

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HOÁ
NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG
ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP
ĐÀ NẴNG**

SINH VIÊN THỰC HIỆN: NGUYỄN THỊ THANH SANG

MÃ SỐ SINH VIÊN: 2254050003

KHÓA HỌC: 2022 - 2026

Đà Nẵng, 30 tháng 05 năm 2026

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HOÁ
NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG
ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP
ĐÀ NẴNG**

Giảng viên hướng dẫn: ThS. Nguyễn Thị Thu Hà

Sinh viên thực hiện : Nguyễn Thị Thanh Sang

Mã số sinh viên : 2254050003

Khóa học : 2022 - 2026

Đà Nẵng, 30 tháng 05 năm 2026

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

KHOA KINH TẾ

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ

CHUỖI CUNG ỨNG

Đà Nẵng, ngày tháng năm 2026

GIAO NHIỆM VỤ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2025 - 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

- Họ và tên sinh viên : Nguyễn Thị Thanh Sang
- Chuyên ngành : LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG
- Trình độ đào tạo : Đại học
- Khóa học : 2022 - 2026

2. Tên đề tài Khóa luận tốt nghiệp

“HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP ĐÀ NẴNG”

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn: ThS. Nguyễn Thị Thu Hà

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp: 02/03/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành Khóa luận tốt nghiệp: 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, hoạt động xuất nhập khẩu đóng vai trò là đòn bẩy quan trọng thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế. Xét dưới góc độ kinh tế, thành phố Đà Nẵng đang đứng trước bước ngoặt lịch sử khi được định vị trở thành trung tâm logistics trọng điểm của cả vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và hành lang kinh tế Đông - Tây. Sự cộng hưởng từ việc nâng cấp năng lực khai thác của Cảng Tiên Sa và lộ trình đầu tư mang tính chiến lược vào siêu cảng nước sâu Liên Chiểu đã mở ra một lưu lượng hàng hóa giao thương quốc tế khổng lồ.

Đối với các doanh nghiệp logistics nói chung và Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng nói riêng, việc cung cấp dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) đóng vai trò là mạch máu logistics chủ đạo, phục vụ trực tiếp cho hoạt động cung ứng nguyên nhiên liệu đầu vào của các khu công nghiệp, khu kinh tế lớn như Chu Lai hay Dung Quất.. Tuy nhiên, trước áp lực cạnh tranh gay gắt từ các công ty logistics trong và ngoài nước, cùng với những biến động phức tạp của chuỗi cung ứng, yêu cầu đặt ra đối với doanh nghiệp không chỉ dừng lại ở việc giao nhận đơn thuần mà còn là sự tối ưu hóa thời gian, tiết kiệm chi phí và hạn chế tối đa rủi ro phát sinh. Một quy trình giao nhận thiếu đồng bộ hoặc xảy ra sai sót ở bất kỳ khâu nào (chứng từ, hải quan, điều phối xe...) đều có thể dẫn đến lưu kho, lưu bãi, làm tăng chi phí và giảm uy tín của công ty đối với khách hàng. Đặc biệt, việc duy trì quy trình thủ công truyền thống đang bộc lộ nhiều hạn chế trước xu hướng số hóa mạnh mẽ của ngành logistics. Nếu không kịp thời cải tiến và ứng dụng công nghệ, doanh nghiệp sẽ rất dễ bị tụt hậu trước các đối thủ cạnh tranh hiện đại.

Xuất phát từ đòi hỏi thực tiễn đó, việc nghiên cứu, đánh giá lại quy trình hiện tại để tìm ra những điểm nghẽn và đề xuất giải pháp cải tiến là công việc mang tính cấp bách nhằm giúp Saigonship Đà Nẵng chuyển mình mạnh mẽ, bắt kịp xu thế số hóa và củng cố vững chắc thị phần trong bối cảnh cạnh tranh khốc liệt hiện nay. Vì vậy, đề tài "***Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng***" được lựa chọn nghiên cứu nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của công ty trên thị trường.

2. Mục tiêu nghiên cứu

- Mục tiêu chung: Đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện và nâng cao hiệu quả quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng.

- Mục tiêu cụ thể:

- Hệ thống hóa những vấn đề lý luận cơ bản về giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển.
- Phân tích, đánh giá thực trạng quy trình giao nhận hàng nhập khẩu FCL bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng hiện nay; chỉ ra những kết quả đạt được, những hạn chế còn tồn tại và nguyên nhân của những hạn chế đó.
- Đề xuất các định hướng và giải pháp mang tính khả thi nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận này tại công ty trong thời gian tới.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu: Đối tượng nghiên cứu trọng tâm của đề tài là quy trình vận hành và thực trạng hoạt động kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng các năm 2023 - 2025 và giải pháp đề xuất có định hướng áp dụng cho những năm tiếp theo, tìm hiểu mối quan hệ của các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh và hiệu quả hoạt động logistics của công ty.

Phạm vi nghiên cứu: Thông tin số liệu được thu thập trong khoảng thời gian từ năm 2023 – 2025, nghiên cứu lĩnh vực kinh doanh dịch vụ logistics tại công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng.

4. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp thu thập dữ liệu: Các báo cáo, tài liệu về tình hình hoạt động kinh doanh của công ty.

Phương pháp phân tích thống kê, so sánh và tổng hợp dữ liệu: Từ các số liệu và thông tin thu thập được, tiến hành phân tích, lập bảng biểu, so sánh đối chiếu giữa lý thuyết

và thực tiễn để rút ra những nhận xét, đánh giá khách quan về điểm mạnh, điểm yếu của quy trình.

5. Kết cấu khoá luận

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo và phụ lục, nội dung chính của khóa luận gồm 3 chương:

Chương 1: Cơ sở lý luận về hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển.

Chương 2: Tổng quan về công ty và thực trạng về hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng.

Chương 3: Hoàn thiện nghiệp vụ giao nhận hàng hoá nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng.

LỜI CẢM ƠN

Khoảng thời gian 4 năm được học tập và rèn luyện tại ngôi trường Đại học Kiến Trúc Đà Nẵng trôi qua thật nhanh. Trong khoảng thời gian được ngồi trên ghế nhà trường em đã được học hỏi rất nhiều kinh nghiệm quý giá và những kiến thức vô cùng bổ ích để làm hành trang cho tương lai sau này khi ra trường. Để có được thành quả như ngày hôm nay em không thể quên ơn các thầy cô trong trường và đặc biệt các thầy cô đã tận tâm và nhiệt huyết ở khoa Kinh tế đã chỉ dạy cho em.

Em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến cô Nguyễn Thị Thu Hà, người đã vô cùng nhiệt tình hướng dẫn, chỉ bảo và góp ý cho em trong khoảng thời gian hoàn thành bài báo cáo tốt nghiệp này. Em xin chúc cô thật nhiều sức khỏe và luôn nhiệt huyết trên chặng đường trồng người.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn sâu sắc nhất với sự giúp đỡ của quý Công Ty Cổ Phần SAIGONSHIP Đà Nẵng đã tạo điều kiện cho em được thực tập tại Công Ty cùng với sự giúp đỡ nhiệt tình của các anh chị phòng ban Kinh doanh, đặc biệt là chị Nhữ Thị Thanh, người đã trực tiếp hướng dẫn và tạo điều kiện thuận lợi để em có thể hoàn thành tốt bài báo cáo này. Em xin chúc chị luôn mạnh khỏe và thành công hơn nữa trong công việc của mình.

Mặc dù đã rất cố gắng, nhưng do hạn chế về thời gian và kinh nghiệm. Bước đầu đi vào thực tế của em còn hạn chế và nhiều bỡ ngỡ. Do vậy, không tránh khỏi những thiếu sót là điều chắc chắn, em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp quý báu của các thầy cô để em ngày càng được hoàn thiện hơn.

Và cuối cùng, kính chúc Ban Giám Đốc công ty, các anh chị trong phòng ban Kinh doanh và toàn thể Quý Thầy Cô trường Đại Học Kiến Trúc Đà Nẵng lời chúc sức khỏe, ngày càng thành công với công việc và sự nghiệp giảng dạy của mình.

Em xin chân thành cảm ơn!

Sinh viên thực hiện

Nguyễn Thị Thanh Sang

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU

LỜI CẢM ƠN

DANH MỤC SƠ ĐỒ

DANH MỤC BẢNG

DANH MỤC HÌNH ẢNH

DANH MỤC VIẾT TẮT

CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA

NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.....1

1.1 Tổng quan về dịch vụ giao nhận hàng hoá nhập khẩu1

1.1.1 Khái quát về nhập khẩu hàng hoá1

1.1.2 Khái quát về dịch vụ giao nhận hàng hoá2

1.1.3 Khái niệm quyền và nghĩa vụ của người giao nhận.....6

1.1.4 Khái niệm container và hàng hoá nguyên container.....10

1.2 Cơ sở pháp lý của hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu bằng đường biển ...13

1.2.1 Cơ sở pháp lý13

1.2.2 Các chứng từ sử dụng trong giao nhận hàng hoá15

1.3 Nghiệp vụ giao nhận hàng hoá bằng đường biển.....17

1.3.1 Các phương thức giao nhận hàng hoá nhập khẩu bằng đường biển17

1.3.2 Nguyên tắc giao nhận hàng hoá nhập khẩu bằng đường biển19

1.4 Quy trình giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển.....20

1.4.1 Khái quát chung về giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển.....20

1.4.2 Sơ đồ21

1.4.3 Nội dung các bước trong quy trình.....21

1.5 Các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình xuất nhập khẩu.....28

1.5.1 Các nhân tố bên ngoài.....28

1.5.2 Các nhân tố bên trong29

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1.....32

CHƯƠNG 2. TỔNG QUAN VỀ CÔNG TY VÀ THỰC TRẠNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HOÁ NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP ĐÀ NẴNG	33
2.1 Tổng quan về Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng	33
2.1.1 Lịch sử phát triển của công ty	34
2.1.2 Mục tiêu, tầm nhìn, sứ mệnh.....	34
2.1.3 Các sản phẩm, dịch vụ kinh doanh chính của công ty	34
2.1.4 Cơ cấu tổ chức của công ty	36
2.1.5 Chức vụ các phòng ban trong Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng.....	36
2.2 Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của công ty.....	37
2.2.1 Lĩnh vực kinh doanh và thị trường.....	37
2.2.2 Khách hàng	39
2.2.3 Đối thủ cạnh tranh	41
2.3 Nguồn lực tài chính và kết quả hoạt động kinh doanh.....	42
2.3.1 Tình hình tài chính.....	42
2.3.2 Kết quả hoạt động kinh doanh của công ty.....	45
2.3.3 Các nguồn lực khác.....	46
2.4 Ma trận SWOT	49
2.5 Thực trạng về quy trình giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty cổ phần Saigonship Đà Nẵng.....	50
2.5.1 Chuỗi cung ứng dịch vụ nhập khẩu hàng hoá nguyên container bằng đường biển.....	50
2.5.2 Đặc điểm về hàng hóa nhập khẩu tại công ty	54
2.5.3 Nhân sự thực thi quy trình và vị trí công việc trong phòng ban kinh doanh.....	55
2.5.4 Thực trạng về quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng.....	56
2.5.5 Đánh giá chung về nghiệp vụ giao nhận tại công ty	70
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2.....	76
CHƯƠNG 3. HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HOÁ NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP ĐÀ NẴNG	77
3.1 Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh của công ty.....	77

3.2 Mục tiêu phát triển của công ty trong tương lai	79
3.3 Cơ sở đưa ra giải pháp	80
3.3.1 Cơ sở thực tiễn từ nguồn lực nội tại của doanh nghiệp	80
3.3.2 Cơ sở từ những hạn chế tồn tại trong thực tế vận hành.....	80
3.4 Một số giải pháp hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng hoá nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng.....	81
3.4.1 Ứng dụng hệ thống phần mềm quản lý nội bộ tập trung (Mini-ERP chuyên dụng cho Logistics)	81
3.4.2 Chuẩn hóa quy trình kiểm soát chứng từ và áp mã HS bằng hệ thống "Danh mục kiểm tra" (Checklist) và "Thư viện HS Code" nội bộ	82
3.4.3 Nâng cao năng lực giám sát hiện trường, kỹ năng xử lý sự cố kỹ thuật và kiểm tra biên bản tại cảng.....	83
3.4.4 Xây dựng kế hoạch đào tạo nghiệp vụ định kỳ và cập nhật chính sách pháp luật cho đội ngũ nhân sự.....	84
3.5. Kiến nghị nhằm hỗ trợ hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng.....	85
3.5.1 Kiến nghị đối với Chi cục Hải quan cửa khẩu Cảng Đà Nẵng	85
3.5.2 Kiến nghị đối với Ban quản lý Cảng Đà Nẵng (Cảng Tiên Sa).....	86
3.5.3 Kiến nghị đối với Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics Việt Nam (VLA) và các cơ quan ban ngành Thành phố Đà Nẵng.....	86
KẾT LUẬN CHƯƠNG 3.....	88
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	90

DANH MỤC BẢNG

BẢNG 2.1 THÔNG TIN CHUNG VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP ĐÀ NẴNG	33
BẢNG 2.2 DANH MỤC KHÁCH HÀNG CỦA CÔNG TY	40
BẢNG 2.3 PHÂN TÍCH ĐIỂM MẠNH VÀ ĐIỂM YẾU CỦA CÁC ĐỐI THỦ CẠNH TRANH	41
BẢNG 2.4 TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH CỦA CÔNG TY SSC GIAI ĐOẠN 2023-2025	42
BẢNG 2.5 KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÔNG TY SSC GIAI ĐOẠN 2023 - 2025	45
BẢNG 2.6 TÌNH HÌNH SỬ DỤNG CƠ SỞ VẬT CHẤT, THIẾT BỊ CÔNG NGHỆ.	47
BẢNG 2.7 BẢNG KẾT CẤU LAO ĐỘNG THEO TRÌNH ĐỘ GIAI ĐOẠN 2023 - 2025.....	48

DANH MỤC SƠ ĐỒ

SƠ ĐỒ 1.1 QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HOÁ NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	21
SƠ ĐỒ 2.1 CƠ CẤU TỔ CHỨC CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP ĐÀ NẴNG	36
2.4 MA TRẬN SWOT	49
SƠ ĐỒ 2.2 MA TRẬN SWOT	49
SƠ ĐỒ 2.3 SƠ ĐỒ CHUỖI CUNG ỨNG DỊCH VỤ NHẬP KHẨU HÀNG HOÁ NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	50
SƠ ĐỒ 2.4 QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP ĐÀ NẴNG.....	56

DANH MỤC HÌNH ẢNH

HÌNH 2.2 THÔNG BÁO HÀNG ĐẾN (A/N) VÀ LỆNH GIAO HÀNG (D/O).....	65
HÌNH 2.3 KHAI BÁO MỤC THÔNG TIN CHUNG	66
HÌNH 2.4 KHAI BÁO MỤC THÔNG TIN CHUNG 2.....	67
HÌNH 2.7 MINH CHỨNG LỖI SAI	74

DANH MỤC VIẾT TẮT

STT	Từ viết tắt	Nghĩa đầy đủ (Tiếng Anh)	Nghĩa Tiếng Việt
1	3PL	Third-Party Logistics	Dịch vụ logistics bên thứ 3
2	A/N	Arrival Notice	Thông báo hàng đến
3	B/L	Bill Of Lading	Vận đơn đường biển
4	C/I	Commercial Invoice	Hóa đơn thương mại
5	C/O	Certificate Of Origin	Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa
6	CATOS	Computer Automated Terminal Operation System	Hệ thống quản lý điều hành cảng bến tự động
7	CY	Container Yard	Bãi Container
8	D/O	Delivery Order	Lệnh giao hàng
9	DET	Detention	Phí lưu container tại kho riêng
10	DEM	Demurrage	Phí lưu container tại cảng
11	DWT	Deadweight Tonnage	Trọng tải toàn phần của tàu
12	ECUS	Electronic Customs	Phần mềm khai báo hải quan
13	EIR	Equipment Interchange Receipt	Phiếu giao nhận container
14	EPort	Electronic Port	Hệ thống cảng điện tử
15	FCL	Full Container Load	Hàng nguyên container
16	LCL	Less than Container Load	Hàng lẻ
17	FDI	Foreign Direct Investment	Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài

18	FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations	Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế
19	HS Code	Harmonized System Code	Mã hải quan phân loại hàng hóa quốc tế
20	IDA	Import Declaration Action	Khai trước thông tin tờ khai nhập khẩu
21	IICL	Institute of International Container Lessors	Viện các nhà cho thuê Container Quốc tế
22	ISO	International Organization for Standardization	Tổ chức Tiêu chuẩn hóa Quốc tế
23	Incoterms	International Commercial Terms	Điều kiện thương mại quốc tế
24	MNCs	Multinational Corporations	Các tập đoàn đa quốc gia
25	NVOCC	Non-Vessel Operating Common Carrier	Người vận chuyển không tàu
26	P/L	Packing - List	Phiếu đóng gói hàng hóa
27	SSC	Saigonship Danang Joint Stock Company	Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng
28	TEU	Twenty-foot Equivalent Unit	Đơn vị đo lường tương đương 1 container 20 feet
29	THC	Terminal Handling Charge	Phí xếp dỡ tại cảng
30	WTO	World Trade Organization	Tổ chức Thương mại Thế giới

CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.

1.1 Tổng quan về dịch vụ giao nhận hàng hoá nhập khẩu

1.1.1 Khái quát về nhập khẩu hàng hoá

1.1.1.1 Khái niệm nhập khẩu

Theo Luật Thương mại Việt Nam (2005), tại Điều 28 quy định: “Nhập khẩu hàng hoá là việc hàng hoá được đưa vào lãnh thổ Việt Nam từ nước ngoài hoặc từ khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật”.

Theo GS.TS Võ Thanh Thu (2016) trong Giáo trình Kỹ thuật nghiệp vụ ngoại thương, Nhà xuất bản Kinh tế TP.Hồ Chí Minh: “Nhập khẩu là hoạt động kinh doanh buôn bán trên phạm vi quốc tế, là quá trình trao đổi hàng hoá giữa các quốc gia dựa trên nguyên tắc trao đổi ngang giá lấy tiền tệ là môi giới. Nó không phải là hành vi buôn bán riêng lẻ mà là một hệ thống các quan hệ buôn bán trong một nền kinh tế có cả tổ chức bên trong và bên ngoài”.

Nhập khẩu của doanh nghiệp là hoạt động mua hàng hoá và dịch vụ từ nước ngoài phục vụ cho nhu cầu trong nước hoặc tái xuất nhằm phục vụ mục đích thu lợi nhuận. Hay nhập khẩu là việc mua hàng hoá từ các tổ chức kinh tế, các công ty nước ngoài và tiến hành tiêu thụ hàng hoá nhập khẩu tại thị trường nội địa hoặc tái xuất khẩu với mục đích thu lợi nhuận và nối liền sản xuất với tiêu dùng.

1.1.1.2 Vai trò nhập khẩu

Vai trò quan trọng hàng đầu là đáp ứng nhu cầu tiêu dùng của người dân, tránh tình trạng khan hiếm bất ổn. Khi mà tự quốc gia đó không thể sản xuất hoặc sản xuất không đủ để cung cấp, cần nhập khẩu từ những nguồn bên ngoài nhằm đảm bảo cân đối kinh tế, phát triển ổn định bền vững.

Hàng hoá nhập khẩu kết hợp hàng hoá có sẵn trong nước giúp thị trường tiêu dùng trở nên đa dạng hoá và nhộn nhịp hơn bao giờ hết. Giờ đây người dân có rất nhiều sự lựa

chọn từ chủng loại hàng hoá, nguồn gốc xuất xứ, giá cả lẫn chất lượng. Khả năng tiêu dùng và mức sống của người dân vì thế cũng được nâng tầm.

Khi có nhiều thương hiệu đến từ nhiều quốc gia, tình trạng độc quyền sẽ bị xoá bỏ, đảm bảo quyền lợi cho người dân. Thời kỳ kinh tế tự cung tự cấp lạc hậu cũng dần khép lại. Thay vào đó là một thị trường năng động, tiến tới hợp tác rộng rãi giữa các quốc gia, là cơ hội để phát huy lợi thế so sánh công bằng.

Nhập khẩu tạo ra áp lực cạnh tranh tích cực, thúc đẩy các doanh nghiệp trong nước không ngừng vươn lên. Sự thâm nhập của hàng ngoại nhập không chỉ mang lại nhiều lựa chọn cho người dân mà còn là bài toán buộc doanh nghiệp trong nước phải nâng tầm chất lượng sản phẩm và dịch vụ để tồn tại trong bối cảnh toàn cầu hóa.

Quá trình chuyển giao công nghệ nhờ nhập khẩu sẽ giúp kinh tế quốc gia không ngừng cải thiện. Sự học hỏi lẫn nhau tạo nên mức cân bằng về trình độ sản xuất giữa các quốc gia, đồng thời giúp các đất nước “đến sau” kế thừa nhanh chóng, không phải mất quá nhiều chi phí và thời gian.

Với hình thức xuất nhập khẩu đối lưu, thì nhập khẩu cũng trở thành xuất khẩu. Nhập khẩu sẽ góp phần thúc đẩy xuất khẩu, nâng cao giá trị, chất lượng sản phẩm cũng như uy tín của quốc gia.

1.1.2 Khái quát về dịch vụ giao nhận hàng hoá

1.1.2.1 Khái niệm về dịch vụ giao nhận hàng hoá

Theo Điều 233, Luật Thương mại Việt Nam (2005): “Dịch vụ giao nhận là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự uỷ thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc người giao nhận khác”.

Theo “Quy tắc mẫu của Hiệp hội giao nhận quốc tế - FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) về dịch vụ giao nhận”: Dịch vụ giao nhận là bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu hàng, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hoá cũng như các dịch vụ tư vấn có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập

chứng từ liên quan đến hàng hoá.

Giao nhận vận tải (Freight Forwarding) là dịch vụ vận chuyển hàng hoá từ nơi gửi đến nơi nhận hàng, trong đó người giao nhận đóng vai trò trung gian ký hợp đồng vận chuyển với chủ hàng, đồng thời cũng ký hợp đồng đối ứng với người vận tải để thực hiện dịch vụ.

1.1.2.2 Đặc điểm của dịch vụ giao nhận hàng hoá

Giao nhận hàng hóa bằng đường biển là một trong những hình thức dịch vụ logistics quan trọng nhất trong hoạt động thương mại quốc tế, đặc biệt đối với các quốc gia có lợi thế về cảng biển như Việt Nam. Dịch vụ này có những đặc điểm kinh tế - kỹ thuật nổi bật như sau:

Khả năng vận chuyển khối lượng lớn và đa dạng loại hàng hóa là điểm mạnh quan trọng nhất. Nhờ tàu biển có tải trọng từ hàng nghìn đến hàng trăm nghìn tấn DWT, dịch vụ có thể xử lý hầu hết các loại hàng khô, hàng container (FCL/LCL), hàng lỏng, hàng rời, máy móc thiết bị và hàng siêu trường siêu trọng.

Chi phí vận chuyển tương đối thấp là lợi thế nổi bật. Với khả năng chở số lượng lớn trên cự ly xa, chi phí tính trên đơn vị hàng hóa thường thấp hơn nhiều so với vận tải hàng không và đường bộ, phù hợp với hàng hóa giá trị thấp, khối lượng lớn như nguyên liệu sản xuất, nông sản và hàng tiêu dùng.

Thời gian vận chuyển dài và tốc độ chậm là đặc điểm rõ nét. Tốc độ tàu biển trung bình chỉ đạt 20 -25 hải lý/giờ, thời gian di chuyển trên tuyến xa có thể kéo dài từ vài tuần đến vài tháng. Do đó, dịch vụ phù hợp với hàng hóa không đòi hỏi giao gấp.

Dịch vụ có tính phụ thuộc cao vào điều kiện tự nhiên và cơ sở hạ tầng cảng biển. Thời tiết xấu (bão, sóng lớn) và tình trạng quá tải cảng dễ ảnh hưởng đến lịch trình vận chuyển.

Tính an toàn tương đối cao nhưng vẫn tồn tại nhiều rủi ro. Vận tải đường biển có mức độ an toàn cao nhờ tuyến đường rộng và ít va chạm. Tuy nhiên, hàng hóa vẫn có nguy cơ bị hư hỏng do ẩm mốc, va đập trong quá trình bốc dỡ hoặc chịu ảnh hưởng từ các sự cố bất khả kháng như tai nạn hàng hải, thời tiết cực đoan. Vì vậy, bảo hiểm hàng hóa là một phần không thể thiếu trong dịch vụ.

1.1.2.3 Vai trò của dịch vụ giao nhận hàng hoá

Dịch vụ giao nhận hàng hóa đóng vai trò là cầu nối giúp tối ưu hóa quá trình lưu thông hàng hóa, đảm bảo tính an toàn và tiết kiệm chi phí. Thông qua việc thay mặt chủ hàng xử lý các thủ tục phức tạp, Forwarder giúp người gửi và người nhận giảm bớt sự can thiệp trực tiếp vào quy trình vận hành, từ đó tập trung tối đa vào hoạt động kinh doanh cốt lõi.

Giúp cho người chuyên chở đẩy nhanh tốc độ quay vòng của phương tiện vận tải vận dụng tối đa hiệu quả sử dụng cũng như các phương tiện hỗ trợ khác.

Giúp giảm giá thành hàng hoá xuất khẩu do giúp các nhà sản xuất giảm bớt các chi phí bỏ ra như: Chi phí đi lại, chi phí đào tạo nhân viên, chi phí cơ hội,...

Góp phần mở rộng thị trường trong buôn bán quốc tế. Các nhà sản xuất muốn chiếm lĩnh và mở rộng thị trường cho sản phẩm của mình phải cần sự hỗ trợ của dịch vụ logistics. Dịch vụ giao nhận có vai trò như cầu nối trong vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường đến các thị trường mới đúng yêu cầu về thời gian và địa điểm đặt ra.

1.1.2.4 Phân loại dịch vụ giao nhận hàng hoá

Dịch vụ giao nhận hàng hóa có thể được phân loại theo nhiều tiêu chí khác nhau như: phạm vi hoạt động, phương thức vận tải, vai trò pháp lý của người giao nhận và hình thức phục vụ.

❖ Căn cứ vào phạm vi hoạt động

Dịch vụ giao nhận hàng hóa có thể được phân chia thành hai nhóm chính dựa trên phạm vi hoạt động là giao nhận nội địa và giao nhận quốc tế.

- Giao nhận nội địa (Domestic Forwarding): Là việc người giao nhận thực hiện các khâu tổ chức chuyên chở, lưu kho, phân phối hàng hoá giữa các tỉnh, thành phố hoặc các khu vực trong phạm vi biên giới của một quốc gia.

- Giao nhận quốc tế (International Forwarding): Là hoạt động tổ chức vận chuyển hàng hoá từ quốc gia này sang quốc gia khác. Hình thức này phức tạp hơn do phải tuân thủ các công ước quốc tế, luật pháp của nước sở tại và nước đối tác, đồng thời liên quan đến các thủ tục hải quan xuất nhập khẩu, kiểm tra chuyên ngành và thanh toán quốc tế.

❖ Căn cứ vào phương thức vận tải

Dựa trên phương thức vận tải được sử dụng, dịch vụ giao nhận hàng hóa được phân loại thành nhiều hình thức như: giao nhận đường biển, giao nhận đường hàng không, giao nhận đường sắt và đường bộ, giao nhận đa phương thức, trong đó giao nhận đường biển là trọng tâm nghiên cứu của đề tài.

- Giao nhận đường biển (Sea Freight Forwarding): Đây là hình thức phổ biến nhất trong thương mại quốc tế, đặc biệt phù hợp với các lô hàng có khối lượng lớn, cồng kềnh (hàng nguyên container – FCL hoặc hàng lẻ - LCL). (Đây cũng chính là phạm vi nghiên cứu trọng tâm của đề tài).

- Giao nhận đường hàng không (Air Freight Forwarding): Phù hợp với hàng hoá có giá trị cao, yêu cầu thời gian giao hàng nhanh, hàng dễ hư hỏng (hàng tươi sống, linh kiện điện tử, vắc-xin,..)

- Giao nhận đường sắt và đường bộ: Thường áp dụng cho giao nhận nội địa hoặc giao thương qua biên giới các nước liền kề.

- Vận tải đa phương thức (Multimodal Transport): Là việc kết hợp từ hai phương thức vận tải trở lên (ví dụ: Tàu biển - Xe tải, Máy bay - Xe tải) nhằm tối ưu hóa chi phí và chặng đường giao hàng từ cửa đến cửa (Door-to-Door).

❖ Căn cứ vào vai trò của người giao nhận (Tính chất pháp lý)

Theo tính chất pháp lý và vai trò của người giao nhận, dịch vụ giao nhận hàng hóa được phân thành hai loại chính: người giao nhận đóng vai trò là đại lý (Agent) và người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở (Principal/Carrier).

- Người giao nhận đóng vai trò là đại lý (Agent): Người giao nhận chỉ thực hiện với tư cách là người đại diện, nhận ủy thác từ chủ hàng để thực hiện các công việc như: book cước, làm thủ tục hải quan, lập chứng từ. Họ không trực tiếp phát hành vận đơn của riêng mình mà dùng vận đơn của người chuyên chở thực tế (hãng tàu/hãng hàng không). Trách nhiệm của họ chỉ giới hạn trong việc thực hiện cẩn thận những công việc được ủy thác.

- Người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở (Principal/Carrier): Người giao nhận đóng vai trò như một nhà cung cấp dịch vụ vận tải thực thụ (thường gọi là NVOCC trong vận tải biển). Họ tự phát hành vận tải đơn của mình (House Bill of Lading), thu cước phí trực tiếp từ chủ hàng và chịu trách nhiệm về sự an toàn của lô hàng từ điểm nhận đến

điểm giao, cho dù họ có thuê lại các phương tiện vận tải khác để thực hiện.

❖ **Căn cứ vào hình thức phục vụ (Tính chất dịch vụ cung cấp)**

Dựa trên hình thức và mức độ dịch vụ cung cấp, dịch vụ giao nhận hàng hóa chia thành hai nhóm: giao nhận thuần túy và giao nhận tổng hợp (logistics trọn gói).

- Giao nhận thuần túy: Chỉ thực hiện một hoặc một vài khâu đơn lẻ trong chuỗi cung ứng theo yêu cầu của khách hàng (ví dụ: chỉ nhận làm thủ tục thông quan, hoặc chỉ book cước tàu).
- Giao nhận tổng hợp (Logistics trọn gói): Người giao nhận cung cấp dịch vụ toàn diện từ A đến Z (Door-to-Door), bao gồm: đóng gói, lưu kho, vận tải nội địa, thông quan hải quan, vận tải quốc tế và giao hàng tận tay người nhận. Hình thức này thể hiện năng lực toàn diện của các doanh nghiệp 3PL (Third-party Logistics) hiện nay.

1.1.3 Khái niệm quyền và nghĩa vụ của người giao nhận

1.1.3.1 Người giao nhận

Theo *Chương VIII, Giáo trình Vận tải và Giao nhận trong Ngoại thương, Nhà xuất bản giao thông vận tải hà nội (2003)*: “Người kinh doanh dịch vụ giao nhận gọi là Người giao nhận (Forwarder/ Freight Forwarder/ Forwarding Agent). Người giao nhận có thể là chủ hàng, chủ tàu, công ty xếp dỡ, hay kho hàng, người giao nhận chuyên nghiệp hay bất cứ người nào khác có đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa. Theo Luật Thương mại Việt Nam thì người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa là thương nhân có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa”.

Người ta thường hiểu người kinh doanh dịch vụ giao nhận hay các doanh nghiệp giao nhận là người giao nhận. Theo FIATA, người giao nhận là người lo toan để hàng hóa được chuyên chở theo hợp đồng ủy thác và hành động vì lợi ích của người ủy thác.

Người giao nhận cũng đảm nhận thực hiện một số công việc do các nhà xuất, nhập khẩu (XNK) ủy thác như: xếp dỡ, lưu kho hàng hóa, bảo quản, làm thủ tục hải quan, kiểm hoá, lo liệu vận tải nội địa, thủ tục thanh toán tiền hàng...

1.1.3.2 Phạm vi hoạt động và các dịch vụ của người giao nhận

❖ **Phạm vi hoạt động**

Dựa trên sự phát triển của thương mại quốc tế, vai trò của người giao nhận không

chỉ dừng lại ở việc làm đại lý mà còn là người trực tiếp tổ chức vận tải. Phạm vi hoạt động cụ thể bao gồm:

- *Đại diện cho người gửi hàng (Người xuất khẩu)*

Tư vấn và lựa chọn tuyến đường vận tải, phương thức vận tải cùng người vận chuyển phù hợp; đàm phán và chốt cước phí vận tải.

Nhận hàng từ người gửi hàng và cung cấp các chứng từ vận tải cần thiết.

Nghiên cứu kỹ lưỡng các điều kiện của thư tín dụng (L/C), hệ thống pháp luật và quy định pháp lý của các quốc gia liên quan (nước xuất khẩu, nước nhập khẩu và các nước chuyển tải), đồng thời chuẩn bị đầy đủ bộ chứng từ xuất khẩu theo quy định.

Thực hiện các nghiệp vụ kỹ thuật tại kho hoặc bãi container bao gồm: giám sát đóng hàng, kiểm tra tình trạng container, niêm phong kẹp chì (seal) để đảm bảo tính nguyên vẹn của hàng hóa và điều phối container từ bãi rỗng (Depot) về kho chủ hàng hoặc cảng xuất.

Vận chuyển hàng hóa đến cảng hoặc điểm xuất phát, thực hiện thủ tục hải quan xuất khẩu, giao hàng cho người vận chuyển và thanh toán các khoản phí, lệ phí, cước phí liên quan.

Nhận vận đơn (Bill of Lading) hoặc các chứng từ vận tải tương đương từ người vận chuyển và bàn giao cho người xuất khẩu.

Theo dõi toàn bộ quá trình vận chuyển, phối hợp chặt chẽ với các đại lý nước ngoài để đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn và đúng tiến độ.

Ghi nhận các tổn thất, mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa (nếu có), hỗ trợ người gửi hàng thực hiện khiếu nại và đòi bồi thường từ các bên liên quan.

- *Đại diện người nhận hàng (Người nhập khẩu)*

Giám sát quá trình vận chuyển hàng hóa thay mặt người nhận hàng trong trường hợp người nhận hàng được quyền kiểm soát vận tải.

Nhận hàng từ người vận chuyển, thanh toán cước phí (nếu thuộc trách nhiệm của người nhập khẩu), tổ chức kho bãi chuyển tải (nếu cần thiết).

Thực hiện thủ tục hải quan nhập khẩu và giao hàng cho người nhận hàng.

Hỗ trợ người nhận hàng khiếu nại với người vận chuyển hoặc các bên thứ ba khi hàng hóa bị hư hỏng, tổn thất hoặc mất mát. Hỗ trợ đưa hàng vào kho bảo quản và tổ chức

phân phối, tiêu thụ hàng hóa nội địa (nếu người nhận hàng có nhu cầu).

❖ **Các dịch vụ giá trị gia tăng khác**

Ngoài các hoạt động chính nêu trên, người giao nhận còn cung cấp nhiều dịch vụ giá trị gia tăng và dịch vụ phụ trợ khác, bao gồm:

- Gom hàng (consolidation) cho nhiều lô hàng nhỏ thành một lô hàng lớn để tối ưu chi phí vận tải.
- Tư vấn về thị trường xuất nhập khẩu, tình hình cạnh tranh và các giải pháp logistics tối ưu.
- Tư vấn quản lý chuỗi cung ứng (Supply Chain Management).
- Tư vấn lựa chọn các điều kiện giao hàng Incoterms phù hợp với từng loại hàng hóa và phương thức vận tải.
- Cung cấp thông tin, kênh thông tin cập nhật về chính sách thương mại quốc tế, quy định pháp lý và xu hướng thị trường dành cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, đặc biệt là các doanh nghiệp mới tham gia vào lĩnh vực này

1.1.3.3 Quyền hạn và nghĩa vụ trách nhiệm của người giao nhận

❖ **Quyền hạn và nghĩa vụ**

Điều 167 Luật thương mại quy định, người giao nhận có những quyền và nghĩa vụ sau đây:

- Người giao nhận được hưởng tiền công và các khoản thu nhập hợp lý khác.
- Thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình theo hợp đồng.
- Trong quá trình thực hiện hợp đồng, nếu có lý do chính đáng vì lợi ích của khách hàng thì có thể thực hiện khác với chỉ dẫn của khách hàng, nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng.
- Sau khi ký kết hợp đồng, nếu thấy không thể thực hiện được chỉ dẫn của khách hàng thì phải thông báo ngay cho khách hàng để xin chỉ dẫn thêm.
- Phải thực hiện nghĩa vụ của mình trong thời gian hợp lý nếu trong hợp đồng không thỏa thuận về thời gian thực hiện nghĩa vụ với khách hàng.

Tại Điều 237 của Luật Thương mại Việt Nam năm 2005, người giao nhận sẽ không phải chịu trách nhiệm về những tổn thất, hư hỏng hàng hóa phát sinh trong các trường hợp sau:

- Trường hợp miễn trách nhiệm đối với hành vi vi phạm hợp đồng quy định tại Điều 294 của Luật Thương mại Việt Nam năm 2005.
- Các tổn thất do lỗi phát sinh từ phía khách hàng hoặc người được khách hàng ủy quyền.
- Tổn thất phát sinh khi người giao nhận đã làm đúng theo chỉ dẫn của khách hàng hoặc người được khách hàng ủy quyền
- Tổn thất do khuyết tật của hàng hóa, khách hàng đóng gói và ký mã hiệu không phù hợp.
- Người giao nhận không nhận được thông báo về khiếu nại trong thời hạn 14 ngày, kể từ ngày người giao nhận đã giao hàng cho người nhận hàng.

❖ **Trách nhiệm của người giao nhận**

- Khi người giao nhận là đại lý:

Tùy theo khả năng của người giao nhận, người giao nhận phải thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của mình theo hợp đồng đã ký kết và phải chịu trách nhiệm về:

Giao nhận không đúng chỉ dẫn, thiếu sót trong việc mua bảo hiểm cho hàng hóa mặc dù đã có hướng dẫn, thiếu sót trong khi làm thủ tục hải quan, chở hàng đến sai nơi quy định (wrong destination), giao hàng cho người không phải là người nhận, giao hàng mà không thu tiền từ người nhận hàng, tái xuất không theo đúng những thủ tục cần thiết về việc không hoàn lại thuế.

Những thiệt hại về tài sản và người của người thứ ba mà anh ta gây nên. Tuy nhiên, người giao nhận không chịu trách nhiệm về hành vi hoặc lỗi lầm của người thứ ba như người chuyên chở hoặc người giao nhận khác nếu anh ta chứng minh được là đã lựa chọn cẩn thận. Khi làm đại lý người giao nhận phải tuân thủ “Điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn” (Standard Trading Conditions) của mình.

- Khi đóng vai trò là người chuyên chở:

Khi là một người chuyên chở, người giao nhận đóng vai trò là một nhà thầu độc lập, nhân danh mình chịu trách nhiệm cung cấp các dịch vụ mà khách hàng yêu cầu. Họ phải chịu trách nhiệm về những hành vi và lỗi lầm của người chuyên chở, của người giao nhận khác... mà họ thuê để thực hiện hợp đồng vận tải như thể là hành vi và thiếu sót của mình.

Quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm của người chuyên chở như thế nào là do luật lệ của các phương thức vận tải quy định. Người chuyên chở thu ở khách hàng khoản tiền theo giá cả của dịch vụ mà họ cung cấp chứ không phải là tiền hoa hồng.

Người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở không phải trong trường hợp tự vận chuyển hàng hóa bằng các phương tiện vận tải của chính mình mà còn trong trường hợp bằng việc phát hành chứng từ vận tải của mình hay cách khác, cam kết đảm nhận trách nhiệm của người chuyên chở.

Khi người giao nhận cung cấp các dịch vụ liên quan đến vận tải như đóng gói, lưu kho, bốc xếp hay phân phối... thì người giao nhận sẽ chịu trách nhiệm như người chuyên chở nếu người giao nhận thực hiện các dịch vụ trên bằng phương tiện của mình hoặc người giao nhận đã cam kết một cách rõ ràng hay ngụ ý là họ chịu trách nhiệm như một người chuyên chở. Khi đóng vai trò là người chuyên chở thì các điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn thường không áp dụng mà áp dụng các Công ước quốc tế hoặc các Quy ước do Phòng Thương mại Quốc tế ban hành.

Tuy nhiên, người giao nhận không chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hóa phát sinh từ những trường hợp sau đây:

- Do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng ủy thác.
- Khách hàng đóng gói và ghi ký mã hiệu không phù hợp.
- Do bản chất của hàng hóa.
- Do chiến tranh hoặc đình công.
- Do các trường hợp bất khả kháng.

Ngoài ra, người giao nhận không chịu trách nhiệm về mất khoản lợi đáng lẽ khách hàng được hưởng về sự chậm trễ hoặc giao nhận sai địa chỉ mà không phải do lỗi của mình.

1.1.4 Khái niệm container và hàng hoá nguyên container

1.1.4.1 Khái niệm về Container

Tháng 6 năm 1964, Ủy ban kỹ thuật tổ chức ISO (International Standardizing Organization) đã đưa ra định nghĩa tổng quát về container. Cho đến nay, các nước trên thế giới đều áp dụng định nghĩa này của ISO - Container là một dụng cụ vận tải có đặc điểm:

- Có hình dáng cố định, bền chắc, để được sử dụng nhiều lần.

- Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc chuyên chở bằng một hoặc nhiều phương tiện vận tải, hàng hóa không phải xếp dỡ ở cảng dọc đường.
- Có thiết bị riêng để thuận tiện cho việc xếp dỡ và thay đổi từ công cụ vận tải này sang công cụ vận tải khác.
- Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc xếp hàng vào và dỡ hàng ra.
- Có dung tích không ít hơn 1m^3

1.1.4.2 Lợi ích của vận chuyển Container bằng đường biển

Đối với chủ hàng: bảo vệ hàng hóa, giảm tình trạng mất cắp, hư hỏng, ẩm ướt, nhiễm bẩn; giảm chi phí bao bì; giảm thời gian kiểm đếm hàng; hàng hóa được đưa từ cửa đến cửa (door to door), thúc đẩy hoạt động thương mại phát triển; đơn giản hóa thủ tục trung gian trong quá trình vận chuyển nội địa, chi phí điều hành lúc lưu thông; Giảm chi phí vận chuyển và phí bảo hiểm.

Đối với hãng tàu: tiết kiệm được thời gian để tăng số chuyến đi trong năm (chi phí xếp dỡ giảm 30%); tận dụng tối đa dung tích của tàu, ít bị khiếu nại hơn.

Đối với người chuyên chở: giảm thời gian xếp dỡ, tăng vòng quay khai thác tàu, tận dụng tối đa trọng tải và dung tích tàu, giảm khiếu nại của chủ hàng về tổn thất của hàng hoá, giảm giá thành vận tải, tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển tải và vận chuyển đa phương thức

Đối với người giao nhận: tập trung được hàng hóa và giao nhận thuận lợi hơn, khi vận tải đa phương thức cũng thuận tiện hơn, ngoài ra cũng giảm thiểu được các khiếu nại từ chủ hàng.

1.1.4.3 Phân loại container

Thực tế container được phân thành nhiều loại dựa trên các tiêu chuẩn khác nhau, cụ thể:

1.1.4.3.1 Phân loại theo kích cỡ container

Căn cứ vào kích thước chia container thành 2 loại tiêu chuẩn là container 20' và container 40' (loại thường và loại cao).

1.1.4.3.2 Phân loại theo vật liệu làm container

Chia container làm các loại theo vật liệu được sử dụng làm container: container thép,

container nhôm, container gỗ, container nhựa tổng hợp...Hiện nay container được sử dụng phổ biến là container làm bằng thép, thép là vật liệu bền chắc, chống va đập, chống gỉ...Container thép sử dụng được nhiều lần, an toàn cho hàng hóa đóng bên trong.

1.1.4.3.3 Phân loại theo mục đích sử dụng của container

Theo tiêu chuẩn ISO 6346 (1995), container theo mục đích sử dụng được chia làm 7 loại chính bao gồm:

❖ Container bách hóa (General purpose container)

Container bách hóa thường được sử dụng để chở hàng khô, nên còn được gọi là container chở hàng khô (Dry container) có 2 kích thước tiêu chuẩn là loại 20 feet loại thường (20'DC) và 40 feet gồm loại thường (40'DC) và loại cao cao (40'HC).

Container bách hóa là loại container được sử dụng phổ biến nhất hiện nay trong vận tải biển.

❖ Container hàng rời (Bulk container)

Là loại container cho phép xếp hàng rời khô (xi măng, ngũ cốc, quặng...) bằng cách rót hàng từ trên xuống qua miệng xếp hàng (loading hatch), và dỡ hàng dưới đáy hoặc bên cạnh (discharge hatch).

Loại container hàng rời bình thường có hình dáng bên ngoài gần giống với container bách hóa, trừ miệng xếp hàng và cửa dỡ hàng.

❖ Container chuyên dụng (Named cargo container)

Là loại thiết kế đặc thù chuyên để chở một loại hàng như ô tô, súc vật sống...

Container chở ô tô: cấu trúc gồm một bộ khung liên kết với mặt sàn, không có vách và mái che bọc chuyên để chở ô tô, bên trong có thể xếp nhiều tầng tùy chiều cao của xe, tuy nhiên hiện nay vẫn chủ yếu sử dụng container bách hóa để chở ô tô.

Container chở súc vật sống: được thiết kế đặc biệt để chở gia súc, động vật sống. Container có cấu tạo hai bên vách dọc thân có cửa lưới nhỏ để thông hơi. Phần dưới có vách dọc có lỗ thoát chất bẩn để thuận lợi khi làm vệ sinh.

❖ Container bảo ôn (Thermal container)

Được thiết kế để vận chuyển các loại hàng cần được bảo quản ở một nhiệt độ nhất định trong suốt hành trình như: thực phẩm, thủy hải sản đông lạnh, thực tế thường gặp các

container lạnh (Reefer container). Vách và mái của loại container này được phủ một lớp cách nhiệt, sàn làm bằng nhôm có cấu trúc dạng chữ T cho phép không khí lưu thông dọc theo sàn đến những khoảng trống không có hàng trên sàn. Container được gắn máy làm lạnh, điều chỉnh nhiệt độ.

❖ **Container hở mái (Open – top container)**

Container hở mái được thiết kế một cách thuận tiện cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra qua mái container. Sau khi đóng hàng, mái sẽ được phủ kín bằng vải dầu, vải chuyên dụng. Loại container này dùng để chuyên chở máy móc, thiết bị, dây chuyền sản xuất...

❖ **Container mặt phẳng (Platform container)**

Được thiết kế không vách, không mái, chỉ có sàn là mặt bằng vững chắc, chuyên dụng để vận chuyển hàng có trọng tải lớn như: máy móc, thiết bị, sắt thép, gỗ tròn...

Container mặt phẳng có loại có vách hai đầu, vách này có thể cố định, kéo lên gấp xuống hoặc lắp vào tháo ra. Hai vách này có chức năng cố định hàng hóa vận chuyển.

❖ **Container dạng bồn (Tank container)**

Container bồn về cơ bản gồm một khung chuẩn theo ISO trong đó gắn một bồn chứa, dùng để vận chuyển hàng ở thể lỏng hoặc khí như: rượu, bia, hóa chất...Hàng được rót vào qua miệng bồn phía trên mái container và được rút ra qua van xả nhờ tác dụng của trọng lực hoặc rút ra qua miệng bồn bằng bơm.

1.2 Cơ sở pháp lý của hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu bằng đường biển

1.2.1 Cơ sở pháp lý

Việc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu (XNK) bằng đường biển là một hoạt động thương mại quan trọng, chịu sự điều chỉnh của hệ thống pháp luật quốc gia và các quy phạm pháp luật quốc tế. Cơ sở pháp lý đảm bảo tính hợp pháp, minh bạch, phân định rõ trách nhiệm giữa các bên (người bán, người mua, người vận chuyển, người giao nhận) và giảm thiểu rủi ro tranh chấp.

Cơ sở pháp lý trong hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bao gồm các quy phạm pháp luật quốc tế, các công ước về vận đơn vận tải, cũng như các công ước quốc tế về hợp đồng mua bán hàng hóa. Bên cạnh đó, Nhà nước Việt Nam còn ban hành hệ thống văn bản pháp luật về giao nhận vận tải, các hợp đồng và tín dụng thư để đảm bảo tính hợp

pháp và minh bạch trong hoạt động giao nhận.

❖ Cơ sở pháp lý quốc tế

- Điều khoản thương mại quốc tế Incoterms 2020

Là bộ quy tắc quan trọng nhất xác định trách nhiệm, chi phí và rủi ro trong giao nhận hàng hóa. Đối với vận tải đường biển, các điều kiện phổ biến bao gồm:

Điều khoản giao hàng nhóm E (Exwork): thời điểm, địa điểm chuyển giao rủi ro khi người bán giao hàng tại kho người bán hoặc địa điểm chỉ định.

Điều kiện giao hàng nhóm F (FCA, FOB, FAS): thời điểm, địa điểm chuyển giao rủi ro khi người bán giao hàng tại địa điểm chỉ định/dọc mạn tàu.

Điều kiện giao hàng nhóm C (CFR, CIF, CPT, CIP): thời điểm, địa điểm chuyển giao rủi ro khi người bán giao hàng cho người chuyên chở hoặc lên tàu tại nước người bán.

Điều kiện giao hàng nhóm D (DPU, DAP, DDP): thời điểm, địa điểm chuyển giao rủi ro khi người bán đặt hàng hóa dưới quyền định đoạt của người mua tại điểm đến chỉ định nước người nhập khẩu.

- Các công ước quốc tế về vận tải đường biển:

Công ước Brussels 1924 (Hague Rules) và nghị định Visby: Quy định trách nhiệm của người vận chuyển.

Công ước Hamburg 1978: Mở rộng trách nhiệm người vận chuyển.

Công ước Rotterdam 2009 (chưa được Việt Nam tham gia đầy đủ nhưng có tham chiếu): Hiện đại hóa quy định về hợp đồng vận chuyển.

- Quy tắc FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles):

Quy định về dịch vụ giao nhận hàng hóa, bao gồm vận chuyển, lưu kho, thủ tục hải quan và chứng từ.

❖ Cơ sở pháp lý Việt Nam

- Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 (sửa đổi, bổ sung)

Quy định về hoạt động hàng hải bao gồm các quy định về tàu biển, thuyền viên, cảng biển, luồng hàng hải, cảng cạn, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường, quản lý nhà nước về hàng hải và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào mục

đích kinh tế, văn hóa, xã hội.

Điều 145 định nghĩa hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là thỏa thuận giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển thu cước phí để vận chuyển hàng từ cảng nhận đến cảng trả.

Các Điều 74 – 97 quy định quyền, nghĩa vụ của người vận chuyển, trách nhiệm đối với hàng hóa, chứng từ vận tải và thời hạn khiếu nại.

Điều 146, 147 quy định các loại hợp đồng và chủ thể tham gia (người vận chuyển, người thuê vận chuyển, người nhận hàng).

- **Luật thương mại 2019**

Là văn bản pháp lý quan trọng nhằm sửa đổi, bổ sung cho Luật thương mại 2005 và 2015 quy định chi tiết hơn về các hình thức kinh doanh, hợp đồng thương mại, bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng và giải quyết tranh chấp.

- **Luật biển Việt Nam 2012**

Quy định về đường cơ sở, nội thủy, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa, quyền chủ quyền, hoạt động trong vùng biển Việt Nam, phát triển kinh tế biển, quản lý và bảo vệ biển đảo.

- **Luật hải quan 2014**

Quy định quản lý nhà nước và hải quan đối với hàng hóa được xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh, phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài trong lãnh thổ hải quan, về tổ chức và hoạt động của Hải quan.

- **Quyết định 2106/QĐ GTVT**

Quy định thể lệ bốc dỡ, giao nhận và bảo quản hàng hóa tại cảng biển Việt Nam.

- **Nghị định 87/2009/NĐ-CP**

Ngày 20/10/2009, Chính phủ ban hành nghị định mới về vận tải đa phương thức, Nghị định thống nhất quản lý Nhà nước về vận tải đa phương thức quốc tế và vận tải đa phương thức nội địa.

1.2.2 Các chứng từ sử dụng trong giao nhận hàng hoá

Hợp đồng thương mại (Sales Contract)

Hợp đồng thương mại (Sales Contract) là thỏa thuận giữa thương nhân với thương

nhân, thương nhân với các bên liên quan nhằm xác lập, thay đổi hoặc chấm dứt quyền, nghĩa vụ giữa các bên trong hoạt động mua bán hàng hóa, cung ứng dịch vụ thương mại và xúc tiến thương mại.

Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice – C/I)

Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) là chứng từ thương mại được phát hành bởi người bán cho người mua để nhận được một số tiền nào đó mà người mua hàng hóa hay dịch vụ có nghĩa vụ thanh toán cho người bán hàng theo những điều kiện cụ thể.

Vận đơn đường biển (Bill Of Lading)

Vận đơn đường biển (Bill Of Lading) là chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển do người vận chuyển lập, ký và cấp cho người gửi hàng trong đó người vận chuyển xác nhận đã nhận một số hàng nhất định để vận chuyển bằng tàu biển và cam kết giao số hàng đó cho người có quyền nhận hàng tại cảng đích với chất lượng tốt và số lượng đầy đủ như biên nhận.

Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List)

Bảng kê/phiếu chi tiết hàng hóa (Packing List) là chứng từ mô tả chi tiết nội dung lô hàng và thông thường không bao gồm giá trị lô hàng.

Phiếu đóng gói được gửi cho nhà nhập khẩu và xuất trình cho hải quan kiểm tra hàng xuất khẩu.

Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa (Certificate Of Origin – C/O)

Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa (Certificate Of Origin) cho biết nguồn gốc xuất xứ của hàng hóa được sản xuất tại vùng lãnh thổ, hay quốc gia nào.

Hiện tại có nhiều loại C/O, tùy từng trường hợp khác nhau thì sử dụng các mẫu C/O theo quy định.

C/O form A: Mẫu C/O ưu đãi dùng cho hàng xuất khẩu của Việt Nam

C/O form B: Mẫu C/O không ưu đãi dùng cho hàng xuất khẩu của Việt Nam

C/O form D: các nước trong khối ASEAN

C/O form E: ASEAN - Trung Quốc

C/O form EAV: Việt Nam - Liên minh Kinh tế Á - Âu

C/O form ICO: Mẫu C/O cấp cho mặt hàng cà phê xuất khẩu của Việt Nam.

C/O form T: Mẫu C/O cấp cho hàng dệt may của Việt Nam đi EU,

C/O form AJ: Việt Nam và các nước ASEAN khác sang Nhật Bản.

C/O form S: Mẫu C/O ưu đãi Việt Nam sang Lào.

Lệnh giao hàng

Lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O) là chứng từ nhận hàng mà doanh nghiệp nhập khẩu nhận được để trình cho cơ quan giám sát kho hàng trước khi có thể rút hàng ra khỏi container, kho, bãi...

Tờ khai hải quan

Tờ khai hàng hóa hải quan là một trong những loại văn bản được chủ hàng sử dụng để kê khai số liệu hàng hóa trong đó, để bên lực lượng kiểm soát khi xuất nhập khẩu hàng hóa nhìn rõ thông tin đưa hàng vào nước ta.

1.3 Nghiệp vụ giao nhận hàng hoá bằng đường biển

1.3.1 Các phương thức giao nhận hàng hoá nhập khẩu bằng đường biển

Trong vận tải biển quốc tế, phương thức giao nhận hàng hóa được phân loại chủ yếu dựa trên tính chất vật lý của hàng hóa, quy cách đóng gói và khối lượng lô hàng. Dưới góc độ quản trị logistics và thương mại quốc tế, quy trình giao nhận nhập khẩu được chia thành ba phương thức cơ bản: Giao nhận hàng nguyên container (FCL), Giao nhận hàng lẻ (LCL) và Giao nhận hàng rời/bách hóa.

1.3.1.1 Phương thức giao nhận hàng nguyên container (Full Container Load - FCL)

❖ Khái niệm

FCL (Full container Load) là phương thức giao nhận mà trong đó, người gửi hàng (Shipper) có khối lượng hàng hóa đủ lớn để xếp đầy một hoặc nhiều container. Hàng hóa được đóng vào container, niêm phong kẹp chì (seal) tại cơ sở của người gửi và giữ nguyên trạng thái đóng gói này cho đến khi được giao cho người nhận hàng (Consignee) tại điểm đích.

❖ Đặc điểm

- Chỉ có một shipper và một consignee.
- Hàng được xếp riêng biệt, không ghép với hàng khác.
- Phù hợp với lô hàng lớn, đồng nhất hoặc hàng công kênh, nặng.
- Quy trình nhận hàng: Lấy container nguyên tại cảng → Kéo về kho/xưởng dỡ hàng → Trả container rỗng.

❖ Ưu điểm và nhược điểm

Ưu điểm	Nhược điểm
Thời gian vận chuyển hàng nhanh hơn (ít xử lý trung gian).	Chi phí cao nếu lô hàng nhỏ (không đủ đầy container), làm lãng phí chỗ trống.
An toàn hơn, ít rủi ro hư hỏng, mất mát hoặc nhầm lẫn vì hàng không bị bốc dỡ nhiều lần.	Người nhận phải có kho bãi và thiết bị để dỡ hàng.
Dễ kiểm soát và theo dõi hàng hóa.	Dễ phát sinh phí lưu container (Detention/demurrage) nếu chậm trễ thủ tục hải quan hoặc nhận hàng.
Chi phí trên đơn vị hàng hóa thường rẻ hơn khi lô hàng đủ lớn (chiếm $\geq 50 - 60\%$ dung tích container).	Yêu cầu khối lượng hàng lớn ngay từ đầu.

1.3.1.2 Phương thức giao nhận hàng lẻ (Less than Container Load - LCL)

❖ Khái niệm

LCL (Less than container load) áp dụng đối với những lô hàng có khối lượng hoặc thể tích nhỏ, không đủ để xếp đầy một container chuẩn. Để tối ưu hóa chi phí không gian, các lô hàng của nhiều chủ hàng khác nhau có cùng chung cảng đích sẽ được gom lại chung (consolidation) tại kho CFS (Container Freight Station) và đóng chung vào một container.

❖ Đặc điểm

- Có nhiều shipper và nhiều consignee trong cùng một container.
- Hàng được dỡ tại kho CFS cảng đích rồi mới giao cho từng người nhận.
- Phù hợp với lô hàng nhỏ, mẫu mã, thử nghiệm thị trường.
- Quy trình nhận hàng: Nhận hàng lẻ tại kho CFS sau khi lấy D/O và hoàn tất hải quan.

❖ Ưu điểm và nhược điểm

Ưu điểm	Nhược điểm
Tiết kiệm chi phí cho lô hàng nhỏ (tính theo CBM hoặc kg, chia sẻ chi phí container).	Thời gian vận chuyển lâu hơn (phải chờ gom hàng, dỡ hàng tại CFS).
Linh hoạt, không cần chờ đủ hàng để book container nguyên.	Khó kiểm soát hàng hóa. Rủi ro hư hỏng, mất mát hoặc nhầm lẫn cao hơn do phải bốc dỡ nhiều lần.
Phù hợp với doanh nghiệp nhỏ, lô hàng thử nghiệm hoặc đa dạng chủng loại.	Dễ phát sinh chậm trễ trong việc giao hàng nếu một lô hàng khác gặp vấn đề hải quan.
	Chi phí trên đơn vị có thể cao hơn nếu cộng thêm phí gom hàng, phân loại, lưu kho CFS.

1.3.2 Nguyên tắc giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển

Hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển là một nghiệp vụ phức tạp, liên quan đến nhiều chủ thể (hãng tàu, cảng biển, hải quan, chủ hàng) và chịu sự điều chỉnh của cả pháp luật quốc gia lẫn điều ước quốc tế. Để quá trình này diễn ra thông suốt, an toàn và bảo vệ quyền lợi hợp pháp của các bên, công tác giao nhận trong thực tiễn và lý luận cần tuân thủ nghiêm ngặt các nguyên tắc cơ bản sau:

- **Thứ nhất, nguyên tắc tuân thủ pháp luật và thông lệ quốc tế:** Quá trình nhận hàng bắt buộc phải tuân thủ các quy định của pháp luật sở tại (Luật Hải quan, Bộ luật Hàng hải) và các tập quán thương mại quốc tế (Incoterms, UCP). Hàng hóa nhập khẩu chỉ được phép mang ra khỏi khu vực giám sát của cảng và đưa vào lưu thông nội địa khi đã hoàn tất thủ tục hải quan, nộp đủ các nghĩa vụ thuế, phí và được cơ quan Hải quan ra quyết định thông quan hoặc giải phóng hàng.
- **Thứ hai, nguyên tắc chứng từ hợp lệ và đồng bộ:** Nghiệp vụ giao nhận vận hành dựa trên nguyên tắc "chứng từ là cơ sở pháp lý cao nhất". Người nhận hàng hoặc đại lý được ủy thác (ví dụ như các công ty logistics địa phương như Saigonship Đà Nẵng) phải xuất trình bộ chứng từ gốc và hợp lệ, bao gồm Vận đơn (B/L) hoặc Giấy vận chuyển

đường biển, Lệnh giao hàng (D/O) do hãng tàu cấp, và tờ khai hải quan mã vạch. Bất kỳ sự sai lệch thông tin nào giữa các chứng từ đều dẫn đến việc ách tắc, kéo dài thời gian lưu bãi.

- **Thứ ba, nguyên tắc phân định trách nhiệm và chuyển giao rủi ro rõ ràng:** Trách nhiệm bồi thường đối với hàng hóa được xác định dựa trên phương thức vận tải. Cụ thể đối với hàng nguyên container (FCL), nguyên tắc bất di bất dịch là "giao nhận nguyên chỉ, nguyên kiện" (CY/CY). Các hãng tàu vận tải quốc tế như Maersk chỉ chịu trách nhiệm đảm bảo vỏ container không bị móp méo, rách thủng và kẹp chì (seal) còn nguyên vẹn từ cảng xếp đến bãi CY của cảng dỡ. Nếu seal còn nguyên nhưng hàng hóa bên trong bị thiếu hụt hoặc hư hỏng do lỗi đóng gói, trách nhiệm sẽ hoàn toàn thuộc về người gửi hàng (Shipper).

- **Thứ tư, nguyên tắc kiểm tra, giám sát biên trạng hàng hóa kịp thời:** Khi tiếp nhận hàng tại bãi CY cảng đích, đại diện người nhận hàng có nghĩa vụ kiểm tra kỹ biên trạng bên ngoài của vỏ container và số chì. Nếu phát hiện vỏ container bị rách, biến dạng nghiêm trọng, mất chì hoặc sai số chì, bắt buộc phải dừng việc nhận hàng và yêu cầu đại diện cảng, đại lý hãng tàu lập Biên bản hàng đồ vỡ hư hỏng (COR/ROROC) hoặc mời cơ quan giám định độc lập vào cuộc. Đây là nguyên tắc sống còn để tạo lập bằng chứng khiếu nại bồi thường tổn thất sau này.

- **Thứ năm, nguyên tắc tối ưu hóa thời gian và chi phí (Nguyên tắc JIT trong giao nhận):** Hàng hóa lưu bãi càng lâu, chi phí phát sinh càng lớn. Do đó, nguyên tắc quản trị hiệu quả yêu cầu doanh nghiệp nhập khẩu phải chủ động theo dõi thông báo hàng đến (Arrival Notice), khai báo hải quan điện tử từ sớm (truyền tờ khai nháp) để tổ chức rút hàng nhanh nhất trong khoảng thời gian miễn phí lưu bãi/lưu vỏ (Free time), tránh rủi ro phát sinh phí lưu container tại cảng (DEM) và phí lưu container tại kho riêng (DET).

1.4 Quy trình giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

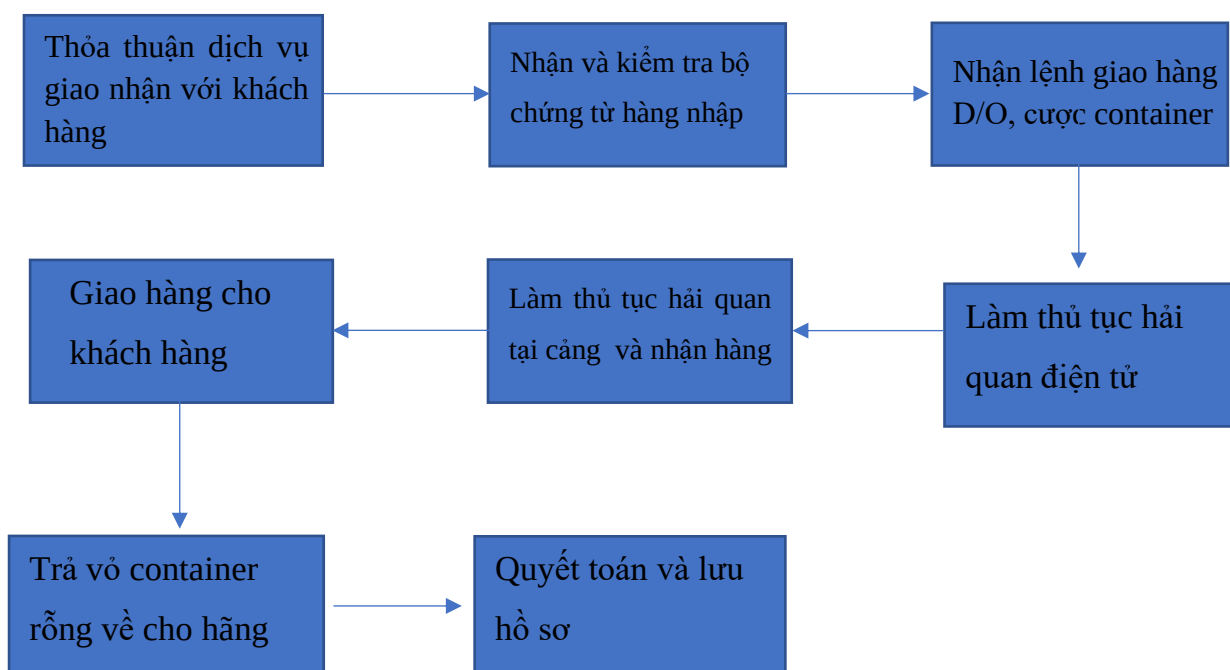
1.4.1 Khái quát chung về giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

Giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển (Full Container Load - FCL) là một nghiệp vụ trong chuỗi cung ứng quốc tế. Trong đó, người nhập khẩu

(Consignee) có lượng hàng hóa đủ lớn để đóng đầy một hoặc nhiều container định chuẩn (TEU/FEU).

Theo phương thức này, trách nhiệm chuyên chở của hãng tàu (Carrier) bắt đầu từ khi nhận container đã được niêm phong kẹp chì (seal) từ bãi container (Container Yard - CY) của cảng đi, và kết thúc khi bàn giao chính container nguyên chì đó cho người nhận hàng tại bãi CY của cảng đích. Quá trình này đảm bảo tính toàn vẹn của hàng hóa, giới hạn sự can thiệp vật lý vào bên trong container trong suốt hành trình vận tải.

1.4.2 Sơ đồ



Sơ đồ 1.1 Quy trình giao nhận hàng hoá nhập khẩu bằng đường biển

1.4.3 Nội dung các bước trong quy trình

1.4.3.1 Thỏa thuận dịch vụ giao nhận với khách hàng

Một công việc khá quan trọng của phòng kinh doanh là tìm kiếm khách hàng, các doanh nghiệp nhập khẩu có nhu cầu thuê dịch vụ để hoàn thành thủ tục nhập hàng hóa. Lúc này nhân viên phòng kinh doanh có nhiệm vụ đưa ra những điều khoản thỏa thuận về quyền lợi và nghĩa vụ các bên, thông qua giám đốc để đàm phán và ký kết hợp đồng dịch vụ với khách hàng.

Trong hợp đồng dịch vụ phải nêu rõ các điều kiện có thỏa thuận về khu vực vận chuyển, cước phí vận chuyển, phí dịch vụ giao nhận, phí kiểm hóa hàng hóa, phí nâng hạ, lệ phí hải quan,... và các chi phí có liên quan như phí cầu đường, phí D/O (lệnh giao hàng), phí lưu container, phí lưu bãi,... Các điều kiện về phương thức thanh toán giữa công ty khách hàng và công ty dịch vụ, về trách nhiệm của mỗi bên trong hợp đồng; điều khoản khiếu nại tranh chấp, hiệu lực hợp đồng...

Các điều khoản được thỏa thuận rõ ràng và hai bên ký kết hợp đồng.

1.4.3.2 Nhận và kiểm tra bộ chứng từ hàng nhập

Đối với hàng nhập khẩu, nhằm tránh những sai sót trong quá trình làm chứng từ gây khó khăn cho việc làm thủ tục thông quan lô hàng, nhà xuất khẩu sẽ fax hoặc email bộ chứng từ cho nhà nhập khẩu kiểm tra trước khi gửi bộ chứng từ gốc.

Để công việc giao nhận được tiến hành nhanh chóng và thuận lợi thì ngay khi nhận được bộ chứng từ, nhân viên giao nhận cần kiểm tra kỹ lưỡng tính chính xác, đồng nhất và hợp lệ của mỗi chứng từ, nhằm giải quyết nhanh chóng các thủ tục thông quan cho lô hàng.

Kiểm tra hợp đồng ngoại thương

- Số và ngày hợp đồng
- Tên và địa chỉ các bên mua bán
- Mô tả hàng hóa (tên hàng, số lượng, đơn giá, tổng trị giá...)
- Điều kiện cơ sở giao hàng (FOB, CIF, CFR...)
- Phương thức thanh toán
- Thời điểm và địa điểm giao hàng

Kiểm tra hóa đơn thương mại

- Số và ngày của hợp đồng trên hóa đơn (nếu có)
- Tên và địa chỉ các bên mua bán
- Mô tả hàng hóa (tên hàng, số lượng, trọng lượng, đơn giá, tổng trị giá)
- Điều kiện cơ sở giao hàng (FOB, CIF, CFR...)
- Phương thức thanh toán (nếu có)

Kiểm tra Bill Of Lading

- Số và ngày B/L

- Những thông tin của ô shipper, consignee và notify.
- Đặc biệt ô Consignee phải thể hiện tên và địa chỉ chính xác của công ty nhập khẩu vì chỉ có người trong mục này mới được nhận hàng.

1.4.3.3 Nhận lệnh giao hàng D/O và cước container

Khi nhận lệnh giao hàng D/O, nhân viên giao nhận cần kiểm tra số Cont, số Seal, số lượng hàng, trọng lượng hàng... các nội dung trên D/O và trên B/L có khớp nhau không. Nếu có sai sót đề nghị bên phát hành D/O sửa chữa và đóng dấu correct hay nếu có sai sót nhiều thì yêu cầu phát hành D/O mới.

Sau khi nhận D/O đã có dấu giao thẳng, nhân viên giao nhận xuống cảng làm thủ tục nhận hàng. Trên D/O có ghi rõ lệnh có giá trị đến ngày nào, người mua phải căn cứ vào đó để sắp xếp thời gian nhận hàng sao cho thích hợp, tránh phí lưu cont, lưu bãi. Thông thường các hãng tàu cho phép khoảng 1-4 ngày miễn phí lưu cont, lưu bãi kể từ ngày tàu cập cảng. Nếu vượt quá thời gian này thì người mua phải báo với hãng tàu cho gia hạn thêm. Trong lúc chưa nhận được sự trả lời từ phía hãng tàu là có cho miễn phí thêm một khoảng thời gian nữa hay không thì người mua phải đóng phí lưu cont, lưu bãi. Có dấu "gia hạn" trên D/O thì mới có thể làm thủ tục hải quan để thông quan hàng nhập khẩu được.

Nếu là vận đơn thông thường thì khi đi lấy D/O nhân viên giao nhận cần cầm theo vận đơn gốc cùng với giấy giới thiệu của doanh nghiệp nhập khẩu đến hãng tàu để lấy D/O. Nếu là vận đơn Surrendered thì nhân viên giao nhận chỉ cần cầm giấy giới thiệu và giấy báo hàng đến hãng tàu là nhận được D/O. Nếu là vận đơn theo lệnh To Order thì mặt sau của vận đơn phải có ký hậu (thanh toán bằng L/C mà trên vận đơn có To Order thì mặt sau vận đơn phải có ký hậu của ngân hàng).

Khi lấy D/O nhân viên giao nhận cần phải đóng các khoản chi phí như phí D/O, phí THC, cước vận tải (nếu nhập theo giá CIF), phí vệ sinh container, phí gia hạn D/O (nếu D/O đã hết hạn), phí cước container (phí này hãng tàu sẽ trả lại cho doanh nghiệp nhập khẩu sau khi doanh nghiệp nhập khẩu đã hoàn trả container rỗng về bãi mà hãng tàu chỉ định)...

Gia hạn D/O đối với những D/O hết hạn là đóng thêm một khoản phí gọi là phí lưu cont. Trên giấy báo hàng đến của hãng tàu thường có ghi ngày cho phép free phí lưu cont,

khoảng 13-14 ngày (tùy từng hãng), khi hết hạn này thì bắt buộc doanh nghiệp phải đóng khoản phí gọi là phí gia hạn lệnh.

Cược container là đóng một khoản phí để đảm bảo với hãng tàu sẽ giữ gìn container tốt, trả rỗng đúng hạn, đúng nơi chỉ định. Sau này doanh nghiệp sẽ được hoàn lại tiền cược cont, nếu cont có hư hỏng, móp méo thì hãng tàu sẽ trừ vào.

Nhân viên giao nhận đóng các khoản phí tại quầy thu ngân và ký xác nhận lên hóa đơn, giữ lại hóa đơn màu đỏ, còn hóa đơn màu xanh và màu tím thì nhân viên thu ngân lưu.

Nhân viên giao nhận cầm hóa đơn trở lại để lấy bộ D/O bao gồm:

- 3 bản D/O gốc
- 1 bản B/L có đóng dấu hãng tàu

1.4.3.4 Làm thủ tục hải quan điện tử

Doanh nghiệp thực hiện thủ tục hải quan điện tử ngay khi nhận được Arrival Notice (Giấy báo hàng đến) từ hãng tàu. Doanh nghiệp cần nghiên cứu kỹ mã HS để áp dụng đúng thuế suất.

Các chứng từ cần chuẩn bị (01 bản sao mỗi loại) gồm: hợp đồng ngoại thương, hóa đơn thương mại, phiếu đóng gói, vận đơn đường biển và Arrival Notice.

Quy trình khai báo phần mềm ECUS 5 VNACCS được thực hiện theo 6 bước sau:

Bước 1: Khởi động phần mềm ECUS 5 VNACCS và chọn chế độ “Thử nghiệm”.

Bước 2: Đăng nhập vào hệ thống.

Bước 3: Vào menu Tờ khai xuất nhập khẩu → Chọn Đăng ký mới tờ khai nhập khẩu (IDA) và khai báo thông tin tại ba tab chính:

- Thông tin chung: Khai các thông tin cơ bản của tờ khai.
- Thông tin chung 2: Khai thông tin hóa đơn thương mại, tờ khai trị giá, hợp đồng và ghi chú số hợp đồng, ngày hợp đồng.
- Danh sách hàng: Nhập chi tiết thông tin hàng hóa.

Bước 4: Khi khai báo tab Danh sách hàng, lưu ý không nhập dữ liệu vào các ô màu xám gồm Trị giá tính thuế, Thuế suất nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế môi trường và VAT. Chỉ chọn mã biểu thuế tương ứng.

Bước 5: Sau khi khai xong, nhấn nút “Ghi”, chọn mã nghiệp vụ “2. Khai trước thông tin tờ khai (IDA)” và xác nhận bằng chữ ký số.

Bước 6: Hệ thống trả về số tờ khai và bản copy tờ khai có thông tin thuế. Chi cục Hải quan kiểm tra hồ sơ; nếu hợp lệ, doanh nghiệp nhận Phiếu tiếp nhận tờ khai để in ra và hoàn thiện hồ sơ mở tờ khai.

1.4.3.5 Làm thủ tục hải quan tại cảng và nhận hàng

Sau khi có Phiếu tiếp nhận tờ khai từ bước khai IDA, doanh nghiệp thực hiện đăng ký tờ khai và hoàn tất thủ tục tại cảng theo các bước sau:

Bước 1: Chuẩn bị hồ sơ khai hải quan

- Bộ hồ sơ được sắp xếp theo thứ tự sau:
- Tờ khai hải quan điện tử: 02 bản chính
- Hợp đồng mua bán (Sales Contract): 01 bản sao
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice): 01 bản chính
- Phiếu đóng gói (Packing List): 01 bản chính
- Vận đơn đường biển (Bill of Lading): 01 bản chính
- Giấy giới thiệu của công ty: 01 bản

Bước 2: Nộp hồ sơ tại cửa thông quan điện tử hàng nhập khẩu

Nhân viên giao nhận nộp bộ hồ sơ cho công chức Hải quan. Hải quan kiểm tra sơ bộ và phân luồng tờ khai:

Luồng xanh: Miễn kiểm tra chi tiết hồ sơ và miễn kiểm tra thực tế hàng hóa.

Luồng vàng: Kiểm tra chi tiết hồ sơ, miễn kiểm tra thực tế hàng hóa.

Luồng đỏ: Kiểm tra chi tiết hồ sơ và kiểm tra thực tế hàng hóa (kiểm tra tỷ lệ hoặc kiểm tra toàn bộ).

Bước 3: Hải quan tiếp nhận, thu lệ phí và thông quan

Công chức hải quan kiểm tra chi tiết hồ sơ, xây dựng và đối chiếu giá tính thuế, mã HS. Nếu giá khai phù hợp (không thấp hơn 80% giá tối thiểu), hải quan chấp nhận, tính thuế và đóng dấu xác nhận lên tờ khai.

Doanh nghiệp nộp thuế và lệ phí hải quan (nếu có). Nhân viên giao nhận thường thanh toán thay và quyết toán sau.

Bước 4: Đối chiếu D/O và chuyển container

Nhân viên giao nhận mang D/O đến hải quan giám sát bãi để đối chiếu thông tin với manifest. Hải quan đóng dấu “Đã đối chiếu” lên D/O.

Tiếp theo, xin chuyển container từ bãi trung tâm về bãi kiểm hóa bằng cách trình D/O tại văn phòng điều độ cảng. Sau khi container được chuyển, kiểm tra số container và số seal tại bãi kiểm hóa.

Bước 5: Nhận lại tờ khai và hoàn tất nhận hàng

Nhân viên giao nhận xuất trình biên lai nộp lệ phí và chứng từ nộp thuế (nếu có) để nhận lại tờ khai (bản lưu người khai). Sau khi ký xác nhận, thực hiện thủ tục nhận hàng tại cảng.

1.4.3.6 Nhận hàng tại cảng và giao hàng cho khách

Đăng ký lấy phiếu EIR

Nhân viên giao nhận của Công ty xuống phòng Thương vụ cảng xuất trình D/O có đóng dấu “Giao thẳng” để đổi lấy phiếu EIR.

Hải quan thương vụ cảng sẽ thu tiền nâng hạ Container và ra hóa đơn đồng thời in phiếu EIR (gồm 4 liên) giao cho nhân viên giao nhận của Công ty và giữ lại D/O.

Thanh lý cổng

Nhân viên giao nhận của công ty xuất tờ khai, lệnh hình thức, D/O đối chiếu cho hải quan cổng đối chiếu, kiểm tra vào sổ theo dõi:

Kiểm tra thủ tục hải quan trên tờ khai.

Căn cứ trên tờ khai và trên phiếu xuất đối chiếu tên hàng, số lượng, trọng lượng, ghi số xe vào nhận hàng sau đó vào sổ hải quan.

Hải quan cổng sẽ giữ lại 1 phiếu EIR màu xanh cùng lệnh hình thức và đóng dấu xác nhận lên phiếu EIR màu hồng. Nhân viên giao nhận nhận lại D/O và phiếu EIR màu hồng, giao cho bảo vệ cảng phiếu EIR màu hồng để đối chiếu xe chở hàng khi qua cổng.

Nhận hàng

Dự kiến thời gian hoàn tất thủ tục hải quan rồi báo cho công ty biết để sắp xếp và điều xe đi nhận hàng.

Khi xe vào bãi, nhân viên giao nhận của công ty liên hệ với công nhân cảng để họ

xếp hàng lên xe, mặt khác kiểm tra tình trạng bên ngoài của hàng trước khi lấy hàng. Trong trường hợp hàng nhiều thì trong quá trình bốc xếp hàng hoá, nhân viên giao nhận phải theo dõi, đốc thúc công nhân tổ chức thực hiện nhanh gọn, đồng thời đảm bảo an toàn tránh hư hỏng cho hàng hoá do bất cẩn của nhân viên.

Sau đó viết phiếu bàn giao cho các xe, trong đó ghi rõ số xe, số lượng thực chở, địa điểm hàng chở đến và giao phiếu EIR màu hồng cho xe để kiểm tra khi xe qua cổng.

Kéo container về kho và giao hàng cho khách hàng.

Sau khi nhận hàng tại cảng xong, nhân viên giao nhận cho xe đầu kéo container về tiến hành giao hàng cho khách hàng tại kho riêng của công ty và hai bên ký nhận vào biên bản bàn giao hàng hóa.

Khi kiểm tra hàng hóa đúng và đầy đủ theo chứng từ, nhân viên đại diện cho khách hàng sẽ ký vào biên bản bàn giao hàng hóa nhằm chứng minh hàng hóa đã được giao theo đúng thỏa thuận.

Khi giao hàng cho khách hàng thì nhân viên giao nhận phải lưu ý về số lượng của hàng hóa thực giao so với số lượng ghi trên chứng từ. Nếu như hàng hóa được Hải quan kiểm tra với tỷ lệ 5% hay 10% thì khó để đảm bảo đúng số lượng trên chứng từ. Nhưng khi hàng hóa được kiểm tra toàn bộ thì số lượng hàng hóa sẽ do nhân viên giao nhận chịu trách nhiệm thực tế so với số lượng trên chứng từ.

1.4.3.7 Trả vỏ container rỗng về cho hãng tàu và nhận cước

Nhân viên giao nhận yêu cầu tài xế sau khi chở hàng về kho và rút hàng, phải mang container trả về địa điểm mà hãng tàu đã quy định trong giấy mượn container.

Sau khi trả container phải có xác nhận đã trả container, tình trạng container trên phiếu hạ container rỗng. Tài xế xe phải giao lại phiếu hạ container rỗng để nhân viên giao nhận đi lấy lại tiền cược.

Những giấy tờ cần thiết trong quá trình đi lấy tiền cược:

- Giấy cam kết mượn container.
- Phiếu hạ container rỗng.

Nhân viên giao nhận mang giấy tờ cần thiết đến hãng tàu để lấy lại tiền cược container. Nhân viên hãng tàu sẽ tính chi phí sửa chữa container nếu trên biên bản giao có

ghi chú container bị hư hỏng, tùy vào mức độ khác nhau sẽ được trừ vào số tiền đã đóng cho hãng tàu.

1.4.3.8 Quyết toán và lưu hồ sơ

Sau khi hoàn thành xong thủ tục thông quan hàng nhập xong, hàng đã được được giao cho khách hàng thì nhân viên chứng từ phải kiểm tra và sắp xếp chứng từ thành 1 bộ hoàn chỉnh.

Người giao nhận sẽ trao trả lại các chứng từ cho khách hàng và lưu lại 1 bộ. Đồng thời kèm theo 1 bản Debit Note (Giấy báo nợ) cho khách hàng, công ty giao nhận làm giấy báo nợ (Debit Note) gửi cho công ty Nhập khẩu để xác nhận các khoản phí. Khi gửi Debit Note, khách hàng thuận tiện hơn trong việc điều chỉnh nếu có phát sinh sai lệch.

1.5 Các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình xuất nhập khẩu

1.5.1 Các nhân tố bên ngoài

1.5.1.1 Tình hình chung thế giới

Trong những năm gần đây tình hình thế giới có nhiều biến động to lớn. Bao gồm chiến tranh, khủng bố, dịch bệnh, khủng hoảng kinh tế... đã ảnh hưởng mạnh mẽ đến cuộc sống của người dân và nền kinh tế trên thế giới. Những diễn biến và xu hướng của thương mại quốc tế sẽ tạo ra những ảnh hưởng nhất định trong nền kinh tế thế giới.

Việt Nam thuộc nhóm các quốc gia đang phát triển, mặc dù không ảnh hưởng trực tiếp từ sự sụp đổ của hệ thống tài chính thế giới, nhưng với việc gia nhập WTO, trở thành một phần không thể tách rời của nền kinh tế thế giới, Việt Nam vẫn phải chịu những hậu quả gián tiếp nặng nề từ suy thoái kinh tế. Mọi biến động của nền kinh tế Việt Nam trong những năm gần đây có mối tương quan chặt chẽ với biến động kinh tế thế giới. Kéo theo đó ngành giao thông vận tải cũng chịu ảnh hưởng, các công ty giao nhận cũng không tránh khỏi ảnh hưởng này.

1.5.1.2 Biến động thời tiết

Thời tiết ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình chuyên chở và giao nhận hàng hóa bằng đường biển. Các hiện tượng cực đoan như mưa lớn, bão hoặc áp thấp nhiệt đới không chỉ gây nguy cơ hư hỏng hàng hóa mà còn làm chậm tiến độ giao hàng, phát sinh chi phí lưu kho bãi. Những tác động tiêu cực này thường là nguyên nhân dẫn đến các tranh chấp thương

mai, đồng thời là cơ sở để xác định các trường hợp bất khả kháng và miễn trách nhiệm cho người giao nhận trong hợp đồng.

1.5.1.3 Giá cả vận tải biển biến động

Một trong những nhân tố tác động đến khách hàng cũng như hoạt động giao nhận đó là tình hình giá cả vận tải và các chi phí phát sinh cho dịch vụ hàng hải. Giá cả là một trong những nhân tố hết sức nhạy bén và chủ yếu tác động đến tình hình giao nhận hàng hóa của doanh nghiệp. Hầu hết các công ty đều tự quy định mức giá dịch vụ trên cơ sở chi phí và mức giá chung trên thị trường, vì vậy mức giá này luôn thay đổi theo từng từng thời điểm khác nhau, tùy công ty mà mức giá đưa ra cũng khác nhau. Điều này là do việc hiện nay nhà nước chưa có một quy định cụ thể nào về việc ổn định một mức giá chung.

1.5.1.4 Cạnh tranh ngày càng mạnh mẽ

Những năm gần đây, với xu thế hội nhập toàn cầu thì nhu cầu về giao nhận ngày càng phát triển mạnh mẽ. Mặc dù còn sơ khai, song thị trường giao nhận đã có sức hấp dẫn. Cả nước có khoảng 1200 doanh nghiệp và trên 30 tập đoàn giao nhận hàng đầu thế giới tham gia đầu tư và kinh doanh dưới nhiều hình thức. Điều này dẫn đến mức độ cạnh tranh ngành rất cao. Hơn nữa, áp lực cạnh tranh và thiếu những dịch vụ giá trị gia tăng, giá trở thành công cụ cạnh tranh chính của các doanh nghiệp giao nhận. Mặt khác, ngành giao nhận nước ta còn khá non trẻ so với thế giới và phát triển một cách tự phát.

Chính vì vậy mà mức độ cạnh tranh trong ngành càng gay gắt hơn. Một số công ty giao nhận của nước ngoài có văn phòng đại diện tại Việt Nam, họ tận dụng những lợi thế này tìm kiếm những công ty có năng lực làm việc yếu hơn để làm cho họ hoặc mua lại các công ty giao nhận của Việt Nam để kinh doanh, gây khó khăn cho ta trong khâu quản lý.

1.5.2 Các nhân tố bên trong

1.5.2.1 Nguồn lực tài chính

Nguồn tài chính giữ vai trò thiết yếu trong việc đảm bảo sự liên tục và hiệu quả của hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu. Doanh nghiệp có tiềm lực tài chính ổn định có thể chủ động chi trả các khoản phí liên quan đến hãng tàu, bốc dỡ, lưu bãi...từ đó có thể rút ngắn thời gian xử lý, hạn chế phát sinh chi phí không cần thiết do chậm trễ. Bên cạnh đó, để đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng cao, doanh nghiệp cần đầu tư vào hạ tầng như

kho bãi, container, phương tiện vận tải...Những khoản đầu tư này giúp nâng cao năng suất, tăng khả năng phục vụ, đồng thời cải thiện được chất lượng giao hàng. Tuy nhiên, đây là các khoản chi lớn, đòi hỏi có kế hoạch tài chính hợp lý để duy trì dòng tiền ổn định. Thiếu hụt tài chính có thể làm gián đoạn quá trình giao nhận, gây chậm thông quan, kéo dài thời gian lưu hàng và ảnh hưởng đến toàn bộ chuỗi cung ứng. Do đó, năng lực tài chính không chỉ đảm bảo quy trình vận hành trôi chảy, mà còn là nền tảng giúp doanh nghiệp mở rộng quy mô, nâng cao năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực logistics.

1.5.2.2 Năng lực của nhân viên

Đội ngũ nhân sự trong lĩnh vực xuất nhập khẩu và logistics giữ vai trò quyết định trong việc vận hành trơn tru toàn bộ quy trình giao nhận hàng hóa. Nhân viên cần nắm vững thủ tục hải quan, xử lý chứng từ chính xác và kịp thời để đảm bảo thông quan nhanh chóng. Đồng thời, khả năng phối hợp hiệu quả với các bộ phận liên quan như kho bãi, vận tải và kế toán giúp kiểm soát tiến độ và hạn chế rủi ro.

Trình độ chuyên môn và kinh nghiệm thực tế của nhân sự ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian xử lý hồ sơ chứng từ, độ chính xác trong thủ tục, và khả năng ứng phó khi có phát sinh. Với đội ngũ chuyên nghiệp có thể rút ngắn quy trình giao nhận, giảm chi phí phát sinh và nâng cao mức độ hài lòng của khách hàng. Đó đó, chất lượng nguồn nhân lực không chỉ quyết định hiệu quả vận hành mà còn tác động đến năng lực cạnh tranh tổng thể của doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics.

1.5.2.3 Hệ thống cơ sở hạ tầng, thông tin liên lạc của doanh nghiệp

Cơ sở hạ tầng giữ vai trò then chốt trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa. Trong lĩnh vực logistics, cơ sở hạ tầng được chia làm hai nhóm chính: cơ sở hạ tầng giao thông vận tải và cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin – truyền thông.

Hạ tầng giao thông vận tải bao gồm các công trình như đường bộ, cầu cảng, bến bãi, sân bay, nhà ga, kho bãi và phương tiện vận chuyển chuyên dụng. Đây là nền tảng giúp đảm bảo quá trình vận chuyển diễn ra an toàn, đúng tiến độ, đồng thời hạn chế rủi ro phát sinh.

Bên cạnh đó, hệ thống công nghệ thông tin cho phép kiểm soát nguồn dữ liệu, giám sát và điều phối hoạt động logistics thông qua các công cụ như phần mềm khai báo hải

quan, mã vạch, hệ thống theo dõi hàng hóa thời gian thực. Việc ứng dụng phần mềm ECUS5_VNACCS trong khai báo hải quan là một ví dụ tiêu biểu cho hiệu quả của công nghệ trong giảm thiểu sai sót, tiết kiệm thời gian và chi phí.

Đầu tư vào cơ sở hạ tầng hiện đại mang lại lợi ích thiết thực cho doanh nghiệp. Với hệ thống kho bãi, thiết bị bốc dỡ, phương tiện chuyên dụng đầy đủ, quá trình xử lý hàng hóa được thực hiện nhanh chóng, chính xác, góp phần rút ngắn thời gian giao nhận. Ngược lại, sự thiếu hụt về cơ sở vật chất dễ dẫn đến chậm trễ, phát sinh chi phí và ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng. Như vậy, cơ sở hạ tầng không chỉ là điều kiện cần thiết, mà còn là yếu tố quyết định năng lực cạnh tranh và tính bền vững trong hoạt động logistics.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 đã hệ thống hóa toàn diện các cơ sở lý luận khoa học cốt lõi về hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển. Hoạt động nhập khẩu đóng vai trò thúc đẩy sản xuất và tiêu dùng nội địa, trong đó dịch vụ giao nhận (Freight Forwarding) là cầu nối giúp tối ưu hóa thời gian, lưu thông dòng vật chất và tiết kiệm chi phí cho các bên trong chuỗi cung ứng. Với thể mạnh vận chuyển khối lượng lớn và giá thành rẻ của đường biển, phương thức giao nhận FCL theo nguyên tắc "giao nhận nguyên chì, nguyên kiện" (CY/CY) là giải pháp logistics ưu việt giúp bảo vệ an toàn tối đa cho hàng hóa.

Trong quy trình giao nhận chịu sự điều chỉnh nghiêm ngặt bởi hệ thống pháp lý đa tầng, bao gồm các thông lệ quốc tế (Incoterms 2020, các Công ước hàng hải) và luật pháp thực định Việt Nam (Bộ luật Hàng hải 2015, Luật Hải quan 2014). Sự đồng bộ và hợp lệ của bộ chứng từ ngoại thương (Hợp đồng, Invoice, Packing List, B/L, C/O, D/O) chính là cơ sở pháp lý cao nhất để thực hiện thành công quy trình giao nhận 8 bước trong thực tế. Đồng thời, hiệu quả của quy trình này phụ thuộc vào các nhân tố khách quan bên ngoài (thời tiết, thị trường, cạnh tranh) và các nguồn lực nội tại doanh nghiệp (tài chính, công nghệ, hạ tầng và đặc biệt là năng lực nhân sự).

Tóm lại, hệ thống lý luận và các quy định pháp lý được đúc kết tại Chương 1 chính là thước đo tiêu chuẩn và là tiền đề khoa học vững chắc. Đây là cơ sở để tác giả tiến hành đối chiếu, phân tích và đánh giá khách quan thực trạng quy trình giao nhận hàng nhập khẩu FCL tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng ở Chương 2, từ đó đề xuất các giải pháp cải tiến mang tính thực chất ở chương tiếp theo.

CHƯƠNG 2. TỔNG QUAN VỀ CÔNG TY VÀ THỰC TRẠNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HOÁ NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP ĐÀ NẴNG

2.1 Tổng quan về Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng

Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng được thành lập vào năm 2010 là tiền thân Chi nhánh Công ty Vận tải biển Sài Gòn tại Đà Nẵng. Thông tin về công ty được thể hiện chi tiết thông qua bảng dưới đây:

Bảng 2.1 Thông tin chung về Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng

Tên đơn vị	Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng
Ngày thành lập	Ngày 01 tháng 06 năm 2010
Địa chỉ	Khu B1-6 KCN Dịch vụ Thủy Sản Thọ Quang, Quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng
Lĩnh vực kinh doanh	Cung cấp dịch vụ và thương mại
Mã số thuế	0401358956
Tổng giám đốc	Phạm Văn Hưởng
Điện thoại	02363 943 349
Website	http://saigonshipdanang.com/vn/home/
Email	infor@saigonshipdanang.com
Logo	

(Saigonship Đà Nẵng, 2025)

2.1.1 Lịch sử phát triển của công ty

Ngày 24 tháng 05 năm 2001: Chi nhánh Công ty Vận tải biển Sài Gòn tại Đà Nẵng được thành lập theo Quyết định 54/VBT-QĐ.

Năm 2003: Chi nhánh được đổi tên thành Công ty TNHH MTV Saigonship Đà Nẵng

Ngày 01 tháng 06 năm 2010: Công ty chính thức chuyển đổi sang mô hình cổ phần với tên gọi Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng, đánh dấu bước ngoặt quan trọng với sự tham gia của bốn cổ đông sáng lập.

Năm 2011 – 2015: Saigonship tập trung đầu tư vào phát triển đội tàu, mở rộng mạng lưới dịch vụ và nâng cao chất lượng dịch vụ. Đặc biệt là cung cấp thêm dịch vụ mua bán, cho thuê các loại container và kinh doanh Somi-Romooc.

Năm 2016 – 2020: Saigonship tiếp tục mở rộng thị trường, đa dạng hoá các dịch vụ logistics và khẳng định vị thế là một trong những công ty vận tải biển và logistics hàng đầu tại khu vực miền Trung.

Năm 2021 – Nay: Saigonship Đà Nẵng tiếp tục đầu tư vào đổi mới công nghệ, nâng cao hiệu quả hoạt động và phát triển bền vững. (Saigonship Đà Nẵng, 2025)

2.1.2 Mục tiêu, tầm nhìn, sứ mệnh

- *Mục tiêu:* “Duy trì và quản lý hoạt động công ty với mục tiêu phát triển bền vững, đảm bảo cho những thành công lớn hơn.”
- *Tầm nhìn:* ‘Phấn đấu trở thành một trong những nhà cung cấp dịch vụ Logistics, kho vận lớn; Nhà vận tải nội địa và xuyên Á hùng mạnh & chuyên nghiệp; Nhà cung cấp các dịch vụ hàng hải và Đại lý tàu biển hàng đầu trong khu vực.”
- *Giá trị cốt lõi:* “Định hướng lợi ích khách hàng là nền tảng cho mọi hoạt động; trung thực; một tập thể đoàn kết, tôn trọng lẫn nhau, tạo điều kiện cho mỗi cá nhân phát triển và phát huy tinh thần đồng đội.” (Saigonship Đà Nẵng, 2025)

2.1.3 Các sản phẩm, dịch vụ kinh doanh chính của công ty

Hiện nay, Công ty Saigonship Đà Nẵng hiện đang cung cấp các sản phẩm và dịch vụ:

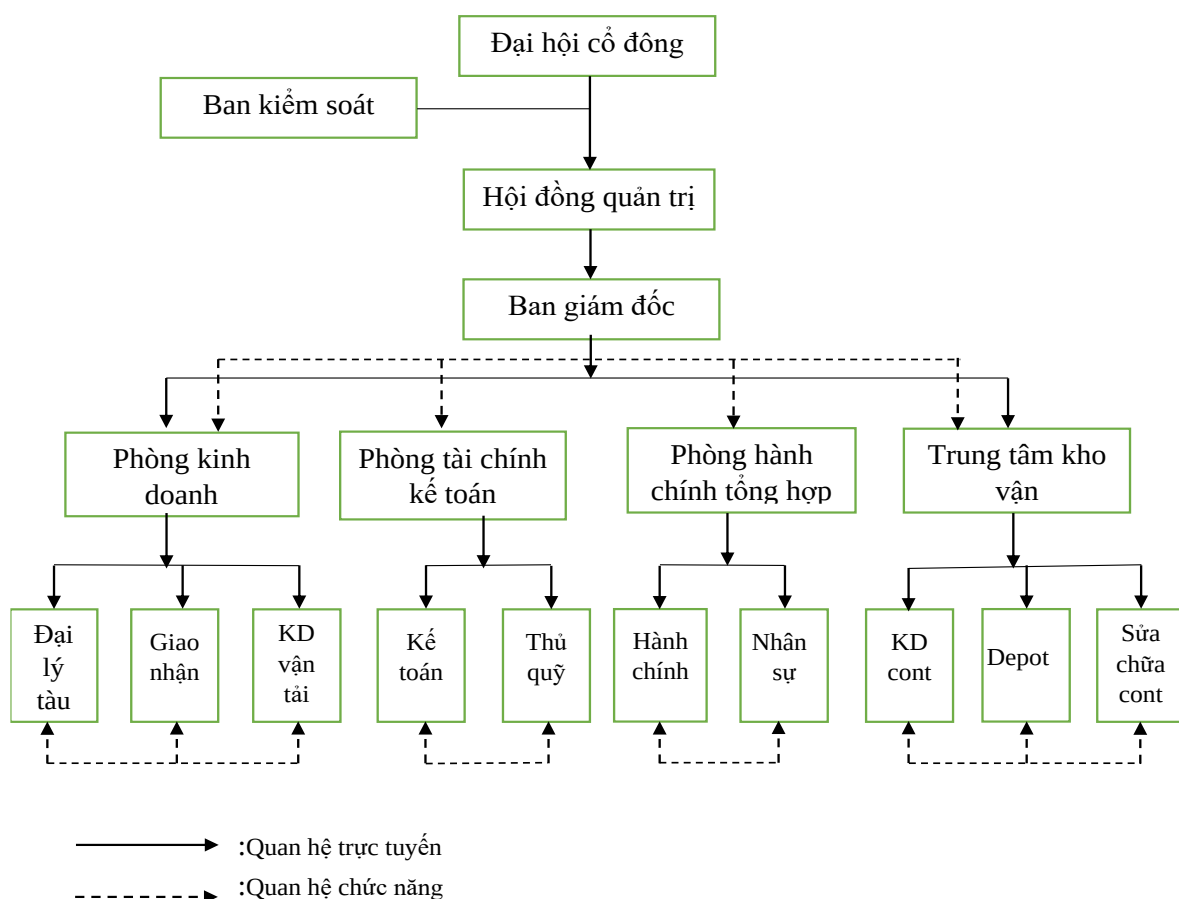
- **Mua, bán, cho thuê, sửa chữa container:** Chuyên cung cấp, cho thuê ngắn hạn và dài hạn các loại container văn phòng, container kho... Với đội ngũ thợ cơ khí lành nghề và kinh nghiệm, trang thiết bị tiên tiến, công ty sẵn sàng đáp ứng nhu cầu của khách hàng về tất cả

các kiểu mẫu container văn phòng với giá cả cạnh tranh, sản phẩm đảm bảo chất lượng, thẩm mỹ cao. Bên cạnh đó, Saigonship Đà Nẵng đáp ứng các nhu cầu sửa chữa và nâng cấp container theo tiêu chuẩn IICL.

- **Đại lý và thuê tàu:** Công ty hoạt động chuyên nghiệp trong lĩnh vực đại lý và thuê tàu, Saigonship Đà Nẵng đáp ứng mọi yêu cầu về công tác đại lý cho tàu container, tàu hàng bao và tàu rời. Saigonship Đà Nẵng hiện là đại lý chính thức của Maersk Line – một trong những hãng tàu lớn nhất thế giới. Đồng thời, công ty cũng cung cấp dịch vụ đại lý cho các hãng tàu nội địa hoạt động tại khu vực miền Trung, bao gồm các cảng Chân Mây, Dung Quất và Cửa Lò.
- **Dịch vụ kho bãi:** Hiện SSC có ba hệ thống kho bãi chứa container rộng của các hãng tàu lớn như: ONE, YML Line, Hapag-Lloyd, MOL...tương đối rộng. Hệ thống kho bãi của Saigonship Đà Nẵng có vị trí địa lý thuận lợi trong khu vực gần cảng Tiên Sa, các Khu công nghiệp thuận lợi cho việc chuyên chở, lấy hàng. Dịch vụ 24/7 giúp khách hàng tiết kiệm chi phí và thời gian, đáp ứng được mọi yêu cầu khách hàng lúc cần thiết.
- **Vận tải trong và ngoài nước:** SSC có bề dày kinh nghiệm trong lĩnh vực hoạt động logistics, vận tải nội địa & quốc tế. Với đội ngũ tài xế kinh nghiệm lâu năm, cẩn thận và có trách nhiệm, Saigonship Đà Nẵng luôn đảm bảo giúp Quý khách hàng vận chuyển hàng hoá một cách hiệu quả và chất lượng nhất. Ngoài ra, Saigonship Đà Nẵng còn cung cấp dịch vụ điều phối container rộng từ kho bãi đến địa điểm theo yêu cầu.
- **Dịch vụ logistics:** Với mạng lưới mạnh mẽ của SSC về các đại lý và nhân viên giàu kinh nghiệm và hiểu biết, chúng tôi có thể giúp khách hàng tăng tốc độ lưu thông hàng hoá và cung cấp cho bạn những giải pháp nhanh nhất, an toàn nhất, hiệu quả nhất có thể.
- **Dịch vụ giao nhận:** Công ty Saigonship Đà Nẵng cam kết cung cấp cho khách hàng những cơ hội để tiết kiệm chi phí, giá cả cạnh tranh. Saigonship Đà Nẵng cung cấp các giải pháp vận tải hàng hoá bằng đường biển và đường hàng không, phục vụ cả tuyến nội địa và tuyến quốc tế. Dịch vụ vận chuyển hàng FCL/LCL được triển khai trên tuyến HCM-HP-ĐN, kết hợp với các mô hình giao hàng linh hoạt như Door-to-Door, CY- CY.
- **Thủ tục Hải quan:** Cung cấp các dịch vụ thủ tục Hải quan chuyên nghiệp, nhanh chóng và uy tín với đội ngũ nhân viên đã được đào tạo bài bản và có chứng nhận hành nghề đại lý

Hải quan của Cục Hải quan. Công ty hỗ trợ khách hàng hoàn tất thủ tục Hải quan, từ Khai báo Hải quan, xin giấy phép xuất nhập khẩu đến các chứng nhận kiểm dịch và vệ sinh an toàn thực phẩm.

2.1.4 Cơ cấu tổ chức của công ty



Sơ đồ 2.1 Cơ cấu tổ chức của Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng

2.1.5 Chức vụ các phòng ban trong Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng

- Phòng kinh doanh:

Phòng kinh doanh thực hiện việc tư vấn, giới thiệu các sản phẩm, dịch vụ mà công ty hiện có đến khách hàng. Từ đó sẽ giải đáp các thắc mắc với các đối tác và khách hàng của Công ty. Bên cạnh đó cũng đảm nhiệm việc giải quyết các giấy tờ liên quan đến hoạt động kinh doanh như lên tờ khai hải quan, nộp tiền cho các cơ quan kiểm dịch, liên lạc với các hãng tàu, đối tác, báo giá, thông tin về đơn hàng (thời gian & địa điểm) cho khách hàng và quản lý hoạt động đội xe của nội bộ công ty sao cho hiệu quả.

Ngoài ra, phòng kinh doanh cũng tính toán và thực hiện các nghiệp vụ phát sinh để tiết kiệm chi phí cho công ty và khách hàng trong các trường hợp cần thiết.

- Phòng tài chính – kế toán

Phòng tài chính – kế toán đảm nhiệm việc hoạch toán các nghiệp vụ kế toán phát sinh, thống kê, tổng hợp các hoạt động thu, chi, kết quả kinh doanh của công ty theo tuần, tháng, quý, năm để lập các báo cáo định kỳ, phục vụ tốt hơn cho hoạt động kinh doanh của công ty. Ngoài ra, phòng tài chính – kế toán còn ghi chép, tính toán và phản ánh tình hình luân chuyển, sử dụng tài sản, vật tư, quá trình và kết quả hoạt động kinh doanh của công ty. Cung cấp các số liệu, thông tin và tài liệu liên quan về nguồn vốn và nợ dài hạn, nợ ngắn hạn, tổng tài sản, hoạt động sản xuất – kinh doanh của công ty giúp cho việc dự báo của ban quản lý đến những phòng ban khác.

- Phòng hành chính tổng hợp

Phòng hành chính tổng hợp sẽ phụ trách những công việc liên quan đến lưu trữ dữ liệu hành chính, quản lý hồ sơ, lý lịch của đội ngũ nhân viên trong công ty. Thực hiện công việc chấm công, quản lý ngày làm việc của đội ngũ nhân viên, sắp xếp thời gian, địa điểm cuộc họp các phòng ban trong công ty và các đối tác kinh doanh. Bên cạnh đó cũng có giải quyết nghiệp vụ liên quan đến giấy tờ, sổ sách, quản lý những văn thư và con dấu của công ty và lên kế hoạch tổ chức liên hoan, tất niên, sinh nhật cán bộ nhân viên, khen thưởng của công ty.

- Trung tâm kho vận

Trung tâm kho vận sẽ thực hiện việc bảo dưỡng, sửa chữa và quản lý các tài sản phục vụ cho hoạt động kinh doanh của công ty như xe kéo, xe tải, container...Thực hiện các công tác quản lý, sắp xếp các xe và container hiệu quả. Quản lý hàng hoá được chuyên chở theo đúng các kỹ thuật từng loại hàng.

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

2.2.1 Lĩnh vực kinh doanh và thị trường

❖ Lĩnh vực kinh doanh

Lĩnh vực kinh doanh chính của Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng là vận tải và logistics đa phương thức, tập trung mạnh vào vận tải biển kết hợp vận tải đường bộ và dịch

vụ hậu cần cảng.

Hiện nay, công ty đang tập trung phát triển các mảng:

- Logistics tích hợp và giao nhận hàng hóa quốc tế/nội địa.
- Khai thác bãi container và dịch vụ kho bãi tại khu vực cảng Thọ Quang (Sơn Trà, Đà Nẵng).
- Vận tải hàng hóa bằng đường bộ và hỗ trợ chuỗi cung ứng cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu tại miền Trung.

Công ty đã chuyển mình từ một chi nhánh vận tải biển thành doanh nghiệp logistics độc lập, đa dạng hóa dịch vụ để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao về chuỗi cung ứng toàn diện.

❖ Thị trường

Thị trường mà Saigonship Đà Nẵng hoạt động chính là thị trường logistics và vận tải tại khu vực miền Trung, Tây Nguyên với trọng tâm là TP. Đà Nẵng – một trong những đầu tàu logistics của vùng.

- Đà Nẵng đang được định vị trở thành trung tâm logistics của miền Trung và khu vực, nhờ lợi thế cảng biển nước sâu (Cảng Tiên Sa hiện tại và Cảng Liên Chiểu đang phát triển, công suất tàu lên đến 10 vạn tấn), kết nối cao tốc, hành lang kinh tế Đông – Tây.
- Năm 2025, kim ngạch xuất nhập khẩu của Đà Nẵng ước đạt khoảng 8.965 triệu USD (tăng 8,3% so với năm trước). Sản lượng hàng hóa qua cảng Tiên Sa đạt khoảng 17 triệu tấn, trong đó container khoảng 850.000 TEU, cho thấy nhu cầu logistics tăng mạnh.
- Xu hướng thị trường: Tăng trưởng mạnh nhờ thương mại điện tử, xuất khẩu, đầu tư nước ngoài và các hiệp định thương mại tự do (FTA). Logistics xanh, kho bãi hiện đại và chuỗi cung ứng tích hợp đang là hướng phát triển chính.

Saigonship Đà Nẵng đã và đang khẳng định thế mạnh thông qua việc cung cấp dịch vụ logistics trọn gói cho các khu công nghiệp (KCN) và khu kinh tế (KKT) lớn tại khu vực miền Trung:

- Tỉnh Quảng Ngãi: Đây là thị trường tiêu thụ hàng nhập khẩu trọng điểm. Với sự phát triển của KKT Dung Quất và KCN VSIP, nhu cầu nhập khẩu máy móc, thiết bị và

nguyên liệu sản xuất rất lớn. Do lợi thế về hạ tầng cảng container tại Đà Nẵng và sự kết nối thuận tiện của tuyến cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi, công ty đã tối ưu hóa được quy trình vận chuyển từ cảng về tận kho khách hàng (Door-to-Door), giúp giảm chi phí và thời gian đáng kể.

- Tỉnh Quảng Nam: Khai thác mạnh tại KKT mở Chu Lai và KCN Điện Nam – Điện Ngọc. Đây là khu vực tập trung các nhà máy sản xuất ô tô, linh kiện điện tử và hàng may mặc, đòi hỏi quy trình giao nhận container chuyên nghiệp và đúng hạn.
- Thừa Thiên Huế: Tập trung vào các mặt hàng xuất khẩu chủ lực như dệt may và dăm gỗ từ KCN Phú Bài, Phong Điền, thông qua các dịch vụ gom hàng và làm thủ tục hải quan tại khu vực.

2.2.2 Khách hàng

Khách hàng của Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng là các khách hàng doanh nghiệp bao gồm: Các công ty logistics/giao nhận các mặt hàng như malt bia, linh kiện ô tô, hoá chất, cùng với các doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh hàng hoá như may mặc, giày dép, tinh bột sắn, gỗ ván, gạch men, vỏ lon, cao su, hàng đông lạnh. Hình thức vận chuyển chủ yếu là hàng nguyên container (FCL) nhập khẩu từ các thị trường như Trung Quốc và Mỹ. Phần lớn khách hàng của Saigonship Đà Nẵng có trụ sở tại khu vực miền Trung, chủ yếu là tại thành phố Đà Nẵng, Quảng Ngãi và Quảng Nam (cũ). Một số khách hàng tiêu biểu như Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Thái Tân, đối tác chiến lược Công ty TNHH SITC Việt Nam, Công ty TNHH Tân Phát, Công ty TNHH MTV Động cơ Đại Hưng Phát, Công ty Cổ phần Long Khải, Công ty TNHH Nagmati Việt Nam và Công ty TNHH Hoàng Tiệp Việt Nam.

Bảng 2.2 Danh mục khách hàng của công ty

Tên công ty	Ngành nghề chính	Khu vực hoạt động chính
Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Thái Tân	Cung cấp nguyên liệu malt bia, hoa houblon, phụ gia ngành bia-rượu-nước giải khát	Hà Nội (trụ sở), có văn phòng Đà Nẵng
Công ty TNHH SITC Việt Nam	Đại lý giao nhận vận tải, logistics (hãng tàu SITC)	Hải Phòng (trụ sở), có chi nhánh Đà Nẵng
Công ty TNHH Tân Phát	Logistics, vận tải (có thể liên quan đến các công ty cùng tên hoạt động tại miền Trung)	Miền Trung
Công ty TNHH MTV Động cơ Đại Hưng Phát	Sản xuất linh kiện ô tô, động cơ (liên quan đến ngành cơ khí)	Miền Trung
Công ty Cổ phần Long Khải	Sản xuất bút tất (may mặc), xuất khẩu	Hà Nội (trụ sở), chi nhánh tại Đà Nẵng (KCN Đà Nẵng)
Công ty TNHH Nagmati Việt Nam	Sản xuất công nghiệp (liên quan đến linh kiện hoặc vật liệu)	Miền Trung
Công ty TNHH Hoàng Tiệp Việt Nam	Khai thác và chế biến cát trắng (vật liệu xây dựng, thủy tinh)	Quảng Nam (Thăng Bình)

Nhận xét:

Nhìn chung khách hàng của công ty đa số là các doanh nghiệp với đa dạng các ngành nghề khác nhau, có vốn đầu tư lớn và hoạt động lâu năm trong các ngành công nghiệp chủ lực của khu vực miền Trung.

Danh mục khách hàng có sự cân bằng giữa doanh nghiệp sản xuất trực tiếp và các đơn vị trung gian logistics, giúp công ty phân tán rủi ro và tận dụng tối đa nguồn hàng từ

nhiều bên.

2.2.3 Đối thủ cạnh tranh

Trong bối cảnh ngành logistics tại miền Trung đang phát triển mạnh mẽ, Saigonship Đà Nẵng đối mặt với sự cạnh tranh từ các đơn vị có mô hình kinh doanh đa dạng. Việc phân tích các đối thủ này giúp làm rõ vị thế và lợi thế cạnh tranh cốt lõi của Công ty.

Bảng 2.3 Phân tích điểm mạnh và điểm yếu của các đối thủ cạnh tranh

Tên công ty	Điểm mạnh	Điểm yếu
Saigonship Đà Nẵng	Tự chủ hạ tầng và dịch vụ bãi (Depot): Có bãi container (Depot của hãng tàu ONE), dịch vụ sửa chữa container chuẩn quốc tế (IICL), có thế mạnh trong dịch vụ đại lý và khai thác hàng FCL.	Quy mô hạ tầng và mạng lưới quốc tế ở mức trung bình so với các tập đoàn lớn. Chưa tập trung vào mảng gom hàng lẻ quốc tế (LCL) so với các đơn vị Forwarder thuần túy.
Viconship	Cơ sở hạ tầng: Sở hữu hệ thống ICD, Depot và đội xe lớn, tiềm lực tài chính mạnh.	Quy trình cứng nhắc, thiếu linh hoạt trong xử lý các yêu cầu cá nhân hóa.
Bee Logistics	Mạng lưới toàn cầu: Mạng lưới đại lý rộng khắp thế giới; Master Consol với thế mạnh về gom hàng lẻ (LCL).	Tài sản hữu hình (xe, bãi) hạn chế, phụ thuộc nhiều vào việc thuê ngoài hạ tầng.
Transimex	Tiêu chuẩn quốc tế: Mạnh về hệ thống quản trị hiện đại, kho lạnh, kho ngoại quan và tệp khách hàng đa quốc gia (MNCs).	Chi phí dịch vụ thường cao hơn mặt bằng chung; Tập trung chủ yếu vào phân khúc khách hàng cao cấp.

Nhận xét:

Khác với các công ty đóng vai trò trung gian như Bee Logistics, điểm khác biệt lớn nhất của Saigonship Đà Nẵng nằm ở việc tự sở hữu bãi container và đội xe đầu kéo, giúp công ty luôn chủ động được phương tiện cũng như vỏ container cho khách hàng. Trong khi

Viconship tập trung vào hạ tầng quy mô lớn và Transimex chú trọng vào hệ thống kho lạnh cao cấp, thì Saigonship Đà Nẵng lại tập trung chuyên sâu vào khai thác hàng nguyên container (FCL) cùng các dịch vụ phụ trợ tại bãi nhằm tối ưu hóa chi phí vận chuyển cho các nhà máy và xí nghiệp. Bên cạnh đó, nhờ bề dày kinh nghiệm địa phương, công ty có khả năng xử lý nhanh chóng các thủ tục phát sinh tại cảng, tạo ra lợi thế cạnh tranh về sự linh hoạt so với bộ máy quản lý phức tạp của các đối thủ lớn. Điều này giúp Saigonship Đà Nẵng duy trì được vị thế vững chắc trước áp lực cạnh tranh về giá và mạng lưới từ các doanh nghiệp cùng ngành.

2.3 Nguồn lực tài chính và kết quả hoạt động kinh doanh

2.3.1 Tình hình tài chính

Bảng 2.4 Tình hình tài chính của công ty SSC giai đoạn 2023-2025

Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Chênh lệch			
				2024/2023 (±)	2024/ 2023 (%)	2025/2024 (±)	2025/ 2024 (%)
TỔNG TÀI SẢN	25.548.632	26.372.714	27.485.642	+824.082	3.23	+1.112.928	4.22
A. TÀI SẢN NGẮN HẠN	4.980.077	5.699.259	6.452.960	+719.182	14.44	+753.701	13.22
1. Tiền và các khoản tương đương tiền	1.208.562	1.517.078	1.916.676	+308.516	25.53	+399.598	26.34
2. Các khoản phải thu ngắn hạn	3.069.153	3.308.561	3.518.324	+239.408	7.80	+209.763	6.34
3. Tài sản ngắn hạn khác	702.362	873.620	1.017.960	+171.258	24.38	+144.340	16.52
B. TÀI SẢN DÀI HẠN	20.568.553	20.673.455	21.032.682	+104.922	0.51	+359.227	1.74
1. Tài sản cố định	20.129.812	20.418.055	20.755.353	+288.243	1.43	+337.248	1.65

2. Tài sản dở dang dài hạn	0	0	0	0	0	0	0
3. Tài sản dài hạn khác	438.741	555.400	277.329	+116.659	26.59	-278.071	-50.07
TỔNG NGUỒN VỐN	25.548.632	26.372.714	27.485.642	+824.082	3.23	+1.112.928	4.22
C. NỢ PHẢI TRẢ	10.739.516	8.053.941	7.130.155	-2.685.575	-25.01	-923.786	-11.47
1. Nợ ngắn hạn	9.872.035	8.053.941	7.130.155	-1.818.094	-18.42	-923.786	-11.47
2. Nợ dài hạn	912.481	0	0	- 912.481	-100.00	0	0
D. NGUỒN VỐN CHỦ SỞ HỮU	14.809.116	18.318.773	20.355.487	+3.509.657	23.7	+2.036.714	11.12
1. Vốn chủ sở hữu	14.809.116	18.318.773	20.355.487	+3.509.657	23.7	+2.036.714	11.12
2. Nguồn kinh phí và quỹ khác	0	0	0	0	0	0	0

(Nguồn: Phòng hành chính tổng hợp, SSC Đà Nẵng)

(Đơn vị: 1000 VNĐ)

Nhận xét:

Dựa trên bảng cân đối kế toán, có thể thấy tình hình tài chính của công ty có sự chuyển biến tích cực, quy mô tài sản và nguồn vốn có sự tăng nhẹ qua các năm. Tổng tài sản tăng cho thấy quy mô công ty được mở rộng, mặc dù sự tăng trưởng không lớn, nhưng công ty tăng trưởng đều và ổn định. Tổng tài sản tăng từ mức 824.082 nghìn VNĐ tương đương với 3.23% (năm 2024) tăng lên 1.112.928 nghìn VNĐ tương đương 4.22% (năm 2025), phản ánh sự phát triển đều đặn và ổn định của doanh nghiệp.

❖ Về tài sản

Tổng tài sản của công ty tăng từ 25.548.632 nghìn VNĐ (2023) lên 26.372.714 nghìn VNĐ (2024), tăng 824.082 nghìn VNĐ, tương ứng với 3.23% so với năm 2023. Và tăng từ 26.372.714 nghìn VNĐ (2024) lên 27.485.642 nghìn VNĐ (2025), tăng mạnh hơn với

1.112.982 nghìn VNĐ so với năm 2024, tương ứng với 4.22% so với năm 2024. Sự gia tăng này phần lớn đến từ nhóm Tài sản ngắn hạn, đặc biệt là sự tăng trưởng mạnh mẽ của Tiền và các khoản tương đương tiền tăng từ 1.208.562 nghìn VNĐ (2023) lên 1.517.078 nghìn VNĐ (2024) và 1.916.676 nghìn VNĐ (2025), tương đương tăng 308.516 nghìn VNĐ (2024/2023) lên 399.598 nghìn VNĐ (2025/2024), với tỷ lệ lần lượt là 25.53% tăng lên 26.34%. Điều này giúp tính thanh khoản và khả năng chuyển đổi thành tiền mặt của công ty tăng trưởng bền vững qua các năm. Các khoản phải thu ngắn hạn sau khi tăng 239.408 nghìn VNĐ vào năm 2024 tương ứng 7.80% và đã được doanh nghiệp kiểm soát chặt chẽ hơn trong năm 2025 với mức tăng 209.763 nghìn VNĐ tương ứng với 6.34%, giúp giảm bớt tình trạng bị chiếm dụng vốn. Đối với tài sản dài hạn, việc công ty tiếp tục đầu tư thêm tài sản cố định (tăng lần lượt 1.43% và 1.65%), cho thấy công ty đang tái đầu tư vào máy móc, thiết bị hoặc phương tiện vận tải để mở rộng năng lực khai thác tại bãi và phục vụ tốt hơn cho các đơn hàng FCL.

❖ Về nguồn vốn

Nguồn vốn của công ty tăng trưởng đều qua các năm tương ứng với sự biến động của nợ phải trả và vốn chủ sở hữu. Công ty đã thực hiện tái cơ cấu nợ rất hiệu quả khi giảm mạnh nợ ngắn hạn từ mức 9.872.035 nghìn VNĐ (2023) xuống 8.053.941 nghìn VNĐ (2024) và 7.130.155 nghìn VNĐ (2025), tương đương với giảm 1.818.094 nghìn VNĐ (2024/2023) và giảm 923.786 nghìn VNĐ (2025/2024), giảm 18.42% năm 2024 và tiếp tục giảm 11.47% năm 2025. Đặc biệt, việc đưa nợ dài hạn từ mức 912.481 nghìn VNĐ về con số 0 kể từ năm 2024 thể hiện nỗ lực tự chủ tài chính tuyệt đối. Song song với việc giảm nợ, Vốn chủ sở hữu tăng trưởng ổn định sau giai đoạn khó khăn, đạt mức tăng trưởng 11.12% vào năm 2025. Điều này khẳng định hiệu quả kinh doanh có lãi, không chỉ giúp bổ sung nguồn vốn dồi dào mà còn tạo lập niềm tin vững chắc cho các cổ đông về sự phát triển bền vững của công ty trong tương lai.

2.3.2 Kết quả hoạt động kinh doanh của công ty

Bảng 2.5 Kết quả hoạt động kinh doanh của công ty SSC giai đoạn 2023 - 2025

Chỉ tiêu	Năm 2023	Năm 2024	Năm 2025	Chênh lệch 2024/2023 (±)	Chênh lệch 2024/ 2023 (%)	Chênh lệch 2025/2024 (±)	Chênh lệch 2025/ 2024 (%)
Doanh thu thuần	52.662.455.181	55.513.291.019	58.156.248.335	+2.850.835.838	5.41	+2.642.957.316	4.76
Giá vốn hàng bán	49.174.981.156	51.758.316.148	54.002.428.160	+2.583.334.992	5.25	+2.244.112.012	4.37
Lợi nhuận gộp	3.467.474.025	3.754.974.871	4.133.820.175	+287.500.846	8.29	+378.845.304	10.09
Chi phí quản lý doanh nghiệp	1.781.396.002	1.917.471.840	2.025.617.252	+136.075.838	7.64	+108.145.412	5.64
Lợi nhuận sau thuế	1.718.711.647	1.839.962.815	2.052.124.510	+121.251.168	7.05	+212.161.695	11.53

(Nguồn: Phòng hành chính tổng hợp, SSC Đà Nẵng)

(Đơn vị: 1000 VNĐ)

Nhận xét:

Dựa trên bảng số liệu tổng hợp, tình hình kinh doanh của công ty có tăng trưởng ổn định và hiệu quả quản lý chi phí được cải thiện rõ rệt qua các năm.

Về doanh thu, sau khi đạt mức tăng trưởng từ 52.662.455.181 nghìn VNĐ (2023) lên 55.513.291.019 nghìn VNĐ (2024), tăng 2.850.835.838 nghìn VNĐ tương ứng với

5.41% vào năm 2024, công ty tiếp tục duy trì đà phát triển ở mức 4.76% vào năm 2025, tăng từ 55.513.291.019 nghìn VNĐ (2024) lên 58.156.248.335 nghìn VNĐ (2025), tăng 2.642.957.316 nghìn VNĐ vào năm 2025. Điều này cho thấy khả năng khai thác thị trường ổn định của doanh nghiệp trong bối cảnh ngành logistics có nhiều cạnh tranh gay gắt, đồng thời khẳng định vị thế vững chắc của công ty qua từng giai đoạn. Điểm tích cực đáng chú ý nằm ở công tác kiểm soát giá vốn hàng bán, khi tốc độ tăng của chỉ tiêu này luôn thấp hơn tốc độ tăng trưởng doanh thu (lần lượt là 5.25% năm 2024 và 4.37% năm 2025). Chính nhờ sự chênh lệch có lợi này, lợi nhuận gộp của công ty đã có sự tăng trưởng mạnh mẽ, từ mức tăng 287.500.846 nghìn VNĐ, tương ứng với 8.29% trong năm 2024 lên mức tăng 378.845.304 nghìn VNĐ, tương ứng với 10.09% vào năm 2025. Việc tối ưu hóa giá vốn không chỉ giúp nới rộng biên lợi nhuận gộp mà còn tạo tiền đề vững chắc cho các chỉ tiêu lợi nhuận phía sau.

Bên cạnh đó, công tác quản lý chi phí doanh nghiệp cũng đạt được những kết quả khả quan thông qua nỗ lực tinh gọn bộ máy vận hành. Tốc độ tăng chi phí quản lý đã giảm từ mức 7.64% vào năm 2024 xuống còn 5,64% vào năm 2025, tương ứng với giá trị tăng lần lượt là 136.075.838 VNĐ và 108.145.412 nghìn VNĐ. Kết quả là lợi nhuận sau thuế của công ty ghi nhận sự tăng trưởng ấn tượng qua hai năm liên tiếp, từ mức 121.251.168 nghìn VNĐ, tương ứng 7.05% vào năm 2024 lên 212.161.695 nghìn VNĐ, tương ứng với 11.53% vào năm 2025. Những chỉ số này khẳng định hiệu quả kinh doanh của Saigonship Đà Nẵng đang ngày càng thực chất hơn, không chỉ tăng về quy mô doanh thu mà còn tối ưu hóa được lợi nhuận thực tế, tạo nguồn lực tài chính dồi dào để bổ sung vào vốn chủ sở hữu và phục vụ các kế hoạch mở rộng trong tương lai.

2.3.3 Các nguồn lực khác

2.3.3.1 Cơ sở vật chất

Công ty có ba hệ thống kho bãi với tổng diện tích 1.000 m², tọa lạc tại vị trí chiến lược gần cảng Tiên Sa và các khu công nghiệp, thuận tiện cho việc lưu trữ và luân chuyển hàng hoá.

Bên cạnh đó, Saigonship Đà Nẵng sở hữu đội xe tải hiện đại, đáp ứng hiệu quả nhu cầu vận chuyển hàng hoá trong nội thành Đà Nẵng cũng như các tỉnh lân cận. Ngoài ra,

công ty còn được trang bị đầy đủ các thiết bị hỗ trợ cho hoạt động logistics. Công ty trang bị hệ thống wifi 5G, camera giám sát và các thiết bị văn phòng hiện đại, hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động quản lý và vận hành. Nguồn lực vật chất của công ty được thể hiện chi tiết ở bảng dưới đây:

Bảng 2.6 Tình hình sử dụng cơ sở vật chất, thiết bị công nghệ

Tên vật lực	Số lượng	Đơn vị tính
Máy vi tính	20	Cái
Máy in	3	Cái
Bàn	25	Cái
Ghế	25	Cái
Tủ lạnh	1	Cái
Máy lạnh	6	Cái
Lò vi sóng	1	Cái
Camera quan sát	7	Cái
Wifi 5G	2	Cái
Điện thoại bàn	4	Cái
Máy Fax	1	Cái
Xe	10	Chiếc
Xe đầu kéo	7	Chiếc
Xe nâng	1	Chiếc
Sơ mi rơ mooc	5	Chiếc
Diện tích kho bãi	1000	M ²

(Nguồn: Phòng hành chính tổng hợp, SSC Đà Nẵng)

Nhân xét

Hệ thống cơ sở vật chất của Saigonship Đà Nẵng được đầu tư bài bản và đồng bộ, thể hiện năng lực tự vận hành mạnh mẽ trong chuỗi cung ứng logistics. Với lợi thế lớn về vị trí chiến lược gần cảng Tiên Sa cùng hệ thống kho bãi 1.000 m² và đội xe tải, xe đầu kéo hiện đại (17 chiếc các loại), công ty đảm bảo khả năng luân chuyển hàng hóa nhanh chóng và đáp ứng tốt nhu cầu vận tải đa phương thức. Bên cạnh đó, việc trang bị hạ tầng công nghệ như Wifi 5G và hệ thống camera giám sát không chỉ tối ưu hóa quy trình quản lý mà còn nâng cao tính an toàn và tin cậy cho dịch vụ. Mặc dù cần cân đối thêm về số lượng thiết bị phụ trợ như xe nâng để tránh tình trạng quá tải cục bộ, nhìn chung nguồn lực vật chất hiện tại là nền tảng vững chắc để công ty duy trì lợi thế cạnh tranh và phát triển ổn định tại

thị trường miền Trung.

2.3.3.2 Nguồn nhân lực

Tính đến năm 2025, công ty có 38 cán bộ - công nhân viên, gồm Ban Giám đốc, các Trưởng phòng và nhân sự thuộc bốn bộ phận. Kết cấu lao động theo trình độ được thể hiện chi tiết bên bảng dưới đây:

Bảng 2.7 Bảng kết cấu lao động theo trình độ giai đoạn 2023 - 2025

Chi tiết \ Năm		2023	2024	2025	Chênh lệch 2024/2023		Chênh lệch 2025/2024	
					(±)	(%)	(±)	(%)
Số lượng		38	34	38	-4	10.53	+4	11.76
Giới tính	Nam	29	24	26	-5	17.24	+2	8.33
	Nữ	9	10	12	+1	11.11	+2	20
Trình độ	Đại học	21	21	24	0	0	+3	14.29
	Cao đẳng	17	13	14	-4	23.53	+1	7.69

(Nguồn: Phòng hành chính tổng hợp, SSC Đà Nẵng)

Nhận xét

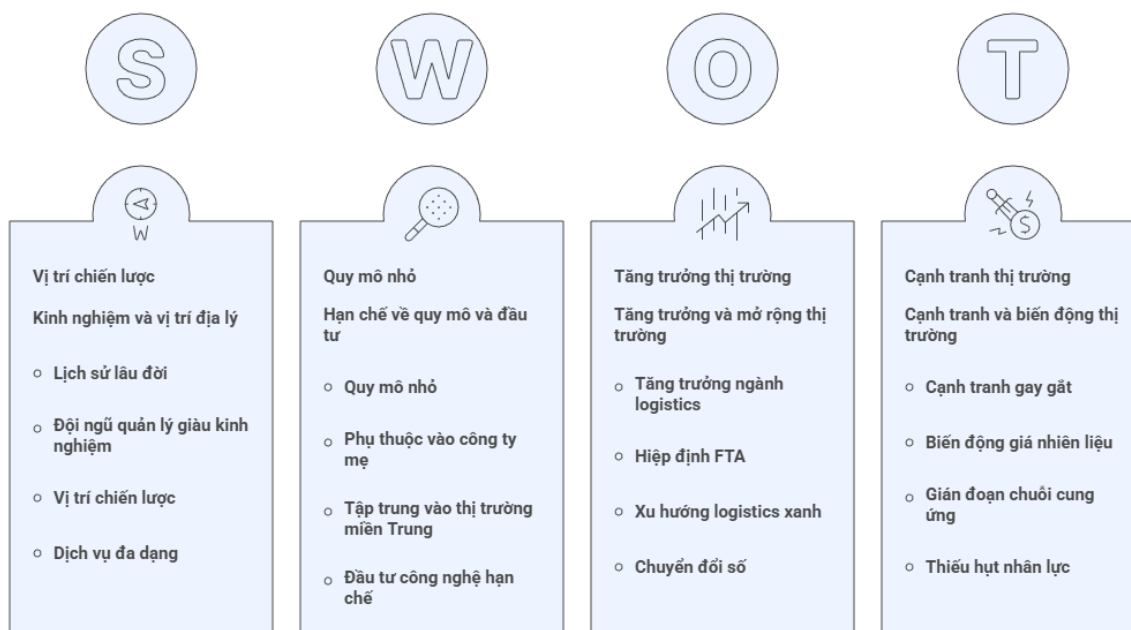
Nguồn nhân lực tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng hiện nay có chất lượng khá cao so với một số công ty khác hoạt động cùng lĩnh vực. Quy mô nhân sự của công ty có sự biến động nhẹ nhưng đang dần ổn định và chuyển dịch theo hướng nâng cao chất lượng. Tổng số lao động năm 2024 giảm xuống còn 34 người (giảm 10.53% so với năm 2023), tuy nhiên đến năm 2025, công ty đã thực hiện tuyển dụng bổ sung lại lên mức 38 người, tương ứng với mức tăng 11.76%. Sự biến động này cho thấy công ty đã có bước rà soát, tinh gọn bộ máy vào năm 2024 trước khi mở rộng lực lượng lao động để đáp ứng nhu cầu kinh doanh mới trong năm 2025.

Về giới tính, Đội ngũ nhân sự có sự điều chỉnh theo hướng cân bằng. Lao động Nam chiếm tỷ trọng lớn nhưng có xu hướng giảm nhẹ, từ 29 người (năm 2023) xuống còn 26 người (năm 2025). Việc gia tăng tỷ lệ lao động Nữ cho thấy sự phù hợp với đặc thù công việc ngành logistics hiện nay, đòi hỏi sự tỉ mỉ, khéo léo trong khâu chứng từ và chăm sóc

khách hàng.

Sự chuyển dịch tích cực trong cơ cấu trình độ đào tạo là minh chứng cho chiến lược nâng cao chất lượng nguồn nhân lực của công ty. Số lượng lao động có trình độ Đại học được duy trì ổn định trong năm 2024 và tăng nhẹ lên 24 người vào năm 2025 (tương ứng với mức tăng 14.29%). Trong khi đó, nhóm lao động có trình độ Cao đẳng có sự sụt giảm từ 17 người xuống 14 người sau 2 năm. Tỷ trọng nhân sự trình Đại học chiếm ưu thế (chiếm 63.2% tổng nhân sự năm 2025), cho thấy công ty đang tập trung thu hút đội ngũ có chuyên môn cao, khả năng tư duy và kỹ năng nghiệp vụ tốt để tối ưu hóa quy trình vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường.

2.4 Ma trận SWOT



Sơ đồ 2.2 Ma trận SWOT

Nhận xét:

Nhìn chung, Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng đang sở hữu một nền tảng nội lực vững chắc nhờ vào lợi thế địa lý thuận lợi và kinh nghiệm lâu năm trong ngành. Tuy nhiên, để bứt phá trong giai đoạn 2025 – 2030, công ty cần chuyển mình từ thế "phòng thủ" sang "tấn công":

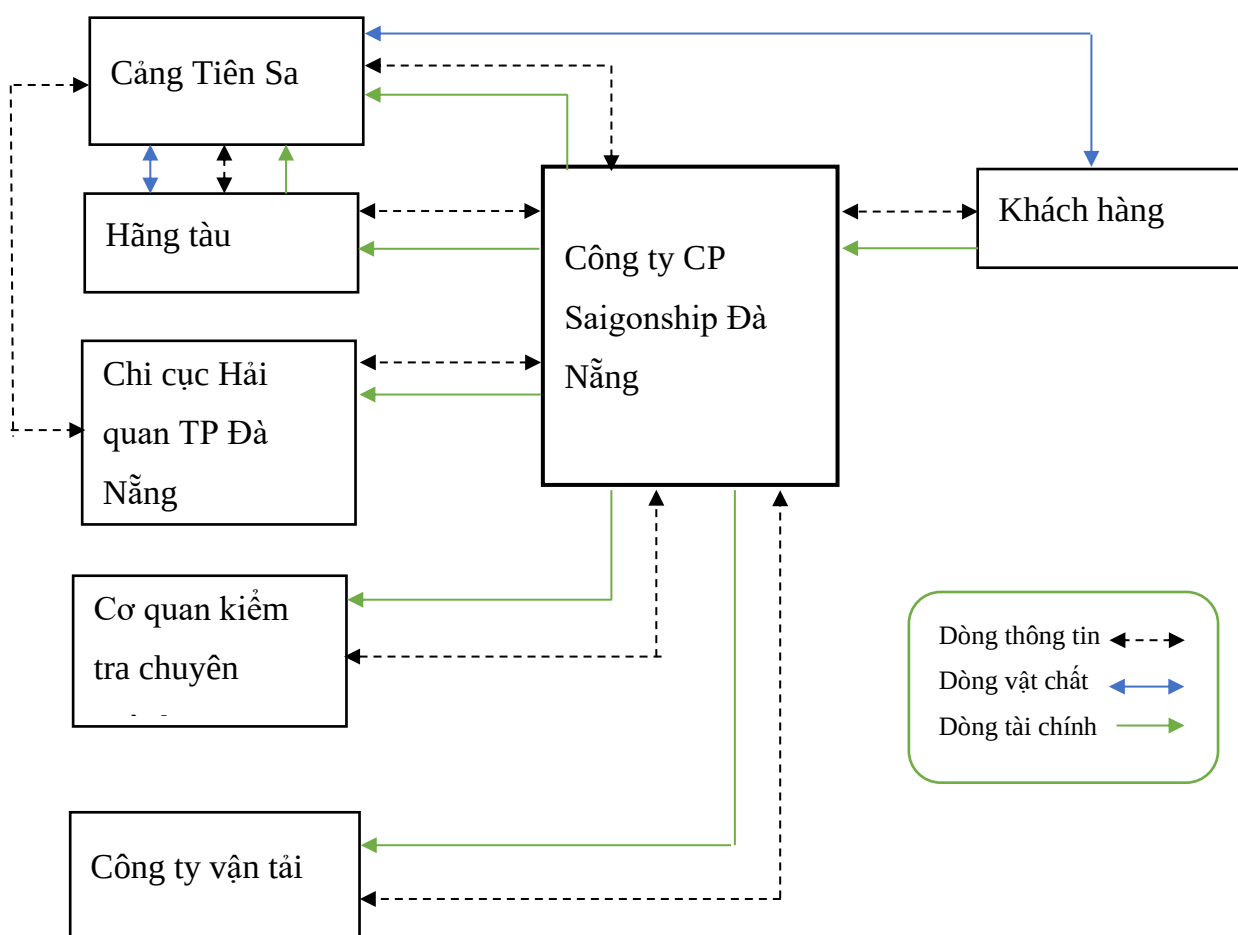
- Tận dụng cơ hội: Khai thác tối đa vị trí gần cảng Đà Nẵng để đón đầu làn sóng hàng hóa xuất nhập khẩu tăng cao từ các hiệp định FTA.

- Khắc phục điểm yếu: Ưu tiên ngân sách đầu tư cho công nghệ thông tin và phần mềm quản lý logistics để bắt kịp xu hướng chuyển đổi số, từ đó bù đắp cho hạn chế về quy mô nhân sự.

- Vượt qua thách thức: Sử dụng sự linh hoạt và thấu hiểu thị trường địa phương (thị trường ngách) để cạnh tranh với các đối thủ lớn, tập trung vào các dịch vụ đặc thù như vận chuyển thiết bị nặng hoặc nhà container mà các đối thủ lớn ít quan tâm.

2.5 Thực trạng về quy trình giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại công ty cổ phần Saigonship Đà Nẵng

2.5.1 Chuỗi cung ứng dịch vụ nhập khẩu hàng hoá nguyên container bằng đường biển



Sơ đồ 2.3 Sơ đồ chuỗi cung ứng dịch vụ nhập khẩu hàng hoá nguyên container (FCL) bằng đường biển

2.5.1.1 Mô tả các thành phần trên chuỗi cung ứng

- Cảng Tiên Sa: Cung cấp dịch vụ nâng – hạ, bốc xếp, đóng – rút, lưu bãi container hàng hoá,

hỗ trợ lai dắt tàu thuyền cập – xuất bến, phục vụ cho hoạt động cung cấp dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hoá.

- **Hãng tàu:** Hãng tàu là đơn vị chịu trách nhiệm vận chuyển container hàng hoá bằng đường biển giữa các quốc gia. Hãng tàu chịu trách nhiệm quản lý container từ cảng đi đến cảng đích, và Saigonship Đà Nẵng là đại lý cho các hãng tàu lớn như ONE, SITC, MAERSK, EVERGREEN...
- **Chi cục Hải quan Thành phố Đà Nẵng:** Chi cục Hải quan là cơ quan chịu trách nhiệm thực hiện các thủ tục Hải quan cho hàng hoá xuất nhập khẩu, bao gồm kiểm tra tờ khai Hải quan, xác định thuế và phí, giải phóng hàng hoá.
- **Cơ quan kiểm tra chuyên ngành:** Cung cấp dịch vụ và xử lý giấy tờ, chứng từ liên quan đến việc kiểm tra giám sát nguồn gốc hàng hoá. Những cơ quan mà Saigonship Đà Nẵng phải làm việc bao gồm: Chi cục Kiểm dịch Thực vật vùng III, Trung tâm Kỹ thuật đo lường chất lượng, Chi cục Thú y vùng IV...
- **Công ty vận tải:** Ngoài việc sở hữu đội xe riêng gồm 7 xe container, Saigonship Đà Nẵng còn hợp tác chặt chẽ với các đơn vị vận tải khác như: Công ty TNHH Giao nhận Triệu Vũ, Hoàng Bảo Thư, Hồng Phước Nguyên, Viễn Dương, Phúc Hà...
- **Khách hàng:** Nhóm khách hàng chủ yếu của Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng là các doanh nghiệp sản xuất/mua bán hàng hoá (may mặc, giày, dép, dệt may, bia, tinh bột sắn, giấy, gỗ ván, gạch men, vỏ lon, cao su, đông lạnh...); các công ty forwarder/logistics và các hãng tàu.
- **Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng (SSC):** Là cầu nối, đơn vị trung gian cung cấp dịch vụ cho các bên liên quan như cung cấp dịch vụ vận tải, thuê tàu, thủ tục Hải quan, mua bán và sửa chữa container...

2.5.1.2 Mô tả ba dòng trên chuỗi

❖ Dòng thông tin

- **SSC Đà Nẵng ⇔ Khách hàng:** Khách hàng cung cấp dịch vụ vận chuyển, thông tin lô hàng và chứng từ liên quan cho SSC Đà Nẵng. SSC Đà Nẵng xác nhận, cập nhật tiến độ vận chuyển, tình trạng hàng hoá và các vấn đề phát sinh trong quá trình cung cấp dịch vụ cho khách hàng.

- **SSC Đà Nẵng ⇔ Cảng Tiên Sa:** SSC Đà Nẵng cung cấp các thông tin đăng ký trên booking và được kê khai trên ePort. Ngược lại, Cảng dùng phần mềm ePort để trao đổi thông tin giữa SSC Đà Nẵng và Cảng. Cảng sẽ cung cấp thông tin container, tàu chuyển, danh sách container nhập, thông tin giải phóng tàu cho SSC Đà Nẵng.
- **SSC Đà Nẵng ⇔ Hãng tàu:** Theo điều kiện CIF, nhà xuất khẩu ở nước ngoài sẽ chịu trách nhiệm đặt booking thay vì SSC Đà Nẵng. SSC Đà Nẵng sẽ phối hợp với hãng tàu để nhận lệnh giao hàng (D/O) sau khi hoàn thành các thủ tục Hải quan. Ngược lại, Hãng tàu cung cấp thông tin về lịch trình của tàu, ngày giờ xuất phát và thời gian dự kiến, lệnh giao hàng, chứng nhận mượn container (nếu có).
- **SSC Đà Nẵng ⇔ Chi cục Hải quan Thành phố Đà Nẵng:** SSC Đà Nẵng sẽ cung cấp thông tin về lô hàng hoá, thông tin về vận đơn, hoá đơn thương mại và các chứng từ liên quan khác trên phần mềm khai báo Hải quan ECUS. Theo điều kiện CIF bảo hiểm do người bán mua sẵn nên khi làm thủ tục Hải quan, SSC Đà Nẵng sẽ cung cấp chứng từ bảo hiểm hàng hoá do bên xuất khẩu cung cấp (nếu cơ quan Hải quan yêu cầu). Ngược lại, Hải quan sẽ tiến hành kiểm tra chứng từ và hàng hoá, sau đó thông báo lại cho SSC Đà Nẵng thông tin kết quả kiểm tra hàng hoá, thông báo về mức thuế và phí Hải quan.
- **SSC Đà Nẵng ⇔ Cơ quan kiểm tra chuyên ngành:** SSC Đà Nẵng cung cấp thông tin lô hàng, chứng từ, vận đơn, giấy phép xuất nhập khẩu... Ngược lại, Cơ quan kiểm tra chuyên ngành cung cấp danh mục hàng hoá kiểm tra, kết quả kiểm tra và yêu cầu pháp lý.
- **SSC Đà Nẵng ⇔ Công ty vận tải:** SSC Đà Nẵng cần cung cấp thông tin cho đơn vị vận tải như số hiệu container, vận đơn, chứng từ, thời gian vận chuyển... Ngược lại, các đối tác vận tải cần cung cấp thông tin về phương tiện vận chuyển, kế hoạch vận chuyển, tài xế, biển số xe. Ví dụ như web Vinh Hiền, Vicomsat...
- **Hãng tàu ⇔ Cảng Tiên Sa:** Hãng tàu sẽ gửi các thông tin về lịch trình tàu cập bến cho Cảng. Ngược lại, sau mỗi chuyến tàu, Cảng đối chiếu container, phối hợp với hãng tàu lên kế hoạch dỡ hàng, thông báo tiến độ, tình trạng và yêu cầu chứng từ cần thiết.

- **Chi cục Hải quan Đà Nẵng ↔ Cảng Tiên Sa:** Cảng Đà Nẵng sử dụng phần mềm VNACCS để quét tờ khai Hải quan, sau đó hệ thống sẽ liên kết với CATOS – phần mềm quản lý điều hành Cảng. Tại đây, Tổng cục Hải quan sẽ gửi kết quả xác nhận về tình trạng thông quan của lô hàng. Nếu hàng hoá đã được thông quan, Cảng sẽ tiến hành xác nhận và tiến hành các thủ tục cần thiết để sắp xếp container lên tàu xuất khẩu.

❖ **Dòng vật chất**

- **Hãng tàu ↔ Cảng Tiên Sa ↔ Khách hàng:** Khi tàu cập cảng, đội xếp dỡ của cảng sẽ sử dụng cần cẩu chuyên dụng để cẩu container từ tàu xuống. Sau đó container được xe nâng hoặc xe đầu kéo chuyên dụng di chuyển vào khu vực bãi container (C/Y) và sắp xếp lưu trữ tạm thời. Khi hàng hoá của khách hàng đã được lưu bãi tại CY, bộ phận vận chuyển của SSC Đà Nẵng do khách hàng thuê sẽ đến Cảng trình hồ sơ, chứng từ liên quan đến đơn hàng (DO, giấy giới thiệu,...) để xác nhận vận chuyển lô hàng. Sau khi hoàn tất thủ tục được Cảng thông quan, SSC Đà Nẵng sẽ được phép điều xe đầu kéo vào bãi CY để nhận container và vận chuyển container về địa điểm do khách hàng chỉ định.
- **Khách hàng ↔ Cảng Tiên Sa:** Sau khi hàng hoá đã được vận chuyển đến kho khách hàng, hàng hoá sẽ được rút ra khỏi container. Lúc này, công ty vận tải sẽ kéo container rỗng về lại bãi Cảng Tiên Sa hoặc Depot theo chỉ định của hãng tàu.

❖ **Dòng tài chính**

- **Dòng tài chính đi vào SSC Đà Nẵng:** Khách hàng sẽ theo hợp đồng được thoả thuận trước đó đặt cọc trước tiền của lô hàng. Sau khi SSC Đà Nẵng hoàn thành hợp đồng, khách hàng sẽ thanh toán chi phí dịch vụ đã nêu trong hợp đồng như phí THC, phí D/O, DEM, DET,..
- **Dòng tài chính đi ra của SSC Đà Nẵng:** SSC Đà Nẵng sẽ trả các chi phí cho các bên mà SSC Đà Nẵng sử dụng dịch vụ, bao gồm:
 - **SSC Đà Nẵng → Cảng Tiên Sa:** Thanh toán chi phí nâng hạ container, phí vận chuyển container trong khu vực Cảng...Việc thanh toán sẽ được thực hiện theo yêu cầu của các điều khoản trong hợp đồng.
 - **SSC Đà Nẵng → Hãng tàu:** Theo điều kiện CIF thì SSC Đà Nẵng sẽ trả các khoản phí như DEM/DET nếu nộp cần gia hạn thêm ngày lưu bãi/lưu kho. SSC Đà Nẵng sẽ không thanh

toán cước vận chuyển quốc tế (Sea Freight), vì điều khoản này đã được thanh toán bởi người bán. Sau khi hoàn trả container, công ty sẽ nhận lại khoản tiền cọc khi mượn container của hãng tàu (nếu có).

- **SSC Đà Nẵng → Công ty vận tải:** SSC Đà Nẵng sẽ thanh toán cho công ty vận chuyển dựa vào đơn hàng và hợp đồng thoả thuận giữa hai bên.
- **SSC Đà Nẵng → Chi cục Hải quan Thành phố Đà Nẵng:** SSC Đà Nẵng sẽ trả thuế nhập khẩu cho Hải quan, phí này bao gồm cước vận chuyển và bảo hiểm, vì CIF giá trị Hải quan = Giá trị hàng hoá + Cước vận chuyển + Phí bảo hiểm.
- **SSC Đà Nẵng → Cơ quan kiểm tra chuyên ngành:** SSC Đà Nẵng sẽ thanh toán các khoản phí kiểm dịch, kiểm tra chất lượng hàng hoá.

2.5.2 Đặc điểm về hàng hóa nhập khẩu tại công ty

Hàng hóa nhập khẩu tại công ty Saigonship chủ yếu tập trung vào các nhóm mặt hàng phục vụ trực tiếp cho hoạt động sản xuất và xây dựng tại khu vực miền Trung. Đặc điểm chung của các nhóm hàng này là đều được vận chuyển dưới hình thức nguyên container (FCL) để đảm bảo an toàn và tối ưu chi phí vận tải nội địa bằng đội xe đầu kéo của công ty. Các mặt hàng thường xuyên được xử lý bao gồm: máy móc thiết bị công nghiệp, các loại nguyên vật liệu đầu vào (như hạt nhựa, hóa chất) và đặc biệt là nhóm hàng nông sản phục vụ công nghiệp chế biến như Malt bia và Đại mạch.

Trong số các mặt hàng nguyên liệu sản xuất, nhóm hàng nông sản như Malt bia và Đại mạch chiếm tỷ trọng đáng kể và mang những đặc thù kỹ thuật riêng biệt. Toàn bộ các lô hàng này thường được đóng vào container 20 feet để đảm bảo tải trọng và yêu cầu khắt khe về độ khô ráo, sạch sẽ của vỏ container nhằm tránh ẩm mốc hay mùi lạ làm ảnh hưởng đến chất lượng nguyên liệu nấu bia. Đặc điểm của nhóm hàng này là đi theo các điều kiện thương mại quốc tế như CFR hoặc CIF, đòi hỏi quy trình xử lý chứng từ và thực hiện kiểm dịch thực vật tại cảng phải cực kỳ nhanh chóng để kịp thời cung ứng cho các nhà máy sản xuất tại các Khu công nghiệp. Việc kết hợp giữa năng lực kiểm soát vỏ container tại bãi và vận tải chuyên nghiệp giúp công ty đảm bảo tính nguyên vẹn và chất lượng cao nhất cho các mặt hàng nhạy cảm này khi đến tay khách hàng.

2.5.3 Nhân sự thực thi quy trình và vị trí công việc trong phòng ban kinh doanh

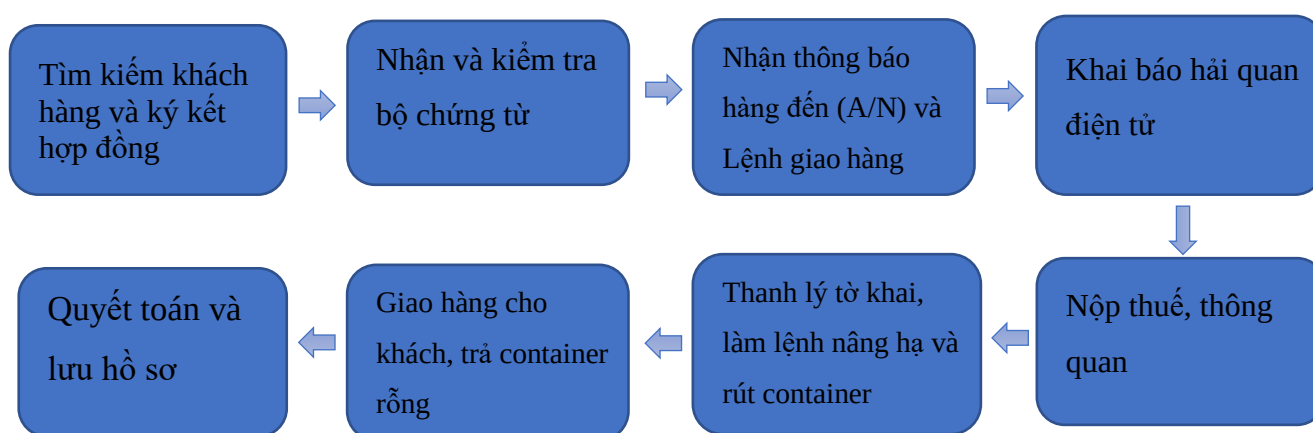
- Trưởng phòng Kinh Doanh (Anh Ngô Hữu Phú): Người chịu trách nhiệm quản lý chung mọi hoạt động của phòng bao gồm giám sát tình hình thực hiện doanh số, phối hợp với các bộ phận khác. Ngoài ra, Anh Phú còn lập báo cáo kết quả phòng kinh doanh lên Tổng giám đốc, đề xuất giải pháp định hướng phát triển lên Hội đồng quản trị.
- Phó phòng Kinh Doanh (Chị Nguyễn Thị Phụng): Hỗ trợ trưởng phòng trong việc quản lý hoạt động kinh doanh, giám sát tiến độ công việc và đảm bảo các hoạt động kinh doanh được thực hiện; tổng hợp báo cáo hoạt động kinh doanh, tiến độ công việc cho Trưởng phòng. Ngoài ra, làm việc với khách hàng, giải quyết các vấn đề phát sinh, phối hợp tối ưu quy trình, điều hành xe ngoài khi cần.
- Nhân viên Giao nhận (Anh Trần Đình Toàn): Chịu trách nhiệm thực hiện việc nâng hạ container trên Eport, giám sát tình hình xe trực tuyến, kiểm tra tình trạng hàng hoá, giám sát xếp dỡ tại kho, cảng và xử lý vấn đề phát sinh. Anh làm việc với Hải quan, nhà xe và các bên liên quan để đảm bảo thủ tục đúng quy định.
- Nhân viên Kinh doanh vận tải (Anh Hồ Hữu Sơn): Quản lý và điều phối xe nội bộ, tối ưu hoá lịch trình và giám sát vận chuyển để đảm bảo hàng hoá luân chuyển hiệu quả. Anh cũng tìm kiếm giải pháp giảm chi phí vận chuyển cho công ty.
- Quản lý bộ phận Sales và Hải quan (Anh Phan Quang Hiếu): Anh Hiếu chịu trách nhiệm quản lý, điều hành của bộ phận Sales và Khai báo Hải quan, lập kế hoạch kinh doanh và giám sát quá trình thực hiện. Cụ thể, anh định hướng hoạt động tìm kiếm khách hàng, hỗ trợ nhân viên trong quá trình tư vấn và đàm phán hợp đồng. Ngoài ra, anh đảm bảo quy trình khai báo Hải quan tuân thủ quy định pháp luật và xử lý các vấn đề phát sinh trong công việc. Việc duy trì quan hệ với khách hàng hiện tại, đảm bảo họ nhận được sự hỗ trợ cần thiết cũng là một trong các nhiệm vụ của quản lý bộ phận này.
- Nhân viên chứng từ/ Khai báo Hải quan (Chị Nhữ Thị Thanh): Chịu trách nhiệm khai báo Hải quan, đảm bảo hàng hoá thông quan đúng quy định. Công việc gồm thu xếp chứng từ xuất nhập khẩu, theo dõi đóng hàng, lập Manifest và thực hiện làm tờ khai trên phần mềm

ECUS. Chị phối hợp với khách hàng, hãng tàu, đại lý để đảm bảo chứng từ đầy đủ, đúng hạn. Ngoài ra, chị theo dõi lịch tàu, nhập dữ liệu lên hệ thống, lập Debit note, kiểm tra thanh toán với đối tác. Chị cũng báo giá cước vận tải, lập bảng kê chi phí, thu thập hoá đơn chứng từ và hỗ trợ nhân viên hiện trường (anh Toàn) khi cần.

- Nhân viên Sales (Chị Nguyễn Thị Thu Trang – nhân viên hỗ trợ là anh Toàn, anh Hiếu, chị Thanh): Chị chịu trách nhiệm tìm kiếm và tiếp cận khách hàng mới, tư vấn các dịch vụ do công ty cung cấp, đồng thời duy trì mối quan hệ với khách hàng hiện tại thông qua việc thường xuyên trao đổi, hỗ trợ và cập nhật thông tin. Bên cạnh đó, chị cũng theo dõi nhu cầu của khách hàng, cập nhật thông tin thị trường và đề xuất các giải pháp phù hợp.
- Công việc của thực tập sinh: Thực hiện kiểm tra bộ chứng từ xuất nhập khẩu bằng đối chiếu các thông tin giữa các chứng từ nhằm đảm bảo tính chính xác và báo cáo lại cho người hướng dẫn, sau đó thực hiện khai báo hải quan nháp hoặc truyền tờ khai (dưới sự giám sát của người hướng dẫn). Hỗ trợ các công việc giao nhận như thực hiện công việc lấy mẫu kiểm tra chuyên ngành tại cảng. Cuối cùng là hỗ trợ việc giao nhận chứng từ, lấy seal và các công việc khác khi được người hướng dẫn giao cho.

2.5.4 Thực trạng về quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng.

2.5.4.1 Sơ đồ thực trạng về quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Saigonship Đà Nẵng



Sơ đồ 2.4 Quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng

2.5.4.2 Nội dung các bước trong quy trình

Bước 1. Tìm kiếm khách hàng và ký kết hợp đồng

❖ Nội dung:

Đây là giai đoạn tiền đề, quyết định đến việc xác lập các giao dịch thương mại và doanh thu của Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng. Mục tiêu trọng tâm của bước này là khai thác tối đa nhu cầu từ các tệp khách hàng hiện tại và mở rộng mạng lưới khách hàng tiềm năng trong lĩnh vực giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL).

❖ Phòng ban đảm nhận: Phòng kinh doanh, chịu trách nhiệm trong việc tìm kiếm, tư vấn và đàm phán hợp đồng.

❖ Quy trình thực hiện

- Nhân viên kinh doanh chủ động tìm kiếm khách hàng qua các kênh: khách hàng cũ, giới thiệu, điện thoại, website, email, gặp mặt trực tiếp...
- Sau khi tìm kiếm được khách hàng, khách hàng sẽ gửi chi tiết sản phẩm nhập khẩu và những yêu cầu vận chuyển cho công ty SSC Đà Nẵng.
- Nhân viên Sale lập báo giá chi tiết (cước vận chuyển, phí hải quan, phí cảng, phí lưu kho, phí khác...) và gửi cho khách hàng.
- Khách hàng xem xét, hai bên đàm phán và thống nhất báo giá.
- Hai bên thỏa thuận các điều kiện hợp đồng và tiến hành ký kết hợp đồng dịch vụ (hợp đồng khung dài hạn 1–3 năm với khách lớn hoặc thỏa thuận dịch vụ cho từng lô hàng với khách vãng lai).

Bước 2. Nhận và kiểm tra bộ chứng từ

❖ Nội dung

Bộ phận chứng từ nhận bộ chứng từ vận chuyển từ khách hàng và kiểm tra tính chính xác, đầy đủ để làm cơ sở khai báo hải quan và giao nhận hàng.

❖ Phòng ban đảm nhận: Phòng kinh doanh

❖ Quy trình thực hiện

Nhân viên phòng kinh doanh của Công ty liên hệ với đại lý nước ngoài để nắm tình hình làm hàng từ nước ngoài và đồng thời liên hệ với khách hàng để nhận bộ chứng từ. Thông thường khoảng 2 ngày trước khi tàu đến, hãng tàu sẽ gửi giấy báo hàng đến.

Với lô hàng nhập khẩu nguyên container đường biển thì bộ chứng từ được nhận trực tiếp từ khách hàng hoặc thông qua đường chuyển phát nhanh, bộ chứng từ thường gồm: Hợp đồng thương mại, Phiếu đóng gói, Hóa đơn thương mại, Vận đơn, Giấy giới thiệu, Giấy chứng nhận xuất xứ (nếu có), Giấy kiểm dịch thực vật (nếu có),...

Nhân viên kiểm tra, đối chiếu thông tin, số liệu trên chứng từ có khớp với nhau không. Đặc biệt là trọng lượng hàng, số lượng cont, số cont, số seal và ngày dự kiến hàng đến... Bởi vì, nếu như không khớp với nhau thì công việc thông quan cho lô hàng gặp nhiều khó khăn. Cụ thể như sau:

- Kiểm tra B/L có trùng khớp với hợp đồng về những thông tin như: Tên công ty xuất khẩu, tên công ty nhập khẩu, ngày giao hàng, nơi giao hàng, cảng xếp/dỡ, tên hàng...
- Kiểm tra hóa đơn thương mại:
 - + Đối với hợp đồng: Kiểm tra số hợp đồng, ngày ký kết hợp đồng, giá/đơn vị hàng hóa, tổng giá trị của lô hàng, điều kiện thanh toán.
 - + Đối với B/L: Kiểm tra các thông tin như Gross weight, Net weight.
 - + Kiểm tra P/L so với B/L: Gross weight, Net weight, tên hàng.

Tuy nhiên có rất nhiều trường hợp trong quá trình kiểm tra chứng từ nhân viên giao nhận của công ty phát hiện ra các số liệu không trùng khớp giữa các chứng từ với nhau. Thông thường là sự sai sót về khối lượng hàng, số cont, ngày invoice. Lúc này nhân viên giao nhận phải nhanh chóng liên lạc với khách hàng để kịp thời xử lý đồng thời cũng phải báo cáo lên công ty khi có sự điều chỉnh.

Bước 3. Nhận thông báo hàng đến (A/N) và lệnh giao hàng D/O

❖ Nội dung:

Nhận Thông báo hàng đến (Arrival Notice - A/N) từ hãng tàu và thực hiện thủ tục lấy Lệnh giao hàng (Delivery Order - D/O) để có cơ sở rút hàng tại cảng..

❖ **Phòng ban đảm nhận:** Phòng kinh doanh. Nhân viên chứng từ tiếp nhận và kiểm tra thông báo. Nhân viên hiện trường sẽ trực tiếp đi lấy lệnh tại văn phòng hãng tàu.

❖ Quy trình thực hiện

Khi tàu cập cảng hoặc gần đến cảng, hãng tàu gửi Thông báo hàng đến (A/N) cho

người nhận hàng (Consignee) hoặc forwarder.

Nhân viên công ty nhận A/N qua email từ hãng tàu hoặc từ khách hàng chuyển lại. Tiến hành kiểm tra thông tin trên A/N: ngày tàu đến, vị trí container, chi phí phát sinh (demurrage, detention nếu có)...

Sau đó liên hệ với hãng tàu/đại lý để làm thủ tục lấy D/O (Delivery Order)

Chuẩn bị hồ sơ cần thiết để lấy D/O:

- Bản gốc Bill of Lading (hoặc Telex Release/Surrender B/L)
- Giấy giới thiệu của khách hàng
- Giấy ủy quyền (nếu có)
- Chứng từ đã kiểm tra ở bước 2

Thanh toán các khoản phí cho hãng tàu (nếu có) để nhận D/O chính thức.

Bước 4. Khai báo hải quan điện tử

❖ Nội dung

Lập và gửi tờ khai hải quan nháp cho khách hàng xác nhận.

Truyền tờ khai điện tử qua hệ thống hải quan và nhận kết quả phân luồng.

Khi khách hàng xác nhận tờ khai thì nhân viên công ty dùng phần mềm khai báo hải quan điện tử kết hợp chữ ký số để truyền tờ khai qua mạng hải quan điện tử. Nếu truyền thành công hệ thống mạng hải quan tự động báo số tiếp nhận hồ sơ, số tờ khai và phân luồng hàng hóa.

❖ Phòng ban đảm nhận: Phòng kinh doanh

❖ Quy trình thực hiện

Nhân viên khai báo hải quan thực hiện khai báo hải quan và gửi tờ khai nháp cho khách hàng xác nhận. Bao gồm các bước:

- Nhập thông tin hàng hóa vào phần mềm ECUSS/VNACCS dựa trên bộ chứng từ và D/O.
- Lập tờ khai hải quan
- In tờ khai nháp gửi khách hàng kiểm tra, xác nhận (tên hàng, mã HS, thuế suất, trị giá...).
- Chỉnh sửa theo phản hồi của khách hàng.

- Khách hàng xác nhận chính thức.

Sau khi đã xác nhận với khách hàng xong, nhân viên khai báo hải quan sẽ tiến hành sử dụng chữ ký số để truyền tờ khai cho hải quan, sau đó hải quan sẽ xác nhận và phân luồng hàng hóa. Sau khi nhận được số tờ khai, số hồ sơ, và kết quả phân luồng (Xanh - Vàng - Đỏ). Nhân viên khai báo hải quan sẽ chuẩn bị hồ sơ theo luồng hàng tương ứng.

Có 3 trường hợp phân luồng tờ khai:

- Trường hợp 1: Tờ khai luồng xanh. Khách hàng nộp thuế, nhân viên giao nhận của công ty in tờ mã vạch và đến bộ phận giám sát hải quan tại kho/bãi để làm thủ tục thanh lý.
- Trường hợp 2: Tờ khai luồng vàng. Nộp hồ sơ cho hải quan kiểm tra, đối chiếu, hồ sơ bao gồm: Phiếu tiếp nhận bàn giao hồ sơ hải quan, giấy giới thiệu (bản chính), B/L (bản sao), Invoice (bản sao), C/O (Bản chính).

Quy trình xử lý tiếp theo phụ thuộc vào trạng thái nộp thuế của khách hàng:

- Khách hàng đã nộp thuế và tiền đã nổi lên hệ thống Hải quan: Sau khi kiểm tra hồ sơ hợp lệ, công chức hải quan sẽ duyệt ‘Thông quan tờ khai’. Nhân viên giao nhận tiến hành in mã vạch giám sát (mã vạch container/hàng hóa) trực tiếp từ website của Tổng cục Hải quan và đến kho/bãi để làm thủ tục thanh lý nhận hàng.
- Khách hàng chưa nộp thuế/thuế chưa nổi trên hệ thống: Sau khi kiểm tra hồ sơ hợp lệ, Hải quan sẽ chấp nhận thông qua bước kiểm tra hồ sơ, tờ khai chuyển sang trạng thái "Chờ hoàn thành nghĩa vụ tài chính". Nhân viên giao nhận (hoặc bộ phận chứng từ) sẽ chủ động tra cứu tình hình nộp thuế trên cổng thông tin Hải quan Việt Nam. Ngay khi tiền thuế được hạch toán vào hệ thống, tờ khai sẽ tự động chuyển sang trạng thái ‘Thông quan’. Lúc này, nhân viên mới có thể in mã vạch và tiến hành làm thủ tục thanh lý nhận hàng.
- Trường hợp 3: Tờ khai luồng đỏ. Nộp hồ sơ cho hải quan kiểm tra, đối chiếu, hồ sơ bao gồm: Phiếu tiếp nhận bàn giao hồ sơ hải quan, giấy giới thiệu (bản chính), B/L (bản sao), Invoice (bản sao), C/O (Bản chính). Nếu không có vấn đề gì thì chuyển qua đội thủ tục đi kiểm hóa (dịch cont, cắt seal, kiểm tra số lượng, chủng loại...). Tùy tỷ

lệ kiểm hóa của lãnh đạo chi cục mà chủ hàng sẽ xuất trình 5%, 10% hay 100% hàng để hải quan kiểm tra, kiểm hóa nếu không sai sót nhân viên hải quan thông quan cho tờ khai, khách hàng đã chuyển khoản nộp thuế, nhân viên giao nhận của công ty in tờ mã vạch và đi thanh lý trên kho hàng.

Bước 5. Nộp thuế, thông quan

❖ Nội dung

Làm thủ tục với Chi cục Hải quan để hoàn tất thông quan theo luồng.

❖ Phòng ban đảm nhận: Phòng kinh doanh

❖ Quy trình thực hiện

Nhân viên hiện trường sẽ mang hồ sơ tới nộp tại Chi cục Hải quan theo luồng đã phân. Sau đó tiến hành nộp thuế nhập khẩu và nhận tờ mã vạch thông quan, tiến hành thông quan nhận hàng.

Bước 6. Thanh lý tờ khai, làm lệnh nâng hạ và rút container

❖ Nội dung:

Là thủ tục thanh lý tờ khai, làm lệnh nâng hạ container và chở hàng về kho.

❖ Phòng ban đảm nhận: Phòng kinh doanh

❖ Quy trình thực hiện

Sau khi in tờ mã vạch, đi đến trung tâm dịch vụ khách hàng thuộc cảng Tiên Sa tiến hành nộp các chứng từ như: lệnh giao hàng (D/O), giấy giới thiệu của công ty, giấy cước cont, tờ mã vạch, giấy ủy quyền (nếu có) cho nhân viên.

- Nếu giấy cước cont ghi trả cont rỗng tại tiên sa, Danalog thì làm lệnh nâng hạ, nộp tiền và xuất hóa đơn ở kho hàng tại cảng.
- Nếu trong giấy cước cont ghi trả cont rỗng tại bãi khác cảng Tiên Sa như: GHL, Tân Cảng, Chân Thát... Thì chỉ làm lệnh nâng tại kho hàng sau đó ra các bãi trên để nộp tiền hạ container, xuất hóa đơn hoặc lấy phiếu thu tại đó.

Đến quầy thu ngân thanh toán các chi phí → nhận lệnh nâng hạ container, giao cho tài xế và rút hàng về kho.

Bước 7. Giao hàng cho khách, trả container rỗng

❖ Nội dung:

Vận chuyển hàng hóa giao cho khách hàng và trả container rỗng theo quy định.

❖ **Phòng ban đảm nhận:** Phòng kinh doanh. Nhân viên hiện trường sau đó bàn giao cho tài xế xe nhà hoặc bên dịch vụ vận tải.

❖ **Quy trình thực hiện**

Sau khi nhận lệnh nâng hạ từ nhân viên giao nhận, tài xế kéo xe vào cảng để rút container. Trước khi rút container tài xế cần kiểm tra tình trạng container và hàng hóa, chụp ảnh lưu chứng. Sau đó tiến hành vận chuyển hàng hóa về kho khách hàng theo địa chỉ đã thỏa thuận.

Bàn giao hàng hóa và lấy biên bản giao nhận (Biên bản bàn giao hàng hóa). Sau đó tài xế tiến hành trả container rỗng về đúng địa điểm đã quy định trước đó và nhận lại biên bản xác nhận trả container từ bãi.

Bước 8. Quyết toán và lưu hồ sơ

❖ **Nội dung**

Tổng hợp chi phí, quyết toán với khách hàng và lưu trữ hồ sơ hoàn tất dịch vụ.

❖ **Phòng ban đảm nhận:**

Phòng kinh doanh tổng hợp chi phí và giao cho phòng kế toán.

❖ **Quy trình thực hiện**

Nhân viên giao nhận tổng hợp toàn bộ chi phí phát sinh trong quá trình thực hiện. Kế toán lập bảng quyết toán chi tiết (Chi phí dịch vụ, chi hộ, VAT,...), gửi bảng quyết toán cho khách hàng đối chiếu và tiến hành thanh toán. Hoàn tất thanh lý hợp đồng.

Lưu trữ đầy đủ hồ sơ chún từ theo quy định của công ty và pháp luật.

2.5.4.3 Quy trình nhập khẩu lô hàng thực tế tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng

Để phân tích thực tế áp dụng quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Saigonship Đà Nẵng. Việc thực hiện quy trình giao nhận được áp dụng cho lô hàng cụ thể với các thông tin cơ bản sau:

Tên hàng hóa: Malt bia (Mạch nha dùng trong sản xuất bia)

Bên nhập khẩu: THAITAN TRADING AND TRANSPORT COMPANY LIMITED

Bên xuất khẩu: GHD SUPERTIME GUANGZHOU MALTING COMPANY LIMITED

Bên giao nhận: Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng

Điều kiện giao hàng: FOB

Cảng xuất: HUANGPU, CHINA

Cảng nhập: CẢNG TIỀN SA, ĐÀ NẴNG

Bước 1. Tìm kiếm khách hàng và ký hợp đồng

Ngày 24/12/2025, Chị Trang - Nhân viên Sales của Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng đã chủ động liên hệ với nhân viên phòng xuất nhập khẩu của Công ty TNHH Thương Mại và Vận tải Thái Tân - một khách hàng cũ đã nhiều lần sử dụng dịch vụ giao nhận hàng nhập khẩu của công ty.

Nhân viên Sales sẽ thực hiện các công việc như sau:

- Gọi điện hỏi thăm tình hình sản xuất kinh doanh và nhu cầu nhập khẩu sắp tới của Công ty Thái Tân. Và khách hàng cho biết họ đang có nhu cầu nhập khẩu một lô Malt bia từ Trung Quốc với số lượng lớn.
- Nhân viên sales nhắc lại lịch sử hợp tác trước đây, tư vấn các dịch vụ ưu đãi dành riêng cho khách hàng thân thiết và hỏi chi tiết về lô hàng: tên hàng, số lượng container, cảng xuất, cảng nhập và các yêu cầu dịch vụ...Sau đó chị phối hợp nhanh với bộ phận chứng từ để tính toán và lập báo giá ưu đãi cho khách hàng cũ.
- Sau đó nhân viên sales gửi báo giá qua email cho khách hàng trong ngày và giải thích rõ các khoản chi phí. Sau đó 2 bên trao đổi, đàm phán qua điện thoại về một số điều khoản (giá dịch vụ, thời hạn thanh toán, phương thức hỗ trợ,...).
- Cuối cùng 2 bên thống nhất với nhau, nhân viên sales soạn thảo hợp đồng dịch vụ giao nhận. Sau khi hợp đồng được ký kết, chị Trang scan bản hợp đồng, cập nhật thông tin lô hàng vào hệ thống và chuyển hồ sơ cho bộ chứng từ để triển khai các bước tiếp theo.

Bước 2. Nhận và kiểm tra bộ chứng từ

Khi chị Trang - Nhân viên sales nhận được chứng từ bên Công ty Thái Tân gửi, chị Trang đã tiến hành chuyển bộ chứng từ qua cho chị Thanh - Nhân viên chứng từ của công ty. Thông thường bộ chứng từ sẽ bao gồm: Hợp đồng Thương mại, Hóa đơn Thương mại, Phiếu đóng gói hàng hóa, Vận đơn, Giấy giới thiệu, Giấy chứng nhận xuất xứ,...

Chị Thanh - Nhân viên chứng từ tiến hành kiểm tra, đối chiếu các thông tin, số liệu trong bộ chứng từ cụ thể:

+ Ở Hợp đồng: cần kiểm tra tên, địa chỉ người mua và người bán, thông tin hàng hóa, Incoterm, phương thức thanh toán

+ Invoice: Kiểm tra lại thông tin đảm bảo trùng khớp với hợp đồng, kiểm tra số hợp đồng, ngày hợp đồng

+ Packing list: Kiểm tra lại thông tin hàng hóa

+ Bill of Lading: Kiểm tra lại thông tin người nhận, số hiệu tàu, cảng xếp hàng cảng dỡ hàng, số kiện hàng, ngày lên tàu, ...

+ Ngoài ra cần kiểm tra thông tin chữ kí số của doanh nghiệp, thông tin doanh nghiệp là doanh nghiệp đầu tư, doanh nghiệp chế xuất hay doanh nghiệp Việt Nam,...

Sau khi kiểm tra hoàn tất thông tin, chị Thanh sẽ tiến hành tạo file và lưu vào thư mục để chuẩn bị cho việc khai báo hải quan.

粵海永順泰(廣州)麥芽有限公司 GDH SUPERTIME GUANGZHOU MALTING COMPANY LIMITED NO. 2, CHUANGYE ROAD, HUANGPU DISTRICT, GUANGZHOU, CHINA TEL: +86 20 8205 1830 FAX: +86 20 8221 5016 COMMERCIAL INVOICE To: THANH TRADING AND TRANSPORT COMPANY LIMITED NO. 22 THE GIAO STREET, HAI BA TRUNG WARD, HANOI CITY, VIETNAM TEL: +84 24 36418815 FAX: +84 24 36418812 Loading Port: HUANGPU, CHINA Invoice No.: G-TT240555-L19FDN Discharging Port: DANANG, VIETNAM Invoice Date: 2025-02-03 Contract No.: CD952024000555 Payment Terms: DIP AT SIGHT FOR 100% INVOICE VALUE Description of Goods: Commodity: PILSEN MALT (NOT ROASTED) MADE FROM 2-ROWS FRENCH SPRING BREWERY PREMIUM A1 QUALITY TYPE BARLEY, CROP YEAR 2024 PILSEN MALT IS PRODUCED IN CHINA Trade Terms: FOB HUANGPU, CHINA (INCOTERMS 2010) Quantity: 178.62MTS Unit Price: USD551.19/MT Total Amount: USD 98,453.58 SAY IN U.S. DOLLARS NINETY EIGHT THOUSAND FOUR HUNDRED AND FIFTY THREE AND CENTS FIFTY SIX ONLY. Packing: MALT IS CONTAINED IN SPECIALIZED CONTAINER LINER BAG, IN 40 FT CONTAINER, REACH FOOD SAFETY AND EXPORT STANDARD, NO SHIPPING MARKS. Shipping Marks: N/M Country of Origin: CHINA Quality: AS STIPULATED IN ARTICLE 6 "SPECIFICATION" OF CONTRACT NO. CD952024000555 DATED NOV. 09, 2024. OTHER TERMS AND CONDITIONS AS PER CONTRACT NO. CD952024000555 DATED NOV. 09, 2024. Manufacturer: GDH SUPERTIME GUANGZHOU MALTING COMPANY LIMITED Add.: NO. 2, CHUANGYE ROAD, HUANGPU DISTRICT, GUANGZHOU, CHINA Beneficiary's banking information: Beneficiary: GDH SUPERTIME GUANGZHOU MALTING COMPANY LIMITED Bank: BANK OF CHINA GUANGZHOU K.F.Q. BRANCH Swift: BKCHCNBJ42G USD A/C No.: 6418 7022 8323	GDH SUPERTIME GUANGZHOU MALTING COMPANY LIMITED NO. 2, CHUANGYE ROAD, HUANGPU DISTRICT, GUANGZHOU, CHINA TEL: +86 20 8205 1830 FAX: +86 20 8221 5016 FOCUS GLOBAL LOGISTICS BILL OF LADING SHIPPER: THANH TRADING AND TRANSPORT COMPANY LIMITED NO. 22 THE GIAO STREET, HAI BA TRUNG WARD, HANOI CITY, VIETNAM TAX ID: 0311881512 CONSIGNEE: SPINNY S&C GLOBAL LOGISTICS 800A, GROUP 1, XUYEN HOA WARD, HANOI CITY, VIETNAM TAX ID: 0311881512 SHIPMENT: 178.62MTS CONTAINER: 178.62MTS SHIPMENT: 178.62MTS CONTAINER SEAL NO.: DNY10475224/000/CNLD/7403/1/PACKAGE(S)/2558/000G/24/42.000CBM FEAL/75224/000/CNLD/7403/1/PACKAGE(S)/2558/000G/24/42.000CBM GADH/010000/000/CNLD/7403/1/PACKAGE(S)/2558/000G/24/42.000CBM ONSP/75224/000/CNLD/7403/1/PACKAGE(S)/2558/000G/24/42.000CBM TCN/336/13/000/CNLD/7403/1/PACKAGE(S)/2558/000G/24/42.000CBM TRH/10475224/000/CNLD/7403/1/PACKAGE(S)/2558/000G/24/42.000CBM TRH/10475224/000/CNLD/7403/1/PACKAGE(S)/2558/000G/24/42.000CBM SHIPMENT ON BOARD 2025-02-07 Freight Charges: ... Freight Collect: ... AS CARRIER: GUANGZHOU FOCUS GLOBAL LOGISTICS CORPORATION LTD.
--	---

Hình 2.1 Invoice và Bill Of Lading

Bước 3. Nhận thông báo hàng đến (A/N) và lệnh giao hàng (D/O)

Trước ngày tàu đến tầm 2- 3 ngày hãng tàu sẽ gửi Thông báo hàng đến (A/N) cho công ty. Nhân viên chứng từ (Chị Thanh) sẽ tiến hành đối chiếu các thông tin trên chứng

từ này với những chứng từ liên quan khác như Bill of Lading, hợp đồng mua bán và Booking, ... nhằm đảm bảo tính chính xác và thống nhất của dữ liệu. Các nội dung cần kiểm tra bao gồm: số container, thời gian tàu dự kiến cập cảng (ETA), cảng đến, số lượng hàng hóa, đồng thời kiểm tra các khoản phí do hãng tàu thông báo như Local Charges, phí cước container, ...

Khi có A/N, đến ngày cont về thì nhân viên sẽ nộp tiền Local charge, tiền cước cont mà hãng tàu gửi. Trên giấy cước cont sẽ bao gồm vị trí hạ cont rỗng sau khi hoàn tất giao hàng để trả cont rỗng lại cho hãng tàu, ví dụ như: Depot Tiên Sa, Bãi G Fortune, Bãi Saigonship. Sau khi hoàn tất thanh toán các chi phí, hãng tàu sẽ gửi EDO về cho công ty.



SM VIETNAM GLOBAL LOGISTICS, JSC
 TEL: +84 243809032 (H or R)
 Website: www.smglobal.vn
 Email: sgl@smglobal.vn
 Sđ (Số) : 14736
 Ngã (Mã) : 2342/2026
 Loại (Loại) : 1

THÔNG BÁO HÀNG ĐẾN
ARRIVAL NOTICE

KHÔNG GỬI (Gửi) : THAITAN TRADING AND TRANSPORT COMPANY LIMITED
 Address : NO. 22 THE GIARD STREET, HAI BA
 TRUNG WARD, HANOI CITY, VIETNAM
 ID Tax Code (MST) : 000108943

Chúng tôi xin trân trọng thông báo là hàng của Quý khách đang nhập về với các chi tiết sau:
 We are pleased to inform you that your below shipment will import on:

Người gửi (Shipper) : GDH SUPERTIME GUANGZHOU MALTING COMPANY LIMITED
 Address : NO. 2 CHUANGYE ROAD, HUANGPU
 DISTRICT, GUANGZHOU, CHINA

Tàu (Vessel) : AEGEAN EXPRESS Chuyến (Voy) : 368V
 Từ (From) : HUANGPU Điểm cảng (Terminal) : CẢNG TIÊN SA, BÀ NÀNG
 Ngày đến (ETA) : 23/02/2026 Nơi nhận hàng (Final destination) : CẢNG TIÊN SA, BÀ NÀNG
 Loại hàng (Type) : CYCY Vị trí đơn chính (MBL) : ONEYCAN04722908
 Volume : 7 x 40HC Vị trí đơn phụ (DBL) : F0NSD00100262

Số lượng kiện/Khối lượng/Volume No of packages/Gross Weight/Cbm	Tên hàng hóa Description	Số Container/Số chỉ Container No/Seal No
7PKGS/0.71034KG/0.794CBM	As attached bill	DBY1307522-40HC/CNOL74843 FFAU7394207-40HC/CNOL74802 GAD0301580-40HC/CNOL74037 GAD0301581-40HC/CNOL74039 TCM1311612-40HC/CNOL74804 THH1070420-40HC/CNOL74804 THH1086122-40HC/CNOL74802

Giao hàng theo : ORIGINAL DEMET (nếu có) : /

Khi đến nhận hàng vui lòng mang theo các giấy tờ sau (In order to get D/O, please show us all files related as follows)
 - Thông báo hàng đến (Arrival Notice)
 - Giấy giới thiệu (Letter of Introduction)
 - HBL copy (đơn vận của hãng tàu hàng HBL, SUR, HBL, telex)
 - HBL gốc hoặc HBL ký hậu (nếu với các IS hàng giao theo bill gốc hoặc ký hậu)
 - Thanh toán đầy đủ cước phí cho SM Global

Địa chỉ lấy bill : Đường Office: 78/4 Trương Chí Cương, Phường Hồi Cống Sơn, Quận Hải Châu, TP Đà Nẵng
 Phương thức bill : Email 0916740146
 Mọi chi tiết vui lòng liên hệ với chúng tôi theo địa chỉ và số điện thoại trên.
 Thông tin này chỉ mang tính chất tham khảo và không được coi là cam kết.



Delivery Order

As Agents for Ocean Network Express (Vietnam) Co., Ltd.
 88 Mai Xuân Thưởng St., Quận Thủ Đức, Gia Lai Pro., Vietnam

D/O No : DADG00038889 Issue Date : 25-FEB-26
 Bill of Lading No : ONEYCAN04722908

Consignee	Notify
SM VIETNAM GLOBAL LOGISTICS JOINT STOCK COMPANY NO 36A, GROUP 1, YEN HOA WARD, HANOI CITY, VIETNAM TAX ID: 0107001278 CNP	SM VIETNAM GLOBAL LOGISTICS JOINT STOCK COMPANY NO 36A, GROUP 1, YEN HOA WARD, HANOI CITY, VIETNAM TAX ID: 0107001278 NP

Vessel : AEGEAN EXPRESS 368N
 Port of Loading : HONG KONG
 ETB/Vessel Arrival Date : DA NANG / 23-FEB-26 20:15
 Place of Delivery : DA NANG
 Empty Return Locations?

Available Container Yard
 "DANANG TERMINAL"
 (Dangang Terminal) 01, Viet Kieu St., Sơn Trà Dist., Danang City
 TEL: 23-3648363 FAX: /
 FIRMS CODE: /

Container #	TP	SEAL #	QTY	Description of Goods
DBY1307522	DS	CNOL74843	1	7 PACKAGES IN TOTAL
FFAU7394207	DS	CNOL74802	1	7X40HC CONTAINERS(S) SAID TO CONTAIN:
GAD0301580	DS	CNOL74037	1	SHIPPERS DECLARE TO STATE THAT
ONEU0730453	DS	CNOL74838	1	PILSEN MALT NOT ROASTED(S)
TCM1311612	DS	CNOL74804	1	PILSEN MALT IS PRODUCED IN CHINA
THH1070420	DS	CNOL74836	1	CONTRACT NO.: C05050000566
THH1086122	DS	CNOL74832	1	QTY: 178.62MTS

OCEAN NETWORK EXPRESS (VIETNAM)
 CO., LTD.
 ADDRESS: 7TH FLOOR, ONE OPERA
 HOTEL TOWER, 115 NGUYEN VAN LINH
 STREET, NAM CHAU WARD, DANANG,
 CITY, VIETNAM
 PHONE NUMBER: (+84) 23 8445 8147

Total Piece Count : 7PKGS Total Weight : 178956.000KGS Measure : 294.000CBM
 CY or Unstuffing :

Notice

14
 VALID UNTIL: / Date of pick up container: 2026-03-08
 - Date of return empty container: 14 days from date of pick up container.

Hình 2.2 Thông báo hàng đến (A/N) và Lệnh giao hàng (D/O)

Bước 4. Khai báo hải quan điện tử

Sau khi nhận đủ bộ chứng từ và D/O, chị Thanh - Nhân viên chứng từ/Khai báo hải quan của Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng sẽ tiến hành thực hiện như sau:

Đăng nhập vào phần mềm

➤ Nhân viên khai báo hải quan sẽ mở phần mềm Ecus, đăng nhập vào phần mềm và chọn mục tờ khai hải quan => Đăng kí mới tờ khai nhập khẩu (IDA).

Khai báo mục thông tin chung

Điền thông tin vào mục lấy thông tin từ tờ khai hải quan:

- Thông tin mã loại hình
- Cơ quan hải quan
- Phân loại cá nhân/ tổ chức
- Mã hiệu phương thức vận chuyển

Điền thông tin đơn vị nhập khẩu (Mã, tên, địa chỉ, điện thoại)

Điền thông tin đơn vị xuất khẩu (Mã, tên, địa chỉ, mã nước)

Thông tin vận đơn:

- Với phương thức vận tải đường biển, hệ thống tự động chọn “Khai báo số định danh theo chuẩn giám sát Hải quan tại Cảng biển” và cấp số định danh dựa trên số vận đơn.
- Nhập các dữ liệu bao gồm: Số lượng kiện, tổng trọng lượng hàng (Gross), số lượng container, địa điểm lưu kho, địa điểm xếp/ dỡ hàng, phương tiện vận chuyển, ngày hàng đến.

The screenshot displays the ECUSS-VNACCS 2018 software interface. The 'Thông tin chung' (General Information) tab is active, showing a form for an import declaration. The form includes the following fields and values:

- Nhóm loại hình:** Kinh doanh, đầu tư (checked)
- Số tờ khai:** 0101188943
- Mã loại hình:** A11 (Nhập kinh doanh tiêu dùng)
- Cơ quan Hải quan:** 34CE (Chi cục HQ CK Cảng Đà Nẵng)
- Ngày khai báo (tự kiến):** 02/03/2026
- Đơn vị xuất nhập khẩu:**
 - Người nhập khẩu:**
 - Mã: 0101188943
 - Tên: Công Ty TNHH Thương Mại Và Vận Tải Thái Tân
 - Mã bưu chính: +84
 - Địa chỉ: Số 22 phố Thái Giao, Phường Hải Bã Trung, Thành Phố Hà Nội, Việt Nam
 - Điện thoại: 02436418815
 - Người ủy thác nhập khẩu:** (Empty)
 - Người xuất khẩu:**
 - Mã: (Empty)
 - Tên: GOH SUPERTIME GUANGZHOU MALTING COMPANY LIMITED

Hình 2.3 Khai báo mục thông tin chung

Khai báo mục thông tin chung 2:

Điền số hợp đồng, ngày hợp đồng

Điền thông tin vào mục hóa đơn thương mại:

- Chọn mục phân loại hình thức hóa đơn
- Điền ngày phát hành
- Chọn mã phân loại giá hóa đơn
- Điền tổng trị giá hóa đơn
- Chọn phương thức thanh toán, Điều kiện giá hóa đơn, Mã đồng tiền hóa đơn

Điền thông tin mục tờ khai trị giá:

- Chọn mã loại phí vận chuyển và phí bảo hiểm, chọn mã tiền
- Phần chi tiết khai trị giá: nhập ngày tháng năm hiện tại, hợp đồng số, ngày hợp đồng
- Chọn người nộp thuế

Mục thuế và bảo lãnh

- Chọn mã xác định thời gian nộp thuế là mã D, nộp thuế ngay

Phần thông tin vận chuyển

- Điền thông tin về ngày khởi hành vận chuyển

The screenshot displays the ECUS-VNACCS 2018 software interface, specifically the 'Thông tin chung 2' (General Information 2) tab. The form is for an import declaration and includes fields for contract details, trade invoice information, and value declaration. The 'Hóa đơn thương mại' (Trade Invoice) section is highlighted, showing fields for invoice type, date, and value. The 'Tờ khai trị giá' (Value Declaration) section is also visible, showing fields for declaration type, date, and value. The interface is in Vietnamese and includes a sidebar with navigation options and a top menu bar.

Hình 2.4 Khai báo mục thông tin chung 2

Khai báo mục danh sách hàng: ➤Điền thông tin mô tả hàng hóa ➤Điền mã HS code của hàng hóa (lấy từ mã biểu thuế XNK 2026) ➤Chọn mã nước xuất xứ ➤Nhập số lượng hàng (dựa vào Packing List).

Hình 2.5 Khai báo mục danh sách hàng

Khai trước thông tin tờ khai (IDA)

Tiếp theo, nhân viên khai báo hải quan thực hiện bước Khai trước thông tin tờ khai. Một bước quan trọng nhằm thông báo trước thông tin lô hàng đến hệ thống hải quan điện tử trước khi hàng hóa được đưa vào khu vực giám sát, tiết kiệm thời gian xử lý và tăng tính chủ động trong hoạt động nhập khẩu.

Khi IDA được hệ thống chấp nhận, tờ khai hải quan chính thức sẽ được cấp số tờ khai, đóng vai trò như mã định danh duy nhất cho lô hàng trong toàn bộ quy trình thông quan. Mã số này sẽ được sử dụng xuyên suốt trong các bước tiếp theo như lấy kết quả phân luồng, nộp chứng từ, thông quan, cũng như trong quá trình hậu kiểm, lưu trữ hồ sơ.

Sau đó, nhân viên sẽ tiến hành gửi các thông tin liên quan đến tờ khai cho khách hàng để xác nhận nhằm hạn chế tối đa sai sót trong khai báo, cũng như tạo điều kiện để khách hàng có thể yêu cầu điều chỉnh nếu phát hiện điểm chưa phù hợp với hợp đồng hoặc chứng từ gốc.

Truyền tờ khai và nhận kết quả phân luồng

Nhân viên khai báo truyền chính thức tờ khai chỉ sau khi nhận được phản hồi xác nhận từ phía khách hàng mới tiến hành truyền tờ khai chính thức lên hệ thống VNACCS, và hoàn tất bước khai báo và chuyển sang các bước tiếp theo của quy trình thông quan. Ngay sau khi truyền tờ khai, hệ thống VNACCS sẽ tự động phân luồng cho lô hàng theo một trong ba luồng: Xanh, Vàng hoặc Đỏ, tương ứng với các mức độ kiểm tra khác nhau, cụ thể:

- ❖ Luồng Xanh (Miễn kiểm tra hồ sơ, miễn kiểm tra thực tế hàng hóa). Lô hàng được thông quan sau khi hoàn tất nghĩa vụ thuế (nếu có). Nhân viên sẽ in tờ khai chính thức và gửi lại cho khách hàng kèm thông báo rằng lô hàng đã được thông quan.
- ❖ Luồng Vàng (Kiểm tra hồ sơ hải quan). Trong trường hợp này, nhân viên cần nộp hồ sơ giấy hoặc đính kèm bản scan lên hệ thống để cơ quan hải quan tiến hành kiểm tra các chứng từ như: hóa đơn thương mại, vận đơn, hợp đồng, packing list.
- ❖ Luồng Đỏ (Kiểm tra hồ sơ và kiểm tra thực tế hàng hóa). Với trường hợp kiểm tra nghiêm ngặt nhất thì ngoài việc nộp bộ hồ sơ đầy đủ như đối với luồng Vàng, doanh nghiệp còn phải phối hợp với cơ quan hải quan trong việc tổ chức mở container, bốc dỡ hàng hóa để kiểm tra thực tế. Nhân viên khai báo cần chuẩn bị đầy đủ chứng từ, đồng thời liên hệ với đơn vị vận tải, kho bãi và khách hàng để phối hợp trong quá trình kiểm tra. Nếu vào trường hợp luồng đỏ, sẽ gây phát sinh chi phí kiểm hóa.

Bước 5. Nộp thuế, thông quan

Có 2 hình thức để nộp thuế là chuyển khoản trực tiếp cho kho bạc hoặc đến ngân hàng Agribank chi nhánh Sơn Trà để chuyển tiền vào kho bạc. Khi hoàn tất nghĩa vụ nộp thuế, Anh Sơn - nhân viên phòng Kinh doanh của Công ty CP Saigonship Đà Nẵng sẽ tiến hành in mã vạch tờ khai (đã thông quan) từ cổng thông tin điện tử của Tổng cục Hải quan và gửi cho nhân viên hiện trường (Anh Toàn) tiến hành thanh lý tờ khai, giải phóng hàng.

Bước 6. Thanh lý tờ khai, làm lệnh nâng hạ và rút container

Anh Toàn (nhân viên hiện trường) sẽ chủ động triển khai kế hoạch lấy hàng, sau đó anh tiến hành tạo lệnh nâng hạ container trên hệ thống Eport của cảng Đà Nẵng. Anh Toàn sẽ thông báo đến anh Sơn (nhân viên điều vận) tiến hành điều đội xe đến vận chuyển hàng.

Sau khi lệnh nâng hạ được cấp, tài xế sẽ điều khiển phương tiện vào cảng để nhận

container. Khi container đã được bốc lên xe, phương tiện sẽ đi qua trạm cân và được nhân viên cảng cấp phiếu EIR (phiếu giao nhận container), đây là chứng từ xác nhận tình trạng và việc bàn giao container, cho phép xe đưa hàng ra khỏi cảng.

Sau khi rút hàng thành công, nhân viên giao nhận cập nhật tình trạng rút hàng vào hệ thống nội bộ và thông báo cho khách hàng biết thời gian dự kiến sẽ giao hàng.

Bước 7. Giao hàng cho khách và trả container rỗng

Sau khi hoàn tất việc giao hàng cho khách, tài xế có trách nhiệm đưa container rỗng quay lại bãi theo đúng địa điểm và thời hạn quy định của hãng tàu. Khi trả container, nhân viên bãi sẽ kiểm tra tình trạng container và cấp phiếu EIR hạ rỗng để xác nhận việc hoàn trả. Anh Toàn (nhân viên hiện trường) sẽ mang chứng từ này cùng với giấy cược container trước đó đến hãng tàu để làm thủ tục hoàn lại tiền cược container.

Bước 8. Quyết toán và lưu trữ hồ sơ

Sau khi hoàn tất nghĩa vụ giao hàng và trả container rỗng cho lô hàng Malt bia thì chị Thanh - Nhân viên chứng từ thực hiện lập giấy đề nghị thanh toán chi tiết, kèm với các giấy tờ hóa đơn và gửi cho bên Công ty Thái Tân xác nhận chi phí và thanh toán gửi cho kế toán nội bộ phê duyệt. Và sau đó kế toán sẽ gửi bảng quyết toán chi tiết (bao gồm VAT) cho Công ty Thái Tân qua email. Công ty Thái Tân nhận và đối chiếu số liệu, kiểm tra và tiến hành thanh toán. Sau khi hoàn tất hợp đồng, toàn bộ hồ sơ của lô hàng (hợp đồng, bộ chứng từ hải quan, biên bản giao hàng, biên bản trả container, giấy đề nghị thanh toán, hóa đơn VAT,..) được scan lại, sắp xếp và lưu trữ trong hệ thống nội bộ của công ty theo quy định.

2.5.5 Đánh giá chung về nghiệp vụ giao nhận tại công ty

2.5.5.1 Đánh giá chung

❖ Những mặt đạt được

Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng đã thể hiện được một số ưu điểm nổi bật sau:

Thứ nhất: Xây dựng được quy trình rõ ràng trong từng bước

Một trong những điểm nổi bật của công ty là việc xây dựng quy trình làm việc rõ ràng và chi tiết cho từng khâu trong hoạt động giao nhận hàng hóa. Quy trình này giúp

chuẩn hóa các thao tác nghiệp vụ, đảm bảo tính thống nhất và đồng bộ trong quá trình thực hiện công việc giữa các bộ phận. Nhờ đó, hiệu quả phối hợp được nâng cao, hạn chế sai sót, tiết kiệm thời gian xử lý và góp phần cải thiện chất lượng dịch vụ cung cấp cho khách hàng.

Bên cạnh đó, việc thiết lập quy trình làm việc cụ thể còn tạo nền tảng thuận lợi cho công tác đào tạo nhân sự mới, giúp nhân viên nhanh chóng nắm bắt công việc và thích nghi với môi trường làm việc thực tế và đây cũng là cơ sở quan trọng để công ty đánh giá, điều chỉnh và cải tiến quy trình khi cần thiết. Nhờ quy trình được xây dựng chặt chẽ và có tính hệ thống, các bước xử lý hồ sơ từ tiếp nhận thông tin khách hàng đến hoàn tất giao nhận hàng hóa được thực hiện liên tục, xuyên suốt, góp phần nâng cao hiệu quả vận hành chung của doanh nghiệp

Thứ hai: Công ty luôn duy trì sự minh bạch đối với khách hàng

Công ty luôn duy trì sự minh bạch với khách hàng. Cụ thể là ở việc khai báo hải quan, trước khi đầy tờ khai chính thức thì nhân viên khai báo hải quan sẽ gửi tờ khai nháp cho khách hàng xem trước sau khi khách đồng ý mới truyền tờ khai, điều này thể hiện tính cẩn trọng, đảm bảo hàng hóa đúng với mô tả của khách hàng từ đó giảm thiểu sai sót trong khâu khai báo hải quan. Bên cạnh đó, công ty cũng thông báo tiến độ hàng hóa cho khách hàng, giúp khách hàng cập nhật được thông tin hàng hóa của mình từ đó có kế hoạch nhận hàng hay thực hiện các hoạt động khác chủ động hơn. Cuối cùng là khâu thanh toán, công ty sẽ gửi bảng kê khai chi phí dịch vụ cho khách hàng và kèm theo hóa đơn minh chứng một cách minh bạch, rõ ràng. Qua đó nâng cao mức độ hài lòng và tin tưởng của khách hàng khi sử dụng dịch vụ của công ty.

Thứ ba: Công ty có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ phận

Quy trình cho thấy sự liên kết tốt giữa Phòng Kinh doanh (Sales), Bộ phận Chứng từ - Khai báo hải quan, Nhân viên hiện trường, Nhân viên điều vận và Kế toán. Việc chuyển giao hồ sơ giữa chị Trang → chị Thanh → anh Sơn, anh Toàn được thực hiện khá mạch lạc.

Ngoài ra, Công ty cũng đã có sự phối hợp nhịp nhàng giữa các bên liên quan như: Hải quan, Hãng tàu, Các cơ quan kiểm tra chuyên ngành,...để quá trình giao nhận diễn ra

nhanh chóng, hiệu quả, chính xác và tiết kiệm chi phí.

Thứ tư: Công ty đã định hướng dịch vụ khách hàng khá tốt

Việc chủ động chăm sóc khách hàng cũ (Công ty Thái Tân), tư vấn ưu đãi, báo giá nhanh và hỗ trợ xuyên suốt thể hiện định hướng dịch vụ khách hàng tốt.

❖ Những mặt hạn chế

Thứ nhất: Rủi ro sai sót chứng từ vẫn cao

Trong thực tiễn hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, việc tuân thủ chặt chẽ quy trình nghiệp vụ là yếu tố then chốt để đảm bảo tiến độ và hiệu quả vận hành. Tuy nhiên, trong từng bước của quy trình vẫn còn tồn tại những lỗi và sự cố có thể phát sinh do yếu tố chủ quan và khách quan.

Việc kiểm tra chứng từ chủ yếu thực hiện thủ công, dễ dẫn đến sai sót về số lượng, trọng lượng, mã HS, đặc biệt khi khối lượng công việc lớn. Phụ thuộc nhiều vào con người khi quy trình chủ yếu dựa vào kinh nghiệm của từng nhân viên, chưa có hệ thống quản lý quy trình tập trung nên có thể dễ xảy ra tình trạng chậm trễ hoặc sai sót trong quá trình thực hiện.

Lỗi phổ biến bao gồm: thiếu/chưa chính xác về thông tin trên Hợp đồng, Invoice, Packing List; thông tin sai lệch giữa các chứng từ gây khó khăn và có thể kéo theo sai sót trong khai báo hải quan.

Sai sót chủ yếu là do việc nhập sai các thông tin từ chứng từ lên phần mềm khai báo hải quan, sai sót này xuất phát từ yếu tố con người. Bên cạnh đó, một sai sót cũng nghiêm trọng đó là sai mã HS code, sai sót này xuất phát từ việc nhân viên thiếu kinh nghiệm trong việc phân loại hàng hóa hoặc không cập nhật kịp thời các văn bản pháp luật, danh mục điều chỉnh thuế suất và chính sách mặt hàng mới nhất do cơ quan nhà nước ban hành. Việc áp sai mã HS có thể dẫn đến hậu quả nghiêm trọng, trong đó phổ biến nhất là bị cơ quan hải quan phân vào luồng đỏ để kiểm tra chi tiết hồ sơ và hàng hóa, gây kéo dài thời gian thông quan. Ngoài ra, doanh nghiệp còn có thể bị truy thu thuế do kê khai sai thuế suất, thậm chí có khả năng bị xử phạt hành chính hoặc bị đánh giá không tuân thủ pháp luật hải quan trong các lần khai báo sau. Để giảm sai sót, nhân viên khai báo cần phải rèn luyện tính cẩn thận trong quá trình làm việc, phải check kỹ các thông tin trong quá trình khai báo. Nếu có vướng

mắc cần phải tham khảo các anh chị có kinh nghiệm trong văn phòng như anh Hiếu (trưởng bộ phận Sale – Thủ tục hải quan).

Ngoài ra, một số lỗi khác xuất phát từ phần mềm khai báo hải quan, cụ thể là có trường hợp nhân viên khai báo hải quan đang tiến hành nhập thông tin tờ khai thì phần mềm bị lỗi và một số trường hợp làm mất hết dữ liệu trong tờ khai.. Để khắc phục, nhân viên khai báo hải quan sẽ gọi điện thoại đến bộ phận chăm sóc khách hàng của công ty Thái Sơn và mô tả vấn đề đang gặp phải, sau đó công ty Thái Sơn sẽ hỗ trợ đăng nhập vào máy tính của nhân viên thông qua Ultra Viewer để khắc phục.

Một lỗi khác do yếu tố chủ quan thường gặp: Do sai sót của cán bộ hải quan, trong quá trình lấy mẫu, cán bộ hải quan (anh Hưng) trong quá trình làm biên bản đã nhầm lẫn tên hàng trong biên bản, tên đúng theo khai báo là “Malt chưa rang, nguyên liệu sản xuất bia” mà anh Hưng đã nhầm trong biên bản là “Đại mạch, nguyên liệu sản xuất bia”. Đây là lỗi khá nghiêm trọng, do đây là 02 mặt hàng khác nhau một mặt hàng thuộc bộ nông nghiệp, một mặt hàng thuộc bộ công thương và quy trình kiểm tra xử lý cũng khác nhau, nếu sai sót sẽ ảnh hưởng đến quy trình nhận kết quả kiểm tra phát sinh phí phạt và ảnh hưởng đến quá trình thông quan.

Để xử lý, sau khi phát hiện lỗi sai nhân viên đã vào lại phòng hải quan trình bày lại với anh Hưng - cán bộ hải quan, sau đó nộp lại biên bản cũ bị nhầm lẫn và đợi anh Hưng làm lại biên bản mới.

CHI CỤC HẢI QUAN KHU VỰC XII
HẢI QUAN CỬA KHẨU CẢNG ĐÀ NẴNG

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

Số: 4272/BB-CN

BIÊN BẢN CHỨNG NHẬN

Hôm nay, vào hồi giờ phút ngày tháng năm 2025.
Tại: Bãi Cảng Tiên Sa - Đà Nẵng.

Chúng tôi gồm:
1/ Ông: Triệu Quang Hưng. Chức vụ: công chức - Hải quan CK cảng Đà Nẵng.
2/ Ông (Bà): Nguyễn Ngọc Dương - Cơ quan chuyên ngành.
3/ Ông (Bà): Trần Văn Trà - Đại diện Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Thái Tân.

Chúng nhận rằng:
Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Lãnh đạo Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng tại nội dung công văn 1068/CV-HQ ngày 19/07/2025 của Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Thái Tân "Về việc xin mở container lấy mẫu phục vụ kiểm tra chuyên ngành".
Chúng tôi tiến hành giám sát để đại diện doanh nghiệp cắt seal hàng tàu, mở container phục vụ cơ quan chuyên ngành kiểm tra theo quy định. Tình trạng container trước khi mở: Còn nguyên niêm phong hàng tàu.
Sau khi cơ quan chuyên ngành thực hiện xong, chúng tôi tiến hành niêm phong Hải quan, cụ thể:

Số TT	Số Container	Tên hàng theo khai báo	Số seal Hải quan
1	FFAU1535463	Đại mạch (Nguyên liệu sản xuất malt, bia)	HQ/25.0245472

Trong quá trình giám sát, chúng tôi không phát hiện bất thường hay mất mát hàng hóa. Giao chủ hàng chịu trách nhiệm bảo quản nguyên trạng hàng hóa, niêm phong hải quan cho đến khi lô hàng được thông quan.
Vậy chúng tôi lập biên bản chứng nhận để làm cơ sở giải quyết các thủ tục tiếp theo. Biên bản được lập thành 03 bản, mỗi bản gồm 01 tờ có nội dung và giá trị như nhau; giao cho mỗi bên giữ 01 bản.
Biên bản kết thúc vào lúc giờ phút cùng ngày.

Đại Diện Doanh nghiệp Cơ quan chuyên ngành Người lập biên bản

Trần Văn Trà Nguyễn Ngọc Dương Triệu Quang Hưng

Số: 4272/BB-CN

BIÊN BẢN CHỨNG NHẬN

Hôm nay, vào hồi giờ phút ngày tháng năm 2025.
Tại: Bãi Cảng Tiên Sa - Đà Nẵng.

Chúng tôi gồm:
1/ Ông: Triệu Quang Hưng. Chức vụ: công chức - Hải quan CK cảng Đà Nẵng.
2/ Ông (Bà): Nguyễn Ngọc Dương - Cơ quan chuyên ngành.
3/ Ông (Bà): Trần Văn Trà - Đại diện Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Thái Tân.

Chúng nhận rằng:
Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Lãnh đạo Hải quan cửa khẩu cảng Đà Nẵng tại nội dung công văn 1068/CV-HQ ngày 19/07/2025 của Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Thái Tân "Về việc xin mở container lấy mẫu phục vụ kiểm tra chuyên ngành".
Chúng tôi tiến hành giám sát để đại diện doanh nghiệp cắt seal hàng tàu, mở container phục vụ cơ quan chuyên ngành kiểm tra theo quy định. Tình trạng container trước khi mở: Còn nguyên niêm phong hàng tàu.
Sau khi cơ quan chuyên ngành thực hiện xong, chúng tôi tiến hành niêm phong Hải quan, cụ thể:

Số TT	Số Container	Tên hàng theo khai báo	Số seal Hải quan
1	FFAU1535463	Malt chưa rang (Nguyên liệu sản xuất bia)	HQ/25.0245472

Trong quá trình giám sát, chúng tôi không phát hiện bất thường hay mất mát hàng hóa. Giao chủ hàng chịu trách nhiệm bảo quản nguyên trạng hàng hóa, niêm phong hải quan cho đến khi lô hàng được thông quan.
Vậy chúng tôi lập biên bản chứng nhận để làm cơ sở giải quyết các thủ tục tiếp theo. Biên bản được lập thành 03 bản, mỗi bản gồm 01 tờ có nội dung và giá trị như nhau; giao cho mỗi bên giữ 01 bản.
Biên bản kết thúc vào lúc giờ phút cùng ngày.

Đại Diện Doanh nghiệp Cơ quan chuyên ngành Người lập biên bản

Trần Văn Trà Nguyễn Ngọc Dương Triệu Quang Hưng

Hình 2.7 Minh chứng lỗi sai

Thứ hai: Thời gian xử lý một số khâu còn kéo dài

Một số thủ tục tại cảng và thanh toán phí vẫn đòi hỏi nhân viên phải đi lại nhiều lần, chưa tối ưu về thời gian.

Thứ ba: Hạn chế trong việc quản lý, theo dõi, trao đổi thông tin giữa các bộ phận

Hiện nay ở công ty việc theo dõi thông tin về đơn hàng, lịch trình vận chuyển, tình trạng hàng hóa và các dịch vụ liên quan chủ yếu được lưu trữ và trao đổi thủ công giữa các bộ phận, dẫn đến mất nhiều thời gian trong quá trình cập nhật và tra cứu dữ liệu (chẳng hạn như việc trao đổi thông tin về lô hàng của các bộ phận hay giữa bộ phận với khách hàng khi khách hỏi về thông tin lô hàng thì bộ phận kinh doanh phải mail qua các bộ phận khác như khai báo hải quan, điều vận và đợi các bộ phận đó phản hồi, sau đó mới trả lời lại cho khách hàng hay việc trao đổi giữa các bộ phận như Hiện trường - Điều vận, ...). Điều này làm giảm hiệu quả tối ưu hóa quy trình, đồng thời có thể phát sinh thêm thời gian và chi phí trong quá trình vận hành. Bên cạnh đó, do chưa có hệ thống lưu trữ tập trung nên khả

năng theo dõi tiến độ và minh bạch thông tin lô hàng còn hạn chế, ảnh hưởng đến việc theo dõi tiến độ công việc của cấp trên đối với cấp dưới. Ngoài ra, việc trao đổi thông tin thủ công qua các kênh như email, Zalo hoặc điện thoại cũng khiến việc kiểm soát quyền truy cập và bảo mật dữ liệu chưa được chặt chẽ, tiềm ẩn nguy cơ rò rỉ thông tin về lô hàng và khách hàng.

Nguyên nhân chính là do quy mô hoạt động của công ty còn ở mức vừa nên chưa thực sự cần thiết phải đầu tư một hệ thống phần mềm quản lý nội bộ chuyên biệt. Khối lượng đơn hàng hiện tại vẫn có thể được xử lý thông qua các phương thức trao đổi thủ công như Zalo, email và điện thoại, vì vậy công ty ưu tiên sử dụng các công cụ sẵn có để tiết kiệm chi phí vận hành. Bên cạnh đó thói quen làm việc thủ công và trao đổi trực tiếp giữa các bộ phận đã được duy trì trong thời gian dài, tạo nên sự quen thuộc trong quy trình làm việc, chuyển đổi sang hệ thống phần mềm nội bộ cần thời gian thích nghi và đào tạo nhân viên, khiến công ty còn cân nhắc trong việc triển khai.

2.5.5.2 So sánh giữa lý thuyết và thực tế quy trình giao nhận hàng hoá nhập khẩu bằng đường biển tại công ty

Qua việc đi thực tập, nhìn chung hoạt động của quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng cơ bản là giống với quy trình trên lý thuyết đã được học. Tuy nhiên, trên thực tế cũng có một vài điểm khác biệt do: Cách thức áp dụng quy trình vào thực tế tại công ty, nhà nước cập nhật các thông tư, chính sách quy định về xuất nhập khẩu mỗi năm...

Ngoài ra do đặc thù của mỗi công ty sẽ phát sinh ra những điểm khác so với lý thuyết để đáp ứng nhu cầu của khách hàng một cách nhanh chóng, hiệu quả, và một lý do đơn giản nữa đó là sự thỏa thuận của hai bên khi đàm phán thỏa thuận hợp đồng. Quy trình thực tế so với lý thuyết đơn giản, dễ hiểu, và đã lược bỏ một số bước để phù hợp với thực tế, quy trình chặt chẽ từ những khâu đầu tiên và ít sai sót.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2 đã tập trung nghiên cứu và làm rõ quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng. Thông qua việc nghiên cứu và phân tích sâu sắc về thực trạng hoạt động kinh doanh giai đoạn năm 2023 - 2025, Chương 2 đã hoàn thành mục tiêu phát họa một bức tranh toàn diện về năng lực vận hành của doanh nghiệp. Với bề dày kinh nghiệm và vị thế vững chắc tại thị trường logistics miền Trung, Saigonship Đà Nẵng đã khẳng định được năng lực cạnh tranh vượt trội nhờ sở hữu nguồn lực tài chính tự chủ rất lành mạnh, cấu trúc nhân sự có trình độ Đại học chiếm ưu thế (63.2%) năm 2025, cùng hệ thống cơ sở hạ tầng kho bãi, xe đầu kéo đồng bộ. Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container FCL bằng đường biển tại công ty cơ bản đã bám sát các cơ sở pháp lý hiện hành và lý thuyết cốt lõi, đồng thời có sự cải tiến linh hoạt nhằm tối ưu hóa theo nhu cầu thực tế của các khách hàng doanh nghiệp. Thực tế xử lý thành công lô hàng Malt bia nhập khẩu từ Trung Quốc của Công ty Thái Tân là minh chứng rõ nét cho sự phối hợp nhịp nhàng giữa các bộ phận chuyên trách.

Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt được, thực tế vận hành tại Saigonship Đà Nẵng vẫn còn tồn tại những "điểm nghẽn" mang tính hệ thống cần phải giải quyết. Điểm hạn chế lớn nhất nằm ở dòng thông tin nội bộ khi việc theo dõi đơn hàng và trao đổi thông tin giữa các bộ phận (Sales, Chứng từ, Điều vận, Hiện trường) chủ yếu vẫn thực hiện thủ công qua Zalo, Email cá nhân, dẫn đến sự chậm trễ và tiềm ẩn rủi ro bảo mật. Thêm vào đó, việc kiểm tra chứng từ hải quan và áp mã HS hoàn toàn thủ công đang tạo ra rủi ro sai sót lớn do yếu tố chủ quan của con người. Các sự cố kỹ thuật khách quan từ phần mềm ECUS và lỗi hành chính từ phía công chức Hải quan trong khâu lập biên bản hiện trường nếu không được kiểm soát chặt chẽ sẽ gây ách tắc thời gian thông quan, làm phát sinh chi phí phạt lưu kho bãi (DEM/DET), làm tổn hại đến lợi nhuận và uy tín của doanh nghiệp. Những hạn chế được đúc kết từ thực tiễn này chính là tiền đề khoa học quan trọng để nghiên cứu và đề xuất các giải pháp hoàn thiện mang tính thực chất tại chương tiếp theo của khóa luận.

CHƯƠNG 3. HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HOÁ NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN SAIGONSHIP ĐÀ NẴNG

3.1 Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh của công ty

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam đang hội nhập sâu rộng thông qua các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới, hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa tại khu vực miền Trung, với hạt nhân là thành phố Đà Nẵng, đang có những bước chuyển dịch hết sức mạnh mẽ. Vị trí cửa ngõ của Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC) giúp Đà Nẵng trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa, thu hút dòng vốn đầu tư lớn vào các khu công nghiệp, khu công nghệ cao tại địa phương và các tỉnh lân cận như Quảng Nam, Quảng Ngãi. Sự phát triển này mở ra cơ hội lớn cho Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng trong việc gia tăng sản lượng và mở rộng thị phần dịch vụ logistics trọn gói, đặc biệt là phân khúc hàng hóa vận chuyển nguyên container (FCL) bằng đường biển - vốn là thế mạnh cốt lõi của công ty.

Tuy nhiên, đi kèm với cơ hội là những thách thức không nhỏ từ xu hướng phát triển chung của ngành logistics toàn cầu được dự báo sẽ có bước chuyển dịch sâu sắc thông qua các nhân tố cốt lõi sau:

- **Yếu tố Kinh tế & Hội nhập quốc tế:** Nền kinh tế Việt Nam tiếp tục duy trì đà phục hồi và tăng trưởng ổn định sau giai đoạn biến động thế giới. Việc tham gia sâu rộng vào các Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới (như EVFTA, CPTPP, RCEP) tạo động lực khổng lồ cho dòng vốn FDI đổ vào các Khu công nghiệp miền Trung. Xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn diện sang khu vực Đông Nam Á biến Việt Nam thành một công xưởng sản xuất mới, đẩy nhu cầu nhập khẩu nguyên liệu thô (như hạt nhựa, hóa chất, nông sản công nghiệp) tăng trưởng liên tục qua các năm.
- **Chính trị & Pháp luật:** Sự ổn định về thể chế chính trị tại Việt Nam là nền tảng vững chắc giúp các nhà đầu tư đa quốc gia yên tâm mở rộng quy mô sản xuất tại miền Trung. Về mặt luật pháp, Chính phủ đang quyết liệt triển khai chương trình cải cách thủ tục hành chính, cắt giảm tối đa các danh mục hàng hóa phải kiểm tra chuyên ngành nhằm thông thoáng hóa

dòng chảy thương mại. Tuy nhiên, việc các quốc gia xuất khẩu liên tục cập nhật các tiêu chuẩn kỹ thuật mới và lộ trình cắt giảm thuế quan phức tạp theo từng năm đòi hỏi năng lực kiểm soát rủi ro chứng từ ngoại thương của các công ty forwarder phải cực kỳ nhạy bén.

- **Về Công nghệ:** Cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đang định hình lại ngành logistics toàn cầu. Xu hướng ứng dụng Trí tuệ nhân tạo (AI) trong phân tích dữ liệu chứng từ, công nghệ Điện toán đám mây (Cloud) trong quản trị chuỗi cung ứng, và việc Tổng cục Hải quan hướng tới hệ thống Hải quan thông minh (Hải quan số) đặt các doanh nghiệp trước bài toán: "*Chuyển đổi số để bứt phá hoặc bị tụt lại phía sau*".
- **Tự nhiên & Môi trường phát triển bền vững:** Biến đổi khí hậu gay gắt dẫn đến các hiện tượng thời tiết cực đoan (bão, lũ, áp thấp) tại vùng biển miền Trung thường xuyên làm gián đoạn lịch trình tàu cập cảng Tiên Sa. Đồng thời, biến đổi khí hậu làm gia tăng tần suất các sự cố tàu chậm chuyến (Delay), hoãn chuyến, gây ách tắc hàng hóa tại bãi cảng CY. Song song với đó, áp lực từ xu hướng "Logistics xanh" bắt buộc doanh nghiệp phải tính toán tối ưu hóa cung đường vận chuyển của đội xe đầu kéo, bảo dưỡng phương tiện định kỳ nhằm giảm thiểu lượng khí thải phát tán, đáp ứng tiêu chí phát triển bền vững mà các chủ hàng lớn đặt ra.
- **Xu hướng số hóa và tự động hóa quy trình cảng biển:** Hệ thống cảng biển Đà Nẵng (tiêu biểu là cảng Tiên Sa) đang đẩy mạnh tiến trình chuyển đổi số toàn diện thông qua việc tối ưu hóa phần mềm thông quan điện tử VNACCS/VCIS, ứng dụng cảng điện tử ePort và hệ thống quản lý khai thác cảng thông minh. Quy trình giao nhận hàng hóa ngày càng hướng tới sự minh bạch, giảm thiểu tiếp xúc trực tiếp và cắt giảm thủ tục giấy tờ. Thực tế này đòi hỏi các doanh nghiệp forwarder nói chung và Saigonship Đà Nẵng nói riêng phải nhanh chóng đồng bộ hóa hạ tầng công nghệ, nâng cao năng lực ứng dụng phần mềm khai báo hải quan nhằm thích ứng với tiến độ xử lý thủ tục của cơ quan quản lý nhà nước. Các hãng tàu lớn trên thế giới (như Maersk Line - đối tác chiến lược mà công ty đang làm đại lý) đang loại bỏ hoàn toàn Lệnh giao hàng (D/O) bằng giấy để chuyển sang áp dụng Lệnh giao hàng điện tử (eDO) sử dụng mã QR và mã bảo mật. Đồng thời, hệ thống cảng điện tử ePort và giải pháp CATOS tại cảng Tiên Sa yêu cầu mọi thủ tục làm lệnh nâng hạ, thanh toán phí bốc xếp và đối chiếu manifest phải thực hiện trực tuyến.

- **Áp lực cạnh tranh từ các doanh nghiệp lớn:** Thị trường dịch vụ logistics tại khu vực miền Trung ngày càng trở nên gay gắt với sự hiện diện của nhiều đơn vị logistics lớn trong nước và các công ty liên doanh quốc tế có thể mạnh vượt trội về mạng lưới đại lý toàn cầu, vốn đầu tư dồi dào và hạ tầng kho bãi quy mô lớn. Để không bị yếu thế trong việc giữ chân các khách hàng chiến lược (như các doanh nghiệp nhập khẩu nguyên liệu sản xuất lớn tại địa phương), Saigonship Đà Nẵng buộc phải tìm cách tối ưu hóa quy trình nghiệp vụ nội bộ, rút ngắn thời gian giải phóng hàng hóa tại cảng và giảm thiểu tối đa các chi phí phát sinh ngoài dự kiến.
- **Sự thay đổi liên tục của chính sách quản lý chuyên ngành:** Các quy định về kiểm tra chuyên ngành, thông tư hướng dẫn về áp mã HS và biểu thuế xuất nhập khẩu thường xuyên được cập nhật, bổ sung để phù hợp với thông lệ quốc tế. Điều này đặt ra yêu cầu kiểm soát rủi ro rất cao đối với khâu chuẩn bị chứng từ và khai báo hải quan, đòi hỏi doanh nghiệp phải có một quy trình kiểm soát nội bộ thực sự chặt chẽ và chuyên nghiệp.

3.2 Mục tiêu phát triển của công ty trong tương lai

Mục tiêu tổng quát: Duy trì và quản lý hoạt động với định hướng phát triển bền vững, giữ vị thế là một trong những nhà cung cấp dịch vụ logistics, kho vận và đại lý tàu biển hàng đầu tại khu vực miền Trung.

Mục tiêu cụ thể đến năm 2030:

- Duy trì tốc độ tăng trưởng doanh thu thuần ổn định từ 4,5% - 6% mỗi năm, kế thừa và phát huy đà tăng trưởng của giai đoạn 2023 - 2025.
- Từng bước số hóa quy trình vận hành, loại bỏ 80% các khâu truyền thông tin thủ công thông qua email hoặc ứng dụng chat cá nhân (Zalo) giữa các bộ phận: Sales, Chứng từ, Điều vận và Hiện trường.
- Chuẩn hóa công tác kiểm tra chứng từ hải quan để kiểm soát rủi ro, phấn đấu kéo giảm tỷ lệ tờ khai bị phân vào luồng Vàng và luồng Đỏ do lỗi chủ quan của con người xuống dưới mức 2%.
- Rút ngắn thời gian xử lý thủ tục tại kho bãi cảng Tiên Sa và thời gian điều phối xe vận chuyển từ 10% - 15%, gia tăng mức độ hài lòng của các khách hàng chiến lược.

3.3 Cơ sở đưa ra giải pháp

3.3.1 Cơ sở thực tiễn từ nguồn lực nội tại của doanh nghiệp

Qua việc phân tích thực trạng ở chương 2, Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng sở hữu những nền tảng nguồn lực cực kỳ vững chắc để triển khai các giải pháp cải tiến.

- **Năng lực tài chính tự chủ cao:** Tính đến năm 2025, tổng tài sản của công ty đạt 27.485.642 nghìn VNĐ. Vốn chủ sở hữu tăng trưởng liên tục đạt 20.355.487 nghìn VNĐ. Đặc biệt, công ty đã đưa dư nợ dài hạn về con số 0 kể từ năm 2024 và duy trì lượng "Tiền và các khoản tương đương tiền" dồi dào (1.916.676 nghìn VNĐ vào năm 2025). Đây chính là nguồn thặng dư tài chính lý tưởng để doanh nghiệp đầu tư vào cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin mà không gặp áp lực về vốn vay.
- **Chất lượng nguồn nhân lực vượt trội:** Đội ngũ 38 cán bộ - công nhân viên của công ty có cơ cấu trình độ dịch chuyển tích cực, trong đó nhân sự có trình độ Đại học chiếm đến 63,2% (24 người) năm 2025. Đây là lực lượng lao động trẻ, có chuyên môn nghiệp vụ tốt và khả năng tiếp thu công nghệ, phần mềm mới rất nhanh chóng.
- **Thế mạnh hạ tầng sẵn có:** Việc sở hữu hệ thống kho bãi rộng 1.000 m² gần cảng Tiên Sa và đội xe đầu kéo, xe tải hiện đại (17 chiếc) là công cụ đắc lực giúp công ty chủ động hoàn toàn trong khâu trucking hàng FCL.

3.3.2 Cơ sở từ những hạn chế tồn tại trong thực tế vận hành

Các giải pháp hoàn thiện được xây dựng trực tiếp dựa trên việc khắc phục các điểm nghẽn nghiêm trọng được ghi nhận trong quy trình giao nhận lô hàng thực tế (như lô hàng Malt bia của Công ty Thái Tân):

- Hiện tượng kiểm tra chứng từ và áp mã HS hoàn toàn thủ công dẫn đến rủi ro sai sót do yếu tố con người.
- Sự cố kỹ thuật từ phần mềm ECUS5-VNACCS thường gặp gây mất dữ liệu ở các khâu truyền tờ khai (IDA, IDC), làm lãng phí thời gian nhập liệu lại từ đầu.
- Lỗi từ phía cơ quan Hải quan trong việc lập Biên bản chứng nhận lấy mẫu kiểm tra chuyên ngành (nhập nhầm tên hàng từ "Malt chưa rang" thành "Đại mạch"),

nếu nhân viên hiện trường không phát hiện kịp thời sẽ gây ách tắc toàn bộ tiến trình thông quan và phát sinh chi phí phạt.

- Việc trao đổi thông tin đơn hàng giữa các bộ phận (Sales - Khai báo - Hiện trường - Điều vận) chủ yếu thực hiện thủ công qua Zalo, Email, điện thoại gây chậm trễ, thiếu tính lưu trữ tập trung và tiềm ẩn nguy cơ rò rỉ bảo mật thông tin khách hàng.

3.4 Một số giải pháp hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng hoá nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng

3.4.1 Ứng dụng hệ thống phần mềm quản lý nội bộ tập trung (Mini-ERP chuyên dụng cho Logistics)

- ❖ **Cơ sở đưa ra giải pháp:** Hiện nay, việc trao đổi thông tin giữa các bộ phận (Sales, Chứng từ, Điều vận, Hiện trường) chủ yếu thực hiện thủ công qua Zalo, email dẫn đến chậm trễ, thiếu đồng bộ và rủi ro bảo mật. Việc áp dụng phần mềm quản lý nội bộ sẽ số hóa dòng thông tin, giúp theo dõi tiến độ lô hàng thời gian thực, giảm sai sót và nâng cao hiệu quả phối hợp.
- ❖ **Mục tiêu:** Số hóa toàn diện dòng thông tin nội bộ, xóa bỏ phương thức truyền tin thủ công, nâng cao tính bảo mật dữ liệu và tăng cường khả năng giám sát của ban quản lý.
- ❖ **Nội dung giải pháp:** Công ty sẽ trích ngân sách từ nguồn vốn chủ sở hữu để thuê đối tác công nghệ thiết kế và cài đặt hệ thống phần mềm Mini-ERP chạy trên nền tảng điện toán đám mây. Quy trình vận hành dòng thông tin trên phần mềm mới sẽ được thiết lập như sau:
 - 1, Khi Trang - Nhân viên Sales tiếp cận khách hàng và ký kết thành công hợp đồng dịch vụ cho lô hàng Malt bia với Công ty Thái Tân, mọi thông tin chi tiết về lô hàng (số lượng cont, lịch tàu, yêu cầu đặc biệt) sẽ được khởi tạo trực tiếp trên hệ thống.
 - 2, Chị Thanh - Nhân viên Chứng từ/Khai báo Hải quan sẽ ngay lập tức tiếp nhận dữ liệu này trên phần mềm để chuẩn bị chứng từ, không cần chờ đợi gửi email hay file đính kèm thủ công như trước.
 - 3, Anh Sơn - Nhân viên Điều vận dựa trên lịch tàu cập bến hiển thị trên hệ thống để chủ động lên phương án sắp xếp, điều phối đội xe đầu kéo nội bộ.
 - 4, Anh Toàn - Nhân viên Hiện trường sử dụng thiết bị di động truy cập vào hệ thống để cập nhật tiến độ làm thủ tục tại cảng Tiên Sa, tình trạng vỏ container, tình trạng hạ rỗng

theo thời gian thực.

⇒ Hệ thống phần mềm mới sẽ phân quyền truy cập nghiêm ngặt cho từng nhân sự để bảo vệ tuyệt đối thông tin khách hàng, tránh rủi ro rò rỉ dữ liệu. Đồng thời, các cấp quản lý như Anh Phú (Trưởng phòng) và Chị Phụng (Phó phòng) có thể theo dõi trực quan tiến độ của từng lô hàng trên bảng điều khiển trung tâm mà không cần can thiệp bằng các cuộc gọi hay báo cáo giấy.

- ❖ **Dự kiến hiệu quả:** Kéo giảm 40% thời gian xử lý thông tin nội bộ giữa các bộ phận, loại bỏ hoàn toàn các lỗi sai lệch dữ liệu do chuyển tiếp thủ công. Hồ sơ khách hàng được mã hóa, nâng cao tính bảo mật và giúp tiết kiệm tối đa chi phí văn phòng phẩm nhờ quy trình "Văn phòng không giấy".

3.4.2 Chuẩn hóa quy trình kiểm soát chứng từ và áp mã HS bằng hệ thống "Danh mục kiểm tra" (Checklist) và "Thư viện HS Code" nội bộ

- ❖ **Cơ sở đưa ra giải pháp:** Kiểm tra chứng từ và áp mã HS hiện đang làm thủ công, dễ dẫn đến sai sót (đặc biệt là mã HS), khiến tờ khai bị phân luồng Vàng/Đỏ, kéo dài thời gian thông quan và phát sinh chi phí. Việc xây dựng Checklist và Thư viện HS Code sẽ giảm thiểu sai sót chủ quan, đảm bảo tính chính xác và đồng bộ giữa các chứng từ.
- ❖ **Mục tiêu:** Loại bỏ các sai sót chủ quan trong khâu nhập liệu chứng từ lên phần mềm hải quan, hạn chế tối đa rủi ro áp sai mã HS khiến hàng bị phân vào luồng Đỏ.
- ❖ **Nội dung giải pháp:**
 - **Xây dựng hệ thống Checklist đối chiếu chéo bắt buộc:** Bộ phận chứng từ và các thực tập sinh khi tiếp nhận bộ chứng từ từ khách hàng bắt buộc phải điền vào bảng Checklist điện tử nhằm kiểm tra tính đồng bộ của 3 chứng từ gốc: *Hợp đồng ngoại thương (Sales Contract)* - *Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)* - *Vận đơn đường biển (Bill of Lading)*. Các trường dữ liệu bắt buộc phải khớp nhau 100% bao gồm: Tên pháp lý công ty nhập khẩu/xuất khẩu, Gross Weight/Net Weight, Số lượng kiện, Số container và số Seal.
 - **Thiết lập "Thư viện HS Code" cho các nhóm hàng chủ lực:** Dưới sự chủ trì của Anh Hiếu (Quản lý bộ phận Khai báo Hải quan), công ty cần xây dựng một cơ sở dữ liệu nội bộ chuẩn hóa về mã HS và thuế suất cập nhật theo Biểu thuế XNK mới nhất cho các mặt hàng thường xuyên xử lý tại cảng Đà Nẵng (ví dụ: mặt hàng Malt chưa rang dùng trong sản xuất

bia áp mã HS là 1107.10.00).

- **Quy định tham vấn nội bộ:** Đối với các lô hàng thuộc danh mục hàng mới, hàng nhạy cảm hoặc có sự thay đổi về chính sách quản lý chuyên ngành, nhân viên chứng từ bắt buộc phải thực hiện bước "Tham vấn ý kiến" và nhận chữ ký duyệt điện tử từ Anh Hiếu - Quản lý bộ phận Khai báo Hải quan trước khi tiến hành truyền chính thức tờ khai lên hệ thống VNACCS.

- ❖ **Dự kiến hiệu quả:** Hạn chế tối đa các sai sót do yếu tố con người, đảm bảo thời gian truyền tờ khai hải quan đúng tiến độ. Giúp nâng cao uy tín của Saigonship Đà Nẵng đối với Chi cục Hải quan cửa khẩu nhờ hồ sơ khai báo đạt độ chính xác và trung thực cao.

3.4.3 Nâng cao năng lực giám sát hiện trường, kỹ năng xử lý sự cố kỹ thuật và kiểm tra biên bản tại cảng

- ❖ **Cơ sở đưa ra giải pháp:** Nhân viên hiện trường còn hạn chế trong việc phát hiện và xử lý kịp thời lỗi từ phía hải quan (như sai tên hàng trong biên bản) và sự cố phần mềm ECUS. Việc nâng cao kỹ năng soát biên bản, xử lý sự cố kỹ thuật và quy trình phản ứng nhanh sẽ giúp giảm thời gian ách tắc, tránh phát sinh phí lưu container (DEM/DET).
- ❖ **Mục tiêu:** Rút ngắn thời gian xử lý thủ tục trực tiếp tại văn phòng hãng tàu và chi cục hải quan cảng Đà Nẵng, ngăn chặn các thiệt hại chi phí phát sinh do lỗi chứng từ hành chính.
- ❖ **Nội dung giải pháp:**
 - **Xử lý sự cố phần mềm khâu khai báo:** Nhằm khắc phục tình trạng phần mềm ECUS bị lỗi treo máy ở bước truyền tờ khai chính thức gây mất dữ liệu đã nhập, bộ phận công nghệ thông tin cần thiết lập tính năng tự động sao lưu dữ liệu (Auto-Save) định kỳ 2 phút/lần trên máy tính của nhân viên chứng từ. Đồng thời, duy trì đường dây nóng ưu tiên với bộ phận chăm sóc kỹ thuật của công ty Thái Sơn để xử lý can thiệp nhanh qua UltraViewer trong vòng tối đa 15 phút từ khi phát sinh lỗi.
 - **Chuẩn hóa kỹ năng soát biên bản tại hiện trường:** Từ bài học kinh nghiệm thực tế về việc công chức Hải quan điền nhầm tên hàng trong biên bản lấy mẫu kiểm tra chuyên ngành, công ty ban hành quy định bắt buộc đối với nhân viên hiện trường (Anh Toàn) hoặc thực tập sinh đi hỗ trợ: *Tuyệt đối không ký nhận và mang biên bản ra khỏi phòng Hải quan khi chưa thực hiện bước soát lỗi chính tả và thuật ngữ.* Nhân viên phải đối chiếu trực tiếp thông

tin trên biên bản giấy với tờ khai hải quan điện tử về: Số container, số Seal Hải quan, đặc biệt là tên hàng khai báo (phải chuẩn xác là "Malt chưa rang (Nguyên liệu sản xuất bia)", không được chấp nhận các thuật ngữ tương tự như "Đại mạch"). Việc phát hiện sai sót trực tiếp ngay tại quầy và yêu cầu sửa đổi ngay lập tức sẽ giúp doanh nghiệp tiết kiệm hàng giờ đồng hồ đi lại, tránh nguy cơ bị cơ quan kiểm dịch thực vật từ chối trả kết quả và loại bỏ hoàn toàn rủi ro phát sinh phí lưu kho bãi, phí phạt không đáng có.

- ❖ **Hiệu quả dự kiến:** Giúp giải phóng hàng hóa nhanh chóng tại bãi cảng Tiên Sa, ngăn chặn triệt để nguy cơ phát sinh chi phí phạt lưu container (DEM/DET) do lỗi hành chính. Nâng cao tính chuyên nghiệp, cẩn trọng và bản lĩnh nghề nghiệp của đội ngũ nhân sự hiện trường.

3.4.4 Xây dựng kế hoạch đào tạo nghiệp vụ định kỳ và cập nhật chính sách pháp luật cho đội ngũ nhân sự

- ❖ **Cơ sở đưa ra giải pháp:** Nhân sự tuy có trình độ cao nhưng vẫn còn phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân, chưa được đào tạo định kỳ về chính sách mới và công nghệ. Kế hoạch đào tạo thường xuyên sẽ nâng cao năng lực chuyên môn, giúp đội ngũ thích ứng nhanh với thay đổi pháp luật và công cụ số hóa, nâng cao chất lượng thực thi toàn bộ quy trình.
- ❖ **Mục tiêu:** Nâng cao trình độ chuyên môn thực tế, cập nhật kịp thời các văn bản quy phạm pháp luật mới, đảm bảo nguồn nhân lực thích ứng hoàn hảo với các công cụ công nghệ quản lý mới.
- ❖ **Nội dung thực hiện:**

Cập nhật các Thông tư, Nghị định mới nhất của Bộ Tài chính, Bộ Công Thương và Bộ Nông nghiệp & Phát triển Nông thôn liên quan đến quy trình thông quan điện tử và danh mục hàng hóa phải kiểm tra chuyên ngành.

Huấn luyện kỹ năng sử dụng thành thạo và khai thác tối đa hiệu quả của hệ thống phần mềm quản lý nội bộ mới cho toàn bộ 38 cán bộ - công nhân viên, tạo thói quen làm việc trên môi trường số.

Khuyến khích và hỗ trợ 100% chi phí cho nhân viên bộ phận chứng từ tham gia các khóa thi lấy Chứng chỉ đại lý khai hải quan do Tổng cục Hải quan tổ chức nhằm nâng cao năng lực chuyên môn và uy tín thương hiệu của doanh nghiệp trên thị trường logistics miền Trung.

- ❖ **Hiệu quả dự kiến:** Xây dựng được một đội ngũ lao động có trình độ đồng đều, chuyên nghiệp, giảm sự phụ thuộc vào các cá nhân đơn lẻ. Tạo môi trường làm việc năng động, không ngừng học hỏi, giúp công ty thích ứng nhanh chóng với mọi thay đổi của môi trường kinh doanh vĩ mô.

3.5. Kiến nghị nhằm hỗ trợ hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng

Để các giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng mang lại hiệu quả thực tế, doanh nghiệp không chỉ cần nỗ lực tự thân mà còn rất cần sự đồng hành, hỗ trợ và tạo điều kiện từ phía cơ quan ban ngành quản lý Nhà nước cũng như các bên đối tác trong chuỗi cung ứng.

3.5.1 Kiến nghị đối với Chi cục Hải quan cửa khẩu Cảng Đà Nẵng

- **Đẩy mạnh tính đồng bộ của hệ thống Hải quan số và hỗ trợ kỹ thuật:** Kiến nghị cơ quan Hải quan tiếp tục nâng cấp đường truyền dữ liệu của hệ thống VNACCS/VCIS để hạn chế tối đa các sự cố kỹ thuật nghẽn mạng cục bộ, lỗi treo hệ thống hoặc tự động ngắt kết nối trong các khung giờ cao điểm. Đồng thời, cần tăng cường các kênh tương tác trực tuyến (Hotline kỹ thuật) nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp đại lý hải quan xử lý nhanh các lỗi hệ thống phát sinh trong quá trình truyền tờ khai IDA/IDC.
- **Nâng cao năng lực và chuẩn hóa nghiệp vụ của cán bộ hiện trường:** Cơ quan Hải quan cần tăng cường công tác rà soát, kiểm tra năng lực thực thi công vụ của đội ngũ công chức kiểm hóa và giám sát hiện trường. Cần hạn chế tối đa các lỗi hành chính chủ quan mang tính cá nhân trong khâu lập Biên bản chứng nhận lấy mẫu kiểm tra chuyên ngành tại cảng (ví dụ như việc nhầm lẫn các thuật ngữ thương mại nhạy cảm như mặt hàng "Malt chưa rang" thành "Đại mạch"). Những sai sót này vô hình trung làm ách tắc quy trình, buộc nhân viên hiện trường phải đi lại nhiều lần để đính chính, gây phát sinh chi phí lưu container (DEM/DET) ngoài ý muốn cho doanh nghiệp.
- **Tổ chức các buổi đối thoại và tập huấn chính sách định kỳ:** Kính đề nghị Chi cục Hải quan định kỳ tổ chức các hội nghị đối thoại, tập huấn trực tiếp hoặc trực tuyến định kỳ cho các doanh nghiệp logistics trên địa bàn, nhằm kịp thời cập nhật các Thông tư, Nghị định

mới nhất, giải đáp các vướng mắc về áp mã HS code, cách xác định trị giá tính thuế hải quan đối với các mặt hàng nông sản công nghiệp nhạy cảm có sự thay đổi theo lộ trình các Hiệp định FTA. Điều này giúp các nhân viên chứng từ của công ty chủ động kiểm soát rủi ro từ sớm, giảm tỷ lệ tờ khai bị rơi vào luồng Vàng và luồng Đỏ.

3.5.2 Kiến nghị đối với Ban quản lý Cảng Đà Nẵng (Cảng Tiên Sa)

- **Hoàn thiện hạ tầng công nghệ thông tin và đồng bộ hóa hệ thống cảng điện tử (ePort):** Ban quản lý Cảng cần tiếp tục tối ưu hóa giao diện và nâng cao tính tiện ích của phần mềm ePort. Đảm bảo dòng dữ liệu giữa cảng điện tử ePort và hệ thống quản lý điều hành bến bãi tự động (CATOS) được liên kết chặt chẽ và thông suốt. Việc xác nhận thanh toán phí nâng hạ, cấp lệnh giao hàng điện tử và phát hành phiếu giao nhận container (EIR) cần được tự động hóa hoàn toàn theo thời gian thực. Điều này giúp nhân viên hiện trường không phải xếp hàng chờ đợi lấy chứng từ giấy tại phòng Thương vụ cảng.
- **Cải thiện quy trình điều phối và năng lực xếp dỡ tại bãi CY:** Cần tối ưu hóa quy hoạch các khu vực bãi kiểm hóa và bãi lưu container hàng nhập khẩu để giảm thiểu tình trạng ùn tắc cục bộ. Đầu tư, bổ sung thêm các thiết bị xe nâng chuyên dụng tại bãi để rút ngắn thời gian hạ container phục vụ kiểm hóa, từ đó giúp đội xe đầu kéo của các doanh nghiệp như Saigonship Đà Nẵng nâng cao hiệu suất quay vòng xe.

3.5.3 Kiến nghị đối với Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics Việt Nam (VLA) và các cơ quan ban ngành Thành phố Đà Nẵng

Để tạo ra một hệ sinh thái logistics thông thoáng và hỗ trợ doanh nghiệp phát triển bền vững với một số đề xuất sau:

- **Hỗ trợ phát triển nguồn nhân lực logistics chuyên sâu cho khu vực miền Trung:** Kiến nghị Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics Việt Nam (VLA) tăng cường liên kết, mở rộng các văn phòng đại diện và trung tâm đào tạo tại TP. Đà Nẵng để tổ chức các khóa huấn luyện chuyên sâu. Tập trung vào các kỹ năng cốt lõi như: kỹ trị rủi ro chứng từ ngoại thương, nghiệp vụ đại lý tàu biển theo chuẩn FIATA, và kỹ năng ứng dụng AI/Big Data vào chuỗi cung ứng. Qua đó, hỗ trợ Saigonship Đà Nẵng nâng cao chất lượng đội ngũ lao động mà không phải tốn kém quá nhiều chi phí đưa nhân sự vào đầu cầu TP. Hồ Chí Minh hay Hà Nội học tập.

- **Hỗ trợ và định hướng dòng vốn đầu tư hạ tầng giao thông kết nối cảng:** Kiến nghị Ủy ban nhân dân và Sở Giao thông vận tải TP. Đà Nẵng đẩy nhanh các dự án nâng cấp, mở rộng các tuyến giao thông huyết mạch kết nối trực tiếp từ cảng Tiên Sa đến các Khu công nghiệp, Khu kinh tế trọng điểm (như Điện Nam - Điện Ngọc, Chu Lai, Dung Quất). Hoàn thiện cơ chế phân luồng giao thông hợp lý cho xe đầu kéo container vào các khung giờ thấp điểm, giảm thiểu rủi ro tai nạn và ùn tắc giao thông, tạo điều kiện cho dòng vật chất lưu thông thông suốt từ cảng về kho của khách hàng.
- **Xây dựng cơ sở dữ liệu pháp lý và thị trường dùng chung:** Đề xuất các cơ quan ban ngành thành phố phối hợp xây dựng một cổng thông tin tích hợp điện tử, cung cấp các dự báo chính xác về lưu lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, xu hướng biến động giá cước vận tải biển toàn cầu và hệ thống văn bản quy phạm pháp luật cập nhật liên tục. Đây sẽ là nguồn tham chiếu khoa học vô cùng quý giá giúp các doanh nghiệp logistics địa phương nâng cao năng lực nghiên cứu thị trường, quản trị rủi ro và chủ động định hướng chiến lược kinh doanh dài hạn.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Qua việc phân tích thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng, Chương 3 đã đề xuất một hệ thống các giải pháp đồng bộ, mang tính khả thi cao nhằm hoàn thiện và nâng cao hiệu quả nghiệp vụ này.

Các giải pháp tập trung vào bốn nhóm nội dung chính: (1) Ứng dụng phần mềm quản lý nội bộ tập trung; (2) Chuẩn hóa quy trình kiểm soát chứng từ và áp mã HS thông qua Checklist và Thư viện HS Code; (3) Nâng cao năng lực giám sát hiện trường và xử lý sự cố; (4) Xây dựng kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực định kỳ. Những giải pháp này được xây dựng trên cơ sở khắc phục trực tiếp các hạn chế đã được chỉ ra tại Chương 2, đồng thời tận dụng tối đa nguồn lực nội tại vững mạnh của công ty về tài chính, nhân sự và cơ sở hạ tầng.

Các giải pháp này hoàn toàn khả thi và thực chất khi được dựa trên một nền tảng nội lực tài chính tự chủ vững mạnh, không có áp lực nợ vay, cùng một đội ngũ nhân sự có trình độ đại học chiếm ưu thế mà doanh nghiệp đang sở hữu. Nhìn chung, các giải pháp được xây dựng mang tính thực tiễn cao, không chỉ giúp Saigonship Đà Nẵng cắt giảm thời gian giải phóng hàng hóa tại cảng Tiên Sa, loại bỏ các chi phí ẩn do sai sót chứng từ, mà còn là đòn bẩy giúp doanh nghiệp hiện đại hóa bộ máy quản trị. Việc triển khai đồng bộ các giải pháp này sẽ giúp công ty tối ưu hóa chi phí vận hành, gia tăng mức độ hài lòng của các đối tác chiến lược, từ đó tạo bước bứt phá mạnh mẽ để khẳng định uy tín thương hiệu vững chắc trong chuỗi cung ứng logistics khu vực trong tương lai.

KẾT LUẬN

Khóa luận tốt nghiệp với đề tài “Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng” đã hoàn thành trọn vẹn các mục tiêu nghiên cứu đề ra.

Về mặt lý luận: Nghiên cứu đã hệ thống hóa toàn diện các cơ sở lý thuyết về dịch vụ giao nhận, đặc điểm phương thức FCL bằng đường biển, cùng hệ thống hành lang pháp lý và bộ chứng từ điều chỉnh hoạt động thương mại quốc tế. Đây là nền tảng khoa học vững chắc để đối chiếu và đánh giá thực trạng vận hành tại doanh nghiệp.

Về mặt thực tiễn: Qua phân tích số liệu giai đoạn 2023 - 2025, khóa luận khẳng định Saigonship Đà Nẵng là doanh nghiệp có vị thế vững chắc và năng lực nội tại mạnh mẽ. Công ty sở hữu cấu trúc tài chính lành mạnh, tự chủ (dư nợ dài hạn bằng 0 từ năm 2024), dòng tiền dồi dào, hệ thống bãi xe đồng bộ và đội ngũ nhân sự trình độ cao. Quy trình giao nhận hàng nhập FCL thực tế tại công ty – minh chứng qua lô hàng Malt bia của Công ty Thái Tân – cơ bản bám sát lý thuyết, phối hợp mạch lạc giữa các bộ phận. Tuy nhiên, thực tế vận hành vẫn tồn tại điểm nghẽn: dòng thông tin nội bộ còn trao đổi thủ công qua Zalo/Email; khâu kiểm tra chứng từ và áp mã HS hoàn toàn bằng tay dẫn đến rủi ro sai sót, dễ gây ách tắc thông quan và phát sinh chi phí phạt lưu container (DEM/DET).

Về giải pháp đề xuất: Nhằm khắc phục các hạn chế này, khóa luận đã xây dựng hệ thống 4 nhóm giải pháp khả thi: (1) Ứng dụng phần mềm Mini-ERP để số hóa dòng thông tin nội bộ; (2) Chuẩn hóa quy trình bằng Checklist điện tử và Thư viện HS Code nội bộ; (3) Nâng cao năng lực giám sát hiện trường, thiết lập tính năng Auto-Save trên phần mềm ECUS và kiểm soát chặt chẽ biên bản tại cảng; (4) Xây dựng kế hoạch đào tạo nghiệp vụ định kỳ cho nhân sự. Các giải pháp này, khi triển khai cùng các kiến nghị đối với Hải quan, Ban quản lý Cảng Tiên Sa và Hiệp hội VLA, sẽ giúp Saigonship Đà Nẵng tối ưu hóa chi phí, rút ngắn thời gian giải phóng hàng và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. TS.Trần Nguyễn Hợp Châu, TS. Nguyễn Thị Cẩm Thùy, TS. Nguyễn Thị Thanh Tân, TS. Lương Văn Đạt. Giáo trình Logistics và Vận tải Quốc tế, NXB Hồng Đức.
- [2]. Bộ Luật hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015.
- [3]. Phan Mạnh Hiền (2012). Giáo trình Nghiệp vụ giao nhận vận tải và bảo hiểm trong Ngoại thương. NXB lao động - xã hội.
- [4]. B., & Subedi, G. T. S. P. (2012). Giáo trình Luật thương mại quốc tế, NXB Công an Nhân dân Hà Nội.
- [5]. 7. Saigon Ship Đà Nẵng. (2026). Trang chủ, <http://saigonshipdanang.com>.
- [6]. Các báo cáo tài chính giai đoạn 2023 - 2025 của Công ty Cổ phần Saigonship Đà Nẵng.
- [7]. Quốc hội. (2005). Luật Thương mại 2005 (Số: 36/2005/QH11), Cổng thông tin điện tử Chính phủ
- [8]. Các website: www.google.com.vn; thuvienso.cdtm.edu.vn; www.luanvan.net.vn