

TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU
KINH TẾ BIỂN – LOGISTICS



BARIA VUNGTAU
UNIVERSITY
CAP SAINT JACQUES

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

**ĐỀ TÀI : GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN
THÉP CÁN NÓNG NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY NGỌC PHƯỚC**

Giảng viên hướng dẫn : ThS. Đinh Thu Phương
Sinh viên thực hiện : Đinh Nguyễn Tường Vi
Lớp : DH19LG1
MSSV : 19034031
Ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Bà Rịa- Vũng Tàu, 12 tháng 1 năm 2023

TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU
KINH TẾ BIỂN – LOGISTICS



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

**ĐỀ TÀI : GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN THÉP
CÁN NÓNG NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY NGỌC PHƯỚC**

Giảng viên hướng dẫn : ThS. Đinh Thu Phương
Sinh viên thực hiện : Đinh Nguyễn Tường Vi
Lớp : DH19LG1
MSSV : 19034031
Ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Bà Rịa- Vũng Tàu, 12 tháng 1 năm 2023

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA - VŨNG TÀU**

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

**PHIẾU GIAO ĐỀ TÀI
ĐỒ ÁN/ KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP**

*(Đính kèm Quy định về việc tổ chức, quản lý các hình thức tốt nghiệp ĐH ban hành kèm theo
Quyết định số /QĐ-BVU ngày / / của Hiệu trưởng Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu)*

Họ và tên sinh viên : Đinh Nguyễn Tường Vi

Ngày sinh : 21/05/2001

MSSV : 19034031 Lớp: DH19LG1

Địa chỉ : Phú Mỹ, Bà Rịa Vũng Tàu

E-mail : vidinh2105@gmail.com

Điện thoại : 0362 447 608

Trình độ đào tạo : Đại học Hệ đào tạo: chính quy

Ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành : Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

**1. Tên đề tài: GIẢI PHÁP NHOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN THÉP CÁN NÓNG
NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CỔ PHẦN THƯƠNG MẠI-DỊCH VỤ VẬN TẢI NGỌC
PHƯỚC (NGỌC PHƯỚC JSC)**

2. Giảng viên hướng dẫn: Th.S Đinh Thu Phương

3. Ngày giao đề tài:

4. Ngày hoàn thành đồ án/ khoá luận tốt nghiệp:

Bà Rịa-Vũng Tàu, ngày.....tháng.....năm

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

(Ký và ghi rõ họ tên)

SINH VIÊN THỰC HIỆN

(Ký và ghi rõ họ tên)

TRƯỞNG BỘ MÔN

(Ký và ghi rõ họ tên)

TRƯỞNG KHOA

(Ký và ghi rõ họ tên)

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan luận văn này là công trình nghiên cứu của riêng tôi dưới sự hướng dẫn của Th.S Đinh Thu Phương. Những nội dung được trình bày trong luận văn này là hoàn toàn trung thực.

Những số liệu, bảng biểu phục vụ cho việc phân tích và dẫn dắt đề tài này được thu thập từ các nguồn tài liệu khác nhau được ghi chú trong mục tài liệu tham khảo hoặc chú thích ngay bên dưới các bảng biểu.

Ngoài ra, đối với các tài liệu diễn giải để làm rõ thêm các luận điểm đã phân tích và trích dẫn trong phần phụ lục cũng được chú thích nguồn gốc dữ liệu.

Bà Rịa- Vũng Tàu, 12 tháng 1 năm 2023

Sinh viên thực hiện

(Ký tên, ghi rõ họ tên)

Đinh Nguyễn Tường Vi

LỜI CẢM ƠN

Để bài báo cáo này đạt kết quả tốt, em đã nhận được sự hỗ trợ, giúp đỡ của nhiều cơ quan, tổ chức, cá nhân. Với tình cảm sâu sắc, chân thành, em xin phép được bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến tất cả các cá nhân và cơ quan đã tạo điều kiện giúp đỡ trong quá trình học tập và nghiên cứu đề tài.

Lời cảm ơn đầu tiên em xin gửi đến Ban giám hiệu trường ĐH Bà Rịa Vũng Tàu, quý thầy cô khoa Khoa Kinh tế Biển – Logistics đã tận tâm giảng dạy và truyền đạt những kiến thức, kinh nghiệm quý báu cho em. Đặc biệt, em xin cảm ơn cô Đinh Thu Phương, người đã tận tình hướng dẫn em hoàn thành bài báo cáo này.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn chân thành đến ban lãnh đạo cùng các phòng ban, các cô chú, anh chị trong công ty Ngọc Phước – đơn vị đã tiếp nhận và nhiệt tình tạo mọi điều kiện thuận lợi cho em tiếp cận thực tế sản xuất và nắm bắt quy trình tác nghiệp.

Vì thời gian và kiến thức còn hạn hẹp nên bài luận vẫn không thể tránh khỏi những thiếu sót, rất mong sự góp ý của quý Công ty, quý thầy cô và các bạn, để em rút kinh nghiệm và hoàn thành tốt hơn. Em xin chân thành cảm ơn!

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN.....	1
DANH MỤC HÌNH ẢNH.....	4
DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT.....	6
MỞ ĐẦU	7
1. Lý do chọn đề tài.....	7
2. Mục tiêu nghiên cứu.....	7
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	7
4. Phương pháp nghiên cứu.....	8
5. Cấu trúc đề tài nghiên cứu	8
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.....	9
1.1. Tổng quan về giao nhận hàng hóa bằng đường biển	9
1.1.1 Khái niệm – vai trò của hoạt động giao nhận hàng hóa bằng đường biển ...	9
1.1.2 Phạm vi của dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu.....	11
1.2. Quyền hạn, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên trong hoạt động giao nhận hàng hóa	11
1.2.1 Nhà giao nhận	12
1.2.2 Nhiệm vụ của cảng.....	13
1.2.3 Nhiệm vụ của hải quan	14
1.2.4 Nhiệm vụ, trách nhiệm của người chuyên chở	14
1.3. Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển	16
1.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển	17
1.4.1 Quy định, chính sách của các quốc gia.....	17
1.4.2 Cơ sở hạ tầng	17
1.4.3 Tính thời vụ của hoạt động xuất nhập khẩu.....	17
1.4.4 Đặc điểm của hàng hóa giao nhận	18
1.4.5 Năng lực của đội ngũ nhân viên giao nhận.....	18
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG THÉP CÁN NÓNG NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY NGỌC PHƯỚC JSC	19
2.1 Tổng quan về công ty NGỌC PHƯỚC JSC	19

2.1.1	Quá trình hình thành và phát triển	19
2.1.2	Ngành nghề - lĩnh vực kinh doanh.....	21
2.1.3	Chức năng, nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức của công ty	23
2.1.4	Tình hình hoạt động giao nhận từ năm 2019 đến 2021	26
2.2	Thực trạng hoạt động giao nhận hàng thép cán nóng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Ngọc Phước JSC.....	28
2.2.1	Đặc tính vận tải, yêu cầu xếp dỡ, bảo quản, kiểm đếm hàng thép	28
2.2.2	Quy trình giao nhận hàng thép cán nóng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Ngọc Phước JSC.....	33
2.3	Đánh giá chung về hoạt động giao nhận tại công ty	63
2.3.1	Điểm mạnh.....	63
2.3.2	Một số hạn chế còn tồn đọng và nguyên nhân.....	64
CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG THÉP CÁN NÓNG NK BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY NGỌC PHƯỚC		66
3.1	Chiến lược phát triển của công ty	66
3.2	Giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng thép cán nóng nk bằng đường biển tại công ty NGỌC PHƯỚC JSC	68
3.2.1	Giải pháp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.....	68
3.2.2	Giải pháp trong việc chuẩn bị, kiểm tra chứng từ.....	72
3.2.3	Giải pháp về cắt giảm chi phí.....	73
3.2.4	Giải pháp đầu tư phát triển công ty	74
3.2.5	Giải pháp quản trị rủi ro	75
KẾT LUẬN		77
PHỤ LỤC		78
TÀI LIỆU THAM KHẢO		78

DANH MỤC HÌNH ẢNH

STT	HÌNH ẢNH/SƠ ĐỒ	TRANG
1	Hình 2.1 Logo Công ty Công ty Cổ Phần TMDV Vận Tải Ngọc Phước	19
2	Hình 2.2 Hình ảnh khách hàng và đối tác của Công ty Ngọc Phước JSC	21
3	Hình 2.3 Thép hình	28
4	Hình 2.4 Thép cuộn (Tôn cuộn)	28
5	Hình 2.5 Thép thanh tròn	29
6	Hình 2.6 Bill of lading của lô hàng Thép cán nóng Kim Quốc	42
7	Hình 2.7 Weight List của lô hàng Thép Kim Quốc(trang 1)	43
8	Hình 2.8 Delivery Order	44
9	Hình 2.9 Danh sách hàng hóa đủ điều kiện thông quan	45
10	Hình 2.10 Tờ khai hàng hóa nhập khẩu	46
11	Hình 2.11 Mail đăng ký với cảng danh sách nhân viên và thiết bị vật tư phục vụ làm hàng của Ngọc Phước JSC	47
12	Hình 2.12 Hệ thống tự động của SITV	48
13	Hình 2.13 ROROC	50
14	Hình 2.14 COR	51
15	Hình 2.15 Cuộn tôn bị móp mép và bung đai trong lô hàng Thép nhập khẩu của Công ty Kim Quốc	60
16	Hình 2.16 Một số cuộn tôn bị hư hỏng trong quá trình xếp dỡ	60
17	Hình 2.17 Công văn xin hỗ trợ giao trả tôn	62
18	Hình 3.1. Thông tin chung về hệ thống ERP	71
19	Sơ đồ 1 Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển	16
20	Sơ đồ 2 Sơ đồ tổ chức của Công ty Cổ Phần TMDV Vận Tải Ngọc Phước	24
21	Sơ đồ 3 Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu hàng rời bằng đường biển tại Công Ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước	34
22	Sơ đồ 4 Các bên liên quan trong nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu tại Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước.	39
23	Sơ đồ 5 Đề xuất thay đổi nhân sự phòng Logistics	69

DANH MỤC BẢNG BIỂU

STT	BẢNG/BIỂU ĐỒ	TRANG
1	Bảng 1 Kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Ngọc Phước JSC q	
2	Bảng 2 Sản lượng giao nhận hàng thép cán nóng NK tại công ty Ngọc F	
3	Bảng 3 Sản lượng giao nhận hàng thép cán nóng NK tại công ty Ngọc Phước năm 2021	55
4	Bảng 4 Sản lượng giao nhận hàng thép cán nóng NK tại công ty Ngọc Phước năm 2022	56
5	Bảng 5 Tổng kết sản lượng 3 năm của công ty	58
6	Biểu đồ 1 Kết quả hoạt động kinh doanh của công ty	26
7	Biểu đồ 2 Sản lượng theo tháng năm 2020, 2021, 2022	57
8	Biểu đồ 3 So sánh tổng sản lượng 3 năm 2020, 2021, 2022	57

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

TỪ VIẾT TẮT	DIỄN GIẢI
NGN	Người giao nhận
XNK	Xuất nhập khẩu
KH	Khách hàng
HH	Hàng hóa
Cty	Công ty

TIẾNG ANH	DIỄN GIẢI
Packing list	Phiếu kê chi tiết hàng hóa
Arrival notice	Thông báo hàng đến
ROROC	Biên bản kết toán nhận hàng với tàu
B/L	Vận đơn đường biển
D/O	Lệnh giao hàng
COR	Biên bản hàng đổ vỡ hư hỏng

MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Hiện nay, trong xu thế toàn cầu hóa và hội nhập nền kinh tế thế giới thì mối quan hệ giữa các quốc gia về phương diện kinh tế ngày càng trở nên gắn bó mật thiết hơn, đặc biệt trong đó ngoại thương là một hoạt động đóng vai trò hết sức quan trọng.

Trong những thập niên gần đây, sự gia tăng thương mại một cách nhanh chóng giữa các quốc gia, châu lục đã kéo theo sự phát triển mạnh mẽ của các phương thức vận tải hàng hóa, trong đó có phương thức giao nhận hàng hóa bằng đường biển. Riêng đối với Việt Nam, chúng ta lại càng phải chuẩn bị thật tốt các nghiệp vụ giao nhận, nền tảng cho sự hội nhập, buôn bán quốc tế để có thể bắt kịp xu thế thế giới. Đồng thời tạo điều kiện nâng cao giá trị hàng hóa, thúc đẩy sản xuất trong nước, đem lại nhiều ngoại tệ cho quốc gia. Một trong những yếu tố giúp cho quá trình đó diễn ra một cách thuận lợi, nhanh chóng đó là việc áp dụng, cải tiến, nâng cao chất lượng của các phương thức giao nhận vận tải, đặc biệt là phương thức giao nhận hàng hóa bằng đường biển.

Nhận thức được tầm quan trọng cũng như những kiến thức được tích lũy trong quá trình học tập trường Đại học Bà Rịa Vũng Tàu và thực tập tại Công Ty Cổ Phần Thương Mại - Dịch vụ vận tải Ngọc Phước, em quyết định chọn đề tài: “Giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận Thép cán nóng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Cổ Phần Thương Mại - Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước (Ngọc Phước JSC)” làm khóa luận tốt nghiệp.

Mặc dù có sự chuẩn bị một cách nghiêm túc về đề tài này nhưng em nghĩ sẽ không khỏi có nhiều thiếu sót, em kính mong quý thầy cô đóng góp ý kiến để bài luận văn của em thêm hoàn thiện hơn. Em xin chân thành cảm ơn!

2. Mục tiêu nghiên cứu

Tìm hiểu thực trạng giao nhận hàng hóa tại công ty Ngọc Phước đồng thời thông qua tìm hiểu nghiên cứu phân tích về nghiệp vụ giao hàng hóa xuất nhập khẩu cũng như quy trình làm thủ tục để từ đó đưa ra những giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận của công ty.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng: Hoạt động giao nhận tại công ty Ngọc Phước.

Phạm vi nghiên cứu:

Đề tài được thực hiện qua việc tìm hiểu cách thức làm việc thực tế tại công ty Ngọc Phước dựa vào các số liệu tài chính của công ty vào những năm trở lại đây 2019 đến 2022. Mặt khác việc tìm hiểu những tài liệu chuyên về giao nhận và nhập khẩu thông qua mạng internet sách báo tạp chí chuyên ngành.

4. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp thu thập dữ liệu: Thu thập dữ liệu trong quá trình thực tập tại Công ty

Phương pháp phân tích, tổng hợp số liệu: Phân tích, so sánh sản lượng, doanh thu.

5. Cấu trúc đề tài nghiên cứu

Ngoài phần mở đầu và kết luận, nội dung của bài báo cáo gồm 3 chương chính:

Chương 1: Cơ sở lý luận về giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển

Chương 2: Thực trạng hoạt động giao nhận hàng thép cán nóng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Ngọc Phước JSC

Chương 3: Giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng thép cán nóng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Ngọc Phước JSC

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ GIAO NHẬN HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

1.1. Tổng quan về giao nhận hàng hóa bằng đường biển

1.1.1 Khái niệm – vai trò của hoạt động giao nhận hàng hóa bằng đường biển

❖ Khái niệm vận tải hàng hóa bằng đường biển

Vận tải hàng hóa bằng đường biển là hoạt động vận tải có liên quan đến việc sử dụng kết cấu hạ tầng và phương tiện vận tải biển, đó là việc sử dụng những khu đất, khu nước gắn liền với các tuyến đường biển nối liền các quốc gia, các vùng lãnh thổ, hoặc các khu vực trong phạm vi một quốc gia, và việc sử dụng tàu biển, các thiết bị xếp dỡ... để phục vụ việc dịch chuyển hành khách và hàng hoá trên những tuyến đường biển.

“Maritime shipping is the backbone of world trade; it is estimated that some 80 percent of all goods are carried by sea. With the growth of the world economy over the past decades, the volume of freight transported by ships has increased as well. In 2020, about 1.85 billion metric tons of cargo were shipped globally, up from some 0.1 billion metric tons in 1980” (¹*Martin Placek, May 4, 2022, Container shipping - statistics & facts*)

(Vận chuyển hàng ngày là xương sống của thương mại thế giới; người ta ước tính rằng khoảng 80% hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển. Với tốc độ phát triển của nền kinh tế thế giới trong những thập kỷ qua, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng tàu biển cũng tăng lên. Vào năm 2020, khoảng 1,85 tỷ tấn hàng hóa đã được vận chuyển trên toàn cầu, tăng so với khoảng 0,1 tỷ tấn vào năm 1980).

Vận tải hàng hóa bằng đường biển ra đời khá sớm so với các phương thức vận tải khác (sau vận tải đường sông) Ngay từ thế kỷ 5 trước công nguyên, những quốc gia cổ đại như Ai Cập, Trung Quốc, Nhật Bản... đã biết lợi dụng biển làm các tuyến đường giao thông để giao lưu các vùng, các miền, các quốc gia với nhau trên thế giới. Ngày nay, với sự tiến bộ của khoa học công nghệ, vận tải đường biển trở thành ngành vận tải biển hiện đại trong hệ thống vận tải quốc tế, chiếm một nhân tố quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu.

¹ *Martin Placek, <https://www.statista.com/topics/1367/container-shipping/#dossierKeyfigures>*

❖ Khái niệm giao nhận hàng hóa

Giao nhận vận tải được hiểu đơn giản là hoạt động vận chuyển các loại hàng hóa từ nơi này đến nơi khác theo yêu cầu của người gửi hàng. Trong đó người giao nhận (Freight Forwarder) ký hợp đồng vận chuyển với chủ hàng, đồng thời cũng ký hợp đồng đối ứng với người vận tải để thực hiện dịch vụ.

- ✓ Theo quan điểm chuyên ngành, Liên đoàn quốc tế các hiệp hội giao nhận (FIATA): “Giao nhận vận tải là bất kỳ dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, xếp dỡ, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như các dịch vụ phụ trợ và tư vấn có liên quan đến các dịch vụ kể trên, bao gồm nhưng không chỉ giới hạn ở những vấn đề hải quan hay tài chính, khai báo hàng hóa cho những mục đích chính thức, mua bảo hiểm hàng hóa và thu tiền hay những chứng từ liên quan đến hàng hóa.”
- ✓ Theo Luật Thương mại Việt Nam, DVGN là hành vi thương mại, theo đó người làm DVGN 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 NGN khác.

❖ Vai trò của dịch vụ giao nhận hàng hóa

Hoạt động giao nhận có vai trò quan trọng trong ngành Logistics. Giao nhận sẽ giúp việc lưu thông hàng hóa diễn ra nhanh chóng, an toàn, tiết kiệm chi phí và đặc biệt là không cần có sự tham gia trực tiếp của người gửi hàng cũng như người nhận hàng vào quy trình tác nghiệp thực tế. Là cầu nối giữa nhà xuất khẩu và nhập khẩu.

Giao nhận là hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp giao nhận nhưng cũng có tác động tích cực giúp cho người chuyên chở đẩy nhanh tốc độ quay vòng của các phương tiện vận tải, tận dụng được một cách tối đa và hiệu quả công suất các phương tiện vận tải, các công cụ vận tải cũng như các phương tiện hỗ trợ khác.

Giao nhận góp phần làm giảm giá thành hàng hóa xuất nhập khẩu vì nhà xuất nhập khẩu sẽ được tư vấn và lựa chọn tuyến đường nhập khẩu tốt nhất về thời gian cũng như không gian và giá cước, các khách hàng lựa chọn phương thức vận tải hãng vận tải phù hợp nhất cho nhu cầu của mình.

Giao nhận cũng giúp các nhà xuất nhập khẩu giảm bớt được chi phí không cần thiết như chi phí xây dựng kho bãi để lưu hàng hóa, lưu container của người giao nhận hay do người giao nhận thuê, giảm chi phí đào tạo công nhân. Các công ty giao nhận luôn tập trung xây dựng và không ngừng mở rộng các dịch vụ cung ứng đa dạng và chất lượng nhằm nâng cao giá trị hình ảnh trong mắt khách hàng.

1.1.2 Phạm vi của dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu

Trừ một số trường hợp chính người gửi hàng hoặc người nhận hàng muốn trực tiếp tham gia vào bất cứ khâu thủ tục hoặc chứng từ nào đó. Còn thông thường người giao nhận thay mặt chủ hàng lo liệu quá trình vận chuyển hàng hóa thông qua công đoạn khác nhau người giao nhận có thể làm các dịch vụ một cách trực tiếp hoặc thông qua những người ký hợp đồng phụ hoặc những đại lý mà họ thuê người giao nhận cũng có thể sử dụng những đại lý của họ ở nước ngoài.

Những dịch vụ mà NGN có thể tiến hành:

- Thay mặt người gửi hàng (người xuất khẩu)
- Thay mặt người nhận hàng (người nhập khẩu)
- Nhận ủy thác giao nhận
- Thực hiện mọi dịch vụ liên quan đến giao nhận
- Dịch vụ khai báo hải quan
- Tư vấn cho các nhà XNK
- Làm đầu mối vận tải đa phương thức
- Dịch vụ giao nhận hàng hóa đặc biệt
- Dịch vụ gom hàng

1.2. Quyền hạn, nghĩa vụ, trách nhiệm của các bên trong hoạt động giao nhận hàng hóa

Ngoài người gửi hàng và người nhận hàng, người giao nhận còn phải giao dịch với các bên thứ ba trong quá trình phục vụ khách hàng của mình. Trong hoạt động giao nhận hàng hóa, sẽ có sự xuất hiện của một số bên liên quan như: cảng vụ, hải quan, người giao nhận, người nhập khẩu, người xuất khẩu, người chuyên chở (hãng tàu, người kinh doanh vận tải

bộ,...), và các đại lý hay công ty dịch vụ Logistics được ủy quyền thực hiện các nghiệp vụ khác nhau. Mỗi bên liên quan đều sẽ có trách nhiệm và vai trò riêng.

1.2.1 Nhà giao nhận

❖ Quyền và nghĩa vụ của NGN

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.

❖ Trách nhiệm của người giao nhận

Khi là đại lý của chủ hàng

Tùy 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 hoá mặc dù đã có hướng dẫn.
- + Thiếu sót trong khi làm thủ tục hải quan
- + Chờ hàng đến sai nơi 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 họ 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 người giao nhận khác... nếu anh ta chứng

minh được là đã lựa chọn cần thiết. Khi làm đại lý người giao nhận phải tuân thủ “điều kiện kinh doanh tiêu chuẩn (Standard Trading Conditions) của mình.

Khi là người chuyên chở (principal): Khi 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 các dịch vụ mà khách hàng yêu cầu. Chịu trách nhiệm về những hành vi và lỗi lầm của người chuyên chở, của người giao nhận khác mà họ thuê để thực hiện hợp đồng vận tải. Quyền lợi, nghĩa vụ và trách nhiệm của người giao nhận do luật lệ của các phương thức vận tải quy định

Khi đóng vai trò là người chuyên chở, các điều kiện kinh doanh áp dụng các công ước quốc tế hoặc các quy tắc do Phòng thương mại quốc tế ban hành. Tuy nhiên, người giao nhận không chịu trách nhiệm về những mất mát, hư hỏng của hàng hoá phát sinh từ những trường hợp sau đây:

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

1.2.2 Nhiệm vụ của cảng

Việc xếp dỡ hàng hóa trong phạm vi cảng là do cảng tổ chức thực hiện. Trường hợp chủ hàng muốn đưa phương tiện vào xếp dỡ thì phải thỏa thuận với cảng và trả các lệ phí, chi phí liên quan cho cảng. Khi được uỷ thác giao nhận hàng hóa XNK với tàu, cảng nhận hàng bằng phương thức nào thì phải giao hàng bằng phương thức đó.

❖ Cảng có những nhiệm vụ sau:

Nhận hàng nhập khẩu từ tàu.

Kết toán với tàu về việc giao nhận hàng và lập chứng từ

Giao hàng nhập khẩu tùy theo sự uỷ nhiệm của chủ hàng.

Tiến hành việc bốc dỡ, vận chuyển, bảo quản, lưu kho hàng.

Chịu trách nhiệm về tổn thất mình gây ra.

Chịu trách nhiệm về tổn thất hư hỏng khi lưu kho, bãi của cảng và phải bồi thường cho chủ hàng.

Ký kết hợp đồng xếp dỡ, giao nhận, bảo quản, lưu kho hàng hóa trong khu vực cảng với các hãng tàu và chủ hàng. Căn cứ vào khả năng xếp dỡ thực tế của mình mà cảng thông báo định mức xếp dỡ cho từng loại tàu, loại hàng khác nhau.

Cảng không chịu trách nhiệm về hàng hóa trong các trường hợp sau:

- Không chịu trách nhiệm về hàng hóa khi hàng đã ra khỏi kho, bãi của cảng.
- Không chịu trách nhiệm về hàng hóa ở bên trong nếu bao bì, dấu niêm phong còn nguyên vẹn.
- Không chịu trách nhiệm về hư hỏng do ký, mã hiệu hàng hóa sai hoặc không rõ (dẫn đến nhầm lẫn hoặc mất mát).

1.2.3 *Nhiệm vụ của hải quan*

Hải quan có nhiệm vụ sau:

- Tiếp nhận và đăng ký hồ sơ hải quan.
- Kiểm tra hồ sơ hải quan và kiểm tra thực tế hàng hóa, phương tiện vận tải.
- Thu thuế và các khoản thu khác theo quy định của pháp luật.
- Quyết định thông quan hàng hóa, phương tiện vận tải.
- Tiến hành các biện pháp phát hiện, ngăn chặn, điều tra và xử lý hành vi buôn lậu, gian lận thương mại,...
- Tiến hành thủ tục hải quan, thực hiện kiểm tra giám sát của hải quan đối với tàu biển và hàng hóa.
- Đảm bảo thực hiện quy định của Nhà nước về xuất nhập khẩu và các loại thuế liên quan.

1.2.4 *Nhiệm vụ, trách nhiệm của người chuyên chở*

- ❖ Người chuyên chở chịu trách nhiệm về:

(i) Mất mát hoặc hư hỏng của hàng hóa hay chậm giao hàng do cháy gây ra, nếu người khiếu nại chứng minh được rằng cháy xảy ra là do lỗi hoặc sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở.

(ii) Mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng mà người khiếu nại chứng minh được là do lỗi hoặc do sơ suất của người chuyên chở, người làm công hoặc đại lý của người chuyên chở gây ra trong khi thi hành mọi biện pháp hợp lý, cần thiết để dập tắt lửa và để tránh, hạn chế hậu quả của cháy.

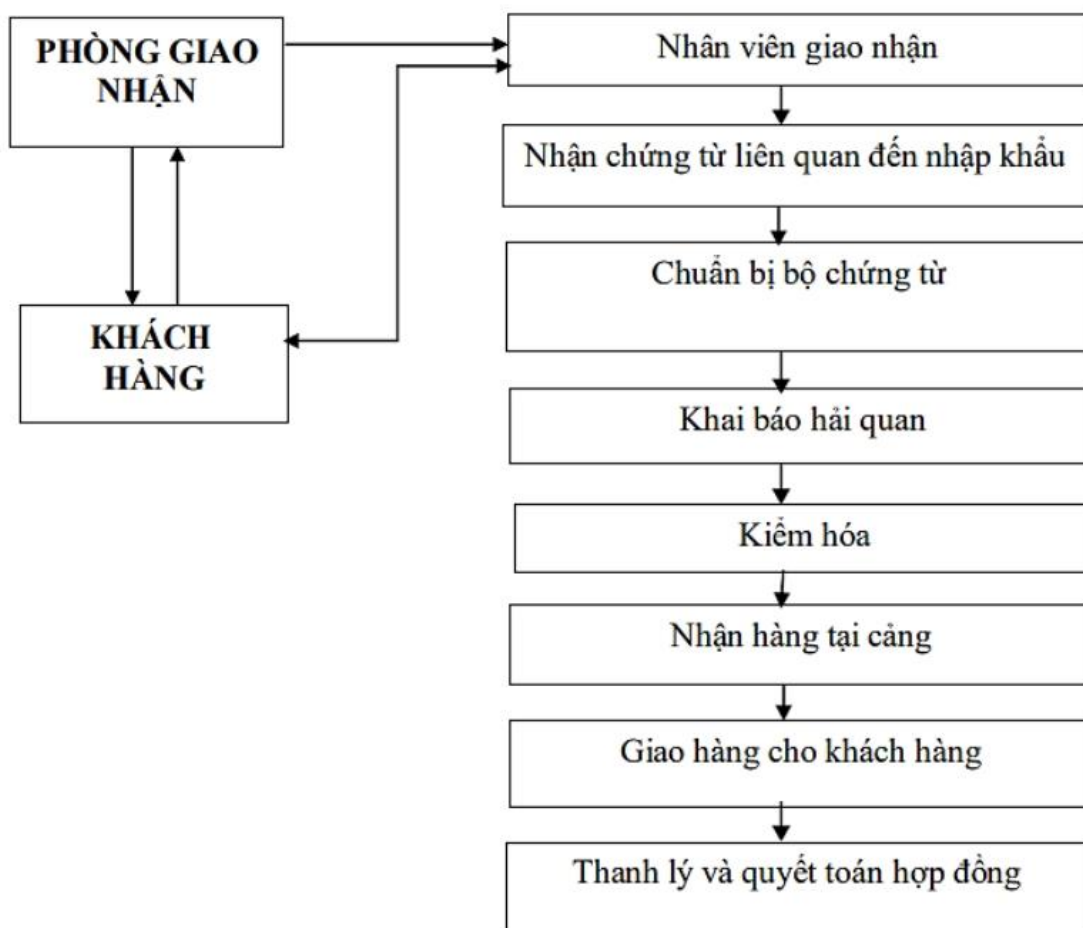
1.2.5 Nhiệm vụ của chủ hàng

Chủ hàng/ đơn vị kinh doanh nhập khẩu phải trực tiếp hoặc thông qua một đơn vị nhận ủy thác giao nhận tiến hành:

- Khai và nộp tờ khai hải quan, nộp, xuất trình chứng từ thuộc hồ sơ hải quan.
- Đưa hàng hóa, phương tiện vận tải đến địa điểm được quy định cho việc kiểm tra thực tế hàng hóa, phương tiện vận tải.
- Theo dõi quá trình giao nhận để giải quyết các vấn đề phát sinh.
- Nộp thuế và thực hiện các nghĩa vụ tài chính khác theo quy định của pháp luật.
- Ký kết hợp đồng ủy thác giao nhận với cảng trong trường hợp hàng qua cảng.
- Tiến hành giao nhận hàng hóa trong trường hợp hàng hóa không qua cảng hoặc tiến hành giao nhận hàng hóa XNK với cảng trong trường hợp qua cảng.
- Ký kết hợp đồng xếp dỡ, vận chuyển, bảo quản, lưu kho hàng hóa với cảng.
- Cung cấp cho cảng những thông tin về hàng hóa và tàu.
- Cung cấp các chứng từ cần thiết cho cảng để cảng giao nhận hàng hóa.
- Xác nhận với cơ quan vận tải kế hoạch tiếp nhận hàng hoặc nhập khẩu từng năm, từng quý, lịch tàu, cơ cấu mặt hàng, điều kiện kỹ thuật khi xếp dỡ, vận chuyển giao nhận.
- Cung cấp các tài liệu cần thiết cho việc giao nhận hàng hóa nếu tàu biển không giao những tài liệu đó cho đơn vị vận tải.
- Thanh toán cho đơn vị vận tải các khoản chi phí về giao nhận, xếp dỡ, bảo quản và vận chuyển hàng nhập khẩu.

- Theo dõi việc giao nhận, đôn đốc đơn vị vận tải lập những biên bản (nếu cần) về hàng hóa và giải quyết trong phạm vi của mình những vấn đề xảy ra trong việc giao nhận.
- Theo dõi quá trình giao nhận để giải quyết các vấn đề phát sinh.
- Lập các chứng từ cần thiết trong quá trình giao nhận để có cơ sở khiếu nại các bên có liên quan khi có tổn thất hàng hóa xảy ra.
- Thanh toán với cảng các chi phí liên quan giao nhận hàng hóa XNK.

1.3. Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển



Sơ đồ 1 Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển

(Nguồn: Vũ Thị Hải, 2018)

1.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển

1.4.1 Quy định, chính sách của các quốc gia

GNVT là hoạt động tổ chức quá trình vận chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng trong cùng một lãnh thổ hoặc giữa các quốc gia khác nhau. Do đó, hoạt động giao nhận cũng chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố khác nhau. Trước tiên, đó là quy định, chính sách của các quốc gia xuất khẩu, nhập khẩu hay các quốc gia mà hàng hóa chuyển tải tại đó. Những thay đổi trong chính sách có thể gây trở ngại, thậm chí là khiến doanh nghiệp buộc phải dừng lại hoạt động xuất, nhập khẩu của mình, từ đó ảnh hưởng trực tiếp đến doanh thu của các công ty giao nhận.

Một trong những chính sách có thể ảnh hưởng ngay đến hoạt động của NGN chính là quy định về thủ tục hải quan của các quốc gia. Sự khác biệt trong quy định về thời gian khai báo Manifest, các thông tin phải thể hiện trên vận đơn, các thông tin được phép/ không được phép thể hiện trên vận đơn,... của Hải quan các nước đòi hỏi NGN phải thường xuyên cập nhật và thực hiện đúng quy định, tránh việc phát sinh những chi phí phạt do làm sai.

1.4.2 Cơ sở hạ tầng

Cơ sở hạ tầng trong nước cũng là yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả giao nhận hàng hóa. Điều kiện về hệ thống giao thông kết nối giữa các địa phương hoặc giữa các phương thức vận tải làm giảm hiệu quả hoạt động giao nhận. Tại Việt Nam, phương thức vận chuyển chủ đạo giữa các tỉnh thành hiện nay là đường bộ chi phí quá cao. Theo tính toán của Hiệp hội Vận tải hàng hóa TP. HCM, ngoài các loại phí cố định, phí cầu đường BOT còn cao hơn cả phí nhiên liệu cho cùng một quãng đường vận chuyển vì các trạm thu phí dày đặc. Điều này gây rất nhiều khó khăn cho các doanh nghiệp làm dịch vụ giao nhận và vận tải nội địa do chi phí quá cao.

1.4.3 Tính thời vụ của hoạt động xuất nhập khẩu

Tính thời vụ của hoạt động XNK của các doanh nghiệp làm phát sinh tính thời vụ của hoạt động giao nhận. Vào “mùa cao điểm”, các doanh nghiệp giao nhận có thể rút ngắn được thời gian gom hàng cho những lô hàng lẻ nhưng gặp khó khăn trong việc đặt chỗ với các hãng

vận tải, thậm chí phải trả thêm các phụ phí phát sinh như phụ phí mùa cao điểm, phụ phí mất cân bằng container, ... Ngược lại, vào “mùa thấp điểm”, NGN mất nhiều thời gian cho việc gom hàng, dẫn đến thời gian thực hiện việc đơn hàng bị kéo dài, khả năng quay vòng vốn thấp và thường nhận những phàn nàn của khách hàng.

1.4.4 Đặc điểm của hàng hóa giao nhận

Đặc điểm của hàng hóa có tác động không nhỏ đối với hiệu quả hoạt động của NGN. Do đặc tính vận tải khác nhau nên mỗi loại hàng hóa có những yêu cầu khác nhau về việc tổ chức xếp dỡ, vận chuyển và bảo quản. Đối với những loại hàng hóa thông thường thì quá trình giao nhận diễn ra tương đối đơn giản, nhưng nếu những hàng hóa đó được đóng trong những kiện gỗ thì một số quốc gia có thể yêu cầu giấy chứng nhận hun trùng đối với những kiện gỗ này, từ đó làm phát sinh thêm một số bước công việc cũng như chi phí trong quá trình giao nhận. Ngoài ra, đối với những hàng hóa đặc biệt như hàng nguy hiểm hay hàng dự án thì cần có những chứng chỉ, chứng nhận riêng cho phép NGN thực hiện việc giao nhận các loại hàng hóa này.

1.4.5 Năng lực của đội ngũ nhân viên giao nhận

Năng lực của đội ngũ nhân viên có thể xem là yếu tố quyết định cho sự thành công của các doanh nghiệp giao nhận. Năng lực ở đây ngoài những kỹ năng về chuyên ngành như kiến thức về XNK, về tổ chức vận tải, ... còn cần kể đến những kỹ năng mềm như khả năng đàm phán, khả năng giải quyết vấn đề, ... Việc giao nhận những lô hàng giống nhau nhưng được thực hiện bởi những NGN khác nhau có thể đem lại kết quả hoàn toàn khác nhau. Việc NGN có tích cực hay không trong việc giải thích các loại chi phí liên quan cũng như những chi phí có thể phát sinh trong quá trình giao nhận hàng hóa, hay việc đặt ra mục tiêu về lợi nhuận của NGN như thế nào có thể dẫn đến những trải nghiệm không hay cho khách hàng. Đối với những chủ hàng nhập khẩu hàng hóa vào Việt Nam theo điều kiện CIF thì sự thiếu minh bạch trong việc tính toán các khoản phụ phí có thể khiến NGN mất khách hàng và uy tín trong ngành bị ảnh hưởng. Một số yếu tố khác tác động đến hoạt động GNVT có thể kể đến như biến động về thời tiết; cơ sở vật chất, hạ tầng của của NGN; mối quan hệ của NGN với các đối tác,...

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG THÉP CÁN NÓNG NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY NGỌC PHƯỚC JSC

2.1 Tổng quan về công ty NGỌC PHƯỚC JSC

2.1.1 Quá trình hình thành và phát triển



Hình 2.1 Logo Công ty Công ty Cổ Phần TMDV Vận Tải Ngọc Phước

(Nguồn: Phòng Hành chính-Nhân sự)

Từ khi đất nước mở rộng giao thương với các nước trên thế giới, đà tăng trưởng của xuất nhập khẩu hàng hóa, hoạt động vận tải và logistics Việt Nam nói chung và tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu nói riêng đã phát triển mạnh mẽ. Dịch vụ vận tải, giao nhận ngày càng thể hiện và chứng minh vai trò quan trọng của mình trong quá trình thực hiện hợp đồng kinh tế đối ngoại. Trước tình hình đó qua quá trình tìm hiểu nhu cầu thị trường và kinh nghiệm nhiều năm trong ngành vận tải biển. Tháng 8 năm 2014, ông Phạm Hồng Lợi, đã quyết định thành lập Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước được thành lập với mục đích chính là phục vụ việc vận chuyển và giao nhận hàng hóa thương mại cho các công ty khác cũng chính là khách hàng của công ty hiện nay. Vài nét giới thiệu về công ty như sau:

Tên công ty: Công ty cổ phần thương mại - dịch vụ vận tải Ngọc Phước

Tên viết tắt: Ngọc Phuoc JSC

Tên tiếng Anh: Ngọc Phuoc Trading - Transportation Services Joint Stock Company

Mã số thuế: 3502260670

Trụ sở công ty: Kp. Vạn Hạnh, P. Phú Mỹ, Tx. Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu.

Đại diện công ty: Phạm Hồng Lợi, Giám đốc

Điện thoại: 0254.3921616

Fax: 0254.3921617

Email: ngocphuocompany@gmail.com

Website: http://ngocphuocjsc.com

Đăng ký lần đầu: ngày 05 tháng 08 năm 2014, đăng ký thay đổi lần hai: ngày 08 tháng 06 năm 2018. Công ty được quản lý bởi: Chi cục Thuế Thị Xã Phú Mỹ. Tình trạng: Đang hoạt động (đã được cấp GCN ĐKT)

Vốn điều lệ: 5.000.000.000 đồng

+Mệnh đề cổ phần: 100.000 đồng

+Tổng số cổ phần: 50.000

Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước hoạt động theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số: 3502260670 do Sở Kế hoạch và Đầu tư Tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu cấp ngày 05 tháng 08 năm 2014 đăng ký lần đầu, và đăng ký thay đổi lần thứ 2 ngày 08 tháng 06 năm 2018. Có trụ sở chính tại Khu Phố Vạn Hạnh, Phường Phú Mỹ, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam. Là một đơn vị kinh doanh cơ bản, hoạt động với ngành, nghề kinh doanh khác nhau. Sau gần 8 năm thành lập, Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước đã được nhìn nhận như một trong những Công ty có uy tín về chất lượng dịch vụ, am hiểu về thị trường và tạo được sự tin cậy không những với khách hàng cũng như các công ty hoạt động trong ngành. Bên cạnh đó quy mô hoạt động ngày càng đa dạng và chuyên nghiệp, đội ngũ lãnh đạo và nhân viên giàu kinh nghiệm, Công ty đã từng bước khẳng định và nâng cao vị thế cạnh tranh của mình và tiềm năng phát triển trong tương lai.

Mục tiêu của công ty là trở thành một trong những đơn vị cung cấp dịch vụ Logistics tốt nhất, hiệu quả nhất góp sức đem lại giá trị thành công cho doanh nghiệp. Trở thành doanh

ngành Logistics của Việt Nam có thương hiệu uy tín trong và ngoài nước, cung ứng dịch vụ bằng sự phục vụ chuyên nghiệp, chất lượng tốt nhất, với chi phí cạnh tranh.

Các khách hàng và đối tác chiến lược của công ty gồm: Hoa Sen Group, China Steel Sumikin, HwanTai Viet Nam, J-Spiral Steel Pipe, SMC, PMPC, CS Wind, Konoike Vina...



Hình 2.2 Hình ảnh khách hàng và đối tác của Công ty Ngọc Phước JSC

(Nguồn: Phòng Hành chính-Nhân sự)

Với Phương châm: “Lấy chất lượng và an toàn trong từng dự án” làm giá trị cốt lõi cho sự phát triển của công ty, Ngọc Phước JSC cam kết sẽ tiếp tục nỗ lực tối đa để phục vụ cho từng dự án, dịch vụ mà công ty chúng tôi thực hiện với nghiệp vụ kỹ thuật cao, đúng tiến độ và chi phí hợp lý.

2.1.2 Ngành nghề - lĩnh vực kinh doanh

2.1.2.1. Khai thác cảng

Ngọc Phước đã và đang khai thác cảng chính: Cảng SSIT và các cảng đối tác khác của Ngọc Phước tại các khu vực Phú Mỹ, Cái Mép, Thành Phố Hồ Chí Minh thực hiện tất cả các tác nghiệp liên quan đến khai thác cảng cho các mặt hàng chủ lực: Sắt thép các loại, phế liệu và các mặt hàng xây dựng, nông sản và các loại hàng xá, hàng rời. Dịch vụ cảng: Bốc xếp, kiểm đếm. vận chuyên, chằng buộc hàng hóa, kho bãi, xe nâng, xe cầu, đóng gói và đóng/rút ruột Container.

2.1.2.2. Khai thác tàu rời, tàu container nội địa, quốc tế

Các tuyến chính đang khai thác:

- + Phú Mỹ, Sài Gòn - Qui Nhơn
- + Phú Mỹ, Sài Gòn - Đà Nẵng
- + Phú Mỹ, Sài Gòn - Cửa Lò (Nghệ An)
- + Phú Mỹ, Sài Gòn - Hải Phòng

Ngoài ra, còn có hàng nguyên chuyến hoặc có thể ghép hàng đi các tỉnh thành miền Tây Nam Bộ cũng như các cảng miền Trung, miền Bắc.

Ngọc Phước cung cấp dịch vụ tàu bè quốc tế theo từng đặc điểm hàng hóa của khách hàng trên toàn thế giới với giá cả cạnh tranh. Các tuyến chính đang khai thác Đông Nam Á, Úc, Mỹ và các tuyến đường khác theo yêu cầu khách hàng.

2.1.2.3. Vận tải đường bộ nội địa, quốc tế

Với dịch vụ vận chuyển hàng hóa chuyên nghiệp, công ty luôn đáp ứng nhanh nhất những yêu cầu của khách hàng đang có nhu cầu vận chuyển hàng hóa đi các tỉnh Tây Nguyên, Miền Trung, Miền Bắc, Miền Tây và ngược lại. Công ty luôn chịu trách nhiệm bảo quản hàng hóa của khách hàng không bị hư hỏng trong suốt quá trình hàng hóa được vận chuyển. Bên cạnh đó, Công ty cũng luôn luôn đảm bảo hàng hóa của quý khách sẽ đến nơi nhận đúng thời gian, lịch trình với phương châm "Chính xác với thời gian".

Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước với hệ thống xe đầu kéo và xe tải lớn nhỏ cùng đội ngũ lái xe nhiều kinh nghiệm, thông thuộc mọi tuyến đường phía Nam và các nhà thầu phụ chuyên nghiệp. Vận tải đường bộ quốc tế: Hiện nay chúng tôi đã và đang vận chuyển hàng hóa đi Campuchia, Lào, Thái Lan thông qua các tỉnh tại khu vực cửa khẩu sau:

- + Đi Campuchia thông qua cửa khẩu Tây Ninh.
- + Đi Lào thông qua các cửa khẩu như: Cầu treo, Chalo.
- + Đi Thái Lan qua cảnh qua Lào.

2.1.2.4. Các dịch vụ thủ tục xuất nhập khẩu

❖ Xin giấy chứng nhận:

Xin giấy chứng nhận kiểm dịch thực vật.

Xin giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa (C/O).

Xin giấy chứng nhận giám định hàng hóa.

Thanh khoản, hoàn thuế.

❖ Dịch vụ khai thuế hải quan:

Dịch vụ khai báo Hải quan là một trong những khâu rất quan trọng trong quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa, việc khai báo. Hải quan đòi hỏi sự linh hoạt của nhân viên giàu kinh nghiệm để xử lý những vấn đề phát sinh.

Công ty Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước nhận khai báo Hải quan hàng xuất nhập khẩu gồm hàng nguyên tàu, hàng nguyên container, hàng lẻ, hàng rời, với đa dạng các mặt hàng như: Sắt thép, phế liệu, nông sản, hàng đông lạnh, thủy hải sản, hàng gia dụng, trang trí nội thất, trang thiết bị và nội thất.....

❖ Kho bãi & Dịch vụ

Cho thuê kho bãi tại Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Vũng Tàu, tất cả được đầu tư đồng bộ theo tiêu chuẩn hiện đại. Các kho, bãi đều nằm tại các vị trí khu công nghiệp, giao thông thuận tiện, xa khu dân cư, hoạt động 24/24, xe tải, xe container ra vào dễ dàng. Các dịch vụ bao gồm: Vận chuyển giao, nhận, phân loại, đóng gói, bảo hiểm rủi ro, bốc xếp, an ninh bảo quản, kiểm đếm.

2.1.2.5. Các dịch vụ phụ trợ

❖ Vận chuyển lắp đặt hàng thiết bị, máy móc quá khổ, quá tải.

Hàng hóa: Bồn nghiền với kích thước: dài 8000 x rộng 3750 x cao 3800mm. Trọng lượng: 48 tấn/ bồn. Công việc: vận chuyển, lắp đặt bồn nghiền và các thiết bị.

Hàng hóa: Máy ép gạch với kích thước: dài 2600 x rộng 3050 x cao 5000mm. Trọng lượng: 90 tấn/ máy. Công việc: vận chuyển, lắp đặt máy ép gạch và các thiết bị của máy.

2.1.3 Chức năng, nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức của công ty

2.1.3.1. Chức năng nhiệm vụ:

Tổ chức phối hợp với các tổ chức khác ở trong và ngoài nước để tổ chức chuyên chở, giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu.

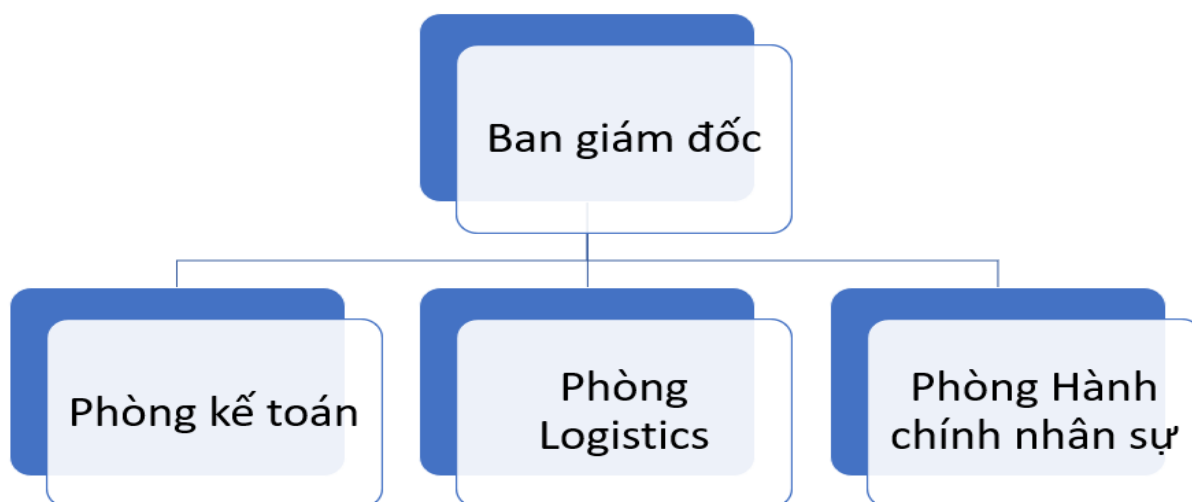
Nhận uỷ thác dịch vụ về giao nhận, kho vận, thuê và cho thuê kho bãi, lưu cước, các phương tiện vận tải (Tàu biển, ô tô, sà lan, đầu kéo container...)

Thực hiện các dịch vụ tư vấn về các vấn đề giao nhận, vận tải, kho hàng và các vấn đề khác có liên quan theo yêu cầu của các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước.

Tiến hành làm các dịch vụ giao nhận, vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu hàng hoá quá cảnh, tạm nhập tái xuất qua lãnh thổ Việt Nam và ngược lại bằng các phương tiện chuyên chở của các phương tiện khác.

Thực hiện kinh doanh vận tải công cộng phù hợp với qui định hiện hành của nhà nước.

2.1.3.2. Cơ cấu tổ chức- nhân sự



Sơ đồ 2 Sơ đồ tổ chức của Công ty Cổ Phần TMDV Vận Tải Ngọc Phước

(Nguồn: Phòng Hành Chính Nhân Sự)

Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước là một công ty cổ phần được tổ chức và điều hành hoạt động theo mô hình trực tuyến – chức năng. Mô hình này phản ánh đầy đủ nguyên tắc quản lý tập trung với ưu điểm là sự đơn giản và sự phân công trách nhiệm cụ thể, rõ ràng đối với từng bộ phận, từng cá nhân. Công ty có khoảng 30 nhân viên, được bố trí và sắp xếp trong các phòng ban chức năng khác nhau phù hợp với trình độ, năng lực của mỗi người. Người đứng đầu và chịu trách nhiệm cao nhất là – Giám đốc công ty, Phó giám đốc thường trực và các phòng ban chuyên trách.

❖ **Phòng Kế toán**

Ghi chép phản ánh đầy đủ và chính xác các nghiệp vụ kinh tế phát sinh hằng ngày. Theo dõi toàn bộ tài sản hiện có của công ty đồng thời cung cấp đầy đủ thông tin về hoạt động kinh tế tài chính của công ty.

Phản ánh tất cả các chi phí sản xuất phát sinh trong kỳ và kết quả thu được từ hoạt động sản xuất kinh doanh.

Tìm ra những biện pháp tối ưu nhằm đưa công ty phát triển đạt hiệu quả cao với chi phí thấp nhất nhưng thu được kết quả cao nhất.

Tăng tích lũy tái đầu tư cho công ty, thực hiện nghĩa vụ đối với ngân sách nhà nước.

❖ ***Phòng Logistics***

Chịu trách nhiệm xử lý các thủ tục, chứng từ xuất nhập khẩu.

Chuẩn bị các thủ tục, chứng từ cần thiết cho hoạt động xuất – nhập khẩu.

Giao dịch và liên hệ với các nhà cung cấp và khách hàng về lịch chuyển hàng và giao nhận hàng.

Chịu trách nhiệm cho tất cả các quy trình xuất nhập khẩu như lập hồ sơ hải quan, sắp xếp lịch xếp dỡ container, hàng rời...

Viết thư ủy quyền để giao nhận hàng và giải quyết tất cả các yêu cầu của đại lý và khách hàng địa phương.

Lập báo cáo hàng tháng cho phòng ban chức năng.

❖ ***Phòng Hành chính – nhân sự***

Thực hiện công tác tuyển dụng nhân sự đảm bảo chất lượng, yêu cầu, chiến lược của công ty.

Tổ chức việc quản lý nhân sự toàn công ty

Chấp hành và tổ chức thực hiện các chủ trương, chỉ định của Giám đốc.

Xây dựng quy chế lương, thưởng, thực hiện các chế độ cho nhân viên công ty.

Tổ chức ký hợp đồng lao động thử việc với người lao động.

Quản lý hồ sơ, lý lịch của nhân viên công ty

Là cầu nối giữa lãnh đạo và nhân viên công ty

❖ ***Bộ phận trực ban***

Làm việc với cơ quan cấp giấy tờ, hải quan, kho, cảng, cơ quan cấp phép, giao hàng hóa, tài liệu hồ sơ theo lịch phân công.

Giao nhận chứng từ ra cảng, xin giấy phép, giám sát đóng hàng / hạ hàng.

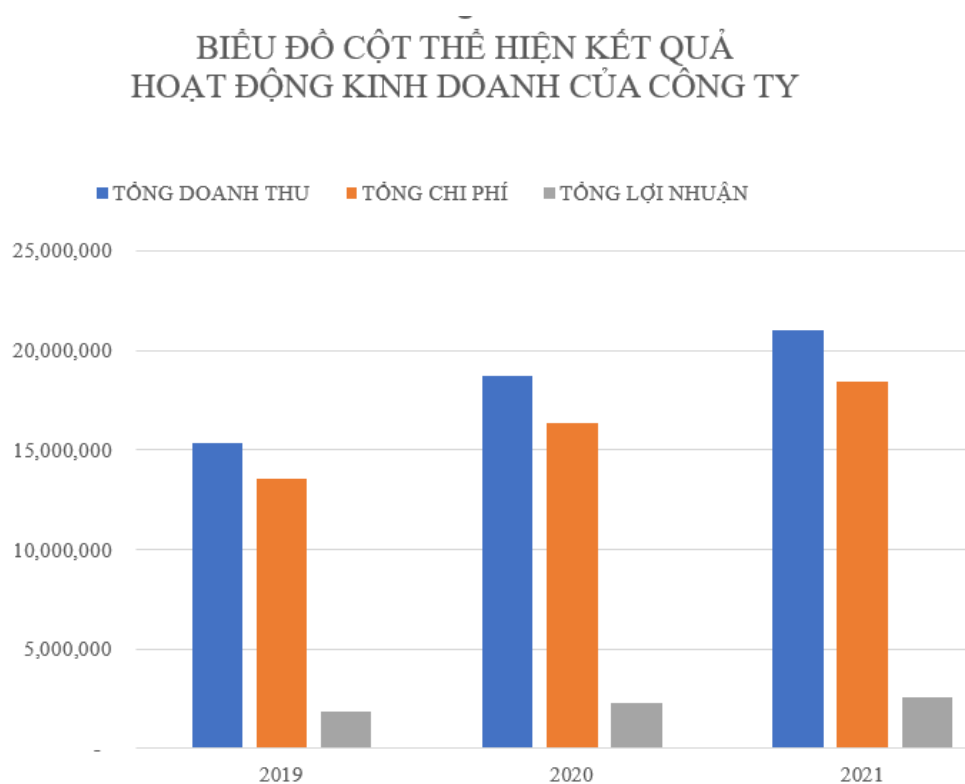
Tiếp nhận, kiểm tra đối chiếu hồ sơ hàng hóa. Phối hợp với các bộ phận có liên quan để đảm bảo đúng tiến độ giao hàng cũng như nhận hàng.

2.1.4 Tình hình hoạt động giao nhận từ năm 2019 đến 2021

	2019	2020	2021	TĂNG TRƯỞNG			
				2020/2019		2021/2020	
					%		%
TỔNG DOANH THU	15,359,734,000	18,688,632,000	21,037,898,000	3,328,898,000	21.7%	2,349,266,000	12.6%
TỔNG CHI PHÍ	13,528,466,000	16,377,834,000	18,423,899,000	2,849,368,000	21.1%	2,046,065,000	12.5%
TỔNG LỢI NHUẬN	1,831,268,000	2,310,798,000	2,613,999,000	479,530,000	26.2%	303,201,000	13.1%

Bảng 1 Kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Ngọc Phước JSC qua 3 năm

(Nguồn: Phòng Kế toán)



Biểu đồ 1 Kết quả hoạt động kinh doanh của công ty

(Nguồn: Phòng Kế toán)

Nhận xét:

Qua bảng 2.1 Kết quả hoạt động kinh doanh của công ty qua 3 năm 2019 đến 2021 và kết hợp biểu đồ có thể nhận thấy doanh thu tăng trưởng khá tốt qua các năm và điều này cũng đem đến tín hiệu tích cực đối với lợi nhuận sau thuế của công ty. Kết thúc năm 2019, Ngọc Phuoc JSC đạt mức doanh thu 15,35 tỷ đồng, tuy nhiên chi phí ghi nhận là 13,53 tỷ đồng. Kết quả này dẫn đến mức lãi sau thuế chỉ đạt 1,83 tỷ đồng.

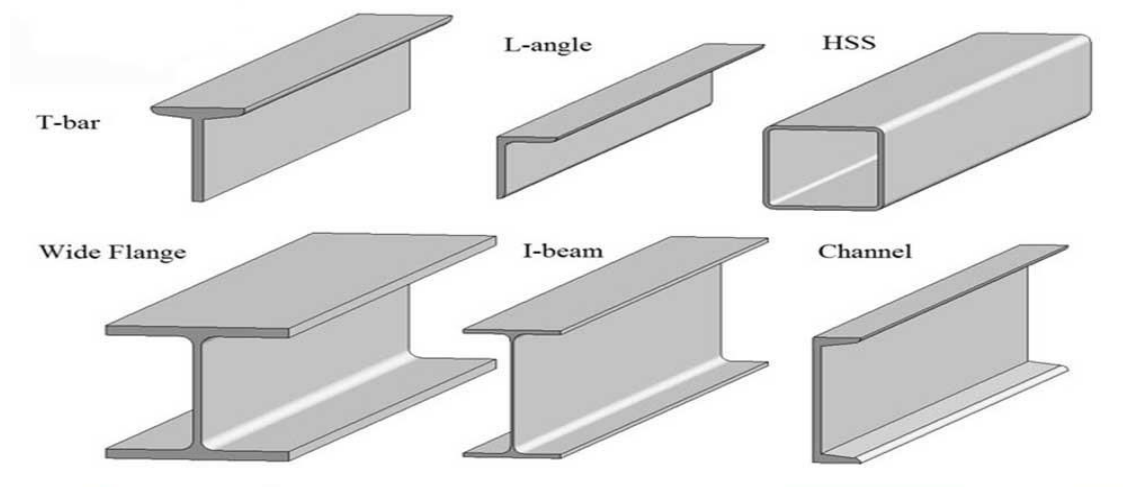
Sang năm 2020 tuy ảnh hưởng của dịch bệnh nhưng Ngọc Phuoc JSC vẫn đạt được những kết quả tích cực với doanh thu 18,69 tỷ đồng, tăng 3,33 tỷ đồng so với năm 2019, tương ứng với mức tăng trưởng 21,7%. Các yếu tố về giá xăng dầu, lương công nhân viên, sửa chữa máy móc chính là nguyên nhân khiến chi phí của công ty bị đẩy lên cao. Chính điều này đã ảnh hưởng rất tiêu cực đến kết quả kinh doanh của Ngọc Phuoc JSC. Trong năm Ngọc Phuoc JSC ghi nhận chi phí ở mức 16,38 tỷ đồng, tương ứng tăng 21,1% so với năm 2019. Với doanh thu và chi phí như trên thì lợi nhuận kế toán sau thuế đạt 2.3 tỷ đồng, tăng 26,2% so với năm 2019. Tổng kết lại năm 2020 tuy kết quả kinh doanh của công ty vẫn là một con số dương, tuy nhiên sự tăng trưởng của doanh thu và chi phí dường như không quá khác biệt, doanh thu và chi phí tăng tương ứng như vậy nên lợi nhuận sau thuế khá khiêm tốn. Có được sự tăng trưởng này là do khối lượng hàng tăng dần về số lượng, Ngọc Phuoc JSC ký được nhiều hợp đồng với các đối tác tiềm năng. Cùng với sự tăng về doanh thu là các chi phí phục vụ cho việc vận chuyển, bảo quản hàng hóa.

Kết thúc năm 2021, một năm đầy biến động vì dịch bệnh và sự ảnh hưởng của nó lan tỏa đến hầu hết các doanh nghiệp, các ngành nghề khác nhau trên thị trường nói chung và ngành dịch vụ Logistics nói riêng. Năm 2021 vẫn là năm của chi phí vận tải tăng cao cộng với sự khan hiếm của container. Trải qua một năm khá khó khăn tuy nhiên Ngọc Phuoc JSC đã có một kết quả tích cực với doanh thu đạt 21,04 tỉ đồng, chi phí ghi nhận 18,42 tỷ đồng, tương ứng tăng 12.5% so với 2020, lợi nhuận sau thuế ước đạt 2,61 tỷ đồng. Với kết quả này thì Ngọc Phuoc JSC ghi nhận mức tăng trưởng 12.6% về doanh thu và 13.1% về lợi nhuận ròng so với năm 2020.

2.2 Thực trạng hoạt động giao nhận hàng thép cán nóng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Ngọc Phước JSC

2.2.1 Đặc tính vận tải, yêu cầu xếp dỡ, bảo quản, kiểm đếm hàng thép

2.2.1.1. Đặc tính vận tải của hàng thép và một số nguyên nhân chủ yếu gây tổn thất hư hỏng hàng thép



Hình 2.3 Thép hình

(Nguồn: SATTHEPSATA.com)



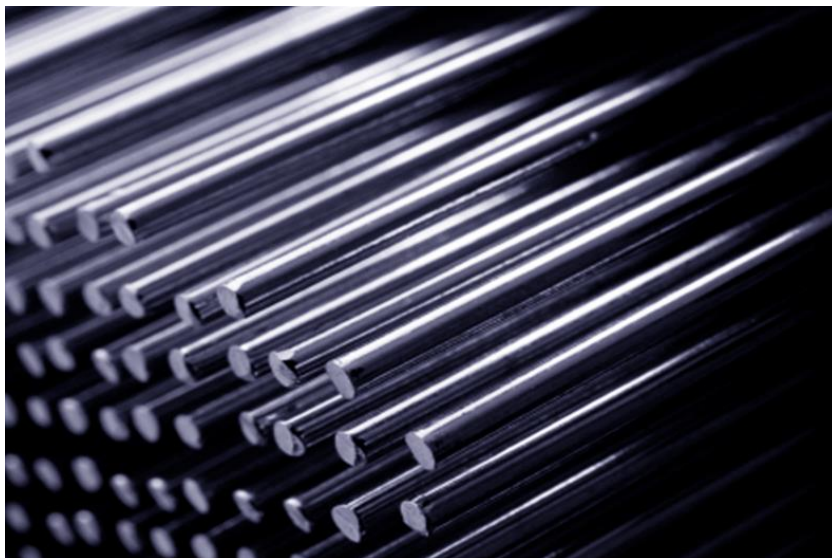
Thép cán nguội



Thép cán nóng

Hình 2.4 Thép cuộn (Tôn cuộn)

(Nguồn: thepmanhhungphat.com)



Hình 2.5 Thép thanh tròn

(Nguồn: Vnsteel)

➤ **Đặc tính vật lý**

Đẻo, Độ cứng, độ đàn hồi, tính dễ uốn, dễ bị biến dạng, sức bền và kéo đứt.

Dễ bị ăn mòn

Ánh kim dẫn điện dẫn nhiệt mạnh

Nhiệt độ: 500- 600 °C mềm dẻo

Dưới -45°C giòn dễ nứt

➤ **Đặc tính vận tải**

Chính vì đặc điểm là có khối lượng siêu lớn, khó khăn trong quá trình vận chuyển nên việc đơn vị hóa sẽ dễ dàng trong quá trình vận chuyển và xếp dỡ cũng như kiểm soát hàng hóa. Thép thành phẩm có thể là thép cuộn (Thép cuộn cán nguội (Cold-rolled steel coil) và Thép cuộn cán nóng (Hot rolled steel coil)) , thép ống, miếng thép, thanh thép,..

Có khối lượng lớn nên thường được vận chuyển dưới đường biển và đường hàng hải.

Quá trình vận chuyển thép từ nhà máy đến khu vực cảng thường được sử dụng sơ mi rơ móoc để vận chuyển.

Là mặt hàng nhạy cảm nên thường bị ảnh hưởng bởi các tác nhân bên ngoài môi trường.

➤ **Nguyên nhân tổn thất hư hỏng:**

Nhiệt độ, thép có tính đàn hồi: Hàng thép vô cùng nhạy cảm với nhiệt độ. Thép sẽ trở nên mềm dẻo dần nở khi nhiệt độ tăng lên và co lại khiến thép giòn và dễ nứt gãy khi nhiệt độ giảm, khiến thép bị biến dạng.

Tai nạn: Thép rất nặng dẫn đến việc khi xảy ra tai nạn khi vận chuyển làm rơi tót trên đường sẽ tổn hại đến người tham gia giao thông và tổn thất hàng hóa.

Kỹ thuật xếp dỡ: Xếp thép không đúng với từng loại phương tiện chuyên chở dẫn đến việc hàng thép bị méo mó hư hỏng khi đến nơi nhận. Diện tích không đủ, xếp hàng, chèn lót, chằng buộc không đúng cách gây ra hư hỏng trong quá trình vận chuyển. Xếp chồng, xếp hàng không đúng cách, sắp xếp thô sơ. Xếp cùng các mặt hàng không tương thích. Không tuân thủ theo tải trọng làm việc an toàn (Working load limit – SWL) cho thiết bị chở hàng và cần trục. Bỏ qua các điểm nâng hàng và trọng tâm trong quá trình nâng...

Hệ thống thông gió, hút ẩm không đủ, độ ẩm bên trong cao, ẩm ướt gây ra hư hỏng đối với hàng hóa thép

Oxi hóa: Thép sẽ bị ăn mòn nếu không được che chắn khi vận chuyển nếu gặp thời tiết xấu sẽ làm hư hỏng thép. Nếu ẩm thấp thép sẽ bị dễ ăn mòn.

2.2.1.2. *Yêu cầu xếp dỡ, bảo quản và vận chuyển hàng thép*

➤ *Yêu cầu khi xếp dỡ hàng thép:*

Mỗi phương tiện khác nhau sẽ có những loại trọng tải, quy trình xếp dỡ sắt thép thật phù hợp. Để quá trọng tải của phương tiện vận chuyển, thứ nhất là gây nguy hiểm cho người vận chuyển, thứ hai là bạn sẽ gặp phải trường hợp sắt thép bị méo mó, biến dạng khi hàng đến nơi. Thường là sắt thép sẽ được vận chuyển đường dài nên khi xếp hàng vào xe hoặc tàu, thì trong không gian ấy cũng phải có môi trường bảo quản thích hợp, tránh ẩm thấp, tránh bị ăn mòn...

Xếp dỡ tại kho bãi: Xe nâng xếp hàng thành đống: Xe nâng đưa hàng đến vị trí bãi, theo sự hướng dẫn của quản lý phụ trách tại kho, bãi thành từng lô. Hàng được xếp song song, hoặc xếp đan xen chồng lên nhau dọc, ngang. Chiều cao mỗi đống không quá 1.5m và khoảng cách giữa các đống là 5m để cho xe thuận tiện ra vào, cần chằng chống, cố định, chèn lót tránh tình trạng lấn, đổ. Kỹ thuật này cũng có thể áp dụng được khi sử dụng cần trục để lập mã hàng, nhưng khoảng cách các đống có thể thu nhỏ lại. Thường thường những loại sắt thép như thép

tâm, thép ống và thép định hình rất phổ biến trong thị trường. Những loại sắt thép có hình dạng kiểu này được phân phối tại các nơi trong nước hoặc thị trường nước ngoài với mật độ cao.

Xếp dỡ thép trên những xe chuyên dụng: Với những loại xe rơ moóc, thép cần xếp song song, hay tạo thành những ô vuông bằng cách xếp chồng chúng lên nhau, bạn không xếp quá cao, rất nguy hiểm. Xếp sao cho phù hợp với trọng tải vốn có của phương tiện này, mục đích khi xếp như vậy trọng lực đồng thời cũng được phân bổ đều trên diện tích bề mặt của xe. Nếu không muốn sự cố đáng tiếc xảy ra, cũng như để hàng bị trầy xước thì bạn cũng nên trang bị những đồ vật chèn lót khi hạ hàng xuống hoặc khi bốc hàng lên xe.

Xếp dỡ thép trên tàu: Lưu ý rằng, thép ống hay thép hình nên được xếp theo thứ tự, và bố trí đuôi của sắt thép lòi ra ngoài miệng hầm tàu, nhằm mục đích chúng không bị sạt đổ trong quá trình vận chuyển. Việc luồn dây cáp cũng thực hiện sao cho thật khéo léo, hạn chế tối đa mọi tác nhân gây trầy xước.

- Đối với thao tác xếp hàng ở hầm tàu cần

Hàng lấy từ trên xuống dưới, không được lấy một bên để phòng hàng lăn, gây tai nạn.

Hàng thép định hình hoặc các cấu kiện dài nặng thì việc thao tác dùng bằng cáp nết hoặc xà beng để nâng hàng khi luồn dây cáp.

Nếu nắp hầm tàu được mở không hết thì cần lấy hàng từ trên xuống theo hình bậc thang tại khu vực sân hã, hàng phía trong dùng xe nâng để nâng hàng đưa ra khu vực sân hã để lập mã hàng.

- ✓ Đối với thao tác cầu tàu cần tuân thủ các yêu cầu kỹ thuật sau:

Hàng được chèn lót một cách ổn định và chắc chắn mới được tháo móc cáp ra khỏi mã hàng.

Công nhân cần giữ khoảng cách thích hợp với mã hàng, tránh tình trạng không an toàn khi mã hàng bị rơi, rớt.

- *Lưu ý khi bảo quản hàng thép*

Trong quy trình xếp dỡ sắt thép, nếu dùng móc hỗ trợ trong thao tác chỉnh sửa mã hàng, luôn luôn phải giữ khoảng cách an toàn tối thiểu 3m.'

Đặc biệt, đừng xếp hàng những nơi có những chất ăn mòn hóa học mạnh, và những nơi có nhiều nước.

Sản phẩm sắt thép cần xếp chặt chẽ vào nhau để tránh rung, lắc, và va vào nhau khi vận chuyển.

Không chất xếp bảo quản hàng nơi dễ đọng nước và khu vực có lưu giữ các chất ăn mòn hóa học

Hàng phải được chất xếp chắc chắn ổn định theo từng lớp trên sàn phương tiện, trên bãi, trọng kho

Dùng móc để hỗ trợ trong thao tác điều chỉnh mã hàng, cần giữ khoảng cách an toàn (ít nhất 3m) khi xếp dỡ hàng.

➤ *Lưu ý khi vận chuyển*

Thép được xếp từ lớp trên tàu, việc lấy dỡ hàng xuống khỏi tàu sẽ thực hiện ngược lại, đối với những ống thép hay thép hình nằm sâu trong hầm tàu cần bố trí xe nâng để đưa hàng ra ngoài miệng hầm tránh khả năng hàng tự sạt đổ. Đối với thép tấm được chèn lót từng lớp riêng biệt nhau để luôn cáp, đối với những mã hàng đã bị mất chèn lót thì cần dùng xà beng hoặc dùng càng xe nâng bẩy một đầu kiện hàng để luôn cáp. Mã hàng sẽ được cẩu tàu hoặc cẩu bờ thao tác cẩu lên và cho lên xe vận chuyển nội bộ trong cảng để đưa hàng về bãi tập kết bảo quản và giao hàng cho khách khi khách đến nhận.

Vận chuyển bằng tàu: Tùy thuộc vào vật liệu cụ thể nào để thiết kế tuyến cho phù hợp (ví dụ: đối với thép tấm có chiều rộng hơn 2,5m thì phải sử dụng rơ moóc nhỏ hoặc thép có chiều dài trên 12m, mũi khoan của các bộ phận sẽ được sử dụng lâu hơn hoặc thậm chí sử dụng đoạn giới thiệu). Đối với thép tấm được chèn lót từng lớp riêng biệt nhau để luôn cáp, đối với những mã hàng đã bị mất chèn lót thì cần dùng xà beng hoặc dùng càng xe nâng bẩy một đầu kiện hàng để luôn cáp. Mã hàng sẽ được cẩu tàu hoặc cẩu bờ thao tác cẩu lên và cho lên xe vận chuyển nội bộ trong cảng để đưa hàng về bãi tập kết bảo quản và giao hàng cho khách khi khách đến nhận.

Vận chuyển trên xe chuyên dụng: Trên xe hàng được xếp song song hoặc hình cũ lộn (xếp chồng lên nhau tạo thành các ô vuông), không xếp hàng quá cao. Cần chú ý đến trọng tải thực chở của phương tiện tránh việc xếp quá nhiều hàng dẫn tới không lưu thông được trên đường hoặc dẫn tới hư hại đến phương tiện, cần xếp dỡ đều phân bố trọng lực đều cho hàng trên xe tránh tình trạng mất cân bằng trọng lực. Cần có các vật chèn lót hoặc đệm lên để tiện

cho việc luôn cấp để hạ hàng xuống khỏi phương tiện sau này, khi vận chuyển cần chằng buộc hàng tại trong hàng bị đổ trong quá trình vận chuyển.

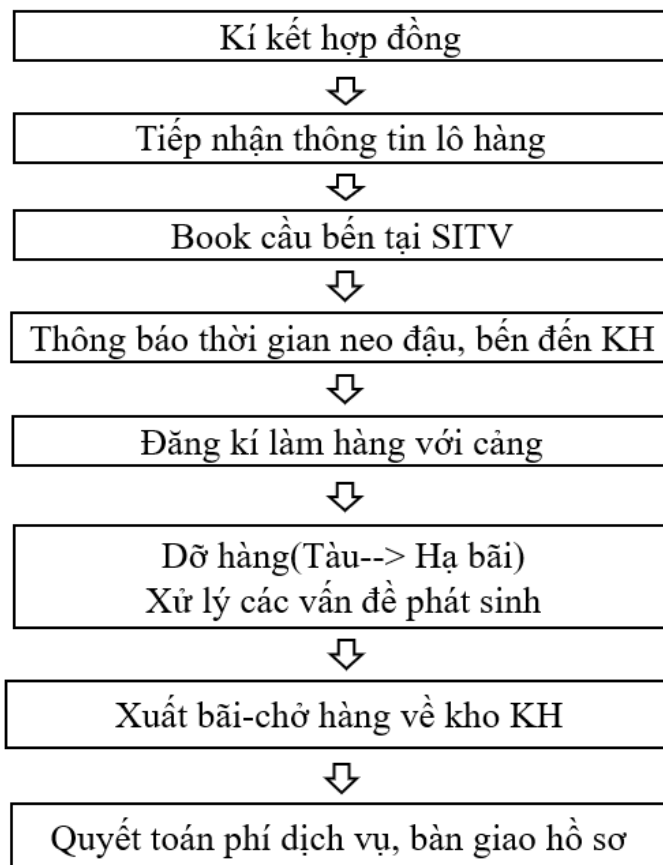
➤ Lưu ý về kiểm đếm hàng thép

Đối với hàng thép, việc giao nhận nhóm hàng này cũng là đếm, nhưng với nhóm hàng này thì người ta đếm trực tiếp từng đơn vị hàng mà không cần đếm công cụ để đóng gói nó. Vì với đặc tính kích thước kiểu loại, chúng được coi bản thân như 1 đơn vị hàng rời, không cần đóng trong, hay đóng trên một dạng công cụ nào như bao, pallet, thùng gỗ,... Ví dụ hàng thép thanh được đóng thành bó, và khi giao nhận người ta đếm từng bó thép. Hoặc đối với hàng thép cuộn, người ta sẽ đếm trên đơn vị từng cuộn.

2.2.2 Quy trình giao nhận hàng thép cán nóng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Ngọc Phước JSC

2.2.2.1. Sơ đồ quy trình

Dưới đây là quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu lô hàng Thép cán nóng tại Công ty Ngọc Phước. Để hiểu rõ về lô hàng này ta sẽ đi sâu vào các bước để có thể nhìn tổng quát hơn về quy trình giao nhận hàng nhập khẩu tại Công ty.



Sơ đồ 3 Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu hàng rời bằng đường biển tại Công Ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước

(Nguồn: Phòng Logistics)

2.2.2.2. Các bước thực hiện quy trình

❖ Các bước thực hiện quy trình

- Bước 1: Thỏa thuận dịch vụ và kí kết hợp đồng với KH
- Bước 2: Tiếp nhận thông tin lô hàng từ chủ hàng
- Bước 3: Book cầu bến làm hàng tại SITV
- Bước 4: Thông báo thời gian neo đậu, số cầu bến đến KH
- Bước 5: Tiếp nhận và kiểm tra chứng từ
- Bước 6: Đăng ký làm hàng với cảng
- Bước 7: Dỡ hàng và xử lý các vấn đề phát sinh
- Bước 8: Xuất bãi-chở hàng về kho chủ hàng
- Bước 9: Quyết toán chi phí dịch vụ với khách hàng

✧ *Diễn giải quy trình:*

Bước 1: Thỏa thuận dịch vụ và kí kết hợp đồng với KH

Thỏa thuận dịch vụ là khâu rất quan trọng trong cả quy trình thực hiện dịch vụ giao nhận, bởi có ký thỏa thuận dịch vụ giữa hai bên mới đảm bảo việc thực hiện các khâu còn lại của quy trình. Thông qua quá trình đàm phán, thỏa thuận với khách hàng về các quyền và nghĩa vụ các bên, các điều kiện thương mại, hàng hóa, dịch vụ, phương tiện chuyên chở, thời gian, giá cả, thanh toán...

Sau khi hai bên chấp nhận thỏa thuận sẽ đi đến kí kết hợp đồng dịch vụ giao nhận. Nếu sau đó có những phát sinh hay thay đổi khác với những điều khoản của hợp đồng đã qui định thì sẽ được bổ sung bằng phụ lục hợp đồng được thỏa thuận qua email hoặc fax để tránh những tranh chấp phát sinh không đáng có.

Bước 2: Tiếp nhận thông tin lô hàng

Nhân viên Logistics của Công ty Cổ phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước tiếp nhận nhu cầu nhập khẩu khách hàng thông qua Email hoặc Fax. Sau đó, Công ty Cổ phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước tiến hành xem xét và tìm hiểu các thông tin quan trọng của lô hàng.

Bước 3: Book cầu bến làm hàng tại

Bến cảng hay còn được gọi là cầu cảng, là một nơi trong cảng chuyên dụng để tàu thuyền neo đậu chờ hành khách hay bốc xếp hàng hóa lên xuống.

Sau khi tiếp nhận thông tin lô hàng từ qua email thì công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước tiến hành book cầu bến làm hàng “Thép cán nóng”.

Khi làm thủ tục đăng ký cầu bến, Ngọc Phuoc JSC thực hiện các công việc sau:

Gửi các thông tin tàu đến qua email/fax: tên tàu, các thông số kỹ thuật tàu, hàng hóa, chủ hàng, ngày dự kiến cập cảng ngay khi có thông tin cho Cảng.

Sau khi có xác nhận của Cảng chấp nhận cho tàu vào dỡ hàng thì Ngọc Phuoc JSC sẽ liên hệ bộ phận kế hoạch để biết kế hoạch điều động tàu cập cảng: vị trí, thời gian tàu cập bến và các thông tin khác.

Bước 4: Thông báo thời gian neo đậu, số cầu bến đến KH

Sau khi đặt chỗ làm hàng với Cảng thì Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước gửi email thông báo thời gian neo đậu đến cho khách hàng để khách hàng xác nhận thông tin cầu bến phục vụ cho việc dỡ hàng.

Bước 5: Tiếp nhận và kiểm tra chứng từ

Sau khi kí kết hợp đồng dịch vụ giao nhận thì chủ hàng sẽ cung cấp đầy đủ cho Công ty Ngọc Phước mọi chứng từ, thông tin về hàng hóa cần thiết để công ty thực hiện các thủ tục để nhận hàng, giao hàng tới chủ hàng đúng theo quy định trong hợp đồng đã kí. Công ty Ngọc Phước dựa vào chứng từ được cung cấp để lập các chứng từ liên quan để giao nhận hàng thay cho chủ hàng.

- ✓ Vận đơn đường biển (Bill of Lading)
- ✓ Trọng lượng hàng hóa (Weight List)
- ✓ Thông báo hàng đến (Arrival Notice) và lệnh giao hàng (Delivery Order)
- ✓ Sơ đồ hầm tàu và kế hoạch làm hàng

Thông thường bộ chứng từ sẽ được gửi thông qua địa chỉ email hay fax được ghi trên hợp đồng giao nhận ký giữa Khách hàng với Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước.

Bước 6: Đăng ký làm hàng với cảng

Sau khi chủ hàng hoàn thành các thủ tục hải quan và xuất trình với Cảng bao gồm: Vận đơn đường biển (Bill of Lading), lệnh giao hàng (Delivery Order). Đồng thời thì bộ phận thương vụ Cảng sẽ tiến hành kí hợp đồng dịch vụ với Ngọc Phuoc JSC với những dịch vụ mà Ngọc Phuoc JSC yêu cầu, đóng phí cho từng loại dịch vụ.

Ngoc Phuoc JSC sẽ lập danh sách đăng ký cho công nhân viên làm hàng hay chủ hàng muốn vào quan sát quá trình làm hàng.

Đồng thời Ngọc Phuoc JSC gửi mail đăng ký danh sách thiết bị vật tư ra vào cảng để phục vụ cho việc dỡ hàng bao gồm: Tên vật tư, thiết bị và số lượng.

Cùng với việc đăng ký cho các phương tiện ra và Cảng, thiết bị làm hàng hay nhân công thực hiện dỡ hàng thì Ngọc Phuoc JSC cũng sẽ đăng ký với Cảng về phương án làm hàng như lấy thẳng, sang mạn hay hạ bãi.

Bước 7: Dỡ hàng và xử lý các vấn đề phát sinh

Trước khi dỡ hàng thì chủ hàng sau khi nhận từ đại lý thì phải cung cấp cho Ngoc Phuoc JSC: Bản lược khai hàng hoá (Cargo Manifest), sơ đồ hầm tàu để Ngoc Phuoc JSC và các cơ quan chức năng khác như Hải quan, Điều độ, cảng vụ tiến hành các thủ tục cần thiết và bố trí phương tiện làm hàng..

Dỡ hàng bằng cần cầu của tàu hoặc cầu bờ 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 Ngoc Phuoc JSC kiểm đếm và phân loại hàng hoá cũng như kiểm tra về tình trạng hàng hoá và ghi vào Tally Sheet .

Hàng sẽ được xếp lên xe 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, Ngoc Phuoc JSC và đại diện tàu phải đối chiếu số lượng hàng hoá giao nhận và cùng ký vào Tally Sheet

Lập bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC) trên cơ sở Tally Sheet. Đại diện Ngoc Phuoc JSC và đại diện tàu đều ký vào Bản kết toán này, xác nhận số lượng thực giao so với Bản lược khai hàng (Cargo Manifest) và B/L.

Đồng thời lập các giấy tờ cần thiết trong quá trình giao nhận như Giấy chứng nhận hàng hư hỏng (COR) nếu hàng bị hư hỏng.

Bước 8: Xuất bãi-chở hàng về kho KH

Khi có kế hoạch xuất bãi thì Ngoc Phuoc JSC và cảng phối hợp và trao đổi thông tin qua email để đại diện Cảng tiến hành get out cho lô hàng.

Kế hoạch xuất bãi sẽ được Ngoc Phuoc JSC theo dõi và danh sách xe chạy vào lấy hàng tại bãi của Cảng đều được Ngoc Phuoc JSC đăng ký với Cảng các thông tin như: Biển số đầu kéo, biển số romooc, tải trọng cho phép của xe, tên tài xe kèm chứng minh dân nhân, bằng lái, số điện thoại.....

Từ thông tin được cung cấp từ tải trọng của xe mà Ngoc Phuoc JSC sẽ sắp xếp xe chở hàng phù hợp với thông tin thể hiện về Net Weight, Gross Weight trên Weight List được cung cấp. Tất cả những thông tin này phải được kiểm tra với độ chính xác tuyệt đối để đảm bảo an toàn cho mặt hàng cũng như bảo đảm cho quá trình vận chuyển được diễn ra thuận lợi.

Cùng với danh sách xe được Ngọc Phuoc JSC sắp xếp vào Cảng chờ hàng thì Ngọc Phuoc JSC sẽ theo dõi số chuyên ra vào Cảng (Ngọc Phuoc JSC là người đăng ký cho phương tiện ra vào Cổng Cảng để làm cơ sở quyết toán với Cảng và chủ hàng về dịch vụ cung cấp).

Sau khi nhận hàng tại cảng xong, Nhân viên giao nhận thông báo cho KH biết hàng hóa đang di chuyển đến nơi kho của doanh nghiệp, để công ty sắp xếp nhận hàng. Khi kiểm tra hàng hóa đúng và đầy đủ theo chứng từ, nhân viên đại diện bên kho sẽ kí vào biên bản bàn giao hàng hóa nhằm chứng minh hàng hóa đã được giao.

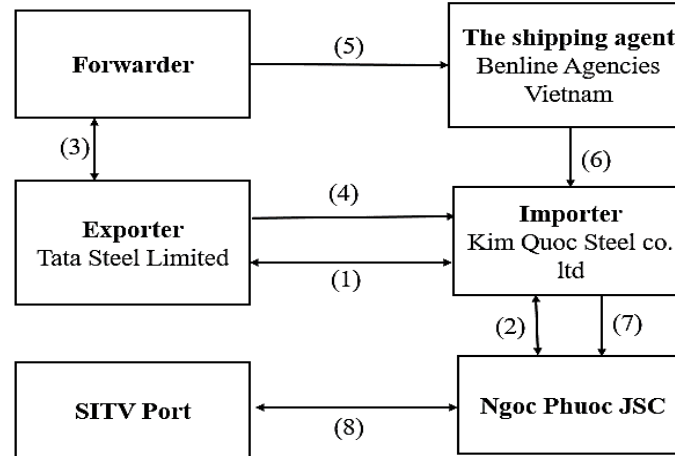
Bước 9: Quyết toán chi phí dịch vụ với khách hàng

Sau khi hoàn thành xong mọi công đoạn giao hàng nhân viên giao nhận mang hóa đơn liên quan đến lô hàng giao cho bộ phận chứng từ. Bộ phận chứng từ tính toán các chi phí, chi phí lưu bãi tại Cảng, phí bốc dỡ từ tàu lên xe, vận chuyển hàng ra bãi và bốc dỡ từ bãi lên xe Tàu ...rồi chuyển sang cho bộ phận kế toán của công ty. Bộ phận kế toán sẽ lập bảng kê thanh toán, phiếu thanh toán kèm theo những hóa đơn có liên quan đến lô hàng song song với việc đó thì phòng kế toán sẽ kiểm tra lại các hóa đơn, chứng từ xem đã đúng chưa. Nếu đúng bộ phận kế toán sẽ làm giấy “Đề nghị thanh toán” và chuyển cho giám đốc duyệt để thanh toán với chủ hàng. Nhân viên giao nhận sẽ photo một bộ chứng từ chuyển cho bộ phận kế toán để lưu trữ, còn bộ chứng từ gốc sẽ gửi lại cho khách hàng quyết toán. Nhân viên chứng từ sẽ lưu trữ hồ sơ.

❖ Lô hàng tôn cán nóng nhập khẩu Kim Quốc

Để làm rõ hơn về quy trình giao nhận hàng thép nhập khẩu, tác giả phân tích cụ thể một lô hàng do công ty thực hiện. Đó là hợp đồng giao nhận hàng “Thép cán nóng” của Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước với Công ty TNHH Thép Kim Quốc.

Trong bộ chứng từ này, lô hàng là mặt hàng “Thép không hợp kim cán nóng cán phẳng chưa tráng phủ mạ sơn dạng cuộn, chưa ngâm tẩy gỉ và bề mặt không có hình dập nổi QC: (2.00 x 1230) mm, tiêu chuẩn: SAE 1006 hàng mới 100%”. Căn cứ hợp đồng ngoại thương được ký kết giữa bên xuất khẩu là công ty Tata Steel Limited và bên nhập khẩu là Công ty TNHH Thép Kim Quốc. Theo chỉ định của khách hàng, hàng hóa được vận chuyển từ DHAMRA (Ấn Độ) đến cảng PHÚ MỸ (Việt Nam).



Sơ đồ 4 Các bên liên quan trong nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu tại Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước.

(Nguồn: Tác giả)

❖ **Diễn giải:**

- (1) Công ty Tata Steel Limited ký hợp đồng xuất khẩu mặt hàng “Thép cán nóng” cho Công ty TNHH Thép Kim Quốc.
- (2) Công ty TNHH Thép Kim Quốc ký hợp đồng dịch vụ giao nhận với Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước.
- (3) Tata Steel Limited liên hệ với Forwarder để kiểm tra giá cước và đặt chỗ. Sau khi nhận được yêu cầu từ Tata Steel Limited, Forwarder thông báo giá cước cho Tata Steel Limited. Nếu hai bên đạt được thỏa thuận về giá Forwarder sẽ tiến hành đặt chỗ với hãng tàu.
- (4) Sau khi Tata Steel Limited đã hoàn tất việc giao hàng cho Forwarder thì sẽ chuẩn bị bộ hồ sơ và gửi cho Đại lý Benline Agencies-người được người ủy thác chỉ định làm đại diện để tiến hành dịch vụ đại lý tàu biển theo ủy thác tại cảng đến.
- (5) Benline Agencies sẽ ủy quyền cho Vung Tau Ocean Shipping Agency Co.,Ltd gửi giấy thông báo tàu đến cũng như phát hành lệnh giao hàng để giao hàng cho Công ty TNHH Thép Kim Quốc.

(6) Công ty TNHH Thép Kim Quốc gửi các chứng từ liên quan đến lô hàng nhập khẩu cho Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước.

(7) Khi hàng sắp về đến Việt Nam, Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước nhận thông báo hàng đến từ Công ty TNHH Thép Kim Quốc và tiến hành dỡ hàng tại Cảng Quốc Tế Sài Gòn Việt Nam

✧ Các bước thực hiện quy trình giao nhận đối với lô hàng của Kim Quốc tại công ty Ngọc Phước

Đầu tiên, Công ty TNHH Thép Kim Quốc sẽ kí kết hợp đồng giao nhận với công ty Ngọc Phước. Sau đó, nhân viên Logistics của Công ty Cổ phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước tiếp nhận nhu cầu nhập khẩu của Công ty TNHH Kim Quốc thông qua Email hoặc Fax. Công ty Cổ phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước tiến hành xem xét và tìm hiểu các thông tin quan trọng của lô hàng Thép cán nóng.

+ *Chủ hàng:* Công ty TNHH Kim Quốc (Việt Nam)

+ *Địa chỉ:* 22/1 Lò Siêu, Phường 8, Quận 11, Thành phố Hồ Chí Minh

+ *Loại hàng:* Thép cán mỏng

+ *Tên tàu rời vận chuyển:* WESTERN (V.2204835)

+ *Cảng xếp:* DHAMRA PORT

+ *Cảng dỡ:* PHU MY PORT, VIETNAM

Sau khi đã có đầy đủ thông tin cơ bản về lô hàng, nhân viên chứng từ tiến hành book cầu bến. làm hàng “Thép cán nóng” tại cảng SITV.

Khi làm thủ tục đăng ký cầu bến, Ngọc Phuoc JSC thực hiện các công việc sau:

- Gửi các thông tin tàu đến qua email/fax: tên tàu, các thông số kỹ thuật tàu, hàng hóa, chủ hàng, ngày dự kiến cập cảng ngay khi có thông tin cho Cảng: Con tàu WESTERN LONDON (V.2204825) dự kiến cập cảng SITV ngày 05/09/2022. Tàu mang quốc tịch Philippines đóng vào năm 2015. Các thông số kỹ thuật của tàu:

+ *Kích cỡ:* 180 m X 30m

+ *Trọng tải:* 39260

+ *Mớn nước:* 8.2 m

+Cảng đi: DHAMRA, ẤN ĐỘ

+Cảng đến: SITV, VIET NAM

+Tên mặt hàng: Thép không hợp kim cán nóng cán phẳng chưa tráng phủ mạ sơn dạng cuộn, chưa ngâm tẩy gỉ và bề mặt không có hình đập nổi QC.

+Chủ hàng: Công ty TNHH Kim Quốc

Sau khi có xác nhận của Cảng chấp nhận cho tàu vào dỡ hàng thì Ngọc Phuoc JSC sẽ liên hệ bộ phận kế hoạch để biết kế hoạch điều động tàu cập cảng: vị trí, thời gian tàu cập bến và các thông tin khác.

Tiếp theo, Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước gửi email thông báo thời gian neo đậu đến cho khách hàng là Công ty TNHH Kim Quốc để khách hàng xác nhận thông tin cầu bến phục vụ cho việc dỡ hàng với nội dung: Tàu WESTERN LONDON dự kiến cập cảng vào lúc 16:00 ngày 05/09/2022, hoa tiêu 18:00 cập SITV và 19h00 triển khai chuẩn bị dụng cụ làm hàng. Vào lúc 21:00 ngày 05/09/2022 bắt đầu làm 4 máng sử dụng cầu tàu.

Sau đó, Chủ hàng Thép Kim Quốc sẽ cung cấp đầy đủ cho Công ty Ngọc Phước mọi chứng từ, thông tin về hàng hóa cần thiết để công ty thực hiện các thủ tục để nhận hàng, giao hàng tới chủ hàng đúng theo quy định trong hợp đồng đã kí. Công ty Ngọc Phước dựa vào chứng từ được cung cấp để lập các chứng từ liên quan để giao nhận hàng thay cho chủ hàng.

- ✓ Vận đơn đường biển (Bill of Lading)
- ✓ Trọng lượng hàng hóa (Weight List)
- ✓ Thông báo hàng đến (Arrival Notice) và lệnh giao hàng (Delivery Order)
- ✓ Sơ đồ hầm tàu và kế hoạch làm hàng

UDDI NAME "CUNG-NHAI" EDITION 1994 Shipper TATA STEEL LIMITED TATA CENTRE, 8TH FLOOR, 43 CHOWRINGHEE ROAD, KOLKATA - 700071, INDIA		BILL OF LADING Bl. No. DHR PHU 1
Consignee TO THE ORDER OF JOINT STOCK COMMERCIAL BANK FOR FOREIGN TRADE OF VIETNAM, SOUTH BINH DUONG BRANCH		CARRIER: VICTORIA SHIP MANAGEMENT
Notify address KIM QUOC STEEL CO., LTD. 222/1 LO SIEU STREET, WARD 12, DISTRICT 11, HOCHIMINH CITY, VIETNAM TAX CODE: 0308418304.		 FIRST ORIGINAL
Vessel / Voyage MV WESTERN LONDON / 2204825	Port of loading DHAMRA PORT IN INDIA	
Port of discharge PHU MY PORT, VIETNAM		
Number and Kind of packages: goods description LOT 1 COMMODITY : PRIME NEWLY HOT ROLLED ALLOY STEEL COILS TOTAL NUMBER OF COILS: 239 COILS SHIPPING MARKS: MILL STANDARD LC NUMBER ILC2208957 CONTRACT NO. TSL/SFA/HRC/22-23/KIMQUOC/012A SHIPPING BILL NO. : 3654387 / 22.08.2022 AND 3682507 / 23.08.2022 CLEAN SHIPPED ON BOARD DATED 26.08.2022		TOTAL QUANTITY TOTAL GROSS WEIGHT : 5,087,380 MTS TOTAL NET WEIGHT : 5,087,380 MTS
"FREIGHT PREPAID" Received on account of freight: "As per relevant Marine Contract"		SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, Measure, Quality, Quantity, Condition, Contents and Value unknown. IN WITNESS where of the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading Indicated below all of this tenor and date, Any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.
Time used for loading.....days.....hours.....	Freight Payable at -	Place and date of issue DHAMRA PORT IN INDIA 26.08.2022
	Number of Original B/L THREE (3)	Signature FOR TM INTERNATIONAL LOGISTICS LTD  AS AGENT FOR AND ON BEHALF OF MASTER

Hình 2.6 Bill of lading của lô hàng Thép cán nóng Kim Quốc

(Nguồn: Phòng Logistics)

NO	COILNO.	GRADE	THICK	WIDT	NET	GROSS	BILL	
G1	221920065	K08/ SAE 1006	2	1262	21.250	21.250	DHR PHU 1	BL1
G2	221967082	K08/ SAE 1006	2	1262	21.100	21.100	DHR PHU 1	BL1
G3	222045069	K08/ SAE 1006	2	1262	21.140	21.140	DHR PHU 1	BL1
G4	222045071	K08/ SAE 1006	2	1262	21.300	21.300	DHR PHU 1	BL1
G5	222046025	K08/ SAE 1006	2	1262	21.330	21.330	DHR PHU 1	BL1
G6	222046028	K08/ SAE 1006	2	1262	21.120	21.120	DHR PHU 1	BL1
G7	222046029	K08/ SAE 1006	2	1262	21.440	21.440	DHR PHU 1	BL1
G8	222046031	K08/ SAE 1006	2	1262	21.060	21.060	DHR PHU 1	BL1
G9	222047029	K08/ SAE 1006	2	1262	21.440	21.440	DHR PHU 1	BL1
G10	222047030	K08/ SAE 1006	2	1262	21.170	21.170	DHR PHU 1	BL1
G11	222047042	K08/ SAE 1006	2	1262	21.290	21.290	DHR PHU 1	BL1
G12	222047077	K08/ SAE 1006	2	1262	21.360	21.360	DHR PHU 1	BL1
G13	222048032	K08/ SAE 1006	2	1262	21.140	21.140	DHR PHU 1	BL1
G14	222048033	K08/ SAE 1006	2	1262	21.210	21.210	DHR PHU 1	BL1
G15	222048036	K08/ SAE 1006	2	1262	21.230	21.230	DHR PHU 1	BL1
G16	222048038	K08/ SAE 1006	2	1262	21.520	21.520	DHR PHU 1	BL1
G17	222048039	K08/ SAE 1006	2	1262	21.130	21.130	DHR PHU 1	BL1
G18	222048084	K08/ SAE 1006	2	1262	21.380	21.380	DHR PHU 1	BL1
G19	222048086	K08/ SAE 1006	2	1262	21.290	21.290	DHR PHU 1	BL1
G20	222048087	K08/ SAE 1006	2	1262	21.420	21.420	DHR PHU 1	BL1
G21	222048089	K08/ SAE 1006	2	1262	21.300	21.300	DHR PHU 1	BL1
G22	222048090	K08/ SAE 1006	2	1262	21.450	21.450	DHR PHU 1	BL1
G23	222048092	K08/ SAE 1006	2	1262	21.320	21.320	DHR PHU 1	BL1
G24	222048093	K08/ SAE 1006	2	1262	21.290	21.290	DHR PHU 1	BL1
G25	222049033	K08/ SAE 1006	2	1262	21.380	21.380	DHR PHU 1	BL1
G26	222049036	K08/ SAE 1006	2	1262	21.340	21.340	DHR PHU 1	BL1
G27	222049039	K08/ SAE 1006	2	1262	21.360	21.360	DHR PHU 1	BL1
G28	222049043	K08/ SAE 1006	2	1262	21.400	21.400	DHR PHU 1	BL1
G29	222049045	K08/ SAE 1006	2	1262	21.340	21.340	DHR PHU 1	BL1

Hình 2.7 Weight List của lô hàng Thép Kim Quốc(trang 1)

(Nguồn: Phòng Logistics)

**VUNG TAU OCEAN SHIPPING AGENCY CO., LTD
(VTOSA)**
28 Huỳnh Khuông An Street, Ward 3, Vung Tau City
Tel: 0254 3 513654 / Fax: 0254 3 513652
Email: general@vtosa.com / operation@vtosa.com

LỆNH GIAO HÀNG
Delivery Order

Kính gửi : - CHI CỤC HẢI QUAN PHÚ MỸ
Messrs - CẢNG SITV

Tên tàu : WESTERN LONDON
Vessel Chuyến : 2204825
Vận tải đơn số : DHR PHU I
B/L No. Đi từ : DHAMRA PORT, INDIA
From

Đề nghị giao lô hàng sau đây cho : KIM QUOC STEEL CO., LTD.
Please delivery the following shipment to: ADD : 222/1 LO SIEU STREET, WARD 12, DISTRICT 11, HOCHIMINH CITY, VIETNAM.

KỶ MÃ HIỆU <i>Marks</i>	SỐ LƯỢNG <i>No. of Pkgs</i>	TÊN HÀNG HOÀ <i>Description</i>	TRỌNG LƯỢNG <i>Gross Weight</i>
	239	PRIME NEWLY HOT ROLLED ALLOY STEEL	5087.38 MTS

Ngày nhận lệnh giao hàng :
Date of receiving D/O

NGƯỜI NHẬN HÀNG
For the Receiver

NGƯỜI GIAO HÀNG
For the Deliverer



Hình 2.8 Delivery Order

(Nguồn: Phòng Logistics)

CỤC HẢI QUAN BÀ RỊA - VŨNG TÀU
ĐỘI TT HHXNK KHO NGOẠI QUAN



Ngày 10 Tháng 09 Năm 2022

DANH SÁCH HÀNG HÓA
ĐỦ ĐIỀU KIỆN QUA KHU VỰC GIÁM SÁT HẢI QUAN
(Tờ khai không phải niêm phong)

1. Chi cục hải quan giám sát: CC HQCK Phú Mỹ V.Tàu-Đội TT SP-PSA - 51C2S01: CANG CONTAINER SITV - 3
3. Mã số thuế: 0308418304
4. Số tờ khai: 104956971450
5. Trạng thái tờ khai: Thông quan
9. Số quản lý hàng hóa: 260822DHR PHU 1
6. Ngày tờ khai: 08/09/2022 - 05/09/2022
7. Loại hình: Nhập kinh doanh tiêu dùng
8. Luồng: Vàng

STT	SỐ LƯỢNG HÀNG (1)	TỔNG TRỌNG LƯỢNG HÀNG (2)	LƯỢNG HÀNG HÓA THỰC TẾ QUA KHU VỰC GIÁM SÁT HẢI QUAN (3)	XÁC NHẬN CỦA CÔNG CHỨC HẢI QUAN (4)
	239 COIL	5.087,38 Tấn		

Hình 2.9 Danh sách hàng hóa đủ điều kiện thông quan

(Nguồn: Phòng Logistics)

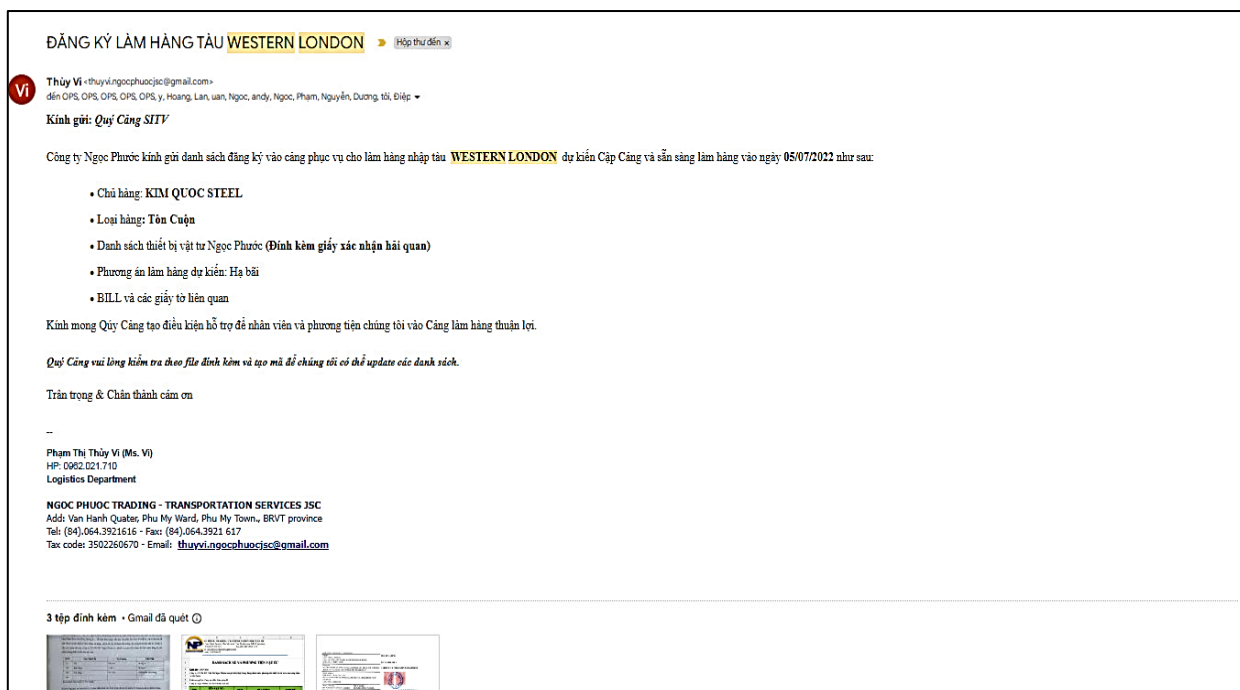
TỜ KHAI HÀNG HÓA NHẬP KHẨU							
Tờ khai:	Hàng	Chỉ thị hải quan	Chi nhận	Hàng hóa miễn phòng			
Số tờ khai:	104956971450	Số tờ khai đầu tiên:					
Số tờ khai tạm nhập tái xuất tương ứng:		Mã phân loại kiểm tra:	2	Mã loại hình:	A11 3 [4]	Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai:	7225
Tên cơ quan hải quan tiếp nhận tờ khai:		Ngày đăng ký:	08/09/2022 14:20:51	Ngày thay đổi đăng ký:		Mã bộ phận xử lý tờ khai:	00
Ngày đăng ký:	08/09/2022 14:20:51	Ngày thay đổi đăng ký:		Thời hạn tái nhập/ tái xuất:			
Người nhập khẩu							
Mã:	0308418304	Tên:	CÔNG TY TNHH THÉP KINH QUỐC				
Mã bưu chính:	{+84}43	Địa chỉ:	222/1 Lê Siêu, P.12, Q.11, TP.Hồ Chí Minh				
Số điện thoại:	0836778142						
Người ủy thác nhập khẩu							
Mã:		Tên:					
Người xuất khẩu							
Mã:		Tên:	TATA STEEL LIMITED				
Mã bưu chính:		Địa chỉ:	TATA CENTRE 8TH FLOOR, KOLKATA .700071, .43 CHOWRINGHEE ROAD INDIA				
Mã nước:	IN						
Người ủy thác xuất khẩu							
Đại lý hải quan:				Mã nhân viên hải quan:			
Số vận đơn		Địa điểm lưu kho:		51C2501	CANG CONTAINER CITY		
STT	Số vận đơn	Địa điểm dỡ hàng:		VNSIT	CANG CITY (MUNG TAU)		
1	260822DHR PHU 1	Địa điểm xếp hàng:		IDZZZ	DHAMRA		
Số lượng:	239	CL	Phương tiện vận chuyển:		9999	MV WESTERN LONDON 2204825	
Tổng trọng lượng hàng (Gross):	5.087,38	TNE	Ngày hàng đến:		05/09/2022		
Số lượng container:			Ký hiệu và số hiệu:				
			Ngày được phép nhập kho đầu tiên:				
			Mã vận bán phép quy khác:				
Số hóa đơn: A - 115600057							
Số tiếp nhận hóa đơn điện tử:							
Ngày phát hành: 26/08/2022							
Phương thức thanh toán: LC							
Tổng trị giá hóa đơn: A - CFR - USD - 2.874.369,7							
Tổng trị giá tính thuế: 67.052.627.295							
Tổng hệ số phân bổ trị giá: 2.874.369,7							
Mã kết quả kiểm tra nội dung:							
Giấy phép nhập khẩu							
STT	Phân loại	SS giấy phép					

Hình 2.10 Tờ khai hàng hóa nhập khẩu

(Nguồn: Phòng Logistics)

Sau khi chủ hàng Thép Kim Quốc hoàn thành các thủ tục hải quan và xuất trình với Cảng. Đồng thời thì bộ phận thương vụ Cảng sẽ tiến hành kí hợp đồng dịch vụ với Ngoc Phuoc JSC với những dịch vụ mà Ngoc Phuoc JSC yêu cầu, đóng phí cho từng loại dịch vụ.

Ngoc Phuoc JSC sẽ lập danh sách đăng ký cho công nhân làm hàng hay chủ hàng muốn vào quan sát quá trình làm hàng.



Hình 2.11 Mail đăng ký với cảng danh sách nhân viên và thiết bị vật tư phục vụ làm hàng của Ngoc Phuoc JSC

(Nguồn: Phòng Logistics)

Đồng thời Ngoc Phuoc JSC gửi mail đăng ký danh sách thiết bị vật tư ra vào cảng để phục vụ cho việc dỡ hàng bao gồm: Tên vật tư, thiết bị và số lượng. Đối với xe nâng phục vụ làm hàng thì đăng ký biển số xe để Cảng quản lý phương tiện ra vào Cảng SITV.

Cùng với việc đăng ký cho các phương tiện ra và Cảng, thiết bị làm hàng hay nhân công thực hiện dỡ hàng thì Ngoc Phuoc JSC cũng sẽ đăng ký với Cảng SITV về phương án làm hàng như lấy thẳng, sang mạn hay hạ bãi. Đối với cò tầu WESTERN LONDON thì phương án làm hàng là hạ bãi toàn bộ 1574 cuộn với tổng số lượng 33.485.350 tại Cảng SITV.

Bộ phận chứng từ công ty Ngoc Phuoc JSC sẽ cập nhật list hàng cho cảng thông qua hệ thống tự động của SITV.

The screenshot shows the SITV system interface for selecting a ship name. The header includes the HUTCHISON PORTS SITV logo and navigation links: Trang Chủ, Hướng Dẫn, Liên Hệ, and two icons for vehicle and cargo manifests. A greeting 'Chào mừng, SITV00' is on the right. The main section is titled 'VUI LÒNG CHỌN TÊN TÀU :'. It lists three ship options, each with a radio button, ship name, destination, date, time, and weighing status:

- Tên Tàu : WESTERN LONDON (D) → Ngày Cập : 04/09/2022 06:00:00 Weighing : NO
- Tên Tàu : OCEAN GLORY (D) → Ngày Cập : 23/05/2022 06:00:33 Weighing : NO
- Tên Tàu : TÀU KHÔNG KHAI THÁC (D) → Ngày Cập : 03/01/2022 09:46:43 Weighing : NO

Navigation buttons 'Tiếp Tục' (Next) and 'Quay Lại' (Back) are located to the right of the options.

Hình 2.12 Hệ thống tự động của SITV

(Nguồn: Phòng Logistics)

Trước khi dỡ hàng thì chủ hàng là Công ty TNHH Thép Kim Quốc sau khi nhận từ đại lý tàu biển là Benline Agency thì phải cung cấp cho Ngoc Phuoc JSC: Bản lược khai hàng hoá (Cargo Manifest), sơ đồ hầm tàu để Ngoc Phuoc JSC và các cơ quan chức năng khác như Hải quan, Điều độ, cảng vụ tiến hành các thủ tục cần thiết và bố trí phương tiện làm hàng.

Ngoc Phuoc JSC và đại diện tàu WESTERN LONDON tiến hành kiểm tra tình trạng hầm tàu. Nếu phát hiện thấy hầm tàu ẩm ướt, hàng hoá 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.

Dỡ hàng bằng cần cẩu của tàu WESTERN LONDON 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 Ngoc Phuoc JSC kiểm đếm và phân loại hàng hoá cũng như kiểm tra về tình trạng hàng hoá và ghi vào Tally Sheet .

Hàng sẽ được xếp lên xe 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, Ngoc Phuoc JSC và đại diện tàu phải đối chiếu số lượng hàng hoá giao nhận và cùng ký vào Tally Sheet


Lập bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC) trên cơ sở Tally Sheet. Đại diện Ngoc Phuoc JSC và đại diện tàu đều ký vào Bản kết toán này, xác nhận số lượng thực giao so với Bản lược khai hàng (Cargo Manifest) và B/L.

Đồng thời lập các giấy tờ cần thiết trong quá trình giao nhận như Giấy chứng nhận hàng hư hỏng (COR) nếu hàng bị hư hỏng.

***Xác nhận số lượng dỡ hãng với cảng**

Sau khi xác nhận tình trạng hàng hóa cũng như đối chiếu số lượng hàng đem vào hạ bãi thì Ngọc Phuoc sẽ chuẩn bị chứng từ và email cho đại diện Cảng SITV để Cảng tiến hàng get in cho lô hàng.

Đối với tờ khai và lệnh giao hàng của tàu WESTERN LONDON sẽ do chủ hàng là Công ty TNHH Thép Kim Quốc hoàn tất để gửi cho Ngọc Phuoc JSC sau đó Ngọc Phuoc JSC sẽ đại diện gửi tờ khai, lệnh giao hàng cùng với biên bản kết toán nhận hàng với tàu (ROROC) và biên bản hàng dỡ vỡ hư hỏng (COR) để Cảng get in cho lô hàng.



NGOC PHUOC TRANSPORTATION - TRADING SERVICES JSC
 Add: Van Hanh Quarter, Phu My Ward, Phu My Town, Ba Ria-Vung Tau province
 Tel: (84).0254.3921616 Fax: (84).064.3921617
 Email: ngocphuocompany@gmail.com M.P: (84).0914 686 362
 Tax code: 3502260670 M.P: (84).0917 259 227

REPORT ON RECEIPT OF CARGO

1. Vessel: (Tên tàu)	WESTERN LONDON	2. Flag: (Quốc tịch)	PHILIPPINES	3. Agent: (Đại lý)	
4. Port of loading: (Cảng xếp hàng)	DHAMRA PORT, INDIA	5. Port of Discharging (Cảng dỡ hàng)		SITV	
6. Date of Arrival: (Ngày tàu cập cảng)	September... 5... 2022	7. Date of Departure: (Ngày tàu đi)		September... 6... 2022	
8. Commence discharging at: (Bắt đầu làm hàng lúc)	September... 5... 2022	9. Completion discharging at: (Kết thúc làm hàng lúc)		September... 5... 2022	

Cargo description (Mô tả hàng hóa)	CARGO MANIFEST (Hàng hóa theo Manifest)				CARGO DISCHARGE (Hàng hóa được dỡ xuống)		
	Cargo Owner (Chủ hàng)	Quantity (coils) (Số lượng)	Weight (MT) (Trọng lượng)	CBM (Khối lượng)	Quantity (coils) (Số lượng)	Weight (MT) (Trọng lượng)	CBM (Khối lượng)
PRIME NEWLY HOT ROLLED ALLOY STEEL COILS (BL: No. DHR PHU 1)	KIM QUOC STEEL CO., LTD	239	5,087.380	N/A	239	5,087.380	N/A
PRIME NEWLY HOT ROLLED ALLOY STEEL COILS (BL: No. DHR PHU 2)	KIM QUOC STEEL CO., LTD	239	5,089.140	N/A	239	5,089.140	N/A
GRAND TOTAL: (Tổng cộng)		478	10,176.520		478	10,176.520	



10. Say in word: Four hundred and seventy-eight coils only / Ten thousand one hundred and seventy-six point five hundred and twenty metric tons.

11. Conditions & exception of receipt:

- Cargo received as per attached Packing list.
- Weight as per cargo manifest or draft survey report without liability for discrepancy.
- Cargo outturn report (if any).



THE MASTER/CHEF OF MATE

AS PER RECEIPT ONLY

Date: ... 5... 09/2022


NGOC PHUOC JSC OFFICER'S REPRESENTATIVE

Nguyễn Văn Duyên

Hình 2.13 ROROC

(Nguồn: Phòng Logistics)



NGOC PHUOC TRANSPORTATION - TRADING SERVICES JSC

Add: Van Hanh Quarter, Phu My Ward, Phu My Town, Ba Ria-Vung Tau province

Tel: (84)064.3921616 Fax: (84)064.3921617

Email: ngocphuoecompany@gmail.com M.P: (84)0914.686.362

Tax code: 1502260670 (84)0917.259.227

CARGO OUTTURN REPORT (COR)

1. Vessel: <i>(Tên tàu)</i>	WESTERN LONDON	2. Flag: <i>(Quốc tịch)</i>	PHILIPPINES
3. Port of loading: <i>(Cảng xếp hàng)</i>	DIAMRA FORT, INDIA	4. Port of Discharging: <i>(Cảng dỡ hàng)</i>	SITV
5. Date of Arrival: <i>(Ngày tàu cập cảng)</i>	September... <u>5</u> ...2022	6. Date of Departure: <i>(Ngày tàu đi)</i>	September... <u>6</u> ...2022

Certified the undermentioned cargo being damaged before discharging operation.

IBL NO	Cargo Owner <i>(Chủ hàng)</i>	Description of good <i>(Mô tả hàng)</i>	Quantity <i>(Số lượng)</i>	Aspect of cargo <i>(Hiện trạng hàng hóa)</i>
IBL No. DHR PHU 1	KIM QUOC STEEL CO., LTD	PRIME NEWLY HOT ROLLED ALLOY STEEL COILS	30	ARE RUSTY
			10	SCRATCHED, BAND-OFF, EDGES FOLDED, EDGES TORN
			5	ARE BROKEN STEEL BAND
IBL No. DHR PHU 2	KIM QUOC STEEL CO., LTD	PRIME NEWLY HOT ROLLED ALLOY STEEL COILS	25	ARE RUSTY
			7	SCRATCHED, BAND-OFF, EDGES FOLDED, EDGES TORN
			3	ARE BROKEN STEEL BAND

The above mentioned damaged cargo by ship/tally-clerk and port's tally-clerk in hold without dispute or claim.

THE MASTER/ CHIEF OFFICER

(Signature)

WESTERN LONDON

AS PER RECEIPT ONLY

Date: 5/9/2022

NGOC PHUOC JSC OFFICER'S REPRESENTATIVE

NGOC PHUOC LOGISTICS

P. TRUC BAN - KHAI THAC

(Signature)

Nguyễn Văn Duyên

Hình 2.14 COR

(Nguồn: Phòng Logistics)

Khi có kế hoạch xuất bãi thì Ngọc Phuoc JSC và cảng phối hợp và trao đổi thông tin qua email để đại diện Cảng tiến hành get out cho lô hàng.

Đối với việc hạ bãi tại Cảng SITV thì sẽ miễn phí cước lưu bãi trong vòng 7 ngày kể từ ngày cuộn đầu tiên hạ bãi.

Tình trạng hàng hóa: Nguyên đai nguyên kiện khi xếp dỡ qua mặt cầu cảng Nguyên tắc xác định thời gian phí lưu bãi, thời gian miễn phí lưu bãi:

+Thời gian tính phí lưu bãi là thời gian lưu bãi thực tế trừ đi thời gian miễn phí lưu bãi.

+Thời gian lưu bãi thực tế: là tổng thời gian lưu bãi, tính từ ngày nhập bãi đến ngày hàng được xuất khỏi bãi(ra khỏi cổng Cảng)

+Thời gian miễn phí lưu bãi sẽ được áp dụng khi hàng được xuất khỏi bãi (ra khỏi cổng Cảng)

Theo yêu cầu giao hàng cho chủ hàng là Công ty TNHH Kim Quốc thì Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước sẽ sắp xếp đội xe chạy chở hàng về kho của chủ hàng.

Kế hoạch xuất bãi sẽ được Ngọc Phuoc JSC theo dõi và danh sách xe chạy vào lấy hàng tại bãi của Cảng SITV đều được Ngọc Phuoc JSC đăng ký với Cảng các thông tin như: Biển số đầu kéo, biển số romooc, tải trọng cho phép của xe, tên tài xe kèm chứng minh dân nhân, bằng lái, số điện thoại.....

Từ thông tin được cung cấp từ tải trọng của xe mà Ngọc Phuoc JSC sẽ sắp xếp xe chở hàng phù hợp với thông tin thể hiện về Net Weight, Gross Weight trên Weight List được cung cấp. Tất cả những thông tin này phải được kiểm tra với độ chính xác tuyệt đối để đảm bảo an toàn cho mặt hàng cũng như bảo đảm cho quá trình vận chuyển được diễn ra thuận lợi.

Cùng với danh sách xe được Ngọc Phuoc JSC sắp xếp vào Cảng chở hàng thì Ngọc Phuoc JSC sẽ theo dõi số chuyên ra vào Cảng (Ngọc Phuoc JSC là người đăng ký cho phương tiện ra vào Cổng Cảng để làm cơ sở quyết toán với Cảng và chủ hàng về dịch vụ cung cấp).

Sau khi nhận hàng tại cảng xong, Nhân viên giao nhận thông báo cho Công ty TNHH Thép Kim Quốc biết hàng hóa đang di chuyển đến nơi kho của doanh nghiệp, để công ty sắp xếp nhận hàng. Khi kiểm tra hàng hóa đúng và đầy đủ theo chứng từ, nhân viên đại diện bên kho sẽ kí vào biên bản bàn giao hàng hóa nhằm chứng minh hàng hóa đã được giao.

Sau khi hoàn thành xong mọi công đoạn giao hàng nhân viên giao nhận mang hóa đơn liên quan đến lô hàng giao cho bộ phận chứng từ. Bộ phận chứng từ tính toán các chi phí, chi phí lưu bãi tại Cảng SITV, phí bốc dỡ từ tàu lên xe, vận chuyển hàng ra bãi và bốc dỡ từ bãi lên xe Tàu WESTERN LONDON làm hàng tại Cảng SITV Phú Mỹ ...rồi chuyển sang cho bộ phận kế toán của công ty. Bộ phận kế toán sẽ lập bảng kê thanh toán, phiếu thanh toán kèm theo những hóa đơn có liên quan đến lô hàng song song với việc đó thì phòng kế toán sẽ kiểm tra lại các hóa đơn, chứng từ xem đã đúng chưa. Nếu đúng bộ phận kế toán sẽ làm giấy “Đề nghị thanh toán” và chuyển cho giám đốc duyệt để thanh toán với chủ hàng. Nhân viên giao nhận sẽ photo một bộ chứng từ chuyển cho bộ phận kế toán để lưu trữ, còn bộ chứng từ gốc sẽ gửi lại cho khách hàng quyết toán. Nhân viên chứng từ sẽ lưu trữ hồ sơ.

2.2.2.3. Sản lượng giao nhận hàng thép cán nóng nhập khẩu bằng đường biển tại công ty Ngọc Phước JSC

STT	THÁNG	SỐ TÀU KHAI THÁC	KHỐI LƯỢNG		GHI CHÚ	
			SỐ CUỘN	SỐ MTS		
1	Tháng 01/2020	5	2934	63,016.946	167,164.195	QUÝ I
2	Tháng 02/2020	3	1247	25,220.796		
3	Tháng 03/2020	8	3844	78,926.453		
4	Tháng 04/2020	5	2773	62,495.075	217,459.714	QUÝ II
5	Tháng 05/2020	6	5133	54,460.178		
6	Tháng 06/2020	8	3721	100,504.461		
7	Tháng 07/2020	5	2475	56,707.336	220,870.846	QUÝ III
8	Tháng 08/2020	8	3503	75,039.973		
9	Tháng 09/2020	5	3950	89,123.537		
10	Tháng 10/2020	4	1911	37,931.535	156,934.008	QUÝ IV
11	Tháng 11/2020	7	4873	82,240.831		
12	Tháng 12/2020	3	1701	36,761.642		
TỔNG CỘNG		67	38065	762,428.763	762,428.763	
TỔNG SỐ TÀU KHAI THÁC TRONG NĂM 2020					67	
TỔNG SẢN LƯỢNG TÀU KHAI THÁC TRONG NĂM 2020					762,428.763	

Bảng 2 Sản lượng giao nhận hàng thép cán nóng NK tại công ty Ngọc Phước năm 2020

(Nguồn: Phòng Logistics)

Theo bảng thống kê, sản lượng giao nhận hàng thép cán nóng nhập khẩu các nhóm của công ty Ngọc Phước vào năm 2020 là 762.428 mts/38.065 cuộn với số sàu khai thác là 67 Tàu. Chúng ta có thể thấy là sản lượng của quý II và quý III tương đối cao cả hai quý này đều trên 200 nghìn Tấn. Sản lượng của tháng 6 năm 2020 là cao nhất với 100, 504 mts và số cuộn là 3.721 cuộn. Sản lượng thấp nhất là tháng 02 năm 2020 với 25.220 mts /1.247 cuộn. Nguyên nhân có thể kể đến là do sự bùng phát của dịch corona virus mới covid-19 diễn ra sau tác động đáng kể đến các nền kinh tế trên thế giới qua nhiều kênh trong đó có du lịch, kinh doanh, sản xuất, thương mại làm gián đoạn cung ứng, gây thiệt hại nặng cho nền kinh tế.

STT	THÁNG	SỐ TÀU KHAİ THÁC	KHỐI LƯỢNG		GHI CHÚ	
			SỐ CUỘN	SỐ MTS		
1	Tháng 01/2021	2	2258	48,138.280	367,431.028	QUÝ I
2	Tháng 02/2021	5	25837	249,461.060		
3	Tháng 03/2021	5	3192	69,831.688		
4	Tháng 04/2021	10	4525	102,433.161	263,317.111	QUÝ II
5	Tháng 05/2021	5	4822	87,355.013		
6	Tháng 06/2021	5	3788	73,528.937		
7	Tháng 07/2021	1	199	4,461.392	70,653.190	QUÝ III
8	Tháng 08/2021	1	249	4,908.015		
9	Tháng 09/2021	3	2822	61,283.783		
10	Tháng 10/2021	2	1373	29,610.092	139,875.447	QUÝ IV
11	Tháng 11/2021	3	2612	56,001.245		
12	Tháng 12/2021	3	2552	54,264.110		
TỔNG CỘNG		45	54229	841,276.776	841,276.776	
TỔNG SỐ TÀU KHAİ THÁC TRONG NĂM 2021					45	
TỔNG SẢN LƯỢNG TÀU KHAİ THÁC TRONG NĂM 2021					841,276.776	

Bảng 3 Sản lượng giao nhận hàng thép cán nóng NK tại công ty Ngọc Phước năm 2021

(Nguồn: Phòng Logistics)

Sản lượng năm 2021 là 841.276 mts, tăng 10,34% so với năm 2020. Trong đó sản lượng của quý I là cao nhất với 367.431 mts. Sản lượng của quý III là thấp nhất với 70,653 mts/ 3270 cuộn.

Sản lượng của quý I là 367,431 mts, tăng gấp đôi so với cùng kì năm trước. Sản lượng quý II là 263,317 mts, tăng 1.2 lần so với cùng kì năm trước. Sản lượng quý III là 70,653 mts

và quý IV là 139,875 mts. Sản lượng quý III và IV của năm 2021 giảm mạnh so với cùng kỳ năm 2020.

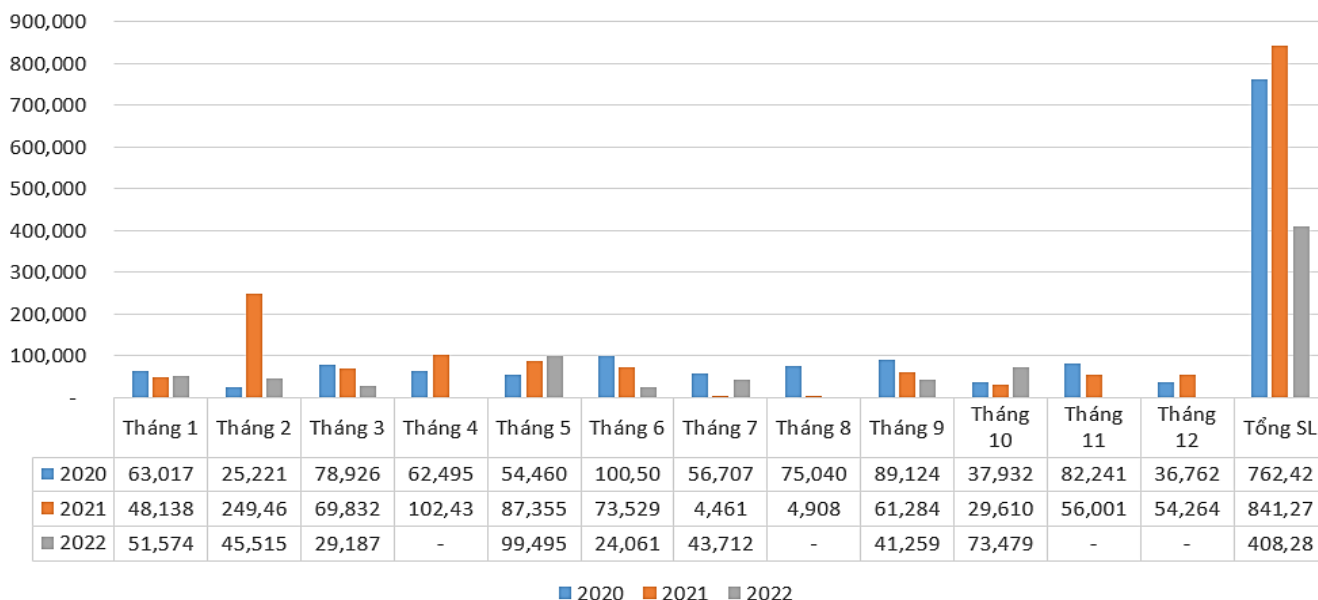
STT	THÁNG	SỐ TÀU KHAI THÁC	KHỐI LƯỢNG		GHI CHÚ	
			SỐ CUỘN	SỐ MTS		
1	Tháng 01/2022	4	2383	51,574.414	126,276.344	QUÝ I
2	Tháng 02/2022	2	2524	45,514.668		
3	Tháng 03/2022	2	1324	29,187.262		
4	Tháng 04/2022	0	0	-	123,556.473	QUÝ II
5	Tháng 05/2022	5	4666	99,495.213		
6	Tháng 06/2022	1	1039	24,061.260		
7	Tháng 07/2022	3	2174	43,712.070	84,971.215	QUÝ III
8	Tháng 08/2022	0	0	-		
9	Tháng 09/2022	2	1927	41,259.145		
10	Tháng 10/2022	4	3573	73,479.059	73,479.059	QUÝ IV
11	Tháng 11/2022	0	0	-		
12	Tháng 12/2022	0	0	-		
TỔNG CỘNG		23	19610	408,283.091	408,283.091	
TỔNG SỐ TÀU KHAI THÁC TRONG NĂM 2022						23
TỔNG SẢN LƯỢNG TÀU KHAI THÁC TRONG NĂM 2022						408,283.091

Bảng 4 Sản lượng giao nhận hàng thép cán nóng NK tại công ty Ngọc Phước năm 2022

(Nguồn: Phòng Logistics)

Sản lượng giao nhận hàng thép cán nóng nhập khẩu trong năm 2022 là 408,283/19,610 cuộn, giảm mạnh so với năm 2021. Có nhiều tháng không có tàu nhập như tháng 4, tháng 8, tháng 11, và tháng 12.

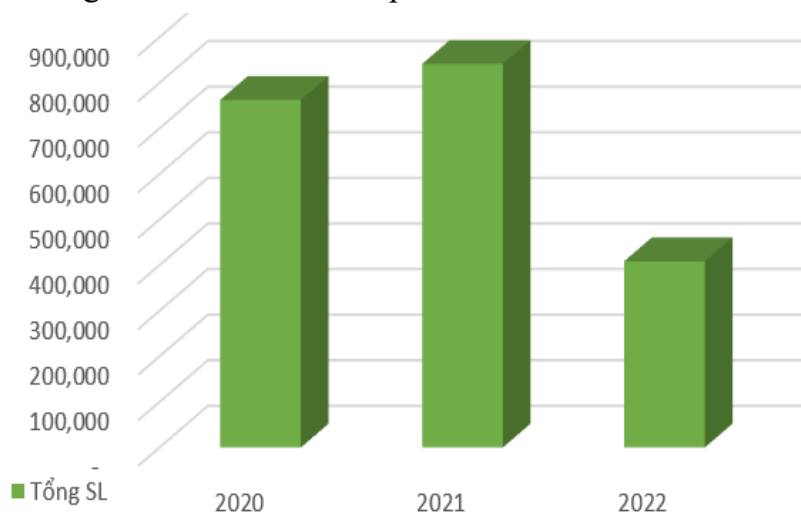
BIỂU ĐỒ SẢN LƯỢNG THEO THÁNG NĂM 2020,2021,2022



Biểu đồ 2 Sản lượng theo tháng năm 2020, 2021, 2022

(Nguồn: Tác giả)

Từ biểu đồ 2 có thể nhận thấy, sản lượng tháng 2 năm 2021 là lớn nhất với 249.46 mts. Sản lượng của tháng một các năm giảm nhẹ, sau đó có xu hướng tăng trở lại. Khác với tháng những tháng cuối năm, sản lượng giảm mạnh, tháng 11 và 12 sản lượng bằng 0. Nhìn chung, sản lượng tháng 7 và tháng 8 trong cả 3 năm đều rất thấp.



Biểu đồ 3 So sánh tổng sản lượng 3 năm 2020, 2021, 2022

(Nguồn: Tác giả)

Từ biểu đồ So sánh tổng sản lượng 3 năm 2020, 2021, 2022, sản lượng tăng nhẹ từ năm 2020 đến 2021 và sau đó giảm mạnh ở năm 2022.

Nguyên nhân dẫn đến việc sản lượng 2022 giảm mạnh như: Sự sụt giảm của ngành thép, thị trường thép quý 3/2022 đối mặt với nhiều khó khăn khi giá thép thế giới lao dốc tạo sức ép lớn lên giá thép trong nước.

Bên cạnh đó, tình trạng xung đột vũ trang giữa Nga và Ukraine cùng với các khó khăn của nền kinh tế thế giới dẫn đến nhu cầu suy giảm, ảnh hưởng tới hoạt động xuất nhập khẩu thép của Việt Nam. Sản lượng xuất khẩu suy giảm dẫn đến tăng nguồn cung trong nước và tình trạng cạnh tranh gay gắt trên thị trường nội địa.

Thị trường thép trong nước quý 4/2022 sẽ tiếp tục gặp nhiều khó khăn do hoạt động xuất khẩu kém khả quan, cạnh tranh gay gắt giữa các nhà sản xuất; các chính sách thắt chặt tiền tệ, tăng lãi suất, tỷ giá leo thang có thể ảnh hưởng tiêu cực tới nhu cầu và hoạt động sản xuất kinh doanh của các đơn vị trong ngành thép.

Bên cạnh đó, một nguyên nhân khiến sản lượng giảm là do Ngọc Phước đã mất đi 1 số đối tác. Do phí vận chuyển và giao nhận của Ngọc Phước còn cao. Đồng thời, trong quá trình xếp dỡ và vận chuyển, đã xảy ra nhiều sai sót làm khách hàng mất đi niềm tin đối với công ty. Mặt khác, chiến lược cạnh tranh và chăm sóc khách hàng của Ngọc Phước chưa tốt, dẫn đến khó giữ chân khách hàng. Chưa có sự quảng bá phù hợp để thu hút thêm khách hàng mới.

													Đơn vị: mts
	Tháng 1	Tháng 2	Tháng 3	Tháng 4	Tháng 5	Tháng 6	Tháng 7	Tháng 8	Tháng 9	Tháng 10	Tháng 11	Tháng 12	Tổng SL
2020	63,017	25,221	78,926	62,495	54,460	100,504	56,707	75,040	89,124	37,932	82,241	36,762	762,429
2021	48,138	249,461	69,832	102,433	87,355	73,529	4,461	4,908	61,284	29,610	56,001	54,264	841,277
2022	51,574	45,515	29,187	-	99,495	24,061	43,712	-	41,259	73,479	-	-	408,283

Bảng 5 Tổng kết sản lượng 3 năm của công ty

(Nguồn: Tác giả)

2.2.2.4. Những vấn đề phát sinh trong quá trình giao nhận hàng thép NK tại công ty

❖ Hư hỏng hàng hóa do trong quá trình xếp dỡ

Trong lô hàng nhập khẩu thép cán nóng của Cty thép Kim Quốc (tàu WESTERN LONDON) tháng 9/2022 cũng đã xảy ra những vấn đề như hàng bị đứt dây đai, rách vỏ và móp méo.

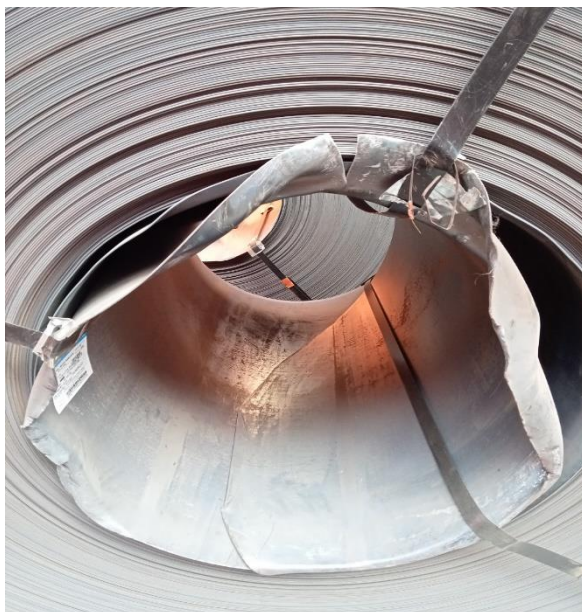
Nguyên nhân có thể kể đến như: do công nhân thiếu kinh nghiệm trong nghiệp vụ xếp dỡ, người lái cầu thiếu sự cẩn thận trong quá trình làm việc. bên cạnh đó, giám sát và trực ban hiện trường tại cảng của công ty Ngọc Phước đã chưa hoàn thành nhiệm vụ, lơ là trong việc quản lý và đôn đốc công nhân làm việc. Dẫn đến một số công nhân làm việc thiếu nghiêm túc gây ra nhiều sai sót và ảnh hưởng đến hàng hóa.

Hướng giải quyết: Sau khi sự cố xảy ra, giám sát hiện trường sẽ báo cáo tình hình cho các bên liên quan như: chủ hàng, nhân viên chứng từ Ngọc Phước. Phân tích, tìm ra nguyên nhân gây hư hỏng hàng. Nếu tôn chỉ bị đứt đai thì giám sát chủ động cho công nhân buộc đai lại. Đối với cuộn tôn bị rách hay móp méo thì báo cáo tình trạng cho chủ hàng Kim Quốc. Sau đó chủ hàng sẽ xem xét mức độ ảnh hưởng. Vì Kim Quốc là một trong những khách hàng thân thiết của Ngọc Phước, đồng thời, đối với hàng thép cán nóng (chưa thành phẩm) thì vấn đề rách vỏ ngoài hay móp méo cũng sẽ ít ảnh hưởng đến chất lượng hàng hóa. Do đó, chủ hàng cũng sẽ châm chước cho Ngọc Phước. Tuy nhiên, về phía công ty Ngọc Phước. cũng cần có sự cải thiện trong vấn đề làm hàng, xếp dỡ hàng hóa để hạn chế những rủi ro gây hư hỏng hàng hóa, phải ngừng việc làm hàng để giải quyết vấn đề, dẫn đến tốn thời gian. Đồng thời làm giảm niềm tin của khách hàng đến chất lượng dịch vụ của Ngọc Phước.



Hình 2.15 Cuộn tôn bị móp mép và bung đai trong lô hàng Thép NK của Cty Kim Quốc

(Nguồn: Giám sát hiện trường công ty Ngọc Phước)



Hình 2.16 Một số cuộn tôn bị hư hỏng trong quá trình xếp dỡ

(Nguồn: Giám sát hiện trường công ty Ngọc Phước)

❖ Giao nhầm hàng:

Trong quá trình giao nhận cũng xảy ra nhiều vấn đề như: cầu nhầm hàng của chủ khác, giao nhầm hàng của các chủ hàng, hàng thuộc bill dỡ ở cảng khác,..

Cụ thể như tàu BAO RUI LING nhập 20.000 mts thép cán nóng cập cảng SSIT ngày 08/05/2022. Ca đêm ngày 08 tháng 05 năm 2022, nguyên nhân do sơ suất trong quá trình kiểm đếm kiểm tra dữ liệu nên nhân viên tally Ngọc Phước giao nhầm một cuộn tôn có mã cuộn D228974700 với số gross là 23.150 mts (Cuộn tôn trên thuộc chủ hàng Hoa Sen) lên xe vận chuyên mang biển số 72H00785 thuộc nhà xe Trung Việt về nhà máy SMC. Hướng giải quyết: Giám sát sẽ báo cáo tình hình về Văn phòng. Sau đó nhân viên chứng từ logistics sẽ chủ động liên hệ với bên nhà máy SMC để giải thích tình hình, nguyên nhân giao sai hàng. Sau đó, lập công văn hỗ trợ trả tôn và gửi cho nhân viên phụ trách quản lý hàng hóa tại nhà máy SMC. Sau khi công văn được SMC duyệt thì cho xe đến chở hàng về bãi hoặc về nhà máy Hoa Sen.

CÔNG TY CP TM DV VẬN TẢI NGỌC PHƯỚC		CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc Lập – Tự Do – Hạnh Phúc																									
Số: 10.05.2022/CVNP-SMC (V/v: Hỗ trợ giao trả cuộn tôn mã D2288974700)		Phủ Mỹ, Ngày 10 tháng 05 năm 2022																									
Kính gửi: QUÝ NHÀ MÁY SMC – PHÚ MỸ																											
<p>Trước hết, Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước (sau đây gọi tắt là Ngọc Phước) xin chân thành cảm ơn sự hợp tác và hỗ trợ của Quý Công ty trong suốt thời gian qua.</p> <p>Liên quan đến công tác làm hàng tàu BAO RUI LING nhập 20.000mts tại cảng SSIT ngày 08/05/2022. Ca đêm ngày 08/05/2022, do sơ xuất trong quá trình kiểm đếm, kiểm tra dữ liệu nên nhân viên tally Ngọc Phước có giao nhầm 01 cuộn tôn mã D2288974700 với số Gross 23.150 mts (Cuộn tôn trên thuộc chủ hàng Hoa Sen) lên xe vận chuyển mang biển số 72H 00785 thuộc nhà xe Trung Việt về nhà máy SMC.</p> <p>Bằng công văn này kính mong quý Nhà máy SMC hỗ trợ giao trả lại cuộn tôn mà Ngọc Phước đã giao nhầm, Ngọc Phước cam kết sẽ không để trường hợp tương tự xảy ra. Đồng thời Ngọc Phước kính gửi thông tin xe vận chuyển sẽ đến Nhà máy SMC lấy cuộn tôn trên, như sau:</p> <p>*Thông tin mã cuộn giao nhầm:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>STT</th> <th>MÃ CUỘN</th> <th>SIZE HÀNG</th> <th>N.W.</th> <th>CHỦ HÀNG</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>D2288974700</td> <td>2.3X1215</td> <td>23.150</td> <td>HOA SEN</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Thông tin xe chở cuộn tôn nhầm về:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>STT</th> <th>Số đầu kéo Number of tractors</th> <th>Số Romooc Number of Romooc</th> <th>Tên tài xế Driver's names</th> <th>CMND Driver's ID</th> <th>Bằng lái Driving license</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>49C-10934</td> <td>49R-00215</td> <td>Đặng Văn Sơn</td> <td>077075000525</td> <td>770106000533</td> </tr> </tbody> </table>						STT	MÃ CUỘN	SIZE HÀNG	N.W.	CHỦ HÀNG	1	D2288974700	2.3X1215	23.150	HOA SEN	STT	Số đầu kéo Number of tractors	Số Romooc Number of Romooc	Tên tài xế Driver's names	CMND Driver's ID	Bằng lái Driving license	1	49C-10934	49R-00215	Đặng Văn Sơn	077075000525	770106000533
STT	MÃ CUỘN	SIZE HÀNG	N.W.	CHỦ HÀNG																							
1	D2288974700	2.3X1215	23.150	HOA SEN																							
STT	Số đầu kéo Number of tractors	Số Romooc Number of Romooc	Tên tài xế Driver's names	CMND Driver's ID	Bằng lái Driving license																						
1	49C-10934	49R-00215	Đặng Văn Sơn	077075000525	770106000533																						
<p>Rất mong nhận được sự hỗ trợ từ phía Quý công Ty</p> <p>Trân trọng và cảm ơn ./.</p> <p style="text-align: center;">CÔNG TY CỔ PHẦN TM-DV VẬN TẢI NGỌC PHƯỚC GIÁM ĐỐC</p> <p>Nơi nhận:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Như kính gửi; - Lưu văn phòng; <div style="text-align: right;">  GIÁM ĐỐC <i>Phạm Hồng Lợi</i> </div>																											

Hình 2.17 Công văn xin hỗ trợ giao trả tôn

(Nguồn: Phòng Logistics)

2.3 Đánh giá chung về hoạt động giao nhận tại công ty

2.3.1 Điểm mạnh

Quy trình giao nhận đơn giản, dễ tiến hành, quá trình được thực hiện trong sự phối hợp chặt chẽ giữa các phòng ban với nhau.

Công ty có một lượng khách hàng với thiện chí hợp tác cùng phát triển lâu dài, số lượng khách hàng mới gia tăng đều đặn tạo được cơ hội phát triển cho Ngọc Phuoc JSC.

Công ty luôn chấp hành tốt những quy định pháp luật, ít xảy ra sai sót trong khi làm việc nên các lô hàng thường được làm thủ tục nhanh chóng, kịp thời và hiệu quả. Nâng cao chất lượng dịch vụ và uy tín của Công ty.

Nhân viên và cả lãnh đạo của công ty đều thiết lập tốt mối quan hệ với các đại lý, công ty vận tải, đối tác và cơ quan ban ngành có liên quan, khách hàng trong và ngoài nước... nhằm đem lại sự thuận lợi và trôi chảy trong quá trình thực hiện giao nhận hàng hóa.

Công ty sở hữu một đội ngũ nhân viên có nhiều kinh nghiệm, trình độ chuyên môn cao và luôn nhiệt tình với công việc ...Làm cho hiệu quả của quy trình giao nhận luôn đạt ở mức cao, thời gian xuất khẩu một lô hàng được rút ngắn lại rất nhiều, ít xảy ra những rủi ro về rớt hàng, mất mát hàng hóa, hoặc hàng bị hư hỏng.

Phòng làm việc trong công ty đều được trang bị Internet, hệ thống máy móc hiện đại –là công cụ hữu ích để cập nhật các văn bản, quy định hiện hành của Nhà Nước và trao đổi công việc nhanh hơn. Nhờ đó, tạo rất nhiều thuận lợi cho quá trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu. Môi trường làm việc thân thiện, thoải mái, không gian trang nhã, gần gũi.

Quy mô vừa phải là môi trường lợi thế để sinh viên thực tập, sinh viên mới ra trường học hỏi, tích lũy kinh nghiệp, được tiếp xúc với nhiều khâu trong quá trình giao nhận.

Công ty đã xây dựng trình tự làm việc một cách hợp lý là mỗi nhân viên sẽ đảm nhận một công việc trong trình tự đó. Mỗi người sẽ có thời gian chuyên sâu, thành thạo 1 lĩnh vực từ đó đẩy nhanh tiến độ công việc. Ngọc phước hiện đang có những nhân viên chuyên nghiệp trong việc xử lý chứng từ cũng như giải quyết những vấn đề phát sinh trong quá trình giao nhận. Đồng thời, nhân viên hiện trường cũng có nhiều kỹ năng trong việc quản lý quá trình làm hàng, và nhiều kinh nghiệm ứng phó những rủi ro có thể xảy ra trong quá trình xếp dỡ, vận chuyển.

2.3.2 Một số hạn chế còn tồn đọng và nguyên nhân

❖ Nguồn nhân lực

Đội ngũ nhân viên giao nhận còn ít nhưng khối lượng công việc lại cao. Khối lượng công việc quá nhiều đã ít nhiều ảnh hưởng đến hiệu quả công việc, dẫn đến mỗi khi có nhiều hợp đồng cùng lúc khiến nhân viên giao nhận không thể xoay chuyển kịp thời.

Bên cạnh đó, một số nhân công mới chưa có nhiều kinh nghiệm, và lái cầu thiếu trách nhiệm trong quá trình làm hàng dẫn đến những sai sót ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình làm hàng, làm đứt đai, rách bao bì hoặc móp mép tôn. Điều này nếu tiếp diễn nhiều lần sẽ gây mất sự tin tưởng của khách hàng đối với dịch vụ của công ty, giảm uy tín và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Hiện nay có rất nhiều công ty cung cấp dịch vụ như Ngọc Phước JSC, do đó nếu quý Công ty không khắc phục những vấn đề tương chừng như nhỏ nhưng lại ảnh hưởng lớn đến doanh nghiệp như thế này, có thể vì vậy mà mà mất đi KH.

❖ Tính thời vụ của hoạt động giao nhận hàng hóa

Tính thời vụ thể hiện vào mùa hàng hải, lượng hàng giao nhận quá lớn, làm không hết việc. Nhiều khi thiếu thiết bị làm hàng, nhân công công ty phải từ chối nhận hàng. Song đến mùa hàng xuống, khối lượng hàng giảm, công việc vì thế cũng ít đi. Khoảng thời gian hàng nhiều thường là những tháng giữa năm như tháng 6 đến tháng giữa tháng 8 và những tháng cuối năm. Những tháng còn lại việc kinh doanh gặp rất nhiều khó khăn.

Tính thời vụ này khiến hoạt động của công ty không ổn định, kết quả kinh doanh theo tháng không đồng đều. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến việc làm và thu nhập của người lao động, gây ra nhận thức không đúng đắn về nghề nghiệp. Hơn nữa, trong những khoảng thời gian mùa hàng xuống, công ty vẫn phải khấu hao máy móc, vẫn phải trả lương cho nhân công, khiến lợi nhuận bị giảm sút.

❖ Chi phí

Trong 3 năm trở lại đây, mặc dù bị ảnh hưởng bởi Covid nhưng Phước JSC thu về lợi nhuận khá ổn định. Tuy nhiên, thông qua kết quả kinh doanh của Doanh nghiệp, chúng ta có thể thấy, tổng chi phí bao gồm chi phí điều hành công ty, chi phí chi trả lương nhân viên, chi

phí nguyên vật liệu,... vẫn còn rất cao và tăng theo từng năm. Do đó, để có thể phát triển bền vững và tăng trưởng nhanh trong tương lai, thì việc theo dõi, điều chỉnh lại những chi phí của doanh nghiệp là một trong những vấn đề nên được giải quyết.

❖ **Hạn chế khác**

Hiện nay công ty đang khai thác chủ yếu về hoạt động giao nhận hàng hóa, bốc xếp, kiểm đếm,... Những dịch vụ khác như làm thủ tục hải quan, cho thuê kho bãi vẫn chưa được chú trọng phát triển và mở rộng.

CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG THÉP CÁN NÓNG NK BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY NGỌC PHƯỚC

3.1 Chiến lược phát triển của công ty

Thông qua việc nghiên cứu và phân tích các báo cáo tài chính và sản lượng các năm. Nhận thấy tình hình phát triển công ty đang có dấu hiệu chững lại so với các năm trước, công ty đã đưa ra một số chiến lược phát triển và khôi phục trong tương lai. Định hướng phát triển công ty là: *Mở rộng và phát triển thị trường từng bước khôi phục và tăng doanh thu, trên cơ sở đó phát triển được thế lực kinh doanh và nâng cao được đời sống của cán bộ công nhân viên trong Công ty.*

Ngọc Phước JSC đang cung cấp khá đa dạng các dịch vụ đối với vận tải biển như: Khai báo hải quan, cho thuê kho vận, cho thuê xe tải, xe đầu kéo, thủ tục xuất nhập khẩu,... nhưng công ty chỉ mới chú trọng khai thác mảng giao nhận, thiếu sự quan tâm đầu tư nâng cao chất lượng những dịch vụ khác. Do đó, công ty cần có những chiến lược Marketing để mở rộng thị trường và khai thác các lợi thế của công ty. Đồng thời, nâng cao chất lượng dịch vụ cũng như kỹ năng của từng nhân viên để có thể đem lại những dịch vụ tốt nhất đối với khách hàng.

Bên cạnh đó, việc tìm kiếm những khách hàng tiềm năng và giữ chân khách hàng cũ là mục tiêu không kém phần quan trọng mà công ty đã đề ra. Công ty đã và đang nghiên cứu để tìm ra các phương án nâng cao vị thế và uy tín công ty để thu hút khách hàng cũng tăng sự tin tưởng của khách hàng đối với công ty.

Do đó, công ty đã đề ra chiến lược là: Cải thiện chất lượng dịch vụ, nâng cao trình độ công/nhân viên, mở rộng thị trường, tăng sự kết nối với các doanh nghiệp cùng ngành.

Để có thể đạt được những mục tiêu và chiến lược đã đề ra, công ty cần có một số giải pháp cụ thể. Trong đó có những giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ, cụ thể là dịch vụ giao nhận xuất nhập khẩu đường biển, hiện đang là một trong những dịch vụ mà công ty có nhiều kinh nghiệm nhất. Một số giải pháp như: Nâng cao chất lượng nhân sự cả về số lượng và chất lượng, giải pháp hoàn thiện các bước lập và lưu chuyển chứng từ, giải pháp cắt giảm chi phí.

❖ Mục tiêu và định hướng từ 2022 đến năm 2030:

Mục tiêu qui mô : là công ty giao nhận uy tín và chất lượng nhất khu vực Phú Mỹ - Bà Rịa Vũng Tàu.

Mục tiêu về sản lượng : tăng trưởng trung bình 35% /năm, đến năm 2025 đạt 1 triệu tấn đối với hàng nhập và 1,4 triệu tấn đối với hàng xuất.

Mục tiêu về tài chính :

- Doanh thu : tăng trưởng trung bình 30%/năm, đến năm 2030 đạt 75 tỷ đồng
- Lãi ròng trên vốn : trung bình 30-40%.

Mục tiêu đối tác chiến lược :

Công ty sẽ tập trung vào những dịch vụ chính sau đây :

- Vận tải, trung chuyển hàng hóa, chiếm từ 35-40% tổng doanh thu.
- Xếp dỡ và khai thác hàng rời: chiếm từ 40-45% tổng doanh thu.
- Cho thuê nhà xưởng, kho hàng : chiếm từ 15-25% tổng doanh thu.

❖ Căn cứ vào mục tiêu và định hướng từ năm 2022 đến năm 2030 công ty Ngọc Phước cần làm tốt một số nhiệm vụ sau:

Tiếp tục nâng cao chất lượng đội ngũ của công ty đặc biệt chú trọng nâng cao trình độ đội ngũ có trình độ chuyên ngành về logistics, vận tải.

Tăng cường đầu tư máy móc thiết bị phục vụ công việc chuyên môn.

Xây dựng chiến lược phát triển về lâu dài đủ mạnh cả về chất lượng và số lượng. Đáp ứng yêu cầu phát triển của công ty trong tương lai có đủ năng lực cạnh tranh trong thời kỳ mở cửa hội nhập. Trong đó tập trung xây dựng đội ngũ lãnh đạo quản lý vận hành về năng lực và phẩm chất. Nâng cao năng lực làm đặc làm việc của đội ngũ công nhân trực tiếp tham gia vào quy trình làm việc tại hiện trường.

Làm tốt công tác chăm lo đời sống công nhân viên lao động trong toàn công ty về mọi chế độ theo quy định của nhà nước cụ thể như tiền lương, tiền thưởng, bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế bảo, hiểm thất nghiệp, bảo hộ lao động,...

Có những chính sách phù hợp để người lao động phát huy tối đa năng lực khuyến khích người lao động học tập nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ cùng với đó có những đội ngũ

hợp lý đối với những lao động giỏi lao động chất lượng tăng cơ hội thăng tiến trong nghề nghiệp hình thành sự gắn bó mật thiết giữa học và công ty.

3.2 Giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng thép cán nóng nk bằng đường biển tại công ty NGỌC PHƯỚC JSC

3.2.1 Giải pháp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực

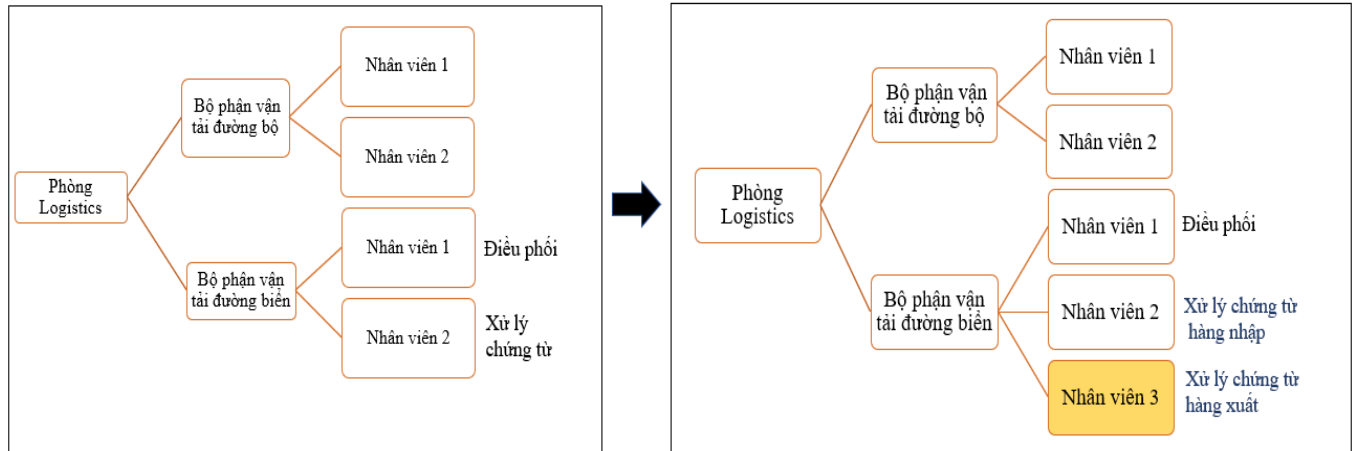
Tên giải pháp: Nâng cao chất lượng nhân sự.

Mục tiêu: Đảm bảo nhân sự cho việc thực hiện các tác nghiệp hằng ngày. Hạn chế rủi ro trong quá trình làm hàng.

Nội dung: Đào tạo đội ngũ nhân viên, xây dựng nguồn nhân viên đủ số lượng và chất lượng.

Đối với khối văn phòng: Nhân viên tại bộ phận chứng từ của công ty hiện tại có đủ kỹ năng và năng lực trong việc thực hiện các thủ tục liên quan đến quá trình làm hàng cũng như xử lý các vấn đề phát sinh trong quá trình thực hiện xếp hàng/dỡ hàng. Tuy nhiên, việc 1 nhân viên đảm nhận quá nhiều việc ít nhiều cũng sẽ gặp khó khăn đặc biệt trong những giai đoạn công ty có nhiều đơn hàng. Do đó, việc phân chia rõ ràng từng tác vụ đối với từng nhân viên sẽ giúp quá trình làm hàng diễn ra ổn định và ít sai sót hơn.

Hiện tại Phòng Logistics có 4 nhân viên. Hai nhân viên đảm nhận các nghiệp vụ về đường bộ. Riêng về việc xử lý chứng từ liên quan đến giao nhận đường biển và các thủ tục khác có hai nhân viên đảm nhận. Trong đó, một nhân viên vừa xử lý chứng từ, vừa phải ra hiện trường kiểm tra quá trình làm hàng. Với khối lượng công việc khá lớn. Hai nhân viên khó có thể hoàn thành công việc một cách mượt mà và chính xác, đặc biệt là vào mùa có nhiều hàng. Do đó, cần thêm ít nhất 1-2 nhân viên hỗ trợ các nghiệp vụ liên quan đến hoạt động giao nhận/thủ tục đường biển.



Sơ đồ 5 Đề xuất thay đổi nhân sự phòng Logistics

(Nguồn: Tác giả)

Để nâng cao chất lượng nhân viên, công ty có thể cho nhân viên học thêm các khóa học về ngoại ngữ và tổ chức đào tạo, nâng các nghiệp vụ liên quan đến các dịch vụ mà công ty đang cung cấp như nghiệp vụ giao nhận XNK, nghiệp vụ khai báo hải quan.

Thường xuyên đào tạo bồi dưỡng nâng cao tay nghề cho nhân viên, tài trợ cho nhân viên đi học thêm các khóa học về ngoại ngữ cũng như trình độ chuyên môn để nâng cao tay nghề.

Bố trí nhân viên theo đúng trình độ và khả năng thể mạnh của từng người như thế sẽ phát huy được điểm mạnh và tạo sự say mê yêu thích trong công việc dẫn đến tăng năng suất lao động.

Lãnh đạo luôn là tấm gương sáng và có tinh thần trách nhiệm cao để nhân viên noi theo.

Chú trọng đến phát triển nguồn nhân lực trẻ bởi nguồn nhân lực trẻ có lợi thế được tiếp cận với tri thức mới, có khả năng nhạy bén với ngoại ngữ, công nghệ thông tin... Công ty có thể tuyển chọn, đầu tư ngay cho các sinh viên (SV) đang theo học các chuyên ngành ngoại thương, thương mại, vận tải, quản trị kinh doanh tại các trường đại học thông qua việc tổ chức ngày hội việc làm tại các trường, buổi tham quan thực tế tại công ty hay tuyển thực tập sinh để đào tạo những nhân viên tiềm năng, khơi gợi niềm đam mê với ngành Logistics cho các sinh viên này.

Đối với bộ phận làm hàng trực tiếp:

Hiện tại, bộ phận nhân viên trực tiếp làm hàng tại cảng/bãi/kho công ty vẫn còn rất nhiều thiếu sót. Những thiếu sót có thể kể đến như: nhân viên mới thiếu kinh nghiệm, công nhân chưa có ý thức kỉ luật trong việc làm, nhân viên kiểm đếm mới thiếu sự cẩn thận trong ghi chép, đối chiếu, tính toán số liệu. Sau đây là một số giải pháp tác giả đề xuất để nâng cao chất lượng nhân viên và năng suất làm việc, cũng như giảm thiểu những rủi ro:

Đầu tiên, ban quản lý/ lãnh đạo công ty cần tiến hành các chính sách rà soát và chỉnh đốn tác phong làm việc, kiểm tra kĩ năng của đội ngũ giám sát, nhân viên kiểm đếm và công nhân.

Quý công ty cần có kế hoạch kiểm tra thường xuyên, ví dụ như theo quý, kết thúc một quý sẽ tiến hành kiểm tra toàn bộ một lần, hoặc nửa năm một lần.

Chia đội ngũ công nhân / nhân viên kiểm đếm thành các nhóm nhỏ (8-10 người) và có một nhóm trưởng theo sát, nhắc nhở.

Đối với những công nhân lashing /lái cầu / nhân viên kiểm đếm mới nhận việc còn ít kinh nghiệm hay chưa quen việc. Cần tổ chức các lớp huấn luyện về mặt kĩ năng và tác phong làm việc. Mỗi năm sẽ kiểm tra lại một lần để đảm bảo chất lượng đội ngũ nhân viên.

Cần có kế hoạch và chương trình đào tạo, nâng cao kĩ năng của nhân viên về nghiệp vụ đối với các bộ phận tại hiện trường (cảng, kho bãi). Có sự hướng dẫn rõ ràng và cụ thể đối với những nhân viên mới. Đặc biệt với công nhân xếp dỡ và nhân viên kiểm đếm tại cảng.

Bộ phận trực ban công ty, giám sát hiện trường phải luôn sâu sát, theo dõi và nhắc nhở công nhân, lái cầu làm việc có trách nhiệm để không xảy ra những trường hợp làm hỏng hàng, gây chậm trễ quá trình làm hàng hay tai nạn.

Công ty cũng cần có những quy định rõ đối với việc xử lý các cá nhân sai phạm bằng các biện pháp như:

- ✓ Viết bảng kiểm điểm đối với những cá nhân phạm lỗi nhỏ, không gây ra những ảnh hưởng lớn như: công nhân không đội nón bảo hộ, tally ghi số liệu (trọng lượng cuộn tôn, mã cuộn,..). Với những cá nhân phạm lỗi quá 3 lần sẽ bị trừ lương, tùy theo mức độ phạm lỗi và thái độ để đưa ra mức phạt tương ứng.
- ✓ Đối với những cá nhân có thái độ chống đối, thiếu trách nhiệm trong việc làm như bỏ ca, say xỉn trong ca làm, thiếu tập trung khi làm việc dẫn đến hư hỏng hàng hóa,... sẽ bị cảnh cáo, nếu không thay đổi và phạm lỗi quá 3 lần sẽ bị đuổi việc.

- ✓ Đối với giám sát/ trực ban, cần tổ chức hoặc đưa đi học những lớp nâng cao nghiệp vụ quản lý.
- ✓ Với những nhân viên lashing, lái cầu: cần kiểm tra kỹ năng tác nghiệp một cách kỹ lưỡng, nếu nhân viên chưa thành thạo công việc, cần bố trí nhân sự hỗ trợ hướng dẫn hoặc đưa đi học các lớp nghiệp vụ về chằng buộc, lái cầu để nâng cao kỹ năng chuyên môn.

Bên cạnh việc xử phạt nghiêm các trường hợp phạm, công ty có thể đưa ra chính sách khen thưởng cho nhân viên có năng suất làm việc tốt và thái độ làm việc nghiêm túc. Theo Forbes, nhân viên được khen thưởng thường sẽ cải thiện được hiệu suất làm việc cao hơn. Việc khen thưởng diễn ra càng thường xuyên sẽ càng giúp nhân viên có những điều chỉnh, cải thiện kịp thời để phát triển công việc hơn nữa. Công ty có thể tham khảo các cách khen thưởng nhân viên hiệu quả dưới đây:

- ✓ Tiền thưởng là một trong những hình thức khen thưởng khá phổ biến, dễ áp dụng và phù hợp trong nhiều tình huống khác nhau. Công ty có thể thưởng tiền đối với nhân viên có biểu hiện suất sắc trong công việc sau mỗi quý như một lời cảm ơn những nỗ lực vượt trội của nhân viên. Trong trường hợp cần khen thưởng cho cả một nhóm thì hình thức tiền thưởng cũng dễ áp dụng hơn. Lý do là vì trong nhóm sẽ có những nhu cầu phần thưởng khác nhau nhưng phần thưởng bằng tiền sẽ phù hợp với đa số các thành viên trong nhóm.
- ✓ Thời gian nghỉ phép: Nhân viên cũng cần có thời gian được nghỉ ngơi hoàn toàn để cân bằng tâm trạng, thể chất. Công ty có thể dành cho 1 hoặc 1 số cá nhân làm tốt nhiệm vụ một khoảng thời gian nghỉ phép phù hợp để giúp họ tái tạo lại năng lượng cho công việc tiếp theo. Khi nhân viên có thời gian nghỉ phép, họ sẽ cảm nhận được sự quan tâm từ phía công ty. Công ty đang thực sự quan tâm đến cảm xúc, sức khỏe của họ thay vì liên tục thúc ép nhân viên trong công việc. Mặt khác, khi nhân viên có thời gian nghỉ ngơi đủ, họ mới có thể đạt được hiệu suất, hiệu quả công việc cao nhất.
- ✓ Ăn uống, tiệc mừng: Ăn uống, tiệc mừng là hình thức khen thưởng phù hợp cho cả khen thưởng cá nhân lẫn khen thưởng bộ phận.

Việc khen thưởng đi đôi với xử phạt nghiêm minh cũng sẽ giúp nhân viên tăng ý thức làm việc cũng như có thêm động lực để nâng cao kỹ năng, cống hiến hết mình cho công ty.

3.2.2 Giải pháp trong việc chuẩn bị, kiểm tra chứng từ

Tên giải pháp: Hoàn thiện các bước lập và lưu chuyên chứng từ

Mục tiêu: Đảm bảo quy trình giao nhận diễn ra nhanh chóng và hạn chế sai sót trong việc chuẩn bị và lưu chuyên chứng từ.

Nội dung:

Trong quá trình làm thủ tục, chứng từ cần phải thực hiện nhanh chóng, chính xác, có sự phối hợp nhịp nhàng giữa các bộ phận với nhau nhằm tránh việc vận chuyển hàng hóa sai cảng, sai địa chỉ người nhận.

Chứng từ là cơ sở pháp lý để thực hiện mọi thủ tục trong quy trình giao nhận hàng hóa. Ngoài việc kiểm tra rà soát giấy tờ chứng từ mà bên khách hàng cung cấp cho phù hợp nội dung, nhân viên bộ phận chứng từ phải luôn theo sát và cập nhật những thay đổi cũng như xác định được đúng chính xác thời gian đi kèm công việc của cả quy trình.

Khi liệt kê các loại giấy tờ thủ tục thường rất ít khi có sai sót nhưng trong cả quá trình giao hàng luôn có những phát sinh xảy ra khiến cho việc cung cấp các loại giấy tờ ở mỗi thời điểm tác nghiệp luôn cần được cập nhật. Chỉ khi các giấy tờ đầy đủ và phù hợp với các hoạt động tác nghiệp khác mới có thể diễn ra.

Giải pháp để thực hiện tốt việc chuẩn bị chứng từ là phân công cho nhân viên giao nhận có kinh nghiệm về chứng từ. Nhân viên giao nhận cần phải kiểm tra kỹ lưỡng tránh sai sót những giấy tờ mà bên khách hàng cung cấp cho nhân viên nhắc nhở họ kiểm tra kỹ các thông tin trước khi chuyển sang phía công ty.

Nếu có sai sót hoặc không phù hợp thì liên lạc ngay với bên khách hàng đề nghị sửa đổi hoặc bổ sung ngoài ra nhân viên của công ty cũng phải thường xuyên cập nhật các văn bản chính sách mới của nhà nước liên quan đến hoạt động giao nhận.

Xây dựng biểu mẫu thông tin cơ bản về khách hàng để lưu lại khi tiếp cận khách hàng mới biểu mẫu cần đơn giản để nhân viên có thể vừa trao đổi với khách hàng vừa dễ dàng điền thông tin trực tiếp một lần.

Các nhân viên nên lưu thông tin những khách hàng mà mình tiếp cận vào một file riêng để tiện theo dõi và liên lạc khi cần thiết.

Tăng cường sự trao đổi và giao tiếp phối hợp giữa nhân viên trong cùng bộ phận phòng ban và các bộ phận phòng ban

3.2.3 Giải pháp về cắt giảm chi phí

Tên giải pháp: Cắt giảm các khoản chi phí không cần thiết

Mục tiêu: Đưa mức chi phí trong hoạt động giao nhận xuống mức thấp nhất có thể.

Nội dung:

Tránh các khoản chi bất thường, đưa ra mức khoán khi vận chuyển nội địa chặt chẽ và hợp lý, cương quyết không bồi dưỡng đối với những vấn đề mà công ty có thể khắc phục được mà không ảnh hưởng đến thời gian và chất lượng dịch vụ.

Không ngừng thu thập xử lý thông tin có liên quan, đặc biệt là những thông tin về lĩnh vực giao nhận vận tải quốc tế để hoạt động kinh doanh của công ty đạt hiệu quả cao nhất.

Trong quá trình bốc dỡ hàng hóa thì phải tối thiểu hóa các đổ vỡ, hư hỏng trong quá trình xếp dỡ, chuyên chở nhằm tránh việc khiếu nại của khách hàng đồng thời tiết kiệm được chi phí cho việc điều chỉnh, vừa nâng cao uy tín của công ty với khách hàng.

Ví dụ: Hiện tại, công ty chưa có một vị cung cấp các dịch vụ hỗ trợ cấp Giấy chứng nhận Hun trùng Certificate of Fumigation cố định. Việc mỗi một lô hàng chọn 1 đơn vị khác nhau sẽ gây ảnh hưởng đến sự ổn định của quá trình giao nhận về cả chi phí làm Fumigation và thời gian nhận được chứng từ. Vì mỗi đơn vị sẽ có 1 đơn giá khác nhau, và khi chỉ làm việc với nhau 1-2 lần thì chi phí sẽ cao hơn nhiều so với hợp đồng thuê theo năm. Do đó, công ty cần tìm một đơn vị uy tín, tìm hiểu kỹ về công ty đó và kí hợp đồng dài hạn hơn để giảm chi phí này.

Đối với phương tiện chở hàng. Khi những sai sót xảy ra đặc biệt là việc giao nhầm hàng, cầu nhầm hàng. Thì công ty sẽ phải tốn thời gian và thêm chi phí nguyên liệu để đưa cuộn tôn về đúng chủ hàng, hay cầu lại cuộn tôn khác. Bên cạnh đó, còn tốn thêm chi phí nhân công để thực hiện. Do đó, để giảm những chi phí này, trong quá trình làm hàng, các bộ phận cần có sự tính toán cẩn thận và trao đổi với nhau thường xuyên để hạn chế sai sót ở mức thấp nhất. Để đạt được điều này, cần có sự sâu sát của giám sát hiện trường. Đồng thời, mỗi nhân viên cũng cần nâng cao ý thức làm việc của mình để hạn chế những vấn đề có thể xảy ra.

3.2.4 Giải pháp đầu tư phát triển công ty

Hệ thống quản trị doanh nghiệp tích hợp - ERP

Hệ thống quản trị doanh nghiệp tích hợp là bộ giải pháp công nghệ thông tin có khả năng tích hợp toàn bộ ứng dụng quản lý hệ thống kinh doanh và một hệ thống duy nhất từ đồng hóa các quy trình, quản lý mọi hoạt động của doanh nghiệp từ tiếp thị sản phẩm, quản lý tài chính nội bộ, trao đổi đối tác khách hàng, quản trị nguồn nhân lực, quản lý dây chuyền sản xuất đều được thực hiện trên một hệ thống duy nhất đối với đặc thù ngành giao nhận thì các chức năng chủ yếu được sử dụng qua phần mềm gồm:

Quản lý khách hàng: Quản lý khách hàng và trợ giúp nhân viên kinh doanh, nhân viên chăm sóc khách hàng

Logistics: Quản lý vận tải, nghiệp vụ logistics

Quản lý mua hàng: Quản lý quy trình mua hàng, công nợ phải trả

Quản lý bán hàng: Quản lý quy trình bán hàng, công nợ phải thu

Quản lý kho hàng: Quản lý kiểm soát chất lượng, số lượng, hàng tồn, hàng luân chuyển,..

Nhân sự: Quản lý hồ sơ nhân sự, chấm công, tính lương,...

Kế toán: Quản lý doanh thu, chi phí, báo cáo quản trị, báo cáo tài chính.

Hệ thống ERP		
ERP	<ul style="list-style-type: none"> • Kế toán nội bộ / Tài chính • Mua hàng / Tồn kho • Sản xuất / Giá thành 	<ul style="list-style-type: none"> • Bán hàng / Thương mại • Nhân sự / Bảng lương • Quản lý nhóm
Phí thuê bao	1.000.000vnd / tháng 11.000.000vnd / năm (Miễn phí 1 tháng sử dụng)	
Tính năng chính	Đầy đủ tính năng Không giới hạn người dùng Đã bao gồm 10 người sử dụng tính năng phụ (Quản lý nhóm)	

Hình 3.1. Thông tin chung về hệ thống ERP

(Nguồn: *ecount.com*)

Phần mềm ERP cũng tích hợp các phân hệ, chức năng nghiệp vụ nhằm tạo cầu nối phối hợp nhịp nhàng với các bộ phận, giảm thiểu những thiếu sót, trùng lặp để từ đó có thể giải quyết công việc một cách hiệu quả nhất.

Chỉ với chi phí khoảng 11,000,000 VND/ 1 năm, công ty sẽ quản lý các bộ phận, phòng ban một cách hiệu quả.

3.2.5 Giải pháp quản trị rủi ro

Bước 1: Xác định những rủi ro có thể gặp phải

Bước đầu tiên khi quản trị rủi ro trong logistics là xác định những rủi ro có thể gặp phải.

Một số rủi ro có thể gặp phải như: Hư hỏng hàng hóa trong quá trình làm hàng, mất chứng từ, chứng từ đến chậm gây delay thời gian làm hàng,..

Bước 2: Phân tích các rủi ro

Phân tích kỹ càng mọi ảnh hưởng dự kiến mà mỗi rủi ro có thể tác động tới hoạt động giao nhận. Tìm được nguyên nhân cốt lõi của vấn đề, từ đó làm tiền đề để đánh giá và xử lý rủi ro.

Bước 3: Đánh giá rủi ro

Sau khi phân tích, bước tiếp theo ta cần làm để quản trị rủi ro trong logistics là đánh giá rủi ro. Xếp hạng các rủi ro theo khả năng rủi ro để xem mức độ nghiêm trọng của rủi ro đối với hoạt động logistic và chiến lược phát triển.

Bước 4: Xử lý rủi ro

Đây là bước xem xét các cách để giảm xác suất rủi ro, tăng xác suất xuất hiện các sự kiện có ảnh hưởng tích cực, chuẩn bị kế hoạch phòng ngừa và dự phòng cần thiết. Có 4 cách để xử lý rủi ro phổ biến:

- Tránh rủi ro: Hay có nghĩa là làm biến mất tất cả các hoạt động gây rủi ro, cũng tức là bỏ qua lợi nhuận, cơ hội tiềm năng liên quan.
- Giảm rủi ro: Tức thực hiện các thay đổi nhỏ để giảm mức độ rủi ro.
- Chuyển nhượng hoặc chia sẻ rủi ro: Tức phân phối lại gánh nặng thua lỗ hoặc lợi nhuận bằng cách tham gia vào quan hệ đối tác hoặc đưa vào các thực thể mới. Một giải pháp có thể thực hiện là mua bảo hiểm cho hợp đồng.

- Chấp nhận rủi ro: Sức gánh vác hoàn toàn mọi rủi ro cũng như lợi nhuận có thể đạt được. Thường được áp dụng cho trường hợp rủi ro nhỏ và mọi tổn thất doanh nghiệp có thể đảm đương, chấp nhận.

Bước 5: Theo dõi rủi ro

Trong trường hợp chấp nhận rủi ro trong hoạt động logistic, doanh nghiệp cần theo dõi rủi ro thường xuyên bằng cách theo dõi các sự thay đổi cũng như các mối đe dọa có thể xảy ra và bình tĩnh đưa ra giải pháp khi xác định được.

KẾT LUẬN

Sau gần 8 năm hoạt động, Công ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước đã đạt được nhiều thành quả trong kinh doanh, bên cạnh đó cũng không thể tránh khỏi được những thiếu sót. Nhằm mục đích phát huy hơn nữa những thế mạnh, khắc phục những thiếu sót còn tồn tại và tạo điều kiện để Công ty phát triển hơn nữa, điều kiện quan trọng nhất là đào tạo một đội ngũ nhân viên khỏe về trí, mạnh về lực, tận tụy với nghề nghiệp và nâng cao hơn nữa trình độ nghiệp vụ để thực hiện công tác được nhanh chóng và hiệu quả hơn, nâng cao khả năng cạnh tranh của Công ty trên trường thương mại Quốc tế.

Công ty Ngọc Phước là một công ty tư nhân còn khá non trẻ khó tránh khỏi việc thiếu kinh nghiệm trong lĩnh vực giao nhận. Nhưng với đội ngũ nhân viên năng động nhiệt tình, phương thức hoạt động đơn giản, hiệu quả, công ty đa phần là khẳng định được tiềm năng trên thị trường. Để có thể mở rộng hơn phát triển hơn trong môi trường cạnh tranh khác biệt như hiện nay thì công ty còn các mục khắc phục những hạn chế với một số giải pháp của bản thân đã đề ra, hi vọng phần nào góp phần vào sự phát triển của công ty.

Một số giải pháp mà công ty có thể áp dụng như:

Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực

Hoàn thiện các bước lập và lưu chuyển chứng từ

Cắt giảm các khoản chi phí không cần thiết

Sử dụng hệ thống quản trị doanh nghiệp tích hợp – ERP

Giải pháp quản trị rủi ro

PHỤ LỤC

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Th.S Đinh Thu Phương, *Giáo trình Nghiệp vụ giao nhận vận tải quốc tế*
2. Vũ Thị Hải (2018), *Nâng cao hiệu quả của quy trình giao nhận hàng hóa quốc tế tại công ty TNHH Jet Delivery Logistics Việt Nam*, Luận văn thạc sỹ
3. Tổng cục đường bộ Việt Nam (2018), *Giáo trình Nghiệp vụ vận tải*, Nhà xuất bản Giao thông vận tải
4. Tài liệu nội bộ công ty Ngọc Phước
5. Báo tài chính năm 2019, 2020, 2021 công ty Ngọc Phước

Website

1. *Martin Placek, May 4, 2022, Container shipping - statistics & facts*
2. <https://vantaiduongbien.com.vn/phuong-thuc-van-chuyen-duong-bien-325-26.html>
3. <http://vnll.com.vn/vi/van-tai-hang-hoa-bang-duong-bien-la-gi/>
4. <https://www.statista.com/topics/1367/container-shipping/#dossierKeyfigures>
5. <https://melodylogistics.com/cac-loai-hang-hoa-trong-van-tai-bien-408.html>
6. <https://doortodoorviet.com/van-chuyen-xep-do-va-bao-quan-sat-thep/>