

**The Saigon International
University**



Khóa luận
tốt nghiệp

Website: www.siu.edu.vn

Thành phố Hồ Chí Minh - 2024

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

Ngành

Logistics - Quản Lý Chuỗi Cung Ứng

Đề tài

**Hiện trạng quy trình giao siro đường bắp tại Công ty
Cổ Phần Transimex Logistics**

Giảng viên hướng dẫn
TS. Đinh Bá Hùng Anh

Sinh viên
Vũ Phạm Phương Khanh
MSSV: 34012001919



**The Saigon
International
University**

Lewis Campus

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

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam kết bài luận văn này được hoàn thành dựa trên các kết quả nghiên cứu của tôi và các kết quả nghiên cứu này chưa được dùng cho bất cứ luận văn nào cùng cấp khác.

TP Hồ Chí Minh , ngày tháng năm 2024

Sinh viên cam đoan

Vũ Phạm Phương Khanh

LỜI CẢM ƠN

Đầu tiên, em xin chân thành cảm ơn Trường Đại học Quốc tế Sài Gòn đã tạo điều kiện thuận lợi cho em trong quá trình học tập, thông qua việc truyền tải các kiến thức cũng như kinh nghiệm thực tế quý báu giúp người viết có nền tảng kiến thức vững chắc để thực hiện bài nghiên cứu.

Em xin gửi lời cảm ơn sâu sắc nhất đến thầy Đinh Bá Hùng Anh – giảng viên hướng dẫn của em – người đã trực tiếp giành thời gian hướng dẫn thực hiện, chỉnh sửa đề tài nghiên cứu này một cách chu đáo nhất.

Cuối cùng, em xin gửi lời cảm ơn sâu sắc nhất Ban lãnh đạo Công ty Cổ phần Transimex Logistics đã tạo cơ hội và điều kiện cho em trong thời gian thực tập tại công ty. Bên cạnh đó, em cũng xin được gửi lời cảm ơn đến các anh chị Phòng Logistics đã nhiệt tình giúp đỡ, cung cấp tài liệu cần thiết và đưa ra những chỉ dẫn hữu ích để hỗ trợ người viết hoàn thành đề tài của mình.

Trong suốt quá trình thực hiện báo cáo, do còn thiếu kinh nghiệm và nhiều lý do khách quan khác, bài nghiên cứu này không thể tránh khỏi những sai sót và hạn chế. Em rất mong nhận được những đóng góp từ quý thầy/cô, những chuyên gia hay cá nhân quan tâm đến đề tài này để giúp bài ngày càng được hoàn thiện hơn.

Em xin chân thành cảm ơn!

Sinh viên thực hiện

Vũ Phạm Phương Khanh

MỤC LỤC

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

STT	Từ viết tắt	Từ Tiếng Anh	Nghĩa của từ viết tắt
1	A/N	Arrival Notice	Giấy thông báo hàng đến
2	BH & CCDV		Bán hàng & Cung cấp dịch vụ
3	COA	Certificate Of Analysis	Giấy chứng nhận phân tích
4	CFS	Certificate Of Free Sale	Giấy chứng nhận lưu hành tự do
5	CIF	Cost - Insurance - Freight	Chi phí - Bảo hiểm - Phí tàu
6	ĐHĐCĐ		Đại hội đồng cổ đông
7	ERP	Enterprise Resource Planning	Hệ thống hoạch định tài nguyên doanh nghiệp
8	EDO	Electronic Delivery Order	Lệnh giao hàng điện tử cho hàng nhập
9	GPS	Global Positioning System	Hệ thống định vị toàn cầu
10	HFCS	Fructose	Đường nhân tạo được làm từ siro ngô
11	HĐQT		Hội đồng quản trị
12	HC&NS		Hành chính & Nhân sự
13	HQ		Hải quan
14	INV	Commercial Invoice	Hóa đơn thương mại
15	IDA	International Development Association	Hiệp hội Phát triển Quốc tế
16	IDB	Inter-American Development Bank	Ngân hàng phát triển liên Mỹ
17	IDC	Internet Data Center	Trung tâm dữ liệu internet
18	KC	Known Consignor	Người gửi hàng được biết đến

19	KGM	Kilogram	Đơn vị đo lường
20	KT-TC		Kế toán - tài chính
21	P/L	Profit/Loss	Báo cáo lãi lỗ
22	PK	Package	Kiện hàng
23	POD	Proof of Delivery	Bảng chứng giao hàng
24	TT	Transit Time	Thời gian vận chuyển hàng hoá
25	TNHH MTV		Trách nhiệm hữu hạn một thành viên
26	TMS LOGISTICS		Công ty Cổ Phần Transimex Logistics
27	USD	United State Dollar	Đồng đô la

DANH MỤC HÌNH ẢNH, BẢNG

Hình 1.1	Logo của công ty cổ phần Transimex Logistics
Bảng 1.2	Kết quả hoạt động kinh doanh của công ty Cổ phần Transimex Logistics trong giai đoạn 2020-2022
Sơ đồ 1.3	Cơ cấu tổ chức của công ty cổ phần Transimex Logistics
Hình 2.1	Quy trình nhập khẩu siro đường bắp của công ty cổ phần Transimex Logistics
Hình 2.2	Giao diện khi mở phần mềm ECUSS5 - VNACCS5
Hình 2.3	Thay đổi doanh nghiệp khai báo tờ khai
Hình 2.4	Nhập thông tin cơ bản của tờ khai
Hình 2.5	Nhập thông tin đơn vị xuất nhập khẩu
Hình 2.6	Nhập các thông tin vận đơn
Hình 2.7	Nhập các thông tin về hoá đơn
Hình 2.8	Khai báo chính thức tờ khai
Hình 2.9	Tiền thuế của lô hàng siro đường bắp

LỜI MỞ ĐẦU

1. LÝ DO CHỌN ĐỀ TÀI

Thế giới đang hướng tới xu thế hội nhập kinh tế quốc tế toàn cầu, chính vì thế sự Việt Nam gia nhập tổ chức thương mại thế giới (WTO) là cột mốc lịch sử đánh dấu quá trình hội nhập ngày càng sâu rộng của kinh tế Việt Nam vào kinh tế toàn cầu. Nắm bắt xu thế phát triển này của nền kinh tế, các doanh nghiệp Việt Nam nỗ lực thúc đẩy hoạt động sản xuất kinh doanh hướng ra thị trường bên ngoài. Đặc biệt hơn là khi nói đến ngành giao nhận vận tải hàng hóa. Ngành sản xuất phát triển thì ngành giao nhận vận tải hàng hóa (gọi chung là Logistics) cũng phát triển. Nói một cách khác giao nhận vận tải hàng hóa là một chiếc cầu nối giữa cung và cầu, giữa sản xuất và tiêu thụ. Đồng thời ngành giao nhận và vận tải còn đóng vai trò hết sức quan trọng trong việc tăng trưởng kinh tế vì vừa tạo việc làm cho người lao động và làm tăng khả năng cạnh tranh cho hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Nếu trong giai đoạn kinh tế khủng hoảng, lạm phát tăng trưởng, sản xuất trì trệ, chậm phát triển thì ngành dịch vụ giao nhận vận tải hàng hóa cũng phải vận động không ngừng, giao hàng hóa đến những nơi có nhu cầu. Tuy nhiên trong tình hình cạnh tranh khốc liệt như hiện nay, thị trường giao nhận vận tải đang phải trong tình trạng cạnh tranh gay gắt. Các công ty Logistics nước ngoài với công nghệ vượt trội chắc chắn sẽ chiếm ưu thế hơn so với hoạt động giao nhận của các công ty nội địa. Chính vì thế đòi hỏi các công ty giao nhận Việt Nam phải nỗ lực mở rộng và hoàn thiện hệ thống dịch vụ gồm cung cấp vận tải đường biển, hàng không, nội địa, khai thuê hải quan,...

Trong thời gian thực tập tại Công ty Cổ phần Transimex Logistics (TMS), cọ xát với thực tế công việc em có cơ hội thấy được tiềm năng cũng như là thách thức đặt ra bởi công việc em có cơ hội thấy được tiềm năng cũng như là thách thức đặt ra bởi công việc trong ngành cũng như trong công ty. Chính vì những lý do

nhu trên nên em chọn đề tài: “**HIỆN TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN SIRO ĐƯỜNG BẮP TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN TRANSIMEX LOGISTICS**)”

2. MỤC TIÊU NGHIÊN CỨU

2.1 Mục tiêu tổng quát

Hệ thống hóa lý luận về giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng đường biển.

Phân tích, đánh giá thực trạng quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển của Công ty Cổ phần Transimex Logistics.

Đề xuất một số giải pháp nâng cao cũng như hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng đường biển tại Công ty Cổ phần Transimex Logistics.

2.2 Mục tiêu nghiên cứu

Các mục tiêu cụ thể của đề tài bao gồm:

- (1) Nghiên cứu và làm rõ các vấn đề cơ sở lý luận và hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa của Công ty Cổ phần Transimex Logistics.
- (2) Phân tích, đánh giá hiệu quả hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa tại Công ty Cổ phần Transimex Logistics.
- (3) Đề xuất giải pháp cải tiến hiệu quả hoạt động bán hàng tại Công ty Cổ phần Transimex Logistics.

3. ĐỐI TƯỢNG VÀ PHẠM VI NGHIÊN CỨU

3.1 Đối tượng nghiên cứu

Thực trạng hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa tại Công ty Cổ phần Transimex Logistics.

3.2 Phạm vi nghiên cứu

- **Phạm vi không gian:** Công Ty Cổ Phần Transimex Logistics tại Số 82 Trần Huy Liệu, phường 15, quận Phú Nhuận, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam.

- **Phạm vi thời gian:** Nghiên cứu được thực hiện tại Trường Đại học Quốc tế Sài Gòn, từ 15/06/2024 đến 12/07/2024.
- **Lĩnh vực nghiên cứu:** Nghiên cứu tập trung vào tìm hiểu, phân tích các hạn chế về hoạt động giao nhận và tìm ra các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực bán hàng đó đề xuất ra các giải pháp để cải tiến quy trình làm việc.

4. KẾT CẤU CỦA ĐỀ TÀI

Kết cấu dự kiến của đề tài bao gồm 03 Chương, cụ thể:

Chương 1: Cơ sở lý luận về quy trình giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu

Chương 2: Hiện trạng quy trình giao nhận siro đường bắp tại công ty cổ phần Transimex Logistics

Chương 3: Một số giải pháp, kiến nghị nhằm hoàn thiện quy trình nhập khẩu tại công ty

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU

1.1. Cơ sở lý luận về giao nhận

1.1.1. Khái niệm nghiệp vụ giao nhận

Các hoạt động liên quan đến vận chuyển là một phần của khâu lưu thông phân phối, một khâu quan trọng kết nối sản xuất với tiêu thụ, hai thành phần chính của chu trình tái sản xuất của xã hội.

Công việc chuyển hàng hóa từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ được thực hiện bởi giao nhận vận tải. Phân phối vật chất là mặt thứ hai của lưu thông phân phối, sau khi thủ tục thương mại đã được thực hiện.

Giao nhận gắn liền và song hành với quá trình vận tải. Thông qua giao nhận, các tác nghiệp vận tải được tiến hành: tập kết hàng hóa, Vận chuyển, xếp dỡ, lưu kho, chuyển tải, đóng gói, thủ tục, chứng từ... Với nội hàm rộng như vậy, nên có rất nhiều định nghĩa về giao nhận.

Quy tắc mẫu của FIATA nói rằng "Dịch vụ giao nhận được định nghĩa như là bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như các dịch vụ tư vấn có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hóa".

Như vậy về cơ bản, giao nhận hàng hóa là tập hợp những công việc có liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng (người nhận hàng).

1.1.2. Người giao nhận

Khái niệm

Người ta thường hiểu người kinh doanh dịch vụ giao hàng hay các doanh nghiệp giao nhận là người giao nhận (Forwarder, Freight Forwarder, Forwarding Agent). 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 cùng 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 hoá”.

Người giao nhận có thể là chủ hàng (khi chủ hàng tự đứng ra đảm nhận công việc giao 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 kỳ người nào khác có đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa.

Người giao nhận với trình độ chuyên môn như:

- Biết kết hợp nhiều phương thức vận tải với nhau.
- Biết tận dụng tối đa dung tích, trọng tải của các công cụ vận tải nhờ vào dịch vụ giao hàng.
- Biết kết hợp giữa vận tải - giao nhận - xuất nhập khẩu và liên hệ tốt với các tổ chức có liên quan đến quá trình vận chuyển hàng hóa như hải quan, đại lý hãng tàu, bảo hiểm, bến cảng...
- Tạo điều kiện cho việc kinh doanh xuất nhập khẩu hoạt động có hiệu quả nhờ vào dịch vụ giao nhận của mình.

Như vậy, nhà xuất nhập khẩu có thể sử dụng kho bãi của người giao nhận hay của người giao nhận đi thuê, từ đó giảm được chi phí sử dụng kho bãi. Bên cạnh đó cũng giảm được các chi phí như quản lý hành chính, bộ máy tổ chức đơn giản, có điều kiện tập trung vào kinh doanh xuất nhập khẩu.

Dù ở các nước khác nhau, tên gọi của người giao nhận có khác nhau, nhưng Tất cả đều mang một tính chung trong giao dịch quốc tế là “người giao nhận hàng hóa quốc tế” (international freight forwarder), và cùng là một dịch vụ tương tự nhau, đó là dịch vụ giao nhận.

Hiện nay, các nhà giao nhận Việt Nam đã đảm đương nhiều công việc khác có liên quan đến đóng gói, phân phối hàng hóa, vận tải đa phương thức. Phù hợp

xu thế chung của quốc tế gọi họ là cung ứng dịch vụ logistics nên Việt Nam đã ban hành luật thương mại 2005 trong đó quy định rõ trách nhiệm của các bên trong hoạt động dịch vụ logistics (bao hàm cả khái niệm giao nhận hàng hóa).

Quyền hạn và nghĩa vụ của người giao nhận:

Thứ nhất, được hưởng tiền công và các khoản thu nhập hợp lý và thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của mình theo hợp đồng.

Thứ hai, 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.

Thứ ba, sau khi ký kết hợp đồng, nếu xảy ra trường hợp có thể dẫn đến việc không thực hiện được toàn bộ hoặc một phần những chỉ dẫn của khách hàng thì phải thông báo ngay cho khách hàng biết để xin chỉ dẫn thêm.

Trong trường hợp hợp đồng không có thỏa thuận về thời hạn cụ thể thực hiện nghĩa vụ với khách hàng thì phải thực hiện các nghĩa vụ của mình trong thời hạn hợp lý.

Trách nhiệm của người giao nhận

Khi là đại lý của chủ hàng

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

- Giao hàng không đúng chỉ dẫn.
- Thiếu sót trong việc mua bảo hiểm cho hàng hóa mặc dù đã có hướng dẫn.
- Thiếu sót trong khi làm thủ tục hải quan.
- Chở hàng đến nơi sai quy định.

- Giao hàng cho người không phải là người nhận.
- Giao hàng mà không thu tiền từ người nhận hàng.
- Tái xuất không theo những thủ tục cần thiết hoặc không hoàn lại thuế.
- Những thiệt hại về tài sản và người của người thứ ba mà anh ta gây nên.

Tuy nhiên, chúng ta cũng cần chú ý người giao nhận không chịu trách nhiệm về hành vi lỗi lầm của người thứ ba như người chuyên chở hoặc gửi giao nhận khác... nếu anh ta chứng minh được là đã lựa chọn cần thiết. Khai đại lý là người giao nhận phải tuân thủ “ Điều kiện Kinh doanh tiêu chuẩn” (Standard Trading Conditions) của mình.

Khi là người chuyên chở

Thì là một người chuyên chở, người giao nhận đóng vai trò là một nhà thầu độc lập, nhân danh mình chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ mà khách hàng yêu cầu. Anh ta phải chịu trách nhiệm về những hành vi và những lỗi lầm của người chuyên chở, của người giao nhận khác mà anh ta thuê để thực hiện hợp đồng vận tải như thể là hành vi và thiếu sót của mình. Quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm của anh ta như thế nào là do phương thức vận tải quy định. Người chuyên chở thu ở khách hàng khoản tiền theo giá cả của dịch vụ mà anh ta cung cấp chứ không phải là tiền hoa hồng.

Người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở không chỉ trong trường hợp người đó tự vẫn chuyển hàng hóa bằng các phương tiện vận tải của chính mình (performing carrier) mà còn trong trường hợp người đó, bằng việc phát hành chứng từ vận tải của mình hay cách khác, cam kết đảm nhận trách nhiệm người chuyên chở (thầu chuyên chở - contracting carrier). Khi người giao nhận cung cấp các dịch vụ liên quan đến vận tải như đóng gói, lưu kho, bốc xếp hay phân phối thì người giao nhận sẽ chịu trách nhiệm như người chuyên chở nếu người giao nhận thực hiện các dịch vụ trên bằng phương tiện và người của mình hoặc người giao nhận đã cam kết một cách rõ ràng hay ngụ ý là họ chịu trách nhiệm như một người

chuyên chở.

Khi đóng vai trò là người chuyên chở thì các điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn thường không áp dụng mà áp dụng các công ước quốc tế hoặc các quy tắc do phòng thương mại quốc tế ban hành.

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

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

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

1.1.3. Hoạt động giao nhận là một phần của hoạt động Logistics

Thuật ngữ logistics đã có từ lâu trên thế giới, trước hết ở ngành quân sự, nó bao gồm các bài toán về di chuyển quân lương, bố trí lực lượng, thiết kế và bố trí kho tàng, quản lý vũ khí,... sao cho phù hợp nhất với tình hình nhằm mục tiêu hóa chiến thắng đối phương. Trong sản xuất kinh doanh, logistics đề cập tới việc tối thiểu hóa chi phí từ việc mua sắm nguyên vật liệu cho tới việc lập, thực hiện kế hoạch sản xuất và giao hàng. Mục tiêu của logistics trong sản xuất kinh doanh là giảm thiểu các chi phí phát sinh, đồng thời vẫn phải đạt được các mục tiêu mà doanh nghiệp đã đề ra.

Ở Việt Nam, kinh tế phát triển chậm hơn các nước. Vì vậy mà khái niệm Logistics còn khá mới mẻ và ta mới triển khai được một phần của Logistics. Để cụ thể hơn, chính phủ ban hành nghị định 140/2007NĐ-CP ngày 05/09/2007 quy định

chi tiết về phân loại dịch vụ Logistics. Theo đó, dịch vụ Logistics Theo quy định tại điều 233 Luật Thương mại 2005 được phân loại như sau:

- **Các dịch vụ Logistics chủ yếu:**

- a) dịch vụ bốc xếp hàng hóa, bao gồm hoạt động bốc xếp container.
- b) Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa, kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị trong suốt cả chuỗi Logistics.
- c) Dịch vụ đại lý vận tải, đại lý hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa.
- d) Dịch vụ hỗ trợ khác như xử lý hàng hóa bị khách hàng trả lại, hàng hóa tồn kho, hàng hóa quá hạn, lỗi một và tái phân phối hàng hóa đó; hoạt động cho thuê và thuê mua container.

- **Các dịch vụ logistics Liên quan đến vận tải:**

- a) Dịch vụ vận tải hàng hải.
- b) Dịch vụ vận tải thủy nội địa.
- c) Dịch vụ vận tải hàng không.
- d) Dịch vụ vận tải đường sắt.
- e) Dịch vụ vận tải đường bộ.
- f) Dịch vụ vận tải đường ống.

- **Các dịch vụ logistics khác:**

- a) Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật.
- b) Dịch vụ bưu chính.
- c) Dịch vụ thương mại bán buôn.
- d) Dịch vụ thương mại bán lẻ.
- e) Quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, phân phối lại và giao hàng.
- f) Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

Hiện nay, cùng với quá trình phát triển của sản xuất và lưu thông, sự vận động của hàng hóa ngày càng trở nên phong phú và phức tạp hơn. Giờ đây, người

kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải không chỉ đơn thuần là người cung cấp các dịch vụ giao nhận vận chuyển đơn lẻ nữa, mà thực tế họ đã tham gia cùng với nhà sản xuất và các trung gian thương mại đảm nhận thêm các khâu như: gom hàng, xếp hàng, lắp ráp, đóng gói, cung cấp dịch vụ kho hàng, lưu trữ hàng hóa, xử lý thông tin... Như vậy, hoạt động giao nhận vận tải thuần túy đã dần trở thành hoạt động tổ chức quản lý toàn bộ dây chuyền phân phối vật lý là một bộ phận trong chuỗi mắt xích “cung-cầu”. người vận tải giao nhận trở thành người cung cấp dịch vụ Logistics.

1.1.4. Điều kiện kinh doanh dịch vụ Logistics

Như đã nói ở trên, dịch vụ giao hàng là một phần của dịch vụ logistics và dịch vụ logistics Là sự phát triển cao, hoàn thiện của dịch vụ vận tải giao hàng, nên nước ta đã ban hành Luật Thương Mại 2005 và Nghị định 140/2007/NĐ-CP Trong đó quy định rõ điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics về giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics bao hàm cả khái niệm giao nhận hàng hóa. Cụ thể đối với thương nhân kinh doanh các dịch vụ logistics chủ yếu như sau:

Điều kiện kinh doanh đối với thương nhân kinh doanh các dịch vụ logistics chủ yếu:

1. Là doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh hợp pháp theo pháp luật Việt Nam.
2. Có đủ phương tiện, thiết bị, công cụ đảm bảo tiêu chuẩn an toàn, kỹ thuật và có đội ngũ nhân viên đáp ứng yêu cầu.
3. Thương nhân nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics ngoài việc đáp ứng điều kiện quy định tại khoản 2 chỉ được kinh doanh các dịch vụ logistics khi tuân theo những điều kiện cụ thể như sau:
 - a) Trường hợp kinh doanh dịch vụ bốc dỡ hàng hóa thì chỉ được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 50 %.
 - b) Trường hợp kinh doanh dịch vụ kho bãi thì được thành lập công ty liên

doanh, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51 % và chấm dứt hạn chế vào năm 2014.

c) Trường hợp kinh doanh dịch vụ đại lý vận tải thì được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 51% được thành lập công ty liên doanh không hạn chế tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài kể từ năm 2014.

d) Trường hợp kinh doanh bổ trợ khác thì được thành lập công ty liên doanh, trong đó tỷ lệ góp vốn của nhà đầu tư nước ngoài không quá 49 % hạn chế này là 51 phần trăm kể từ năm 2010 và chấm dứt hạn chế vào năm 2014.

1.1.5. Các hình thức giao nhận

✚ Căn cứ vào phạm vi hoạt động

Giao nhận quốc tế: là hoạt động giao nhận phục vụ các tổ chức chuyên chở quốc tế.

Giao nhận nội địa (giao những truyền thống): Là hoạt động giao nhận chỉ chuyên chở hàng hóa trong phạm vi một nước.

✚ Căn cứ vào nghiệp vụ kinh doanh

Giao nhận thuần túy: là hoạt động giao nhận chỉ bao gồm việc gửi hàng đi hoặc gửi hàng đến.

Giao nhận tổng hợp: là hoạt động giao nhận ngoài hoạt động thuần túy còn bao gồm cả xếp dỡ, bảo quản hàng hóa, vận chuyển đường ngắn, lưu kho, lưu bãi,...

✚ Căn cứ vào phương tiện vận tải

- Giao nhận hàng hóa bằng đường biển.
- Giao nhận hàng không.
- Giao nhận đường thủy.

- Giao nhận đường sắt.
- Giao nhận ô tô.
- Giao nhận bưu điện.
- Giao nhận đường ống.
- Giao nhận vận tải liên hợp Combined Transportation - CT), vận tải đa phương thức (Multimodal Transportation - MT).

Căn cứ vào tính chất

- Giao nhận riêng: do người xuất khẩu tự tổ chức, không sử dụng dịch vụ của Freight Forwarding.
- Giao nhận chuyên nghiệp: do các công ty kinh doanh giao nhận theo ủy thác của khách hàng.

1.1.6. Các chứng từ liên quan đến nghiệp vụ giao hàng hóa xuất khẩu

1. Bảng kê khai hàng hóa xuất khẩu (Cargo List)
2. giấy lưu cước tàu (Booking Note)
3. Lệnh cấp container rỗng
4. phiếu đóng gói (Packing List)
5. Bản lược khai hàng hóa (Manifest): 01 Bản kê khai chi tiết các thông tin về hàng hóa của Shipper do đại lý hãng tàu tại cảng dỡ hàng lập, trên đó có những thông tin sau:
 - Tên tàu, quốc tịch tàu, chuyển tàu, cảng bốc hàng, cảng dỡ hàng.
 - Loại hàng hóa, số lượng container, số seal,...
 - Cước phí phải trả tại đâu,...
6. Vận đơn đường biển (Bill of Lading): một chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển do người vận chuyển (Carrier) hoặc đại lý của người chuyên chở (As onl Agent) Sau khi đã xếp hàng lên tàu.