

**The Saigon International
University**



Khóa luận
tốt nghiệp

Website: www.siu.edu.vn

Thành phố Hồ Chí Minh - 2023

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Ngành

Quản trị kinh doanh

Chuyên ngành

Thương mại quốc tế

Đề tài

**Đánh giá kết quả giao nhận hàng hóa
nhập khẩu bằng đường biển tại Công ty
TNHH giao nhận toàn cầu Penguin**

Giảng viên hướng dẫn: ThS. Mai Văn Thành

Sinh viên: Đoàn Thị Kim Quyên
MSSV: 84011901838



**The Saigon
International
University**

Lewis Campus

Email: admission@siu.edu.vn
Website: www.siu.edu.vn

Tháng 7 năm 2023

LỜI CẢM ƠN

Lời đầu tiên, tác giả xin gửi lời cảm ơn chân thành nhất dành đến BGH, quý thầy cô trường Đại học Quốc tế Sài Gòn, đặc biệt là quý thầy cô trực tiếp giảng dạy tại khoa Kinh doanh và Luật đã truyền đạt những kiến thức quý báu và giúp đỡ tận tình, là hành trang vững chắc cho sự nhận thức và hiểu biết của tác giả ngày hôm nay. Đặc biệt, tác giả xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến giảng viên, ThS. Mai Văn Thành đã hướng dẫn tận tình, cho tác giả những góp ý đáng giá để tác giả có thể hoàn thành bài báo cáo này.

Tác giả xin gửi lời cảm ơn đến Ban Giám đốc, các anh chị đang công tác tại các phòng ban của công ty Penguin Global Logistics, đã tạo mọi điều kiện thuận lợi nhất, hướng dẫn, chỉ dạy tận tình trong suốt quá trình tác giả thực tập tại công ty. Đặc biệt, tác giả xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến Anh Nguyễn Hữu Chí – Giám đốc công ty, vì đã tạo điều kiện cho tác giả có cơ hội được thực tập tại Quý công ty, hướng dẫn, truyền đạt kiến thức thực tế, giúp tác giả hoàn thiện hơn kiến thức của mình và nâng cao kỹ năng làm việc thực tế.

Tuy nhiên, do kiến thức còn hạn chế và khả năng tiếp thu thực tế còn nhiều bất cập, bài báo cáo chắc chắn sẽ có những thiếu sót nhất định. Kính mong nhận được sự góp ý quý báu đến từ Ban giám đốc doanh nghiệp và Quý thầy cô!

Thành phố Hồ Chí Minh, tháng 7/2023

Tác giả

Đoàn Thị Kim Quyên

LỜI CAM KẾT

Tác giả xin cam đoan rằng, Báo cáo thực tập này do chính tác giả viết và không sao chép từ bất cứ bài viết của bất cứ tổ chức và cá nhân nào khác. Trong quá trình thực hiện Báo cáo, tác giả có tham khảo một số nguồn tài liệu và có trích dẫn nguồn gốc rõ ràng.

Thành phố Hồ Chí Minh, tháng 7/2023

Tác giả

Đoàn Thị Kim Quyên

TÓM LƯỢC

Đề tài khóa luận tốt nghiệp “ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH GIAO NHẬN TOÀN CẦU PENGUIN” với mục tiêu xác định các hạn chế còn tồn tại trong quy trình nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển tại công ty TNHH giao nhận toàn cầu Penguin và tìm ra các nguyên nhân của những hạn chế đó, từ đó đề ra những giải pháp khắc phục để hoàn thiện và nâng cao hiệu quả hoạt động của quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Penguin.

Trong quá trình thực hiện nghiên cứu, tác giả đã nghiên cứu cơ sở lý luận của hoạt động giao nhận hàng hóa bằng đường biển; tổng hợp và phân tích tình hình hoạt động của công ty Penguin từ lúc bắt đầu hoạt động cho đến thời điểm hiện tại. Trong bài nghiên cứu này, tác giả đã thực hiện Phương pháp phỏng vấn các đối tượng thuộc các lĩnh vực khác nhau trong và ngoài công ty, từ đó phân tích và tổng hợp kết quả nghiên cứu để phục vụ cho mục tiêu nghiên cứu.

Sau khi phân tích và tổng hợp kết quả phỏng vấn từ đáp viên, tác giả đã xác định được hai hạn chế lớn còn tồn tại trong quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Penguin lần lượt là “Độ nhận diện của công ty còn hạn chế” và “Kỹ năng nghiệp vụ của nguồn nhân lực còn nhiều hạn chế”. Cũng từ kết quả phỏng vấn kết hợp với sự quan sát, phân tích của bản thân trong suốt quãng thời gian thực tập, tác giả đã tìm ra nguyên nhân dẫn đến sự tồn tại của hai điểm hạn chế này lần lượt là “Hoạt động Marketing quảng bá hình ảnh và dịch vụ của công ty còn hạn chế, chưa được đầu tư đúng mực” và “Đội ngũ nhân viên chứng từ còn khá mới, chưa có nhiều kinh nghiệm trong quá trình làm việc; công ty chưa có kế hoạch, chương trình đào tạo nhân viên cụ thể, thường xuyên”.

Xác định được những điểm hạn chế còn tồn tại và những nguyên nhân của nó, tác giả đã đề xuất các giải pháp khắc phục tương ứng là “Xây dựng đội ngũ thực hiện SEO chuyên

nghiệp cho công ty” và “Xây dựng kế hoạch đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực” với những mục tiêu và nội dung thực hiện của từng giải pháp được tác giả trình bày cụ thể tại CHƯƠNG 4: ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP.

MỤC LỤC

Table of Contents

MỞ ĐẦU	12
Chương 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN	14
1.1. Cơ sở lý luận về Giao hàng hoá bằng đường biển.....	14
1.1.1. Cơ sở lý luận về dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu.....	14
1.1.1.1. Dịch vụ giao nhận.....	14
1.1.1.2. Người giao nhận.....	15
1.1.2. Giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển.....	18
1.1.2.1. Cơ sở pháp lý.....	18
1.1.2.2. Quy trình các bước.....	18
1.2. Cơ sở lý luận về đánh giá kết quả kinh doanh.....	22
1.2.1. Khái niệm đánh giá KQSXKD của doanh nghiệp.....	22
1.2.2. Ý nghĩa đánh giá KQSXKD của doanh nghiệp.....	22
1.2.3. Nhiệm vụ đánh giá KQSXKD của doanh nghiệp.....	23
1.2.4. Các phương pháp đánh giá KQSXKD của doanh nghiệp.....	23
Chương 2. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH GIAO NHẬN TOÀN CẦU PENGUIN	27
2.1 Tổng quan về công ty TNHH Penguin.....	27
2.1.1 Giới thiệu tổng quan.....	27
Bảng 1: Thông tin Công ty TNHH giao nhận toàn cầu Penguin.....	27
2.1.2 Lĩnh vực hoạt động.....	28
2.1.3 Nhiệm vụ, chức năng.....	28
2.1.3.1 Nhiệm vụ.....	28
2.1.3.2 Chức năng.....	29
2.1.4 Cơ cấu tổ chức.....	29
Bảng 2: Tình hình số lô hàng xuất - nhập khẩu đã thực hiện trong 2 năm 2021-2022.....	32
Bảng 3: Báo cáo doanh thu, chi phí và lợi nhuận của công ty qua các 2021 và 2022.....	33
2.2 Quy trình giao nhận hàng hoá nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Giao nhận toàn cầu Penguin.....	34
2.2.1 Đàm phán và ký kết hợp đồng.....	34

2.2.2	Nhận và kiểm tra bộ chứng từ.....	34
2.2.3	Chuẩn bị chứng từ và lên tờ khai.....	35
2.2.3.1	Lên tờ khai hải quan.....	35
2.2.3.2	Quy trình thủ tục hải quan.....	37
2.2.3.3	Trả tờ khai.....	40
2.2.3.4	Trình tự nhận hàng và thanh lý công.....	40
2.2.3.5	Giao hàng, quyết toán và hoàn trả bộ chứng từ cho khách hàng.....	42
CHƯƠNG 3: ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ GIAO NHẬN HÀNG HOÁ NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY TNHH GIAO NHẬN TOÀN CẦU PENGUIN		44
3.1.	Đánh giá kết quả sản lượng giao nhận năm 2022.....	44
3.1.1.	Đánh giá kết quả sản lượng giao nhận theo chiều xuất nhập năm 2022.....	44
3.1.2.	Đánh giá kết quả sản lượng giao nhận theo thị trường xuất nhập năm 2022.....	45
3.1.3.	Đánh giá kết quả sản lượng giao nhận theo thời gian năm 2022.....	46
3.1.4.	Đánh giá kết quả sản lượng giao nhận theo nhóm mặt hàng năm 2022.....	47
3.2.	Đánh giá kết quả doanh thu giao nhận năm 2022.....	49
3.2.1.	Đánh giá kết quả doanh thu giao nhận theo chiều xuất nhập năm 2022.....	49
3.2.2.	Đánh giá kết quả doanh thu giao nhận theo thời gian trong năm 2022.....	50
3.2.3.	Đánh giá kết quả doanh thu giao nhận theo thị trường xuất nhập năm 2022.....	51
3.3.	Đánh giá chi phí giao nhận năm 2022.....	53
3.3.1	Đánh giá chi phí giao nhận theo chiều xuất nhập.....	53
3.3.2	Đánh giá chi phí giao nhận theo thời gian.....	54
3.4.	Đánh giá lợi nhuận và các chỉ tiêu lợi nhuận của công ty năm 2022.....	55
CHƯƠNG 4: MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM THỨC ĐẨY TĂNG TRƯỞNG HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN CỦA CÔNG TY PENGUIN.....		57
4.1	CƠ SỞ CỦA CÁC GIẢI PHÁP.....	57
4.1.1	Tình hình hiện trạng của thế giới và trong nước.....	57
4.1.1.1	Tình hình thế giới.....	57
4.1.1.2	Tình hình trong nước.....	57
4.1.2	Sự tăng trưởng của doanh nghiệp trong năm 2022.....	58
4.2	Một số giải pháp nhằm thúc đẩy hoạt động giao nhận của công ty Penguin.....	58
4.2.1	Giải pháp 1:.....	58
4.2.2	Giải pháp 2:.....	59

4.2.3 Giải pháp 3:	59
4.2.4 Giải pháp 4:	60
KẾT LUẬN	61
1/ Độ nhận diện của công ty còn hạn chế	61
2/ Kỹ năng nghiệp vụ của nguồn nhân lực còn nhiều hạn chế	61
TÀI LIỆU THAM KHẢO	64

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

STT	TỪ VIẾT TẮT	TỪ VIẾT ĐẦY ĐỦ/ Ý NGHĨA
1	STT	Số thứ tự
2	TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
3	Co., Ltd	Limited Company – Công ty Trách nhiệm hữu hạn
4	XNK	Xuất nhập khẩu
5	VGM	Verified Gross Mass – Phiếu xác nhận toàn bộ khối lượng
6	FIATA	Liên Đoàn Hiệp Hội Giao Nhận Quốc Tế
7	LCL	Less-than-Container Load – Hàng lẻ
8	FCL	Full Container Load – Hàng nguyên container
9	MTO	Multimodal Transport Operator – Người kinh doanh vận tải đa phương thức
10	COR	Cargo Outum Report – Biên bản hàng hư hỏng đổ vỡ
11	LR	Letter of Reservation – Thư dự kháng
12	ROROC	Report On Receipt Of Cargo – Biên bản kết toán nhận hàng với tàu
13	B/L	Bill of Lading – Vận đơn đường biển
14	CSC	Certificate of Shortlanded Cargo – Phiếu thiếu hàng
15	CFS	Container Freight Station – Kho chứa hàng lẻ
16	THC	Terminal Handling Charge – Phí xếp dỡ container tại cảng
17	D/O	Delivery Order – Lệnh giao hàng
18	ICD	Inland Container Depot – Cảng container nội địa
19	C/O	Certificate of Origin – Giấy chứng nhận xuất xứ
20	EIR	Equipment Interchange Receipt – Phiếu phoi

21	SEO	Search Engine Optimization – Tối ưu hóa công cụ tìm kiếm
----	-----	--

MỞ ĐẦU

1. Bối cảnh thực tập

Bước vào thế kỷ XXI – kỷ nguyên mới đầy hứa hẹn cho một nền kinh tế phát triển mạnh mẽ, các rào cản kinh tế giữa các nước trên thế giới từng bước được xóa bỏ, ranh giới giữa các thị trường nội địa cũng ngày càng thu hẹp. Những yếu tố trên đã tạo điều kiện cho việc hàng hóa lưu thông ngày một rộng rãi, thị trường tiêu thụ ngày một rộng lớn hơn, thúc đẩy hoạt động sản xuất trên toàn thế giới nói chung và Việt Nam ta nói riêng.

Nắm bắt được cơ hội này, Việt Nam tích cực thực hiện chính sách mở cửa hội nhập vào nền kinh tế khu vực và thế giới thông qua việc thiết lập mối quan hệ ngoại giao với hơn 170 quốc gia trên thế giới, tích cực hợp tác đa phương và khu vực thông qua việc gia nhập và là thành viên của các tổ chức như Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á ASEAN (1995), tham gia khu vực thương mại tự do ASEAN AFTA (1996), tham gia sáng lập Diễn đàn hợp tác Á – Âu ASEM (1996) và được kết nạp vào Diễn đàn hợp tác kinh tế châu Á – Thái Bình Dương APEC vào năm 1998. Và quan trọng hơn hết, sự kiện Việt Nam chính thức trở thành thành viên của Tổ chức thương mại thế giới WTO ngày 11 tháng 01 năm 2007 là một bước đi đặc biệt quan trọng trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế của Việt Nam.

Việc tích cực mở cửa hội nhập và tham gia làm thành viên của các tổ chức kinh tế thế giới và khu vực đã mở ra cho Việt Nam cơ hội lớn trong việc lưu thông xuất – nhập khẩu hàng hóa với khắp mọi nơi trên thế giới. Hoạt động xuất – nhập khẩu ngày càng diễn ra sôi nổi và dần trở thành một hoạt động hết sức quan trọng, chính yếu của nền kinh tế Việt Nam.

2. Lý do chọn chủ đề khóa luận

Công ty TNHH giao nhận toàn cầu Penguin là một công ty chuyên cung cấp dịch vụ giao nhận hàng hóa toàn cầu và các hoạt động vốn là mắt xích trong chuỗi logistics như dịch vụ kho bãi, trucking nội địa, làm thủ tục hải quan xuất – nhập khẩu,... Trong quá trình thực tập tại công ty, tác giả có cơ hội được tiếp xúc với quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển – vốn là một trong những loại hình dịch vụ đóng vai trò quan trọng trong cơ cấu doanh thu của công ty. Có cơ hội được tiếp xúc với mô hình dịch vụ này, tác giả

cảm thấy rất thích thú và mong muốn tìm hiểu sâu hơn về quy trình này, nhằm mục đích xác định những hạn chế còn tồn tại trong quy trình và đề xuất các giải pháp giúp nâng cao hiệu quả hoạt động của quy trình. Vì vậy, tác giả quyết định thực hiện nghiên cứu với chủ đề “ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH GIAO NHẬN TOÀN CẦU PENGUIN” làm đề tài cho khóa luận tốt nghiệp.

3. Phạm vi chủ đề

Trong phạm vi của bài báo cáo này, tác giả thực hiện nghiên cứu để xác định các hạn chế còn tồn tại trong quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty, tìm ra các nguyên nhân của những hạn chế này và đề ra những giải pháp tương ứng để khắc phục những tình trạng ấy, giúp nâng cao hiệu quả hoạt động của quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty giao nhận toàn cầu Penguin.

4. Phương pháp thực hiện

Để có thể thực hiện đề tài này, tác giả quan sát, thu thập thông tin, dữ liệu từ lịch sử hình thành và phát triển công ty, từ các báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh, báo cáo tài chính,... và tiến hành phân tích thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty. Tác giả kết hợp với phương pháp phỏng vấn sâu, trong đó sẽ chuẩn bị bảng câu hỏi định tính với các chủ đề liên quan và các yếu tố cần tìm hiểu, từ đó xác định những tồn tại, nguyên nhân và đề xuất các giải pháp hợp lý, khả thi để nâng cao hiệu quả thực hiện quy trình.

5. Bố cục khóa luận

Bài báo cáo khóa luận tốt nghiệp được tác giả thực hiện và trình bày với bố cục sau đây:

Chương 1: Cơ sở lý luận

Chương 2: Thực trạng giao nhận của của công ty TNHH giao nhận hàng hoá Penguin

Chương 3: Đánh giá kết quả giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu tại công ty TNHH giao nhận của công ty Penguin

Chương 4: Một số giải pháp nhằm thúc đẩy hoạt động giao nhận của công ty Penguin

Chương 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN

1.1. Cơ sở lý luận về Giao hàng hoá bằng đường biển

1.1.1. Cơ sở lý luận về dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu

1.1.1.1. Dịch vụ giao nhận

❖ Khái niệm

Theo **Liên Đoàn Hiệp Hội Giao Nhận Quốc Tế (FIATA)** “*dịch vụ giao nhận là bất cứ loại dịch vụ nào có liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như các dịch vụ tư vấn hay có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hóa*”

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

❖ Đặc điểm

Dịch vụ giao nhận vận tải không tạo ra sản phẩm vật chất, nó chỉ làm đổi tượng thay đổi về mặt không gian chứ không tác động về mặt kỹ thuật làm thay đổi các đối tượng đó. Nhưng giao nhận vận tải lại có tác động tích cực đến sự phát triển của sản xuất và nâng cao đời sống nhân dân.

Mang tính thụ động: Đó là do dịch vụ này phụ thuộc rất nhiều vào nhu cầu của khách hàng, các quy định của người vận chuyển, các ràng buộc về luật pháp, thể chế của chính phủ (nước xuất khẩu, nước nhập khẩu, nước thứ ba,...).

Mang tính thời vụ: dịch vụ giao nhận là dịch vụ phục vụ cho hoạt động xuất nhập khẩu nên nó phụ thuộc rất nhiều vào lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Mà thường hoạt động

xuất nhập khẩu mang tính chất thời vụ nên hoạt động giao nhận cũng chịu ảnh hưởng của tính thời vụ.

Ngoài những công việc như làm thủ tục, môi giới, lưu cước, người làm dịch vụ giao nhận còn làm các dịch vụ khác như gom hàng, chia hàng, bốc xếp nên để hoàn thành tốt công việc hay không còn phụ thuộc nhiều vào cơ sở vật chất và kinh nghiệm của người giao nhận.

❖ Vai trò

Trong xu thế quốc tế hóa như hiện nay, hoạt động ngoại thương, giao lưu buôn bán giữa các nước ngày càng mở rộng, hoạt động xuất nhập khẩu cũng phát triển, dẫn đến các dịch vụ giao nhận ngày càng có vai trò quan trọng:

Giao nhận giúp cho người chuyên chở đẩy nhanh tốc độ quay vòng của các phương tiện vận tải, tận dụng một cách tối đa và có hiệu quả dung tích và tải trọng của các phương tiện vận tải, các công cụ vận tải và các phương tiện hỗ trợ khác.

Giao nhận giúp giảm giá thành hàng hóa xuất nhập khẩu.

Bên cạnh đó, giao nhận cũng giúp các nhà xuất nhập khẩu giảm bớt các chi phí không cần thiết.

1.1.1.2. Người giao nhận

A/ Khái niệm và địa vị pháp lý của người giao nhận

❖ Khái niệm

Người giao nhận là người kinh doanh dịch vụ giao nhận. Theo FIATA, người giao nhận là người lo toan để hàng hóa được chuyên chở theo hợp đồng ủy thác và hành động vì lợi ích của người ủy thác. Người giao nhận cũng đảm nhận thực hiện mọi công việc liên quan đến hợp đồng giao nhận như bảo quản, lưu kho trung chuyển, làm thủ tục hải quan, kiểm hóa.

Người giao nhận có thể là chủ hàng (khi chủ hàng tự đứng ra đảm nhận công việc giao nhận hàng hóa của mình), chủ tàu (khi chủ tàu thay mặt chủ hàng thực hiện dịch vụ

giao nhận), công ty xếp dỡ hay kho hàng, người giao nhận chuyên nghiệp hay bất cứ người nào khác có đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa. Theo Luật Thương Mại Việt Nam thì người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa là thương nhân có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa.

❖ Địa vị pháp lý của người giao nhận

Theo tập tục ở một số nước, chẳng hạn các nước thuộc khối liên hiệp Anh thì địa vị pháp lý của người giao nhận dựa trên các quy định về đại lý. Người giao nhận lấy danh nghĩa của người ủy thác (người gửi hàng hay người nhận hàng) để giao dịch cho công việc của người ủy thác. Hoạt động của người giao nhận khi đó phụ thuộc vào những quy tắc truyền thống về đại lý, như việc phải miễn cán khi thực hiện nhiệm vụ của mình, phải trung thực với người ủy thác. Mặt khác được hưởng những quyền bảo vệ và giới hạn trách nhiệm phù hợp với vai trò của một đại lý.

Trong trường hợp, người giao nhận đảm nhận vai trò của người ủy thác, thì người giao nhận sẽ không được hưởng những quyền bảo vệ và giới hạn trách nhiệm nói trên, người giao nhận phải chịu trách nhiệm cho cả quá trình giao nhận hàng hóa kể cả khi hàng hóa nằm trong tay những người chuyên chở và đại lý mà người giao nhận sử dụng.

Tại những nước mà tính pháp lý về giao nhận được quy định cụ thể trong luật thì địa vị pháp lý của người giao nhận cũng khác nhau. Thông thường người giao nhận phải lấy danh nghĩa của mình giao dịch cho công việc của người ủy thác, họ vừa là người ủy thác vừa là đại lý. Đối với người ủy thác (người nhận hàng hay người gửi hàng) người giao nhận được coi là đại lý còn đối với người chuyên chở họ lại là người ủy thác.

Liên đoàn các hiệp hội giao nhận quốc tế (FIATA) đã soạn thảo “Điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn” để các nước tham khảo xây dựng các điều kiện cho ngành giao nhận của nước mình, giải thích rõ ràng các nghĩa vụ, quyền lợi và trách nhiệm của người giao nhận.

“Điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn” quy định người giao nhận phải:

+Tiến hành chăm sóc chu đáo hàng hóa được ủy thác

+Điều hành và lo liệu vận tải hàng hóa được ủy thác theo chỉ dẫn của khách hàng về những vấn đề có liên quan đến hàng hóa đó.

+Người giao nhận không nhận đảm bảo hàng đến vào một ngày nhất định, có quyền cầm giữ hàng khi khách hàng của mình không thanh toán các khoản phí.

+Chỉ chịu trách nhiệm về lỗi lầm của bản thân mình và người làm công cho mình, không chịu trách nhiệm về sai sót của bên thứ ba, miễn là đã tỏ ra cẩn mẫn thích đáng với bên thứ ba đó.

B/ Vai trò của người giao nhận

❖ Môi giới Hải quan

Thuở ban đầu, người giao nhận chỉ hoạt động trong nước. Nhiệm vụ của người giao nhận lúc bấy giờ làm thủ tục Hải quan đối với hàng nhập khẩu như một môi giới Hải quan. Sau đó người giao nhận mở rộng hoạt động phục vụ cả hàng xuất khẩu và dành chỗ hàng trong vận tải quốc tế hoặc lưu cước với các hãng tàu theo sự uỷ thác của người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu tùy thuộc vào hợp đồng mua bán. Trên cơ sở được Nhà nước cho phép, người giao nhận thay mặt người xuất khẩu, người nhập khẩu để khai báo và làm thủ tục Hải quan như một môi giới Hải quan.

❖ Đại lý (Agent):

Trước đây người giao nhận không đảm nhận trách nhiệm của người chuyên chở. Người giao nhận chỉ hoạt động như một cầu nối giữa người gửi hàng và người chuyên chở như là một đại lý của người chuyên chở hoặc của người gửi hàng. Người giao nhận nhận uỷ thác từ chủ hàng hoặc từ người chuyên chở để thực hiện các công việc khác nhau như nhận hàng, giao hàng, lập chứng từ, làm thủ tục Hải quan... trên cơ sở của hợp đồng uỷ thác.

❖ Người gom hàng

Ở Châu Âu, từ lâu người giao nhận đã cung cấp dịch vụ gom hàng để phục vụ cho vận tải đường sắt. Đặc biệt trong vận tải hàng hoá bằng Container, dịch vụ gom hàng là

không thể thiếu được nhằm biến hàng lẻ (LCL) thành hàng nguyên (FCL) để tận dụng sức chở, sức chứa của Container và giảm cước phí vận chuyên. Khi là người gom hàng, người giao nhận có thể đóng vai trò là người vận tải hoặc chỉ là đại lý.

❖ Người chuyên chở

Ngày nay trong nhiều trường hợp người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở, tức là người giao nhận trực tiếp ký kết hợp đồng vận chuyên với chủ hàng và chịu trách nhiệm chuyên chở hàng hoá từ một nơi này đến một nơi khác. Người giao nhận đóng vai trò là người thầu chuyên chở theo hợp đồng (Contracting Carrier), nếu người giao nhận ký hợp đồng mà không trực tiếp chuyên chở. Nếu người giao nhận trực tiếp chuyên chở thì anh ta là người chuyên chở thực tế (Performing Carrier).

❖ Người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO)

Trong trường hợp người giao nhận cung cấp dịch vụ vận tải đi suốt (hoặc còn gọi là vận tải từ cửa đến cửa) thì người giao nhận đã đóng vai trò là người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO). MTO cũng là người chuyên chở và chịu trách nhiệm đối với hàng hoá trước chủ hàng.

Người giao nhận còn được coi là “Kiến trúc sư của vận tải” (Architect of Transport), vì người giao nhận có khả năng tổ chức quá trình vận tải một cách tốt nhất và tiết kiệm nhất.

1.1.2. Giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển

1.1.2.1. Cơ sở pháp lý

Theo Cẩm nang quản trị doanh nghiệp “Việc giao nhận hàng hoá XNK phải dựa trên cơ sở pháp lý như các quy phạm pháp luật quốc tế, Việt Nam; Các Công ước về vận đơn, vận tải; Công ước quốc tế về hợp đồng mua bán hàng hoá; Các văn bản quy phạm pháp luật của Nhà nước Việt Nam về giao nhận vận tải; Quyết định của bộ trưởng bộ giao thông vận tải,…”

1.1.2.2. Quy trình các bước

❖ Hàng không phải lưu kho bãi tại cảng

Chủ hàng hoặc người được chủ hàng ủy thác đứng ra giao nhận trực tiếp với tàu. Để có thể tiến hành dỡ hàng, 24 giờ trước khi tàu đến vụ trí hoa tiêu, chủ hàng phải trao cho cảng các chứng từ: bản lược khai hàng hóa (2 bản), sơ đồ xếp hàng (Cargo – 2 bản), chi tiết hầm hàng (2 bản), chi tiết về hàng hóa quá khổ quá tải (nếu có). Bước tiếp theo, chủ hàng cần xuất trình vận đơn gốc cho đại diện của hãng tàu.

Chủ hàng tiếp nhận hàng từ tàu và lập các chứng từ cần thiết trong quá trình nhận hàng như:

- + Biên bản giám định hầm tàu (lập trước khi dỡ hàng) nhằm bảo lưu trách nhiệm của tàu về những tổn thất xảy ra sau này.
- + Biên bản dỡ hàng (COR) đối với tổn thất rõ rệt.
- + Thư dự kháng (LR – Letter of Reservation) đối với tổn thất không rõ rệt.
- + Bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC).
- + Biên bản giám định.
- + Giấy chứng nhận hàng thiếu (do đại lý hải quan lập).

Khi dỡ hàng ra khỏi tàu, chủ hàng có thể đưa về kho riêng để mời hải quan kiểm hóa. Hoàn thành xong bước kiểm hóa, nếu hàng hóa đúng như trong chi tiết tờ khai thì hàng sẽ được thông quan. Lúc này, chủ hàng vận chuyển hàng về kho hoặc phân phối ngay hàng hóa.

❖ Đối với hàng phải lưu kho, lưu bãi tại cảng

Trình tự gồm các bước:

- Cảng nhận hàng từ tàu

Trước khi dỡ hàng, tàu hoặc đại lý phải cung cấp cho cảng bản lược khai hàng hóa (Cargo Manifest) sơ đồ hầm tàu để cảng và các cơ quan chức năng khác như Hải quan, Điều độ, cảng vụ tiến hành các thủ tục cần thiết và bố trí các phương tiện làm hàng.

Bước tiếp theo, cảng và đại diện tàu tiến hành kiểm tra tình trạng hầm tàu. Nếu phát hiện thấy hầm tàu ẩm ướt, hàng hóa ở trong tình trạng lộn xộn hay bị hư hỏng, mất mát thì phải lập biên bản để hai bên cùng ký. Nếu tàu không chịu ký vào biên bản thì mời cơ quan giám định lập biên bản mới tiến hành dỡ hàng.

Hàng được dỡ bằng cần cầu của tàu hoặc của cảng và xếp lên phương tiện vận tải để đưa về kho, bãi. Trong quá trình dỡ hàng, đại diện tàu cùng cán bộ giao nhận cảng kiểm đếm và phân loại hàng hóa cũng như kiểm tra về tình trạng hàng hóa và ghi vào Tally Sheet.

Sau đó, hàng sẽ được xếp lên ô tô để vận chuyển về kho theo phiếu vận chuyển có ghi rõ số lượng, loại hàng, số B/L. Cuối mỗi ca và sau khi xếp xong hàng, cảng và đại diện tàu phải đối chiếu số lượng hàng hóa giao nhận và cùng ký vào Tally Sheet, xác nhận số lượng thực giao so với bản lược khai hàng (Cargo Manifest) và B/L.

Ngoài ra, chủ hàng cần lưu ý lập các giấy tờ cần thiết trong quá trình giao nhận như giấy chứng nhận hàng hư hỏng (COR) nếu hàng bị hư hỏng hay yêu cầu tàu cấp Phiếu thiếu hàng (CSC), nếu tàu giao thiếu.

- Cảng giao hàng cho các chủ hàng

Khi tàu gần cập cảng đến, hãng tàu sẽ gửi Thông báo hàng đến (Arrival Notice) cho chủ hàng. Khi nhận được thông báo này, chủ hàng cần phải chuẩn bị bộ hồ sơ gồm Vận đơn gốc, giấy giới thiệu của công ty đến hãng tàu. Hãng tàu sau khi kiểm tra giấy tờ và đối chiếu với thông tin trên file Vận đơn, nếu trùng khớp sẽ phát hành Lệnh giao hàng (D/O – Delivery order) gồm 3 bản cho người chủ hàng và đồng thời giữ lại vận đơn gốc.

Sau khi đã có trong tay Lệnh giao hàng, chủ hàng cần đóng các loại phí như Phí lưu kho (CFS), Phí xếp dỡ (THC) và lấy biên lai nộp tiền. Tiếp đó, chủ hàng cần mang biên lai thu tiền này cùng bộ chứng từ gồm 3 bản Lệnh giao hàng cùng Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice) và Phiếu mô tả hàng hóa (Packing list) đến bộ phận quản lý tàu tại cảng, tiến hành ký xác nhận Lệnh giao hàng để tìm vị trí hàng, đồng thời cơ quan này sẽ lưu lại 1 bản D/O. Bước kế tiếp, chủ hàng đến bộ phận kho vận mà hàng đang được lưu