

The Saigon International  
University



Khóa luận  
tốt nghiệp

Thành phố Hồ Chí Minh - 2023

---

# KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

*Ngành*  
*Quản trị kinh doanh*

*Đề tài*  
*Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu*  
*LCL, FCL bằng đường biển của công ty TNHH Vận*  
*tải Miền Sơn*

*Giảng viên hướng dẫn*

Thạc Sĩ Mai Văn Thành

*Sinh viên*

Lê Thị Bích Đào

MSSV: 64012001909



**The Saigon  
International  
University**

**Lewis Campus**

Email: [admission@siu.edu.vn](mailto:admission@siu.edu.vn)

Website: [www.siu.edu.vn](http://www.siu.edu.vn)

## LỜI CẢM ƠN

Lời đầu tiên, em xin chân thành gửi lời cảm ơn bởi sự truyền đạt những kiến thức chuyên môn vô cùng tâm huyết của các thầy cô Trường Đại học Quốc tế Sài Gòn. Đồng thời em cũng xin gửi lời cảm ơn sâu sắc nhất nhất đến thầy Mai Văn Thành, người đã hướng dẫn em hoàn thành xuất sắc từ báo cáo thực tập đến khóa luận tốt nghiệp.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban Giám đốc công ty TNHH Vận tải Miền Sơn đã tạo điều kiện cho em được thực tập, học hỏi cũng như có cơ hội trải nghiệm làm việc tại công ty. Em cũng thật sự rất biết ơn sự chỉ dẫn nhiệt tình của các anh chị trong công ty đã giúp đỡ em trong suốt khoảng thời gian vừa qua. Việc được tiếp xúc thực tế, giải đáp thắc mắc giúp em có thêm hiểu biết, kiến thức thực tế để đáp ứng được yêu cầu công việc trong tương lai.

Với vốn kiến thức còn hạn hẹp cũng như thời gian thực tập tại công ty còn hạn chế nên khóa luận của em không thể tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp của quý thầy cô, đó sẽ là một trong những hành trang vô cùng quý giá giúp em hoàn thiện bản thân mình thêm nữa.

Cuối cùng, em xin gửi lời tri ân sâu sắc cùng lời chúc sức khỏe và thành công nhất đến Quý thầy cô trường Đại học Quốc tế Sài Gòn và các anh chị trong Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn.

# CHƯƠNG I: TỔNG QUAN VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU

## 1.1. Tính cấp thiết của đề tài

Việt Nam đang bước vào giai đoạn phục hồi nền kinh tế sau khi trải qua thời gian đại dịch khủng khiếp điều đó cũng đồng nghĩa với việc xuất hiện rất nhiều cơ hội phát triển. Đặc biệt đối với lĩnh vực dịch vụ Logistics – một trong những ngành nắm vai trò then chốt trong sự nghiệp phát triển nền kinh tế của Việt Nam đây lại là một cơ hội phải nắm bắt thật nhanh chóng. Trên thực tế, vận tải đa phương thức đã dần trở thành một ngành dịch vụ tích hợp đem đến nhiều giá trị gia tăng và ý nghĩa qua nhiều thời kì khác nhau.

Vừa sở hữu vị trí địa lý đất giá vừa có một môi trường kinh doanh vô cùng thuận lợi Việt Nam mang đến những cơ hội phát triển tiềm năng cho thị trường dịch vụ, đặc biệt đối với dịch vụ vận tải hàng hóa đường biển. Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn đã và đang là một trong những công ty đóng vai trò trong quá trình đầu tư và phát triển ngành công nghiệp logistics Việt Nam. Với mong muốn phát triển và mở rộng không ngừng công ty đang từng bước xây dựng được chỗ đứng trong ngành dịch vụ vận tải đa phương thức với quy mô ngày một to lớn. Tuy nhiên, phải kể đến rằng ngành dịch vụ logistics đường biển của nước ta vẫn còn rất nhiều mặt hạn chế vì thế để có thể phát triển một cách bùng nổ và mạnh mẽ hơn cần phải xem xét đến nhiều các phương pháp khác nhau. Bởi những lí do vừa nêu trên em lựa chọn đề tài “Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu LCL, FCL bằng đường biển của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn” với khát khao đem lại một cái nhìn rõ nét hơn về thị trường Logistics Việt Nam nói chung và tình hình kinh doanh hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển của Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn nói riêng.

## 1.2. Mục tiêu nghiên cứu:

- Hệ thống hóa cơ sở lý luận về quy trình giao nhận nhập khẩu bằng đường biển
- Đánh giá thực trạng quy trình giao nhận FCL, LCL nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn
- Đề xuất định hướng phát triển và một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn.

## 1.3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

### 1.3.1. Đối tượng nghiên cứu

Đề tài khóa luận tập trung nghiên cứu về quy trình giao nhận FCL, LCL nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn.

### 1.3.2. Phạm vi nghiên cứu

- Nội dung: Tìm hiểu, phân tích và đánh giá thực trạng quy trình giao nhận FCL, LCL nhập khẩu bằng đường biển của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn
- Về thời gian: Đề tài nghiên cứu nghiệp vụ giao nhận FCL, LCL hàng nhập khẩu bằng đường biển trong năm 2021-2022. Giải pháp cho đề tài được định hướng áp dụng trong 5 năm.
- Về không gian: Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn

#### **1.4. Phương pháp nghiên cứu**

##### *1.4.1. Phương pháp thu thập dữ liệu*

##### **- Phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp:**

Nguồn dữ liệu thứ cấp được sử dụng trong khóa luận dựa trên các cơ sở dữ liệu được thu thập từ:

- Nguồn dữ liệu nội bộ công ty TNHH Vận tải Miền Sơn: báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh; báo cáo của kế toán và phòng kinh doanh trong giai đoạn từ 2021 -2022.
- Nguồn dữ liệu bên ngoài như các bài viết có liên quan được đăng trên báo, tạp chí, internet
- Dữ liệu tại thư viện của trường Đại học Quốc tế Sài Gòn: gồm các khóa luận chuyên đề về đề tài giao nhận vận tải đường biển.

##### **- Phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp:**

Phương pháp quan sát: Quan sát thực tế thông qua quá trình tìm hiểu, làm việc tiếp xúc trực tiếp tại Công ty TNHH Vận Tải Miền Sơn.

##### *1.4.2. Phương pháp phân tích, xử lý dữ liệu*

##### **- Phương pháp thống kê:**

Phương pháp thống kê là phương pháp thu thập, phân loại thông tin và số liệu nhằm mục đích đánh giá tổng quát về một mặt nào đó của đối tượng nghiên cứu.

Trong phạm vi khóa luận này, phương pháp trên được sử dụng để đánh giá về thực trạng về quy trình giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty thông qua các dữ liệu được thu thập từ tài liệu nội bộ của Công ty giai đoạn 2021 -2022.

##### **- Phương pháp phân tích:**

Phương pháp phân tích là cách thức sử dụng quá trình tư duy logic để nghiên cứu và so sánh các mối quan hệ đáng tin cậy giữa các dữ liệu thống kê được từ tài liệu nội bộ về hiệu quả hoạt động của công ty, qua đó đánh giá thực trạng về quy trình giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn góp phần đánh giá tính hợp lý hoặc không hợp lý của các dữ liệu này.

## **- Phương pháp tổng hợp**

Tổng hợp lại những phân tích và so sánh để đưa ra những nhận xét và đánh giá về thực trạng về quy trình giao hàng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Việt Nam, từ đó đưa ra các đề xuất và biện pháp nhằm hoàn thiện nhằm quy trình giao hàng nhập khẩu bằng đường biển của công ty TNHH Vận Tải Miền Sơn.

### **1.5. Kết cấu**

Ngoài lời cảm ơn, mục lục, các danh mục bảng biểu, từ viết tắt và các tài liệu tham khảo, kết cấu của khóa luận gồm 4 chương như sau:

***Chương 1: Tổng quan của vấn đề nghiên cứu.***

***Chương 2: Cơ sở lý luận về dịch vụ giao nhận xuất nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển***

***Chương 3: Thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa FCL,LCL nhập khẩu của Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn***

***Chương 4: Định hướng hoàn thiện quy trình giao nhận FCL, LCL nhập khẩu bằng đường biển của Công ty TNHH Vận Tải Miền Sơn***

## CHƯƠNG II: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ DỊCH VỤ GIAO NHẬN NHẬP KHẨU HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

### **2.1. Khái niệm về giao nhận và người giao nhận**

#### *2.1.1. Khái niệm về giao nhận*

Dịch vụ giao nhận được định nghĩa là bất kì loại dịch vụ nào từ khâu vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói đến phân phối hàng hóa và kể cả các dịch vụ tư vấn hoặc có liên quan đến một trong số các dịch vụ kể trên, ngoài ra cũng bao gồm tất cả các vấn đề hải quan, tài chính, bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hóa. ( Theo quy tắc mẫu của FIATA về dịch vụ giao nhận).

Một cách ngắn gọn có thể định nghĩa giao nhận là tập hợp các nghiệp vụ, thủ tục có liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng bởi người gửi hàng đến nơi nhận hàng. Các dịch vụ có thể được trực tiếp làm bởi người giao nhận hoặc thông qua đại lý và thuê dịch vụ của bên thứ ba.

Thương nhân hay còn gọi là người giao nhận tổ chức thực hiện một hay nhiều công việc từ nhận hàng, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì,... có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao. ( Theo Luật Thương Mại Việt Nam năm 2005, Mục 4, Điều 233)

Người làm các thủ tục, vận chuyển để hàng hóa theo đúng hợp đồng ủy thác được chuyên chở và hành động vì lợi ích của người ủy thác được xem là định nghĩa của người giao nhận ( Theo Liên đoàn quốc tế các Hiệp hội giao nhận FIATA). Ngoài ra, người giao nhận cũng đảm nhận tất cả mọi công việc liên quan đến hợp đồng như bảo quản, lưu kho trung chuyển, làm thủ tục hải quan,...

### **2.2. Phân loại giao nhận**

- Theo Nghị định số 140/2007/NĐ-CP của Chính phủ ban hành ngày 5 tháng 9 năm 2007, Chương I, Điều 4 quy định, dịch vụ giao nhận được phân loại như sau:
  - + *Các dịch vụ logistics chủ yếu, bao gồm:*
- Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa, bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị;
- Dịch vụ bốc xếp hàng hoá, bao gồm cả hoạt động bốc xếp container;
- Dịch vụ đại lý vận tải, bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa;

- Dịch vụ bổ trợ khác
  - + *Các dịch vụ logistics liên quan đến vận tải, bao gồm:*
- Dịch vụ vận tải thủy nội địa;
- Dịch vụ vận tải đường sắt;
- Dịch vụ vận tải hàng không;
- Dịch vụ vận tải đường ống.
- Dịch vụ vận tải đường bộ;
- Dịch vụ vận tải hàng hải;
  - + *Các dịch vụ logistics liên quan khác, bao gồm:*
- Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật;
- Dịch vụ thương mại bán lẻ, bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, phân phối lại và giao hàng;
- Dịch vụ thương mại bán buôn;
- Dịch vụ bưu chính;
  - + *Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.*

### **2.3. Vai trò của dịch vụ giao nhận**

❖ ***Đối với chủ hàng vận chuyển bằng container có thể loại bỏ việc sử dụng bao bì ở một số mặt hàng.***

- Khi giao hàng bằng container những chi phí giao hàng từ cước phí vận tải, chi phí xếp dỡ đến chi phí lưu kho, bảo quản đều được giảm dẫn đến giá thành của hàng hóa sẽ giảm.
- Do thời gian xếp dỡ hàng và thời gian lao động đều được thúc đẩy nhanh chóng khi tàu ở cảng dẫn đến nắm bắt được thời cơ thị trường, tiêu thụ nhanh và giá thành sẽ có sức cạnh tranh.
- Giảm tỷ lệ tổn thất, hao hụt, mất mát hàng trong container, tăng sự an toàn cho hàng hoá.
- Giao hàng bằng container góp phần giảm bớt trách nhiệm cho chủ hàng đồng thời đóng vai trò trong việc thay đổi tập quán thương mại quốc tế.
- Phí bảo hiểm sẽ thấp hơn so với vận chuyển thông thường do việc hạn chế được các rủi ro trong quá trình vận chuyển

❖ ***Đối với người chuyên chở:***



- Tiết kiệm thời gian neo đậu ở cảng để làm hàng bởi việc sử dụng cơ giới hóa, tự động hóa.
- Giảm được chi phí ở cảng làm hàng, một trong những chi phí quan trọng trong toàn bộ chi phí khai thác tàu.
- Tiết kiệm thời gian chi phí từ đó tăng tốc độ quay vòng và tăng chuyên chở dẫn đến tăng năng lực khai thác tàu và khối lượng hàng chuyên chở.
- Cước phí vận chuyển thường giảm từ 30 -40% so với thông thường.
- Vận chuyển tiết kiệm thời gian đem lại tỷ lệ tốt hơn về khiếu nại về hàng hóa trong chuyên chở.

#### ❖ *Về mặt xã hội:*

Container đã mang lại nhiều lợi ích đáng kể cho việc vận chuyển hàng hoá. Hiệu quả của container không chỉ là những kết quả và lợi ích trước mắt, mà còn bao gồm những kết quả và lợi ích tổng thể lâu dài về mặt xã hội.

Việc sử dụng container đã tăng năng suất lao động trong ngành hàng hải và nâng cao năng xuất lao động xã hội. Nhờ sự tiến bộ và tính hiệu quả của các phương tiện vận chuyển container, công việc vận tải hàng hoá trở nên hiệu suất hơn.

Container cũng giúp tiết kiệm chi phí sản xuất xã hội. Mục tiêu ban đầu của việc sử dụng container là giảm chi phí vận chuyển, đồng thời đảm bảo an toàn trong quá trình di chuyển hàng hoá. Container giúp rút ngắn thời gian giao hàng, tăng tốc lan truyền các loại hàng hoá và giúp sự di chuyển thành công.

Ngoài ra, container còn tạo điều kiện cho áp dụng thêm các công nghệ mới trong ngành giao thông vận tải. Container cung cấp không chỉ là mã số hàng hóa, mà còn là một nền tảng cho các dịch vụ mới và việc làm trong xã hội. Container đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của xã hội..

#### **2.4. Quyền hạn và nghĩa vụ của người giao nhận:**

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

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

- Phải thực hiện nghĩa vụ của mình trong thời gian hợp lý nếu trong hợp đồng không thoả thuận về thời gian thực hiện nghĩa vụ với khách hàng.

## **2.5. Trách nhiệm của người giao nhận**

### **2.5.1. Khi là đại lý của chủ hàng**

Theo hợp đồng đã ký kết, người giao nhận phải thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của mình và chịu trách nhiệm về nhiều khía cạnh. Đầu tiên, khi giao hàng, người giao nhận phải tuân thủ chỉ dẫn được đưa ra và không được giao hàng sai quy cách. Thứ hai, người giao nhận phải mua bảo hiểm cho hàng hoá theo hướng dẫn, không được bỏ sót. Thứ ba, trong quá trình làm thủ tục hải quan, người giao nhận không được có thiếu sót. Thứ tư, việc chở hàng phải tuân theo chỉ dẫn để đến đúng nơi quy định. Ngoài ra, người giao nhận không được gửi hàng cho ai khác ngoại trừ người nhận hàng đã xác định trước và cũng không được để vượt qua việc thu tiền từ người nhận hàng. Người giao nhận cũng phải tuân thủ các quy trình tái xuất và hoàn lại thuế khi cần thiết. Cuối cùng, anh ta sẽ chịu trách nhiệm cho thiệt hại về tài sản và con người của bên thứ ba do anh ta đã gây ra.

Tuy nhiên, trong một số tình huống, người giao nhận sẽ không chịu trách nhiệm cho hành vi lỗi lầm của bên thứ ba như người vận chuyển hoặc các đối tác khác, miễn là anh ta có thể chứng minh rằng việc lựa chọn này là cần thiết.

Khi hoạt động như một đại lý, người giao nhận phải tuân thủ "điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn" của mình.

### **2.5.2. Khi là người chuyên chở**

Người giao nhận trong vai trò người chuyên chở là một nhà thầu độc lập, chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ theo yêu cầu của khách hàng. Anh ta phải chịu trách nhiệm về hành vi và lỗi lầm của người chuyên chở hoặc người giao nhận khác mà anh ta thuê để thực hiện hợp đồng vận tải, giống như là hành vi và thiếu sót của bản thân. Quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm của anh ta được quy định bởi luật lệ của các phương thức vận tải.

Người giao nhận thu tiền từ khách hàng theo giá dịch vụ mà anh ta cung cấp, không phải là hoa hồng. Anh ta đóng vai trò người chuyên chở không chỉ khi tự vận chuyển hàng hoá bằng phương tiện riêng (performing carrier), mà còn khi anh ta cam kết đảm nhận trách nhiệm của người chuyên chở thông qua việc phát hành các tài liệu liên quan hay các cam kết khác (contracting carrier).

Khi người giao nhận cung cấp các dịch vụ liên quan đến vận tải, ví dụ như đóng gói, lưu kho, bốc xếp hay phân phối, anh ta sẽ chịu trách nhiệm như người chuyên chở nếu anh ta thực hiện các dịch vụ này bằng phương tiện riêng hoặc đã cam kết một cách rõ ràng hoặc ngụ ý là anh ta sẽ chịu trách nhiệm như một người chuyên chở. Khi đóng vai trò là người chuyên chở, các điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn thông thường không áp dụng và thay vào đó áp dụng các công ước quốc tế hoặc quy tắc ban hành bởi Phòng Thương mại Quốc tế.

Tuy nhiên, người giao nhận không chịu trách nhiệm về mất mát hoặc hư hỏng của hàng hoá trong các trường hợp sau:

- Do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ thác.
- Khách hàng đóng gói và ghi ký mã hiệu không đúng.
- Do tính tự nội hay bản chất của hàng hoá.
- Do chiến tranh, đình công.
- Do các trường hợp bất khả kháng.

Ngoài ra, người giao nhận không phải chịu trách nhiệm về việc khách hàng thiếu lợi ích do chậm trễ hoặc giao nhận sai địa chỉ mà không phải là lỗi của anh ta.

### 2.5.3. Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu.

- ❖ *Đối với hàng hóa phải lưu kho bãi tại cảng.*

Cảng nhận hàng từ tàu:

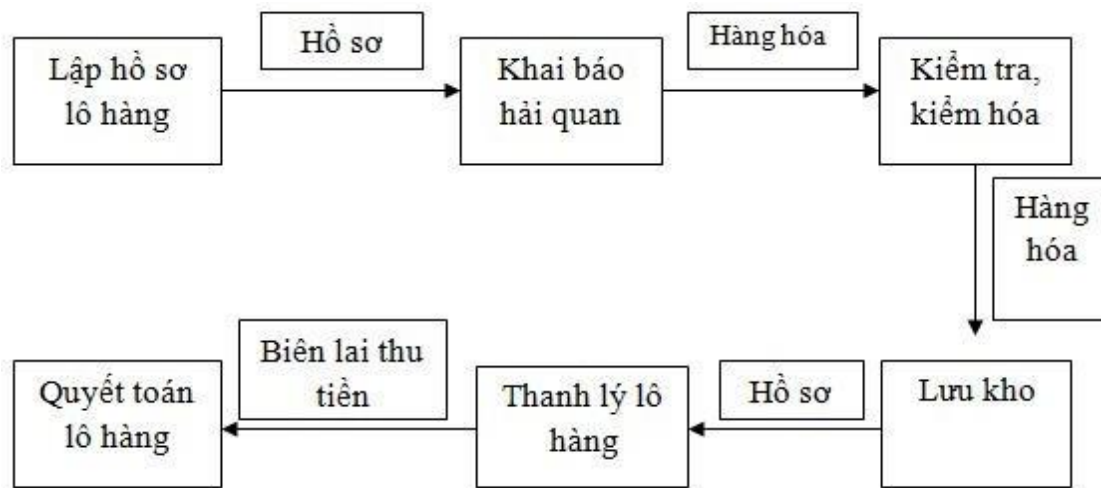


Hình 2.1 Quy trình cảng nhận hàng hóa nhập khẩu từ tàu

*Nguồn: Thông tư 38/2015TT-BTC*

- Dỡ hàng và nhận hàng từ tàu (do cảng làm)
- Lập các giấy tờ cần thiết trong quá trình giao nhận (nhân viên giao nhận phải cùng lập)
- Đưa hàng về kho bãi cảng

## Cảng giao hàng cho các chủ hàng

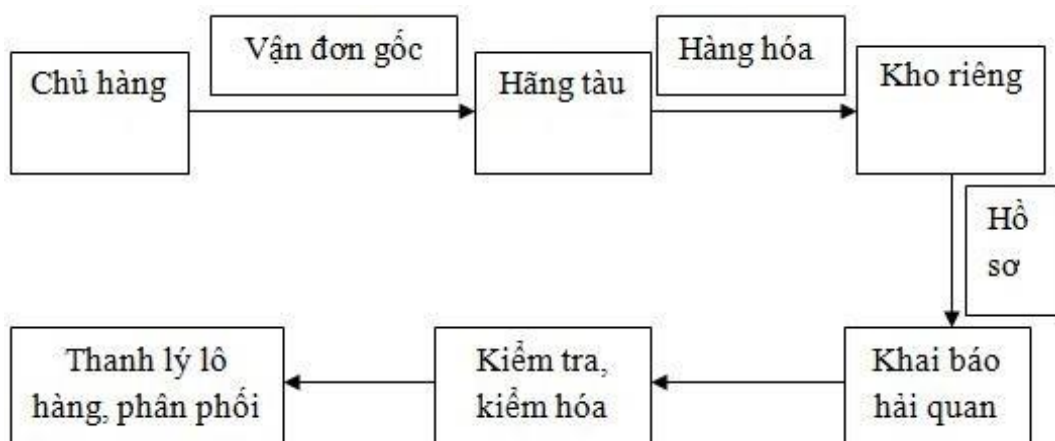


Hình 2.2. Quy trình cảng giao hàng cho các chủ hàng

Nguồn: Thông tư 38/2015TT-BTC

- Khi nhận được thông báo hàng đến, chủ hàng phải mang vận đơn gốc, giấy giới thiệu của cơ quan đến hãng tàu để nhận lệnh giao hàng (D/O - delivery order). Hãng tàu hoặc đại lý giữ lại vận đơn gốc và trao 3 bản D/O cho người nhận hàng
  - Chủ hàng đóng phí lưu kho, phí xếp dỡ và lấy biên lai
  - Chủ hàng mang biên lai nộp phí, 3 bản D/O cùng hoá đơn và phiếu đóng gói đến văn phòng quản lý tàu tại cảng để ký xác nhận D/O và tìm vị trí hàng, tại đây lưu 1 bản D/O
  - Chủ hàng mang 2 bản D/O còn lại đến bộ phận kho vận để làm phiếu xuất kho. Bộ phận này giữ 1 D/O và làm 2 phiếu xuất kho cho chủ hàng
- Làm thủ tục hải quan qua các bước sau:
- + Xuất trình và nộp các giấy tờ:
- Tờ khai hàng NK.
- Giấy phép nhập khẩu.
  - Bản kê chi tiết.
  - Lệnh giao hàng của người vận tải.
  - Hợp đồng mua bán ngoại thương.
  - Một bản chính và một bản sao vận đơn.

- Giấy chứng nhận xuất xứ.
  - Giấy chứng nhận phẩm chất hoặc kiểm dịch nếu có.
  - Hoá đơn thương mại, ...
- + Hải quan kiểm tra chứng từ
- + Kiểm tra hàng hoá
- + Tính và thông báo thuế
- + Chủ hàng ký nhận vào giấy thông báo thuế (có thể nộp thuế trong vòng 30 ngày) và xin chứng nhận hoàn thành thủ tục hải quan
- Sau khi hải quan xác nhận “hoàn thành thủ tục hải quan” chủ hàng có thể mang ra khỏi cảng và chở về kho riêng
    - ❖ Đối với hàng hóa không phải lưu kho bãi tại cảng:



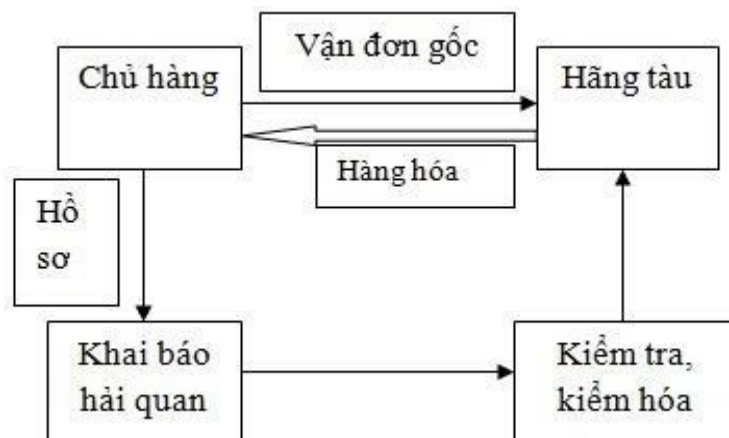
Hình 2.3: Quy trình giao nhận hàng hóa không phải lưu kho bãi tại cảng

Nguồn: Thông tư 38/2015TT-BTC

Trong trường hợp này, chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác đứng ra giao nhận trực tiếp với tàu

- Để có thể tiến hành dỡ hàng, 24 giờ trước khi tàu đến vị trí hoa tiêu, chủ hàng phải trao cho cảng một số chứng từ
  - + Bản lược khai hàng hoá (2 bản)
  - + Sơ đồ xếp hàng (2 bản)
  - + Chi tiết hầm hàng (2 bản)
  - + Hàng quá khổ, quá nặng (nếu có)

- Chủ hàng xuất trình vận đơn gốc cho đại diện của hãng tàu
  - Trực tiếp nhận hàng từ tàu và lập các chứng từ cần thiết trong quá trình nhận hàng như:
    - + Biên bản giám định hàng tàu (lập trước khi dỡ hàng) nhằm quy trách nhiệm cho tàu về những tổn thất xảy ra sau này.
    - + Biên bản dỡ hàng (COR) đối với tổn thất rõ rệt
    - + Thư dự kháng (LOR) 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 hàng hải lập).....
  - Khi dỡ hàng ra khỏi tàu, chủ hàng có thể đưa về kho riêng để mời hải quan kiểm hoá. Nếu hàng không có niêm phong cạp chì phải mời hải quan áp tải về kho
  - Làm thủ tục hải quan
  - Chuyên chở về kho hoặc phân phối hàng hoá.
    - ❖ *Đối với hàng đóng trong container*
- Gửi hàng nguyên container (FCL)



Hình 2.4: Quy trình nhận hàng nhập khẩu nguyên container

*Nguồn: Thông tư 38/2015TT-BTC.*

## **2.6. Phương thức giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng container.**

### 2.6.1. Giao nhận hàng hóa nhập khẩu theo loại hình FCL.

FCL (Full Container Load) là thuật ngữ được định nghĩa như sau: FCL là việc xếp hàng nguyên container, trong đó người gửi hàng và người nhận hàng chịu trách nhiệm đóng gói và dỡ hàng khỏi container. Khi một lô hàng có khối lượng đủ để điền vào một hoặc nhiều container, thì người gửi sẽ thuê một hoặc nhiều container để vận chuyển hàng.

Theo phương pháp FCL/FCL, trách nhiệm về vận chuyển, bốc dỡ và các chi phí khác được phân chia cụ thể như sau:

#### ❖ Trách nhiệm của Người Gửi Hàng (Shipper):

- Thuê và vận chuyển các container rỗng từ kho hoặc điểm lấy hàng của mình để chuẩn bị cho quá trình đóng gói.
- Đóng gói hàng hóa vào trong container, bao gồm cả việc xếp, kẹp giữ và căn chỉnh các kiện hàng trong container.
- Đánh mã hiệu sản phẩm cũng như mã số vận chuyển trên container.
- Hoàn thành thủ tục hải quan và niêm phong kẹp chì theo quy tắc xuất khẩu.
- Vận chuyển và giao các container cho công ty vận tải tại khu vực bãi container (CY), đồng thời nhận được vận đơn từ công ty vận tải.
- Chịu trách nhiệm và chi phí liên quan đến các hoạt động trên.

Việc đóng gói hàng vào container có thể được tiến hành tại các trạm xếp hàng hoặc khu vực bãi container của công ty vận tải. Người gửi hàng phải tự chuyển hàng của mình ra bãi container và tiến hành việc đóng gói vào trong container.

#### ❖ Trách nhiệm của Công Ty Vận Tải (Carrier):

Công ty vận tải có những trách nhiệm sau:

- Phát hành vận đơn cho người gửi hàng.
- Quản lý, chăm sóc và chuyển hàng từ khi nhận container từ bãi container cảng (CY) cho đến khi giao hàng cho người nhận ở bãi container cảng điểm cuối.
- Bốc các container từ bãi container cảng lên tàu để chuyển đi, kể cả việc xếp các container lên tàu.
- Dỡ các containers khỏi tàu xuống bãi Container CY ở điểm cuối.
- Giao các containers cho người nhận có giấy tờ hợp lệ ở bãi Container CY.
- Chịu toàn bộ chi phí liên quan đến các hoạt động trên.

#### ❖ Trách nhiệm của Người Nhận Hàng:

Người nhận hàng ở điểm cuối có các trách nhiệm sau:

- Sắp xếp thủ tục nhập khẩu và làm các thủ tục hải quan cho lô hàng.
- Xuất trình vận đơn gốc (B/L) hợp lệ từ công ty vận tải để nhận hàng tại bãi container.
- Vận chuyển container vào kho của mình, nhanh chóng dỡ hàng và hoàn trả container rỗng cho công ty vận tải (hoặc công ty cho thuê container).
- Chịu toàn bộ chi phí liên quan đến các hoạt động trên, bao gồm cả chi phí về việc chuyển container từ bãi Container CY về kho lưu trữ.

### 2.6.2. Giao nhận hàng hóa nhập khẩu theo loại hình LCL

LCL là viết tắt của Less than Container Load, tiếng Việt có thể hiểu là "hàng lẻ trong container". Đây là phương pháp vận chuyển hàng hóa khi không đủ số lượng để đóng một container riêng. Trong trường hợp này, hàng hóa sẽ được gom lại và đóng vào một container chung.

Người gửi hàng có trách nhiệm vận chuyển hàng từ nơi lưu trữ của mình trong quốc gia nội địa và giao cho người nhận tại trạm đóng container. Họ cũng phải chi trả chi phí vận chuyển này. Ngoài ra, người gửi cần chuyển các giấy tờ liên quan đến hàng hóa, vận tải và quy chế thủ tục hải quan cho người gom hàng. Cuối cùng, người gửi sẽ nhận phiếu vận đơn từ người gom hàng và thanh toán cước cho lô hàng lẻ.

Người chuyên chở có thể là các công ty vận tải hoặc cá nhân tổ chức việc vận chuyển. Các công ty này có thể sở hữu các loại tàu hoặc thuê dịch vụ của công ty khác để thực hiện việc bốc xếp container ra khỏi tàu và di chuyển đến cảng đích. Người chuyên chở cũng có trách nhiệm ký phát vận đơn cho người gửi hàng, vận chuyển container và giao hàng lẻ tới người nhận theo danh sách trong vận đơn.

Người nhận hàng lẻ phải thực hiện các thủ tục nhập khẩu và làm hải quan cho lô hàng. Họ cần xuất trình phiếu vận đơn hợp lệ để nhận hàng tại bãi trả container ở cảng đích. Đồng thời, người nhận cũng phải nhanh chóng tiếp nhận hàng tại các điểm thu dỡ (CFS).

Tóm lại, LCL là phương pháp vận chuyển hàng hóa trong container khi không đủ số lượng để đóng một container riêng. Người gửi có trách nhiệm vận chuyển và chi trả chi phí, trong khi người chuyên chở sẽ thực hiện việc bốc xếp và di chuyển container. Người nhận cuối cùng sẽ tiếp nhận và làm thủ tục nhập khẩu cho lô hàng.



## CHƯƠNG III: THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA FCL, LCL CỦA CÔNG TY TNHH VẬN TẢI MIÊN SƠN

### 3.1. Giới thiệu khái quát về Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn

#### 3.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển của công ty

##### 3.1.1.1 Thông tin chung



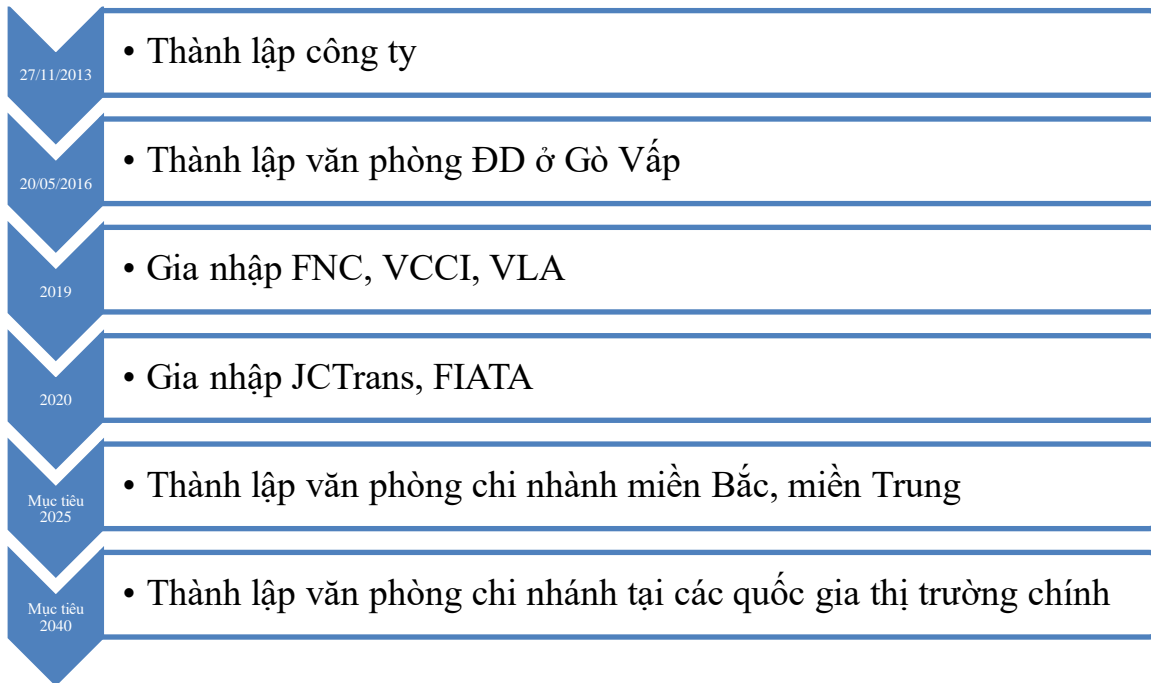
Hình 3.1. Logo Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn

- Tên công ty: Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn
- Tên quốc tế: MIEN SON TRANSPORT COMPANY LIMITED
- Tên viết tắt: MISON TRANS
- Địa chỉ: 200 Quốc lộ 13 (cũ), khu phố 1 , Phường Hiệp Bình Phước, Thành phố Thủ Đức, Thành phố Hồ Chí Minh
- Mã số thuế: 0312565358
- Quản lý bởi: Chi cục Thuế thành phố Thủ Đức
- Loại hình doanh nghiệp: Công ty trách nhiệm hữu hạn ngoài NN
- Người đại diện: Phạm Long Phụng
- Ngày hoạt động: 27/11/2013
- Tel: (028) 73036348
- Hotline: 1900.636.348
- Email: Lp@misontrans.com
- Phản hồi dịch vụ: sqc@misontrans.com
- Website: <https://misontrans.com>

##### 3.1.1.2. Quá trình hình thành và phát triển

Mison Trans được thành lập vào ngày 27/11/2013, với tên trên giấy phép kinh doanh Công ty TNHH Vận Tải Miền Sơn, mã số thuế 0312565358, được Sở Kế hoạch và Đầu tư TPHCM cấp phép hoạt động trong các lĩnh vực dịch vụ xuất nhập khẩu, một số dịch vụ như vận chuyển quốc tế bằng đường biển và đường hàng không, dịch vụ hải quan trọn gói,... giúp cho hàng

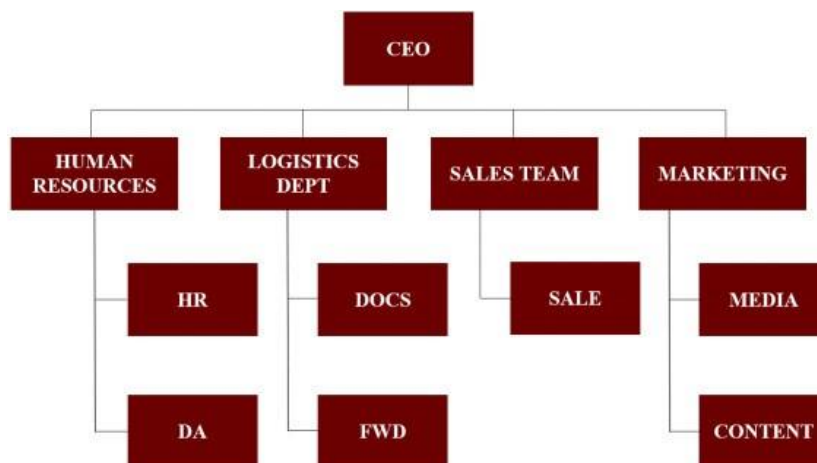
hóa xuất khẩu, hàng hóa nhập khẩu giữa nước ta và thế giới; hoặc xuất nhập khẩu vào khu chế xuất, khu công nghiệp (Xuất nhập khẩu tại chỗ).



Sơ đồ 3.1: Quá trình phát triển của công ty

### 3.1.2 Cơ cấu tổ chức

#### 3.1.2.1. Bộ máy tổ chức của công ty



Hình 3.2. Sơ đồ bộ máy tổ chức của Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn  
(Nguồn: Bộ phận nhân sự Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn)

Công ty có các phòng ban quan trọng như CEO, Human Resources, Docs, FWD, Sale và Marketing. Vai trò của CEO là quản lý và điều hành toàn bộ hoạt động của công ty. CEO cũng quyết định chính sách và chế độ cho cán bộ và nhân viên trong công ty. Phòng Human Resources thực hiện việc trả lương, thưởng và các phúc lợi khác cho nhân viên. Nhiệm vụ của phòng này cũng bao gồm xây dựng kế hoạch quản lý hiệu suất làm việc và tạo ra cơ cấu lương phù hợp cho từng bộ phận trong doanh nghiệp. Phòng này còn tuyển dụng, đào tạo và xây dựng mối quan hệ giữa các nhân viên.

Phòng Docs tiến hành các nghiệp vụ liên quan đến chứng từ hàng xuất nhập khẩu. Các công việc của phòng này gồm kiểm tra chứng từ hàng xuất nhập khẩu, sửa đổi chứng từ nếu cần thiết, gửi thông báo hàng đến khách hàng và thực hiện các loại vận đơn khác mà khách hàng yêu cầu. Phòng Docs liên tục liên lạc với các hãng tàu và đại lý vận tải để theo dõi tình hình vận chuyển hàng hóa.

Phòng FWD liên lạc với phòng kinh doanh và phòng Docs để thu thập thông tin cần thiết cho công việc giao nhận. Phòng này thực hiện các nhiệm vụ như nộp hồ sơ kiểm dịch, đăng ký C/O, kiểm dịch thực vật tại cảng và các thủ tục thông quan hàng hóa.

Phòng Sale là bộ phận trực tiếp giao dịch với khách hàng. Thái độ và hành vi của nhân viên Sales có ảnh hưởng rất lớn đến đánh giá của khách hàng về công ty. Phòng Marketing là cầu nối giữa doanh nghiệp và thị trường bên ngoài. Nhiệm vụ của phòng này là xây dựng chiến lược marketing, xây dựng thương hiệu, thiết lập mối quan hệ giữa doanh nghiệp và truyền thông.

### 3.1.2.2 Cơ cấu lao động của công ty

STT	Chỉ tiêu	Số lượng(người)	Tỷ trọng(%)
<b>I. Theo trình độ</b>		<b>14</b>	<b>100</b>
1	Sau đại học	4	28,57
2	Đại học	8	57,14
3	Cao đẳng	2	14,29
<b>II. Theo chức năng</b>		<b>14</b>	<b>100</b>
1	Giám đốc	1	7,14

2	Hành chính nhân sự	3	21,43
3	Tài chính - kế toán	1	7,14
4	Kinh doanh	3	21,43
5	Logistics	5	35,71
6	Marketing	1	7,14

**Bảng 3.1. Cơ cấu lao động của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn**

(Nguồn: Phòng nhân sự Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn)

*Nhận xét:*

❖ Phân lao động theo trình độ để đánh giá chất lượng lao động và sự đóng góp của nguồn lao động đối với chất lượng dịch vụ và hiệu quả kinh doanh của công ty; mặt khác cũng là căn cứ để xây dựng chương trình bồi dưỡng nhằm nâng cao trình độ đội ngũ nhân viên.

- Số nhân viên có trình độ Đại học chiếm tỷ trọng cao nhất (57,14%), kế đến là nhân viên có trình độ sau Đại học chiếm 28,57% và sau cùng là 14,29% nhân viên có trình độ Cao đẳng
- Hầu hết các nguồn nhân lực công ty TNHH Vận tải Miền Sơn đã có tay nghề và đảm trách công việc với mức cao; việc trên cho thấy ưu thế của công ty về nguồn nhân lực khá vững vàng và đảm bảo được chất lượng dịch vụ và có năng suất, hiệu quả cao đối với công việc. Ngoài ra, nguồn nhân lực còn cho biết sự lựa chọn nhân tài được công ty chú trọng cũng như sự lớn mạnh của công ty sẽ ngày một tăng hơn nếu chọn được nhân sự có nền tảng chuyên môn.

Nguồn lao động của công ty được phân chia rõ ràng theo từng phòng ban nhằm phù hợp trong quá trình điều hành và hoạt động của công ty. Phòng logistics có số nhân viên đông nhất của công ty bởi vì phòng ban logistics gồm có nhân viên chứng từ và nhân viên xuất nhập khẩu của công ty nên nó là phòng ban rất cần thiết với công ty dịch vụ logistics để thực hiện những công việc như di chuyển ra những bến tàu và sân bay nhằm thông quan các mặt hàng và đảm bảo chúng được thông quan và đưa vào kho, sắp xếp những hồ sơ chứng từ và cung cấp những chứng từ cần thiết đối với lô hàng hoá nhằm đảm bảo đủ và đúng số lượng lô hàng hoá được kê khai hải quan. Tiếp theo là phòng kinh doanh và phòng hành chính nhân sự chiếm tỷ lệ lớn thứ 2 trong tổng số nhân viên của công ty; chúng là 2 phòng ban nòng cốt và chủ chốt trong công ty vì bộ phận kinh doanh là phòng tập hợp những nhân viên mang đến doanh số cho