

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP
GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN VẬN TẢI
HÀNG CONTAINER TẠI CẢNG QUỐC TẾ SÀI GÒN (SITV)

Trình độ đào tạo: Đại học

Hệ đào tạo: Chính quy

Ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Tổ chức quản lý Cảng - Xuất nhập khẩu – Giao nhận vận tải quốc tế

Khoá học: 2021

Lớp: DH21QG

Đơn vị thực tập: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Sài Gòn (SITV)

Giảng viên hướng dẫn: TS. Mai Xuân Thiệu

Sinh viên thực hiện: Nguyễn Thái Yên

Mã SV: 21030355

Bà Rịa-Vũng Tàu, 07 tháng 01 năm 2025

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN
ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

I. Thông tin chung

- *Họ và tên giảng viên hướng dẫn:*

Học hàm, học vị: *Chuyên ngành:*

Đơn vị công tác:

- *Họ và tên sinh viên:* *MSSV:*

Lớp: *Khoa:*

Tên đề tài:

.....

- *Tổng quát về ĐA/KLTN:*

+ *Số trang:* *Số chương:*

+ *Số bảng số liệu:* *Số hình vẽ:*

+ *Số tài liệu tham khảo:*

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

2.1. Nhận xét về hình thức:.....

.....

.....

.....

2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....

.....

.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....

.....

.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....

.....

.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....

.....

.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....

.....

.....

.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....

.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....

.....

.....

2.9. Các vấn đề cần bổ sung, chỉnh sửa:

.....

.....

.....

.....

III. Phần nhận xét tinh thần và thái độ làm việc của sinh viên

.....

.....

IV. Đánh giá

1. Đồ án/khóa luận tốt nghiệp đạt/chưa đạt yêu cầu:

.....

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

Không được bảo vệ: ☐

Điểm:/10 (làm tròn đến một chữ số thập phân)

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

(Ký và ghi rõ họ tên)

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN
ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên phản biện:

Học hàm, học vị: Chuyên ngành:

Đơn vị công tác:

- Họ và tên sinh viên: MSSV:

Lớp: Khoa:

Tên đề tài:

.....

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang: Số chương:

+ Số bảng số liệu: Số hình vẽ:

+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

2.1. Nhận xét về hình thức:.....

.....

.....

.....

.....

2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....

.....

.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....

.....

.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....

.....

.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....

.....

.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....

.....

.....

.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....

.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....

.....

.....

2.9. Các vấn đề cần bổ sung, chỉnh sửa:

.....

.....

.....

.....

III. Câu hỏi (Giảng viên phản biện có đặt từ 1 - 3 câu hỏi liên quan đến nội dung của ĐA/KLTN để sinh viên trả lời tại Hội đồng bảo vệ ĐA/KLTN)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IV. Đánh giá

1. Đồ án/khóa luận tốt nghiệp đạt/chưa đạt yêu cầu:

.....

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

Không được bảo vệ: ☐

Điểm:/10 (làm tròn đến một chữ số thập phân)

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

(Ký và ghi rõ họ tên)

LỜI CAM ĐOAN

Tôi tên là Nguyễn Thái Yên, sinh viên lớp DH21QG, chuyên ngành Logistics và quản trường đại học Bà Rịa – Vũng Tàu. Tôi xin cam đoan rằng toàn bộ nội dung của khóa luận tốt nghiệp mang tên "GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN VẬN TẢI HÀNG CONTAINER TẠI CẢNG QUỐC TẾ SÀI GÒN (SITV)" là kết quả nghiên cứu và làm việc của riêng tôi, dưới sự hướng dẫn của giáo viên hướng dẫn TS Mai Xuân Thiệu.

Tôi cam đoan các thông tin, số liệu, dữ liệu được sử dụng trong khóa luận đều là trung thực, khách quan và đã được trích dẫn đầy đủ từ các nguồn tài liệu có độ tin cậy cao. Mọi sự trợ giúp từ cá nhân hoặc tổ chức khác trong quá trình nghiên cứu và hoàn thành khóa luận đều đã được ghi nhận và cảm ơn một cách cụ thể trong phần Lời Cảm Ơn của khóa luận.

Tôi cam kết không sao chép bất kỳ phần nào từ các khóa luận khác hoặc từ bất kỳ nguồn tài liệu nào mà không được trích dẫn đúng quy định. Tôi hiểu rằng việc sao chép không trung thực hoặc vi phạm các quy định về bản quyền có thể dẫn đến việc khóa luận bị hủy bỏ và tôi phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về những hậu quả pháp lý liên quan.

Khóa luận này được thực hiện với mục đích nghiên cứu, đánh giá và đưa ra các giải pháp thực tế nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại Cảng Quốc tế Sài Gòn (SITV). Tôi đã sử dụng phương pháp nghiên cứu khoa học bao gồm: thu thập dữ liệu, phân tích số liệu, phỏng vấn các chuyên gia trong ngành và tham khảo các nguồn tài liệu đáng tin cậy để xây dựng và hoàn thiện nội dung khóa luận.

Tôi xin chịu trách nhiệm hoàn toàn về tính chính xác và trung thực của các nội dung trong khóa luận này. Nếu có bất kỳ sai sót hoặc vi phạm nào về đạo đức nghiên cứu hoặc các quy định của nhà trường, tôi xin hoàn toàn chịu trách nhiệm và chấp nhận các hình thức xử lý theo quy định.

Bên cạnh đó, tôi cũng xin cam đoan rằng khóa luận này chưa từng được nộp để xét duyệt và chưa từng công bố dưới bất kỳ hình thức nào trước đây. Mọi nội dung trong khóa luận đều là kết quả của quá trình làm việc nghiêm túc, nghiên cứu và phân tích của bản thân tôi

LỜI CẢM ƠN

Trước tiên, tôi xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban Giám hiệu Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu (BVU) và các thầy cô tại trường đã tạo điều kiện thuận lợi và hỗ trợ tôi trong suốt quá trình học tập và nghiên cứu. Sự quan tâm, định hướng và chỉ dẫn của các thầy cô đã tạo nền tảng vững chắc cho tôi trong việc hoàn thành bài khóa luận này.

Đặc biệt, tôi xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến TS Mai Xuân Thiệu, người thầy đã tận tình hướng dẫn, hỗ trợ và chia sẻ những kinh nghiệm quý báu trong suốt quá trình thực hiện đề tài. Thầy không chỉ giúp tôi hiểu rõ hơn về lý thuyết mà còn tạo điều kiện cho tôi tiếp cận với những vấn đề thực tiễn, giúp tôi phát triển khả năng phân tích và tư duy phản biện. Sự tận tâm và kiến thức sâu rộng của thầy là nguồn động lực lớn giúp tôi vượt qua những khó khăn và hoàn thiện công trình nghiên cứu của mình.

Tôi cũng xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến Ban Giám đốc và toàn thể nhân viên Công ty TNHH Cảng Quốc tế Sài Gòn (SITV). Sự giúp đỡ và hỗ trợ từ các anh chị trong công ty đã tạo điều kiện thuận lợi để tôi thực hiện thực tập và thu thập thông tin quý báu. Những kinh nghiệm thực tiễn và những bài học từ thực tế công việc tại công ty đã giúp tôi hiểu rõ hơn về quy trình giao nhận vận tải hàng container, góp phần quan trọng trong việc hoàn thiện bài khóa luận. Tôi rất trân trọng những cơ hội học hỏi và giao lưu mà các anh chị đã dành cho tôi.

Ngoài ra, tôi xin gửi lời cảm ơn đến các phòng ban và bộ phận chức năng trong công ty TNHH Cảng Quốc tế Sài Gòn (SITV). Sự hợp tác và hỗ trợ từ các phòng ban đã giúp tôi có cái nhìn toàn diện và sâu sắc hơn về hoạt động giao nhận vận tải hàng container. Tôi đặc biệt biết ơn các anh chị ở phòng Kế hoạch, phòng Docs/Gate và phòng Chăm sóc Khách hàng đã chia sẻ thông tin và kinh nghiệm quý báu, giúp tôi hoàn thiện bài khóa luận này.

Cuối cùng, tôi xin cảm ơn tất cả những ai đã trực tiếp và gián tiếp hỗ trợ tôi trong suốt quá trình thực hiện đề tài này. Sự giúp đỡ và ủng hộ từ mọi người là động lực lớn giúp tôi đạt được thành công trong công trình nghiên cứu này và mở ra những cơ hội mới trong sự nghiệp tương lai. Tôi xin chân thành cảm ơn!

MỤC LỤC

Mục lục.....	i
Danh mục các từ viết tắt.....	ii
Danh mục các hình.....	iii
Lời mở đầu.....	1
CHƯƠNG 1: GIỚI THIỆU TỔNG QUAN VỀ ĐƠN VỊ THỰC TẬP VÀ ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU.....	3
1.1. Giới thiệu tổng quát công ty TNHH Cảng Quốc Tế Sài Gòn (SITV)	3
1.2. Quá trình hình thành và phát triển.....	4
1.3. Sơ đồ tổ chức.....	5
1.4. Chức năng, nhiệm vụ của các phòng ban.....	5
1.5. Tổng quan về đề tài nghiên cứu	8
1.5.1. Lý do chọn đề tài.....	11
1.5.2. Mục tiêu nghiên cứu	12
1.5.3. phương pháp nghiên cứu.....	13
TỔNG KẾT CHƯƠNG 1.....	15
CHƯƠNG 2: LÝ LUẬN CHUNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN VẬN TẢI HÀNG HÓA BẰNG CONTAINER ĐƯỜNG BIỂN.....	16
2.1 Khái quát chung về giao nhận hàng hóa	16
2.1.1 Khái niệm về giao nhận	16
2.1.2. Đặc điểm của giao nhận.....	16
2.1.3. Vai trò của giao nhận vận tải	18
2.1.4. Phạm vi các dịch vụ giao nhận	19
2.2. Khái quát chung về người giao nhận	21
2.2.1. Khái niệm người giao nhận.....	21
2.2.2. Đặc trưng của người giao nhận.....	22
2.2.3. Vai trò của người giao nhận.....	23
2.2.4. Quyền hạn, nghĩa vụ và trách nhiệm của người giao nhận.....	24
2.2.5. Mối quan hệ của người giao nhận với các bên có liên quan.....	26
2.3. Các tổ chức giao nhận	27
2.3.1. Liên đoàn các hiệp hội giao nhận quốc tế - FIATA.....	27
2.4. Tổ chức giao nhận hàng hóa vận tải bằng container	28

2.4.1. Giới thiệu chung về Container	28
2.4.2. Chức năng vận chuyển hàng hóa bằng container.....	29
2.4.3. Phương thức gửi hàng bằng container	31
2.4.4. Chứng từ giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng container.....	34
2.4.5. Những thuận lợi của giao nhận hàng hóa bằng container.....	35
KẾT LUẬN CHƯƠNG 2	37
CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG KIỂM SOÁT QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI BẰNG CONTAINER TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ SÀI GÒN (SITV).....	38
3.1. Tìm hiểu thực tế quy trình giao nhận vận tải bằng container tại Công ty TNHH cảng quốc tế Sài Gòn (SITV)	38
3.1.1. Tình hình giao nhận hàng xuất bằng đường biển.....	38
3.1.2 Quy trình kiểm soát giao nhận vận tải bằng container đường biển tại SITV.....	41
3.1.3. Tìm hiểu hệ thống phần mềm quản lý khai thác container tại cảng SITV	58
3.1.3.1. Hệ thống Traffic Control	58
3.1.3.2. Các thao tác trên Traffic Control	58
3.1.3.3. Các thuật ngữ trong traffic control:	61
3.1.3.4. Hệ thống Spinnaker.....	61
3.1.3.5. Các thao tác trên Spinnaker	62
TỔNG KẾT CHƯƠNG 3	77
CHƯƠNG 4. MỘT SỐ GIẢI PHÁP, KIẾN NGHỊ NHẪM HOÀN THIỆN QUY TRÌNH KIỂM SOÁT GIAO NHẬN VẬN TẢI BẰNG CONTAINER ĐƯỜNG BIỂN TẠI SITV.....	78
4.1. Triển vọng phát triển của dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất khẩu	78
4.1.1. Triển vọng phát triển.....	78
4.2. Thuận lợi và khó khăn đối với hoạt động giao nhận vận tải bằng container đường biển tại SITV	64
4.2.1. Thuận lợi của công ty.....	64
4.2.2. Khó khăn.....	67
4.3. Một số giải pháp và kiến nghị	81
4.3.1. Giải pháp	81

KẾT LUẬN.....	88
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	89

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

STT	Kí hiệu	Tiếng Anh	Tiếng Việt
1	FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations	Liên Đoàn Các Hiệp Hội Giao Nhận Vận Tải Quốc Tế
2	NĐ-CP	Decree of the Government	Nghị Định của Chính Phủ
3	FCL	Full Container Load	Tải Đầy Container
4	LCL	Less than Container Load	Tải Nhỏ Hơn Container
5	MTO	Multimodal Transport Operator	Người Vận Hành Vận Tải Đa Phương Thức
6	C/O	Certificate of Origin	Giấy Chứng Nhận Xuất Xứ
7	ECOSOC	Economic and Social Council	Hội Đồng Kinh Tế và Xã Hội
8	UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development	Hội Nghị Liên Hiệp Quốc về Thương Mại và Phát Triển
9	ECE	Economic Commission for Europe	Ủy Ban Kinh Tế cho Châu Âu
10	ICC	International Chamber of Commerce	Phòng Thương Mại Quốc Tế
11	IATA	International Air Transport Association	Hiệp Hội Vận Tải Hàng Không Quốc Tế
12	WTO	World Trade Organization	Tổ Chức Thương Mại Thế Giới
13	ESCA	Economic and Social Commission for Asia	Ủy Ban Kinh Tế và Xã Hội cho Châu Á
14	VIFFAS	Vietnam Freight Forwarders Association	Hiệp hội Dịch vụ Giao Nhận Việt Nam
15	VLA	Vietnam Logistics Business Association	Hiệp hội Doanh Nghiệp Logistics Việt Nam
16	QĐ-BNV		Quyết định của Bộ Nội vụ
17	ĐVT		Đơn vị tính

18	VISABA	Vietnam Ship Agents and Brokers Association	Hiệp hội Đại lý và Môi giới Tàu biển Việt Nam
19	VPA	Vietnam Seaports Association	Hiệp hội Cảng Biển Việt Nam
20	VSA	Vietnam Shipowners' Association	Hiệp hội Chủ Tàu Việt Nam
21	VNSC	Vietnam National Shipping Lines	Tổng Công Ty Hàng Hải Việt Nam
22	IMO	International Maritime Organization	Tổ Chức Hàng Hải Quốc Tế
23	ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
24	QH	National Assembly	Quốc hội
25	ISO	International Organization for Standardization	Tổ Chức Tiêu Chuẩn Hóa Quốc Tế
26	DC	Dry Container	Container Khô
27	HC	High Cube	Container Cao
28	CY	Container Yard	Bãi Container
29	SOC	Shipper Owned Container	Container Sở Hữu Bởi Người Gửi Hàng
30	FIO	Free In and Out	Miễn Cước Đầu và Cuối
31	BL/ MB/L HB/L	Bill of Lading Master Bill of Lading House Bill of Lading	Vận Đơn Vận Đơn Chủ Vận Đơn Nhánh
32	CFS	Container Freight Station	Trạm Thu Gom Hàng Lẻ
33	ITL	Indochina Transport Logistics	Vận Tải Logistics Đông Dương
34	LDC	Logistics and Distribution Center	Trung Tâm Logistics và Phân Phối
35	CS	Container Ship	Tàu Container
36	OPS	Operations	Hoạt Động

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1. Logo công ty TNHH Cảng Quốc Tế Sài Gòn	3
Hình 1.2. Vị trí của cảng SITV trong cụm cảng Cái Mép – Thị Vải	4
Hình 1.3. Cơ cấu tổ chức của Cảng Quốc Tế Sài Gòn SITV	5
Hình 2.1. Logo của FIATA	27
Hình 2.2. Kích thước và trọng lượng container.....	29
Hình 3.1. Sản lượng một số cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải	39
Hình 3.2. Booking confirm cho hàng FCL.....	46
Hình 3.3. Mẫu mail booking chỗ.....	46
Hình 3.4. Hình ảnh thể hiện số lượng container sẽ được dỡ xuống bãi sau khi khách hàng hoàn tất thủ tục đăng kí.....	49
Hình 3.5. Phần mềm Ecus cảng.....	52
Hình 3.6. Máy soi Container	55
Hình 3.7. Cửa sổ làm việc Traffic Control.....	60
Hình 3.8. Cửa sổ làm việc Traffic Control.....	60
Hình 3.9. Cửa sổ làm việc trong Tab Zone View.....	61
Hình 3.10. Cửa sổ làm việc tab tìm vị trí container	61
Hình 3.11. Sơ đồ hệ thống bãi	63
Hình 3.12. Cửa sổ tab thể hiện thông tin container	64
Hình 3.13. Sơ đồ Bay tàu	65
Hình 4.1. Một số ICD đang hợp tác với cảng SITV.....	79
Hình 4.2. Trường hợp kẹt bãi xảy ra tại 2 gian sân quá sát nhau cùng lúc làm việc cho 2 cầu	81
Hình 4.3 Mô phỏng 5 dãy sân mới trên hệ thống ảo	88

LỜI MỞ ĐẦU

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, ngành logistics và vận tải đóng vai trò vô cùng quan trọng trong việc thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế toàn cầu. Đặc biệt, vận tải hàng container bằng đường biển đã trở thành phương thức vận tải chính, không chỉ đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa mà còn đóng góp quan trọng vào sự phát triển của các doanh nghiệp logistics.

Cảng Quốc tế Sài Gòn (SITV) là một trong những cảng biển lớn tại Việt Nam, đóng vai trò chiến lược trong hệ thống vận tải biển quốc tế. Tuy nhiên, việc nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại SITV vẫn đối mặt với nhiều thách thức và đòi hỏi những giải pháp tối ưu. Nhận thức được tầm quan trọng của việc nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container, đề tài "Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại cảng quốc tế Sài Gòn (SITV)" đã được lựa chọn để nghiên cứu và phát triển.

Bài khóa luận này sẽ tập trung vào việc phân tích và đánh giá hiện trạng hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại SITV, từ đó đề xuất những giải pháp nhằm cải thiện và nâng cao hiệu quả hoạt động. Mục tiêu của đề tài bao gồm:

Nghiên cứu và đánh giá hiện trạng hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại SITV.

Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải.

Đề xuất các giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại SITV.

Phương pháp nghiên cứu sẽ bao gồm việc thu thập và phân tích dữ liệu thực tế, kết hợp với việc phỏng vấn các chuyên gia và nhân viên trong ngành logistics và vận tải biển. Phạm vi nghiên cứu sẽ tập trung vào hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại SITV, đồng thời xem xét mối quan hệ với các cơ quan ban ngành và khách hàng liên quan.

Kết cấu của bài khóa luận bao gồm các phần: Giới thiệu tổng quan, Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu, Phân tích thực trạng, Đánh giá các yếu tố ảnh hưởng, Giải pháp nâng cao hiệu quả, kết luận và kiến nghị.

Hy vọng rằng, bài khóa luận này sẽ đóng góp một phần nhỏ vào việc nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại cảng quốc tế Sài Gòn, đồng

thời cung cấp những thông tin hữu ích cho các doanh nghiệp logistics và các cơ quan quản lý nhà nước trong lĩnh vực này.

CHƯƠNG 1: GIỚI THIỆU TỔNG QUAN VỀ ĐƠN VỊ THỰC TẬP VÀ ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU

1.1. Giới thiệu tổng quát công ty TNHH Cảng Quốc Tế Sài Gòn (SITV)

TÊN TỔ CHỨC: HUTCHISON PORTS SITV

Giám đốc: Kevin Mok

Loại hình doanh nghiệp: Công Ty TNHH nước ngoài

Địa chỉ: Đường Cái Mép – Thị Vải, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu

Điện thoại: 0254.3856270/ 0254.3512237, Fax: 0254.3856137

Email: info@sitv.com.vn



**CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ SÀI GÒN VIỆT
NAM
HUTCHISON PORT SITV**

Hình 1.1: Logo công ty TNHH Cảng Quốc Tế Sài Gòn

(Nguồn: Tài liệu nhân viên nội bộ công ty SITV)

Vị trí: Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam.

Quy mô: 33.7ha, Bến container: 3, Tổng chiều dài Bến: 730m, Cầu container: 6, Cầu RTG: 11; tiếp nhận tàu container trọng tải: 80,000DWT.

Dịch vụ tư vấn.

Khảo sát địa hình trên bờ; Khảo sát địa chất.

Lập báo cáo NCKT; Thiết kế cơ sở và Lập báo cáo ĐTM; Thiết kế bản vẽ thi công.

Lập hồ sơ thầu.

Quản lý dự án và Giám sát thi công xây dựng.

Thẩm tra thiết kế và Giám sát độc lập công tác xây dựng nhà kho Twilight.

Dịch vụ tư vấn Công bố Cảng SITV cho Tàu 100.000 DWT.

Tổng chiều dài (Total length): 24 hải lý (nautical miles).

Độ sâu luồng (Channel depth): -12 m (CD).

Chế độ thủy triều (Tidal regime): Bán nhật triều (semi-diurnal).

Chênh lệch b/q (Average variation): 2.7 m

Mớn nước cao nhất cho tàu ra vào (Maximum draft): -15.1 m (CD). Cỡ tàu lớn nhất tiếp nhận được (Maximum size of vessel acceptable): 100,000 DWT.



Hình 1.2 : Vị trí của cảng SITV trong cụm cảng Cái Mép – Thị Vải

(Nguồn : Nguồn: FiinRatings tổng hợp từ Google Maps)

1.2. Quá trình hình thành và phát triển

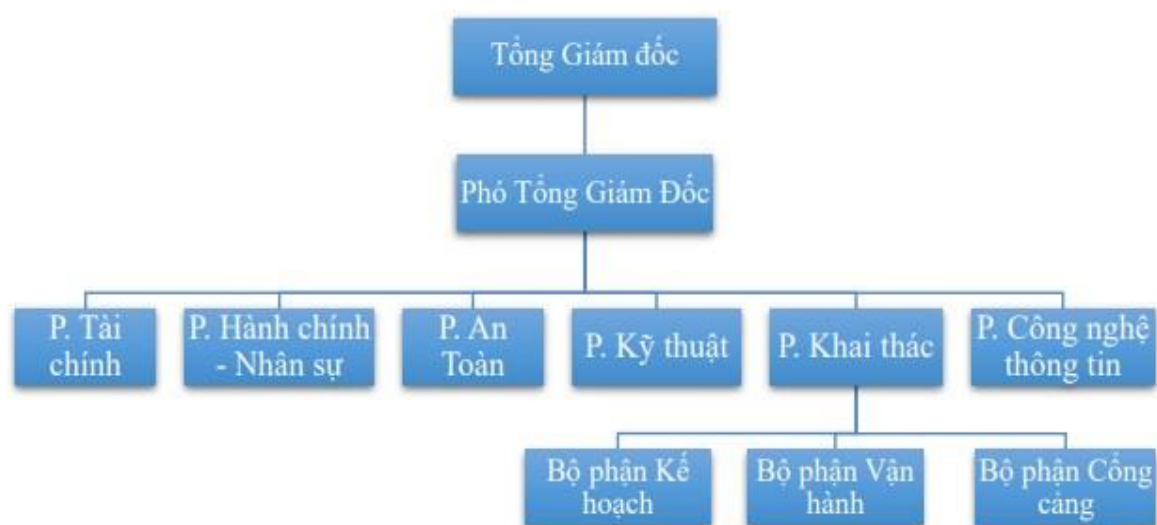
Công ty Trách Nhiệm Hữu Hạn Cảng Quốc Tế Sài Gòn Việt Nam là cảng nước sâu tại khu vực Cái Mép - Thị Vải, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu.

Cảng SITV là cảng Liên doanh được thành lập năm 2006 giữa 02 đơn vị phía Việt Nam: Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam (<https://www.vimc.co/>), Cảng Sài Gòn (<http://www.csg.com.vn/>) và SSA Marine (<https://www.ssamarine.com/>) của Hoa Kỳ.

Cảng quốc tế Sài Gòn - SITV được xây dựng chuyên khai thác tàu container và được trang bị các thiết bị hiện đại bao gồm các cầu bờ lớn nhất Việt Nam. Ngoài ra Cảng có thể cung cấp đa dạng hóa các loại hình dịch vụ như nâng hạ các hàng dự án/ hàng siêu trường siêu trọng, thép, phân bón cũng như các sản phẩm nông sản như thóc, đậu nành, bắp.

Cảng Quốc tế Sài Gòn - SITV hoạt động liên tục 24/7. Đây là Cảng biển nước sâu hiện đại cung cấp các dịch vụ cho các hãng tàu, khách hàng và là cảng cửa ngõ khu vực miền Nam, Việt Nam.

1.3. Sơ đồ tổ chức



Hình 1.3. Cơ cấu tổ chức của Cảng Quốc Tế Sài Gòn SITV

(Nguồn: Tài liệu nhân viên nội bộ công ty SITV)

1.4. Chức năng, nhiệm vụ của các phòng ban

Phòng tổng giám đốc có các chức năng và nhiệm vụ chính sau:

Lãnh đạo và điều hành: Đưa ra quyết định chiến lược, giám sát hoạt động và chịu trách nhiệm kết quả kinh doanh.

Quản lý tài chính: Kiểm soát ngân sách và giám sát báo cáo tài chính.

Xây dựng chiến lược: Định hướng phát triển ngắn và dài hạn.

Quản lý nhân sự cấp cao: Tuyển dụng, đào tạo và đánh giá nhân sự cấp cao.

Quan hệ đối ngoại: Duy trì quan hệ với đối tác và đại diện công ty trong các sự kiện.

Quản lý rủi ro: Xác định, đánh giá và quản lý rủi ro.

Đánh giá và báo cáo: Phân tích và báo cáo kết quả kinh doanh cho cấp trên.

Phòng phó tổng giám đốc có các chức năng và nhiệm vụ chính như sau:

Hỗ trợ giám đốc: Phối hợp triển khai các kế hoạch chiến lược và hỗ trợ Giám đốc trong công tác điều hành.

Quản lý các phòng ban: Giám sát, đánh giá hoạt động của các bộ phận theo chỉ đạo của giám đốc.

Kiểm soát chất lượng và tiến độ: Đảm bảo các dự án và công việc được thực hiện đúng thời hạn và đạt tiêu chuẩn.

Thay mặt giám đốc khi cần: Đại diện hoặc xử lý công việc thay Giám đốc khi được ủy quyền.

Phân tích và báo cáo: Theo dõi, đánh giá và báo cáo tình hình hoạt động cho giám đốc.

Phòng tài chính có các chức năng và nhiệm vụ chính như sau:

Quản lý ngân sách: Thiết lập, giám sát và điều chỉnh ngân sách cho các hoạt động khai thác và vận hành của cảng.

Kết toán và báo cáo tài chính: Ghi nhận và theo dõi tất cả các giao dịch tài chính, từ đó lập các báo cáo tài chính định kỳ để cung cấp thông tin kịp thời cho ban lãnh đạo.

Dự báo tài chính: Dự đoán các xu hướng tài chính và lập các kế hoạch dài hạn để đảm bảo sự ổn định và phát triển bền vững của cảng.

Quản lý rủi ro tài chính: Đánh giá các rủi ro tài chính tiềm ẩn và đề xuất các biện pháp phòng ngừa, chẳng hạn như bảo hiểm, dự phòng tài chính, và quản lý nợ.

Thanh toán và quản lý thu chi: Điều hành các hoạt động thu chi, bao gồm thanh toán các hóa đơn, thu hồi công nợ, và quản lý dòng tiền.

Phòng hành chính nhân sự có các chức năng và nhiệm vụ chính như sau:

Tuyển dụng và đào tạo: Tuyển chọn, đánh giá và tuyển dụng nhân viên mới. Đào tạo và phát triển kỹ năng cho nhân viên để đảm bảo họ có thể thực hiện công việc hiệu quả.

Quản lý hồ sơ nhân sự: Lưu trữ và quản lý hồ sơ cá nhân, hợp đồng lao động, và các tài liệu liên quan đến nhân sự.

Chính sách và phúc lợi: Thiết kế và quản lý các chính sách về lương thưởng, phúc lợi, bảo hiểm, và các chế độ đãi ngộ khác cho nhân viên.

Quản lý hiệu suất: Đánh giá hiệu suất làm việc của nhân viên, cung cấp phản hồi, và lập các kế hoạch phát triển cá nhân.

Quan hệ lao động: Giải quyết các vấn đề liên quan đến quan hệ lao động, từ tranh chấp lao động đến duy trì môi trường làm việc tích cực và hài hòa.

Quản lý hành chính: Đảm bảo công việc hành chính hàng ngày diễn ra suôn sẻ, bao gồm quản lý văn phòng phẩm, tổ chức sự kiện, và các công việc hành chính khác.

Phòng khai thác có các chức năng và nhiệm vụ chính như sau:

Quản lý và điều hành: Giám sát và điều phối các hoạt động xếp dỡ hàng hóa, bảo đảm quy trình xếp dỡ diễn ra an toàn và hiệu quả.

Lập kế hoạch và lịch trình: Thiết lập lịch trình và kế hoạch cho các tàu cập cảng, đảm bảo thời gian và quy trình làm việc hợp lý.

Tối ưu hóa tài nguyên: Quản lý và sử dụng tối ưu các tài nguyên như cầu cảng, thiết bị xếp dỡ, và nhân lực để tăng hiệu suất hoạt động.

Giám sát an toàn và bảo vệ môi trường: Đảm bảo các hoạt động khai thác tuân thủ các quy định về an toàn lao động và bảo vệ môi trường, giảm thiểu rủi ro và sự cố.

Phối hợp và liên lạc: Phối hợp với các bộ phận khác trong cảng và các bên liên quan (như hải quan, nhà vận chuyển) để đảm bảo thông tin lưu thông và hợp tác hiệu quả.

Quản lý chất lượng dịch vụ: Đảm bảo chất lượng dịch vụ khai thác thông qua việc đánh giá và cải tiến liên tục các quy trình làm việc.

Giải quyết sự cố: Xử lý các sự cố phát sinh trong quá trình khai thác, từ việc hỏng hóc thiết bị đến các vấn đề về hàng hóa và tàu thuyền.

Phòng công nghệ thông tin có các chức năng và nhiệm vụ chính như sau:

Quản lý hệ thống thông tin: Thiết lập và duy trì các hệ thống quản lý thông tin cảng, bao gồm hệ thống quản lý hàng hóa, tàu thuyền, và hành chính.

Hỗ trợ kỹ thuật: Cung cấp hỗ trợ kỹ thuật cho nhân viên trong cảng, bao gồm xử lý sự cố phần cứng, phần mềm, và mạng.

Bảo mật thông tin: Đảm bảo an toàn và bảo mật cho dữ liệu và thông tin của cảng, ngăn chặn các mối đe dọa từ tin tặc và phần mềm độc hại.

Phát triển phần mềm: Xây dựng và nâng cấp các ứng dụng và hệ thống phần mềm để đáp ứng nhu cầu vận hành và quản lý của cảng.

Quản lý cơ sở hạ tầng CNTT: Đảm bảo cơ sở hạ tầng CNTT (máy chủ, mạng, thiết bị) luôn hoạt động ổn định và hiệu quả.

Phân tích dữ liệu: Thu thập và phân tích dữ liệu để hỗ trợ quyết định và tối ưu hóa hoạt động của cảng.

Đào tạo và nâng cao nhận thức CNTT: Đào tạo và nâng cao nhận thức về công nghệ cho nhân viên, giúp họ sử dụng công nghệ hiệu quả và an toàn.

Phòng kỹ thuật

Bảo trì và sửa chữa: Đảm bảo tất cả các thiết bị, máy móc và cơ sở hạ tầng của cảng luôn trong tình trạng hoạt động tốt thông qua các hoạt động bảo trì định kỳ và sửa chữa khi cần thiết.

Quản lý thiết bị: Theo dõi và quản lý việc sử dụng, bảo quản và nâng cấp các thiết bị kỹ thuật tại cảng, bao gồm cần cẩu, xe nâng, và các phương tiện vận chuyển khác.

Lập kế hoạch kỹ thuật: Lập các kế hoạch kỹ thuật chi tiết cho các dự án mới, từ việc nâng cấp cơ sở hạ tầng đến lắp đặt các hệ thống công nghệ mới.

An toàn kỹ thuật: Đảm bảo các hoạt động kỹ thuật tuân thủ các tiêu chuẩn và quy định về an toàn lao động và môi trường, giảm thiểu nguy cơ tai nạn và sự cố kỹ thuật.

Hỗ trợ kỹ thuật: Cung cấp hỗ trợ kỹ thuật cho các bộ phận khác trong cảng khi cần, giúp giải quyết các vấn đề kỹ thuật phát sinh trong quá trình vận hành.

Đào tạo nhân viên: Đào tạo và nâng cao kỹ năng cho nhân viên kỹ thuật, giúp họ nắm vững các quy trình và công nghệ mới nhất.

Quản lý dự án: Theo dõi tiến độ và đảm bảo các dự án kỹ thuật được hoàn thành đúng thời hạn, trong ngân sách và đạt chất lượng đề ra.

1.5. Tổng quan về đề tài nghiên cứu

Thế giới ngày nay, khi các nền kinh tế đều đi theo xu hướng tất yếu là mở cửa để phát triển giao thương, khi quá trình hội nhập và quốc tế hóa đang mở rộng và ngày càng trở nên phổ biến đối với đa số các quốc gia trên thế giới, thì theo đó lĩnh vực quan trọng là các hoạt động xuất nhập khẩu cũng được mở rộng và phát triển toàn diện, mang lại nhiều lợi ích và nâng tầm kinh tế của các quốc gia. Việt Nam cũng không nằm ngoài vòng quay phát triển đó của quốc tế. Năm 2007, Việt Nam chính thức trở thành thành viên của Tổ chức Thương mại Thế giới - WTO. Sự kiện quan trọng này đã đưa vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế được nâng lên rất nhiều, là bàn đạp vững chắc và cũng là bước tiến mạnh mẽ, mang đến nhiều cơ hội hơn để nước ta phát triển mạng lưới hợp tác kinh tế quốc tế, mở rộng giao lưu hàng hóa cũng như các hoạt động thông thương với các nền kinh tế trên thế giới.

Đặc biệt, xuất khẩu luôn là một tiêu chí quan trọng nhằm phản ánh sự phát triển cũng như tiềm lực của một nền kinh tế. Nhà nước ta luôn khuyến khích và có các giải

pháp nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp trong nước nâng cao năng lực sản xuất và sản lượng cũng như giá trị xuất khẩu, tạo ra nhiều nguồn lợi cho đất nước. Tuy nhiên, để xuất khẩu trong nước phát triển mạnh mẽ và bền vững, ngoài việc phải phát triển, mở rộng quy mô, khả năng về sản xuất thì bên cạnh đó không thể không nhắc đến tầm quan trọng từ sự hỗ trợ đắc lực của các công ty giao nhận.

Chính vì những nhu cầu này mà các công ty giao nhận ở Việt Nam ngày càng phát triển rộng cả về số lượng, quy mô và chất lượng, luôn không ngừng đổi mới tích cực để cung cấp các dịch vụ toàn diện và hiệu quả về giao nhận quốc tế. Có thể thấy rằng các dịch vụ giao nhận, vận tải hàng hóa quốc tế, đặc biệt về mặt xuất khẩu đang trên đà phát triển cả bề rộng lẫn bề sâu, ngày càng có những đóng góp lớn hơn trong việc tạo ra giá trị gia tăng cao hơn cho các công ty có nhu cầu xuất khẩu hàng hóa, bằng chứng từ việc được cung cấp các dịch vụ đa dạng, nhanh chóng, toàn diện và không ngừng tối ưu hóa chi phí.

Đối với thế giới, đáng chú ý là hiện nay trong buôn bán ngoại thương, vận tải đường biển đảm nhận vận chuyển hơn 80% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu.

Việt Nam cũng không ngoại lệ, số lượng và giá trị hàng hóa được giao nhận qua các cảng biển luôn chiếm đa số so với tổng giá trị giao nhận hàng hóa quốc tế của nước ta. Hiện nay, hình thức giao nhận hàng hóa bằng đường biển vẫn là phổ biến và phát triển nhất.

Lý giải cho sự phát triển của dịch vụ giao nhận vận tải hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam, có thể kể đến các nhân tố được xem là những ưu điểm của vận tải đường biển mà nhiều phương thức vận chuyển khác khó có thể đạt được, như:

- **Vị trí địa lý thuận lợi:** Nước ta có ưu thế khi phần lớn đất nước giáp biển Đông, là quốc gia có 3260 km chiều dài bờ biển, lại nằm trên tuyến đường hàng hải quốc tế. Do đó, hầu hết các loại hàng hóa xuất nhập khẩu cũng như hàng hóa quá cảnh qua Việt Nam đều chủ yếu thông qua các cảng biển.
- **Hệ thống cảng biển đa dạng:** Nước ta có nhiều cảng biển lớn nhỏ, liên kết với nhau, có khả năng tiếp nhận tàu chở hàng và hàng hóa nhanh chóng, đáp ứng đa dạng nhu cầu của các loại tàu thuyền. Hệ thống cảng biển được xây dựng trên khắp đất nước, ở các tỉnh thành phố phát triển về hoạt động kinh tế biển và các ngành kinh tế khác, gần với các điểm đến của hàng hóa giao nhận.

- **Năng lực chuyên chở lớn:** Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển có năng lực chuyên chở rất lớn. Trên cùng một tuyến đường biển có thể tổ chức nhiều tàu cùng chạy với cả hai chiều. Mặt khác, trọng tải trung bình của các tàu chở hàng lớn hơn nhiều so với các phương tiện vận tải khác, nên có thể chở được khối lượng hàng hóa lớn.
- **Chi phí vận chuyển hợp lý:** Chi phí vận chuyển đường biển không quá cao như vận chuyển bằng đường hàng không. Do cự ly vận chuyển trung bình của các tuyến vận tải đường biển khá dài, trong khi tốc độ di chuyển của tàu ở mức trung bình, dẫn đến thời gian vận chuyển hàng hóa đến cảng đích không nhanh chóng. Chính vì vậy, giá cước chuyên chở hàng hóa bằng đường biển thấp hơn so với các hình thức vận tải khác. Đây là một ưu thế nổi trội của vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.
- **Chi phí duy trì thấp:** Chi phí xây dựng, bảo quản, duy trì các tuyến đường biển nhỏ do các tuyến đường khai thác đa phần là tự nhiên. Trong khi đó, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển lại thích hợp cho hầu hết các loại hàng hóa. Điều này cho thấy cơ hội khai thác của vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là rất cao. Quãng đường vận chuyển dài, thời gian vận chuyển tương đối giúp người giao nhận có thể theo dõi tình trạng chuyển hàng để thông báo cho khách hàng và đại lý, nếu có phát sinh sự cố có thể có thời gian để kịp thời phân tích và xử lý.

Bên cạnh các ưu điểm lớn giúp cho dịch vụ giao nhận vận tải bằng đường biển có điều kiện mở rộng và được ưa chuộng, vẫn còn các mặt tồn tại cần khắc phục và giải quyết để lĩnh vực này phát triển thuận lợi hơn.

Các hoạt động và dịch vụ giao nhận vận tải tuy đã có thời gian hình thành khá lâu, nhưng chỉ mới phát triển và khẳng định được vị trí trên thị trường dịch vụ trong thời gian gần đây. Vì thế, không tránh khỏi một số hạn chế và khó khăn trước mắt. Khi so sánh với trình độ của các quốc gia phát triển về giao nhận vận tải đường biển trên thế giới, chúng ta vẫn còn nhiều thiếu sót.

Đối với doanh nghiệp, có thể kể đến các yếu kém như trình độ quản lý của đội ngũ lãnh đạo còn hạn chế, quy trình giao nhận chưa được hoàn thiện và còn nhiều bất cập. Khả năng giải quyết tình huống và chuyên môn của nhân viên thực hiện nghiệp

vụ trực tiếp chưa đáp ứng được nhu cầu của khách hàng, và đặc biệt là xuất hiện một số tiêu cực trong đội ngũ nhân viên.

Đối với nhà nước, cần phải nói đến quy trình và thời gian thực hiện thủ tục hải quan đôi khi còn rườm rà và phiền phức. Đội ngũ cán bộ hải quan chưa thực sự sâu sát với thực tế và vẫn còn nhiều cán bộ thiếu kỹ năng phán đoán chuyên môn. Nhiều cảng biển được đầu tư và nâng cấp tốt nhưng hiệu quả hoạt động chưa cao. Thời gian vận chuyển container và lưu kho đôi lúc gây khó khăn cho người giao nhận.

Vận tải biển đã, đang và sẽ phát triển mạnh mẽ bởi sự gia tăng của nhu cầu vận chuyển hàng hóa phục vụ cho thương mại quốc tế. Đóng góp quan trọng vào thành công cũng như tạo nên ưu thế cho vận tải biển chính là vận tải bằng container. Cuộc cách mạng container hóa vào cuối thập kỷ 60 của thế kỷ XX trên thế giới đã rút ngắn thời gian chuyên chở hàng hóa tại các cảng biển, tăng khả năng đảm bảo an toàn và giúp ích rất nhiều cho việc tránh thất thoát hàng hóa. Hàng hóa được phân phối và tiếp cận với khách hàng trên khắp thế giới nhanh chóng và tiện lợi hơn rất nhiều.

Chính vì tính ưu việt đó, ngày nay, vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container đường biển đã trở thành phương thức phổ biến trong vận tải biển và được ưa chuộng bởi các nhà xuất nhập khẩu khi sử dụng dịch vụ giao nhận vận tải.

Việc nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải bằng container đường biển không chỉ quan trọng đối với các nhân viên trong công ty giao nhận để cải thiện kỹ năng và nghiệp vụ, mà còn giúp thu hút khách hàng là các nhà xuất khẩu trong nước. Khi công ty thực hiện tốt quá trình giao hàng cho khách hàng nhập khẩu, điều này không chỉ tạo lòng tin và uy tín mà còn hỗ trợ tối ưu cho nghiệp vụ nhận hàng nhập khẩu.

Nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải bằng container đường biển mang lại nhiều lợi ích to lớn. Đối với công ty giao nhận, điều này giúp cải thiện kỹ năng, nâng cao hiệu quả công việc và tạo ra môi trường làm việc chuyên nghiệp, hiện đại. Nhờ vậy, công ty sẽ thu hút được nhiều khách hàng hơn, không chỉ từ các nhà xuất khẩu trong nước mà còn từ các nhà nhập khẩu quốc tế, tăng cường mối quan hệ hợp tác và phát triển bền vững.

1.5.1. Lý do chọn đề tài

Công ty TNHH cảng quốc tế Sài Gòn SITV trong thời gian hoạt động đã phát huy các ưu thế của mình và tận dụng các nguồn lực, cơ hội để trở thành những doanh

nghiệp tư nhân đi đầu trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu ở Việt Nam với khá nhiều thành tựu. Với hơn 20 năm kinh nghiệm và là một trong những cảng thuộc top đầu Việt Nam đang dần hoàn thiện các hoạt động dịch vụ tích hợp của một công ty giao nhận vận tải, đồng thời tiếp tục mở rộng và phát triển hoạt động kinh doanh trên thị trường trong nước và khu vực, là yếu tố rất quan trọng. Nắm bắt xu hướng vận động và phát triển không ngừng của lĩnh vực vận tải biển, đặc biệt là chuyên chở phục vụ xuất nhập khẩu bằng container, cảng quốc tế Sài Gòn SITV đã tập trung xây dựng lĩnh vực giao nhận hàng xuất khẩu bằng container đường biển trở thành một trong những mũi nhọn mang lại nhiều lợi nhuận.

Công ty luôn chú trọng nâng cao trình độ đội ngũ nhân sự, duy trì mối quan hệ tốt đẹp với các cơ quan ban ngành liên quan và nhờ hệ thống cung cấp dịch vụ chất lượng và tích hợp, cùng quy trình chuỗi cung ứng khép kín. Nhờ đó, cảng quốc tế Sài Gòn SITV đang dần tiến lên vị trí của một nhà cung cấp dịch vụ vận tải đường biển hàng đầu tại Việt Nam.

Tuy nhiên, để vươn cao hơn nữa trong tình hình kinh tế còn nhiều biến động và thị trường cạnh tranh ngày càng gay gắt, việc hoàn thiện các quy trình giao nhận cụ thể cho từng phương thức vận tải là rất cần thiết và được quan tâm. Công ty cần có những giải pháp sáng tạo, đi liền thực tế, áp dụng phương thức tiếp cận linh hoạt và nhạy bén với thị trường để thúc đẩy hiệu quả kinh doanh, tạo thế đứng vững chắc và nâng cao uy tín thương hiệu.

Qua việc tìm hiểu về quy trình giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng container đường biển và nghiên cứu quy trình xử lý bộ chứng từ hàng xuất để phục vụ cho quá trình thực tập tại bộ phận OPS của công ty TNHH cảng quốc tế Sài Gòn, em đã tiếp thu và học hỏi được nhiều điều mới về lĩnh vực vận tải biển. Quá trình tiếp xúc với những anh chị trực tiếp phụ trách các giai đoạn trong quy trình này đã khơi dậy niềm say mê nghiên cứu của em. Đề tài này phù hợp với khả năng nghiên cứu của em, đồng thời có thể đánh giá và đưa ra một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình.

Vì vậy, em mạnh dạn chọn đề tài "**Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại cảng quốc tế Sài Gòn (SITV)**" để phát triển làm khóa luận tốt nghiệp.

1.5.2. Mục tiêu nghiên cứu

- Mục tiêu đối với cơ sở đào tạo

- Hoàn thiện chương trình đào tạo của trường trong việc ứng dụng lý thuyết để tiếp cận và giải quyết các vấn đề thực tế trong môi trường doanh nghiệp.
 - Hoàn thành tốt khóa luận tốt nghiệp đại học.
- Mục tiêu đối với cơ sở thực tế
- Tìm hiểu về công ty TNHH cảng quốc tế Sài Gòn (SITV) và nắm rõ cốt lõi cũng như hiểu về quy trình và thực trạng giao nhận hàng hóa bằng container đường biển tại công ty. Tiếp cận và hiểu rõ được các thủ tục kiểm soát được áp dụng đối với quy trình giao nhận vận tải container thông qua quy trình thủ tục chứng từ.
 - Phân tích, nhận định về những điểm mạnh cũng như những tồn tại chủ yếu trong quy trình giao nhận vận tải container tại công ty TNHH cảng quốc tế Sài Gòn (SITV) đồng thời đưa ra giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động.
 - Kết hợp giữa lý luận và thực tiễn, kể từ đó đề xuất một số giải pháp, kiến nghị khả thi và sát thực tiễn để nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại công ty.

1.5.3. phương pháp nghiên cứu

- Dữ liệu thứ cấp
- ✓ Nguồn dữ liệu thứ cấp
- Chủ yếu thu thập dữ liệu từ 3 nguồn chính là:
- Dữ liệu tại thư viện của trường đại học Bà Rịa – Vũng Tàu: gồm các giáo trình, luận văn về đề tài giao nhận vận tải hàng hóa bằng đường biển.
 - Dữ liệu từ việc tìm kiếm trên internet : Gồm các trang web về vận tải đường biển, xuất nhập khẩu hàng hóa, các giáo trình trên trang sinh viên BVU được các thầy cô của trường upload lên,...
 - Tài liệu tổng quan của bên phía công ty khi được đi thực tập bên công ty đã cung cấp, các chứng từ cũng như quy trình giao nhận hàng tại công ty cung cấp.
- ✓ Mục đích tìm kiếm dữ liệu thứ cấp
- Xây dựng đúng kết cấu của bài khóa luận
 - Nghiên cứu, tóm tắt, tổng kết những lý thuyết của bài khóa luận.
 - Đánh giá tổng quát được tình hình hoạt động, kinh doanh của công ty thông qua các báo cáo, các chỉ tiêu và định hướng của công ty.

- Năm bắt được thực tế quy trình, đường đi của các chứng từ giao nhận vận tải, về các thủ tục đang được thực hiện tại bộ phận đang làm việc.

➤ Dữ liệu sơ cấp

- ✓ Nguồn dữ liệu sơ cấp được thu thập từ các cách sau:

Quan sát: Việc quan sát này hầu hết em lấy dữ liệu khi em thực tập tại công ty TNHH cảng quốc tế Sài Gòn (SITV), việc quan sát chủ yếu về:

- ♦ Quan sát hoạt động, kinh doanh thường ngày của doanh nghiệp.
- ♦ Quan sát về quy trình, cách thức truyền đạt thông tin, chuyển giao trách nhiệm và thủ tục chứng từ giữa các phòng ban tại công ty.
- ♦ Quan sát cách thức tiếp cận và làm việc với khách hàng, các đối tác, các cách thức trao đổi giữa các bộ phận, cách thỏa thuận để bán dịch vụ, phần mềm nội bộ cho khách hàng và các chính sách hậu mãi của công ty.

Thảo luận trực tiếp và hỏi đáp các thắc mắc trong quá trình làm việc:

- ♦ Tham gia họp và thảo luận với các anh chị trưởng phụ trách các phòng ban có liên quan đến quy trình giao nhận như trưởng phòng CM tại đây sẽ học được cách nói chuyện cũng như tìm kiếm nguồn khách hàng tiềm năng. Phòng OPS, đây là phòng trung tâm đầu não của công ty điều khiển các hoạt động chính trong cảng như : lên kế hoạch, kí tàu bè,...Phòng DOCS, ở đây sẽ học được các quy trình thủ tục giao nhận, đặc biệt là khai báo hải quan trên ứng dụng Ecus cảng. Phòng Gate, ở đây sẽ được làm việc thực tế với tài xế, học được quy trình kiểm soát vào cảng.
- ♦ Lấy ý kiến trực tiếp của các anh chị về mức độ thực hiện và hiệu quả của việc thực hiện đó qua các giai đoạn hoạt động giao nhận vận tải bằng container bằng đường biển tại công ty.

TỔNG KẾT CHƯƠNG 1

Trong chương này, em sẽ giới thiệu một cách khái quát về tầm quan trọng của đề tài "Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại cảng quốc tế Sài Gòn (SITV)" cũng như lý do em lựa chọn đề tài này để làm bài khóa luận tốt nghiệp.

Việc nghiên cứu về hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại cảng SITV không chỉ đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế biển của Việt Nam mà còn giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam trên thị trường quốc tế. Đề tài này được lựa chọn dựa trên tầm quan trọng của ngành logistics và vận tải biển đối với nền kinh tế, cũng như nhu cầu cấp thiết cần có những giải pháp tối ưu để nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng container tại các cảng biển lớn như SITV.

Mục tiêu của đề tài là tìm hiểu và phân tích những yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại cảng SITV, từ đó đề xuất những giải pháp cải thiện. Cụ thể, đề tài sẽ:

- Nghiên cứu hiện trạng hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại cảng SITV.
- Đánh giá những yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải.
- Đề xuất những giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại cảng SITV.

Phương thức nghiên cứu sẽ bao gồm việc sử dụng các phương pháp phân tích định tính và định lượng, kết hợp giữa việc thu thập dữ liệu thực tế từ cảng SITV và phỏng vấn các chuyên gia trong lĩnh vực logistics và vận tải biển. Phạm vi nghiên cứu sẽ tập trung vào hoạt động giao nhận vận tải hàng container tại cảng SITV, đồng thời xem xét mối quan hệ với các cơ quan ban ngành và khách hàng có liên quan.

CHƯƠNG 2: LÝ LUẬN CHUNG VỀ HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN VẬN TẢI HÀNG HÓA BẰNG CONTAINER ĐƯỜNG BIỂN

2.1 Khái quát chung về giao nhận hàng hóa

2.1.1 Khái niệm về giao nhận

Giao nhận là một bộ phận cấu thành quan trọng trong vận tải hàng hóa quốc tế, gắn liền và song hành với quá trình lưu thông hàng hóa nhằm đưa hàng hóa từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ, từ người bán đến người mua. Vậy dịch vụ giao nhận là gì?

Một số định nghĩa được đưa ra như sau:

Định nghĩa thứ nhất: Theo quy tắc mẫu của Liên đoàn các hiệp hội giao nhận vận tải quốc tế (FIATA) về dịch vụ giao nhận - Dịch vụ giao nhận (freight forwarding service) là bất kỳ loại dịch vụ nào liên quan đến vận chuyển, gom hàng, lưu kho, bốc xếp, đóng gói hay phân phối hàng hóa cũng như các dịch vụ tư vấn hay có liên quan đến các dịch vụ trên, kể cả các vấn đề hải quan, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hóa.

Định nghĩa thứ hai: Giao nhận vận tải hàng hóa là một hoạt động nằm trong chuỗi hoạt động logistics nên được hiểu theo khái niệm của logistics. Theo Điều 233 Luật Thương mại Việt Nam 2005, logistics là hoạt động thương mại, trong đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa nhận hàng từ người gửi, tổ chức vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan và các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, và các dịch vụ liên quan khác để giao hàng cho người nhận theo sự ủy thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người giao nhận khác.

Tóm lại, giao nhận hàng hóa là tập hợp những nghiệp vụ và thủ tục liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng (người gửi hàng) đến nơi nhận hàng (người nhận hàng).

2.1.2. Đặc điểm của giao nhận

Giao nhận hàng hóa mang một số nét đặc trưng sau đây:

Thứ nhất, không tạo ra sản phẩm vật chất: Giao nhận là tập hợp các hoạt động có ảnh hưởng trực tiếp và gián tiếp nhằm thay đổi vị trí về mặt không gian của hàng hóa, chứ không làm thay đổi bản chất của loại hàng hóa. Đây là đặc điểm dễ

nhận thấy và đặc trưng vì bản chất giao nhận là dịch vụ. Giao nhận không mang lại sản phẩm hữu hình, mà tập trung vào việc tối ưu hóa quy trình vận chuyển và đảm bảo hàng hóa đến đúng nơi, đúng thời điểm.

Thứ hai, giao nhận là ngành có tính thời vụ: Thương mại và vận tải luôn gắn liền với nhau, đó cũng là mối quan hệ giữa giao nhận vận tải và hoạt động xuất nhập khẩu. Hoạt động xuất nhập khẩu mang tính thời vụ, sản lượng và giá trị xuất nhập khẩu thay đổi theo mùa kinh doanh, nên hoạt động giao nhận cũng chịu ảnh hưởng từ đặc điểm này của xuất nhập khẩu. Vào các mùa cao điểm, nhu cầu sử dụng dịch vụ giao nhận tăng cao, đòi hỏi sự linh hoạt và kịp thời trong quy trình làm việc.

Thứ ba, giao nhận có tính thụ động khá cao: Hoạt động giao nhận phục vụ cho nhu cầu vận tải hàng hóa của khách hàng, nên chịu ảnh hưởng chính và tùy thuộc vào nhu cầu của khách hàng. Có một lượng khách hàng ổn định và quy mô tương đối lớn, thường xuyên có nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa và sử dụng các dịch vụ được cung cấp là mục tiêu chung của các doanh nghiệp giao nhận. Bên cạnh sự phụ thuộc vào nguồn khách hàng, hoạt động giao nhận còn chịu ảnh hưởng từ các quy định pháp luật và mối quan hệ với người vận chuyển, các ràng buộc về pháp lý, và một số quy định riêng biệt của nước xuất khẩu, nhập khẩu và nước thứ ba.

Thứ tư, hoạt động giao nhận phụ thuộc vào cơ sở vật chất và trình độ của người giao nhận: Các nước lớn trên thế giới đều có lịch sử phát triển khá dài và nhiều thành tựu trong ngành giao nhận, với việc xây dựng và trang bị cơ sở vật chất khang trang, đáp ứng nhu cầu cao về cả quy mô lẫn chất lượng dịch vụ của khách hàng. Đồng thời, trình độ kỹ thuật cũng như chuyên môn của đội ngũ nhân lực được xây dựng tốt từ cơ bản tới chuyên sâu cũng góp phần vào tính chuyên môn hóa ngày càng cao của công việc. Ở Việt Nam, tuy những năm gần đây đã có nhiều bước tiến mới về giao nhận vận tải, nhưng so với nhiều quốc gia trên thế giới, nền tảng và sự phát triển của ngành giao nhận vận tải của chúng ta vẫn còn non trẻ, với nhiều tiềm lực chưa được khai phá. Chúng ta vẫn còn chặng đường dài để mở rộng và đưa ngành giao nhận vận tải đi lên một cách bền vững. Điều này phụ thuộc rất nhiều vào việc quy hoạch, xây dựng cũng như nâng cấp hệ thống cơ sở vật chất hạ tầng đang còn nhiều bất cập ở nước ta. Bên cạnh đó, việc tập trung chú trọng và đầu tư vào chất xám, vào nhân lực cũng vô cùng quan trọng khi muốn tạo ra một lực lượng giỏi và có khả năng đảm bảo công việc tiến hành nhanh chóng, hiệu quả.

2.1.3. Vai trò của giao nhận vận tải

Thương mại quốc tế ngày càng phát triển, mở rộng với sự giao lưu kinh tế và thông thương hàng hóa ngày một tăng giữa các quốc gia trên khắp các châu lục. Điều này là động lực thúc đẩy quan trọng cho vận tải quốc tế, vừa nâng cao vị trí của mình, vừa đẩy mạnh hoạt động giao nhận đi lên. Mỗi quan hệ mật thiết càng được thể hiện khi giao nhận cũng vừa hỗ trợ xuyên suốt quá trình, giúp thương mại quốc tế và vận tải quốc tế phát triển thuận lợi hơn.

Vai trò quan trọng của giao nhận được thể hiện thông qua:

Giao nhận là nhân tố quan trọng: Tạo điều kiện giúp hàng hóa lưu thông nhanh chóng, an toàn và tiết kiệm mà không cần thiết có sự tham gia hiện diện trực tiếp của người gửi hàng cũng như người nhận hàng vào quy trình tác nghiệp thực tế.

Giao nhận là hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp giao nhận: Đồng thời cũng có tác động tích cực, giúp người chuyên chở đẩy nhanh tốc độ quay vòng của các phương tiện vận tải, tận dụng một cách tối đa và hiệu quả công suất của 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: Các nhà xuất nhập khẩu sẽ được tư vấn tìm và lựa chọn tuyến đường vận chuyển tốt nhất về thời gian cũng như không gian và giá cước. Khách hàng được lựa chọn phương thức vận tải và hãng vận tải phù hợp nhất cho nhu cầu của mình. Đồng thời, các forwarder cũng thu xếp nhiều lô hàng nhỏ để đóng ghép (consolidate) và vận chuyển tới địa điểm đích, nhờ vậy mà tiết giảm chi phí cho từng chủ hàng riêng lẻ.

Giao nhận giúp các nhà xuất nhập khẩu giảm bớt các chi phí không cần thiết: Đặc biệt là đối với những doanh nghiệp không thường xuyên xuất nhập khẩu hoặc có lượng hàng không ổn định, không lớn. Việc này giúp tiết kiệm chi phí xây dựng kho bãi để lưu trữ hàng hóa, lưu container của người giao nhận hay do người giao nhận thuê, giảm chi phí đào tạo nhân công.

Các công ty giao nhận tập trung xây dựng và mở rộng cung ứng dịch vụ đa dạng và chất lượng: Nhằm nâng cao giá trị hình ảnh trong mắt khách hàng, các công ty giao nhận chính là kênh thông tin hữu ích về thương mại quốc tế. Những forwarder dày dặn kinh nghiệm sẽ là những nhà tư vấn tốt, thân thiện và hiệu quả cho những khách hàng mới tham gia vào lĩnh vực ngoại thương.

2.1.4. Phạm vi các dịch vụ giao nhận

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, thông thường, người giao nhận thay mặt chủ hàng lo liệu quá trình vận chuyển hàng hóa qua các 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 hay 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 giao nhận hàng hóa quốc tế bao gồm 4 loại thông dụng trên thế giới bao gồm:

Thay mặt người gửi hàng (người xuất khẩu): Theo những chỉ dẫn của người gửi hàng, người giao nhận sẽ thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Chọn tuyến đường, phương thức vận tải và người chuyên chở thích hợp.
- Làm cước với người chuyên chở đã lựa chọn.
- Nhận hàng và cấp các chứng từ thích hợp cho khách hàng, người chuyên chở.
- Nghiên cứu những luật lệ liên quan của nước xuất khẩu, nước nhập khẩu, nước quá cảnh.
- Đóng gói hàng hóa (trừ khi việc này do người gửi hàng làm trước khi giao hàng cho người giao nhận).
- Lo liệu việc lưu kho hàng hóa (nếu cần).
- Cân đo hàng hoá.
- Nếu người gửi hàng có yêu cầu thì tiến hành mua bảo hiểm cho hàng hóa.
- Vận chuyển hàng hóa đến cảng, thực hiện việc khai báo hải quan, lo các thủ tục chứng từ liên quan và giao hàng cho người chuyên chở.
- Thực hiện việc giao dịch ngoại hối (nếu có).
- Thanh toán phí và những chi phí khác bao gồm cả tiền cước.
- Nhận vận đơn đã ký của người chuyên chở, sau đó giao cho người gửi hàng.
- Thu xếp việc chuyển tải trên đường (nếu cần).
- Giám sát việc vận chuyển hàng hóa trên đường vận chuyển thông qua những mối liên hệ với người chuyên chở và đại lý của người giao nhận ở nước ngoài.
- Ghi nhận những tổn thất của hàng hóa (nếu có).
- Giúp đỡ người gửi hàng tiến hành khiếu nại người chuyên chở về những tổn thất của hàng hóa (nếu có).

Thay mặt người nhận hàng (người nhập khẩu): Theo những chỉ dẫn giao hàng của người nhập khẩu, người giao nhận sẽ thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Thay mặt người nhận hàng giám sát việc vận chuyển hàng hóa từ khi người gửi hàng được yêu cầu của người nhận hàng.
- Nhận và kiểm tra tất cả chứng từ liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa.
- Nhận hàng của người chuyên chở và thanh toán cước (nếu cần).
- Thực hiện việc khai báo hải quan và trả lệ phí thuế và những chi phí khác cho hải quan và những cơ quan khác.
- Thu xếp việc lưu kho quá cảnh (nếu cần).
- Giao hàng đã làm thủ tục hải quan cho người nhận hàng.
- Giúp đỡ người nhận hàng tiến hành khiếu nại đối với người chuyên chở về những tổn thất của hàng hóa (nếu có).
- Giúp người nhận hàng trong việc lưu kho và phân phối (nếu cần).

Giao nhận hàng hóa đặc biệt: Người giao nhận bên cạnh việc thường thực hiện việc giao nhận những loại hàng hóa thông thường thì tùy thuộc vào yêu cầu của khách hàng mà người giao nhận cũng có thể làm những dịch vụ khác có liên quan đến các loại hàng hóa đặc biệt như:

Vận chuyển hàng công trình: Chủ yếu là vận chuyển máy móc, công cụ, thiết bị nặng... để xây dựng các công trình lớn như sân bay, nhà máy, cơ sở lọc dầu... từ nơi sản xuất đến công trình xây dựng. Việc di chuyển những loại hàng hóa này cần phải được suy tính cụ thể, xây dựng kế hoạch rõ ràng để đảm bảo vận chuyển an toàn và giao hàng đúng tiến độ, cũng như xem xét việc sử dụng các thiết bị hỗ trợ vận chuyển chuyên dụng như cần cẩu, xe vận tải có tải trọng lớn, tàu chở hàng phù hợp... Đây có thể xem như là một lĩnh vực chuyên môn hóa của người giao nhận, phụ thuộc nhiều vào trình độ và hạ tầng cơ sở của người giao nhận.

Vận chuyển quần áo treo trên mắc: Loại hàng hóa này được vận chuyển trong những container đặc biệt, và khi vận chuyển đến điểm đích thì được chuyển trực tiếp từ container sang nơi bày bán.

Triển lãm ở nước ngoài: Trường hợp này xảy ra khi khách hàng là người tổ chức triển lãm có yêu cầu giao cho người giao nhận chuyên chở hàng ra nước ngoài để triển lãm. Là loại hàng đặc biệt và có những hướng dẫn cụ thể từ người tổ chức triển lãm về phương thức chuyên chở, nơi làm thủ tục hải quan ở nước đến khi giao

hàng triển lãm, những chứng từ cần thiết... nên người giao nhận cần lưu ý và hết sức tuân thủ những chỉ dẫn đó.

Những dịch vụ khác: Ngoài những dịch vụ đã nêu ở trên, tùy thuộc vào yêu cầu của khách hàng, người giao nhận cũng có thể làm một số những dịch vụ khác phát sinh trong quá trình chuyên chở và cả những dịch vụ đặc biệt khác như gom hàng. Để có thể duy trì tốt mối quan hệ với khách hàng và nâng cao hình ảnh về chất lượng dịch vụ của mình, người giao nhận cũng có thể thông báo, tư vấn cho khách hàng của mình những thông tin thu thập được và phân tích về nhu cầu tiêu dùng, những thị trường mới, tình hình cạnh tranh, chiến lược xuất khẩu, những điều khoản thích hợp cần đưa vào hợp đồng mua bán ngoại thương và tóm lại tất cả những vấn đề có liên quan đến công việc kinh doanh của khách hàng.

2.2. Khái quát chung về người giao nhận

2.2.1. Khái niệm người giao nhận

Thông thường những người kinh doanh dịch vụ giao nhận hay các doanh nghiệp giao nhận thường được hiểu là người giao nhận.

Theo Quy tắc mẫu của Liên đoàn các hiệp hội giao nhận quốc tế (FIATA): Người giao nhận là người lo toan để hàng hóa được chuyên chở theo hợp đồng ủy thác và hành động vì lợi ích của người ủy thác mà bản thân anh ta không phải là người chuyên chở. Người giao nhận cũng đảm nhận thực hiện mọi công việc liên quan đến hợp đồng giao nhận như: bảo quản, lưu kho, trung chuyển, làm thủ tục hải quan, kiểm hóa... Theo điều 234 Luật Thương mại Việt Nam 2005 về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và điều 6 Nghị định 140/2007/NĐ-CP ngày 05/9/2007 của Chính phủ ban hành, quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics, ta có thể hiểu khái niệm: Người giao nhận là thương nhân tổ chức thực hiện dịch vụ giao nhận cho khách hàng bằng cách tự mình thực hiện hoặc thuê lại thương nhân khác thực hiện, có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh hợp pháp về dịch vụ giao nhận hàng hóa và tuân thủ các điều kiện về kinh doanh vận tải theo quy định pháp luật hiện hành. Vậy, người giao nhận có thể là: Chủ hàng - khi chủ hàng tự đứng ra đảm nhận thực hiện các công việc giao nhận hàng hóa của mình; chủ tàu - khi chủ tàu thay mặt người chủ hàng thực hiện các hoạt động, dịch vụ giao nhận; đại

lý hàng hóa, công ty xếp dỡ hay kho hàng, người giao nhận chuyên nghiệp hay bất kỳ người nào khác có đăng ký kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa.

2.2.2. Đặc trưng của người giao nhận

Một số đặc trưng cụ thể của người giao nhận:

Người giao nhận hoạt động theo hợp đồng ủy thác ký với chủ hàng, bảo vệ lợi ích của người chủ hàng.

Người giao nhận lo liệu việc vận tải nhưng chính họ không phải là người vận tải. Người giao nhận có thể là người có hoặc không có phương tiện vận tải, có thể sử dụng, thuê mướn người vận tải hoặc trực tiếp tham gia vận tải. Nhưng người giao nhận phải ký hợp đồng ủy thác giao nhận với chủ hàng với tư cách là người giao nhận chứ không phải là người vận tải.

Cùng với việc tổ chức vận tải, người giao nhận còn làm nhiều việc khác trong phạm vi ủy thác của chủ hàng để đảm bảo vận chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng theo những điều khoản đã cam kết trước đó với chủ hàng.

Ở các nước khác nhau tên gọi của người giao nhận có khác nhau (Forwarder, Freight forwarder, Forwarding Agent) nhưng đều có chung một tên giao dịch quốc tế là người giao nhận hàng hóa quốc tế (International Freight Forwarder) và cùng làm dịch vụ giao nhận.

Người giao nhận cần có năng lực và trau dồi chuyên môn về các vấn đề:

Kết hợp các phương thức vận tải với nhau.

Kết hợp vận tải - giao nhận - xuất nhập khẩu và liên hệ tốt với các tổ chức có liên quan đến quá trình vận chuyển hàng hóa như chi cục hải quan, đại lý hãng tàu, nhân sự các cảng biển...

Tận dụng tối đa công suất các phương tiện vận tải, các công cụ vận tải.

Tạo điều kiện để hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu có hiệu quả hơn nhờ vào dịch vụ giao nhận, giúp nhà xuất nhập khẩu giảm chi phí sử dụng kho bãi, quản lý hành chính, tiết giảm bộ máy tổ chức, có điều kiện tập trung vào hoạt động chính, kinh doanh xuất nhập khẩu.

2.2.3. Vai trò của người giao nhận

Với nhiều chức năng và vai trò có thể đảm nhiệm, người giao nhận hay được gọi là "Kiến trúc sư của vận tải" (Architect of Transport), vì người giao nhận có khả năng tổ chức quá trình vận tải một cách tốt, an toàn và tiết kiệm nhất.

Môi giới hải quan: Thuở ban đầu, người giao nhận chỉ hoạt động trong nước. Nhiệm vụ của người giao nhận lúc bấy giờ làm thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu như một nhà môi giới hải quan. Sau đó người giao nhận mở rộng hoạt động phục vụ cả hàng xuất khẩu và dành chỗ hàng trong vận tải quốc tế hoặc lưu cước với các hãng tàu theo sự ủy thác của người xuất khẩu hoặc người nhập khẩu tùy thuộc vào hợp đồng mua bán. Trên cơ sở được nhà nước cho phép, người giao nhận thay mặt người xuất khẩu, người nhập khẩu để khai báo và làm thủ tục hải quan như một nhà môi giới hải quan. Ở Việt Nam hiện các doanh nghiệp giao nhận làm dịch vụ môi giới hải quan không nhất thiết phải có giấy phép, còn các nước như Pháp, Mỹ hoạt động của người giao nhận yêu cầu phải có giấy phép làm môi giới hải quan.

Chuyển tải và tiếp gửi hàng hóa: Trong trường hợp hàng hóa phải chuyển tải hoặc quá cảnh qua nước thứ ba, người giao nhận sẽ tiến hành làm thủ tục quá cảnh hoặc tổ chức chuyển tải hàng hóa từ phương tiện vận tải này qua phương tiện vận tải khác, hoặc giao hàng đến nơi người nhận hàng.

Lưu kho hàng hóa: Khi phát sinh yêu cầu phải lưu kho hàng hóa trước khi xuất khẩu hoặc sau khi nhập khẩu, người giao nhận sẽ thực hiện dịch vụ bằng phương tiện, cơ sở vật chất của mình hoặc thuê của người khác.

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

Công việc của người giao nhận khi là đại lý:

Nhận ủy thác từ người chủ hàng để thực hiện những công việc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, làm việc nhằm bảo vệ lợi ích của chủ hàng, làm trung gian giữa người gửi hàng với người vận tải, giữa người vận tải với người nhận hàng.

Hưởng hoa hồng, khi xảy ra sự cố gây tổn thất hàng hóa thì chỉ chịu trách nhiệm về hành vi của mình chứ không chịu trách nhiệm về hành vi của người làm thuê cho mình hoặc cho chủ hàng.

Người gom hàng: Ở châu Âu, dịch vụ gom hàng đã xuất hiện rất sớm chủ yếu phục vụ cho vận tải đường sắt. Đặc biệt trong vận tải hàng hóa bằng container, dịch vụ gom hàng là không thể thiếu được nhằm tập hợp hàng lẻ (LCL) thành hàng nguyên (FCL) để tận dụng sức chở, sức chứa của container và giảm cước phí vận chuyển, từ đó tiết giảm chi phí cho khách hàng. Khi là người gom hàng, người giao nhận có thể đóng vai trò là người vận tải hoặc chỉ là đại lý.

Người chuyên chở: Ngày nay, trong nhiều trường hợp người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở, tức người giao nhận trực tiếp ký kết hợp đồng vận chuyển với chủ hàng và chịu trách nhiệm chuyên chở hàng hóa. Người giao nhận sẽ đóng vai trò là người thầu chuyên chở theo hợp đồng (Contracting Carrier), nếu người giao nhận ký kết hợp đồng với chủ hàng mà không trực tiếp chuyên chở. Nếu người giao nhận trực tiếp chuyên chở hàng hóa và thực hiện các dịch vụ giao nhận khác bằng phương tiện của mình hoặc thuê của người khác thì được gọi là người chuyên chở thực tế (Performing Carrier).

Người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO): Trong trường hợp người giao nhận cung cấp dịch vụ vận tải đi suốt (vận tải từ cửa đến cửa) thì người giao nhận là người kinh doanh vận tải đa phương thức. MTO cũng là người chuyên chở và chịu trách nhiệm đối với hàng hóa. Khách hàng ngày nay ưa chuộng và có nhu cầu khá cao trong việc sử dụng dịch vụ vận tải đa phương thức vì lợi ích và những thuận lợi mà nó đem lại.

2.2.4. Quyền hạn, nghĩa vụ và trách nhiệm của người giao nhận

Quyền hạn, nghĩa vụ: Theo điều 235 Luật Thương mại 2005 quy định, người giao nhận có những quyền và nghĩa vụ sau:

- Được hưởng tiền công và các khoản thu nhập hợp lý khác.
- Thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của mình theo hợp đồng.
- Phải thực hiện nghĩa vụ của mình trong thời gian hợp lý nếu trong hợp đồng không thỏa thuận về thời gian thực hiện nghĩa vụ với khách hàng.

- Trong quá trình thực hiện hợp đồng, nếu có lý do chính đáng và vì lợi ích cho khách hàng thì có thể thực hiện khác chỉ dẫn của khách hàng, nhưng phải thông báo ngay cho khách hàng nắm rõ.
- Sau khi ký kết hợp đồng, nếu xảy ra trường hợp dẫn đến việc không thể thực hiện được một phần hoặc toàn bộ các chỉ dẫn của khách hàng thì phải thông báo cho khách hàng để xin chỉ dẫn thêm.

Trách nhiệm:

- Khi là đại lý của chủ hàng:

Người giao nhận phải chịu trách nhiệm về:

- Giao hàng không đúng chỉ dẫn, mắc những lỗi như xếp dỡ không đúng quy cách hướng dẫn.
 - Thiếu sót trong việc mua bảo hiểm cho hàng hóa mặc dù đã có chỉ dẫn của khách hàng.
 - Sai sót trong quá trình làm thủ tục hải quan.
 - Chở hàng đến sai nơi quy định.
 - Giao hàng cho người không phải là người nhận hàng.
 - Giao hàng mà không thu tiền từ người nhận hàng (paid-collect).
 - Tái xuất không theo những thủ tục cần thiết để xin hoàn lại thuế.
- Khi là người chuyên chở: Người giao nhận đóng vai trò là một nhà thầu độc lập, chịu trách nhiệm cung cấp các dịch vụ mà khách hàng yêu cầu và phải chịu trách nhiệm về những hành vi và lỗi lầm của người chuyên chở, của người giao nhận khác mà mình thuê để thực hiện hợp đồng vận tải cho khách hàng như là hành vi, thiếu sót của mình.

Trường hợp miễn trách nhiệm đối với người giao nhận:

- Lỗi xảy ra là do khách hàng hoặc của người đại diện đã được khách hàng ủy thác.
 - Đã làm đúng theo những chỉ dẫn của khách hàng hoặc của người được ủy quyền.
 - Khách hàng đóng gói và ghi ký mã hiệu không phù hợp.
 - Do bản chất của hàng hóa.
 - Do chiến tranh, đình công, các trường hợp bất khả kháng.

- Mất khoản lợi lẽ ra khách hàng được hưởng về sự chậm trễ khi giao hàng hoặc do giao nhận sai địa chỉ nhưng không phải do lỗi của người giao nhận.

2.2.5. Môi quan hệ của người giao nhận với các bên có liên quan

Trong quá trình thực hiện nghiệp vụ giao nhận, người giao nhận thường xuyên liên hệ với nhiều cơ quan tổ chức khác nhau để hoàn tất các chứng từ giao nhận cần thiết và các thủ tục kiểm tra, kiểm soát theo quy định của Nhà nước và nhanh chóng thực hiện giao nhận. Có thể phân định các cơ quan tổ chức là các bên liên quan với người giao nhận thành 2 nhóm:

Các tổ chức của chính phủ:

- Các đơn vị, chi cục hải quan các cảng, cửa khẩu: để làm thủ tục hải quan nộp thuế, kiểm hóa, soi chiếu...
- Các đơn vị quản lý cảng, cửa khẩu: để nộp giấy lấy container, lấy vị trí bãi đỗ, thời gian làm thủ tục, thời gian ra vào cảng, đồng thời chuẩn bị cho khâu giao hàng lên tàu.
- Các ngân hàng (trung ương, nhà nước): để thực hiện kiểm tra ngoại hối, giao dịch thanh toán, thực hiện bảo lãnh.
- Các cơ quan kiểm dịch động - thực vật: trong các trường hợp nhận vận chuyển các loại hàng hóa động - thực vật có yêu cầu phải có giấy chứng nhận kiểm dịch của cơ quan chức năng.
- Các cơ quan giám định hàng xuất nhập khẩu: khi được ủy thác, đối với các loại hàng hóa yêu cầu phải có chứng nhận giám định hàng xuất nhập khẩu của các cơ quan chức năng.
- Các đơn vị cấp C/O: để nhận C/O.
- Phòng quản lý xuất nhập khẩu khu vực: đăng ký thông tin công ty, hồ sơ xuất nhập khẩu.

Các tổ chức tư nhân:

- Các công ty xuất nhập khẩu: thường là người trực tiếp thực hiện hay giao ủy thác cho người khác (người giao nhận) thực hiện công tác giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu.
- Các công ty vận tải: vận chuyển hàng và sắp xếp thực hiện giao nhận cùng với chủ hàng hay người giao nhận.

- Công ty đại lý tàu biển: là người thay mặt cho người vận chuyển thực hiện các thủ tục, giấy tờ giao nhận, chứng từ liên quan đến giao nhận và vận tải hàng hóa.

2.3. Các tổ chức giao nhận

2.3.1. Liên đoàn các hiệp hội giao nhận quốc tế - FIATA

Cùng với sự phát triển của vận tải và buôn bán quốc tế, giao nhận được dần dần tách riêng và trở thành một ngành kinh doanh độc lập để hỗ trợ cho các hoạt động trên. Sự cạnh tranh giữa các công ty giao nhận ngày càng trở nên gay gắt và quyết liệt hơn, điều này đã góp phần không nhỏ dẫn đến sự ra đời của các Hiệp hội giao nhận, vừa để điều tiết vừa để hỗ trợ các doanh nghiệp giao nhận, lúc đầu là trong phạm vi nhỏ các cảng, khu vực hay trong nước nội tại. Đó cũng chính là tiền đề để sau đó hình thành các Liên đoàn giao nhận có ảnh hưởng trên phạm vi quốc tế, với đại diện tiêu biểu nhất đề cập đến là "Liên đoàn các hiệp hội giao nhận quốc tế", gọi tắt là FIATA - International Federation of Freight Forwarders Associations.

Liên đoàn các hiệp hội giao nhận quốc tế - FIATA thành lập ngày 31 tháng 5 năm 1926 tại thành phố Vienna thuộc nước Áo, bao gồm các hội viên chính thức là những Hiệp hội giao nhận của các quốc gia và các hội viên cộng tác là những công ty giao nhận riêng lẻ trên thế giới. Tên viết tắt của FIATA bắt nguồn từ tên tiếng Pháp: Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés.



Hình 2.1 : Logo của FIATA

(Nguồn : website FIATA)

FIATA hiện là một tổ chức giao nhận vận tải lớn nhất thế giới. Đây là một tổ chức phi chính trị, tự nguyện, đại diện cho gần 40.000 công ty giao nhận với nhân sự khoảng 8-10 triệu người ở 150 nước trên khắp thế giới. Địa vị pháp lý của FIATA được sự công nhận của các cơ quan thuộc Liên hợp quốc như Hội đồng kinh tế - xã hội Liên hợp quốc (ECOSOC), Hội nghị của Liên hợp quốc về thương mại và phát triển (UNCTAD), Ủy ban kinh tế Châu Âu (ECE) và Ủy ban kinh tế và xã hội Châu

Á - Thái Bình Dương (ESCAP). Đối với tất cả các tổ chức trên, FIATA được hưởng quy chế tư vấn.

FIATA cũng được các tổ chức quốc tế có liên quan đến kinh doanh vận tải như Phòng Thương mại quốc tế (ICC), Hiệp hội vận chuyển hàng không quốc tế (IATA), Tổ chức thương mại thế giới (WTO), những tổ chức của người vận chuyển và người gửi hàng thừa nhận.

Mục tiêu chính của FIATA là bảo vệ và phát huy lợi ích của người giao nhận trên phạm vi quốc tế, nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận, liên kết nghề nghiệp, tuyên truyền dịch vụ giao nhận vận tải, tăng cường mối quan hệ phối hợp giữa các tổ chức giao nhận với chủ hàng và người chuyên chở. Phạm vi hoạt động của FIATA rất rộng và thông qua hoạt động của nhiều Tiểu ban khác nhau phụ trách về các mảng riêng biệt như: các quan hệ xã hội, nghiên cứu về kỹ thuật vận chuyển, luật pháp, đào tạo nghề nghiệp, hải quan.

2.4. Tổ chức giao nhận hàng hóa vận tải bằng container

2.4.1. Giới thiệu chung về Container

Khái niệm Container:

Hàng hóa xuất nhập khẩu đóng trong container là một phần quan trọng của cuộc cách mạng trong lĩnh vực logistics, đã góp phần làm thay đổi diện mạo của ngành vận tải trong thế kỷ 20. Malcolm McLean được cho là người đầu tiên phát minh ra container trong những năm 1930 ở New Jersey.

Theo tiêu chuẩn ISO 668:2013(E), container hàng hóa là một công cụ vận tải có các đặc điểm:

Bền vững, đủ độ chắc tương ứng phù hợp cho việc sử dụng lại.

Được thiết kế đặc biệt để có thể chở hàng bằng một hay nhiều phương thức vận tải mà không cần phải dỡ ra và đóng lại dọc đường.

Được lắp đặt thiết bị cho phép xếp dỡ thuận tiện, đặc biệt khi chuyển từ một phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác.

Được thiết kế dễ dàng cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra khỏi container.

Có thể tích bên trong bằng hoặc hơn 1m³.

Kích thước, tải trọng Container:

Container có nhiều loại, và kích thước cụ thể từng loại có thể khác nhau ít nhiều tùy theo nhà sản xuất. Tuy vậy, do nhu cầu tiêu chuẩn hóa để có thể sử dụng trên phạm vi toàn cầu, kích thước cũng như ký mã hiệu container thường được áp dụng theo tiêu chuẩn ISO. Theo ISO 668:2013(E), các container ISO đều có chiều rộng là 2,438m, kích thước và trọng lượng container tiêu chuẩn 20' và 40' như bảng dưới đây:

		Container 10 feet	Container 20 feet	Container 40 feet	Container 40 feet cao	Container 45 feet cao
Kích thước tổng thể (m)	Dài	2,991	6,058	12,192	12,192	13,716
	Rộng	2,438	2,438	2,438	2,438	2,438
	Cao	2,591	2,591	2,591	2,896	2,896
Kích thước lọt lồng (m)	Dài	2,828	5,905	12,039	12,039	13,556
	Rộng	2,350	2,350	2,350	2,350	2,350
	Cao	2,381	2,381	2,372	2,698	2,698
Độ mở cửa (m)	Rộng	2,336	2,336	2,336	2,340	2,340
	Cao	2,291	2,291	2,280	2,585	2,585
Dung tích (m3)		33	33	67	75,6	86
Trọng lượng container rỗng (kg)		1,350	2,250	3,700	3,890	4,870
Tải trọng rỗng (kg)		8,810	21,750	26,530	26,630	30,480
Tổng tải trọng (kg)		10,160	24,000	30,230	30,520	35,350

Hình 2.2: Kích thước và trọng lượng container

(Nguồn: ISO 668:2017)

2.4.2. Chức năng vận chuyển hàng hóa bằng container

Gồm một bên sử dụng container (bộ phận khai thác) và một bên cung ứng (bộ phận logistics container).

Chức năng khai thác tàu

Dịch vụ CY to CY (container yard) (cước CY to CY)

Nhiệm vụ của người vận tải container đường biển bắt đầu từ khi nhận container hàng vào bãi container CY của cảng xếp cho đến khi giao container hàng cho khách hàng tại bãi container của cảng đến. Các nhiệm vụ cơ bản của bộ phận khai thác tàu bao gồm:

- Cấp lệnh container rỗng cho khách hàng để khách hàng đến bãi nhận container về đóng hàng.
- Tiếp nhận và xếp container có hàng vào bãi container CY.
- Lập kế hoạch và thời gian xếp hàng lên tàu.
- Vận chuyển container có hàng ra cầu tàu.

- Xếp hàng lên tàu và vận chuyển hàng đến cảng đích.
- Lập kế hoạch dỡ hàng và giao cho chủ hàng nhập.

Dịch vụ door to door (cước door to door)

Người vận tải container đường biển chịu trách nhiệm tổ chức vận chuyển hàng hóa suốt từ kho của người bán hàng cho đến kho của người mua hàng. Trường hợp này, người vận tải biển là người thầu vận tải và trực tiếp tham gia vận chuyển. Vì vậy, ngoài nhiệm vụ cơ bản như ở dịch vụ CY to CY, người vận chuyển đường biển còn có các nhiệm vụ sau:

- Ký kết hợp đồng thuê vận chuyển với các công ty vận tải hỗ trợ khác.
- Kiểm soát chặt chẽ quá trình vận tải nhằm đảm bảo hàng hóa được vận chuyển nhanh chóng, an toàn và tiết kiệm đến kho của người nhận.

Dịch vụ bán slot (cước slot)

Người vận chuyển container đường biển có tàu khai thác trên tuyến đường đó cho người vận tải container đường biển khác thuê một số chỗ trong một thời gian nhất định và người thuê trả cước theo số chỗ đăng ký thuê, cho dù container được xếp lên tàu hay không. Nếu người thuê slot có container xếp lên tàu, thì trên các chứng từ có liên quan, người chủ tàu ký hiệu là SOC (Ship Owner Container). Dịch vụ bán slot có hai hình thức:

- FIO (Free In and Out): người khai thác tàu chỉ chịu trách nhiệm đối với các container SOC từ khi các container này xếp lên tàu cho đến khi bắt đầu dỡ container này ở cảng đích.
- CY to CY: người khai thác tàu chịu chi phí và rủi ro liên quan đến container của người thuê slot từ khi container vào bãi xuất cho đến khi bắt đầu dỡ các container này ở cảng đích.

Chức năng logistics container

Quản lý container

Quản lý và giám sát container (đối với cả những container có hàng hoặc không có hàng, những container chờ sửa chữa hoặc đang sửa chữa) là nhiệm vụ cơ bản, quan trọng và thường xuyên của bộ phận logistics container nhằm đánh giá chung về tình hình số lượng và thể trạng của các container. Mỗi container là một đối tượng quản lý, với số lượng lớn và nhiều chủng loại khác nhau. Vì vậy, việc quản lý container nhằm mục đích khai thác và sử dụng các container một cách hiệu quả.

Điều phối và cung ứng container

Điều phối và cung ứng container thể hiện ở việc xây dựng và thực hiện kế hoạch điều phối container với chi phí điều động thấp nhất có thể, cung ứng kịp thời, đúng và đủ số container cho khách hàng đóng hàng.

Lập kế hoạch và kiểm soát việc sửa chữa container

Nhiệm vụ của nhà quản trị logistics container là thiết lập kế hoạch sửa chữa và kiểm soát tiến độ sửa chữa để có kế hoạch đưa vào khai thác hợp lý các container.

Ngoài ba nhiệm vụ cơ bản nêu trên, bộ phận logistics container còn có các nhiệm vụ khác như: tính phí lưu kho bãi, tính phí sử dụng container, vệ sinh container, dự báo về nhu cầu sử dụng container.

2.4.3. Phương thức gửi hàng bằng container

Gửi hàng nguyên container (FCL - Full Container Load)

Gửi hàng nguyên container (FCL) là phương thức xếp hàng nguyên container. Người gửi hàng có khối lượng hàng đồng nhất đủ để chứa đầy một container hoặc nhiều container. Khi đó, một hoặc nhiều container sẽ được sắp xếp để đóng và gửi hàng.

Những thủ tục chuyên chở hàng FCL bao gồm:

- Container do người chuyên chở cung cấp hoặc chủ hàng thuê của công ty cho thuê container được chủ hàng đóng tại kho của mình hoặc ở những địa điểm nội địa khác, sau đó đưa container đến Hải quan kiểm tra và niêm phong.
- Chủ hàng hoặc người giao nhận đưa các container đó về bãi container CY được người chuyên chở chỉ định để bốc hàng lên tàu.
- Tiến hành bốc xếp container lên tàu.
- Người giao nhận hoặc người nhận hàng tiến hành làm thủ tục hải quan và đưa container về bãi container của mình và dỡ hàng.

Theo cách gửi FCL/FCL, trách nhiệm được phân chia như sau:

Trách nhiệm của người gửi hàng

- Thuê và vận chuyển container rỗng về kho hoặc nơi chứa hàng của mình để đóng hàng.
- Tiến hành đóng hàng vào container.
- Thực hiện đánh mã ký hiệu hàng và ký hiệu chuyên chở.
- Làm thủ tục hải quan và niêm phong container theo quy chế xuất khẩu.
- Vận chuyển và giao container cho người chuyên chở tại bãi container (CY).

- Nhận vận đơn do người chuyên chở cấp.
- Chịu các chi phí liên quan đến các thao tác trên.

Trách nhiệm của người chuyên chở

- Phát hành vận đơn cho người gửi hàng.
- Quản lý, bảo vệ và giữ hàng hóa chất xếp trong container từ khi nhận container tại bãi container ở cảng gửi cho đến khi giao hàng cho người nhận bãi container ở cảng đích.
- Bóc xếp container từ bãi container cảng gửi lên tàu để thực hiện chuyên chở, xếp dỡ container khỏi tàu lên bãi container cảng đích.
- Giao container hàng cho người nhận có vận đơn hợp lệ tại bãi container cảng đích.
- Chịu mọi chi phí về các thao tác nêu trên.

Trách nhiệm của người nhận hàng

- Thu xếp giấy tờ nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
- Xuất trình vận đơn (Bill of Lading - B/L) hợp lệ với người chuyên chở để nhận hàng tại bãi container.
- Vận chuyển container về bãi container của mình, rút hàng và trả container rỗng cho người chuyên chở.
- Chịu mọi chi phí liên quan đến các thao tác kể trên, bao gồm cả chi phí chuyên chở container về bãi chứa container.

Gửi hàng lẻ (LCL - Less than Container Load)

Phương thức gửi hàng lẻ được sử dụng khi người gửi hàng không đủ lượng hàng để xếp đầy container. Khi đó, chủ hàng sẽ mang hàng đến giao cho người chuyên chở tại bãi CFS (Container Freight Station) để đóng hàng vào container. Người chuyên chở sẽ tiến hành vận chuyển và sau đó giao hàng trực tiếp cho người giao nhận.

Những thủ tục chuyên chở hàng LCL:

- Hàng hóa được đóng tại bãi container CFS do người chuyên chở chỉ định.
- Người chuyên chở hoặc người giao nhận sẽ đóng hàng LCL từ các chủ hàng khác nhau vào container, chi phí do người chuyên chở chịu.
- Tiến hành bốc container lên tàu.

- Tại cảng đích, người chuyên chở hoặc người giao nhận sẽ đưa container từ tàu đến trạm CFS để dỡ hàng khỏi container.
- Các lô hàng tiếp đó sẽ được giao cho người nhận hàng.
- Theo cách gửi LCL/LCL, trách nhiệm được phân chia như sau:

Trách nhiệm của người gửi hàng

- Vận chuyển hàng hóa từ nơi chứa hàng của mình trong nội địa đến giao cho người chuyên chở tại trạm đóng container CFS của người gom hàng và chịu chi phí này.
- Chuyển các chứng từ cần thiết liên quan cho người gom hàng.
- Nhận vận đơn của người gom hàng và trả cước hàng lẻ.

Trách nhiệm của người chuyên chở

- Người chuyên chở thực (Effective Carrier): tức là hãng tàu, có trách nhiệm tiến hành nghiệp vụ chuyên chở hàng lẻ, ký phát vận đơn thực (MB/L) cho người gửi hàng, xếp hàng lên tàu, chuyên chở đến cảng đích, dỡ container ra khỏi tàu, vận chuyển đến bãi trả hàng CFS và giao hàng lẻ cho người nhận hàng theo vận đơn mà mình đã ký phát ở cảng đi.
- Người thuê vận chuyển hàng lẻ (Non-Vessel Operating Common Carrier): thường là người giao nhận, đảm trách với tư cách người gom hàng, chịu trách nhiệm trong suốt quá trình vận chuyển hàng từ khi nhận hàng lẻ tại cảng gửi cho đến khi giao hàng xong tại cảng đích. Ký phát cho người gửi hàng vận đơn tập thể (HB/L) hoặc vận đơn do Liên đoàn các hiệp hội giao nhận quốc tế soạn thảo (FIATA B/L) nếu họ là hội viên của Liên đoàn.

Trách nhiệm của người nhận hàng

- Xin giấy phép nhập khẩu và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
- Xuất trình vận đơn hợp lệ với người gom hàng hoặc đại diện của người gom hàng để tiến hành nhận hàng.
- Nhanh chóng nhận hàng tại trạm trả hàng CFS.

Gửi hàng kết hợp (FCL/LCL - LCL/FCL)

Phương pháp gửi hàng kết hợp có thể là: gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL) và gửi lẻ, giao nguyên (LCL/FCL). Khi giao hàng bằng phương pháp kết hợp, trách nhiệm của chủ hàng và người chuyên chở cũng có sự thay đổi phù hợp. Ví dụ: gửi nguyên, giao lẻ (FCL/LCL) thì trách nhiệm của chủ hàng và người chuyên chở khi

gửi như là phương pháp gửi nguyên, nhưng khi nhận, trách nhiệm của người nhận và người chuyên chở giống gửi hàng lẻ.

2.4.4. Chứng từ giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng container

Giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng container đường biển đòi hỏi rất nhiều loại chứng từ, có thể chia thành ba loại chính sau: Chứng từ hải quan, Chứng từ với cảng và tàu, Các chứng từ khác.

Chứng từ hải quan

- 01 bản chính văn bản cho phép xuất khẩu của Bộ Thương mại hoặc Bộ quản lý chuyên ngành (đối với hàng xuất khẩu có điều kiện) để đối chiếu với bản sao phải nộp.
- 02 bản chính tờ khai hải quan xuất khẩu.
- 02 bản chính bản kê chi tiết hàng hóa.
- 01 bản sao hợp đồng mua bán ngoại thương hoặc giấy tờ có giá trị tương đương như hợp đồng.
- 01 bản giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh và giấy chứng nhận đăng ký mã số doanh nghiệp.

Chứng từ với cảng và tàu

- Hướng dẫn xếp hàng (Shipping note).
- Vận đơn đường biển (Ocean Bill of Lading) sẽ được nói rõ hơn ở mục d.
- Bản lược khai hàng hóa (Cargo Manifest).
- Phiếu kiểm đếm (Dock sheet & Tally sheet).
- Sơ đồ xếp hàng (Ship's stowage plan).

Các chứng từ khác

- Giấy chứng nhận xuất xứ (Certificate of Origin).
- Hóa đơn thương mại (Commercial Invoice).
- Phiếu đóng gói (Packing List).
- Giấy chứng nhận số lượng/trọng lượng (Certificate of Quantity/Weight).
- Các chứng từ bảo hiểm.

Các loại vận đơn đường biển

Vận đơn container theo cách gửi FCL/FCL: Chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng container gọi là vận đơn container (Container Bill of Lading), do người chuyên chở

hoặc đại diện của họ ký phát cho người gửi hàng sau khi nhận container chứa hàng đã được niêm phong kẹp chì để chuyên chở.

Vận đơn container theo cách gửi LCL/LCL: Người gom hàng ký phát cho người chủ hàng gửi hàng lẻ của mình. Trong vận đơn có đầy đủ các thông tin chi tiết cần thiết về người gửi hàng, người nhận hàng. Người nhận hàng lẻ sẽ xuất trình vận đơn của người gom hàng để nhận hàng lẻ cho đại diện hoặc đại lý của người gom hàng tại cảng đích để được nhận hàng.

Vận đơn của người gom hàng: Có thể dùng trong thanh toán, mua bán và giao dịch. Song để tránh trường hợp ngân hàng không chấp nhận vận đơn của người gom hàng là chứng từ thanh toán, người xuất yêu cầu người nhập ghi trong tín dụng chứng từ "vận đơn người gom hàng được chấp nhận" (House Bill of Lading Acceptable).

Vận đơn thực của người chuyên chở: Người chuyên chở thực sau khi nhận container hàng hóa của người gom hàng sẽ ký phát vận đơn cho người gom hàng theo cách gửi hàng nguyên container (FCL/FCL). Trên vận đơn, người gửi hàng là người gom hàng, người nhận hàng là đại diện hoặc đại lý của người gom hàng ở cảng đích.

2.4.5. Những thuận lợi của giao nhận hàng hóa bằng container

Đối với người giao nhận:

- Có điều kiện sử dụng container để làm công việc thu gom hàng ở cảng đi, chia lẻ hàng hóa ở cảng đến và thực hiện vận tải đa phương thức từ cửa đến cửa.
- Giảm bớt rất nhiều tổn thất hàng hóa nên tránh được nhiều vấn đề tranh chấp về chất lượng hàng hóa vận chuyển.

Đối với người chủ hàng:

- Bảo vệ tốt hàng hóa, giảm tình trạng mất cắp, hư hỏng, nhiễm bẩn và tiết kiệm chi phí bao bì, bảo quản.
- Thời gian giao hàng diễn ra nhanh hơn.
- Thuận lợi cho việc xếp dỡ hàng ở các cảng, đưa hàng lên tàu nhanh hơn, giúp vòng quay tàu nhanh hơn, hàng luân chuyển nhanh, đỡ tồn đọng.

Hàng hóa được vận chuyển theo dịch vụ từ cửa đến cửa rất thuận lợi, thúc đẩy việc mua bán phát triển hơn với việc đáp ứng đầy đủ nhu cầu đa dạng của khách hàng.

Đối với người chuyên chở:

- Giảm bớt thời gian xếp dỡ ở cảng khiến tàu quay vòng nhanh hơn.
- Người ta tính toán trên một tuyến tàu định tuyến, nhờ sử dụng container chi phí xếp dỡ đã hạ từ 55% đến 15% trong tổng chi phí kinh doanh.
- Tận dụng tối đa thể tích, tải trọng tàu do giảm được những khoảng trống.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2 của bài khóa luận đã cung cấp một nền tảng lý thuyết quan trọng và đầy đủ về lĩnh vực giao nhận hàng hóa. Đầu tiên, chúng ta đã khám phá các khái niệm cơ bản và đặc điểm đặc thù của hoạt động giao nhận, từ đó xác định rõ vai trò của người giao nhận trong chuỗi cung ứng. Người giao nhận không chỉ là trung gian, mà còn là người tư vấn, người tổ chức vận chuyển, và người giải quyết các thủ tục hải quan, đảm bảo rằng hàng hóa được di chuyển một cách hiệu quả và an toàn từ người bán đến người mua.

Quan trọng hơn, chúng ta đã làm rõ mối quan hệ phức tạp giữa người giao nhận với các bên liên quan khác như chủ hàng, người nhận hàng và người chuyên chở. Sự tương tác và phối hợp chặt chẽ giữa các bên này là yếu tố then chốt để đảm bảo quá trình giao nhận hàng hóa diễn ra suôn sẻ và hiệu quả.

Bên cạnh đó, chương này cũng đã giới thiệu tổng quan về phương thức xuất khẩu hàng hóa bằng container đường biển. Những ưu điểm của phương thức này, như chi phí vận chuyển thấp, khả năng vận chuyển lớn và mức độ an toàn cao cho hàng hóa, đã được nêu rõ. Đồng thời, chúng ta cũng đã tìm hiểu về quy trình xuất khẩu bằng container đường biển, bao gồm các bước chuẩn bị hàng hóa, đóng gói, vận chuyển đến cảng, kiểm tra hải quan và cuối cùng là lên tàu. Các chứng từ cần thiết cho quá trình này, như hóa đơn thương mại, phiếu đóng gói, vận đơn đường biển và giấy chứng nhận xuất xứ, cũng đã được đề cập chi tiết.

Những lý thuyết và thông tin tổng quan này không chỉ cung cấp một cái nhìn toàn diện về hoạt động giao nhận hàng hóa mà còn giúp người đọc hiểu rõ hơn về công việc và dịch vụ của một công ty giao nhận. Qua đó, chúng ta nhận thức được sự phức tạp và đa dạng của ngành logistics, cũng như tầm quan trọng của vai trò người giao nhận trong việc duy trì sự hiệu quả của chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tóm lại, chương 2 đã hoàn thành mục tiêu của mình khi mang đến cho người đọc một cái nhìn sâu sắc và toàn diện về hoạt động giao nhận hàng hóa, từ khái niệm cơ bản đến quy trình thực tiễn và vai trò của các bên liên quan. Sự hiểu biết này không chỉ giúp người đọc nắm bắt được bản chất của ngành giao nhận mà còn trang bị cho họ những kiến thức cần thiết để tham gia và đóng góp hiệu quả vào lĩnh vực logistics hiện đại.

CHƯƠNG 3: THỰC TRẠNG KIỂM SOÁT QUY TRÌNH GIAO NHẬN VẬN TẢI BẰNG CONTAINER TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ SÀI GÒN (SITV)

3.1. Tìm hiểu thực tế quy trình giao nhận vận tải bằng container tại Công ty TNHH cảng quốc tế Sài Gòn (SITV)

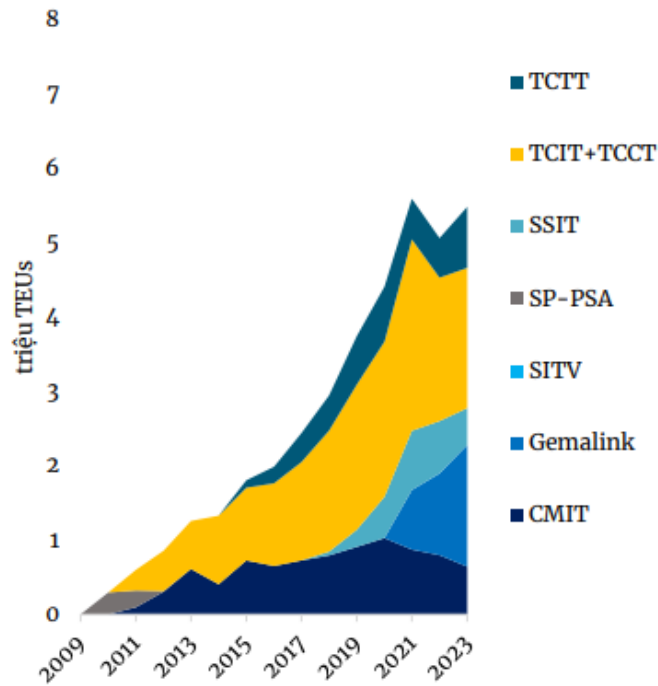
3.1.1. Tình hình giao nhận hàng xuất bằng đường biển

Cơ cấu khối lượng hàng xuất giao nhận

Khối lượng hàng hóa giao nhận bằng đường biển luôn chiếm tỷ trọng khá cao trong tổng khối lượng giao nhận hàng hóa của công ty. Điều này cũng rất hợp lý bởi trong giao nhận vận tải hàng hóa quốc tế, lĩnh vực vận tải biển đóng vai trò quan trọng với hơn 80% tổng khối lượng hàng hóa chuyên chở sử dụng hình thức vận tải biển.

Ở Việt Nam, tỷ lệ này cũng rất cao với trung bình khoảng 80-90% khối lượng hàng hóa được giao nhận qua các cảng biển. Những ưu điểm của lĩnh vực vận tải biển như đã trình bày ở chương 1 của bài khóa luận chính là những lý do quan trọng để khẳng định sức hút và thế mạnh của vận tải biển so với các loại hình khác.

Ở đây, em tập trung nói về hàng xuất khẩu. Tại công ty TNHH cảng quốc tế Sài Gòn (SITV), thống kê trung bình cho thấy sản lượng giao nhận hàng xuất qua đường biển chiếm tỷ trọng khá cao.



Hình 3.1: Sản lượng một số cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải

(Nguồn : VPA, FiinRatings tổng hợp)

Đối với hàng xuất FCL hay LCL, SITV đều cung cấp đầy đủ các dịch vụ liên quan và toàn diện từ khâu gom hàng, đóng hàng cho đến thủ tục hải quan, giám sát lộ trình và giao hàng tại cảng đến. Việc có đơn vị vận tải nội địa giúp cho công việc trong giai đoạn đầu để đóng hàng được tiến hành nhanh chóng và chủ động hơn, không phụ thuộc và mất nhiều thời gian như thuê đơn vị vận tải khác.

Một đặc điểm của giao nhận đã nói ở chương 2 là nó mang tính thời vụ cao. Qua trao đổi với các anh chị ở các phòng Sales, Sea, CS thì vào mùa cao điểm, công việc làm không đếm xuể, nhu cầu của khách hàng rất lớn trong khi nhân sự của các bộ phận còn khá hạn hẹp. Đôi lúc nhịp độ làm việc không đều nhau, tất cả mọi người phải nỗ lực hết mình. Bù lại, kết quả kinh doanh đem lại đáp ứng kỳ vọng của tất cả mọi người. Trong khi vào mùa thấp điểm, nhiệm vụ cần tập trung là duy trì các khách hàng cũ với lượng hàng dồi dào và ổn định. Bên cạnh đó, tích cực mở rộng tìm kiếm nguồn khách hàng mới tiềm năng để đảm bảo tăng sản lượng hàng giao nhận, qua đó tăng lợi ích đem lại cho công ty.

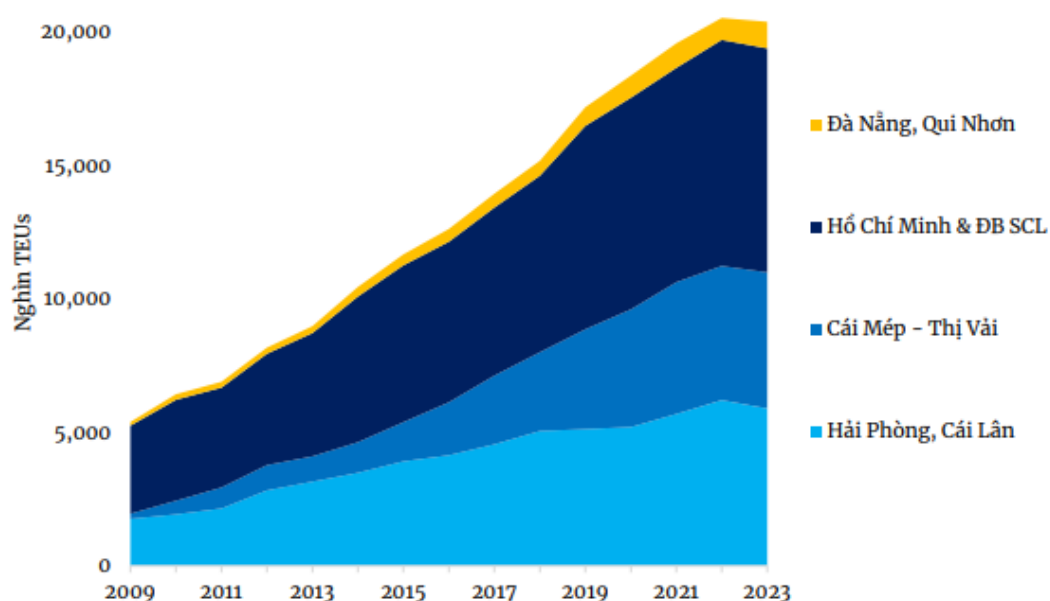
Thị trường giao nhận

Phạm vi hoạt động của SITV ở lĩnh vực giao nhận hàng xuất bằng đường biển khá rộng lớn. Với uy tín doanh nghiệp và hình ảnh thương hiệu mạnh, thị trường mà SITV vận tải hàng hóa ra nước ngoài ngày càng được mở rộng, không chỉ là hầu hết các quốc gia bạn bè trong khu vực Đông Nam Á như Singapore, Philippines, Malaysia, Indonesia,... mà còn phát triển ra thị trường toàn châu Á với đại diện một số nước như Hong Kong, Đài Loan, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc,... các nước châu Âu và cả châu Mỹ. Thị trường mạnh vẫn là thị trường châu Á với khối lượng giao nhận lớn với các khách hàng lớn, lâu năm của công ty.

Để duy trì sự phục vụ tốt nhất với khách hàng và tiến tới mở rộng hoạt động tại các thị trường chủ lực của công ty như ở các nước trong khu vực và cả châu Á, SITV có các đại lý ở khắp các nước và khu vực mà công ty có hoạt động và thực hiện dịch vụ giao nhận hàng hóa. Điều này giúp cho công ty nắm rõ thông tin hơn về thị trường các nước cũng như chủ động tìm kiếm khách hàng, hỗ trợ cho hoạt động nhập khẩu phát triển đồng thời. Việc duy trì hoạt động của các đại lý cũng giúp cho việc quản lý chi phí hay kiểm soát hoạt động giao hàng tại nước đến, càng đến được tốt hơn.

Các công ty liên doanh với các tập đoàn lớn nước ngoài như Singapore Post và Keppel Logistics của Singapore, Mitsubishi Logistics Corp của Nhật Bản và CEVA Logistics Group của Mỹ được thành lập không những giúp mở rộng thị trường cung ứng dịch vụ đến các nước này tốt hơn mà còn tác động tích cực tới việc cạnh tranh trên thị trường khu vực và châu lục, tăng cường uy tín của công ty hơn nữa. Khách hàng qua đó cũng biết tới SITV nhiều hơn như là một trong những tập đoàn lớn trong lĩnh vực giao nhận vận tải ở Việt Nam.

Việc cạnh tranh trên thị trường giữa các công ty giao nhận ngày càng gay gắt với sự hoạt động của hơn 1200 công ty. Thị trường tuy rất rộng lớn và nhu cầu của khách hàng vẫn rất dồi dào và phát triển không ngừng, nhưng để duy trì thị phần đã có và mở rộng thị phần mới thì thực sự công ty đang nỗ lực rất nhiều. Cạnh tranh về giá bán dịch vụ rất quyết liệt, cạnh tranh về chất lượng dịch vụ cũng ngày càng sôi động. SITV cũng đã nắm bắt được tình hình chung đó, không chỉ tích cực hoàn thiện các dịch vụ đảm bảo nhanh chóng, chất lượng mà còn chủ động giữ cho giá cả hợp lý, đủ sức hấp dẫn khách hàng.



Biểu đồ 3.2: Sản lượng container thông qua tại các cảng biển Việt Nam
(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, GSO, FiinRatings tổng hợp)

3.1.2 Quy trình kiểm soát giao nhận vận tải bằng container đường biển tại SITV

Bảng dưới đây nêu lên tổng quát các bước của quy trình thực tế tại SITV.

Bước	Công việc	Đối tượng liên quan	Chứng từ
B1	Nhận thông tin và yêu cầu báo giá của khách hàng	Phòng Sales, Sea, Khách hàng	
B2	Liên hệ với các hãng tàu để hỏi giá	Phòng Sales, Sea, Khách hàng, Hãng tàu	
B3	Báo giá cho khách hàng	Phòng Sales, Sea, Bộ phận OPS, FTL, Khách hàng	Bảng báo giá
B4	Nhận yêu cầu đặt chỗ	Khách hàng	Booking request
B5	Liên hệ với hãng tàu để đặt chỗ	Phòng Sales, Sea, CS, Hãng tàu	- Booking request - Booking confirmation
B6	Yêu cầu khách hàng	Phòng CM, Khách	- Thư ủy quyền

	cung cấp thêm chứng từ	hàng	- Chứng minh nhân dân/passport - Booking note
B7	Lập hồ sơ hàng hóa	Phòng Sales, Sea, CM	Booking profile
B8	Đóng hàng, vận chuyển hàng ra cảng	Phòng CS, Đơn vị FTL, Khách hàng, Phòng điều độ hãng tàu, cảng	- Booking confirmation - Lệnh cấp container - Packing list - Seal tàu - Vị trí cấp container
B9	Khai hải quan	Phòng CM, Bộ phận OPS, Khách hàng, Cơ quan hải quan, Cơ quan kiểm dịch, Cơ quan kiểm định	- Tờ khai hải quan - Hợp đồng mua bán hàng hóa - Hóa đơn - Packing list - Giấy phép đăng ký kinh doanh - Giấy giới thiệu của người xuất khẩu - Giấy chứng nhận kiểm dịch - Giấy giám định chất lượng hàng hóa
B10	Phát hành vận đơn	Phòng CM, Bộ phận OPS, Khách hàng, Hãng tàu	Vận đơn đường biển (B/L) – MB/L, HB/L
B11	Thực xuất tờ khai	Bộ phận OPS, Hãng tàu, Hải quan, Khách hàng	- Vận đơn - Tờ khai hải quan - Hóa đơn
B12	Gửi bộ chứng từ cho đại lý ở nước ngoài	Phòng CM, Bộ phận OPS, Đại lý, Khách hàng	- Thông báo mô tả hàng đến - Vận đơn

B13	Lập chứng từ kế toán và lưu hồ sơ	Phòng CM, Bộ phận kế toán, Khách hàng	- Giấy báo nợ - Các chứng từ liên quan trước đó
-----	-----------------------------------	---------------------------------------	--

Bảng 3.1: Tổng quát quy trình giao nhận của công ty TNHH cảng quốc tế Sài Gòn (SITV)

(Nguồn : Sinh viên tự tổng hợp từ các phòng ban)

Diễn giải:

B1. Nhận thông tin và yêu cầu báo giá của khách hàng

Khách hàng của Sea có thể phân thành 3 nhóm là khách hàng đại lý, hãng chỉ định và khách hàng doanh nghiệp. Còn khách hàng của Sales đa phần là khách hàng lẻ, sales chỉ duy trì những khách hàng co-loader cũ. Nếu như khách hàng mới có nhu cầu vận chuyển nguyên container thì phòng Sales cần chuyển thông tin qua cho phòng Sea.

Để đảm bảo lượng khách hàng ổn định, phòng Sales tiếp cận khách hàng bằng cách tự tìm kiếm, qua thông tin khách hàng cũ của phòng, sử dụng các mối quan hệ, quen biết thông qua điện thoại, email hoặc trực tiếp.

Những thông tin phòng Sales, phòng Sea tiếp nhận từ khách hàng:

- *Nhu cầu vận tải của khách hàng:* Khả năng sử dụng các dịch vụ khác tích hợp của công ty như các dịch vụ vận chuyển nội địa, dịch vụ kho vận và dịch vụ thuê khai hải quan.
- *Loại hàng:* Căn cứ vào loại hàng, số lượng hàng để tư vấn cho khách hàng loại container phù hợp. Đồng thời xem xét các quy định của nước nhập khẩu về mặt hàng đó để trao đổi trước với khách hàng.
- *Cảng đi, cảng đến:* Để quyết định giá cước vận chuyển.
- *Hãng tàu:* Tùy vào nhu cầu của khách hàng đến cảng nào/nước nào mà nhân viên bộ phận tư vấn cho khách hàng chọn dịch vụ của hãng tàu phù hợp với giá cước hợp lý. Trong trường hợp nếu có một số khách hàng quen sử dụng dịch vụ của một hãng tàu cho hàng hóa của mình thì nhân viên bộ phận xem xét báo giá cước cho khách hàng đó biết.
- *Thời gian dự kiến xuất hàng:* Để xem xét, đề nghị lịch trình khởi hành phù hợp với nhu cầu của khách hàng.

Tùy vào nhu cầu của khách hàng mà nhân viên trao đổi nội dung bán dịch vụ phù hợp. Bước 1 đã phần được thực hiện qua email hoặc điện thoại. Các khách hàng sử dụng email thì nhân viên có thể lưu thông tin, nhưng đa phần đó là khách hàng cũ. Còn khách hàng mới thì chưa có tài khoản khách hàng nên chưa lưu thông tin được đồng thời cũng không chắc chắn việc sử dụng dịch vụ của khách hàng.

Sau khi hoàn tất tiếp nhận các thông tin ban đầu của khách hàng yêu cầu sử dụng dịch vụ, bộ phận sẽ nhận yêu cầu báo giá của khách hàng.

B2. Liên hệ với các hãng tàu để hỏi giá

Căn cứ vào những thông tin mà khách hàng cung cấp, nhân viên phòng Sales, Sea sẽ liên hệ với hãng tàu để hỏi thông tin giá cả và lịch trình vận chuyển phù hợp. Việc này được thực hiện qua email hoặc điện thoại.

Liên hệ để tham khảo giá cả và điều kiện của ít nhất 3 hãng để chọn hãng có điều kiện tốt nhất (trong trường hợp có nhiều sự lựa chọn). Đối với những hãng tàu đã có giá cước cố định, ký hợp đồng và hợp tác lâu dài với SITV, nhân viên bộ phận cùng xem xét, so sánh với nhau để báo giá nhanh hơn cho khách.

B3. Báo giá cho khách hàng

Nhân viên phòng Sales, Sea căn cứ vào giá cước của các hãng tàu, tính toán chi phí và sau đó tiến hành gửi bảng báo giá (quotation) cho khách hàng. Có thể gửi báo giá qua fax hoặc email, lưu lại chứng từ để sau này đối chiếu. Hoặc đơn giản hơn, các nhân viên thường báo giá trực tiếp qua Skype.

Trong bảng báo giá cần ghi rõ ràng các thông tin của khách hàng, các loại container định sử dụng và các loại phí liên quan cho khách hàng theo như đã trao đổi trước để khách hàng tham khảo và xác nhận sử dụng dịch vụ.

Báo giá trong trường hợp khách hàng có sử dụng dịch vụ hải quan hay vận chuyển FTL thì nhân viên OPS có thể trực tiếp báo giá cho khách hàng để trao đổi giá (Mr. Hoang - phụ trách OPS Sea), OPS làm việc trực tiếp hoặc gián tiếp với đơn vị FIL (Mr. Kenny Hải).

Nhân viên Sales trao đổi trước với khách hàng cá nhân những giấy tờ cần thiết để hoàn thành booking sau này khi làm việc với phòng CM.

B4. Nhận yêu cầu đặt chỗ

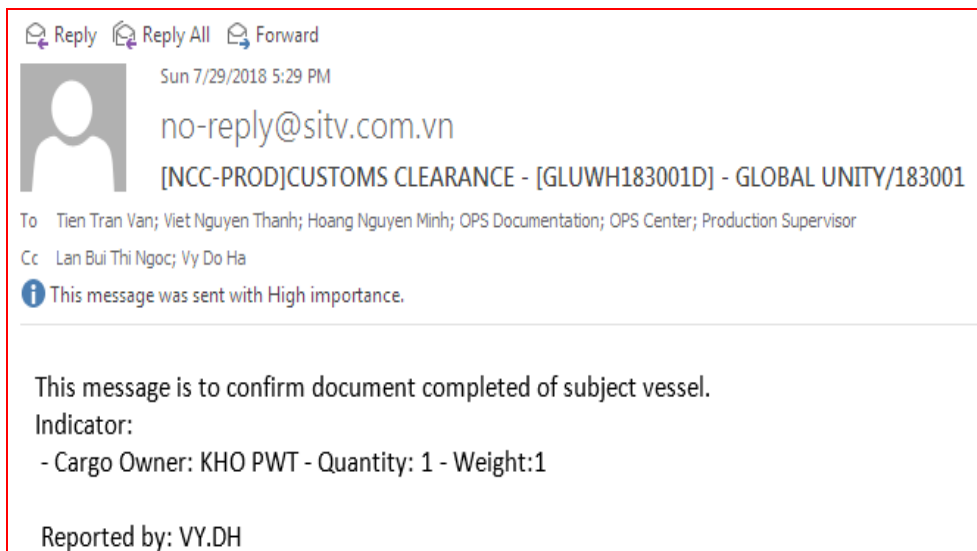
Khách hàng chấp nhận bảng báo giá và lịch trình khởi hành thì đề nghị khách hàng gửi yêu cầu đặt chỗ (booking request). Có thể gửi qua fax hoặc email. Phòng Sales sau đó sẽ gửi thông tin khách hàng và booking request qua cho CM.

Booking request này xác nhận lại các thông tin hàng hóa liên quan:

- Người gửi hàng, người nhận hàng.
- Mô tả hàng hóa, loại hàng, trọng lượng, loại container.
- Nơi đóng hàng (đóng hàng tại kho của người gửi hàng hay đóng hàng tại bãi container của cảng)
- Cảng hạ container có hàng để thông quan xuất khẩu (hạ container ở cảng nào thì thông quan tại cảng đó)
- Cảng đến (nước nhập khẩu)
- Dự kiến ngày khởi hành

Thường xuyên xảy ra những trường hợp các khách hàng không sử dụng booking request của SITV mà chỉ thông qua giao tiếp trên email để liên lạc với nhân viên phụ trách. Việc này khá phù hợp với những khách hàng quen, thân thiết với SITV. Các khách hàng sử dụng email đa phần là có địa chỉ email riêng của công ty và do một số nhân viên cụ thể có trách nhiệm booking chỗ thực hiện. Hình thức này giúp khách hàng vừa tiết kiệm được thời gian, nội dung tập trung vào mục đích chính nhưng lại khó cho SITV trong việc kiểm soát và lưu chứng từ. Đồng thời, đối với các khách hàng mới thì không thể biết được người gửi và địa chỉ email có thật sự của công ty đó hay không, cũng như người sử dụng email đó có quyền hạn đưa ra một yêu cầu đặt chỗ cho SITV hay không.

Ví dụ 1: dưới đây là khách hàng liên hệ nhân viên Sales để gửi email booking cho hàng FCL như sau:



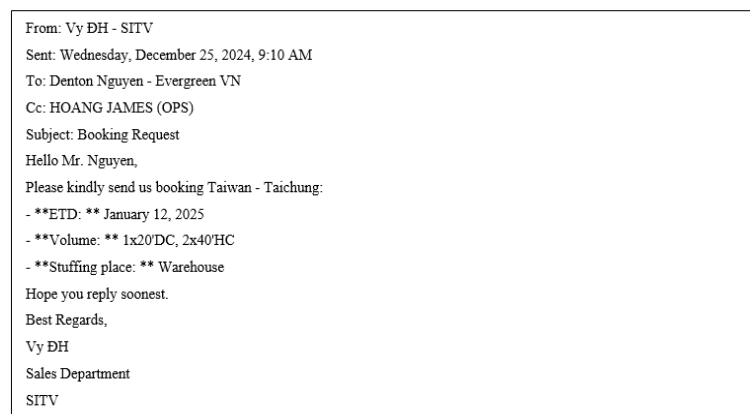
Hình 3.2: Booking confirm cho hàng FCL

(Nguồn : Sinh viên tự tổng hợp)

B5. Liên hệ với hãng tàu để đặt chỗ

Phòng Sea, CS có trách nhiệm gửi thông tin booking request hoặc từ email booking của khách hàng lấy thông tin để viết booking qua email hoặc fax gửi đến hãng tàu để đặt chỗ.

Ví dụ 2 dưới đây là việc nhân viên Sales gửi email booking chỗ để vận chuyển hàng cho Công ty Perfect Medical Industry VN đến hãng tàu Evergreen.



Hình 3.3: Mẫu mail booking chỗ

(Nguồn : Sinh viên tự tổng hợp khi thực tập)

Hãng tàu sẽ thông báo việc đặt chỗ đã thành công bằng cách gửi Xác nhận đặt chỗ (booking confirmation) cho công ty. Nhân viên Sea, CS sau khi nhận được sẽ tiếp tục gửi booking confirmation này cho khách hàng và ngay sau đó gọi điện thoại để xác nhận khách hàng đã nhận được.

Booking confirmation gồm những thông tin cần thiết:

- Số booking, ngày booking, ngày lên tàu.
- Cảng xếp hàng (port of loading), cảng giao hàng (port of delivery), cảng chuyển tải (port of discharge - nếu có).

Trong trường hợp khách hàng sử dụng dịch vụ vận chuyển nội địa và thuê khai hải quan của công ty, hãy nhắc khách hàng gửi lại booking confirmation của hãng tàu, thông tin chi tiết lô hàng xuất khẩu và thời gian đóng hàng cho nhân viên CM đồng thời xác nhận dịch vụ sử dụng.

CM sẽ gửi yêu cầu và các chứng từ liên quan qua cho đơn vị vận chuyển và bộ phận OPS theo dõi và phối hợp với khách hàng để sắp xếp đóng hàng và vận chuyển ra cảng hoặc vận chuyển hàng đến đóng vào container cảng. Sau đó tiến hành làm thủ tục thông quan cho lô hàng xuất khẩu đó.

B6. Yêu cầu khách hàng cung cấp thêm chứng từ

Khách hàng cá nhân: các khách này công ty chỉ chấp nhận điều kiện thanh toán trước và yêu cầu cung cấp các chứng từ sau:

- Thư ủy quyền
- Chứng minh nhân dân/passport
- Booking note

Khách hàng doanh nghiệp: yêu cầu khách hàng cung cấp các chứng từ cần thiết để hoàn tất hồ sơ hàng xuất, bao gồm nhưng không giới hạn ở:

- Tờ khai hải quan
- Hợp đồng mua bán hàng hóa
- Hóa đơn
- Giấy phép đăng ký kinh doanh
- Giấy giới thiệu của người xuất khẩu
- Giấy chứng nhận kiểm dịch (nếu có)

Giấy giám định chất lượng hàng hóa (nếu có)

Lưu ý: Trường hợp cước phí trả sau (freight collect), cùng với gửi booking confirmation cho khách hàng, nhân viên Sea, CM sẽ gửi booking note cho khách hàng và yêu cầu khách hàng điền thông tin dựa trên booking confirmation, ký nhận, ghi rõ họ tên người đại diện, có đóng dấu (đối với doanh nghiệp) rồi gửi lại qua fax cho công ty.

Booking note này có nêu rõ trong trường hợp cước trả sau (freight collect), nếu người nhận hàng (consignee) không chấp nhận thanh toán thì toàn bộ chi phí phát sinh sẽ do người gửi hàng (shipper) chịu.

B7. Lập hồ sơ hàng xuất (booking profile)

Tất cả tài liệu và chứng từ liên quan phát sinh ở bộ phận nào được lưu trữ tại chính bộ phận đó (sales, sea, CM) để thuận tiện cho việc quản lý chứng từ.

Sau khi hoàn tất booking, phòng Sea sẽ chuyển thông tin và chứng từ về cho CM tiếp tục theo dõi quá trình vận chuyển hàng.

CS sẽ lập booking profile để kê khai sơ lược thông tin về lô hàng và theo dõi tiếp. Những thông tin trên booking profile như sau:

- Tên người gửi hàng (shipper), địa chỉ liên hệ
- Tên hãng tàu
- Cảng đi, cảng đến, ngày khởi hành
- Điều khoản thanh toán: trả trước (freight prepaid)/trả sau (freight collect)
- Giá cước, các phụ phí liên quan

B8. Đóng hàng, vận chuyển hàng ra cảng

Trường hợp 1: Khách hàng tự làm. Áp dụng với hình thức FCL/FCL, khách hàng có thể tự đóng hàng của mình vào container trước khi giao cho người giao nhận. Nghĩa là chịu mọi trách nhiệm liên quan đến bản chất hàng hóa và những gì khai trong tờ khai hải quan. Người giao nhận không trực tiếp kiểm tra hàng, giám sát việc đóng hàng nên không thể quy trách nhiệm nếu đó thuộc về lỗi của người chủ hàng.

Trường hợp 2: Khách hàng sử dụng dịch vụ vận chuyển nội địa của SITV.

- Đơn vị vận chuyển sẽ đem booking confirmation đến phòng điều độ của hãng tàu để đổi lệnh lấy container.
- Phòng điều độ ở cảng sẽ giao cho đơn vị vận chuyển bộ hồ sơ gồm: phiếu đóng gói (packing list container), seal tàu, vị trí cấp container, lệnh cấp container có ký tên của phòng điều độ cho phép đơn vị lấy container rỗng.

- Đơn vị vận chuyển sẽ giao bộ hồ sơ này cho tài xế kéo container đến bãi chỉ định của hãng tàu, xuất trình booking confirmation đã được duyệt, đóng phí nâng container cho phòng thương vụ bãi và lấy container rỗng vận chuyển đến kho của khách hàng để đóng hàng.
- Khi nhận hàng và tiến hành đóng hàng thì đơn vị vận chuyển cấp cho khách hàng Biên bản giao nhận hàng hóa, làm bằng chứng chứng minh đã nhận hàng. Trong nhiều trường hợp, nếu bộ phận OPS đảm nhận luôn việc nhận hàng hoặc phối hợp với đơn vị vận chuyển nhận hàng thì OPS sẽ có nhiệm vụ phát hành biên bản này cho người chủ hàng.
- Đóng hàng xong sẽ vận chuyển container có hàng hạ bãi tại cảng chờ xếp hàng (theo trên booking confirmation), đóng phí hạ container cho cảng.

Current Location	OE	OF	OM	OP	OR	OS	OT	OU	1E	1F	1G	1H	1J	1L	1M	1N	1P	1R	1S	1T	1U	1V	1W	1X	BREEZE	LP02	MK17	QS07	YARD	TOTAL
On Vessel																									124	1	18	14		157
Yard	1	3	1	4	9	6	8	2	89	45	96	5	6	105	41	58	64	58	92	101	80	2	4	10					7	897
G-TOTAL	1	3	1	4	9	6	8	2	89	45	96	5	6	105	41	58	64	58	92	101	80	2	4	10	124	1	18	14	7	1,054

Total Equipment = 1054

Hình 3.4: Hình ảnh thể hiện số lượng container sẽ được dỡ xuống bãi sau khi khách hàng hoàn tất thủ tục đăng kí

(Nguồn: Tài liệu nhân viên nội bộ công ty SITV)

B9. Khai hải quan

Trường hợp 1: Khách hàng tự làm.

Khách hàng sẽ tự mình làm các thủ tục hải quan cho hàng hóa xuất khẩu của họ.

Trường hợp 2: Khách hàng sử dụng dịch vụ khai hải quan của SITV

Nhận hàng

Nhân viên OPS nhận hàng trực tiếp từ khách hàng hoặc từ đơn vị vận chuyển tại cảng cùng các chứng từ cần thiết có liên quan. OPS lập biên bản nhận hàng (2 bản)

- 1 bản lưu hồ sơ và 1 bản cấp cho khách hàng/đơn vị vận chuyển, đây là bằng chứng chứng minh OPS đã nhận hàng.

Chuẩn bị chứng từ khai hải quan

- *Tờ khai hải quan (7118)*: 2 bản chính (1 bản - khách hàng, 1 bản - hải quan lưu)
- *Hợp đồng mua bán hàng hóa*: 1 bản chính
- *Hóa đơn thương mại (commercial invoice)*: 1 bản chính
- *Phiếu đóng gói (packing list)*: 1 bản chính
- *Giấy phép đăng ký kinh doanh*: Bản sao y kèm bản chính đối chiếu (nếu doanh nghiệp mới xuất khẩu lần đầu)
- *Giấy giới thiệu của khách hàng xuất khẩu*: 1 bản

Nếu mặt hàng xuất khẩu là hàng thực phẩm thì phải đăng ký kiểm dịch, gồm có:

- Giấy phép đăng ký kiểm dịch thực vật theo mẫu của trung tâm đăng ký kiểm dịch thực vật
- Hợp đồng ngoại thương: 1 bản sao y
- Hóa đơn thương mại (invoice): 1 bản chính
- Phiếu đóng gói (packing list): 1 bản chính
- Mẫu hàng để kiểm dịch (nếu có)
- Vận đơn

Đăng ký kiểm dịch

Khi đã chuẩn bị hoàn chỉnh hồ sơ, nhân viên OPS mang bộ hồ sơ đó đến cơ quan kiểm dịch thực vật để đăng ký kiểm dịch. Nhân viên tiếp nhận sẽ kiểm tra bộ hồ sơ, nếu thấy đầy đủ sẽ ký và đóng dấu vào giấy đăng ký.

Kiểm dịch tại cảng

Khi hàng đã về đến cảng, nhân viên OPS sẽ đưa nhân viên kiểm dịch đến vị trí container và tiến hành kiểm tra hàng. Hàng sẽ được cấp chứng thư sau khi đã kiểm tra đạt tiêu chuẩn, chứng nhận tình trạng của hàng đảm bảo an toàn vệ sinh thực phẩm.

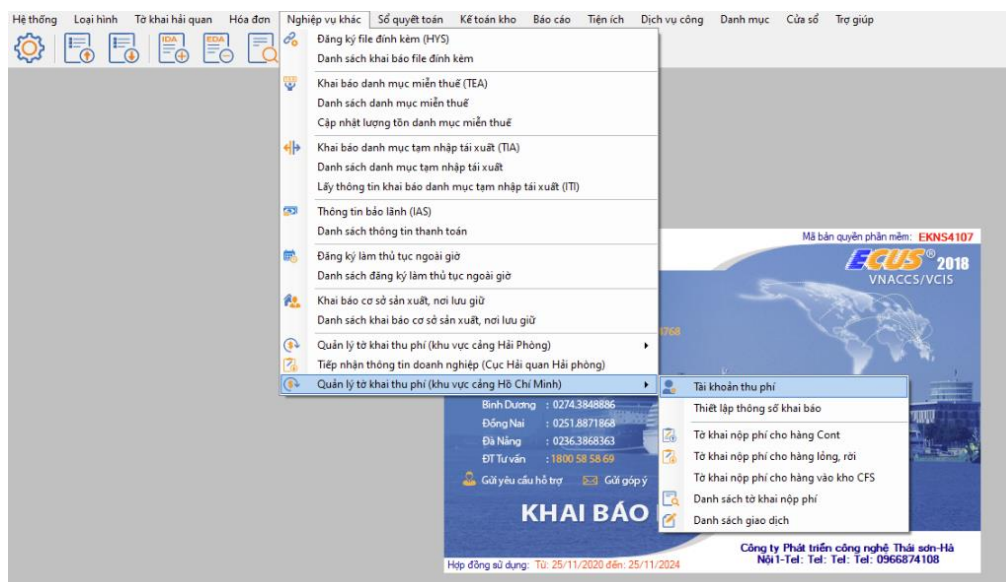
Thông quan hàng xuất khẩu

Nội dung trên tờ khai hải quan do khách hàng xác nhận và chịu trách nhiệm (ký, ghi rõ họ tên, đóng dấu), OPS và SITV không liên quan khi có vấn đề phát sinh (đặc biệt là ô số 15 - mô tả hàng hóa). OPS phải đảm bảo đơn vị đứng tên trên tờ khai là khách hàng.

Truyền số liệu qua mạng hải quan điện tử

OPS dùng phần mềm khai báo hải quan điện tử để truyền số liệu lên tờ khai qua mạng. Nếu truyền thành công, hệ thống mạng của hải quan sẽ tự động báo số tiếp nhận hồ sơ, số tờ khai và phân luồng hàng hóa. Phân luồng hàng hóa có 3 luồng:

- **Luồng xanh:** Miễn kiểm tra chi tiết hồ sơ, miễn kiểm tra thực tế hàng hóa. Cán bộ hải quan chuyển hồ sơ qua lãnh đạo chi cục duyệt, đóng dấu thông quan "đã làm thủ tục hải quan" vào tờ khai xuất khẩu.
- **Luồng vàng:** Miễn kiểm tra thực tế hàng hóa, hồ sơ chuyển qua bộ phận tính giá thuế để kiểm tra chi tiết hồ sơ. Nếu hồ sơ hợp lệ sẽ được chuyển qua lãnh đạo chi cục duyệt, đóng dấu thông quan "đã làm thủ tục hải quan" vào tờ khai xuất khẩu.
- **Luồng đỏ:** Hồ sơ được chuyển qua bộ phận kiểm tra thực tế hàng hóa. Tùy tỷ lệ phân kiểm hóa của lãnh đạo chi cục mà chủ hàng xuất trình 5%, 10% hay 100% hàng để hải quan kiểm tra. Sau khi kiểm tra, nếu hàng hóa đúng với khai báo của tờ khai và chứng từ liên quan, cán bộ hải quan sẽ niêm phong hải quan vào container và ghi chú vào tờ khai xác nhận hàng hóa đúng khai báo và chuyển hồ sơ qua lãnh đạo chi cục duyệt, đóng dấu thông quan "đã làm thủ tục hải quan" vào tờ khai xuất khẩu.



Hình 3.5. Phần mềm Ecus cảng

(Nguồn : sinh viên thu thập từ công ty Thái Sơn khi được hướng dẫn)

LÀM THỦ TỤC HẢI QUAN TẠI CẢNG (ở đây tập trung giao nhận vận tải hàng container xuất khẩu)

Trường hợp 1: Hàng hóa xuất khẩu miễn kiểm (luồng xanh)

Bước 1: Đăng ký mở tờ khai xuất khẩu

Nhân viên OPS in tờ khai hải quan điện tử (in 2 bản), mang tờ khai đến cho khách hàng kí tên và đóng dấu xác nhận.

Sau đó, mang bộ chứng từ đến hải quan, bao gồm:

- + Giấy giới thiệu
- + 2 tờ khai hải quan
- + Phiếu đóng gói (packing list)

Hải quan tiếp nhận bộ hồ sơ của OPS và kiểm tra việc chấp hành pháp luật hải quan của doanh nghiệp trên hệ thống mạng hải quan. Kế tiếp xem việc kê khai trên tờ khai và hàng có thuộc danh mục hàng cấm hay không.

Sau đó, hải quan đóng dấu vào tờ khai và chuyển sang bộ phận trả tờ khai.

Bước 2: Trả tờ khai

Nhân viên OPS mua tem (lệ phí hải quan) dán vào tờ khai .

Hải quan sau khi kiểm tra trả lại cho nhân viên OPS tờ khai và giữ lại tờ khai dán tem.

Bước 3: Thanh lý hải quan bãi

Nhân viên OPS đưa tờ khai đã thông quan đến hải quan giám sát bãi, ghi số container/seal, tàu/chuyến lên tờ khai gốc.

Sau đó, nộp tờ khai (photo và gốc để kiểm tra) tại phòng thanh lý.

Hải quan thanh lý kiểm tra đóng dấu xác nhận và trả lại tờ khai bản gốc.

Bước 4: Vào sổ tàu hàng xuất

Căn cứ vào booking, nhân viên OPS viết số hiệu tàu, số hiệu chuyến đi, số container, số seal vào ô 28 tờ khai để tiến hành vào sổ tàu.

Nhân viên OPS nộp tờ khai để hải quan vào sổ tàu.

Hải quan trả lại tờ khai và phiếu xác nhận vào sổ tàu.

Hàng hóa sẽ được sắp xếp lên tàu theo kế hoạch của hãng tàu.

Lưu ý: Phải vào sổ tàu trước khi đến giờ Closing time nếu không hàng sẽ rớt lại không xuất khẩu được mặc dù đã thông quan.

Trường hợp 2: Hàng hóa xuất khẩu kiểm hóa (uồng đồ)

Bước 1: Đăng ký mở tờ khai xuất khẩu

Nhân viên OPS in tờ khai hải quan điện tử (in 2 bản), mang tờ khai đến cho khách hàng ký tên và đóng dấu xác nhận.

Sau đó, mang bộ chứng từ bao gồm:

- + Giấy giới thiệu
- + 2 tờ khai hải quan
- + Hợp đồng thương mại (sao y)
- + Hóa đơn (bản chính)
- + Phiếu đóng gói (bản chính)

Hải quan sẽ tiếp nhận bộ hồ sơ của nhân viên OPS và tiến hành kiểm tra xem việc chấp hành pháp luật hải quan của doanh nghiệp trên hệ thống mạng hải quan có vi phạm gì không.

Kế tiếp xem việc kê khai trên tờ khai có phù hợp với chứng từ hay không và xem hàng xuất khẩu có thuộc danh mục hàng cấm hay không.

Sau đó, hải quan đóng dấu và chuyển bộ phận kiểm hóa.

Bước 2: Kiểm hóa hàng xuất

Nhân viên OPS đăng ký chuyển bãi kiểm hóa tại bộ phận chuyển bãi và rút ruột container.

Nhân viên OPS xem kết quả phân kiểm để liên lạc với hải quan kiểm hóa.

Xuống bãi tìm container, tiến hành cắt seal và liên lạc với hải quan kiểm hóa để cắt seal và kiểm tra hàng hóa (5%, 10% hay 100% tùy vào mức độ mà hải quan yêu cầu kiểm hóa).

Sau đó, nhân viên OPS bấm lại seal mới (gồm seal hải quan và hãng tàu) và xin giấy xác nhận seal của bộ phận cắt/bấm seal có đóng dấu xác nhận của bộ phận bấm seal ở cảng.

Bước 3: Trả tờ khai

Nhân viên OPS mua tem (lệ phí hải quan) dán vào tờ khai.

Hải quan sau khi kiểm tra sẽ trả lại cho nhân viên OPS bộ chứng từ bao gồm:

- + 1 tờ khai và giữ lại tờ khai dán tem.
- + Hợp đồng thương mại (sao y)
- + Hóa đơn thương mại (bản chính)

- + Phiếu đóng gói (bản chính)

Bước 4: Thanh lý hải quan bãi

Nhân viên OPS mang tờ khai đã thông quan đến hải quan giám sát bãi, ghi số container/seal, tàu/chuyến lên tờ khai gốc.

Nhân viên OPS photo tờ khai hải quan điện tử.

Sau đó, nộp tờ khai (photo và gốc để kiểm tra) tại phòng thanh lý.

Hải quan thanh lý kiểm tra, đóng dấu xác nhận và trả lại tờ khai bản gốc.

Bước 5: Vào sổ tàu hàng xuất

Căn cứ vào booking, nhân viên OPS viết số hiệu tàu, số hiệu chuyến đi vào ô 28 tờ khai để tiến hành vào sổ tàu.

Nhân viên OPS nộp tờ khai và phiếu xác nhận seal để hải quan vào sổ tàu.

Hải quan trả lại tờ khai và phiếu xác nhận vào sổ tàu.

Hàng hóa sẽ được sắp xếp lên tàu theo kế hoạch của hãng tàu.

Lưu ý: Phải vào sổ tàu trước khi đến giờ Closing time nếu không hàng sẽ rút lại không xuất khẩu được mặc dù đã thông quan.

Sử dụng máy soi container

Một vấn đề mới đặt ra là hiện nay, các máy soi container đã đi vào hoạt động và mang lại những tín hiệu tốt về kết quả kiểm tra hải quan, giúp thực hiện nhanh hơn việc làm các thủ tục khai hải quan và tiến hành soi chiếu hàng hóa đối với những container có dấu hiệu nghi vấn. Một đặc điểm thuận lợi và hữu ích của máy soi chiếu container là không cần phải cắt seal và rút ruột container như kiểm hóa vật chất truyền thống, tiết kiệm thời gian và hiệu quả cũng khả thi hơn. Tính đến nay đã có 6 cục hải quan địa phương được trang bị máy soi container.

Lưu ý về các container hàng hóa phải kiểm tra sơ bộ qua máy soi:

- Các container thuộc các tờ khai hải quan được hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan quy định phải kiểm tra thực tế qua máy soi.
- Các container phải chuyển luồng để kiểm tra thực tế hàng hóa do lãnh đạo chi cục quyết định.
- Các trường hợp phải kiểm tra qua máy soi theo yêu cầu bằng văn bản của Tổng cục Hải quan, Cục Hải quan nơi đặt máy soi, lực lượng kiểm soát hải quan hoặc các đơn vị chuyên ngành khác.

Tuy nhiên, việc chưa có một luật hay quy phạm nào quy định chung về cách thức, nguyên tắc sử dụng máy soi chiếu container vẫn là một bất cập ngăn cản phát huy hiệu quả của phương thức kiểm hóa này.



Hình 3.6: Máy soi Container

(Nguồn : Sinh viên thu thập dữ liệu từ Internet)

B10. Phát hành vận đơn

Nhân viên OPS sẽ giữ bộ hồ sơ và chứng từ thông quan để phát hành vận đơn cho khách hàng.

Nhân viên OPS có trách nhiệm theo dõi lô hàng để lập chứng từ hàng xuất:

- Liên lạc với khách hàng để kiểm tra xem lô hàng đã hoàn tất thủ tục xuất hàng hay chưa.
- Lấy số container báo cho hãng tàu để họ cập nhật sắp xếp container lên tàu.
- Yêu cầu người gửi hàng cung cấp thông tin để phát hành vận đơn.

Vận đơn đường biển (B/L) là chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng đường biển do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở phát hành cho người gửi hàng sau khi hàng hóa đã được xếp lên tàu hoặc sau khi nhận hàng để xếp. Vận đơn được cấp xác nhận hợp đồng vận tải đã được ký kết.

Nội dung vận đơn gồm những chi tiết sau:

- Số vận đơn (B/L no.)
- Người gửi hàng (shipper), người nhận hàng (consignee)
- Tên tàu/ số chuyến (vessel/voy)
- Cảng xếp hàng (port of loading), cảng dỡ hàng (port of discharge)

- Nơi giao hàng (place of delivery), điều kiện vận chuyển hàng (CY/door)
- Ngày xếp hàng lên tàu (shipped on board date)
- Số container/số kẹp chì (container/seal no.)
- Số lượng container (number of container)
- Mô tả hàng hóa (description of goods)
- Số kiện (number of package), trọng lượng hàng cả bì (gross weight)
- Nơi phát hành vận đơn (place and date of issue)
- Tên, trụ sở người chuyên chở hoặc đại lý, đại lý giao nhận ở cảng đến (delivery agent)
- Điều khoản về cước phí (freight and charges)
- Số lượng bản vận đơn gốc (no. of original B(s)/L)
- Chữ ký của người chuyên chở hay đại lý của người chuyên chở.

Sau khi có đầy đủ những thông tin trên, OPS sẽ phát hành vận đơn (HB/L) cho người gửi hàng. Trên HB/L sẽ bao gồm các thông tin về số seal, người nhận hàng và bên nhận thông báo. Trước đó, gửi bản vận đơn nháp cho khách hàng kiểm tra lại thông tin nhằm tránh những sai sót về sau. Đồng thời, gửi thông tin cho hãng tàu liên quan phát hành vận đơn (MB/L).

Sau khi có được MB/L từ hãng tàu, nhân viên OPS kiểm tra đối chiếu lại HB/L và MB/L xem có gì khác biệt không để chỉnh sửa (nếu có).

B11. Thực xuất tờ khai

Sau khi hàng đã xếp lên tàu, nhân viên OPS lấy được vận đơn có ký tên đóng dấu của người chuyên chở hoặc đại lý vận chuyển (hãng tàu) thì ngay sau đó nhân viên OPS đến hải quan cảng nộp tờ khai, hóa đơn và vận đơn để hải quan đóng dấu xác nhận thực xuất, và bản giao cho người gửi hàng.

Việc thực xuất tờ khai cũng có thể do nhân viên phòng CM thực hiện nếu họ trực tiếp tham gia quá trình làm hàng ở cảng, còn thường là nhân viên OPS sẽ phụ trách luôn để tiết kiệm nhân sự, thời gian và thuận tiện hơn. OPS và CM hỗ trợ xuyên suốt cho nhau trong quá trình thực hiện nghiệp vụ này.

B12. Gửi bộ chứng từ cho đại lý ở nước ngoài

Sau khi hoàn tất bộ chứng từ hàng xuất (HB/L, MB/L), CM sẽ gửi thông báo mô tả sơ lược về lô hàng vận chuyển cho đại lý liên quan để đại lý theo dõi tiếp lô hàng tại cảng đến, đính kèm là bản sao HB/L, MB/L.

Mô tả sơ lược về lô hàng vận chuyển gồm các thông tin:

- Người gửi hàng/người nhận hàng (shipper/consignee)
- Tên tàu/số chuyến, cảng đi/cảng đến
- ETD/ETA (ngày đi/ngày dự kiến đến)
- Số vận đơn (HB/L, MB/L), loại vận đơn (surrender, original, seaway bill...)
- Số hợp đồng (contract no.), hóa đơn (invoice), phiếu đóng gói (packing list)

Nhân viên CM tiếp nhận hồ sơ và các chứng từ do OPS đưa để tiếp tục theo dõi, giám sát tình trạng lô hàng nhằm mục đích theo dõi lô hàng đang ở vị trí nào, Đồng thời, nhân viên CM tiếp nhận hồ sơ và các chứng từ do OPS đưa để tiếp tục theo dõi, giám sát tình trạng lô hàng nhằm mục đích theo dõi lô hàng đang ở vị trí nào, lộ trình vận chuyển có thuận lợi hay không và dự kiến ngày hàng đến trong bao lâu cũng như kịp thời biết được và xử lý các sự cố có thể phát sinh với lô hàng trong suốt quá trình vận chuyển.

Thông báo về lộ trình và tình trạng chuyển hàng cho khách hàng thường xuyên để nắm được thông tin và chuẩn bị nhận hàng.

B13. Lập chứng từ kế toán và lưu hồ sơ (tiếp theo)

Lập chứng từ kế toán

Nhân viên CM sau khi nhận được hóa đơn thông báo của người chuyên chở thì tiến hành lập phiếu đề nghị thanh toán và tiến hành thanh toán cho người chuyên chở, sau đó nhận hóa đơn thu tiền mặt làm chứng từ lưu hồ sơ.

Đối với khách hàng, trong trường hợp cước phí trả trước (freight prepaid), nhân viên CM sẽ làm Giấy báo nợ (debit note) gửi khách hàng và chuyển cho bộ phận kế toán để theo dõi việc thu công nợ. Chỉ khi nào người gửi hàng thanh toán cước phí và các khoản phụ phí có liên quan (Bill fee, Seal fee...) thì nhân viên CM mới cấp phát vận đơn cho khách hàng.

Trong trường hợp cước phí trả sau (freight collect), CM sẽ làm Giấy báo nợ (debit note) thu cước người nhận hàng gửi đại lý tại cảng đến nhờ thu hộ. Người gửi hàng chỉ đóng phụ phí tại Việt Nam và nhận vận đơn.

Quyết toán và lưu hồ sơ

Sau khi hoàn thành xong thủ tục thông quan, nhân viên OPS phải kiểm tra và sắp xếp lại các chứng từ thành một bộ hoàn chỉnh. OPS sẽ trả chứng từ lại cho khách hàng và cũng lưu lại một bộ.

Đồng thời, nhân viên CM tổng hợp toàn bộ hồ sơ kèm theo đó là một giấy báo nợ (debit note) - một bản dành cho khách hàng, một bản dành cho công ty. Trên đó bao gồm các khoản chi phí mà công ty đã nộp cho khách hàng có hóa đơn VAT, phí dịch vụ vận chuyển, các chi phí khác...

Sau đó giám đốc ký tên và đóng dấu vào giấy báo nợ này. CM mang toàn bộ chứng từ cùng với debit note quyết toán với khách hàng.

3.1.3. Tìm hiểu hệ thống phần mềm quản lý khai thác container tại cảng SITV

SITV hiện tại đang sử dụng 2 phần mềm chính là Traffic Control và Spinnaker để phục vụ cho hoạt động khai thác, quản lý các thiết bị xếp dỡ container. Hai phần mềm này còn giúp hỗ trợ công ty trong việc lên kế hoạch tàu, bãi vô cùng hiệu quả và hợp lý, mang lại nhiều lợi ích kinh tế và uy tín cho công ty.

3.1.3.1. Hệ thống Traffic Control

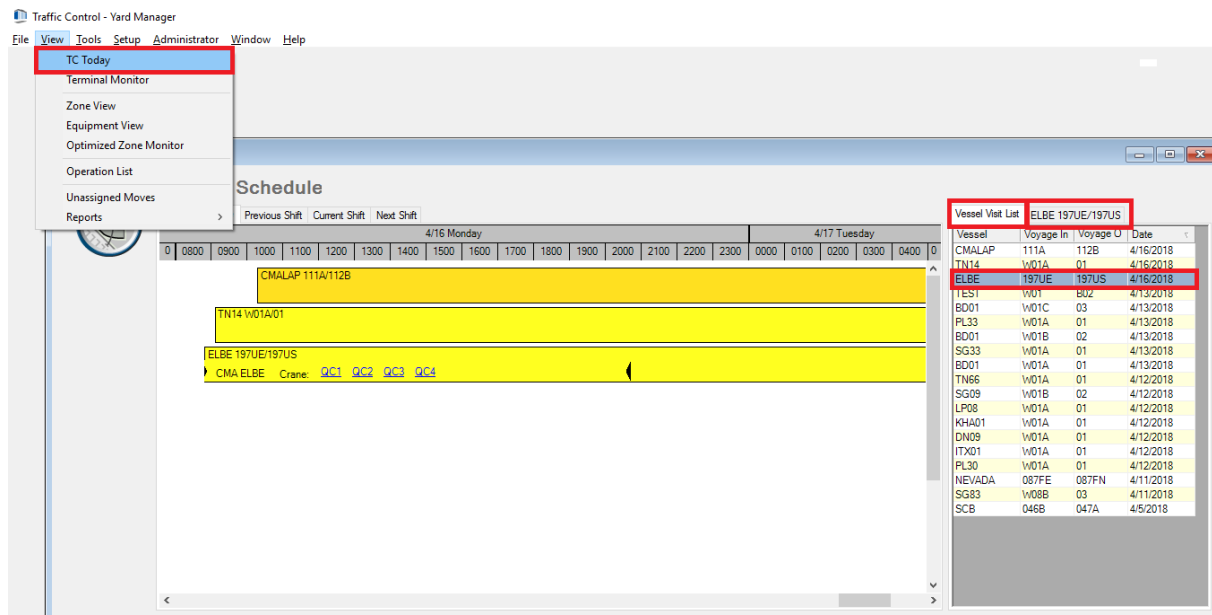
Traffic Control là một phần mềm giúp điều phối thiết bị xếp dỡ, vận chuyển container cũng như kiểm soát lưu lượng phương tiện vận chuyển trong cảng giúp quá trình xếp, dỡ đạt được hiệu suất tối ưu nhất. Traffic Control giúp chuyên viên có thể truy cập biết được lịch trình tàu, sà lan đến và đi để phân công thiết bị hoạt động. Chỉ định các thiết bị cho các khu vực bãi và giám sát toàn bộ hoạt động của các thiết bị cũng như hoạt động của các phương tiện vận tải trong cảng một cách chi tiết trên màn hình hệ thống. Ngoài ra, phần mềm có thể xác định được vị trí hiện tại của các container (trên tàu, trên bãi hoặc trên xe đầu kéo) trong quá trình xếp dỡ.

3.1.3.2. Các thao tác trên Traffic Control

Monitor từng cầu tàu

Có 2 cách để mở danh sách công việc của từng cầu:

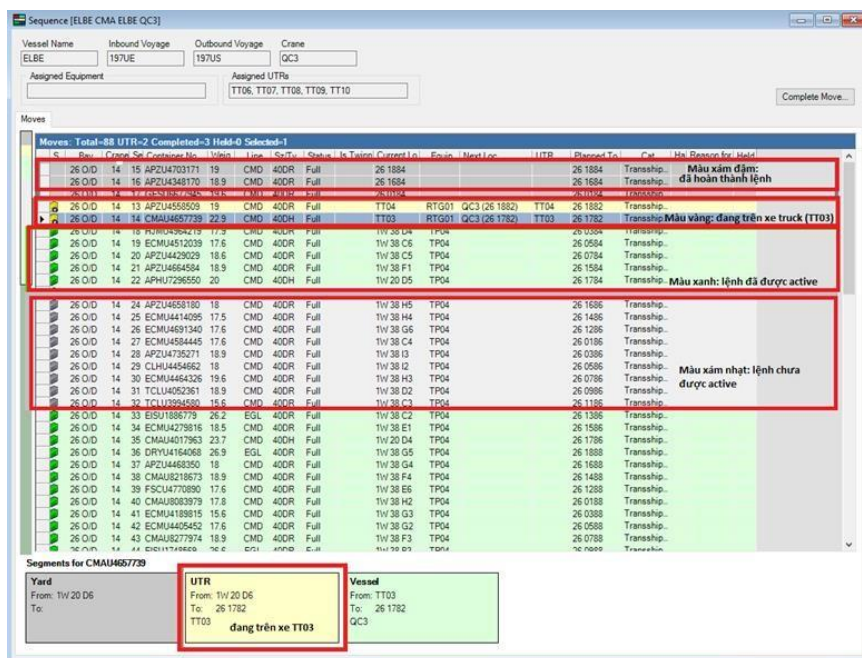
Cách 1: Đi tới View -> TC Today. Danh sách sẽ hiển thị như hình bên dưới. “Vessel Visit List” sẽ thể hiện toàn bộ các tàu và xà lan đã được lên kế hoạch. Nhấp chọn vào tàu hoặc xà lan mà bạn muốn theo dõi, danh sách các cầu sẽ xuất hiện ở tab kế bên. Chọn cầu cần theo dõi, chọn “Show Operation”, các lệnh tại cầu/ xà lan này (discharge + load) sẽ hiện lên. Chọn bay cần theo dõi, nhấn “View Selected”. Để theo dõi tất cả các lệnh của tất cả các bay, click “View all”.



Hình 3.7: Cửa sổ làm việc Traffic Control

(Nguồn: Tài liệu nhân viên nội bộ công ty SITV)

Cách 2: Chọn View -> Operation List. Sau khi thực hiện các thao tác trong cách 1 hoặc cách 2, chọn bay cần discharge/ load, màn hình sẽ hiển thị như bên dưới:



Hình 3.8: Cửa sổ làm việc Traffic Control

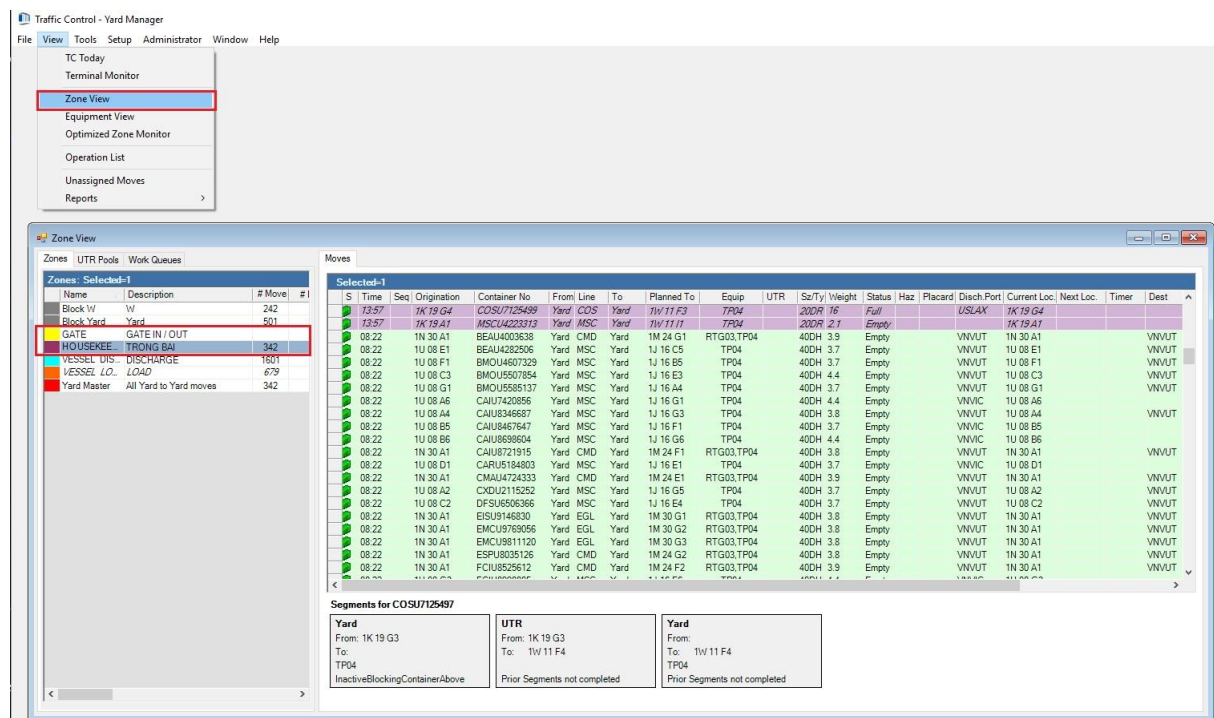
(Nguồn: Tài liệu nhân viên nội bộ công ty SITV)

Monitor lệnh GATE IN/ GATE OUT/ HOUSEKEEPING

Chọn View -> Zone View, trong tab Zone, chọn GATE IN/ OUT hoặc HOUSEKEEPING, màn hình sẽ hiển thị như bên dưới. Các màu tương tự như trên:

Vào View Moves -> Equipment View Trong tab này, chúng ta có thể theo dõi được:

- Các lệnh của thiết bị (#Move)
- Vị trí làm việc gần nhất (Location)
- Thời gian mà thiết bị không có lệnh (Idle)

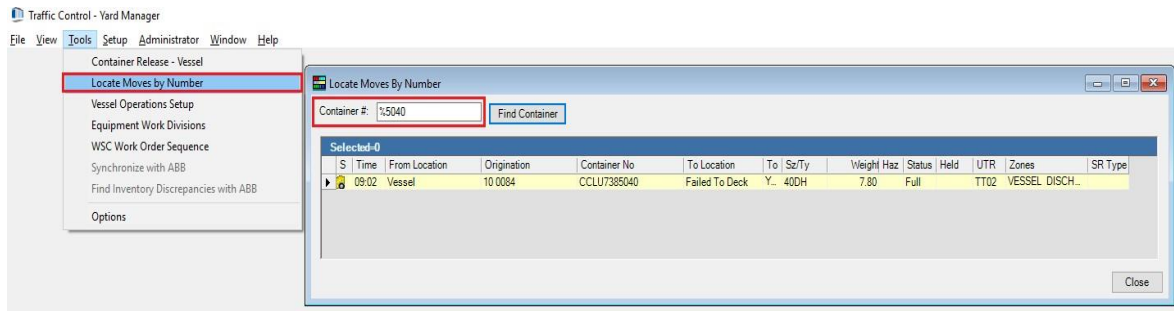


Hình 3.9: Cửa sổ làm việc trong Tab Zone View

(Nguồn : Tài liệu nhân viên nội bộ SITV)

Tìm vị trí của container

Chọn Tools -> Locate Moves by Number Đánh ký tự cần tìm vào ô Container #, những ký tự không được thể hiện được thay thế bằng dấu %. Ví dụ: để tìm số container là CCLU7385040, ta có thể đánh %5040, hoặc CCLU%.



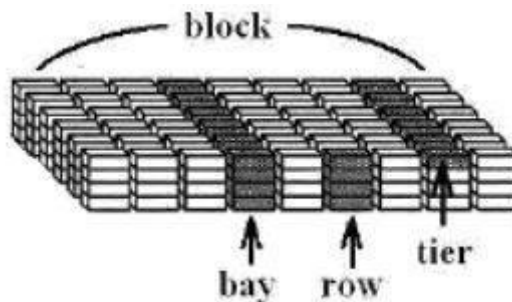
Hình 3.10 : Cửa sổ làm việc tab tìm vị trí container

(Nguồn : Tài liệu nhân viên nội bộ SITV)

3.1.3.3. Các thuật ngữ trong traffic control:

Housekeeping: là công việc thực hiện các lệnh di dời các container trong bãi, sắp xếp lại các vị trí sao cho đạt hiệu quả nhất.

- GATE IN/ GATE OUT: các lệnh tại cổng khi xe tải chở container check in/ check out.
- UTR/ TT/ Hustler: xe tải.
- Trong một bãi, vị trí của container được gọi theo thứ tự: Block – Bay – Row – Tier. Các vị trí trên tàu thì chỉ thể hiện Bay – Row – Tier.



O/D : On Deck – vị trí trên boong tàu, B/D: Below Deck – vị trí ở dưới boong tàu

3.1.3.4. Hệ thống Spinnaker

Hệ thống Spinnaker là một phần mềm đồ họa mô phỏng toàn bộ sân bãi và tàu bè, giúp cho việc kiểm soát và điều phối các container được chi tiết và hiệu quả hơn. Với các chức năng như:

- Lập kế hoạch đồ họa toàn diện: Tích hợp các công cụ lập kế hoạch đồ họa tàu, bến, bãi trong không gian làm việc để lập kế hoạch container một cách hiệu quả.
- Cải thiện độ chính xác của các khoảng không: Các công cụ lập kế hoạch bãi hiệu quả và linh hoạt cho phép nhà ga tối ưu hóa các vị trí container và đảm bảo số lượng container được cập nhật liên tục và chính xác.

- Nâng cao năng suất: Sử dụng thông tin container được mã hóa để dễ dàng trong việc lập kế hoạch tàu và nhanh chóng tạo ra các lệnh điện tử gửi đi trong thời gian thực.
- Tối ưu hóa không gian sân: Tự động hóa việc chỉ định vị trí container bằng cách sử dụng công cụ Yard Navigator cho các hoạt động trên mặt đất để tối đa hóa sử dụng không gian cho hoạt động tàu. Kiểm soát các vị trí container để tránh các bất cập vị trí sau này.

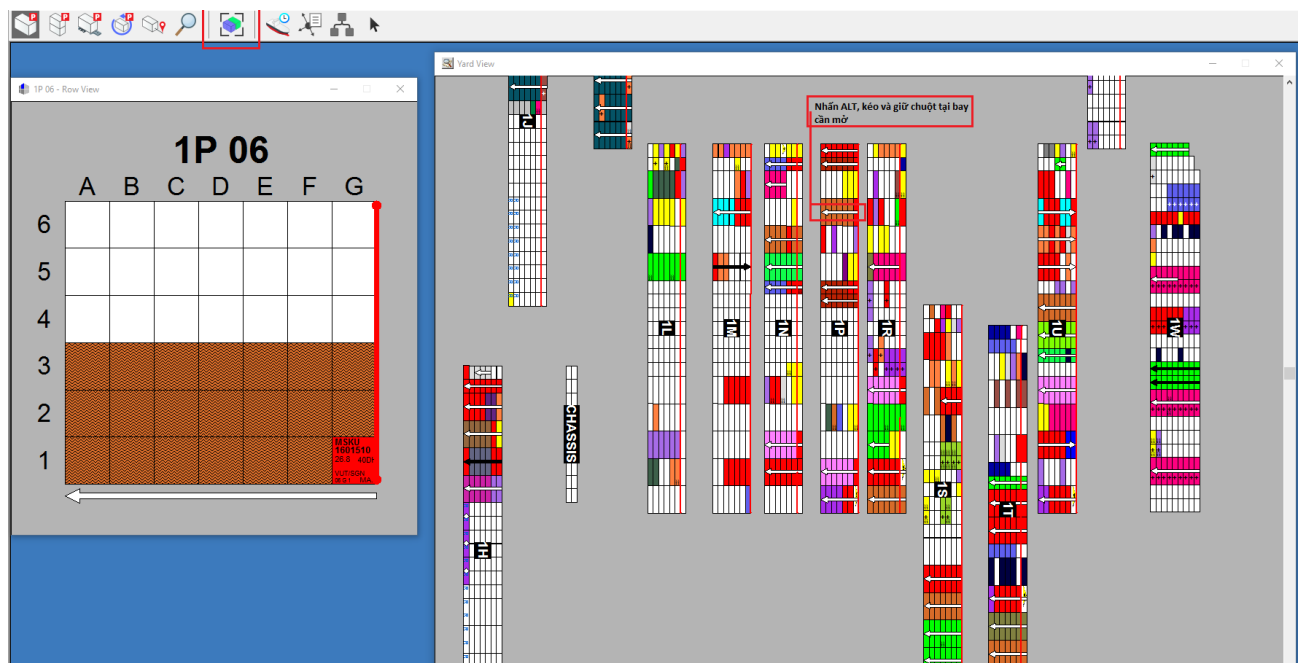
3.1.3.5. Các thao tác trên Spinnaker

Chọn biểu tượng  để mở Yard Map, sơ đồ Yard sẽ được hiển thị như bên dưới.

Để mở Bay 1P06: Nhấn ALT, kéo và giữ chuột trái tại bay cần mở trong Block 1P.

Để mở Block 1P: Kéo và giữ chuột trái tại vị trí bất kỳ Block đó.

Để thay đổi màu theo Discharge Port: Vào View -> Color By -> Yard và chọn bộ lọc tương thích.

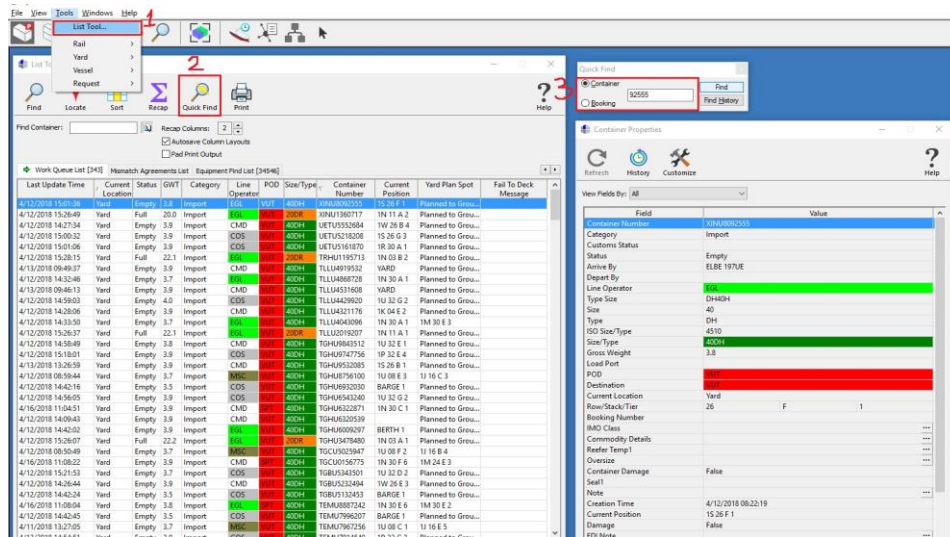


Hình 3.11: Sơ đồ hệ thống bãi

(Nguồn : Tài liệu nhân viên nội bộ SITV)

❖ Kiểm tra thông tin container

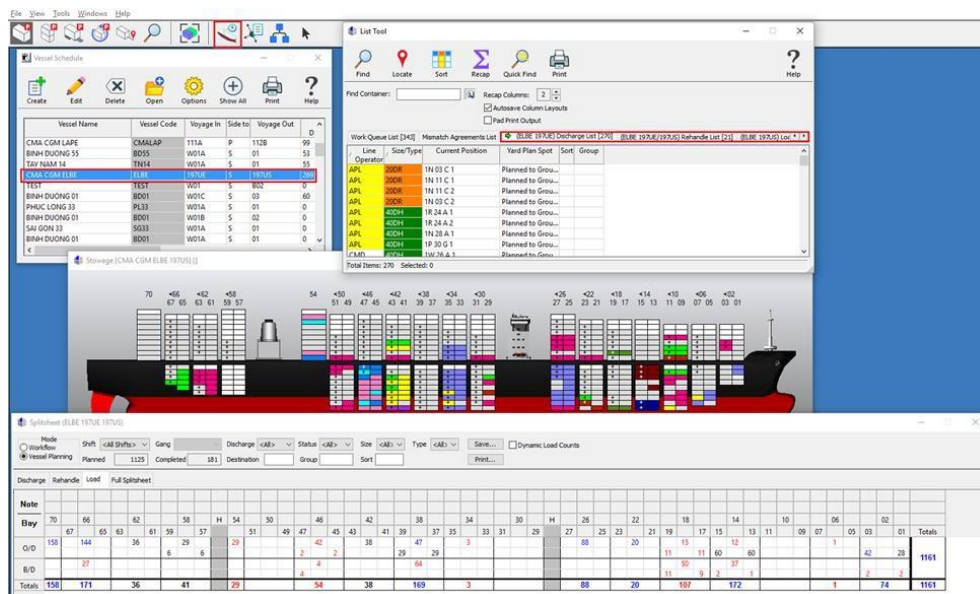
Vào Tools -> List Tool, chọn biểu tượng Quick Find, đánh số container cần tìm, nhấn nút “Find”. Thông tin container sẽ được thể hiện trong bảng Container Properties.



Hình 3.12: Cửa sổ tab thể hiện thông tin container

(Nguồn : Tài liệu nhân viên nội bộ SITV)

❖ Quản lý container trên tàu, bật Bay tàu



Hình 3.13: Sơ đồ Bay tàu

(Nguồn : Tài liệu nhân viên nội bộ SITV)

Chọn biểu tượng  trên Spinnaker, danh sách các tàu được thể hiện trên Vessel Schedule, nhấp đúp chuột vào tàu cần theo dõi, các tab List Tool, Tàu, Splitsheet lần lượt hiện ra.

List Tool: Cửa sổ hiện ra các tab Discharge List, Rehandle List, Load List của con tàu này.

Các vị trí plan trên tàu hiện ra, kéo và giữ chuột trái tại Bay cần theo dõi, cửa sổ Bay hiện ra hiện vị trí và các thông tin của Container. Click chuột phải vào vị trí trên Bay tàu để thay đổi, chọn PreStow BayView/ Stowage BayView/ Discharge BayView:

- **Prestow BayView:** (Prestow container là các cont vì một lý do nào đó, cont cần được hạ xuống bãi, sau đó load lại lên chính con tàu này) thể hiện các vị trí trên Bay tàu còn những cont nào sau khi Prestow.
- **Stowage BayView:** Thể hiện vị trí của các cont sẽ được load lên.
- **Discharge BayView:** Thể hiện Bay tàu còn những cont nào sau khi discharge hết xuống bãi.

Splitsheet: Thể hiện tổng số lượng các công việc trong từng Bay (Discharge/ Rehandle/ Load).

3.1.4 Thuận lợi và khó khăn đối với hoạt động giao nhận vận tải bằng container đường biển tại SITV

3.1.4.1 Thuận lợi của công ty

Về nhân sự:

SITV có đội ngũ thành viên năng động, chịu khó học hỏi, hỗ trợ nhau trong công việc và liên kết với nhau để chia sẻ cùng một niềm tin thành công. Những người có kinh nghiệm rất nhiệt tình hỗ trợ các thành viên còn non trẻ nhưng đầy nhiệt huyết về công việc cũng như các mặt khác.

Nhân sự thường xuyên được training, đảm bảo rằng tất cả các nhân viên được trang bị, đào tạo những kiến thức cũng như kỹ năng thích hợp và đầy đủ để có thể hoàn thành nhiệm vụ của mình một cách xuất sắc và nổi bật, để đáp ứng với nhu cầu cụ thể của mỗi khách hàng tại bất cứ thời gian nào.

Tôn chỉ làm việc của nhân viên SITV là vì sự hài lòng của khách hàng, đó là tiêu chí làm việc tiên quyết cũng như quan trọng đối với việc đánh giá kết quả làm

việc của mỗi thành viên của SITV. Các bộ phận hỗ trợ nhau xuyên suốt quá trình làm việc để đạt hiệu quả kinh doanh cao nhất.

Về khả năng cung ứng dịch vụ:

- *SITV xây dựng đầy đủ các bộ phận chức năng:* Để đáp ứng toàn vẹn các nhu cầu đa dạng của khách hàng trong cả quy trình giao nhận, kho bãi, hải quan và vận tải. Điều này giúp đảm bảo mỗi khâu trong quy trình đều được xử lý một cách chuyên nghiệp và hiệu quả.
- *SITV có đơn vị vận chuyển riêng:* Nổi bật với đơn vị FTL có khả năng vận chuyển hàng hóa siêu trường siêu trọng, và bộ phận OPS hoạt động phối hợp với các bộ phận khác, góp phần hoàn thiện quy trình cung cấp chuỗi dịch vụ khép kín và đáng tin cậy đến với khách hàng.
- *Mạng lưới rộng lớn các văn phòng và chi nhánh:* Trên khắp Việt Nam và Đông Nam Á bao gồm Singapore, Thái Lan, Lào, Campuchia, Myanmar; cùng với 8 Trung tâm phân phối và logistics lớn tại Việt Nam ở Bắc Ninh, Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Hà Nội. Cùng với hệ thống phân phối phủ khắp 54/63 tỉnh thành tại Việt Nam, SITV đảm bảo cung ứng toàn diện cho khách hàng các gói dịch vụ tích hợp, đầy đủ với chi phí hợp lý và có lợi nhất cho khách hàng.

Những khả năng cung ứng dịch vụ này giúp SITV không chỉ đáp ứng được các nhu cầu hiện tại mà còn có khả năng mở rộng và phát triển trong tương lai, đảm bảo sự hài lòng và tin tưởng của khách hàng.

Về công nghệ thông tin:

Ứng dụng công nghệ thông tin tại các văn phòng, chi nhánh và quản lý phương tiện: Đây là một lợi thế của SITV khi nhanh chóng nắm bắt và kiểm soát được các thông tin thực tế, hỗ trợ hiệu quả cho các nhân viên trong quá trình làm việc.

Bộ phận công nghệ thông tin hoạt động độc lập: Luôn sẵn sàng hỗ trợ các nhân viên trong công ty khi có bất kỳ sự cố nào với máy tính, điện thoại để mọi người có thể yên tâm làm việc tốt nhất.

Hệ thống giám sát hành trình trên các xe kéo container: Giúp việc cập nhật thông tin cho khách hàng thường xuyên về lộ trình, thời gian vận chuyển và các thông tin liên quan đến hàng hóa qua hệ thống quản lý và giám sát chuyển đi của công ty.

Tuy nhiên, hệ thống này mới chỉ áp dụng rộng rãi ở đơn vị FTL phục vụ chủ yếu vận tải nội địa, còn việc giám sát hàng trên tàu bộ phận CM vẫn phải liên lạc với hãng tàu.

Về thương hiệu:

Thương hiệu và điểm mạnh của SITV: Trước hết nằm ở chính những con người đang góp phần phát triển một SITV năng động và vững mạnh trong giai đoạn kinh tế khó khăn hiện nay. SITV có uy tín trong thị trường với hơn 20 năm hoạt động và phát triển, mạng lưới chi nhánh rộng khắp Việt Nam và các nước Đông Nam Á bao gồm Singapore, Thái Lan, Lào, Campuchia, Myanmar.

Mạng lưới chi nhánh rộng khắp: Cùng với đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp và nhiệt tình đã giúp SITV khẳng định vị thế của mình trong lĩnh vực giao nhận vận tải biển quốc tế. Điều này giúp công ty dễ dàng tiếp cận và phục vụ khách hàng một cách nhanh chóng và hiệu quả.

Thành viên của các tổ chức quốc tế: SITV là thành viên của các tổ chức quốc tế như IATA, FIATA và đã nằm trong Top 500 doanh nghiệp lớn nhất Việt Nam 7 năm liền. Đây là những bằng chứng tốt nhất thể hiện SITV luôn khẳng định được vị trí của mình trong lĩnh vực giao nhận vận tải trong nước và khu vực.

Về hãng tàu và đại lý:

Mở rộng mạng lưới đối tác: Công ty không ngừng mở rộng mạng lưới đối tác của mình để cung cấp mức giá cạnh tranh nhất cho khách hàng với chất lượng tốt nhất. Các đại lý của công ty có mặt ở hầu hết các quốc gia có đường vận chuyển trên biển với Việt Nam, đảm bảo giao nhận hàng hóa của khách hàng nhanh chóng, thuận lợi và an toàn hơn.

Duy trì mối quan hệ tốt đẹp với các hãng tàu: Công ty cũng duy trì mối quan hệ tốt đẹp với các hãng tàu cùng các hợp đồng dài hạn trong việc cung ứng dịch vụ cho khách hàng. Tiêu chí hợp tác cùng có lợi được công ty chú trọng.

Về khách hàng:

Lượng khách hàng ổn định và tăng trưởng đều: Công ty duy trì tốt mối quan hệ thân thiết và lâu dài với các khách hàng cũ, đồng thời luôn chủ động tìm kiếm và phát triển nguồn khách hàng mới, đa dạng hơn.

Quan tâm và liên lạc với khách hàng: Đội ngũ thành viên của SITV luôn làm việc hết mình và thường xuyên quan tâm, liên lạc với khách hàng để giữ mối quan hệ.

Duy trì mối quan hệ với một khách hàng cũ tuy khó nhưng vẫn đáng và hiệu quả hơn quá trình đi tìm một khách hàng mới.

Nhu cầu xuất hàng thường xuyên và ổn định: Khách hàng về mảng giao nhận hàng xuất bằng container đường biển của SITV có nhu cầu xuất hàng thường xuyên và ổn định, kể cả trong các mùa thấp điểm, nhất là đối với loại hàng FCL. Các đối tác đã từng sử dụng dịch vụ của SITV đều phản hồi rất tích cực, từ cách thức tổ chức dịch vụ cho đến thái độ của nhân viên trong quá trình tiếp xúc với khách hàng. Lượng khách hàng quay trở lại với những đơn hàng mới là rất cao.

Một số khách hàng lớn: Một số khách hàng lớn của SITV là các tập đoàn đa quốc gia, các công ty có vốn đầu tư nước ngoài



Hình 4.1: Một số ICD đang hợp tác với cảng SITV

(Nguồn: Truy xuất từ <https://sitv.com.vn/>, công ty SITV)

3.1.4.2 Khó khăn

Container chưa bấm seal hăng tàu đã được xếp lên tàu

Trong hoạt động giao nhận hàng xuất khẩu bằng container đường biển, việc container chưa bấm seal kịp trước khi được xếp lên tàu có thể gây ra nhiều vấn đề nghiêm trọng. Có hai nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng này:

- Các đội trong bộ phận khai thác không bàn giao đủ và không giao nhiệm vụ cụ thể cho đội nào đảm nhận: Điều này dẫn đến sự thiếu phối hợp và trách nhiệm rõ ràng giữa các đội. Khi không có sự phân công cụ thể, dễ dẫn đến tình trạng container chưa được bấm seal đúng thời hạn trước khi được xếp lên tàu.
- Khách hàng đến cảng làm thủ tục bấm seal trễ: Khách hàng có thể đến cảng muộn để thực hiện thủ tục bấm seal, dẫn đến tình trạng container đã được xếp lên tàu mà chưa kịp bấm seal.

Cả hai nguyên nhân trên đều gây ra hậu quả nghiêm trọng cho cả hai bên. Khách hàng phải chịu chi phí lớn để lấy ngược container từ tàu lên lại bãi. Điều này

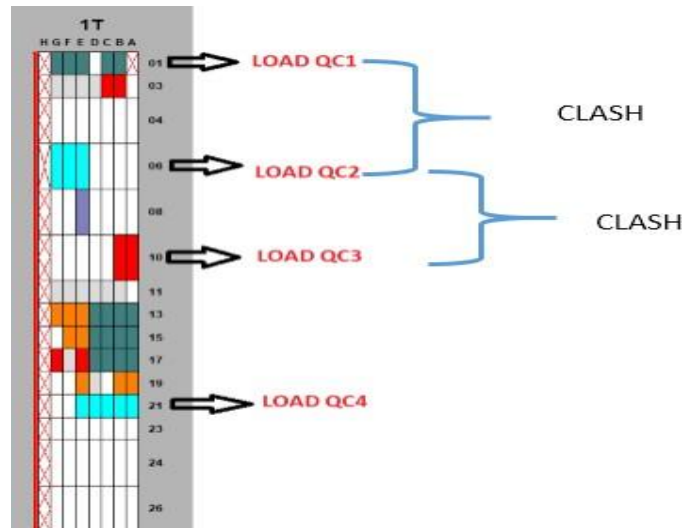
không chỉ ảnh hưởng đến hoạt động khai thác mà còn làm chậm tiến độ xếp container lên tàu, kéo dài lịch tàu đi và ảnh hưởng đến uy tín của cảng và công ty vận tải. Điều này cho thấy sự cần thiết của việc cải thiện quy trình làm việc, tăng cường phối hợp và trách nhiệm giữa các bộ phận, cũng như giáo dục và hướng dẫn khách hàng về việc tuân thủ thời gian và quy trình.

Kẹt bãi (Yard Clash)

Kẹt bãi là một vấn đề phổ biến trong hoạt động giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng container đường biển. Có nhiều nguyên nhân dẫn đến tình trạng này, bao gồm:

- Nhân viên DKCC xác nhận vị trí muộn: Nhân viên DKCC thường để cho cầu bờ hạ container xuống hết các xe tải rồi mới xác nhận vị trí một lần. Khi đó, nhiều xe sẽ đi vào chung một dãy, dẫn đến tình trạng kẹt xe.
- Container Rumble: Trong quá trình khai thác hàng, thường có những container nằm sai vị trí, hạ xuống cảng và xếp lên lại. Việc xử lý và ghi lại thông tin các container này một cách thủ công trong quá trình khai thác làm mất rất nhiều thời gian.
- Hai gian sân quá sát nhau: Nếu hai gian sân cách nhau dưới 4 gian container 20 cùng lúc làm việc cho 2 cầu bờ, sẽ gây mất an toàn. Do khoảng cách an toàn giữa 2 cầu khung khi làm việc là trên 4 gian container 20, nếu quá sát nhau, cầu khung phải di chuyển xê dịch ra xa hơn để cầu khung khác vào làm việc, mất nhiều thời gian xê dịch, dẫn đến xe tải chờ và cầu bờ chờ.

Các nguyên nhân này không chỉ làm chậm trễ quá trình khai thác mà còn ảnh hưởng đến tiến độ và uy tín của cảng và công ty vận tải. Để khắc phục tình trạng kẹt bãi, cần cải thiện quy trình làm việc, tăng cường sự phối hợp và trách nhiệm giữa các bộ phận, đồng thời áp dụng công nghệ để tối ưu hóa quy trình và giảm thiểu thời gian xử lý thủ công.



Hình 4.2: Trường hợp kẹt bãi xảy ra tại 2 gian sân quá sát nhau cùng lúc làm việc cho 2 cầu (Nguồn: Tài liệu nhân viên nội bộ công ty SITV)

Thiếu nhân lực

Trong một số ca làm, việc điều chỉnh thời gian làm việc và nghỉ ngơi của các nhân viên lái cầu khung, cầu bờ và xe nâng gây ảnh hưởng đáng kể đến tiến độ khai thác. Các nhân viên này thường làm việc 3 tiếng và nghỉ ngơi 1 tiếng, điều này bắt buộc toàn bộ quá trình khai thác phải nghỉ theo lịch trình của họ hoặc chuyển sang khai thác từng phần. Việc đổi cầu liên tục sau 3-4 tiếng do thiếu nhân lực làm giảm hiệu quả làm việc và gây mệt mỏi cho nhân viên khi phải thay đổi vị trí cầu khung liên tục.

Ngoài ra, việc bộ phận kỹ thuật chỉ làm việc trong thời gian hành chính cũng gây ra một số khó khăn. Khi gặp sự cố kỹ thuật vào các ca thứ 7 và chủ nhật, sẽ không có người giám sát và sửa chữa, điều này tạo áp lực lớn lên hiệu quả và hiệu suất khai thác cảng.

Trình độ nhân viên còn chênh lệch nhiều và chưa được đào tạo chính quy về các nghiệp vụ cảng. Điều này dẫn đến nhiều nhân viên không đủ khả năng kiểm soát khối lượng công việc lớn khi phải làm ca một mình và không đủ kinh nghiệm để giải quyết các vấn đề đột xuất xảy ra trong ca làm. Kết quả là, nhân viên lâu năm và có kinh nghiệm phải đảm nhiệm quá nhiều công việc, gây quá tải và ảnh hưởng đến hiệu quả làm việc chung.

Thiếu chỗ đặt container

Cảng SITV đang ngày một phát triển và thu hút nhiều khách hàng hợp tác, điều này là một tín hiệu tích cực cho sự phát triển của cảng. Tuy nhiên, do diện tích bãi chỉ

sử dụng được 1/4 nên đôi khi xảy ra tình trạng không đủ chỗ xếp container cho cả hàng xuất và hàng nhập. Điều này dẫn đến sự thay đổi trong chiến lược bố trí bãi, các container với các POD (Port of Discharge) và đi các tàu khác nhau phải đặt chung với nhau, gây ra nhiều rủi ro.

Khi các container có các POD khác nhau và đi các tàu khác nhau bị đặt chung với nhau, dễ xảy ra các rủi ro như:

- Sai sót trong việc xếp dỡ hàng hóa: Các container có thể bị xếp nhầm lên tàu, dẫn đến việc hàng hóa không đến đúng cảng đích.
- Khó khăn trong quản lý và giám sát: Việc container của nhiều tàu khác nhau xếp chung một bãi khiến việc quản lý và giám sát trở nên phức tạp hơn, dễ dẫn đến nhầm lẫn.
- Rủi ro an toàn: Container chứa hàng hóa nguy hiểm có thể bị xếp cạnh các container hàng hóa khác, tăng nguy cơ xảy ra tai nạn.

ĐÁNH GIÁ CHUNG VỀ QUY TRÌNH

Về tính hợp lý

Tùy theo đặc điểm riêng của công ty và tình hình hoạt động hiện tại, mỗi công ty trong lĩnh vực giao nhận vận tải sẽ xây dựng cho riêng mình một quy trình chứng từ chuẩn chung áp dụng cho các nghiệp vụ thủ tục chứng từ.

SITV đã duy trì được những bước hoạt động để hoàn thiện các nghiệp vụ trong quy trình mà theo đó mọi người ở các phòng ban đều có thể hiểu rõ và tham gia vào các nghiệp vụ đó trong suốt quy trình một cách thuận lợi. Các bước tổng hợp trong quy trình có sự liên kết chặt chẽ, rõ ràng giúp cho nhân viên chứng từ dễ dàng theo dõi và thực hiện chứng từ. Các bộ phận nắm bắt được nhiệm vụ và vai trò của mình nên thuận lợi trong việc phát huy thế mạnh của mình. Quy trình chung này đã nói đến hầu như đầy đủ các bước cần thiết, các bên liên quan mật thiết với nhau ra sao và đường đi của chứng từ cũng khá hợp lý.

Nhưng dù vậy thì vẫn chưa có tài liệu nào của riêng công ty, được áp dụng chung cho toàn bộ các bộ phận liên quan trong công ty về quy trình giao nhận, chưa có một văn bản chính thức nào được công ty ban hành nhằm tổng kết rõ ràng và mạch lạc về quy trình này, vẫn chỉ là những hiểu biết và kinh nghiệm của đội ngũ nhân sự hoạt động trong lĩnh vực và mọi người hành xử, làm việc theo thói quen, vẫn là những ý kiến nhật nhạn được ở nhiều khâu trong khi thực hiện công việc. Bộ phận Kiểm toán nội bộ vẫn đang trong giai đoạn tìm hiểu, thảo luận và phối hợp với các phòng ban khác như Sales, Sea, CM, OPS nhằm xây dựng quy trình chung về các dịch vụ giao nhận của công ty nói chung và giao nhận hàng xuất khẩu nói riêng, không chỉ bên mảng đường biển mà còn cả đường hàng không.

Cách thức các nhân viên thực hiện quy trình vẫn chưa tận dụng được hết thế mạnh hiện tại của quy trình là tính hợp lý của nó đối với tình hình hoạt động, kinh doanh hiện tại và năng lực thực sự của nhân viên. Nguyên nhân chủ yếu là do cách tổ chức công việc vẫn còn nhiều bất cập và thiếu sự đồng thuận ý kiến giữa các nhân viên và cấp trên. Bằng chứng là, các nhân viên chứng từ đôi khi có rất nhiều thời gian nhàn rỗi, không có việc để làm nhưng cũng có khi, lượng đơn hàng dồn dập, các nhân viên chứng từ phải làm việc cật lực để hoàn thành chứng từ cho các đơn hàng đó. Một phần của việc này cũng là vì yếu tố thời vụ của lĩnh vực giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, vào những mùa cao điểm thì lượng hàng cần đi thì lớn, chứng từ cần giải quyết rất

nhiều mà số lượng nhân viên vẫn duy trì như cũ, kết quả nhân viên phải đảm nhận quá nhiều việc nên không thể chu toàn trong tất cả các khâu.

Điều đó khẳng định một sự thật chắc chắn rằng nhân tố con người luôn đóng vai trò quan trọng đáng kể trong việc đưa ra đánh giá về tính hợp lý của quy trình thực hiện thủ tục chứng từ. Quy trình chứng từ của công ty SITV nhìn chung là toàn diện và hợp lý, nhưng trong nhiều trường hợp thực tế, cách giải quyết của các cá nhân khác nhau cũng khác nhau, còn tùy thuộc vào trình độ chuyên môn và kinh nghiệm của từng người.

Về tính hiệu quả

Với một quy trình nghiệp vụ, quy trình xử lý chứng từ khá hợp lý, dựa vào năng lực của các nhân viên trong công ty thì hiệu quả mà chuỗi quy trình này mang lại thật sự lớn. Tuy nhiên, cách thức tiếp cận công việc của những người thực hiện quy trình nghiệp vụ, quy trình thủ tục chứng từ của công ty SITV chưa thực sự hợp lý đã dẫn đến hiệu quả nghiệp vụ chứng từ không cao. Một số nhân viên trong quá trình công tác chưa thật sự nắm vững công việc cũng như yêu cầu thực tế của nghiệp vụ, dẫn đến thiếu khả năng quản lý toàn diện công việc và thực hiện các nghiệp vụ một cách thuận lợi, tiết kiệm thời gian cho bản thân và cả những phòng ban liên quan khác.

Một quy trình thực sự có hiệu quả khi tất cả các thành phần trong đó, từ con người, phương tiện đến cách thức thực hiện phải đồng bộ, nhất quán và có sự liên kết, gắn bó chặt chẽ với nhau. Nhìn nhận một cách khách quan những hoạt động mà các nhân viên đảm trách thực hiện trong quy trình tại SITV tuy có sự liên kết nhưng chưa thật chặt chẽ và hỗ trợ cho nhau. Các bộ phận, phòng ban ngoài những mục tiêu chung của công ty thì còn phải xây dựng những mục tiêu riêng và kế hoạch riêng cho hoạt động của mình nữa chứ không phải tất cả đều hoạt động giống nhau. Cơ cấu doanh thu bộ phận khiến cho từng bộ phận tuy luôn nỗ lực hết mình để đạt thành tích tốt nhưng đôi khi lợi nhuận bộ phận được xếp trên lợi nhuận chung của toàn công ty, và vì vậy các dịch vụ hỗ trợ nhau chưa thật tốt. Ví dụ, nếu đơn vị vận chuyển nội địa của công ty hay dịch vụ OPS báo giá cao hơn, không cạnh tranh với những đơn vị ngoài hay khi thời gian gấp rút mà các đơn vị phụ trách dịch vụ liên quan trong công ty không có nhân sự để hỗ trợ và thực hiện dịch vụ thì việc thuê ngoài các dịch vụ đó sẽ được ưu tiên.

Sự thuận tiện trong việc sắp xếp công việc theo quy trình này là khá tốt, điều còn lại nằm ở những chi tiết thực hiện công việc. Không những chỉ nắm vững kỹ thuật mà còn phải rèn luyện khả năng phản ứng, thích nghi với môi trường làm việc của con người là điều cần thiết.

Điều đó khẳng định một sự thật chắc chắn rằng nhân tố con người luôn đóng vai trò quan trọng đáng kể trong việc đưa ra đánh giá về tính hợp lý của quy trình thực hiện thủ tục chứng từ. Quy trình chứng từ của công ty SITV nhìn chung là toàn diện và hợp lý, nhưng trong nhiều trường hợp thực tế, cách giải quyết của các cá nhân khác nhau cũng khác nhau, còn tùy thuộc vào trình độ, kinh nghiệm cũng như sự nhạy bén trong công việc của người đó. Vì vậy, để nâng cao giá trị chuỗi quy trình nghiệp vụ chứng từ của công ty SITV, việc thay đổi cách thực hiện tùy thuộc vào thực tế cũng như rèn luyện khả năng phản ứng và thích nghi với môi trường làm việc của con người là điều cần thiết.

Ưu điểm của quy trình

Một số ưu điểm em nhận thấy trong quy trình kiểm soát giao nhận hàng hóa của SITV:

Quy trình kiểm soát giao nhận vận tải bằng container đường biển tại SITV khá chặt chẽ: Các bước cụ thể và đều rõ ràng, cũng như các thủ tục kiểm soát được chú trọng ngay từ bước đầu tiên trong quy trình. Điều này giúp các bộ phận, phòng ban có liên quan có thể thấy được nhiệm vụ, quyền hạn cũng như trách nhiệm của mình trong việc tuân thủ quy trình chung để đảm bảo cho hoạt động diễn ra xuyên suốt và hiệu quả.

Các bộ phận, phòng ban có liên quan đều hỗ trợ nhau trong việc tiến hành các bước và hoàn thiện quy trình giao nhận một cách nhanh chóng: Nhờ vào việc sử dụng hộp thư nội bộ chung công ty và các thành viên trong từng phòng ban nói riêng có địa chỉ email riêng biệt. Điều này vừa thuận tiện cho việc theo dõi tiến độ công việc nói chung, vừa có thể bổ sung, hỗ trợ cho nhau trong quá trình xử lý việc hợp đồng vận tải cho khách hàng.

Khi khách hàng mới yêu cầu báo giá cho dịch vụ của công ty: Nhân viên phòng Sales hoặc phòng Sea sẽ tiến hành tạo tài khoản mới để lưu thông tin của khách hàng trên phần mềm Fast Pro (khách hàng lẻ là chủ yếu). Các tài khoản được đánh mã khách hàng theo nhân viên quản lý trực tiếp khách hàng, điều này tạo thuận lợi cho

việc tổng kết và đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh của từng nhân viên trong việc tiếp cận và duy trì mối quan hệ với khách hàng.

Việc đảm bảo minh bạch trong quản lý tài khoản khách hàng: Muốn tài khoản của khách hàng hiện diện trong dữ liệu quản lý thì trước đó tài khoản mới được tạo ra phải qua sự xem xét, xác nhận của bộ phận tài chính - kế toán (Ms. Như). Sau khi được đồng ý thì tài khoản của khách hàng mới hoạt động. Tài khoản khách hàng như một hồ sơ thu nhỏ của khách hàng, cho phép theo dõi thông tin, tình trạng khách hàng, là một cơ sở dữ liệu quan trọng để quản trị quan hệ khách hàng.

Hệ thống kho bãi và vận tải trong nước: Với việc có một hệ thống các ICD lớn và chất lượng, hệ thống vận tải nội địa với đội xe chuyên nghiệp và phục vụ đảm bảo, nên dịch vụ kho bãi và vận tải trong nước, cụ thể là trữ hàng, đóng gói, vận chuyển hàng để đóng vào container rất hiệu quả.

Việc khai báo hải quan được đảm trách bởi bộ phận OPS chuyên biệt và có năng lực: Điều này làm tăng tính cạnh tranh của dịch vụ giao nhận hàng xuất khẩu bằng container đường biển vì có thể phục vụ toàn vẹn các nhu cầu của khách hàng, có thể thực hiện một quy trình đầy đủ khi có yêu cầu của khách hàng.

Kiến thức và kinh nghiệm tại nước sở tại của các manager người nước ngoài đang làm việc tại SITV: Điều này là sự hỗ trợ tốt khi cần thiết đối với bộ phận kinh doanh. Am hiểu về luật lệ, thủ tục cũng như có năng lực chuyên sâu nhờ quá trình làm việc ở các tập đoàn đa quốc gia là những cơ sở giúp họ hoàn thành công việc tốt hơn và phản ánh được năng lực sử dụng nhân tài và hội nhập môi trường làm việc quốc tế của công ty.

SITV có mối quan hệ tốt với các hãng tàu trong nước và cơ quan hải quan: Điều này giúp cho công ty hoàn thành việc book chỗ và đóng xếp container hàng lên tàu nhanh chóng và dễ dàng hơn. Đồng thời công ty cũng được ưu tiên hơn trong việc đặt chỗ trong giai đoạn cao điểm và thiếu tàu chở container, nhờ vậy công ty vẫn có khả năng cung cấp được dịch vụ tốt nhất cho khách hàng.

Nhược điểm của quy trình

Việc theo dõi lô hàng đang vận chuyển để thông báo thông tin cho khách hàng: Nhất là vào các mùa cao điểm, lượng hàng xuất khẩu nhiều nhưng nhân sự còn hạn chế nên ở khâu theo dõi quá trình vận chuyển của lô hàng sau khi rời cảng đi gặp nhiều khó khăn, chưa thật sự theo sát được cũng như thông báo liên tục cho khách

hàng biết về tình trạng lô hàng. Đa phần đối với các khách hàng cũ thì không cập nhật thông tin chuyển hàng, có thể khách hàng tin tưởng công ty trong một giai đoạn tạm thời nhưng nếu cứ tiếp tục như vậy thì uy tín của công ty sẽ không đảm bảo.

Website công ty chưa thật sự tối ưu hóa: Chưa giúp cho khách hàng hay các đối tượng có liên quan có thể truy cập vào và tìm hiểu hoạt động dịch vụ, cũng như chủ động liên hệ với các bộ phận, phòng ban chuyên biệt trong công ty để được tư vấn cụ thể về dịch vụ giao nhận vận tải biển quốc tế. Hiện tại website chỉ mới dừng lại ở việc cung cấp thông tin khái quát và tóm tắt về công ty và các lĩnh vực kinh doanh chính cũng như các thành phần liên quan.

Việc không có biểu mẫu, quy định lưu thông tin khi tiếp cận với khách hàng mới: Điều này không có gì làm cơ sở cho việc liên lạc sau này để trao đổi và bán các dịch vụ khác nếu khách hàng có nhu cầu. Việc lưu hồ sơ khách hàng tuy có thể chưa sử dụng dịch vụ của công ty nhưng đó lại là những khách hàng tiềm năng trong tương lai. Việc duy trì mối quan hệ thân thiết là rất cần thiết và hiệu quả để mở rộng lượng khách hàng. Điều này đặt ra yêu cầu về việc xây dựng một biểu mẫu chung để theo dõi việc tiếp cận, phát triển khách hàng, đặc biệt là đối với từng nhân viên phòng Sales.

Việc quản lý dữ liệu khách hàng bằng Fast Pro: Đây là rất thuận tiện trong việc theo dõi và cập nhật về thông tin khách hàng, phục vụ cho việc cung ứng dịch vụ tốt hơn. Tuy nhiên, vì cần được sự xác nhận của phòng tài chính - kế toán nên những khách hàng tiềm năng mới chỉ tiếp cận được chứ chưa chính thức sử dụng dịch vụ không thể được theo dõi. Đồng thời trong những trường hợp gấp, đối với những khách hàng lẻ thì việc chờ sự xem xét của bộ phận tài chính - kế toán là khá mất thời gian và không được hợp lý.

Việc ký kết hợp đồng theo mẫu hợp đồng đã được biên soạn và thống nhất trong công ty: Tuy nhiên điều này không còn phù hợp vì một số khách hàng đề nghị sử dụng biểu mẫu của khách hàng, thiếu thống nhất giữa hai bên gây nên việc tốn nhiều thời gian, công sức chỉnh sửa cho phù hợp và đạt đến thỏa thuận chung về quyền lợi và nghĩa vụ của cả công ty lẫn bên đối tác. Thời gian soát xét rất lâu một hợp đồng cần khá nhiều thời gian, trong khi dịch vụ thì khách hàng cần được thực hiện ngay. Nếu bỏ qua hợp đồng thì mâu thuẫn với quy tắc đặt ra và khó tránh được trách nhiệm

trong các trường hợp có vấn đề phát sinh, đặc biệt là các vấn đề rắc rối liên quan tới pháp luật. Nếu chờ để hợp đồng được xét duyệt thì điều này mâu thuẫn với lợi ích của công ty, khách hàng không thể đợi thời gian dài. Vậy cần xây dựng những trường hợp cụ thể khác nhau để kịp thời áp dụng vào thực tế chứ không thể nhất quyết tuân theo quy định trước còn nhiều bất cập nhưng cũng không thể bỏ qua quy định để lấy cái lợi ích trước mắt được.

TỔNG KẾT CHƯƠNG 3

Chương 3 đã trình bày một cách chi tiết về quy trình kiểm soát giao nhận hàng hóa xuất khẩu bằng container đường biển tại công ty SITV, với những ưu điểm và nhược điểm cụ thể. Ưu điểm của quy trình bao gồm sự chặt chẽ và rõ ràng của các bước kiểm soát ngay từ đầu, sự hỗ trợ lẫn nhau giữa các phòng ban, và hệ thống quản lý dữ liệu khách hàng hiệu quả. Đặc biệt, việc khai báo hải quan được đảm trách bởi bộ phận OPS chuyên biệt và có năng lực, cùng với kiến thức và kinh nghiệm của các manager người nước ngoài đã tăng tính cạnh tranh cho dịch vụ của SITV. Mối quan hệ tốt với các hãng tàu trong nước và cơ quan hải quan cũng là một điểm mạnh, giúp hoàn thành việc book chỗ và đóng xếp container nhanh chóng.

Tuy nhiên, chương này cũng nêu rõ một số nhược điểm của quy trình, bao gồm việc thiếu biểu mẫu, quy định lưu thông tin khi tiếp cận khách hàng mới, dẫn đến khó khăn trong việc theo dõi và phát triển khách hàng tiềm năng. Việc quản lý dữ liệu khách hàng bằng Fast Pro tuy thuận tiện nhưng còn mất thời gian trong việc xác nhận từ bộ phận tài chính - kế toán, và việc ký kết hợp đồng theo mẫu chung cũng gặp nhiều khó khăn trong việc thống nhất giữa hai bên. Website của công ty chưa thật sự tối ưu hóa để khách hàng dễ dàng tìm hiểu và liên hệ về dịch vụ.

Tổng kết lại, chương 3 nhấn mạnh tầm quan trọng của nhân tố con người trong quy trình thực hiện thủ tục chứng từ, cũng như sự cần thiết của việc cải tiến và hoàn thiện quy trình để nâng cao hiệu quả và chất lượng dịch vụ. Việc xây dựng biểu mẫu chung, tối ưu hóa quy trình ký kết hợp đồng và tăng cường sự liên kết giữa các bộ phận là những giải pháp quan trọng để giải quyết các nhược điểm hiện tại, giúp công ty phát triển bền vững trong tương lai.

CHƯƠNG 4. MỘT SỐ GIẢI PHÁP, KIẾN NGHỊ NHẪM HOÀN THIỆN QUY TRÌNH KIỂM SOÁT GIAO NHẬN VẬN TẢI BẰNG CONTAINER ĐƯỜNG BIỂN TẠI SITV

4.1. Triển vọng phát triển của dịch vụ giao nhận hàng hóa xuất khẩu

Nền kinh tế thế giới: Trong năm qua vẫn đang đối mặt với khủng hoảng và hiện vẫn chưa đi vào ổn định. Tăng trưởng toàn cầu rất chậm trong năm 2012 (khoảng 3,2%). Một số nước lớn trên thế giới còn có tốc độ tăng trưởng kinh tế âm như Anh, Italia, Tây Ban Nha. Các cường quốc như Mỹ hay Nhật Bản cũng chỉ đạt mức tăng 2,3% và 2%. Trung Quốc có mức tăng trưởng cũng thấp hơn rất nhiều so với các năm trước đó, đạt 7,8%.

Nền kinh tế Việt Nam: Cũng đang chịu nhiều ảnh hưởng và phải đối mặt với nhiều vấn đề khó khăn hiện tại như nợ xấu của các ngân hàng tăng cao, tình trạng phá sản hay ngừng hoạt động của các doanh nghiệp tăng nhanh, thị trường bất động sản đóng băng, thị trường chứng khoán bất ổn, niềm tin của các nhà đầu tư có dấu hiệu giảm sút đáng kể. Tuy vậy, nhìn lại năm 2012, một số chỉ số vĩ mô của Việt Nam vẫn có dấu hiệu tương đối tích cực như mức tăng trưởng kinh tế của Việt Nam đạt 5,03%, lạm phát duy trì ở mức 6,81%, dự trữ ngoại hối tăng gấp đôi, tỷ giá hối đoái tương đối ổn định.

Tỷ trọng từng ngành trong GDP: Cho thấy cơ cấu chuyển dịch nhanh theo hướng giảm dần tỷ trọng của nông-lâm-ngư nghiệp, xuống còn 15,8%, nâng tỷ trọng 2 nhóm ngành công nghiệp và dịch vụ với tỷ trọng lần lượt là 41,6% và 42,6%.

Lĩnh vực xuất nhập khẩu: Trong bối cảnh khó khăn của nền kinh tế thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng, lĩnh vực xuất nhập khẩu vẫn có sự đi lên khá tốt, với việc năm 2012 xuất khẩu của Việt Nam đạt nhiều kết quả khả quan.

4.1.1. Triển vọng phát triển

Dự báo tăng trưởng xuất khẩu và vận chuyển bằng container

Theo báo cáo của Bộ Công Thương, dự báo mối tương quan giữa tốc độ tăng trưởng thương mại với tốc độ tăng trưởng kinh tế thế giới giai đoạn 2012 - 2018 có thể sẽ tương đồng với giai đoạn 2002 - 2008 (kỳ tăng trưởng). Tốc độ tăng trưởng nhập khẩu hàng hóa toàn thế giới có thể đạt mức bình quân 6,5 - 6,6%/năm trong giai đoạn 2011 - 2015 và 6,7 - 6,8%/năm trong giai đoạn 2016 - 2020 (gấp khoảng 1,4 lần tốc độ

tăng GDP toàn cầu). Tốc độ tăng trưởng xuất khẩu hàng hóa toàn thế giới có thể đạt mức bình quân 6,9 - 7,0% trong giai đoạn 2011 - 2015 và 7,2 - 7,3% trong giai đoạn 2016 - 2020 (gấp khoảng 1,5 lần tốc độ tăng GDP toàn cầu).

Tốc độ tăng trưởng của xuất nhập khẩu hàng hóa luôn đi lên cộng với việc hơn 80% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển thông qua các cảng trong toàn quốc. Dự kiến trong những năm tới, khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu nói chung và khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển nói riêng sẽ tăng đáng kể, tạo điều kiện thuận lợi cho ngành vận tải biển Việt Nam lớn mạnh và phát triển.

Chiến lược biển của Việt Nam đã chỉ rõ, đến năm 2020 kinh tế biển sẽ đóng góp khoảng 53-55% GDP, 55-60% kim ngạch xuất khẩu của cả nước, góp phần giải quyết tốt và thuận lợi hơn các vấn đề xã hội, giúp nâng cao đời sống nhân dân vùng biển và ven biển.

Nhu cầu vận tải container đã, đang và sẽ tiếp tục trở nên thịnh hành, phổ biến hơn. Hiện nay trên thế giới, hơn 85% thị phần vận chuyển container do các hãng tàu lớn nắm giữ, còn ở Việt Nam, các hãng tàu vận chuyển container chỉ chiếm 15%. Vì vậy, Chính phủ và Nhà nước đang xây dựng để dần đồng bộ hóa cơ sở hạ tầng, đào tạo vận tải container để phục vụ kịp thời nhu cầu vận tải biển trong tương lai. Theo dự báo của Bộ Giao thông Vận tải, tổng lượng hàng qua cảng Việt Nam đến năm 2015 vào khoảng 500 triệu tấn, năm 2020 khoảng 1 tỷ tấn, và năm 2030 khoảng 2 tỷ tấn.

Nguồn hàng cho ngành vận tải biển của Việt Nam trong tương lai là rất lớn, tạo điều kiện cho các công ty giao nhận mở rộng quy mô và hoạt động của mình, đồng thời cùng hợp tác với nhau trong môi trường cạnh tranh lành mạnh để cùng phát triển và đưa ngành vận tải biển của Việt Nam lên tầm quốc tế.

Hạ tầng cơ sở, nhân lực

Việt Nam tuy xuất phát điểm muộn trong lĩnh vực vận tải biển, nhưng đã đạt được nhiều tiến bộ đáng kể trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng và phát triển nguồn nhân lực.

Hạ tầng cơ sở:

Trong những năm qua, Việt Nam đã đầu tư mạnh mẽ vào việc nâng cấp và mở rộng các cảng biển. Các cảng lớn như Cảng Cái Mép - Thị Vải, Cảng Sài Gòn, và Cảng Hải Phòng đã được trang bị các thiết bị hiện đại để tăng cường khả năng xếp dỡ

và xử lý hàng hóa. Đặc biệt, Cảng Cái Mép - Thị Vải đã trở thành một trong những cảng nước sâu lớn nhất tại Việt Nam, có khả năng tiếp nhận tàu container siêu lớn.

Hệ thống logistics và hạ tầng kết nối cũng được cải thiện đáng kể. Hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, và đường thủy nội địa được nâng cấp, tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa từ các khu công nghiệp đến cảng biển.

Nhân lực:

Việt Nam đang tập trung đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao trong lĩnh vực logistics và vận tải biển. Nhiều trường đại học và cơ sở đào tạo nghề đã mở các khóa học chuyên ngành về logistics, vận tải và quản lý chuỗi cung ứng. Điều này giúp cung cấp nguồn nhân lực có kiến thức chuyên môn và kỹ năng cần thiết cho ngành.

Các doanh nghiệp vận tải biển cũng chú trọng đến việc đào tạo nhân viên thông qua các chương trình đào tạo nội bộ, hợp tác với các tổ chức đào tạo quốc tế để nâng cao trình độ chuyên môn của đội ngũ nhân viên.

Việc đầu tư vào hạ tầng cơ sở và nhân lực không chỉ giúp tăng cường khả năng cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng quy mô và phát triển bền vững của các doanh nghiệp trong ngành. Với sự phát triển này, ngành vận tải biển Việt Nam hứa hẹn sẽ tiếp tục đạt được nhiều thành tựu đáng kể trong tương lai.

Sự hỗ trợ của Nhà nước, Chính phủ

Ngày 28/12/2011, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 2471/2011/QĐ-TTg phê duyệt Chiến lược xuất nhập khẩu hàng hóa thời kỳ 2011-2020, định hướng đến năm 2030. Mục tiêu của chiến lược là tổng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa đến năm 2020 tăng gấp trên 3 lần so với năm 2010, bình quân đầu người đạt trên 2.000 USD và cán cân thương mại được cân bằng.

Chiến lược cũng nêu rõ định hướng xuất khẩu chung, bao gồm:

- Phát triển xuất khẩu theo mô hình tăng trưởng bền vững và hợp lý giữa chiều rộng và chiều sâu, vừa mở rộng quy mô xuất khẩu, vừa chú trọng nâng cao giá trị gia tăng xuất khẩu.
- Chuyển dịch cơ cấu hàng hóa xuất khẩu một cách hợp lý theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa, tập trung nâng nhanh tỷ trọng các sản phẩm xuất khẩu có giá trị gia tăng cao, sản phẩm chế biến sâu, sản phẩm có hàm lượng công

nghe cao và sản phẩm thân thiện với môi trường trong cơ cấu hàng hóa xuất khẩu.

Chiến lược cũng đã vạch ra các giải pháp chủ yếu để thực hiện, bao gồm:

- Phát triển sản xuất và chuyển dịch cơ cấu kinh tế:
 - Phát triển sản xuất công nghiệp và sản xuất nông nghiệp.
 - Phát triển thị trường.
- Chính sách tài chính, tín dụng và đầu tư phát triển sản xuất hàng xuất khẩu.
- Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao nhận kho vận và đẩy nhanh xã hội hóa hoạt động dịch vụ logistics.
- Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực.

Những biện pháp này nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp và ngành vận tải biển phát triển, đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế. Nhà nước và Chính phủ đã và đang có những hỗ trợ cụ thể và thiết thực giúp ngành xuất nhập khẩu và vận tải biển của Việt Nam phát triển mạnh mẽ hơn trong tương lai.

4.3. Một số giải pháp và kiến nghị

4.3.1. Giải pháp

Hoàn thiện các bước lập và lưu chuyển chứng từ:

Chứng từ là cơ sở pháp lý để thực hiện mọi thủ công việc trong quy trình giao nhận hàng hóa. Ngoài việc kiểm tra rà soát các giấy tờ chứng từ mà bên khách hàng cung cấp cho phù hợp nội dung, nhân viên bộ phận chứng từ còn phải luôn theo sát và cập nhật những thay đổi cũng như phải xác định được đúng chính xác thời gian đi kèm các công việc trong 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 hoạt động tác nghiệp luôn cần được cập nhật. Chỉ khi các giấy tờ này đủ và phù hợp thì 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, để tránh các sai sót những giấy tờ mà bên khách hàng cung cấp. Nhân viên nên nhắc nhở họ để họ kiểm tra kỹ các thông tin trước khi chuyển sang phía công ty.

Nếu có các sai sót hoặc không phù hợp thì liên lạc ngay với bên khách hàng để 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.

Ban hành quy trình chuẩn về giao nhận hàng hóa:

Dù kết quả đang thực hiện được rất tốt và các bộ phận, phòng ban vẫn duy trì hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, nhưng cần thiết vẫn nên nhanh chóng hoàn thiện quy trình chuẩn để ban hành chung cho công ty. Điều này giúp tất cả các nhân viên có một hướng dẫn cụ thể để làm nghiệp vụ, đồng thời có các thủ tục hiệu quả để kiểm soát các khâu trong quy trình, và tránh các trường hợp vướng vào các rắc rối không đáng có, gây ảnh hưởng đến uy tín công ty nếu xảy ra vấn đề.

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.

Fast Pro không đồng ý lưu thông tin tài khoản khách hàng chưa sử dụng dịch vụ, nhanh chóng hoàn thành thông tin khách hàng trong Fast Pro và chuyển qua cho bộ phận tài chính - kế toán xét duyệt.

Quy định khi làm thủ tục hải quan: Nhân viên không được đứng tên trên tờ khai thay cho chủ hàng để tránh các vấn đề phát sinh phức tạp liên quan đến trách nhiệm hàng hóa khi phát hiện hàng hóa có vi phạm. Tuy nhiên, vẫn cần xây dựng một vài ngoại lệ trong một số trường hợp cụ thể, ví dụ như khi chủ hàng chỉ vận chuyển hàng lẻ với số lượng ít và xét thấy đảm bảo không có nguy cơ, hoặc khách hàng làm giấy ủy quyền về việc đứng tên khai báo hải quan và chịu trách nhiệm toàn bộ về hàng hóa được kê khai. Trong những trường hợp này, có thể cho phép nhân viên đứng tên trên tờ khai.

Cải tiến phương tiện vận tải

Nâng cấp cầu khung (RTG): Cần nâng cấp cầu khung (RTG) bằng loại cầu có bánh linh hoạt có thể di chuyển theo chiều ngang và dọc giữa các dãy với nhau thay vì chỉ chạy được ở một dãy cố định. Hiện tại, tại SITV, các RTG được đặt cố định tại các dãy, nên RTG ở dãy nào thì chỉ chạy được dọc dãy đó. Khi tình trạng kẹt bãi xảy ra, có những điểm quá tải xe, việc linh hoạt thêm hoặc bớt cầu RTG ngay tại thời điểm đó sẽ vô cùng hiệu quả và rút ngắn thời gian.

Cải tiến cơ sở trang bị thiết bị: SITV cần đồng bộ cải tiến cơ sở trang bị thiết bị như tăng tốc độ và ổn định đường truyền giữa các thiết bị liên lạc (hệ thống wifi, bộ

đàm, điện thoại), tăng tốc độ xử lý và hạn chế xảy ra sự cố hệ thống, tăng cường bảo dưỡng và thay mới các thiết bị vận hành như cầu bờ, cầu RTG, xe tải.

Việc cải tiến các phương tiện vận tải sẽ giúp cho SITV:

Đảm bảo sự trơn tru và liên kết chặt chẽ: Giữa các bộ phận, phòng ban để xử lý các tình huống suôn sẻ hơn.

Hạn chế các tình huống thiết bị gặp trục trặc: Cần bảo trì và tạm hoãn quá trình hoạt động để xử lý.

Xử lý nhanh chóng các container: Trên xe tải ở các dãy tập trung đông, giúp đưa đến các vị trí khác với thời gian và hiệu suất ngắn hơn.

Giảm áp lực làm việc: Liên tục và gấp gáp cho toàn bộ bộ phận khai thác, nâng cao tính chính xác và duy trì độ tinh tảo cho các nhân viên trong ca làm việc.

Thay đổi phương án khai thác bãi từ 3 – 5 tiếng một lần

Hiện tại, mỗi ca làm việc thường không xử lý trước việc các container xuất và nhập sẽ được đưa lên tàu và sà lan nào kế tiếp. Điều này dẫn đến việc các nhân viên lái cầu khung phải thay đổi cầu khung liên tục, khiến cho nhân viên mất sức lực và ảnh hưởng trực tiếp đến việc gấp container trên bãi. Việc không kế hoạch hóa trước số lượng container ra và cảng trong một ca cũng dẫn đến việc phân bổ nhân viên cầu khung hoạt động không hợp lý. Trong cùng một ca làm việc, có những nhân viên phải gấp container liên tục, trong khi những nhân viên khác thì lại ít việc, gây lãng phí nguồn lực.

Do đó, công ty cần áp dụng các giải pháp sau:

- *Thảo luận và lập kế hoạch trước:* Nhân viên DPVT và KHB nên thảo luận với nhau về việc nên thay đổi người ở cây RTG nào và dự đoán tình hình các container ở các dãy nào sẽ được xếp lên sà lan/tàu tiếp theo để lên phương án phối hợp nhịp nhàng khi đi vào hoạt động. Điều này giúp duy trì tiến độ làm việc và giảm thiểu tối đa thời gian kẹt bãi.
- *Theo dõi và kế hoạch hóa bãi:* Nhân viên KHB phải liên tục theo dõi tỷ lệ trống bãi và số lượng container vào và ra sắp tới để lập kế hoạch bãi phù hợp. Từ đó, phân chia số lượng container đều ở các dãy nhất định để tránh tình trạng ùn tắc đường và phân bổ hiệu suất gấp container trong mỗi dãy một cách hợp lý.
- *Dự đoán công suất khai thác:* Nhân viên KHB và DPVT phải nắm và dự đoán chính xác công suất khai thác trong các giờ tiếp theo để thực hiện việc tăng

hoặc giảm số lượng cầu khung làm việc cùng lúc. Điều này giúp giảm bớt số lượng container cùng chạy nhiều vào một dãy, nâng cao hiệu quả làm việc.

Việc thay đổi phương án khai thác bãi và lập kế hoạch hợp lý không chỉ giúp tăng cường hiệu suất làm việc mà còn giảm bớt áp lực cho nhân viên, duy trì sự tinh táo và nâng cao tính chính xác trong công việc.

Tạo ra quy trình chuẩn bị container Rumble cập cảng SITV

Như đã đề cập, các container Rumble (những container nằm sai vị trí, hạ xuống cảng và xếp lên lại) thường gây tốn rất nhiều thời gian của nhân viên DPVT vì phải ghi lại thủ công các thông tin container khi hạ xuống bãi. Việc này gây áp lực lớn đến nhân viên khi phải vừa điều phối thiết bị vừa phải tập trung tạo danh sách container Rumble một cách thủ công. Để khắc phục tình trạng này, công ty cần tạo ra các bước chuẩn bị đối với container Rumble như sau:

Bước 1: Nhân viên KSHH làm việc với hãng tàu về các container Rumble và đề nghị hãng tàu gửi danh sách container trước khi tàu cập bến để nhân viên kịp thời xử lý dữ liệu container trên hệ thống công ty.

Bước 2: Nhân viên KSHH sẽ tiến hành chạy dữ liệu thông tin các container trên lên hệ thống phần mềm Spinnaker và Traffic Control. Bước này rất quan trọng vì nó cho phép các container được đưa hoàn toàn vào hệ thống một cách tự động, giúp toàn bộ nhân viên trong bộ phận đều có thể theo dõi và quan sát tiến trình gắp dỡ container.

Bước 3: Nhân viên KSHH sẽ thông báo cho nhân viên DPVT và nhân viên khai thác ngoài bến cảng về việc đã xử lý xong dữ liệu về các container Rumble sắp cập bến cảng. Điều này giúp cho các nhân viên liên quan nắm được thông tin và có hướng xử lý kịp thời.

Bước 4: Khi tàu cập cảng, nhân viên khai thác bên ngoài chỉ cần lập danh sách các container dựa vào danh sách đã được chạy vào hệ thống và gửi cho nhân viên DPVT. Lúc này, nhân viên DPVT sẽ không cần ghi lại các thông tin container một cách thủ công như trước và giúp hạn chế việc sử dụng thời gian lãng phí trong ca làm việc, đặc biệt là những ca hàng hóa gia tăng, tàu và sà lan cùng cập vào cảng cùng một lúc.

Việc tạo ra quy trình chuẩn bị container Rumble một cách hệ thống và khoa học sẽ giúp giảm thiểu thời gian xử lý, nâng cao hiệu quả làm việc và giảm bớt áp lực cho nhân viên.

Hoạch định kế hoạch mở rộng quy mô bãi

Để giải quyết tình trạng thiếu bãi khi hàng hóa ngày càng gia tăng, cần lên kế hoạch xây thêm các dãy sân chứa container mới. Đầu tiên, xây thêm 5 dãy bên phải dãy F, đặt tên nhận diện là A, B, C, D và E. Mục tiêu của 4 dãy mới (A, B, C, D) là sử dụng chủ yếu để xếp dỡ container rỗng, trong khi dãy E sẽ sử dụng RTG để xếp dỡ chủ yếu container hàng. Với việc xây dựng 5 dãy sân mới, cảng SITV sẽ giảm bớt gánh nặng thiếu bãi. Dưới đây là thông tin chi tiết về sức chứa của các dãy container mới:

Bảng 4.1: Sức chứa container cho 4 dãy dự kiến khi đưa vào hoạt động

“Đơn vị: Container”

Dãy	Gian/Cột/Lớp (Bay/Row/Tier)	Sức chứa container rỗng	Sức chứa container hàng
A	63/7/4	Container 20: 1764 Container 40: 868	Container 20: 1116 Container 40: 558
B	63/7/4	Container 20: 1764 Container 40: 868	Container 20: 1116 Container 40: 558
C	54/8/5	Container 20: 2160 Container 40: 864	Container 20: 1512 Container 40: 648
D	54/8/5	Container 20: 1764 Container 40: 864	Container 20: 1512 Container 40: 648
E	32/8/7	Container 20: 1536 Container 40: 768	Container 20: 1120 Container 40: 560

“Nguồn: Tác giả tự tổng hợp”

Dựa vào bảng số liệu trên, có thể tính tổng số lượng container có thể đặt thêm trên bãi SITV như sau:

Dãy A, B:

- Container 20 rỗng: $63 \text{ gian} \times 7 \text{ cột} \times 4 \text{ lớp} = 1764 \text{ container}$.
- Container 20 hàng: $62 \text{ gian} \times 6 \text{ cột} \times 3 \text{ lớp} = 1116 \text{ container}$.

- Container 40 rộng: 31 gian (1 gian container 40 bằng 2 gian container 20) x 7 cột x 4 lớp = 868 container.
- Container 40 hàng: 31 gian x 6 cột x 3 lớp = 558 container.

Dãy C, D:

- Container 20 rộng: 54 gian x 8 cột x 5 lớp = 2160 container.
- Container 20 hàng: 54 gian x 7 cột x 4 lớp = 1512 container.
- Container 40 rộng: 27 gian x 8 cột x 4 lớp = 864 container.
- Container 40 hàng: 27 gian x 8 cột x 3 lớp = 648 container.

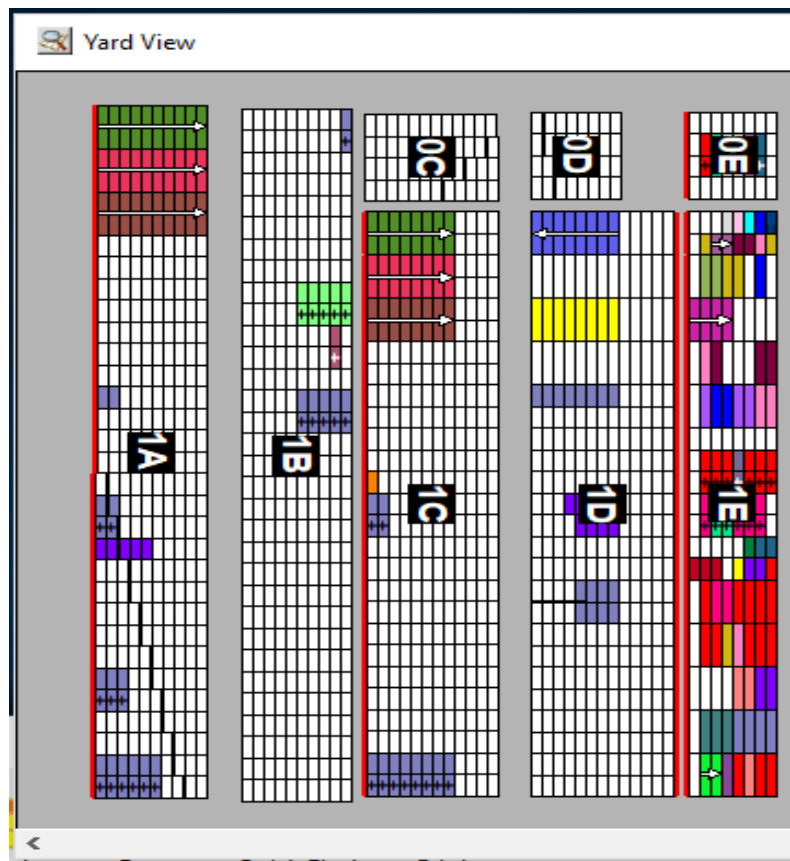
Dãy E:

- Container 20 rộng: 32 gian x 8 cột x 6 lớp = 1536 container.
- Container 20 hàng: 32 gian x 7 cột x 5 lớp = 1120 container.
- Container 40 rộng: 27 gian x 8 cột x 4 lớp = 864 container.
- Container 40 hàng: 27 gian x 8 cột x 3 lớp = 648 container.

Tổng sức chứa mới khi mở rộng bãi SITV:

- Container 20 rộng: 8988 container.
- Container 20 hàng: 6376 container.
- Container 40 rộng: 3368 container.
- Container 40 hàng: 2324 container.

Việc mở rộng bãi không chỉ giúp giải quyết tình trạng hàng hóa ngày càng gia tăng mà còn giảm bớt gánh nặng cho các nhân viên KHB và DPVT, tạo tiền đề giúp nâng cao hiệu suất công việc và danh tiếng của công ty.



Hình 4.3: Mô phỏng 5 dây sân mới trên hệ thống ảo

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)

KẾT LUẬN

Với bối cảnh nền kinh tế thị trường đầy cạnh tranh như hiện nay, Công ty Liên doanh Dịch vụ Container Quốc Tế Sài Gòn – SSA đã từng bước khẳng định mình, không ngừng đổi mới cải tiến để trở thành cảng trung chuyển hàng hóa quốc tế được khách hàng tín nhiệm. Tuy nhiên, vẫn còn tồn đọng nhiều vấn đề ảnh hưởng trực tiếp đến năng suất và hiệu quả trong quá trình khai thác, chính vì thế công ty cần xem xét các yếu tố liên quan và có giải pháp thích hợp.

Trong quá trình thực tập tại Công ty Liên doanh Dịch vụ Container Quốc Tế Sài Gòn – SSA đã giúp em hiểu biết hơn về nghiệp vụ ngành mình đang học. Qua đây, em cũng học hỏi được rất nhiều kiến thức cũng như kinh nghiệm thực tế. Có thể nói đây là những hành trang quý báu giúp đỡ em rất nhiều cho công việc trong tương lai. Nhận thấy tầm quan trọng của các vấn đề còn hạn chế trong quá trình khai thác Container tại cảng SITV, em xin đề xuất một số giải pháp giúp công ty phát triển hiệu quả hơn. Với kiến thức còn hạn chế và sự đóng góp chưa thực sự nhiều nhưng em mong rằng những giải pháp mà mình đưa ra sẽ góp phần giúp công ty cải thiện được hoạt động khai thác.

Một lần nữa gửi lời cảm ơn tới thầy giảng viên hướng dẫn Mai Xuân Thiệu và Ban lãnh đạo, các anh chị trong Công ty Liên doanh Dịch vụ Container Quốc Tế Sài Gòn – SSA đã tận tình giúp đỡ, giải đáp thắc mắc và tạo điều kiện để em có cơ hội thực tập và hoàn thành bài báo cáo tốt nghiệp. Em hy vọng rằng, khóa luận này không chỉ là một bước đệm trong hành trình học tập mà còn sẽ góp phần hoàn thiện và nâng cao quy trình giao nhận vận tải bằng container tại cảng Quốc Tế Sài Gòn SITV.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. P.GS-TS Nguyễn Phú Tụ và ThS. Trần Thị Bích Vân (2012), *Giáo Trình Kinh Tế Quốc Tế - International Economics*, NXB Tổng hợp Tp.HCM, Thành phố Hồ Chí Minh.
2. Phạm Mạnh Hiền và Phan Hữu Hạnh (2010), *Nghiệp vụ giao nhận vận tải và Bảo hiểm trong ngoại thương*, NXB Lao động, Hà Nội.
3. P.GS, TS Phạm Duy Liên (2012), *Giao dịch thương mại quốc tế*, NXB Thống Kê, Hà Nội.
4. Luật sư Võ Nhật Thăng và các tác giả (2010), *100 câu hỏi về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển*, NXB Lao động, Hà Nội.
5. Quốc hội (2005), *Luật Thương mại số 36/2005/QH11*, Hà Nội ngày 14 tháng 6 năm 2005.
6. Chính phủ (2007), *Nghị định 140/2007/NĐ-CP quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics*, Hà Nội ngày 05 tháng 9 năm 2007.
7. Bộ Tài chính (2012), *Thông tư 196/2012/TT-BTC Quy định thủ tục hải quan điện tử đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu thương mại*, Hà Nội ngày 15 tháng 11 năm 2012.
8. Bộ Tài chính (2013), *Thông tư 128/2013/TT-BTC Quy định về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát hải quan, thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu*, Hà Nội ngày 10 tháng 9 năm 2013.
9. Lê Sơn và Bạch Hoàn (09/01/2014), "Choáng với 10 container hàng lậu qua cảng", *Tuổi Trẻ Online*, truy cập tại địa chỉ <http://tuoitre.vn/Kinh-te/589282/choang-voi-10-container-hang-lau-qua-cang.html#ad-image> vào ngày 22/3/2014.
10. Thủ tướng Chính phủ (2011), *Quyết định số 2471/2011/QĐ-TTg phê duyệt Chiến lược xuất nhập khẩu hàng hóa thời kỳ 2011 - 2020, định hướng đến năm 2030*, Hà Nội ngày 28 tháng 12 năm 2011.
11. Thủ tướng Chính phủ (2013), *Danh mục phân loại Cảng biển Việt Nam theo quyết định số 70/2013/QĐ-TTg*, Hà Nội.

12. Các tài liệu nội bộ công ty Indo Trans Logistics: Tổng quan các bước xuất nhập khẩu. Tài liệu tổng quan về công ty. Kết quả kinh doanh trong giai đoạn 2019-2023.
13. <https://www.container-transportation.com/thiet-bi-xep-do-container.html>
14. <https://sitv.com.vn/>
15. <https://logistics4vn.com/>
16. <https://logisticssupplychain.consulting/2018/11/30/tong-hop-kien-thuc-logistics-logistics4vn/>
17. Công ty TNHH cảng Quốc tế Cảng Sài Gòn Việt Nam (SITV)

