

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG

BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP
ĐỀ TÀI

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

SINH VIÊN THỰC HIỆN: BÙI THỊ MỸ DUYÊN

MÃ SỐ SINH VIÊN: 2254050071

KHÓA HỌC: 2022-2026

Đà Nẵng, tháng 06 năm 2026

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC ĐÀ NẴNG

BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG



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

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

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

Giảng viên hướng dẫn: TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ

Sinh viên thực hiện: Bùi Thị Mỹ Duyên

MSSV: 2254050071

Khóa học: 2022-2026

Đà Nẵng, tháng 06 năm 2026

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



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

Đà Nẵng, tháng 06, 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: Bùi Thị Mỹ Duyên
- 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 NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG TUYẾN ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CONTAINER MIỀN TRUNG – VICONSHIP ĐÀ NẴNG”

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khóa luận tốt nghiệp

- 10/02/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khóa luận

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

MẪU ĐƠN KHAI BÁO SỬ DỤNG AI

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

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

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

1. Khai báo sử dụng AI

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

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

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

• Các công cụ AI đã sử dụng:

Chat GPT

• Mục đích sử dụng AI (ví dụ: tìm ý tưởng, soạn thảo, tóm tắt, chỉnh sửa):

Tìm ý tưởng, tóm tắt

• Các phần cụ thể có sự hỗ trợ của AI:

- Gợi ý ý tưởng và định hướng triển khai nội dung liên quan đến hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu FCL.
- Tóm tắt, diễn đạt và chỉnh sửa nội dung theo hướng học thuật nhằm nâng cao tính logic và tính mạch lạc của bài khóa luận.
- Hỗ trợ kiểm tra lỗi chính tả, trình bày và sắp xếp bố cục nội dung để hoàn thiện hình thức khóa luận.

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

- ☒ Có

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

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

Cam kết

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

Chữ ký: _____ Ngày: _____

MỤC LỤC

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN	1
1.1 Khái quát về giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển....	1
1.1.1. Khái niệm – vai trò của hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu	1
1.1.1.1. Khái niệm về giao nhận.....	1
1.1.1.2. Vai trò của giao nhận trong thương mại quốc tế	1
1.1.2. Khái niệm, trách nhiệm và vai trò của người giao nhận hàng hóa.....	2
1.1.2.1. Khái niệm chung về người giao nhận.....	2
1.1.2.2. Quyền hạn, nghĩa vụ và trách nhiệm của người giao nhận hàng hóa.....	3
1.1.2.3. Vai trò của người giao nhận.....	3
1.1.3. Tổng quan về hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển	4
1.1.3.1. Khái niệm về hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển	4
1.1.3.2. Phân biệt hàng nguyên Container (FCL) và hàng lẻ container (LCL).....	5
1.1.4. Đặc điểm của hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển	9
1.1.5. Vai trò của hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển trong quốc tế.....	10
1.2. Nội dung quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển	10
1.2.1. Khái niệm và vai trò quy trình.....	10
1.2.1.1. Khái niệm quy trình giao nhận	10
1.2.1.2. Vai trò của quy trình giao nhận	10
1.2.2. Các bước của quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL).....	11
1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ.....	15
1.3.1. Các quy định pháp lý.....	15
1.3.2. Hệ thống chứng từ	19
1.3.2.1. Hợp đồng (Sale contract).....	19
1.3.2.2. Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice – C/I)	19
1.3.2.3. Packinglist	19
1.3.2.4. Vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L)	19

1.3.2.5. Chứng từ bảo hiểm	20
1.3.2.6. Giấy chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin – C/O)	21
1.3.2.7. Tờ khai Hải quan	21
1.3.2.8. Giấy thông báo hàng đến (Arrival Notice).....	21
1.3.2.9. Lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O)	22
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CONTAINER MIỀN TRUNG – VICONSHIP ĐÀ NẴNG.....	23
2.1. Khái quát về công ty.....	23
2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển	23
2.1.2. Tầm nhìn – sứ mệnh – giá trị cốt lõi	25
2.1.3. Ngành nghề kinh doanh.....	26
2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ	28
2.1.5. Nguồn lực của công ty.....	32
2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng.....	35
2.2.1. Phân tích về các lĩnh vực kinh doanh, cơ cấu doanh thu, thị trường, đối thủ cạnh tranh, khách hàng	35
2.2.1.1. Lĩnh vực kinh doanh.....	35
2.2.1.2. Cơ cấu doanh thu.....	37
2.2.1.3. Thị trường.....	37
2.2.1.4. Đối thủ cạnh tranh	38
2.2.1.5. Khách hàng.....	39
2.2.2. Phân tích tình hình hoạt động kinh doanh của công ty qua các kỳ	40
2.2.3. Kết quả hoạt động kinh doanh.....	46
2.3.2. Phân tích chi tiết các bước trong quy trình nhập khẩu hàng nguyên container FCL tại Công ty Viconship Đà Nẵng.....	51
2.3. Đánh giá.....	92
2.4.1. Ưu nhược điểm của quy trình nhập khẩu hàng nguyên container FCL tại công ty Viconship Đà Nẵng.....	92
2.4.2. Nguyên nhân ảnh hưởng đến quy trình nhập khẩu FCL tại Viconship Đà Nẵng.....	94
CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TUYẾN TRUNG QUỐC – VIỆT NAM TẠI CÔNG TY VICONSHIP ĐÀ NẴNG.....	96
3.1. Định hướng và mục tiêu	96

3.1.1.	Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh.....	96
3.1.2.	Định hướng và mục tiêu phát triển của công ty	98
3.2.	Một số giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại Công ty Viconship Đà Nẵng.....	100
3.2.1.	Giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý và kiểm tra chứng từ.	100
3.2.2.	Giải pháp đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý và khai báo hải quan.....	100
3.2.4.	Giải pháp nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận.....	101
3.3.	Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp	102
3.3.1.	Điều kiện thực hiện giải pháp.....	102
3.3.1.1.	Cần có đội ngũ nhân viên am hiểu nghiệp vụ chứng từ và hải quan	102
3.3.1.2.	Đầu tư cơ sở vật chất và công nghệ.....	102
3.3.1.3.	Sự phối hợp chặt chẽ và đồng bộ giữa các bộ phận trong doanh nghiệp.....	103
3.3.1.4.	Về nguồn lực tài chính	103
3.3.2.	Cách thức thực hiện giải pháp	103
3.3.2.1.	Giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý và kiểm tra chứng từ	103
3.3.2.2.	Giải pháp đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý và khai báo hải quan.....	104
3.3.2.3.	Giải pháp nâng cao năng lực dự báo và quản lý chi phí logistics	105
3.3.2.4.	Giải pháp nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận.....	105

LỜI CẢM ƠN

Trong suốt quá trình học tập và thực hiện khóa luận tốt nghiệp, em đã nhận được sự quan tâm, hướng dẫn và hỗ trợ nhiệt tình từ quý thầy cô, gia đình và doanh nghiệp thực tập. Đây là nguồn động viên to lớn giúp em hoàn thành khóa luận này.

Trước hết, em xin chân thành cảm ơn Ban Giám hiệu Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng cùng quý thầy cô Khoa Kinh tế đã tận tình giảng dạy, truyền đạt cho em những kiến thức chuyên môn quý báu trong suốt thời gian học tập tại trường. Những kiến thức đó là nền tảng quan trọng giúp em vận dụng vào thực tiễn và hoàn thành khóa luận tốt nghiệp.

Em xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến giảng viên hướng dẫn – TS Phạm Thị Hoàng Mỹ đã tận tình hướng dẫn, góp ý và hỗ trợ em trong suốt quá trình thực hiện đề tài. Những ý kiến đóng góp và sự hướng dẫn của cô đã giúp em hoàn thiện khóa luận một cách tốt hơn.

Em xin chân thành cảm ơn Ban lãnh đạo cùng toàn thể anh/chị cán bộ, nhân viên tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng đã tạo điều kiện thuận lợi cho em được thực tập và tìm hiểu thực tế tại công ty. Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến anh Từ Trung Hiếu đã nhiệt tình hướng dẫn, chia sẻ kinh nghiệm thực tế và hỗ trợ em trong quá trình thực tập, giúp em hiểu rõ hơn về quy trình nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển.

Do kiến thức và kinh nghiệm thực tế còn hạn chế nên khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp quý báu từ quý thầy cô và công ty để em có thể hoàn thiện kiến thức và kỹ năng của bản thân hơn trong tương lai.

Cuối cùng, em xin kính chúc quý thầy cô Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng cùng Ban lãnh đạo và toàn thể anh/chị tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng sức khỏe, thành công và đạt được nhiều thành tựu trong công việc. Em xin chân thành cảm ơn!

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1: Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL..... **Error!**

Bookmark not defined.

Hình 1.2: Logo công ty Viconship Đà Nẵng	23
Hình 2.1: Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Viconship Đà Nẵng.	28
Hình 2.1: Sơ đồ quy trình nhập khẩu tại Viconship Đà Nẵng.....	51
Hình 2.2a: Đơn đặt hàng (Purchase Order)	53
Hình 2.2b: Đơn đặt hàng (Purchase Order)	54
Hình 2.3: Comercial Invoice (Hóa đơn thương mại).....	56
Hình 2.4: Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing list).....	58
Hình 2.5: Vận đơn đường biển (Bill Of Lading)	60
Hình 2.6: Giấy chứng nhận nguồn gốc xuất xứ (Certificate of Original).....	61
Hình 2.7: Certificate of Weight and Quantity	63
Hình 2.8: Bảo hiểm hàng hóa (Cargo Transportation Insuarance).....	65
Hình 2.9: Giấy chứng nhận phân tích chất lượng (Analysis Certificate)	66
Hình 2.10: Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật (Phytosanitary Certificate)	68
Hình 2.11: Giao diện khai e-Manifest trên Execl	71
Hình 2.12: Giao diện của Cổng thông tin một cửa quốc gia	71
Hình 2.13: Giấy thông báo hàng đến (Arrival Notice)	72
Hình 2.14: AN Attached List (bảng phí đính kèm Arrival Notice).....	74
Hình 2.15: Lệnh giao hàng (Delivery Order)	76
Hình 2.16a: Tờ khai bổ sung hàng hóa nhập khẩu	87
Hình 2.16b: Tờ khai bổ sung hàng hóa nhập khẩu	88
Hình 2.16c: Tờ khai bổ sung hàng hóa nhập khẩu	89

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.1: So sánh hàng lẻ container LCL và hàng nguyên container FCL.....	8
Bảng 2.1: Trang thiết bị văn phòng.	32
Bảng 2.2 : Cơ cấu nhân sự của công ty năm 2025.....	33
Bảng 2.3: Cơ cấu nhân sự theo trình độ chuyên môn năm 2025.....	34
Bảng 2.4 : Đối thủ cạnh tranh của Viconship Đà Nẵng theo từng mảng dịch vụ	38

Bảng 2.5: Bảng tóm tắt cân đối tài chính về Tài sản của công ty Viconship Đà Nẵng trong giai đoạn 2023 – 2025.	41
Bảng 2.6: Bảng tóm tắt cân đối tài chính về Nguồn vốn của công ty Viconship Đà Nẵng trong giai đoạn 2023 – 2025.	44
Bảng 2.7: Bảng tóm tắt tình hình kết quả hoạt động kinh doanh.	47
Bảng 2.8: Phân tích khả năng sinh lời của công ty Viconship Đà Nẵng.....	49

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
CTCP	Công ty cổ phần
HNX	Hanoi Stock Exchange: Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội.
GDP	Gross Domestic Product: Tổng sản phẩm quốc nội
FDI	FDI Foreign Direct Investment: Đầu tư trực tiếp nước ngoài
CFS	Container Freight Station: Kho gom/rút hàng lẻ
FCL	Full Container Load: Hàng nguyên container
PO	Purchase Order: Đơn đặt hàng
B/L	Bill of Lading: Vận đơn đường biển
DO	Delivery Order: Lệnh giao hàng
AWB	Air Waybill: Vận đơn hàng không
C/O	Certificate of Origin: Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa
IMO	International Maritime Organization: Tổ chức Hàng hải Quốc tế
PCCC	Phòng cháy chữa cháy
FTA	Free Trade Agreement: Hiệp định thương mại tự do
EVFTA	European Union – Vietnam Free Trade Agreement: Hiệp định thương mại tự do Việt Nam – Liên minh châu Âu
CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership: Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương.
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership: Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực.
TOS	Terminal Operating System: Hệ thống quản lý khai thác cảng
e-B/L	Electronic Bill of Lading: Vận đơn điện tử
ePort	Cổng thông tin điện tử cảng biển
VNACCS/VCIS	Hệ thống thông quan hải quan điện tử Việt Nam
TSCĐ	Tài sản cố định
LNST	Lợi nhuận sau thuế
VND	Việt Nam đồng
CIF	Cost Insurance and Freight: Tiền hàng, bảo hiểm và cước phí

CFR	Cost and Freight: Tiền hàng và cước phí
FTA	Free Trade Agreement: Hiệp định thương mại tự do
TOS	Terminal Operating System: Hệ thống quản lý khai thác cảng

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong bối cảnh nền kinh tế thế giới đang có nhiều biến động, hoạt động thương mại quốc tế vẫn giữ vai trò then chốt trong tăng trưởng kinh tế toàn cầu. Theo dự báo của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO)[1], mặc dù tăng trưởng thương mại toàn cầu có xu hướng chậm lại, nhưng vẫn duy trì mức tăng và tiếp tục là động lực quan trọng của nền kinh tế thế giới. Điều này cho thấy nhu cầu vận chuyển hàng hóa quốc tế, đặc biệt là vận tải biển container, vẫn giữ vai trò thiết yếu trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Đối với Việt Nam, hoạt động xuất nhập khẩu đang phát triển mạnh mẽ và đạt nhiều kỷ lục mới. Năm 2025, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam đã vượt mốc 930 tỷ USD, tăng 18,2% so với năm trước, đồng thời ghi nhận mức xuất siêu khoảng 20 tỷ USD. Đây là minh chứng rõ ràng cho sự mở rộng quy mô thương mại và mức độ hội nhập ngày càng sâu rộng của nền kinh tế Việt Nam vào thị trường quốc tế. Trong quan hệ thương mại song phương, Trung Quốc hiện là đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam[2]. Năm 2025, kim ngạch thương mại hai chiều giữa Việt Nam và Trung Quốc đạt khoảng 296 tỷ USD, mức cao kỷ lục. Trong đó, giá trị nhập khẩu từ Trung Quốc chiếm tỷ trọng rất lớn, đạt khoảng 182,58 tỷ USD, cho thấy sự phụ thuộc đáng kể của Việt Nam vào nguồn nguyên vật liệu, máy móc và hàng hóa từ thị trường này. Ngoài ra, chỉ riêng năm 2024, nhập khẩu từ Trung Quốc đã đạt khoảng 144 tỷ USD, tăng mạnh hơn 30% so với năm trước. Những con số này phản ánh nhu cầu nhập khẩu ngày càng gia tăng và ổn định trong dài hạn. [3]

Do khoảng cách địa lý gần và hệ thống cảng biển phát triển, tuyến vận tải biển Trung Quốc – Việt Nam trở thành một trong những tuyến vận tải quan trọng, đặc biệt đối với hoạt động nhập khẩu hàng container. Quy trình nhập khẩu hàng nguyên container bằng đường biển tại các doanh nghiệp logistics vẫn còn tồn tại một số hạn chế như thủ tục chứng từ phức tạp, thời gian xử lý còn kéo dài, sự phối hợp giữa các bộ phận chưa thật sự hiệu quả và chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố như quy định pháp lý, thủ tục hải quan và biến động của thị trường vận tải. Những vấn đề này nếu không được cải thiện sẽ ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp cũng như chất lượng dịch vụ cung cấp cho khách hàng.

Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng là một doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, giao nhận vận tải và dịch vụ cảng container

tại khu vực miền Trung. Trong quá trình hoạt động, công ty thường xuyên thực hiện các dịch vụ liên quan đến nhập khẩu hàng hóa bằng container đường biển, đặc biệt là tuyến Trung Quốc – Việt Nam. Mặc dù công ty đã xây dựng và áp dụng quy trình nhập khẩu tương đối hoàn chỉnh, nhưng trong quá trình thực hiện vẫn còn một số điểm cần được xem xét, đánh giá và cải thiện nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động, rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

Xuất phát từ những lý do trên, việc nghiên cứu đề tài **“Hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng”** là cần thiết và có ý nghĩa cả về mặt lý luận và thực tiễn. Kết quả nghiên cứu của đề tài không chỉ giúp hệ thống hóa cơ sở lý luận về quy trình nhập khẩu hàng container mà còn góp phần phân tích, đánh giá thực trạng và đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình nhập khẩu tại công ty, từ đó nâng cao hiệu quả hoạt động logistics và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong thời gian tới.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu nghiên cứu của đề tài là làm rõ cơ sở lý luận và thực tiễn về quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển, từ đó đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình này tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng.

Cụ thể, đề tài hướng đến các mục tiêu sau:

- ✓ Thứ nhất, hệ thống hóa các vấn đề lý luận cơ bản liên quan đến hoạt động nhập khẩu hàng hóa, vận tải container và quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển, làm nền tảng cho việc phân tích thực tiễn.
- ✓ Thứ hai, phân tích và đánh giá thực trạng quy trình nhập khẩu hàng nguyên container bằng tuyến đường biển tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng, bao gồm các bước thực hiện, các bộ phận tham gia và hệ thống chứng từ liên quan.
- ✓ Thứ ba, xác định những ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân của những tồn tại trong quy trình nhập khẩu tại công ty, trên cơ sở so sánh giữa lý thuyết và thực tiễn triển khai.
- ✓ Thứ tư, đề xuất các giải pháp và kiến nghị nhằm hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển tại công ty, góp phần nâng cao

hiệu quả hoạt động logistics, giảm chi phí, rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao chất lượng dịch vụ của công ty.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

a. Đối tượng nghiên cứu:

- Thực trạng quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng.

b. Phạm vi nghiên cứu:

- Tập trung tìm hiểu và phân tích quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển dưới góc độ là doanh nghiệp giao nhận tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng.
- Thời gian nghiên cứu: Các số liệu dùng trong phân tích và đánh giá hoạt động giao nhận của công ty trong giai đoạn 2023 – 2025.
- Địa điểm nghiên cứu: tại địa chỉ số 75 đường Quang Trung, phường Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng, Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng.

4. Phương pháp nghiên cứu

❖ Phương pháp thu thập số liệu:

- ✓ Thu thập số liệu từ báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng.
- ✓ Thu thập thông tin từ các tài liệu, giáo trình, sách chuyên ngành liên quan đến lĩnh vực logistics, xuất nhập khẩu và vận tải biển.
- ✓ Tham khảo các bài báo, tài liệu điện tử và các nguồn thông tin trên Internet có liên quan đến đề tài nghiên cứu.
- ✓ Quan sát thực tế trong quá trình thực tập tại công ty, kết hợp trao đổi với nhân viên các bộ phận liên quan.

❖ Phương pháp xử lý số liệu:

- ✓ Sử dụng phương pháp so sánh để phân tích kết quả hoạt động kinh doanh của công ty qua các năm (giai đoạn 2023 – 2025).
- ✓ Phân tích, đối chiếu giữa lý thuyết và thực tế nhằm đánh giá hiệu quả của quy trình nhập khẩu hàng nguyên container bằng đường biển.

❖ Phương pháp tổng hợp:

- ✓ Tổng hợp các số liệu đã thu thập, kết hợp với quan sát thực tế để đưa ra nhận xét, đánh giá về thực trạng quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển tại công ty.
- ✓ Trên cơ sở đó, đề xuất các giải pháp và kiến nghị nhằm hoàn thiện quy trình, nâng cao hiệu quả hoạt động logistics của doanh nghiệp.

5. Kết cấu đề tài

Ngoài phần Mở đầu, Kết luận và Tài liệu tham khảo, nội dung chính của khóa luận được chia thành 3 chương như sau:

Chương 1: Cơ sở lý luận về quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển.

Chương 2: Thực trạng quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng.

Chương 3: Giải pháp hoàn thiện quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng.

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

1.1 Khái quát về giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

1.1.1. Khái niệm – vai trò của hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu

1.1.1.1. Khái niệm về giao nhận

Giao nhận vận tải (hay Freight Forwarding) là dịch vụ vận chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng, trong đó người giao nhận (Freight Forwarder) 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.

Giao nhận được định nghĩa theo Quy tắc mẫu của Liên đoàn các hiệp hội giao nhận quốc tế (FIATA)[14]: “Dịch vụ giao nhận (Freight forwarding service) là bất cứ loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như các dịch vụ hoặc 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 hóa”.

Giao nhận được định nghĩa theo điều 163 Luật Thương Mại Việt Nam (2005) [5]:

Dịch vụ giao nhận hàng hóa là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa 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 ủy thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc người làm dịch vụ giao nhận khác (gọi chung là khách hàng).

Người kinh doanh dịch vụ giao nhận gọi là Người giao nhận (Forwarder/Freight Fowarder/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 kì người nào khác có đăng kí kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa. Theo Luật thương mại Việt Nam (2005) 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.

1.1.1.2. Vai trò của giao nhận trong thương mại quốc tế

Trong xu thế toàn cầu hóa và nâng cao sự giao lưu phát triển thương mại hiện nay, đặc biệt là quá trình trao đổi xuất nhập khẩu giữa các nước đã cho thấy được tầm quan trọng của hoạt động giao nhận hàng hóa.

Giao nhận giúp hạn chế rủi ro trong quá trình vận chuyển hàng hóa: rủi ro về an toàn chất lượng, tối ưu được thời gian cho quá trình thực hiện vận chuyển lô hàng. Người giao nhận thường có kinh nghiệm thực tế cũng như hiểu biết về quy trình làm việc và giao nhận với hãng tàu, từ đó giảm thiểu rủi ro cho doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp mới bắt đầu gia nhập vào thị trường quốc tế.

Với ưu điểm vận chuyển được khối lượng hàng lớn, đa dạng loại hàng, cước phí rẻ và chất lượng ngày càng được nâng cao, việc giao nhận còn tạo điều kiện lưu thông hàng hóa nhanh chóng, an toàn và tiết kiệm thời gian. Mặt khác còn giúp làm giảm giá thành hàng hóa xuất nhập khẩu.

Mạng lưới giao nhận ngày càng bao phủ rộng rãi và phổ biến trên toàn thế giới. Giao nhận không chỉ góp phần thúc đẩy sản xuất phát triển, nâng cao chất lượng và hạ giá thành sản phẩm mà còn là bộ phận quan trọng trong sự nghiệp tái sản xuất ngành vận tải và hoạt động xuất nhập khẩu. Gắn với sự phát triển đó là sự ra đời của các công ty giao nhận giúp cho quá trình xuất nhập khẩu được đơn giản hơn, với khả năng chuyên môn cao thời gian làm việc của lô hàng cũng được rút gọn và đảm bảo giao đến tay người tiêu dùng.

1.1.2. Khái niệm, trách nhiệm và vai trò của người giao nhận hàng hóa

1.1.2.1. Khái niệm chung về người giao nhận

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 hoá. Theo Luật Thương mại Việt Nam thì người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá là thương nhân có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hoá.

Trước đây, người giao nhận thường chỉ làm đại lý (Agent) thực hiện một số công việc do các nhà xuất, nhập khẩu (XNK) uỷ thác như: xếp dỡ, lưu kho hàng hoá, làm thủ tục giấy tờ, lo liệu vận tải nội địa, thủ tục thanh toán tiền hàng...

Cùng với sự phát triển của thương mại quốc tế và sự tiến bộ kỹ thuật trong ngành vận tải mà dịch vụ giao nhận cũng được mở rộng hơn. Ngày nay, người giao nhận đóng vai trò quan trọng trong thương mại và vận tải quốc tế. Người giao nhận không chỉ làm các thủ tục hải quan, hoặc thuê tàu mà còn cung cấp dịch vụ trọn gói về toàn bộ quá trình vận tải và phân phối hàng hoá. Ở các nước khác nhau, người kinh doanh dịch vụ

giao nhận được gọi tên khác nhau: "Đại lý hải quan" (Customs House Agent), "Môi giới hải quan" (Customs Broker), "Đại lý thanh toán" (Clearing Agent), "Đại lý gửi hàng và giao nhận" (Shipping and Forwarding Agent), "Người chuyên chở chính" (Principal Carrier).

1.1.2.2. Quyền hạn, nghĩa vụ và trách nhiệm của người giao nhận hàng hóa

Luật Thương mại (2005), Điều 235 quy định người giao nhận có những quyền và nghĩa vụ sau đây:

Người giao nhận được hưởng tiền công dịch vụ và các chi phí hợp lý khác.

- Thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình.
- 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 kí kết hợp đồng, nếu xảy ra trường hợp có thể dẫn đến việc không thực hiện được một phần hoặc toàn bộ những chỉ dẫn của khách hàng thì phải thông báo ngay cho khách hàng để xin chỉ dẫn.
- Trường hợp không có thỏa thuận về thời gian thực hiện cụ thể nghĩa vụ với khách hàng thì phải thực hiện các nghĩa vụ của mình trong thời hạn hợp lý.
- Khi thực hiện vận chuyển hàng hóa phải tuân thủ các quy định của pháp luật và tập quán vận tải.

1.1.2.3. Vai trò của người giao nhận

- ❖ *Môi giới hải quan (Customs Broker)*: Người giao nhận đóng vai trò như một chiếc cầu nối giữa chủ hàng hoặc người vận tải để hưởng phí hoa hồng. Khởi đầu người giao nhận làm thủ tục hải quan cho hàng nhập khẩu, sau đó mở rộng dịch vụ cho hàng xuất khẩu. Người giao nhận thay mặt người xuất nhập khẩu khai báo và làm thủ tục hải quan như một môi giới hải quan.
- ❖ *Đại lý (Agent)* : Là cầu nối giữa người xuất hàng và người vận tải, giữa người vận tải và người nhập. Là bên trung gian nhận sự ủy thác của chủ hàng hoặc của hãng chuyên chở. Hưởng hoa hồng và không chịu trách nhiệm khi hàng tổn thất.
- ❖ *Người gom hàng (Cargo Consolidator)*: Người giao nhận khi là người gom hàng đóng vai trò là người chuyên chở đối với bên gửi hàng, đồng thời là người gửi hàng đối với bên chuyên chở thực sự. Trong vận tải hàng hóa bằng container, người giao nhận tập hợp những lô hàng lẻ thành những lô hàng nguyên, đủ một container để

tiết kiệm chi phí vận tải. Việc gom hàng giúp giảm chi phí vận chuyển, giảm giá thành cho sản phẩm, nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế, góp phần thúc đẩy nền kinh tế phát triển.

- ❖ *Người chuyên chở (Carrier)*: Người giao nhận cung cấp dịch vụ vận tải, trực tiếp ký hợp đồng vận tải với chủ hàng và chịu trách nhiệm chuyên chở hàng hóa từ một nơi này đến một nơi khác. Họ đảm bảo rằng hàng hóa được vận chuyển an toàn và đúng thời gian đến điểm đích.
- ❖ *Người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO)*: Ở nghiệp vụ này, người giao nhận đóng vai trò là người kinh doanh vận tải đa phương thức và phụ thuộc vào mức độ yêu cầu của khách hàng. Người giao nhận có thể hoàn thành toàn bộ quá trình vận tải hàng hóa đa phương thức hay vận tải “từ cửa tới cửa” (door-to-door) và chịu trách nhiệm như một người kinh doanh vận tải đa phương thức trước chủ hàng.

1.1.3. Tổng quan về hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

1.1.3.1. Khái niệm về hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

Vận tải đường biển ra đời khá sớm so với các phương thức vận tải khác. Theo thời gian, ngành vận tải biển đã trở thành ngành không thể thiếu trong hệ thống vận tải quốc tế. Sự phát triển của vận tải biển không chỉ giúp kết nối các quốc gia trên thế giới mà còn góp phần vào sự phát triển kinh tế và xã hội của từng quốc gia. Hiện nay đây là phương thức vận tải phổ biến nhất trên thế giới, chiếm hơn 90% khối lượng hàng hóa vận chuyển quốc tế.

Hình thức nhập khẩu hàng nguyên container hay FCL (Full container load) là hình thức nhập hàng hóa với số lượng lớn được đóng trong 1 container với kích thước và số khối theo yêu cầu. Là hình thức vận chuyển trong đó một container được sử dụng để chứa toàn bộ lô hàng của một người gửi hàng. Không có hàng hóa của bất kỳ người gửi hàng nào khác được chứa chung trong cùng một container. Điều này giúp tối ưu hóa an toàn, bảo mật và hiệu quả vận chuyển.

Ngày nay, những con tàu vận tải hiện đại hay những chiếc container vận chuyển với khối lượng lớn đang đi lại và chuyên chở khối lượng lớn hàng hoá xuất nhập khẩu qua lại giữa hàng trăm quốc gia trên thế giới. Và có đến hơn 90% các mặt hàng vận chuyển khối lượng lớn, đặc biệt là các loại hàng hoá xuất - nhập khẩu thường được vận

chuyển bằng container. Vậy thể hiểu đơn giản về hoạt động giao nhận hàng hóa nguyên container bằng đường biển là toàn bộ các công đoạn để đưa hàng hóa được chứa trong container từ nước xuất khẩu đến nước nhập khẩu bằng phương thức vận tải biển, cụ thể là tàu biển.

1.1.3.2. Phân biệt hàng nguyên Container (FCL) và hàng lẻ container (LCL)

Trong vận tải hàng hóa bằng đường biển, hàng nguyên container (FCL – Full Container Load) và hàng lẻ container (LCL – Less than Container Load) là hai hình thức vận chuyển phổ biến, được lựa chọn tùy theo quy mô và đặc điểm của lô hàng.

❖ Hàng nguyên container (FCL)

Các hãng tàu chợ định nghĩa thuật ngữ FCL như sau: " FCL là xếp hàng nguyên Container, người gửi hàng và người nhận hàng chịu trách nhiệm đóng hàng vào và dỡ hàng ra khỏi Container. Khi người gửi hàng có khối lượng hàng đồng nhất đủ để chứa đầy một Container hoặc nhiều Container, người ta thuê một hoặc nhiều Container để gửi hàng".

Theo cách gửi FCL/FCL, trách nhiệm về giao nhận, bốc dỡ và các chi phí khác được phân chia như sau:

- a. Trách nhiệm của người gửi hàng (Shipper)
 - Thuê và vận chuyển Container rỗng về kho hoặc nơi chứa hàng của mình để đóng hàng vào.
 - Đóng hàng vào Container, kể cả việc chất xếp, chèn lót hàng trong Container.
 - Đánh ký mã hiệu hàng và ký hiệu chuyên chở.
 - Làm thủ tục hải quan và niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu.
 - Vận chuyển và giao Container cho người chuyên chở tại bãi Container (CY) đồng thời nhận vận đơn do người chuyên chở cấp.
 - Chịu các chi phí liên quan đến các thao tác nói trên.

Việc đóng hàng vào Container cũng có thể tiến hành tại trạm đóng hàng hoặc bãi Container của người chuyên chở. Người gửi hàng phải vận chuyển hàng hoá của mình ra bãi Container và đóng hàng vào Container tại đó. Sau đó giao nguyên Container niêm phong kẹp chì cho người chuyên chở.

- b. Trách nhiệm của người chuyên chở (Carrier)
 - Phát hành vận đơn cho người gửi hàng.

- Quản lý, chăm sóc, gửi hàng hoá chất xếp trong Container từ khi nhận Container tại bãi Container (Container Yard) của cảng gửi cho đến khi giao hàng cho người nhận tại bãi Container ở cảng đích.
 - Bốc Container từ bãi Container ở cảng gửi xuống tàu để chuyên chở, kể cả việc chất xếp Container lên tàu.
 - Dỡ Container khỏi tàu lên bãi Container ở cảng đích.
 - Giao Container cho người nhận có vận đơn hợp lệ tại bãi Container.
 - Chịu mọi chi phí về các thao tác nói trên.
- c. Trách nhiệm của người nhận hàng (Consignee)
- Thu xếp giấy tờ nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
 - Xuất trình vận đơn (B/L) hợp lệ với người chuyên chở để nhận hàng tại bãi Container.
 - Vận chuyển Container về kho bãi của mình, nhanh chóng rút hàng và hoàn trả Container rỗng cho người chuyên chở (hoặc công ty cho thuê Container).
 - Chịu mọi chi phí liên quan đến các thao tác kể trên, kể cả chi phí chuyên chở Container đi về bãi chứa Container.

❖ **Hàng lẻ Container (Less than Container Load)**

LCL là những lô hàng đóng chung trong một Container mà người gom hàng (người chuyên chở hoặc người giao nhận) phải chịu trách nhiệm đóng hàng vào và dỡ hàng ra khỏi Container. Khi gửi hàng, nếu hàng không đủ để đóng nguyên một Container, chủ hàng có thể gửi hàng theo phương pháp hàng lẻ Container.

Người kinh doanh chuyên chở hàng lẻ Container gọi là người gom hàng (Consolidator) sẽ tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều chủ, tiến hành sắp xếp, phân loại, kết hợp các lô hàng lẻ đó để đóng vào Container, niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu và làm thủ tục hải quan, bốc Container từ bãi chứa ở cảng gửi xuống tàu chở đi, dỡ Container lên bãi chứa ở cảng đích và khai thác hàng lẻ rồi về kho hàng lẻ, CFS để giao hàng lẻ cho các chủ hàng.

- a. Trách nhiệm của người gửi hàng
- Vận chuyển hàng hoá từ nơi chứa hàng của mình trong nội địa đến giao cho người gom hàng tại Trạm đóng Container (CFS - Container Freight Station) của họ và chịu chi phí này.

- Chuyển cho người gom hàng những chứng từ cần thiết liên quan đến hàng hoá, vận tải và quy chế thủ tục hải quan.
- Nhận vận đơn của người gom hàng (Bill of Lading hoặc House B/L) và trả cước hàng lẻ.

b. Trách nhiệm của người chuyên chở

Người chuyên chở hàng lẻ Container có thể là người chuyên chở thực tế, tức là các hãng tàu và cũng có thể là người đứng ra tổ chức việc chuyên chở nhưng không có tàu (người thuê chuyên chở).

- Người chuyên chở thực tế (Actual Carrier): là người kinh doanh chuyên chở hàng hoá lẻ Container trên danh nghĩa người gom hàng. Họ có trách nhiệm tiến hành nghiệp vụ chuyên chở hàng lẻ Container như đã nói ở trên, ký phát vận đơn thực (CB/L) cho người gửi hàng; bốc Container xuống tàu; vận chuyển đến cảng đích; dỡ Container ra khỏi tàu; vận chuyển đến bãi trả hàng và giao hàng lẻ cho người nhận hàng theo vận đơn mà mình đã ký phát ở cảng đi.
- Người tổ chức chuyên chở hàng lẻ Container: là người đứng ra tổ chức chuyên chở hàng lẻ Container, thường do các công ty giao nhận đứng ra kinh doanh trên danh nghĩa người gom hàng. Như vậy trên danh nghĩa, họ chính là người chuyên chở chứ không phải là người đại lý (Agent). Họ chịu trách nhiệm suốt quá trình vận chuyển hàng từ khi nhận hàng lẻ tại cảng gửi cho đến khi giao hàng xong tại cảng đích. Trên cơ sở vận đơn họ phát hành (House Bill of Lading), người gom hàng không có phương tiện vận tải để tự kinh doanh chuyên chở, vì vậy người gom hàng phải thuê tàu của người chuyên chở thực tế để chở các lô hàng lẻ đã xếp trong Container.

Quan hệ giữa người gom hàng và người chuyên chở lúc này là quan hệ giữa người thuê tàu và người chuyên chở.

Người chuyên chở thực tế bốc Container lên tàu, ký phát vận đơn cho người gom hàng (vận đơn chủ - Master Ocean Bill of Lading), vận chuyển đến cảng đích, dỡ Container, vận chuyển về bãi Container và giao cho đại lý hoặc đại diện của người gom hàng ở cảng đích.

c. Trách nhiệm của người nhận hàng lẻ Container

- Thu xếp giấy phép nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.

- Xuất trình vận đơn hợp lệ với người gom hàng hoặc đại diện của người gom hàng để nhận hàng tại bãi trả hàng ở cảng đích.
- Nhanh chóng nhận hàng tại trạm trả hàng (CFS).

❖ **So sánh FCL và LCL**

Bảng 1.1: Bảng so sánh hàng lẻ container LCL và hàng nguyên container FCL

Tiêu chí	FCL	LCL
Trách nhiệm của người gửi hàng	Thuê container rỗng về kho để đóng hàng; tự sắp xếp, chèn lót hàng hóa trong container; làm thủ tục hải quan, niêm phong kẹp chì; vận chuyển container đến bãi container (CY) để giao cho người chuyên chở; chịu các chi phí liên quan.	Vận chuyển hàng đến trạm đóng hàng (CFS) giao cho người gom hàng; cung cấp chứng từ liên quan đến hàng hóa và hải quan; nhận vận đơn hàng lẻ và thanh toán cước phí; chịu chi phí đưa hàng đến CFS.
Trách nhiệm của người chuyên chở	Phát hành vận đơn; tiếp nhận và quản lý container từ CY cảng đi đến CY cảng đích; bốc container lên tàu, vận chuyển bằng đường biển, dỡ container xuống cảng đến; giao container nguyên cho người nhận; chịu chi phí liên quan đến vận chuyển container.	Gom nhiều lô hàng lẻ vào cùng container; đóng hàng, niêm phong container; làm thủ tục xuất khẩu; bốc container lên tàu, vận chuyển đến cảng đích; dỡ container, tách hàng và giao từng lô cho người nhận tại CFS; phát hành House B/L hoặc Master B/L tùy trường hợp.
Trách nhiệm của người nhận hàng	Làm thủ tục nhập khẩu; xuất trình vận đơn hợp lệ	Làm thủ tục nhập khẩu; xuất trình vận đơn hợp lệ

	để nhận container tại CY; vận chuyển container về kho, rút hàng và hoàn trả container rỗng; chịu các chi phí phát sinh liên quan.	cho người gom hàng hoặc đại lý; nhận hàng lẻ tại trạm CFS; chịu chi phí nhận hàng và các chi phí liên quan.
--	---	---

1.1.4. Đặc điểm của hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

Bên cạnh những đặc điểm chung của hoạt động giao nhận thì hoạt động giao nhận đường biển hàng nhập nguyên container cũng có những đặc điểm riêng như:

- Khối lượng chuyên chở lớn: Với khả năng vận chuyển nhưng mặt hàng có khối lượng lớn, siêu trường siêu trọng xuyên qua các quốc gia trên thế giới một cách an toàn trên mỗi chuyến đi, làm tăng hiệu quả kinh tế. Tiện lợi trong đóng gói và xử lý: Hàng hóa được đóng gói trong container ngay tại kho của người gửi, giảm thiểu thời gian và chi phí đóng gói lại khi chuyển đổi phương tiện vận chuyển.
- Giá cước cạnh tranh hơn so với các phương tiện khác: Giá cước thấp hơn và vận chuyển được nhiều loại hàng hóa có đặc điểm khác nhau tạo nên sự cạnh tranh lớn đối với các phương thức vận tải khác.
- Bảo đảm sự an toàn của hàng hóa: Giảm thiểu rủi ro va chạm hay xảy ra tai nạn với các phương tiện khác vì có các tuyến đường và phạm vi di chuyển rộng. Container được niêm phong và khóa cẩn thận, giảm thiểu rủi ro mất mát, hư hỏng hoặc trộm cắp. Hàng hóa nguyên container giúp đảm bảo thông tin về hàng hóa không bị lộ ra ngoài, nâng cao tính bảo mật cho chủ hàng.
- Kết nối với các phương thức vận chuyển khác: Hàng hóa vận chuyển bằng container dễ dàng kết nối với các phương thức vận chuyển khác như đường sắt, đường bộ và đường hàng không, tạo nên một hệ thống vận tải đa phương thức hiệu quả. Tuy nhiên vận tải đường biển còn một số hạn chế như phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên, điều kiện hàng hải. Một số rủi ro thường gặp ở vận tải đường biển như đắm va, đắm tay, cướp biển, va phải đá ngầm...và gây ra thiệt hại rất lớn. Mặt khác tốc độ của tàu biển còn thấp và tốc độ khai thác của tàu còn hạn chế.

1.1.5. Vai trò của hoạt động giao nhận hàng hoá nhập khẩu nguyên container bằng đường biển trong quốc tế

Với sự ra đời của vận tải đa phương thức, trong đó các tổ chức giao nhận đặc biệt là hoạt động giao nhận hàng hóa đường biển mang lại hiệu quả to lớn cho hoạt động thương mại thế giới. Với dịch vụ vận chuyển hàng container nguyên container bằng đường biển, người xuất nhập khẩu không cần lo lắng về vấn đề vận chuyển mà chỉ cần tập trung vào quá trình sản xuất cũng như tiêu thụ sản phẩm.

Nó giúp đơn giản hóa thủ tục hải quan cũng như thủ tục hành chính khác, không những làm giảm chi phí, tăng sức cạnh tranh cho hàng hóa ngoại thương mà còn rút ngắn thời gian và đảm bảo an toàn trong vận chuyển, giúp cho lưu thông hàng hóa diễn ra nhanh chóng hơn, tận dụng được thời cơ kinh doanh quốc tế. Do đó hoạt động giao nhận hàng nguyên container đã tác động gián tiếp đến trình độ phát triển của quốc gia từ đó làm cơ sở phát triển lực lượng sản xuất trong nước nói riêng và đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy thương mại quốc tế và phát triển kinh tế toàn cầu nói chung.

1.2. Nội dung quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển

1.2.1. Khái niệm và vai trò quy trình

1.2.1.1. Khái niệm quy trình giao nhận

Quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL – Full Container Load) bằng đường biển là tập hợp các bước nghiệp vụ liên quan đến việc tiếp nhận, vận chuyển, làm thủ tục hải quan và bàn giao hàng hóa được đóng đầy trong một container từ cảng đi (nước xuất khẩu) đến cảng đến (nước nhập khẩu).

Trong hình thức FCL, toàn bộ container được sử dụng cho một chủ hàng duy nhất, hàng hóa được đóng tại kho của người gửi và giữ nguyên niêm phong cho đến khi giao cho người nhận tại điểm đích. Quy trình này thường bao gồm các hoạt động chính như: nhận chứng từ, khai báo hải quan, lấy lệnh giao hàng, làm thủ tục tại cảng, vận chuyển container về kho và trả container rỗng.

1.2.1.2. Vai trò của quy trình giao nhận

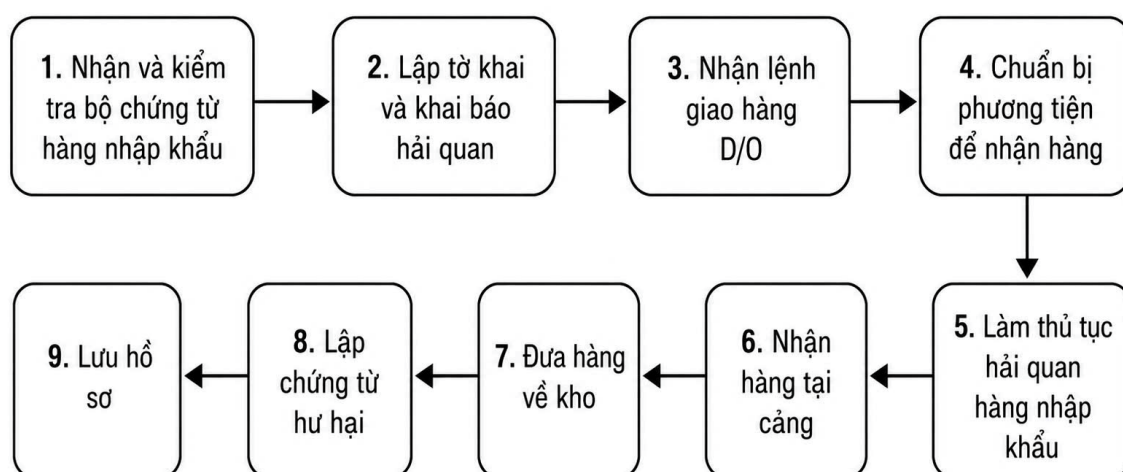
Quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển giữ vai trò quan trọng trong hoạt động ngoại thương và logistics, đảm bảo tính liên tục của quá trình nhập khẩu từ khi hàng cập cảng đến khi được vận chuyển về kho của doanh nghiệp. Nhờ đó, hàng hóa được lưu thông thông suốt, hạn chế gián đoạn trong hoạt động

sản xuất và kinh. Việc tổ chức quy trình giao nhận hợp lý góp phần nâng cao hiệu quả và tiết kiệm chi phí logistics, giúp rút ngắn thời gian làm thủ tục, giảm chi phí lưu container, lưu bãi và các chi phí phát sinh trong quá trình nhập khẩu.

Quy trình này còn góp phần đảm bảo an toàn cho hàng hóa do đặc điểm container được sử dụng riêng cho một chủ hàng và được niêm phong xuyên suốt quá trình vận chuyển, kết hợp với các bước kiểm soát chặt chẽ giúp hạn chế rủi ro hư hỏng, mất mát hoặc nhầm lẫn hàng hóa. Đồng thời, quy trình giao nhận giúp doanh nghiệp tăng cường khả năng kiểm soát và quản lý lô hàng thông qua việc theo dõi tiến độ, kiểm soát chứng từ, thời gian và chi phí, từ đó kịp thời xử lý các vấn đề phát sinh.

Việc xây dựng và hoàn thiện quy trình giao nhận cũng góp phần nâng cao tính chuyên nghiệp và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, giúp cải thiện chất lượng dịch vụ logistics và tạo uy tín với đối tác trong hoạt động thương mại quốc tế.

1.2.2. Các bước của quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL)



Hình 1.1: Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL

(Nguồn: Giáo trình Nghiệp vụ giao nhận vận tải và bảo hiểm trong ngoại thương, tác giả Phạm Mạnh Hiền)

Bước 1: Nhận và kiểm tra bộ chứng từ hàng nhập khẩu

Đây là bước đầu tiên và có ý nghĩa quan trọng nhằm đảm bảo doanh nghiệp có đầy đủ căn cứ pháp lý để thực hiện thủ tục nhận hàng. Sau khi người bán giao hàng lên tàu, nhà xuất khẩu sẽ gửi bộ chứng từ cho người nhập khẩu hoặc ngân hàng (nếu thanh toán theo L/C).

Nhân viên giao nhận cần tiếp nhận và kiểm tra tính đầy đủ, hợp lệ và thống nhất của bộ chứng từ. Một bộ hồ sơ nhập khẩu nguyên container thường bao gồm:

- Hợp đồng ngoại thương (Sales Contract)
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)
- Phiếu đóng gói (Packing List)
- Vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L)
- Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) (nếu có)
- Giấy phép nhập khẩu hoặc chứng từ chuyên ngành (nếu thuộc diện quản lý)

Tại bước này, doanh nghiệp cần kiểm tra kỹ các thông tin như tên hàng, số lượng, trọng lượng, điều kiện giao hàng, số container, số seal, cảng đi – cảng đến và thông tin người nhận hàng. Nếu phát hiện sai lệch giữa các chứng từ, doanh nghiệp phải yêu cầu chỉnh sửa trước khi khai báo hải quan để tránh phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi hoặc chậm thông quan.

Bước 2: Lập tờ khai và khai báo hải quan

Sau khi bộ chứng từ được xác nhận hợp lệ, doanh nghiệp tiến hành khai báo hải quan điện tử trên hệ thống VNACCS/VCIS.

Ở bước này, nhân viên chứng từ hoặc nhân viên giao nhận sẽ nhập các chỉ tiêu thông tin như:

- Mã HS hàng hóa
- Tên hàng, xuất xứ, trị giá tính thuế
- Điều kiện giao hàng (FOB, CIF, CFR...)
- Thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng và các loại thuế liên quan
- Sau khi truyền tờ khai, hệ thống hải quan sẽ tự động phân luồng kiểm tra:
- Luồng xanh: miễn kiểm tra hồ sơ và hàng hóa, được thông quan ngay.
- Luồng vàng: kiểm tra hồ sơ giấy hoặc hồ sơ điện tử.
- Luồng đỏ: kiểm tra thực tế hàng hóa.

Việc khai báo chính xác có vai trò rất quan trọng vì nếu sai mã HS, trị giá hoặc chính sách mặt hàng sẽ dẫn đến xử phạt hành chính, truy thu thuế hoặc kéo dài thời gian thông quan.

Bước 3: Nhận lệnh giao hàng (D/O – Delivery Order)

Khi tàu cập cảng, hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu sẽ gửi Arrival Notice (Giấy báo hàng đến) cho người nhận hàng. Doanh nghiệp hoặc công ty giao nhận sẽ mang các chứng từ cần thiết như:

- Giấy giới thiệu
- Vận đơn gốc (Original B/L) hoặc telex release
- Giấy báo hàng đến
- Căn cước công dân của người đi làm thủ tục (tùy yêu cầu)
- Đến hãng tàu để đổi lấy lệnh giao hàng (D/O).

Đồng thời, doanh nghiệp phải thanh toán các khoản phí địa phương như:

- Phí D/O
- Phí THC (Terminal Handling Charge)
- Phí vệ sinh container (nếu có)
- Phí lưu container, lưu bãi (nếu phát sinh)
- Lệnh giao hàng là chứng từ quan trọng xác nhận quyền nhận container tại cảng.

Bước 4: Chuẩn bị phương tiện để nhận hàng

Đối với hàng nguyên container (FCL), doanh nghiệp cần bố trí phương tiện vận tải phù hợp để kéo container từ cảng về kho.

Tùy loại container (20 feet, 40 feet, container lạnh, container hàng nguy hiểm...) mà doanh nghiệp sẽ thuê:

- Đầu kéo container
- Móc chuyên dụng
- Xe nâng hoặc nhân lực hỗ trợ dỡ hàng tại kho

Ngoài ra, doanh nghiệp phải sắp xếp lịch lấy container phù hợp với thời gian miễn lưu container (free time) nhằm hạn chế phát sinh phí detention hoặc demurrage.

Bước này đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa bộ phận giao nhận, điều xe và kho hàng để bảo đảm quá trình nhận hàng diễn ra đúng tiến độ.

Bước 5: Làm thủ tục hải quan hàng nhập khẩu

Sau khi có D/O và tờ khai hải quan, doanh nghiệp tiến hành hoàn thiện thủ tục thông quan tại chi cục hải quan cửa khẩu.

Tùy theo kết quả phân luồng:

- Luồng xanh: doanh nghiệp nộp thuế và được thông quan ngay.

- Luồng vàng: xuất trình hồ sơ để công chức hải quan kiểm tra chứng từ.
- Luồng đỏ: phải kiểm hóa thực tế container.

Trong trường hợp kiểm hóa, cán bộ hải quan sẽ kiểm tra mức độ phù hợp giữa khai báo và thực tế hàng hóa như chủng loại, số lượng, mã hàng, nhãn mác và tình trạng đóng gói.

Sau khi hoàn thành nghĩa vụ thuế và được hệ thống xác nhận thông quan, doanh nghiệp đủ điều kiện lấy hàng khỏi cảng.

Bước 6: Nhận hàng tại cảng

Doanh nghiệp xuất trình các chứng từ cần thiết cho cảng và đơn vị khai thác bãi để làm thủ tục lấy container. Thông thường bao gồm:

- Lệnh giao hàng (D/O)
- Tờ khai hải quan đã thông quan
- Phiếu EIR (Equipment Interchange Receipt)
- Giấy hạ bãi hoặc phiếu xuất container

Tại bước này, nhân viên giao nhận cần kiểm tra:

- Số container
- Số seal niêm phong
- Tình trạng bên ngoài container
- Nếu container có dấu hiệu móp méo, rò rỉ, mất seal hoặc hư hỏng bất thường thì phải lập biên bản với cảng hoặc hãng tàu ngay để làm cơ sở khiếu nại.

Bước 7: Đưa hàng về kho

Sau khi nhận container, doanh nghiệp vận chuyển hàng về kho để tiến hành dỡ hàng. Trong quá trình vận chuyển cần bảo đảm:

- Đúng tuyến đường và thời gian giao nhận
- An toàn hàng hóa
- Không làm mất mát hoặc hư hỏng container
- Khi container về đến kho, doanh nghiệp tiến hành:
 - Kiểm đếm số lượng thực nhận
 - Kiểm tra chất lượng hàng hóa
 - Đối chiếu với Packing List và hợp đồng

Sau khi dỡ hàng xong, container rỗng phải được hoàn trả đúng nơi quy định của hãng tàu trong thời gian miễn container nhằm tránh phát sinh phí lưu container.

Bước 8: Lập chứng từ hư hại (nếu có)

Nếu phát hiện hàng hóa bị thiếu hụt, mất mát hoặc hư hỏng, doanh nghiệp cần nhanh chóng lập hồ sơ xác nhận tổn thất. Các chứng từ thường bao gồm:

- Biên bản giám định tổn thất
- Thư dự kháng (Letter of Protest)
- Biên bản kết toán nhận hàng với cảng
- Hình ảnh, chứng cứ tổn thất

Đây là căn cứ pháp lý để khiếu nại người chuyên chở, công ty bảo hiểm hoặc các bên liên quan nhằm yêu cầu bồi thường thiệt hại.

Bước 9: Lưu hồ sơ

Sau khi hoàn tất quy trình nhập khẩu, toàn bộ hồ sơ cần được lưu trữ khoa học để phục vụ:

- Quyết toán thuế
- Thanh tra, kiểm tra hải quan sau thông quan
- Đối chiếu công nợ và chi phí logistics
- Giải quyết tranh chấp (nếu phát sinh)

Hồ sơ lưu thường bao gồm tờ khai hải quan, chứng từ vận tải, hóa đơn, phiếu giao nhận, chứng từ thanh toán và các biên bản liên quan.

1.3. Các quy định pháp lý và hệ thống chứng từ

1.3.1. Các quy định pháp lý

Việc giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) tại cảng biển phải được thực hiện trên cơ sở các quy định pháp lý trong nước và quốc tế nhằm bảo đảm quyền lợi của các bên tham gia, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu. Cơ sở pháp lý bao gồm các công ước quốc tế về vận tải biển, vận đơn, hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế; các quy định pháp luật Việt Nam về hải quan, hàng hải, thương mại; cùng với hợp đồng ngoại thương, vận đơn đường biển và các chứng từ thanh toán quốc tế.

Nhà nước Việt Nam đã ban hành nhiều văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh hoạt động nhập khẩu hàng hóa bằng container như: Luật Hải quan năm 2014; Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015; Luật Thương mại năm 2005; Luật Quản lý ngoại thương năm

2017; Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu năm 2016; Nghị định số 08/2015/NĐ-CP; Nghị định số 59/2018/NĐ-CP của Chính phủ; Thông tư số 38/2015/TT-BTC; Thông tư số 39/2018/TT-BTC của Bộ Tài chính cùng các văn bản hướng dẫn có liên quan.

- Luật Thương mại 2005: quy định nguyên tắc điều chỉnh hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế và dịch vụ logistics. Luật xác định quyền và nghĩa vụ của các bên trong hợp đồng ngoại thương, bao gồm nghĩa vụ giao hàng đúng số lượng, chất lượng, thời gian; quy định về chuyển rủi ro theo điều kiện Incoterms; và trách nhiệm của thương nhân cung ứng dịch vụ logistics trong việc giao nhận, lưu kho và bảo quản hàng hóa.[5]
- Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015: điều chỉnh hoạt động vận tải biển và giao nhận hàng hóa bằng container. Bộ luật quy định vận đơn đường biển là chứng từ quan trọng để nhận hàng, việc giao hàng phải dựa trên vận đơn hợp lệ và lệnh giao hàng (D/O). Đồng thời, quy định trách nhiệm của người vận chuyển đối với hàng hóa trong quá trình vận chuyển và các trường hợp miễn trách nhiệm khi container còn nguyên niêm phong.[7]
- Luật Hải quan 2014: quy định toàn bộ quy trình quản lý và thông quan hàng hóa nhập khẩu. Luật yêu cầu người nhập khẩu thực hiện khai báo hải quan, cung cấp chứng từ, nộp thuế và chịu kiểm tra theo phân luồng rủi ro. Hàng hóa chỉ được thông quan khi đáp ứng đầy đủ điều kiện pháp luật và chịu sự giám sát của cơ quan hải quan trong suốt quá trình tại cảng.[6]
- Luật Quản lý ngoại thương 2017: quy định quản lý hoạt động nhập khẩu theo hướng kiểm soát điều kiện, giấy phép và kiểm tra chuyên ngành. Luật áp dụng đối với hàng hóa thuộc diện quản lý đặc biệt như kiểm dịch, kiểm tra chất lượng hoặc công bố hợp quy, nhằm đảm bảo an toàn, tiêu chuẩn kỹ thuật và tuân thủ chính sách thương mại.
- Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu 2016 quy định nghĩa vụ thuế đối với hàng hóa nhập khẩu. Luật xác định căn cứ tính thuế dựa trên trị giá hải quan và thuế suất áp dụng, đồng thời quy định các trường hợp miễn, giảm hoặc hoàn thuế như hàng tái xuất hoặc hàng thuộc ưu đãi thương mại.
- Nghị định 08/2015/NĐ-CP và 59/2018/NĐ-CP hướng dẫn chi tiết thủ tục hải quan, trong đó quy định quy trình khai báo điện tử, phân luồng kiểm tra và cơ chế quản

lý rủi ro. Đây là cơ sở để đơn giản hóa thủ tục và rút ngắn thời gian thông quan hàng hóa nhập khẩu.

- Thông tư 38/2015/TT-BTC và 39/2018/TT-BTC hướng dẫn thực hiện thủ tục hải quan điện tử và quản lý thuế. Thông tư quy định hồ sơ nhập khẩu gồm các chứng từ như vận đơn, hóa đơn, packing list và chứng từ chuyên ngành, đồng thời hướng dẫn cách khai báo và xử lý tờ khai hải quan.

Bên cạnh các quy định hiện hành, Nhà nước tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý nhằm hiện đại hóa hoạt động quản lý chất lượng hàng hóa xuất nhập khẩu và thúc đẩy chuyển đổi số trong lĩnh vực logistics, hải quan. Đáng chú ý, Chính phủ ban hành Nghị định số 37/2026/NĐ-CP ngày 23/01/2026 quy định chi tiết một số điều và biện pháp tổ chức thi hành Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa. Nghị định bổ sung cơ chế quản lý hàng hóa nhập khẩu theo mức độ rủi ro, tăng cường hậu kiểm, truy xuất nguồn gốc, nhãn điện tử và số hóa dữ liệu quản lý chất lượng, góp phần rút ngắn thời gian xử lý thủ tục và nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước đối với hàng hóa nhập khẩu.

Theo quy định mới, đối với hàng hóa thuộc nhóm rủi ro trung bình, doanh nghiệp chỉ cần thực hiện công bố hợp quy mà không phải kiểm tra chất lượng khi thông quan. Đối với hàng hóa thuộc nhóm rủi ro cao, nếu doanh nghiệp có ba lần nhập khẩu liên tiếp đạt yêu cầu thì được áp dụng cơ chế giảm kiểm tra trong thời hạn hai năm mà không cần thực hiện thêm thủ tục xin miễn giảm. Quy định này góp phần đơn giản hóa thủ tục hành chính, rút ngắn thời gian thông quan và giảm chi phí logistics cho doanh nghiệp.

Ngoài ra, Nghị định 37/2026/NĐ-CP còn bổ sung quy định về nhãn điện tử và hộ chiếu số sản phẩm. Hộ chiếu số lưu trữ toàn bộ thông tin về mã định danh sản phẩm (GTIN), nguồn gốc xuất xứ, chứng nhận hợp quy, ngày sản xuất và các cảnh báo an toàn trên nền tảng số hóa. Đồng thời, doanh nghiệp nhập khẩu hàng hóa thuộc nhóm rủi ro cao phải thực hiện truy xuất nguồn gốc và kết nối dữ liệu với Cổng thông tin truy xuất nguồn gốc sản phẩm, hàng hóa quốc gia.

Cơ quan quản lý nhà nước sẽ tăng cường ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI), dữ liệu lớn (Big Data), Internet vạn vật (IoT) và công nghệ Blockchain trong hoạt động hậu kiểm, giám sát và cảnh báo rủi ro đối với hàng hóa nhập khẩu. Đây được xem là bước tiến quan trọng trong quá trình chuyển đổi số lĩnh vực hải quan và logistics tại Việt Nam hiện nay.

Các văn bản hiện hành đã quy định những nguyên tắc cơ bản trong quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) tại cảng biển Việt Nam như sau:

- Việc giao nhận container nhập khẩu được thực hiện theo phương thức các bên đã thỏa thuận trong hợp đồng mua bán ngoại thương, hợp đồng vận tải và phù hợp với điều kiện giao hàng quốc tế.
- Nguyên tắc chung là giao nhận container theo tình trạng nguyên niêm phong, kẹp chì của hãng tàu hoặc cơ quan hải quan, trừ trường hợp container thuộc diện kiểm hóa hoặc có dấu hiệu vi phạm.
- Người nhập khẩu hoặc người được ủy quyền có trách nhiệm mở tờ khai hải quan, nộp hồ sơ nhập khẩu, thực hiện nghĩa vụ thuế và các khoản phí liên quan trước khi nhận hàng.
- Người nhận hàng phải xuất trình chứng từ hợp lệ như vận đơn, lệnh giao hàng, giấy giới thiệu và các chứng từ khác để xác nhận quyền nhận container tại cảng hoặc bãi container (CY).
- Cảng biển hoặc đơn vị khai thác cảng có trách nhiệm tổ chức tiếp nhận, lưu giữ, giao container đúng quy trình, đúng đối tượng và bảo đảm an toàn trong thời gian container nằm tại cảng.
- Trường hợp container còn nguyên vẹn niêm phong, cảng không chịu trách nhiệm đối với tổn thất hàng hóa bên trong container nếu không có bằng chứng về lỗi bảo quản hoặc xếp dỡ của cảng.
- Người nhận hàng có trách nhiệm đưa container ra khỏi cảng đúng thời hạn, rút hàng nhanh chóng và hoàn trả container rỗng cho hãng tàu hoặc đơn vị được chỉ định để tránh phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi.
- Việc kiểm tra thực tế hàng hóa, giám sát hải quan, chuyển cửa khẩu hoặc xử lý vi phạm (nếu có) được thực hiện theo quy định của cơ quan hải quan.
- Mọi hoạt động bốc dỡ, giao nhận, lưu kho bãi container tại cảng được thực hiện trên cơ sở hợp đồng dịch vụ giữa doanh nghiệp nhập khẩu với cảng, hãng tàu hoặc đơn vị giao nhận.

Hệ thống pháp luật hiện hành đã tạo hành lang pháp lý tương đối đầy đủ cho quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL), góp phần nâng cao hiệu quả giao nhận hàng hóa, giảm tranh chấp, đẩy mạnh chuyển đổi số trong hoạt động logistics và thúc đẩy thương mại quốc tế.

1.3.2. Hệ thống chứng từ

Để thực hiện nhập khẩu đường biển cần chuẩn bị những chứng từ như:

1.3.2.1. Hợp đồng (Sale contract)

Là sự thỏa thuận bằng văn bản giữa bên bán và bên mua ở hai quốc gia khác nhau, trong đó quy định rõ quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan đến việc mua bán hàng hóa. Nội dung của hợp đồng thường bao gồm các điều khoản cơ bản như tên hàng, số lượng, chất lượng, giá cả, điều kiện giao hàng theo Incoterms 2020, phương thức thanh toán, thời gian giao hàng và trách nhiệm của mỗi bên.

Hợp đồng mua bán quốc tế là cơ sở pháp lý quan trọng để các bên thực hiện giao dịch, đồng thời là căn cứ để giải quyết tranh chấp khi có phát sinh trong quá trình thực hiện hợp đồng

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

Là chứng từ cơ bản của khâu thanh toán, là yêu cầu của người bán yêu cầu người mua phải trả số tiền hàng ghi trên hóa đơn. Trong đó, hóa đơn phải ghi được đặc điểm của hàng hóa, đơn giá, tổng giá trị của hàng hóa, cảng đi cảng đến, tên người bán và người mua.

Hóa đơn thường được lập thành nhiều bản, để dùng trong nhiều việc khác nhau như: xuất trình cho ngân hàng để đòi tiền hàng, xuất trình cho công ty bảo hiểm để tính phí bảo hiểm, cho hải quan để tính thuế...

1.3.2.3. Packinglist

Chứng từ do chủ hàng lập kê khai số lượng, số khối và chủng loại hàng hóa đóng gói trong bao, thùng... Căn cứ vào P/L người giao hàng hãng tàu lập bản lược khai sơ đồ xếp hàng (Cargo Plan).

Nội dung P/L:

- ✓ Người bán hàng (Exporter)
- ✓ Người mua (Importer)
- ✓ Số hợp đồng ngoại thương
- ✓ Cảng xếp/ dỡ hàng
- ✓ Tên hàng, ký mã hiệu, số bao kiện, số khối,...

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

Vận đơn đường biển là một chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển do người chuyên chở (Carrier) hoặc người giao nhận (Forwarder) cấp cho người gửi

hàng (Shipper), sau khi hàng hóa đã được xếp lên tàu hoặc nhận để xếp. Đây là bộ chứng từ quan trọng nhất trong bộ hồ sơ. Nó điều chỉnh mối quan hệ giữa người gửi hàng và chuyên chở hoặc người giao nhận và người nhận hàng (Consignee).

Theo thông lệ quốc tế, vận đơn có 3 chức năng chủ yếu là:

- ✓ Làm bằng chứng cho hợp đồng vận tải.
- ✓ Là biên lai xác nhận người gửi hàng đã giao hàng cho người chuyên chở.
- ✓ Là chứng từ sở hữu cho phép hàng hóa có thể chuyển từ người gửi hàng sang người nhận hàng hay người nào khác được quyền nhận hàng.

Đứng trên góc độ của nghiệp vụ giao nhận ta có hai vận đơn căn cứ theo người phát hành vận đơn.

Vận đơn do người giao nhận phát hành, hay còn gọi là vận đơn đại lý (House Bill of Lading – HB/L) là vận đơn do công ty giao nhận phát hành cho người gửi hàng thực sự. HB/L chỉ có giá trị xuất trình với đại lý giao nhận mà không có giá trị xuất trình với hãng tàu trừ khi trong B/L và Manifest (bảng lược khai hàng hóa) của hãng tàu ghi rõ ở ô Consignee “TO ORDER OF THE HOLDER OF ORIGINAL HB/L NO...” (Theo lệnh của người cầm HB/L gốc số...). Vận đơn của người chuyên chở hoặc hãng tàu (Master Bill of Lading – MB/L) là vận đơn do hãng tàu cấp cho người gửi hàng rằng hàng đã được xếp tàu hoặc đã được nhận để xếp lên tàu.

Nội dung vận đơn:

- ✓ Số B/L
- ✓ Shipper – Người gửi hàng.
- ✓ Consignee – Người nhận hàng.
- ✓ Notify party – Bên nhận thông báo (Chủ hàng thực sự).
- ✓ Loading/ Discharge Port – Cảng bốc/ dỡ hàng.
- ✓ Vessel/ Voyage – Tên tàu/ Số chuyến.
- ✓ Số Container, số Seal.
- ✓ Phương thức thanh toán cước (Prepaid/ Collect Freight : Trả trước/ sau)
- ✓ Ngày và nơi phát hành vận đơn.

1.3.2.5. Chứng từ bảo hiểm

Là chứng từ do người bảo hiểm cấp cho người được bảo hiểm nhằm hợp thức hóa hợp đồng bảo hiểm và được dùng để điều tiết quan hệ giữa tổ chức bảo hiểm và người được bảo hiểm. Trong mối quan hệ này, tổ chức bảo hiểm nhận bồi thường

cho những tổn thất xảy ra vì những rủi ro mà hai bên đã thỏa thuận trong hợp đồng bảo hiểm, còn người được bảo hiểm phải nộp cho người bảo hiểm một số tiền nhất định là phí bảo hiểm.

Chứng từ bảo hiểm thường được dùng là đơn bảo hiểm và giấy chứng nhận bảo hiểm.

Đơn bảo hiểm (Insurance Policy): là chứng từ do tổ chức bảo hiểm cấp bao gồm những điều khoản chủ yếu của hợp đồng bảo hiểm nhằm hợp thức hóa hợp đồng này. Đơn bảo hiểm gồm có:

- ✓ Các điều khoản chung và có tính chất thường xuyên, trong đó người ta quy định rõ trách nhiệm của người bảo hiểm và người được bảo hiểm.
- ✓ Các điều khoản riêng về đối tượng bảo hiểm (Tên hàng, ký mã hiệu, tên phương tiện chở hàng...) và việc tính toán phí bảo hiểm.

Giấy chứng nhận bảo hiểm (Insurance Certificate): là chứng từ do tổ chức bảo hiểm cấp cho người được bảo hiểm để xác nhận một lô hàng nào đó đã được chứng nhận bảo hiểm theo điều kiện của một hợp đồng bảo hiểm. Nội dung của giấy chứng nhận bảo hiểm bao gồm những điều khoản nói lên đối tượng được bảo hiểm, các chi tiết cần thiết cho việc tính toán bảo hiểm và điều kiện bảo hiểm.

1.3.2.6. Giấy chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin – C/O)

Là chứng từ do nhà sản xuất hoặc do cơ quan có thẩm quyền như Phòng Thương Mại Công Nghiệp Việt Nam (VCCI) cấp để xác nhận nơi sản xuất hoặc khai thác ra hàng hóa. Nội dung của giấy này bao gồm tên và địa chỉ người mua/bán, tên hàng hóa, số lượng, ký mã hiệu, lời khai của chủ hàng về nơi sản xuất hoặc khai thác hàng, xác nhận của cơ quan có thẩm quyền.

1.3.2.7. Tờ khai Hải quan

Là một văn bản do chủ hàng hoặc chủ phương tiện khai báo xuất trình cho cơ quan Hải quan trước khi hàng hoặc phương tiện nhập qua lãnh thổ quốc gia.

1.3.2.8. Giấy thông báo hàng đến (Arrival Notice)

Chứng từ này thường được gửi cho người nhận hàng sau khi tàu về đến cảng dỡ hàng.

Trên thông báo hàng đến cần ghi rõ:

- ✓ Tên người nhận hàng.
- ✓ Ngày tàu cập cảng.

- ✓ Tên tàu, số B/L.
- ✓ Tên hàng, khối lượng, số lượng, số container, số seal.

Mức phí, cước phí mà người nhận hàng phải trả khi đến nhận D/O. Các phí này thường bao gồm:

- ✓ Phí chứng từ
- ✓ Phụ phí làm hàng (THC-terminal handling charge).
- ✓ Phí nâng hạ container (LO/LO- lift on/lift of).
- ✓ Phí bốc xếp (CFS Charge).

1.3.2.9. Lệnh giao hàng (Delivery Order – D/O)

Khi nhận được thông báo hàng đến, chủ hàng phải mang vận đơn gốc (nếu có), giấy thông báo hàng đến, giấy giới thiệu có dấu mộc và chữ kí của công ty đến hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu để nhận lệnh giao hàng. Hãng tàu hoặc đại lý giữ lại vận đơn gốc và trao 3 hoặc 4 bản D/O cho người nhận hàng.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN CONTAINER MIỀN TRUNG – VICONSHIP ĐÀ NẴNG

2.1. Khái quát về công ty

2.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển

Tên Tiếng Việt: Công Ty Cổ Phần Container Miền Trung

Tên Tiếng Anh: Central Container Joint-Stock Company

Tên viết tắt: VICONSHIP ĐN

Mã số thuế: 0400424349

Mã chứng khoán: VSM

Địa chỉ: Số 75 Quang Trung, Quận Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng

Điện thoại: (84-236) 3822 922

Fax: (84-236) 3826 111

Website: <http://viconshipdanang.com>

Tổng giám đốc: Bà Đặng Trần Gia Thoại

Vốn điều lệ (VND): 33.549.960.000

Chức năng kinh doanh: Dịch vụ đại lý container, đại lý tàu biển và môi giới hàng hải; Dịch vụ xếp dỡ hàng hoá; kinh doanh kho, bến bãi; Vận tải, tổ chức liên hiệp vận chuyển hàng xuất nhập khẩu, hàng dự án, hàng quá cảnh; Kinh doanh xăng dầu, phụ tùng, phương tiện, thiết bị; Sửa chữa đóng mới và cho thuê Container.

Logo công ty:



Hình 1.2: Logo công ty Viconship Đà Nẵng

(Nguồn: Trang web công ty Viconship Đà Nẵng)

Công Ty Cổ Phần Container Miền Trung (Viconship Đà Nẵng) là một trong những đơn vị cung cấp dịch vụ logistics uy tín thuộc tập đoàn VICONSHIP đi đầu trong lĩnh vực dịch vụ cảng biển và logistics tại Việt Nam. Với hơn 60 đầu kéo container chuyên dụng, hơn 60.000 m² diện tích kho bãi, Viconship Đà Nẵng cung cấp cho khách

hàng tất cả các giải pháp logistics tổng thể từ dịch vụ kho bãi, dịch vụ giao nhận vận tải quốc tế, giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu và mạng lưới vận tải toàn quốc.

Viconship Đà Nẵng luôn nỗ lực tìm kiếm các giải pháp sáng tạo cũng như phát triển các dịch vụ và sản phẩm mới nhằm cung cấp cho khách hàng các giải pháp hiệu quả, sáng tạo với chi phí hợp lý.

Với kinh nghiệm hơn 30 năm hoạt động trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ vận chuyển và logistics cùng với thực lực hiện có và đội ngũ nhân viên có kinh nghiệm, nhiệt tình, trách nhiệm. Viconship Đà Nẵng hy vọng trở thành đối tác đồng hành cùng với sự phát triển của khách hàng.

Tóm tắt lịch sử:

CTCP Container Miền Trung tiền thân là Công ty TNHH Container Miền Trung được thành lập ngày 13/06/2002: Là công ty con 100% vốn chủ sở hữu của CTCP Container Việt Nam. Mục tiêu khi thành lập là đáp ứng nhu cầu vận tải container, lưu kho bãi và giao nhận hàng hóa đang ngày càng tăng của các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố Đà Nẵng và khu vực miền Trung.

- Ngày 12/11/2015: Chính thức đổi thành CTCP Container Miền Trung, với vốn điều lệ 30.5 tỷ đồng.

- Ngày 17/07/2017: Ngày giao dịch đầu tiên trên sàn HNX với giá tham chiếu là 15,100 đ/CP.

- Tháng 02/2023: Phát hành cổ phiếu trả cổ tức cho cổ đông tỷ lệ 10:1, vốn điều lệ tăng lên 33.5 tỷ đồng.

- Tháng 06/2025: Tăng vốn điều lệ lên 50,324,750,000 đồng.

Qua nhiều năm phát triển, công ty liên tục đầu tư cơ sở vật chất như nâng cấp kho bãi, mua sắm thêm xe đầu kéo, xe nâng container, và hoàn thiện hệ thống công nghệ thông tin nhằm tăng năng suất khai thác và giảm thiểu chi phí vận hành. Công ty cũng chú trọng xây dựng đội ngũ nhân sự chuyên môn cao, đáp ứng yêu cầu khắt khe của ngành logistics hiện đại. Đến nay, Viconship Đà Nẵng đã trở thành một mắt xích quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics của Viconship, đảm nhận vai trò kết nối hàng hóa giữa khu vực miền Trung với các cảng biển lớn trong cả nước. Công ty góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống logistics địa phương và hỗ trợ hiệu quả hoạt động xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp tại khu vực Miền Trung. Với nền tảng vững chắc cùng định hướng phát triển dài hạn, Viconship Đà Nẵng đặt mục tiêu tiếp tục mở rộng

quy mô kho bãi, nâng cấp hệ thống quản trị logistics, và trở thành đơn vị cung cấp dịch vụ logistics tổng thể hàng đầu khu vực trong những năm tới.

2.1.2. Tầm nhìn – sứ mệnh – giá trị cốt lõi

Tầm nhìn

Trở thành Công ty hàng đầu khu vực Châu Á Thái Bình Dương về các dịch vụ cảng biển tích hợp logistics và tiên phong kiến tạo những giá trị xanh và bền vững cho cộng đồng.

Sứ mệnh

Mang đến các giải pháp cảng biển và logistics tích hợp vượt trội, hiệu quả nhằm gia tăng giá trị, lợi ích bền vững cho khách hàng, đối tác, cổ đông và người lao động.

Giá trị cốt lõi

Viconship hướng tới 05 giá trị cốt lõi

❖ Khách hàng là trọng tâm

Viconship cam kết đặt khách hàng ở vị trí trung tâm trong mọi hoạt động kinh doanh. Điều này không chỉ có nghĩa là cung cấp các sản phẩm và dịch vụ chất lượng cao mà còn là việc lắng nghe và đáp ứng nhu cầu, mong muốn của khách hàng một cách nhanh chóng và hiệu quả. Viconship hiểu rằng sự thành công của khách hàng là yếu tố quyết định sự thành công của chính mình, vì vậy công ty luôn nỗ lực mang đến giá trị tốt nhất cho khách hàng.

❖ Con người là nguồn sức mạnh

Con người là vốn quý nhất và là nhân tố quyết định thành công của Viconship. Việc xây dựng giá trị cốt lõi với con người là trung tâm giúp Viconship tạo ra một môi trường làm việc tích cực và thúc đẩy sự phát triển bền vững.

❖ Kỷ cương - chính trực

Kỷ cương – Chính trực là nền tảng vững chắc của mọi hoạt động tại Viconship. Công ty luôn hành động với sự trung thực, minh bạch, tuân thủ các chuẩn mực đạo đức nghề nghiệp và đề cao tính kỷ luật trong mọi quyết định và hành động.

Viconship tin rằng sự chính trực là yếu tố cốt lõi để xây dựng lòng tin vững chắc từ khách hàng, đối tác, và nhân viên, tạo ra một môi trường làm việc đáng tin cậy và bền vững. Tính kỷ cương giúp công ty duy trì sự ổn định và hiệu quả trong vận hành, đảm bảo mọi hoạt động tuân thủ theo đúng quy định và tiêu chuẩn. Điều này không

chỉ giúp nâng cao hiệu suất mà còn đảm bảo sự nhất quán trong chất lượng dịch vụ mà Viconship cung cấp.

❖ *Đoàn kết tạo nên sức mạnh*

Viconship hiểu rằng sức mạnh tập thể đến từ sự đoàn kết của từng cá nhân trong tổ chức. Công ty khuyến khích tinh thần hợp tác, hỗ trợ lẫn nhau và chia sẻ kiến thức giữa các thành viên. Sự đoàn kết không chỉ giúp vượt qua những thách thức mà còn tạo ra một môi trường làm việc tích cực, nơi mà mỗi người đều cảm thấy được tôn trọng và đóng góp vào sự phát triển bền vững của công ty.

❖ *Mở cửa và sáng tạo*

Viconship khuyến khích môi trường làm việc cởi mở, nơi mọi ý kiến và đóng góp đều được lắng nghe và trân trọng. Sự sáng tạo là chìa khóa để giải quyết các thách thức và tìm ra những cơ hội mới. Viconship luôn thúc đẩy tinh thần đổi mới, đề xuất những ý tưởng sáng tạo, và không ngừng cải tiến để mang lại lợi ích tối ưu cho công ty và khách hàng.

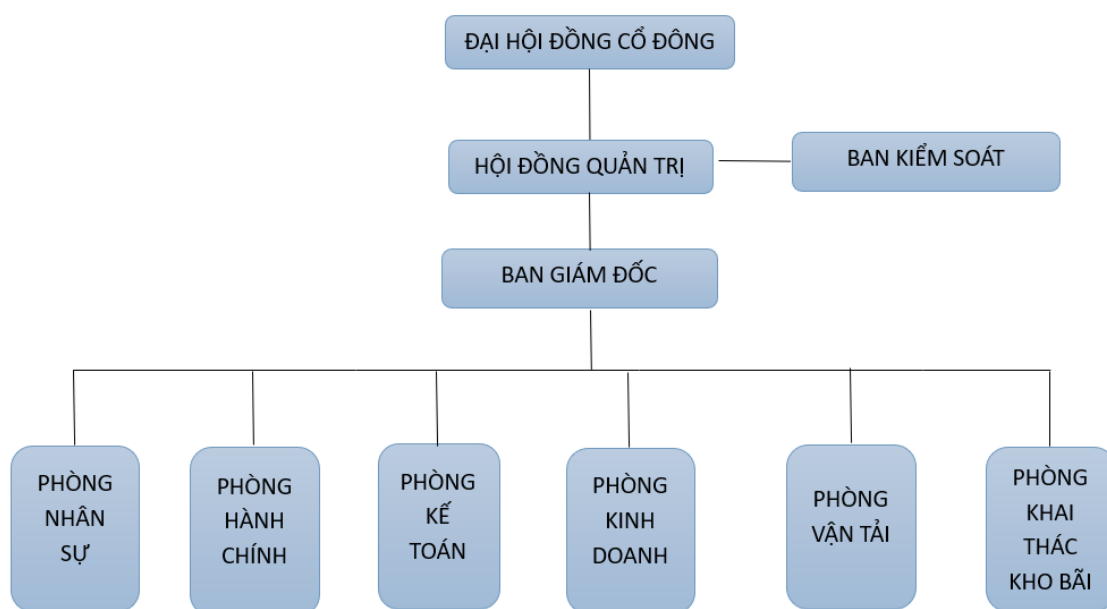
2.1.3. Ngành nghề kinh doanh

Công ty ngày càng mở rộng và phát triển với đa dạng ngành nghề kinh doanh vận tải, tiếp cận với những thị trường mới tạo tiềm lực phát triển, cạnh tranh với những công ty vận tải khác. Một số ngành nghề kinh doanh chủ yếu của công ty như:

Mã	Ngành
<u>2512</u>	<u>Sản xuất thùng, bể chứa và dụng cụ chứa đựng bằng kim loại</u> Chi tiết: Sửa chữa đóng mới container (không hoạt động tại trụ sở).
<u>4520</u>	<u>Bảo dưỡng, sửa chữa ô tô và xe có động cơ khác</u> Chi tiết: Sửa chữa ô tô (không hoạt động tại trụ sở)
<u>4610</u>	<u>Đại lý, môi giới, đấu giá</u> Chi tiết: Môi giới hàng hải cho các hãng tàu trong và ngoài nước.
<u>4932</u>	<u>Vận tải hành khách đường bộ khác</u> Chi tiết: Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng. Kinh doanh vận tải khách du lịch bằng ô tô.
<u>5210</u>	<u>Kho bãi và lưu giữ hàng hóa</u> Chi tiết: Kinh doanh khai thác kho bãi.

<u>5229</u>	<u>Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải</u> Chi tiết: Dịch vụ đại lý container, đại lý tàu biển, đại lý giao nhận đa phương thức, tổ chức liên hiệp vận chuyển hàng xuất nhập khẩu, hàng quá cảnh. Vận tải đa phương thức quốc tế. Đại lý bán vé máy bay (trừ các hoạt động sau: Dịch vụ thiết lập, vận hành, duy trì, bảo trì báo hiệu hàng hải, khu nước, vùng nước, luồng hàng hải công cộng và tuyến hàng hải; dịch vụ khảo sát khu nước, vùng nước, luồng hàng hải công cộng và tuyến hàng hải phục vụ công bố Thông báo hàng hải; dịch vụ khảo sát, xây dựng và phát hành hải đồ vùng nước, cảng biển, luồng hàng hải và tuyến hàng hải; xây dựng và phát hành tài liệu, ấn phẩm an toàn hàng hải; Dịch vụ điều tiết bảo đảm an toàn hàng hải trong khu nước, vùng nước và luồng hàng hải công cộng; dịch vụ thông tin điện tử hàng hải).
<u>5510</u>	<u>Dịch vụ lưu trú ngắn ngày</u> Chi tiết: Kinh doanh cơ sở lưu trú du lịch.
<u>6810</u>	<u>Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê</u> Chi tiết: Cho thuê văn phòng.
<u>7710</u>	<u>Cho thuê xe có động cơ</u>
<u>7911</u>	<u>Đại lý du lịch</u> Chi tiết : Kinh doanh dịch vụ du lịch lữ hành nội địa và quốc tế (Trừ kinh doanh dịch vụ đưa khách du lịch từ Việt Nam ra nước ngoài)
<u>7912</u>	<u>Điều hành tua du lịch</u> (Trừ kinh doanh dịch vụ đưa khách du lịch từ Việt Nam ra nước ngoài)
<u>7990</u>	<u>Dịch vụ đặt chỗ và các dịch vụ hỗ trợ liên quan đến quảng bá và tổ chức tua du lịch</u> (Trừ kinh doanh dịch vụ đưa khách du lịch từ Việt Nam ra nước ngoài)
<u>8129</u>	<u>Vệ sinh nhà cửa và các công trình khác</u> Chi tiết: Vệ sinh container.

2.1.4. Cơ cấu tổ chức và chức năng nhiệm vụ



Hình 2.1: Sơ đồ cơ cấu tổ chức của Viconship Đà Nẵng.

(Nguồn: Phòng nhân sự công ty Viconship Đà Nẵng)

Công ty Cổ phần Container miền Trung (Viconship Đà Nẵng) được tổ chức theo mô hình quản lý tập trung – chức năng, phù hợp với đặc thù hoạt động trong lĩnh vực khai thác cảng biển, logistics và giao nhận hàng hóa. Ở cấp cao nhất của cơ cấu tổ chức là Đại hội đồng cổ đông, giữ vai trò quyết định các vấn đề chiến lược quan trọng liên quan đến định hướng phát triển, kế hoạch đầu tư và lợi ích của cổ đông. Dưới Đại hội đồng cổ đông là Hội đồng quản trị, cơ quan quản lý cao nhất giữa hai kỳ Đại hội, chịu trách nhiệm hoạch định chiến lược, giám sát và định hướng hoạt động của Ban Giám đốc. Song song với Hội đồng quản trị là Ban Kiểm soát, có chức năng kiểm tra, giám sát hoạt động tài chính và việc tuân thủ pháp luật trong toàn doanh nghiệp.

Ban Giám đốc là bộ phận điều hành trực tiếp các hoạt động sản xuất – kinh doanh hằng ngày của công ty, chịu trách nhiệm tổ chức triển khai các nghị quyết của Hội đồng quản trị và đảm bảo hiệu quả hoạt động chung của Viconship. Ban Giám đốc đóng vai trò trung tâm trong việc ra quyết định điều hành, phân công nhiệm vụ và phối hợp giữa các phòng ban chức năng.

Dưới sự điều hành của Ban Giám đốc là các phòng ban chuyên môn, bao gồm: Phòng Nhân sự, Phòng Hành chính, Phòng Kế toán, Phòng Kinh doanh, Phòng Vận

tải và Phòng Khai thác kho bãi. Mỗi phòng ban được tổ chức theo chức năng riêng biệt, có trưởng phòng phụ trách, chịu trách nhiệm trước Ban Giám đốc về lĩnh vực được phân công. Các trưởng phòng tiếp nhận chỉ đạo từ Ban Giám đốc và tổ chức, phân công nhiệm vụ cho nhân viên theo từng mảng công việc cụ thể, đảm bảo tính chuyên môn hóa trong hoạt động.

Dù mỗi phòng ban có chức năng độc lập, song giữa các bộ phận luôn có sự phối hợp chặt chẽ trong quá trình thực hiện nghiệp vụ, đặc biệt là trong các hoạt động logistics, giao nhận, khai thác cảng và vận tải container. Với cơ cấu tổ chức rõ ràng, phân cấp quản lý hợp lý và sự liên kết hiệu quả giữa các phòng ban, Viconship có đủ năng lực điều hành và kiểm soát tốt các hoạt động kinh doanh, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và duy trì vị thế của doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics và dịch vụ cảng biển.

❖ Chức năng nhiệm vụ của từng phòng ban

a. Giám đốc

Giám đốc là người lãnh đạo cao nhất, chịu trách nhiệm điều hành toàn bộ hoạt động sản xuất – kinh doanh của Công ty Viconship. Giám đốc là người đưa ra các quyết định quan trọng liên quan đến chiến lược phát triển, kế hoạch kinh doanh, đầu tư và định hướng hoạt động của công ty trong từng giai đoạn. Giám đốc trực tiếp kiểm soát hoạt động chung của các phòng ban, giải quyết các vấn đề phát sinh trong quá trình hoạt động, đặc biệt là những nghiệp vụ phức tạp, các hợp đồng lớn hoặc các mối quan hệ với khách hàng quan trọng. Giám đốc đồng thời đại diện cho công ty trong việc làm việc với đối tác, khách hàng, hãng tàu và các cơ quan quản lý nhà nước.

b. Phòng Hành chính

Phòng Hành chính có chức năng đảm bảo các công tác hành chính, văn thư và hậu cần phục vụ cho hoạt động chung của công ty. Phòng thực hiện quản lý công văn, giấy tờ, hồ sơ nội bộ, tổ chức lưu trữ tài liệu, quản lý tài sản, trang thiết bị và cơ sở vật chất. Ngoài ra, Phòng Hành chính còn hỗ trợ tổ chức các cuộc họp, hội nghị và các hoạt động nội bộ theo chỉ đạo của Ban Giám đốc.

c. Phòng Nhân sự

Phòng Nhân sự chịu trách nhiệm tuyển dụng, đào tạo, bố trí nhân sự phù hợp với yêu cầu công việc; quản lý hồ sơ nhân sự và thực hiện các chế độ tiền lương, bảo

hiểm, phúc lợi cho người lao động. Phòng Nhân sự còn theo dõi việc chấp hành nội quy lao động, góp phần xây dựng môi trường làm việc ổn định và hiệu quả.

d. Phòng Kế toán

Phòng Kế toán là bộ phận thực hiện các nghiệp vụ chuyên môn về kế toán – tài chính theo đúng quy định của Nhà nước và pháp luật hiện hành. Phòng có chức năng tham mưu cho Ban Giám đốc trong công tác quản lý tài chính, sử dụng nguồn vốn và kiểm soát chi phí của công ty.

Nhiệm vụ cụ thể của Phòng Kế toán bao gồm:

- Xây dựng kế hoạch tài chính hàng năm và kế hoạch tài chính dài hạn cho công ty.
- Quản lý, theo dõi và sử dụng nguồn vốn một cách hiệu quả.
- Cân đối nguồn vốn phù hợp với nhu cầu hoạt động sản xuất – kinh doanh của công ty.
- Thực hiện hạch toán, ghi chép và báo cáo chính xác các nghiệp vụ kinh tế phát sinh.
- Lập báo cáo tài chính định kỳ theo quy định.
- Thực hiện thanh toán các khoản chi phí dịch vụ như cước vận chuyển, phí hãng tàu, phí cảng; chi tiền tạm ứng cho nhân viên giao nhận trong quá trình làm hàng.
- Theo dõi công nợ khách hàng, quản lý nợ trong và ngoài nước; thực hiện kê khai và nộp thuế theo quy định của Nhà nước.
- Phối hợp với Phòng Kinh doanh trong việc lập hóa đơn, quyết toán chi phí và tính toán hiệu quả kinh doanh của từng lô hàng.

e. Phòng Kinh doanh

Phòng Kinh doanh có vai trò rất quan trọng trong việc duy trì và phát triển hoạt động của Công ty Viconship Đà Nẵng. Đây là bộ phận trực tiếp thực hiện các nghiệp vụ liên quan đến kinh doanh dịch vụ logistics, giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, đồng thời là cầu nối giữa công ty với khách hàng, hãng tàu và các đơn vị liên quan. Nhân viên phòng kinh doanh là đội ngũ có chuyên môn về xuất nhập khẩu, chứng từ và khai báo hải quan, có khả năng giao tiếp, đàm phán và xử lý công việc nghiệp vụ. Phòng Kinh doanh có nhiệm vụ:

- Theo dõi tình hình xuất nhập khẩu, tổ chức thực hiện và kiểm soát các hoạt động nghiệp vụ xuất nhập khẩu, chứng từ và khai báo hải quan của công ty.

- Tiếp nhận yêu cầu của khách hàng, tư vấn dịch vụ, thu thập và xử lý bộ chứng từ xuất nhập khẩu phục vụ cho quá trình giao nhận và thông quan hàng hóa.
- Thực hiện nghiệp vụ chứng từ hàng xuất như lập vận đơn (B/L, AWB), liên hệ với khách hàng để hoàn thiện chứng từ, cung cấp thông tin chi phí cho Phòng Kế toán và hỗ trợ bộ phận giao nhận làm thủ tục hải quan.
- Thực hiện nghiệp vụ chứng từ hàng nhập như phát hành lệnh giao hàng (D/O), liên hệ với khách hàng, kho bãi và hỗ trợ bộ phận giao nhận trong quá trình làm thủ tục hải quan hàng nhập khẩu.
- Lập các đề nghị thanh toán chi phí phát sinh, trình Ban Giám đốc phê duyệt và chuyển cho Phòng Kế toán theo dõi, quản lý công nợ.
- Phối hợp với các phòng ban khác trong công ty nhằm đảm bảo quá trình cung cấp dịch vụ diễn ra thuận lợi, góp phần xây dựng và phát triển uy tín, thương hiệu của công ty trên thị trường.

f. Phòng Vận tải

Là bộ phận trực tiếp đảm nhiệm công tác điều phối phương tiện vận chuyển, đảm bảo hàng hóa, container được giao nhận đúng thời gian, đúng địa điểm và an toàn theo yêu cầu của khách hàng. Nhân viên Phòng Vận tải có kiến thức chuyên môn về vận tải container, am hiểu quy trình giao nhận tại cảng, kho bãi và có khả năng xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình vận chuyển.

- Tổ chức và điều phối phương tiện vận chuyển hàng hóa, container phục vụ cho hoạt động xuất nhập khẩu của công ty.
- Lập kế hoạch điều xe đầu kéo, phối hợp với Phòng Khai thác kho bãi và các đơn vị liên quan trong việc nhận và giao container tại cảng, kho.
- Theo dõi quá trình vận chuyển, đảm bảo hàng hóa được giao đúng tiến độ và đúng yêu cầu của khách hàng.
- Kiểm soát tình trạng container, seal trong quá trình giao nhận; kịp thời xử lý các sự cố phát sinh.
- Phối hợp với Phòng Kinh doanh và Phòng Kế toán trong việc cung cấp thông tin chi phí vận chuyển, phục vụ công tác thanh toán và quyết toán chi phí.

g. Phòng Khai thác kho bãi

Là bộ phận trực tiếp thực hiện các hoạt động tiếp nhận, lưu giữ, xếp dỡ và giao nhận hàng hóa, container tại cảng, góp phần đảm bảo quá trình khai thác hàng hóa

diễn ra an toàn, đúng quy trình và đúng tiến độ. Nhân viên Phòng Khai thác kho bãi có kiến thức chuyên môn về nghiệp vụ kho bãi, am hiểu quy trình khai thác tại cảng và có khả năng phối hợp hiệu quả với các bộ phận liên quan.

- Tổ chức tiếp nhận container và hàng hóa xuất nhập khẩu vào kho, bãi theo kế hoạch khai thác.
- Bố trí, sắp xếp vị trí lưu kho, lưu bãi container hợp lý nhằm tối ưu diện tích và thời gian khai thác.
- Thực hiện các nghiệp vụ nâng hạ, xếp dỡ hàng hóa, container đảm bảo an toàn và đúng quy trình kỹ thuật.
- Quản lý thời gian lưu kho, lưu bãi; theo dõi tình trạng hàng hóa, container trong suốt quá trình lưu giữ.
- Phối hợp với Phòng Vận tải trong việc giao, nhận container tại cảng và kho.
- Cập nhật dữ liệu khai thác kho bãi trên hệ thống quản lý.

2.1.5. Nguồn lực của công ty

❖ Cơ sở vật chất

Bảng 2.1: Trang thiết bị văn phòng.

STT	Tên tài sản	Số lượng
1	Máy vi tính	52
2	Máy in	8
3	Điện thoại	32
5	Máy photocopy	5
6	Bàn	60
7	Ghế	84

(Nguồn: Phòng nhân sự công ty Viconship Đà Nẵng)

Bảng 2.1 cho thấy công ty được trang bị khá đầy đủ các trang thiết bị văn phòng cơ bản như máy vi tính, máy in, máy photocopy, điện thoại cùng bàn ghế làm việc, đáp ứng tốt nhu cầu hoạt động và quản lý hằng ngày. Số lượng thiết bị tương đối phù hợp với quy mô nhân sự, giúp công việc xử lý chứng từ, trao đổi thông tin và làm việc nội bộ diễn ra thuận lợi, qua đó góp phần nâng cao hiệu quả và chất lượng làm việc của cán bộ, nhân viên trong công ty.

Đến nay, công ty đã có phòng họp, phòng tiếp khách riêng. Do đó đã trang bị máy điều hoà, máy chiếu...

Cơ sở vật chất phục vụ cho công tác vận chuyển, giao nhận của Viconship Đà Nẵng được đầu tư tương đối đồng bộ và hiện đại, bao gồm hệ thống kho bãi, phương tiện vận tải, trang thiết bị xếp dỡ và hạ tầng hỗ trợ nghiệp vụ logistics, đáp ứng tốt nhu cầu tiếp nhận, lưu kho, vận chuyển và giao nhận hàng hóa, qua đó góp phần nâng cao hiệu quả khai thác, đảm bảo tiến độ và chất lượng dịch vụ cung cấp cho khách hàng.

Nhận xét: Nhìn chung, Viconship Đà Nẵng có hệ thống cơ sở vật chất và trang thiết bị được đầu tư khá đầy đủ, đồng bộ, đáp ứng tốt yêu cầu hoạt động quản lý văn phòng cũng như công tác vận chuyển, giao nhận hàng hóa. Trang thiết bị văn phòng phù hợp với quy mô nhân sự, hỗ trợ hiệu quả cho công tác hành chính, xử lý chứng từ và trao đổi thông tin, trong khi cơ sở vật chất phục vụ logistics như kho bãi, phương tiện vận tải và thiết bị xếp dỡ góp phần nâng cao năng lực khai thác, đảm bảo tiến độ, chất lượng dịch vụ và tăng khả năng cạnh tranh của công ty trên thị trường.

❖ **Nhân sự:**

Bảng 2.2 : Cơ cấu nhân sự của công ty năm 2025.

Các bộ phận	Giới tính		Tổng cộng
	Nam	Nữ	
Ban giám đốc	2	1	3
Phòng kinh doanh	8	3	11
Phòng hành chính	2	3	5
Phòng nhân sự	1	3	4
Phòng kế toán	0	6	6
Phòng vận tải	74	2	76
Phòng khai thác kho bãi	9	4	13
Tổng số lao động	101	22	123

(Nguồn: Phòng nhân sự công ty Viconship Đà Nẵng)

Qua Bảng 2.2, có thể thấy tổng số lao động của Công ty Viconship Đà Nẵng năm 2025 là 123 người, trong đó lao động nam chiếm 101 người, lao động nữ chiếm 22 người. Tỷ lệ lao động nam cao hơn đáng kể so với lao động nữ, tuy có sự chênh lệch nhưng cơ cấu này phù hợp với đặc thù hoạt động trong lĩnh vực logistics và vận tải hàng hóa quốc tế. Lao động nam tập trung chủ yếu tại phòng vận tải và phòng khai thác kho bãi, là những bộ phận có tính chất công việc nặng nhọc, thường xuyên làm việc ngoài hiện trường, tiếp xúc trực tiếp với cảng biển, phương tiện vận chuyển và hàng hóa. Trong

khi đó, lao động nữ chủ yếu đảm nhận các vị trí liên quan đến kế toán, hành chính, nhân sự và xử lý chứng từ, phù hợp với yêu cầu về tính cẩn thận, chính xác và nghiệp vụ chuyên môn.

Tại phòng kinh doanh, cơ cấu nhân sự được phân bổ tương đối hợp lý giữa nam và nữ, trong đó nhân viên nam chủ yếu phụ trách các công việc như tìm kiếm khách hàng, theo dõi hàng hóa tại kho và hỗ trợ thủ tục hải quan, còn nhân viên nữ đảm nhận các công việc liên quan đến chứng từ, hồ sơ xuất nhập khẩu và phối hợp làm việc với khách hàng, đại lý và hãng tàu. Đối với ban giám đốc, số lượng nhân sự tuy không nhiều nhưng giữ vai trò quan trọng trong việc định hướng chiến lược, ra quyết định và ký kết các hợp đồng kinh doanh của công ty. Cơ cấu nhân sự của Công ty Viconship Đà Nẵng được bố trí phù hợp với tính chất công việc của từng phòng ban, góp phần đảm bảo hiệu quả trong hoạt động sản xuất – kinh doanh của công ty.

Bảng 2.3: Cơ cấu nhân sự theo trình độ chuyên môn năm 2025.

Các bộ phận	Trình độ		Tổng cộng
	Đại học	Cao đẳng	
Ban giám đốc	3	0	3
Phòng kinh doanh	9	2	11
Phòng hành chính	4	1	5
Phòng nhân sự	4	0	4
Phòng kế toán	5	1	6
Phòng vận tải	46	30	76
Phòng khai thác kho bãi	9	4	13
Tổng số lao động	85	38	123

(Nguồn: Phòng nhân sự công ty Viconship Đà Nẵng)

Theo bảng trên, tình hình phân bổ lao động theo trình độ học vấn tại Công ty Cổ phần Container Việt Nam – Chi nhánh Đà Nẵng có sự chênh lệch rõ ràng. Trong đó, lao động có trình độ đại học chiếm khoảng 70%, trong khi lao động trình độ cao đẳng chiếm khoảng 30%, và không có lao động trình độ trung cấp. Điều này cho thấy đội ngũ nhân sự của công ty có trình độ học vấn tương đối cao, đáp ứng tốt yêu cầu chuyên môn trong lĩnh vực logistics và khai thác cảng biển. Tính chất công việc tại doanh nghiệp không chỉ đòi hỏi bằng cấp mà còn yêu cầu kinh nghiệm thực tiễn, kỹ năng nghề nghiệp và đạo đức nghề nghiệp. Nhận thức được điều đó, Công ty Viconship Đà Nẵng luôn chú trọng

xây dựng chế độ đãi ngộ phù hợp, chính sách thu hút và giữ chân nhân tài, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi để người lao động phát huy năng lực và gắn bó lâu dài với doanh nghiệp.

Mặc dù quy mô nhân sự còn hạn chế, song phần lớn cán bộ, nhân viên đều có trình độ chuyên môn cao và tay nghề vững, nhờ đó các hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty vẫn được triển khai hiệu quả, kể cả trong những giai đoạn cao điểm. Bên cạnh đó, nguồn nhân lực của công ty chủ yếu là lao động trẻ trong độ tuổi từ 25 đến 42, có tinh thần làm việc năng động, nhiệt huyết và ham học hỏi. Công tác đào tạo và bồi dưỡng chuyên môn luôn được Ban Giám đốc quan tâm, góp phần nâng cao kiến thức, kỹ năng và kinh nghiệm làm việc cho đội ngũ nhân viên, đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững của công ty trong thời gian tới.

2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng

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

2.2.1.1. Lĩnh vực kinh doanh

❖ Khai thác kho - bãi

Kho CFS :

Với hệ thống kho bãi rộng hơn 2.000 m² được xây dựng và trang bị hệ thống hiện đại từ các phương tiện, phần mềm, hệ thống camera an ninh, hệ thống PCCC, Viconship Đà Nẵng sẵn sàng đáp ứng mọi nhu cầu của khách hàng về lưu kho, vận chuyển và phân phối hàng hóa thông qua hệ thống vận tải toàn quốc.

Cung cấp dịch vụ kho bãi và đóng hàng xuất nhập theo yêu cầu của tất cả các khách hàng trong và ngoài nước. Dịch vụ của Viconship Đà Nẵng gồm sắp xếp và đóng rút hàng vào ra cho các loại Container, kể cả Container khung và Container phẳng. Đảm bảo an toàn cho hàng hoá với nhiều chủng loại khác nhau.

Khai thác bến bãi container :

Với dây chuyền đóng gói và bốc dỡ hàng hoá hiện đại, cách thức quản lý chuyên nghiệp, địa thế an toàn, Bến bãi Container Viconship Đà Nẵng (với diện tích gần 50,000 m²) quản lý hàng Container cho hầu hết các hãng tàu chính hoạt động tại Việt Nam. Với nhiều năm kinh nghiệm trong dịch vụ khai thác kho bãi, Bãi Viconship đảm nhận việc

đóng và lưu kho tất cả các loại hàng Container, sắt thép, thiết bị hóa chất và xăng dầu, chuyên chở những thiết bị này từ tàu đến kho chứa và ngược lại.

❖ Đại Lý

Là một đại lý tàu biển, thay mặt cho các hãng tàu và các nhà điều hành, Viconship Đà Nẵng tuân theo thủ tục của Chính phủ khi tàu ra vào cảng. Công ty thực hiện xếp, dỡ hàng và giao nhận hàng hóa với tàu, cung cấp hàng hóa và làm dịch vụ đại lý xếp dỡ hàng hóa, thủ tục bốc xếp lưu kho hàng dờ, dịch vụ cung cấp nước ngọt và cung ứng thực phẩm cho tàu biển và thu xếp nơi ăn chốn ở cho các thuyền viên, giám định hàng hải, dịch vụ lên đà sửa chữa tàu. Là một nhà môi giới hàng hải, chúng tôi thay mặt cho những người thuê tàu và chủ tàu, tổ chức kí kết các hợp đồng thuê tàu theo thời gian hoặc theo chuyến. Viconship Đà Nẵng là đại lý tàu biển của hãng tàu TS. Lines tại Đà Nẵng.

Đại lý vận tải container:

Viconship Đà Nẵng cung cấp mọi dịch vụ vận tải cần thiết để lưu thông hàng hóa giữa Việt nam và mọi nơi trên thế giới bằng cả đường bộ, đường biển và đường sắt. Công ty có các xe chuyên dùng vận tải Container có khả năng vận chuyển trên tất cả các miền của đất nước Việt Nam và vận chuyển cho các loại hàng hóa không hạn chế về chiều rộng, kích thước to nhỏ. Việc sử dụng các loại xe chuyên dụng cùng đội ngũ lái xe tay nghề cao đã tạo cho công ty một uy tín vững chắc.

❖ Vận tải đa phương thức

Viconship cung cấp một hệ thống toàn diện dịch vụ giám sát tiếp vận Container, sắp xếp, bố trí, chuyên chở nội địa, bảo trì bảo dưỡng, sửa chữa và cho thuê Container. Viconship cung cấp một hệ thống toàn diện dịch vụ giám sát tiếp vận Container, sắp xếp, bố trí, chuyên chở nội địa, bảo trì bảo dưỡng, sửa chữa và cho thuê Container.

Bằng đội xe của mình, công ty là doanh nghiệp tiên phong trong lĩnh vực vận tải Container, công ty có các xe chuyên dùng vận tải Container có khả năng vận chuyển trên tất cả các miền của đất nước Việt Nam và vận chuyển cho các loại hàng hóa không hạn chế về chiều rộng, kích thước to nhỏ. Việc sử dụng các loại xe chuyên dụng cùng đội ngũ lái xe tay nghề cao đã tạo cho công ty một uy tín vững chắc. Đây là một công việc tỉ mỉ, đòi hỏi độ an toàn và tính khẩn trương, cần thiết trong việc nối liền các tuyến đường biển và đường bộ.

Môi giới Hải quan :

Với đội ngũ nhân viên gồm các chuyên gia lành nghề trong khai báo thủ tục hải quan về hàng hoá xuất nhập khẩu qua cảng biển và địa điểm thông quan trong đất liền đảm bảo các chuyển hàng xuất nhập khẩu sẽ được giải quyết một cách chuyên nghiệp, hiệu quả và nhanh chóng. Các nhân viên của công ty luôn cập nhật những tài liệu mới hàng ngày từ Hải quan Việt Nam và đảm bảo kê khai kịp thời cũng như tuân thủ các qui định của Chính phủ.

❖ Sửa chữa và cho thuê container

Với đội ngũ nhân viên giỏi có chứng nhận IICL, công ty đáp ứng thoả mãn những yêu cầu của khách hàng dựa trên những tiêu chuẩn của MNR.

Sự sửa chữa, bảo trì và đóng gói được xem là hoàn thành nó phải bao gồm tất cả các phí giám định phương tiện vận tải và các phí sửa chữa, tổng tổn thất về những mất mát hàng hoá một cách bí ẩn và những hư hại trong xây dựng.

2.2.1.2. Cơ cấu doanh thu

Cơ cấu doanh thu của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng được hình thành từ nhiều hoạt động dịch vụ logistics khác nhau. Doanh thu chủ yếu đến từ vận tải container, khai thác kho bãi, lưu container và dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu. Đây là những hoạt động kinh doanh cốt lõi, mang lại nguồn thu ổn định cho doanh nghiệp.

Doanh thu từ hoạt động khai thác kho bãi và lưu container chiếm tỷ trọng lớn nhờ hệ thống kho CFS, bãi container có quy mô rộng và vị trí thuận lợi gần cảng biển Đà Nẵng. Hoạt động vận tải container cũng đóng góp đáng kể vào tổng doanh thu do nhu cầu vận chuyển hàng hóa nội địa và xuất nhập khẩu tại khu vực miền Trung ngày càng tăng.

Nguồn doanh thu của công ty còn đến từ dịch vụ đại lý tàu biển, môi giới hàng hải, khai báo hải quan, sửa chữa container và cho thuê phương tiện vận tải. Cơ cấu doanh thu đa dạng giúp công ty giảm mức độ phụ thuộc vào một lĩnh vực kinh doanh riêng lẻ, nâng cao khả năng duy trì hoạt động ổn định trong điều kiện thị trường logistics có nhiều biến động.

2.2.1.3. Thị trường

Thị trường hoạt động chủ yếu của Viconship Đà Nẵng tập trung tại khu vực miền Trung – Tây Nguyên, đặc biệt là thành phố Đà Nẵng và các tỉnh lân cận như Quảng

Nam, Quảng Ngãi, Huế và Bình Định. Đây là khu vực có nhiều khu công nghiệp, cảng biển và doanh nghiệp sản xuất – xuất nhập khẩu, tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của ngành logistics.

Đà Nẵng được xem là trung tâm logistics quan trọng của khu vực miền Trung nhờ vị trí địa lý thuận lợi, nằm trên tuyến hành lang kinh tế Đông – Tây và có hệ thống cảng biển phát triển. Điều này giúp Viconship Đà Nẵng thuận lợi trong việc kết nối hàng hóa với các thị trường trong nước và quốc tế. Ngoài thị trường nội địa, thông qua mạng lưới hợp tác với các hãng tàu quốc tế như Maersk, CMA-CGM, MSC, SITC, Evergreen và TS Lines, công ty có khả năng mở rộng dịch vụ vận chuyển hàng hóa đến nhiều quốc gia trong khu vực châu Á và thế giới.

2.2.1.4. Đối thủ cạnh tranh

Thị trường khu vực miền Trung vẫn chưa khơi dậy hết tiềm năng vốn có, nên lượng hàng xuất nhập khẩu và các dịch vụ liên quan chiếm tỉ trọng thấp so với hai đầu của đất nước. Những đối thủ cạnh tranh đáng kể với Viconship Đà Nẵng tại khu vực miền Trung gồm: Transimex Corporation (với chi nhánh / trung tâm tại Đà Nẵng), Vinatrans Đà Nẵng, VOSA Đà Nẵng (đại lý hàng hải & logistics), và các tập đoàn lớn toàn quốc như Gemadept — với mạng lưới cảng + logistics trải dài. Những đơn vị khác (ví dụ: các doanh nghiệp nhỏ, các công ty địa phương mà thông tin công khai hạn chế).

Bảng 2.4 : Đối thủ cạnh tranh của Viconship Đà Nẵng theo từng mảng dịch vụ

Mảng dịch vụ	Đối thủ chính	Đối thủ khác
Vận tải đường bộ (Trucking)	Transimex Đà Nẵng, Gemadept.	THILOGI (Trường Hải Logistics), Hưng Long Transport, Hoàng Long, các nhà xe và doanh nghiệp vận tải địa phương.
Đại lý tàu	VOSA Đà Nẵng.	Vinatrans Đà Nẵng, Transimex Đà Nẵng, đại lý chỉ định của các hãng tàu quốc tế (Maersk,

		CMA-CGM, MSC, SITC...).
Thủ tục xuất nhập khẩu	Transimex Đà Nẵng, Vinatrans Đà Nẵng.	Sotrans, ALS Logistics, Tân Cảng Logistics (TCL), các công ty giao nhận địa phương.
Thủ tục Hải quan	Transimex Đà Nẵng, Vinatrans Đà Nẵng, Gemadept.	Doanh nghiệp dịch vụ hải quan chuyên biệt, cá nhân có chứng chỉ khai báo hải quan.
C/O	Vinatrans Đà Nẵng, Transimex Đà Nẵng.	Các công ty giao nhận – xuất nhập khẩu địa phương có kinh nghiệm làm C/O tại VCCI.
Cước vận tải quốc tế	Gemadept, Transimex Corporation.	DHL Global Forwarding, Kuehne + Nagel, DB Schenker, Expeditors, các forwarder trong và ngoài nước.
Kho bãi	Gemadept, Transimex, Vinatrans Đà Nẵng.	Kho logistics tư nhân tại cảng Tiên Sa, Liên Chiểu và các khu công nghiệp lân cận.

(Nguồn: Phòng Kinh doanh của công ty Viconship Đà Nẵng)

2.2.1.5. Khách hàng

Khách hàng chủ yếu của Công ty Viconship Đà Nẵng là các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, doanh nghiệp sản xuất – thương mại trong và ngoài nước có nhu cầu sử dụng các dịch vụ logistics như giao nhận vận tải quốc tế, làm thủ tục xuất nhập khẩu, thủ tục hải quan, vận tải nội địa và kho bãi.

Áp lực từ nhóm khách hàng này đặt ra nhiều yêu cầu đối với hoạt động kinh doanh của công ty, bao gồm:

- **Chất lượng dịch vụ và độ an toàn cao:** Khách hàng yêu cầu quá trình giao nhận, xếp dỡ, lưu kho và vận chuyển hàng hóa phải chính xác, an toàn, hạn chế tối đa rủi ro, hư hỏng và thất lạc hàng hóa.
- **Chi phí dịch vụ hợp lý:** Trong bối cảnh thị trường logistics cạnh tranh gay gắt, khách hàng có xu hướng so sánh giá giữa các nhà cung cấp dịch vụ, đòi hỏi công ty phải xây dựng mức giá phù hợp, linh hoạt nhưng vẫn đảm bảo hiệu quả kinh doanh.
- **Hỗ trợ nghiệp vụ kịp thời:** Khách hàng mong muốn được hỗ trợ đầy đủ trong các khâu liên quan đến chứng từ, thủ tục xuất nhập khẩu, thủ tục hải quan và xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình vận chuyển hàng hóa.
- **Đảm bảo tiến độ giao nhận:** Thời gian giao hàng ảnh hưởng trực tiếp đến kế hoạch sản xuất – kinh doanh của khách hàng, do đó việc đảm bảo đúng tiến độ là yếu tố quan trọng trong quyết định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics.

Những yêu cầu trên đòi hỏi Công ty Viconship Đà Nẵng phải không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng tính linh hoạt trong hoạt động và duy trì mối quan hệ hợp tác lâu dài với khách hàng.

Khách hàng là nhóm yếu tố có ảnh hưởng mạnh mẽ và trực tiếp nhất đến hoạt động khai thác cảng của Viconship Đà Nẵng. Khách hàng của công ty chủ yếu là:

- ❖ **Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu tại khu vực miền Trung – Tây Nguyên:** doanh nghiệp gỗ, dệt may, thủy sản, sắt thép, linh kiện điện tử... Nhóm khách hàng này chiếm khoảng 25–30% sản lượng hàng hóa, có nhu cầu ổn định và gắn liền với sự phát triển của các khu công nghiệp trong khu vực.
- ❖ **Các công ty logistics, giao nhận và vận tải nội địa:** thuê dịch vụ nâng hạ, lưu container, kiểm hóa, vận chuyển nội địa.

Đặc điểm nhóm khách hàng này là nhu cầu ổn định nhưng có tính cạnh tranh cao; họ đòi hỏi tiến độ giải phóng tàu nhanh, chất lượng dịch vụ ổn định, cước phí hợp lý, và ứng dụng công nghệ trong giao dịch. Điều này tạo áp lực cho Viconship phải liên tục cải thiện năng lực khai thác, nâng cấp hạ tầng công nghệ và duy trì chất lượng dịch vụ nhằm giữ chân các hãng tàu lớn.

2.2.2. Phân tích tình hình hoạt động kinh doanh của công ty qua các kỳ

Công ty Cổ phần Container Miền Trung là một đơn vị thành viên thuộc hệ thống Viconship Việt Nam. Nhờ là công ty cổ phần và có sự hậu thuẫn từ tập đoàn lớn, công ty có nguồn lực tài chính khá ổn định. VSM nhận được sự hỗ trợ từ công ty mẹ về

nguồn vốn, công nghệ và mạng lưới khách hàng, qua đó tạo điều kiện thuận lợi trong quá trình hoạt động sản xuất – kinh doanh. Việc thừa hưởng uy tín và mối quan hệ sẵn có của Viconship Việt Nam giúp công ty dễ dàng tiếp cận khách hàng và đối tác trong và ngoài nước, nâng cao năng lực đảm nhận hàng hóa và thực hiện các dịch vụ giao nhận, vận chuyển hàng hóa quốc tế

Bảng 2.5: Bảng cân đối tài chính về Tài sản của công ty Viconship Đà Nẵng trong giai đoạn 2023 – 2025.

Đơn vị tính: VND, %

STT	TÀI SẢN	2023	2022	2025	Tỷ lệ tăng trưởng (%)	
					2024/2023	2025/2024
I	TÀI SẢN NGẮN HẠN(1+2+3+4)	78.991.592.666	77.429.860.088	95.652.053.536	-1,98%	23,53
1	Tiền và các khoản tương đương tiền	37.965.257.699	35.025.898.191	41.031.126.826	-7,74%	17,14%
2	Các khoản phải thu ngắn hạn	38.023.057.922	37.932.791.427	51.483.450.830	-0,24%	35,72%
3	Hàng tồn kho	1.129.447.014	3.093.958.638	1.840.647.677	173,93%	-40,51%
4	Tài sản ngắn hạn khác	1.873.830.031	1.377.211.832	1.096.828.203	-26,50%	-20,36%
II	TÀI SẢN DÀI HẠN(1+2+3+4)	51.049.413.946	46.957.698.014	37.428.097.291	-8,01%	-20,29%
1	Các khoản phải thu dài hạn	1.709.708.000	480.800.000	300.000.000	-71,88%	-37,61%
2	Tài sản cố định	47.112.156.514	44.445.199.543	35.400.338.918	-5,66%	-20,35%
	TSCĐ hữu hình	47.108.556.514	44.202.621.418	35.237.448.293	-6,17%	-20,28%
	TSCĐ vô hình	3.600.000	242.578.125	162.890.625	6.638,28%	-32,85%
3	Tài sản dở dang dài hạn	-	258.250.000	413.200.000	-	59,99%
4	Tài sản dài hạn khác	2.227.549.432	1.773.448.471	1.314.558.373	-20,39%	-25,87%
TỔNG CỘNG TÀI SẢN (I+II)		130.041.006.612	124.387.558.102	133.080.150.827	-4,35%	6,99%

(Nguồn: Phòng Kế toán công ty Viconship Đà Nẵng)

Trong giai đoạn 2023–2025, tình hình tài sản của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng có sự biến động nhất định dưới tác động của thị trường logistics, vận tải biển và chiến lược quản trị tài chính của doanh nghiệp. Tổng tài sản của công ty năm 2023 đạt 130.041.006.612 VND, giảm xuống còn 124.387.558.102 VND vào năm 2024 (giảm 4,35%), sau đó tăng trở lại lên 133.080.150.827 VND vào năm 2025 (tăng 6,99%). Điều này cho thấy doanh nghiệp đã có giai đoạn thu hẹp quy mô tài sản trong năm 2024 trước khi phục hồi và mở rộng trở lại trong năm 2025.

Xét về cơ cấu tài sản, tài sản ngắn hạn chiếm tỷ trọng lớn trong tổng tài sản và có xu hướng tăng trong năm 2025. Cụ thể, tài sản ngắn hạn năm 2023 đạt 78.991.592.666 VND, giảm nhẹ xuống 77.429.860.088 VND vào năm 2024 (giảm 1,98%), sau đó tăng mạnh lên 95.652.053.536 VND năm 2025 (tăng 23,53%). Điều này phản ánh công ty đã tăng cường nguồn vốn lưu động nhằm đáp ứng nhu cầu hoạt động kinh doanh.

Trong nhóm tài sản ngắn hạn, tiền và các khoản tương đương tiền năm 2023 đạt 37.965.257.699 VND, giảm xuống 35.025.898.191 VND năm 2024 (giảm 7,74%), sau đó tăng lên 41.031.126.826 VND vào năm 2025 (tăng 17,14%). Điều này cho thấy khả năng thanh khoản của doanh nghiệp được cải thiện đáng kể trong năm 2025. Các khoản phải thu ngắn hạn gần như ổn định trong năm 2024 khi chỉ giảm 0,24% so với năm 2023, nhưng đến năm 2025 tăng mạnh lên 51.483.450.830 VND (tăng 35,72%), phản ánh doanh thu bán chịu hoặc công nợ khách hàng gia tăng.

Hàng tồn kho có sự biến động mạnh qua các năm. Năm 2024, hàng tồn kho tăng từ 1.129.447.014 VND lên 3.093.958.638 VND (tăng 173,93%) so với năm 2023, sau đó giảm xuống còn 1.840.647.677 VND vào năm 2025 (giảm 40,51%). Điều này xuất phát từ nhu cầu dự trữ hàng hóa trong ngắn hạn hoặc sự thay đổi tốc độ luân chuyển hàng hóa của doanh nghiệp, nhằm chủ động nguồn hàng, đảm bảo quá trình vận chuyển và giao nhận diễn ra liên tục, đồng thời hạn chế rủi ro gián đoạn chuỗi cung ứng trong hoạt động logistics.

Tài sản dài hạn có xu hướng giảm liên tục trong suốt giai đoạn nghiên cứu. Cụ thể, tài sản dài hạn năm 2023 đạt 51.049.413.946 VND, giảm xuống 46.957.698.014 VND năm 2024 (giảm 8,01%) và tiếp tục giảm còn 37.428.097.291 VND năm 2025 (giảm 20,29%). Trong đó, tài sản cố định giảm từ 47.112.156.514 VND năm 2023 xuống còn 35.400.338.918 VND năm 2025. Điều này cho thấy công ty chưa mở rộng đầu tư

tài sản mới mà tập trung khai thác hiệu quả cơ sở vật chất hiện có, đồng thời giảm áp lực vốn đầu tư và chi phí khấu hao.

=> Nhìn chung, cơ cấu tài sản của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng trong giai đoạn 2023–2025 có sự chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng tài sản ngắn hạn và giảm dần tài sản dài hạn. Đây là xu hướng phù hợp trong bối cảnh doanh nghiệp cần tăng tính linh hoạt tài chính, đảm bảo nguồn vốn lưu động và thích ứng với những biến động của thị trường logistics.

Bảng 2.6: Bảng cân đối tài chính về Nguồn vốn của công ty Viconship Đà Nẵng trong giai đoạn 2023 – 2025.

Đơn vị tính: VND, %

B. NGUỒN VỐN	2023	2024	2025	Tỷ lệ tăng trưởng (%)	
				2024/2023	2025/2024
I. NỢ PHẢI TRẢ (I= 1+2)	48.608.420.379	36.457.169.525	34.130.870.565	-25,00%	-6,38%
1. Nợ ngắn hạn	39.134.736.168	36.457.169.525	34.130.870.565	-6,84%	-6,38%
2. Nợ dài hạn	9.473.684.211	-	-	-100,00%	-
II. VỐN CHỦ SỞ HỮU (II= 1+2+3+4+5)	81.432.586.233	87.930.388.577	98.949.280.262	7,98%	12,53%
1. Vốn góp của chủ sở hữu	33.549.960.000	33.549.960.000	50.324.750.000	0,00%	50,00%
2. Vốn khác của chủ sở hữu	1.382.700.000	1.382.700.000	1.382.700.000	0,00%	0,00%
3. Quỹ đầu tư và phát triển	26.457.385.910	32.354.101.158	32.354.101.158	22,29%	0,00%
4. Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	18.045.593.843	18.635.270.087	12.691.123.440	3,27%	-31,90%
5. Lợi ích cổ đông không kiểm soát	1.996.946.480	2.008.357.332	2.196.605.664	0,57%	9,37%
TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN (I+II)	130.041.006.612	124.387.558.102	133.080.150.827	-4,35%	6,99%

(Nguồn: Phòng Kế toán công ty Viconship Đà Nẵng)

Quy mô nguồn vốn của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng có sự biến động trong giai đoạn 2023–2025. Cụ thể, tổng nguồn vốn năm 2023 đạt 130.041.006.612 VND, giảm xuống còn 124.387.558.102 VND vào năm 2024 (giảm 4,35%), sau đó tăng trở lại lên 133.080.150.827 VND vào năm 2025 (tăng 6,99%). Điều này cho thấy doanh nghiệp đã trải qua giai đoạn điều chỉnh quy mô tài chính trong năm 2024, đồng thời phục hồi và mở rộng trở lại trong năm 2025.

Về nợ phải trả, giá trị nợ của công ty giảm liên tục qua các năm. Năm 2024, nợ phải trả đạt 36.457.169.525 VND, giảm 25,00% so với năm 2023. Sang năm 2025, nợ phải trả tiếp tục giảm xuống còn 34.130.870.565 VND, tương ứng mức giảm 6,38% so với năm 2024. Đáng chú ý, nợ dài hạn đã được thanh toán hết từ năm 2024 và không còn phát sinh trong năm 2025. Điều này cho thấy công ty đã chủ động tắt toán các khoản vay dài hạn, góp phần giảm áp lực tài chính và nâng cao khả năng thanh toán trong dài hạn. Bên cạnh đó, nợ ngắn hạn cũng giảm dần, phản ánh việc doanh nghiệp kiểm soát tốt các nghĩa vụ tài chính ngắn hạn.

Vốn chủ sở hữu của công ty tăng trưởng tích cực trong giai đoạn nghiên cứu. Năm 2023, vốn chủ sở hữu đạt 81.432.586.233 VND; đến năm 2024 tăng lên 87.930.388.577 VND (tăng 7,98%) và năm 2025 tiếp tục tăng lên 98.949.280.262 VND (tăng 12,53%). Điều này cho thấy doanh nghiệp đang từng bước nâng cao mức độ tự chủ tài chính và giảm dần sự phụ thuộc vào nguồn vốn vay bên ngoài.

Trong cơ cấu vốn chủ sở hữu, vốn góp của chủ sở hữu duy trì ổn định ở mức 33.549.960.000 VND trong giai đoạn 2023–2024, sau đó tăng mạnh lên 50.324.750.000 VND vào năm 2025, tương ứng mức tăng 50,00%. Đây là tín hiệu tích cực cho thấy doanh nghiệp được bổ sung thêm nguồn vốn đầu tư. Quỹ đầu tư và phát triển cũng tăng từ 26.457.385.910 VND năm 2023 lên 32.354.101.158 VND năm 2024 (tăng 22,29%) và giữ ổn định trong năm 2025, phản ánh doanh nghiệp chú trọng tích lũy nguồn lực cho hoạt động đầu tư lâu dài.

Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối có xu hướng biến động. Năm 2024 tăng nhẹ 3,27% so với năm 2023, đạt 18.635.270.087 VND, nhưng đến năm 2025 giảm mạnh xuống còn 12.691.123.440 VND (giảm 31,90%). Điều này có thể xuất phát từ việc doanh nghiệp phân phối lợi nhuận, chia cổ tức hoặc sử dụng lợi nhuận để phục vụ các mục tiêu đầu tư khác.

=> Tình hình tài chính của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng trong giai đoạn 2023–2025 được đánh giá là tương đối lành mạnh và an toàn. Doanh nghiệp đã kiểm soát tốt nợ phải trả, tăng cường vốn chủ sở hữu và từng bước nâng cao năng lực tài chính. Đây là nền tảng thuận lợi để công ty tiếp tục mở rộng hoạt động kinh doanh và phát triển bền vững trong thời gian tới.

2.2.3. Kết quả hoạt động kinh doanh

Bảng 2.7: Bảng tóm tắt tình hình kết quả hoạt động kinh doanh.

Đơn vị tính: VND, %

Chỉ tiêu	Năm			Tỷ lệ tăng trưởng (%)	
	2023	2024	2025	2023/2024	2024/2025
1. Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	263.996.469.627	294.480.746.178	298.497.292.483	11,55%	1,36%
2. Giá vốn hàng bán	238.768.223.082	263.141.177.521	266.960.243.873	10,21%	1,45%
3. Lợi nhuận gộp bán hàng và cung cấp dịch vụ (3=1-2)	25.228.246.545	31.339.568.657	31.537.048.610	24,22%	0,63%
4. Doanh thu từ hoạt động tài chính	866.563.449	616.568.272	714.053.712	-28,85%	15,81%
5. Chi phí hoạt động tài chính	1.052.919.813	399.162.945	38.701.234	-62,09%	-90,30%
6. Chi phí quản lý doanh nghiệp	8.158.333.284	12.188.484.028	11.182.358.971	49,40%	-8,25%
7. Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	14.684.419.516	15.895.448.251	16.103.660.284	8,25%	1,31%
8. Thuế TNDN hiện hành	3.170.857.700	3.799.242.475	3.589.889.992	19,82%	-5,51%
9. Lợi nhuận sau thuế TNDN (9 = 7-8)	11.745.137.400	12.332.712.544	12.696.891.685	5,00%	2,95%

(Nguồn: Phòng Kế toán công ty Viconship Đà Nẵng)

Qua bảng số liệu cho thấy, doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của Công ty Viconship Đà Nẵng có sự biến động qua các năm. Cụ thể:

Năm 2023, doanh thu của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng đạt 263.996.469.627 VND. Sang năm 2024, doanh thu tăng lên 294.480.746.178 VND, tương ứng mức tăng 11,55%, cho thấy hoạt động kinh doanh của công ty có sự phục hồi tích cực. Đến năm 2025, doanh thu tiếp tục tăng nhẹ và đạt 298.497.292.483 VND, tăng 1,36% so với năm 2024. Điều này phản ánh doanh nghiệp vẫn duy trì được đà tăng trưởng trong bối cảnh thị trường logistics cạnh tranh ngày càng gay gắt.

Giá vốn hàng bán có xu hướng tăng tương ứng với sự gia tăng doanh thu. Cụ thể, năm 2023 giá vốn ở mức 238.768.223.082 VND, tăng lên 263.141.177.521 VND năm 2024 và đạt 266.960.243.873 VND năm 2025. Tuy nhiên, tốc độ tăng giá vốn thấp hơn tốc độ tăng doanh thu trong năm 2024, giúp lợi nhuận gộp của công ty được cải thiện đáng kể. Lợi nhuận gộp từ bán hàng và cung cấp dịch vụ lần lượt đạt 25.228.246.545 VND năm 2023, tăng lên 31.339.568.657 VND năm 2024 và tiếp tục tăng nhẹ lên 31.537.048.610 VND năm 2025.

Doanh thu từ hoạt động tài chính có sự biến động qua các năm. Năm 2023 đạt 866.563.449 VND, giảm xuống còn 616.568.272 VND năm 2024, sau đó tăng trở lại 714.053.712 VND vào năm 2025. Trong khi đó, chi phí hoạt động tài chính giảm rất mạnh qua từng năm, từ 1.052.919.813 VND năm 2023 xuống còn 399.162.945 VND năm 2024 và chỉ còn 38.701.234 VND năm 2025. Đây là tín hiệu tích cực, cho thấy công ty đã giảm đáng kể áp lực lãi vay và nâng cao hiệu quả quản lý tài chính.

Chi phí quản lý doanh nghiệp có xu hướng tăng trong năm 2024 khi đạt 12.188.484.028 VND, cao hơn mức 8.158.333.284 VND của năm 2023. Tuy nhiên, sang năm 2025 chi phí này giảm xuống còn 11.182.358.971 VND, cho thấy công ty đã từng bước kiểm soát tốt hơn chi phí quản lý.

Về lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh, năm 2023 đạt 14.684.419.516 VND, tăng lên 15.895.448.251 VND năm 2024 và tiếp tục đạt 16.103.660.284 VND vào năm 2025. Sau khi trừ thuế thu nhập doanh nghiệp, lợi nhuận sau thuế lần lượt đạt 11.745.137.400 VND năm 2023, 12.332.712.544 VND năm 2024 và 12.696.891.685 VND năm 2025.

Điều này cho thấy hiệu quả hoạt động kinh doanh của công ty được duy trì ổn định và có xu hướng tăng trưởng qua các năm.

Giai đoạn 2023–2025, Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng đạt kết quả kinh doanh khả quan. Doanh thu và lợi nhuận tăng trưởng ổn định, chi phí tài chính giảm mạnh và khả năng kiểm soát chi phí ngày càng hiệu quả. Kết quả trên cho thấy công ty có nền tảng tài chính tương đối vững chắc, khả năng thích ứng tốt với biến động thị trường, đồng thời tạo tiền đề thuận lợi cho việc nâng cao hiệu quả hoạt động và phát triển bền vững trong những năm tiếp theo.

Bảng 2.8: Phân tích khả năng sinh lời của Công ty Viconship Đà Nẵng.

Đơn vị tính: %

STT	Chỉ tiêu	2023	2024	2025
1.	Tỷ suất sinh lợi trên doanh thu thuần (ROS)	4,45%	4,19%	4,25%
•	Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản bình quân (ROA)	8,79%	9,68%	9,86%
•	Tỷ suất lợi nhuận trên vốn sở hữu bình quân (ROE)	14,93%	14,54%	13,60%

(Nguồn: Tổng hợp tính toán từ số liệu BCTC công ty)

❖ Khả năng sinh lời của công ty

Các chỉ số để phân tích khả năng sinh lời của công ty bao gồm:

- Tỷ suất LNST trên doanh thu thuần (ROS) đo lường hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp thông qua khả năng tạo lợi nhuận từ doanh thu, phản ánh mức độ kiểm soát chi phí và hiệu quả của hoạt động bán hàng và cung cấp dịch vụ. Chỉ tiêu này cho biết mỗi đồng doanh thu thuần trong kỳ tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận sau thuế. Được xác định như sau:

$$ROS = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Doanh thu thuần}} 100\%$$

- Tỷ suất LNST trên vốn kinh doanh đo lường hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp mà không quan tâm đến cấu trúc tài chính. Chỉ số này cho biết công ty tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận từ một đồng tài sản. Được xác định như sau:

$$ROA = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Tổng tài sản bình quân}} 100\%$$

* Trong đó, tổng tài sản bình quân trong kỳ được tính bằng trung bình cộng của tổng tài sản đầu kỳ và cuối kỳ của doanh nghiệp.

- Tỷ suất LNST trên vốn kinh doanh cho biết cứ 1 đồng vốn chủ sở thì tạo ra được bao nhiêu đồng lợi nhuận. Được xác định như sau:

$$ROE = \frac{\text{Lợi nhuận sau thuế}}{\text{Vốn chủ sở hữu bình quân}} 100\%$$

* Vốn chủ sở hữu bình quân trong kỳ được tính bằng trung bình cộng của vốn chủ sở hữu đầu kỳ và cuối kỳ của doanh nghiệp.

Nhận xét:

- ROS của công ty duy trì ở mức trên 4% trong cả giai đoạn 2023–2025 và tương đối ổn định. Cụ thể, ROS đạt 4,45% năm 2023, giảm xuống 4,19% năm 2024 và tăng nhẹ lên 4,25% năm 2025. Điều này cho thấy biên lợi nhuận trên doanh thu có biến động nhẹ nhưng vẫn được duy trì ở mức khá tốt, phản ánh khả năng kiểm soát chi phí và thích ứng với sự cạnh tranh của thị trường logistics.
- ROA có xu hướng tăng qua các năm, từ 8,79% năm 2023 lên 9,68% năm 2024 và đạt 9,86% năm 2025. Chỉ tiêu này cho thấy hiệu quả sử dụng tổng tài sản của công ty ngày càng được cải thiện. Mặc dù doanh nghiệp có xu hướng cắt giảm tài sản dài hạn, nhưng vẫn khai thác hiệu quả nguồn lực hiện có để tạo ra lợi nhuận.
- ROE duy trì ở mức khá cao trong toàn giai đoạn, đạt 14,93% năm 2023, giảm nhẹ xuống 14,54% năm 2024 và còn 13,60% năm 2025. Mặc dù có xu hướng giảm, nhưng chỉ tiêu này vẫn phản ánh khả năng sinh lời tốt trên vốn chủ sở hữu. Nguyên nhân giảm chủ yếu do vốn chủ sở hữu tăng mạnh trong năm 2025, đặc biệt là vốn góp của chủ sở hữu tăng 50%, làm mẫu số tăng nhanh hơn tốc độ tăng lợi nhuận.

=> Tổng hợp lại, các chỉ tiêu ROS, ROA và ROE cho thấy Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng vẫn duy trì được khả năng sinh lời tương đối ổn định trong giai đoạn 2023–2025. Việc giảm nợ phải trả, tăng vốn chủ sở hữu và nâng cao hiệu quả sử dụng tài sản đã góp phần củng cố mức độ an toàn tài chính, đồng thời tạo nền tảng thuận lợi cho sự phát triển bền vững trong những năm tiếp theo.

2.3. Thực trạng quy trình hàng nhập khẩu hàng nguyên container FCL tại công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng

2.3.1. Sơ đồ quy trình nhập khẩu tại công ty Viconship Đà Nẵng



Hình 2.1: Sơ đồ quy trình nhập khẩu tại Viconship Đà Nẵng

(Nguồn: Phòng kinh doanh công ty Viconship Đà Nẵng)

2.3.2. Phân tích chi tiết các bước trong quy trình nhập khẩu hàng nguyên container FCL tại Công ty Viconship Đà Nẵng.

Lô hàng Malt được nhập khẩu bằng đường biển từ Trung Quốc về Việt Nam nhằm phục vụ hoạt động sản xuất bia của Carlsberg Vietnam Breweries Limited. Người xuất khẩu là TAIZHOU HUA RONG MALT CO., LTD có trụ sở tại tỉnh Giang Tô, Trung Quốc.

Hàng hóa được vận chuyển theo phương thức FCL/FCL bằng container đường biển do Wan Hai Lines đảm nhận vận chuyển. Cảng xếp hàng là Taizhou (Trung Quốc) và cảng dỡ hàng là Đà Nẵng (Việt Nam). Lô hàng được chuyên chở trên tàu XIN YUAN HE 9, chuyến V.26004E.

Mặt hàng nhập khẩu là Malt dạng hàng xá, được đóng trong container 20 feet có lót liner bag nhằm đảm bảo chất lượng hàng hóa trong quá trình vận chuyển và bảo quản. Tổng số lượng gồm 5 container 20 feet, với tổng trọng lượng 93.810 kg và thể tích 105 CBM.

Đây là loại nguyên liệu quan trọng trong ngành sản xuất bia, có yêu cầu tương đối cao về điều kiện bảo quản do hàng hóa dễ bị ảnh hưởng bởi độ ẩm và môi trường bên ngoài. Vì vậy, trong quá trình vận chuyển và giao nhận cần đảm bảo container khô

ráo, sạch sẽ và hạn chế phát sinh thời gian lưu container nhằm tránh ảnh hưởng đến chất lượng hàng hóa cũng như phát sinh thêm chi phí cho doanh nghiệp.

Thông tin lô hàng

- ✓ Người gửi hàng: TAIZHOU HUARONG MALT CO, LTD
- ✓ Người nhận hàng: Công ty TNHH Bia Carlsberg Việt Nam
- ✓ Tên hàng: Malt
- ✓ Cảng xếp hàng: TAIZHOU, CHINA
- ✓ Cảng dỡ hàng: DA NANG, VIET NAM
- ✓ Địa điểm giao hàng: DA NANG, VIET NAM
- ✓ Điều kiện nhập khẩu: CIF
- ✓ Số lượng cont: 5 CNTR
- ✓ Tổng trọng lượng: 93.810 KGS
- ✓ Thể tích: 165 CBM

Bước 1: Nhận yêu cầu từ khách hàng

Người bán và đơn vị nhập khẩu ký hợp đồng ngoại thương sau khi nhận thông tin hàng hóa và thỏa thuận xong giá cả. Trên thực tế, công ty nhập khẩu đã ký kết với bên công ty xuất khẩu và đang cần nhập lô hàng nên đã thuê Công ty Cổ phần Container Miền Trung làm thủ tục nhận hàng và nhập hàng hóa. Sau khi ký hợp đồng dịch vụ, công ty nhập khẩu sẽ phải gửi bộ chứng từ cần thiết qua email để làm thủ tục hải quan.

Những thông tin mà công ty tiếp nhận với khách hàng như sau: loại hàng hóa, số kiện, số kg, số vận đơn, số hóa đơn thương mại, cảng đi, cảng đến, tên và địa chỉ bên xuất khẩu, tên và địa chỉ bên nhập khẩu, điều kiện giao hàng, thời gian dự kiến nhập hàng, đơn giá, ...

Ví dụ thực tế của 1 lô hàng nhập nguyên container bằng đường biển:

- Thông tin lô hàng:***
- ✓ Tên khách hàng: Công ty TNHH Bia Carlsberg Việt Nam
 - ✓ Tên hàng: Malt
 - ✓ Cảng xếp hàng: TAIZHOU, CHINA
 - ✓ Cảng dỡ: DA NANG, VIETNAM.
 - ✓ Địa điểm giao hàng: DA NANG, VIETNAM.
 - ✓ Điều kiện nhập khẩu: CIF
 - ✓ Số lượng cont: 5 CNTR

ĐƠN ĐẶT HÀNG ("PO") PURCHASE ORDER ("PO")						
Số PO/ PO No.:				PON-2601-0311		
Ngày đặt hàng/Order Date:				20/01/2026		
Mã nhà cung cấp/Supplier Code:				VP-0303		
Căn cứ theo Hợp đồng số/Contract ref:				CW2082744 & CBVNB-260105.00009		
Nhà cung cấp/Supplier: Tên đơn vị/Name of entity: TAIZHOU HUARONG MALT CO., LTD Địa chỉ/ Address: No.16, Xingchen Road, Hailing District, Taizhou City, Jiangsu Province, China Số tài khoản/ Bank account number: 10201114040004786 Tại ngân hàng/ Bank name: AGRICULTURAL BANK OF CHINA SWIFT: ABOCCNBJ100 Mã số thuế/Tax code: 913212003388116799 Tel: 0523-86658885 Fax: Contact person: Zhang Suqin Email: huarong801@163.com				Đơn mua/ Customer: Tên công ty/Name of company: Công Ty TNHH Bia Carlsberg Việt Nam Địa chỉ/ Address: Lô B8 Khu Công Nghiệp Phú Bài, Phường Phú Bài, Thành phố Huế, Việt Nam Mã số thuế/Tax code: 3300100586 Tel: 84.0234.3850164 Fax: 0243.8631305 Contact person: TRAM LE PHUONG HOANG (PROCUREMENT) Email: Trang.BuiNguyenThu@carlsberg.asia Description:		
STT No.	Mã hàng hóa/dịch vụ (nếu có)	Tên hàng hóa/dịch vụ Goods/Service name	Đơn vị tính Measurement unit	Số lượng Quantity	Đơn giá* Unit Price* (USD)	Thành tiền Total (USD)
1	20000010	MALT	KG	220,000.00	0.47300	104,060.00
Tổng cộng chưa thuế/Amount exclusive of VAT (*):						104,060.00
Tiền thuế giá trị gia tăng/VAT amount (*):						0.00
TỔNG GIÁ TRỊ PO / TOTAL PO PRICE (*):						104,060.00
* Chỉ điền thuế GTGT đối với các PO mua hàng hóa/dịch vụ do NCC Việt Nam cung cấp/Fill in VAT amount for purchases of goods/services from supplier in Vietnam. ** Đối với NCC nước ngoài, giá không bao gồm thuế Nhà thầu nước ngoài (thuế TNDN và thuế GTGT). Thuế TNCN của nhân viên nhà thầu, nếu có, do NCC chịu. / For offshore suppliers, price is exclusive of Foreign Contractor Tax (CIT and VAT). Personal income tax for the contractor's employees, if any, will be borne by the supplier.						
Đơn vị tiền tệ PO/PO currency : USD						
Mô tả Hàng hóa/Yêu cầu dịch vụ/Goods specifications/Services requirements: SLHD:3500MT Extend lần 1 15/1/2026						
Điều khoản giao hàng/Delivery Term: CIF Thời gian dự kiến giao hàng (ngày/tháng/năm)/Expected delivery date (DD/MM/YYYY): 09/02/2026 <i>(Lưu ý tham chiếu Incoterms 2010 và ghi rõ ngày giao hàng dự kiến, địa điểm giao hàng/To clearly refer to Incoterms 2010 and clearly state place of delivery and estimated delivery date)</i>				Nơi nhận hàng hóa/dịch vụ và nhận hóa đơn/Place of reception of goods/service and invoice: Công Ty TNHH Bia Carlsberg Việt Nam Lô B8 Khu Công Nghiệp Phú Bài, Phường Phú Bài, Thành phố Huế, Việt Nam Mã số thuế/Tax code: 3300100586		
Thanh Toán/Term of Payment:						

Hình 2.2a: Đơn đặt hàng (Purchase Order)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

Trong vòng [160 ngày kể từ ngày cuối tháng phát hành hóa đơn], tổng giá trị PO sẽ được thanh toán cho Nhà cung cấp bằng chuyển khoản vào tài khoản của Nhà cung cấp quy định trên đây. Bên mua sẽ không chịu trách nhiệm về việc thanh toán chậm và lý do tài khoản ngân hàng do Nhà cung cấp cung cấp như ghi trên đây không chính xác. Bên mua sẽ thực hiện cầm giữ các khoản tiền mà Bên mua có nghĩa vụ phải trừ vào khoản thanh toán cho Nhà cung cấp theo quy định của pháp luật Việt Nam (bao gồm nhưng không giới hạn ở thuế nhà thầu nước ngoài, thuế thu nhập cá nhân).

The total PO price shall be paid to Supplier within [160 days from end of invoicing month], by bank transfer to the Supplier's account above mentioned. Customer shall not responsible for any delay in payment due to incorrect bank information provided by Supplier as mentioned above. Customer shall deduct from payment(s) to Supplier all amounts that Customer is liable to make such deduction in accordance with Vietnamese laws (including but not limited to foreign contractor withholding tax and personal income tax).

Thời điểm phát hành hóa đơn là thời điểm giao nhận đối với hàng hóa, thời điểm dịch vụ hoàn thành, nghiệm thu hoặc thời điểm thanh toán nếu thu tiền trước. Hóa đơn phải được bàn giao cho Bên mua trong vòng 10 ngày làm việc kể từ ngày phát hành, thời hạn thanh toán sẽ được tự động gia hạn tương ứng với thời gian chậm bàn giao hóa đơn. Hóa đơn phải ghi rõ số PO.

Invoice will be issued at the delivery of goods or at the earlier of acceptance of services and advance payment. Invoice must be handed over to Customer within 10 working days as of its issuance date and payment term shall be automatically extended in accordance to the delay in handing over invoice. Invoice must refer to the PO number.

Yêu cầu khác (nếu có)/Other requirements (if any):

PO này có hiệu lực kể từ ngày ký. PO này sẽ hết hiệu lực vào ngày thứ mười kể từ ngày ký ("Ngày Hết Hạn") trừ khi được Nhà cung cấp xác nhận trước Ngày Hết Hạn. Trong trường hợp được Nhà cung cấp xác nhận trước ngày hết hạn, PO sẽ tự động hết hiệu lực khi Các Bên hoàn thành hết nghĩa vụ của mình theo PO này. PO này sẽ là thỏa thuận giữa Bên Mua và Nhà cung cấp và ràng buộc các bên kể từ ngày được Nhà cung cấp xác nhận hợp lệ. Bằng việc xác nhận PO này, Nhà cung cấp đồng ý tuân thủ: (i) các quy định về an toàn và sức khỏe của Bên Mua; và (ii) Quy tắc ứng xử áp dụng với Nhà cung cấp và người được cấp phép của Tập đoàn Carlsberg tại link sau:

<https://carlsberggroup.com/media/6913/carlsberg-group-supplier-and-licensee-code-of-conduct-2013.pdf>

This PO is effective as from its issuance date till the tenth day as of its issuance date (the "Expiry Date") unless it is accepted by the Supplier before or on the Expiry Date. This PO forms a mutual agreement between the Customer and Supplier and binding on them as from the valid acceptance date by the Supplier. By accepting this PO, Supplier agrees to comply with: (i) Customer's health and safety regulations; and (ii) the Carlsberg Group Supplier and Licensee Code of conduct as set out in the link below:

<https://carlsberggroup.com/media/6913/carlsberg-group-supplier-and-licensee-code-of-conduct-2013.pdf>

Xác nhận của Nhà cung cấp/Supplier's confirmation:

Xác nhận của Bên mua/Customer's confirmation :

Ngày/Date :

Ngày/Date :

2026.1.20

Giám đốc cung ứng
Procurement Director

Giám đốc chức năng
Functional Director

Hình 2.2b: Đơn đặt hàng (Purchase Order)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

Bước 2: Tiếp nhận và kiểm tra bộ chứng từ

Sau khi tiếp nhận yêu cầu từ khách hàng, Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng tiến hành tiếp nhận thông tin lô hàng và bộ chứng từ liên quan từ khách hàng hoặc người xuất khẩu để chuẩn bị cho quá trình nhập khẩu lô hàng Malt bằng đường biển từ Trung Quốc về Việt Nam.

Đối với một lô hàng nhập khẩu, sau khi hàng được vận chuyển về đến cảng hoặc sân bay, doanh nghiệp sẽ tiếp nhận bộ chứng từ liên quan để phục vụ cho việc làm thủ tục hải quan và nhận hàng. Bộ chứng từ nhập khẩu thông thường bao gồm:

- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)
- Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List)
- Vận đơn đường biển (Bill of Lading)
- Giấy chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin)
- Thông báo hàng đến (Arrival Notice)
- Lệnh giao hàng (Delivery Order)

Sau khi tiếp nhận đầy đủ chứng từ nhân viên chứng từ sẽ kiểm tra tính chính xác và đồng nhất của các thông tin trên chứng từ như tên hàng, số lượng container, trọng lượng hàng hóa, cảng đi, cảng đến, người gửi hàng, người nhận hàng và điều kiện giao hàng nhằm hạn chế sai sót trong quá trình khai báo hải quan và nhận hàng. Đối với lô hàng này, hàng hóa được vận chuyển theo phương thức FCL/FCL gồm 5 container 20 feet từ cảng Taizhou (Trung Quốc) đến cảng Đà Nẵng (Việt Nam).

Ở lô hàng này nhân viên chứng từ của Viconship Đà Nẵng sẽ kiểm tra theo các khoản mục:

❖ Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)

Hóa đơn thương mại và phiếu đóng gói hàng hóa (Invoice và Packinglist), nhân viên chứng từ sẽ tiến hành kiểm tra đối chiếu thông tin trên Packing List và Invoice, xem các chi tiết đó đã trùng khớp với hợp đồng hay chưa. Trong quá trình kiểm tra, nếu thông tin không trùng khớp cần thông báo với bên bán để sửa đổi kịp thời để tránh rủi ro về sau.



泰州市华荣麦芽有限公司
TAIZHOU HUA RONG MALT CO.,LTD
INVOICE

To: Carlsberg Vietnam Breweries Ltd.
Lot B8, Phu Bai Industrial Zone, Phu Bai Ward,
Hue City, Vietnam
Tax ID: 3300100586
HS Code: 11071000
Country of Origin: China
Load Port: Taizhou, China
Discharge Port: Da Nang, Vietnam
Vessel: XIN YUAN HE 9 26004E

Contract No.: CW2082744
Invoice No: 20260123001
Date: 23-Jan-2026
Packing: In Bulk
PO No.: PON-2601-0311
MOT: By Sea
BL No.: 115G500480

1. Product specification and price:

Description of Commodity	Net Weight (MT)	Price Term	Unit Price (USD/MT)	Total Amount (USD)
Malt	93.66	CIF Da Nang	\$473.00	\$44,301.18

2. Payment terms: 160 days from end of invoicing month by bank transfer

3. Payment Information:

Beneficiary's name: Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd
Beneficiary's bank: Agricultural Bank of China, Jiangsu Branch
Bank address: No.61 North Qingnian Road, Hailing District, Taizhou, Jiangsu Province, China
SWIFT: ABOCCNBJ100
Beneficiary's Account No: 10201114040004786

泰州市华荣麦芽有限公司
TAIZHOU HUA RONG MALT CO.,LTD

Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd No.16 Xingchen Road, Hailing District, Taizhou, Jiangsu, China
Tel: +86(0523)86658885 Fax: +86(0523)86658885 E-mail: huarong801@163.com

Hình 2.3: Comercial Invoice (Hóa đơn thương mại)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

- Số Invoice: 20260123001
- Ngày Invoice: 23/01/2026
- Người gửi: TAIZHOU HUA RONG MALT CO., LTD

- Người nhận: Carlsberg Vietnam Breweries Ltd.
- Điều khoản giao hàng: CIF Da Nang
- Nguồn gốc xuất xứ: China
- Phương thức vận chuyển: Đường biển
- Cảng xếp hàng: Taizhou, China
- Cảng dỡ hàng: Da Nang, Vietnam
- Tên tàu/ Số chuyến: XIN YUAN HE 9 26004E
- Số vận đơn (B/L No.): 115G500480
- Số P/O: PON-2601-0311
- Tên hàng: Malt
- Số lượng: 93.66 MT
- Đơn giá: 473 USD/MT
- Tổng trị giá: 44,301.18 USD

❖ **Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing list)**

- Số Invoice: 20260123001
- Ngày Invoice: 23/01/2026
- Người gửi: TAIZHOU HUA RONG MALT CO., LTD
- Người nhận: Carlsberg Vietnam Breweries Ltd.
- Điều kiện giao hàng: CIF Da Nang
- Nguồn gốc xuất xứ: China
- Phương thức vận chuyển: By Sea
- Tên tàu/Số chuyến: XIN YUAN HE 9 26004E
- Cảng xếp hàng: Taizhou, China
- Cảng dỡ hàng: Da Nang, Vietnam
- Số đơn đặt hàng (P/O No.): PON-2601-0311
- Tên hàng: Malt
- Hình thức đóng gói: Hàng rời (In Bulk)
- Số container: 05 containers
- Số seal:
WHAA985866/WHAA985864/WHAA985868/WHAA985865/WHAA98587
- Trọng lượng tịnh (Net Weight): 93.66 MT
- Trọng lượng cả bì (Gross Weight): 93.81 MT



泰州市华荣麦芽有限公司
TAIZHOU HUA RONG MALT CO.,LTD
PACKING LIST

To: Carlsberg Vietnam Breweries Ltd.

Lot B8, Phu Bai Industrial Zone, Phu Bai Ward,
Hue City, Vietnam

Tax ID: 3300100586

HS Code: 11071000

Country of Origin: China

Load Port: Taizhou, China

Discharge Port: Da Nang, Vietnam

Vessel: XIN YUAN HE 9 26004E

Contract No.: CW2082744

Invoice No: 20260123001

Date: 23-Jan-2026

Packing: In Bulk

PO No.: PON-2601-0311

MOT: By Sea

BL No.: 115G500480

Marks & Nos	Description of Commodity	Container	Seal	Net Weight (MT)	Gross Weight (MT)
N/M	Malt	WHSU0123995	WHAA985866	18.28	18.31
		WHSU0157193	WHAA985864	18.90	18.93
		WHSU2088954	WHAA985868	18.86	18.89
		WHSU0089078	WHAA985865	18.64	18.67
		WHLU0676531	WHAA985870	18.98	19.01
TOTAL:		5		93.66	93.81

泰州市华荣麦芽有限公司
TAIZHOU HUA RONG MALT CO.,LTD

Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd No.16 Xingchen Road, Halling District, Taizhou, Jiangsu, China
Tel: +86(0523)86658885 Fax: +86(0523)86658885 E-mail: huarong801@163.com

Hình 2.4: Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing list)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

Nhân viên chứng từ tại Công ty Viconship Đà Nẵng đã tiến hành kiểm tra thông tin trên Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List) và xác nhận rằng các nội dung thể hiện trên chứng từ là hoàn toàn chính xác, đồng thời thống nhất với thông tin trên Hóa đơn thương mại (Invoice) và Đơn đặt hàng (Purchase Order - P/O). Các thông tin về tên hàng (Malt), số lượng, trọng lượng, số container và điều kiện giao hàng đều phù hợp và không có sự sai lệch giữa các chứng từ. Ngoài ra, cuối Phiếu đóng gói hàng hóa có đầy đủ xác nhận và chữ ký của đại diện bên bán là Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd, đảm bảo tính pháp lý và độ tin cậy của chứng từ.

❖ **Vận đơn đường biển (Bill Of Lading)**

Các thông tin thể hiện trên Bill of Lading cần được kiểm tra kỹ lưỡng; nếu phát hiện sai sót cần tiến hành điều chỉnh trước khi tàu chạy, bởi sau đó việc sửa đổi sẽ phức tạp và có thể phát sinh chi phí. Cụ thể:

- SỐ B/L: 115G500480
- Ngày vận đơn: 23/01/2026
- Người gửi (Shipper): TAIZHOU HUA RONG MALT CO., LTD
- Người nhận (Consignee): Carlsberg Vietnam Breweries Ltd.
- Nơi nhận hàng: Taizhou, China
- Tên tàu/Số chuyên: XIN YUAN HE 9 26004E
- Cảng xếp hàng: Taizhou, China
- Cảng dỡ hàng: Da Nang, Vietnam
- Địa điểm giao hàng: Da Nang, Vietnam
- Số lượng Container: 5 CNTR
- Tổng trọng lượng tịnh (Net Weight): 93.66 MT
- Tổng trọng lượng cả bì (Gross Weight): 93.81 MT
- Tên hàng: Malt
- Hình thức đóng gói: Hàng rời (In Bulk)
- Cước phí: Freight Prepaid

Các thông tin trên vận đơn hoàn toàn phù hợp với Hóa đơn thương mại và Phiếu đóng gói, đặc biệt về số lượng container, trọng lượng và cảng xếp dỡ hàng, góp phần đảm bảo tính thống nhất của bộ chứng từ nhập khẩu.

WAN HAI

BILL OF LADING

Shipper
TAIZHOU HUA RONG MALT CO., LTD
NO.16 XINCHEN ROAD,
HAILING DISTRICT, TAIZHOU CITY,
JIANGSU PROVINCE, CHINA
TEL: 0523-86658885 FAX: 0523-86658885

B/L No.	115G500480	
S/O No:	115G500480	FO3A1

Consignee
CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LIMITED
LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE,
PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM.
TEL: +84 234 3850165
MR. TRUONG MINH Y *

**copy
non-negotiable**

[illegible]

Notify party (cannot not to be responsible for failure to notify)
CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LIMITED
LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE,
PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM.
TEL:+84 234 3850165
MR. TRUONG MINH Y *

WAN HAI (VIETNAM) LTD
9TH FLOOR., 02 QUANG TRUNG STREET, HAI CHAU WARD.
DANANG CITY, S.R.VIET NAM
TEL : 3584998 FAX : 3584566

Ocean vessel / Vby No.
XIN YUAN HE 9 V.26004E

Port of loading TAIZHOU	Place of receipt TAIZHOU	Pre-carriage by
----------------------------	-----------------------------	-----------------

Port of discharge DANANG	Place of delivery DANANG
-----------------------------	-----------------------------

Marks & Nos.; Container No./ Seal No. N/M FCL/FCL WHLU0676531 20SD86 WHAA985870 WHISU0089078 20SD86 WHAA985865 WHISU0123995 20SD86 WHAA985866 WHISU0157193 20SD86 WHAA985864 WHISU2088954 20SD86 WHAA985868	No of packages or containers 5 CTNS (5 CONTAINERS)	Kind of Packages; Description of goods "SHIPPER'S PACK LOAD COUNT & SEAL" "SAID TO CONTAIN" MALT LOADED IN BULK IN 20 FEET CONTAINER WITH LINER BAG NET WEIGHT: 93660 KGS. PURCHASE ORDER NO.: PON-2601-0311 HS CODE: 110710 *EMAIL: Y.M.TRUONG@CARLSBERG.ASIA TEL.: +84901164857 TAX ID: 3300100586 "FREIGHT PREPAID" SAY : FIVE CONTAINERS ONLY	Gross weight/ Measurement 93,810.000 KGS 165.0000 CBM
Freight payable at TAIZHOU, JIANGSU	Ex. Rate 7.04	No. of original B(s)/L THREE (3)	Place and date of issue NANJING JAN 23 2026

ALL AS ARRANGED

海運(香港)股份有限公司
SURRENDERED



Date JAN 23 2026
XIN YUAN HE 9 V.26004E
TAIZHOU

AS AGENT FOR THE CARRIER WAN HAI LINES (SINGAPORE) PTE LTD.

Hình 2.5: Vận đơn đường biển (Bill Of Lading)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

❖ Giấy chứng nhận nguồn gốc xuất xứ (Certificate Of Original)

Tại Công ty Viconship Đà Nẵng, nhân viên chứng từ sẽ tiến hành kiểm tra C/O với

các nội dung sau:

- Kiểm tra loại form C/O có phù hợp để hưởng ưu đãi thuế hay không
- Đối chiếu thông tin tên hàng, số lượng, Invoice với các chứng từ khác
- Kiểm tra chữ ký, con dấu của cơ quan cấp
- Kiểm tra thời điểm cấp C/O (đúng quy định hay cấp sau)

Nếu C/O hợp lệ và đáp ứng điều kiện, doanh nghiệp sẽ được hưởng ưu đãi thuế nhập khẩu, giúp giảm chi phí đáng kể.

Original					
1. Products consigned from (Exporter's business name, address, country) TAIZHOU HUA RONG MALT CO., LTD. NO.16, XINGCHEN ROAD, HAILING DISTRICT, TAIZHOU CITY, JIANGSU PROVINCE, CHINA			Serial No.: CCPT31202280000009 Reference No.: 02261413120001072 ASEAN-CHINA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM E  THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (Country) See Overleaf Notes		
2. Products consigned to (Consignee's name, address, country) CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LTD. LOT B9, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE, PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM			4. For Official Use ☐ Preferential Treatment Given ☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s) Signature of Authorised Signatory of the Importing Party		
3. Means of transport and route (as far as known) FROM TAIZHOU CHINA TO DANANG VIET NAM BY SEA Departure date JAN.23,2026 Vessel's name / Aircraft etc. XIN YUAN HE 9V.26004E Port of Discharge DANANG VIET NAM			5. Item number 6. Marks and numbers on packages 7. Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number in six digit code) 8. Origin criteria (see Overleaf Notes) 9. Gross weight or net weight or other quantity, and value (FOB) only when RVC criterion is applied 10. Number, date of Invoices		
1 N/M 5 CONTAINERS OF MALT HS Code:110720 ***			74.81% 93660 KGS N.W. 20260123001 JAN.23,2026		
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct; that all the products were produced in CHINA (Country) and that the above products are intended for these products in the Republic of Vietnam TAIZHOU HUA RONG MALT CO., LTD. (Importing Country) Place and date, signature of authorized signatory TAIZHOU, CHINA JAN.29,2026 ☒ Issued Retroactively ☐ Exhibition ☐ Movement Certificate ☐ Third Party Involving			12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.  CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE ADDRESS NO. 388 TAIZHOU ROAD TAIZHOU PHARMACEUTICAL HIGH-TECH ZONE DIANJING PROVINCE TEL: 0523-66897059 FAX: TEL: 0523-66897059 TAIZHOU, CHINA JAN.29,2026 Place and date, signature and stamp of certifying authority		

Page 1 of 1

Hình 2.6: Giấy chứng nhận nguồn gốc xuất xứ (Certificate of Origin)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

Loại C/O: Form E (ASEAN Certificate of Origin) ung China Free Trade Area
Preferential Tariff

- Nước xuất khẩu: Trung Quốc
- Người xuất khẩu (Exporter): Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd
- Người nhập khẩu (Importer): Carlsberg Vietnam Breweries Ltd.
- Mô tả hàng hóa: Malt
- Số lượng: 93.66 MT
- Trọng lượng: Phù hợp với Packing List và Commercial Invoice
- Số Invoice: 20260123001
- Ngày Invoice: 23/01/2026
- Phương tiện vận chuyển: Đường biển
- Cảng xếp hàng: Taizhou, China
- Cảng dỡ hàng: Da Nang, Vietnam
- Cơ quan cấp C/O: China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT)

C/O của lô hàng được xác nhận hợp lệ, các thông tin hoàn toàn thống nhất với bộ chứng từ nhập khẩu, tạo điều kiện thuận lợi cho việc áp dụng thuế suất ưu đãi và hoàn tất thủ tục thông quan.

❖ **Giấy chứng nhận trọng lượng và số lượng (Certificate Of Weight and Quantity)**

Certificate of Weight and Quantity là chứng từ do tổ chức giám định phát hành nhằm xác nhận trọng lượng và số lượng thực tế của lô hàng trước khi được xếp lên tàu vận chuyển. Chứng từ này giúp doanh nghiệp kiểm tra tính chính xác của hàng hóa so với hợp đồng ngoại thương, hóa đơn thương mại và phiếu đóng gói, đồng thời hỗ trợ cho quá trình khai báo hải quan và xử lý các vấn đề phát sinh liên quan đến thiếu hụt hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Các thông tin chính thể hiện trên chứng từ gồm:

- Đơn vị cấp chứng từ: China Certification & Inspection Group (CCIC Jiangsu Co., Ltd.)
- Số chứng từ: 260104320107360
- Ngày phát hành: 01/02/2026
- Người gửi hàng (Consignor): Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd
- Người nhận hàng (Consignee): Carlsberg Vietnam Breweries Limited

- Tên hàng hóa: Malt
- Trọng lượng khai báo: 93.810 MT
- Số lượng và loại bao kiện: 5 container hàng rời (5 containers in bulk)
- Phương thức vận chuyển: Đường biển (By vessel)
- Quy cách đóng gói: Hàng được đóng trong container 20 feet có lót túi liner bag
- Tổng số container: 5 container
- Tổng trọng lượng tịnh thực tế: 93.660 MT
- Số đơn đặt hàng (PO No.): PON-2601-0311.

正本
(ORIGINAL)


中国检验认证集团
 CHINA CERTIFICATION & INSPECTION GROUP

200104320107360
Feb. 01, 2020

重量和数量证书
CERTIFICATE OF WEIGHT AND QUANTITY

We hereby certify that we have conducted the survey on the under-mentioned cargo at the loading port and reported as below:

发货人	: 泰州市华荣麦芽有限公司
Consignor	: TAIZHOU HUA RONG MALT CO., LTD
收货人	: CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LIMITED
Consignee	: 麦芽
品名	: MALT
Commodity	: -93.810-公吨
报检重量	: -93.810-MT
Weight Declared	:
包装种类及数量	: 5 CONTAINERS IN BULK
Number and Type of Packages	:
运输工具	: BY VESSEL
Conveyance	:

Results of Inspection:

Packing: Load in bulk in 20 feet container with liner bag.

The above commodity was weighed on calibrated weighbridge with the results of weight as follows:

Total: **5 containers

Total net weight: **93.660MT

备注 Remark:

PURCHASE ORDER NO.: PON-2601-0311

The above information is provided by the consignor.

The certificate shall only be used for scientific research, teaching, internal quality control, product research and so on.

----- END -----

This Certificate/Report reflects our findings at place and date of inspection only. The issuance of this certificate does not exonerate buyers or sellers from exercising all their rights and discharging all their liabilities under the Contract of Sale. Stipulations to the contrary are not binding on us. Unapproved duplication of our certificate/report (except for full-text copy) is not allowed, otherwise invalid.



中国检验认证集团江苏有限公司
CCIC JIANGSU CO., LTD.
地址 (Add.): 江苏省南京市创智路39号
No.39, Chuangzhi Road, Nanjing, Jiangsu, China
电话 (Tel.): 86-25-52345800 传真 (Fax): 86-25-52343735
网址 (Website): www.ccljcs.com

Page 1 of 1


For and on behalf of
CCIC JIANGSU CO., LTD.
中国检验认证集团江苏有限公司

沈建荣

12

统一社会信用代码: 91320191134928162U

C 32 0190181

Hình 2.7: Certificate of Weight and Quantity

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

❖ **Bảo hiểm hàng hóa (Cargo Transportation Insurance)**

Cargo Transportation Insurance là chứng từ bảo hiểm hàng hóa do công ty bảo hiểm phát hành nhằm bảo đảm quyền lợi cho chủ hàng trong trường hợp hàng hóa bị mất mát, hư hỏng hoặc phát sinh rủi ro trong quá trình vận chuyển quốc tế bằng đường biển. Chứng từ này là cơ sở để doanh nghiệp thực hiện khiếu nại và yêu cầu bồi thường khi xảy ra tổn thất đối với lô hàng nhập khẩu.

Các thông tin chính trên chứng từ gồm:

- Đơn vị bảo hiểm: PICC Property and Casualty Company Limited
- Loại chứng từ: Cargo Transportation Insurance (E-Policy)
- Số đơn bảo hiểm (Policy No.): PYIE202635021511E01130
- Số hóa đơn thương mại (Invoice No.): 20260123001
- Số vận đơn (B/L No.): 115G500494
- Số hợp đồng (Contract No.): CF20282744
- Người được bảo hiểm (The Insured): Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd
- Hàng hóa được bảo hiểm: Malt
- Số lượng bao kiện: 5 packages
- Số tiền bảo hiểm (Amount Insured): USD 48,732.00
- Tổng số tiền bảo hiểm: Forty Eight Thousand Seven Hundred and Thirty Two Only
- Ngày bắt đầu hiệu lực bảo hiểm: 21/01/2026
- Phương tiện vận chuyển: Xin Yuan He 9 26004E
- Cảng đi (From): Taizhou
- Cảng đến (To): Da Nang
- Điều kiện bảo hiểm: All Risks theo điều khoản bảo hiểm hàng hải của PICC năm 2018
- Địa điểm thanh toán bồi thường: Da Nang in USD
- Ngày phát hành chứng từ: 21/01/2026.

PICC 中国人民保险

创立于1949, 服务涵盖保险全类别, 机构县域覆盖100%。

EEY00B00183

NO. 36022610000186423

中国人民财产保险股份有限公司
PICC PROPERTY AND CASUALTY COMPANY LIMITED
货物运输保险保险单 (电子保单)
CARGO TRANSPORTATION INSURANCE (E-POLICY)

保险单号 (POLICY NO.): PYIE202635021511E01130

发票号 (INVOICE NO.) 20260123001

提单号 (B/L NO.) 115G500494

合同号 (CONTRACT NO.) CW2082744

信用证号 (L/C NO.)

被保险人 (THE INSURED): 泰州市华莱麦芽有限公司

中国人民财产保险股份有限公司 (以下简称本公司) 根据被保险人要求, 以被保险人向本公司缴付约定的保险费为对价, 按照本保险单列明条款承保下述货物运输保险, 特订立本保险单。

THIS POLICY OF INSURANCE WITNESSES THAT PICC PROPERTY AND CASUALTY COMPANY LIMITED (HEREINAFTER CALLED "THE COMPANY") AT THE REQUEST OF THE INSURED AND IN CONSIDERATION OF THE AGREED PREMIUM PAID TO THE COMPANY BY THE INSURED, UNDERTAKES TO INSURE THE UNDERMENTIONED GOODS IN TRANSPORTATION SUBJECT TO THE CONDITIONS OF THIS POLICY AS PER THE CLAUSES PRINTED OVERLEAF.

标记 (MARKS & NOS.)	包装及数量 (PACKAGE & QUANTITY)	保险货物项目 (GOODS)	保险金额 (AMOUNT INSURED)
N/M	5 packages	Malt	USD 48732.00

总保险金额 (TOTAL AMOUNT INSURED): USD FORTY EIGHT THOUSAND SEVEN HUNDRED AND THIRTY TWO ONLY

保费 (PREMIUM): AS ARRANGED 启运日期 (DATE OF COMMENCEMENT): Jan. 21, 2026

装载运输工具 (PER CONVEYANCE): XIN YUAN HE 9 26004E

自 (FROM): TAIZHOU

经 (VIA):

至 (TO): DA NANG

承保险别 (CONDITIONS):

COVERING ALL RISKS AS PER OCEAN MARINE CARGO CLAUSES (2018) OF THE PICC PROPERTY AND CASUALTY COMPANY LIMITED. Sanction Limitation and Exclusion Clause (JHC2010/009) (SANCTION LIMITATION AND EXCLUSION CLAUSE (JHC2010/009).) 未尽事宜, 详见协议。 DEDUCTIBLE: 0.3% OF THE SUM INSURED OF THE WHOLE CONSIGNMENT.

所保货物如发生保险单下可能引起索赔的损失, 应立即通知本公司或下述代理人查勘。

IN THE EVENT OF LOSS OR DAMAGE WHICH MAY RESULT IN A CLAIM UNDER THIS POLICY IMMEDIATE NOTICE MUST BE GIVEN TO THE COMPANY OR AGENT AS MENTIONED.

HT CLAIMS CONSULTING CO., LTD

Contact Person: Mr. Nguyen Xuan Bach

Address: 28/269 Ha Huy Tap St.,

Yen Vien Town, Gia Lam, Ha Noi.

Tel: 0989277098

Mobile: 0918454894

Email: claims@htclaims.com

保险服务请联系:

CONTACT INFORMATION OF INSURANCE SERVICE:

中国人民财产保险股份有限公司厦门市分公司 PICC Property and Casualty Company Limited XIAMEN Branch

电话 (TEL): 0592-5316507

传真 (FAX):

地址 (ADD): 福建省厦门市湖滨北路68号PICC PAC Building, 68 North Hubin Road, Xiamen, PR China

EMAIL:

PICC PROPERTY AND CASUALTY COMPANY LIMITED
XIAMEN BRANCH

保险人 (UNDERWRITER):

General Manager

中国人民财产保险股份有限公司厦门市分公司 PICC Property and Casualty Company Limited XIAMEN Branch

赔款偿付地点 (CLAIM PAYABLE AT) DA NANG IN USD

签单日期 (ISSUING DATE) Jan. 21, 2026

尊敬的客户: Dear customers:

(1) 您可通过本公司官方网站www.picc.com、95518客服热线、中国人保APP、中国人保财险微信公众号或附近营业网点查询验证保单信息或查阅条款内容。若对查询结果有异议, 请通过以上渠道联系本公司。(1) You can check and verify your coverage via visiting www.picc.com, or calling 95518 customer service hotline, or logging in PICC APP. Please contact us if you have any question.

(2) 如出险, 请及时拨打95518客服热线或通过中国人保APP、中国人保财险微信公众号报案, 并查询理赔信息。(2) In case of an accident, please call 95518 customer service hotline, or report the case and inquire about claim information via PICC APP or our Official WeChat Account.

(3) 如您对本公司服务不满意, 请拨打95518客服热线反映情况, 也可采取申请核查、调解、仲裁、诉讼等救济途径, 保障您的权益。

(3) If you are dissatisfied with our company's services, please call 95518 customer service hotline to report relevant situations to us. You can also take remedial measures to protect your rights, such as applying for verification, mediation, arbitration, or litigation.

Printed on Recycled Paper
Printed on Recycled Paper

第1页, 共4页

Hình 2.8: Bảo hiểm hàng hóa (Cargo Transportation Insurance)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

❖ **Giấy chứng nhận phân tích chất lượng (Analysis Certificate)**

Giấy chứng nhận phân tích chất lượng là chứng từ do nhà sản xuất hoặc bộ phận kiểm định chất lượng phát hành nhằm xác nhận lô hàng đã được kiểm tra các chỉ tiêu kỹ thuật trước khi xuất khẩu. Đây là căn cứ để người mua đánh giá mức độ phù hợp của hàng hóa với tiêu chuẩn hợp đồng và yêu cầu sử dụng.

泰州市华荣麦芽有限公司
TAIZHOU HUARONG MALT CO.,LTD
麦芽分析报告
MALT ANALYSIS REPORT

发货日期 (Date) :2026/1/23		大麦赛季: 2024		大麦产地(Sources): Australia 批次 3	
Delivery date :2026/1/23		Crop year: 2024		Barley origin(Sources): Australia Lot3	
客户名称	Customer Name	CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LIMITED			
发货批号	Batch No.	J 20260106102			
麦芽品种	Malt variety	澳麦芽 Lager Malt (Spartacus)			
检测项目	Tested Item	单位 Unit	新标准 Standard	检测值 Tested Value	
水分	Moisture content	%	≤5.0	4.5	
浸出率	Extract,fine(dry)	% (d.b.)	≥81.0	81.3	
色度	Wort Color	EBC	≤5.0	4.61	
煮沸色度	Boiled Wort Color	EBC	≤9.0	8.32	
可溶性氮	Soluble Nitrogen(dry)	%	0.70-0.80	0.715	
蛋白质	Protein(dry)	% (d.b.)	10.0-13.0	10.3	
库尔巴哈值	Kolbach Index	%	38.0-44.0	43.4	
氨基氮	Free Amino Nitrogen	mg/l	≥160	172	
黏度	Viscosity	mPa.s	≤1.6	1.42	
糖化力	Diastatic Power(dry)	WK	≥280	324	
脆度	Friability	%	80.0-95.0	82.3	
全玻	Glassy grains	%	≤2.0	1.5	
糖化时间	Saccharification Time	min	≤15	7	
β-葡萄糖	Beta-glucan in wort	mg/l	≤250	50	
部分未溶解颗粒	Parely unmodified grains	%	≤4.0	3.2	
PH 值	pH of wort	/	≥5.8	6.03	
夹杂物	Foreign matter	%	≤0.5	0.3	
分级试验	Sorting > 2.5mm	%	>90	90.8	
分级试验	Sorting < 2.2mm	%	<1.5	1.4	
二甲基硫前体	DMS Precursors	ppm	≤4.5	2.3	
喷涌	Gushing	G/bt	≤0	0	
备注 生产日期 2026/1/6 保质期 365 天 Notes: Production date 2026/1/6 Quality guarantee period: 365 days					

分 析: 纪爱芳

Analysed by: Aifang Ji

地 址: 江苏省泰州市海陵区兴晨路 16 号

Address: No.16 xingchen road, hailing district, taizhou city, jiangsu province

电话 (tel): 0523-86658885

邮编 (post code): 225300

审 核: 顾尚宁

Verified by: Shangning Gu

传 真 (fax): 0523-86658885

泰州市华荣麦芽有限公司

TAIZHOU HUARONG MALT CO.,LTD

Approved by: Jianzhong Lu

Hình 2.9: Giấy chứng nhận phân tích chất lượng (Analysis Certificate)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

- Người xuất khẩu (Exporter): Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd

- Người nhập khẩu (Importer): Carlsberg Vietnam Breweries Ltd.
- Mô tả hàng hóa: Lager Malt
- Số lượng: 93.66 MT
- Số Invoice: 20260123001
- Ngày Invoice: 23/01/2026
- Các chỉ tiêu phân tích: Độ ẩm, hàm lượng protein, chiết xuất, màu sắc, độ hòa tan, chỉ số enzyme và các tiêu chuẩn chất lượng malt khác.
- Kết quả: Hàng hóa đạt tiêu chuẩn chất lượng theo hợp đồng và yêu cầu xuất khẩu.
- Ngày kiểm định: 23/01/2026
- Nơi cấp chứng thư: Taizhou, China
- Cơ quan/Đơn vị cấp: Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd (Bộ phận kiểm định chất lượng)
- Xác nhận: Lô hàng đã được kiểm tra chất lượng trước khi xuất khẩu.

❖ **Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật (Phytosanitary Certificate)**

Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật là chứng từ do cơ quan kiểm dịch của nước xuất khẩu cấp nhằm xác nhận lô hàng có nguồn gốc thực vật đã được kiểm tra, đáp ứng các yêu cầu kiểm dịch và không mang sinh vật gây hại theo quy định của nước nhập khẩu. Đây là chứng từ bắt buộc đối với nhiều mặt hàng nông sản, nguyên liệu thực vật khi nhập khẩu vào Việt Nam, trong đó có mặt hàng malt dùng cho sản xuất bia.



中华人民共和国出入境检验检疫
ENTRY-EXIT INSPECTION AND QUARANTINE
OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

正本
ORIGINAL
共2页, 第1页Page 1 of 2

植物检疫证书
PHYTOSANITARY CERTIFICATE

编号 No. 226N23160002232002

发货人名称及地址 Name and Address of Consignor	SEE ATTACHMENT	自: 中国 From: Plant Protection Organization(s) of CHINA	植物保护机构 Plant Protection Organization
收货人名称及地址 Name and Address of Consignee	SEE ATTACHMENT	至: 越南 To: Plant Protection Organization(s) of VIETNAM	植物保护机构 Plant Protection Organization
品名 Name of Produce	LAGER MALT	植物学名 Botanical Name of Plants	***
报检数量 Quantity Declared	**93660KGS	标记及号码 Mark & No.	
包装种类及数量 Number and Type of Packages	**5IN BULK		
原产国 Country of Origin	CHINA	目的地国 Country of Final Destination	VIETNAM
运输工具 Means of Conveyance	BY SEA	到达口岸 Port of Destination	DA NANG, VIETNAM
产地 Place of Origin	JIANGSU, CHINA	检验日期 Date of Inspection	23 Jan., 2026
兹证明上述植物、植物产品或其他限定物已按照有关官方程序进行检查和/或检验,被认为无输入国或地区规定的检疫性有害生物,因而符合输入国或地区的现行植物检疫要求,包括对限定的非检疫性有害生物的要求。 This is to certify that the plants, plant products or other regulated articles described herein have been inspected and/or tested according to appropriate official procedures and are considered to be free from the quarantine pests specified by the importing country/ region and to conform with the current phytosanitary requirements of the importing country/region, including those for regulated non-quarantine pests.			
杀虫和/或灭菌处理 DISINFESTATION AND/OR DISINFECTION TREATMENT			
日期 Date	***	处理方法 Treatment	***
持续时间及温度 Duration and Temperature	***	药剂及浓度 Chemical and Concentration	***
其他情况 Additional Information	***		
附加声明 Additional Declaration *****			
南京海关 118 Official Stamp 检验检疫专用章 INSPECTION AND QUARANTINE		签证地点 Place of Issue	TAIZHOU, CHINA
		签证日期 Date of Issue	23 Jan., 2026
授权签字人 Authorized Officer		签名 Signature	李滨
LI BIN			

中华人民共和国出入境检验检疫机关及其官员或代表不承担签发本证书的任何财政责任。No financial liability with respect to this certificate shall attach to the entry-exit inspection and quarantine authorities of the P. R. of China or to any of its officers or representatives.

[c5-1(2023.3.9) * 1]



BB1855227

Hình 2.10: Giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật (Phytosanitary Certificate)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

- Số chứng từ: 26GN231160002232002
- Nước xuất khẩu: Trung Quốc
- Người xuất khẩu (Exporter): Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd
- Người nhập khẩu (Importer): Carlsberg Vietnam Breweries Ltd.
- Mô tả hàng hóa: Lager Malt
- Số lượng: 93.660 KGS (93,66 tấn)
- Hình thức đóng gói: Hàng rời (In Bulk)
- Phương tiện vận chuyển: Đường biển
- Nơi xuất phát: Jiangsu, China
- Cảng đến: Da Nang, Vietnam
- Ngày kiểm tra: 23/01/2026
- Nơi cấp chứng thư: Taizhou, China
- Cơ quan cấp: Entry-Exit Inspection and Quarantine of the People's Republic of China
- Xác nhận kiểm dịch: Lô hàng đã được kiểm tra và đáp ứng yêu cầu kiểm dịch thực vật của nước nhập khẩu.

Bước 3: Khai e-Manifest, nhận giấy thông báo hàng đến (A/N), thanh toán phí cho hãng tàu, nhận E-DO

➤ **Khai e- Manifest**

Đối với các lô hàng nhập khẩu nguyên container (FCL), trước khi tàu cập cảng Đà Nẵng, hãng tàu hoặc công ty giao nhận sẽ thực hiện khai báo e-Manifest với cơ quan hải quan theo quy định. Đối với lô hàng này, Công ty Cổ phần Container Miền Trung là đơn vị thực hiện nghiệp vụ giao nhận và theo dõi thông tin hàng hóa nhập khẩu.

Sau khi nhận được bộ chứng từ từ người gửi hàng và hãng tàu, nhân viên chứng từ của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng tiến hành khai báo manifest điện tử (E-Manifest) trên hệ thống Hải quan theo quy định đối với hàng nhập khẩu bằng đường biển.

E-Manifest là bản khai hàng hóa điện tử do hãng tàu hoặc forwarder thực hiện trước khi tàu cập cảng Việt Nam nhằm cung cấp thông tin hàng hóa cho cơ quan Hải quan để phục vụ công tác quản lý, giám sát và làm thủ tục nhập khẩu.

Đối với lô hàng nguyên container (FCL), nhân viên chứng từ sẽ nhập đầy đủ các thông tin trên hệ thống Excel bao gồm:

- Số hồ sơ (Document's No)
- Năm đăng ký hồ sơ (Document's Year)
- Chức năng của chứng từ (Document's Function)
- Người gửi hàng (Shipper)
- Người nhận hàng (Consignee)
- Người được thông báo (Notify Party)
- Mã cảng chuyên tải/quá cảnh (nếu có)
- Mã cảng đích
- Mã cảng xếp hàng
- Mã cảng dỡ hàng
- Địa điểm giao hàng
- Loại hàng hóa
- Số vận đơn House Bill và Master Bill
- Ngày phát hành vận đơn
- Ngày khởi hành của tàu
- Tổng số kiện hàng
- Loại kiện
- Tổng trọng lượng hàng hóa
- Đơn vị tính trọng lượng
- Thông tin container gồm:
 - ✓ Số container
 - ✓ Số seal container
 - ✓ Trọng lượng hàng
 - ✓ Mô tả hàng hóa
 - ✓ Mã HS (nếu có)

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
DANH SÁCH VẬN ĐƠN GOM HÀNG (List of House bill of lading)													
DA NANG										DA NANG			
STT (T) No	Số hồ sơ Document's No	Năm đăng ký hồ sơ Document's Year	Chức năng của chứng từ Document's function	Người gửi hàng* Shipper	Người nhận hàng* Consignee (4)	Người được thông báo Notify Party 1	Người được thông báo Notify Party 2	Mã Cảng giao hàng/cảng đích Final destination	Mã Cảng xếp hàng Code of Port of Loading	Mã Cảng dỡ hàng Port of unloading/discharging	Địa điểm giao hàng* Place of Delivery	Loại hàng Cargo Type/Terms of Shipment	
1		2026	CN01	TAIZHOU HUA RONG MALT CO.,LTD. NO.16 XINGCHEN ROAD, HAILING DISTRICT, TAIZHOU CITY, JIANGSU PROVINCE,CHINA TEL:0523-86658885 FAX:0523-86658885 TEL:+84 234 3850165 MR.TRUONG MINH Y *	CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LIMITED LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE, PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM. TEL:+84 234 3850165 MR.TRUONG MINH Y *			VNDAN	CNTZO	VNDAN	CANG DA NANG	CY/CY	
1	Mã hàng HS code if avail	Mô tả hàng hóa* Description of Goods	Tổng trọng lượng* Gross weight	Kích thước/thể tích* Dimension/tonnage	Số hiệu cont Cont. number	Số seal cont Seal number							

Hình 2.11: Giao diện khai e-Manifest trên Execl

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

Sau khi hoàn tất nhập liệu, nhân viên tiến hành kiểm tra lại toàn bộ thông tin giữa manifest điện tử với các chứng từ như Bill of Lading, Invoice, Packing List nhằm đảm bảo tính chính xác và đồng nhất của dữ liệu khai báo.

Sau khi kiểm tra hoàn tất, nhân viên chứng từ tiến hành đăng nhập để tải file Excel đã khai e-Manifest lên Cổng thông tin một cửa quốc gia (vnsw.gov.vn).



Hình 2.12: Giao diện của Cổng thông tin một cửa quốc gia

(Nguồn: vnsw.gov.vn)

Dữ liệu manifest sẽ được truyền lên hệ thống Hải quan điện tử trước thời hạn quy định. Nếu khai báo thành công, hệ thống sẽ phản hồi thông tin tiếp nhận manifest. Trường hợp có sai sót như sai số container, sai vận đơn, sai cảng dỡ hàng hoặc sai thông tin consignee thì phải thực hiện sửa manifest theo quy định của Hải quan và hãng tàu.

Việc khai báo e-Manifest có ý nghĩa quan trọng trong quá trình nhập khẩu hàng hóa vì đây là cơ sở để cơ quan hải quan đối chiếu thông tin khi doanh nghiệp thực hiện khai báo hải quan điện tử và làm thủ tục thông quan hàng hóa. Nếu khai báo chậm hoặc sai

thông tin có thể dẫn đến việc chậm nhận hàng, phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi và các khoản xử phạt hành chính theo quy định.

➤ **Nhận giấy thông báo hàng đến (Arrival Notice)**

Thông báo hàng đến (AN) là chứng từ do hãng tàu Wan Hai Lines thông qua đại lý Wan Hai (VietNam) Ltd phát hành gửi cho người nhận hàng là Carlsberg VietNam Breweries Limited nhằm thông báo về tình trạng lô hàng nhập khẩu, thời gian tàu dự kiến cập cảng và các thay đổi liên quan đến lịch trình vận chuyển. Căn cứ vào thông báo này, doanh nghiệp có thể chủ động chuẩn bị hồ sơ hải quan, thanh toán các khoản phí liên quan, bố trí phương tiện nhận hàng và sắp xếp kế hoạch sản xuất kinh doanh.

WAN HAI		AMEND ARRIVAL DATE NOTICE	
Shipper: TAIZHOU HUA RONG MALT CO., LTD NO.16 XINGCHEN ROAD, HAILING DISTRICT, TAIZHOU CITY, JIANGSU PROVINCE, CHINA TEL: +86-523-86658885 FAX: +86-523-86658885		Send Date: 2026/02/11 B/L No: 115G500480	
Consignee: CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LIMITED LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE, PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM. TEL: +84 234 3850165 MR. TRUONG MINH Y *		Company Name: WAN HAI (VIETNAM) LTD 9TH FLOOR., 02 QUANG TRUNG STREET, HAI CHAU WARD, DANANG CITY, S.R.VIET NAM TEL : 3584998 FAX : 3584566 Est. Arrival Date: FEB 12 2026 Est. Issue Date: FEB 12 2026 Free Time Until: SD : DEN 25/02/2026, DET 3 http://www.wanhai.com	
North party (carrier not to be responsible for failure to notify) CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LIMITED LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE, PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM. TEL: +84 234 3850165 MR. TRUONG MINH Y *		Remark: * REVISED ETA => 12/2 * REASON: BERTH CONGESTION AT VNDAD PORT * WH NGHỊ TẾT TỪ NGÀY 14/2 -> 22/2	
Ocean vessel Voy No INTERASIA PURSUIT		S087	
Port of loading TAIZHOU	Place of receipt TAIZHOU	Procurement by T/S PORT: SHANGHAI VSL/VOY: XIN YUAN HE 9/V.26004E	
Port of discharge DANANG	Place of delivery DANANG	TELEX RELEASE	
Mark & Nos. Container No Seal No N/M FCL/FCL WHLU0676531 20SD86 WHAA985870 WHSU0089078 20SD86 WHAA985865 WHSU0123995 20SD86 WHAA985866 WHSU0157193 20SD86 WHAA985864 WHSU2088954 20SD86 WHAA985868	Number packages of containers 5 CTR (5 CTR)	Kind of Packages Description of goods "SHIPPER'S PACK LOAD COUNT & SEAL" "SAID TO CONTAIN" MALT LOADED IN BULK IN 20 FEET CONTAINER WITH LINER BAG NET WEIGHT: 93660 KGS PURCHASE ORDER NO.: PON-2601-0311 HS CODE: 110710 *EMAIL: Y.M.TRUONG@CARLSBERG.ASIA TEL: +84901164857 TAX ID: 3300100586 "FREIGHT PREPAID" SAY: FIVE CONTAINERS ONLY	
Freight payable at TAIZHOU, JIANGSU	Freight Rate 26180	No. of original B/L THREE (3)	Place and date of issue DA NANG (PORT) FEB 12 2026
FREIGHT AS ATTACHED LIST			
Taken via board WAN HAI (VIETNAM) LTD AS AGENT FOR THE CARRIER WAN HAI LINES (SINGAPORE) PTE LTD.			

Hình 2.13: Giấy thông báo hàng đến (Arrival Notice)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

- Đơn vị phát hành: Wan Hai (VietNam) Ltd
- Ngày phát hành: 11/02/2026
- Số vận đơn (B/L No): 115G500480
- Người gửi hàng (Shipper): Taizhou Hua Rong Malt Co, Ltd
- Người nhận hàng (Consignee): Carlsberg Vietnam Breweries Limited
- Bên được thông báo (Notify Party): Carlsberg Vietnam Breweries Limited
- Mô tả hàng hóa: Malt
- Số lượng container: 5 CTNR
- Trọng lượng cả bì: 93,810 KGM
- Thể tích: 165.000 MTQ
- Mã HS: 11071010
- Phương thức vận chuyển: By Sea
- Tên tàu/ Chuyển: INTERASIA PURSUIT /S087
- Cảng xếp hàng: Taizhou, China
- Cảng dỡ hàng: Da Nang, Vietnam
- ETA: 12/02/2026
- Lý do điều chỉnh: Ûn tắc cầu bến tại cảng Đà Nẵng
- Hình thức giao hàng: Telex Release

➤ ***Thanh toán***

Sau khi nhận được thông báo hàng đến (Arrival Notice) từ đại lý hãng tàu Wan Hai (VietNam) Ltd, công ty Viconship Đà Nẵng tiến hành kiểm tra và thanh toán các khoản phí cho đại lý hãng tàu. Mục đích của bước này là hoàn tất các nghĩa vụ tài chính liên quan đến lô hàng, tạo điều kiện để doanh nghiệp có thể tiếp tục thực hiện các thủ tục nhận lệnh giao hàng và thông quan hàng hóa.

❖ *Các khoản phí cần thanh toán thường bao gồm:*

- Local charges: Phí chứng từ, phí D/O, phí handling
- Phí vận chuyển (Nếu có)
- Phí THC (Terminal Handling Charge)
- Phí vệ sinh container, seal (nếu có)



Ocean Vessel: INTERASIA PURSUIT

Voyage No: S087

B/L No: 115G500480

S/O No: 115G500480

Place of receipt: TAIZHOU

Place of delivery: DANANG

*** A/N Attached List ***

SHEET: 1 OF 2

<<Charge>>

CHG Code	TYPE	VAN	UNIT RATE	PREPAID	COLLECT
THC	2086SD	5	VND3750000.00		VND18750000.00
DOC					VND1100000.00
CLCO					VND1500000.00
ENC1					VND1500000.00
EIC	2086SD	5	VND1280000.00		VND6400000.00
VAT(THUE)					VND1539473.00
Total(Non-VAT)					VND29250000.00
TOTAL					VND30789473.00

Hình 2.14: AN Attached List (bảng phí đính kèm Arrival Notice)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

Sau khi xác nhận các khoản phí, công ty Viconship Đà Nẵng thực hiện thanh toán cho đại lý hãng tàu Wan Hai (VietNam) Ltd thông qua các hình thức như chuyển khoản ngân hàng hoặc thanh toán điện tử. Việc thanh toán cần được thực hiện đúng thời gian nhằm tránh phát sinh các chi phí không cần thiết như phí lưu container tại bãi cảng (DEM) hoặc phí lưu container ngoài bãi cảng (DET), đồng thời đảm bảo tiến độ nhận hàng.

➤ ***Nhận lệnh giao hàng (Delivery Order)***

Khi nhận được Thông báo hàng đến, công ty Viconship Đà Nẵng tiến hành liên hệ với đại lý hãng tàu Wan Hai (VietNam) Ltd để thực hiện thủ tục nhận Lệnh giao hàng (Delivery Order - D/O) cho khách hàng Carlsberg Vietnam Breweries Limited.

Theo thỏa thuận dịch vụ, Viconship Đà Nẵng sẽ hỗ trợ khách hàng xử lý chứng từ, nhận lệnh giao hàng và phối hợp các thủ tục liên quan, sau đó khách hàng có thể tự nhận hàng hoặc sử dụng đội xe vận tải riêng của Viconship Đà Nẵng để kéo container từ cảng về kho. Nhân viên chứng từ của công ty sẽ gửi email hoặc liên hệ trực tiếp với hãng tàu để đề nghị phát hành E-DO (Electronic Delivery Order) sau khi hoàn tất các thủ tục như xác nhận Telex Release, thanh toán phí D/O, phí chứng từ và các khoản phát sinh khác nếu có.



DELIVERY ORDER

Shipper
TAIZHOU HUA RONG MALT CO.,LTD
NO.16 XINGCHEN ROAD,
HAILING DISTRICT, TAIZHOU CITY,
JIANGSU PROVINCE,CHINA
TEL:0523-86658885 FAX:0523-86658885

B/L No. 115G500480

Consignee
CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LIMITED
LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE,
PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM.
TEL:+84 234 3850165
MR.TRUONG MINH Y *

Company Name:
WAN HAI (VIETNAM) LTD
9TH FLOOR., 02 QUANG TRUNG STREET, HAI CHAU WARD, DANANG
CITY, S.R.VIET NAM
TEL : 3584998 FAX : 3584566

Arrival Date: FEB 12 2026
Free Time Until:
SD : DEM 25/02/2026, DET 3
Ma nhan Container (So lenh): 8QZY1PZ

Notify party (carrier not to be responsible for failure to notify)
CARLSBERG VIETNAM BREWERIES LIMITED
LOT B8, PHU BAI INDUSTRIAL ZONE,
PHU BAI WARD, HUE CITY, VIETNAM.
TEL:+84 234 3850165
MR.TRUONG MINH Y *

Remark:
Xem ngày DEM/DET mới (nếu có) tại: <https://eport.danangport.com/> (Nếu không gửi lại eDO) Cần tính phí DEM/DET, gửi mail: tkthoa@wanhai.com

Ocean vessel/Voy No.
INTERASIA PURSUIT S087

Port of loading TAIZHOU	Place of receipt TAIZHOU	Pre-carriage by
Port of discharge DANANG	Place of delivery DANANG	TELEX RELEASE

Marks & Nos.; Container No./Seal No.	No of packages or containers	Kind of Packages, Description of goods	Gross weight/ Measurement
N/M		"SHIPPER'S PACK LOAD COUNT & SEAL" "SAID TO CONTAIN"	93,810.000
FCL/FCL	5 CTR (5 CTR)	MALT LOADED IN BULK IN 20 FEET CONTAINER WITH LINER BAG NET WEIGHT: 93660 KGS PURCHASE ORDER NO.: PON-2601-0311 HS CODE: 110710	KGM 165.0000 MTQ
WHLU0676531 20SD86 WHAA985870 WHSU0089078 20SD86 WHAA985865 WHSU0123995 20SD86 WHAA985866 WHSU0157193 20SD86 WHAA985864 WHSU2088954 20SD86 WHAA985868		*EMAIL: Y.M.TRUONG@CARLSBERG.ASIA TEL:+84901164857 TAX ID: 3300100586 "FREIGHT PREPAID" SAY: FIVE CONTAINERS ONLY	
Freight payable at TAIZHOU, JIANGSU	Ex. Rate 26180	No. of original B(s) L THREE (3)	Place and date of issue DA NANG (PORT) FEB 12 2026

ALL AS ARRANGED

WAN HAI (VIETNAM) LTD
AS AGENT FOR THE CARRIER WAN HAI LINES (SINGAPORE) PTE LTD.

Hình 2.15: Lệnh giao hàng (Delivery Order)

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

Sau khi hãng tàu phát hành, E-DO sẽ được gửi qua email cho Viconship hoặc khách hàng. Nhân viên công ty Viconship Đà Nẵng tiến hành kiểm tra thông tin trên lệnh giao hàng như:

- Số vận đơn: 115G500480
- Tên người nhận hàng: Carlsberg Vietnam Breweries Limited
- Tên tàu/chuyến: INTERASIA PURSUIT -S087
- Số lượng container: 5 container
- Cảng nhận hàng: Đà Nẵng
- Thời hạn hiệu lực của lệnh giao hàng: Free Time Until DEM 25/02/2026, DET 3

Tiếp theo Viconship Đà Nẵng tiến hành chuyển thông tin giao nhận cho khách hàng và thực hiện kế hoạch vận chuyển nội địa theo yêu cầu đã thỏa thuận. Do khách hàng sử dụng dịch vụ vận tải nội địa của công ty, Viconship Đà Nẵng điều động đội xe container đến cảng để nhận container và vận chuyển hàng hóa về kho của khách hàng.

Khi xe vào cổng cảng, nhân viên cảng kiểm tra thông tin lệnh giao hàng, đối chiếu số container, hướng dẫn vị trí container trên bãi và cho xe nhận hàng. Sau khi container được kéo ra khỏi cảng, cảng sẽ cấp phiếu EIR (Equipment Interchange Receipt) ghi nhận tình trạng container, nơi hạ rỗng và thời hạn miễn lưu container.

Bước 4: Khai báo hải quan

Sau khi nhận được thông báo hàng đến (Arrival Notice), nhân viên chứng từ của Viconship Đà Nẵng tiến hành kiểm tra các thông tin trên A/N như ngày tàu dự kiến cập cảng, cảng đến, số container, số seal, số lượng hàng hóa, trọng lượng hàng cũng như đối chiếu với các chứng từ gồm Hợp đồng ngoại thương, Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), Phiếu đóng gói (Packing List), Vận đơn đường biển (Bill of Lading) và các chứng từ liên quan khác nhằm đảm bảo tính chính xác trước khi thực hiện khai báo hải quan điện tử.

Hiện nay, doanh nghiệp sử dụng phần mềm khai báo hải quan điện tử ECUS5 – VNACCS của Thai Son Soft để thực hiện truyền dữ liệu tờ khai lên hệ thống hải quan. Phần mềm này hỗ trợ doanh nghiệp thực hiện khai báo nhanh chóng, thuận tiện và đáp ứng đầy đủ các yêu cầu kết nối với hệ thống VNACCS/VCIS của cơ quan hải quan.

Đối với lô hàng nhập khẩu Malt nguyên container (FCL) bằng đường biển tuyến Trung Quốc – Việt Nam, nhân viên chứng từ thực hiện khai báo hải quan điện tử trên phần mềm ECUS5 – VNACCS theo các bước sau:

Bước 4.1: Thiết lập thông tin doanh nghiệp

Để thực hiện khai báo hải quan điện tử cho lô hàng Malt nhập khẩu nguyên container (FCL), nhân viên chứng từ của Viconship Đà Nẵng đăng nhập vào hệ thống khai báo hải quan điện tử ECUS5 – VNACCS và tiến hành thiết lập thông tin doanh nghiệp.

Nhân viên sử dụng chữ ký số để truy cập phần mềm khai báo hải quan điện tử do Thai Son Soft phát hành. Chữ ký số hải quan có giá trị pháp lý tương đương với con dấu và chữ ký của doanh nghiệp trên hồ sơ giấy, đồng thời đảm bảo tính bảo mật và an toàn trong quá trình khai báo và truyền dữ liệu lên hệ thống VNACCS/VCIS.

Việc sử dụng chữ ký số giúp doanh nghiệp thực hiện khai báo nhanh chóng

Bước 4.2: Đăng ký mới tờ khai nhập khẩu

Đối với lô hàng Malt nhập khẩu theo hợp đồng ngoại thương từ Trung Quốc về Việt Nam, nhân viên chứng từ tiến hành khai báo các thông tin trên tờ khai hải quan điện tử như sau:

Phần thông tin chung

Tại mục thông tin chung, nhân viên khai báo các chỉ tiêu cơ bản của tờ khai gồm:

- Nhóm loại hình nhập khẩu
- Mã loại hình nhập khẩu
- Cơ quan hải quan tiếp nhận tờ khai
- Phân loại cá nhân/tổ chức
- Mã bộ phận xử lý tờ khai
- Mã hiệu phương thức vận chuyển bằng đường biển

Thông tin đơn vị xuất nhập khẩu

Nhân viên khai báo thông tin của doanh nghiệp nhập khẩu và xuất khẩu gồm:

Đơn vị nhập khẩu

- Tên doanh nghiệp nhập khẩu: Carlsberg Vietnam Breweries Limited
- Địa chỉ doanh nghiệp nhập khẩu: Lô 8, KCN Phú Bài, P. Phú Bài, TP Huế
- Mã nước: VN

Đơn vị xuất khẩu

- Tên đơn vị xuất khẩu: TAIZHOU HUA RONG MALT CO., LTD
- Địa chỉ doanh nghiệp xuất khẩu: No.16 Xingchen Road, Hailing District, Taizhou City, Jiangsu Province, China
- Mã nước: CN

Các thông tin của doanh nghiệp nhập khẩu thường đã được lưu trên hệ thống nên phần mềm sẽ tự động hiển thị dữ liệu khi khai báo.

Thông tin vận đơn

Nhân viên tiếp tục khai báo các thông tin liên quan đến vận chuyển hàng hóa gồm:

- Số vận đơn: 115G500480
- Số lượng container: 5 container
- Tổng trọng lượng hàng hóa (Gross Weight): 93,810 KGS
- Mã địa điểm lưu kho hàng chờ thông quan: 03CIHLI
- Phương tiện vận chuyển: INTERASIA PURSUIT / S087
- Ngày hàng đến dự kiến: 12/02/2026
- Địa điểm dỡ hàng: Đà Nẵng, Việt Nam (DANANG)
- Địa điểm xếp hàng: Taizhou, Trung Quốc (TAIZHOU)

Hóa đơn thương mại

Nhân viên khai báo các nội dung liên quan đến hóa đơn thương mại gồm:

- Số hợp đồng ngoại thương: PON-2601-0311
- Ngày hợp đồng: 20/01/2026
- Số Invoice: 20260123001
- Ngày phát hành Invoice: CW2082744
- Phương thức thanh toán: T/T
- Tổng trị giá hóa đơn: \$44,301.18
- Điều kiện giao hàng: CIF
- Mã đồng tiền thanh toán: USD

Tờ khai trị giá

Tại mục tờ khai trị giá, nhân viên khai báo:

- Mã phân loại khai trị giá: 1
- Mã phân loại phí bảo hiểm: B
- Mã xác định thời hạn nộp thuế: D
- Người nộp thuế theo quy định hiện hành: Carlsberg Vietnam Breweries Limited

Danh sách hàng hóa

Tại phần danh sách hàng, nhân viên khai báo đầy đủ các thông tin của mặt hàng nhập khẩu gồm:

- Mã HS: 110710
- Tên hàng hóa: MALT
- Mã nước xuất xứ: CN
- Mã biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt theo C/O Form E: E
- Số lượng: 93,660 KGS
- Đơn giá hóa đơn: \$473,00
- Trị giá hóa đơn: \$44,301.18
- Thuế nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng theo quy định hiện hành: 10%

Trong quá trình đăng ký tờ khai nhập khẩu (IDA), doanh nghiệp cần đảm bảo hệ thống mạng ổn định nhằm hạn chế tình trạng gián đoạn hoặc mất dữ liệu khi truyền tờ khai lên hệ thống VNACCS/VCIS.

Ngoài ra, việc xác định chính xác mã HS là rất quan trọng nhằm xác định đúng mức thuế suất, hưởng ưu đãi thuế theo C/O Form E và tránh phát sinh sai sót trong quá trình thông quan hàng hóa.

Bước 4.3: Thực hiện quy trình IDA

Sau khi hoàn tất việc nhập thông tin cho tờ khai, nhân viên chứng từ lưu dữ liệu và chọn mã nghiệp vụ “2. Khai trước thông tin tờ khai (IDA)” để gửi dữ liệu lên hệ thống hải quan.

Trong bước này, doanh nghiệp sử dụng chữ ký số để xác thực thông tin khai báo. Sau khi nhập mã PIN của chữ ký số, hệ thống sẽ tiến hành tiếp nhận dữ liệu khai báo.

Nếu thông tin khai báo hợp lệ, hệ thống VNACCS sẽ tự động phản hồi:

- Số tờ khai
- Ngày giờ tiếp nhận
- Ngày giờ đăng ký tờ khai
- Thông tin thuế dự kiến

Ngược lại, nếu thông tin chưa hợp lệ, hệ thống sẽ trả về thông báo lỗi để doanh nghiệp chỉnh sửa và khai báo lại.

Quá trình khai báo thông tin cần được thực hiện cẩn thận và chính xác nhằm hạn chế sai sót, tiết kiệm thời gian và hỗ trợ quá trình thông quan diễn ra thuận lợi.

Bước 4.4: Khai chính thức tờ khai IDC

Sau khi kiểm tra các thông tin phản hồi từ hệ thống và xác nhận dữ liệu chính xác, nhân viên chứng từ tiếp tục chọn mã nghiệp vụ “3. Khai chính thức tờ khai (IDC)” để đăng ký chính thức tờ khai với cơ quan hải quan.

Khi khai báo chính thức thành công, tờ khai sẽ được hệ thống tiếp nhận để thực hiện các thủ tục thông quan hàng hóa theo quy định. Sau khi hoàn tất việc kiểm tra thông tin và khai chính thức tờ khai, doanh nghiệp có thể tiếp tục thực hiện các bước xử lý thông quan cho lô hàng nhập khẩu.

Bước 4.5: Lấy kết quả phân luồng và thông quan

Sau khi doanh nghiệp hoàn tất việc khai báo chính thức tờ khai hải quan điện tử trên hệ thống ECUS5-VNACCS, hệ thống VNACCS sẽ tự động tiếp nhận hồ sơ và thực hiện phân luồng tờ khai hải quan.

Kết quả phân luồng của lô hàng Malt nhập khẩu nguyên container (FCL) là luồng vàng. Theo đó, cơ quan hải quan tiến hành kiểm tra hồ sơ giấy và đối chiếu các chứng từ liên quan trước khi chấp nhận thông quan hàng hóa. Nguyên nhân lô hàng được phân luồng vàng do mặt hàng nhập khẩu sử dụng ưu đãi thuế theo C/O Form E, mặt hàng Malt thuộc nhóm nguyên liệu sản xuất thực phẩm/bia nên cơ quan hải quan thường kiểm tra kỹ hồ sơ, đồng thời cơ quan hải quan cần kiểm tra tính chính xác của bộ hồ sơ và thông tin khai báo.

Nhân viên chứng từ tiến hành chuẩn bị đầy đủ bộ hồ sơ hải quan gồm:

- Hợp đồng ngoại thương (Sales Contract)
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)
- Phiếu đóng gói (Packing List)
- Vận đơn đường biển (Bill of Lading)
- Giấy chứng nhận xuất xứ C/O Form E
- Các chứng từ liên quan khác theo yêu cầu của cơ quan hải quan

Sau khi tiếp nhận hồ sơ, công chức hải quan tiến hành kiểm tra và đối chiếu các thông tin khai báo như tên hàng, mã HS, số lượng, trị giá hàng hóa, xuất xứ hàng hóa và mức thuế áp dụng. Do lô hàng được phân luồng vàng nên doanh nghiệp không phải thực hiện kiểm tra thực tế container tại cảng.

Bước 5: Đóng thuế nhập khẩu và VAT

Sau khi tờ khai hải quan của lô hàng Malt được đăng ký và cơ quan hải quan chấp nhận thông quan, Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng sẽ tiến

hành thực hiện nghĩa vụ nộp thuế nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng cho lô hàng theo quy định của pháp luật hiện hành.

❖ **Hồ sơ nộp thuế gồm:**

- Tờ khai hải quan hàng hóa nhập khẩu (thông báo kết quả phân luồng).
- Commercial Invoice.
- Packing List.
- Bill of Lading.
- Các chứng từ liên quan khác của lô hàng.

❖ **Cách tính thuế**

➤ **Tính thuế nhập khẩu**

Số thuế nhập khẩu phải nộp được xác định theo công thức:

Thuế nhập khẩu = Trị giá tính thuế × Thuế suất thuế nhập khẩu

Trong đó:

- Trị giá tính thuế là trị giá CIF tại cửa khẩu nhập đầu tiên.
- Thuế suất thuế nhập khẩu được áp dụng theo mã HS của mặt hàng Malt nhập khẩu.

➤ **Tính thuế GTGT hàng nhập khẩu**

Thuế GTGT hàng nhập khẩu được xác định theo công thức:

Thuế GTGT = (Trị giá tính thuế + Thuế nhập khẩu + Thuế TTĐB nếu có) × Thuế suất GTGT

Trong đó:

- Giá tính thuế là giá CIF của lô hàng nhập khẩu.
- Mặt hàng Malt không thuộc đối tượng chịu thuế tiêu thụ đặc biệt.

Cụ thể đối với lô hàng Malt

- Mặt hàng nhập khẩu: Malt
- Mã HS: 11071000
- Mô tả hàng hóa: Malt chưa rang (dùng để sản xuất bia), hàng mới 100%
- Phương thức vận chuyển: FCL/FCL đường biển tuyến Trung Quốc – Việt Nam
- Tổng trọng lượng: 93.660 KGM
- Số lượng: 93,66 TNE
- Số lượng container: 05 container 20 feet
- Đơn giá hóa đơn: 473 USD/TNE

- Trị giá hóa đơn: 44.301,18 USD
- Điều kiện giao hàng: CIF Đà Nẵng
- Nước xuất xứ: Trung Quốc
- Tỷ giá tính thuế: 25.790 VNĐ/USD
- Thuế suất nhập khẩu ưu đãi đặc biệt: 0%
- Thuế suất GTGT: 10%

➤ **Trị giá tính thuế**

Trị giá tính thuế = $44.301,18 \times 25.790 = 1.142.527.432,2$ VNĐ

➤ **Thuế nhập khẩu**

Do lô hàng có xuất xứ Trung Quốc và được hưởng ưu đãi thuế quan theo Hiệp định ACFTA nên thuế suất nhập khẩu là 0%.

Thuế nhập khẩu = $1.142.527.432,2 \times 0\% = 0$ VNĐ

➤ **Thuế GTGT**

Thuế GTGT = (Trị giá tính thuế + Thuế nhập khẩu) $\times 10\%$

= $(1.142.527.432,2 + 0) \times 10\% = 114.252.743,22$ VNĐ

➤ **Tổng số thuế phải nộp**

Tổng số thuế phải nộp = Thuế nhập khẩu + Thuế GTGT

= $0 + 114.252.743,22$

= 114.252.743,22 VNĐ

Sau khi xác định đầy đủ số thuế phải nộp, Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng tiến hành nộp thuế thông qua hệ thống nộp thuế điện tử của cơ quan hải quan và ngân hàng phối hợp thu. Khi hệ thống xác nhận doanh nghiệp đã hoàn thành nghĩa vụ thuế, tờ khai hải quan sẽ đủ điều kiện để tiếp tục thực hiện thủ tục thông quan và nhận hàng tại cảng.

Sau khi kiểm tra thông tin thuế trên hệ thống ECUS5 VNACCS, nhân viên chứng từ tiến hành nộp thuế điện tử thông qua ngân hàng liên kết với cơ quan Hải quan theo hình thức nộp thuế điện tử 24/7.

Khi doanh nghiệp hoàn tất thanh toán, hệ thống ngân hàng sẽ tự động truyền dữ liệu sang hệ thống Hải quan. Nhân viên tiếp tục kiểm tra trạng thái tờ khai trên phần mềm ECUS5 VNACCS. Nếu hệ thống hiển thị trạng thái:

- “Đã hoàn thành nghĩa vụ thuế”
- “Hết nợ thuế”

⇒ Doanh nghiệp đủ điều kiện để tiếp tục thực hiện thủ tục thông quan hàng hóa.

Việc nộp thuế đúng và đầy đủ giúp quá trình thông quan diễn ra nhanh chóng, hạn chế phát sinh các chi phí lưu container, lưu bãi tại cảng và tránh bị xử phạt do chậm nộp thuế theo quy định của cơ quan Hải quan.

Bước 6: Kiểm tra chuyên ngành (Nếu có)

Đối với lô hàng Malt nhập khẩu thuộc diện quản lý chuyên ngành, doanh nghiệp phải thực hiện các thủ tục kiểm tra chuyên ngành theo quy định của Nhà nước trước khi hàng hóa được thông quan. Lô hàng Malt thuộc diện kiểm tra an toàn thực phẩm nhằm đảm bảo đáp ứng tiêu chuẩn vệ sinh và an toàn trong quá trình sử dụng.

Sau khi xác định thuộc diện kiểm tra chuyên ngành, doanh nghiệp tiến hành chuẩn bị hồ sơ đăng ký kiểm tra, bao gồm:

- Tờ khai hải quan nhập khẩu
- Hóa đơn thương mại (Invoice)
- Phiếu đóng gói (Packing List)
- Vận đơn đường biển (Bill of Lading)
- Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) nếu có
- Giấy chứng nhận phân tích chất lượng (COA – Certificate of Analysis)
- Các chứng từ khác theo yêu cầu của cơ quan chuyên ngành

Do Malt là nguyên liệu thực phẩm nên doanh nghiệp có thể phải thực hiện kiểm tra an toàn thực phẩm theo quy định hiện hành. Cơ quan chuyên ngành sẽ kiểm tra:

- Thành phần sản phẩm
- Chỉ tiêu chất lượng
- Độ an toàn vệ sinh thực phẩm
- Nguồn gốc xuất xứ hàng hóa

Trong một số trường hợp, cơ quan chức năng sẽ lấy mẫu Malt tại cảng hoặc kho để kiểm nghiệm trước khi cấp kết quả đạt yêu cầu nhập khẩu. Trong thời gian chờ kết quả kiểm tra chuyên ngành, lô hàng được lưu tại cảng chờ hoàn tất thủ tục kiểm tra. Sau khi kết quả kiểm tra đạt yêu cầu, cơ quan chuyên ngành sẽ cấp thông báo kết quả kiểm tra chuyên ngành đạt chuẩn.

Doanh nghiệp thực hiện đăng ký kiểm tra trên hệ thống điện tử hoặc nộp hồ sơ trực tiếp tại cơ quan kiểm tra chuyên ngành có thẩm quyền. Cơ quan chức năng sẽ tiếp nhận hồ sơ, kiểm tra tính hợp lệ và có thể tiến hành lấy mẫu hàng hóa tại cảng hoặc kho

để kiểm nghiệm thực tế nếu cần thiết. Sau khi hoàn tất kiểm tra và kết quả đạt yêu cầu, cơ quan chuyên ngành sẽ cấp giấy chứng nhận hoặc thông báo kết quả kiểm tra đạt chuẩn, làm cơ sở để doanh nghiệp bổ sung vào hồ sơ hải quan phục vụ thông quan hàng hóa.

Bước 7: Thông quan hàng hóa

Sau khi cơ quan Hải quan hoàn tất việc kiểm tra hồ sơ và chấp nhận tờ khai hải quan, doanh nghiệp đã thực hiện đầy đủ nghĩa vụ tài chính đối với lô hàng Malt nhập khẩu gồm:

- Thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt theo C/O Form E: 0%
- Thuế giá trị gia tăng (VAT): 10%
- Các khoản phí và lệ phí liên quan khác theo quy định hiện hành (nếu có)

Đối với lô hàng này, tờ khai được hệ thống VNACCS/VCIS phân vào luồng vàng, vì vậy cơ quan Hải quan tiến hành kiểm tra hồ sơ giấy và đối chiếu các chứng từ liên quan trước khi chấp nhận thông quan hàng hóa.

Cơ quan Hải quan kiểm tra và đối chiếu các thông tin khai báo gồm:

- Tên hàng hóa: Malt
- Mã HS: 11071000
- Số lượng hàng hóa: 93.660 KGS
- Tổng trọng lượng hàng hóa: 93.810 KGS
- Xuất xứ hàng hóa: Trung Quốc (CN)
- Trị giá khai báo: \$44,301.18
- Thuế suất áp dụng theo quy định hiện hành

Đồng thời, công chức Hải quan tiến hành kiểm tra bộ hồ sơ nhập khẩu gồm:

- Hợp đồng ngoại thương (Sales Contract)
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice)
- Phiếu đóng gói (Packing List)
- Vận đơn đường biển (Bill of Lading)
- Giấy chứng nhận xuất xứ C/O Form E
- Giấy chứng nhận phân tích chất lượng (COA)
- Kết quả kiểm tra chuyên ngành và các chứng từ liên quan khác

Sau khi xác nhận doanh nghiệp đã hoàn thành nghĩa vụ thuế, hồ sơ khai báo hợp lệ và kết quả kiểm tra chuyên ngành đạt yêu cầu, cơ quan Hải quan tiến hành xác nhận thông quan cho lô hàng trên hệ thống VNACCS/VCIS.

Khi tờ khai được thông quan, lô hàng được phép đưa ra khỏi khu vực giám sát hải quan để thực hiện thủ tục nhận container và vận chuyển hàng hóa về kho của doanh nghiệp nhập khẩu.

<IMP>
1/3

Tờ khai bổ sung hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai **107984681824**

Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng

Mã phân loại kiểm tra **2**

Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai

Ngày đăng ký **12/02/2026 09:44:15**

Người nhập khẩu

Mã **3300100586**

Tên **CÔNG TY TNHH BIA CARLSBERG VIỆT NAM**

Mã bưu chính **(+84)43**

Địa chỉ **LÔ B8, KCN PHÚ BÀI, P PHÚ BÀI, THÀNH PHỐ HUẾ. VIỆT NAM**

Số điện thoại **0234.850164**

Người ủy thác nhập khẩu

Mã

Tên

Số tờ khai.đầu tiên /

Mã loại hình **A12 2 [4]**

Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai **1107**

Mã bộ phận xử lý tờ khai **00**

Ngày thay đổi đăng ký **12/02/2026 15:21:18**

Thời hạn tái nhập/ tái xuất / /



Người xuất khẩu

Mã

Tên **TAIZHOU HUARONG MALT CO., LTD**

Mã bưu chính

Địa chỉ **NO.16, XINGCHEN ROAD HAILING DISTRICT, TAIZHOU CITY**

Mã nước **CN**

Người ủy thác xuất khẩu

Đại lý Hải quan

Số vận đơn		Địa điểm lưu kho	Mã nhân viên Hải quan
1	230126115G500480	34CES01	XN CANG TIEN SA
2		VNDTS	CANG TIEN SA(D.NANG)
3		CNZZZ	TAIZHOU
4		Phương tiện vận chuyển	
5		9999	XIN YUAN HE 9 V.26004E
Số lượng	5 CN	Ngày hàng đến	12/02/2026
Tổng trọng lượng hàng (Gross)	93.810 KGM	Ký hiệu và số hiệu	
Số lượng container	5	Ngày được phép nhập kho đầu tiên	
		Mã văn bản pháp quy khác	VU

Số hóa đơn **A - 20260123001**

Số tiếp nhận hóa đơn điện tử

Ngày phát hành **23/01/2026**

Phương thức thanh toán **KC**

Tổng trị giá hóa đơn **A - CIF - USD - 44.301,18**

Tổng trị giá tính thuế **1.142.527.432,2**

Tổng hệ số phân bổ trị giá **44.301,18 -**

Mã kết quả kiểm tra nội dung

Giấy phép nhập khẩu			
1	-	2	-
4	-	5	-

Mã phân loại khai trị giá **6**

Khai trị giá tổng hợp

Các khoản điều chỉnh

Phí vận chuyển

Phí bảo hiểm

Mã tên

Mã phân loại

Trị giá khoản điều chỉnh

Tổng hệ số phân bổ

1	-	-	-
2	-	-	-
3	-	-	-
4	-	-	-
5	-	-	-

Chi tiết khai trị giá

23012026#6 HD PON-2601-0311, PTTT:bank transfer , CCK từ CC HQ Cảng Đà Nẵng đến CCHQThủy An (Huế), ĐD đích cho VC bảo thuế: 33PDZ02,TG:13/02/2026, KDTV : BNN2026051283

Tên sắc thuế	Tổng tiền thuế	Số dòng tổng			
1 V Thuế GTGT	114.252.743	VND	1	Tổng tiền thuế phải nộp	114.252.743 VND
2		VND		Số tiền bảo lãnh	VND
3		VND		Tỷ giá tính thuế	USD 25.790
4		VND			
5		VND			
6		VND		Mã xác định thời hạn nộp thuế	D Người nộp thuế I
				Mã lý do đề nghị BP	Phân loại nộp thuế A
Tổng số trang của tờ khai			3	Tổng số dòng hàng của tờ khai 1	

Hình 2.16a: Tờ khai bổ sung hàng hóa nhập khẩu

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

<IMP>

2/3

Tờ khai bổ sung hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai	107984681824		Số tờ khai đầu tiên	/	
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng					
Mã phân loại kiểm tra	2	Mã loại hình	A12	2	[4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	HQTUYN		Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai	1107	
Ngày đăng ký	12/02/2026	09:44:15	Ngày thay đổi đăng ký	12/02/2026	15:21:18
Số định kèm khai báo điện tử	1	ETC - 722533819400	2	-	3
Phần ghi chú	C/O form E số Certificate: 02261413120001561 số Serial CCPIT31202260001487 cấp ngày 12/02/2026				
Số quản lý của nội bộ doanh nghiệp			Số quản lý người sử dụng	00027	
Phân loại chỉ thị của Hải quan	B				
	Ngày	Tên	Nội dung		
1	12/02/2026	Đưa hàng về bảo quản	Đồng ý cho DN mang hàng về bảo quản. Công chức giám sát lấy mẫu: NGOC RIN		
2	/ /				
3	/ /				
4	/ /				
5	/ /				
6	/ /				
7	/ /				
8	/ /				
9	/ /				
10	/ /				

Mục thông báo của Hải quan

Ngày khai báo nộp thuế / /

Tổng số tiền thuế chậm nộp

Thời hạn cho phép vận chuyển bảo thuế (khởi hành)

Địa điểm

Ngày đến

/ /

Ngày khởi hành

Thông tin trung chuyển

1

/ /

~

/ /

2

/ /

~

/ /

3

/ /

~

/ /

Địa điểm đích cho vận chuyển bảo thuế

Hình 2.16b: Tờ khai bổ sung hàng hóa nhập khẩu

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

<IMP>

3/3

Tờ khai bổ sung hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

Số tờ khai **107984681824** Số tờ khai đầu tiên /
 Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng
 Mã phân loại kiểm tra 2 Mã loại hình A12 2 [4] Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai 1107
 Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai HQTHUYAN Mã bộ phận xử lý tờ khai 00
 Ngày đăng ký 12/02/2026 09:44:15 Ngày thay đổi đăng ký 12/02/2026 15:21:18 Thời hạn tái nhập/ tái xuất / /

<01>
 Mã số hàng hóa 11071000 Mã quản lý riêng Mã phân loại tái xác nhận giá []
 Mô tả hàng hóa Malt chưa rang (Dùng để sản xuất bia), Hàng mới 100%

Số của mục khai khoản điều chỉnh	Số lượng (1)	93,66	TNE
Trị giá hóa đơn	Số lượng (2)	93.660	KGM
Thuế nhập khẩu	Đơn giá hóa đơn	473 - USD	TNE
Trị giá tính thuế (S)	Trị giá tính thuế (M)	-	
Số lượng tính thuế	Đơn giá tính thuế	12.198.670 - VND	TNE
Thuế suất C 0%	Mã áp dụng thuế tuyệt đối		
Số tiền thuế VND	Nước xuất xứ	CN - CHINA - B05	
Số tiền miễn giảm VND	Mã ngoài hạn ngạch		
Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Danh mục miễn thuế nhập khẩu			
Miễn / Giảm / Không chịu thuế nhập khẩu			

Thuế và thu khác

1	Tên	Thuế GTGT	Mã áp dụng thuế suất VB901
	Trị giá tính thuế	1.142.527.432,2 VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất	10%	Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	114.252.743,22 VND	
	Số tiền miễn giảm	VND	
2	Tên		Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND	
	Số tiền miễn giảm	VND	
3	Tên		Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND	
	Số tiền miễn giảm	VND	
4	Tên		Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND	
	Số tiền miễn giảm	VND	
5	Tên		Mã áp dụng thuế suất
	Trị giá tính thuế	VND	Số lượng tính thuế
	Thuế suất		Miễn / Giảm / Không chịu thuế và thu khác
	Số tiền thuế	VND	
	Số tiền miễn giảm	VND	

Hình 2.16c: Tờ khai bổ sung hàng hóa nhập khẩu

(Nguồn: Công ty Viconship Đà Nẵng)

Cơ quan quản lý: Chi cục Hải quan khu vực Huế - Cục Hải quan Việt Nam

- Mặt hàng thông quan: Malt (mạch nha) có nguồn gốc từ lúa mạch, dùng làm nguyên liệu sản xuất bia
- Người xuất khẩu (Exporter): Taizhou Hua Rong Malt Co., Ltd
- Người nhập khẩu (Importer): Carlsberg Vietnam Breweries Ltd.
- Số tờ khai: 107984681824
- Loại hình nhập khẩu: A12 – Nhập kinh doanh tiêu dùng
- Số lượng: 93.66 MT
- Trọng lượng: Phù hợp với Packing List và Commercial Invoice
- Số Invoice: 20260123001
- Ngày Invoice: 23/01/2026
- Phương thức vận chuyển: Đường biển
- Cảng xếp hàng: Taizhou, China
- Cảng dỡ hàng: Da Nang, Vietnam
- Chứng từ liên quan: Commercial Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O Form E, Phytosanitary Certificate, Analysis Certificate
- Thuế nhập khẩu: 0% (ưu đãi theo C/O Form E)
- Thuế GTGT: 10% theo quy định hiện hành
- Mục đích thông quan: Kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ hải quan, xác nhận hoàn thành nghĩa vụ thuế và cho phép lô hàng được nhập khẩu vào Việt Nam để phục vụ sản xuất.

Bước 8: Rút hàng ra khỏi cảng/kho

Sau khi lô hàng được thông quan, doanh nghiệp tiến hành thực hiện thủ tục nhận hàng tại cảng. Nhân viên chứng từ của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng sẽ phối hợp với khách hàng và bộ phận giao nhận để sắp xếp kế hoạch lấy hàng phù hợp.

Sau khi hoàn tất thanh toán các khoản phí cho hãng tàu tại bước nhận lệnh giao hàng, nhân viên tiến hành đăng nhập hệ thống DNP ePort để thực hiện thủ tục nhận container tại cảng. Trên hệ thống, nhân viên thực hiện:

- Khai báo số tờ khai hải quan
- Đăng ký lệnh lấy container
- Đăng ký phương tiện vào nhận hàng

- Tra cứu thông tin container và tình trạng giao nhận hàng hóa

Sau khi hệ thống xác nhận hợp lệ, doanh nghiệp bố trí phương tiện vận tải vào cảng nhận container. Đối với lô hàng nguyên container (FCL), hàng hóa có thể được xử lý theo hai hình thức:

- Rút hàng trực tiếp tại bãi cảng;
- Kéo nguyên container về kho riêng để tiến hành rút hàng.

Trong trường hợp này thì khách hàng sử dụng dịch vụ vận chuyển nội địa, Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng sẽ điều động xe đầu kéo container đến cảng để nhận container và vận chuyển hàng hóa về kho khách hàng theo kế hoạch đã thống nhất.

Khi xe vào cổng cảng, nhân viên cảng sẽ kiểm tra:

- Lệnh giao hàng điện tử (EDO)
- Số container
- Số seal container
- Thông tin tờ khai hải quan

Sau đó, cảng hướng dẫn phương tiện đến vị trí container trên bãi để tiến hành nhận hàng. Khi container được đưa ra khỏi cảng, cảng sẽ cấp phiếu giao nhận container (Equipment Interchange Receipt – EIR) ghi nhận:

- Tình trạng container
- Thời gian nhận container
- Địa điểm hạ container rỗng
- Thời hạn miễn lưu container (freetime).

Sau khi kiểm tra hợp lệ, cảng tiến hành bàn giao container cho phương tiện vận chuyển để đưa hàng về kho khách hàng tại KCN Phú Bài, TP Huế.

Trong quá trình vận chuyển, doanh nghiệp đảm bảo an toàn container và hàng hóa cho đến khi giao hàng tại kho khách hàng. Tại kho, tiến hành hạ container và thực hiện rút hàng dưới sự giám sát của khách hàng (nếu có thỏa thuận).

Sau khi hoàn tất rút hàng, container rỗng được đưa về lại địa điểm trả rỗng theo hướng dẫn của hãng tàu trên EDO hoặc theo chỉ định của hãng tàu.

Doanh nghiệp cần đặc biệt theo dõi thời gian miễn lưu container và lưu bãi (freetime) để đảm bảo việc nhận hàng, vận chuyển và hoàn trả container đúng hạn, tránh phát sinh các chi phí như:

- Phí lưu container (DET/DEM)
- Phí lưu bãi tại cảng (storage)
- Phí chậm trả container rỗng cho hãng tàu.

Bước 9: Hoàn thiện và lưu hồ sơ

Sau khi hoàn tất quá trình nhận hàng và vận chuyển hàng hóa về kho, doanh nghiệp tiến hành tổng hợp, kiểm tra và lưu trữ toàn bộ hồ sơ của lô hàng nhập khẩu nhằm phục vụ công tác quản lý nội bộ, đối chiếu chứng từ, quyết toán chi phí và kiểm tra sau thông quan của cơ quan Hải quan.

Việc lưu trữ hồ sơ giúp doanh nghiệp dễ dàng tra cứu thông tin khi phát sinh tranh chấp, khiếu nại hoặc phục vụ thanh tra, kiểm tra theo quy định của pháp luật. Đồng thời, đây cũng là căn cứ để đánh giá hiệu quả thực hiện quy trình nhập khẩu và nâng cao chất lượng nghiệp vụ giao nhận.

Bộ hồ sơ lưu của một lô hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển thường bao gồm các chứng từ cơ bản sau:

- Tờ khai hải quan nhập khẩu;
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice);
- Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List);
- Vận đơn đường biển (Bill of Lading – B/L);
- Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa (C/O) nếu có;
- Chứng từ nộp thuế nhập khẩu và thuế GTGT;

Sau khi kiểm tra đầy đủ, hồ sơ sẽ được phân loại và lưu trữ theo từng lô hàng, từng khách hàng hoặc theo thời gian nhập khẩu để thuận tiện cho việc tra cứu sau này. Theo Khoản 5 Điều 16 Luật Hải quan 2014, doanh nghiệp cần lưu trữ hồ sơ hải quan tối thiểu 05 năm kể từ ngày đăng ký tờ khai hải quan.

2.3. Đánh giá

2.4.1. Ưu nhược điểm của quy trình nhập khẩu hàng nguyên container FCL tại công ty Viconship Đà Nẵng

❖ Ưu điểm

- Quy trình nhập khẩu hàng hóa nguyên container tại công ty được xây dựng khá rõ ràng, có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ phận như chứng từ, hiện trường, vận tải và kế toán, giúp đảm bảo tính liên tục và hiệu quả trong quá trình xử lý công việc.

- Việc sử dụng hệ thống khai hải quan điện tử VNACCS/ECUS giúp rút ngắn thời gian xử lý, tăng tính chính xác và giảm thủ tục giấy tờ so với phương pháp thủ công.
- Đội ngũ nhân viên có chuyên môn và kinh nghiệm thực tế trong lĩnh vực logistics và giao nhận quốc tế, góp phần nâng cao hiệu quả xử lý chứng từ, khai báo hải quan và điều phối hàng hóa, từ đó rút ngắn thời gian thực hiện quy trình nhập khẩu.
- Công ty sở hữu đội xe vận tải container với quy mô tương đối lớn (hơn 60 đầu kéo), giúp chủ động trong khâu vận chuyển nội địa, nâng cao tính linh hoạt trong điều phối hàng hóa và rút ngắn thời gian giao nhận.
- Hệ thống kho bãi với diện tích lớn (hơn 60.000 m²) tạo điều kiện thuận lợi cho việc lưu trữ, gom hàng và xử lý hàng hóa, hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động nhập khẩu.
- Công ty cung cấp dịch vụ logistics tương đối toàn diện (giao nhận quốc tế, vận tải nội địa, kho bãi), giúp khách hàng chỉ cần làm việc với một đầu mối, từ đó nâng cao hiệu quả phối hợp và giảm thời gian xử lý.
- Công ty có mối quan hệ hợp tác tương đối tốt với hãng tàu, đại lý và các đơn vị vận tải, tạo điều kiện thuận lợi trong việc nhận thông tin hàng đến, lấy lệnh giao hàng và điều phối phương tiện vận chuyển.
- Hệ thống chứng từ liên quan đến lô hàng được tiếp nhận và xử lý tương đối đầy đủ, kịp thời, giúp doanh nghiệp chủ động trong việc thanh toán và triển khai các bước tiếp theo trong quy trình.

❖ **Nhược điểm**

- Quy trình vẫn phụ thuộc nhiều vào chứng từ, trong khi chứng từ từ phía khách hàng hoặc đối tác đôi khi chưa thống nhất, gây khó khăn cho nhân viên trong việc kiểm tra và xử lý, làm chậm tiến độ chung.
- Khi phát sinh luồng vàng hoặc luồng đỏ, thời gian thông quan thường bị kéo dài đáng kể do cơ quan Hải quan phải tiến hành kiểm tra hồ sơ hoặc kiểm tra thực tế hàng hóa. Vì vậy, quy trình xử lý mất nhiều thời gian hơn bình thường, ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ giao nhận và kế hoạch vận chuyển của doanh nghiệp.

- Chi phí logistics có thể tăng cao trong quá trình nhập khẩu. Các khoản phí như lưu container, lưu bãi, phí hãng tàu và phí kiểm tra chuyên ngành dễ phát sinh thêm khi hàng bị chậm thông quan, làm tăng tổng chi phí vận hành.
- Khối lượng công việc lớn khiến nhân viên giao nhận dễ bị quá tải. Quy trình gồm nhiều bước và phải xử lý song song nhiều nghiệp vụ, nếu không phân bổ hợp lý sẽ gây áp lực công việc và giảm hiệu quả xử lý.

2.4.2. Nguyên nhân ảnh hưởng đến quy trình nhập khẩu FCL tại Viconship Đà Nẵng

❖ Nguyên nhân chủ quan

- Doanh nghiệp còn phụ thuộc nhiều vào chứng từ giấy tờ. Việc chưa số hóa toàn bộ quy trình khiến việc xử lý và kiểm tra hồ sơ còn mất nhiều thời gian và dễ xảy ra sai sót.
- Công tác phân bổ nhân sự chưa hợp lý. Một số nhân viên phải kiêm nhiệm nhiều công đoạn trong quy trình, dẫn đến áp lực công việc cao và giảm hiệu quả xử lý.
- Mức độ phối hợp giữa các bộ phận chưa thật sự chặt chẽ. Sự liên kết giữa bộ phận chứng từ, hiện trường và khai báo hải quan đôi khi chưa kịp thời, gây chậm trễ trong quá trình xử lý nghiệp vụ.
- Ứng dụng công nghệ trong quản lý nghiệp vụ còn hạn chế. Việc chưa tối ưu hệ thống phần mềm hỗ trợ khiến nhiều thao tác vẫn phải thực hiện thủ công, làm giảm tốc độ xử lý công việc.

❖ Nguyên nhân khách quan

- Hệ thống pháp luật hải quan và quy định quản lý ngày càng chặt chẽ. Các quy định về khai báo, kiểm tra và giám sát hàng hóa nhập khẩu ngày càng nghiêm ngặt, làm tăng số lượng thủ tục cần thực hiện.
- Quy định về kiểm tra chuyên ngành phức tạp. Nhiều mặt hàng phải qua kiểm tra chất lượng, kiểm dịch, an toàn thực phẩm hoặc công bố hợp quy, làm kéo dài thời gian xử lý hồ sơ.
- Sự thay đổi trong chính sách thuế và quản lý nhà nước. Các chính sách thuế, quy định nhập khẩu có thể thay đổi theo từng thời kỳ, gây khó khăn trong việc cập nhật và áp dụng đồng bộ.

- Thời gian xử lý của cơ quan chức năng chưa đồng nhất. Tùy từng lô hàng và từng cơ quan kiểm tra, thời gian xử lý có thể khác nhau, ảnh hưởng đến tiến độ thông quan chung.

CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TUYẾN TRUNG QUỐC – VIỆT NAM TẠI CÔNG TY VICONSHIP ĐÀ NẴNG

3.1. Định hướng và mục tiêu

3.1.1. Nghiên cứu và dự báo môi trường kinh doanh

❖ Xu hướng phát triển của ngành giao nhận hàng hóa trên thế giới

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế diễn ra mạnh mẽ như hiện nay, hoạt động giao nhận vận tải quốc tế ngày càng giữ vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Sự phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử, nhu cầu tiêu dùng quốc tế và xu hướng dịch chuyển chuỗi sản xuất đã làm cho nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa các quốc gia không ngừng gia tăng, đặc biệt là vận tải biển.

Vận tải biển vẫn là phương thức vận tải chủ đạo trong thương mại quốc tế nhờ khả năng chuyên chở khối lượng hàng hóa lớn, chi phí thấp và phù hợp với hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa nguyên container (FCL). Theo xu hướng chung của thị trường logistics toàn cầu, các doanh nghiệp giao nhận ngày càng chú trọng đến việc tối ưu hóa quy trình vận hành, ứng dụng công nghệ thông tin và nâng cao chất lượng dịch vụ nhằm tăng khả năng cạnh tranh.

Ngành vận tải biển thế giới trong những năm gần đây chịu ảnh hưởng đáng kể từ nhiều yếu tố như xung đột chính trị, biến động giá nhiên liệu và tình trạng mất cân đối container rỗng. Những yếu tố này làm cho giá cước vận tải biển có thời điểm tăng mạnh, gây áp lực lớn cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu cũng như các công ty giao nhận vận tải. Tuy nhiên, đây cũng là động lực để các doanh nghiệp logistics thay đổi mô hình quản lý và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ hiện đại vào hoạt động vận hành.

Xu hướng số hóa logistics hiện đang phát triển rất mạnh trên thế giới. Các công nghệ như trí tuệ nhân tạo (AI), blockchain, dữ liệu lớn (Big Data), điện toán đám mây và Internet vạn vật (IoT) được ứng dụng ngày càng nhiều trong hoạt động giao nhận vận tải nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và giảm chi phí vận hành. Việc áp dụng công nghệ giúp doanh nghiệp theo dõi container theo thời gian thực, quản lý chứng từ điện tử, tối ưu tuyến vận chuyển và nâng cao khả năng kiểm soát rủi ro trong chuỗi cung ứng.

Các cảng biển lớn trên thế giới đang đẩy mạnh phát triển cảng thông minh và tự động hóa hoạt động khai thác container nhằm nâng cao năng suất và giảm thời gian lưu

container tại cảng. Điều này góp phần rút ngắn thời gian giao nhận hàng hóa và nâng cao hiệu quả logistics quốc tế.

Khách hàng ngày càng yêu cầu cao hơn về chất lượng dịch vụ logistics. Không chỉ dừng lại ở hoạt động vận chuyển hàng hóa, khách hàng còn yêu cầu doanh nghiệp giao nhận cung cấp các dịch vụ logistics tích hợp như khai báo hải quan, lưu kho, vận tải nội địa, bảo hiểm hàng hóa và hỗ trợ xử lý các thủ tục chuyên ngành. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp logistics phải không ngừng nâng cao năng lực quản lý và hoàn thiện quy trình nghiệp vụ.

Đối với tuyến vận tải Trung Quốc – Việt Nam, đây là một trong những tuyến thương mại quốc tế quan trọng và có sản lượng hàng hóa lớn tại khu vực châu Á. Trung Quốc hiện là đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam với nhiều mặt hàng nhập khẩu như máy móc thiết bị, nguyên vật liệu sản xuất, linh kiện điện tử, hàng tiêu dùng và nguyên phụ liệu công nghiệp. Do đó, nhu cầu giao nhận hàng nhập khẩu FCL bằng đường biển từ Trung Quốc về Việt Nam dự kiến sẽ tiếp tục tăng mạnh trong thời gian tới.

Sự phát triển của ngành giao nhận vận tải biển quốc tế vừa tạo ra nhiều cơ hội vừa đặt ra không ít thách thức đối với các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp cần chủ động đổi mới, nâng cao năng lực cạnh tranh và hoàn thiện quy trình giao nhận nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu ngày càng cao của thị trường.

❖ Xu hướng phát triển của ngành giao nhận vận tải biển tại Việt Nam

Ngành logistics Việt Nam trong những năm gần đây được đánh giá là một trong những ngành có tốc độ tăng trưởng nhanh và ổn định. Sự phát triển mạnh mẽ của hoạt động xuất nhập khẩu cùng với việc Việt Nam tham gia nhiều hiệp định thương mại tự do đã tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động giao nhận vận tải quốc tế phát triển.

Việt Nam hiện đang là điểm đến của nhiều tập đoàn sản xuất lớn trên thế giới, kéo theo nhu cầu nhập khẩu nguyên vật liệu, máy móc và thiết bị phục vụ sản xuất ngày càng gia tăng. Điều này làm cho nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng container, đặc biệt là hàng FCL, tăng trưởng mạnh trong những năm gần đây.

Nhà nước cũng đang chú trọng đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics như cảng biển, hệ thống kho bãi, đường cao tốc và trung tâm logistics nhằm nâng cao năng lực vận chuyển hàng hóa. Nhiều cảng biển lớn tại Việt Nam được đầu tư nâng cấp về quy mô và công nghệ nhằm đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu ngày càng tăng.

Bên cạnh những thuận lợi, ngành logistics Việt Nam vẫn còn tồn tại nhiều khó khăn như chi phí logistics cao, tình trạng ùn tắc tại cảng biển, sự thiếu đồng bộ trong cơ sở hạ tầng và chất lượng nguồn nhân lực chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu phát triển của ngành. Ngoài ra, sự cạnh tranh ngày càng gay gắt giữa các doanh nghiệp giao nhận cũng tạo áp lực lớn về giá cả và chất lượng dịch vụ.

Đối với hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, khách hàng hiện nay không chỉ quan tâm đến giá cước mà còn đặc biệt chú trọng đến tốc độ xử lý chứng từ, thời gian giao hàng, khả năng xử lý sự cố và chất lượng chăm sóc khách hàng. Vì vậy, doanh nghiệp giao nhận cần phải nâng cao chất lượng dịch vụ và hoàn thiện quy trình làm hàng nhằm tạo lợi thế cạnh tranh trên thị trường.

Đối với Công ty Viconship Đà Nẵng, sự phát triển mạnh mẽ của hoạt động nhập khẩu từ Trung Quốc chính là cơ hội để công ty mở rộng hoạt động giao nhận hàng FCL bằng đường biển. Tuy nhiên, để tận dụng tốt cơ hội này, công ty cần chủ động nâng cao năng lực quản lý, ứng dụng công nghệ và hoàn thiện quy trình giao nhận nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng.

3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển của công ty

Trong bối cảnh thị trường logistics ngày càng cạnh tranh gay gắt và nhu cầu xuất nhập khẩu không ngừng gia tăng, Công ty Viconship Đà Nẵng định hướng phát triển hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển theo hướng chuyên nghiệp, hiện đại và nâng cao chất lượng dịch vụ nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu ngày càng đa dạng của khách hàng. Công ty tập trung nâng cao năng lực cạnh tranh thông qua việc cải thiện chất lượng dịch vụ, tối ưu hóa quy trình giao nhận và nâng cao hiệu quả quản lý trong toàn bộ quá trình xử lý lô hàng nhập khẩu.

Công ty xác định hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu FCL tuyến Trung Quốc – Việt Nam là một trong những lĩnh vực có tiềm năng phát triển mạnh trong thời gian tới do nhu cầu nhập khẩu nguyên vật liệu, máy móc và hàng tiêu dùng từ thị trường Trung Quốc ngày càng tăng. Vì vậy, công ty định hướng tập trung nâng cao hiệu quả xử lý lô hàng, cải thiện thời gian giao nhận, tăng khả năng phối hợp giữa các bộ phận và nâng cao chất lượng chăm sóc khách hàng nhằm tạo lợi thế cạnh tranh trên thị trường logistics.

Công ty chú trọng đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động quản lý chứng từ, khai báo hải quan điện tử, theo dõi container và điều phối vận tải nội địa. Việc số hóa quy trình làm việc giúp hạn chế sai sót trong quá trình xử lý chứng từ, nâng

cao tốc độ truyền đạt thông tin giữa các bộ phận và hỗ trợ kiểm soát tiến độ xử lý lô hàng hiệu quả hơn. Đồng thời, công ty định hướng tăng cường sử dụng các phần mềm quản lý logistics và hệ thống khai báo hải quan điện tử nhằm nâng cao hiệu quả quản lý dữ liệu và giảm chi phí vận hành.

Bên cạnh việc đầu tư công nghệ, công ty đặc biệt chú trọng phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao. Công ty định hướng xây dựng đội ngũ nhân viên có trình độ chuyên môn tốt, am hiểu nghiệp vụ giao nhận, hải quan, vận tải quốc tế và có khả năng xử lý linh hoạt các tình huống phát sinh trong quá trình thực hiện lô hàng. Ngoài ra, công ty thường xuyên tổ chức đào tạo nghiệp vụ, cập nhật quy định mới về hải quan và logistics nhằm nâng cao kỹ năng chuyên môn và khả năng phối hợp công việc của nhân viên.

Công ty cũng định hướng mở rộng và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics trọn gói nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng. Không chỉ thực hiện dịch vụ giao nhận hàng hóa, công ty còn tập trung phát triển các dịch vụ hỗ trợ như khai báo hải quan, vận tải nội địa, lưu kho, kiểm tra chuyên ngành và tư vấn thủ tục xuất nhập khẩu nhằm tạo sự thuận tiện cho khách hàng trong quá trình sử dụng dịch vụ.

Trong thời gian tới, công ty hướng đến các mục tiêu cụ thể như:

- Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu FCL bằng đường biển.
- Rút ngắn thời gian xử lý chứng từ và thời gian giao hàng.
- Giảm thiểu sai sót trong quá trình khai báo hải quan và xử lý lô hàng.
- Hạn chế phát sinh chi phí DEM/DET, chi phí lưu container và lưu bãi.
- Nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận trong quá trình xử lý lô hàng.
- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics và quản lý dữ liệu.
- Tăng doanh thu từ hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu tuyến Trung Quốc – Việt Nam.
- Mở rộng mạng lưới khách hàng và nâng cao chất lượng chăm sóc khách hàng.
- Nâng cao mức độ hài lòng và sự tin tưởng của khách hàng đối với dịch vụ của công ty.
- Xây dựng hình ảnh doanh nghiệp logistics chuyên nghiệp, uy tín và phát triển bền vững tại khu vực miền Trung.

3.2. Một số giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại Công ty Viconship Đà Nẵng

3.2.1. Giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý và kiểm tra chứng từ.

❖ Mục tiêu của giải pháp

Trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL), bộ chứng từ là căn cứ quan trọng để thực hiện các nghiệp vụ như khai báo hải quan, lấy lệnh giao hàng và thông quan hàng hóa. Việc kiểm tra và xử lý chứng từ đầy đủ, thống nhất giúp hạn chế sai sót, rút ngắn thời gian xử lý và giảm các chi phí phát sinh trong quá trình giao nhận. Vì vậy, việc chuẩn hóa quy trình xử lý chứng từ là cần thiết nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng. Mục tiêu của giải pháp là đảm bảo chứng từ được kiểm tra đầy đủ, thống nhất thông tin và xử lý kịp thời ngay từ đầu, góp phần nâng cao hiệu quả toàn bộ quy trình giao nhận FCL.

❖ Thực trạng

Qua quá trình tìm hiểu và phân tích hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu FCL tại công ty cho thấy, quy trình giao nhận tại công ty vẫn còn phụ thuộc vào chứng từ giấy trong quá trình kiểm tra, đối chiếu và lưu trữ hồ sơ. Mặc dù bộ chứng từ của khách hàng thường được gửi trước qua email dưới dạng file điện tử để xử lý công việc nhanh hơn, tuy nhiên nhân viên vẫn phải kiểm tra và đối chiếu lại với chứng từ giấy khi thực hiện các thủ tục liên quan.

Trong một số trường hợp, thông tin giữa các chứng từ chưa thật sự thống nhất như tên hàng, số lượng, số container hoặc thông tin người nhận hàng, khiến nhân viên phải mất thêm thời gian kiểm tra và xác nhận lại với khách hàng hoặc đối tác. Ngoài ra, một số lô hàng phát sinh tình trạng bổ sung hoặc chỉnh sửa chứng từ nhiều lần trong quá trình xử lý, làm ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận hàng hóa.

3.2.2. Giải pháp đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý và khai báo hải quan

❖ Mục tiêu của giải pháp

Nhằm tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong toàn bộ quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL), từ khâu tiếp nhận chứng từ, xử lý dữ liệu cho đến khai báo hải quan điện tử. Việc đẩy mạnh số hóa giúp tự động hóa một số công đoạn nghiệp vụ, giảm thiểu các thao tác thủ công, hạn chế sai sót trong quá trình nhập

liệu và đối chiếu thông tin. Đồng thời, giải pháp này còn góp phần rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ, nâng cao tính chính xác và minh bạch trong toàn bộ quy trình khai báo hải quan, từ đó cải thiện hiệu quả hoạt động logistics tại doanh nghiệp.

❖ **Thực trạng**

Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng đã bước đầu áp dụng các phần mềm khai báo hải quan điện tử như VNACCS/ECUS và một số công cụ hỗ trợ trong việc xử lý chứng từ và quản lý lô hàng. Tuy nhiên, mức độ ứng dụng công nghệ vẫn chưa đồng bộ và chưa khai thác hết tiềm năng của hệ thống. Nhiều công đoạn trong quy trình vẫn phải thực hiện thủ công, đặc biệt là khâu kiểm tra, đối chiếu và cập nhật thông tin chứng từ giữa các bộ phận liên quan.

Việc chưa tích hợp đồng bộ giữa các phần mềm quản lý nội bộ và hệ thống khai báo hải quan cũng làm giảm hiệu quả xử lý dữ liệu, dẫn đến thời gian thao tác kéo dài và dễ phát sinh sai sót trong quá trình thực hiện nghiệp vụ.

3.2.3. Giải pháp nâng cao năng lực dự báo và quản lý chi phí logistics

❖ **Mục tiêu của giải pháp**

Nhằm tăng cường khả năng dự báo và kiểm soát toàn bộ quá trình vận chuyển và thông quan hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL), từ đó giúp doanh nghiệp chủ động trong việc lập kế hoạch giao nhận hàng hóa. Việc nâng cao năng lực dự báo sẽ góp phần hạn chế các rủi ro phát sinh trong quá trình thực hiện như chậm trễ thông quan, kéo dài thời gian lưu container tại cảng hoặc bãi. Đồng thời, giải pháp này hướng đến mục tiêu giảm thiểu tối đa các chi phí logistics phát sinh không cần thiết như phí lưu bãi, lưu container, phí phát sinh do thay đổi lịch trình và các chi phí liên quan khác, qua đó nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh và tối ưu chi phí cho doanh nghiệp.

❖ **Thực trạng**

Công tác theo dõi tiến độ hàng hóa nhập khẩu và kế hoạch lấy hàng tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng vẫn chưa được thực hiện một cách thật sự sát sao và chủ động. Việc cập nhật thông tin về tình trạng lô hàng, lịch tàu, cũng như tiến độ thông quan đôi khi còn chậm, dẫn đến tình trạng bị động trong một số trường hợp phát sinh như tờ khai bị phân luồng vàng hoặc luồng đỏ, hoặc thời gian thông quan kéo dài hơn dự kiến.

Việc chưa xây dựng được hệ thống dự báo chi phí logistics một cách chi tiết và liên tục cũng khiến doanh nghiệp khó kiểm soát tốt các khoản chi phí phát sinh, làm ảnh hưởng đến hiệu quả tối ưu hóa chi phí trong toàn bộ quy trình nhập khẩu FCL.

3.2.4. Giải pháp nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận

❖ **Mục tiêu của giải pháp**

Trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển, sự phối hợp giữa các bộ phận như chứng từ, khai báo hải quan, hiện trường và vận tải có vai trò quan trọng đối với tiến độ xử lý lô hàng. Nếu thông tin giữa các bộ phận không được cập nhật kịp thời hoặc thiếu sự thống nhất sẽ dễ dẫn đến chậm trễ trong quá trình làm thủ tục hải quan, lấy hàng và giao hàng cho khách. Vì vậy, việc nâng cao hiệu quả phối hợp nội bộ là yêu cầu cần thiết đối với Viconship Đà Nẵng

Mục tiêu của giải pháp là xây dựng cơ chế phối hợp đồng bộ giữa các bộ phận, đảm bảo thông tin được trao đổi nhanh chóng và chính xác nhằm nâng cao hiệu quả xử lý công việc và hạn chế sai sót trong quy trình giao nhận.

❖ **Thực trạng**

Công tác phối hợp giữa các bộ phận trong công ty đôi khi chưa thực sự đồng bộ, đặc biệt giữa bộ phận chứng từ và bộ phận hiện trường. Trong một số trường hợp, thông tin về tình trạng container, tiến độ lấy hàng hoặc kết quả xử lý tại cảng chưa được cập nhật kịp thời, dẫn đến chậm trễ trong việc xử lý hồ sơ và bố trí phương tiện vận chuyển.

Ngoài ra, việc trao đổi thông tin giữa các bộ phận chủ yếu thông qua điện thoại, tin nhắn hoặc email nên đôi khi còn thiếu tính thống nhất, dễ xảy ra nhầm lẫn hoặc bỏ sót thông tin trong quá trình xử lý lô hàng.

3.3. Điều kiện và cách thức thực hiện giải pháp

3.3.1. Điều kiện thực hiện giải pháp

3.3.1.1. Cần có đội ngũ nhân viên am hiểu nghiệp vụ chứng từ và hải quan

Nhân viên phụ trách chứng từ cần nắm rõ nội dung và chức năng của từng loại chứng từ trong bộ hồ sơ nhập khẩu như Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O và tờ khai hải quan. Phải hiểu quy trình kiểm tra, đối chiếu thông tin giữa các chứng từ để phát hiện kịp thời các sai lệch về tên hàng, số lượng, trọng lượng, điều kiện giao hàng hoặc thông tin người gửi – người nhận. Nhân viên cũng cần có tính cẩn trọng, tỉ mỉ trong công việc và cần cập nhật thường xuyên các quy định hải quan và quy định về kiểm tra chuyên ngành nhằm đảm bảo quá trình khai báo và xử lý hồ sơ được thực hiện chính xác, hạn chế sai sót và tránh phát sinh chậm trễ trong quá trình thông quan hàng hóa.

3.3.1.2. Đầu tư cơ sở vật chất và công nghệ

Công ty cần đầu tư hệ thống phần mềm quản lý giao nhận, quản lý vận tải và lưu trữ dữ liệu nhằm nâng cao khả năng kiểm soát thông tin, hạn chế sai sót chứng từ và tăng hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận. Hệ thống máy tính, đường truyền internet và các thiết bị phục vụ khai báo hải quan điện tử cần được đảm bảo hoạt động ổn định để tránh ảnh hưởng đến tiến độ xử lý lô hàng. Doanh nghiệp cần chú trọng nâng cao khả năng bảo mật dữ liệu khách hàng và thông tin hàng hóa nhằm đảm bảo an toàn trong quá trình lưu trữ và trao đổi thông tin.

3.3.1.3. Sự phối hợp chặt chẽ và đồng bộ giữa các bộ phận trong doanh nghiệp

Việc trao đổi thông tin nhanh chóng, chính xác giữa bộ phận chứng từ, khai báo hải quan, điều phối vận tải, kế toán và chăm sóc khách hàng giúp quá trình xử lý lô hàng diễn ra liên tục, hạn chế sai sót và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. Đồng thời, sự quan tâm, chỉ đạo và hỗ trợ từ ban lãnh đạo công ty cũng là yếu tố quan trọng nhằm đảm bảo các giải pháp được triển khai hiệu quả trong thực tế..

3.3.1.4. Về nguồn lực tài chính

Để thực hiện hiệu quả các giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận, doanh nghiệp cần có nguồn tài chính ổn định nhằm đầu tư cho cơ sở vật chất, công nghệ và đào tạo nhân sự. Việc nâng cấp hệ thống phần mềm quản lý, trang thiết bị công nghệ thông tin cũng như tổ chức các khóa đào tạo nghiệp vụ đều đòi hỏi chi phí đầu tư tương đối lớn. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng cần chuẩn bị nguồn kinh phí dự phòng để xử lý các chi phí phát sinh trong quá trình triển khai giải pháp và hoạt động giao nhận hàng hóa. Việc đảm bảo nguồn tài chính phù hợp sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động và cải thiện chất lượng dịch vụ logistics.

3.3.2. Cách thức thực hiện giải pháp

3.3.2.1. Giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý và kiểm tra chứng từ

Chứng từ giữ vai trò quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu và giao nhận hàng hóa quốc tế. Đây là căn cứ để thực hiện khai báo hải quan, thanh toán quốc tế, nhận hàng tại cảng và xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình vận chuyển. Vì vậy, công tác quản lý và kiểm tra chứng từ cần được thực hiện chặt chẽ nhằm hạn chế sai sót, giảm rủi ro và nâng cao hiệu quả xử lý nghiệp vụ.

Cần xây dựng quy trình xử lý chứng từ thống nhất giữa các bộ phận như kinh doanh, chứng từ, giao nhận và kế toán. Trước khi khai báo hải quan hoặc gửi hồ sơ cho khách hàng, toàn bộ chứng từ phải được đối chiếu kỹ lưỡng để đảm bảo tính đồng nhất

giữa Sales Contract, Commercial Invoice, Packing List, Bill of Lading, C/O và tờ khai hải quan. Những nội dung như tên hàng hóa, mã HS, số lượng, trọng lượng, điều kiện giao hàng, trị giá khai báo và thông tin doanh nghiệp xuất nhập khẩu phải được kiểm tra cẩn thận nhằm hạn chế việc sửa tờ khai hoặc kéo dài thời gian thông quan.

Bảng checklist kiểm tra chứng từ nên được thiết lập đối với từng loại hình xuất nhập khẩu và từng nhóm mặt hàng cụ thể. Việc áp dụng checklist giúp nhân viên kiểm soát tiến độ xử lý hồ sơ, tránh thiếu sót thông tin và nâng cao tính chuyên nghiệp trong quá trình làm việc. Song song với đó, việc lưu trữ hồ sơ dưới dạng điện tử sẽ hỗ trợ tra cứu dữ liệu nhanh chóng, thuận tiện cho việc chia sẻ thông tin và hạn chế thất lạc chứng từ.

Trình độ chuyên môn của nhân viên cũng cần được chú trọng nâng cao thông qua các buổi đào tạo nghiệp vụ định kỳ. Nội dung đào tạo tập trung vào các quy định mới về hải quan, chính sách thuế xuất nhập khẩu, Incoterms, C/O và kiểm tra chuyên ngành. Điều này giúp nâng cao kỹ năng xử lý hồ sơ và giảm thiểu sai sót trong quá trình thực hiện lô hàng.

3.3.2.2. Giải pháp đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý và khai báo hải quan

Trong bối cảnh chuyển đổi số phát triển mạnh, việc ứng dụng công nghệ vào hoạt động logistics và khai báo hải quan có ý nghĩa quan trọng đối với hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Công nghệ giúp rút ngắn thời gian xử lý công việc, nâng cao độ chính xác của dữ liệu và tăng khả năng kiểm soát trong toàn bộ quá trình giao nhận hàng hóa.

Các phần mềm quản lý logistics, phần mềm khai báo hải quan điện tử và hệ thống lưu trữ dữ liệu nội bộ cần được đầu tư và khai thác hiệu quả. Trong hoạt động khai báo hải quan, hệ thống ECUS5-VNACCS cần được sử dụng hiệu quả nhằm hỗ trợ truyền dữ liệu nhanh chóng, lưu trữ thông tin tờ khai và theo dõi tiến độ xử lý hồ sơ trên hệ thống VNACCS/VCIS. Việc ứng dụng phần mềm góp phần hạn chế sai sót khi nhập liệu, nâng cao độ chính xác của thông tin khai báo và tiết kiệm đáng kể thời gian xử lý chứng từ.

Sự kết nối dữ liệu giữa các bộ phận như chứng từ, giao nhận, vận tải và kế toán cần được thực hiện đồng bộ nhằm đảm bảo thông tin luôn được cập nhật liên tục. Hệ thống dữ liệu chung hỗ trợ các bộ phận theo dõi tiến độ xử lý lô hàng hiệu quả hơn, hạn chế tình trạng chậm trễ do thiếu thông tin hoặc xử lý không thống nhất.

Ngoài ra, có thể ứng dụng thêm các công nghệ như hệ thống quản lý kho (WMS), phần mềm quản lý vận tải, định vị GPS và hệ thống theo dõi container nhằm nâng cao

khả năng kiểm soát hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển. Những công nghệ này hỗ trợ theo dõi tình trạng container, tối ưu hoạt động vận tải và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

Công tác bảo trì hệ thống và đào tạo nhân viên sử dụng thành thạo các phần mềm chuyên ngành cũng cần được quan tâm nhằm đảm bảo quá trình khai báo và xử lý dữ liệu diễn ra ổn định, hạn chế gián đoạn trong quá trình làm việc.

3.3.2.3. Giải pháp nâng cao năng lực dự báo và quản lý chi phí logistics

Chi phí logistics ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Trong điều kiện giá nhiên liệu, cước vận tải và các khoản phụ phí thường xuyên biến động, việc nâng cao khả năng dự báo và kiểm soát chi phí là yêu cầu cần thiết nhằm hạn chế phát sinh ngoài kế hoạch và tối ưu hiệu quả hoạt động.

Hệ thống theo dõi và phân tích chi phí cần được xây dựng nhằm đánh giá chính xác tình hình hoạt động logistics. Các khoản chi như chi phí vận tải, nhiên liệu, phí lưu container, lưu bãi, phí nâng hạ container, phí hạ tầng cảng biển và các phụ phí khác cần được thống kê cụ thể để phục vụ công tác quản lý tài chính và tối ưu chi phí vận hành.

Hoạt động nghiên cứu thị trường và dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa cần được tăng cường nhằm chủ động xây dựng kế hoạch điều phối phương tiện và bố trí nguồn lực phù hợp. Việc dự báo chính xác sản lượng hàng hóa, lịch tàu và thời gian giao nhận giúp hạn chế tình trạng thiếu phương tiện vận chuyển hoặc phát sinh chi phí lưu container do chậm tiến độ giao hàng.

Thông tin liên quan đến giá nhiên liệu, giá cước vận tải, tỷ giá ngoại tệ và tình hình hoạt động tại cảng biển cần được cập nhật thường xuyên để kịp thời điều chỉnh kế hoạch kinh doanh phù hợp với biến động của thị trường. Việc chủ động nắm bắt thông tin giúp xây dựng phương án vận chuyển hợp lý và giảm thiểu rủi ro trong quá trình hoạt động.

Các phương án xử lý đối với tình huống phát sinh như ùn tắc cảng biển, thay đổi lịch tàu, thiếu container rỗng hoặc biến động mạnh về giá cước vận tải quốc tế cũng cần được chuẩn bị trước. Điều này giúp hạn chế ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận và giảm các khoản chi phí ngoài dự kiến.

3.3.2.4. Giải pháp nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bộ phận

Hoạt động giao nhận hàng hóa quốc tế liên quan đến nhiều bộ phận như kinh doanh, chứng từ, giao nhận, vận tải, kế toán và chăm sóc khách hàng. Mỗi bộ phận đảm

nhận một công việc riêng nhưng có mối liên hệ chặt chẽ trong toàn bộ quy trình xử lý lô hàng. Nếu quá trình phối hợp không hiệu quả sẽ dễ dẫn đến chậm tiến độ, sai lệch thông tin hoặc phát sinh các vấn đề ảnh hưởng đến hoạt động giao nhận. Vì vậy, nâng cao hiệu quả phối hợp nội bộ là yêu cầu cần thiết đối với doanh nghiệp logistics.

Quy trình phối hợp công việc giữa các bộ phận cần được xây dựng rõ ràng nhằm đảm bảo thông tin được cập nhật liên tục trong từng giai đoạn xử lý lô hàng. Mỗi bộ phận phải nắm rõ nhiệm vụ và trách nhiệm của mình để hạn chế tình trạng chồng chéo công việc hoặc bỏ sót thông tin quan trọng.

Cơ chế trao đổi thông tin nhanh chóng cần được thiết lập thông qua hệ thống dữ liệu nội bộ, email hoặc phần mềm quản lý công việc. Khi phát sinh các vấn đề liên quan đến lịch tàu, kiểm hóa, chứng từ hoặc giao nhận hàng hóa, các bộ phận phải phối hợp xử lý kịp thời nhằm hạn chế ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng cho khách hàng.

Các cuộc họp định kỳ giữa các phòng ban nên được tổ chức để đánh giá hiệu quả công việc, trao đổi khó khăn phát sinh và đề xuất hướng xử lý phù hợp. Việc tăng cường trao đổi thông tin giúp các bộ phận hiểu rõ tình hình hoạt động của nhau và nâng cao khả năng hỗ trợ trong quá trình làm việc.

Hệ thống dữ liệu chung cũng cần được ứng dụng để các bộ phận có thể theo dõi tiến độ xử lý lô hàng và cập nhật thông tin nhanh chóng. Việc đồng bộ dữ liệu giúp hạn chế sai lệch thông tin, rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao hiệu quả quản lý trong toàn bộ quy trình logistics.

Môi trường làm việc chuyên nghiệp, tinh thần trách nhiệm và khả năng hỗ trợ lẫn nhau giữa các nhân viên cũng là yếu tố quan trọng góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, giảm thiểu sai sót và tăng mức độ hài lòng của khách hàng.

3.3.3. Một số kiến nghị nhằm hoàn thiện quy trình nghiệp vụ giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển

a. Kiến nghị với Nhà nước

❖ *Đẩy mạnh đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ giao nhận đường biển*

Trong bối cảnh hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam ngày càng tăng mạnh, đặc biệt là hoạt động nhập khẩu hàng hóa từ thị trường Trung Quốc, nhu cầu vận chuyển container bằng đường biển cũng tăng nhanh trong những năm gần đây. Tuy nhiên, hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ logistics và giao nhận đường biển tại Việt Nam vẫn còn tồn tại nhiều hạn chế như tình trạng ùn tắc tại các tuyến đường kết nối cảng biển, hệ thống

kho bãi chưa đồng bộ, năng lực khai thác cảng còn chưa đáp ứng kịp tốc độ tăng trưởng của hàng hóa. Đặc biệt, tại các cảng lớn như Cát Lái hay khu vực cảng Hải Phòng, tình trạng quá tải và kẹt xe vẫn thường xuyên xảy ra vào các giai đoạn cao điểm, ảnh hưởng lớn đến tiến độ giao nhận hàng hóa và làm phát sinh thêm nhiều chi phí cho doanh nghiệp.

Nhà nước cần tiếp tục đẩy mạnh đầu tư phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông phục vụ vận tải biển và logistics. Cần tập trung nâng cấp hệ thống cảng biển quốc tế, mở rộng bến bãi container, xây dựng thêm các trung tâm logistics và ICD tại các khu vực kinh tế trọng điểm nhằm giảm áp lực cho các cảng lớn hiện nay. Đồng thời, cần đầu tư phát triển hệ thống giao thông kết nối giữa cảng biển với khu công nghiệp, kho bãi và cửa khẩu nhằm rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa.

Việc ứng dụng công nghệ hiện đại trong quản lý và vận hành cảng biển cũng cần được chú trọng hơn. Nhà nước nên thúc đẩy triển khai các mô hình cảng thông minh, tự động hóa hoạt động bốc xếp container, áp dụng hệ thống quản lý dữ liệu điện tử và giám sát hàng hóa theo thời gian thực nhằm nâng cao hiệu quả khai thác cảng và giảm thiểu thời gian chờ đợi của doanh nghiệp. Theo định hướng phát triển logistics Việt Nam giai đoạn 2025–2035, ngành logistics đang được xem là một trong những lĩnh vực trọng điểm cần đầu tư nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

Trước xu hướng mở rộng kết nối logistics giữa Việt Nam và Trung Quốc thông qua các tuyến vận tải đường bộ, đường sắt và đường biển mới, Nhà nước cần tận dụng cơ hội này để phát triển đồng bộ hạ tầng logistics xuyên biên giới, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động nhập khẩu hàng hóa nguyên container bằng đường biển và đa phương thức.

❖ *Thực hiện các chính sách hỗ trợ và đầu tư cho doanh nghiệp giao nhận vận tải biển*

Ngày nay phần lớn các doanh nghiệp giao nhận vận tải tại Việt Nam có quy mô vừa và nhỏ, nguồn vốn còn hạn chế nên gặp nhiều khó khăn trong việc đầu tư phương tiện vận tải, kho bãi, công nghệ quản lý và mở rộng quy mô hoạt động. Trong khi đó, chi phí logistics tại Việt Nam vẫn còn ở mức khá cao so với nhiều quốc gia trong khu vực, gây ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.

Vì vậy, Nhà nước cần có thêm các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp logistics và giao nhận vận tải biển nhằm tạo điều kiện cho doanh nghiệp phát triển ổn định và bền vững. Cần xem xét triển khai các chính sách ưu đãi về thuế, phí hạ tầng cảng biển, phí

lưu kho bãi hoặc hỗ trợ lãi suất vay vốn đối với các doanh nghiệp đầu tư vào phương tiện vận tải, container, kho lạnh, kho ngoại quan và hệ thống công nghệ thông tin phục vụ logistics.

Nhà nước cũng nên tạo điều kiện để doanh nghiệp dễ dàng tiếp cận các nguồn vốn ưu đãi từ ngân hàng hoặc các tổ chức tài chính quốc tế nhằm hỗ trợ đầu tư mở rộng hoạt động kinh doanh. Việc hỗ trợ doanh nghiệp ứng dụng công nghệ số, chuyển đổi số trong hoạt động logistics cũng là một yếu tố cần thiết trong giai đoạn hiện nay nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, tối ưu chi phí và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Cần xây dựng môi trường pháp lý minh bạch, ổn định và đồng bộ nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động. Các quy định liên quan đến vận tải biển, logistics, giao nhận hàng hóa và thủ tục hải quan cần được cập nhật thường xuyên, hạn chế chồng chéo và đơn giản hóa quy trình thực hiện để doanh nghiệp dễ dàng áp dụng.

Trong thời gian gần đây, xu hướng chuyển dịch chuỗi cung ứng toàn cầu và gia tăng đầu tư nước ngoài vào Việt Nam đang mở ra nhiều cơ hội phát triển cho ngành logistics và vận tải biển. Đây là điều kiện thuận lợi để doanh nghiệp logistics Việt Nam mở rộng quy mô hoạt động và tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng quốc tế.

❖ *Thúc đẩy liên kết và hội nhập phát triển logistics*

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, hoạt động giao nhận vận tải biển không chỉ phụ thuộc vào năng lực của từng doanh nghiệp mà còn cần có sự liên kết chặt chẽ giữa các doanh nghiệp logistics, hãng tàu, cảng biển và các cơ quan quản lý nhà nước. Vì vậy, Nhà nước cần có các chính sách thúc đẩy liên kết ngành và hỗ trợ doanh nghiệp tăng cường hợp tác trong và ngoài nước.

Cần xây dựng cơ chế phối hợp hiệu quả giữa các cơ quan như hải quan, cảng vụ, cơ quan kiểm dịch và các đơn vị quản lý chuyên ngành nhằm đảm bảo quy trình giao nhận hàng hóa được thực hiện nhanh chóng, thống nhất và minh bạch. Đồng thời, cần thúc đẩy chia sẻ dữ liệu điện tử giữa các bên liên quan để hạn chế tình trạng chồng chéo thông tin và giảm thời gian xử lý thủ tục.

Nhà nước cũng nên tạo điều kiện cho doanh nghiệp logistics Việt Nam hợp tác với các doanh nghiệp nước ngoài nhằm học hỏi kinh nghiệm quản lý, công nghệ vận hành hiện đại và mở rộng mạng lưới dịch vụ quốc tế. Việc tăng cường hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam trong bối cảnh thị trường logistics toàn cầu ngày càng phát triển mạnh.

Xu hướng thương mại điện tử xuyên biên giới và logistics số hiện nay cũng đặt ra yêu cầu cần đẩy mạnh chuyển đổi số trong ngành logistics. Nhà nước cần hỗ trợ doanh nghiệp triển khai các nền tảng giao dịch trực tuyến, hệ thống theo dõi đơn hàng và quản lý chuỗi cung ứng thông minh nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ và đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng. Theo các báo cáo logistics năm 2025, thương mại điện tử và logistics xuyên biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc tiếp tục tăng trưởng mạnh, kéo theo nhu cầu vận chuyển container và dịch vụ logistics hiện đại ngày càng lớn.

b. Kiến nghị đối với cơ quan Hải quan

Trong quá trình thực hiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Viconship Đà Nẵng, doanh nghiệp vẫn còn gặp một số khó khăn liên quan đến thủ tục hải quan điện tử, tình trạng quá tải hệ thống vào các thời điểm cao điểm và thời gian xử lý hồ sơ còn kéo dài. Những vấn đề này ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ giao nhận hàng hóa, làm phát sinh thêm các khoản chi phí như lưu container, lưu bãi, phí nâng hạ và chi phí chậm giao hàng cho khách hàng.

Cơ quan Hải quan cần tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính và hiện đại hóa hệ thống quản lý hải quan điện tử nhằm hỗ trợ doanh nghiệp thực hiện thủ tục nhanh chóng, chính xác và hiệu quả hơn. Hiện nay, việc áp dụng hệ thống thông quan điện tử ECUS5-VNACCS/VCIS đã mang lại nhiều thuận lợi cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu, tuy nhiên vẫn cần tiếp tục nâng cấp đường truyền và khả năng xử lý dữ liệu nhằm hạn chế tình trạng nghẽn mạng hoặc lỗi hệ thống trong các giai đoạn lượng tờ khai tăng cao.

Đơn giản hóa các thủ tục và hồ sơ không cần thiết, đặc biệt đối với các doanh nghiệp chấp hành tốt quy định pháp luật hải quan. Việc áp dụng hiệu quả cơ chế quản lý rủi ro và phân luồng tờ khai hợp lý sẽ góp phần rút ngắn thời gian thông quan, giảm áp lực kiểm tra hàng hóa và tiết kiệm chi phí cho doanh nghiệp logistics.

Tăng cường sự phối hợp giữa cơ quan Hải quan với các cơ quan kiểm tra chuyên ngành nhằm hạn chế tình trạng chồng chéo trong quá trình kiểm tra hàng hóa nhập khẩu. Đối với các mặt hàng thuộc diện kiểm tra chuyên ngành, cần rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ và trả kết quả kiểm tra để đảm bảo tiến độ giao nhận hàng hóa tại cảng.

Cơ quan Hải quan nên thường xuyên tổ chức các buổi tập huấn, hội nghị đối thoại doanh nghiệp nhằm cập nhật kịp thời các quy định, chính sách mới liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu và giải đáp các khó khăn, vướng mắc phát sinh trong quá trình khai

báo hải quan. Điều này sẽ giúp doanh nghiệp nâng cao khả năng tuân thủ pháp luật, hạn chế sai sót trong khai báo và nâng cao hiệu quả thực hiện quy trình giao nhận.

Tăng cường tính minh bạch trong hoạt động kiểm tra, giám sát hải quan; nâng cao tinh thần trách nhiệm của cán bộ thực hiện nghiệp vụ nhằm tạo môi trường kinh doanh công bằng, thuận lợi và chuyên nghiệp hơn cho các doanh nghiệp giao nhận vận tải biển.

c. Kiến nghị với các hiệp hội logistics và giao nhận vận tải

Để nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, các hiệp hội logistics và giao nhận vận tải cần phát huy hơn nữa vai trò hỗ trợ và kết nối doanh nghiệp trong ngành. Hiện nay, ngành logistics Việt Nam đang trong giai đoạn phát triển mạnh mẽ cùng với xu hướng chuyển đổi số và hội nhập kinh tế quốc tế, vì vậy vai trò của các hiệp hội ngày càng trở nên quan trọng đối với sự phát triển của doanh nghiệp.

Các hiệp hội logistics cần đóng vai trò là cầu nối giữa doanh nghiệp với cơ quan quản lý Nhà nước nhằm phản ánh kịp thời những khó khăn, vướng mắc mà doanh nghiệp gặp phải trong quá trình hoạt động. Đồng thời, đề xuất các giải pháp phù hợp nhằm cải thiện môi trường kinh doanh, hỗ trợ doanh nghiệp logistics nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững.

Các hiệp hội cần tổ chức nhiều chương trình đào tạo, hội thảo chuyên ngành về logistics, giao nhận vận tải biển, nghiệp vụ hải quan và quản trị chuỗi cung ứng nhằm nâng cao trình độ chuyên môn cho đội ngũ nhân sự trong ngành. Đặc biệt, trong bối cảnh chuyển đổi số hiện nay, cần chú trọng đào tạo về ứng dụng công nghệ thông tin, phần mềm quản lý logistics, khai báo hải quan điện tử và kỹ năng quản lý vận hành hiện đại.

Tăng cường tổ chức các hoạt động xúc tiến thương mại, kết nối doanh nghiệp trong và ngoài nước nhằm tạo điều kiện cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế, tìm kiếm khách hàng mới và nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Các hiệp hội cũng cần thường xuyên cập nhật thông tin về thị trường vận tải biển, biến động giá cước, tình hình chuỗi cung ứng toàn cầu, chính sách xuất nhập khẩu và các xu hướng phát triển logistics hiện đại để doanh nghiệp có cơ sở xây dựng kế hoạch kinh doanh phù hợp và chủ động ứng phó với biến động của thị trường.

Xây dựng các diễn đàn trao đổi kinh nghiệm giữa các doanh nghiệp logistics nhằm chia sẻ các giải pháp quản lý hiệu quả, kinh nghiệm xử lý rủi ro và nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận hàng hóa. Thông qua việc liên kết và hỗ trợ lẫn nhau, các doanh nghiệp có thể nâng cao năng lực hoạt động, cải thiện chất lượng dịch vụ và góp phần thúc đẩy sự phát triển chung của ngành logistics Việt Nam trong thời gian tới.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng với nền kinh tế thế giới, hoạt động xuất nhập khẩu và logistics giữ vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế quốc gia. Đặc biệt, vận tải biển và giao nhận hàng hóa bằng container là phương thức vận chuyển chủ lực, góp phần thúc đẩy lưu thông hàng hóa quốc tế, mở rộng quan hệ thương mại và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Tuy nhiên, ngành logistics Việt Nam vẫn còn tồn tại một số hạn chế như cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ, chi phí logistics cao, thủ tục hải quan còn vướng mắc và yêu cầu chuyển đổi số ngày càng cấp thiết.

Nhận thức được tầm quan trọng đó, Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ, cải thiện năng lực quản lý và tối ưu hóa quy trình giao nhận hàng hóa. Với đội ngũ nhân sự có kinh nghiệm cùng định hướng phát triển bền vững, công ty từng bước khẳng định vị thế trong lĩnh vực logistics và giao nhận vận tải. Trong quá trình hoạt động, doanh nghiệp luôn chú trọng nâng cao hiệu quả xử lý chứng từ, đảm bảo tiến độ giao hàng và đáp ứng tốt nhu cầu khách hàng.

Thông qua đề tài “Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container FCL tuyến đường biển Trung Quốc – Việt Nam tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng”, tác giả đã tìm hiểu thực trạng quy trình giao nhận hàng nhập khẩu tại doanh nghiệp, phân tích những ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động. Từ đó, đề tài đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình và nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận trong thời gian tới.

Các giải pháp tập trung vào việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hoàn thiện thủ tục hải quan và kiểm tra chứng từ, tăng cường quản lý vận chuyển và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] World Trade Organization (2025), *Global Trade Outlook and Statistics 2025*.
- [2] General Department of Vietnam Customs (2025), *Tình hình xuất nhập khẩu hàng hóa Việt Nam năm 2025*.
- [3] General Statistics Office of Vietnam (2025), *Báo cáo kinh tế – xã hội Việt Nam năm 2025*.
- [4] Ministry of Industry and Trade of Vietnam (2025), *Báo cáo quan hệ thương mại Việt Nam – Trung Quốc*.
- [5] Quốc hội (2005), *Luật Thương mại số 36/2005/QH11*, Hà Nội.
- [6] Quốc hội (2014), *Luật Hải quan số 54/2014/QH13*, Hà Nội.
- [7] Quốc hội (2015), *Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13*, Hà Nội.
- [8] Quốc hội (2016), *Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13*, Hà Nội.
- [9] Quốc hội (2017), *Luật Quản lý ngoại thương số 05/2017/QH14*, Hà Nội.
- [10] Chính phủ (2015), *Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ngày 21/01/2015 quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan*.
- [11] Chính phủ (2018), *Nghị định số 59/2018/NĐ-CP ngày 20/04/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2015/NĐ-CP*.
- [12] Bộ Tài chính (2015), *Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/03/2015 quy định về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu*.
- [13] Bộ Tài chính (2018), *Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/04/2018 sửa đổi, bổ sung Thông tư số 38/2015/TT-BTC*.
- [14] International Federation of Freight Forwarders Associations, *FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services*.
- [15] International Chamber of Commerce (2020), *Incoterms 2020 Rules*.
- [16] Giáo trình Giao nhận vận tải quốc tế, Nhà xuất bản Lao động – Xã hội.
- [17] Giáo trình Nghiệp vụ Ngoại thương, Nhà xuất bản Tài chính.
- [18] Giáo trình Logistics và Quản trị chuỗi cung ứng, Nhà xuất bản Kinh tế.
- [19] Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh giai đoạn **2023–2025** của Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng.
- [20] Tài liệu nội bộ về quy trình nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) tuyến Trung Quốc – Việt Nam tại Công ty Cổ phần Container Miền Trung – Viconship Đà Nẵng

