

The Saigon International  
University



Khóa luận  
tốt nghiệp

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

Thành phố Hồ Chí Minh – 2024

---

# KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

*Ngành*

Kinh tế đối ngoại

*Đề tài*

Phân tích quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn

*Giảng viên hướng dẫn*

Tiến sĩ Bùi Nguyên Khánh

*Sinh viên*

Nguyễn Lê Trúc Đào

MSSV: 64012001911



**Lewis Campus**

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

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

## LỜI CAM ĐOAN

Tôi tên là Nguyễn Lê Trúc Đào, hiện đang là sinh viên lớp 20DDN của trường Đại học Quốc tế Sài Gòn. Tôi xin cam đoan bài khóa luận tốt nghiệp với đề tài nghiên cứu: ***“Phân tích quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn”*** là kết quả nghiên cứu của chính bản thân tôi trong suốt quá trình thực tập thực tế 12 tuần vừa qua tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn cũng như là kết quả học tập tại trường Đại học Quốc tế Sài Gòn trong suốt 4 năm đại học. Bài khóa luận này của tôi được viết dưới sự hướng dẫn trực tiếp của Tiến sĩ Bùi Nguyên Khánh. Đồng thời, tôi xin cam đoan các kết quả phân tích trong bài khóa luận tốt nghiệp này của mình có tính độc lập riêng và không sao chép của bất kỳ tài liệu nào khác và những số liệu nêu trong luận văn đều xin phép và được sự chấp thuận của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn. Những nội dung của khóa luận tốt nghiệp bao gồm: các thông tin, số liệu, bảng biểu, chú thích, trích dẫn được sử dụng trong bài để phục vụ cho việc phân tích, nhận xét và đánh giá được lấy từ nguồn thông tin của công ty một cách rõ ràng, minh bạch, đầy đủ và được công bố theo đúng quy định.

Tôi cam đoan sẽ chịu hoàn toàn trách nhiệm về bài khóa luận tốt nghiệp của bản thân trước nhà trường và đơn vị thực tập.

*TP. Hồ Chí Minh, ngày ... tháng ... năm ...*

**Tác giả**

**Nguyễn Lê Trúc Đào**

## LỜI CẢM ƠN

Lời đầu tiên, tôi xin chân thành cảm ơn và tri ân sâu sắc đến tất cả thầy cô và cán bộ của Trường Đại học Quốc tế Sài Gòn đã tận tình truyền đạt kiến thức, giúp đỡ và tạo điều kiện cho tôi được vận dụng những kiến thức về xuất nhập khẩu hàng hóa vào thực tế, đồng thời có cơ hội rèn luyện bản thân mình trong suốt quá trình thực hiện và hoàn thành bài khóa luận này. Tôi cũng xin gửi lời cảm ơn đến thầy BÙI NGUYỄN KHÁNH, là giáo viên hướng dẫn tôi hoàn thành xuất sắc bài báo cáo thực tập và bài khóa luận tốt nghiệp.

Để hoàn thành bài khóa luận này ngoài sự nỗ lực nghiêm túc của bản thân thì tôi cũng đã nhận được sự hỗ trợ rất nhiệt tình của các anh chị tại đơn vị thực tập. Đặc biệt, tôi xin bày tỏ lòng biết ơn chân thành và sâu sắc nhất đến chị Ngọc Uyên - người hướng dẫn trực tiếp của tôi tại phòng chứng từ của công ty. Hơn thế nữa, tôi xin gửi lời cảm ơn chân thành nhất đến Ban lãnh đạo, phòng ban và tập thể nhân viên tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn nói chung, cũng như các anh chị phòng chứng từ và giao nhận nói riêng, đã tạo cơ hội và giúp đỡ tôi trong suốt thời gian vừa qua.

Trong quá trình thực tập tại công ty là khoảng thời gian không quá dài để tôi có thể học hỏi hết toàn bộ công việc về các dịch vụ Logistics. Tuy nhiên, với sự nỗ lực giúp đỡ của thầy cô và các anh chị trong công ty tôi tự tin với những kiến thức hiện có và những trải nghiệm của mình tại công ty, tôi sẽ mạnh dạn và vững tin hơn trong quyết định lựa chọn nghề nghiệp tương lai của mình sau này.

Với kiến thức chuyên môn còn hạn hẹp cũng như kinh nghiệm thực tiễn của mình còn nhiều hạn chế nên khó tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được những ý kiến đóng góp của quý thầy cô để em có thể tích lũy kiến thức cũng như kinh nghiệm trong lĩnh vực này, đó sẽ là hành trang vô cùng quý giá cho em để được hoàn thiện hơn.

Lời sau cùng, tôi kính chúc toàn thể quý thầy cô Trường Đại học Quốc tế Sài Gòn và toàn thể cán bộ, công nhân viên Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn luôn dồi dào sức khỏe và thành công trong sự nghiệp và kính chúc quý Công ty ngày càng thịnh vượng và phát triển.

Tôi xin chân thành cảm ơn!

**Nguyễn Lê Trúc Đào**

# PHIẾU NHẬN XÉT VÀ CHẤM ĐIỂM CỦA GIẢNG VIÊN

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

<b>ĐIỂM SỐ</b>	
----------------	--

*TP. Hồ Chí Minh, ngày ..... tháng ..... năm .....*

**XÁC NHẬN CỦA GIẢNG VIÊN**

*(Ký, ghi rõ họ tên và đóng dấu)*

# MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN .....	iii
LỜI CẢM ƠN .....	iv
PHIẾU NHẬN XÉT VÀ CHẤM ĐIỂM CỦA GIẢNG VIÊN .....	v
DANH MỤC CÁC KÝ HIỆU VÀ TỪ VIẾT TẮT .....	ix
DANH MỤC HÌNH ẢNH .....	x
DANH MỤC BẢNG .....	xi
LỜI MỞ ĐẦU .....	1
1.Lý do chọn đề tài .....	1
2.Mục tiêu nghiên cứu.....	2
3.Đối tượng và phạm vi nghiên cứu .....	2
3.1 Đối tượng nghiên cứu .....	2
3.2 Phạm vi nghiên cứu .....	2
4.Phương pháp nghiên cứu .....	3
4.1 Phương pháp thu thập dữ liệu .....	3
4.2 Phương pháp phân tích, tổng hợp .....	3
5.Kết cấu của đề tài .....	4
DUNG .....	5
CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ DỊCH VỤ GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN .....	5
1.1. Khái quát chung về dịch vụ giao nhận hàng hóa và người giao nhận .....	5
1.1.1. Dịch vụ giao nhận .....	5
1.1.1.1 Khái niệm .....	5
1.1.1.2 Vai trò .....	5
1.1.2. Người giao nhận .....	6
1.1.2.1 Khái niệm .....	6
1.1.2.2 Vai trò .....	6
1.1.2.3 Trách nhiệm.....	7
1.2. Khái quát giao nhận hàng hóa nhập khẩu tại cảng biển .....	8
1.2.1 Cơ sở pháp lý và nguyên tắc giao nhận hàng hóa tại cảng biển .....	8
1.2.1.1 Cơ sở pháp lý .....	8

1.2.1.2	Nguyên tắc .....	9
1.2.2	Các loại chứng từ có liên quan đến quy trình giao nhận hàng hóa bằng đường biển 10	
1.2.2.1	Chứng từ bắt buộc .....	10
1.2.2.2	Chứng từ hải quan .....	11
1.2.2.3	Chứng từ với cảng và hãng tàu .....	11
1.2.3	Quy trình giao nhận hàng hoá nhập khẩu tại các cảng biển .....	11
1.2.3.1	Đối với hàng không phải lưu kho bãi tại cảng .....	12
1.2.3.2	Đối với hàng lưu kho bãi tại cảng .....	13
1.2.3.3	Đối với hàng đóng trong container .....	14
1.3.	Tình hình nhập khẩu của Việt Nam trong năm 2023 và phương hướng nhập khẩu của Việt Nam trong những năm tới .....	15
1.3.1	Tình hình nhập khẩu của Việt Nam trong năm 2023 .....	15
1.3.2	Phương hướng nhập khẩu của Việt Nam trong những năm tới .....	17
<b>CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NGUYÊN CONTAINER FCL NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN CỦA CÔNG TY TNHH VẬN TẢI MIÊN SƠN 19</b>		
2.1	Giới thiệu khái quát về công ty TNHH Vận tải Miền Sơn .....	19
2.1.1	Quá trình hình thành và phát triển của công ty .....	19
2.1.1.1	Lịch sử hình thành và phát triển .....	19
2.1.2	Bộ máy tổ chức của công ty .....	20
2.1.2.1	Cơ cấu nhân sự .....	20
2.1.2.2	Chức năng và nhiệm vụ của các phòng ban .....	20
2.1.3	Tình hình nhân sự .....	21
2.1.3.1	Cơ cấu lao động theo trình độ .....	22
2.1.3.2	Cơ cấu lao động theo chức năng .....	22
2.1.3.3	Cơ cấu lao động theo giới tính và tuổi tác .....	24
2.1.4	Mối quan hệ liên kết với các đơn vị khác trong hoạt động của cơ quan, đơn vị .	24
2.1.5	Tình hình hoạt động kinh doanh của công ty năm 2023 .....	25
2.2	Thực trạng quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển của Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn .....	28
2.2.1	Mô hình quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường	

biển của Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn .....	28
2.2.2 Quy trình giao nhận thực tế với mặt hàng nguyên container FCL “ <i>Cuộn băng keo OPP Jumbo</i> ” nhập khẩu bằng đường biển của Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn .....	35
CHƯƠNG 3.          ĐỊNH HƯỚNG HOÀN THIÊN VÀ MỘT SỐ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN NGHIỆP VỤ GIAO NHẬN HÀNG NGUYÊN CONTAINER FCL NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN CỦA CÔNG TY TNHH VẬN TẢI MIỀN SƠN .....	55
3.1 Các định hướng phát triển của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn .....	55
3.2 Đánh giá những ưu điểm và yếu điểm cần khắc phục trong quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn .....	56
3.3 Phân tích SWOT của quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn .....	59
3.4 Một số giải pháp để hoàn thiện nghiệp vụ giao nhận hàng nguyên container (FCL) nhập khẩu bằng đường biển tại công ty .....	62
KẾT LUẬN.....	69
TÀI LIỆU THAM KHẢO .....	71



## DANH MỤC CÁC KÝ HIỆU VÀ TỪ VIẾT TẮT

STT	Các ký hiệu và từ viết tắt	Nguyên nghĩa
1	TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
2	TP.HCM	Thành phố Hồ Chí Minh
4	FIAFA	Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế (International Federation of Freight Forwarders Association)
5	WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới (World Trade Organization)
6	EVFTA	Hiệp định thương mại tự do Liên minh châu Âu- Việt Nam (European-Vietnam Free Trade Agreement)
7	UCP	Quy tắc và Thực hành thống nhất Tín dụng chứng từ (The Uniform Customs and Practice for Documentary Credits)
8	NĐ-CP	Nghị định – Chính phủ
9	TT-BTC	Thông tư – Bộ Công thương
10	FCL	Hàng nguyên container (Full Container Load)
11	B/L	Vận đơn đường biển (Bill of lading)
12	A/N	Thông báo giao hàng (Arrival Notice)
13	D/O	Lệnh nhận hàng (Delivery Order)
14	L/C	Thư tín dụng (Letter of Credit)
15	EIR	Phiếu giao nhận container (Equipment Intercharge Receipt)

## DANH MỤC HÌNH ẢNH

STT	Tên hình	Trang
-----	----------	-------

1	Hình 1.3.1. 10 nhóm hàng nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam trong 10 tháng/2022 và 10 tháng/2023	16
2	Hình 2.1. Logo của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn	19
3	Hình 2.2.2.1.a Hợp đồng ngoại thương	37
4	Hình 2.2.2.1.b. Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa mẫu E	38
5	Hình 2.2.2.1.c Hóa đơn thương mại	39
6	Hình 2.2.2.1.d. Phiếu danh sách chi tiết hàng hóa	40
7	Hình 2.2.2.1.e. Vận đơn đường biển	41
8	Hình 2.2.2.1.f. Giấy thông báo hàng đến	42
9	Hình 2.2.2.1.g. Lệnh giao hàng	43
10	Hình 2.2.2.1.h. Tờ khai thông quan nhập khẩu hàng “Cuộn băng keo Jumbo”	51
11	Hình 2.2.2.1.i. Danh sách container đủ điều kiện qua khu vực giám sát Hải quan	53

## **DANH MỤC BẢNG**

<b>STT</b>	<b>Tên bảng</b>	<b>Trang</b>
1	Bảng 1.2.3.1. Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu không phải lưu kho bãi tại cảng	12
2	Bảng 1.2.3.2. Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu lưu kho bãi tại cảng	13
3	Bảng 1.2.3.3. Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu đóng trong container	14
4	Bảng 2.1.1.1. Lịch sử hình thành và phát triển của Mison Trans	19
5	Bảng 2.1.2.1. Bộ máy tổ chức của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn	20

6	Bảng 2.1.3.1. Cơ cấu lao động theo trình độ của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn	22
7	Bảng 2.1.3.2 Cơ cấu lao động theo chức năng của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn	23
8	Bảng 2.1.3.3 Cơ cấu lao động theo giới tính và tuổi tác của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn	24
9	Bảng 2.1.5. Bảng báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh của công ty năm 2023	26
10	Bảng 2.2.1. Sơ đồ quy trình nhập khẩu hàng FCL và LCL bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn	29

# LỜI MỞ ĐẦU

## 1. Lý do chọn đề tài

Từ sau cuối năm 2019, đã chứng kiến sự thay đổi mạnh mẽ về mọi mặt trong đời sống chính trị, xã hội, kinh tế quốc tế và đặc biệt là bước ngoặt ngoạn mục trong ngành công nghiệp Logistics. Trong bối cảnh hội nhập nền kinh tế thế giới theo hướng toàn cầu hóa, vai trò của logistics đã và đang trở thành yêu cầu bức thiết đối với từng ngành nghề trong mỗi nước. Nó dần trở thành công cụ quan trọng trong việc liên kết các hoạt động xuất nhập khẩu, kinh doanh, sản xuất, vận tải, giao nhận, kho bãi, thủ tục hành chính như hải quan, bảo hiểm, chứng nhận xuất xứ...

Việt Nam đang trong thời kỳ hội nhập quốc tế, do đó các hoạt động thương mại quốc tế như trao đổi buôn bán, giao nhận hàng hóa cần được thúc đẩy phát triển nhiều hơn nữa. Trong đó, dịch vụ Logistics được xem là “xương sống” trong chuỗi cung ứng mạnh mẽ này và là “viên ngọc sáng” thúc đẩy mạnh mẽ phát triển kinh tế xã hội của Việt Nam. Mà Việt Nam là một trong những nước đang được đánh giá là thị trường đầy tiềm năng để phát triển ngành dịch vụ Logistics trong khu vực Đông Nam Á. Với lợi thế đa dạng các phương tiện vận tải, địa lý đất giá nằm ở trung tâm khu vực châu Á - Thái Bình Dương, có tuyến bờ biển dài, nhiều địa điểm xây cảng nước sâu, đặc biệt nhà nước hỗ trợ đưa ra các chính sách đảm bảo tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh. Vì vậy, đây là cơ hội tốt cho các doanh nghiệp Việt Nam nắm bắt phát triển ngành dịch vụ Logistics vươn tầm thế giới.

Trên thực tế, số lượng các doanh nghiệp vận tải và logistics ở Việt Nam có hơn 4.000 doanh nghiệp vừa và nhỏ, có năng lực và chuyên môn cao, dần tiến hành thực hiện trọn gói dịch vụ logistics, tham gia hầu hết các vai trò của chủ hàng trong quá trình xuất nhập khẩu. Công ty TNHH Vận tải Miên Sơn dù là một công ty nhỏ nhưng với mong muốn phát triển ngành công nghiệp Logistics, đặt vị thế vào nhu cầu của mỗi khách hàng, quý công ty đã và đang từng bước đầu tư phát triển các chuỗi dịch vụ Logistics và mở rộng vận tải đa phương thức đặc biệt khai thác triệt để phương thức vận tải đường biển. Tuy nhiên, tiềm năng và thế mạnh trong việc khai thác phương thức vận tải đường biển còn nhiều hạn chế do ảnh hưởng của nền kinh tế thế giới, chiến tranh giữa các nước khiến cho giá xăng dầu và phí vận chuyển tăng cao. Do đó, để phát triển một cách mạnh mẽ quý công ty cần phải tìm ra các giải pháp hiệu quả hơn nữa.

Tôi nhận thức được tầm quan trọng trong các hoạt động cung cấp dịch vụ Logistics của nước nhà, cùng với những kiến thức học tập tại trường, song xuất phát từ những kinh nghiệm thực tế làm việc tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn, tôi quyết định chọn đề tài: ***“Phân tích quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn”*** làm đề tài nghiên cứu cho bài khóa luận tốt nghiệp này của mình. Với một khát khao đem lại một tầm nhìn khái quát hơn về ngành công nghiệp Logistics ở Việt Nam và tình hình kinh doanh hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn. Tôi thật sự mong muốn tìm hiểu, đánh giá và đề xuất những giải pháp phát triển hoạt động tiềm năng thị trường dịch vụ Logistics của công ty nhằm tận dụng tốt các cơ hội, giảm thiểu các thách thức, góp phần phát triển bền vững hoạt động ngoại thương của quốc gia.

## **2. Mục tiêu nghiên cứu**

Hệ thống hoá một cách súc tích các cơ sở lý luận về quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển.

Phân tích và đánh giá tình hình thực tế về quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn.

Đưa ra các định hướng hoàn thiện và một số giải pháp nhằm phát triển quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn.

## **3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

### **3.1 Đối tượng nghiên cứu**

Quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển của công ty trách nhiệm hữu hạn Vận tải Miền Sơn (tên tiếng anh là Mison Trans)

### **3.2 Phạm vi nghiên cứu**

Nội dung : Phân tích, đánh giá và nêu một số giải pháp về thực trạng quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn.

Không gian : Đề tài giới hạn trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn.

Thời gian : Đề tài sử dụng các số liệu, chứng từ thống kê được cập nhật trong giai đoạn 2022 - 2023 để tiến hành các nghiên cứu về quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển và đưa ra giải pháp tối ưu được định hướng thực hiện trong vòng 5 năm.

## **4. Phương pháp nghiên cứu**

### **4.1 Phương pháp thu thập dữ liệu**

Phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp:

- Thứ nhất, lấy dữ liệu từ nguồn cung cấp nội bộ trong công ty TNHH Vận tải Miền Sơn. Nguồn dữ liệu từ phòng nhân sự: thông tin cơ cấu lao động, báo cáo kết quả hoạt động kinh doanh, báo cáo của kế toán và phòng kinh doanh. Nguồn dữ liệu từ phòng chứng từ: các dữ liệu, bản sao chứng từ nhập khẩu trong giai đoạn từ 2022 -2023.
- Thứ hai, lấy dữ liệu tại thư viện của trường Đại học Quốc tế Sài Gòn: các bài khóa luận chuyên đề về đề tài giao nhận vận tải đường biển, các sách liên quan về quy trình nhập khẩu hàng hóa bằng đường biển.
- Thứ ba, lấy dữ liệu từ nguồn bên ngoài như các bài viết có liên quan về đề tài trên các trang mạng, báo chí... đặc biệt cập nhật thông tin chuyên ngành xuất nhập khẩu, dịch vụ Logistics trên các trang mạng của Tổng cục và các Bộ ngành liên quan.

Phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp:

- Phương pháp quan sát: Quan sát tình hình thực tế thông qua quá trình làm việc, tiếp xúc trực tiếp tại phòng Chứng từ của Công ty TNHH Vận Tải Miền Sơn.

### **4.2 Phương pháp phân tích, tổng hợp**

Phương pháp Thống kê:

- Thu thập, phân loại thông tin và dữ liệu từ tài liệu nội bộ của công ty để phân tích, đánh giá tình hình thực tế về quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty trong giai đoạn 2022 – 2023.

Phương pháp Phân tích:

- Phân tích số liệu nhằm hiểu bản chất vấn đề nghiên cứu và so sánh mối quan hệ đáng tin cậy giữa các dữ liệu thống kê từ các chứng từ nội bộ về hiệu quả trong hoạt động kinh doanh của công ty. Từ đó, đánh giá tính hợp lý và không hợp lý về thực trạng quy

trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn.

Phương pháp Tổng hợp:

- Tổng hợp lại những phân tích và so sánh để đưa ra những đánh giá hợp lý về thực trạng quy trình giao hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH Vận tải Miền Sơn nói riêng và ngành dịch vụ Logistics tại Việt Nam nói chung. Từ đó, đưa ra các giải pháp hợp lý nhằm hoàn thiện quy trình giao hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển của công ty TNHH Vận Tải Miền Sơn.

## **5. Kết cấu của đề tài**

Ngoài phần lời cam đoan, lời cảm ơn, phụ bìa, mục lục, danh mục, mở đầu, nội dung và kết luận ra thì bài báo cáo bao gồm 3 chương như sau:

- Chương 1: Cơ sở lý luận về dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển
- Chương 2: Thực trạng quy trình giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển của Công ty TNHH Vận tải Miền Sơn
- Chương 3: Định hướng hoàn thiện và một số giải pháp phát triển nghiệp vụ giao nhận hàng nguyên container FCL nhập khẩu bằng đường biển của công ty TNHH Vận tải Miền Sơn

# NỘI DUNG

## CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ DỊCH VỤ GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

### 1.1. Khái quát chung về dịch vụ giao nhận hàng hóa và người giao nhận

#### 1.1.1. Dịch vụ giao nhận

##### 1.1.1.1 Khái niệm

Theo Quy tắc mẫu của Hiệp hội giao nhận quốc tế (tiếng Anh: International Federation of Freight Forwarders Associations, viết tắt: FIATA) về dịch vụ giao nhận (tiếng Anh: Freight Forwarding) là bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến các hoạt động vận chuyển, đóng gói, lưu kho, gom hàng, bốc xếp hay phân phối hàng hóa và các dịch vụ tư vấn hay có liên quan đến các vấn đề hải quan, thanh toán, mua bảo hiểm, tài chính, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hoá.

Theo Điều 233 của Luật Thương mại Việt Nam được phát hành năm 2005 về giao nhận hàng hoá là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá nhận hàng từ người gửi hay đơn vị vận chuyển được chỉ định bởi bên người nhập khẩu, xong thực hiện nhiều công việc khác nhau như tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, đóng gói hàng hóa, đồng thời làm các thủ tục giấy tờ hành chính và các dịch vụ khác có liên quan để giao nhận hàng hóa cho người nhận theo sự uỷ thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người giao nhận khác.

##### 1.1.1.2 Vai trò

Tiết kiệm chi phí trong quá trình vận chuyển và phân phối như giảm cước phí vận tải và các chi phí phát sinh liên quan khác sẽ góp phần làm cho giá cả hàng hóa trên thị trường giảm xuống, mang lại nhiều lợi ích cho khách hàng.

Giảm thiểu các loại chi phí không cần thiết cho khách hàng như tối ưu hóa trong việc làm các thủ tục hải quan, chứng nhận chuyên ngành, lưu kho, lưu bãi và chi phí thuê nhân công.

Tạo điều kiện cho hàng hoá được lưu thông nhanh chóng nhưng vẫn đảm bảo về sự an toàn của hàng hóa và tiết kiệm chi phí.



Mở rộng thị trường trong buôn bán quốc tế, là câu nói quan trọng trong vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường giữa các thành phố, các quốc gia trên thế giới đúng theo yêu cầu về thời gian và địa điểm đã đề ra.

## **1.1.2. Người giao nhận**

### **1.1.2.1 Khái niệm**

Theo Quy tắc mẫu của Hiệp hội giao nhận quốc tế (tiếng Anh: International Federation of Freight Forwarders Associations, viết tắt: FIATA) về người giao nhận (tiếng anh: Forwarder/ Freight Forwarder/ Forwarding Agent) là người thực hiện các hoạt động nghiệp vụ chuyên chở các hàng hóa theo hợp đồng ủy thác và hành động vì lợi ích của người ủy thác mà bản thân người giao nhận không phải là người chuyên chở. Người giao nhận cũng đảm nhận thực hiện mọi công việc liên quan đến hợp đồng giao nhận như: đóng gói, bảo quản, lưu kho, trung chuyển, làm thủ tục hải quan, các chứng nhận chuyên ngành, kiểm hóa...

Theo quy định tại Khoản 1, Điều 6 của Luật Thương mại Việt Nam 2005: “Thương nhân bao gồm tổ chức kinh tế được thành lập hợp pháp, cá nhân hoạt động thương mại một cách độc lập, thường xuyên và có đăng ký kinh doanh.”

Theo Điều 234 của Luật Thương mại Việt Nam 2005 về người giao nhận: “Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics là doanh nghiệp có đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định của pháp luật.”

Nói một cách ngắn gọn, theo Luật Thương mại 2005 về người giao nhận là thương nhân có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh về dịch vụ giao nhận hàng hóa.

### **1.1.2.2 Vai trò**

Trước đây, người giao nhận chỉ đóng vai trò như một đại lý được chủ hàng ủy thác thực hiện các công việc như đóng gói, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan hay thanh toán tiền hàng. Tuy nhiên, với sự phát triển không ngừng của nền kinh tế trên toàn thế giới, sự bước tiến mạnh mẽ của các ngành thương mại quốc tế và tiến bộ kỹ thuật trong ngành dịch vụ vận tải; mà người giao nhận đóng vai trò quan trọng, đảm đương nhiều trọng trách trong thương mại và vận tải quốc tế.

Vai trò chủ hàng : Đảm nhận tất cả công việc chính trong giao nhận hàng hóa

Vai trò chủ tàu : Thay mặt người chủ hàng thực hiện dịch vụ giao nhận hàng hóa

Vai trò đại lý : Người giao nhận lúc này như là cầu nối liên kết giữa các bên như nhà nhập khẩu, nhà xuất khẩu, hãng tàu... Vai trò như là đại lý của người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu, ở mỗi bên có vai trò thực hiện các hoạt động giao nhận khác nhau.

Vai trò người môi giới hải quan : Thay mặt chủ hàng để khai báo và làm hết toàn bộ thủ tục hải quan ở nước nhập khẩu hoặc nước xuất khẩu

Vai trò người gom hàng : Trong quá trình gom hàng, người giao nhận đóng vai trò là người vận chuyển hàng hóa thay người xuất khẩu và đóng vai trò là người gửi hàng đối với nhà chuyên chở chính. Dịch vụ gom hàng dần đa dạng và phổ biến hơn ở Việt Nam nhằm mục đích gom những lô hàng lẻ thành hàng nguyên container để giảm sức chứa của container và giảm giá cước vận chuyển

Vai trò người cung cấp vận tải đa phương thức : Một lô hàng hóa vận chuyển ít nhất hai phương tiện vận tải từ cảng xếp đến cảng dỡ hàng qua các nước khác nhau. Do đó, cần một người giao nhận chuyên chở và chịu trách nhiệm cho lô hàng hóa đó trong suốt quá trình giao nhận

### **1.1.2.3 Trách nhiệm**

#### **✦ Khi người giao nhận là đại lý của chủ hàng (agent)**

Khi giao hàng phải tuân thủ đúng chỉ dẫn được đưa ra và không được giao hàng sai quy cách

Phải mua bảo hiểm cho hàng hoá theo hướng dẫn, không được bỏ sót (nếu có)

Không được gây ra thiếu sót trong quá trình làm thủ tục hải quan

Chở hàng hóa đến đúng nơi quy định theo hướng dẫn của các chứng từ liên quan

Xác nhận đúng người nhận hàng hóa, tránh gửi nhầm hàng và không thu tiền từ người nhận hàng

Phải tuân thủ các quy trình tái xuất và hoàn lại thuế khi cần thiết

Chịu trách nhiệm cho thiệt hại về tài sản và con người do bên thứ ba 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 bên thứ ba 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" (Standard Trading Conditions) của mình.

✦ ***Khi người giao nhận là người chuyên chở (principal)***

Họ là một bên ký kết hợp đồng hoàn toàn độc lập chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ theo yêu cầu của chủ hàng. Họ sẽ phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về hành vi sai phạm và lỗi lầm về hàng hóa trong quá trình vận chuyển của người chuyên chở hoặc người giao nhận khác mà họ đã thuê để thực hiện hợp đồng vận tải. Các quy định bởi luật lệ của các phương thức vận tải đã quy định rõ về quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm của họ. Người giao nhận thu tiền từ chủ hàng theo giá dịch vụ mà công ty họ cung cấp chứ không phải tiền hoa hồng. Họ không chỉ tự vận chuyển hàng hoá bằng phương tiện riêng (performing carrier) mà bên họ cung cấp, mà còn cam kết đảm nhận trách nhiệm của người chuyên chở thông qua việc phát hành các chứng từ liên quan hay các tài liệu cam kết khác (contracting carrier).

Khi người giao nhận cung cấp các hoạt động nghiệp vụ liên quan đến vận tải như đóng gói, lưu kho, bốc xếp hay phân phối hàng hóa, họ sẽ chịu trách nhiệm như người chuyên chở nếu họ sử dụng phương tiện vận tải riêng hoặc họ đã cam kết một cách minh bạch sẽ chịu trách nhiệm như một người chuyên chở. Khi đóng vai trò là người chuyên chở, họ sẽ không thực hiện các điều kiện kinh doanh theo tiêu chuẩn thông thường mà sẽ thực hiện theo các công ước quốc tế hoặc quy tắc ban hành bởi Phòng Thương mại Quốc tế.

Tuy nhiên, các trường hợp sau đây không được người giao nhận chịu trách nhiệm về sự mất mát hoặc hư hỏng của hàng hoá như: Hàng hoá hư hỏng, đóng gói và ghi ký mã hiệu không đúng do lỗi của khách hàng hoặc của người được khách hàng uỷ thác; Do tính tự nội hay bản chất của hàng hoá; Do các tình huống bất khả kháng như chiến tranh, dịch bệnh, đình công; Đặc biệt do sự chậm trễ hoặc giao nhận hàng hoá sai địa chỉ do khách hàng làm mà không phải là lỗi của người giao nhận.

## **1.2. Khái quát giao nhận hàng hóa nhập khẩu tại cảng biển**

### **1.2.1 Cơ sở pháp lý và nguyên tắc giao nhận hàng hóa tại cảng biển**

#### **1.2.1.1 Cơ sở pháp lý**

Việc giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu tại cảng biển phải dựa trên cơ sở quy định pháp lý như các quy phạm pháp luật quốc tế và Việt Nam

Cơ sở pháp lý quốc tế:

- Công ước Hamburg (Hamburg Rules) quy định về trách nhiệm của các bên liên quan đến vận chuyển hàng hóa và các thủ tục giao nhận
- Công ước quốc tế thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển, ký tại Brussels ngày 25 tháng 8 năm 1924 (Nghị định thư sửa đổi công ước VISBY 1968)
- Nguyên tắc UCP (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits) quy định về các thủ tục thanh toán trong thương mại quốc tế
- Luật Hàng hải quốc tế (UNCLOS) quy định về các quyền và nghĩa vụ của các quốc gia liên quan đến vùng biển và hải phận, cũng như các vấn đề liên quan đến vận tải biển

Cơ sở pháp lý Việt Nam:

- Các quy định về thương mại quốc tế: Việt Nam thường áp dụng các công ước và các hợp đồng quốc tế như Incoterms để điều chỉnh các quyền và nghĩa vụ giữa các bên trong giao dịch mua bán quốc tế
- Luật Hàng hải Việt Nam: Là văn bản pháp luật cơ bản quy định về các hoạt động hàng hải, bao gồm vận chuyển hàng hóa và quản lý cảng biển
- Thông tư liên quan của Bộ Giao thông vận tải: Các quy định chi tiết về hoạt động cảng biển và giao nhận hàng hóa tại cảng
- Các văn bản quy phạm pháp luật của Nhà nước Việt nam về giao nhận vận tải.

#### **1.2.1.2 Nguyên tắc**

Cảng tiến hành trên cơ sở hợp đồng giữa chủ hàng và người được chủ hàng uỷ thác với cảng (Forwarder) trong việc giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu tại các cảng biển

Việc giao nhận, cảng có thể nhận được sự uỷ thác của chủ hàng để cảng trực tiếp làm hoặc chủ hàng trực tiếp làm