, hạn chế bỏ sót thông tin quan trọng và giảm sự khác biệt trong cách xử lý giữa các nhân viên. Checklist không chỉ đóng vai trò hướng dẫn nghiệp vụ mà còn là công cụ kiểm soát chất lượng tại các bước có nguy cơ sai sót cao, đặc biệt trước khi khai báo hải quan.

Công ty cần áp dụng cơ chế kiểm tra nhiều lớp đối với các khâu quan trọng trong quy trình xử lý chứng từ. Sau khi nhân viên phụ trách hoàn tất kiểm tra bộ hồ sơ, chứng từ cần được chuyển sang một nhân viên khác hoặc trưởng bộ phận để thực hiện kiểm tra rà soát chứng từ độc lập trước khi truyền tờ khai hải quan. Việc kiểm tra nhiều lớp giúp phát hiện kịp thời các sai lệch dữ liệu giữa Invoice, Packing List, Bill of Lading và C/O. Đồng thời, doanh nghiệp nên bổ sung biên bản kiểm tra chứng từ có chữ ký xác nhận của các nhân viên trực tiếp đối chiếu hồ sơ nhằm nâng cao trách nhiệm cá nhân trong quá trình xử lý. Cách kiểm soát này giúp giảm tình trạng sửa tờ khai, khai bổ sung hoặc chậm thông quan do sai sót chứng từ.

Việc phân công trách nhiệm trong quy trình xử lý chứng từ cũng cần được quy định rõ theo từng công đoạn và từng vị trí công việc cụ thể. Bộ phận Docs chịu trách nhiệm kiểm tra và chuẩn bị hồ sơ; bộ phận CS theo dõi thông tin khách hàng, lịch tàu và tiến độ lô hàng; bộ phận Ops phụ trách hiện trường, lấy hàng và phối hợp với cảng, hải quan và đơn vị vận tải. Khi trách nhiệm được xác định rõ, quá trình phối hợp giữa các bộ phận sẽ hiệu quả hơn, hạn chế tình trạng xử lý chồng chéo, bỏ sót công việc hoặc đùn đẩy trách nhiệm khi phát sinh vấn đề.

Quy trình trao đổi thông tin giữa các bộ phận Docs, CS, Ops và kế toán cần được chuẩn hóa nhằm đảm bảo dữ liệu liên quan đến lô hàng luôn được cập nhật đầy đủ và kịp thời. Các thông tin như lịch tàu, thời gian ETA, thời hạn free time container, tình trạng thông quan và tiến độ lấy hàng cần được cập nhật trên cùng một hệ thống quản lý để các bộ phận có thể theo dõi xuyên suốt quá trình xử lý lô hàng. Việc cập nhật dữ liệu theo thời gian thực giúp doanh nghiệp kiểm soát tiến độ tốt hơn, hạn chế phát sinh các chi phí lưu kho, lưu bãi và lưu container do chậm xử lý.

Công ty cũng cần từng bước số hóa công tác quản lý chứng từ nhằm nâng cao khả năng lưu trữ và tra cứu dữ liệu. Hồ sơ chứng từ nên được lưu trữ song song dưới dạng bản cứng và bản mềm, đồng thời phân loại theo từng lô hàng và khách hàng để thuận tiện cho việc kiểm tra, đối chiếu hoặc phục vụ kiểm tra sau thông quan. Doanh nghiệp nên ứng dụng hệ thống Cloud Storage (lưu trữ đám mây) để lưu trữ tập trung toàn bộ chứng từ nhập khẩu. Việc ứng dụng Cloud Storage giúp các bộ phận dễ dàng truy cập, tra cứu và cập nhật dữ liệu theo thời gian thực, hạn chế thất lạc hồ sơ và nâng cao hiệu quả quản lý thông tin. Hệ thống này cũng hỗ trợ doanh nghiệp theo dõi tiến độ xử lý lô hàng và quản lý thời hạn trả container hiệu quả hơn.

Ngoài ra, VFracht cần tăng cường đào tạo nghiệp vụ cho đội ngũ nhân viên nhằm nâng cao khả năng xử lý chứng từ và cập nhật các quy định mới liên quan đến hải quan và xuất nhập khẩu. Đối với nhân viên mới, cần có hướng dẫn thực tế theo từng loại lô hàng và từng tình huống phát sinh nhằm giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân và nâng cao tính ổn định trong công việc.

Việc hoàn thiện công tác xử lý chứng từ theo các nội dung trên không chỉ giúp nâng cao độ chính xác trong quá trình xử lý hồ sơ nhập khẩu FCL mà còn cải thiện hiệu quả vận hành, giảm thiểu chi phí phát sinh và tạo nền tảng để VFracht tiếp tục nâng cấp quy trình theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp và đồng bộ hơn trong thời gian tới.

3.2.5. Ứng dụng công nghệ trong xử lý chứng từ

Tự động hóa quy trình thông qua RPA (Robotic Process Automation) có thể được xem là giải pháp trực tiếp và hiệu quả trong việc cải thiện công tác xử lý chứng từ tại doanh nghiệp. Việc áp dụng RPA giúp chuyển đổi các thao tác mang tính lặp lại như nhập dữ liệu từ Invoice, Packing List, kiểm tra đối chiếu thông tin hoặc truyền tờ khai hải quan từ thủ công sang tự động, qua đó giảm đáng kể khối lượng công việc cho nhân viên chứng từ.

Thay vì thực hiện nhập liệu nhiều lần trên các hệ thống khác nhau, RPA cho phép tự động trích xuất và đồng bộ dữ liệu giữa các chứng từ và phần mềm khai báo, giúp hạn chế sai sót phát sinh do thao tác thủ công. Những lỗi như sai số liệu, lệch thông tin giữa các chứng từ hoặc nhập thiếu dữ liệu có thể được giảm thiểu đáng kể, đồng thời tốc độ xử lý cũng được cải thiện rõ rệt.

Trong bối cảnh xử lý nhiều lô hàng cùng lúc, RPA giúp đảm bảo tính nhất quán trong quy trình vì các bước được thực hiện theo logic đã được thiết lập sẵn. Điều này giúp doanh nghiệp duy trì chất lượng xử lý ổn định và giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân của nhân viên.

Ngoài RPA, doanh nghiệp cần từng bước ứng dụng hệ thống Cloud Storage trong lưu trữ và quản lý chứng từ điện tử. Việc lưu trữ dữ liệu trên nền tảng đám mây giúp các bộ phận Docs, CS, Ops và kế toán có thể truy cập, tra cứu và cập nhật chứng từ theo thời gian thực. Hệ thống này giúp hạn chế thất lạc hồ sơ, tăng khả năng bảo mật dữ liệu và hỗ trợ truy xuất thông tin nhanh khi cần đối chiếu với khách hàng hoặc cơ quan hải quan.

Doanh nghiệp cũng nên triển khai phần mềm quản lý tiến độ lô hàng nhằm hỗ trợ theo dõi toàn bộ quá trình xử lý từ khi nhận Arrival Notice đến khi hoàn tất trả container. Các thông tin như lịch tàu, ETA, thời hạn free time container, tình trạng thông quan và tiến độ giao hàng cần được cập nhật tập trung trên cùng một hệ thống để các bộ phận có thể phối hợp xử lý hiệu quả hơn. Việc theo dõi tiến độ theo thời gian thực giúp doanh nghiệp hạn chế tình trạng chậm xử lý dẫn đến phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi hoặc chậm giao hàng.

Bên cạnh đó, công ty có thể ứng dụng OCR (Optical Character Recognition) trong việc nhận diện và trích xuất dữ liệu từ chứng từ giấy hoặc file PDF sang dữ liệu điện tử. Công nghệ này giúp giảm thời gian nhập liệu thủ công và nâng cao độ chính xác trong quá trình xử lý chứng từ nhập khẩu.

Việc kết hợp các công nghệ như RPA, Cloud Storage, OCR và phần mềm quản lý tiến độ lô hàng sẽ giúp đồng bộ dữ liệu giữa các bộ phận, nâng cao khả năng kiểm soát quy trình và cải thiện hiệu quả quản lý chứng từ nhập khẩu FCL. Đây cũng là nền tảng quan trọng giúp VFracht từng bước chuyển đổi số hoạt động logistics theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp và phù hợp với xu hướng phát triển của ngành trong thời gian tới.

3.3. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp

3.3.1. Điều kiện thực hiện

Để các giải pháp hoàn thiện công tác xử lý chứng từ nhập khẩu FCL tại Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT) được triển khai hiệu quả, doanh nghiệp cần đảm bảo các điều kiện về quy trình quản lý, nguồn nhân lực và cơ sở hạ tầng công nghệ.

Trước hết, công ty cần xây dựng quy trình xử lý chứng từ thống nhất cho từng công đoạn nhằm giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân và nâng cao tính hệ thống trong quá trình thực hiện. Các bước từ nhận Arrival Notice, lấy D/O, kiểm tra chứng từ, khai báo hải quan đến giao hàng và trả container cần được chuẩn hóa bằng hướng dẫn nghiệp vụ cụ thể để nhân viên dễ áp dụng và kiểm soát công việc.

Doanh nghiệp cần xây dựng checklist kiểm tra riêng cho từng loại chứng từ như Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O, D/O và tờ khai hải quan. Nội dung checklist phải thể hiện đầy đủ các thông tin cần đối chiếu như tên hàng hóa, số lượng, trọng lượng, điều kiện giao hàng, mã HS, trị giá khai báo, số container, số seal và thông tin người gửi – người nhận. Việc áp dụng checklist giúp hạn chế bỏ sót dữ liệu quan trọng, nâng cao tính thống nhất trong quá trình xử lý và hỗ trợ kiểm soát chất lượng hồ sơ trước khi khai báo hải quan.

Công ty cũng cần áp dụng cơ chế kiểm tra nhiều lớp đối với các bước có mức độ rủi ro cao. Sau khi nhân viên phụ trách hoàn tất kiểm tra hồ sơ, chứng từ cần được kiểm tra rà soát chứng từ bởi nhân viên khác hoặc trưởng bộ phận trước khi truyền tờ khai hải quan. Đồng thời, doanh nghiệp nên sử dụng biên bản kiểm tra chứng từ có chữ ký xác nhận của người kiểm tra nhằm nâng cao trách nhiệm cá nhân và giảm tình trạng sửa tờ khai hoặc khai bổ sung do sai sót chứng từ.

Việc phân công trách nhiệm giữa các bộ phận Docs, CS, Ops và kế toán cần được quy định rõ ràng nhằm đảm bảo quá trình phối hợp diễn ra liên tục và đồng bộ. Các thông tin liên quan đến lịch tàu, ETA, thời gian free time container, tình trạng thông quan và tiến độ lấy hàng cần được cập nhật trên cùng một hệ thống để các bộ phận có thể theo dõi xuyên suốt quá trình xử lý lô hàng.

Ngoài điều kiện về quy trình và nhân sự, doanh nghiệp cần đầu tư cơ sở hạ tầng công nghệ phục vụ quản lý chứng từ và theo dõi tiến độ xử lý. Công ty nên từng bước số hóa hồ sơ và ứng dụng hệ thống Cloud Storage để lưu trữ tập trung dữ liệu chứng từ nhập khẩu. Việc ứng dụng công nghệ sẽ giúp nâng cao khả năng tra cứu thông tin, hạn chế thất lạc hồ sơ, kiểm soát tiến độ xử lý và giảm các chi phí phát sinh do chậm xử lý hoặc thiếu thông tin.

VFracht cũng cần chú trọng đào tạo nghiệp vụ cho nhân viên về kiểm tra chứng từ, khai báo hải quan, cập nhật chính sách xuất nhập khẩu và kỹ năng xử lý tình huống thực tế. Việc nâng cao năng lực chuyên môn sẽ giúp quy trình vận hành ổn định hơn,

giảm phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân và nâng cao hiệu quả xử lý chứng từ nhập khẩu FCL trong thời gian tới.

3.3.2. Cách thức triển khai

Việc triển khai các giải pháp hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu FCL cần được thực hiện theo lộ trình cụ thể nhằm đảm bảo tính khả thi, phù hợp với điều kiện thực tế của doanh nghiệp và hạn chế ảnh hưởng đến hoạt động đang vận hành. Quá trình triển khai cần có sự phối hợp giữa các bộ phận Docs, CS, Ops, kế toán và bộ phận quản lý nhằm đảm bảo tính đồng bộ trong toàn bộ quy trình xử lý lô hàng.

Giai đoạn đầu tiên cần tập trung rà soát toàn bộ quy trình xử lý chứng từ hiện tại để xác định các bước còn tồn tại hạn chế, chồng chéo hoặc dễ phát sinh sai sót. Công ty cần đánh giá cụ thể từng công đoạn như nhận Arrival Notice, lấy D/O, kiểm tra chứng từ, khai báo hải quan, lấy hàng và trả container nhằm xác định nguyên nhân gây chậm trễ hoặc phát sinh chi phí trong thực tế. Sau quá trình rà soát, doanh nghiệp tiến hành xây dựng lại quy trình chuẩn cho từng bước công việc, đồng thời thiết kế thống nhất checklist kiểm tra chứng từ, biểu mẫu theo dõi lô hàng, biên bản kiểm tra chứng từ và hướng dẫn xử lý các tình huống phát sinh thường gặp.

Đối với bước kiểm tra hồ sơ nhập khẩu, công ty cần bổ sung quy định kiểm tra rà soát chứng từ giữa hai nhân viên xử lý và áp dụng biên bản xác nhận kiểm tra chứng từ trước khi khai báo hải quan nhằm nâng cao độ chính xác của dữ liệu. Các nội dung kiểm tra cần được quy định cụ thể như đối chiếu thông tin giữa Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O, mã HS, trị giá khai báo, số container và thời hạn free time container để hạn chế phát sinh sai sót dẫn đến chậm thông quan hoặc phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi.

Giai đoạn tiếp theo là tổ chức đào tạo và hướng dẫn nhân viên áp dụng quy trình mới vào thực tế công việc. Nội dung đào tạo cần tập trung vào kỹ năng kiểm tra chứng từ, đối chiếu dữ liệu, sử dụng checklist, lập biên bản kiểm tra chứng từ, khai báo hải quan điện tử và xử lý các tình huống phát sinh thường gặp trong nhập khẩu FCL. Công ty nên triển khai thử nghiệm quy trình mới trên một số lô hàng cụ thể trước khi áp dụng đồng bộ nhằm đánh giá hiệu quả thực tế và điều chỉnh những nội dung chưa phù hợp.

Trong thời gian thử nghiệm, các bộ phận cần phối hợp theo dõi thời gian xử lý hồ sơ, tỷ lệ sai sót chứng từ, khả năng phối hợp giữa nhân viên và các vấn đề phát sinh khi áp dụng quy trình mới. Những nội dung chưa phù hợp cần được điều chỉnh kịp thời để đảm bảo quy trình vận hành ổn định trước khi triển khai chính thức trên toàn bộ hoạt động nhập khẩu FCL.

Khi quy trình đã được hoàn thiện và vận hành ổn định, doanh nghiệp tiến hành áp dụng đồng bộ cho toàn bộ hoạt động xử lý chứng từ nhập khẩu FCL. Trong giai đoạn đầu áp dụng chính thức, công ty cần duy trì hoạt động giám sát thường xuyên nhằm đảm bảo các bộ phận thực hiện đúng quy trình đã ban hành. Trưởng bộ phận hoặc người phụ trách cần kiểm tra định kỳ việc sử dụng checklist, biên bản kiểm tra chứng từ và tiến độ xử lý lô hàng để kịp thời phát hiện các vấn đề phát sinh. Đồng thời, doanh nghiệp cần xây dựng cơ chế phản hồi nội bộ để nhân viên có thể đề xuất điều chỉnh quy trình khi gặp khó khăn trong quá trình thực hiện thực tế.

Song song với việc hoàn thiện quy trình nghiệp vụ, công ty cần từng bước triển khai ứng dụng công nghệ trong quản lý chứng từ và theo dõi lô hàng. Giai đoạn đầu có thể tập trung số hóa hồ sơ chứng từ bằng cách lưu trữ dữ liệu dưới dạng điện tử và ứng dụng hệ thống Cloud Storage nhằm hỗ trợ tra cứu nhanh, hạn chế thất lạc chứng từ và nâng cao khả năng chia sẻ dữ liệu giữa các bộ phận. Sau khi hệ thống lưu trữ dữ liệu vận hành ổn định, doanh nghiệp có thể mở rộng sử dụng các công cụ hỗ trợ theo dõi tiến độ lô hàng, quản lý lịch tàu, theo dõi free time container và cảnh báo thời hạn trả vỏ container để nâng cao khả năng kiểm soát tiến độ xử lý.

Trong điều kiện phù hợp, VFracht có thể nghiên cứu ứng dụng công nghệ RPA nhằm tự động hóa một số thao tác nhập liệu, kiểm tra dữ liệu chứng từ và đồng bộ thông tin giữa các hệ thống xử lý. Đồng thời, doanh nghiệp có thể kết hợp công nghệ OCR để nhận diện và trích xuất dữ liệu từ chứng từ giấy hoặc file PDF sang dữ liệu điện tử nhằm giảm khối lượng công việc thủ công và nâng cao độ chính xác trong quá trình xử lý chứng từ nhập khẩu FCL.

3.3.3. Đánh giá hiệu quả sau khi áp dụng

Hiệu quả của các giải pháp hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu FCL cần được đánh giá dựa trên các tiêu chí cụ thể nhằm đảm bảo tính khách quan và khả năng áp dụng thực tế tại doanh nghiệp.

Trước hết, mức độ giảm sai sót trong chứng từ là chỉ tiêu quan trọng phản ánh hiệu quả của việc chuẩn hóa quy trình và tăng cường kiểm soát dữ liệu. Doanh nghiệp cần theo dõi tỷ lệ tờ khai phải sửa đổi, khai bỏ sung hoặc các trường hợp sai lệch thông tin giữa Invoice, Packing List, Bill of Lading và C/O trước và sau khi áp dụng giải pháp. Khi checklist kiểm tra chứng từ, cơ chế kiểm tra rà soát chứng từ và biên bản xác nhận được áp dụng đồng bộ, tỷ lệ sai sót trong quá trình xử lý hồ sơ sẽ giảm đáng kể.

Thời gian xử lý chứng từ cũng là tiêu chí cần được đánh giá thường xuyên. Việc rút ngắn thời gian từ khi tiếp nhận bộ chứng từ đến khi hoàn tất khai báo hải quan và thông quan hàng hóa cho thấy hiệu quả của việc chuẩn hóa quy trình và ứng dụng công nghệ trong quản lý dữ liệu. Khi tiến độ xử lý được kiểm soát tốt hơn, doanh nghiệp sẽ hạn chế được tình trạng chậm lấy hàng, chậm trả container và giảm các chi phí phát sinh như phí lưu container, lưu bãi và lưu kho.

Khả năng phối hợp giữa các bộ phận Docs, CS, Ops và kế toán cần được đánh giá thông qua mức độ đồng bộ trong quá trình xử lý lô hàng và khả năng cập nhật thông tin theo thời gian thực. Việc ứng dụng hệ thống quản lý dữ liệu và Cloud Storage giúp các bộ phận dễ dàng theo dõi tiến độ lô hàng, hạn chế tình trạng thiếu thông tin hoặc chậm phản hồi trong quá trình xử lý.

Hiệu quả của việc ứng dụng công nghệ cũng cần được xem xét thông qua khả năng giảm khối lượng công việc thủ công, nâng cao độ chính xác khi nhập liệu và cải thiện khả năng tra cứu chứng từ. Khi các công nghệ như Cloud Storage, OCR hoặc RPA được triển khai phù hợp, doanh nghiệp có thể tiết kiệm thời gian xử lý, nâng cao hiệu suất làm việc và tăng tính ổn định trong toàn bộ quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu FCL.

Mức độ hài lòng của khách hàng là tiêu chí phản ánh hiệu quả tổng thể của quá trình hoàn thiện quy trình. Việc cung cấp thông tin lô hàng nhanh chóng, chính xác và

hạn chế phát sinh chậm trễ sẽ giúp nâng cao chất lượng dịch vụ và uy tín của doanh nghiệp. Đồng thời, khả năng kiểm soát tốt tiến độ xử lý và giảm chi phí phát sinh cho khách hàng cũng góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của VFracht trong hoạt động logistics và giao nhận quốc tế.

3.3.4. Kiến nghị

Đối với Công ty Cổ Phần Vận tải và Thuê tàu (VFRACHT), doanh nghiệp cần tiếp tục hoàn thiện quy trình xử lý chứng từ theo hướng chuẩn hóa, tăng cường kiểm soát tại các bước có rủi ro cao như kiểm tra chứng từ và khai báo hải quan. Công ty nên xây dựng checklist nghiệp vụ thống nhất cho từng loại lô hàng nhằm hạn chế sai sót và giảm sự phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân của nhân viên. Đồng thời, doanh nghiệp cần áp dụng cơ chế kiểm tra rà soát chứng từ và biên bản xác nhận kiểm tra chứng từ trước khi truyền tờ khai để nâng cao độ chính xác của dữ liệu khai báo.

VFracht cũng cần chú trọng đào tạo thực tế cho đội ngũ nhân viên Docs, CS và Ops về kỹ năng kiểm tra chứng từ, khai báo hải quan, cập nhật chính sách xuất nhập khẩu và xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình thông quan. Việc nâng cao năng lực chuyên môn sẽ giúp quy trình vận hành ổn định hơn và hạn chế các sai sót phát sinh khi xử lý nhiều lô hàng cùng lúc.

Doanh nghiệp nên từng bước đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý chứng từ và theo dõi tiến độ lô hàng. Việc triển khai hệ thống Cloud Storage để lưu trữ dữ liệu điện tử, phần mềm theo dõi tiến độ lô hàng, cảnh báo thời hạn free time container và số hóa chứng từ sẽ giúp nâng cao khả năng kiểm soát tiến độ, hạn chế thất lạc dữ liệu và giảm các chi phí phát sinh như lưu container, lưu bãi hoặc chậm giao hàng. Trong điều kiện phù hợp, công ty có thể nghiên cứu ứng dụng các công nghệ như OCR và RPA nhằm hỗ trợ tự động hóa thao tác nhập liệu và kiểm tra dữ liệu chứng từ.

Đối với cơ quan hải quan, cần tiếp tục nâng cao tính ổn định của hệ thống khai báo điện tử ECUS/VNACCS nhằm hạn chế lỗi kỹ thuật hoặc tình trạng xử lý chậm khi truyền tờ khai. Cơ quan hải quan cũng cần tăng cường hướng dẫn doanh nghiệp cập nhật các quy định mới liên quan đến mã HS, xuất xứ hàng hóa và chính sách thuế để doanh nghiệp dễ dàng thực hiện đúng quy định và giảm các trường hợp phải sửa hoặc bổ sung hồ sơ.

Đối với hãng tàu và các đối tác nước ngoài, cần nâng cao độ chính xác và tính đồng bộ của các chứng từ như Manifest, Bill of Lading, Invoice và Packing List. Việc gửi chứng từ đầy đủ, chính xác và đúng thời gian sẽ giúp doanh nghiệp chủ động hơn trong quá trình kiểm tra, khai báo hải quan và sắp xếp kế hoạch lấy hàng. Các bên cũng cần phối hợp xử lý nhanh các trường hợp điều chỉnh chứng từ nhằm hạn chế ảnh hưởng đến tiến độ thông quan và giao hàng.

Việc thực hiện đồng bộ các giải pháp và tăng cường phối hợp giữa doanh nghiệp, cơ quan hải quan và các đối tác liên quan sẽ góp phần nâng cao hiệu quả công tác xử lý chứng từ nhập khẩu FCL tại VFracht, đồng thời giảm thiểu rủi ro, tiết kiệm chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics trong thực tế.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh hoạt động xuất nhập khẩu và logistics ngày càng phát triển, công tác xử lý chứng từ nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển giữ vai trò rất quan trọng đối với các doanh nghiệp giao nhận vận tải. Chứng từ không chỉ là cơ sở pháp lý phục vụ khai báo hải quan, giao nhận hàng hóa và thanh toán quốc tế mà còn ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian xử lý lô hàng, chi phí logistics và chất lượng dịch vụ khách hàng.

Thông qua quá trình thực tập và tìm hiểu thực tế tại Vfracht, khóa luận đã tập trung nghiên cứu quy trình xử lý chứng từ nhập khẩu FCL bằng đường biển tại công ty. Trên cơ sở hệ thống hóa lý luận và phân tích thực trạng thực tế, bài khóa luận đã làm rõ các bước nghiệp vụ từ tiếp nhận thông báo hàng đến, lấy lệnh giao hàng, chuẩn bị bộ chứng từ, khai báo hải quan, thông quan, giao hàng, trả vỏ container cho đến lưu trữ hồ sơ sau hoàn tất lô hàng.

Qua quá trình nghiên cứu, có thể thấy công tác xử lý chứng từ tại công ty nhìn chung được thực hiện tương đối đầy đủ, có quy trình rõ ràng và phù hợp với hoạt động thực tế của doanh nghiệp logistics. Các bộ phận như Docs/CS, Ops và kế toán có sự phối hợp khá tốt trong quá trình xử lý lô hàng, góp phần giúp nhiều lô hàng được xử lý ổn định và hạn chế phát sinh sai sót lớn.

Tuy nhiên, quy trình hiện tại vẫn còn một số hạn chế như phụ thuộc nhiều vào thao tác thủ công và kinh nghiệm cá nhân của nhân viên, đặc biệt ở khâu kiểm tra chứng từ và khai báo hải quan. Ngoài ra, nguy cơ phát sinh sai sót chứng từ, chậm tiến độ hoặc chi phí lưu container, lưu bãi vẫn còn xảy ra trong một số trường hợp thực tế.

Từ đó, khóa luận đã đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện công tác xử lý chứng từ tại công ty như chuẩn hóa quy trình kiểm tra chứng từ, tăng cường phối hợp giữa các bộ phận, nâng cao năng lực nhân viên và từng bước ứng dụng công nghệ vào quản lý dữ liệu chứng từ. Những giải pháp này sẽ góp phần nâng cao hiệu quả xử lý công việc, giảm thiểu rủi ro và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics của công ty trong thời gian tới.

Do thời gian thực tập và kiến thức thực tế còn hạn chế nên bài khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được sự đóng góp ý kiến từ quý thầy cô và doanh nghiệp để bài khóa luận được hoàn thiện hơn.

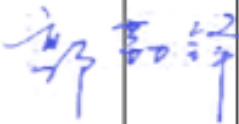
Cuối cùng, em xin chân thành cảm ơn Ban lãnh đạo cùng các anh chị nhân viên tại Vfracht đã tận tình hướng dẫn và tạo điều kiện thuận lợi cho em trong suốt quá trình thực tập và hoàn thành khóa luận tốt nghiệp này.

PHẦN PHỤ LỤC

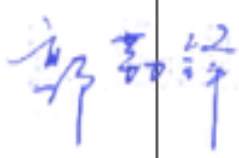
PHỤ LỤC 1: Lệnh giao hàng (D/O)

ASEAN SEAS LINE CO., LIMITED				
SHIPPER 		BILL OF LADING NO. AQDVD905142040		
CONSIGNEE 		DELIVERY ORDER		
NOTIFY PARTY SAME AS CONSIGNEE				
PRE-CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*			
VESSEL/VOYAGE CA MANILA V.2514W	PORT OF LOADING QINGDAO			
PORT OF DISCHARGE DANANG	PLACE OF DELIVERY* DANANG		Estimated Date of Arrival	
CONTAINER NO./SEAL NO. MARKS, NUMBERS	QUANTITY (FOR CUSTOMERS DECLARATION ONLY)	DESCRIPTION OF GOODS (SAID TO CONTAIN)	GROSS WEIGHT (KILOS)	MEASUREMENT (CU METRES)
N/M NLLU4302442 ASL3095800	731 CTNS PVC PROFILE HS:392590		18760.000 KGS.	62.000 CBM.
		SHIPPED ON BOARD 1*40HC CY-CY	FREIGHT PREPAID	
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS (OR PACKAGE IN WORDS)		SAY SEVEN HUNDRED AND THIRTY-ONE CTNS ONLY.		

Phụ lục 2: Commercial invoice

ISSUER:		嘉兴致欣供应链有限公司 ZHEJIANG ZHIXIN SUPPLY CHAIN SERVICE CO., LTD Room 215, Business Office Building, No. 1625, Chang'an North Road, Wanghai Street, Haiyan County, Jiaxing City, Zhejiang Province, CN			
TO:		商业发票 COMMERCIAL INVOICE			
		Invoice Numbers	Date:		
		ZX0037-25	JUL.21.2025		
		L/C NO.	DATE:		
TRANSPORT DETAILS		TERMS OF PAYMENT:			
FROM QINGDAO, CHINA		T/T			
TO DANANG, VIETNAM					
BY SEA					
SHIPPING MARK	NUMBER AND KIND OF PACKAGES	QUANTITY		UNIT PRICE	AMOUNT
	DESCRIPTION OF GOODS			CNF DANANG, VIETNAM	
N/M	PVC PROFILE				
	SIZE:3000*150*9 MM	7196	PCS	US\$1.10	US\$7,915.00
	SIZE:3000*195*14 MM	360	PCS	US\$1.30	US\$468.00
	SIZE:3000*30*30 MM	1020	PCS	US\$0.30	US\$306.00
	SIZE:3000*50*100 MM	500	PCS	US\$1.40	US\$700.00
	SIZE:3000*50*150 MM	400	PCS	US\$1.80	US\$720.00
	SIZE:3500*150*9 MM	980	PCS	US\$1.26	US\$1,254.40
	TOTAL:	10456	PCS		US\$11,364.00
	ORIGIN: CHINA				
嘉兴致欣供应链有限公司 ZHEJIANG ZHIXIN SUPPLY CHAIN SERVICE CO., LTD. 					

Phụ lục 3: Packing List

ISSUER:		嘉兴致欣供应链有限公司 ZHEJIANG ZHIXIN SUPPLY CHAIN SERVICE CO., LTD Room 210, Business Office Building, No. 1620, Chang'an North Road, Wanghai Street, Hailan County, Jiaxing City, Zhejiang Province, CN				
TO:		裝 箱 單 PACKING LIST Invoice Numbers: ZX0037-25 Date: JUL.21.2025				
SHIPPING MARK:	DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY (PCS)	PACKAGES (CTNS)	G.W. (KGS)	N.W. (KGS)	MEAS (M3)
N/M	PVC PROFILE					
	SIZE:3000*150*9 MM	7196	514	11031	11317	34.55
	SIZE:3000*195*14 MM	360	30	851.8	851.8	3.31
	SIZE:3000*30*30 MM	1020	17	493	476	0.77
	SIZE:3000*50*100 MM	500	50	1612	1562	6.19
	SIZE:3000*50*150 MM	400	50	2063	2013	9.77
	SIZE:3500*150*9 MM	950	70	1679.2	1609.2	5.41
	TOTAL:	10456	731	16760	16029	62.00
TOTAL TO BE PACKED IN 731 CTNS ONLY						
嘉兴致欣供应链有限公司 ZHEJIANG ZHIXIN SUPPLY CHAIN SERVICE CO., LTD. 						

Phụ lục 4: Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O Form E)

Original					PAGE 1 OF 2	
1. Products consigned from (Exporter's business name, address, country)			Reference No. E25MACCP1120042			
			ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM E Issued in <u>THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA</u> (Country) See Overleaf Notes			
2. Products consigned to (Consignee's name, address, country)			4. For Official Use Verification: origin.customs.gov.cn ☐ Preferential Treatment Given ☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s)			
3. Means of transport and route (as far as known)			Signature of Authorised Signatory of the Importing Party			
Departure date: JUL. 29, 2025 Vessel's name / Aircraft etc.: CA MANILA Y. 25178 Port of Discharge: DA NANG, VIETNAM FROM QINGDAO, CHINA TO DA NANG, VIETNAM BY SEA						
5. Item Number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number in six digit code)	8. Origin criteria (see Overleaf Notes)	9. Gross weight or net weight or other quantity, and value (FOB) only when RVC criterion is applied	10. Number, date of invoices	
1	N/M	FIVE HUNDRED AND FOURTEEN (514) CARTONS OF PVC PROFILE (SIZE: 3000*150*9 MM) HS CODE: 3925.90	"PE"	11831KGS G.W.	Z18037-25 JUL. 21, 2025	
2		THIRTY (30) CARTONS OF PVC PROFILE (SIZE: 3000*195*14 MM) HS CODE: 3925.90	"PE"	881.8KGS G.W.		
3		SEVENTEEN (17) CARTONS OF PVC PROFILE (SIZE: 3000*30*30 MM) HS CODE: 3925.90	"PE"	493KGS G.W.		
4		FIFTY (50) CARTONS OF PVC PROFILE (SIZE: 3000*50*100 MM) HS CODE: 3925.90	"PE"	1612KGS G.W.		
5		FIFTY (50) CARTONS OF PVC PROFILE (SIZE: 3000*50*150 MM) HS CODE: 3925.90	"PE"	2063KGS G.W.		
11. Declaration by the exporter			12. Certification			
The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct, that all the products were produced in <u>CHINA</u> (Country) and that they comply with the origin requirements specified for these products in the Rules of Origin for the ACFTA for the products exported to <u>VIET NAM</u> (Importing Country) Place and date, signature of authorised signatory 嘉兴致欣供应链有限公司 2025.07.30, 2025			It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.  2529001029248 Hangzhou, China, JUL. 30, 2025 Place and date, signature and stamp of certifying authority			
13. ☐ Issued Retroactively ☐ Exhibition ☐ Movement Certificate ☐ Third Party Invoicing						

252900004430906

OVERLEAF NOTES

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

BRUNEI DARUSSALAM
INDONESIA
MYANMAR
THAILAND

CAMBODIA
LAOS
PHILIPPINES
VIETNAM

CHINA
MALAYSIA
SINGAPORE

2. CONDITIONS: The main conditions for admission to the preferential treatment under the ACFTA are that products sent to any Parties listed above:

- (i) must fall within a description of products eligible for concessions in the country of destination;
- (ii) must comply with all relevant provisions of Annex 1 (Rules of Origin) of the Protocol to Amend the Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation and Certain Agreements thereunder between the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) and the People's Republic of China (ACFTA Upgrading Protocol).

3. ORIGIN CRITERIA: For each good described in Box 7 of this form, the origin criteria met should be indicated in Box 8, in the manner shown in the following table:

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

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

Original

PAGE 2 OF 2

1. Products consigned from (Exporter's business name, address, country) *****		Reference No. 0258ACCP1120042			
2. Products consigned to (Consignee's name, address, country) *****		ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM E Issued in <u>THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA</u> (Country) See Overleaf Notes			
3. Means of transport and route (as far as known) Departure date Vessel's name / Aircraft etc. ***** Port of Discharge		4. For Official Use Verification: origin, customs, gov. cn ☐ Preferential Treatment Given ☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s) Signature of Authorised Signatory of the Importing Party			
5. Item Number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number in six digit code)	8. Origin criteria (see Overleaf Notes)	9. Gross weight or net weight or other quantity, and value (FOB) only when RVC criterion is applied	10. Number, date of Invoices
6		SEVENTY (70) CARTONS OF PVC PROFILE (SIZE: 3500*150*9 MM) HS CODE: 3925.90 *** **	"FE"	1879.26GS G. W.	
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct; that all the products were produced in <u>CHINA</u> (Country) and that they comply with the origin requirements specified for these products in the Rules of Origin for the ACFTA for the products exported to <u>VIENTIANE</u> (Importing Country)   嘉兴致欣供应链有限公司 ZHEJIANG ZHIXIN SUPPLY CHAIN CO., LTD. 311100, China, 30, 2025 Place and date, signature of authorised signatory			12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.  2529001029244 Hangzhou, China, 311100, 30, 2025 Place and date, signature and stamp of certifying authority		
13. ☐ Issued Retroactively ☐ Movement Certificate ☐ Exhibition ☐ Third Party Invoicing					

252908004130906

OVERLEAF NOTES

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

BRUNEI DARUSSALAM
INDONESIA
MYANMAR
THAILAND

CAMBODIA
LAOS
PHILIPPINES
VIETNAM

CHINA
MALAYSIA
SINGAPORE

2. CONDITIONS: The main conditions for admission to the preferential treatment under the ACFTA are that products sent to any Parties listed above:

- (i) must fall within a description of products eligible for concessions in the country of destination;
- (ii) must comply with all relevant provisions of Annex 1 (Rules of Origin) of the Protocol to Amend the Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation and Certain Agreements thereunder between the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) and the People's Republic of China (ACFTA Upgrading Protocol).

3. ORIGIN CRITERIA: For each good described in Box 7 of this form, the origin criteria met should be indicated in Box 8, in the manner shown in the following table:

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

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

Phụ lục 5: Bill of lading

 ASEAN SEAS LINE CO., LIMITED				
SHIPPER (COMPLETE NAME, ADDRESS AND PHONE) 		BILL OF LADING NO. AQDYD905142040		
CONSIGNEE (COMPLETE NAME, ADDRESS AND PHONE) 		Port-to-Port or Combine Transport BILL OF LADING Received by the carrier as specified below in external apparent good order and condition unless otherwise stated. The total number of packages or units stuffed in the container, the description of the goods and the weights shown in this Bill of Lading are furnished by the merchants, and which the carrier has no reasonable means of checking and is not a part of the Bill of Lading contract. The goods shall be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions whether written, typed, stamped, printed or incorporated on the front and reverse side hereof which the Merchant agrees to be bound by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding in witness whereof one (1) original Bill of Lading has been signed; if not otherwise stated below, the same being accomplished the other(s), if any, to be void, if required by the carrier one (1) original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.		
NOTIFY PARTY (COMPLETE NAME, ADDRESS AND PHONE) (It is agreed that no responsibilities shall be attached to the carrier or his agents for failure to notify) SAME AS CONSIGNEE				
PRE-CARRIAGE BY	PLACE OF RECEIPT	Telex Release BL Surrendered Copy		
VESSEL/VOYAGE CA MANILA V. 2514W	PORT OF LOADING QINGDAO			
PORT OF DISCHARGE DANANG	PLACE OF DELIVERY DANANG			
		No. of Original Bills of Lading THREE		
PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER				
CONTAINER NO./SEAL NO. MARKS & NUMBERS	QUANTITY (FOR CUSTOMERS DECLARATION ONLY)	DESCRIPTION OF GOODS (SAID TO CONTAIN)	GROSS WEIGHT (KGS)	MEASUREMENT (CU METRES)
N/M NLLU4302442 ASL3095800/40HC	731 CTNS PVC PROFILE HS: 392590		18760.000 KGS.	62.000 CBL
		SHIPPED ON BOARD 1 X 40HC CY-CT	FREIGHT PREPAID	
		SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEAL, SAID TO CONTAIN		
TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGE(S) (IN WORDS) SAY SEVEN HUNDRED AND THIRTY-ONE CTNS ONLY.				
FREIGHT & CHARGES DELIVERY AGENT : DANANG TRANSPORT & CHARTERING JSC (VFRACHT DANANG) 113 HOANG VAN THIEU STR., DANANG CITY, VIETNAM TEL: 84 90 520 2285 (PIC: MS VIVIAN) EMAIL: EMP.ASL@VTV.COM.VN WEBSITE: WWW.VTV.COM.VN		RATE	UNIT	PREPAID COLLECT
EXCESS VALUE DECLARATION		PREPAID AT		PAYABLE AT
TEMPERATURE CONTROL INSTRUCTION		SIGNED BY ON BEHALF OF THE CARRIER ASEAN SEAS LINE CO., LIMITED		
PLACE OF ISSUE QINGDAO				
DATE OF ISSUE JULY 29, 2025				
LADEN ON BOARD OF VESSEL DATE BY JULY 29, 2025		(Terms continued on the back hereof, please read carefully)		

Phụ lục 6: Nhập Thông tin cơ bản về tờ khai (Basic Declaration Information)

Thông tin chung		Thông tin chung 2		Danh sách hàng		Chỉ thị của Hải quan		Kết quả xử lý tờ khai		Quản lý tờ khai		Hướng dẫn	
Nhóm loại hình: ☒ Kinh doanh, đầu tư ☐ Sản xuất xuất khẩu ☐ Gia công ☐ Chế xuất													
Số tờ khai:								STT:					
Số tờ khai đầu tiên:				Số nhánh:		/		Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng:					
Mã loại hình: *		A11		Nhập kinh doanh tiêu dùng		...		Mã phân loại hàng hóa:					
Cơ quan Hải quan: *		34CE		Chi cục HQ CK Cảng Đà Nẵng		...		Phân loại cá nhân/tổ chức: *		4			
Ngày khai báo (dự kiến):		06/08/2025						Mã bộ phận xử lý tờ khai:		00			
Thời hạn tái xuất:								Mã hiệu phương thức vận chuyển: *		2			
Đơn vị xuất nhập khẩu													

Phụ lục 7: Người nhập khẩu (Importer)

Đơn vị xuất nhập khẩu	
Người nhập khẩu	
Mã:	0402045949
Tên:	CÔNG TY TNHH DỊCH VỤ VÀ THƯƠNG MẠI PHÁT TRIỂN AN PHÁT
Mã bưu chính:	(+84)43
Địa chỉ:	100 Hoàng Văn Thái, Phường Hòa Khánh, TP. Đà Nẵng, Việt Nam
Điện thoại:	0935379029

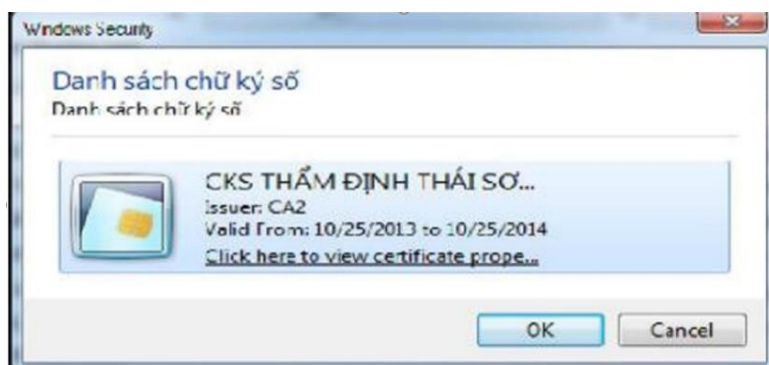
Phụ lục 8: Người xuất khẩu (Exporter)

Người xuất khẩu		
Mã:		
Tên: *	ZHEJIANG ZHIXIN SUPPLY CHAIN SERVICE CO., LTD	
Mã bưu chính:		
Địa chỉ: *	ROOM 218,BUSINESS OFFICE BUILDING	NO.1628,CHANG'AN NORTH ROAD
	WANGHAI STREET,HAIYAN COUNTY	JIAXING CITY,ZHEJIANG PROVINCE, CN
Mã nước:	CN	CHINA

Phụ lục 9: Danh sách hàng hóa

STT	Mã hàng	Tên hàng (mô tả chi tiết)	Mã HS	Xuất xứ	Lượng	Đơn vị tính	Lượng 2	Đơn vị tính 2	Đơn giá hóa đơn	Mã tiền đơn giá	ĐVT của đơn giá hóa đơn
1		Tấm ốp tường PVC, bao gồm Nhựa PVC 70% (thành phần chính bằng nhựa), bột đá 20% và phụ gia 10%, dùng trong xây lắp, không hiệu, kích thước: (3000 x 150 x 09)mm. Mỗi 100%.	39259000	CHINA	7,196	PCE	7,196	PCE	1.1	USD	PCE
2		Tấm ốp tường PVC, bao gồm Nhựa PVC 70% (thành phần chính bằng nhựa), bột đá 20% và phụ gia 10%, dùng trong xây lắp, không hiệu, kích thước: (3000 x 195 x 14)mm. Mỗi 100%.	39259000	CHINA	360	PCE	360	PCE	1.3	USD	PCE
3		Tấm ốp tường PVC, bao gồm Nhựa PVC 70% (thành phần chính bằng nhựa), bột đá 20% và phụ gia 10%, dùng trong xây lắp, không hiệu, kích thước: (3000 x 30 x 30)mm. Mỗi 100%.	39259000	CHINA	1,020	PCE	1,020	PCE	0.3	USD	PCE
4		Tấm ốp tường PVC, bao gồm Nhựa PVC 70% (thành phần chính bằng nhựa), bột đá 20% và phụ gia 10%, dùng trong xây lắp, không hiệu, kích thước: (3000 x 50 x 100)mm. Mỗi 100%.	39259000	CHINA	500	PCE	500	PCE	1.4	USD	PCE
5		Tấm ốp tường PVC, bao gồm Nhựa PVC 70% (thành phần chính bằng nhựa), bột đá 20% và phụ gia 10%, dùng trong xây lắp, không hiệu, kích thước: (3000 x 50 x 150)mm. Mỗi 100%.	39259000	CHINA	400	PCE	400	PCE	1.8	USD	PCE
6		Tấm ốp tường PVC, bao gồm Nhựa PVC 70% (thành phần chính bằng nhựa), bột đá 20% và phụ gia 10%, dùng trong xây lắp, không hiệu, kích thước: (2500 x 150 x 09)mm. Mỗi 100%.	39259000	CHINA	980	PCE	980	PCE	1.28	USD	PCE

Phụ lục 10: Khai báo trước thông tin hải quan (Pre-declaration of Customs Information – IDA)



Phụ lục 11: Sử dụng chữ ký số để tiến hành khai báo



Phụ lục 12: Lịch sử nộp thuế (Tax Payment History)

Số chứng từ: 1006107
Kí hiệu chứng từ: I2B_GW_25
Đơn vị phát hành :
Số tài khoản kho bạc : 7111.0.2995052
Ngày chứng từ: 2025-08-05T00:00:00
Ngày bảo có : 2025-08-05T00:00:00
Ngày hạch toán: 2025-08-05T00:00:00
Ngày nhập máy : 2025-08-05T00:00:00
Người nhập máy: PAYGATE
Diễn giải: GNTNTNH : HQDT+ID0+MST0402045949+C755+NNT05082025+HQ34CE-34CE-
2995052+TK10741142474+NDK04082025+LHA11+NTK1+LT1+KB0168+TKNS711102995052-VND(TM1702+ST3+T23655302)
Thuế XNK: 0
Thuế VAT: 23655302
Thuế tự vệ: 0
Thuế tiêu thụ đặc biệt: 0
Thuế môi trường: 0
Thuế chống pợ cấp: 0
Thuế chống PBDX: 0
Thuế khác: 0

Phụ lục 13: Truy cập www.customs.gov.vn

**HẢI QUAN VIỆT NAM**
Chuyên nghiệp - Minh bạch - Hiệu quả
TRANG CHỦ

(Đề nghị sử dụng trình duyệt IE9, Firefox 30 trở lên)
KIỂM TRA SỐ KIẾN, CONTAINER, PHƯƠNG TIỆN CHỨA HÀNG
ĐỦ ĐIỀU KIỆN QUA KHU VỰC GIÁM SÁT HẢI QUAN
Nhập Mã doanh nghiệp, Số tờ khai, Mã hải quan, Ngày của Tờ khai hải quan,
và bấm nút Lấy thông tin

Mã doanh nghiệp	
Số tờ khai	
Mã Hải quan	
Ngày tờ khai	dd/mm/yyyy
	yOSAPn
Nhập mã như hình trên	
	Lấy thông tin

Phụ lục 14: In EIR (Biên bản giao nhận thiết bị)

GIẤY XIN MƯỢN CONTAINER

Kính gửi: VFRACHT DANANG

Chúng tôi: **TAX CODE:0402045949AN PHAT DEVELOPMENT TRADING ANDSERVICES COMPANY LIMITED100 HOANG VAN THAI, HOA KHANH WARD,DA NANG**

Đơn vị cước cont

có lô hàng nhập trên tàu: **CA MANILA 2514W**

Ngày đến Cảng Đà Nẵng: **06/08/2025**

Vận đơn số: **AQDVD905142040** **gồm:** **1 X 40HC**

Chi tiết số cont trên EDO đính kèm.

Nay chúng tôi xin được mượn những container (s) trên về kho riêng để rút hàng.

Chúng tôi cam kết:

1. Hoàn trả container(s) về bãi TIỀN SA

trong vòng 7 ngày kể từ ngày lấy container(s) ra khỏi cảng.

2. Chịu nộp phí lưu giữ container(s) quá thời hạn cho phép, được tính như sau:

Chung lập bảng giá cước vận chuyển (S) qua đường biển cho phép, được tính như sau:										REMARK
CHARGE ITEM	GP (TEU/BOX/DAY)			DOU/TEU/BOX/DAY			EIR/BOX			
	20'	40'	45'	20'	40'		20'	40'		
DETENTION (Effective from Sep/2024)	1-3 DAYS			1-3 DAYS			1-3 DAYS		EXCLUDE VAT	
	FREE	FREE	FREE	FREE	FREE		FREE	FREE		
	4-7 DAYS			4-7 DAYS			4-7 DAYS			
	VND400,000/DAY	VND800,000/DAY	VND1,000,000/DAY	VND1,250,000/DAY	VND2,000,000/DAY		VND1,250,000/DAY	VND2,000,000/DAY		
	8 DAYS & AFTER			8 DAYS & AFTER			8 DAYS & AFTER			
DEMURAGE (Effective from Sep/2024)	VND800,000/DAY	VND1,600,000/DAY	VND2,000,000/DAY	VND2,000,000/DAY	VND3,200,000/DAY		VND2,000,000/DAY	VND3,200,000/DAY	EXCLUDE VAT	
	1-3 DAYS			1-3 DAYS			1-3 DAYS			
	FREE	FREE	FREE	FREE	FREE		FREE	FREE		
	4-10 DAYS			4-7 DAYS			4-7 DAYS			
	VND400,000/DAY	VND800,000/DAY	VND1,000,000/DAY	VND1,250,000/DAY	VND2,000,000/DAY		VND1,250,000/DAY	VND2,000,000/DAY		
11 DAYS & AFTER			8 DAYS & AFTER			8 DAYS & AFTER				
	VND800,000/DAY	VND1,600,000/DAY	VND2,000,000/DAY	VND2,000,000/DAY	VND3,200,000/DAY		VND2,000,000/DAY	VND3,200,000/DAY		

3. Chịu bồi thường nếu để hư hỏng hoặc mất mát container(s) theo giá của hãng tàu.

(LƯU Ý: Nếu container(s) được nhận ra khỏi cảng mà không có biên bản xác nhận tình trạng container(s) hư hỏng với bãi hàng nhập thì coi như container(s) đã được nhận trong tình trạng tốt)

4. Ngày lấy container(s):

5. Số tiền cước container(s): **2,000,000** đồng

TP. Đà Nẵng, ngày 06 tháng 08 năm 2025

NGƯỜI MƯỢN
(Ký tên, đóng dấu)

NGƯỜI CHO MƯỢN
(Ký tên)

VFRACHT DANANG
As Agents for the Carrier
ASEAN SEASIDE CO., LTD.

Phụ lục 15: Thanh toán phí dịch vụ thương mại



VFRACHT *Reliable Logistics Provider*

OFFICE : 113 Hoang Van Thu street, Danang city, Vietnam

TEL : (84-236)3823538/3573113 * FAX:(84-236)3897406

E-mail : forwarding@vfv.com.vn * Website:www.vfv.com.vn

SEA/LAND/AIR FREIGHT FORWARDING - CONTAINER LINES - SHIPPING AGENCY - SHIPBROKING - WAREHOUSING - DEPOT - TRUCKING TEAM

BẢNG KÊ CHI PHÍ

Số: 2508-01/AP

Ngày: 11/08/2025

CÔNG TY TNHH DỊCH VỤ VÀ PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI AN PHÁT

Vận đơn: AQDVD905142040

Số lượng: 1 40F

STT	Diễn giải	Chứng từ		SL	Đơn giá	GTGT	Thành tiền
		Loại	Số				
Phí dịch vụ							
1	Hải quan nhập khẩu	HĐ		1	1,000,000	80,000	1,080,000
2	Vận chuyển đường bộ Tsa - HVThái	HĐ		1	3,000,000	240,000	3,240,000
TỔNG PHÍ DỊCH VỤ							4,320,000
Phí chi hộ							
1	Phí nâng container 40F (HĐ: 60387)	HĐ		1			930,960
2	Phí hạ container 40F (HĐ: 60137)	HĐ		1			567,000
TỔNG PHÍ CHI HỘ							1,497,960
TỔNG CỘNG							5,817,960

VFRACHT

Phụ lục 16: Biên bản rà soát chứng từ**CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ THUÊ TÀU (VFRACHT)****BIÊN BẢN RÀ SOÁT CHỨNG TỪ NHẬP KHẨU FCL**

Số biên bản:

Ngày rà soát:/...../.....

Khách hàng	
Số vận đơn (B/L)	
Số container	
Tàu/Chuyến	
ETA	

I. KIỂM TRA TÍNH ĐẦY ĐỦ CỦA BỘ CHỨNG TỪ

STT	Chứng từ	Có	Không
1	Hợp đồng ngoại thương		
2	Commercial Invoice		
3	Packing List		
4	Bill of Lading		
5	C/O		
6	Arrival Notice		
7	Delivery Order		
8	Giấy phép NK (nếu có)		
9	Chứng từ chuyên ngành khác		

II. RÀ SOÁT NỘI DUNG CHỨNG TỪ

STT	Nội dung kiểm tra	Kết quả	Ghi chú
1	Tên người nhập khẩu (Consignee)		

2	Tên người xuất khẩu (Shipper)		
3	Tên hàng hóa		
4	Số lượng hàng hóa		
5	Trọng lượng N.W		
6	Trọng lượng G.W		
7	Số container		
8	Số seal		
9	Số vận đơn		
10	Điều kiện giao hàng (Incoterms)		
11	Trị giá hóa đơn		
12	Cảng xếp hàng (POL)		
13	Cảng dỡ hàng (POD)		
14	Thông tin C/O		
15	Mã HS dự kiến		
16	Chính sách mặt hàng		

III. KẾT LUẬN

☐ Hồ sơ đủ điều kiện khai báo hải quan.

☐ Hồ sơ cần bổ sung/chỉnh sửa.

Nội dung cần chỉnh sửa/bổ sung:

.....

.....

Người rà soát	Người kiểm tra	Trưởng bộ phận
 (Ký, ghi rõ họ tên)	 (Ký, ghi rõ họ tên)	 (Ký, ghi rõ họ tên)

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. “*Logistics and Supply Chain Management*” – Martin Christopher
2. Luật thương mại Việt Nam
3. Incoterms 2020 – ICC
4. Luật Hải quan Việt Nam
5. Giáo trình Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng
<https://nghienccuu.tapchikinhhtetaichinh.vn/dich-vu-logistics-cang-bien-da-nang-thuc-trang-thach-thuc-va-dinh-huong-chien-luoc-den-nam-2030-105193.html>
<https://nhandan.vn/da-nang-tung-buoc-khang-dinh-la-dau-tau-logistics-mien-trung-post926747.html>
<https://nhandan.vn/da-nang-tung-buoc-khang-dinh-la-dau-tau-logistics-mien-trung-post926747.html>
<https://baochinhphu.vn/to-chuc-dien-dan-logistics-viet-nam-2025-tai-da-nang-102251106104807144.htm>
<https://danangport.com/logistics-va-khu-thuong-mai-tu-do-da-nang-dong-luc-moi-cho-xuat-khau-mien-trung/>
<https://baodanang.vn/logistics chia khoa kinh te trong giai doan moi-3312078.html>
<https://nhandan.vn/da-nang-tung-buoc-khang-dinh-la-dau-tau-logistics-mien-trung-post926747.html>
<https://thuvienphapluat.vn/chinh-sach-phap-luat-moi/vn/ho-tro-phap-luat/chinh-sach-moi/57127/tong-cuc-hai-quan-huong-dan-quy-dinh-ve-chung-tu-chung-nhan-xuat-xu-hang-hoa>

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

