

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



KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

HOÀN THIỆN QUY TRÌNH THỦ TỤC HẢI QUAN CHO
HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL)
TẠI CÔNG TY TNHH VẬN TẢI BÁCH VIỆT –
CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

SINH VIÊN THỰC HIỆN: MAI THỊ KHÁNH HẰNG

MÃ SỐ SINH VIÊN: 2254050041

KHOÁ HỌC: 2022 - 2026

Đà Nẵng, tháng 05 năm 2026

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



KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI

**HOÀN THIỆN QUY TRÌNH THỦ TỤC HẢI QUAN CHO
HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL)
TẠI CÔNG TY TNHH VẬN TẢI BÁCH VIỆT –
CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG**

Giảng viên hướng dẫn: Phạm Thị Hoàng Mỹ

Sinh viên thực hiện: Mai Thị Khánh Hằng

MSSV: 2254050041

Khoá học: 2022 - 2026

Đà Nẵng, tháng 5 năm 2026

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC
ĐÀ NẴNG
KHOA KINH TẾ

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

BỘ MÔN LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ
CHUỖI CUNG ỨNG

Đà Nẵng, ngày tháng năm 20.....

GIAO NHIỆM VỤ KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP

Năm học: 2025 – 2026

1. Thông tin tác giả thực hiện

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

2. Tên đề tài Khoá luận tốt nghiệp

“Hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan cho hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng”

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

4. Các bảng biểu

5. Cán bộ hướng dẫn

- TS. Phạm Thị Hoàng Mỹ

6. Ngày giao nhiệm vụ làm Khoá luận tốt nghiệp

- 10/02/2026

7. Ngày sinh viên phải hoàn thành khoá luận

- 30/05/2026

Giảng viên hướng dẫn

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, hoạt động thương mại quốc tế của Việt Nam đang chứng kiến những bước chuyển dịch cơ cấu mạnh mẽ. Việc thực thi toàn diện các Hiệp định thương mại tự do (FTA) thế hệ mới như CPTPP, EVFTA, RCEP và đặc biệt là các cam kết thuế quan ưu đãi song phương đã tạo ra động lực kép, thúc đẩy dòng luân chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu gia tăng vượt bậc cả về quy mô lẫn chủng loại. Trong cấu trúc vận tải biển toàn cầu, phương thức giao nhận hàng hóa nguyên container (FCL) đóng vai trò là mạch máu chính của chuỗi cung ứng nhờ vào những lợi thế tuyệt đối về tối ưu hóa chi phí bốc dỡ, bảo đảm an toàn cho phẩm chất hàng hóa và nâng cao hiệu suất khai thác bến bãi. Là cửa ngõ kinh tế chiến lược của khu vực Miền Trung - Tây Nguyên, cụm cảng biển Đà Nẵng đang đứng trước áp lực lớn về tốc độ giải phóng tàu và rút ngắn thời gian thông quan, đòi hỏi các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics phải không ngừng hoàn thiện năng lực thực hiện thủ tục hành chính hải quan tại cửa khẩu.

Công ty TNHH Vận tải Bách Việt (thành lập từ năm 2005) là một trong những doanh nghiệp logistics uy tín tại Việt Nam với mạng lưới chi nhánh khép kín toàn quốc. Trong đó, Chi nhánh Đà Nẵng (thành lập theo Giấy chứng nhận số 0101668065-003 ngày 09/10/2014, tọa lạc tại Tầng 3 - 8 - 9, Tòa nhà G8 Golden, số 65 Hải Phòng, Phường Hải Châu và Tầng 8, Pvcombank Building, số 02 đường 30/4, Phường Hải Châu, Đà Nẵng) được xác định là một mắt xích hạ tầng chiến lược, đảm nhận vai trò kết nối và xử lý toàn bộ luồng dịch vụ logistics, đại lý làm thủ tục hải quan và đại lý vận tải đường biển tại khu vực miền Trung. Trải qua hơn một thập kỷ vận hành, mặc dù chi nhánh đã đạt được những thành tựu tăng trưởng đáng ghi nhận về sản lượng tờ khai, song quy trình thực hiện thủ tục hải quan cho hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) tại đơn vị vẫn đang đối mặt với nhiều thách thức lớn từ thực tiễn vận hành hiện trường.

Thị trường kinh doanh dịch vụ logistics hiện nay diễn ra sự cạnh tranh khốc liệt gay gắt giữa các tập đoàn đa quốc gia và các doanh nghiệp nội địa năng động. Trong môi trường hải quan số và xu hướng xanh hóa chuỗi cung ứng, bất kỳ một độ trễ hay sai sót kỹ thuật nào trong quy trình thông quan đều có thể dẫn đến rủi ro gây đổ dòng luân chuyển hàng hóa. Thực tế khảo sát nghiệp vụ tại Chi nhánh Đà Nẵng cho thấy, quy trình thủ tục hải quan đối với hàng FCL nhập khẩu vẫn còn tồn tại những điểm nghẽn mang

tính hệ thống. Nhận thức rõ tầm quan trọng của việc cắt giảm thời gian lưu kho bãi, tối ưu hóa cơ cấu chi phí vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh cốt lõi cho doanh nghiệp, việc đi sâu phân tích và tìm kiếm các giải pháp đồng bộ nhằm cải tiến quy trình tác nghiệp là một yêu cầu mang tính cấp bách và sống còn.

Xuất phát từ những đòi hỏi cấp thiết giữa lý luận học thuật và thực tiễn hoạt động tại đơn vị thực tập, tôi đã lựa chọn đề tài ***"Hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan cho hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) tại Công ty TNHH Vận Tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng"*** để tiến hành nghiên cứu và thực hiện khóa luận tốt nghiệp của mình.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu chung

Trên cơ sở phân tích, đánh giá thực trạng quy trình thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL), đề tài đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình này tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng.

Mục tiêu cụ thể

- Hệ thống hóa cơ sở lý luận về thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL).
- Phân tích, đánh giá thực trạng quy trình thủ tục hải quan đang được áp dụng tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng.
- Chỉ ra những ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân của các hạn chế trong quy trình hiện tại.
- Đề xuất các giải pháp, kiến nghị nhằm hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan cho hàng nhập khẩu FCL tại Chi nhánh Đà Nẵng.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

 **Đối tượng nghiên cứu:** Quy trình thủ tục hải quan đối với hàng hóa nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển.

 **Phạm vi nghiên cứu:**

- Thời gian: Nghiên cứu thực trạng trong giai đoạn 2023 - 2025, đề xuất giải pháp cho giai đoạn 2026 - 2030.
- Nội dung: Tập trung vào quy trình khai báo và thông quan hải quan hàng nhập khẩu FCL (từ khi nhận chứng từ đến khi hàng được giải phóng và giao cho khách hàng).

4. Phương pháp nghiên cứu

-  *Phương pháp thu thập dữ liệu:* Thu thập thông tin từ tài liệu nội bộ của công ty, báo cáo ngành logistics, và các tài liệu nghiên cứu liên quan.
-  *Phương pháp phân tích thực tiễn:* Đánh giá trường hợp thực tế về quy trình thủ tục hải quan tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng để xác định những hạn chế và bất cập.
-  *Phương pháp thống kê, mô tả:* dựa vào các dữ liệu, thông tin thu thập được thống kê lại các dữ liệu, tạo bảng để có cái nhìn chi tiết hơn về hoạt động kinh doanh của công ty, xu hướng và những ưu điểm, hạn chế trong quá trình làm thủ tục hải quan.

5. Kết cấu khóa luận

Với mục đích, đối tượng và phạm vi phương pháp nghiên cứu đã được xác định, khóa luận này dự kiến được thiết kế thành 3 chương đi từ lý thuyết đến thực tiễn cụ thể như sau:

Chương 1: Cơ sở lý luận về thủ tục hải quan đối với hàng hoá nhập khẩu nguyên container.

Chương 2: Thực trạng quy trình thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng.

Chương 3: Hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng.

LỜI CẢM ƠN

Trong suốt quá trình học tập tại nhà trường cũng như khi tham gia thực tập và thực hiện khóa luận tốt nghiệp, em đã nhận được rất nhiều sự hỗ trợ, hướng dẫn tận tình từ các thầy cô và sự tạo điều kiện thuận lợi từ phía doanh nghiệp.

Em xin cảm ơn Ban Giám hiệu, quý Thầy Cô khoa Kinh Tế của Trường Đại học Kiến Trúc Đà Nẵng đã truyền đạt cho em những kiến thức quý báu và tạo điều kiện học tập tốt trong suốt thời gian qua.

Em xin chân thành cảm ơn cô Phạm Thị Hoàng Mỹ– người đã trực tiếp hướng dẫn em trong quá trình thực hiện khóa luận, luôn tận tình chỉ dẫn, định hướng và hỗ trợ em hoàn thành đề tài đúng tiến độ.

Và em xin cảm ơn Ban lãnh đạo và các anh/chị nhân viên tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng rất nhiều vì đã tạo điều kiện cho em tham gia thực tập, tiếp cận thực tế và thu thập thông tin phục vụ cho bài nghiên cứu.

Thông qua quá trình thực tập, em đã tích lũy được nhiều kiến thức thực tiễn quý báu, góp phần định hình nền tảng kinh nghiệm ban đầu cho con đường nghề nghiệp sau này. Tuy nhiên, do thời gian thực tập còn hạn chế, kỹ năng bản thân chưa thực sự hoàn thiện và việc áp dụng lý thuyết vào thực tế vẫn còn nhiều bỡ ngỡ, bài khóa luận này khó tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được sự góp ý quý báu từ quý thầy cô để bài báo cáo tốt nghiệp được hoàn thiện hơn.

Cuối cùng em xin kính chúc sức khỏe đến toàn thể các Thầy Cô của trường Đại học Kiến Trúc Đà Nẵng và các anh chị đồng nghiệp tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng.

Em xin chân thành cảm ơn!

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU.....	i
LỜI CẢM ƠN.....	iv
MỤC LỤC.....	v
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT.....	viii
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ THỦ TỤC HẢI QUAN ĐỐI VỚI HÀNG HOÁ NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER	1
1.1. Những lí luận cơ bản về hàng nhập khẩu nguyên container (FCL)	1
1.1.1. Các khái niệm cơ bản.....	1
1.1.1.1. Nhập khẩu hàng hoá.....	1
1.1.1.2. Hàng hoá nhập khẩu nguyên container (FCL)	1
1.1.1.3. Một số thuật ngữ liên quan.....	1
1.1.2. Vai trò của nhập khẩu hàng nguyên container	2
1.1.2.1. Đối với nền kinh tế quốc dân	2
1.1.2.2. Đối với doanh nghiệp nhập khẩu.....	3
1.1.3. Chức năng của nhập khẩu hàng nguyên container	3
1.1.3.1. Chức năng kinh tế.....	3
1.1.3.2. Chức năng logistics	5
1.1.3.3. Chức năng pháp lý và an ninh	5
1.1.4. Đặc điểm của nhập khẩu hàng nguyên container	6
1.1.4.1. Hàng hoá	6
1.1.4.2. Vận tải.....	6
1.1.4.3. Thủ tục hải quan	6
1.1.4.4. Rủi ro	7
1.1.5. Phân loại hàng nhập khẩu nguyên container	7
1.2. Tổng quan về thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container	8
1.2.1. Khái niệm	8
1.2.2. Đặc điểm	9
1.2.2.1. Tính pháp lý cao	9
1.2.2.2. Tính thống nhất và tập trung	9
1.2.2.3. Ứng dụng công nghệ thông tin ở mức độ cao.....	9
1.2.2.4. Gắn liền với dòng chảy hàng hóa vật chất	10
1.2.2.5. Phân cấp độ rủi ro (quản lý rủi ro).....	10
1.2.3. Vai trò	11
1.2.4. Nguyên tắc chung.....	12

1.3.	Quy trình làm thủ tục khai báo hải quan đối với hàng hoá nhập khẩu	13
1.3.1.	Quy trình làm thủ tục khai báo hải quan đối với hàng hoá nhập khẩu	13
1.3.3.	Các lỗi thường gặp khi làm thủ tục hải quan nhập khẩu	17
1.4.	Cơ sở pháp lý và các quy định liên quan.....	19
1.4.1.	Các văn bản luật và nghị định.....	19
1.4.2.	Các thông tư hướng dẫn và văn bản dưới luật.....	20
1.4.3.	Các quy định liên quan khác	21
1.5.	Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình làm thủ tục khai báo hải quan đối với hàng hoá nhập khẩu	23
1.5.1.	Quy trình quản lý nội bộ doanh nghiệp	23
1.5.2.	Yếu tố bên ngoài doanh nghiệp	24
TÓM TẮT CHƯƠNG 1.....		26
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH THỦ TỤC HẢI QUAN ĐỐI VỚI HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) CỦA CÔNG TY TNHH VẬN TẢI BÁCH VIỆT – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG		27
2.1.	Tổng quan về công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng	27
2.1.1.	Giới thiệu khái quát về Công ty TNHH Vận Tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng	27
2.1.2.	Lịch sử hình thành và phát triển	27
2.1.3.	Tầm nhìn, sứ mệnh, giá trị cốt lõi	30
2.1.4.	Lĩnh vực/sản phẩm kinh doanh.....	30
2.1.5.	Cơ cấu tổ chức.....	31
2.1.5.1.	Sơ đồ cơ cấu tổ chức	31
2.1.5.2.	Chức năng và nhiệm vụ của mỗi phòng ban	31
2.1.6.	Quy mô, nhân sự và các nguồn lực của công ty	33
2.1.6.1.	Cơ sở vật chất.....	33
2.1.6.2.	Nguồn nhân lực	35
2.1.6.3.	Nguồn lực tài chính	37
2.2.	Thực trạng hoạt động kinh doanh của công ty.....	40
2.2.1.	Các yếu tố môi trường tác động đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.....	40
2.2.1.1.	Các yếu tố vi mô	40
2.2.1.2.	Các yếu tố vĩ mô	43
2.2.2.	Phân tích tình hình hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp	47
2.2.2.1.	Phân tích kết quả hoạt động kinh doanh và khả năng sinh lời của công ty	47
2.2.2.2.	Phân tích kết quả hoạt động nhập khẩu bằng đường biển của công ty	53
2.3.	Thực trạng quy trình thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng	54
2.3.1.	Sơ đồ quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu hàng nguyên container của công ty TNHH Vận tải Bách Việt.	54

2.3.2. Phân tích quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) của công ty TNHH Vận tải Bách Việt	55
2.3.3. Quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu thực tế hàng nguyên container (FCL) của công ty TNHH Vận tải Bách Việt	60
2.4. Đánh giá quy trình thủ tục hải quan cho hàng nhập khẩu nguyên container của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt	70
2.4.1. Ưu điểm	70
2.4.2. Hạn chế	71
2.4.3. Nguyên nhân	72
2.4.3.1. Nguyên nhân khách quan	72
2.4.3.2. Nguyên nhân chủ quan.....	73
TÓM TẮT CHƯƠNG 2	75
CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH THỦ TỤC HẢI QUAN TẠI CÔNG TY TNHH VẬN TẢI BÁCH VIỆT – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG	76
3.1. Định hướng và mục tiêu	76
3.1.1. Dự báo môi trường kinh doanh.....	76
3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng trong thời gian tới	77
3.2. Các giải pháp hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng	78
3.2.1. Hệ thống quản lý và theo dõi tiến độ lô hàng tập trung	78
3.2.2. Thiết lập quy trình kiểm soát chéo (Double-check) nghiêm ngặt đối với hệ thống chứng từ và Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O).....	80
3.2.3. Giải pháp về xây dựng cơ sở dữ liệu nội bộ về mã HS và đào tạo nhân viên	81
3.2.4. Tối ưu hóa kỹ thuật khai báo điện tử nhằm nâng cao tỷ lệ phân luồng xanh và giảm thiểu rủi ro	83
3.2.5. Chủ động tích hợp khai báo chuyên ngành trên Cơ chế một cửa quốc gia và số hóa phối hợp nội bộ	84
3.3. Lộ trình thực hiện tổng thể	85
TÓM TẮT CHƯƠNG 3	88
KẾT LUẬN	89
PHỤ LỤC CHỨNG TỪ	92
TÀI LIỆU THAM KHẢO	101

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

STT	TỪ VIẾT TẮT	NGHĨA
1	VNACCS/VCIS (Vietnam Automated Customs Clearance System /Vietnam Customs Information System)	Hệ thống thông quan tự động và Cơ chế một cửa quốc gia do Tổng cục Hải quan Việt Nam vận hành
2	FCL (Full Container Load)	Hàng nguyên công-ten-nơ
3	LCL (Less than Container Load)	Hàng lẻ
4	ICD (Inland Container Depot)	Bãi container nội địa
5	ISO 17712 (International Organization for Standardization)	Tiêu chuẩn quốc tế quy định các yêu cầu kỹ thuật và thử nghiệm đối với seal niêm phong an ninh cơ học (kẹp chì/niêm phong) dùng cho container vận tải hàng hóa
6	SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea)	Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển
7	TIR (Transports Internationaux Routiers)	Vận tải Đường bộ Quốc tế
8	BTC	Bộ Tài chính
9	BGTVT	Bộ Giao thông vận tải
10	DET (Detention)	Phí lưu container tại kho
11	DEM (Demurrage)	Phí lưu container tại bãi
12	Door-to-door	Dịch vụ vận tải trọn gói
13	B/L (Bill of Lading)	Vận đơn đường biển
14	C/O (Certificate of Origin)	Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa
15	AN (Arrival Notice)	Thông báo hàng đến
16	CI (Commercial Invoice)	Hoá đơn thương mại
17	HS code (Harmonized System Code)	Hệ thống hài hòa mô tả và mã hóa hàng hóa.
18	AEO (Authorized Economic Operator)	Doanh nghiệp ưu tiên
19	EIR (Equipment Interchange Receipt)	Phiếu giao nhận container
20	D/O (Delivery Order)	Lệnh giao hàng
21	EDO (Electronic Delivery Order)	Lệnh giao hàng điện tử
22	CPTPP (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership)	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương
23	IMO (International Maritime Organization)	Tổ chức Hàng hải Quốc tế
24	MFN (Most Favored Nation)	Quy chế Tối huệ quốc

25	TMS (Transportation Management System)	Hệ thống Quản lý Vận tải
26	EVFTA (European-Vietnam Free Trade Agreement)	Hiệp định Thương mại Tự do giữa Việt Nam và Liên minh Châu Âu (EU)
27	RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership)	Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực
28	TTDB	Tiêu thụ đặc biệt
29	VAT	Thuế GTGT
30	OPS	Nhân viên khai báo hải quan, nhân viên hiện trường
31	CUS	Nhân viên chứng từ
32	PRC	Pricing
33	TTK	Truyền tờ khai
34	KTCN	Kiểm tra chuyên ngành
35	BGD	Ban giám đốc
36	IT (Information Technology)	Công nghệ thông tin
37	GDP (Gross Domestic Product)	Tổng sản phẩm nội địa/quốc nội
38	GRDP (Gross Regional Domestic Product)	Tổng sản phẩm trên địa bàn.
39	TSCĐ	Tài sản cố định
40	TSNH	Tài sản ngắn hạn
41	HĐKD	Hoạt động kinh doanh
42	XNK	Xuất nhập khẩu

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1. Quy trình thủ tục khai báo hải quan đối với hàng nhập khẩu

Hình 2.1. Logo Công ty TNHH Vận Tải Bách Việt

Hình 2.2. Sơ đồ tổ chức của công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng

Hình 2.3. Sơ đồ quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu thực tế hàng nguyên container (FCL) của Công ty

Hình 2.4. Biểu thuế xuất nhập khẩu năm 2026

Hình 2.5. Mẫu Tờ khai nhập hàng nhập khẩu nguyên container

Hình 2.6. Khu vực hiển thị kết quả xử lý tờ khai trên phần mềm ECUS5

Hình 2.7. Giao diện phần mềm khai báo hải quan điện tử ECUS5/VNACCS

Hình 2.8. Mẫu tờ khai hàng hoá nhập khẩu sau khi đã phân luồng

Hình 2.9. Mẫu tờ khai nhập khẩu sau khi được thông quan

Hình 2.10. Tra mã HS theo biểu thuế XNK

Hình 2.11. Giấy thông báo hàng đến (Arrival Notice)

Hình 2.12. Danh sách container đủ điều kiện qua khu vực giám sát hải quan

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1.1. Các hoạt động chính của thủ tục hải quan

Bảng 2.1. Danh mục trang thiết bị của công ty

Bảng 2.2. Cơ cấu lao động của Công ty TNHH vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025

Bảng 2.3. Tài sản của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng giai đoạn 2023 – 2025

Bảng 2.4. Nguồn vốn của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng giai đoạn 2023 – 2025

Bảng 2.5. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh năm 2023-2025 của Công ty

Bảng 2.6. Doanh thu cước vận tải đường biển của công ty giai đoạn 2023-2025

DANH MỤC BIỂU ĐỒ

Biểu đồ 2.1. Tình hình Doanh thu công ty TNHH vận tải Bách Việt từ năm 2023 - 2025

Biểu đồ 2.2. Tỷ trọng và tăng trưởng của các loại chi phí trong năm 2023-2025

Biểu đồ 2.3. Tình hình lợi nhuận gộp và tỷ suất lợi nhuận gộp (2023-2025)

Biểu đồ 2.4. Tình hình lợi nhuận thuần và lợi nhuận sau thuế (2023-2025)

Biểu đồ 2.5. Các chỉ tiêu sinh lời chủ yếu (ROS, ROA, ROE) (2023-2025)

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ THỦ TỤC HẢI QUAN ĐỐI VỚI HÀNG HOÁ NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER

1.1. Những lý luận cơ bản về hàng nhập khẩu nguyên container (FCL)

1.1.1. Các khái niệm cơ bản

1.1.1.1. Nhập khẩu hàng hoá

Theo quy định tại Điều 28 Luật Thương mại 2005 và Luật Hải quan năm 2014 (sửa đổi, bổ sung năm 2019), nhập khẩu hàng hoá là việc hàng hoá được đưa vào lãnh thổ Việt Nam từ nước ngoài hoặc từ khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật. Hoạt động này gắn liền với nghĩa vụ kê khai, nộp thuế và tuân thủ các quy định về quản lý của Nhà nước đối với hàng hoá xuất nhập khẩu.

1.1.1.2. Hàng hoá nhập khẩu nguyên container (FCL)

Trong lĩnh vực vận tải và logistics quốc tế, FCL (Full container load) là thuật ngữ dùng để chỉ một lô hàng có khối lượng đủ lớn để có thể chiếm trọn một container tiêu chuẩn, hoặc được một chủ hàng thuê nguyên một container để chứa hàng hoá của mình. Đặc điểm nhận dạng cơ bản của FCL là toàn bộ container chỉ chứa hàng của một chủ duy nhất, do một người khai hải quan chịu trách nhiệm, và được đóng nguyên container từ điểm xuất phát (của người bán) đến điểm đích (của người mua), không có sự trộn lẫn với hàng của chủ hàng khác trong cùng một container.

Phân biệt rõ hàng FCL và hàng LCL (Less than Container Load) là việc rất quan trọng để hiểu bản chất của quy trình. Nếu FCL có nghĩa là một container chỉ dành riêng cho hàng hoá của một chủ hàng thì LCL lại là hình thức ghép hàng của nhiều chủ hàng khác nhau trong cùng một container. Điểm khác biệt lớn nhất về thủ tục hải quan giữa hàng FCL và LCL nằm ở tính chất ‘đơn lẻ’ của lô hàng. Toàn bộ container (bao gồm niêm phong-seal và toàn bộ hàng bên trong) là một khối thống nhất, thuộc quyền sở hữu và trách nhiệm của một doanh nghiệp duy nhất. Điều này đồng nghĩa với việc doanh nghiệp chỉ cần làm một bộ hồ sơ duy nhất cho cả container (cho dù trong container có nhiều mặt hàng khác nhau) và trách nhiệm về tính toàn vẹn của seal thuộc về phía doanh nghiệp đó.

1.1.1.3. Một số thuật ngữ liên quan

- **Container:** là một công cụ vận tải được thiết kế để có thể chở hàng bằng một hay nhiều phương thức vận tải mà không cần phải dỡ ra và đóng lại dọc đường, thuận tiện khi xếp dỡ, có đặc tính bền chắc phù hợp cho việc sử dụng lại. Theo kích thước, container gồm 02 loại chính là 20 ft và 40 ft. *(Theo Mục 4 Phần I Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN108:2021/BGTVT về Cảng cạn ban hành kèm Thông tư 09/2021/TT-BGTVT)*
- **Seal (Niêm phong):** là một dạng sản phẩm nhỏ, chuyên dùng để niêm phong, bảo mật các thùng container sau khi được chứa đầy hàng hóa, được lưu thông trong nội địa hoặc xa hơn là xuất đi các nước trên thế giới. Seal hay kẹp chì container thường có các kí hiệu cho biết hàng hóa đó thuộc chủ hàng nào và những thông tin khác nữa. Vì vậy ngoài tính năng bảo mật hàng hóa trong container, seal còn có chức năng chứng minh chủ hàng hóa đó. báo cáo tài chính doanh nghiệp.

(Nguồn: xuatnhapkhauleanh.edu.vn)

- **VGM (Verified Gross Mass hay phiếu xác nhận khối lượng toàn bộ của container):** là khối lượng toàn bộ (Gross Weight) thực tế của một container hàng, bao gồm trọng lượng hàng hóa, trọng lượng vỏ container và tất cả các vật liệu chèn lót, đóng gói bên trong. Chứng từ này được quy định trong SOLAS - Công ước an toàn sinh mạng con người trên biển (Safety of Life at Sea Convention) từ ngày 1/7/2016. Theo đó, các chủ hàng (Shippers) có trách nhiệm cung cấp VGM trước khi container được xếp lên tàu. Mục đích của loại giấy tờ này là để kiểm soát tình trạng quá tải của container trong vận tải biển.

(Nguồn: container-transportation.com)

- **Shipper:** Người gửi hàng (thường là bên xuất khẩu)
- **Consignee:** Người nhận hàng (thường là bên nhập khẩu)

1.1.2. Vai trò của nhập khẩu hàng nguyên container

1.1.2.1. Đối với nền kinh tế quốc dân

Thứ nhất, nhập khẩu FCL thúc đẩy thương mại quy mô lớn. Khác với nhập khẩu hàng lẻ (LCL) phù hợp với các doanh nghiệp vừa và nhỏ, nhập khẩu FCL thường gắn liền với các lô hàng lớn, giá trị cao, như nguyên liệu sản xuất (nhựa, bông, sắt thép,...), máy móc thiết bị hoặc hàng tiêu dùng thiết yếu. Điều này cho thấy sự phát

triển của hoạt động sản xuất trong nước và nhu cầu tiêu dùng của thị trường nội địa,

Thứ hai, giúp hạ tầng cảng biển và các dịch vụ logistics phát triển theo. Nhu cầu nhập khẩu FCL ngày càng tăng tạo áp lực lớn cho Chính phủ, buộc Nhà nước phải khai thác nhiều cảng biển hơn cũng như nâng cấp cơ sở hạ tầng của các cảng (điển hình là dự án ‘siêu cảng biển’ Liên Chiểu tại Đà Nẵng), phát triển các ICD, cải thiện năng lực của các doanh nghiệp trong ngành, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

Thứ ba, nguồn thu ngân sách lớn từ thuế nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng (VAT). Các lô hàng FCL với trị giá lớn đóng góp đáng kể vào nguồn thu thuế của Nhà nước, là một công cụ quan trọng để điều tiết vĩ mô nền kinh tế.

1.1.2.2. Đối với doanh nghiệp nhập khẩu

Đối với doanh nghiệp, lợi ích cốt lõi của nhập khẩu FCL là tối ưu chi phí logistics. Khi nhập khẩu với số lượng đủ lớn để thuê nguyên một container, chi phí vận chuyển tính trên một đơn vị hàng hoá sẽ giảm đi đáng kể so với việc nhập lẻ. Đây chính là lợi thế cạnh tranh rất lớn, đặc biệt là với các doanh nghiệp sản xuất hoặc phân phối.

Bên cạnh đó, FCL giúp tăng cường tính an toàn và dễ kiểm soát hàng hoá. Hàng hoá được đóng gói, xếp lên container và niêm phong ngay từ kho của nhà sản xuất và chỉ được mở ra tại kho của người nhập khẩu. Do đó, những rủi ro do mất mát, hư hỏng hay thất lạc hàng hoá trong quá trình vận chuyển cũng được giảm thiểu đi rất nhiều.

Ngoài ra, FCL còn giúp doanh nghiệp chủ động hơn trong quản lý hàng tồn kho cũng như lên kế hoạch sản xuất. Vì lịch trình của một container riêng biệt dễ dự báo hơn so với việc hàng hoá phải chờ để ghép chung với các lô hàng khác.

1.1.3. Chức năng của nhập khẩu hàng nguyên container

1.1.3.1. Chức năng kinh tế

Chức năng kinh tế quan trọng nhất của nhập khẩu FCL là bổ sung và cân đối cung - cầu trên thị trường nội địa. Không một quốc gia nào, kể cả những nền kinh tế lớn như Mỹ, Trung Quốc hay Đức, có thể tự sản xuất hoàn toàn mọi mặt hàng mà mình cần. Điều này càng đúng với Việt Nam - một quốc gia đang phát triển, có nền sản xuất công nghiệp phụ thuộc nhiều vào nguyên liệu nhập khẩu.

Nhập khẩu FCL thực hiện chức năng này thông qua ba kênh chính:

Thứ nhất, cung cấp nguyên liệu đầu vào cho sản xuất trong nước. Phần lớn các container nhập về Việt Nam không phải là thành phẩm cuối cùng, mà là nguyên liệu thô, bán thành phẩm hoặc linh kiện phụ tùng. Ví dụ:

- Nhập khẩu bông, vải, xơ sợi (Trung Quốc, Ấn Độ,...) để gia công thành quần áo xuất khẩu.
- Ngành lắp ráp điện tử nhập khẩu linh kiện (chip, bo mạch, màn hình...) từ Trung Quốc, Đài Loan, Nhật Bản.
- Ngành cơ khí, xây dựng nhập khẩu thép đặc chủng, máy móc thiết bị mà trong nước chưa sản xuất được.

Nếu không có nhập khẩu FCL, các ngành này sẽ bị đứt gãy chuỗi cung ứng, nhà máy phải ngừng sản xuất hoặc hoạt động cầm chừng, năng suất kém.

Thứ hai, bổ sung hàng tiêu dùng mà sản xuất nội địa chưa đáp ứng đủ về số lượng hoặc chất lượng. Không phải mặt hàng tiêu dùng nào Việt Nam cũng sản xuất hiệu quả hoặc đủ lớn. Nhập khẩu FCL giúp đưa vào thị trường các mặt hàng công nghệ cao (điện thoại thông minh, máy tính xách tay, các thiết bị điện tử cao cấp), các mặt hàng có thương hiệu toàn cầu (oto, mỹ phẩm, rượu bia, thuốc lá ngoại, thực phẩm chức năng,...), các mặt hàng thời vụ hoặc khan hiếm như trái cây ôn đới, hải sản cao cấp, v.v... Nhờ đó mà người tiêu dùng Việt Nam có nhiều sự lựa chọn hơn, chất lượng sản phẩm được cải thiện, giá cả cũng cạnh tranh hơn do nguồn cung dồi dào.

Thứ ba, điều tiết thị trường và chống tình trạng khan hiếm hàng hoá. Trong những giai đoạn biến động thị trường (dịch bệnh, chiến tranh, thiên tai,...), nhập khẩu FCL có thể được tăng cường một cách chiến lược để bổ sung nguồn cung kịp thời, qua đó góp phần bình ổn giá cả và đảm bảo an ninh nguồn hàng cho nền kinh tế. Một ví dụ điển hình mới đây nhất chính là cuộc khủng hoảng địa chính trị tại Trung Đông giữa Mỹ-Israel và Iran bùng phát từ cuối tháng 2 năm 2026. Sự kiện này đã gây ra những cú sốc kép đối với chuỗi cung ứng toàn cầu nói chung và Việt Nam nói riêng, buộc Chính phủ và các doanh nghiệp phải có những chính sách phản ứng biến động kịp thời. Cuộc chiến đã khiến giá xăng dầu thế giới tăng chóng mặt. Trước tình hình khẩn cấp đó, Chính phủ Việt Nam đã đưa ra các chính sách Miễn thuế nhập khẩu nhiên liệu từ đầu tháng 3/2026, hiệu lực đến hết tháng 4/2026

đối với xăng dầu và các loại nhiên liệu khác nhằm khuyến khích và tạo điều kiện đẩy mạnh nhập khẩu các lô hàng FCL xăng dầu từ các nguồn thay thế ngoài khu vực Trung Đông (Nga, Mỹ, các nước Đông Nam Á khác,...) để bù đắp lượng thiếu hụt từ nguồn cung truyền thống bị gián đoạn. Có thể thấy, nhập khẩu FCL đóng vai trò như một van điều tiết khẩn cấp trong những giai đoạn thị trường biến động mạnh, giúp bổ sung nguồn cung, ngăn chặn đứt gãy chuỗi cung ứng và kiểm soát cơn sốt giá cả.

Bên cạnh vai trò bổ sung nguồn cung, nhập khẩu FCL còn là một kênh tạo nguồn thu quan trọng cho ngân sách nhà nước thông qua các loại thuế đánh vào hàng hóa nhập khẩu. So với hàng LCL, hàng FCL có giá trị lớn hơn, do đó số thuế thu được trên mỗi container cũng lớn hơn đáng kể.

1.1.3.2. Chức năng logistics

Một trong những chức năng logistics quan trọng nhất của nhập khẩu hàng hóa nguyên container (FCL) là khả năng tổ chức vận tải đa phương thức liền mạch từ điểm xuất phát đến điểm đích – còn gọi là phương thức door-to-door (từ cửa khẩu người bán đến cửa khẩu người mua). Đây là lợi thế vượt trội so với hàng lẻ (LCL) hoặc các hình thức vận tải truyền thống khác. Với nhập khẩu FCL, doanh nghiệp có thể giảm chi phí lưu kho, bốc xếp trung gian, chi phí hành chính, thời gian đối chiếu chứng từ, đồng thời, nhập khẩu hàng FCL cũng giúp giảm thiểu rủi ro hư hỏng hay mất mát hàng hoá. Nhờ những lợi thế này, FCL trở thành phương thức vận tải ưu việt cho các lô hàng có giá trị cao, yêu cầu an toàn nghiêm ngặt, hoặc cần rút ngắn thời gian vận chuyển tối đa.

1.1.3.3. Chức năng pháp lý và an ninh

Từ góc độ pháp lý, nhập khẩu hàng hóa nguyên container (FCL) không chỉ đơn thuần là một giao dịch thương mại, mà còn là một hoạt động chịu sự điều chỉnh chặt chẽ của hệ thống pháp luật hải quan, các quy định về an toàn hàng hải, và các cam kết quốc tế về an ninh chuỗi cung ứng. Trong đó, cơ chế niêm phong container (container seal) đóng vai trò trung tâm như một "bằng chứng pháp lý" về tính toàn vẹn của hàng hóa xuyên suốt hành trình vận chuyển. Việc tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về niêm phong theo tiêu chuẩn ISO 17712 và các Công ước quốc tế (SOLAS, TIR) giúp ngăn chặn bốn loại rủi ro chính: buôn lậu, gian lận thương mại, khủng bố, và vận chuyển hàng cấm. Đây chính là một trong những điểm khác biệt

quan trọng nhất giữa hàng FCL và các hình thức nhập khẩu khác, đồng thời cũng là cơ sở để xây dựng các quy trình kiểm soát nội bộ tại doanh nghiệp. Doanh nghiệp nhập khẩu FCL cần nắm rõ các chế tài xử lý khi niêm phong bị vi phạm để chủ động bảo vệ quyền lợi của mình.

1.1.4. Đặc điểm của nhập khẩu hàng nguyên container

1.1.4.1. Hàng hoá

Hàng hóa nhập khẩu theo hình thức FCL thường có đặc điểm là lô hàng lớn, tập trung. Chúng có thể là hàng hóa đồng nhất (ví dụ: 40 tấn nhựa nguyên sinh) hoặc hàng tổng hợp (ví dụ: một container chứa nhiều mặt hàng khác nhau của cùng một chủ hàng như quần áo, giày dép, túi xách). Do chiếm toàn bộ không gian container, hàng hóa cũng yêu cầu kỹ thuật đóng gói và chèn lót chuyên nghiệp để tránh hư hỏng trong quá trình vận chuyển đường dài, đặc biệt là với các loại hàng dễ vỡ, cồng kềnh hoặc có trọng tâm cao.

1.1.4.2. Vận tải

Sử dụng container tiêu chuẩn hóa là đặc trưng nổi bật. Các doanh nghiệp thường sử dụng các loại container phổ biến như 20' (thường chứa hàng nặng, khối lượng lớn) và 40' hoặc 40' HC (High Cube - cao hơn, thường chứa hàng cồng kềnh, thể tích lớn). Ngoài ra còn có container bảo ôn (reefer) cho hàng đông lạnh, container mở nóc (open top) cho hàng quá khổ.

Một đặc điểm quan trọng về mặt chi phí là việc phát sinh các khoản phí đặc thù như phí lưu container (demurrage) và phí lưu bãi (detention). Demurrage là phí phạt khi doanh nghiệp giữ container của hãng tàu quá thời gian quy định (thường là 5-7 ngày). Detention là phí phạt khi doanh nghiệp giữ container tại bãi riêng của mình quá lâu trước khi trả vỏ. Các chi phí này có thể rất cao nếu quy trình thông quan và giao nhận bị chậm trễ.

Bên cạnh đó, theo quy định của Công ước SOLAS, mọi container xuất khẩu đều phải có chứng từ VGM (Verified Gross Mass). Đối với hàng nhập, các cơ quan chức năng vẫn có thể sử dụng thông tin này để kiểm tra, đối chiếu, phát hiện gian lận về trọng lượng khai báo.

1.1.4.3. Thủ tục hải quan

Thủ tục hải quan đối với hàng FCL có những điểm đặc thù riêng biệt. Cụ thể, tờ khai hải quan của hàng FCL có thể khai báo nhiều dòng hàng khác nhau trong

cùng một container, đi kèm với việc phải khai báo chi tiết số container và số seal. Do giá trị lô hàng thường rất lớn, các tờ khai FCL có rủi ro cao hơn về gian lận thương mại, vì vậy thường dễ bị đưa vào luồng vàng hoặc luồng đỏ để kiểm tra chi tiết hồ sơ hoặc kiểm tra thực tế hàng hóa. Việc kiểm tra thực tế (kiểm hóa) đối với hàng FCL cũng phức tạp hơn, có thể phải tháo dỡ toàn bộ hoặc một phần container để đối chiếu với khai báo. Điều này đòi hỏi nhiều thời gian và chi phí.

1.1.4.4. Rủi ro

Rủi ro lớn nhất với hàng FCL thường liên quan đến sự không khớp giữa hàng hóa thực tế và khai báo hải quan. Việc khai sai mã HS, trị giá hoặc số lượng có thể dẫn đến bị phạt nặng, truy thu thuế, thậm chí bị đình chỉ thông quan. Ngoài ra, nếu niêm phong (seal) bị bể hoặc mất mà không có lý do chính đáng, cơ quan hải quan sẽ nghi ngờ hàng hóa đã bị can thiệp, dẫn đến một quy trình kiểm tra kỹ lưỡng và kéo dài.

1.1.5. Phân loại hàng nhập khẩu nguyên container

Hoạt động nhập khẩu FCL rất đa dạng và có thể được phân loại dựa trên nhiều tiêu chí khác nhau.

❖ Phân theo loại container sử dụng:

- Container 20' khô: Thường dùng cho hàng nặng, kích thước nhỏ gọn như gạch, ngói, sắt thép, linh kiện máy móc.
- Container 40' khô: Thể tích lớn, phù hợp với hàng cồng kềnh nhưng có trọng lượng nhẹ như bông, vải, đồ nội thất.
- Container 40'HC (High Cube - Cao): Cao hơn 40' standard một ft, dùng cho hàng quá khổ về chiều cao.
- Container lạnh (Reefer): Dùng cho hàng đông lạnh hoặc hàng yêu cầu nhiệt độ nhất định như thực phẩm, dược phẩm.
- Container mở nóc (Open Top): Hàng quá cao, quá khổ mà không thể đóng vào container kín, như máy móc công trình.

❖ Phân theo tính chất hàng hóa:

- Hàng tiêu dùng (Consumer Goods): Điện tử, quần áo, đồ gia dụng.
- Hàng tư liệu sản xuất (Capital Goods & Raw Materials): Máy móc, thiết bị, nguyên liệu thô (nhựa, kim loại, hóa chất).

- Hàng nguy hiểm (Dangerous Goods): Hóa chất, xăng dầu, pin. Nhóm này đòi hỏi quy trình khai báo và đóng gói đặc biệt.

❖ *Phân theo mục đích nhập khẩu:*

- Nhập khẩu để sản xuất (Production Imports).
- Nhập khẩu để kinh doanh thương mại (Commercial Imports).
- Nhập khẩu tạm thời để tái xuất (Temporary Imports for Re-export).

1.2. Tổng quan về thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container

1.2.1. Khái niệm

Theo *Công ước Kyoto (Công ước quốc tế về Đơn giản hoá và hài hoà thủ tục hải quan)*, thủ tục hải quan được định nghĩa là toàn bộ các hoạt động mà các bên liên quan và cơ quan Hải quan buộc phải thực hiện để tuân thủ pháp luật hải quan

Theo *Khoản 23 Điều 4 Luật Hải quan Việt Nam số 54/2014/QH13 (sửa đổi, bổ sung năm 2019)*, Thủ tục hải quan là các công việc mà người khai hải quan và công chức hải quan phải thực hiện theo quy định của Luật này đối với hàng hóa, phương tiện vận tải. Theo quy định tại Luật Hải quan Việt Nam, thủ tục hải quan được cấu thành từ bốn nội dung chính:

Bảng 1.1. Các hoạt động chính của thủ tục hải quan

Hoạt động	Mô tả	Đối tượng thực hiện
<i>Khai và tiếp nhận tờ khai hải quan</i>	Người khai hải quan cung cấp thông tin về hàng hóa; cơ quan hải quan tiếp nhận, kiểm tra sơ bộ	Người khai hải quan; Hệ thống VNACCS/VCIS
<i>Kiểm tra hồ sơ hải quan</i>	Kiểm tra tính đầy đủ, hợp lệ của các chứng từ kèm theo tờ khai	Cán bộ hải quan
<i>Kiểm tra thực tế hàng hóa</i>	Kiểm tra, đối chiếu hàng hóa thực tế với khai báo (áp dụng với luồng đỏ hoặc nghi ngờ)	Cán bộ hải quan (kiểm hóa)
<i>Thu thuế và các khoản thu khác, quyết định thông quan</i>	Tính và thu thuế nhập khẩu, VAT, thuế TTĐB (nếu có); ra quyết định cho phép hàng hóa được đưa ra khỏi khu vực giám sát	Cơ quan hải quan; Người khai hải quan (nộp thuế)

Trong bối cảnh hiện đại, thủ tục hải quan được thực hiện chủ yếu dưới hình thức điện tử thông qua Hệ thống VNACCS/VCIS (Vietnam Automated Customs Clearance System /Vietnam Customs Information System), được triển khai trên toàn quốc từ năm 2014. Điều này giúp rút ngắn thời gian thông quan từ vài ngày xuống

còn vài giờ đối với các tờ khai luồng xanh, cũng như giảm tiếp xúc trực tiếp giữa doanh nghiệp và cán bộ hải quan, hạn chế tiêu cực.

1.2.2. Đặc điểm

1.2.2.1. Tính pháp lý cao

Mọi thao tác và quyết định trong quy trình thủ tục hải quan đều phải tuân thủ nghiêm ngặt hệ thống văn bản pháp luật, từ Luật Hải quan, Luật Thuế, các Nghị định, Thông tư của Bộ Tài chính, đến các quy định liên bộ và các cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Có thể nói, không có sự "linh hoạt" hay "cảm tính" nào trong thủ tục hải quan, bởi nếu một chứng từ được quy định là bắt buộc phải có, doanh nghiệp không thể nộp thay bằng một chứng từ khác, và nếu một dữ liệu khai báo bị sai, chẳng hạn như sai mã HS, doanh nghiệp bắt buộc phải hủy tờ khai và khai lại chứ không thể "sửa" một cách đơn giản. Chính vì vậy, đặc điểm này đòi hỏi người khai hải quan phải làm việc với tinh thần trách nhiệm cao, kiểm tra kỹ lưỡng từng thông tin trước khi gửi tờ khai, bởi bất kỳ sai sót nào dù nhỏ cũng có thể dẫn đến hậu quả pháp lý nghiêm trọng và gây chậm trễ cho toàn bộ lô hàng.

1.2.2.2. Tính thống nhất và tập trung

Quy trình thủ tục hải quan được thực hiện thống nhất trên phạm vi toàn quốc thông qua một hệ thống quản lý tập trung duy nhất là VNACCS/VCIS, đảm bảo rằng không có sự khác biệt về quy trình giữa các cửa khẩu khác nhau, ngoại trừ một số trường hợp đặc thù được quy định riêng. Điều này tạo điều kiện thuận lợi rất lớn cho các doanh nghiệp hoạt động trên nhiều địa bàn, bởi họ chỉ cần nắm vững một quy trình duy nhất và có thể áp dụng thống nhất ở bất kỳ cảng nào từ Bắc vào Nam. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng "thống nhất về quy trình" không có nghĩa là "giống nhau về thời gian xử lý", bởi tùy thuộc vào quy mô cảng, năng lực của cán bộ hải quan tại chỗ, và mức độ quá tải của từng thời điểm, thời gian thông quan thực tế có thể khác biệt đáng kể giữa cảng Cát Lái ở Thành phố Hồ Chí Minh và cảng Đà Nẵng, do đó doanh nghiệp cần có sự chuẩn bị và kế hoạch dự phòng phù hợp.

1.2.2.3. Ứng dụng công nghệ thông tin ở mức độ cao

Việt Nam đã chuyển đổi hoàn toàn từ phương thức thủ công dựa trên giấy tờ sang phương thức điện tử với Hệ thống VNACCS/VCIS kể từ năm 2014, và hiện nay hầu hết các bước của quy trình thủ tục hải quan như khai báo, nộp thuế, xác

nhận thông quan đều được thực hiện trực tuyến. Nhờ sự chuyển đổi này, thời gian xử lý tờ khai đã được rút ngắn đáng kể, chỉ còn 2-3 giờ đối với luồng xanh thay vì 2-3 ngày như trước đây; chi phí in ấn, lưu trữ, đi lại cũng giảm mạnh; việc tiếp xúc trực tiếp giữa doanh nghiệp và cán bộ hải quan được hạn chế tối đa, qua đó giảm thiểu các hiện tượng tiêu cực; đồng thời tính minh bạch được tăng cường khi doanh nghiệp có thể theo dõi trạng thái tờ khai trực tuyến bất kỳ lúc nào. Bên cạnh những lợi ích đó, sự phụ thuộc hoàn toàn vào công nghệ cũng tiềm ẩn rủi ro đáng kể, bởi khi hệ thống VNACCS/VCIS gặp sự cố như treo, chậm, hoặc lỗi, toàn bộ quy trình thông quan có thể bị tê liệt trên diện rộng, ảnh hưởng đến hàng trăm doanh nghiệp cùng một lúc, do đó doanh nghiệp cần có phương án dự phòng như in tờ khai giấy và liên hệ trực tiếp với cán bộ hải quan nếu sự cố kéo dài.

1.2.2.4. Gắn liền với dòng chảy hàng hóa vật chất

Không giống như các thủ tục hành chính khác, chẳng hạn như đăng ký kinh doanh hay cấp giấy phép xây dựng, chỉ liên quan đến giấy tờ và có thể xử lý độc lập với hoạt động vật chất, thủ tục hải quan lại gắn chặt với hàng hóa đang nằm tại cảng, bãi container, và thời gian thông quan ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian lưu container. Mỗi ngày container bị lưu lại cảng quá thời gian quy định sẽ phát sinh các khoản phí demurrage (phí lưu container do giữ container của hãng tàu quá lâu) và phí detention (phí lưu bãi do giữ container tại bãi riêng quá lâu), thường dao động từ 50 đến 100 USD mỗi container mỗi ngày. Chính vì vậy, đặc điểm này tạo ra một áp lực rất lớn về thời gian đối với người làm thủ tục hải quan, buộc họ phải làm việc với tốc độ cao, phối hợp nhịp nhàng giữa nhiều bên liên quan như khách hàng, hãng tàu, cảng, và hải quan để không làm chậm trễ dòng chảy hàng hóa, qua đó tránh được các khoản phạt phát sinh ngoài dự kiến.

1.2.2.5. Phân cấp độ rủi ro (quản lý rủi ro)

Điểm đặc trưng nổi bật nhất của thủ tục hải quan hiện đại, thể hiện qua cơ chế phân luồng xanh - vàng - đỏ, chính là việc áp dụng quản lý rủi ro dựa trên nguyên tắc rằng cơ quan hải quan không thể kiểm tra 100% hàng hóa vì sẽ gây ách tắc nghiêm trọng, do đó thay vào đó họ sẽ đánh giá mức độ rủi ro của từng lô hàng và từng doanh nghiệp để quyết định mức độ kiểm tra phù hợp. Cụ thể, luồng xanh dành cho các lô hàng có rủi ro thấp, được miễn kiểm tra chi tiết hồ sơ và miễn kiểm tra thực tế hàng hóa; luồng vàng dành cho các lô hàng có rủi ro trung bình, yêu cầu

kiểm tra chi tiết hồ sơ giấy; luồng đỏ dành cho các lô hàng có rủi ro cao, yêu cầu kiểm tra chi tiết hồ sơ kết hợp với kiểm tra thực tế hàng hóa. Cơ chế này mang lại lợi ích kép: về phía cơ quan hải quan, họ có thể tập trung nguồn lực vào các lô hàng có dấu hiệu vi phạm; về phía doanh nghiệp, những doanh nghiệp có lịch sử tuân thủ tốt, không vi phạm, có hệ thống quản lý hàng tồn kho minh bạch sẽ được hưởng tỷ lệ luồng xanh cao hơn, từ đó tiết kiệm thời gian và chi phí, trong khi những doanh nghiệp có tiền sử vi phạm sẽ bị "gắn mác" rủi ro cao với tỷ lệ luồng đỏ cao hơn. Như vậy, tuân thủ pháp luật hải quan không chỉ là nghĩa vụ pháp lý mà còn là lợi thế cạnh tranh dài hạn của mỗi doanh nghiệp.

1.2.3. Vai trò

Thủ tục hải quan đóng vai trò kép, vừa là công cụ kiểm soát của Nhà nước vừa là cơ chế hỗ trợ tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp nhập khẩu tuân thủ pháp luật. Trước hết, *thủ tục hải quan đảm bảo hàng hóa nhập khẩu tuân thủ đầy đủ các quy định của pháp luật Việt Nam*, thông qua việc cơ quan hải quan kiểm tra hàng hóa có thuộc diện cấm nhập khẩu hay không, có đáp ứng các tiêu chuẩn về chất lượng, an toàn thực phẩm, kiểm dịch, bảo vệ môi trường hay không, đồng thời kiểm tra doanh nghiệp có khai báo trung thực, chính xác về mã HS, trị giá, số lượng, xuất xứ và có nộp đủ thuế cùng các khoản phí theo quy định hay không. Nếu vi phạm bất kỳ quy định nào, hàng hóa sẽ không được thông quan và có thể bị tịch thu, tiêu hủy hoặc buộc tái xuất, còn doanh nghiệp có thể bị xử phạt hành chính hoặc thậm chí bị truy cứu trách nhiệm hình sự tùy theo mức độ vi phạm.

Thứ hai, thủ tục hải quan có vai trò quan trọng trong việc ngăn chặn các hành vi buôn lậu, gian lận thương mại và vận chuyển hàng cấm. Thông qua các cơ chế như niêm phong container, quản lý rủi ro và phân luồng tờ khai, cơ quan hải quan có thể phát hiện kịp thời các hành vi khai sai mã HS để trốn thuế, khai sai trị giá so với thực tế, khai sai số lượng hoặc trọng lượng, hoặc cất giấu hàng cấm, hàng lậu trong các container hàng hóa hợp pháp. Đặc biệt trong những năm gần đây, tình trạng ma túy được cất giấu tinh vi trong các container hàng nhập khẩu từ Nam Mỹ và châu Âu có xu hướng gia tăng, do đó doanh nghiệp cần xây dựng quy trình kiểm soát chặt chẽ nhà cung cấp và đối tác, đồng thời theo dõi tình trạng niêm phong container để tránh trở thành "người vận chuyển" ma túy một cách vô tình do bị kẻ xấu lợi dụng.

Thứ ba, thủ tục hải quan trực tiếp thực hiện chức năng thu thuế và các khoản phí, lệ phí đối với hàng nhập khẩu. Quy trình bao gồm xác định mã HS để biết thuế suất áp dụng, xác định trị giá tính thuế theo các phương pháp xác định trị giá hải quan, tính số thuế phải nộp bao gồm thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng và thuế tiêu thụ đặc biệt nếu mặt hàng đó thuộc diện chịu thuế tiêu thụ đặc biệt, sau đó doanh nghiệp nộp thuế qua ngân hàng theo hình thức trực tuyến, và chỉ sau khi hệ thống hải quan xác nhận đã nộp đủ thuế thì hàng hóa mới được quyết định thông quan.

Thứ tư, bên cạnh vai trò kiểm soát, thủ tục hải quan còn hỗ trợ tích cực cho các doanh nghiệp tuân thủ tốt thông qua các chương trình ưu đãi như Chương trình Doanh nghiệp ưu tiên (Authorized Economic Operator - AEO) dành cho các doanh nghiệp đáp ứng các tiêu chí nghiêm ngặt về tuân thủ pháp luật, quản lý nội bộ và tài chính, giúp họ được hưởng tỷ lệ luồng xanh cao hơn, ít bị kiểm tra thực tế, và được ưu tiên làm thủ tục khi có phát sinh. Ngoài ra, doanh nghiệp cũng có thể áp dụng khai báo trước (pre-clearance) để khai tờ khai trước khi hàng về đến cảng, nộp thuế điện tử 24/7 mọi lúc mọi nơi, và thậm chí được thông quan tại chỗ với bảo lãnh nếu có hệ thống quản lý hàng tồn kho tốt. Tuy nhiên, cần nhấn mạnh rằng các ưu đãi này không phải là lợi ích mặc nhiên có được mà là kết quả tất yếu từ sự đầu tư nghiêm túc vào hệ thống quản lý, đào tạo nhân sự bài bản, và duy trì kỷ luật tuân thủ pháp luật ở mức cao nhất.

1.2.4. Nguyên tắc chung

Thủ tục hải quan được xây dựng và vận hành dựa trên bốn nguyên tắc cơ bản mà bất kỳ doanh nghiệp nhập khẩu nào cũng cần nắm vững để đảm bảo quá trình thông quan diễn ra suôn sẻ.

Nguyên tắc thứ nhất là tự khai, tự nộp thuế, tự chịu trách nhiệm. Theo đó người khai hải quan (có thể là doanh nghiệp tự khai hoặc đại lý hải quan được ủy quyền) có trách nhiệm tự khai báo trung thực, chính xác, đầy đủ các thông tin về hàng hóa trên tờ khai hải quan điện tử, tự tính số thuế phải nộp dựa trên mã HS và trị giá đã khai, sau đó tự nộp thuế qua ngân hàng, và tự chịu trách nhiệm hoàn toàn về tính trung thực và chính xác của các thông tin đã khai báo. Cần lưu ý rằng nguyên tắc "tự khai" dựa trên giả định rằng doanh nghiệp hiểu rõ hàng hóa của mình nhất, nhưng "tự khai" không có nghĩa là "khai sao cũng được", bởi nếu cơ quan hải quan sau khi kiểm tra hậu kiểm phát hiện sai sót, doanh nghiệp sẽ bị truy thu thuế và xử phạt, và đặc biệt,

doanh nghiệp vẫn phải chịu trách nhiệm ngay cả khi họ thuê đại lý hải quan làm thủ tục thay, trừ khi doanh nghiệp chứng minh được lỗi hoàn toàn thuộc về đại lý và có hợp đồng phân định trách nhiệm rõ ràng.

Nguyên tắc thứ hai là công khai, minh bạch. Tất cả các quy định, thủ tục, biểu thuế, và quy trình liên quan đến thủ tục hải quan đều được cơ quan hải quan công khai đầy đủ trên cổng thông tin điện tử chính thức, tạo điều kiện cho doanh nghiệp chủ động tra cứu, tìm hiểu và thực hiện đúng quy định, đồng thời doanh nghiệp không thể viện lý do "không biết" để được miễn trừ trách nhiệm khi vi phạm.

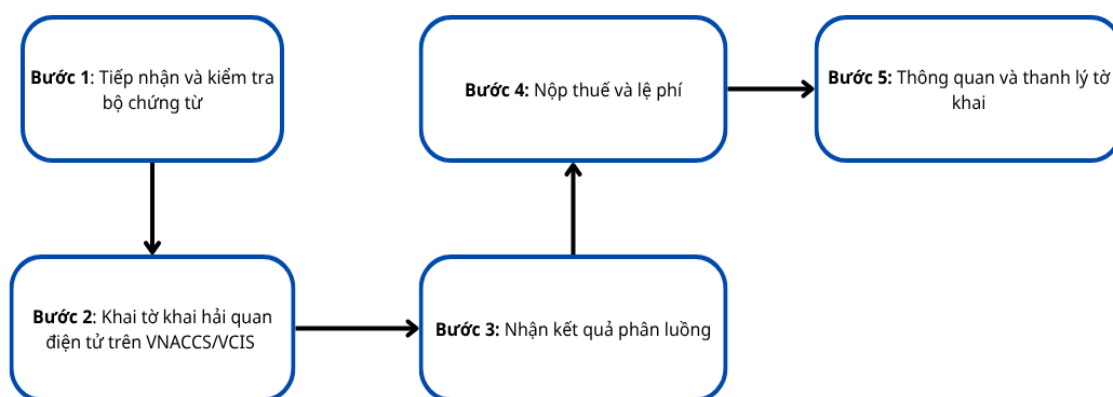
Nguyên tắc thứ ba là áp dụng quản lý rủi ro, thể hiện qua cơ chế phân luồng xanh - vàng - đỏ đã được phân tích chi tiết ở phần đặc điểm của thủ tục hải quan. Theo đó cơ quan hải quan tập trung nguồn lực kiểm tra vào các lô hàng và doanh nghiệp có rủi ro cao, trong khi các lô hàng có rủi ro thấp được thông quan nhanh chóng.

Nguyên tắc thứ tư là tuân thủ pháp luật và các cam kết quốc tế. Mọi hoạt động thủ tục hải quan không chỉ tuân thủ pháp luật trong nước mà còn phải phù hợp với các công ước, hiệp định quốc tế mà Việt Nam là thành viên, như Công ước Kyoto về hài hòa và đơn giản hóa thủ tục hải quan, Công ước TIR về vận tải quốc tế, và các cam kết về thuế quan và tạo thuận lợi thương mại trong khuôn khổ Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) cũng như các Hiệp định Thương mại tự do (FTA) thế hệ mới như CPTPP, EVFTA, RCEP mà Việt Nam đã ký kết và phê chuẩn.

1.3. Quy trình làm thủ tục khai báo hải quan đối với hàng hoá nhập khẩu

1.3.1. Quy trình làm thủ tục khai báo hải quan đối với hàng hoá nhập khẩu

Quy trình làm thủ tục khai báo hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container bằng đường biển, theo lý thuyết và quy định hiện hành, bao gồm 8 bước cơ bản, bắt đầu từ khi nhận chứng từ từ khách hàng và kết thúc khi hàng được giao về kho doanh nghiệp và lưu hồ sơ. Mỗi bước đều có những yêu cầu cụ thể về thời gian, chứng từ, và trách nhiệm của các bên liên quan, do đó việc nắm vững toàn bộ quy trình là điều kiện tiên quyết để thực hiện thủ tục một cách hiệu quả.



Hình 1.1. Quy trình thủ tục khai báo hải quan đối với hàng nhập khẩu

❖ **Bước 1 - Tiếp nhận và kiểm tra bộ chứng từ**

Bước đầu tiên, nhân viên nghiệp vụ (thường là nhân viên chứng từ) nhận bộ chứng từ từ khách hàng hoặc từ đối tác nước ngoài, thông qua email hoặc hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử. Công việc này có thể bắt đầu ngay cả trước khi tàu cập cảng, dựa trên bản draft hoặc bản scan chứng từ. Việc kiểm tra chứng từ ở bước này rất quan trọng, bao gồm kiểm tra tính logic và đồng bộ của các thông tin như tên hàng, số lượng, trọng lượng, số container, số seal, điều kiện thương mại (Incoterms), và các yêu cầu về giấy phép chuyên ngành nếu có.

❖ **Bước 2 – Khai tờ khai hải quan điện tử trên VNACCS/ECUS5**

Sau khi có đầy đủ thông tin từ bộ chứng từ thương mại, nhân viên chứng từ tiến hành khai tờ khai hải quan điện tử trên Hệ thống VNACCS/ECUS5. Tờ khai cần được khai báo chính xác, đầy đủ các thông tin theo yêu cầu, bao gồm thông tin chung, thông tin hàng hóa với mã HS, tên hàng, số lượng, trọng lượng, thông tin trị giá, thông tin xuất xứ, và đặc biệt đối với hàng FCL là số container và số seal.

❖ **Bước 3 – Nhận kết quả phân luồng**

Sau khi doanh nghiệp truyền tờ khai, Hệ thống VNACCS/ECUS5 sẽ tự động tiếp nhận, kiểm tra sơ bộ và trả về kết quả phân luồng.

🚦 Luồng xanh dành cho các lô hàng có rủi ro thấp, doanh nghiệp được miễn kiểm tra chi tiết hồ sơ và miễn kiểm tra thực tế hàng hóa, đây là luồng nhanh nhất.

- ✚ Luồng vàng dành cho các lô hàng có rủi ro trung bình, doanh nghiệp phải nộp bộ hồ sơ giấy cho cán bộ hải quan kiểm tra chi tiết, nếu hồ sơ hợp lệ thì hàng được thông quan mà không cần kiểm tra thực tế.
- ✚ Luồng đỏ dành cho các lô hàng có rủi ro cao, yêu cầu kiểm tra chi tiết hồ sơ kết hợp với kiểm tra thực tế hàng hóa, đây là luồng lâu nhất và tốn kém nhất.

❖ *Bước 4 – Nộp thuế và lệ phí*

Sau khi có kết quả phân luồng, doanh nghiệp in tờ khai điện tử và nộp kèm bộ hồ sơ giấy tại bộ phận Đăng ký tờ khai của Chi cục Hải quan quản lý cảng. Đối với luồng vàng hoặc đỏ, cán bộ hải quan sẽ kiểm tra chi tiết bộ hồ sơ giấy, đối chiếu thông tin giữa các chứng từ, kiểm tra tính hợp lệ, xác định mã HS, trị giá, thuế suất. Căn cứ tờ khai đã được chấp nhận, doanh nghiệp tính số thuế phải nộp (thuế nhập khẩu, VAT, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế tự vệ, chống bán phá giá...), lệ phí hải quan, lệ phí kiểm tra, lưu kho bãi...

Doanh nghiệp nộp tiền qua ngân hàng liên kết với Hải quan (cổng thanh toán điện tử), hoặc nộp trực tiếp tại Kho bạc, ngân hàng chỉ định. Sau khi nộp đủ, hệ thống cập nhật trạng thái đã nộp thuế.

❖ *Bước 5 – Thông quan và thanh lý tờ khai*

Khi đã đáp ứng đầy đủ: không có vi phạm, hồ sơ hợp lệ (nếu ở luồng vàng/đỏ đã được giải quyết), thuế và lệ phí đã nộp, hệ thống hải quan sẽ ra quyết định thông quan cho lô hàng. Doanh nghiệp in tờ khai đã được thông quan hoặc lưu kết quả điện tử. Hàng hóa được phép đưa về kho doanh nghiệp. Sau đó, hải quan sẽ thực hiện thanh lý tờ khai (xác nhận hoàn thành thủ tục nhập khẩu). Doanh nghiệp có thể lưu trữ hồ sơ để đối chiếu, quyết toán sau này.

1.3.2. Các chứng từ cơ bản

Bộ chứng từ hải quan cho hàng nhập khẩu FCL bao gồm nhiều loại, mỗi loại có chức năng và vai trò riêng, và tất cả phải được chuẩn bị đầy đủ, chính xác, đồng bộ trước khi bắt đầu quy trình thủ tục. Các chứng từ này được chia thành ba nhóm chính: nhóm chứng từ thương mại do bên xuất khẩu cung cấp, nhóm chứng từ vận tải và bảo hiểm do các bên vận tải và cảng cung cấp, và nhóm chứng từ hải quan do doanh nghiệp lập và cơ quan hải quan xác nhận.

❖ *Hợp đồng thương mại (Sales Contract):*

Hợp đồng thương mại là chứng từ gốc của giao dịch mua bán, ghi nhận sự thỏa thuận giữa người mua và người bán về hàng hóa, số lượng, giá cả, điều kiện giao hàng, điều kiện thanh toán, và các điều khoản khác. Mặc dù không phải lúc nào cũng bắt buộc phải nộp cho hải quan, hợp đồng thương mại là căn cứ quan trọng để doanh nghiệp tự kiểm tra tính hợp lý của các chứng từ khác và giải trình khi có sai lệch.

❖ *Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice):*

Hóa đơn thương mại là chứng từ quan trọng nhất để tính trị giá tính thuế và làm căn cứ thanh toán giữa người mua và người bán. Hóa đơn phải ghi rõ số hóa đơn, ngày phát hành, thông tin người bán và người mua, mô tả chi tiết hàng hóa, số lượng, đơn giá, tổng giá trị, điều kiện thương mại (Incoterms), và điều kiện thanh toán.

❖ *Phiếu đóng gói (Packing List):*

Phiếu đóng gói mô tả chi tiết cách thức đóng gói hàng hóa trong container, giúp cơ quan hải quan kiểm tra đối chiếu khi tiến hành kiểm hóa. Phiếu đóng gói phải thể hiện tên hàng, số lượng từng kiện, trọng lượng tịnh, trọng lượng cả bì, thể tích, kích thước kiện, số container, và số seal. Đối với hàng FCL, đây là chứng từ rất quan trọng khi container chứa nhiều dòng hàng khác nhau.

❖ *Vận đơn đường biển (Bill of Lading):*

Vận đơn đường biển là chứng từ vận tải quan trọng nhất, có ba chức năng: là bằng chứng của hợp đồng vận tải giữa người gửi hàng và người chuyên chở, là biên lai xác nhận hàng hóa đã được nhận lên tàu, và là chứng từ sở hữu hàng hóa có thể chuyển nhượng được. Vận đơn thể hiện số B/L, tên tàu, chuyến đi, cảng xếp, cảng dỡ, thông tin người gửi và người nhận, mô tả hàng hóa, số container, số seal, và trọng lượng hàng.

❖ *Chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin - C/O):*

Chứng nhận xuất xứ là chứng từ do cơ quan có thẩm quyền của nước xuất khẩu cấp, xác nhận nguồn gốc xuất xứ của hàng hóa. C/O là căn cứ để doanh nghiệp được hưởng thuế suất ưu đãi đặc biệt theo các Hiệp định Thương mại tự do (FTA) mà Việt Nam là thành viên. Các loại C/O phổ biến bao gồm form D (ASEAN), form E (ASEAN - Trung Quốc), form AANZ (ASEAN - Australia - New Zealand), và các form đặc thù khác.

❖ **Lệnh giao hàng (Delivery Order - D/O) và Phiếu EIR:**

Lệnh giao hàng D/O do hãng tàu hoặc đại lý cấp cho người nhận hàng để nhận container từ cảng, ghi rõ số D/O, số B/L, số container, thông tin tàu, cảng dỡ, thời gian và địa điểm nhận hàng. Phiếu EIR (Equipment Interchange Receipt) là chứng từ ghi nhận tình trạng container khi giao từ cảng cho doanh nghiệp và khi trả lại, ghi nhận mã container, tình trạng niêm phong, các hư hỏng nếu có, ngày giờ giao nhận và chữ ký các bên.

❖ **Tờ khai hải quan (Customs Declaration):**

Tờ khai hải quan là chứng từ quan trọng nhất trong bộ hồ sơ hải quan, do doanh nghiệp khai trên hệ thống VNACCS/ECUS5. Nội dung tờ khai bao gồm tất cả thông tin về hàng hóa, trị giá, thuế, chứng từ kèm theo. Sau khi khai điện tử và được xác nhận, tờ khai được in ra có số tham chiếu, kết quả phân luồng, chữ ký số và tem xác nhận của cơ quan hải quan.

❖ **Quyết định thông quan và Biên bản kiểm hóa:**

Quyết định thông quan hoặc xác nhận thông quan trên hệ thống là chứng từ xác nhận hàng hóa đã hoàn tất thủ tục hải quan, được phép đưa ra khỏi cảng và lưu thông trên thị trường nội địa. Biên bản kiểm hóa được lập khi tờ khai bị phân luồng đỏ hoặc kiểm tra thực tế, ghi nhận kết quả kiểm tra hàng hóa thực tế so với khai báo, và nếu phát hiện sai lệch, đây là căn cứ để xử phạt.

 Nguyên tắc đồng bộ giữa các chứng từ:

Trong bộ hồ sơ hải quan nhập khẩu, các chứng từ có mối quan hệ ràng buộc lẫn nhau và phải đảm bảo tính đồng bộ, nhất quán về thông tin. Hóa đơn thương mại cung cấp thông tin về giá trị, tên hàng, số lượng. Phiếu đóng gói bổ sung chi tiết về trọng lượng, cách đóng gói, số kiện. Vận đơn xác nhận vận tải và thông tin container/seal. Chứng nhận xuất xứ bổ sung thông tin xuất xứ, ảnh hưởng đến thuế suất. Tờ khai hải quan tổng hợp và đồng bộ hóa tất cả các thông tin từ các chứng từ trên. Nếu có sự khác biệt giữa các chứng từ, cơ quan hải quan sẽ yêu cầu giải trình, có thể dẫn đến chậm thông quan hoặc bị xử phạt.

1.3.3. Các lỗi thường gặp khi làm thủ tục hải quan nhập khẩu

❖ **Sai mã số HS - lỗi phổ biến và nghiêm trọng nhất:**

Một trong những lỗi phổ biến và nghiêm trọng nhất khi làm thủ tục hải quan nhập khẩu là khai sai mã số HS của hàng hóa. Mã HS xác định thuế suất áp dụng,

do đó khai sai có thể dẫn đến nộp thiếu thuế (nếu khai vào mã có thuế suất thấp hơn thực tế) hoặc nộp thừa thuế (nếu khai vào mã có thuế suất cao hơn). Sai sót này thường xuất phát từ việc doanh nghiệp không hiểu rõ cấu tạo, tính năng, thành phần của hàng hóa, hoặc không tra cứu kỹ biểu thuế. Hậu quả có thể là bị truy thu thuế, phạt tiền, thậm chí bị khởi tố hình sự nếu cố tình khai sai để trốn thuế với giá trị lớn.

❖ *Khai sai trị giá hải quan - lỗi dễ bị cơ quan hải quan soi xét:*

Lỗi thứ hai là khai sai trị giá hải quan, thường xảy ra khi doanh nghiệp khai giá thấp hơn giá trị thực tế để giảm thuế phải nộp, hoặc do hiểu sai các khoản điều chỉnh cộng, trừ theo quy định của Thông tư 22/2021/TT-BTC. Cơ quan hải quan có cơ sở dữ liệu về giá của hàng nghìn mặt hàng nhập khẩu, vì vậy nếu trị giá khai báo thấp bất thường so với giá giao dịch thông thường, tờ khai sẽ dễ bị đưa vào luồng vàng hoặc đỏ để kiểm tra, và nếu phát hiện sai lệch, doanh nghiệp sẽ bị ấn định trị giá, truy thu thuế và xử phạt.

❖ *Thiếu chứng từ hoặc chứng từ không hợp lệ:*

Lỗi thứ ba là thiếu chứng từ hoặc chứng từ không hợp lệ, bao gồm các trường hợp như chứng nhận xuất xứ (C/O) bị hết hiệu lực, không đúng form, hoặc không phù hợp với tiêu chuẩn xuất xứ của FTA mà doanh nghiệp muốn hưởng ưu đãi; giấy phép chuyên ngành chưa được cấp hoặc đã hết hạn; vận đơn không phải là bản gốc có chữ ký đóng dấu của hãng tàu. Các lỗi này dẫn đến việc tờ khai bị tạm dừng xử lý cho đến khi doanh nghiệp bổ sung đầy đủ chứng từ hợp lệ, gây chậm trễ và phát sinh chi phí lưu container.

❖ *Chậm nộp thuế hoặc nộp thiếu thuế:*

Lỗi thứ tư là chậm nộp thuế hoặc nộp thiếu thuế, thường do doanh nghiệp thiếu hụt dòng tiền, hoặc sai sót trong việc tính toán số thuế phải nộp. Theo quy định, doanh nghiệp phải nộp thuế trước khi hàng được thông quan. Nếu chậm nộp, ngoài số thuế chính, doanh nghiệp còn phải nộp tiền chậm nộp (tính theo lãi suất quy định). Nếu nộp thiếu do sai sót trong tính toán, khi cơ quan hải quan phát hiện qua kiểm tra sau thông quan (hậu kiểm), doanh nghiệp sẽ bị truy thu và phạt.

❖ *Khai sai số container, số seal trên tờ khai đối với hàng FCL:*

Đối với hàng FCL, lỗi đặc thù là khai sai số container hoặc số seal trên tờ khai hải quan điện tử. Việc này khiến cơ quan hải quan không thể đối chiếu được container thực tế với khai báo, dẫn đến việc tờ khai bị từ chối xử lý hoặc bị chuyển sang luồng đỏ bắt buộc phải kiểm hóa. Nguyên nhân thường là do nhân viên chứng từ nhập sai dữ liệu từ vận đơn, hoặc do vận đơn cung cấp thông tin không chính xác từ hãng tàu.

❖ *Không tuân thủ quy định kiểm tra chuyên ngành:*

Lỗi thứ sáu là không tuân thủ quy định kiểm tra chuyên ngành, xảy ra khi hàng hóa thuộc diện quản lý chuyên ngành nhưng doanh nghiệp không xin giấy phép hoặc chứng nhận kiểm định trước khi làm thủ tục hải quan. Các mặt hàng thường gặp bao gồm thực phẩm, dược phẩm, mỹ phẩm (Bộ Y tế), hóa chất, xăng dầu, thép (Bộ Công Thương), kiểm dịch động thực vật (Bộ Nông nghiệp). Hậu quả là hàng hóa bị giữ lại cảng cho đến khi có kết quả kiểm tra chuyên ngành, có thể kéo dài từ vài ngày đến vài tuần, phát sinh chi phí lưu container rất lớn.

 Nguyên nhân chung của các lỗi:

Nguyên nhân chung của các lỗi trên thường xuất phát từ năng lực và kinh nghiệm của nhân sự làm thủ tục hải quan còn hạn chế, không cập nhật kịp thời các thay đổi về chính sách, biểu thuế, quy định chuyên ngành, hoặc do áp lực về thời gian dẫn đến chủ quan, bỏ qua bước kiểm tra chéo chứng từ. Để giảm thiểu các lỗi này, doanh nghiệp cần đầu tư vào đào tạo nhân sự, xây dựng quy trình kiểm soát nội bộ chặt chẽ, và duy trì quan hệ tốt với đại lý hải quan chuyên nghiệp.

1.4. Cơ sở pháp lý và các quy định liên quan

1.4.1. Các văn bản luật và nghị định

Hệ thống pháp lý điều chỉnh thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container được xây dựng theo thứ bậc từ luật đến nghị định, trong đó Luật Hải quan số 54/2014/QH13 (được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 42/2019/QH14) đóng vai trò là văn bản pháp lý cao nhất, định hướng cho mọi hoạt động hải quan. Luật này quy định rõ nghĩa vụ kê khai hải quan của người khai hải quan (Điều 16), theo đó doanh nghiệp phải tự khai báo trung thực, chính xác và tự chịu trách nhiệm về tính hợp pháp của lô hàng; quy định về địa điểm và thời hạn làm thủ tục (Điều 21, 22), yêu cầu doanh nghiệp phải hoàn thành thủ tục hải quan trong vòng 30 ngày kể từ ngày hàng đến cảng và phải thực hiện tại cửa khẩu nhập trừ một số trường hợp đặc biệt được phép

vận chuyển dưới sự giám sát của hải quan; đồng thời liệt kê các chứng từ bắt buộc phải có trong bộ hồ sơ hải quan (Điều 23), làm cơ sở pháp lý cho việc kiểm tra, đối chiếu sau này.

Bên cạnh đó, Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 quy định cụ thể về đối tượng chịu thuế (đa số hàng hóa nhập khẩu, trừ một số trường hợp đặc biệt như hàng viện trợ, hàng quà biếu, hàng di chuyển, hàng trong khu phi thuế quan), căn cứ tính thuế (trị giá tính thuế, thuế suất, số lượng hàng hóa), biểu thuế do Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành, cũng như các trường hợp được miễn, giảm, hoàn thuế, từ đó xác định nghĩa vụ tài chính của doanh nghiệp đối với lô hàng FCL nhập khẩu.

Để hướng dẫn chi tiết thi hành hai luật nêu trên, Chính phủ đã ban hành Nghị định 08/2015/NĐ-CP (ngày 21/01/2015), sau đó được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định 59/2018/NĐ-CP (ngày 20/04/2018) và Nghị định 18/2021/NĐ-CP (ngày 11/03/2021), trong đó quy định cụ thể về trình tự, thủ tục hải quan điện tử, các chứng từ phải nộp, quy trình kiểm tra, giám sát hải quan, các chế độ ưu tiên dành cho doanh nghiệp có lịch sử tuân thủ tốt. Các doanh nghiệp nhập khẩu FCL cần đặc biệt lưu ý các quy định về thời hạn nộp thuế, các trường hợp được nộp chậm, và chế tài xử lý vi phạm được quy định tại Nghị định 128/2020/NĐ-CP, bởi bất kỳ sai sót nào trong tuân thủ cũng có thể dẫn đến bị phạt tiền, truy thu thuế, hoặc trong trường hợp nghiêm trọng có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo quy định của Bộ luật Hình sự.

Như vậy, có thể thấy hệ thống văn bản luật và nghị định đã tạo thành một khung pháp lý tương đối hoàn chỉnh, từ quy định chung đến hướng dẫn cụ thể, mà bất kỳ doanh nghiệp nhập khẩu FCL nào cũng phải nắm vững để đảm bảo tuân thủ và bảo vệ quyền lợi hợp pháp của mình.

1.4.2. Các thông tư hướng dẫn và văn bản dưới luật

Ở cấp độ thấp hơn nhưng có tính hướng dẫn chi tiết và trực tiếp hơn đối với hoạt động thực tiễn, các Thông tư do Bộ Tài chính ban hành đóng vai trò vô cùng quan trọng, trong đó Thông tư 38/2015/TT-BTC (ngày 25/03/2015) được coi là cơ sở tra cứu pháp lý của cả cán bộ hải quan lẫn doanh nghiệp nhập khẩu. Thông tư này hướng dẫn chi tiết về khai hải quan điện tử trên hệ thống VNACCS/VCIS, quy định về các chỉ tiêu thông tin phải khai trên tờ khai (bao gồm mã HS, trị giá, số lượng, xuất xứ, và đặc biệt đối với hàng FCL là số container và số seal), quy trình xử lý tờ khai theo từng luồng (xanh, vàng, đỏ), các trường hợp phải kiểm tra thực tế hàng hóa và quy

trình kiểm hóa, cũng như thủ tục thông quan và giải phóng hàng. Thông tư 38/2015/TT-BTC đã được sửa đổi, bổ sung nhiều lần, quan trọng nhất là Thông tư 39/2018/TT-BTC và Thông tư 62/2019/TT-BTC, nhằm cập nhật các thay đổi trong quy trình, đơn giản hóa thủ tục, và phù hợp với các cam kết quốc tế mà Việt Nam tham gia.

Bên cạnh đó, Thông tư 22/2021/TT-BTC hướng dẫn chi tiết về trị giá hải quan, một trong những vấn đề phức tạp và dễ phát sinh tranh chấp nhất trong thủ tục nhập khẩu. Thông tư này quy định sáu phương pháp xác định trị giá tính thuế theo nguyên tắc ưu tiên: (i) phương pháp giao dịch của hàng hóa nhập khẩu, (ii) phương pháp giao dịch của hàng hóa giống hệt, (iii) phương pháp giao dịch của hàng hóa tương tự, (iv) phương pháp khấu trừ, (v) phương pháp tính toán, và (vi) phương pháp suy luận. Đối với hàng FCL, việc xác định trị giá có thể phức tạp hơn nếu container chứa nhiều dòng hàng khác nhau, hoặc nếu có quan hệ liên kết giữa người mua và người bán (ví dụ cùng một tập đoàn), bởi cơ quan hải quan có thể nghi ngờ và yêu cầu doanh nghiệp chứng minh rằng trị giá khai báo phù hợp với giá thị trường quốc tế.

Ngoài ra, các hàng hóa thuộc diện quản lý chuyên ngành còn phải tuân thủ các thông tư do các bộ quản lý chuyên ngành ban hành, ví dụ: Bộ Công Thương quản lý chất lượng hàng công nghiệp tiêu dùng, hóa chất, xăng dầu, thép; Bộ Y tế quản lý thực phẩm, dược phẩm, mỹ phẩm, thiết bị y tế; Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn quản lý kiểm dịch động thực vật, phân bón, thuốc bảo vệ thực vật. Doanh nghiệp nhập khẩu FCL cần xác định ngay từ đầu lô hàng của mình có thuộc diện kiểm tra chuyên ngành hay không, bởi nếu không chuẩn bị đầy đủ giấy phép, chứng nhận kiểm định, thời gian xin cấp các giấy phép này có thể kéo dài từ vài ngày đến vài tuần, gây chậm trễ và phát sinh chi phí lưu container rất lớn.

1.4.3. Các quy định liên quan khác

Bên cạnh các văn bản pháp luật trong nước, hàng nhập khẩu FCL bằng đường biển còn chịu sự điều chỉnh của nhiều công ước và hiệp định quốc tế mà Việt Nam là thành viên, tạo thành một khung pháp lý đa tầng, phức tạp mà doanh nghiệp cần lưu ý.

Trước hết, *Công ước SOLAS* (Safety of Life at Sea - An toàn sinh mạng trên biển) của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) có hiệu lực từ năm 1974 và liên tục được cập nhật, trong đó quy định bắt buộc từ ngày 01/07/2016, mọi container trước khi xếp lên tàu biển đều phải có chứng từ VGM (Verified Gross Mass - Trọng lượng container

đã xác nhận). Mặc dù yêu cầu này thuộc trách nhiệm của người xuất khẩu (bên gửi hàng), doanh nghiệp nhập khẩu cũng cần nắm được thông tin VGM để đối chiếu, kiểm tra và phối hợp với hãng tàu, bởi nếu VGM bị sai lệch so với thực tế, có thể phát sinh các vấn đề trong quá trình bốc xếp và vận chuyển, thậm chí ảnh hưởng đến an toàn của cả con tàu.

Thứ hai, *Công ước TIR* (Transport International Routier - Vận tải quốc tế) quy định về một hệ thống vận tải đa phương thức xuyên biên giới, cho phép hàng hóa vận chuyển qua nhiều quốc gia mà không cần kiểm tra hải quan tại mỗi cửa khẩu, với điều kiện container phải được niêm phong theo tiêu chuẩn an ninh cao và có sổ TIR đi kèm. Mặc dù Việt Nam chưa chính thức gia nhập Công ước TIR (đang trong quá trình xem xét), hàng hóa quá cảnh qua lãnh thổ Việt Nam hoặc hàng hóa nhập khẩu từ các nước thành viên TIR có thể liên quan đến các quy định này.

Thứ ba, *tiêu chuẩn ISO 17712* (do Tổ chức Tiêu chuẩn hóa Quốc tế ban hành) quy định về các đặc tính kỹ thuật của niêm phong container an ninh cao, bao gồm ba yêu cầu bắt buộc: chống kéo (chịu được lực kéo tối thiểu 2.000 N tương đương khoảng 200 kg), chống cắt (không thể cắt bằng kim thông thường, cần dụng cụ chuyên dụng), và chống đột nhập (không thể mở seal mà không cắt hoặc phá hủy hoàn toàn). Container không có seal đạt chuẩn ISO 17712 có thể bị cơ quan hải quan từ chối thông quan hoặc bị kiểm tra kỹ lưỡng hơn, bởi seal kém chất lượng tiềm ẩn nguy cơ hàng hóa bị can thiệp trong quá trình vận chuyển. Thứ tư, các Hiệp định Thương mại tự do (FTA) mà Việt Nam là thành viên, bao gồm Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP), Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - Liên minh châu Âu (EVFTA), Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP), và nhiều hiệp định song phương khác, quy định về thuế suất ưu đãi đặc biệt dành cho hàng hóa có xuất xứ từ các nước thành viên. Để được hưởng các ưu đãi về thuế này, doanh nghiệp nhập khẩu FCL phải có chứng nhận xuất xứ (C/O) hợp lệ, thường là C/O form D (cho ASEAN), form E (cho Trung Quốc - ASEAN), form AANZ (cho ASEAN - Australia - New Zealand), hoặc các form đặc thù khác tùy theo từng FTA. Việc không có C/O hoặc có nhưng không đúng form, không đủ tiêu chuẩn xuất xứ sẽ khiến hàng hóa chỉ được hưởng thuế suất ưu đãi thông thường (MFN) hoặc thậm chí thuế suất thông thường cao hơn, ảnh hưởng lớn đến chi phí nhập khẩu. Như vậy, doanh nghiệp nhập khẩu FCL không thể chỉ nắm vững pháp luật trong nước mà còn

phải có kiến thức về các cam kết quốc tế và tiêu chuẩn kỹ thuật toàn cầu, bởi đây là những yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng thông quan, mức thuế phải nộp, và chi phí tài chính tổng thể của lô hàng.

1.5. Các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình làm thủ tục khai báo hải quan đối với hàng hoá nhập khẩu

1.5.1. Quy trình quản lý nội bộ doanh nghiệp

❖ *Sự phối hợp giữa các bộ phận trong doanh nghiệp:*

Yếu tố nội bộ quan trọng nhất ảnh hưởng đến quy trình thủ tục hải quan là sự phối hợp giữa các bộ phận trong doanh nghiệp. Bộ phận kinh doanh cần cung cấp đầy đủ và kịp thời thông tin về đơn hàng, hợp đồng, nhà cung cấp. Bộ phận chứng từ cần khai báo chính xác trên hệ thống VNACCS/VCIS. Bộ phận kế toán cần sẵn sàng nguồn tiền để nộp thuế ngay khi có yêu cầu. Sự phối hợp nhịp nhàng giữa các bộ phận này quyết định tốc độ xử lý, và bất kỳ sự chậm trễ hay thiếu thông tin nào từ một bộ phận cũng có thể làm gián đoạn toàn bộ quy trình.

❖ *Năng lực và kỹ năng của nhân sự làm thủ tục hải quan:*

Năng lực của nhân sự trực tiếp thực hiện thủ tục hải quan là yếu tố then chốt. Một nhân viên chứng từ giỏi cần hiểu rõ hệ thống pháp luật hải quan, thành thạo thao tác trên VNACCS/VCIS, có kỹ năng tra cứu và phân loại mã HS chính xác, và có khả năng phát hiện các điểm bất thường trong chứng từ. Một nhân viên giao nhận giỏi cần nắm rõ quy trình, thủ tục tại từng cảng, có quan hệ tốt với các bên (hãng tàu, cảng, hải quan), và có kỹ năng xử lý tình huống phát sinh. Doanh nghiệp thiếu nhân sự có năng lực sẽ dễ gặp sai sót, chậm trễ, và phát sinh chi phí ngoài dự kiến.

❖ *Ứng dụng công nghệ thông tin và hệ thống quản lý nội bộ:*

Mức độ ứng dụng công nghệ thông tin và hệ thống quản lý nội bộ cũng ảnh hưởng lớn đến hiệu quả của quy trình. Doanh nghiệp có hệ thống quản lý chứng từ điện tử, kết nối trực tiếp với hệ thống của hãng tàu, đại lý nước ngoài, và kho bãi sẽ giảm thiểu việc nhập liệu thủ công; giảm sai sót, rút ngắn thời gian xử lý. Ngược lại, doanh nghiệp vẫn sử dụng chứng từ giấy, trao đổi bằng email thủ công sẽ mất nhiều thời gian và dễ xảy ra sai sót do nhập liệu hoặc thất lạc chứng từ.

❖ *Uy tín và lịch sử tuân thủ pháp luật hải quan của doanh nghiệp:*

Uy tín và lịch sử tuân thủ pháp luật hải quan của doanh nghiệp ảnh hưởng trực tiếp đến tỷ lệ phân luồng xanh, vàng, đỏ. Doanh nghiệp có lịch sử tuân thủ tốt, không vi phạm, có hệ thống quản lý hàng tồn kho minh bạch, và thường xuyên thực hiện đúng các nghĩa vụ thuế sẽ được hệ thống đánh giá có rủi ro thấp, từ đó tỷ lệ luồng xanh cao, ít bị kiểm tra thực tế. Ngược lại, doanh nghiệp có tiền sử vi phạm sẽ bị đánh giá rủi ro cao, tỷ lệ luồng đỏ cao, phải kiểm tra kỹ càng hơn, tốn nhiều thời gian và chi phí.

1.5.2. *Yếu tố bên ngoài doanh nghiệp*

❖ *Chính sách và quản lý của cơ quan hải quan:*

Chính sách và cách thức quản lý của cơ quan hải quan là yếu tố bên ngoài có tác động mạnh nhất đến quy trình. Các thay đổi về biểu thuế, mã HS, quy định thủ tục, hoặc việc tăng cường thanh kiểm tra đột xuất đối với một số mặt hàng cụ thể có thể ảnh hưởng đến luồng và thời gian thông quan. Bên cạnh đó, năng lực và thái độ của cán bộ hải quan tại từng cửa khẩu cũng khác nhau, có nơi xử lý nhanh gọn, có nơi chậm trễ, cầu kỳ, cũng ảnh hưởng đến trải nghiệm của doanh nghiệp.

❖ *Hệ thống công nghệ thông tin của hải quan (VNACCS/VCIS):*

Hệ thống công nghệ thông tin VNACCS/VCIS là xương sống của toàn bộ quy trình thủ tục hải quan điện tử. Tốc độ và sự ổn định của hệ thống ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng khai báo, tiếp nhận, xử lý tờ khai. Khi hệ thống gặp sự cố, quy trình thông quan có thể bị tê liệt trên diện rộng, ảnh hưởng đến hàng trăm doanh nghiệp cùng lúc. Doanh nghiệp cần có phương án dự phòng cho các trường hợp này, chẳng hạn như in tờ khai giấy và liên hệ trực tiếp với cán bộ hải quan để được xử lý bằng phương thức thủ công tạm thời.

❖ *Tình trạng cảng biển và hạ tầng logistics:*

Tình trạng cảng biển và hạ tầng logistics tại cảng nhập cũng ảnh hưởng lớn đến quy trình. Các cảng lớn như Cát Lái (TP.HCM), Hải Phòng thường xuyên xảy ra ùn tắc, quá tải vào mùa cao điểm, dẫn đến chậm trễ trong việc kiểm hóa, nâng hạ container, và làm thủ tục thanh lý cảng. Năng lực của bãi container, số lượng cần trục, và trình độ tổ chức của cảng quyết định tốc độ xử lý container sau khi hàng đã được thông quan. Doanh nghiệp cần lựa chọn cảng phù hợp và có kế hoạch dự phòng cho các tình huống ùn tắc.

❖ *Quy định kiểm tra chuyên ngành của các bộ, ngành liên quan:*

Quy định kiểm tra chuyên ngành của các bộ, ngành liên quan như Bộ Công Thương, Bộ Y tế, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn hiện đang là "điểm nghẽn" lớn nhất trong quy trình thông quan hàng nhập khẩu. Thủ tục xin giấy phép, chứng nhận kiểm định thường rườm rà, thời gian xử lý lâu, thiếu sự liên thông giữa cơ quan chuyên ngành và cơ quan hải quan. Đối với hàng FCL, việc chờ đợi kết quả kiểm tra chuyên ngành có thể kéo dài từ vài ngày đến vài tuần, trong khi container vẫn phải lưu tại cảng, phát sinh chi phí lưu container rất lớn.

❖ *Tình hình kinh tế, chính trị, thiên tai, dịch bệnh:*

Các yếu tố vĩ mô như tình hình kinh tế, chính trị, thiên tai, dịch bệnh cũng có thể ảnh hưởng gián tiếp đến quy trình thủ tục hải quan. Ví dụ, khi có biến động về tỷ giá, doanh nghiệp có thể gặp khó khăn trong thanh toán, ảnh hưởng đến việc nộp thuế. Khi có thiên tai bão lụt, cảng có thể bị đóng cửa, hoạt động bốc xếp bị ngừng trệ. Khi có dịch bệnh, cơ quan hải quan có thể áp dụng các biện pháp kiểm tra đặc biệt đối với hàng hóa từ vùng dịch, làm chậm thông quan. Doanh nghiệp cần cập nhật thường xuyên các diễn biến này để có kế hoạch ứng phó kịp thời.

TÓM TẮT CHƯƠNG 1

Chương 1 đã đi sâu hệ thống hóa những vấn đề lý luận cốt lõi liên quan đến thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL). Cụ thể, các khái niệm nền tảng như nhập khẩu hàng hóa, hàng FCL, container, seal, VGM đã được làm rõ, cùng với đó là vai trò, chức năng và đặc điểm của hình thức nhập khẩu này trong bối cảnh thương mại quốc tế hiện đại. Bên cạnh đó, thủ tục hải quan được phân tích một cách toàn diện từ khái niệm, đặc điểm, vai trò cho đến các nguyên tắc vận hành, đặc biệt là cơ chế quản lý rủi ro thông qua phân luồng xanh – vàng – đỏ và ứng dụng hệ thống VNACCS/VCIS trong khai báo điện tử. Quy trình làm thủ tục hải quan cho hàng FCL gồm 5 bước cũng được trình bày chi tiết. Các chứng từ bắt buộc cũng như những lỗi thường gặp và nguyên nhân được chỉ ra nhằm giúp doanh nghiệp chủ động phòng tránh. Hệ thống cơ sở pháp lý điều chỉnh hoạt động này cũng được tổng hợp đầy đủ, bao gồm các văn bản trong nước (Luật Hải quan, Luật Thuế, Nghị định, Thông tư) và các cam kết quốc tế (Công ước SOLAS, TIR, tiêu chuẩn ISO 17712, các FTA). Cuối cùng, các yếu tố ảnh hưởng đến quy trình thủ tục hải quan được phân loại thành yếu tố nội bộ doanh nghiệp (sự phối hợp giữa các bộ phận, năng lực nhân sự, ứng dụng công nghệ, uy tín tuân thủ) và yếu tố bên ngoài (chính sách hải quan, hạ tầng cảng biển, kiểm tra chuyên ngành, tình hình kinh tế - chính trị). Những phân tích lý luận này tạo thành một nền tảng vững chắc, làm cơ sở để đánh giá thực trạng và đề xuất các giải pháp hoàn thiện thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu FCL tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt trong các phần tiếp theo của nghiên cứu.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH THỦ TỤC HẢI QUAN ĐỐI VỚI HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER (FCL) CỦA CÔNG TY TNHH VẬN TẢI BÁCH VIỆT – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

2.1. Tổng quan về công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng

2.1.1. Giới thiệu khái quát về Công ty TNHH Vận Tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng

- Tên gọi: Công Ty TNHH Vận Tải Bách Việt.
- Tên quốc tế: BACHVIETGROUP.net.
- Tên viết tắt: BACHVIETGROUP.net.
- Giám đốc: Cao Xuân Tùng
- Trụ sở công ty: Tầng 3 - Tầng 8 - Tầng 9, Tòa nhà G8 Golden, 65 Hải Phòng, Phường Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam.
- Điện thoại: +84 24 3732 4889.
- Fax: +84 24 3732 4890.
- Mã số thuế: 0101668065-003.
- Ngành nghề kinh doanh: Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải.
- Website: <http://bachvietshipping.vn/vn/home.aspx>
- Giấy CNĐKKD: Được đăng ký vào ngày 09/10/2014.
- Logo:



Hình 2.1. Logo Công ty TNHH Vận Tải Bách Việt

2.1.2. Lịch sử hình thành và phát triển

Công ty TNHH Vận tải Bách Việt được thành lập vào năm 2005, với một thành viên duy nhất và cũng là CEO hiện nay - ông Cao Xuân Tùng. Công ty đã xây dựng đội ngũ với gần 1000 nhân viên dày dặn kinh nghiệm, tự tin cung cấp dịch vụ chất lượng cao với chi phí tối ưu nhất cho khách hàng. Sau 20 năm phát triển, Bách Việt đã mở rộng hệ thống chi nhánh trong và ngoài nước, đồng thời gia nhập WCA, Jctrans, IATA, FMC. Điều này đã giúp chúng tôi tạo dựng được mối quan hệ chiến lược lâu

dài với hệ thống đại lý tại 200 quốc gia trên toàn thế giới, chuyên cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa từ kho đến kho, từ hàng lẻ đến container, với khối lượng hàng từ nhỏ đến lớn và đa dạng phương thức vận chuyển như đường biển, đường bộ và đường hàng không.

Ngay từ những ngày đầu hoạt động, Công ty đã xác định mục tiêu phát triển bền vững dựa trên ba trụ cột chính: chất lượng dịch vụ – an toàn vận hành – hiệu quả chi phí. Chiến lược này đã định hướng toàn bộ quá trình phát triển của Công ty Cổ phần Bách Việt, tạo nên chuỗi các thành tựu đáng ghi nhận qua các giai đoạn:

- *Giai đoạn 2005 – 2014:*

Sau khi thành lập (2005), nhằm nâng cao khả năng phục vụ và tiếp cận khách hàng tốt hơn, năm 2006 Bách Việt mở văn phòng đại diện tại Hải Phòng để hỗ trợ các hoạt động liên quan đến vận tải, giao nhận và thủ tục hàng hóa xuất nhập khẩu tại khu vực cảng biển phía Bắc. Cùng năm, Công ty mở thêm văn phòng đại diện tại Thành phố Hồ Chí Minh, đánh dấu bước đi đầu tiên trong chiến lược mở rộng thị trường về phía Nam.

Tiếp nối đà phát triển, đến năm 2010, Bách Việt chính thức mở chi nhánh tại Thành phố Hồ Chí Minh. Việc hiện diện tại trung tâm kinh tế lớn nhất cả nước đã tạo điều kiện thuận lợi cho Công ty tiếp cận nhiều khách hàng xuất nhập khẩu, mở rộng mạng lưới đối tác và từng bước khẳng định uy tín thương hiệu trên thị trường logistics.

Đến năm 2014, Bách Việt tiếp tục mở rộng phạm vi hoạt động khi chính thức có mặt tại thành phố Đà Nẵng. Trong năm này, doanh thu bán hàng đạt mức tăng trưởng đáng kể, phản ánh hiệu quả của chiến lược mở rộng thị trường và năng lực khai thác dịch vụ ngày càng được nâng cao. Bách Việt từng bước trở thành một trong những doanh nghiệp logistics được khách hàng tin tưởng tại cả ba miền Bắc – Trung – Nam.

- *Giai đoạn 2015 – 2016:*

Năm 2015, Công ty thành lập BACH VIET GLOBAL với định hướng nghiên cứu thị trường quốc tế, phát triển các dự án mới và từng bước đưa thương hiệu Bách Việt tiếp cận thị trường nước ngoài. Trong giai đoạn này, các pháp nhân và thương hiệu liên quan như BACH VIET SHIPPING, BACH VIET GLOBAL và BACH

VIET SHIPPING (USA) LLC lần lượt được hình thành, tạo nền tảng cho chiến lược phát triển dài hạn và mở rộng hoạt động ra thị trường quốc tế.

Năm 2016, BACHVIETGROUP đạt doanh thu khoảng 120 tỷ đồng từ các dịch vụ vận chuyển nội địa và quốc tế. Mặc dù thị trường vận tải có nhiều biến động, Công ty vẫn duy trì được hoạt động ổn định và tiếp tục mở rộng mạng lưới với việc thành lập thêm văn phòng tại Quy Nhơn, nhằm phục vụ khách hàng khu vực miền Trung và các tỉnh lân cận.

- *Giai đoạn 2017 – 2019:*

Năm 2017, Bách Việt chính thức trở thành thành viên của WCA (World Cargo Alliance) – hiệp hội vận tải hàng hóa lớn trên thế giới. Việc gia nhập WCA giúp Công ty mở rộng mạng lưới đối tác quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh và tăng cường khả năng cung cấp các dịch vụ logistics xuyên biên giới.

Đến năm 2019, BACHVIETGROUP tiếp tục mở văn phòng tại Sân bay Quốc tế Nội Bài (Hà Nội), đánh dấu bước phát triển quan trọng trong lĩnh vực vận tải hàng không. Đây là tiền đề để Công ty đa dạng hóa dịch vụ và đáp ứng tốt hơn nhu cầu vận chuyển nhanh của khách hàng.

- *Giai đoạn 2021 – 2023:*

Năm 2021, BACHVIETGROUP được Ủy ban Hàng hải Liên bang Hoa Kỳ (FMC) cấp chứng nhận tư cách pháp nhân. Việc được FMC công nhận đã góp phần khẳng định năng lực pháp lý, uy tín và sự tuân thủ các chuẩn mực quốc tế của Công ty trong hoạt động vận tải biển.

Trong giai đoạn 2022 – 2023, BACHVIETGROUP tiếp tục đầu tư mở rộng không gian làm việc, phát triển đội ngũ nhân sự và đẩy mạnh các dịch vụ logistics trọn gói. Công ty mở thêm văn phòng tại Lạng Sơn và Bắc Ninh, qua đó tăng cường khả năng phục vụ khách hàng xuất nhập khẩu tại khu vực phía Bắc.

- *Giai đoạn 2024 – nay:*

Năm 2024, BACHVIETGROUP chính thức trở thành thành viên của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA). Đây là dấu mốc quan trọng, thể hiện sự trưởng thành về năng lực tổ chức, quản lý và chất lượng dịch vụ của Công ty trong lĩnh vực vận tải hàng không quốc tế.

Bước sang năm 2025, BACHVIETGROUP tiếp tục đẩy mạnh mở rộng hoạt động, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải đường bộ thông qua việc phát triển dịch vụ Bách Việt

Trucking. Song song đó, Công ty chú trọng đầu tư công nghệ, tối ưu hóa quy trình vận hành và nâng cao trải nghiệm khách hàng, hướng tới mục tiêu phát triển bền vững và đóng góp tích cực cho ngành vận tải – logistics tại Việt Nam.

2.1.3. Tầm nhìn, sứ mệnh, giá trị cốt lõi

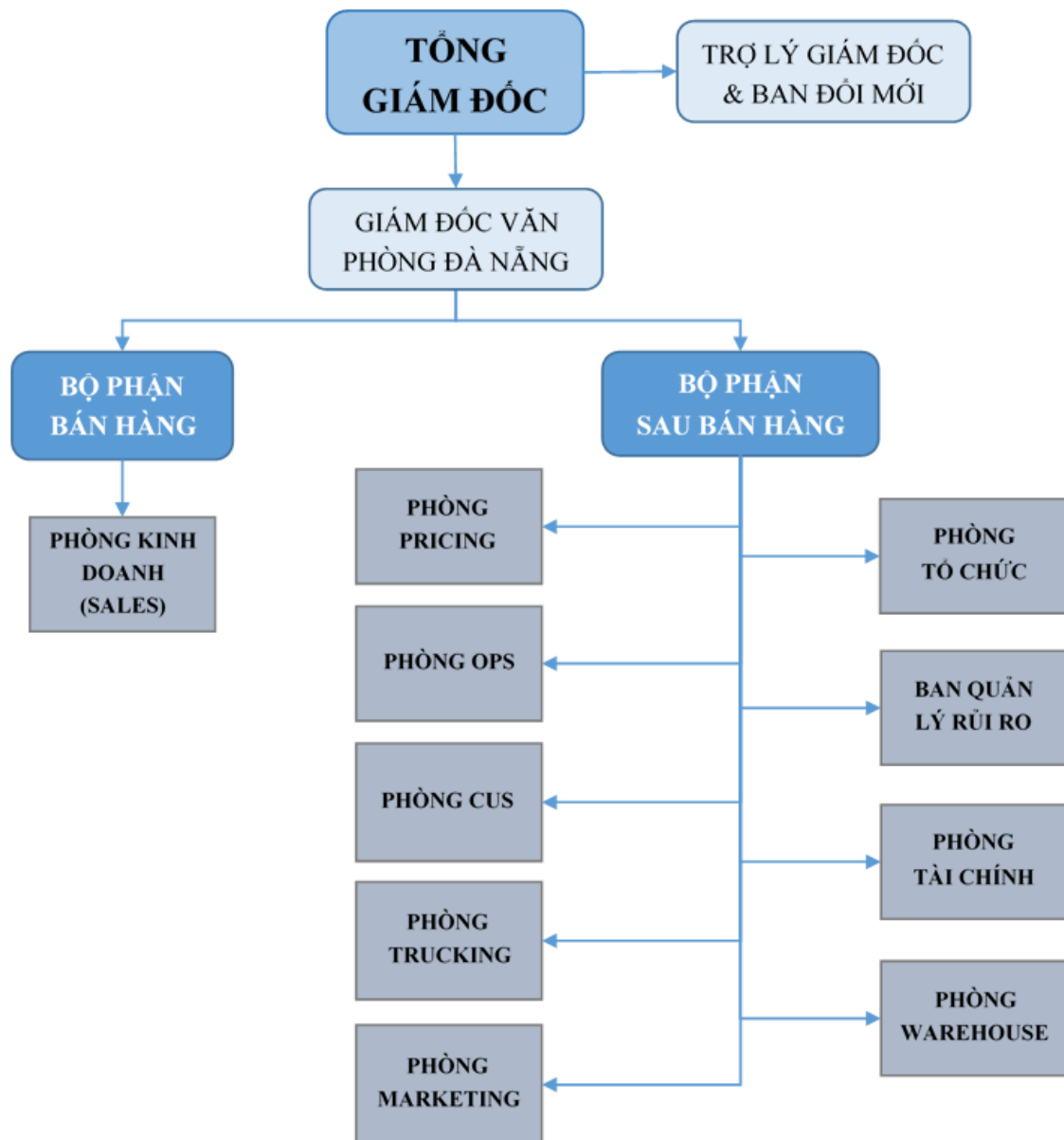
- *Tầm nhìn*: “Phát triển nhân sự lên 3000 người, mang lại nhiều cơ hội việc làm trong ngành Logistics.”
- *Sứ mệnh*: “Làm cho việc giao nhận vận chuyển hàng hóa đơn giản hơn bao giờ hết.”
- *Giá trị cốt lõi*: BACHVIETGROUP.net lấy việc phát triển tài nguyên con người là nghĩa vụ quan trọng nhất.

2.1.4. Lĩnh vực/sản phẩm kinh doanh

- Vận tải đường biển (chiếm 70% doanh thu);
- Vận tải hàng không quốc tế;
- Vận tải đường bộ;
- Dịch vụ thông quan (35.000+ tờ khai hải quan mỗi năm);
- Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hoá;
- Dịch vụ trucking (trên 100 xe khắp cả nước).

2.1.5. Cơ cấu tổ chức

2.1.5.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức



Hình 2.2. Sơ đồ tổ chức của công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng

2.1.5.2. Chức năng và nhiệm vụ của mỗi phòng ban

- **Tổng Giám đốc:** Là người đứng đầu công ty chịu trách nhiệm lãnh đạo và điều hành trực tiếp các đơn vị, các phòng ban chức năng và đơn vị trực thuộc.
- **Giám đốc văn phòng Đà Nẵng:** Được Giám đốc ủy quyền phụ trách điều hành quản lý hoạt động của các phòng ban thuộc chi nhánh Đà Nẵng, hỗ trợ công tác quản trị doanh nghiệp... Bên cạnh đó, chủ động triển khai, thực hiện nhiệm vụ được giao, thiết lập mục tiêu chính sách cho việc quản lý các bộ phận.

- Bộ phận bán hàng: Bao gồm các phòng kinh doanh (Sales) ở chi nhánh Đà Nẵng, gồm có 8 team. Có chức năng tìm kiếm, phát triển và chăm sóc khách hàng, tiếp nhận nhu cầu & tư vấn dịch vụ; Phối hợp nội bộ để xử lý đơn hàng; Nghiên cứu thị trường.
- Bộ phận sau bán hàng:
 - *Phòng Chứng từ (CUS)*: Có vai trò quan trọng trong việc chuẩn bị, xử lý và quản lý các loại chứng từ liên quan đến quá trình vận chuyển hàng hóa quốc tế. Công việc chính của phòng bao gồm lập và kiểm tra các loại chứng từ như vận đơn, hóa đơn, chứng nhận xuất xứ, liên hệ với các bên liên quan và theo dõi quá trình vận chuyển hàng hóa., đảm bảo hàng hóa được vận chuyển an toàn, đúng quy định và giúp doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro, tiết kiệm chi phí và nâng cao uy tín. Gồm các team: CUS sea, CUS air, CUS oversea, CUS support.
 - *Phòng Khai báo hải quan (OPS)*: Thực hiện các công việc liên quan đến giấy tờ, thủ tục hải quan trong quá trình xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa, để đảm bảo hàng hóa lưu thông nhanh chóng và hiệu quả. Bao gồm team: OPS TTK, OPS KTCN, OPS tư vấn, OPS hiện trường, điều xe. Trong đó, team OPS TTK chịu trách nhiệm kiểm tra tính hợp lệ của bộ chứng từ, khai báo thông tin lên hệ thống VNACCS, theo dõi phân luồng tờ khai; Team OPS KTCN giúp xử lý các thủ tục liên quan đến hàng hóa yêu cầu kiểm tra chuyên ngành (thực phẩm, mỹ phẩm, dược phẩm, hàng tiêu dùng có điều kiện,...); Team OPS hiện trường sẽ trực tiếp làm việc tại cảng, thực hiện các thủ tục lấy EDO, đăng ký kiểm hoá, phối hợp với hải quan và các bên liên quan để đưa hàng về kho; Team điều xe chịu trách nhiệm phối hợp với phòng Trucking để điều phối phương tiện vận chuyển hàng từ cảng về kho của khách.
 - *Phòng Pricing*: Lấy giá từ hãng tàu/hãng hàng không và các nhà cung cấp, báo giá cho team sales và khách hàng; Phân tích thị trường và theo dõi giá cước, quản lý data giá, xây dựng bảng giá nội bộ. Bao gồm: PRC sea nhập, PRC sea xuất & trucking, PRC air.
 - *Phòng Trucking*: Gồm 5 team: Quản lý phương tiện, Round use, Chạy lệnh, Lái xe, ACC&Chứng từ. Nhiệm vụ chính của phòng Trucking là điều phối xe

và tài xế, theo dõi tiến trình giao hàng; Làm việc với khách hàng và nhà xe; Xử lý chứng từ vận tải, kiểm soát chi phí trucking.

- *Phòng Kho*: Có nhiệm vụ quản lý hoạt động xuất/nhập kho hàng, kiểm kê, vận hành kho, đảm bảo an toàn cho hàng hoá. Gồm 2 team: quản lý kho và team bốc xếp
- *Phòng Tài chính*: Có 4 team: ACC bán hàng, ACC thanh toán nội địa, ACC thanh toán quốc tế, ACC thuế. Nhiệm vụ là quản lý tài chính tổng thể, kiểm soát dòng tiền, thuế và báo cáo thuế, xây dựng quy trình thanh toán, duyệt chi, kiểm soát nội bộ.
- *Phòng Quản lý rủi ro*: Tư vấn pháp lý cho BGĐ và các phòng ban; Theo dõi công nợ khách hàng; Quản lý hàng tồn, xử lý mọi vấn đề phát sinh trong vận chuyển và kho bãi. Bao gồm: team Pháp chế, team Nợ xấu, team Hàng tồn, team Quản lý trouble.
- *Ban đổi mới*: Cải thiện, đổi mới hệ thống làm việc của bộ phận phụ trách. Tối ưu hoá quy trình làm việc của nhân viên để đạt được hiệu quả. Tiếp nhận những góp ý từ nhân viên bộ phận để hoàn thiện quy trình cũng như bổ sung nhân lực cho bộ phận phụ trách, là cầu nối giữa cấp quản trị và cấp nhân viên.
- *Phòng Tổ chức*: Có trách nhiệm tuyển dụng, đào tạo, phát triển và quản lý nhân sự, chế độ lương - thưởng - phúc lợi, hành chính - văn phòng; quản lý nội quy - quy chế - văn hoá doanh nghiệp. Gồm có: team IT, team Hành chính lễ tân, team thu hút tài năng, team truyền thông nội bộ.

2.1.6. Quy mô, nhân sự và các nguồn lực của công ty

2.1.6.1. Cơ sở vật chất

Công ty đầu tư mạnh vào cơ sở vật chất với hệ thống văn phòng hiện đại tại hai địa điểm chiến lược ở trung tâm thành phố Đà Nẵng là Tầng 3+8+9, toà nhà G8 Golden, 65 Hải Phòng, phường Hải Châu, Đà Nẵng với tổng diện tích sử dụng là 1.053 m² và Tầng 8, Pvcombank Building, số 02 đường 30/4, phường Hải Châu, Đà Nẵng với tổng diện tích sử dụng là 250 m². Trang thiết bị được chuẩn bị đầy đủ phục vụ nhu cầu làm việc của 367 nhân viên với các thiết bị chính:

Bảng 2.1. Danh mục trang thiết bị của công ty

STT	Tên thiết bị	Số lượng
1	Máy tính bàn	355
2	Điện thoại bàn	30
3	Máy in	04
4	Bàn làm việc	60
5	Ghế làm việc	340
6	Ghế sofa	06
7	Máy lạnh	08
8	Quạt cây	25
9	Tủ lạnh	04
10	Máy lọc nước	12
11	Tủ đựng đồ	10
12	Tủ giày dép	11
13	Đèn trần	50
14	Thiết bị báo cháy	78

Nguồn: Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng

Việc bố trí văn phòng tại các tòa nhà trung tâm giúp tối ưu khả năng kết nối và nâng cao hình ảnh doanh nghiệp. Tuy nhiên, chi phí thuê mặt bằng cao đòi hỏi công ty phải quản lý hiệu quả để đảm bảo tính kinh tế. Tất cả các văn phòng đều được trang bị bàn ghế làm việc, điều hòa nhiệt độ, thiết bị ánh sáng, tủ lạnh, các thiết bị báo cháy mới nhất, tạo nên một môi trường làm việc thuận lợi cho nhân viên. Điều này không chỉ giúp tối ưu hóa hiệu quả công việc mà còn nâng cao sự hài lòng và sức khỏe của nhân viên. Các thiết bị này đáp ứng yêu cầu về công việc hàng ngày, đồng thời đảm bảo sự an toàn và tiện nghi, góp phần phát triển bền vững của công ty.

2.1.6.2. Nguồn nhân lực

Bảng 2.2. Cơ cấu lao động của Công ty TNHH vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng năm 2023 – 2025

	NĂM 2023		NĂM 2024		NĂM 2025		SO SÁNH			
	Số	Tỷ lệ	Số	Tỷ lệ	Số	Tỷ lệ	2024/2023		2025/2024	
	lượng	(%)	lượng	(%)	lượng	(%)	±	%	±	%
Tổng số lao động	135	100	170	100	367	100	+35.00	+25.93	+197.00	+115.88
Phân theo giới tính										
Nam	46	34	65	38	133	36	+19.00	+41.30	+68.00	+104.62
Nữ	89	66	105	62	234	64	+16.00	+17.98	+129.00	+122.86
Phân theo độ tuổi										
20-30 tuổi	125	93	145	85	322	88	+20.00	+16.00	+177.00	+122.07
Trên 30 tuổi	10	7	25	15	45	12	+15.00	+150.00	+20.00	+80.00
Phân theo trình độ lao động										
Cao đẳng	20	15	28	16	50	14	+8.00	+40.00	+22.00	+78.57
Đại học	115	85	142	84	317	86	+27.00	+23.48	+175.00	+123.24

Nguồn: Phòng Tổ chức của công ty (Công ty TNHH vận tải Bách Việt, 2025)

Tổng số lao động tại Công Ty TNHH Vận Tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng tiếp tục tăng trưởng ổn định qua ba năm (2023–2025), từ 135 lên 367 người, phản ánh chủ trương mở rộng quy mô hoạt động của công ty.

Về cơ cấu giới tính, lao động nữ vẫn chiếm tỷ trọng cao nhất và có xu hướng giảm nhẹ về tỷ lệ (từ 66% xuống 64%), trong khi lao động nam tăng dần tỷ lệ (từ 34% lên 36%). Điều này cho thấy sự duy trì lao động nữ trong công ty khá tốt và đồng thời cũng thu hút được thêm nhiều lao động nam hơn.

Xét theo trình độ chuyên môn, lao động có trình độ đại học chiếm đa số và tỷ trọng ngày càng tăng (từ 85% lên 86%). Ngược lại, tỷ lệ lao động trình độ cao đẳng lại giảm đi (từ 15% xuống 14%), cho thấy công ty đang nâng cao tiêu chuẩn tuyển dụng về học vấn.

Về độ tuổi, nhóm lao động từ 20-30 tuổi chiếm tỷ trọng lớn, nhưng lại có xu hướng giảm mạnh ở năm 2024 (từ 93% giảm còn 85%) và tăng nhẹ lại vào năm 2025 (85% lên 88%). Nhóm lao động trên 30 tuổi có sự tăng trưởng mạnh trong

năm 2024 (7% lên 15%) và bị sụt giảm dần trong năm 2025 (từ 15% xuống còn 12%). Điều này phản ánh cơ cấu lao động trẻ nhưng vẫn có sự cân bằng với lực lượng có kinh nghiệm.

Nhìn chung, công ty không chỉ mở rộng về quy mô mà còn chú trọng nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, đặc biệt là trình độ chuyên môn và sự cân đối trong cơ cấu lao động.

2.1.6.3. Nguồn lực tài chính

Bảng 2.3. Tài sản của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng giai đoạn 2023 – 2025

(Đơn vị tính: Nghìn đồng, %)

TÀI SẢN	2023	2024	2025	So sánh			
				2024/2023		2025/2024	
				±	%	±	%
A. TÀI SẢN NGẮN HẠN	243,148,904	269,483,726	307,864,219	+26,334,822	+10.83%	+38,380,493	+14.24%
I. Tiền & tương đương tiền	40,823,671	49,276,384	63,518,907	+8,452,713	+20.71%	+14,242,523	+28.90%
II. Phải thu ngắn hạn	117,819,329	129,684,570	146,957,384	+11,865,241	+10.07%	+17,272,814	+13.32%
III. Hàng tồn kho	82,560,075	88,947,816	94,685,273	+6,387,741	+7.74%	+5,737,457	+6.45%
IV. TSNH khác	1,945,827	1,574,955	2,702,653	-370,872	-19.06%	+1,127,698	+71.60%
B. TÀI SẢN DÀI HẠN	211,164,667	247,386,428	298,574,219	+36,221,761	+17.15	+51,187,791	+20.69%
I. Các khoản phải thu dài hạn	1,373,924	1,498,276	1,856,937	+124,352	+9.05	+358,661	+23.94%
II. Tài sản cố định	175,089,737	206,842,319	257,964,508	+31,752,582	+18.14	+51,122,189	+24.72%
1. TSCĐ hữu hình	173,715,991	205,314,827	255,987,436	+31,598,836	+18.19	+50,672,609	+24.68%
2. TSCĐ vô hình	1,373,745	1,527,492	1,977,071	+153,747	+11.19	+449,579	+29.43%
III. Tài sản dở dang dài hạn	23,605,999	25,847,516	30,982,648	+2,241,517	+9.50	+5,135,132	+19.87%
IV. Tài sản dài hạn khác	11,095,005	13,197,316	7,770,124	+2,102,311	+18.95	-5,427,192	-41.12%
TỔNG TÀI SẢN	454,313,571	516,301,320	604,807,806	+61,987,749	+13.64	+88,506,486	+17.14%

Nguồn: Phòng Tài chính của công ty (Công ty TNHH vận tải Bách Việt, 2025)

Bảng 2.4. Nguồn vốn của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng giai đoạn 2023 – 2025

(Đơn vị tính: Nghìn đồng, %)

NGUỒN VỐN	2023	2024	2025	So sánh			
				2024/2023		2025/2024	
				±	%	±	%
C. NỢ PHẢI TRẢ	286,675,040	322,914,186	364,807,806	+36,239,146	+12.64%	+41,893,620	+12.97%
I. Nợ ngắn hạn	284,748,585	318,426,519	355,286,174	+33,677,934	+11.83%	+36,859,655	+11.58%
II. Nợ dài hạn	1,926,454	4,487,666	9,521,632	+2,561,212	+132.95%	+5,033,966	+112.17%
D. VỐN CHỦ SỞ HỮU	167,638,530	193,387,133	240,000,000	+25,748,603	+15.36%	+46,612,867	+24.10%
I. Vốn chủ sở hữu	167,638,530	193,387,133	240,000,000	+25,748,603	+15.36%	+46,612,867	+24.10%
1. Vốn góp của chủ sở hữu	29,470,414	29,470,414	29,470,414	0	0%	0	0%
2. Lợi nhuận sau thuế chưa phân phối	138,168,116	163,916,718	210,529,585	+25,748,602	+18.64%	+46,612,867	+28.44%
TỔNG NGUỒN VỐN	454,313,570	516,301,320	604,807,806	+61,987,750	+13.64%	+88,506,486	+17.14%

Nguồn: Phòng Tài chính của công ty (Công ty TNHH vận tải Bách Việt, 2025)

Tổng tài sản của doanh nghiệp trong giai đoạn 2023-2025 cho thấy xu hướng tăng trưởng tích cực liên tục, từ 454,313,570 nghìn đồng (2023) lên 516,301,320 nghìn đồng (2024) và đạt 604,807,806 nghìn đồng (2025), với tỷ lệ tăng trưởng lần lượt là +13,64% và +17,14%. Điều này phản ánh việc doanh nghiệp đã mở rộng quy mô hoạt động và tăng cường nguồn lực tài sản.

Cơ cấu tài sản ngắn hạn tăng đều qua các năm:

- Tiền và tương đương tiền tăng mạnh từ 40,823,671 nghìn đồng (2023) lên 63,518,907 nghìn đồng (2025), với tốc độ tăng cao (năm 2025 tăng 28,9%), cho thấy doanh nghiệp chú trọng duy trì thanh khoản tốt. Các khoản phải thu ngắn hạn tăng đều từ 117,819,329 nghìn đồng (2023) lên 146,957,384 nghìn đồng (2025), tương ứng với mức tăng 13,32% trong năm 2025, có thể liên quan đến việc mở rộng hoạt động kinh doanh và tín dụng thương mại.

- Hàng tồn kho có xu hướng tăng nhưng với tốc độ chậm hơn (+6,45% năm 2025), phản ánh việc quản lý tồn kho tương đối ổn định.

Tài sản dài hạn cũng tăng mạnh trong giai đoạn này, từ 211,164,667 nghìn đồng (2023) lên 298,574,219 nghìn đồng (2025), trong đó:

- Tài sản cố định hữu hình tăng 24,68% trong năm 2025, cho thấy doanh nghiệp tiếp tục đầu tư mở rộng cơ sở vật chất, phương tiện vận tải và hạ tầng.
- Tài sản dở dang dài hạn cũng tăng +19,87% trong năm 2025, thể hiện các dự án đầu tư dài hạn đang được triển khai.

Về nguồn vốn, tổng nguồn vốn tăng tương ứng với tổng tài sản, từ 454,313,570 nghìn đồng (2023) lên 604,807,806 nghìn đồng (2025). Cơ cấu nguồn vốn có một số điểm đáng lưu ý:

- Nợ phải trả tăng từ 286,675,040 nghìn đồng (2023) lên 364,807,806 nghìn đồng (2025), trong đó nợ dài hạn tăng rất nhanh (+112,17% trong năm 2025), cho thấy doanh nghiệp có thể đang huy động vốn dài hạn để tài trợ cho các dự án đầu tư.
- Vốn chủ sở hữu tăng mạnh từ 167,638,530 nghìn đồng (2023) lên 240,000,000 nghìn đồng (2025), chủ yếu nhờ lợi nhuận sau thuế chưa phân phối tăng +28,44% trong năm 2025, phản ánh hiệu quả kinh doanh và khả năng tích lũy vốn từ nội lực.

Tóm lại, Công ty TNHH vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng đang trong giai đoạn tăng trưởng mạnh về quy mô tài sản và nguồn vốn, với sự mở rộng đầu tư vào tài sản cố định và duy trì thanh khoản cao. Tuy nhiên, cần lưu ý đến sự gia tăng nhanh của nợ dài hạn và các khoản phải thu để đảm bảo cấu trúc tài chính bền vững và quản lý rủi ro hiệu quả.

2.2. Thực trạng hoạt động kinh doanh của công ty

2.2.1. Các yếu tố môi trường tác động đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp

2.2.1.1. Các yếu tố vi mô

2.2.1.1.1. Khách hàng

Khách hàng của Bách Việt Đà Nẵng ngày càng có yêu cầu cao và đa dạng. Trong bối cảnh thị trường vận tải cạnh tranh ngày càng gay gắt, nhu cầu của khách hàng không chỉ dừng lại ở việc vận chuyển hàng hóa đơn thuần mà còn đòi hỏi những dịch vụ vận tải chuyên nghiệp, an toàn, linh hoạt và đúng giờ. Các yếu tố như tốc độ giao hàng, sự an toàn của hàng hóa, khả năng xử lý các loại hàng hóa đặc biệt và dịch vụ chăm sóc khách hàng chất lượng cao đều là những yếu tố khách hàng mong muốn.

Khách hàng của Bách Việt Đà Nẵng gồm các công ty, doanh nghiệp vừa và lớn, các tổ chức cũng như các cá nhân có nhu cầu vận chuyển hàng hóa bao gồm hàng LCL và FCL. Điển hình như Công ty TNHH một thành viên HN CORPORATION, Công ty cổ phần công nghệ Hadimed, Công ty TNHH Xuất nhập khẩu Chuẩn Âu EUSTA, THACO, Tập đoàn Hoà Phát...

Mỗi khách hàng đều có những yêu cầu và tiêu chuẩn riêng biệt vì vậy, công ty cần phải luôn cập nhật và cải tiến các dịch vụ để đáp ứng tốt nhất nhu cầu này. Mỗi khách hàng có yêu cầu và phong cách làm việc khác nhau. Một số khách hàng có thể ưu tiên giá cả, trong khi những khách hàng khác lại chú trọng đến thời gian vận chuyển, sự an toàn của hàng hóa, hoặc yêu cầu dịch vụ vận chuyển linh hoạt hơn. Bách Việt Đà Nẵng nhận biết được điều này, nên doanh nghiệp luôn lắng nghe cũng như nắm bắt mọi yêu cầu, xu hướng của khách hàng và thị trường, từ đó điều chỉnh các tiêu chuẩn dịch vụ sao cho phù hợp. Công ty có thể thiết kế các gói dịch vụ vận chuyển riêng biệt để phục vụ các nhu cầu đặc thù của từng khách hàng. Công ty có thể cung cấp dịch vụ vận chuyển vắng lái và cố định với mức giá ưu đãi. Còn đối

với những khách hàng yêu cầu sự linh hoạt cao hơn, công ty có thể cung cấp dịch vụ vận chuyển theo yêu cầu với lộ trình và thời gian giao hàng linh hoạt.

Một trong những chiến lược quan trọng của Bách Việt Đà Nẵng là xây dựng và duy trì một mạng lưới khách hàng trung thành. Điều này không chỉ giúp công ty tạo ra nguồn thu ổn định mà còn giúp tăng cường uy tín của mình trong ngành vận tải trong nước cũng như quốc tế. Để đạt được điều này, Bách Việt Đà Nẵng tập trung chú trọng đến việc tạo ra sự hài lòng cho khách hàng thông qua các chương trình, dịch vụ hậu mãi tận tình. Công ty cũng thực hiện các chiến lược duy trì khách hàng như xây dựng mối quan hệ cá nhân hóa, tổ chức các sự kiện giao lưu hoặc cung cấp các dịch vụ, giá trị gia tăng như bảo hiểm hàng hóa, theo dõi lộ trình vận chuyển trực tuyến, hay tư vấn miễn phí cho khách hàng. Bên cạnh việc giữ chân khách hàng hiện tại, Bách Việt Đà Nẵng còn chú trọng đến việc thu hút và giữ chân các khách hàng tiềm năng. Để làm được điều này, công ty cần phải xây dựng một chiến lược tiếp cận khách hàng tiềm năng mạnh mẽ, thông qua các kênh, các hội nhóm, diễn đàn xuất nhập khẩu và truyền thông hiệu quả. Việc xây dựng một hình ảnh thương hiệu uy tín và đáng tin cậy sẽ giúp công ty thu hút được sự chú ý từ những khách hàng tiềm năng.

Công ty vận tải Bách Việt luôn đặt khách hàng là trung tâm trong mọi chiến lược kinh doanh của mình. Để đáp ứng được các yêu cầu và nâng cao trải nghiệm của khách hàng, Bách Việt Đà Nẵng luôn phải cải tiến và sáng tạo không ngừng. Việc đào tạo nhân viên giao tiếp hiệu quả, thân thiện và hiểu rõ về các nhu cầu của khách hàng là yếu tố quan trọng trong việc xây dựng mối quan hệ bền vững. Bách Việt Đà Nẵng cần duy trì sự linh hoạt trong các quy trình làm việc, đảm bảo rằng họ có thể ứng phó nhanh chóng và hiệu quả với các thay đổi trong yêu cầu của khách hàng.

2.2.1.1.2. Đối thủ cạnh tranh

Bách Việt Đà Nẵng hiện đang phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt từ các đối thủ mạnh trong ngành logistics như Vạn Hải Group, Bee Logistics, và Transimex, mỗi công ty đều có những ưu điểm riêng.

- *Vạn Hải Group:*

Vạn Hải là một trong những công ty cung cấp dịch vụ logistics toàn diện, từ vận tải nội địa, vận tải quốc tế đến các dịch vụ hỗ trợ như khai báo hải quan và

lưu trữ kho bãi. Sự đa dạng này giúp Vạn Hải đáp ứng được nhiều nhu cầu của các doanh nghiệp, đặc biệt trong bối cảnh chuỗi cung ứng phức tạp hiện nay.

Công ty sở hữu mạng lưới văn phòng rộng khắp tại các khu vực kinh tế trọng điểm như TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng và Hải Phòng. Điều này mang lại lợi thế lớn trong việc phục vụ khách hàng tại các trung tâm thương mại, công nghiệp lớn của cả nước. Hơn nữa, đội ngũ nhân sự giàu kinh nghiệm và chuyên nghiệp của công ty là nhân tố quan trọng giúp duy trì và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Bên cạnh đó, Vạn Hải còn chú trọng vào việc cung cấp dịch vụ hỗ trợ khách hàng 24/7, đảm bảo sự linh hoạt và đáp ứng kịp thời các yêu cầu. Tầm nhìn chiến lược của công ty hướng đến việc trở thành sự lựa chọn hàng đầu trong ngành logistics, với các giá trị cốt lõi như chuyên nghiệp, chính trực, và tận tâm.

- *Bee Logistics:*

Là công ty cung cấp dịch vụ logistics toàn diện, từ vận tải quốc tế, kho bãi, dịch vụ hải quan đến các giải pháp đặc thù như vận chuyển linh kiện điện tử và phụ tùng máy bay, giúp đáp ứng đa dạng nhu cầu của khách hàng. Bee Logistics cũng sở hữu một mạng lưới rộng khắp với 22 văn phòng trong nước và 13 văn phòng tại 8 quốc gia, tạo điều kiện cho việc kết nối thị trường quốc tế và mở rộng kinh doanh toàn cầu. Với thành tích được xếp hạng trong top 10 công ty logistics uy tín tại Việt Nam, Bee Logistics đã xây dựng được uy tín và lòng tin từ khách hàng và đối tác. Khả năng ứng phó linh hoạt của công ty cũng là một điểm mạnh, đặc biệt là trong giai đoạn đại dịch COVID-19, khi Bee Logistics chủ động thuê máy bay để vận chuyển hàng hóa, đảm bảo chuỗi cung ứng không bị gián đoạn.

Tầm nhìn chiến lược của Bee Logistics là trở thành thương hiệu logistics đa quốc gia, nâng cao giá trị cho khách hàng và khẳng định vị thế của Việt Nam trên bản đồ logistics toàn cầu. Những yếu tố này không chỉ giúp Bee Logistics duy trì vị thế hàng đầu trong ngành logistics tại Việt Nam mà còn mở rộng ảnh hưởng ra toàn cầu.

- *Transimex:*

Là một trong những công ty logistics hàng đầu tại Việt Nam với hơn 40 năm kinh nghiệm trong ngành, điều này giúp công ty xây dựng được uy tín và sự hiểu biết sâu rộng về thị trường. Một trong những điểm mạnh lớn nhất của Transimex

là cơ sở hạ tầng hiện đại, bao gồm các trung tâm logistics rộng lớn với kho bãi, kho lạnh, và các thiết bị nâng hạ tiên tiến, đáp ứng nhu cầu lưu trữ và phân phối hàng hóa đa dạng. Công ty cung cấp dịch vụ logistics toàn diện, từ vận tải nội địa, vận tải biển, vận tải hàng không đến kho bãi và dịch vụ hải quan, đảm bảo sự linh hoạt và đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng. Với mạng lưới rộng khắp, Transimex có mặt tại nhiều tỉnh thành trong cả nước, tạo điều kiện thuận lợi cho việc kết nối và phân phối hàng hóa. Cam kết chất lượng luôn được Transimex đặt lên hàng đầu, với mục tiêu trở thành nhà cung cấp giải pháp logistics tích hợp hàng đầu tại Việt Nam. Những yếu tố này giúp Transimex duy trì vị thế cạnh tranh và đáp ứng tốt nhu cầu của khách hàng trong ngành logistics.

2.2.1.1.3. Nhà cung cấp

Để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng về dịch vụ vận chuyển hàng hóa quốc tế, Bách Việt Đà Nẵng đã không ngừng mở rộng và đa dạng hóa các hình thức hợp tác. Nhận thức rõ hạn chế về phương tiện vận chuyển, công ty đã chủ động tìm kiếm và thiết lập mối quan hệ hợp tác chặt chẽ với các hãng vận tải uy tín trong và ngoài nước. Trước hết, để đảm bảo hàng hóa được giao đến tận tay khách hàng một cách nhanh chóng và an toàn, Bách Việt Đà Nẵng đã hợp tác với nhiều hãng vận tải xe tải tại địa phương. Nhờ đó, công ty có thể linh hoạt bố trí xe phù hợp với từng loại hàng hóa và tuyến đường, rút ngắn thời gian vận chuyển và giảm thiểu chi phí. Việc hợp tác này cũng giúp Bách Việt Đà Nẵng mở rộng mạng lưới dịch vụ, phục vụ khách hàng ở các tỉnh thành trên cả nước. Song song với việc hợp tác với các hãng vận tải nội địa, Bách Việt Đà Nẵng còn không ngừng mở rộng hợp tác với các hãng tàu biển quốc tế uy tín như ONE, HMM, SITC, PIL, ZIM... Nhờ đó, công ty có thể cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu trọn gói, từ khâu nhận hàng tại nước ngoài đến giao hàng tận nơi tại Việt Nam. Việc hợp tác với các hãng tàu lớn giúp Bách Việt Đà Nẵng đảm bảo được các dịch vụ chất lượng cao, ổn định và giá cả cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng.

2.2.1.2. Các yếu tố vĩ mô

2.2.1.2.1. Môi trường kinh tế

Môi trường kinh tế vĩ mô tác động đến Bách Việt Đà Nẵng được định hình bởi sự giao thoa của ba tầng nấc: toàn cầu, quốc gia và địa phương. Ở cấp độ toàn cầu, xu hướng “China Plus One” và đa dạng hóa chuỗi cung ứng tiếp tục thúc đẩy dòng

vốn đầu tư dịch chuyển, tạo nền tảng thuận lợi cho các thị trường mới nổi như Việt Nam. Tuy nhiên, những áp lực từ lạm phát dai dẳng, chính sách tiền tệ thắt chặt và bất ổn địa chính trị cũng tiềm ẩn rủi ro cho hoạt động thương mại quốc tế và nhu cầu vận tải xuyên biên giới.

Trong bối cảnh đó, Việt Nam tiếp tục khẳng định vị thế là điểm đến hấp dẫn, được minh chứng qua việc giữ vững vị trí thứ 10 toàn cầu và thứ 3 Đông Nam Á trong Báo cáo Chỉ số Logistics Mới nổi của Agility năm 2024, với điểm nhấn đặc biệt là xếp hạng 4 thế giới về năng lực logistics quốc tế. Nền kinh tế quốc gia với mức tăng trưởng GDP đạt 7,1% năm 2024 và tăng lên 8,02% trong năm 2025, cùng với mạng lưới Hiệp định Thương mại Tự do (FTA) sâu rộng, tạo ra động lực kép: vừa thúc đẩy nhu cầu vận tải nội địa, vừa mở rộng dòng hàng xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, áp lực lạm phát và lãi suất cao trong nước vẫn là thách thức không nhỏ, có thể làm tăng chi phí vận hành và hạn chế khả năng tiếp cận vốn để mở rộng quy mô.

Đi sâu vào địa bàn trọng điểm là thành phố Đà Nẵng, những tiềm năng và thách thức trên được cụ thể hóa rõ nét. Tốc độ tăng trưởng GRDP năm 2025 ước đạt 9,18%, xếp thứ 9/34 tỉnh thành, vượt trội so mặt bằng chung cả nước, nền kinh tế địa phương đang phát triển sôi động, kéo theo nhu cầu vận chuyển nguyên vật liệu và hàng hóa nội vùng gia tăng mạnh, trực tiếp tạo cơ hội doanh thu ổn định cho Bách Việt Đà Nẵng. Cơ hội này càng được khuếch đại nhờ các dự án hạ tầng chiến lược như Cảng Liên Chiểu (giai đoạn 1 đang được đẩy nhanh tiến độ) và hệ thống giao thông kết nối được nâng cấp, biến Đà Nẵng thành một đầu mối logistics quan trọng của miền Trung, mở ra hướng phát triển dịch vụ logistics đa phương thức và vận tải quốc tế cho công ty. Tóm lại, trong ma trận tác động đa chiều, Bách Việt Đà Nẵng đứng trước cơ hội lớn từ sự hội tụ của các yếu tố thuận lợi: làn sóng dịch chuyển sản xuất toàn cầu, vị thế logistics của Việt Nam và sức bật tăng trưởng mạnh mẽ của địa phương. Thách thức chủ yếu nằm ở việc quản lý chi phí hiệu quả và tối ưu hóa nguồn lực trong bối cảnh lãi suất tăng cao. Thành công của chi nhánh sẽ phụ thuộc vào khả năng tận dụng tối đa các lợi thế địa phương để hiện thực hóa tiềm năng từ các FTA và xu hướng toàn cầu, đồng thời thích ứng linh hoạt để giảm thiểu rủi ro từ những biến động kinh tế vĩ mô.

(Nguồn: Cổng thông tin điện tử Thành phố Đà Nẵng)

2.2.1.2.2. Môi trường công nghệ

Công ty TNHH Vận Tải Bách Việt nhận thức rõ xu hướng chuyển đổi số và yêu cầu về phát triển bền vững, luôn nỗ lực từng bước cải tiến hệ thống và quy trình làm việc theo hướng hiện đại. Trọng tâm hiện tại là tối ưu hóa các tuyến vận chuyển thông qua việc phân tích và lập kế hoạch thủ công có cải tiến, nhằm giảm thiểu quãng đường di chuyển, tiết kiệm nhiên liệu và hạn chế phát thải khí nhà kính từ đội xe.

Song song đó, công ty bước đầu tạo lập môi trường làm việc số cơ bản thông qua việc ứng dụng các công cụ trực tuyến và thiết bị điện tử phổ biến (như máy tính, điện thoại thông minh). Điều này cho phép một bộ phận nhân viên có thể linh hoạt làm việc từ xa hoặc xử lý công việc ngoài giờ hành chính, góp phần nâng cao tính chủ động và hiệu quả cá nhân. Công ty xác định đây là nền tảng ban đầu để tiến tới việc áp dụng các giải pháp công nghệ chuyên sâu hơn trong tương lai, chẳng hạn như phần mềm quản lý vận tải (TMS) để tối ưu hóa tự động, hoặc nền tảng điện toán đám mây để kết nối và chia sẻ dữ liệu minh bạch hơn.

Như vậy, hành trình chuyển đổi số và xanh hóa hoạt động của Bách Việt đang ở giai đoạn khởi đầu với những nỗ lực thực tế. Định hướng của công ty là tiếp tục học hỏi, từng bước đầu tư và tích hợp các công nghệ phù hợp với quy mô và nguồn lực, nhằm biến mục tiêu về hiệu quả vận hành và trách nhiệm môi trường thành hiện thực một cách bền vững.

2.2.1.2.3. Môi trường nhân khẩu học

Về quy mô dân số, Đà Nẵng tiếp tục khẳng định vị thế là một trung tâm kinh tế - đô thị năng động với sức hút nhân khẩu học mạnh mẽ. Năm 2025, dân số trung bình toàn thành phố đạt 2.856,4 nghìn người, tăng 1,29% so với năm 2024, tốc độ tăng cao phản ánh sức hút về cơ hội việc làm và chất lượng sống. Lực lượng lao động từ 15 tuổi trở lên lên tới 1.538,4 nghìn người, là nguồn cung nhân lực rất dồi dào cho thị trường. Trong đó, lực lượng lao động đang có việc làm là 1.506,9 nghìn người (tăng 3,64%), cho thấy khả năng hấp thụ lao động hiệu quả của nền kinh tế địa phương. Quy mô và tốc độ tăng trưởng này tạo ra một thị trường tiêu dùng và vận chuyển hàng hóa nội địa ngày càng mở rộng, đồng thời mở ra cơ hội tuyển dụng rộng lớn cho Bách Việt Đà Nẵng ở hầu hết các vị trí, từ vận hành đến điều phối.

Tuy nhiên, chất lượng và tính cạnh tranh của thị trường lao động mới là yếu tố then chốt. Một chỉ số đáng chú ý là tỷ lệ thất nghiệp chung của lực lượng lao động

chỉ ở mức 2,05%. Con số thấp này cho thấy một thị trường việc làm đã ở trạng thái "siết chặt", nơi người lao động có nhiều lựa chọn và sức mạnh thương lượng. Đối với Bách Việt Đà Nẵng, điều này đồng nghĩa với áp lực cạnh tranh gay gắt trong thu hút và giữ chân nhân tài, đặc biệt là những lao động có kỹ năng chuyên môn phù hợp với yêu cầu hiện đại của ngành logistics như vận hành công nghệ thông tin, ngoại ngữ, hoặc quản lý chuỗi cung ứng. Thách thức không còn là tìm người, mà là tìm được đúng người có chất lượng và thuyết phục họ gắn bó lâu dài với công ty. Hơn nữa, trong một thị trường lao động "chật" như vậy, áp lực tăng chi phí nhân công để duy trì tính cạnh tranh là rất rõ rệt, ảnh hưởng trực tiếp đến cơ cấu chi phí và lợi nhuận.

Do vậy, để chủ động nắm bắt cơ hội từ nguồn nhân lực dồi dào và vượt qua thách thức từ thị trường lao động cạnh tranh, Bách Việt Đà Nẵng cần chuyển dịch chiến lược nhân sự từ thụ động sang chủ động. Trọng tâm cần đặt vào việc xây dựng thương hiệu tuyển dụng hấp dẫn, đầu tư vào chương trình đào tạo và đào tạo lại nội bộ bài bản để tự chủ nguồn nhân lực chất lượng cao, và hoàn thiện chính sách đãi ngộ tổng thể (bao gồm lương, thưởng, môi trường làm việc và cơ hội thăng tiến) nhằm không chỉ thu hút mà còn giữ chân được những nhân viên giỏi, biến yếu tố con người thành lợi thế cạnh tranh bền vững cho công ty.

(Nguồn: Trang thông tin điện tử Thống kê Đà Nẵng)

2.2.2. Phân tích tình hình hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp

2.2.2.1. Phân tích kết quả hoạt động kinh doanh và khả năng sinh lời của công ty

Bảng 2.5. Báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh năm 2023-2025 của Công ty

(Đơn vị tính: Nghìn đồng; %)

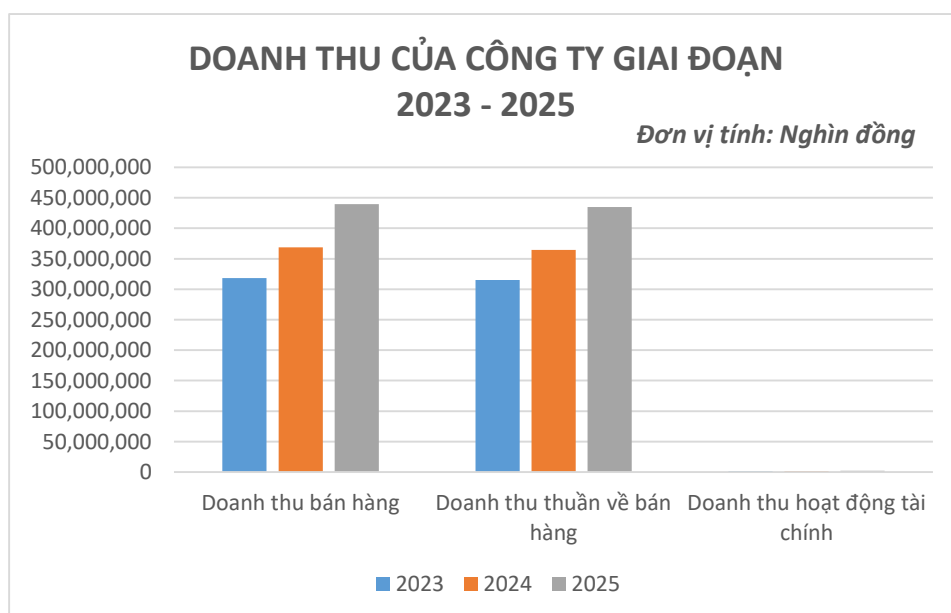
STT	Chỉ tiêu	2023	2024	2025	So sánh			
					2024/2023		2025/2024	
					±	%	±	%
1	Doanh thu bán hàng	318,462,515	368,816,291	439,585,315	50,353,776	+15.81	70,769,024	+19.19
2	Các khoản giảm trừ doanh thu	3,462,517	4,138,725	4,916,284	676,208	+19.53	777,559	+18.79
3	Doanh thu thuần về bán hàng	314,999,998	364,677,566	434,669,031	49,677,568	+15.77	69,991,465	+19.19
4	Giá vốn hàng bán	248,736,418	282,514,627	332,684,719	33,778,209	+13.58	50,170,092	+17.76
5	Lợi nhuận gộp về bán hàng	66,263,580	82,162,939	101,984,312	15,899,359	+23.99	19,821,373	+24.12
6	Doanh thu hoạt động tài chính	1,318,462	1,684,317	2,047,318	365,855	+27.75	363,001	+21.55
7	Chi phí tài chính	6,418,517	7,326,418	8,516,284	907,901	+14.15	1,189,866	+16.24
8	Chi phí bán hàng	14,836,418	17,426,518	20,914,628	2,590,100	+17.46	3,488,110	+20.02
9	Chi phí quản lý doanh nghiệp	18,946,317	22,516,284	26,847,318	3,569,967	+18.84	4,331,034	+19.24
10	Lợi nhuận thuần từ HĐKD	27,380,790	36,578,036	47,753,400	9,197,246	+33.59	11,175,364	+30.55

STT	Chỉ tiêu	2023	2024	2025	So sánh			
					2024/2023		2025/2024	
					±	%	±	%
11	Thu nhập khác	628,417	784,316	916,418	155,899	+24.81	132,102	+16.84
12	Chi phí khác	326,418	417,528	498,316	91,110	+27.91	80,788	+19.35
13	Lợi nhuận khác	301,999	366,788	418,102	64,789	+21.45	51,314	+13.99
14	Tổng lợi nhuận trước thuế	27,682,789	36,944,824	48,171,502	9,262,035	+33.46	11,226,678	+30.39
15	Thuế thu nhập doanh nghiệp hiện hành	5,536,558	7,388,965	9,634,300	1,852,407	+33.46	2,245,335	+30.39
16	Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp	22,146,231	29,555,859	38,537,202	7,409,628	+33.46	8,981,343	+30.39
17	ROS (%)	7.0	8.1	8.87	1.07	+15.28	0.76	+9.39
18	ROA (%)	4.87	5.72	6.37	0.85	+0.17	0.65	+0.11
19	ROE(%)	13.21	15.28	16.06	2.07	+0.16	0.77	+0.05

Nguồn: Phòng Tài chính của công ty (Công ty TNHH vận tải Bách Việt, 2025)

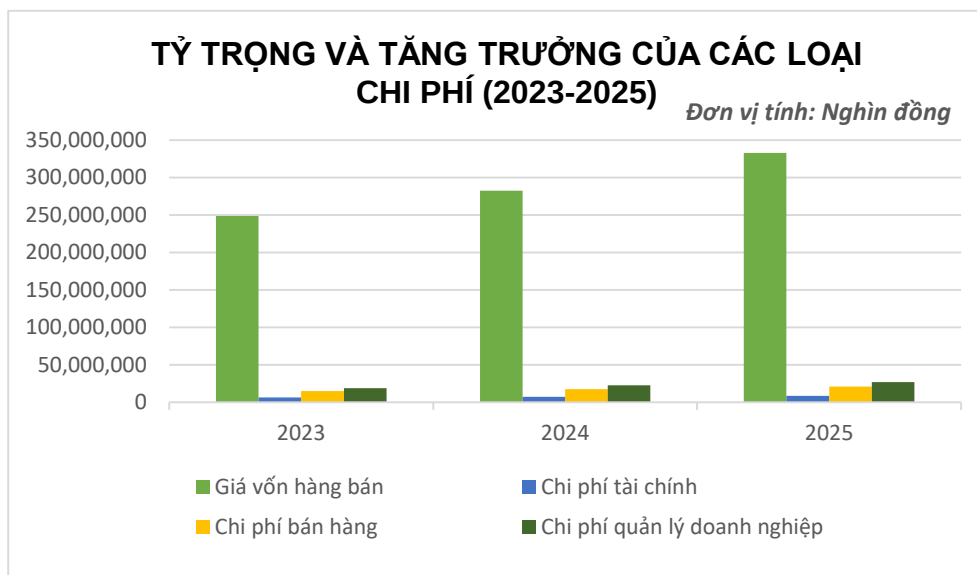
Dựa vào bảng số liệu về kết quả kinh doanh năm 2023-2025 của công ty, có thể thấy hoạt động kinh doanh của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt duy trì xu hướng tăng trưởng ổn định và tích cực trên hầu hết các chỉ tiêu chính. Điều này phản ánh hiệu quả trong chiến lược kinh doanh và quản lý chi phí của doanh nghiệp trong bối cảnh phục hồi kinh tế sau đại dịch. Cụ thể:

Biểu đồ 2.1. Tình hình Doanh thu công ty TNHH vận tải Bách Việt từ năm 2023-2025



Dựa trên báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh giai đoạn 2023-2025, các khoản mục doanh thu chính của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt, bao gồm doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ cùng doanh thu hoạt động tài chính, đều ghi nhận xu hướng tăng trưởng tích cực và liên tục qua các năm. Cụ thể, doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ tăng từ 315,000,001 nghìn đồng (năm 2023) lên 424,670,034 nghìn đồng (năm 2025), tương ứng mức tăng 109,670,033 nghìn đồng và tốc độ tăng trưởng kép ấn tượng. Đây là dấu hiệu cho thấy nhu cầu về dịch vụ logistics và vận tải trên thị trường tiếp tục tăng trưởng mạnh mẽ, đồng thời phản ánh hiệu quả trong chiến lược mở rộng thị phần và đa dạng hóa dịch vụ của doanh nghiệp. Sự tăng trưởng bền vững này có thể là kết quả của việc tối ưu hóa mạng lưới vận tải, nâng cao chất lượng dịch vụ, cũng như tận dụng tốt các cơ hội từ sự phục hồi của hoạt động thương mại toàn cầu và nhu cầu nội địa.

Biểu đồ 2.2. Tỷ trọng và tăng trưởng của các loại chi phí trong năm 2023-2025

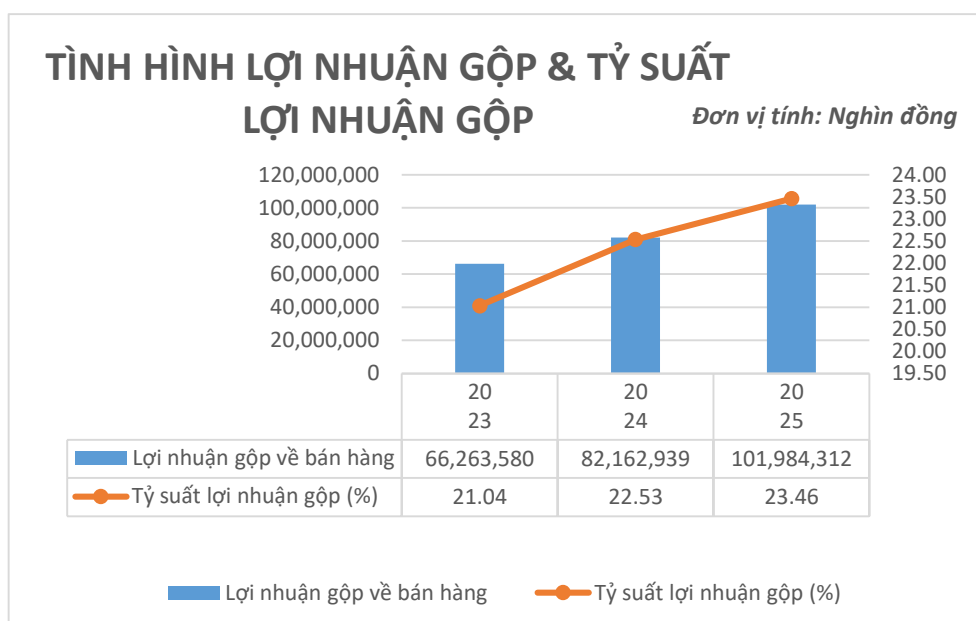


Theo biểu đồ tổng hợp, giá vốn hàng bán luôn chiếm vị trí áp đảo, dao động quanh mức 79-80% tổng doanh thu thuần, phản ánh đặc thù của ngành vận tải khi chi phí nhiên liệu, bảo trì và thuê ngoài luôn là yếu tố then chốt. Tiếp theo, chi phí quản lý doanh nghiệp và chi phí bán hàng lần lượt chiếm tỷ trọng đáng kể tiếp theo, với xu hướng tăng nhẹ qua các năm, từ 18,84% lên 19,24% và từ 17,46% lên 20,02%. Sự gia tăng này là hệ quả tất yếu của việc mở rộng quy mô hoạt động và đầu tư vào bộ máy quản lý, hệ thống phân phối. Trong khi đó, chi phí tài chính duy trì tỷ trọng ổn định ở mức thấp (khoảng 2% doanh thu thuần), còn chi phí khác có tỷ trọng không đáng kể (dưới 0,1%).

Về tăng trưởng, tất cả các loại chi phí đều tăng về mặt tuyệt đối, phù hợp với sự mở rộng quy mô kinh doanh. Tuy nhiên, điểm đáng chú ý là tốc độ tăng của giá vốn hàng bán (13,58% - 17,76%) luôn thấp hơn hoặc xấp xỉ tốc độ tăng của doanh thu thuần (15,77% - 19,19%), điều này đã trực tiếp góp phần nâng cao tỷ suất lợi nhuận gộp của công ty. Chi phí bán hàng và chi phí quản lý doanh nghiệp tăng với tốc độ cao hơn (17-20%), phản ánh chiến lược đầu tư chủ động cho tăng trưởng. Mặc dù chi phí tài chính tăng (14-16%), doanh thu hoạt động tài chính vẫn duy trì được mức tăng trưởng dương, dù đã chậm lại đáng kể (từ 27.75% năm 2024 xuống 21.55% năm 2025). Điều này vẫn cho thấy hiệu quả tương đối trong việc tạo ra thu nhập từ hoạt động quản lý vốn. Nhìn chung, công ty đã kiểm soát tốt cơ cấu chi phí, đặc biệt là

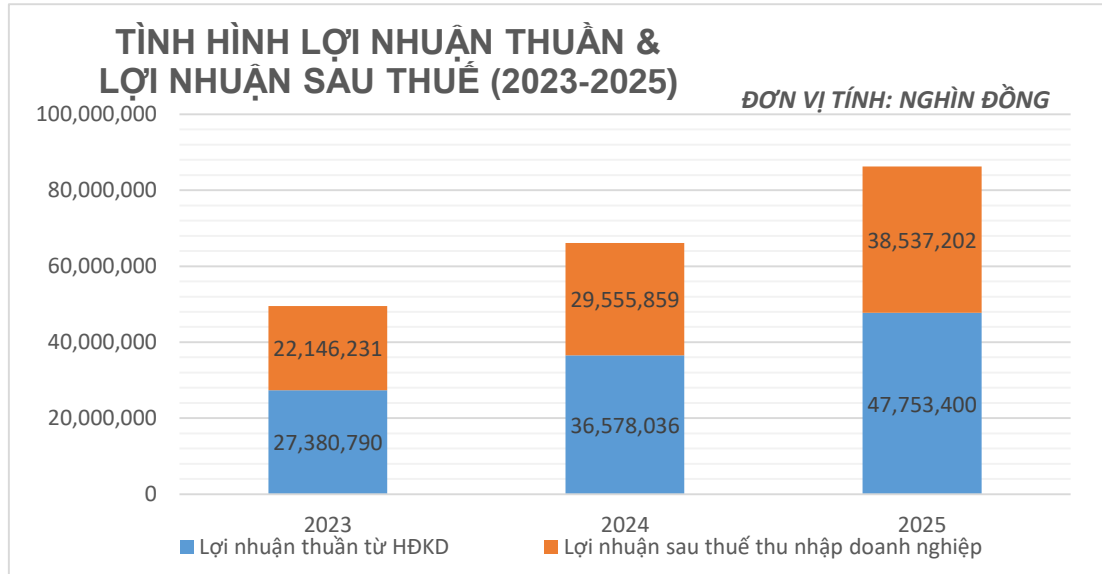
yếu tố chi phí trực tiếp lớn nhất, đồng thời phân bổ hợp lý các chi phí gián tiếp để hỗ trợ cho đà tăng trưởng bền vững.

Biểu đồ 2.3. Tình hình lợi nhuận gộp và tỷ suất lợi nhuận gộp (2022-2024)



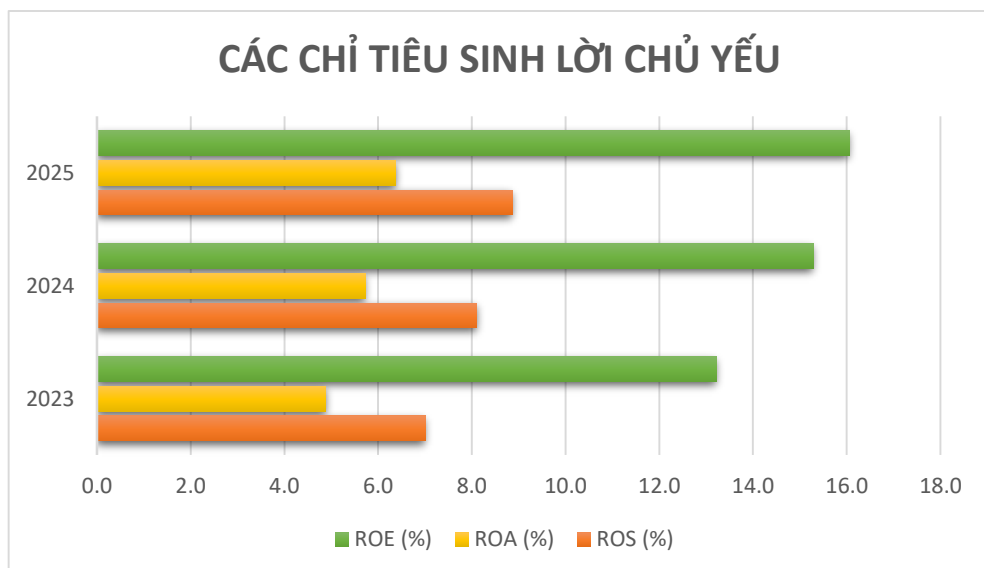
Lợi nhuận gộp của công ty thể hiện sự tăng trưởng vượt bậc, tăng từ 66,263,583 nghìn đồng năm 2023 lên 91,985,315 nghìn đồng năm 2025, với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 18%/năm, thậm chí cao hơn cả tốc độ tăng trưởng doanh thu. Điều này không chỉ phản ánh sự mở rộng về quy mô mà còn cho thấy hiệu quả kinh doanh cốt lõi được cải thiện rõ rệt, thể hiện qua việc tỷ suất lợi nhuận gộp (Gross Margin) tăng từ 21.04% lên 23.46% trong giai đoạn 2023-2025. Sự cải thiện này bắt nguồn từ hai yếu tố then chốt: thứ nhất, công ty đã kiểm soát tốt giá vốn hàng bán khi tốc độ tăng của khoản mục này (13.58%-17.76%) luôn thấp hơn tốc độ tăng doanh thu thuần; và thứ hai, cơ cấu dịch vụ đã được tối ưu hóa theo hướng gia tăng tỷ trọng các mảng mang lại biên lợi nhuận cao hơn, như dịch vụ kho bãi và vận tải đường bộ. Kết quả này củng cố năng lực cạnh tranh và khả năng sinh lời bền vững của doanh nghiệp.

Biểu đồ 2.4. Tình hình lợi nhuận thuần và lợi nhuận sau thuế (2023-2025)



Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh của công ty tăng trưởng vững chắc với tốc độ lần lượt là +33,59% và +30,55%, phản ánh hiệu quả ngày càng cao từ hoạt động kinh doanh chính. Kết quả này đồng thời được chuyển hóa thành lợi nhuận sau thuế tăng đều đặn (33,46% và 30,39%), trở thành nguồn lực nội sinh quan trọng bổ sung vào vốn chủ sở hữu, phù hợp với xu hướng đã được chỉ ra trong bảng cân đối kế toán. Về khía cạnh quản lý, mặc dù chi phí bán hàng và chi phí quản lý có xu hướng tăng (17-20%) để đáp ứng việc mở rộng quy mô, nhưng tốc độ tăng của chúng lại thấp hơn đáng kể so với tốc độ tăng của lợi nhuận gộp. Điều này minh chứng cho việc công ty đã đạt được hiệu quả kinh tế theo quy mô trong việc quản lý các chi phí gián tiếp, góp phần tối ưu hóa lợi nhuận chung.

Biểu đồ 2.5. Các chỉ tiêu sinh lời chủ yếu (ROS, ROA, ROE) (2023-2025)



Các chỉ số sinh lời cốt lõi của doanh nghiệp đều được duy trì ở mức cao và ổn định, phản ánh hiệu quả tài chính vượt trội. Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu (ROS) ổn định ở mức khoảng 8%, chứng tỏ năng lực quản trị chi phí và định giá dịch vụ rất tốt ngay cả khi quy mô hoạt động mở rộng nhanh chóng. Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản (ROA) cũng duy trì ổn định ở mức 5,7%, cho thấy các khoản đầu tư vào tài sản mới như phương tiện vận tải và kho bãi đang được sử dụng hiệu quả để tạo ra lợi nhuận. Đặc biệt, tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE) luôn duy trì ở mức rất cao trên 13%, một con số ấn tượng trong ngành logistics.

Kết quả kinh doanh 2023-2025 của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt cho thấy một bức tranh tài chính hết sức sáng sủa, toàn diện và bền vững. Công ty không chỉ đạt được tăng trưởng kép về cả quy mô và chất lượng mà còn quản lý hiệu quả cơ cấu chi phí và sử dụng vốn.

2.2.2.2. Phân tích kết quả hoạt động nhập khẩu bằng đường biển của công ty

Bảng 2.6. Doanh thu cước vận tải đường biển của công ty giai đoạn 2023-2025

(Đơn vị tính: Nghìn đồng; %)

Chỉ tiêu	2023		2024		2025		So sánh			
							2024/2023		2025/2024	
	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	±	%	±	%
Doanh thu cước vận tải biển	128,316,520	40.29%	146,827,315	39.81%	176,418,527	40.13%	18,510,795	36.76%	29,591,212	41.81%

Nguồn: Phòng Tài chính của công ty (Công ty TNHH vận tải Bách Việt, 2025)

Có thể thấy, vận tải biển đóng vai trò là mảng kinh doanh cốt lõi của công ty, chiếm tỷ trọng ổn định ở mức xấp xỉ 40% tổng doanh thu của công ty trong suốt giai đoạn 2023 - 2025 (lần lượt là 40,29%, 39,81% và 40,13%). Mức dao động rất nhỏ, chỉ khoảng 0,5% qua các năm, cho thấy đây không phải là mảng kinh doanh phụ trợ hay mang tính thời vụ, mà là nền tảng vững chắc, đóng góp đều đặn và đáng tin cậy vào kết quả kinh doanh chung. Việc tỷ trọng hầu như không thay đổi dù quy mô doanh thu tăng trưởng mạnh càng khẳng định vận tải biển thực sự là "xương sống" trong cơ cấu hoạt động của Công ty Bách Việt.

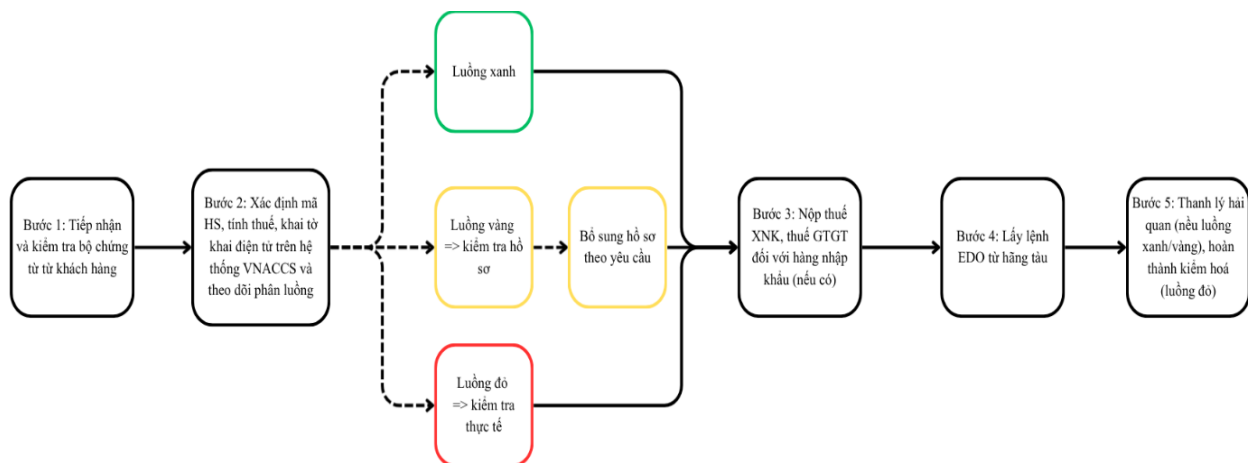
Bên cạnh sự ổn định về tỷ trọng, lĩnh vực vận tải biển còn là động lực chính thúc đẩy sự mở rộng quy mô của công ty. Cụ thể, doanh thu mảng này tăng từ hơn 128,3 tỷ đồng năm 2023 lên gần 146,8 tỷ đồng năm 2024 (tăng 18,5 tỷ đồng, tương đương 36,76%) và đạt hơn 176,4 tỷ đồng vào năm 2025 (tăng 29,6 tỷ đồng, tương đương 41,81%). Mức

tăng trưởng có xu hướng gia tăng qua các năm, đặc biệt là bước nhảy vọt về giá trị tuyệt đối và tốc độ trong năm 2025, cho thấy mảng vận tải biển không chỉ duy trì được phong độ mà còn liên tục bứt phá, đóng vai trò đầu tàu kéo toàn bộ doanh thu của công ty lên các mức cao mới.

Kết quả thực tế năm 2025 với mức tăng trưởng ấn tượng lên tới 41,81% so với năm 2024 đã khẳng định vị thế đầu tàu của mảng vận tải biển. Bước sang năm 2026, căn cứ vào kế hoạch kinh doanh và các hợp đồng đã ký, công ty kỳ vọng doanh thu từ hoạt động vận tải biển duy trì đà tăng trưởng hai con số cho thấy sự ưu tiên nguồn lực vẫn được dành cho lĩnh vực cốt lõi này. Việc đầu tư, khai thác và mở rộng thị phần ở mảng vận tải biển, đặc biệt là dịch vụ nhập khẩu FCL, tiếp tục là hướng đi chiến lược then chốt để đạt được các mục tiêu tăng trưởng tổng thể của Công ty Bách Việt trong giai đoạn 2026 - 2030. Như vậy, vận tải biển không chỉ là mảng kinh doanh quan trọng nhất trong hiện tại mà còn là nền tảng vững chắc để công ty thực hiện các kế hoạch mở rộng và cạnh tranh dài hạn trên thị trường.

2.3. Thực trạng quy trình thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng

2.3.1. Sơ đồ quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu hàng nguyên container của công ty TNHH Vận tải Bách Việt.



Hình 2.3. Sơ đồ quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu thực tế hàng nguyên container (FCL) của Công ty

Nguồn: Phòng OPS (Công ty TNHH Vận tải Bách Việt)

2.3.2. Phân tích quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu hàng nguyên container (FCL) của công ty TNHH Vận tải Bách Việt

Bước 1: Tiếp nhận và kiểm tra bộ chứng từ từ khách hàng

Khi phát sinh lô hàng nhập khẩu, bộ phận Sale sẽ gửi thông tin lô hàng cho Leader để phân công nhân viên OPS phụ trách truyền tờ khai. Thông tin phân công thường được trao đổi qua nhóm Zalo nội bộ, bao gồm: tên khách hàng, tên hàng hóa, số lượng file chứng từ, nhân viên kinh doanh phụ trách và các thông tin liên quan khác.

Sau khi được phân công, nhân viên OPS TTK sẽ được thêm vào nhóm làm việc với khách hàng để trực tiếp trao đổi thông tin và yêu cầu khách hàng cung cấp bộ chứng từ phục vụ khai báo hải quan. Bộ chứng từ cơ bản thường bao gồm:

- Hợp đồng thương mại (Sales Contract)
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) *(Xem tại phụ lục 1)*
- Phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List) *(Xem tại phụ lục 2)*
- Vận đơn (Bill of Lading) *(Xem tại phụ lục 3)*
- Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) nếu có *(Xem tại phụ lục 4.1 và 4.2)*
- Các chứng từ kiểm tra chuyên ngành liên quan

Sau khi tiếp nhận chứng từ, OPS TTK tiến hành kiểm tra tính đầy đủ, hợp lệ và đối chiếu thông tin giữa các chứng từ như: tên hàng, số lượng, trọng lượng, điều kiện giao hàng, cảng đi – cảng đến, mã HS, xuất xứ hàng hóa...

Đối với các lô hàng có C/O bản chính đã hoàn thiện chữ ký và dấu mộc, OPS TTK sẽ trực tiếp kiểm tra tính chính xác của chứng từ. Nếu phát hiện sai sót sẽ trao đổi ngay với khách hàng để yêu cầu chỉnh sửa trước khi tiến hành các bước tiếp theo.

Trong trường hợp bộ chứng từ có C/O nháp, OPS TTK sẽ phối hợp với bộ phận tư vấn chứng từ để kiểm tra tính hợp lệ, tiêu chí xuất xứ và khả năng đáp ứng quy định ưu đãi thuế quan. Sau khi thống nhất nội dung chỉnh sửa, OPS sẽ gửi phản hồi cho khách hàng để yêu cầu shipper chỉnh sửa và phát hành chứng từ chính thức.

*** Bộ phận thực hiện:**

- Bộ phận Sale
- Leader OPS TTK
- Nhân viên OPS TTK

*** Nhận xét:**

- Ưu điểm: Quy trình kiểm tra được thực hiện chặt chẽ, giúp giảm thiểu sai sót trước khi khai báo chính thức.
- Hạn chế: Việc trao đổi chứng từ chủ yếu qua Zalo và email nên đôi khi dễ xảy ra tình trạng thiếu sót file hoặc cập nhật chậm chứng từ chỉnh sửa.

Bước 2: Xác định mã HS, tính thuế, tiến hành nhập thông tin lên tờ khai hải quan điện tử trên hệ thống VNACCS/ECUS5 và theo dõi phân luồng

Sau khi kiểm tra hoàn tất bộ chứng từ, OPS TTK tiến hành xác định mã HS phù hợp cho hàng hóa dựa trên tính chất, thành phần cấu tạo, công dụng và quy định tại biểu thuế xuất nhập khẩu hiện hành.

BIỂU THUẾ XUẤT NHẬP KHẨU 2026				UPDATE: 05/04/2026													VŨ QUÝ HÙNG - H													
V	Mã hàng	Mô tả hàng hoá - Tiếng Việt	Đơn vị tính	NK TT	NK ưu đãi	VAT	ACTA	ATGA	ALCEP	VEPA	AKFTA	AANZFTA	AFFTA	WFTA	VCFTA	VNEAEU	CPTPP	AKMFTA	VNCU	EVFTA	UKVFTA	VNLAO	VNCAAM	VIFTA	RCEPT					
A	B	C	D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
		PHẦN I																												
		ĐỘNG VẬT SỐNG; CÁC SẢN PHẨM TỪ ĐỘNG VẬT																												
		Chú giải																												
		1. Trong phần này, khi đề cập đến một giống hoặc một loài động vật, trừ khi có yêu cầu khác, cần phải kể đến cả giống hoặc loài động vật đó còn non.																												
		2. Trừ khi có yêu cầu khác, trong toàn bộ Danh mục này bất cứ đề cập nào liên quan đến các sản phẩm "được làm khô" cũng bao gồm các sản phẩm được khử nước, làm bay hơi hoặc làm khô bằng đông lạnh.																												
		Chương 1																												
		Động vật sống																												
		Chú giải																												
		1. Chương này bao gồm tất cả các loại động vật sống trừ:																												
		(a) Cá và động vật giáp xác, động vật thân mềm và động vật thủy sinh không xương sống khác, thuộc nhóm 03.01, 03.06, 03.07 hoặc 03.08;																												
		(b) Vi sinh vật nuôi cấy và các sản phẩm khác thuộc nhóm 30.02; và																												
		(c) Động vật thuộc nhóm 95.08.																												
0	0101	Ngựa, lừa, la sống																												
1		- Ngựa																												
2	01012100	-- Loại thuần chủng để nhân giống	kg/con	5	0	1/8/10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	01012900	-- Loại khác	kg/con	7.5	5	1/5/8/10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.9	0	0	0	0	0	
1	010130	- Lừa																												
BIA HT BT2026 BANG 6QT PL1 PL2 AC AT AJ VJ AK AANZ AI VK VC EAV CPTPP AKH EV-NK EU VNCU UKV VI VNCAM RCEPT ...																														

Hình 2.4. Biểu thuế xuất nhập khẩu năm 2026

Việc xác định đúng mã HS có vai trò quan trọng vì ảnh hưởng trực tiếp đến:

- Thuế nhập khẩu
- Thuế giá trị gia tăng (VAT)
- Chính sách quản lý hàng hóa
- Kiểm tra chuyên ngành
- Điều kiện áp dụng ưu đãi thuế quan theo C/O

Sau khi xác định mã HS và tính toán các loại thuế liên quan, OPS TTK đăng nhập vào phần mềm khai báo hải quan điện tử ECUS, cắm chữ ký số của khách hàng (Ultra) hoặc của công ty (nếu được ủy quyền). Quy trình khai báo trên hệ thống VNACCS

được thực hiện tuần tự qua các bước: lấy thông tin tờ khai từ hải quan (IDB), khai trước thông tin tờ khai (IDA) để tạo tờ khai nháp, gửi tờ khai nháp cho khách hàng kiểm tra, và sau khi khách hàng xác nhận mới thực hiện khai chính thức tờ khai (IDC).

Các thông tin cần khai báo bao gồm:

- Người nhập khẩu
- Người xuất khẩu
- Mã loại hình
- Cảng xếp dỡ
- Thông tin container
- Mã HS
- Trị giá tính thuế
- Thuế suất
- Thông tin C/O
- Điều kiện Incoterms

Bản xác nhận nội dung tờ khai hàng hóa nhập khẩu <In thứ>			
Số tờ khai	Số tờ khai đầu tiên	**	
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Mã phân loại kiểm tra	Mã loại hình	A11 2 [4]	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	Mã bộ phận xử lý tờ khai	00	
Ngày đăng ký	Ngày thay đổi đăng ký		Thời hạn tái nhập/ tái xuất
Người nhập khẩu			
Mã	0106742019		
Tên	Công Ty TNHH Phát Triển Công Nghệ Batco Việt Nam		
Mã bưu chính	484		
Địa chỉ	Số nhà 468 - D3, Phường Hoàng Mai, Thành phố Hà Nội, Việt Nam		
Số điện thoại			
Người ủy thác nhập khẩu			
Mã			
Tên			
Người xuất khẩu			
Mã			
Tên	SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO., LTD		
Mã bưu chính			
Địa chỉ	11TH FLOOR, TOWER G1, GALAXY WORLD, WUHE AVE., BANTIAN, LONGGANG, SHENZHEN, CHINA		
Mã nước	CN		
Người ủy thác xuất khẩu			
Đại lý Hải quan	Mã nhân viên Hải quan		
Số vận đơn	Địa điểm lưu kho	03CES11	CANG NAM DINH VU
1 220426JWAOL26040151	Địa điểm dỡ hàng		
	Địa điểm xếp hàng	CNCHZ	SHENZHEN

Hình 2.5. Mẫu Tờ khai nháp hàng nhập khẩu nguyên container

Sau khi truyền tờ khai thành công, hệ thống Hải quan sẽ tự động phân luồng tờ khai gồm:

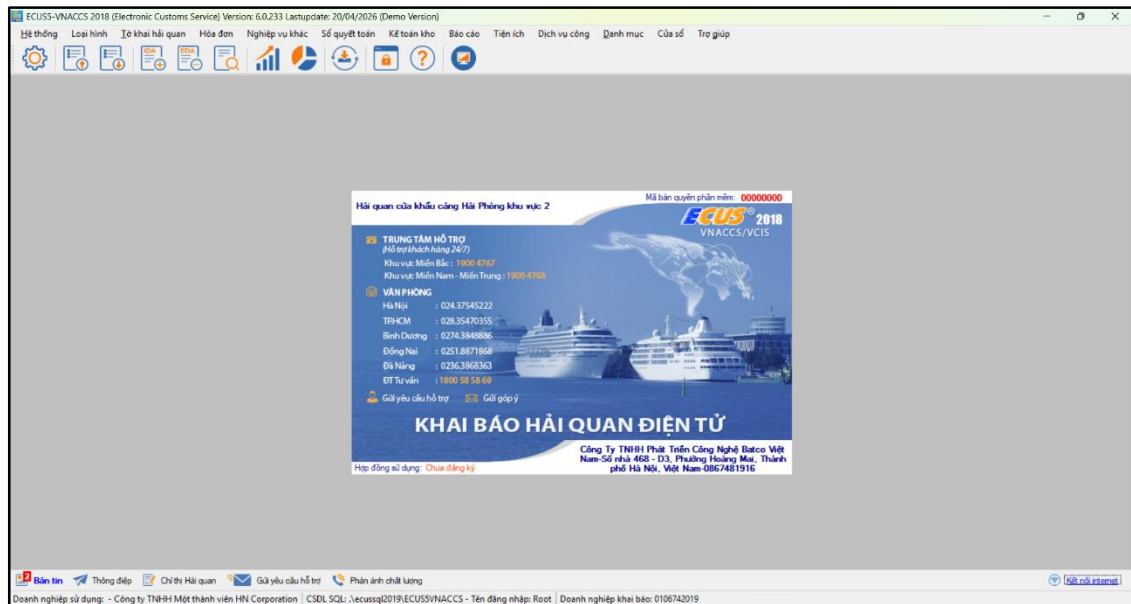
- Luồng xanh: Miễn kiểm tra hồ sơ và hàng hóa
- Luồng vàng: Kiểm tra hồ sơ giấy
- Luồng đỏ: Kiểm tra thực tế hàng hóa

Trạng thái:	Đang thêm mới
Phân luồng:	☐ Xanh ☐ Vàng ☐ Đỏ

Hình 2.6. Khu vực hiển thị kết quả xử lý tờ khai trên phần mềm ECUS5

Đối với luồng vàng hoặc đỏ, nhân viên OPS TTK sẽ bổ sung hồ sơ theo yêu cầu của cơ quan Hải quan và phối hợp xử lý phát sinh để đảm bảo tiến độ thông quan.

*** Phần mềm sử dụng: ECUS5/VNACCS**



Hình 2.7. Giao diện phần mềm khai báo hải quan điện tử ECUS5/VNACCS

*** Bộ phận thực hiện: OPS TTK**

*** Nhận xét:**

- Ưu điểm: Ứng dụng khai báo điện tử giúp rút ngắn thời gian xử lý và tăng tính chính xác trong khai báo.
- Nhược điểm: Việc xác định mã HS đôi khi gặp khó khăn đối với các mặt hàng đặc thù hoặc thiếu catalogue kỹ thuật, dễ dẫn đến rủi ro phân luồng đỏ hoặc tham vấn giá. Bên cạnh đó, vào các dịp cao điểm như cuối năm, lễ, Tết... khi lượng tờ khai nhiều, phần mềm bị quá tải, dẫn tới bị chậm tiến độ khai báo và thông quan.

Bước 3: Nộp thuế XNK, thuế GTGT đối với hàng hoá nhập khẩu (nếu có)

Sau khi tờ khai được đăng ký và có kết quả phân luồng, doanh nghiệp tiến hành nộp các khoản thuế theo quy định, bao gồm thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng (VAT), và các loại thuế khác nếu phát sinh (thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế bảo vệ môi trường). Việc nộp thuế được thực hiện thông qua hệ thống nộp thuế điện tử Hải quan 24/7 liên kết với ngân hàng.

Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông báo kết quả phân luồng)			
Số tờ khai	108183208710	Số tờ khai đầu tiên	/
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Mã phân loại kiểm tra	2	Mã loại hình	A11 2 [4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	HQDINHVV	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai	3920
Ngày đăng ký	24/04/2026 11:27:54	Ngày thay đổi đăng ký	/ /
		Mã bộ phận xử lý tờ khai	00
		Thời hạn tái nhập/ tái xuất	/ /

Hình 2.8. Mẫu tờ khai hàng hoá nhập khẩu sau khi đã phân luồng

Sau khi hệ thống xác nhận doanh nghiệp đã hoàn tất nghĩa vụ tài chính, tờ khai sẽ đủ điều kiện để tiếp tục quá trình thông quan.

<IMP>		1/10	
Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)			
Số tờ khai	108183208710	Số tờ khai đầu tiên	/ 0818320871
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Mã phân loại kiểm tra	2	Mã loại hình	A11 2 [4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	HQDINHVVU	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai	3920
Ngày đăng ký	24/04/2026 11:27:54	Mã bộ phận xử lý tờ khai	00
		Thời hạn tái nhập/ tái xuất	

Hình 2.9. Mẫu tờ khai nhập khẩu sau khi được thông quan

* **Bộ phận thực hiện:** OPS TTK, bộ phận kế toán của khách hàng hoặc team kế toán của công ty.

* **Nhận xét:**

- Ưu điểm: Hình thức nộp thuế điện tử giúp giảm thời gian đi lại và xử lý nhanh hơn.
- Nhược điểm: Có thể phát sinh lỗi kết nối ngân hàng - hải quan hoặc sai sót về mã số thuế, nếu khách hàng thanh toán chậm sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến tiến độ thông quan và phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi.

Bước 4: Lấy lệnh giao hàng (EDO) từ hãng tàu

Sau khi tờ khai đủ điều kiện thông quan, nhân viên OPS tiến hành lấy lệnh giao hàng điện tử (EDO) từ hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu.

Để lấy EDO, doanh nghiệp cần cung cấp:

- Giấy giới thiệu
- Bill of Lading (Xem tại Phụ lục 3)
- Giấy báo hàng đến (Xem tại phụ lục 5)
- Các khoản phí local charge theo yêu cầu hãng tàu

Sau khi hoàn tất thanh toán phí và xác nhận chứng từ, hãng tàu sẽ cấp lệnh giao hàng để doanh nghiệp thực hiện lấy container tại cảng.

* **Bộ phận thực hiện:** Nhân viên OPS TTK

* **Nhận xét:**

- Ưu điểm: Sử dụng EDO giúp tiết kiệm thời gian và chi phí đi lại so với lệnh giấy truyền thống.
- Nhược điểm: Một số hãng tàu xử lý chứng từ chậm hoặc yêu cầu nhiều thủ tục phát sinh gây ảnh hưởng tiến độ lấy hàng.

Bước 5: Thanh lý tờ khai/Hoàn thành kiểm hoá

Sau khi hoàn tất nộp thuế (bước 3) và xử lý xong kiểm hóa/KTCN (nếu có), nhân viên hiện trường mang hồ sơ (tờ khai đã thông quan, lệnh giao hàng, mã vạch, phiếu EIR) đến bộ phận Hải quan thanh lý tại cảng. Cán bộ hải quan kiểm tra, đối chiếu và nếu hợp lệ sẽ đóng dấu xác nhận lên mã vạch, cho phép container được đưa ra khỏi cảng.

*** Bộ phận thực hiện:** OPS hiện trường, cán bộ hải quan

*** Nhận xét:**

- Ưu điểm: Thủ tục thanh lý được quy định thống nhất, có sử dụng mã vạch và phiếu EIR giúp số hóa quy trình.
- Nhược điểm: Vào những lúc cao điểm, lượng container lớn có thể gây ùn ứ tại bộ phận thanh lý, làm chậm tiến độ. Nếu doanh nghiệp chậm thanh lý, có thể phát sinh chi phí lưu container quá hạn.

2.3.3. Quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu thực tế hàng nguyên container (FCL) của công ty TNHH Vận tải Bách Việt

Để minh họa cho quy trình đã phân tích ở trên, tác giả sử dụng bộ hồ sơ nhập khẩu thực tế do Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng xử lý. Thông tin chính của lô hàng:

- Người nhập khẩu: Công Ty TNHH Phát Triển Công Nghệ BATCO Việt Nam
- Người xuất khẩu: SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO., LTD
- Bên giao nhận: Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng
- Số tờ khai: 108183208710
- Loại hình: Nhập kinh doanh tiêu dùng (A11)
- Số Container: SNBU2479870
- Phân luồng: Vàng
- Hàng hóa: Tấm nhựa Polycarbonate các loại và Tấm nhựa Acrylic (MICA BHQ) các loại.
- Mã HS: 39206110 và 39205111
- Số lượng: 1.282 tấm
- Tổng trọng lượng: 23,280.000 KG
- Tàu vận chuyển: GREEN PACIFIC 2611S
- Điều kiện giao hàng: FOB (Free on board)
- Cảng xuất: Shekou, Trung Quốc

- Cảng nhập: Hải Phòng
- Ngày giao hàng lên tàu: 22/04/2026

Bước 1: Tiếp nhận và kiểm tra bộ chứng từ từ khách hàng

Ngay sau khi lô hàng được xếp lên phương tiện vận tải tại cảng nước ngoài, bộ phận chứng từ của Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng tiến hành tiếp nhận toàn bộ file mềm bộ chứng từ từ phía khách hàng BATCO cung cấp. Nhân viên khai báo hải quan có nhiệm vụ rà soát, đối chiếu chéo các số liệu giữa các chứng từ nhằm phát hiện sai lệch trước khi truyền dữ liệu lên hệ thống hải quan điện tử.

* *Hoá đơn thương mại (CI – Commercial Invoice)* chứa các thông tin về hàng hoá, thể hiện giá trị của lô hàng FCL và phương thức thanh toán. (Xem tại phụ lục 1)

→ Thông tin trên hoá đơn thương mại:

- INV No: PI-VN260314-RL04
- Ngày: 17/04/2026
- Phương thức thanh toán: T/T
- Điều kiện giá hoá đơn: FOB SHENZHEN, CHINA
- Chi tiết hàng hóa: Gồm 8 dòng hàng với tổng số lượng 1.282 tấm (PCE), bao gồm tấm nhựa PC (kích thước 3mm, 5mm) và tấm nhựa Acrylic (kích thước 2mm, 3mm, 5mm, 8mm, 30mm).
- Tổng trị giá hóa đơn: 51.243,00 USD.
- Cảng xếp: Shekou, China
- Cảng dỡ: Hai Phong Port, VIET NAM

* *Phiếu đóng gói hàng hoá (Packing list)* do bên bán (Trung Quốc) lập và ghi các thông tin của lô hàng nguyên container được đóng gói. (Xem tại phụ lục 2)

→ Các thông tin trên packing list bao gồm:

- Tổng số lượng kiện: 1.282 PCE
- Tổng trọng lượng tịnh (Net weight): 23.280 KGS
- Tổng trọng lượng cả bì (Gross weight): 23.280 KGS
- Thể tích: 25.00 CBM
- Quy cách đóng gói: Đóng pallet, bọc màng bảo vệ, phù hợp vận chuyển đường biển.

* *Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O)* là chứng từ do cơ quan có thẩm quyền hoặc tổ chức được ủy quyền cấp nhằm xác nhận nguồn gốc xuất xứ của hàng hóa xuất khẩu. Chứng

từ này giúp bên nhập khẩu được hưởng ưu đãi thuế quan theo các hiệp định thương mại tự do (FTA) giữa Việt Nam và nước xuất khẩu nếu đáp ứng đầy đủ quy tắc xuất xứ. C/O còn là căn cứ để cơ quan hải quan Việt Nam kiểm tra và xác định xuất xứ hợp pháp của hàng hóa. (Xem tại phụ lục 4.1 và 4.2)

→ Thông tin quan trọng có trong C/O:

- C/O form E (theo Hiệp định ACFTA)
- Số Seri: CCPIT70002260102011
- Ngày cấp: 21/04/2026
- Nước xuất xứ: CHINA
- Tiêu chí xuất xứ: PE (Product specific rules – hàng hóa đáp ứng quy tắc xuất xứ cụ thể).

Sau đó, nhân viên phụ trách sẽ tiến hành kiểm tra, rà soát các thông tin như về mã HS, số lượng, trọng lượng, tên hàng và cảng đi - đến... một cách cẩn thận, kỹ lưỡng, đảm bảo thống nhất thông tin giữa các chứng từ để tránh sai sót khi khai báo hải quan.

Đây là bước tiền đề giúp quy trình hải quan được diễn ra nhanh hơn và giúp cho công ty tiết kiệm thời gian cũng như chi phí. Nếu trong quá trình kiểm tra thấy có sai sót, nhầm lẫn, nhân viên OPS sẽ báo ngay cho khách hàng để kịp thời điều chỉnh

Bước 2: Xác định mã HS, các khoản thuế cần nộp và tiến hành nhập thông tin lên tờ khai hải quan điện tử trên hệ thống VNACCS/ECUS5 và theo dõi phân luồng

Căn cứ vào đặc điểm, tính chất và mục đích sử dụng của sản phẩm là tấm nhựa, có thể xác định mã HS phù hợp cho các mặt hàng gồm: 39206110 (Tấm nhựa Polycarbonate) và 39205111 (Tấm nhựa Acrylic).

Theo biểu thuế xuất nhập khẩu 2026, mặt hàng nhập khẩu này có thuế NK là 6%, tuy nhiên do có C/O form E, được cấp theo Hiệp định Thương mại Tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA) nhờ đó nên thuế NK ưu đãi đặc biệt cho lô hàng này là 0%.

 BIỂU THUẾ XUẤT NHẬP KHẨU 2026								
	V	Mã hàng	Mô tả hàng hoá - Tiếng Việt	Đơn vị tính	NK TT	NK ưu đãi	VAT	ACFTA
	A	B	C	D	1	2	3	4
6034	1		- Từ các polyme acrylic:					
6035	2	392051	- - Từ poly(methyl metacrylat):					
6036	3		- - - Dạng tấm và phiến ^(SEN) :					
6037	4	39205111	- - - - Loại cứng ^(SEN)	kg/m ² /chiếc	9	6	8/10	0 (-ID, MM)

Hình 2.10. Tra mã HS theo biểu thuế XNK

Thuế suất thuế Giá trị gia tăng (VAT) được áp dụng ở mức 8% cho mặt hàng tấm nhựa theo quy định hiện hành. Kiểm tra hàng hóa không thuộc diện phải có giấy phép nhập khẩu chuyên ngành.

Việc xác định chính xác mã HS giúp doanh nghiệp thực hiện đúng quy định về khai báo hải quan, đồng thời hạn chế các rủi ro phát sinh trong quá trình thông quan hàng hóa.

*** *Lên tờ khai nháp:***

Sau khi tiếp nhận và kiểm tra đầy đủ bộ chứng từ nhập khẩu, nhân viên khai báo hải quan của công ty sẽ tiến hành lên tờ khai hải quan nháp trên phần mềm khai báo hải quan điện tử ECUS5 VNACCS/VCIS. cho lô hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) từ Trung Quốc về Việt Nam.

Nhân viên OPS sẽ dựa vào các dữ liệu trên hợp đồng ngoại thương (Sales Contract), hóa đơn thương mại (Commercial Invoice), phiếu đóng gói hàng hóa (Packing List), booking của hãng tàu, giấy chứng nhận xuất xứ (C/O - nếu có) để khai báo các thông tin cần thiết cho lô hàng FCL như:

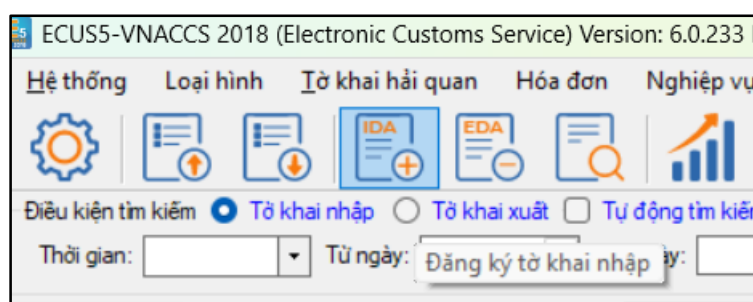
- Thông tin người xuất khẩu và người nhập khẩu.
- Loại hình nhập khẩu.
- Thông tin hàng hóa: mã HS, xuất xứ, số lượng, trọng lượng và trị giá hàng hóa.
- Cảng xếp hàng tại Trung Quốc và cảng dỡ hàng tại Việt Nam.
- Phương thức vận chuyển.
- Thông tin container và số container.
- Điều kiện giao hàng (Incoterms).
- Thông tin thuế nhập khẩu (nếu có).

Trong quá trình lên tờ khai nháp, nhân viên OPS phải đặc biệt kiểm tra tính chính xác và thống nhất giữa các chứng từ với nội dung khai báo trên hệ thống. Các thông tin như tên hàng, mã HS, đơn vị tính, trọng lượng, trị giá FOB và số container phải được đối chiếu cẩn thận để tránh sai sót khi truyền tờ khai chính thức.

Sau khi hoàn tất việc lên tờ khai nháp, nhân viên sẽ gửi lại nội dung khai báo cho khách hàng kiểm tra và xác nhận trước khi tiến hành truyền tờ khai chính thức lên hệ thống hải quan.

*** *Khai báo hải quan điện tử:***

Đầu tiên, đăng nhập vào phần mềm ECUS5 VNACCS/VCIS, từ giao diện của phần mềm chọn tờ khai hải quan sau đó chọn vào đăng ký mới tờ khai nhập khẩu (IDA).



Tiếp theo, tiến hành nhập các thông tin vào tab “Thông tin chung”, “Thông tin chung 2” và “Danh sách hàng”.

– **Nhập các thông tin của tờ khai:**

Thông tin chung Thông tin chung 2 Danh sách hàng Chỉ thị của Hải quan Kết quả xử lý tờ khai Quản lý tờ khai

Nhóm loại hình: ☒ Kinh doanh, đầu tư ☐ Sản xuất xuất khẩu ☐ Gia công ☐ Chế xuất

Số tờ khai: STT:

Số tờ khai đầu tiên: Số nhánh: / Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng:

Mã loại hình: * Nhập kinh doanh tiêu dùng Mã phân loại hàng hóa:

Cơ quan Hải quan: * Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng Phân loại cá nhân/tổ chức: *

Ngày khai báo (dự kiến): Mã bộ phận xử lý tờ khai:

Thời hạn tái xuất: Mã hiệu phương thức vận chuyển: *

- Mã loại hình: A11 – Nhập để kinh doanh
- Cơ quan hải quan: 03CE – Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng khu vực 2
- Mã bộ phận xử lý tờ khai: 00 – Bộ phận tiếp nhận tờ khai XNK
- Mã hiệu phương thức vận chuyển: 2 – đường biển (container)

– **Nhập đầy đủ thông tin của người NK và người XK:**

Thông tin chung		Thông tin chung 2		Danh sách hàng		Chỉ thị của Hải quan		Kết quả xử lý tờ khai		Quản lý tờ khai	
Ngày khai báo (dự kiến):				Mã bộ phận xử lý tờ khai:		00					
Thời hạn tái xuất:				Mã hiệu phương thức vận chuyển: *		2					
Đơn vị xuất nhập khẩu											
Người nhập khẩu											
Mã:		0106742019									
Tên:		Công Ty TNHH Phát Triển Công Nghệ Batco Việt Nam									
Mã bưu chính:		+84									
Địa chỉ:		Số nhà 468 - D3, Phường Hoàng Mai, Thành phố Hà Nội, Việt Nam									
Điện thoại:											
Người ủy thác nhập khẩu											
Mã:											
Tên:											
Người xuất khẩu											
Mã:											
Tên: *		SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO., LTD									
Mã bưu chính:											
Địa chỉ: *		11TH FLOOR, TOWER G1, GALAXY WORLD, WUHE AVE., BANTIAN, LONGGANG, SHENZHEN, CHINA									
Mã nước:		CN CHINA									
Người ủy thác xuất khẩu:											
Mã người khai Hải quan:											

– **Điền thông tin của vận đơn:**

- Số vận đơn: JWAOL26040151
- Số lượng kiện: 1.282 PK; Tổng trọng lượng hàng: 23,280 kg
- Mã địa điểm lưu kho, địa điểm xếp hàng, địa điểm dỡ hàng: như trong hình
- Phương tiện vận chuyển: GREEN PACIFIC 2611S
- Số lượng container: 1

Sau khi nhập thông tin xong, ấn tick vào ô “Khai báo số định danh theo chuẩn quản lý giám sát Hải quan tự động tại Cảng biển” và ở dòng chữ màu xanh đậm “Khai báo thông tin ngày vận đơn trong chi tiết trị giá”.

Vận đơn

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

Số vận đơn:

	Số vận đơn	Ngày vận đơn	Số HAWB	Năm MAWB
1	220426JWAOL26040151	22/04/2026		
2		__/__/__		
3		__/__/__		
4		__/__/__		
5		__/__/__		

Khai báo thông tin ngày vận đơn trong chi tiết trị giá

Số lượng kiện: * 1,282 PK Tổng trọng lượng hàng (Gross): 23,280 KGM ...
Mã địa điểm lưu kho hàng chờ thông quan dự kiến: 03CES11 CANG NAM DINH VU ...
Ký hiệu và số hiệu bao bì:
Phương tiện vận chuyển: 9999 GREEN PACIFIC 2611S
Ngày hàng đến: * 24/04/2026
Địa điểm dỡ hàng:
Địa điểm xếp hàng: * CNSHK SHEKOU
Số lượng Container: 1
Mã kết quả kiểm tra nội dung:

- **Về phần thông tin hoá đơn:** Nhập vào đầy đủ các thông tin trên hóa đơn hàng hóa về loại hình thức hóa đơn, số hóa đơn, ngày phát hành, phương thức thanh toán, trị giá hóa đơn, điều kiện giao hàng.

Hóa đơn thương mại

Phân loại hình thức hóa đơn: * Hóa đơn thương mại
Số tiếp nhận hóa đơn điện tử:
Ngày phát hành: 17/04/2026
Mã phân loại giá hóa đơn: * A
Tổng trị giá hóa đơn: * 51,243

Số hóa đơn: **PI-VN260314-RL04**
Phương thức thanh toán: KC
Điều kiện giá hóa đơn: * FOB
Mã đồng tiền của hóa đơn: * USD

- **Thông tin mục tờ khai trị giá:**
 - Mã phân loại khai trị giá: 6 – Áp dụng phương pháp trị giá giao dịch
 - Phí vận chuyển: A – Khai trong trường hợp chứng từ vận tải ghi tổng số tiền cước phí chung cho tất cả các hàng trên hoá đơn
 - Phí bảo hiểm: D – Không bảo hiểm
 - Chi tiết khai trị giá: ghi “Phương thức thanh toán: T/T, NSX: SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO.,LTD”
 - Người nộp thuế: 1 – người xuất khẩu (nhập khẩu)

Tờ khai trị giá

Mã phân loại khai trị giá: Số tiếp nhận tờ khai trị giá tổng hợp:

Mã tiền tệ: Giá cơ sở để hiệu chỉnh giá:

Các khoản điều chỉnh:

Phí vận chuyển: Mã loại: Mã tiền: VND Phí VC:

Phí bảo hiểm: Mã loại: Mã tiền: Phí BH: Số đăng ký:

	Mã tên:	Mã phân loại:	Mã đồng tiền:	Trị giá khoản điều chỉnh:	Tổng hệ số phân bổ:
(1)					
(2)					
(3)					
(4)					
(5)					

Chi tiết khai trị giá:

Tổng hệ số phân bổ trị giá: Người nộp thuế:

- **Phần ghi chú**, gõ “CO form E số: Serial No.: CCPIT70002260102011 Reference No.: 02261417000055888 ngày 21/04/2026”

Thông tin khác

Phần ghi chú:

- Ở mục **Danh sách hàng**, nhập thông tin của từng mục hàng:
 - Mô tả hàng hoá
 - Mã HS
 - Nước xuất xứ
 - Mã biểu thuế NK
 - Số lượng (1), số lượng (2) (Quan sát tại cột ‘Đơn vị tính’ trong biểu thuế XNK để chọn đúng đơn vị tính)

BIỂU THUẾ XUẤT NHẬP KHẨU 2026						
	V	Mã hàng	Mô tả hàng hoá - Tiếng Việt	Đơn vị tính	NK TT	NK ưu đãi
	A	B	C	D	1	2
6044	3	39205990	--- Loại khác	kg/m ² /chiếc	9	6
6045	1		- Từ các polycarbonat, nhựa alkyd, các este polyallyl hoặc các polyeste khác:			
6046	2	392061	--- Từ các polycarbonat:			
6047	3	39206110	--- Dạng tấm và phiến (SEN)	kg/m ² /chiếc	9	6

- Nhập trị giá hoá đơn và hệ thống sẽ tự tính đơn giá hoá đơn, chọn đơn vị tính.
- Mục thuế GTGT chọn VB245 – Hàng hoá thuộc đối tượng chịu thuế GTGT với mức thuế suất 8% theo Nghị quyết 204/2025/QH15.
- Sau khi đã khai xong mục hàng đầu tiên, nhấn nút “Ghi” rồi nhấn “Thêm mới” để nhập tiếp dữ liệu cho dòng hàng tiếp theo.

Thông tin hàng tờ khai

Hướng dẫn nhập liệu

Mã nguyên phụ liệu:
(1) Nhập mã nguyên phụ liệu nhập khẩu đã đăng ký với cơ quan hải quan (trường hợp phải thanh khoản nguyên phụ liệu nhập sản xuất xuất khẩu, gia công, chế xuất).
(2) Nhập số thứ tự của mặt hàng trong Danh mục máy móc thiết bị đồng bộ thuộc chương 84, 85 đã được đăng ký với cơ quan Hải quan.

Mã hàng hóa: (Mã NPL, SP, TB, HM) Xác định mã HS bằng AI Mã quản lý riêng:

Mô tả hàng hóa:

Mã số hàng hóa (HS): *

Mã nước xuất xứ: *

Thuế suất: %

Mức thuế tuyệt đối:

(1) Số lượng: * TAM Lấy từ số lượng (1) => Số lượng (2): PCE

Trị giá hóa đơn: 4.990 Đơn giá hóa đơn: 24.95 USD TAM

Trị giá tính thuế:

Số của mục khai khoản điều chỉnh: (1) (2) (3) (4) (5) Chọn khoản điều chỉnh...

Số thứ tự của dòng hàng trên tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng:

Số đăng ký danh mục miễn thuế nhập khẩu: Số dòng tương ứng trong danh mục:

Mã miễn/ giảm/ không chịu thuế nhập khẩu: Số tiền giảm thuế nhập khẩu:

Thuế và thu khác:

	Mã áp dụng thuế suất/ Mức thuế	Mã miễn/ giảm/ không chịu thuế	Số tiền giảm thuế
Thuế GTGT:	(1) VB245		
	(2)		
	(3)		
	(4)		
	(5)		

Bước 3: Nộp thuế XNK, thuế GTGT đối với hàng nhập khẩu

Do lô hàng nhập khẩu được hưởng thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt theo C/O form E nên không cần nộp thuế nhập khẩu. Tuy nhiên, Công ty TNHH Phát triển Công nghệ Batco Việt Nam phải thực hiện nghĩa vụ nộp thuế Giá trị gia tăng (GTGT) với thuế suất 8%. Căn cứ vào thông báo thuế trên hệ thống hải quan, nhân viên khai báo sẽ lập chứng từ và phối hợp với kế toán công ty hoặc khách hàng để nộp thuế điện tử qua ngân hàng. Tổng số thuế GTGT phải nộp cho 8 dòng hàng là 107.169.321 VND.

Việc nộp thuế điện tử được thực hiện nhanh chóng, sau khi hệ thống xác nhận thanh toán thành công, tờ khai sẽ được tiếp tục xử lý.

Bước 4: Lấy lệnh EDO từ hãng tàu

Song song với quá trình khai báo hải quan, nhân viên OPS của Bách Việt nhận Thông báo hàng đến (Arrival Notice) từ đại lý hãng tàu. Đối với lô hàng này, thông báo hàng đến số 403735 do BACH VIET SHIPPING CO., LTD (với tư cách đại lý cho hãng tàu) phát hành, cho biết tàu GREEN PACIFIC dự kiến cập cảng Nam Đình Vũ vào ngày 24/04/2026. Thông báo cũng liệt kê các thông tin cơ bản về lô hàng như số container (SNBU2479870), số seal (1044648), trọng lượng (23.280 kg).

 BACHVIETGROUP.net WE DEVELOP WITH YOU		ARRIVAL NOTICE Date: 23/04/2026 Số: 403735	
Shipper SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO.,LTD		B/L No JWAOL26040151	
Consignee 0106742019#BATCO VIET NAM CO.,LTD#NO.468-D3, HOANG MAI WARD, HA NOI CITY, VIETNAM		Notify Party SAME AS CONSIGNEE	
Vessel/Voyage No GREEN PACIFIC / 2611S	Estimated Time of Arrival 24/04/2026	Place of Receipt SHEKOU,CHINA	
Port of loading SHEKOU,CHINA	Port of discharge CANG NAM DINH VU	Final Destination CANG NAM DINH VU	Place of Delivery CANG NAM DINH VU
Kind of packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No CY/CY SNBU2479870 / 1044648 / 20'DC / 1,282 PACKAGES / 23,280.0000 KGS / 25.0000 CBM 1 X 20'DC ACRYLIC SHEET#PC SHEET		Gross Weight 23,280.0000 KGS	Measurement 25.0000 CBM
Kính đề nghị Quý công ty liên hệ tại Please kindly contact: BACH VIET SHIPPING CO LTD HAI PHONG BRANCH R501-503, 5th Floor, Thanh Dat 1 Building, No. 3 Le Thanh Tong Street, Ngo Quyen Ward, Hai Phong City. T : +84-(0) 225 3 652 225 - Ext 205		Khi đến nhận D/O xin vui lòng xuất trình: When receiving D/O, Pls kindly submit: - Vận đơn gốc (Original B/L) - Giấy báo nhận hàng (Arrival Notice) - Giấy giới thiệu/ Giấy ủy quyền (Ori recommendation letter) - Chứng minh thư nhân dân (ID)	
Lưu ý: Quý khách hàng vui lòng mở tờ khai sau ngày tàu vào. Mọi vấn đề phát sinh do mở tờ khai trước chúng tôi sẽ không chịu trách nhiệm Thời hạn lưu con't, lưu bãi và chi phí quá hạn lưu đề nghị liên hệ với người gửi thông báo này. Các chi phí liên quan đến lô hàng này phòng kế toán sẽ gửi Debit note.			
Thanks for your kind attention BACH VIET SHIPPING CO LTD IMPORT DIVISION As agent for Carrier or agent Arrival notice sender Tealant 0355466702			

Hình 2.11. Giấy thông báo hàng đến (Arrival Notice)

Để lấy được lệnh giao hàng (D/O hoặc EDO), nhân viên chứng từ liên hệ đại lý hãng tàu để xin bảng kê chi tiết các khoản phí local charges (phí nâng hạ, phí lưu bãi, phí chứng từ...). Sau khi rà soát và xác nhận, bộ phận kế toán tiến hành thanh toán các khoản phí này. Do vận đơn được phát hành dưới hình thức điện tử (Surrendered B/L – thể hiện "Telex Release" trên vận đơn), hãng tàu sẽ gửi lệnh giao hàng điện tử (EDO) qua email. Lệnh EDO này là cơ sở để nhân viên hiện trường làm thủ tục nhận hàng tại cảng. Thời gian lấy EDO thường được thực hiện trước hoặc cùng lúc với quá trình khai báo hải quan để tiết kiệm thời gian.

Bước 5: Thanh lý hải quan (nếu luồng xanh/vàng)

Mặc dù tờ khai ở luồng vàng, nhưng sau khi cơ quan hải quan kiểm tra bộ chứng từ và xác nhận hợp lệ, lô hàng được chấp nhận thông quan. Việc thông quan được hoàn tất vào ngày 24/04/2026 lúc 17:58:31 (ngày hoàn thành kiểm tra) và cấp phép lúc 18:01:23 cùng ngày. (Tờ khai thông quan xem tại phụ lục 5)

Sau khi thông quan, nhân viên hiện trường tiến hành thủ tục thanh lý tờ khai tại bộ phận Hải quan giám sát. Hồ sơ thanh lý bao gồm tờ khai đã thông quan, lệnh giao hàng (EDO), mã vạch hải quan và phiếu EIR. Cán bộ hải quan kiểm tra và đóng dấu xác nhận lên mã vạch. Một danh sách container đủ điều kiện qua khu vực giám sát được cấp, trong đó thể hiện rõ số container SNBU2479870, số seal 1044648 và xác nhận của công chức hải quan. Lúc này, container được phép đưa ra khỏi cảng.

Chi cục Hải quan khu vực III
Hải quan cửa khẩu cảng Đình Vũ

Ngày 28 tháng 04 năm 2026

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

- 1. Chi cục hải quan giám sát:** Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng khu vực 2 - 03CES11: CANG NAM DINH VU - 2
2. Đơn vị XNK: Công Ty TNHH Phát Triển Công Nghệ Batco Việt Nam
3. Mã số thuế: 0106742019
4. Số tờ khai: 108183208710
5. Trạng thái tờ khai: Thông quan
6. Ngày tờ khai: 24/04/2026 - 24/04/2026
7. Loại hình: Nhập kinh doanh tiêu dùng
8. Luồng: Vàng
9. Số quản lý hàng hóa: 220426JWAOL26040151

STT	SỐ HIỆU CONTAINER (1)	SỐ SEAL CONTAINER (Nếu có) (2)	SỐ SEAL HẢI QUAN (Nếu có) (3)	XÁC NHẬN CỦA CÔNG CHỨC HẢI QUAN (4)	MÃ VẠCH (5)
1	SNBU2479870	1044648			

Hình 2.12. Danh sách container đủ điều kiện qua khu vực giám sát hải quan

2.4. Đánh giá quy trình thủ tục hải quan cho hàng nhập khẩu nguyên container của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt

2.4.1. Ưu điểm

Qua quá trình tìm hiểu và phân tích quy trình, có thể thấy công ty có một số ưu điểm nổi bật như sau:

Thứ nhất, quy trình được chuẩn hóa và phân công trách nhiệm rõ ràng. Quy trình 5 bước được xây dựng bài bản với sự phân định trách nhiệm cụ thể giữa các bộ phận (chứng từ, khai báo, hiện trường, vận tải). Điều này tạo ra một dây chuyền làm việc chuyên nghiệp, hạn chế sự chồng chéo và bỏ sót công việc, đồng thời tạo cơ sở để đánh giá hiệu suất từng bộ phận.

Thứ hai, kiểm soát chặt chẽ bộ chứng từ ngay từ đầu. Ngay từ bước 1, chứng từ được kiểm tra kỹ lưỡng về tính đầy đủ, hợp lệ và sự thống nhất giữa các chứng từ. Việc có

sự tham gia của OP tư vấn đối với các trường hợp C/O nháp và gửi khách hàng kiểm tra tờ khai nháp (bước 2) trước khi khai chính thức giúp giảm thiểu rủi ro sai sót – một trong những nguyên nhân chính dẫn đến chậm trễ thông quan.

Thứ ba, chủ động ứng dụng công nghệ trong khai báo và thanh toán. Công ty sử dụng hệ thống khai báo điện tử VNACCS/ECUS (bước 2), nộp thuế điện tử (bước 3), lấy lệnh giao hàng điện tử EDO (bước 4) – những ứng dụng này phù hợp với xu hướng chuyển đổi số và cải cách thủ tục hành chính của ngành hải quan, giúp tiết kiệm thời gian và chi phí đáng kể.

Thứ tư, phối hợp nhịp nhàng giữa các bộ phận nội bộ. Sự phối hợp giữa bộ phận chứng từ (CUS), khai báo hải quan (OPS TTK) và bộ phận hiện trường (OPS field) được thực hiện xuyên suốt các bước thông qua nhóm làm việc và hệ thống nội bộ. Điều này đảm bảo thông tin về lô hàng, tiến độ xử lý, các phát sinh được cập nhật kịp thời, giúp quy trình vận hành trơn tru.

2.4.2. Hạn chế

Bên cạnh những ưu điểm đã nói ở trên, quy trình hiện tại vẫn còn một số hạn chế nhất định cần được nhận diện để có giải pháp khắc phục.

Một là, việc theo dõi, quản lý tiến độ lô hàng còn phân tán, thiếu tính tập trung. Hiện tại, việc cập nhật trạng thái lô hàng, các mốc thời gian quan trọng và phát sinh được thực hiện chủ yếu qua các nhóm Zalo, Whatsapp và email rời rạc. Điều này dẫn đến tình trạng thông tin bị trôi, khó kiểm soát tiến độ tổng thể của lô hàng và dễ gây thất lạc chứng từ mềm.. Khi có sự cố, nhân viên mất thời gian dò tìm lại thông tin, ảnh hưởng đến tốc độ xử lý và khả năng phối hợp giữa các bộ phận.

Hai là, bất cập trong việc kiểm tra, đối chiếu chứng từ và xử lý tính hợp lệ của Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O). Quá trình rà soát sự đồng bộ giữa Hóa đơn thương mại, Vận đơn và C/O đôi khi vẫn để lọt các sai sót nhỏ (như sai lệch trọng lượng, sai ngày tháng, không đáp ứng quy tắc xuất xứ cụ thể). Khi tờ khai đã được truyền chính thức (IDC) lên hệ thống VNACCS, việc phát hiện lỗi trên C/O sẽ buộc doanh nghiệp phải làm thủ tục khai bổ sung (AMA) hoặc bị từ chối áp dụng thuế suất ưu đãi đặc biệt.

Ba là, công tác quản lý và xác định mã HS còn nhiều bất cập. Công ty chưa có hệ thống lưu trữ mã HS tập trung cho các mặt hàng thường xuyên nhập khẩu, dẫn đến việc tra cứu phụ thuộc vào kinh nghiệm cá nhân và mất thời gian. Quá trình xác định mã HS đối với các mặt hàng có cấu tạo phức tạp, hóa chất, hoặc máy móc thiết bị

thường thiếu sự đồng nhất. Việc áp sai mã HS không chỉ dẫn đến chênh lệch về thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi, thuế GTGT mà còn tiềm ẩn rủi ro bị cơ quan hải quan bác bỏ trị giá khai báo, yêu cầu tham vấn giá, làm gián đoạn nghiêm trọng thời gian thông quan. Việc không có cơ sở dữ liệu nội bộ cũng gây khó khăn trong đào tạo nhân sự mới và đảm bảo tính nhất quán giữa các lô hàng cùng loại.

Bốn là, tỷ lệ tờ khai bị phân luồng vàng và luồng đỏ còn ở mức cao. Đối với nhiều lô hàng nguyên container, hệ thống quản lý rủi ro của hải quan vẫn thường xuyên phân vào luồng vàng (yêu cầu xuất trình hồ sơ giấy) hoặc luồng đỏ (kiểm tra thực tế hàng hóa). Điều này xuất phát từ việc khai báo thông tin hàng hóa chưa đủ độ chi tiết, thiếu tính chuẩn xác về nhãn hiệu, quy cách phẩm chất, dẫn đến việc hệ thống đánh giá mức độ tuân thủ rủi ro chưa tối ưu.

Năm là, sự phối hợp trong công tác khai báo và xử lý hồ sơ kiểm tra chuyên ngành chưa thực sự linh hoạt. Đối với các mặt hàng bắt buộc phải kiểm tra chất lượng, kiểm dịch hoặc khai báo hóa chất, quy trình chuẩn bị hồ sơ nộp qua Cổng thông tin một cửa quốc gia thường không đồng bộ với thời điểm truyền tờ khai hải quan. Việc chậm trễ trong khâu phản hồi kết quả kiểm tra chuyên ngành trực tiếp làm trì hoãn việc ra quyết định thông quan cuối cùng từ phía cơ quan hải quan.

2.4.3. Nguyên nhân

Từ những hạn chế đã được phân tích tại mục 2.4.3, có thể thấy rằng các vấn đề tồn tại trong quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu FCL tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng xuất phát từ nhiều nguyên nhân khác nhau. Việc phân loại nguyên nhân thành hai nhóm – khách quan và chủ quan – là cần thiết để xác định phạm vi can thiệp và đề xuất giải pháp phù hợp.

2.4.3.1. Nguyên nhân khách quan

- *Sự phụ thuộc vào các bên thứ ba:* Tiến độ cung cấp chứng từ của shipper nước ngoài, tốc độ phản hồi của khách hàng, thời gian xử lý local charges và cấp EDO của hãng tàu đều nằm ngoài tầm kiểm soát trực tiếp của công ty. Những yếu tố này ảnh hưởng đến bước 1, bước 4.
- *Tính chất phức tạp và sự cập nhật liên tục của hệ thống pháp luật hải quan:* Việc thực thi các Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới đòi hỏi cơ quan hải quan liên tục cập nhật các Thông tư, Nghị định mới (như Nghị định 08/2015/NĐ-CP, Nghị định 59/2018/NĐ-CP, các Thông tư 38/2015/TT-BTC và Thông tư 39/2018/TT-

BTC). Hệ thống biểu thuế xuất nhập khẩu cũng thường xuyên thay đổi các chú giải phân nhóm, tạo ra thách thức lớn trong việc nắm bắt chuẩn xác.

- *Yêu cầu quản lý rủi ro ngày càng khắt khe của ngành Hải quan:* Nhằm chống gian lận thương mại, cơ quan hải quan liên tục siết chặt các tiêu chí rủi ro đối với hàng nhập khẩu nguyên container, đặc biệt chú trọng vào việc tham vấn giá và kiểm tra thực tế đối với các mặt hàng nhạy cảm về thuế.
- *Sự bị động trước kết quả phân luồng và kiểm tra chuyên ngành của hải quan:* Hệ thống VNACCS tự động phân luồng (xanh, vàng, đỏ) dựa trên đánh giá rủi ro, doanh nghiệp không thể tác động. Các lô hàng luồng vàng, đỏ hoặc thuộc diện kiểm tra chuyên ngành đều bị chậm trễ, phát sinh chi phí lưu container, lưu bãi. Đây là yếu tố khách quan tại bước 2 và bước 5.
- *Sự cố tắc nghẽn dữ liệu trên hệ thống công nghệ thông tin:* Trong một số thời điểm cao điểm, hệ thống VNACCS/VCIS hoặc Cổng thông tin một cửa quốc gia gặp tình trạng chậm phản hồi hoặc gián đoạn, gây ảnh hưởng trực tiếp đến tốc độ tiếp nhận và trả kết quả phân luồng tờ khai điện tử.
- *Đặc thù thời gian xử lý của cơ quan kiểm tra chuyên ngành:* Đối với hàng KTCN, thời gian chờ kết quả kiểm định phụ thuộc vào năng lực và tải công việc của từng cơ quan (Bộ Y tế, Bộ Công Thương...), có thể kéo dài từ vài ngày đến vài tuần, nằm ngoài kiểm soát của doanh nghiệp.

2.4.3.2. Nguyên nhân chủ quan

- *Hạn chế trong ứng dụng công nghệ quản lý công việc tập trung:* Công ty chưa đầu tư hệ thống quản lý logistics (Freight Management System) hoặc phần mềm quản lý công việc chuyên nghiệp. Việc theo dõi tiến độ lô hàng, giao tiếp nội bộ vẫn phụ thuộc chủ yếu vào Zalo và email rời rạc, dẫn đến khó kiểm soát, thiếu minh bạch và mất thời gian truy xuất.
- *Chưa xây dựng cơ sở dữ liệu nội bộ chung để lưu trữ lịch sử các mã HS:* Công ty chưa có hệ thống lưu trữ mã HS tập trung cho các mặt hàng thường xuyên nhập khẩu.
- *Năng lực chuyên môn nghiệp vụ chuyên sâu của một bộ phận nhân viên khai báo (OPS) chưa đồng đều:* Việc tra cứu và áp dụng các thông tư hướng dẫn phân loại hàng hóa, cũng như việc đọc hiểu các quy tắc xuất xứ hàng hóa (Rules of Origin)

chủ yếu vẫn dựa vào kinh nghiệm cá nhân thay vì có hệ thống dữ liệu tham chiếu chuẩn mực.

- *Quy trình xử lý C/O nhập chưa được tối ưu:* Vòng xử lý qua nhiều bước trung gian (OPS khai báo → OPS tư vấn → khách hàng → shipper → OPS kiểm tra lại) kéo dài thời gian, do chưa có kênh trao đổi trực tiếp với shipper và chưa chuẩn hóa hướng dẫn khách hàng ngay từ đầu.

TÓM TẮT CHƯƠNG 2

Trong chương 2, tác giả đã trình bày khái quát về quá trình hình thành, phát triển, lĩnh vực hoạt động và tình hình kinh doanh giai đoạn 2023–2025 của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng. Đồng thời, chương này cũng đã đi sâu mô tả chi tiết quy trình thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng và đánh giá sự hoàn thiện của quy trình, qua đó cho thấy những bước nghiệp vụ được thực hiện tương đối đầy đủ và có hệ thống. Bằng việc sử dụng bộ hồ sơ của lô hàng nhập khẩu tấm nhựa từ Trung Quốc làm minh họa xuyên suốt, tác giả đã phân tích chi tiết 5 bước của quy trình, từ khâu tiếp nhận và kiểm tra chứng từ, xác định mã HS, khai tờ khai điện tử trên hệ thống VNACCS/ECUS, nộp thuế, lấy lệnh giao hàng, thanh lý hải quan.

Tuy nhiên, trong quá trình vận hành thực tế, với khối lượng công việc lớn và đặc thù xử lý nhiều lô hàng khác nhau trong thời gian ngắn, việc phát sinh những sai sót và hạn chế nhất định là điều khó tránh khỏi. Những tồn tại này ảnh hưởng đến hiệu quả chung của chuỗi cung ứng và cần được kịp thời điều chỉnh.

Xuất phát từ thực tiễn đó, chương 3 sẽ tiếp tục làm rõ mục tiêu và định hướng phát triển của doanh nghiệp, đồng thời trình bày các giải pháp hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng, kèm theo kiến nghị đối với các bên liên quan, nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của công ty.

CHƯƠNG 3: HOÀN THIỆN QUY TRÌNH THỦ TỤC HẢI QUAN TẠI CÔNG TY TNHH VẬN TẢI BÁCH VIỆT – CHI NHÁNH ĐÀ NẴNG

3.1. Định hướng và mục tiêu

3.1.1. Dự báo môi trường kinh doanh

Trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu và khu vực đang có nhiều biến động, ngành logistics Việt Nam nói chung và hoạt động giao nhận vận tải nói riêng đang đứng trước cả cơ hội và thách thức đan xen.

- *Về cơ hội:*

Nền kinh tế Việt Nam tiếp tục duy trì đà tăng trưởng tích cực. Theo báo cáo của Tổng cục Thống kê, GDP quý I/2026 ước tăng 7,83% so với cùng kỳ năm trước, trong đó khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 8,92% và khu vực dịch vụ tăng 8,18%. Đặc biệt, ngành vận tải kho bãi ghi nhận mức tăng trưởng 8,95%, đóng góp 6,95% vào mức tăng tổng giá trị tăng thêm của nền kinh tế. Sự tăng trưởng này cho thấy nhu cầu về dịch vụ logistics và vận tải tiếp tục được duy trì ở mức cao.

Việt Nam tiếp tục khẳng định vị thế là một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, với các hiệp định thương mại thế hệ mới (CPTPP, EVFTA, RCEP, VKFTA...) tiếp tục phát huy hiệu quả. Đặc biệt, năm 2026 là mốc quan trọng khi nhiều dòng thuế trong EVFTA và CPTPP chính thức về mức 0% hoặc giảm sâu theo lộ trình, tạo lợi thế cạnh tranh lớn cho hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam. Theo quy định mới, biểu thuế xuất nhập khẩu 2026 đã tích hợp đầy đủ 32 biểu thuế đang được áp dụng, bao gồm thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt theo các FTA, giúp doanh nghiệp dễ dàng tra cứu và tận dụng ưu đãi thuế quan.

Bên cạnh đó, Chính phủ tiếp tục thực hiện các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp. Theo Nghị định 174/2025/NĐ-CP, một số nhóm hàng hóa vẫn được áp dụng gia hạn giảm thuế VAT 2% đến hết ngày 31/12/2026. Đồng thời, thuế nhập khẩu đối với một số mặt hàng xăng dầu được gia hạn giảm xuống 0% đến hết ngày 30/6/2026, góp phần ổn định chi phí đầu vào cho hoạt động vận tải.

- *Về thách thức:*

Mặc dù có nhiều tín hiệu tích cực, ngành logistics vẫn phải đối mặt với không ít khó khăn. Căng thẳng thương mại Mỹ - Trung vẫn là một biến số lớn. Năm 2025 chứng kiến cuộc chiến thuế quan leo thang với mức thuế lên tới 145% đối

với hàng hóa Trung Quốc, và dù đã có những tín hiệu hạ nhiệt, tác động của nó vẫn còn ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng toàn cầu trong năm 2026. Mặc dù xuất khẩu hàng hóa của Trung Quốc sang Mỹ đã giảm gần 19% trong giai đoạn 2025, rủi ro về chính sách thương mại vẫn tiềm ẩn.

Bên cạnh đó, tình hình địa chính trị tại khu vực Trung Đông và căng thẳng tại eo biển Hormuz đã ảnh hưởng đến các tuyến vận tải biển quan trọng, buộc nhiều hãng tàu phải đi vòng qua mũi Hảo Vọng, làm kéo dài thời gian vận chuyển và gia tăng chi phí khai thác. Theo dữ liệu từ Drewry, chỉ số giá container thế giới (WCI) đã tăng 8%, lên mức 2.123 USD/container 40 feet, với mức tăng chủ yếu đến từ các tuyến Á - Âu và xuyên Thái Bình Dương. Các hãng tàu lớn như MSC và CMA CGM đã thông báo tăng giá cước từ cuối tháng 3/2026.

Chi phí nhiên liệu cũng tạo thêm áp lực đáng kể. Giá dầu có hàm lượng lưu huỳnh thấp đã có thời điểm tăng từ 521 USD/tấn lên 822 USD/tấn, trong khi giá dầu diesel hàng hải từng đạt mức 1.383 USD/tấn. Tại thị trường nội địa, một số hãng tàu như Hải An và Vsico đã thông báo điều chỉnh giá cước vận chuyển container nội địa, với mức tăng trung bình 1-1,5 triệu đồng/container, thậm chí có tuyến tăng tới 25%.

Chỉ số giá tiêu dùng (CPI) tháng 2/2026 tăng 1,14% so với tháng trước và tăng 3,35% so với cùng kỳ năm trước, với mức bình quân 2 tháng đầu năm tăng 2,94%. Áp lực lạm phát có thể ảnh hưởng đến sức mua và chi phí vận hành của doanh nghiệp.

3.1.2. Định hướng và mục tiêu phát triển của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng trong thời gian tới

Trước những dự báo về môi trường kinh doanh, Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng đã xác định các định hướng phát triển chiến lược cho giai đoạn tới. Trước hết, công ty tiếp tục khẳng định lấy yếu tố con người làm nền tảng phát triển bền vững, do đó sẽ tiếp tục mở rộng quy mô nhân sự, tăng cường tuyển dụng các vị trí chuyên môn then chốt như nhân viên chứng từ, nhân viên khai báo hải quan, điều phối hiện trường. Bên cạnh đó, công ty đẩy mạnh công tác đào tạo nội bộ và tổ chức các buổi tập huấn chuyên đề nhằm cập nhật quy định pháp luật (đặc biệt là các thay đổi trong biểu thuế xuất nhập khẩu năm 2026 và lộ trình cắt giảm thuế theo các FTA), quy trình nghiệp vụ, nâng cao trình độ và kỹ năng làm việc cho nhân viên.

Về hạ tầng và phương tiện, công ty có kế hoạch từng bước đầu tư xây dựng đội xe vận tải container chuyên dụng để giảm sự phụ thuộc vào đơn vị vận tải bên ngoài, đồng thời nghiên cứu khả năng mở rộng kho bãi tại chi nhánh Đà Nẵng để chủ động trong khâu lưu trữ và phân phối hàng hóa sau thông quan. Về công nghệ, công ty sẽ đẩy mạnh ứng dụng các giải pháp số hóa vào quy trình quản lý, từ khâu tiếp nhận yêu cầu, xử lý chứng từ, theo dõi tiến độ lô hàng đến khâu quyết toán, nhằm nâng cao hiệu suất làm việc và tính minh bạch thông tin. Đồng thời, công ty cũng chú trọng mở rộng mạng lưới đối tác và khách hàng, duy trì mối quan hệ bền vững với các khách hàng hiện hữu và tích cực tìm kiếm đối tác mới trong và ngoài nước.

3.2. Các giải pháp hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng

Căn cứ vào những hạn chế và nguyên nhân đã được phân tích tại chương 2, tác giả đề xuất một số giải pháp cụ thể nhằm hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu FCL tại công ty như sau:

3.2.1. Hệ thống quản lý và theo dõi tiến độ lô hàng tập trung

a) Cơ sở đề xuất:

Qua phân tích thực trạng tại Chương 2, có thể thấy công ty đang gặp hai hạn chế lớn liên quan đến quản lý công việc: (1) thiếu hệ thống theo dõi tiến độ lô hàng tập trung, và (2) phụ thuộc quá nhiều vào kênh giao tiếp không chính thống như Zalo. Những hạn chế này gây khó khăn trong việc tổng hợp báo cáo, truy xuất lịch sử xử lý và phối hợp giữa các bộ phận. Nguyên nhân chủ quan chính là công ty chưa đầu tư hệ thống quản lý logistics chuyên nghiệp.

b) Mục tiêu:

- Giảm 50% thời gian tổng hợp báo cáo tiến độ;
- Loại bỏ hoàn toàn rủi ro thất lạc chứng từ do lưu trữ trên Zalo;
- Giúp lãnh đạo nắm bắt tình hình xử lý lô hàng theo thời gian thực, từ đó điều phối nguồn lực kịp thời;
- Nâng cao tính chuyên nghiệp trong mắt khách hàng.

c) Nội dung giải pháp:

Công ty cần triển khai một hệ thống quản lý công việc tập trung, có thể bắt đầu bằng một phần mềm quản lý logistics (Freight Management System) với các tính

năng tối thiểu: (a) tạo và phân công lô hàng cho từng nhân viên; (b) cập nhật trạng thái lô hàng theo từng bước quy trình; (c) lưu trữ chứng từ điện tử tập trung, có kiểm soát phiên bản; (d) tích hợp lịch, nhắc việc và cảnh báo thời hạn; (e) cho phép lãnh đạo hoặc trưởng bộ phận theo dõi tổng thể qua dashboard.

d) Điều kiện để thực hiện:

- Về nhân sự: Cần có ít nhất 01 nhân viên hoặc cán bộ kỹ thuật am hiểu về công nghệ để phụ trách khảo sát, lựa chọn và triển khai phần mềm. Toàn bộ nhân viên OPS phải sẵn sàng thay đổi thói quen làm việc, chuyển từ Zalo sang hệ thống mới.
- Về tài chính: Công ty cần bố trí ngân sách cho việc mua hoặc thuê phần mềm (dạng SaaS), có thể dao động từ 10-30 triệu đồng/tháng tùy vào số lượng người dùng và tính năng.
- Về hạ tầng: Đảm bảo mỗi nhân viên OPS có máy tính kết nối internet ổn định, có thể truy cập hệ thống mọi lúc.

e) Cách thức thực hiện

- Bước 1 – Khảo sát và lựa chọn phần mềm (1-2 tháng): Cử cán bộ tìm hiểu các giải pháp phù hợp (ví dụ: Phần mềm quản lý logistics của các nhà cung cấp trong nước như Base.vn, MISA, hoặc các giải pháp quốc tế như Flexport, ShipStation...). Yêu cầu phần mềm có khả năng tùy chỉnh theo quy trình 8 bước của công ty.
- Bước 2 – Chạy thử nghiệm (1 tháng): Chọn 2-3 nhân viên OPS và một số lô hàng để chạy thử nghiệm song song với quy trình cũ, đánh giá tính ổn định và phù hợp.
- Bước 3 – Triển khai chính thức (1 tháng): Cài đặt, cấu hình, đào tạo toàn bộ nhân viên OPS, ban hành quy định bắt buộc cập nhật trạng thái lô hàng trên hệ thống.
- Bước 4 – Vận hành và cải tiến: Sau 3 tháng, tổng kết, điều chỉnh quy trình sử dụng, bổ sung các tính năng cần thiết.

f) Dự kiến kết quả:

- Sau 3 tháng triển khai, 100% nhân viên OPS sử dụng thành thạo hệ thống mới.
- Thời gian tổng hợp báo cáo cuối ngày giảm từ 30-45 phút xuống còn 5-10 phút.
- Tỷ lệ thất lạc hoặc nhầm lẫn chứng từ do lưu trữ không tập trung giảm về 0.

- Lãnh đạo có thể truy cập dashboard bất kỳ lúc nào để nắm tiến độ tất cả lô hàng.

3.2.2. Thiết lập quy trình kiểm soát chéo (Double-check) nghiêm ngặt đối với hệ thống chứng từ và Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O)

a) Cơ sở đề xuất:

Hạn chế trong công tác rà soát sự đồng bộ giữa Hóa đơn thương mại, Vận đơn và C/O vẫn để lọt các sai sót nhỏ (sai trọng lượng, sai quy tắc xuất xứ). Khi tờ khai đã được truyền chính thức (IDC), những sai sót này buộc doanh nghiệp phải làm thủ tục khai bổ sung (AMA) phức tạp, hoặc nghiêm trọng hơn là bị từ chối áp dụng thuế suất ưu đãi đặc biệt.

b) Mục tiêu:

- Đảm bảo tính hợp lệ, hợp pháp và đồng bộ tuyệt đối của hồ sơ trước khi truyền lệnh IDC.
- Đạt tỷ lệ 100% hồ sơ xin hưởng thuế suất ưu đãi đặc biệt được cơ quan hải quan chấp thuận.
- Hạn chế tối đa việc phải truyền sửa tờ khai do lỗi nhập liệu hoặc lỗi từ chứng từ gốc.

c) Nội dung:

Tái cấu trúc quy trình duyệt hồ sơ nội bộ bằng việc áp dụng cơ chế kiểm soát nhiều lớp. Thiết lập và ban hành các bộ tiêu chuẩn kiểm tra (Checklist) bắt buộc đối với từng loại form C/O (Form E, D, EUR.1, CPTPP...) và các chứng từ thương mại đi kèm.

d) Điều kiện thực hiện:

- Về nhân sự: Phân công rõ ràng vai trò "Người lập" và "Người kiểm tra" (thường là Trưởng nhóm hoặc Senior). Nhân sự cần tuân thủ nghiêm ngặt nguyên tắc không tự phê duyệt hồ sơ do chính mình lập.
- Về tài chính: Gần như không phát sinh thêm chi phí tài chính, chủ yếu yêu cầu sự thay đổi trong phương pháp quản trị.
- Về hạ tầng: Hệ thống lưu trữ hồ sơ nhập trực tuyến để các bên liên quan có thể cùng truy cập, đối chiếu và bình duyệt (comment) trực tiếp trên file.

e) Cách thức thực hiện:

- Bước 1 – Xây dựng bộ tiêu chuẩn (Checklist): Xây dựng bảng kiểm tra chi tiết các tiêu chí xuất xứ (như RVC, CTC, PE), kiểm tra chéo ngày tháng, số lượng, trọng lượng giữa Invoice, Packing List, B/L và C/O dựa trên các văn bản quy phạm pháp luật mới nhất.
- Bước 2 – Yêu cầu cung cấp chứng từ sớm: Phối hợp với khách hàng, yêu cầu đối tác xuất khẩu cung cấp bản nháp (draft) chứng từ trước khi tàu khởi hành ít nhất 2-3 ngày.
- Bước 3 – Thực hiện kiểm soát kép: Chuyên viên phụ trách đánh giá lần 1 trên Checklist. Tờ khai nháp (IDA) đính kèm chứng từ được chuyển cho Senior rà soát độc lập lần 2.
- Bước 4 – Phê duyệt và truyền tờ khai: Chỉ khi có xác nhận hợp lệ từ khâu rà soát lần 2, nhân viên mới được phép gắn chữ ký số và thực hiện lệnh truyền IDC lên hệ thống VNACCS.

f) Dự kiến kết quả:

- Giảm tỷ lệ phải khai bổ sung (AMA) do lỗi chứng từ về mức 0%.
- Bảo vệ tuyệt đối quyền lợi tài chính (thuế ưu đãi) cho khách hàng, từ đó gia tăng sự tín nhiệm đối với dịch vụ đại lý hải quan của Bách Việt.

3.2.3. Giải pháp về xây dựng cơ sở dữ liệu nội bộ về mã HS và đào tạo nhân viên

a) Cơ sở đề xuất:

Hạn chế thứ ba về công tác quản lý và xác định mã HS xuất phát từ việc công ty chưa có cơ sở dữ liệu mã HS tập trung, nhân viên chưa được đào tạo bài bản về phân loại hàng hóa. Điều này dẫn đến mất thời gian tra cứu, sai sót, rủi ro phân luồng đỏ và bị xử phạt.

b) Mục tiêu của giải pháp:

- Rút ngắn thời gian tra cứu mã HS;
- Giảm tỷ lệ sai sót về mã HS xuống mức thấp nhất;
- Giảm rủi ro bị phân luồng đỏ do khai sai mã HS;
- Đảm bảo tính nhất quán giữa các lần khai báo cho cùng một mặt hàng.

c) Nội dung giải pháp:

Xây dựng một cơ sở dữ liệu nội bộ về mã HS cho các mặt hàng thường xuyên nhập khẩu. Đồng thời, tổ chức đào tạo định kỳ cho nhân viên OPS về nguyên tắc phân loại hàng hóa theo Hệ thống hài hòa (HS) và cập nhật biểu thuế mới.

d) Điều kiện để thực hiện giải pháp:

- Về nhân sự: Cần 01 nhân viên có kinh nghiệm về mã HS được phân công làm đầu mối xây dựng và cập nhật cơ sở dữ liệu. Toàn bộ nhân viên OPS tham gia đào tạo.
- Về tài chính: Chi phí đào tạo (có thể mời giảng viên bên ngoài hoặc cử nhân viên đi học) khoảng 5-10 triệu đồng/khóa; chi phí mua các cơ sở dữ liệu tra cứu chuyên nghiệp (nếu cần) khoảng 2-5 triệu đồng/năm.
- Về thời gian: Dành 1 buổi đào tạo (4-8 giờ) cho mỗi nhân viên, và thời gian xây dựng cơ sở dữ liệu khoảng 2-4 tuần.

e) Cách thức thực hiện:

- Bước 1 – Rà soát và thu thập dữ liệu (2 tuần): Tổng hợp tất cả các mã HS đã sử dụng trong 2 năm gần nhất, phân loại theo mặt hàng, ghi chú nguồn tham khảo và các lưu ý về điều kiện áp dụng.
- Bước 2 – Xây dựng cơ sở dữ liệu (2 tuần): Lập file Excel hoặc sử dụng phần mềm quản lý đơn giản, cấu trúc gồm các cột: tên hàng hóa (tiếng Việt, tiếng Anh), mã HS, thuế suất nhập khẩu, VAT, điều kiện ưu đãi (C/O), ghi chú. Lưu trữ trên hệ thống dùng chung để mọi nhân viên truy cập.
- Bước 3 – Tổ chức đào tạo (1 buổi): Mời giảng viên (có thể từ cơ quan hải quan, hiệp hội logistics hoặc chuyên gia độc lập) hoặc cử nhân viên có kinh nghiệm đào tạo lại nội bộ. Nội dung: nguyên tắc phân loại HS, cách tra cứu biểu thuế, các lỗi thường gặp, cập nhật chính sách mới.
- Bước 4 – Cập nhật định kỳ (hàng quý): Giao cho một nhân viên đầu mối rà soát các thay đổi về biểu thuế, cập nhật vào cơ sở dữ liệu và thông báo cho toàn bộ nhân viên.

f) Dự kiến kết quả:

- Sau 1 tháng, cơ sở dữ liệu mã HS hoàn thiện với ít nhất 50-100 mặt hàng thường gặp.
- Nhân viên OPS có thể tra cứu mã HS nhanh chóng.
- Tỷ lệ sai sót mã HS giảm rõ rệt, kéo theo giảm tỷ lệ lô hàng bị phân luồng đỏ hoặc tham vấn giá.

3.2.4. Tối ưu hóa kỹ thuật khai báo điện tử nhằm nâng cao tỷ lệ phân luồng xanh và giảm thiểu rủi ro

a) Cơ sở đề xuất:

Hiện nay, tỷ lệ tờ khai bị hệ thống phân vào luồng vàng hoặc luồng đỏ còn khá cao. Nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ việc nhập liệu trường "Mô tả hàng hóa" chưa đủ độ sắc bén, chi tiết và minh bạch, khiến hệ thống đánh giá rủi ro của Hải quan đưa ra các thuật toán kiểm tra ngặt nghèo hơn đối với lô hàng.

b) Mục tiêu của giải pháp:

- Tăng tỷ lệ tờ khai phân luồng xanh thêm 20% - 30%.
- Rút ngắn thời gian thông quan thực tế, giải phóng hàng hóa nhanh chóng.
- Giảm áp lực công việc xuất trình hồ sơ giấy và tham gia kiểm hóa cho nhân viên hiện trường.

c) Nội dung giải pháp:

Chuẩn hóa toàn diện tư duy và kỹ thuật nhập liệu trên phần mềm VNACCS/ECUS5. Áp dụng công thức khai báo tên hàng chuẩn mực, chi tiết hóa tối đa các thông số kỹ thuật, quy cách phẩm chất, đồng thời tư vấn khách hàng nâng cao lịch sử tuân thủ pháp luật.

d) Điều kiện để thực hiện giải pháp

- Về nhân sự: Nhân viên khai báo phải có sự hiểu biết sơ bộ về tính chất vật lý, hóa học, cơ chế hoạt động của hàng hóa. Đòi hỏi kỹ năng tổng hợp thông tin từ catalogue và tài liệu kỹ thuật.

e) Cách thức thực hiện:

- Bước 1 – Ban hành công thức khai báo: Quy định cấu trúc khai báo bắt buộc: Tên gọi theo công dụng + Nhãn hiệu + Thông số kỹ thuật/Quy cách phẩm chất + Model/Ký hiệu + Tình trạng hàng (Mới 100%). Nghiêm cấm dùng các từ ngữ chung chung, tối nghĩa.
- Bước 2 – Quản lý tài liệu kỹ thuật: Đối với máy móc phức tạp, bắt buộc dịch thuật một phần catalogue và đính kèm hồ sơ điện tử (HYS) gửi cơ quan hải quan để minh chứng ngay từ khâu truyền tờ khai.
- Bước 3 – Cố vấn tuân thủ pháp luật: OPS kết hợp với bộ phận Sales tư vấn, nhắc nhở khách hàng duy trì việc nộp thuế đúng hạn, không để xảy ra nợ

động, nhằm nâng cao điểm đánh giá độ tin cậy của mã số thuế trên hệ thống quản lý rủi ro quốc gia.

f) *Dự kiến kết quả:*

- Cải thiện rõ rệt hệ số rủi ro của các đối tác thường xuyên, gia tăng tỷ lệ luồng xanh.
- Thời gian thông quan trung bình giảm từ vài giờ xuống chỉ còn vài phút đối với các lô hàng tiêu chuẩn được hệ thống tự động cấp phép.

3.2.5. Chủ động tích hợp khai báo chuyên ngành trên Cơ chế một cửa quốc gia và số hóa phối hợp nội bộ

a) *Cơ sở đề xuất:*

Sự thiếu đồng bộ giữa thời điểm truyền tờ khai hải quan và thời điểm nộp hồ sơ kiểm tra chuyên ngành (kiểm dịch, chứng nhận hợp quy, khai báo hóa chất...) tạo ra "thời gian chết". Sự chậm trễ trong khâu trả kết quả từ các Bộ, Ban ngành trực tiếp làm trì hoãn việc ra quyết định thông quan, gây ách tắc hàng hóa tại cảng.

b) *Mục tiêu:*

- Xóa bỏ hoàn toàn "thời gian chết" do chờ đợi văn bản phê duyệt chuyên ngành.
- Tích hợp thông suốt quy trình khai báo chuyên ngành và thủ tục hải quan.
- Đảm bảo hàng hóa được thông quan ngay trong ngày cập cảng.

c) *Nội dung:*

Số hóa quy trình theo dõi và đẩy nhanh tiến độ nộp hồ sơ điện tử qua Cổng thông tin một cửa quốc gia (VNSW) song song với bước làm chứng từ. Ứng dụng các công cụ quản lý công việc để nhắc nhở và đôn đốc tiến độ giải quyết thủ tục.

d) *Điều kiện thực hiện:*

- Về nhân sự: Nhân viên phải nắm vững trình tự, thủ tục hành chính, nghị định quản lý chuyên ngành của các Bộ liên quan (Y tế, Công Thương, Nông nghiệp...).
- Về tài chính: Phân bổ ngân sách nhỏ cho việc nâng cấp phần mềm quản lý công việc (Task Management) dạng SaaS (nếu cần thiết).
- Về hạ tầng: Chữ ký số hoạt động ổn định, đường truyền internet tốc độ cao để tương tác mượt mà với hệ thống VNSW.

e) *Cách thức thực hiện:*

- Bước 1 – Phân loại và nộp hồ sơ sớm: Ngay từ khâu tiếp nhận draft chứng từ, OPS phải xác định hàng hóa thuộc diện quản lý chuyên ngành nào (căn cứ theo các văn bản luật, nghị định mới nhất). Tiến hành lập và nộp hồ sơ điện tử lên VNSW ngay lập tức, không chờ truyền tờ khai hải quan.
- Bước 2 – Thiết lập cảnh báo nhắc việc: Ứng dụng các công cụ như Base Wework, Trello để tạo task theo dõi. Đặt mốc thời gian (Deadline) cho từng khâu (chờ duyệt hồ sơ, chờ lấy mẫu, chờ kết quả).
- Bước 3 – Tương tác và đôn đốc: Nhân viên theo dõi sát sao trên hệ thống, chủ động liên hệ với chuyên viên của các Bộ, ngành để bổ sung hồ sơ (nếu thiếu) nhằm rút ngắn thời gian xử lý.
- Bước 4 – Đồng bộ kết quả: Ngay khi có kết quả điện tử trên VNSW, tiến hành đồng bộ số tham chiếu vào tờ khai VNACCS để cơ quan hải quan có căn cứ ra quyết định thông quan lập tức.

f) Dự kiến kết quả:

- Quá trình kiểm tra chuyên ngành và thủ tục hải quan diễn ra song song, không bị đứt gãy.
- 100% các lô hàng có điều kiện được giải phóng hoặc đưa về bảo quản đúng tiến độ, triệt tiêu rủi ro phát sinh chi phí lưu bãi, lưu container do lỗi chờ chứng từ.

3.3. Lộ trình thực hiện tổng thể

Để đảm bảo các giải pháp được triển khai một cách có hệ thống, khả thi và đạt hiệu quả cao nhất, công ty nên thực hiện theo lộ trình ba giai đoạn cụ thể dưới đây:

Giai đoạn 1 (3-6 tháng đầu): Các giải pháp "mềm", ít tốn kém

- Rà soát, ban hành và áp dụng ngay quy trình kiểm soát chéo (Double-check) nghiêm ngặt với hệ thống Checklist tiêu chuẩn đối với hồ sơ chứng từ và Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) trước khi truyền tờ khai chính thức.
- Xây dựng cơ sở dữ liệu nội bộ cơ bản về mã HS cho các mặt hàng thường xuyên nhập khẩu và thiết lập công thức khai báo tên hàng chuẩn mực trên hệ thống VNACCS/ECUS5.
- Thử nghiệm sử dụng phần mềm quản lý công việc và theo dõi tiến độ lô hàng cơ bản (có thể bắt đầu với các công cụ miễn phí hoặc chi phí thấp như Trello, Base Wework).

- Triển khai đào tạo nội bộ định kỳ cho nhân viên OPS, tập trung vào việc cập nhật các thông tư, nghị định mới, nguyên tắc phân loại hàng hóa và kỹ năng tra cứu biểu thuế xuất nhập khẩu.

Giai đoạn 2 (6-12 tháng tiếp theo): Các giải pháp có chi phí vừa phải

- Triển khai chính thức phần mềm quản lý logistics (Freight Management System) sau khi đã thử nghiệm thành công, đảm bảo số hóa toàn diện việc lưu trữ chứng từ điện tử có kiểm soát phiên bản.
- Chủ động tích hợp và chuẩn hóa quy trình nộp hồ sơ kiểm tra chuyên ngành trực tuyến qua Cổng thông tin một cửa quốc gia (VNSW) song song với bước làm chứng từ nhằm xóa bỏ thời gian chờ đợi.
- Tổ chức các khóa đào tạo chuyên sâu (có mời chuyên gia hoặc cán bộ hải quan) nhằm nâng cao kỹ năng xử lý các tình huống phức tạp như tham vấn trị giá hải quan hoặc giải trình luồng đỏ.
- Xây dựng quy chế phối hợp liên phòng ban (Sales, CUS, OPS) với các chỉ số đo lường hiệu suất (KPI) rõ ràng và quy trình xử lý dự phòng cho các trường hợp rủi ro phát sinh tại chi cục hải quan.

Giai đoạn 3 (1-2 năm sau): Các giải pháp đầu tư lớn

- Đầu tư ngân sách nâng cấp hạ tầng công nghệ thông tin quy mô lớn, triển khai hệ thống quản trị nguồn lực doanh nghiệp (ERP) có khả năng đồng bộ dữ liệu mạnh mẽ, kết nối trực tiếp với các nền tảng khai báo hải quan cao cấp và tự động hóa quy trình nghiệp vụ.
- Xây dựng và phát triển đội ngũ chuyên gia "Tư vấn thủ tục hải quan" (Customs Consulting Team) chuyên trách, cung cấp dịch vụ đánh giá rủi ro và hỗ trợ đối tác nâng hạng mức độ tuân thủ pháp luật, hướng tới các tiêu chuẩn của Doanh nghiệp ưu tiên (AEO).
- Mở rộng quy mô đội ngũ nhân sự chất lượng cao cho phòng OPS tại chi nhánh Đà Nẵng theo kế hoạch tăng trưởng sản lượng tờ khai của doanh nghiệp.
- Nâng cấp hệ thống bảo mật và máy chủ lưu trữ dữ liệu tập trung nhằm đảm bảo tính toàn vẹn của hồ sơ số hóa trong dài hạn, phục vụ hiệu quả cho các yêu cầu trích xuất dữ liệu.

Việc phân chia lộ trình này giúp công ty có thể triển khai từng bước một cách vững chắc, vừa đảm bảo nguồn lực tài chính, vừa có thời gian để đánh giá hiệu quả của từng giải

pháp trước khi đầu tư mở rộng. Đồng thời, lộ trình này cũng tạo ra sự linh hoạt, cho phép công ty điều chỉnh kế hoạch nếu có những thay đổi bất ngờ về môi trường kinh doanh hoặc nội lực của doanh nghiệp.

TÓM TẮT CHƯƠNG 3

Trong chương 3, tác giả đã trình bày các căn cứ đề xuất giải pháp dựa trên định hướng phát triển và mục tiêu của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng trong thời gian tới, đồng thời cập nhật bối cảnh kinh tế, chính sách và thị trường năm 2026. Trên cơ sở phân tích thực trạng và những hạn chế đã được chỉ ra tại chương 2, tác giả đã đề xuất năm nhóm giải pháp chính nhằm hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) bằng đường biển tại công ty. Mỗi giải pháp đều được phân tích cụ thể về cơ sở đề xuất (dựa trên số liệu thực tế giai đoạn 2023-2025), nội dung thực hiện và dự kiến kết quả đạt được.

Bên cạnh đó, tác giả cũng đã nêu rõ các điều kiện cần thiết và lộ trình thực hiện để các giải pháp có thể được áp dụng một cách khả thi và hiệu quả trong thực tế. Các điều kiện này bao gồm nguồn lực tài chính (tận dụng lợi nhuận tăng trưởng mạnh của công ty trong giai đoạn 2023-2025), sự cam kết từ phía lãnh đạo trong việc dành ngân sách cho tuyển dụng và đào tạo, sự phối hợp đồng bộ giữa các phòng ban, và sự thống nhất với khách hàng về quy trình phối hợp mới. Về lộ trình, các giải pháp được khuyến nghị thực hiện theo ba giai đoạn: giai đoạn 1 (3-6 tháng đầu) tập trung vào các giải pháp "mềm"; giai đoạn 2 (6-12 tháng tiếp theo) triển khai phần mềm quản lý logistics; giai đoạn 3 (1-2 năm sau) thực hiện đầu tư hạ tầng hệ thống công nghệ thông tin.

Việc triển khai đồng bộ các giải pháp này sẽ góp phần quan trọng vào việc nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu hóa thời gian và chi phí trong hoạt động thủ tục hải quan nhập khẩu FCL, từ đó tăng cường năng lực cạnh tranh của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt – Chi nhánh Đà Nẵng trên thị trường logistics trong thời gian tới.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế khu vực và thế giới, hoạt động xuất nhập khẩu đóng vai trò then chốt trong tăng trưởng GDP và thúc đẩy thương mại quốc tế. Logistics, với xương sống là vận tải biển và dịch vụ giao nhận, được xem là mạch máu của nền kinh tế, kết nối sản xuất trong nước với thị trường toàn cầu. Với vai trò là cầu nối giữa các chủ hàng và hệ thống hải quan, các doanh nghiệp giao nhận vận tải như Công ty TNHH Vận tải Bách Việt cần không ngừng hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về thời gian, chi phí và độ chính xác. Xuất phát từ thực tế cấp thiết đó, đề tài “Hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan cho hàng nhập khẩu nguyên container (FCL) tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng” đã được thực hiện nhằm phân tích thực trạng, chỉ ra những hạn chế và đề xuất các giải pháp khắc phục phù hợp.

Thông qua việc hệ thống hóa cơ sở lý luận về giao nhận hàng hóa, quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu FCL, các yếu tố ảnh hưởng và tiêu chí đánh giá, chương 1 đã tạo dựng nền tảng lý thuyết vững chắc cho toàn bộ khóa luận. Khung lý thuyết này không chỉ giúp tác giả có cái nhìn tổng quát về các nghiệp vụ liên quan mà còn là cơ sở để so sánh, đối chiếu với thực tiễn hoạt động tại doanh nghiệp. Các khái niệm về hàng FCL, vai trò của vận tải biển, quy trình 5 bước cơ bản của thủ tục khai báo hải quan đối với hàng nhập khẩu, cùng với các chứng từ đi kèm như hợp đồng thương mại, hóa đơn thương mại, phiếu đóng gói, vận đơn đường biển, giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) đã được làm rõ. Đồng thời, chương 1 cũng chỉ ra các yếu tố khách quan và chủ quan có thể ảnh hưởng đến quy trình, từ chính sách và quản lý của cơ quan hải quan, hệ thống công nghệ thông tin (VNACCS/VCIS), quy định kiểm tra chuyên ngành đến năng lực quản lý nội bộ và trình độ của nhân sự làm thủ tục hải quan tại doanh nghiệp.

Chương 2 đã đi sâu vào phân tích thực trạng hoạt động của Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng, bao gồm lịch sử hình thành, cơ cấu tổ chức, nguồn lực và kết quả kinh doanh giai đoạn 2023-2025. Qua đó, có thể thấy công ty đang trong giai đoạn tăng trưởng mạnh mẽ với doanh thu và lợi nhuận tăng qua các năm, khẳng định vị thế ngày càng vững chắc trên thị trường logistics khu vực miền Trung. Điểm trọng tâm của chương 2 là việc mô tả và phân tích chi tiết quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu FCL thực tế đang được áp dụng tại công ty, thông qua 5 bước cụ thể: (1) tiếp nhận và

kiểm tra bộ chứng từ từ khách hàng; (2) xác định mã HS, tính thuế, tiến hành nhập thông tin lên tờ khai hải quan điện tử trên hệ thống VNACCS/ECUS5 và theo dõi phân luồng; (3) nộp thuế xuất nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng; (4) lấy lệnh giao hàng điện tử (EDO) từ hãng tàu; và (5) thanh lý hải quan. Dựa trên bộ chứng từ thực tế của lô hàng nhập khẩu tấm nhựa Polycarbonate và Acrylic từ Trung Quốc của Công Ty TNHH Phát Triển Công Nghệ BATCO Việt Nam, tác giả đã minh họa sinh động từng bước, đồng thời đánh giá khách quan những ưu điểm và hạn chế của quy trình.

Kết quả đánh giá cho thấy, quy trình hiện tại có những ưu điểm nhất định như được chuẩn hóa, phân công trách nhiệm rõ ràng giữa các bộ phận (CUS, OPS), kiểm soát chứng từ chặt chẽ ngay từ đầu và bước đầu ứng dụng hiệu quả công nghệ thông tin vào khai báo điện tử. Trên cơ sở phân tích những hạn chế còn tồn đọng liên quan đến việc tra cứu mã số HS, kiểm soát chứng nhận xuất xứ C/O, tỷ lệ phân luồng rủi ro và tích hợp khai báo chuyên ngành, chương 3 đã đề xuất năm nhóm giải pháp tương ứng nhằm khắc phục từng hạn chế một cách có hệ thống, đi kèm với lộ trình triển khai ba giai đoạn cụ thể nhằm đảm bảo tính khả thi cao nhất.

Tóm lại, khóa luận đã hoàn thành các mục tiêu nghiên cứu đề ra, từ hệ thống hóa lý thuyết, phân tích thực trạng, đến đề xuất các giải pháp hoàn thiện quy trình thủ tục hải quan nhập khẩu FCL tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng. Tác giả hy vọng rằng những kết quả đạt được sẽ là tài liệu tham khảo hữu ích cho Ban Giám đốc công ty trong quá trình cải tiến quy trình vận hành, nâng cao hiệu suất làm việc và tăng cường năng lực cạnh tranh trên thị trường logistics ngày càng khốc liệt.

Tuy nhiên, do thời gian nghiên cứu có hạn và nguồn lực cá nhân còn nhiều hạn chế, khóa luận khó tránh khỏi những thiếu sót. Tác giả chỉ mới tập trung phân tích quy trình thủ tục hải quan ở một chi nhánh cụ thể tại Đà Nẵng, chưa có điều kiện khảo sát chéo với các chi nhánh khác trong cùng tập đoàn hoặc so sánh trực tiếp với các doanh nghiệp logistics đối thủ trên địa bàn. Bên cạnh đó, các giải pháp đề xuất mới chỉ dừng lại ở mức định tính và mang tính định hướng chiến lược, chưa có sự định lượng cụ thể về bài toán tài chính, chi phí đầu tư và tỷ suất hoàn vốn (ROI) kỳ vọng. Trong tương lai, tác giả mong muốn có thể tiếp tục nghiên cứu sâu hơn, phối hợp chặt chẽ với doanh nghiệp để đưa vào thử nghiệm một số giải pháp phần mềm quản lý và đánh giá hiệu quả thực tế sau khi triển khai. Ngoài ra, việc mở rộng phạm vi nghiên cứu sang các loại hình hàng

hóa khác (hàng lẻ LCL, hàng dự án) hoặc các phương thức vận chuyển đa phương thức (đường hàng không, đường bộ xuyên biên giới) cũng là một hướng phát triển tiềm năng.

Cuối cùng, tác giả xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến giảng viên hướng dẫn, các thầy cô trong khoa Kinh tế Trường Đại học Kiến trúc Đà Nẵng, Ban lãnh đạo cùng các anh chị chuyên viên tại Công ty TNHH Vận tải Bách Việt - Chi nhánh Đà Nẵng đã tận tình giúp đỡ, cung cấp số liệu thực tế và tạo mọi điều kiện thuận lợi nhất để tác giả hoàn thành khóa luận này. Mọi đóng góp và phản hồi từ quý thầy cô cùng các anh chị đồng nghiệp trong ngành sẽ là những bài học kinh nghiệm quý giá để tác giả tiếp tục hoàn thiện hành trang kiến thức và kỹ năng tác nghiệp của mình trong tương lai.

PHỤ LỤC CHỨNG TỪ

Phụ lục 1: Hoá đơn thương mại (Commercial Invoice)

COMMERCIAL INVOICE

Shipper/Exporter SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO.,LTD 11TH FLOOR, TOWER G1, GALAXY WORLD, WUHE AVE., BANTIAN, LONGGANG, SHENZHEN, CHINA		Invoice No. and date PI-VN260314-RL04 & 17th Apr, 2026 DOCUMENTARY CREDIT NO. & DATE OF ISSUE		
Consignee BATCO VIET NAM CO., LTD. NO.468-D3,HOANG MAI WARD,HA NOI CITY, VIETNAM		Buyer (if other than consignee)		
To applicant Same as Consignee		Remarks • PRICE TERM : FOB SHENZHEN, CHINA INCOTERMS 2010 • PAYMENT TERM : T/T • COUNTRY OF ORIGIN : CHINA • MARKING: DOUBLE SIDE PROTECTION FILM AND AUXILIARY LABELS •PACKING: EXPORT STANDARD PACKING SUITABLE FOR SEA- CARRIAGE. DETAIL ON MARKING AND PACKING DOCUMENT.		
On board date 22nd.Apr.2026	From SHEKOU,CHINA			
Vessel name GREEN PACIFIC 2611S				
To HAIPHONG PORT, VIETNAM				
Shipping marks	No.& kind of pkgs : Goods description	Q'ty (PIECES)	U-Price (US\$/SHT)	Amount (US\$)
N/M	• FOB SHENZHEN CHINA, INCOTERMS 2010 CLEAR POLYCARBONATE SHEET (PC) 1220x2440x3mm	200	24.95	\$4,990.00
	1220x2440x5mm	200	34.02	\$6,804.00
	CLEAR ANTISTATIC POLYCARBONATE SHEET (ESD PC) 1220x2440x3mm	100	34.70	\$3,470.00
	1220x2440x5mm	300	48.83	\$14,649.00
	HS CODE: 392061.0000 CLEAR ACRYLIC SHEET (MICA BHQ) 1220x2440x5mm	300	29.85	\$8,955.00
	1220x2440x8mm	50	49.10	\$2,455.00
	Milky ACRYLIC SHEET (MICA BHQ) 1220x2440x2mm	100	9.92	\$992.00
	CLEAR ACRYLIC SHEET (MICA MMA) 1220x2440x30mm	32	279.00	\$8,928.00
	HS CODE: 392051.0000			

	TOTAL		1282 PIECES	\$51,243.00
	Signed by 			

Phụ lục 2: Phiếu đóng gói (Packing list)

DETAILED PACKING LIST

Shipper/Exporter SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO.,LTD 11TH FLOOR, TOWER G1, GALAXY WORLD, WUHE AVE., BANTIAN, LONGGANG, SHENZHEN, CHINA		Invoice No. and date PI-VN260314-RL04 & 17th Apr. 2026 DOCUMENTARY CREDIT NO. & DATE OF ISSUE		
Consignee BATCO VIET NAM CO., LTD. NO.468-D3,HOANG MAI WARD,HA NOI CITY, VIETNAM		Buyer (if other than consignee)		
To applicant Same as consignee		Remarks * PRICE TERM : FOB SHENZHEN, CHINA INCOTERMS 2010 * PAYMENT TERM : T/T * COUNTRY OF ORIGIN : CHINA * MARKING: DOUBLE SIDE PROTECTION FILM AND AUXILIARY LABELS *PACKING: EXPORT STANDARD PACKING SUITABLE FOR SEA- CARRIAGE. DETAIL ON MARKING AND PACKING DOCUMENT.		
On board date 22nd.Apr.2026	From SHEKOU,CHINA			
Vessel name GREEN PACIFIC 2611S				
To HAIPHONG PORT, VIETNAM				
Shipping marks	No.& kind of pkgs : Goods description	Q'ty (PIECES)	KG/Weight	M/ment
N/M	* FOB SHENZHEN CHINA, INCOTERMS 2010 CLEAR POLYCARBONATE SHEET (PC) 1220x2440x3mm 200 1220x2440x5mm 200 CLEAR ANTISTATIC POLYCARBONATE SHEET (ESD PC) 1220x2440x3mm 100 1220x2440x5mm 300 HS CODE: 392061.0000 23280 25 CLEAR ACRYLIC SHEET (MICA BHQ) 1220x2440x5mm 300 1220x2440x8mm 50 Milky ACRYLIC SHEET (MICA BHQ) 1220x2440x2mm 100 CLEAR ACRYLIC SHEET (MICA MMA) 1220x2440x30mm 32 HS CODE: 392051.0000 ----- TOTAL 1282 PIECES * TOTAL 1282 PIECES GROSS WEIGHT:23280 25 CBM			
		Signed by 		

Phụ lục 3: Vận đơn đường biển (B/L)

Shipper (Complete Name and Address) SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO., LTD ADD: 11TH FLOOR, TOWER G1, GALAXY WORLD, WUHE AVE., BANTIAN, LONGGANG, SHENZHEN, CHINA		B/L No. JWAOL26040151				
Consignee (Complete Name and Address) BATCO VIET NAM CO., LTD NO.468-D3, HOANG MAI WARD, HA NOI CITY, VIETNAM		 SHENZHEN JW INTERNATIONAL TRANSPORTATION CO., LTD BILL OF LADING RECEIVED in apparent good order and condition except as otherwise noted the total number of Containers or other packages or units enumerated below for transportation from the place of receipt to the place of delivery subject to the terms and conditions hereof. One of the Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. On presentation of this document duly endorsed to the Carrier by or on behalf of the Holder of the Bill of Lading, the rights and liabilities arising in accordance with the terms and conditions hereof shall, without prejudice to any rule of common law or statute rendering them binding on the Merchant, become binding in all respects between the Carrier and the Holder of the Bill of Lading as though the contract evidenced hereby had been made between them. IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated under have been signed, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the other(s) to be void. For delivery Please apply to: BACH VIET SHIPPING CO., LTD R405, 4TH FLOOR, 193-195 KHAM THIEN STREET, VAN MIEU - QUOC TU GIAM WARD, HA NOI CITY, VIETNAM TAX ID: 0101668065 TEL: +84 24 37324889 EMAIL: HAN1@BACHVIETGROUP.NET				
Notify Party (Complete Name and Address) SAME AS CONSIGNEE						
Pre-carriage by	Place of Receipt					
Ocean Vessel / Voy. No.	Port of Loading.					
GREEN PACIFIC 2611S	SHEKOU, CHINA					
Port of Discharge	Place of Delivery	Final Destination	Type of Movement			
HAIPHONG, VIET NAM	HAIPHONG, VIET NAM		CY-CY			
Marks & Number Container No. / Seal No.	Quantity and packages	Description of goods	Gross Weight, kgs	Measurement m ³		
N/M	1,282 PACKAGES	SHIPPER'S LOAD COUNT & SEAL S.T.C. ACRYLIC SHEET#482 SHEETS HS CODE:392051000 PC SHEET# 800 SHEETS HS CODE:3920610000	23,280.000KGS	25.0000CBM		
SNBU2479870 / 20'GP / 1044648 / 1282PACKAGES / 23,280.000KGS / 25.0000CBM						
Total number of Containers or other Packages or units received by the Carrier (in Words) SAY ONE (1X20'GP) CONTAINER ONLY.						
Freight & Charges		Revenue Tons	Rate	Per	Prepaid	Collect
FREIGHT COLLECT						
Exchange. Rate	Prepaid at	Payable at		Place and date of Issue		
				SHENZHEN, CHINA 22APR2026		
S/O No. SNLGSKVL51602	Total prepaid in national currency	No. of Original B(s)/L THREE (3)				
LADEN ON BOARD THE VESSEL AND DATE						
22APR2026				 As Agent For the Carrier		

Phụ lục 4.1: Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O)

Original					
1. Products consigned from (Exporter's business name, address, country) SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO., LTD 11TH FLOOR, TOWER G1, GALAXY WORLD, WUHE AVE., BANTIAN, LONGGANG, SHENZHEN, CHINA			Serial No.: CCPIT70002260102011 Reference No.: 02261417000055888 		
2. Products consigned to (Consignee's name, address, country) BATCO VIET NAM CO., LTD NO.468-D3, HOANG MAI WARD, HA NOI CITY, VIETNAM TEL: (+84)913 689 813 FAX: (+84)243 644 5858			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		
3. Means of transport and route (as far as known) FROM SHEKOU CHINA TO HAIPHONG VIET NAM BY SEA Departure date APR.22,2026 Vessel's name / Aircraft etc. GREEN PACIFIC 2611S Port of Discharge HAIPHONG VIET NAM			4. For Official Use ☐ Preferential Treatment Given ☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s) Signature of Authorised Signatory of the Importing Party		
5. Item number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of products (including quantity where appropriate and HS number in six digit code)	8. Origin criteria (see Overleaf Notes)	9. Gross weight or net weight or other quantity, and value (FOB) only when RVC criterion is applied	10. Number, date of Invoices
1	N/M	CLEAR POLYCARBONATE SHEET (PC) 1220*2440*3MM HS Code:392061	PE	200 PIECES	PI-VN260314-RL04 APR.17,2026
2		CLEAR POLYCARBONATE SHEET (PC) 1220*2440*5MM HS Code:392061	PE	200 PIECES	
3		CLEAR ANTISTATIC POLYCARBONATE SHEET (ESD PC) 1220*2440*3MM HS Code:392061	PE	100 PIECES	
4		CLEAR ANTISTATIC POLYCARBONATE SHEET (ESD PC) 1220*2440*5MM HS Code:392061	PE	300 PIECES	
5		CLEAR ACRYLIC SHEET (MICA BHQ) 1220*2440*5MM HS Code:392051	PE	300 PIECES	
6		CLEAR ACRYLIC SHEET (MICA BHQ) 1220*2440*8MM HS Code:392051	PE	50 PIECES	
7		MILKY ACRYLIC SHEET (MICA BHQ) 1220*2440*2MM HS Code:392051	PE	100 PIECES	
8		CLEAR ACRYLIC SHEET (MICA MMA) 1220*2440*30MM HS Code:392051 TOTAL :ONE THOUSAND TWO HUNDRED AND EIGHTY-TWO (1282) PACKAGES ONLY ***	PE	32 PIECES	
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 they comply with the origin requirements specified for these products in the Rules of Origin for the ACFTA for the products exported to VIET NAM (Importing Country)  SHENZHEN, CHINA APR.20,2026 Place and date, signature of authorized signatory			12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.  ADDRESS: 4F, BLOCK A, BUILDING OF INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, 1ST FUDIA ROAD, FUTIAN DISTRICT, SHENZHEN, P.R.C. FAX: 86-755-38458500 TEL: 86-755-88100008 SHENZHEN, CHINA APR.21,2026 Place and date, signature and stamp of certifying authority		
13. ☐ Issued Retroactively ☐ Exhibition ☐ Movement Certificate ☐ Third Party Invoicing					

Phụ lục 4.2: Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) – Ghi chú trang sau

OVERLEAF NOTES

- Parties which accept this form for the purpose of preferential treatment under the ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA):
 BRUNEI DARUSSALAM CAMBODIA CHINA
 INDONESIA LAOS MALAYSIA
 MYANMAR PHILIPPINES SINGAPORE
 THAILAND VIETNAM
- CONDITIONS: The main conditions for admission to the preferential treatment under the ACFTA are that products sent to any Parties listed above:
 - must fall within a description of products eligible for concessions in the country of destination;
 - must comply with all relevant provisions of Annex 1 (Rules of Origin) of the Protocol to Amend the Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation and Certain Agreements thereunder between the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) and the People's Republic of China (ACFTA Upgrading Protocol).
- ORIGIN CRITERIA: For each good described in Box 7 of this form, the origin criteria met should be indicated in Box 8, in the manner shown in the following table:

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

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

Phụ lục 5: Tờ khai hải quan điện tử nhập khẩu

<IMP>		1/10	
Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)			
Số tờ khai	108183208710	Số tờ khai đầu tiên	0818320871
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng			
Mã phân loại kiểm tra	2	Mã loại hình	A11 2 [4]
Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai	HQDINH VU	ã số hàng hóa đại diện của tờ khai	3920
Ngày đăng ký	24/04/2026 11:27:54	Ngày thay đổi đăng ký	Mã bộ phận xử lý tờ khai 00
Thời hạn tái nhập/ tái xuất			
Người nhập khẩu			
Mã	0106742019		
Tên	Công Ty TNHH Phát Triển Công Nghệ Batco Việt Nam		
Mã bưu chính	(+84)43		
Địa chỉ	Số nhà 468 - D3, Phường Hoàng Mai, Thành phố Hà Nội, Việt Nam		
Số điện thoại	X		
Người ủy thác nhập khẩu			
Mã			
Tên			
Người xuất khẩu			
Mã			
Tên	SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO.,LTD		
Mã bưu chính			
Địa chỉ	11TH FLOOR, TOWER G1, GALAXY WORLD, WUHE AVE.,BANTIAN, LONGGANG, SHENZHEN,CHINA		
Mã nước	CN		
Người ủy thác xuất khẩu			
Đại lý Hải quan			Mã nhân viên Hải quan
Số vận đơn		Địa điểm lưu kho	03CES11
1	220426JWAOL26040151	Địa điểm dỡ hàng	VNDVN
2		Địa điểm xếp hàng	CNSHK
3		Phương tiện vận chuyển	3939
4		Ngày hàng đến	GREEN PACIFIC / 2611S
5		Ký hiệu và số hiệu	24/04/2026
Số lượng	1.262	PK	
Tổng trọng lượng hàng (Gross)	23.280	KGM	
Số lượng container	1		
Ngày được phép nhập kho đầu tiên			
Mã văn bản pháp quy khác			
Số hóa đơn	A - PI-VN260314-RL04		
Số tiếp nhận hóa đơn điện tử			
Ngày phát hành	17/04/2026		
Phương thức thanh toán	KC		
Tổng trị giá hóa đơn	A - FOB - USD -	51.243	
Tổng trị giá tính thuế		1.339.616.511	
Tổng hệ số phân bổ trị giá		51.243	-
Mã kết quả kiểm tra nội dung			
Giấy phép nhập khẩu			
1	-	2	-
4	-	5	-
3	-		
Mã phân loại khai trị giá	5		
Khai trị giá tổng hợp		-	-
Các khoản điều chỉnh			
Phí vận chuyển	A - VND -	730.650	
Phí bảo hiểm	D - -	-	
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			
22042026## PTTT: T/T, NSX: SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO.,LTD.			

Phụ lục 6: Thông báo hàng đến (Arrival Notice)

 BACHVIETGROUP.net WE DEVELOP WITH YOU		ARRIVAL NOTICE Date: 23/04/2026 Số: 403735	
Shipper SHENZHEN XINTAO NEW MATERIALS CO.,LTD		B/L No. JWAOL26040151	
Consignee 0106742019#BATCO VIET NAM CO.,LTD#NO.468-D3, HOANG MAI WARD, HA NOI CITY, VIETNAM		Notify Party SAME AS CONSIGNEE	
Vessel/Voyage No GREEN PACIFIC / 2611S	Estimated Time of Arrival 24/04/2026	Place of Receipt SHEKOU,CHINA	
Port of loading SHEKOU,CHINA	Port of discharge CANG NAM DINH VU	Final Destination CANG NAM DINH VU	Place of Delivery CANG NAM DINH VU
Kind of packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No		Gross Weight	Measurement
CY/CY SNBU2479870 / 1044648 / 20'DC / 1,282 PACKAGES / 23,280.0000 KGS / 25.0000 CBM 1 X 20'DC ACRYLIC SHEET#PC SHEET		23,280.0000 KGS	25.0000 CBM
Kính đề nghị Quý công ty liên hệ tại Please kindly contact: BACH VIET SHIPPING CO LTD HAI PHONG BRANCH R501-503, 5th Floor, Thanh Dat 1 Building, No. 3 Le Thanh Tong Street, Ngo Quyen Ward, Hai Phong City. T : +84-(0) 225 3 652 225 - Ext 205		Khi đến nhận D/O xin vui lòng xuất trình: When receiving D/O, Pls kindly submit: - Vận đơn gốc (Original B/L) - Giấy báo nhận hàng (Arrival Notice) - Giấy giới thiệu/ Giấy ủy quyền (Ori recommendation letter) - Chứng minh thư nhân dân (ID)	
Lưu ý: Quý khách hàng vui lòng mở tờ khai sau ngày tàu vào. Mọi vấn đề phát sinh do mở tờ khai trước chúng tôi sẽ không chịu trách nhiệm Thời hạn lưu con't, lưu bãi và chi phí quá hạn lưu đề nghị liên hệ với người gửi thông báo này. Các chi phí liên quan đến lô hàng này phòng kế toán sẽ gửi Debit note.			
Thanks for your kind attention BACH VIET SHIPPING CO LTD IMPORT DIVISION As agent for Carrier or agent Arrival notice sender Tealant 0355466702			

Phụ lục 8: Hình ảnh mã vạch của tờ khai hải quan

Chi cục Hải quan khu vực III
Hải quan cửa khẩu cảng Đình Vũ

Ngày 28 tháng 04 năm 2026

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

- 1. Chi cục hải quan giám sát:** Hải quan cửa khẩu cảng Hải Phòng khu vực 2 - 03CES11: CANG NAM DINH VU - 2
- 2. Đơn vị XNK:** Công Ty TNHH Phát Triển Công Nghệ Batco Việt Nam
- 3. Mã số thuế:** 0106742019
- 6. Ngày tờ khai:** 24/04/2026 - 24/04/2026
- 4. Số tờ khai:** 108183208710
- 7. Loại hình:** Nhập kinh doanh tiêu dùng
- 5. Trạng thái tờ khai:** Thông quan
- 8. Luồng:** Vàng
- 9. Số quản lý hàng hóa:** 220426JWAOL26040151

STT	SỐ HIỆU CONTAINER (1)	SỐ SEAL CONTAINER (Nếu có) (2)	SỐ SEAL HẢI QUAN (Nếu có) (3)	XÁC NHẬN CỦA CÔNG CHỨC HẢI QUAN (4)	MÃ VẠCH (5)
1	SNBU2479870	1044648			

Ghi chú:

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

Kết xuất dữ liệu lúc: 28/04/2026 12:04 PM

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bài giảng môn Giao nhận hàng hoá và Kê khai hải quan (2025) – ThS. Trần Thuý Kiều
2. Cổng thông tin điện tử Thành phố Đà Nẵng
3. Trang thông tin điện tử Thống kê Đà Nẵng
4. Luật Hải quan năm 2014, sửa đổi, bổ sung năm 2019
5. Luật Thương mại 2005
6. xuathapkhau.leamh.edu.vn
7. container-transportation.com
8. <https://trungtamwto.vn/>
9. <https://thuvienphapluat.vn/>
10. <https://www.customs.gov.vn/>
11. <https://vnexpress.net/>
12. scribd.com
13. studocu.vn