

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



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

**GIẢI PHÁP NHẪM HOÀN THIỆN QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA
NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN CỦA CÔNG TY CP
CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT - TERMINAL LINK.**

Trình độ đào tạo: Đại Học

Ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

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

Giảng viên hướng dẫn: Th.S Hồ Lan Ngọc

Sinh viên thực hiện: Đặng Thị Mỹ Duyên

MSSV: 21031316

Lớp: DH21QG

Bà Rịa - Vũng Tàu, năm 2024

LỜI CAM ĐOAN

Em xin cam đoan: Khóa luận tốt nghiệp với đề tài: ‘Giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link.’ Là bài nghiên cứu độc lập của em dưới sự hướng dẫn của Giảng viên Th.S Hồ Lan Ngọc

Em xin cam kết bài khóa luận sử dụng văn phong của mình, là sản phẩm em nghiên cứu được trong quá trình học tập tại trường và thời gian thực tập tại phòng Sale - Marketing của Công ty Cổ phần CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link.

Ngoài ra, trong bài viết em có sử dụng một số nguồn tài liệu tham khảo đã được chú thích nguồn và ghi chú rõ ràng. Các số liệu, kết quả được trình bày trong bài báo cáo là hoàn toàn trung thực, chính xác. Nếu có vấn đề xảy ra, em xin chịu hoàn toàn trách nhiệm kỷ luật của khoa và nhà trường đề ra.

Em xin chân thành cảm ơn!

Vũng Tàu, Ngày 8 tháng 1 năm 2024

Người cam đoan

DUYÊN

ĐẶNG THỊ MỸ DUYÊN

LỜI CẢM ƠN

Bài khóa luận tốt nghiệp này được em vận dụng kiến thức được trang bị Trường Đại Học Bà Rịa – Vũng Tàu, tài liệu chuyên ngành có liên quan, sự hỗ trợ thầy cô, đồng nghiệp và bạn học cũng như là các anh chị nhân viên trong công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link đã nhiệt tình hỗ trợ và cung cấp cho em những kiến thức về quy trình được trọn vẹn và đầy đủ nhất.

Lời đầu tiên, Em xin gửi lời cảm ơn chân thành nhất tới Th.S Hồ Lan Ngọc – giảng viên hướng dẫn chính trong bài khóa luận tốt nghiệp này đã dành thời gian quý báu của mình để hướng dẫn, đồng hành và chia sẻ cùng em trong thời gian bài khóa luận tốt nghiệp ngành Tổ chức quản lý Cảng - Xuất nhập khẩu - Giao nhận vận tải quốc tế. Tiếp đó, Em xin gửi lời cảm ơn chân thành tới các thầy cô giảng viên Khoa Kinh tế biển - Logistics đã tận tình giảng dạy, chia sẻ những kiến thức Tổ chức quản lý Cảng - Xuất nhập khẩu - Giao nhận vận tải quốc tế bổ ích và giá trị cho em trong thời gian theo học. Em cũng xin gửi lời cảm ơn chân thành Công ty Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link đã tạo điều kiện hỗ trợ em để em có thể hoàn thiện tốt nhất bài khóa luận này.

Bài khóa luận tốt nghiệp này được thực hiện với tất cả sự cố gắng nhưng chắc hẳn không thể tránh khỏi những thiếu sót và hạn chế. Do đó, em rất mong nhận được nhận xét và góp ý từ quý thầy cô về kiến thức chuyên môn và phương pháp luận để em có thể hoàn thiện bài khóa luận tốt nghiệp này một cách tốt nhất.

Em xin chân thành cảm ơn!

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết của đề tài	1
2. Tình hình nghiên cứu	1
3. Mục đích nghiên cứu	3
4. Nhiệm vụ nghiên cứu	3
5. Phương pháp nghiên cứu	4
7. Cấu trúc của KLTN	4
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.....	5
1.1 Tổng quan về dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu đường biển	5
1.1.1 Khái niệm giao nhận	5
1.1.2 Khái niệm người giao nhận	5
1.1.3. Nội dung cơ bản của dịch vụ giao nhận	6
1.1.4. Phân loại các hình thức giao nhận	6
1.2 Vai trò của giao nhận	8
1.3. Đặc điểm của giao nhận	8
1.4. Quy trình giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển.	9
1.4.1. Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển:	9
1.4.2. Quy trình lý thuyết về nghiệp vụ giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển:	9
1.5 Hệ thống các chỉ tiêu đánh giá dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu	12
1.5.1 Chỉ tiêu về hiệu quả hoạt động	12
1.5.2 Chỉ tiêu về chi phí.....	13
1.5.3 Chỉ tiêu về chất lượng dịch vụ	13

1.5.4 Chỉ tiêu về năng lực hạ tầng	13
1.5.5 Chỉ tiêu về tuân thủ pháp lý và an ninh	13
1.5.6. Chỉ tiêu về kết nối logistics	14
1.6 Các nhân tố ảnh hưởng đến nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu	14
1.7 Một số loại chứng từ trong giao nhận hàng hóa bằng đường biển.	17
1.8. Kinh nghiệm và bài học kinh nghiệm về nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu của một số doanh nghiệp.	18
TÓM TẮT CHƯƠNG 1	20
CHƯƠNG 2: PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN CỦA CÔNG TY CP CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT - TERMINAL LINK.	21
2.1 Thông tin chung về Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link	21
2.1.1 Quá trình hình thành và phát triển:	21
2.1.2 Sơ đồ Công Ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link:	22
2.1.3 Sứ mệnh – Tầm Nhìn:	24
2.2 Sơ đồ tổ chức Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link	24
2.3 Trang thiết bị và Các dịch vụ tại Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link	31
2.4 Các thông tin nổi bật của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link: 35	
2.5 Kết quả hoạt động của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link giai đoạn 2021-2023:	35
2.6 Những thành quả trong 3 năm hoạt động của Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link và Triển vọng thị trường và kế hoạch của Gemalink trong năm 2024:	37

2.7. Các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu tại Cảng Quốc Tế Gemalink:	39
2.8 Quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container tại Công Ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link	41
2.8.1. Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container tại Công Ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link:	41
2.8.2 Phân tích quy trình giao nhận hàng hàng hóa nhập khẩu tại Công Ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link.	41
2.9 Phân tích và đánh giá các chỉ tiêu đánh giá đến nghiệp vụ giao nhận nguyên container đường biển của Cảng Gemalink:	63
2.9.1 <i>Phân tích các chỉ tiêu đánh giá đến nghiệp vụ giao nhận nguyên container đường biển của Cảng Gemalink:</i>	63
2.9.2. Phương pháp đánh giá	67
2.9.3 <i>Kết quả đánh giá</i>	67
TÓM TẮT CHƯƠNG 2	71
CHƯƠNG 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM HOÀN THIỆN CÔNG TÁC TỔ CHỨC THỰC HIỆN HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CP CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT – TERMINAL LINK.	72
3.1. Mục tiêu và phương hướng hoạt động của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal link.:	72
3.2. Phân tích đánh giá ma trận SWOT của hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal link.	73
3.2.1 Những điểm mạnh trong dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu	73
3.2.2 Những điểm yếu trong dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu	74
3.2.3 Những cơ hội mở ra cho dịch vụ giao nhận hàng nhập khẩu	75
3.2.4 Những thách thức đối với dịch vụ giao nhận hàng nhập khẩu	75

3.3 Giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả quy trình hoạt động giao hàng nhập khẩu tại Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link:	76
3.3.1. Giải pháp 1: Thay đổi việc nộp chứng từ thủ công thành điện tử	76
3.3.2 Giải pháp 2: Cải thiện hệ thống kho lưu trữ	78
3.3.3. Giải pháp 3: Thay lệnh giao nhận container (EIO) thành lệnh giao nhận điện tử.....	78
3.3.4. Giải pháp 4: Nâng cao trình độ nhân viên	79
3.3.5. Giải pháp 5: Xây khu vực chờ riêng cho tài xế và doanh nghiệp vận tải:	80
3.4. Kiến nghị	83
3.4.1: Đối với cơ quan nhà nước	83
3.4.3. Đối với công ty	84
TÓM TẮT CHƯƠNG 3	86
KẾT LUẬN	87
TÀI LIỆU THAM KHẢO	88
PHỤ LỤC	90

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
CP		Cổ phần
EIR	Equipment Tinterchange Receipt	Phiếu giao nhận container
GNVT		Giao nhận vận tải
L/C	Letter of Credit	Tín dụng chứng từ
GML	Gemalink	
FCL	Full Container Load	Vận chuyển hàng nguyên cont
LCL	Less-than Container Load	Vận chuyển hàng lẻ
B/L	Bill of Landing	Vận đơn đường biển
C/O	Certificate of ogirin	Giấy chứng nhận xuất xứ
DEM	Demurage	Phí phạt lưu container
DET	Detentiom	Phí phạt chiếm dụng vỏ container
THC	Terminal Handling Charge	Phí bốc dỡ container tại cảng
A/N	Arrival Notice	Thông báo hàng đến
CONT	Container	
Debit note		Giấy đòi nợ
GN		Giao nhận

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 2.1: Logo Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link	21
Hình 2.2 : Tổng quan vị trí diện tích Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept -Terminal Link ở giai đoạn 1 và 2	23
Hình 2.3: Sơ đồ tổ chức của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept –Terminal Link	24
Hình 2.4.: Biểu đồ kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link (Gemalink) 2021-2023	36
Hình 2.5: Khu vực công và phòng thương vụ	42
Hình 2.6 : Bảng giá dịch vụ khai thác tại bãi và công cảng	45
Hình 2.(7,8,9,10,11,12,13): Giao diện SmartPort hỗ trợ quy trình giao nhận hàng	49
Hình 2.14: Lỗi thường gặp ở Gate	56
Hình 2.15: Lỗi thường gặp ở Gate	57
Hình 2.16: Sơ đồ bãi container tại cảng Gemalink	58
Hình 3.1: Biểu đồ thống kê số lượt nhận xét trên Google Maps	81

DANH MỤC BẢNG

Bảng 2.1: Các trang thiết bị của Công ty	31
Bảng 2.2: Bảng các loại container tại Cảng hỗ trợ	33
Bảng 2.3: Bảng Kết Quả Hoạt Động Kinh Doanh Của Công Ty Từ Năm 2021-2023	35
Bảng 2.4 Chi phí lưu bãi của các Cảng trong khu vực Cái Mép	63
Bảng 2.5 : Bảng đánh giá các chỉ tiêu đánh giá đến nghiệp vụ giao nhận nguyên container đường biển của Cảng Gemalink	67
Bảng 3.1 Thống kê số lượng nhận xét trên Google Maps của Gemalink	80

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong điều kiện hiện nay, khi hội nhập và toàn cầu hóa nền kinh tế thế giới đang phát triển mạnh, kinh doanh quốc tế trở thành một tất yếu khách quan đối với mọi quốc gia. Cùng với sự phát triển đó nước ta không ngừng học hỏi và củng cố về mọi mặt (kinh tế, chính trị, xã hội) cũng như lĩnh vực (thương mại, giáo dục, y tế) để phù hợp với nền kinh tế toàn cầu. Hoạt động vận tải nội địa và vận tải quốc tế, hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu đã trở thành khâu quan trọng trong dây chuyền vận tải hàng hóa, không chỉ tạo điều kiện thúc đẩy, mở rộng mua bán mà còn góp phần vào hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu. Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, vận tải biển đóng vai trò chủ chốt trong giao thương toàn cầu, đặc biệt là vận tải hàng hóa bằng container. Các cảng biển lớn như Cái Mép đang đối mặt với áp lực phải nâng cao hiệu quả và chất lượng dịch vụ để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container có ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian lưu thông hàng hóa, chi phí logistics và năng lực cạnh tranh của cảng.

Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa không chỉ mang lại hiệu quả cho các bên tham gia chuỗi cung ứng mà còn góp phần nâng cao vị thế của cảng Cái Mép trong hệ thống cảng biển khu vực và quốc tế.

Đề tài này sẽ giúp cải tiến quy trình, giảm thiểu các vấn đề như thời gian chờ đợi, thủ tục phức tạp, tăng hiệu quả xử lý hàng hóa và giảm chi phí logistics. Điều này không chỉ mang lại lợi ích kinh tế mà còn nâng cao uy tín của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link.

Những thách thức hiện tại trong việc giao nhận hàng hóa tại cảng, cùng với nhu cầu cấp bách phải cải tiến quy trình để đáp ứng sự cạnh tranh ngày càng gay gắt, chính là động lực để thực hiện nghiên cứu này.

2. Tình hình nghiên cứu

2.1 Nghiên cứu quốc tế

- Nghiên cứu của UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development):

Báo cáo thường niên của UNCTAD liên quan đến năng lực logistics và hiệu suất cảng biển toàn cầu đã cung cấp nhiều chỉ số so sánh về hiệu quả giao nhận container, thời gian trung bình xử lý, và chi phí liên quan. UNCTAD nhấn mạnh việc sử dụng công nghệ và số hóa như EDI (Electronic Data Interchange) và blockchain để tăng hiệu quả giao nhận.

- Nghiên cứu của IMO (International Maritime Organization):

IMO tập trung vào tiêu chuẩn hóa quy trình tại các cảng biển thông qua việc triển khai các công cụ như “Single Window System” (Cổng thông tin điện tử một cửa). Một số cảng lớn như Singapore và Rotterdam đã áp dụng các phương pháp này để giảm thời gian xử lý thủ tục và nâng cao năng lực vận hành.

- Case Studies tại các Cảng quốc tế lớn:

+ Cảng Rotterdam (Hà Lan): Được biết đến với hệ thống TOS (Terminal Operating System) tiên tiến, cảng này đã triển khai công nghệ AI để tối ưu hóa việc giao nhận hàng hóa.

+ Cảng Singapore: Áp dụng các hệ thống tự động hóa cao cấp và quản lý chuỗi cung ứng bằng công nghệ dữ liệu lớn (Big Data).

➤ Điểm rút ra: Những nghiên cứu quốc tế cho thấy tầm quan trọng của việc ứng dụng công nghệ hiện đại và tối ưu hóa quy trình nhằm cải thiện hiệu quả giao nhận. Tuy nhiên, mô hình này cần được điều chỉnh để phù hợp với điều kiện thực tế tại Việt Nam.

2.2. Nghiên cứu tại Việt Nam

- Cảng Hải Phòng:

Một số nghiên cứu tại cảng Hải Phòng đã tập trung vào việc cải tiến quy trình giao nhận bằng cách rút ngắn thời gian thông quan và cải thiện khả năng phối hợp giữa các bên liên quan (doanh nghiệp, cơ quan hải quan, cảng vụ).

Hạn chế: Thủ tục giấy tờ và sự phối hợp chưa đồng bộ vẫn là vấn đề chính.

- Cảng Cát Lái TP. HCM):

Nhiều dự án tại Cát Lái đã triển khai tự động hóa trong quản lý container nhưng gặp thách thức trong vấn đề giao thông nội đô và kết nối giữa các tuyến đường vận tải hàng hóa. Một số nghiên cứu đã đề xuất áp dụng các hệ thống phần mềm để giảm tải áp lực cho cảng.

➤ **Điểm rút ra:** Các nghiên cứu trong nước đã nhận diện rõ các thách thức tại các cảng biển Việt Nam, như hạ tầng công nghệ chưa đồng bộ, thiếu sự liên kết giữa các cơ quan quản lý và chi phí logistics cao. Tuy nhiên, các giải pháp vẫn chủ yếu mang tính lý thuyết hoặc chưa được áp dụng rộng rãi.

- **Các công trình liên quan đến Cảng Cái Mép**

Các nghiên cứu tập trung vào cụm cảng Cái Mép - Thị Vải thường đề cập đến vai trò chiến lược của khu vực này trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Tuy nhiên, chưa có nhiều nghiên cứu đi sâu vào quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container, đặc biệt tại Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link.

➤ **Hạn chế chung của nghiên cứu trong nước:** Chưa chú trọng đầy đủ vào việc áp dụng công nghệ hiện đại trong quy trình giao nhận. Các giải pháp thường thiên về lý thuyết, thiếu tính khả thi khi triển khai thực tế.

3. Mục đích nghiên cứu

- Nghiên cứu nhằm giải quyết các bất cập trong Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu Nguyên container tại Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link
- Đề xuất các giải pháp cụ thể nhằm:
 - + Tối ưu hóa thời gian và chi phí giao nhận.
 - + Nâng cao hiệu quả vận hành và chất lượng dịch vụ tại cảng.
 - + Tăng cường ứng dụng công nghệ hiện đại vào quản lý quy trình.

4. Nhiệm vụ nghiên cứu

Khảo sát thực trạng: Thu thập thông tin về quy trình hiện tại, xác định các điểm mạnh và điểm yếu trong giao nhận hàng hóa nhập khẩu tại cảng.

Phân tích nguyên nhân: Tìm hiểu nguyên nhân gây ra các bất cập trong quy trình, như thủ tục giấy tờ phức tạp, thời gian xử lý lâu, hay hạn chế về hạ tầng công nghệ.

Đề xuất giải pháp: Đưa ra các giải pháp cụ thể và khả thi để cải tiến quy trình, từ cải cách thủ tục, nâng cấp công nghệ đến đào tạo nhân sự.

Đánh giá hiệu quả: Đánh giá tác động của các giải pháp đề xuất đối với thời gian, chi phí và chất lượng dịch vụ tại cảng.

5. Phương pháp nghiên cứu

Thu thập thông tin: Phỏng vấn các bên liên quan (doanh nghiệp, cơ quan hải quan, nhân viên cảng). Thu thập dữ liệu thứ cấp từ các báo cáo, tài liệu quản lý của cảng và các nghiên cứu liên quan đến đề tài.

Phân tích dữ liệu: Sử dụng các công cụ thống kê (như Excel, SPSS) để xử lý và phân tích dữ liệu thu thập được.

Áp dụng phương pháp SWOT : để phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của Quy trình hiện tại.

Đề xuất và kiểm chứng giải pháp: Dựa trên kết quả phân tích, xây dựng các giải pháp cải tiến và kiểm chứng hiệu quả thông qua mô phỏng hoặc thử nghiệm thực tế.

6. Các kết quả đạt được của đề tài

Kết quả tốt nhất mà đề tài đạt được là giúp doanh nghiệp tìm ra được những hạn chế mà doanh nghiệp đang mắc phải và có những giải pháp gợi ý giúp doanh nghiệp có thể tiếp thu và thay đổi mình tốt hơn để có thể giúp doanh nghiệp đó nói riêng và cũng như về kinh tế Việt Nam nói chung được phát triển vững mạnh hơn trong tương lai.

7. Cấu trúc của KLTN

Bài khóa luận này được chia thành 3 chương gồm:

Chương 1 : CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.

Chương 2: PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN CỦA CÔNG TY CP CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT - TERMINAL LINK.

Chương 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM HOÀN THIỆN CÔNG TÁC TỔ CHỨC THỰC HIỆN HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CP CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT – TERMINAL LINK.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN.

1.1 Tổng quan về dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu đường biển

1.1.1 Khái niệm giao nhận

Giao nhận vận tải (hay Freight Forwarding) là dịch vụ vận chuyển hàng hóa từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng, trong đó người giao nhận (Freight Forwarder) ký hợp đồng vận chuyển với chủ hàng, đồng thời cũng ký hợp đồng đối ứng với người vận tải để thực hiện dịch vụ.

Giao nhận được định nghĩa theo Quy tắc mẫu của Liên đoàn các hiệp hội giao nhận quốc tế (FIATA): *“Dịch vụ giao nhận (Freight forwarding service) là bất cứ 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 hoặc có liên quan đến các dịch vụ trên kể cả các vấn đề HQ, tài chính, mua bảo hiểm, thanh toán, thu thập chứng từ liên quan đến hàng hóa”*.

Giao nhận được định nghĩa theo điều 163 Luật Thương Mại Việt Nam: *Dịch vụ giao nhận hàng hóa là hành vi thương mại, theo 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 giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo ủy thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc người làm dịch vụ giao nhận khác (gọi chung là khách hàng).* [3]

1.1.2 Khái niệm người giao nhận

Trong thương mại quốc tế, việc dịch chuyển hàng hóa từ người bán đến người mua thường phải trải qua nhiều hơn một phương thức vận tải với các thủ tục xuất khẩu, nhập khẩu và những thủ tục liên quan khác. Vì vậy xuất hiện người giao nhận với nhiệm vụ thu xếp tất cả những vấn đề thủ tục và các phương thức vận tải nhằm dịch chuyển hàng hóa từ quốc gia này đến quốc gia khác một cách hợp lý và giảm thiểu chi phí. Hiện tại chưa có một khái niệm thống nhất được Quốc tế công nhận:

Theo quan điểm của FIATA:

“Người giao nhận (Forwarder, Freight forwarder hay Forwarding agent) là người thu xếp chuyên chở toàn bộ hàng hóa theo hợp đồng ủy thác và hoạt động vì lợi ích của người ủy thác mà bản thân họ không phải là người chuyên chở. Người giao nhận cũng

đảm bảo thực hiện mọi công việc liên quan đến hợp đồng giao nhận như đảm bảo lưu kho, trung chuyển, làm thủ tục hải quan kiểm hóa...”

Theo định nghĩa giao nhận vận tải do Ủy ban kinh tế, xã hội châu Á Thái Bình Dương ESCAP:

“Người giao nhận vận tải là đại lý ủy thác thay mặt nhà xuất nhập khẩu thực hiện những nhiệm vụ từ đơn giản như lưu cước, làm thủ tục thuế quan cho đến làm trọn gói các dịch vụ của toàn bộ quá trình vận tải và phân phối hàng”.

Theo Luật Thương mại năm 2005 của Việt Nam:

“Điều 164: Người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa là thương nhân có giấy chứng nhận kinh doanh dịch vụ giao nhận hàng hóa. Người giao nhận có thể là chủ hàng, chủ tàu, các công ty giao nhận hoặc bất kỳ thương nhân nào khác.” [3]

1.1.3. Nội dung cơ bản của dịch vụ giao nhận

[4] Nhận ủy thác giao nhận vận tải trong và ngoài nước: bằng các phương tiện vận tải khác nhau các loại hàng hóa xuất nhập khẩu mậu dịch và phi mậu dịch.

- Làm đầu mối vận tải đa phương thức: đưa hàng hóa đi bất cứ đâu theo yêu cầu người gửi hàng.
- Thực hiện dịch vụ có liên quan đến giao nhận vận tải: như ký hợp đồng với người chuyên chở, lưu cước tàu chợ, thuê tàu chuyên, phương tiện vận tải nội địa.
- Làm thủ tục: gửi và nhận hàng, mua bảo hiểm cho hàng hóa xuất nhập khẩu, bảo quản, tái chế, thu gom hoặc chia lẻ hàng, cước cont, giao hàng đến các địa điểm theo yêu cầu.
- Tư vấn cho các nhà kinh doanh xuất nhập khẩu: về vận tải và bảo hiểm, các tổn thất có thể xảy ra, và khiếu nại, bồi thường.

1.1.4. Phân loại các hình thức giao nhận

1.1.4.1 Căn cứ vào phạm vi hoạt động

[2] Phạm vi hoạt động trong giao nhận hàng hóa nhập khẩu:

- Giao nhận nội địa: trong phạm vi ranh giới của một quốc gia.
- Giao nhận quốc tế: vượt qua khỏi phạm vi trong một quốc gia.

1.1.4.2 Căn cứ vào nghiệp vụ kinh doanh:

- Giao nhận thuần túy: chỉ bao gồm thuần túy việc nhận hàng
- Giao nhận tổng hợp: bao gồm tất cả các hoạt động như xếp dỡ, bảo quản, vận chuyển. [2]

1.1.4.3 Căn cứ vào phương thức vận tải:

Vận tải đường bộ: Thường có quy mô nhỏ và mang tính chất nội địa. Thông thường sẽ là vận chuyển hàng hóa giữa các tỉnh thành, địa phương trong nước. Hoặc đây sẽ là thành phần hỗ trợ cho giao nhận vận tải quốc tế.

Vận tải đường thủy: (bao gồm thủy nội địa và vận tải biển): Thủy nội địa chủ yếu vận chuyển hàng nhỏ lẻ trong nước thì tại nước ta, vận tải biển thực sự là "con át chủ bài" trong lĩnh vực giao nhận vận tải. Theo đó, vận tải biển chiếm gần 80% tổng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu.

Vận tải đường hàng không: So với vận tải đường biển thì vận tải hàng không sẽ ít thông dụng hơn. Bởi loại hình này hạn chế về chủng loại cũng như khối lượng, kích cỡ của hàng hóa. Thông thường chỉ phù hợp với vận chuyển hàng nhỏ lẻ, hàng nhẹ, hàng có giá trị cao hoặc các mặt hàng có yêu cầu thời gian giao hàng gấp rút. Chi phí cũng cao hơn so với giao nhận vận tải đường biển. Tuy nhiên trên quốc tế, đây được xem là thị trường hấp dẫn và tiềm năng bởi các ưu điểm nhưng nhanh chóng và an toàn.

Đường sắt: Hệ thống đường sắt Bắc – Nam tại nước ta giúp giao nhận hàng với chi phí tiết kiệm. Tuy nhiên chỉ đáp ứng được nội địa, thời gian giao nhận khá lâu và buộc phải sử dụng thêm phương tiện khác (xe tải, xe container) để chuyên chở hàng hóa đi và đến các ga.

Đường ống: Hình thức giao nhận vận tải này rất đặc thù và không phổ biến. Thường chỉ áp dụng cho các mặt hàng đặc biệt như dầu mỏ, khí đốt, khí hóa lỏng...Chủ yếu được sử dụng bởi các tập đoàn lớn của nhà nước, các công ty đa quốc gia. [2]

1.1.4.4 Căn cứ vào tính chất giao nhận:

- Giao nhận riêng: Người kinh doanh xuất nhập khẩu tự tổ chức, không sử dụng dịch vụ giao nhận.
- Giao nhận chuyên nghiệp: Hoạt động giao nhận của các tổ chức công ty kinh doanh dịch vụ giao nhận theo sự ủy thác của khách hàng. [2]

1.2 Vai trò của giao nhận

Giúp tiết kiệm thời gian, chi phí cho hoạt động sản xuất, kinh doanh: Trong quá trình tái sản xuất xã hội, khâu lưu thông hàng hóa cũng như luân chuyển tư liệu sản xuất chiếm vị trí đặc biệt quan trọng. Nhờ sự chuyên môn hóa cao mà các doanh nghiệp sản xuất chỉ cần tiếp xúc với một đầu mối là người giao nhận vẫn có thể đảm bảo được nguồn đầu vào, nơi lưu kho hàng hóa, giao nhận hàng hóa cho đối tác...

Điều này không chỉ giúp doanh nghiệp tiết kiệm được thời gian, công sức, mà còn giúp họ tập trung vào sản xuất, tạo điều kiện cho quá trình sản xuất được phát triển.

Trong giá bán của sản phẩm thì chi phí lưu thông, vận chuyển chiếm tỷ trọng khá lớn, việc chuyên môn hóa khâu lưu thông hay nói cách khác sự phát triển của ngành giao nhận giúp giảm giá bán.

Góp phần mở rộng thị trường : Nhờ có người giao nhận mà công việc lưu thông, vận chuyển hàng hóa diễn nhanh chóng hơn, đồng thời giúp các nhà sản xuất có điều kiện mở rộng thị trường. Nhờ có dịch vụ giao nhận phát triển cao, việc tổ chức vận chuyển diễn ra chuyên nghiệp, nhanh chóng đã tạo điều kiện cho các doanh nghiệp mở rộng phạm vi kinh doanh, mạng lưới phân phối của họ từ đó được mở rộng trên toàn thế giới.

Mang lại nhiều lợi ích kinh tế, xã hội: Sự phát triển của ngành giao nhận đã tạo điều kiện cho chính phủ có thêm nguồn thu ngoại tệ, đẩy mạnh hơn nữa quá trình giao lưu kinh tế, xã hội, nối liền các hoạt động kinh tế giữa các khu vực trong nước với nước ngoài, giữa các nước với nhau.

(Theo: Đỗ Hữu Vinh. (2006). *Hướng dẫn thực hành kỹ thuật nghiệp vụ ngoại thương*.

NXB. Lao động xã hội.)

1.3. Đặc điểm của giao nhận

Dịch vụ giao nhận vận tải không tạo ra sản phẩm vật chất, nó chỉ làm đối tượng thay đổi vị trí về mặt không gian chứ không tác động về mặt kỹ thuật làm thay đổi các đối tượng đó.

Mang tính chất thụ động: Phụ thuộc rất nhiều vào nhu cầu của khách hàng, các quy định của người vận chuyển, các ràng buộc về luật pháp, thể chế của chính phủ (nước xuất khẩu, nước nhập khẩu, nước thứ ba,...)

Người giao nhận thực hiện theo sự ủy thác của khách hàng

1.4. Quy trình giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển.

1.4.1. Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển:



1.4.2. Quy trình lý thuyết về nghiệp vụ giao nhận hàng nhập khẩu bằng đường biển:

Bước 1: Nhận và kiểm tra chứng từ

Kiểm tra thông tin trên chứng từ giao nhận hàng hóa. Khi tiếp nhận chứng từ từ khách hàng, chứng từ cần kiểm tra bao gồm:

- Sales Contract (Hợp đồng mua bán): Kiểm tra số, ngày hợp đồng, phương thức thanh toán, điều kiện giao hàng, thông tin hàng hóa...
- Commercial Invoice (Hóa đơn thương mại): Kiểm tra số, ngày invoice, điều kiện giao hàng, đơn giá, trị giá...
- Packing list (Chi tiết đóng gói): Kiểm tra trọng lượng, thể tích, số kiện, cách đóng gói...
- Bill of Lading (Vận đơn): Kiểm tra số, ngày và nơi phát hành, tên tàu, số chuyến, số cont, chì, trọng lượng ... Lưu ý xem có B/L gốc không, hay đã Surrender / Telex release.
- Arrival notice (Giấy báo hàng đến).

- C/O (Giấy chứng nhận xuất xứ), nếu có: cần kiểm tra kỹ nếu có C/O ưu đãi đặc biệt như mẫu D, E... vì có liên quan trực tiếp đến ưu đãi thuế. Giấy giới thiệu của công ty chủ hàng (thường gửi sau, cùng bộ hồ sơ giấy)
- Một số giấy chứng nhận khác tùy thuộc vào mỗi lô hàng.

Bước 2: Lấy D/O ở hãng tàu

Thông thường khi hàng cập cảng trước đó 2 ngày hãng tàu sẽ gửi thông báo hàng đến (Arrival Notice). Kiểm tra các thông tin trên giấy báo hàng gồm:

- Hãng tàu hoặc FWD, người phát hành thông báo.
- Số vận đơn
- Người gửi hàng, người nhận hàng. (Shipper – Consignee)
- Ngày hàng đến, Cảng đến (ETA)
- Các giấy tờ và yêu cầu cần thiết để đến nhận lệnh giao hàng. (Chứng minh thư, giấy giới thiệu, vận đơn...)

Sau khi kiểm tra thông tin trên thông báo hàng đến, nhân viên giao nhận tiến hành lấy lệnh giao hàng D/O. Để lấy được bộ lệnh giao hàng từ hãng tàu hoặc đại lý, cần các giấy tờ sau:

- Giấy giới thiệu
- Bill gốc (Nếu là Surrendered B/L thì không cần B/L)
- Giấy ủy quyền (Nếu có)

Bước 3: Làm thủ tục hải quan

Sau khi nhận đầy đủ các chứng từ cần thiết để lên tờ khai Hải quan, nhân viên chứng từ tiến hành lên tờ khai Hải quan trên phần mềm điện tử ECUS5 - VNACCS. Để lên tờ khai trên phần mềm cần các chứng từ sau: Sales Contract, Commercial Invoice, Packing list, Bill of Lading, C/O, Hóa đơn cước (nếu có), Chữ ký số và một số chứng từ liên quan khác cần thiết cho việc lên tờ khai.

Sau khi truyền xong, tờ khai được xuất ra có thể bị phân thành 3 luồng như sau:

- Luồng xanh: Tờ khai được phân số 1 – luồng xanh. Tờ khai sẽ được thông quan ngay trên hệ thống và trả về là: "Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)".
- Luồng vàng: Tờ khai được phân số 2 – luồng vàng. Cần phải làm thủ tục mở tờ khai tại Chi cục hải quan cảng.

- Luồng đỏ: Tờ khai được phân số 3 – luồng đỏ. Cần phải làm thủ tục mở tờ khai tại Chi cục hải quan giống như luồng vàng. Đối với tờ khai luồng đỏ thì phải tiến hành kiểm tra thực tế hàng hóa cần hết sức lưu ý.

Bước 4: Tính thuế

Sau khi tờ khai được phân luồng, số tiền thuế sẽ được hiển thị trên tờ khai dù luồng xanh, vàng hay đỏ (Trừ các trường hợp được hưởng chính sách miễn thuế). Số tiền thuế được hiển thị trên trang đầu tiên của tờ khai và được phân thành các mục tiêu cụ thể:

- Thuế nhập khẩu, thuế GTGT (VAT)
- Tổng tiền thuế phải nộp
- Số tiền thuế phụ thuộc vào mã HS, thuế nhập khẩu, VAT và miễn giảm thuế khi có C/O.

Bước 5: Thanh lý hải quan

Hiện nay đã có thanh lý hải quan điện tử giúp rút ngắn thời gian thanh lý công, hình thức này áp dụng cho các tờ khai hải quan mở ở Hải quan Sài Gòn khu vực I. Để thanh lý hải quan công, nhân viên giao nhận mang bộ hồ sơ gồm:

- Lệnh giao hàng
- Phiếu EIR
- Tờ khai hải quan (Bản chính và bản copy)
- Danh sách Container

Hải quan sẽ vào sổ hải quan về lô hàng và đóng dấu vào tờ khai, phiếu EIR và xác nhận vào tờ danh sách Container và trả lại cho nhân viên giao nhận.

Bước 6: Làm thủ tục tại cảng

Sau khi đã khai hải quan điện tử thành công, nhận được tờ khai từ hải quan, cần chuẩn bị bộ hồ sơ để đăng ký tờ khai tại cảng gồm:

- Tờ khai hải quan nhập khẩu
- Vận đơn (B/L)
- Invoice
- Packing list
- C/O (Nếu có)

Đăng ký kiểm hóa (Nếu tờ khai luồng đỏ)

Nhân viên giao nhận đem bộ chứng từ đã chuẩn bị để hải quan kiểm tra. Hải quan sẽ tiếp nhận hồ sơ của doanh nghiệp để kiểm tra, sau đó chuyển hồ sơ qua bộ phận tính giá thuế.

Trả tờ khai hải quan

Sau khi kiểm tra và đóng dấu xong, hải quan sẽ trả tờ khai hải quan, nhân viên giao nhận mua tem (lệ phí hải quan) dán vào tờ khai. Nhân viên giao nhận cần kiểm tra đã đủ bộ chứng từ gồm: Tờ khai hải quan, phiếu ghi kết quả kiểm tra chứng từ, phiếu ghi kết quả kiểm tra hàng hóa (Nếu tờ khai luồng đỏ). Sau đó nhân viên giao nhận đến phòng Thương vụ ở cảng nộp D/O và đóng tiền nâng, hạ, lưu Container tại cảng để xuất phiếu EIR

Bước 7: Nhận hàng tại cảng

Nhân viên giao nhận gửi phiếu EIR, danh sách Container, giấy mượn Container cho tài xế xe Container để tài xế vào cảng nhận hàng.

Bước 8: Quyết toán, bàn giao chứng từ cho khách hàng

Sau khi hoàn thành xong thủ tục thông quan hàng nhập khẩu, hàng đã được giao cho khách hàng thì nhân viên chứng từ phải kiểm tra và sắp xếp chứng từ thành 1 bộ hoàn chỉnh. Người giao nhận sẽ trao trả lại các chứng từ cho khách hàng và lưu lại 1 bộ. Đồng thời kèm theo 1 bản Debit Note (giấy báo nợ) cho khách hàng.

(Ngô Thị Hải Xuân. (2017). *Giáo trình Giao nhận vận tải quốc tế*. Trường Đại học Tài chính – Marketing)

1.5 Hệ thống các chỉ tiêu đánh giá dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu

1.5.1 Chỉ tiêu về hiệu quả hoạt động

Là chỉ tiêu về việc đo lường khả năng xử lý hàng hóa nhanh chóng, chính xác:

Thời gian xử lý hàng hóa nhập khẩu: Thời gian từ khi tàu cập cảng, hàng hóa được dỡ xuống và hoàn tất giao cho khách hàng, bao gồm các giai đoạn như kiểm tra hải quan, bốc dỡ và vận chuyển.

Tốc độ giải phóng tàu (Turnaround time): Số lượng tàu được xử lý trong một ngày hoặc thời gian trung bình để hoàn tất xử lý một tàu.

Tỷ lệ đúng hạn: Tỷ lệ lô hàng nhập khẩu được giao đúng thời gian cam kết, thể hiện mức độ đáng tin cậy của dịch vụ.

Khả năng giải phóng hàng (Throughput): Số lượng container hoặc khối lượng hàng hóa được xử lý trong một ngày, tháng hoặc năm

1.5.2 Chỉ tiêu về chi phí

Phản ánh tính cạnh tranh về giá của dịch vụ cảng:

Chi phí dịch vụ giao nhận: Tổng chi phí phát sinh trong quá trình giao nhận, bao gồm phí bốc xếp, lưu bãi, lưu container, và các chi phí thủ tục hải quan.

Hiệu quả chi phí: Tỷ lệ chi phí vận hành trên khối lượng hàng hóa xử lý hoặc giá trị hàng hóa, giúp đánh giá mức độ kinh tế của dịch vụ.

So sánh chi phí cạnh tranh: Mức phí dịch vụ cảng so với các cảng khác trong khu vực hoặc quốc tế.

1.5.3 Chỉ tiêu về chất lượng dịch vụ

Đánh giá mức độ đáp ứng nhu cầu và sự hài lòng của khách hàng:

Độ hài lòng của khách hàng: Kết quả từ các khảo sát hoặc phản hồi khách hàng về chất lượng dịch vụ, bao gồm sự hỗ trợ, tốc độ xử lý và mức độ chuyên nghiệp.

Tỷ lệ sai sót: Số lượng hoặc tỷ lệ sự cố trong quá trình giao nhận, như mất mát, hư hỏng, hoặc giao nhầm hàng hóa.

Thời gian phản hồi: Tốc độ và hiệu quả xử lý các khiếu nại hoặc yêu cầu từ khách hàng.

1.5.4 Chỉ tiêu về năng lực hạ tầng

Đánh giá khả năng đáp ứng nhu cầu hiện tại và mở rộng trong tương lai:

Công suất xử lý: Khối lượng hàng hóa (tấn hoặc TEU) mà cảng có thể xử lý trong một thời gian nhất định, thường là tháng hoặc năm.

Tỷ lệ sử dụng hạ tầng: Mức độ khai thác công suất thực tế so với công suất thiết kế, thể hiện hiệu quả sử dụng cơ sở vật chất.

Mức độ hiện đại hóa: Tỷ lệ tự động hóa trong quản lý và vận hành cảng, ví dụ như sử dụng hệ thống cần trục tự động, hệ thống quản lý cảng (TOS), và công nghệ thông tin.

Tính đồng bộ của thiết bị: Sự sẵn sàng và hiệu quả của các thiết bị phục vụ bốc xếp, lưu trữ và kiểm tra hàng hóa.

1.5.5 Chỉ tiêu về tuân thủ pháp lý và an ninh

Phản ánh mức độ tuân thủ các quy định pháp luật và bảo đảm an toàn hàng hóa:

Tỷ lệ tuân thủ quy định: Tỷ lệ lô hàng đáp ứng đầy đủ yêu cầu pháp lý, bao gồm quy định kiểm tra hải quan, kiểm dịch và các tiêu chuẩn khác.

Kiểm tra an ninh: Số lượng hoặc tỷ lệ lô hàng được kiểm tra an ninh để bảo đảm an toàn.

Tỷ lệ tổn thất: Tỷ lệ hàng hóa bị mất mát, hư hỏng hoặc thất lạc trong quá trình lưu kho hoặc giao nhận.

1.5.6. Chỉ tiêu về kết nối logistics

Đo lường khả năng hỗ trợ chuỗi logistics và kết nối với các khu vực khác:

Khả năng kết nối giao thông: Đánh giá chất lượng kết nối cảng với mạng lưới giao thông đường bộ, đường sông và đường sắt để vận chuyển hàng hóa đến các khu công nghiệp hoặc trung tâm phân phối.

Thời gian vận chuyển nội địa: Thời gian trung bình từ cảng đến các điểm giao hàng nội địa như khu công nghiệp hoặc kho bãi.

Khả năng trung chuyển: Tính linh hoạt trong việc hỗ trợ trung chuyển hàng hóa quốc tế hoặc nội địa

1.6 Các nhân tố ảnh hưởng đến nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu

- Môi trường pháp luật:

Phạm vi hoạt động giao nhận hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển liên quan đến nhiều quốc gia khác nhau. Nên môi trường luật pháp ở đây cần được hiểu là môi trường luật pháp không chỉ của quốc gia hàng hoá được gửi đi mà còn của quốc gia hàng hoá đi qua, quốc gia hàng hoá được gửi đến và luật pháp quốc tế.

Bất kỳ một sự thay đổi nào ở một trong những môi trường luật pháp nói trên như sự ban hành, phê duyệt một thông tư hay nghị định của Chính phủ ở một trong những quốc gia kể trên hay sự phê chuẩn, thông qua một Công ước quốc tế cũng sẽ có tác dụng hạn chế hay thúc đẩy hoạt động giao nhận hàng xuất nhập khẩu.

- Môi trường chính trị, xã hội:

Sự ổn định chính trị, xã hội của mỗi quốc gia không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho quốc gia đó phát triển mà còn là một trong những yếu tố để các quốc gia khác và thương nhân người nước ngoài giao dịch và hợp tác với quốc gia đó. Những biến động trong môi

trường chính trị, xã hội ở những quốc gia có liên quan trong hoạt động giao nhận sẽ ảnh hưởng rất lớn đến quy trình giao nhận hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển.

- Môi trường khoa học công nghệ:

Sự đổi mới ngày càng nhanh về mặt công nghệ trong vận tải biển đã không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận vận tải quốc tế bằng đường biển, giảm chi phí khai thác.

- Quy định hải quan:

Quy định hải quan của quốc gia nhập khẩu có thể đặt ra các yêu cầu và hạn chế đối với hàng hóa nhập khẩu. Các quy định này bao gồm hồ sơ và chứng từ nhập khẩu, thuế và phí nhập khẩu, quy trình thông tin quan trọng và kiểm tra hàng hóa. Lệnh chấp hành quy định hải quan là rất quan trọng để đảm bảo việc nhập khẩu hàng hóa được thực hiện một cách hợp pháp và hiệu quả.

- Quy trình giao nhận:

Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu có thể phức tạp và yêu cầu sự chú ý đặc biệt. Điều này bao gồm việc xử lý và giải quyết các hồ sơ nhập khẩu, đặt lịch chuyển đổi và lưu trữ, quy trình thông tin hải quan và xử lý thủ tục liên tục biên nhận hàng hóa. Hiểu rõ và thách thức quy trình giao nhận là cần thiết để đảm bảo việc nhập khẩu hàng hóa diễn ra chia sẻ và đúng hẹn.

- Can thiệp chế độ thương mại và lệnh cấm:

Có thể có các giới hạn chế độ thương mại hoặc lệnh cấm đối với một số mặt hàng nhập khẩu. Các giới hạn chế độ này có thể liên quan đến chính sách thương mại, quy định an toàn và bảo vệ môi trường hoặc các yêu cầu kỹ thuật đặc biệt. Việc xác định các giới hạn chế độ và lệnh cấm này là quan trọng để tránh việc vi phạm quy định và đảm bảo việc nhập khẩu hàng hóa được thực hiện đúng theo quy định.

- Vận chuyển quốc tế:

Quá trình vận chuyển hàng hóa nhập khẩu từ quốc gia xuất khẩu đến quốc gia nhập khẩu có thể gặp phải các phương thức vận chuyển. Các yếu tố như khoảng cách địa lý, hạ tầng giao thông, tình hình thời tiết và cơ sở hạ tầng tải vận tải có thể ảnh hưởng đến thời gian và chi phí vận chuyển. Công việc có kế hoạch vận chuyển

- Cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, máy móc:

Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị của người giao nhận bao gồm như văn phòng, kho hàng, các phương tiện bốc dỡ, chuyên chở, bảo quản và lưu kho hàng hoá,... Để tham gia hoạt động giao nhận hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển, nhất là trong điều kiện container hoá như hiện nay, người giao nhận cần có một cơ sở hạ tầng với những trang thiết bị và máy móc hiện đại để phục vụ cho việc gom hàng, chuẩn bị và kiểm tra hàng. Với sự phát triển mạnh mẽ của công nghệ thông tin, người giao nhận đã có thể quản lý mọi hoạt động của mình và những thông tin về khách hàng, hàng hoá qua hệ thống máy tính và sử dụng hệ thống truyền dữ liệu điện tử (EDI).

- Trình độ:

Quy trình nghiệp vụ giao nhận hàng hoá có diễn ra trong khoảng thời gian ngắn nhất để đưa hàng hoá đến nơi khách hàng yêu cầu phụ thuộc rất nhiều vào trình độ của những người tham gia trực tiếp hay gián tiếp vào quy trình. Nếu người tham gia quy trình có sự am hiểu và kinh nghiệm trong lĩnh vực này thì sẽ xử lý thông tin thu được trong khoảng thời gian nhanh nhất. Không những thế chất lượng của hàng hoá cũng sẽ được đảm bảo do đã có kinh nghiệm làm hàng với nhiều loại hàng hoá khác nhau

- Quản lý hải quan:

Quản lý hải quan của quốc gia nhập khẩu có thể ảnh hưởng đáng kể đến nghiệp vụ giao nhận hàng hoá nhập khẩu. Quy trình hải quan phức tạp, yêu cầu giấy tờ chi tiết và kiểm tra nghiêm ngặt có thể làm chậm quá trình làm thủ tục hải quan và gây trì hoãn trong việc giao tiếp nhận hàng hoá.

- Chính sách thương mại:

Chính sách thương mại của quốc gia nhập khẩu cũng có thể ảnh hưởng đến nghiệp vụ giao nhận hàng hoá nhập khẩu. Các biện pháp bảo vệ thương mại như thuế nhập khẩu, phí chống bán phá giá, hạn chế xuất nhập khẩu có thể làm tăng chi phí và ảnh hưởng đến thời gian và quy trình giao nhận hàng hoá.

- Quy định pháp lý và thách thức:

Các quy định pháp lý liên quan đến hàng hoá nhập khẩu, bao gồm quy định an toàn, bảo vệ môi trường và quản lý chất nguy hiểm, có thể ảnh hưởng đến nghiệp vụ giao nhận hàng hoá. Tuân thủ các quy định này yêu cầu thời gian, tiền trình và nguồn lực để đảm bảo rằng hàng hoá nhập khẩu chịu trách nhiệm đầy đủ các quy định.

- Thay đổi chính sách và quy định:

Thay đổi chính sách và quy định liên quan đến giao nhận hàng hóa nhập khẩu có thể xảy ra theo thời gian. Những thay đổi này có thể ảnh hưởng đến quy trình làm thủ tục hải quan, yêu cầu giấy tờ, phân loại hàng hóa và các quy định khác liên quan đến nhập khẩu, tạo ra sự không đồng nhất và phức tạp trong quá trình giao thông nhận hàng hóa.

- Văn hóa và ngôn ngữ:

Nhân tố văn hóa và ngôn ngữ cũng có thể ảnh hưởng đến nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu. Sự khác biệt giữa văn hóa và ngôn ngữ có thể tạo ra sự hiểu lầm.

1.7 Một số loại chứng từ trong giao nhận hàng hóa bằng đường biển.

- *Vận đơn (B/L)*: Đây là một trong những chứng từ quan trọng nhất trong giao nhận hàng hóa bằng đường biển. B/L là tài liệu chứng nhận quyền sở hữu hàng hóa và là bằng chứng về việc đã tiến hành vận chuyển hàng hóa từ bên gửi hàng (người gửi hàng) sang bên nhận hàng (người nhận hàng). Nó cũng chứa thông tin về tàu chở hàng, số lượng và mô tả hàng hóa, điều kiện vận chuyển chuyển đổi và điều khoản thanh toán.
- *Hóa đơn thương mại*: Đây là chứng từ ghi lại thông tin về hàng hóa, bao gồm mô tả chi tiết, số lượng, đơn giá, giá trị hàng hóa, thông tin về bên gửi hàng và bên nhận hàng. Hóa đơn thương mại cần được thiết lập theo đúng yêu cầu của bên nhập khẩu và cung cấp thông tin cần thiết để xử lý hải quan và thanh toán.
- *Packing List*: Danh sách đóng gói là tài liệu chi tiết về đóng gói hàng hóa trong container. Nó cung cấp thông tin về số lượng và mô tả các mặt hàng, cân nặng, kích thước và thông tin đóng các gói khác nhau. Danh sách đóng gói giúp kiểm tra và xác định nội dung của container, đồng thời hỗ trợ xử lý công việc hải quan và quá trình giao nhận.
- *Giấy chứng nhận xuất xứ*: Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) chứng từ xác nhận nguồn gốc xuất xứ của hàng hóa. Nó xác nhận quốc gia hoặc lãnh thổ mà hàng hóa được sản xuất. C/O có thể được yêu cầu để áp dụng các quyền lợi thuế quan ưu đãi hoặc thủ tục quy định xuất xứ trong thỏa thuận thương mại.

- *Giấy chứng nhận bảo hiểm:* Đây là chứng chỉ bảo hiểm hàng hóa duy nhất trong quá trình vận chuyển đường biển. Bằng chứng này chỉ chứng minh rằng hàng hoá đã được bảo hiểm và cung cấp thông tin về đơn vị bảo hiểm, phạm vi bảo hiểm, giá trị bảo hiểm và các điều kiện liên quan khác.

1.8. Kinh nghiệm và bài học kinh nghiệm về nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu của một số doanh nghiệp.

❖ Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (SNP)

Là một trong top 20 doanh nghiệp logistics hàng đầu Việt Nam. Trong những năm qua, công ty luôn hoạt động hiệu quả, đề ra từng nhiệm vụ rõ ràng, cung cấp các dịch vụ và giải pháp logistics toàn diện, kịp thời, an toàn và hiệu quả đáp ứng mọi nhu cầu của khách hàng.

SNP đầu tư vào cơ sở kho bãi hậu cần rất tốt, hiện có một hệ thống cảng biển và các cơ sở logistics/ ICD trải dài khắp 3 miền gồm: Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Bằng Sông Cửu Long, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Quy Nhơn, Hải Phòng, Khánh Hòa.

Luôn thực hiện đúng phương châm đã đề ra "Không ngừng chuẩn chỉnh chuỗi cung ứng và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics", SNP Logistics triển khai mạnh các loại hình dịch vụ logistics như vận chuyển (đường biển, đường sông, đường hàng không, đường bộ, đường sắt,... vận tải đa phương thức), giao nhận, đại lý hải quan, dịch vụ kho vận, phân phối, quản lý chuỗi cung ứng và hàng công trình, dự án...

Với lợi thế là mạng lưới cảng biển và logistics rộng khắp cả nước, áp dụng công nghệ tiên tiến vào dịch vụ logistics, cán bộ công nhân viên được đào tạo bài bản về chuyên môn và chăm sóc khách hàng và kỷ luật lao động cao, SNP Logistics hiện nay đã được nhiều khách hàng trong và ngoài nước tin tưởng và hợp tác.

Qua đây, ta thấy được Công ty Tân cảng Sài Gòn là một công ty cổ phần có vốn góp khá lớn. Trong những năm qua, công ty luôn hoạt động hiệu quả là vì luôn thực hiện đúng phương châm, mục tiêu mà công ty đề ra để đảm bảo được uy tín và khẳng định vị thế của công ty trên thị trường; dịch vụ logistics của công ty rất đa dạng và rất mạnh vì hệ thống

từ khâu đầu vào đến đầu ra được thực hiện rất chặt chẽ, có hệ thống phân phối được quản lý chặt chẽ, phương tiện vận chuyển nhiều, có thể thực hiện nhiều hoạt động vận chuyển hàng hóa khác nhau và kho chứa hàng hiện đại; bên cạnh đó, nhân viên của SNP có trình độ chuyên môn cao, thường xuyên được nâng cao nghiệp vụ và tiếp xúc với các điều luật đổi mới rất nhanh.

- Bài học kinh nghiệm cho công ty hoạt động trong cùng lĩnh vực giao nhận là nguồn nhân lực của công ty phải mạnh, có trình độ chuyên môn; thu hút được nhiều vốn đầu tư để có thể đầu tư vào cơ sở thiết bị, hạ tầng; đầu tư vào hệ thống kho bãi để lưu trữ hàng hóa, đóng hàng và mua phương tiện vận chuyển để chủ động trong việc kéo hàng; xây dựng hệ thống giao nhận chặt chẽ từ khâu đầu tiên đến cuối cùng và phải tạo được uy tín cho khách hàng.

TÓM TẮT CHƯƠNG 1

Chương 1 trình bày các cơ sở lý luận quan trọng liên quan đến giao nhận hàng hóa nhập khẩu container bằng đường biển. Đầu tiên, chương này giới thiệu các khái niệm, đặc điểm và vai trò của giao dịch hàng hóa nhập khẩu, qua đó nhấn mạnh tầm quan trọng của hoạt động này trong quốc tế thương mại. Tiếp theo, các loại giao dịch dịch vụ được nhận phân loại cụ thể. Chương này cũng đưa ra hệ thống các tiêu chuẩn đánh giá dịch vụ giao nhận, bao gồm bao hiệu quả hoạt động, chi phí, chất lượng dịch vụ, năng lượng hạ tầng, góp thủ pháp lý và an ninh, cũng như kết nối logistics . Đồng thời, các nhân tố ảnh hưởng đến dịch vụ được tiếp nhận phân tích chi tiết, cùng với cơ sở điều chỉnh các hoạt động giao nhận. Tầm quan trọng và phạm vi của chứng từ trong giao dịch nhận hàng hóa bằng đường biển cũng được làm rõ, bao gồm các loại chứng từ chính và chức năng của chúng. Cuối cùng, chương này nêu lên sự cần thiết của công việc nghiên cứu giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container và rút ra bài học kinh nghiệm từ doanh nghiệp đã đi trước.

CHƯƠNG 2: PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU NGUYÊN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN CỦA CÔNG TY CP CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT - TERMINAL LINK.

2.1 Thông tin chung về Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link

2.1.1 Quá trình hình thành và phát triển:

2.1.1.1 Thông tin cơ bản về Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link

- + Tên công ty: Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link (Gemalink)
- + Tên tiếng anh: Gemadept – Terminal Link Cai Mep Terminal Joint Stock Company (Gemalink)
- + Địa chỉ: Khu phố Tân Lộc, Phường Phước Hòa, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, Việt Nam
- + Điện thoại: (84 - 254) 247 9999
- + Fax: (84 - 28) 3824 5344
- + Website: <https://gml.gemadept.com.vn>

- Thông tin chung:
 - Tên doanh nghiệp: Công ty CP cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link.
 - Văn phòng chính: Lầu 18, CJ Building, số 6 Lê Thánh Tôn, Phường Bến Nghé, Quận 1, TP.HCM
 - Văn phòng cảng: Khu phố Tân Lộc, Phường Phước Hòa, Thị xã Phú Mỹ Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, Việt Nam
 - Website: <https://gml.gemadept.com.vn>
- Logo Cảng Gemalink



Hình 2.1: Logo Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link

(Nguồn: <https://gml.gemadept.com.vn/>)

Cảng Quốc tế Gemalink – là liên doanh giữa tập đoàn Gemadept Việt Nam và đối tác hàng đầu thế giới, CMA Terminals của Pháp. Ngay sau khi đi vào vận hành tại giai đoạn I, Gemalink đã trở thành cảng nước sâu có quy mô lớn nhất tại khu vực Cái Mép – Thị Vải. Sau khi hoàn thành xong giai đoạn II, đây sẽ là Cảng nước sâu lớn nhất cả nước với diện tích 72 ha, công suất hoạt động 3 triệu TEU/năm. Gemalink cũng được trang bị hệ thống cơ sở vật chất hiện đại nhất theo tiêu chuẩn Châu Âu. Đặc biệt hệ thống cầu cảng được thiết kế thêm bên xếp dỡ hàng riêng cho sà lan, giúp tối ưu năng suất làm hàng, tránh tình trạng ách tắc đang phổ biến mà không một cảng biển nào hiện nay có được.

Cái tên Gemalink đã trở thành là niềm tự hào của Việt Nam khi được xếp hạng trong số 19 cảng hàng đầu thế giới đủ khả năng tiếp nhận cỡ tàu container lớn nhất hiện nay với trọng tải lên tới 200.000 DWT. Với sứ mệnh trên vai, Gemalink được kỳ vọng trở thành một trong những Trung tâm trung chuyển hàng hóa quan trọng bậc nhất tại Việt Nam & khu vực Châu Á – Thái Bình Dương.

2.1.1.2 Quá trình hình thành và phát triển của Tổng công ty Gemadept

- Công ty Cổ phần Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link (Gemalink) là một trong những cảng container hiện đại và lớn nhất tại Việt Nam, nằm ở Cảng Cái Mép, thuộc tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, gần cửa biển Cái Mép. Đây là một liên doanh giữa Gemadept Corporation (Việt Nam) và Terminal Link (Pháp), được thành lập với mục tiêu phát triển một cảng container đẳng cấp quốc tế tại khu vực Đông Nam Á.
 - 2021: Khai trương cảng Gemalink, triển khai ứng dụng Smart Port trong khu vực Cảng
 - 2022: Tập trung hoạt động phát triển kinh doanh Cảng cùng với bổ sung thêm các trang thiết bị Cảng, Nhân rộng ứng dụng Smart Port.
 - 2023: Phát triển nhanh chóng các dịch vụ của Cảng một cách hoàng thiện hơn cũng như đón những con tàu Top của thế giới.
 - 2024: Lên kế hoạch cho Cảng xây dựng giai đoạn 2.

2.1.2 Sơ đồ Công Ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link:

Hiện tại cảng đang chia ra 2 giai đoạn, đã xây dựng và hoạt động ở giai đoạn 1 và đang có kế hoạch để phát triển giai đoạn 2.



Hình 2.2 : Tổng quan vị trí diện tích Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link ở giai đoạn 1 và 2

(Nguồn: <https://gml.gemadept.com.vn/>)

Theo như Hình ta có thể thấy được chi tiết về giai đoạn 1 như sau:

- Tổng diện tích của Gemalink (Giai đoạn 1): 35ha
(Tổng 2 giai đoạn): 72ha
- Chiều dài bến sà lan: 230m (giai đoạn 1)
- Chiều dài bến chính: 800m (giai đoạn 1)
- Độ sâu trước bến: -16.5m
- Sức chứa: 1,500,000 TEU
- Đón được tàu: 200000 DWT
- Chi phí đầu tư: 330M US\$
- Về cổ phần cảng gồm
 - + GEMADEPT: 75%
 - + CMA – CGM: 25%

2.1.3 *Sứ mệnh – Tâm Nhìn:*

2.1.3.1 *Sứ mệnh:* Thúc đẩy dòng chảy kinh tế, tạo ra giá trị gia tăng cho đất nước, doanh nghiệp và đối tác đồng hành thông qua chuỗi dịch vụ, giải pháp vượt trội.

2.1.3.2 *Tâm nhìn:* Trở thành một tập đoàn dẫn đầu Việt Nam về hệ sinh thái tích hợp Cảng và Logistics.

2.1.3.3 *Giá trị cốt lõi:* DÂN TỘC / TIỀN PHONG / TRÁCH NHIỆM / CHÍNH TRỰC / ĐỔI MỚI / KẾT NỐI.

2.1.3.4 *9 Nguyên tắc văn hóa:* GEN MỞ ĐƯỜNG / LÀM TỐT NHẤT / NHẬN TRÁCH NHIỆM / PHẢI TỐT HƠN / LUÔN CHÍNH TRỰC / TIN VÀ DỪNG / NGƯỜI CHƠI CHÍNH / VƯỢT TRỞ NGẠI / TỰ LỰA CHỌN,

2.1.3.5 *Mục tiêu phát triển của cảng Gemalink: “Cảng nước sâu quy mô hàng đầu cả nước và trung tâm trung chuyển của khu vực”*

2.2 Sơ đồ tổ chức Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link

Sơ đồ tổ chức Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link



Hình 2.3: Sơ đồ tổ chức của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept –Terminal Link

(Nguồn: Phòng Nhân Sự Công Ty CP Cảng Cái Mép Gemadept- Terminal Link)

❖ Chủ tịch

- Vai trò của chủ tịch

+ Lãnh đạo Hội đồng Quản trị (HĐQT): Chủ tịch đứng đầu HĐQT và có trách nhiệm lãnh đạo các cuộc họp của Hội đồng, xác định các ưu tiên chiến lược và giám sát hoạt động của Ban Giám đốc (CEO và các lãnh đạo điều hành khác). Họ phải đảm bảo rằng các cuộc họp diễn ra hiệu quả và đúng quy trình.

+ Quyết định chiến lược và định hướng công ty: Chủ tịch có vai trò quan trọng trong việc thiết lập tầm nhìn và chiến lược dài hạn của công ty. Họ phải đảm bảo rằng chiến lược của công ty không chỉ đáp ứng nhu cầu hiện tại mà còn định hướng được cho sự phát triển bền vững trong tương lai.

+ Đại diện cho công ty: Chủ tịch là đại diện của công ty trong các mối quan hệ đối ngoại, bao gồm quan hệ với các cổ đông, đối tác, khách hàng, cơ quan nhà nước và cộng đồng. Họ cũng có thể là người phát ngôn chính trong các sự kiện quan trọng của công ty.

+ Giám sát hoạt động của Ban Giám đốc: Chủ tịch giám sát việc thực hiện các chiến lược, kế hoạch của Ban Giám đốc và đảm bảo rằng công ty hoạt động theo các mục tiêu đã đề ra. Chủ tịch phải đảm bảo rằng các quyết định và kế hoạch của Ban Giám đốc được thực hiện hiệu quả.

+ Đảm bảo sự tuân thủ các quy định pháp lý và đạo đức: Chủ tịch có trách nhiệm bảo đảm rằng công ty tuân thủ đầy đủ các quy định pháp lý, chuẩn mực đạo đức và các chính sách nội bộ, giúp công ty hoạt động trong khuôn khổ pháp lý và bảo vệ lợi ích của các cổ đông, nhân viên và đối tác.

+ Ra quyết định trong các tình huống khủng hoảng: Trong các tình huống khủng hoảng hoặc vấn đề nghiêm trọng, Chủ tịch đóng vai trò quan trọng trong việc đưa ra các quyết định khẩn cấp và chỉ đạo giải quyết vấn đề, đảm bảo sự ổn định và phát triển bền vững của công ty.

- Hoạt động của Chủ tịch

+ Chỉ đạo các cuộc họp HĐQT: Chủ tịch tổ chức và điều hành các cuộc họp của Hội đồng Quản trị, nơi các quyết định quan trọng về chiến lược, tài chính, và các vấn đề lớn khác của công ty được đưa ra và thảo luận.

+ Tư vấn và hỗ trợ Ban Giám đốc: Chủ tịch thường xuyên làm việc với Giám đốc điều hành (CEO) và các thành viên khác trong Ban Giám đốc để đưa ra các quyết định chiến lược, cung cấp các chỉ dẫn và hỗ trợ trong việc triển khai các kế hoạch dài hạn.

❖ **Giám đốc điều hành (CEO)**

- **Vai trò của Giám đốc điều hành (CEO)**

+ **Lãnh đạo công ty:** Giám đốc điều hành chịu trách nhiệm lãnh đạo toàn bộ công ty và đảm bảo các hoạt động của công ty diễn ra suôn sẻ, hiệu quả. CEO làm việc trực tiếp với các bộ phận và nhân viên trong công ty để đạt được các mục tiêu chiến lược và tài chính.

+ **Thực hiện chiến lược và mục tiêu công ty:** CEO là người chịu trách nhiệm thực hiện các chiến lược và kế hoạch dài hạn mà Hội đồng Quản trị đã thông qua. Họ phải đảm bảo rằng công ty theo đuổi đúng hướng và đạt được các mục tiêu phát triển bền vững.

+ **Quản lý và giám sát hoạt động của các bộ phận:** CEO giám sát và quản lý các bộ phận, phòng ban trong công ty, từ marketing, sản xuất đến tài chính và nhân sự. Họ đảm bảo rằng các bộ phận này hoạt động hiệu quả và đạt được các chỉ tiêu đã đề ra.

+ **Ra quyết định hàng ngày:** Giám đốc điều hành là người đưa ra các quyết định quan trọng liên quan đến hoạt động hàng ngày của công ty, từ quản lý tài chính, nhân sự, chiến lược marketing đến các vấn đề nội bộ khác.

+ **Đại diện công ty trong các mối quan hệ đối ngoại:** CEO là đại diện của công ty trong các cuộc gặp gỡ với đối tác, khách hàng, nhà đầu tư, cơ quan chức năng và cộng đồng. Họ có thể tham gia các cuộc đàm phán, ký kết hợp đồng hoặc phát biểu tại các sự kiện quan trọng.

+ **Quản lý nhân sự và phát triển văn hóa doanh nghiệp:** Giám đốc điều hành có vai trò quan trọng trong việc xây dựng và duy trì văn hóa công ty, phát triển đội ngũ nhân sự, đặc biệt là việc tuyển dụng, đào tạo và phát triển tài năng trong công ty.

+ **Giám sát tài chính và hiệu quả kinh doanh:** CEO chịu trách nhiệm quản lý tình hình tài chính của công ty, bao gồm việc lập kế hoạch ngân sách, quản lý dòng tiền, phân tích hiệu quả hoạt động và báo cáo kết quả tài chính với Hội đồng Quản trị.

- **Hoạt động chính của Giám đốc điều hành (CEO)**

+ **Lập kế hoạch chiến lược:** CEO tham gia vào việc xác định tầm nhìn, mục tiêu dài hạn của công ty, đồng thời xây dựng chiến lược để đạt được các mục tiêu đó. Họ phải đảm bảo rằng chiến lược này phù hợp với thị trường, nhu cầu của khách hàng và tình hình tài chính của công ty.

- + Quản lý và giám sát các hoạt động hàng ngày: CEO phải giám sát và quản lý tất cả các hoạt động của công ty, từ sản xuất, tiếp thị, bán hàng, cho đến các hoạt động hỗ trợ khác. Họ cần đảm bảo rằng mọi bộ phận đang hoạt động hiệu quả và hợp tác chặt chẽ với nhau.
- + Ra quyết định về tài chính: Giám đốc điều hành đóng vai trò quan trọng trong việc quản lý tài chính công ty, bao gồm việc phân bổ ngân sách, theo dõi dòng tiền, kiểm tra hiệu quả chi tiêu và tối ưu hóa lợi nhuận. CEO phải đưa ra các quyết định tài chính quan trọng như đầu tư, vay mượn, và phân chia lợi nhuận.
- + Phát triển và duy trì mối quan hệ đối tác: CEO duy trì mối quan hệ chiến lược với các đối tác, khách hàng lớn, nhà đầu tư và các cơ quan quản lý. Họ thường xuyên tham gia vào các cuộc họp, ký kết hợp đồng, và giải quyết các vấn đề quan trọng liên quan đến đối tác.
- + Quản lý và phát triển đội ngũ nhân sự: CEO có trách nhiệm quản lý các đội ngũ lãnh đạo cấp cao và toàn bộ nhân viên trong công ty. Họ tham gia vào việc tuyển dụng, đào tạo và phát triển nhân lực, đồng thời tạo ra một môi trường làm việc sáng tạo và năng động.
- + Giải quyết các vấn đề nội bộ và khủng hoảng: Giám đốc điều hành phải đưa ra các quyết định nhanh chóng và kịp thời khi có sự cố hoặc khủng hoảng trong công ty, từ việc giải quyết các vấn đề liên quan đến pháp lý, tài chính cho đến các sự cố trong hoạt động hàng ngày.
- + Báo cáo kết quả hoạt động cho Hội đồng Quản trị: CEO phải báo cáo định kỳ kết quả hoạt động của công ty cho Hội đồng Quản trị, bao gồm báo cáo tài chính, kết quả chiến lược và các vấn đề quan trọng khác. CEO sẽ thảo luận với HĐQT về các quyết định quan trọng và nhận sự chỉ đạo nếu cần thiết.
- + Đánh giá hiệu quả hoạt động của công ty: CEO đánh giá hiệu quả hoạt động của công ty bằng cách sử dụng các chỉ số tài chính, sản xuất, marketing, và các yếu tố khác để đo lường mức độ thành công và điều chỉnh chiến lược khi cần thiết.

❖ **Phòng Nghiên Cứu & Phát Triển**

- + Chức năng: Quản lý các mối quan hệ với khách hàng, phát triển thị trường, và thúc đẩy các dịch vụ của công ty.
- + Hoạt động chính:

- Tìm kiếm, duy trì và phát triển các khách hàng hiện có, đặc biệt là các hãng tàu và các công ty logistics lớn.
- Đàm phán hợp đồng, thiết lập các điều khoản dịch vụ và các mức giá cạnh tranh.
- Thực hiện các chiến lược tiếp thị để quảng bá dịch vụ của cảng, xây dựng thương hiệu Gemalink.
- Phối hợp với các phòng ban khác để triển khai các chiến lược kinh doanh.

❖ **Phòng Khai thác**

- + Chức năng: Quản lý hoạt động xếp dỡ hàng hóa, khai thác cảng và bảo đảm các dịch vụ vận hành được thực hiện hiệu quả.
- + Hoạt động chính:
 - Quản lý quy trình xếp dỡ container từ tàu lên cảng và ngược lại.
 - Điều phối các thiết bị như cầu bờ (STS), cầu giàn (RTG), và các phương tiện vận chuyển trong cảng.
 - Đảm bảo việc vận hành không bị gián đoạn, giảm thiểu thời gian chờ đợi của tàu và container.
 - Tổ chức và kiểm tra việc sắp xếp container, đảm bảo các yêu cầu về logistics và bảo quản hàng hóa.

❖ **Phòng Kỹ thuật**

- + Chức năng: Đảm bảo sự hoạt động liên tục và hiệu quả của các thiết bị và hạ tầng cảng.
- + Hoạt động chính:
 - Quản lý bảo trì các thiết bị và hệ thống trong cảng như cầu container, phương tiện vận chuyển, hệ thống điện, hệ thống nước thải, v.v.
 - Đảm bảo các thiết bị vận hành hiệu quả, không bị hỏng hóc, và tuân thủ các tiêu chuẩn an toàn.
 - Thực hiện các kế hoạch bảo trì định kỳ và xử lý sự cố khi có yêu cầu.

❖ **Phòng Nhân sự**

- + Chức năng: Quản lý nguồn nhân lực, hành chính và các vấn đề liên quan đến nhân viên trong công ty.
- + Hoạt động chính:
 - Tuyển dụng, đào tạo và phát triển đội ngũ nhân sự cho công ty.

- Quản lý hồ sơ nhân viên, hợp đồng lao động và chế độ đãi ngộ.
- Xây dựng và triển khai các chương trình đào tạo để nâng cao kỹ năng cho nhân viên.
- Điều phối các hoạt động hành chính, văn thư và các công việc quản lý văn phòng.

❖ **Phòng Tài chính**

- + Chức năng: Quản lý các vấn đề tài chính và kế toán của công ty.
- + Hoạt động chính:
 - Lập báo cáo tài chính, kiểm tra và kiểm soát các chi phí hoạt động của cảng.
 - Quản lý dòng tiền, thanh toán, thu chi và các vấn đề liên quan đến ngân hàng.
 - Phân tích tình hình tài chính để đề xuất các biện pháp cải thiện hiệu quả kinh doanh.
 - Đảm bảo tuân thủ các quy định thuế và các chuẩn mực kế toán quốc tế.

❖ **Phòng HSSE**

- + Chức năng: Đảm bảo an toàn lao động, an ninh và tuân thủ các quy định liên quan đến môi trường trong quá trình hoạt động của cảng.
- + Hoạt động chính:
 - Xây dựng và thực hiện các quy trình an toàn lao động cho nhân viên và các đối tác làm việc trong cảng.
 - Giám sát và kiểm tra các biện pháp an ninh, bảo vệ tài sản và phòng chống gian lận, tai nạn.
 - Đảm bảo việc tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường và sức khỏe, như xử lý chất thải, nước thải, khí thải.
 - Tổ chức các chương trình huấn luyện an toàn cho toàn bộ nhân viên cảng.

❖ **Phòng Sales**

- + Chức năng:
- + Phát triển thị trường: Tìm kiếm và mở rộng thị trường khách hàng cho dịch vụ cảng, bao gồm các công ty xuất nhập khẩu, các hãng tàu, các công ty logistics, và các nhà vận chuyển quốc tế.
- + Xây dựng và duy trì mối quan hệ khách hàng: Đảm bảo quan hệ lâu dài với khách hàng hiện tại và mở rộng quan hệ với khách hàng tiềm năng. Phòng Sales cần phải đảm bảo sự hài lòng của khách hàng để giữ chân khách hàng và gia tăng lượng khách hàng mới.

+ Quản lý và chăm sóc khách hàng: Cung cấp dịch vụ hỗ trợ, giải quyết khiếu nại, và chăm sóc khách hàng sau bán hàng, giúp khách hàng giải quyết các vấn đề liên quan đến dịch vụ cảng.

+ Xây dựng và triển khai các chiến lược và kế hoạch kinh doanh nhằm tăng trưởng doanh thu và mở rộng dịch vụ tại Gemalink.

+ Tư vấn dịch vụ và giải pháp vận chuyển: Tư vấn và đưa ra các giải pháp vận chuyển tối ưu cho khách hàng, bao gồm việc lựa chọn các dịch vụ cảng phù hợp với yêu cầu của khách hàng, chẳng hạn như vận chuyển container nguyên (FCL), dịch vụ container rỗng, hoặc các dịch vụ hỗ trợ khác.

+ Hoạt động chính:

- Tìm kiếm khách hàng và mở rộng thị trường.
- Lập kế hoạch và báo giá dịch vụ.
- Giao dịch và ký kết hợp đồng.
- Quản lý và theo dõi tiến độ giao nhận.
- Phối hợp với các phòng ban khác.
- Đánh giá và phân tích thị trường.
- Hỗ trợ chăm sóc khách hàng sau bán hàng.

❖ Phòng Công nghệ Thông tin

+ Chức năng: Quản lý các hệ thống công nghệ thông tin, phần mềm và cơ sở hạ tầng kỹ thuật số của cảng.

+ Hoạt động chính:

- Đảm bảo hệ thống phần mềm và phần cứng của cảng hoạt động ổn định, phục vụ các hoạt động của công ty.
- Cập nhật và triển khai các phần mềm quản lý cảng (Terminal Operating System - TOS) để theo dõi các tàu và container, tối ưu hóa quy trình làm việc.
- Đảm bảo bảo mật thông tin và dữ liệu, cũng như bảo vệ các hệ thống mạng của cảng khỏi các mối đe dọa an ninh mạng.

❖ Phòng Dự án

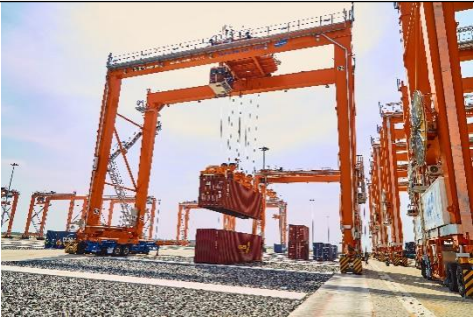
+ Chức năng: Quản lý và phát triển các dự án đầu tư và mở rộng cảng.

+ Hoạt động chính:

- Nghiên cứu, đánh giá và triển khai các dự án mở rộng hoặc nâng cấp hạ tầng cảng.
- Phối hợp với các đối tác chiến lược để phát triển các dịch vụ mới hoặc cải tiến các dịch vụ hiện tại.
- Quản lý các dự án đầu tư, từ giai đoạn lập kế hoạch đến triển khai và giám sát tiến độ.

2.3 Trang thiết bị và Các dịch vụ tại Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link

Bảng 2.1: Các trang thiết bị của Công ty

Ảnh Minh Họa	Tên Thiết Bị	Mô tả
	Cầu giàn STS (loại Super Post Panamax) 8 cầu	• Sức nâng: + 65T (dùng ngáng) + 85T (hàng rời - hàng quá khổ) • Tầm với: 70m (25 hàng container) • Chiều cao nâng trên mặt cầu cảng: 50m (10 lớp container trên boong tàu)
	Cầu bánh lốp (E-RTG) 24 cầu	• Sức nâng: 41T (dưới khung chụp)

	Cầu bờ (FCC) 5 cầu cho sà lan.	Sức nâng: 40T
	TRUCKS Xe đầu kéo chuyên dụng làm hàng container	66 xe - Dùng để kéo container
	EH Xe nâng Container rỗng	4 xe - Dùng để nâng container rỗng
	RS Xe nâng Container hàng	2 xe - Di chuyển container đến những vị trí trong khu vực cảng
	Xe nâng Forklift	8 xe - Di chuyển và nâng hạ hàng hóa

(Nguồn: <https://gml.gemadept.com.vn/>)

Các dịch vụ tại Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link

Khai thác cảng

+ Xếp dỡ container tại cầu tàu:



Với 800 m cầu bến cho tàu mẹ và 230 m cầu bến dành riêng cho sà lan và tàu feeder ở giai đoạn 1, đảm bảo tiếp nhận cùng lúc 2 tàu mẹ, Gemalink luôn đảm bảo tình trạng hàng hóa thông suốt, hạn chế tình trạng kẹt cầu bến phổ biến tại khu vực Cái Mép hiện nay.

Cùng với hệ thống, trang thiết bị hiện đại nhất Việt Nam điển hình như giàn cầu STS, RTG theo tiêu chuẩn Châu Âu thì Gemalink là Cảng đạt được hiệu suất khai thác ở mức cao nhất tại Cái Mép – Thị Vải. Việc hàng hóa giải phóng nhanh sẽ giúp khách hàng tiết kiệm rất nhiều chi phí, thời gian cho các công đoạn liên quan khác.

+ Xưởng sửa chữa:

Vệ sinh, bảo trì và sửa chữa container: Gemalink hiện có đội ngũ chuyên gia, kỹ sư, nhân viên chuyên nghiệp với hơn 20 năm kinh nghiệm trong ngành dịch vụ vệ sinh, bảo trì và sửa chữa container khô & lạnh. Hệ thống dịch vụ luôn sẵn sàng 24/7 nhằm đáp ứng nhu cầu tại cảng mọi thời điểm với chi phí tốt nhất và chất lượng cao nhất.

Bảng 2.2: Bảng các loại container tại Cảng hỗ trợ

Container khô	Containers Đặc Biệt
• Foot Standard (Dry Cargo) 20' x 8' x 8'6" • 40 Foot Standard (Dry Cargo) 40' x 8' x 8'6" • 40 Foot Standard (Dry Cargo) 40' x 8' x 8'6"	• 20 Foot Insulated 20' x 8' x 8'6" • 40 Foot Insulated 40' x 8' x 8'6" • 20 Foot Tank 20' x 8' x 8'6"

Container Lạnh	• 20 Foot Open Top 20' x 8' x 8'6" • 40 Foot Open Top 40' x 8' x 8'6" • 20 Foot Flat Rack Collapsible 20' x 8' x 8'6" • 40 Foot Flat Rack Collapsible 40' x 8' x 8'6"
• Foot Reefer 20' x 8' x 8'6" • 40 Foot Reefer 40' x 8' x 8'6" • 40 Foot Reefer High Cube 40' x 8' x 9'6"	

(Nguồn: <https://gml.gemadept.com.vn>)

Port Logistics

Đại lý giao nhận;

- + Giao nhận hàng hóa bằng đường biển, đường không, đường bộ
- + Nhận làm đại lý giao nhận: cập nhật thông tin về các lô hàng, tình hình xuất nhập khẩu, giá cước, lịch tàu, đảm bảo luôn có giá tốt và lịch tàu ổn định.

Khai báo hải quan:

- + **Đối với hàng xuất:** thay mặt khách hàng đặt chỗ với các hãng tàu, vận chuyển hàng từ kho khách hàng tới cảng xuất, thực hiện làm thủ tục hải quan (đăng ký, kiểm hóa, thanh lý...).
- + **Đối với hàng nhập:** nhận chứng từ (B/L, D/O) từ khách hàng và hãng tàu, làm thủ tục (mượn container, đóng phí lưu container...), thực hiện làm thủ tục hải quan (đăng ký, kiểm hóa, thanh lý...).

Kê khai hải quan:

Dịch vụ của chúng tôi	Dịch vụ giá trị gia tăng
Thông quan hàng nhập khẩu / xuất khẩu	Tư vấn luật hải quan
Áp thuế nhập khẩu cho những tài sản cố định	Giám sát môi giới hải quan tại nhà máy
Thuế nhập khẩu / Hoàn thuế VAT	Kiểm tra chứng từ

- Container lạnh: Gemalink cung cấp toàn bộ các dịch vụ liên quan đến kiểm tra, bảo trì, sửa chữa container lạnh với mọi kích thước khác nhau.

2.4 Các thông tin nổi bật của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link:

Gemalink tọa lạc tại Cảng Cái Mép, một trong những cảng nước sâu lớn nhất của Việt Nam, có thể tiếp nhận các tàu container cỡ lớn lên tới 14.000 TEU (Container tiêu chuẩn 20 feet). Cảng này nằm gần các tuyến hàng hải quốc tế quan trọng, giúp tiết kiệm chi phí vận tải cho các công ty xuất nhập khẩu.

- ❖ *Hạ tầng hiện đại*: Gemalink được trang bị các thiết bị cảng tiên tiến, bao gồm các cầu bờ (STS) và cầu di động (RTG), cùng với hệ thống phần mềm quản lý cảng hiện đại. Các công trình này giúp nâng cao năng suất làm việc, giảm thiểu thời gian chờ đợi của tàu và hàng hóa.
- ❖ *Kết nối logistics toàn cầu*: Gemalink cung cấp dịch vụ chuyển tải container và các dịch vụ logistics quốc tế, phục vụ các tuyến vận tải lớn của các hãng tàu quốc tế. Cảng cũng kết nối dễ dàng với các tuyến đường bộ, đường sắt và đường thủy trong khu vực, tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa nội địa và quốc tế.
- ❖ *Quy mô và năng lực*: Cảng Gemalink có tổng diện tích lên tới 44 ha và năng lực tiếp nhận lên đến 1.5 triệu TEU mỗi năm. Việc khai thác và vận hành cảng hiện đại giúp nâng cao hiệu quả kinh doanh và giảm thiểu chi phí cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

2.5 Kết quả hoạt động của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link giai đoạn 2021-2023:

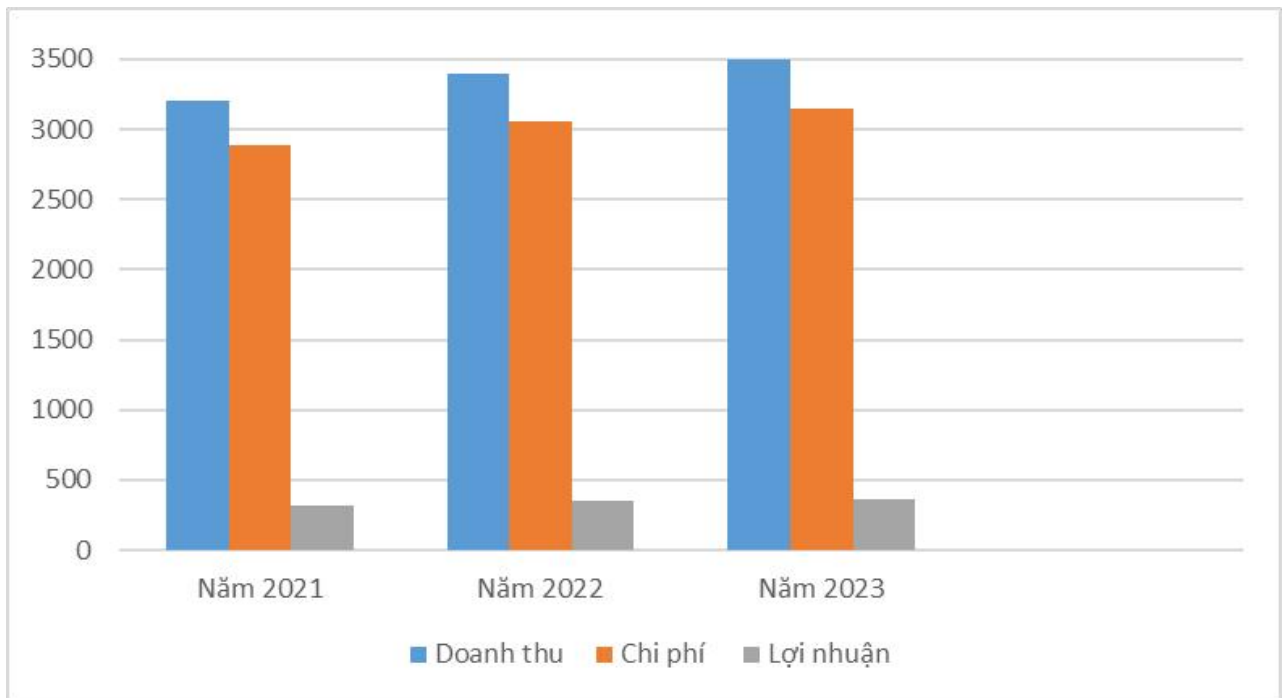
Bảng 2.3: Bảng Kết Quả Hoạt Động Kinh Doanh Của Công Ty Từ Năm 2021-2023

(Đơn vị: tỷ đồng)

Năm	2021	2022	2023	2022 so với 2021		2023 so với 2022	
				Trị giá	Tỷ lệ (%)	Trị giá	Tỷ lệ (%)
Doanh thu	3206,2	3398,7	3502,4	192,5	6	103,7	3,05
Chi phí	2885,6	3052,4	3144	166,8	5,3	91,6	3

Lợi nhuận	320,6	346,3	358,4	25,7	8	12,1	3,49
------------------	-------	-------	-------	------	---	------	------

(Nguồn: Phòng kế toán công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link)



(Nguồn: Phòng kế toán công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link)

Hình 2.4.: Biểu đồ kết quả hoạt động kinh doanh của Công ty Cổ phần Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link (Gemalink) 2021-2023

❖ Nhận xét:

Doanh thu công ty 3 năm gần đây tăng khá ổn định, do tìm kiếm được nhiều khách hàng mới và ký kết thêm được nhiều hợp đồng vận tải mới. Nên doanh thu tăng lên đáng kể kéo theo chi phí các năng tăng, cùng theo đó lợi nhuận đạt được từ kết quả kinh doanh của công ty cũng tăng theo.

Doanh thu công ty từ năm 2021 đến năm 2022 tăng lên đáng kể (tăng 192,5 tỷ) tương đương với 6% so với năm 2021. Điều đó cho thấy hoạt động của công ty đang trên đà phát triển mạnh mẽ. Tuy năm 2022 vẫn còn chịu ảnh hưởng của dịch covid 19 nhưng công ty vẫn duy trì được tăng lợi nhuận.

Năm 2022 đến năm 2023 doanh thu của công ty cũng dần tăng nhưng thấp hơn so với năm 2022 (thấp hơn 2,95%). Vì do tình hình kinh tế năm 2023 trên thế giới còn chưa ổn định, có nhiều chuyển biến phức tạp nên kéo theo doanh nghiệp trở nên khó khăn hơn. Tuy vậy, nhờ vào lượng khách hàng quen thuộc và nhận được sự ủng hộ của khách hàng. Vì vậy công ty vẫn duy trì được doanh thu. Thậm chí là tăng so với năm 2022 (tăng 103,7 tỷ) tương đương 103,7 tỷ đồng.

Về chi phí: ta có thể thấy chi phí của công ty cũng tăng lên rất nhiều trong 3 năm qua. Nguyên nhân là do công ty chưa chặt chẽ trong việc quản lý chi tiêu, cùng với việc Gemalink đang trong quá trình mở rộng quy mô công ty nên tốn khá nhiều chi phí về việc này, chi trả cho nhân viên. Ngoài ra còn phụ thuộc vào chính sách của nhà nước về thuế, phí, thủ tục hành chính.

Về lợi nhuận: giai đoạn năm 2021-2022: lợi nhuận năm 2022 đạt 320,6 tỷ tương đương 8% so với 2021. Điều đó cho thấy tình hình kinh doanh của doanh nghiệp đang phát triển ổn định. Giai đoạn năm 2022-2023: lợi nhuận của năm 2023 đạt 358,4 tỷ đồng tương đương với 3.49% so với năm 2022. Tuy đang trong giai đoạn khó khăn nhưng lợi nhuận của công ty vẫn duy trì tăng trong mức ổn định. Đó là nhờ vào việc xây dựng mối quan hệ với các đối tác và nỗ lực của nhân viên công ty.

2.6 Những thành quả trong 3 năm hoạt động của Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link và Triển vọng thị trường và kế hoạch của Gemalink trong năm 2024:

Năm 2023 là năm thứ 3 Cảng Gemalink đi vào hoạt động. Trung bình mỗi tuần Cảng đón 5 chuyến tàu mẹ đi các tuyến Mỹ và Châu Âu, với tổng lượng hàng hóa thông qua cảng đạt hơn 1 triệu TEU, tương đương năm 2022.

Trong 9 tháng đầu năm, thị trường chung gặp nhiều khó khăn, lượng hàng hóa sụt giảm. Tuy nhiên với nỗ lực vượt bậc trong công tác thị trường của Công ty, tìm kiếm được một số tuyến dịch vụ mới trong quý 4, cộng hưởng thị trường XNK có dấu hiệu phục hồi, tính chung cả năm 2023, Cảng đã duy trì được mức tổng sản lượng tương đương năm trước trong khi sản lượng toàn thị trường sụt giảm.

Song song đó, với việc tăng cường tối đa công tác Sale - Marketing, cuối năm 2023, Cảng Gemalink tiếp tục chào đón thêm 3 service mới. Một trong số đó là tuyến kết nối

trực tiếp châu Âu của liên minh hãng tàu The Alliance với cỡ tàu lớn nhất thế giới, tương đương 24.000 TEU. Chúng ta tự hào là một trong 3 quốc gia tại Đông Nam Á và Top 19 quốc gia trên thế giới có cảng biển đủ năng lực tiếp nhận được cỡ tàu lớn nhất và thông minh nhất này.

Các tuyến dịch vụ mới thu hút thêm cũng chính là cơ sở để Gemalink tiếp tục đặt mục tiêu tăng trưởng sản lượng trong năm 2024, làm cơ sở vững chắc để triển khai giai đoạn 2 của dự án, đáp ứng nhu cầu thị trường trong xu hướng gia tăng.

Về mặt khai thác luồng vào cảng được Bộ GTVT tiến hành nạo vét, kết hợp với độ sâu trước bến đã được Gemalink triển khai đạt đến -16,5m là điều kiện thuận lợi để các hãng tàu duy trì và đưa thêm tàu lớn trực tiếp vào khai thác tại Gemalink.

Ngoài ra, trong năm 2023 và trong thời gian tới, Cảng Gemalink đã và đang triển khai các hoạt động về HSSE và ESG hiệu quả, các sáng kiến trồng tái tạo rừng, sử dụng năng lượng mặt trời... và đào tạo CBCNV nhằm đạt được mục tiêu phát triển bền vững hệ sinh thái của Gemadept, cũng là mục tiêu chung của quốc gia và cộng đồng quốc tế, đồng thời đáp ứng tiêu chuẩn phát triển Xanh của các khách hàng, đối tác.

Theo đánh giá chung, thị trường năm 2024 tiếp tục đối diện với nhiều khó khăn, xung đột địa chính trị còn kéo dài, tình hình mất an ninh tại Biển Đỏ, các thị trường XNK chính chưa khởi sắc như kỳ vọng, bầu cử tại Mỹ, biến đổi khí hậu toàn cầu... tác động không nhỏ đến hoạt động giao thương, vận tải toàn cầu, cũng như hoạt động của các cảng trên thế giới, trong đó Việt Nam chúng ta không là ngoại lệ.

Với quyết tâm tối đa hóa sản lượng thông qua Gemalink trong năm 2024 và căn cứ vào tình hình thị trường cũng như nhu cầu của các khách hàng đối tác, Gemalink đặt kế hoạch đạt trên 1.350.000 TEU thông qua, tăng khoảng 32% so với thực hiện 2023.

Hòa nhịp với chiến lược phát triển cân bằng và bền vững của Gemadept, cảng Gemalink đặt mục tiêu phát triển toàn diện trên cả 4 phương diện: Tài chính, Khách hàng, Quy trình, Học hỏi và Phát triển.

Tiếp tục hành trình của Gemadept nhằm kiến tạo hệ sinh thái Cảng – Logistics ngày càng thông minh hơn và xanh hơn - “Smarter and Greener”, Gemalink đang trong quá trình số hóa mạnh mẽ, phát huy tối đa hiệu quả, năng suất, đồng thời tiết kiệm năng lượng và thân thiện với môi trường.

Trong năm 2024 và thời gian tới, Cảng tiếp tục triển khai các dự án ESG như trồng bù rừng ngập mặn, tiếp tục đo lường phát thải khí nhà kính để từ đó xây dựng lộ trình cắt giảm phát thải... Tích cực xúc tiến, phối hợp cùng các hãng tàu lớn để cùng mở rộng diện tích rừng trồng, chung tay bảo vệ bầu khí quyển, hạn chế tác động của biến đổi khí hậu.

Nhằm nâng cao gấp đôi công suất của Gemalink, tương đương 3 triệu TEU/năm, giai đoạn 2 của dự án đang được hoàn thành các thủ tục để có thể sớm khởi công, dự kiến đưa vào khai thác từng phần từ năm 2025 - 2026. Hướng đến tương lai, Gemalink phát huy vị thế cảng nước sâu có công suất lớn nhất Việt Nam, đóng góp và có tầm ảnh hưởng quan trọng đối với ngành cảng biển nước nhà.

2.7. Các nhân tố ảnh hưởng đến quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu tại Cảng Quốc Tế Gemalink:

Cơ sở vật chất: Hiện tại Cảng Gemalink đang có được những cơ sở vật chất vô cùng hiện đại và mới mẻ, tuy nhiên vẫn còn chưa đầy đủ các thiết bị chuyên dụng và số lượng thiết bị còn khá ít nên vẫn chưa đáp ứng được đủ nhanh chóng số lượng hàng hóa mà cảng làm, đây cũng là một nhân tố làm ảnh hưởng tới yếu tố thời gian đến quy trình giao nhận hàng nhập khẩu tại cảng.

Đội ngũ lao động: Nhân sự của doanh nghiệp luôn là yếu tố giữ vai trò quyết định trong hoạt động sản xuất kinh doanh. Vì vậy tại cảng Gemalink có đội ngũ công nhân viên trẻ có kinh nghiệm chuyên ngành, nhưng vẫn còn 1 số chưa tiếp xúc được nhiều với thực tế nên vẫn còn những trường hợp làm cho quy trình bị ngắt quãng hoặc không biết cách xử lý khi có sự cố.

Uy tín của doanh nghiệp: Uy tín của doanh nghiệp thể hiện niềm tin của khách hàng với doanh nghiệp. Doanh nghiệp có chất lượng hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu được đánh giá tốt thì mới thu hút được nhiều khách hàng. Vì thế, Gemalink luôn đón nhận những đánh giá của khách hàng và sửa đổi những thiếu sót mà mình mắc phải để có thể hoàn thiện mình tốt nhất.

Chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp: Công ty đưa ra những chiến lược cụ thể những mục tiêu ngắn hạn đến dài hạn để doanh nghiệp được phát triển và vững mạnh cũng như đạt được doanh thu lớn đem về cho doanh nghiệp. Với mục tiêu là “**Cảng nước sâu quy mô hàng đầu cả nước và trung tâm trung chuyển của khu vực**”.

Môi trường pháp luật: Môi trường pháp luật là nền tảng cho hoạt động giao nhận. Hệ thống pháp luật rõ ràng, nhất quán tạo cơ sở để hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu diễn ra thuận lợi, các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này được cạnh tranh bình đẳng.

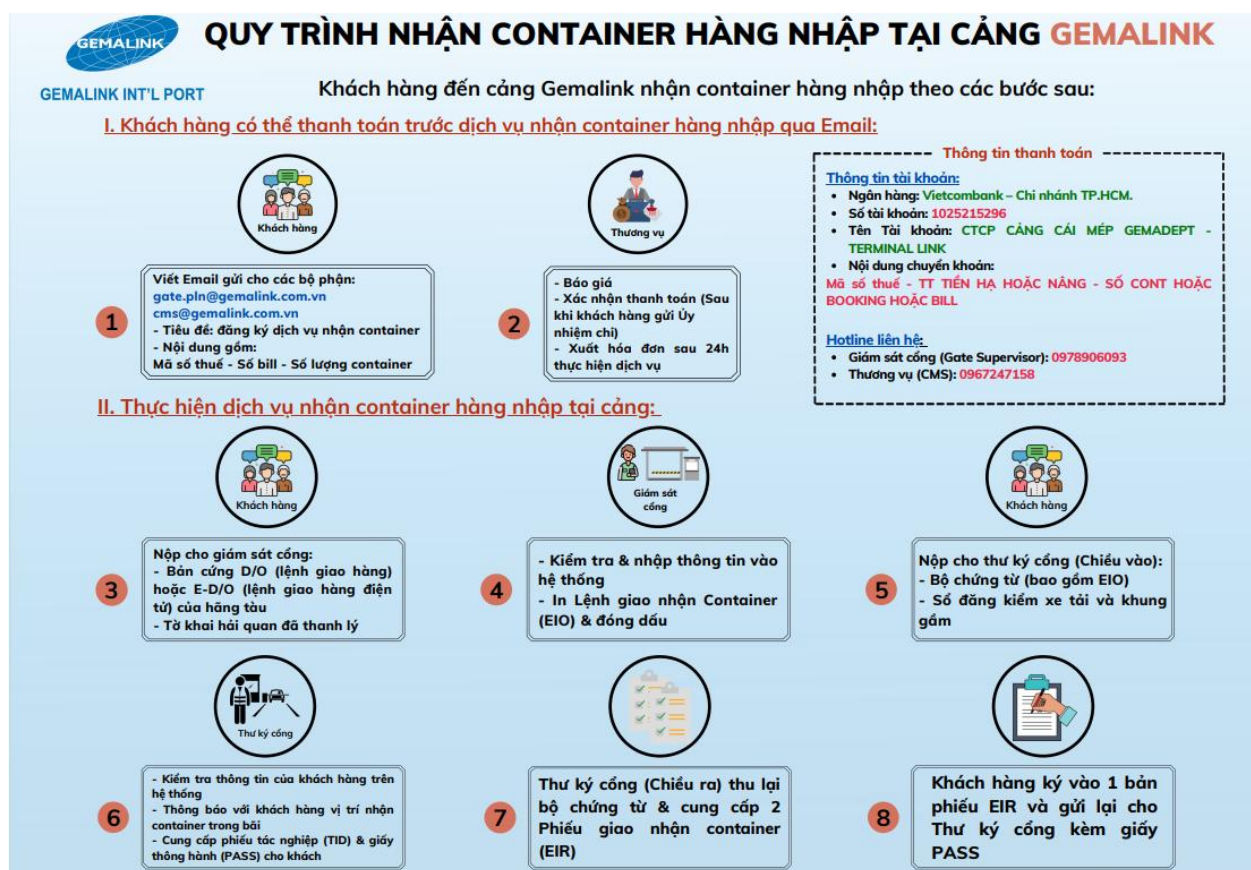
Môi trường kinh tế: Hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu chịu ảnh hưởng của tình hình kinh tế thế giới. Những biến động của nền kinh tế thế giới tác động một cách trực tiếp hoặc gián tiếp đến hoạt động giao nhận. Thêm vào đó, Gemalink là sự hợp tác giữa tập đoàn Gemadept và Hãng tàu CMACGM nên việc chịu ảnh hưởng của nền kinh tế thế giới là điều không thể không mắc phải. Vậy nên, trong quy trình giao nhận cũng cần có sự phát triển của nền kinh tế thì việc giao nhận được nhiều hàng hóa sẽ đem lại cho doanh nghiệp lợi nhuận tốt.

Trình độ phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật: Đây là nhân tố thuộc về cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bao gồm sự phát triển của hệ thống giao thông vận tải và trình độ phát triển của hệ thống thông tin liên lạc. Với vị trí là cảng có mực nước sâu nhất trong khu vực Cảng Cái Mép, Gemalink luôn cố gắng hoàn thiện cơ sở vật chất kỹ thuật tốt nhất để có thể đón những con tàu siêu lớn trên thế giới và phát triển để tương lai trở thành cảng nước sâu lớn nhất cả nước và cả trong khu vực.

Mức độ cạnh tranh: Mức độ cạnh tranh trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu ngày càng gay gắt vì các doanh nghiệp tham gia vào thị trường này không cần vốn đầu tư lớn, lợi nhuận cao. Do đó, để đứng vững trên thị trường, doanh nghiệp phải phát huy được năng lực của mình và không ngừng nâng cao uy tín, vị thế.

2.8 Quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container tại Công Ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link

2.8.1. Sơ đồ quy trình giao nhận hàng nhập khẩu nguyên container tại Công Ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link:



(Nguồn: Tác giả tìm hiểu và cập nhật theo tài liệu Công ty)

2.8.2 Phân tích quy trình giao nhận hàng hàng hóa nhập khẩu tại Công Ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link.

Bước 1: Viết email gửi cho các bộ phận.

Bước đầu tiên trong quy trình nhận container tại cảng Gemalink là việc khách hàng gửi email yêu cầu dịch vụ đến bộ phận thương vụ (CMS).

Phòng thương vụ là 1 bộ phận của phòng khai thác và kế hoạch, trực tiếp xử lý hàng hóa container vào và ra khỏi cảng bằng đường bộ. Phòng thương vụ tiếp nhận chứng từ hàng hóa do khách hàng mang đến, thu phí nâng hạ đồng thời trực tiếp giám sát hoạt

động xe ra vào khu vực cổng cảng. Phòng thương vụ đặt ngay cổng cảng, vị trí này cũng giúp cho phòng thương vụ thuận tiện trong khi thực hiện nhiệm vụ quản lý xe ra/và, kịp thời có những điều chỉnh hợp lý cho quá trình vận hành

Tại cổng cảng có bốn qua trình chính bao gồm:

- ❖ Nhận container rỗng
- ❖ Nhận container hàng xuất
- ❖ Giao container hàng nhập
- ❖ Giao container rỗng



(Nguồn: Ảnh trên trang Web Gemalink)

Hình 2.5: Khu vực cổng và phòng thương vụ

Trong email, khách hàng cần cung cấp đầy đủ các thông tin bao gồm: tên đại diện, nội dung yêu cầu nhận container, mã số thuế, số bill, và số lượng container. Đây là bước khởi tạo dữ liệu quan trọng, đặt nền móng cho toàn bộ quy trình xử lý tiếp theo.

Đây là bước khởi đầu quan trọng để xác định chính xác lô hàng và lập kế hoạch xử lý tiếp theo. Điều này đòi hỏi khách hàng phải cung cấp đầy đủ các thông tin cần thiết để cảng thực hiện xác minh và hỗ trợ nhanh chóng. Để minh họa cho bước này tác giả sẽ sử dụng một bộ chứng từ giao nhận hàng hóa tại cảng và đính kèm các chứng từ này ở phần phụ lục, dưới đây là thông tin của một lô hàng:

Tên hàng hóa: Máy sấy tóc của Thổ Nhĩ Kỳ

- Số Bill: TR 245028
- Mã loại hình: A12
- Hàng nguyên container
- Phân luồng: Vàng
- Tên tàu: YM Wellbeing V
- Cảng bốc hàng: Aliaga
- Cảng dỡ hàng: Cai Mep
- Số lượng container: 3 cont
- Ngày xếp lên tàu: 06/01/2024

Tên tàu/ số chuyến: SEASPAN FALCON

- Số container/số seal:
- KOCU5142508 10144310
- TCNU1704587 10444302
- KOCU4326835 10444315
- Số vận đơn: HDMUIZMA63498400
- Tên hàng: SPRAY MACHINE WITH DRYER DEMAKSAN
- Nhà sản xuất: DEMAKSAN DERI INSAAT ASANSOR MAK. SAN. VE TIC. LTD. STI.
- Địa chỉ: Kemalpasa, Izmir, Turkiye
- Nhà nhập khẩu: SADESA VIETNAM LIMITED LIABILITY COMPANY
- Địa chỉ: Y Lot J6, D1 Road, Phu My 3 Specialised Industrial Park Phuoc Hoa Ward, Phu My Town, Ba Ria Vung Tau Province, Vietnam

Lúc này, phòng thương vụ sẽ tiếp nhận hồ sơ của người nhập khẩu:

Trước khi tàu đến cảng, hãng tàu sẽ thông báo cho người nhập khẩu thu xếp chuẩn bị lấy hàng về nhà máy. Đồng thời gửi thông tin tàu đến, thông tin hàng hóa trên tàu cho cảng, cảng cập nhật dữ liệu về hàng hóa lên hệ thống của cảng.

Người nhập khẩu cầm vận đơn lên hãng tàu hoặc văn phòng đại diện hãng tàu, đóng phí để lấy 03 bản lệnh giao hàng do hãng tàu hoặc văn phòng đại diện hãng tàu cấp.

Sau khi lấy được lệnh giao hàng (D/O), người nhập khẩu mang một bản lệnh giao hàng đến phòng thương vụ cảng.

Việc sử dụng email làm phương thức giao tiếp giúp tạo ra một kênh truyền tải thông tin tiện lợi và minh bạch. Tất cả thông tin yêu cầu được lưu trữ trên hệ thống email, vừa đảm bảo tính pháp lý vừa hỗ trợ việc kiểm tra lại khi cần. Điều này giúp cảng Gemalink quản lý thông tin khách hàng một cách hệ thống, đồng thời giảm thiểu nguy cơ thất lạc giấy tờ so với hình thức giao dịch trực tiếp.

Tuy nhiên, bước này cũng tồn tại một số thách thức. Chất lượng thông tin đầu vào hoàn toàn phụ thuộc vào khách hàng. Nếu thông tin không chính xác hoặc không đầy đủ, hệ thống không thể xử lý tiếp và gây ra gián đoạn trong quy trình. Bên cạnh đó, việc giao tiếp qua email cũng có nguy cơ gặp các vấn đề như lỗi hệ thống, email bị gửi sai địa chỉ hoặc rơi vào thư rác, làm tăng thời gian chờ phản hồi.

Bước 2: Thanh toán phí dịch vụ

Trong quy trình nhận container tại cảng Gemalink là bước khách hàng thực hiện thanh toán phí dịch vụ. Sau khi gửi email yêu cầu nhận container, khách hàng cần hoàn tất việc thanh toán trong vòng 24 giờ để đảm bảo quy trình được tiếp tục. Thanh toán được thực hiện thông qua tài khoản ngân hàng do cảng cung cấp. Trong giao dịch, khách hàng phải ghi rõ các thông tin bao gồm mã số thuế, số bill hoặc số booking trong nội dung thanh toán. Để hỗ trợ khách hàng, cảng cũng cung cấp hotline nhằm giải đáp mọi thắc mắc trong quá trình thực hiện.

Thanh toán trước đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo tính minh bạch và xác nhận cam kết từ phía khách hàng. Đối với cảng, điều này giúp giảm thiểu rủi ro về công nợ, đảm bảo rằng các dịch vụ được cung cấp đều có giá trị thanh toán rõ ràng. Bên

canh đó, sử dụng phương thức thanh toán qua ngân hàng còn mang lại sự an toàn và tiện lợi, đặc biệt khi mọi giao dịch đều được lưu trữ trên hệ thống, hỗ trợ việc tra soát hoặc kiểm chứng khi cần thiết.

➤ Dưới đây là bảng giá các dịch vụ tại bãi và cổng ở Cảng Gemalink

IV - DỊCH VỤ KHAI THÁC TẠI BÃI VÀ TẠI CỔNG CẢNG

Đơn vị tính: VNĐ

Dịch vụ giao nhận hàng tại cổng	Loại cont	GEMALINK		
		20'	40'	45'
Dịch vụ giao nhận tại cổng	Hàng	486,000	745,200	853,200
Dịch vụ giao nhận tại cổng	Rỗng	405,000	610,200	702,000
Dịch vụ giao nhận RF tại cổng	Hàng	604,800	950,400	999,000
Dịch vụ giao nhận RF tại cổng	Rỗng	459,000	658,800	696,600
Dịch vụ giao nhận công ten tơ bồn tại cổng	Hàng	729,000	1,117,800	1,279,800
Dịch vụ giao nhận công ten tơ bồn tại cổng	Rỗng	607,500	915,300	1,053,000
Phụ phí hàng nguy hiểm	Hàng	50%	50%	50%
Phụ phí hàng quá khổ, quá tải OOG		972,000	1,490,400	1,706,400
Phụ phí hàng quá khổ, quá tải OOG1		4,104,000	4,104,000	4,104,000
Phụ phí hàng quá khổ, quá tải OOG2		7,020,000	7,020,000	7,020,000

(Nguồn: <https://gml.gemadept.com.vn/ho-tro/bang-gia/index.html>)

Hình 2.6 : Bảng giá dịch vụ khai thác tại bãi và cổng cảng

Tuy nhiên, bước thanh toán này cũng có thể gặp một số hạn chế như:

- Nếu KH thanh toán trực tiếp: Phải đến phòng thương vụ cảng để đóng phí sẽ mất thời gian và nếu trong giờ nghỉ trưa của nhân viên hoặc khi đông KH nhưng nhân viên không đủ để cung ứng thì KH sẽ phải đợi lâu.

- Nếu KH thanh toán qua hình thức chuyển khoản ngân hàng: quá trình xử lý giao dịch phụ thuộc lớn vào hệ thống ngân hàng. Nếu xảy ra lỗi kỹ thuật hoặc giao dịch bị chậm trễ, khách hàng sẽ không thể hoàn thành bước này trong thời gian quy định, gây ảnh hưởng đến toàn bộ quy trình, sai sót từ phía khách hàng, chẳng hạn như nhập sai số tài khoản hoặc nội dung thanh toán không chính xác, cũng làm gia tăng thời gian xử lý và gây khó khăn trong việc đối soát. Ngoài ra, hình thức thanh toán qua ngân hàng còn thiếu sự linh hoạt, đặc biệt với những khách hàng không quen sử dụng dịch vụ ngân hàng trực tuyến hoặc gặp khó khăn trong giao dịch quốc tế.

Hiện nay, để tối ưu hóa 2 bước trên tích hợp thành một bước Online, Khách hàng không cần phải gửi email và chờ đợi nhân viên xác nhận cũng như để có thể giúp

khách hàng được tích hợp các bước trên nhanh chóng và tiện lợi hơn, Gemalink đã đưa ra ứng dụng Smartport để hỗ trợ khách hàng được tốt hơn.

❖ Quy trình đăng ký nhận container hàng nhập trên Smartport:

Smartport là phần mềm dành riêng cho Khách hàng sử dụng dịch vụ tại Hệ thống cảng Gemadept, với mục tiêu tối ưu hóa thời gian và chi phí trong quá trình đăng ký tác nghiệp, thanh toán và tra cứu.

Ngay trên Smartport, Quý khách có thể thực hiện các tính năng:

- + Đăng ký tác lệnh mọi lúc mọi nơi
- + Tra cứu nhanh chóng, Cập nhật thông tin tàu và container theo thời gian thực tế tại các cảng
- + Đã có QR code/pin code, tiện lợi lưu trữ & xuất trình và dễ dàng thanh toán không tiền mặt
- + Hỗ trợ khách hàng 24/7

Các bước trong quy trình đăng ký nhận container trên smartport như sau:

➡ Truy cập vào website: <http://smartport.gemadept.com.vn>

- Đăng nhập với tên đăng nhập là mã số thuế của doanh nghiệp
- Sau khi đăng nhập chọn CẢNG GEMALINK



Hình 2.7

Tại màn hình giao diện chính, chọn tác nghiệp “Lệnh Giao Cont Hàng” để thực hiện khai báo thông tin

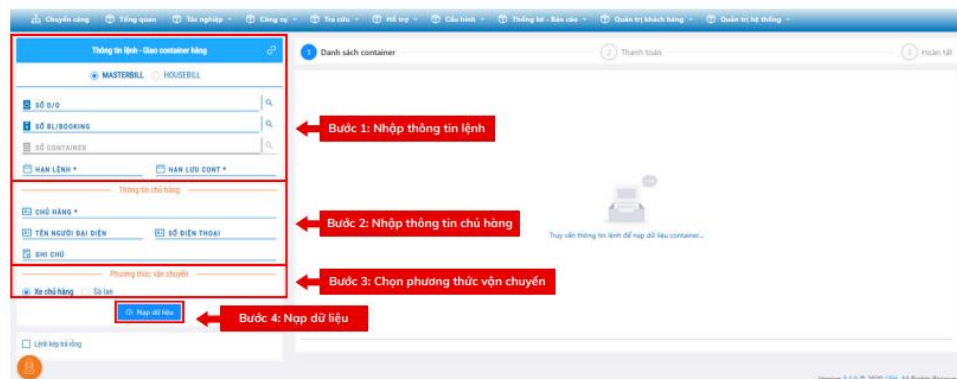
- Mỗi lệnh giao cont hàng nhập gồm có 3 phần:
 - Danh sách Container (thông tin containers)
 - Thanh toán (tính tổng cước và thanh toán)
 - Hoàn tất (hoàn thành, tra cứu, lệnh giao cont)



Hình 2.8

Danh sách container

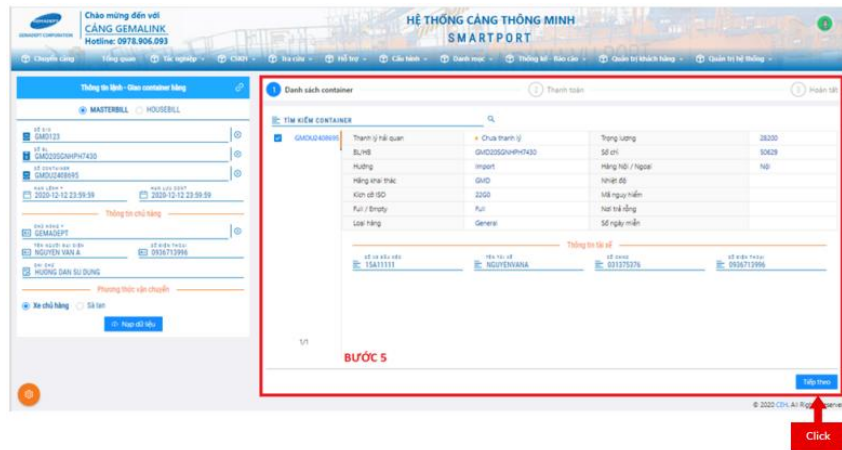
- Bước 1: Nhập thông tin lệnh gồm: Số EDO, Số vận đơn(B/L) hoặc số booking, Hạn lệnh và hạn lưu cont
- Bước 2: Nhập thông tin chủ hàng
- Bước 3: Chọn phương thức vận chuyển : “Xe chủ hàng”
- Bước 4: Nạp dữ liệu



Hình 2.9

- Sau khi “Nạp dữ liệu”, Danh sách containers sẽ được hiển thị
- Click “Tiếp theo” để sang phần thanh toán.

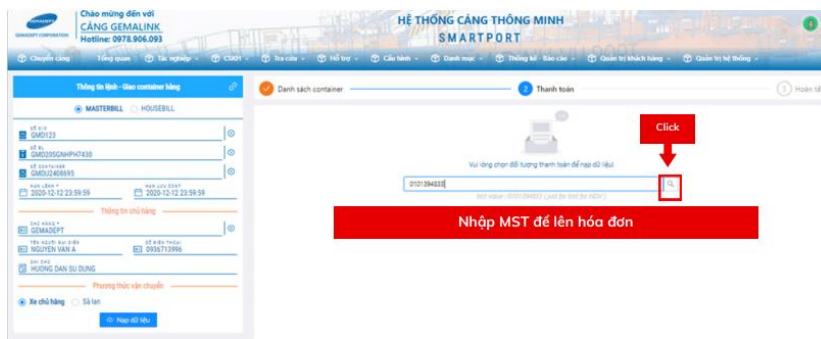
 Thanh toán



The screenshot shows the 'HỆ THỐNG CẢNG THÔNG MINH SMARTPORT' interface. On the left, there's a sidebar with 'Thông tin liên hệ - liên container hàng' and 'MASTERBILL / HOUSEBILL'. The main area is titled 'Danh sách container' and shows a table of containers. A red box highlights the 'Tiếp theo' button at the bottom right of the container list. Below the container list, there's a red box with the text 'BƯỚC 5' and a 'Click' label pointing to the 'Tiếp theo' button.

STT	Container	Loại container	Trọng lượng	Số container	Nội dung
1	GMK00000000000000000000	Loại container	Trọng lượng	Số container	Nội dung

Hình 2.10



The screenshot shows the 'HỆ THỐNG CẢNG THÔNG MINH SMARTPORT' interface. On the left, there's a sidebar with 'Thông tin liên hệ - liên container hàng' and 'MASTERBILL / HOUSEBILL'. The main area is titled 'Thanh toán' and shows a form for entering the tax identification number (MST). A red box highlights the 'Click' button at the bottom right of the form. Below the form, there's a red box with the text 'Nhập MST để lên hóa đơn' and a 'Click' label pointing to the 'Click' button.

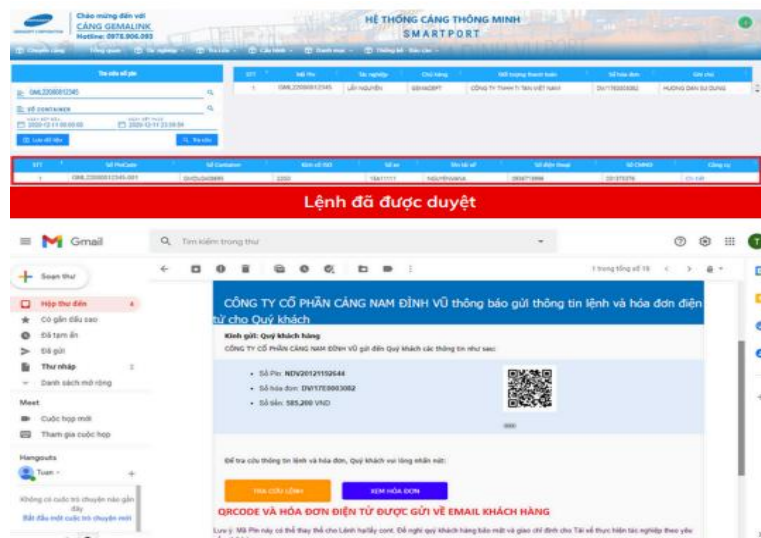
Hình 2.11

- Nhập Mã số thuế (MST) của công ty vào thanh tìm kiếm
- Click vào biểu tượng tìm kiếm để chọn công ty cần tra cứu.
- Chọn “Xác nhận thanh toán” để tiếp tục thực hiện thanh toán.
- Lựa chọn hình thức thanh toán và hoàn tất giao dịch



Hình 2.12

- Thông báo giao dịch thành công hiển thị trên màn hình ngay sau khi thanh toán thực hiện thành công,
 - Xem hóa đơn nhập bằng cách chọn “Xem hóa đơn nhập”
 - Mã lệnh (PIN) có thể dùng để tra cứu thông tin, trạng thái lệnh ở phần tra cứu
 - Gemalink sẽ gửi mail xác nhận việc đăng ký lệnh và lệnh đang trong trạng thái chờ duyệt.
- ✚ Hoàn tất: Sau nhân viên giám sát cổng thực hiện duyệt lệnh, hệ thống sẽ xuất và gửi hóa đơn điện tử và QR code về địa chỉ email đăng kí của khách hàng.



Hình 2.13

Hình 2.(7,8,9,10,11,12,13): Giao diện SmartPort hỗ trợ quy trình giao nhận hàng

Bước 3: Nộp chứng từ tại cổng giám sát

Trong quy trình nhận container tại cảng Gemalink yêu cầu khách hàng nộp đầy đủ các chứng từ cần thiết tại cổng giám sát để đảm bảo tính hợp lệ và pháp lý trước khi tiếp tục quy trình. Các chứng từ bắt buộc bao gồm: D/O (Delivery Order) – lệnh giao hàng do hãng tàu cung cấp, hóa đơn điện tử (E-invoice) để xác nhận rằng phí dịch vụ đã được thanh toán, và tờ khai hải quan – chứng từ quan trọng xác nhận lô hàng đã được thông quan theo quy định của nhà nước.

Khách hàng:

- Nộp lệnh giao hàng Delivery Order (bản gốc) cho nhân viên ở cổng giám sát (Gate Admin), nhân viên kiểm tra trên số bill trên giấy DO, lọc xem khách hàng có đúng là lấy hàng ở cảng mình hay không? kiểm tra chữ ký của người đại diện hãng tàu (luôn luôn là dấu sống). Kiểm tra hạn lấy hàng trên mộc của hãng tàu.

Tùy hãng tàu sẽ là dạng EDO + email (OOCL, CMA, COSCO): đa số là D/O gốc (nếu có email của CMA, COS thì áp dụng theo từng trường hợp, Đối với MSC đang sử dụng EDO thì cảng sẽ quét mã vạch release để kiểm tra.

Nếu lệnh giao hàng đã hết hạn nhưng lô hàng vẫn chưa được lấy hết, người nhập khẩu phải liên hệ với hãng tàu để làm thủ tục gia hạn lệnh giao hàng, đóng phí gia hạn cho hãng tàu, chờ hãng tàu xác nhận và gửi thông báo gia hạn cho cảng, cảng sẽ tiếp tục giao container cho người nhập khẩu.

- Xin giấy giới thiệu (có đóng dấu đỏ và còn hiệu lực của công ty nhận hàng).
- Xin CMND để photo lưu lại để xác thực đích danh tài xế đó với số xe đó chở hàng cho khách hàng.

Dựa trên lệnh giao hàng của hãng tàu do người nhập khẩu mang đến, khi nhập số bill vào hệ thống, nhân viên phòng thương vụ sẽ có được tất cả thông tin về lô hàng của người nhập khẩu đang nằm trên bãi của cảng. nhân viên phòng thương vụ đối chiếu với thông tin trên hệ thống của cảng, nhập tên người nhập khẩu, mã số thuế, tên công ty, số xe

tải và rơ-mooc, tên tài xế đến lấy container, thu phí nâng hạ (LOLO- Load on Load off) để xuất hóa đơn.

- Cho khách hàng điền vào phiếu yêu cầu dịch vụ nếu có phát sinh các dịch vụ khác (kiểm hóa, phun trùng...)

- Nếu giao container lạnh thì cần kiểm tra mail về các chi phí cần phải thu từ hãng tàu do hãng tàu yêu cầu bao gồm: (phí nâng hạ, phí chạy điện, phí rút cắm điện, phí lưu bãi (nếu có)).

- Sau đó in Container Movement Ticket (CMT) giao cho người nhập khẩu phiếu CMT có chữ ký của nhân viên làm CMT, dấu mộc của phòng thương vụ để khách hàng thanh lý cho hải quan. Sau khi khách hàng thanh lý hải quan (hải quan đã đóng dấu 2 dấu vào CMT), photo số lượng tờ tương ứng số container trên CMT rồi đóng dấu giáp lai và ký.

➤ *Hiện nay, để thanh lý tờ khai hải quan hàng nhập tại Gemalink, KH phải đến Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Cái Mép (Địa chỉ: Đường 965, KCN Phú Mỹ 1, Phường Tân Phước, Thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.) để có thể thanh lý tờ khai sau đó quay lại Cảng để hoàn thành tiếp các thủ tục tiếp theo.*

Nếu chỉ có một container: lập thành 2 liên, 1 liên lưu hải quan, 1 liên chủ hàng (tài xế chở container).

Nếu chủ hàng lấy nhiều container (chủ hàng làm lệnh cho một lô hàng) trong lệnh có bao nhiêu container thì photo thành bấy nhiêu bản CMT (chủ hàng giao lại cho tài xế để lấy hàng, khi lấy Container thì giao lại CMT này cho nhân viên cổng) và thương vụ giữ bản gốc.

Thương vụ cảng: giao 2 CMT & hóa đơn (nhận lại 1 liên- bản lưu có chữ ký khách hàng)

- Trường hợp Sắt thép phế liệu nhập khẩu với số lượng lớn, chia thành nhiều container, người nhập khẩu sẽ đến làm thủ tục lấy hàng trước, đóng tiền nâng container cho cả lô hàng cùng một lúc (hoặc đóng phí nâng container cho một số container mà chủ hàng muốn lấy), sau đó mang lệnh về giao cho tài xế đến lấy container. Mỗi ngày, tùy theo nhu cầu sản xuất mà tài xế sẽ lấy lượng container theo yêu cầu của người nhập khẩu.

- Một lô hàng sau khi làm lệnh tại phòng thương vụ, người nhập khẩu có thể lựa chọn lấy dần trong thời hạn ghi trên lệnh giao hàng. Nếu lệnh giao hàng đã hết hạn nhưng lô hàng

vẫn chưa được lấy hết, người nhập khẩu phải liên hệ với hãng tàu để làm thủ tục gia hạn lệnh giao hàng, đóng phí gia hạn cho hãng tàu, chờ hãng tàu xác nhận và gửi thông báo gia hạn cho cảng, cảng sẽ tiếp tục giao container cho người nhập khẩu.

Bước này đóng vai trò quan trọng trong việc kiểm tra và xác nhận tính pháp lý của giao dịch. Việc nộp và kiểm tra các chứng từ giúp đảm bảo rằng khách hàng có quyền hợp pháp để nhận lô hàng, đồng thời tránh được các rủi ro như giao hàng sai người hoặc tranh chấp pháp lý. Cùng với đó, đối chiếu thông tin giữa chứng từ và dữ liệu trên hệ thống của cảng đảm bảo rằng tất cả các thông tin về lô hàng đã được xử lý chính xác từ các bước trước đó. Đặc biệt, tờ khai hải quan là yêu cầu bắt buộc để chứng minh lô hàng đã hoàn thành nghĩa vụ thuế và được phép lưu thông nội địa, tạo sự liên kết chặt chẽ giữa cảng và cơ quan hải quan.

Tuy nhiên, bước này cũng đặt ra một số thách thức. Một trong những vấn đề phổ biến là khách hàng chưa chuẩn bị đầy đủ hoặc giấy tờ bị sai sót, chẳng hạn như số bill không khớp, thiếu chữ ký xác nhận hoặc thông tin chưa hợp lệ. Điều này làm gián đoạn quy trình và gây chậm trễ trong việc xử lý. Ngoài ra, tiến độ hoàn thành bước này còn phụ thuộc lớn vào các bên liên quan như hãng tàu (cung cấp D/O) và cơ quan hải quan (phê duyệt tờ khai hải quan). Nếu một trong hai bên chậm trễ, khách hàng sẽ gặp khó khăn khi thực hiện thủ tục tại cảng. Thêm vào đó, vào những thời điểm cao điểm, công giám sát của cảng có thể bị ùn tắc khi nhiều khách hàng nộp chứng từ cùng lúc, làm giảm hiệu suất vận hành và gia tăng thời gian chờ đợi.

Bước 4: Giám sát cổng kiểm tra và nhập thông tin vào hệ thống

❖ Trước khi kiểm tra và nhập thông tin vào hệ thống

Tài xế: Mang theo CMT (Container Movement Ticket) vào cổng vào của cảng. Tại đây bảo vệ cổng sẽ kiểm tra giấy phép lái xe, giấy đăng kiểm rơ móc, tài xế vào trong cảng đều phải biết nội quy an toàn trong cảng, vì thế nếu tài xế lần đầu đến cảng sẽ phải lái xe ra khỏi cổng, bảo vệ cảng sẽ hướng dẫn đến phòng an toàn, nhân viên an toàn sẽ hướng dẫn các quy định an toàn trong cảng cho tài xế trước khi vào lấy container, sau đó tài xế sẽ được lưu tên lại để đảm bảo lần sau đến cảng không cần phải học lại quy định an toàn nữa – đảm bảo tài xế biết cách di chuyển đến vị trí quy định trong cảng. Hạn chế tối

đa nguy cơ xảy ra tai nạn ảnh hưởng đến tài xế và đến cảng, Bảo vệ sẽ phát số BAT để tài xế để trước đầu xe.

Sau khi kiểm tra xong các giấy tờ và điều kiện đầy đủ giám sát cổng sẽ in lệnh giao nhận Container (EIO) và đóng dấu.

Trong quy trình nhận container tại cảng Gemalink, kiểm tra và nhận thông tin đóng vai trò quan trọng trong việc kiểm tra, xác nhận tính chính xác của các chứng từ và nhập thông tin vào hệ thống quản lý cảng. Sau khi khách hàng nộp đầy đủ các giấy tờ cần thiết tại cổng giám sát (bước 3), nhân viên cảng sẽ tiến hành kiểm tra kỹ lưỡng các chứng từ như lệnh giao hàng (D/O), hóa đơn điện tử và tờ khai hải quan. Đây là bước xác nhận trước khi cảng cấp Lệnh giao nhận container (EIO) và đóng dấu phê duyệt, để cho khách hàng thực hiện các bước tiếp theo.

Không chỉ đảm bảo tính hợp lệ của chứng từ mà còn là mắt xích quan trọng trong việc tích hợp dữ liệu vào hệ thống quản lý của cảng. Việc kiểm tra này giúp loại bỏ các sai sót có thể phát sinh từ giai đoạn chuẩn bị chứng từ, đồng thời đảm bảo rằng thông tin về lô hàng là hoàn toàn chính xác và đồng nhất với hệ thống dữ liệu của cảng. Sau khi thông tin được nhập vào hệ thống, EIR – một loại giấy phép chính thức – sẽ được cấp cho khách hàng. Lệnh này không chỉ đóng vai trò xác nhận quyền nhận hàng mà còn là cơ sở để giám sát và quản lý việc di chuyển container ra khỏi cảng.

Tuy nhiên, ở bước này cũng tiềm ẩn một số thách thức lớn. Đầu tiên là khả năng sai sót trong chứng từ. Nếu các giấy tờ do khách hàng cung cấp bị lỗi, thiếu thông tin hoặc không khớp với dữ liệu trên hệ thống, quá trình xử lý sẽ bị kéo dài, gây chậm trễ trong việc nhận hàng. Tiếp theo, trong các khung giờ cao điểm, lượng lớn chứng từ cần kiểm tra và xử lý có thể gây quá tải cho nhân viên, làm giảm hiệu quả vận hành. Một thách thức khác là sự phụ thuộc vào hệ thống quản lý cảng. Nếu hệ thống này xảy ra sự cố kỹ thuật hoặc lỗi, toàn bộ quy trình có thể bị gián đoạn, ảnh hưởng nghiêm trọng đến tiến độ giao nhận container.

Bước 5: Lấy lệnh giao container (EIO) và nộp cho thư kí cổng (chiều vào)

Trong quy trình nhận container tại cảng Gemalink là giai đoạn khách hàng nhận Lệnh giao container (EIO - Equipment Interchange Order) từ hệ thống quản lý của cảng. Đây là bước xác nhận trước khi khách hàng tiến hành các hoạt động thực tế để nhận

container. Lệnh giao container là một chứng từ quan trọng, thể hiện rằng các thủ tục kiểm tra chứng từ đang được kiểm tra và khi hoàn tất, container sẵn sàng để được giao tại khu vực bãi.

Trong bước này, sau khi các thông tin từ chứng từ (như lệnh giao hàng D/O, hóa đơn điện tử và tờ khai hải quan) đã được kiểm tra và cập nhật vào hệ thống ở bước 4, nhân viên cảng sẽ cấp EIO cho khách hàng. EIO bao gồm các thông tin quan trọng như mã số container, vị trí container trong bãi, và các yêu cầu kỹ thuật hoặc đặc biệt liên quan đến việc vận chuyển container. Chứng từ này không chỉ là căn cứ pháp lý để khách hàng nhận container mà còn giúp cảng giám sát và quản lý chặt chẽ quá trình vận hành, từ khâu cấp phát đến việc di chuyển container ra khỏi cảng.

- ✓ Xác nhận quyền nhận container: EIO là chứng từ khẳng định quyền sở hữu hợp pháp đối với container mà khách hàng sắp nhận. Điều này giúp tránh tình trạng nhầm lẫn hoặc giao sai lô hàng, đảm bảo tính minh bạch trong quy trình.
- ✓ Hỗ trợ việc di chuyển container: Với thông tin chi tiết về vị trí container trong bãi, EIO giúp khách hàng phối hợp hiệu quả với đội ngũ lái xe và nhân viên vận hành để đảm bảo việc lấy hàng diễn ra nhanh chóng và chính xác.
- ✓ Tăng cường quản lý: Đối với cảng, việc phát hành EIO không chỉ giúp theo dõi trạng thái của container mà còn là cơ sở dữ liệu phục vụ công tác quản lý tồn bãi, tối ưu hóa không gian và quy trình vận hành.

Ở bước này, tài xế sẽ nộp cho thư ký cổng (chiều vào)

- Bộ chứng từ (bao gồm cả EIO)
- Số đăng kiểm xe tải và khung gầm

Việc mà nhân viên thư ký cổng check lại bộ chứng từ và EIO để xác nhận lại rằng chắc chắn mọi thứ đều có đầy đủ

Những thách thức và hạn chế

Sai sót thông tin: Nếu có bất kỳ sai sót nào trong thông tin chứng từ hoặc dữ liệu nhập vào hệ thống từ các bước trước, EIO có thể bị cấp nhầm hoặc chứa thông tin không chính xác. Điều này sẽ gây ra sự chậm trễ và phát sinh thêm chi phí cho khách hàng.

Tắc nghẽn trong giờ cao điểm: Ở những thời điểm có lượng lớn container cần giao, quy trình cấp EIO thủ công bằng in giấy và đóng mộc có thể bị tắc nghẽn, làm chậm trễ việc nhận container và ảnh hưởng đến tiến độ vận chuyển hàng hóa.

Phụ thuộc vào hệ thống công nghệ: EIO được phát hành dựa trên hệ thống quản lý dữ liệu của cảng. Do đó, nếu hệ thống gặp sự cố kỹ thuật, việc phát hành EIO có thể bị gián đoạn, gây ảnh hưởng lớn đến toàn bộ quy trình.

Bước 6: Nhận container tại bãi

Trong quy trình giao nhận hàng nhập khẩu tại cảng Gemalink là giai đoạn khách hàng tiến hành nhận container tại khu vực bãi chứa container của cảng. Đây là bước thực hiện trực tiếp, nơi mà container thực tế được giao đến tay khách hàng hoặc đơn vị vận chuyển của họ sau khi hoàn tất toàn bộ các thủ tục pháp lý và hành chính.

Sau khi nhận được Lệnh giao container (EIO) ở bước 5, Thư ký công sẽ kiểm tra lại thông tin của khách hàng trên hệ thống.

Tiếp đến thư ký công sẽ thông báo với khách hàng vị trí nhận container trong bãi

Khách hàng hoặc đội ngũ vận chuyển sẽ tiến hành di chuyển đến khu vực bãi container, nơi container đã được xếp sẵn. Dựa trên các thông tin trong EIO, nhân viên vận hành tại bãi sẽ xác định vị trí container và tiến hành giao hàng cho khách hàng. Quá trình giao container thường bao gồm các hoạt động sau:

- ❖ Xác nhận vị trí container: Nhân viên cảng sử dụng thông tin từ hệ thống để xác định vị trí chính xác của container trong bãi.
- ❖ Kiểm tra đối chiếu: Container sẽ được đối chiếu với thông tin trong EIO để đảm bảo khớp về số container, tình trạng container, và các thông tin kỹ thuật khác.
- ❖ Bàn giao container: Container được lấy ra khỏi bãi bằng xe nâng hoặc xe chở hàng chuyên dụng và được bàn giao cho đơn vị vận chuyển do khách hàng chỉ định.

Bãi container trong cảng được chia thành 4 dãy (dãy 1, dãy 2, dãy 3, dãy 4), mỗi dãy chia thành các block - từ block A đến block K là khu vực hoạt động của cầu RTG, block Y và block Z là khu vực hoạt động của Reach Stacker, mỗi block chia thành các bay (mặt cắt dọc), row (mặt cắt ngang), tier (mặt cắt lớp), các bay được đánh dấu là bay lẻ, container 20 feet sẽ sắp xếp trên các bay lẻ, container 40 feet đặt nằm giữa hai

bay lẻ được đánh dấu nằm trên bay chẵn (ví dụ: tại tier 1 có 2 container 20' nằm trên bay 7 và bay 9, container 40' nằm trên hai container này sẽ được đánh dấu thuộc bay

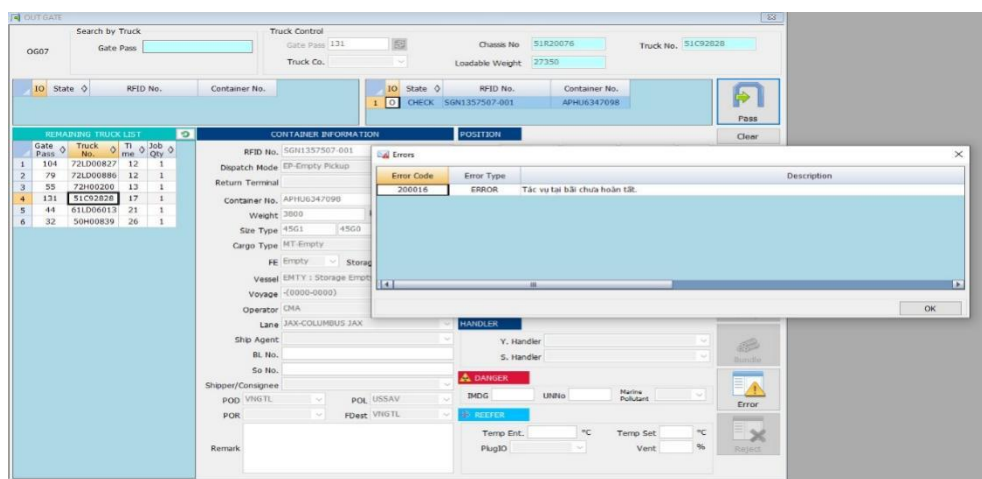
Thông tin về vị trí container trên bãi đều được bộ phận Yard Planner cập nhật trước khi container lên bãi, vì thế mà khi cần lấy container nhân viên công vào chỉ cần dò theo số container sẽ có thể tìm được vị trí thuận lợi nhất cho tài xế vào lấy container.

Vị trí thuận lợi nhất được hiểu là vị trí mà tại đó đã có Rubber Tired Gantry (RTG) và Reach stacker (RS) đang hoạt động và có thể gấp ngay lên xe cho tài xế, không mất thời gian chờ. Trường hợp tài xế muốn lấy container tại vị trí chưa có cần cầu, nhân viên công vào sẽ gọi cho bộ phận Dispatcher để điều cần cầu tới vị trí lấy container.

Sau khi chọn container xong, thư ký công lưu kết quả, dispatcher khi thay lệnh trên hệ thống mà thư ký công vừa lần sẽ sắp xếp thiết bị nâng hạ tại vị trí đó, để gấp container cho xe.

Sau khi chọn container và hoàn tất kiểm tra cũng như nhập các thông tin vào hệ thống, nhân viên công sẽ cung cấp phiếu tác nghiệp (TID) & giấy thông hành (PASS) cho khách hàng.

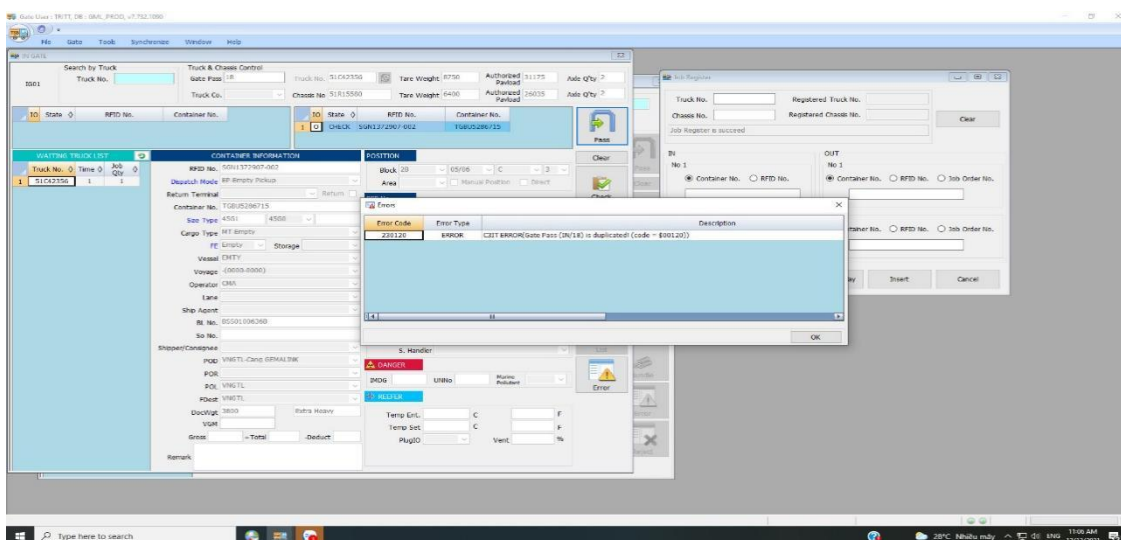
- Khi nhân viên công cảng kiểm tra và đưa các phiếu tác nghiệp và giấy thông hành (PASS) sẽ có những trường hợp sai lỗi như sau:



(Nguồn: Tài liệu nội bộ của Cảng Gemalink)

Hình 2.14: Lỗi thường gặp ở Gate

Lỗi này là lỗi do cầu chưa xác nhận hạ container xuống bãi, để giải quyết vấn đề này cần báo lên Dispatcher và phải kiểm tra thực tế số container lấy ra khỏi bãi đúng số container trên hệ thống hay chưa rồi xác nhận. Đối với container hạ thì cần phải báo số container hoặc số Pass.



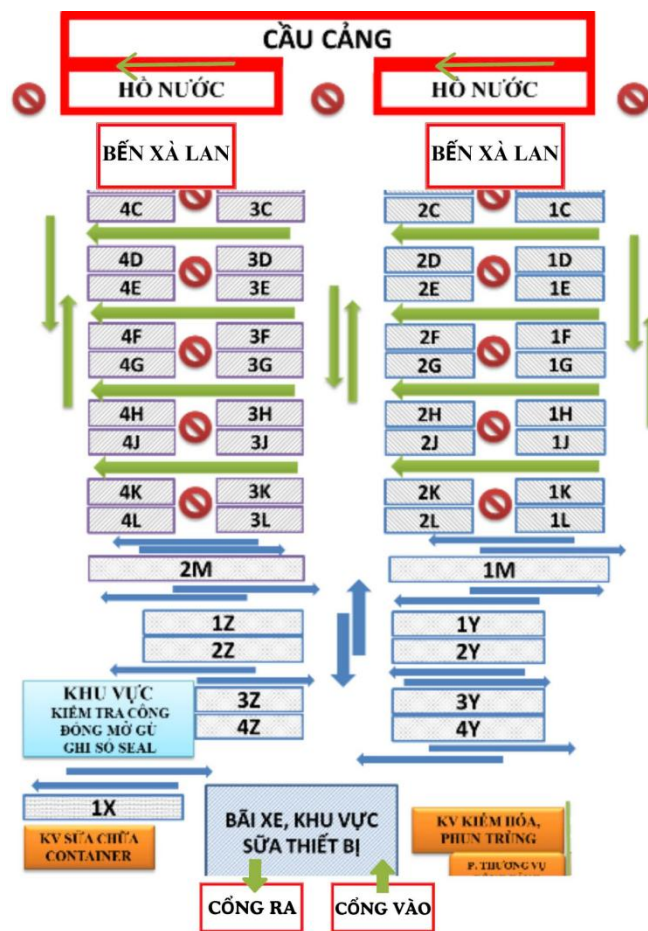
(Nguồn: Tài liệu nội bộ của Cảng Gemalink)

Hình 2.15: Lỗi thường gặp ở Gate

Lỗi này là do nhân viên cổng cảng đã có sai sót trong việc nhập phát số Pass cho tài xế, nên bị trùng số Pass.

Sau khi phát phiếu tác nghiệp và giấy PASS thì nhân viên cổng sẽ gọi điện cho dispatcher báo vị trí cần lấy container, trả lại phiếu lấy container và hướng dẫn tài xế vào vị trí lấy container. Tài xế nhận phiếu hướng dẫn chi đường, nhận BAT từ bảo vệ, đặt BAT lên trước đầu xe, lái xe vào trong cảng theo hướng dẫn trên phiếu hướng dẫn di chuyển, cần cầu sẽ nhìn theo số này để biết xe vào lấy container nào.

❖ Bãi container tại Cảng Gemalink:



(Nguồn: Hình ảnh nội bộ của cảng)

Hình 2.16: Sơ đồ bãi container tại cảng Gemalink

- Từ block A đến F: chỉ dành cho xe nội bộ của cảng di chuyển container từ tàu, xà lan vào các block bên trong.
- Từ G đến Y là khu vực xe ngoài cảng có thể vào để lấy container.
- Khi tàu đến, container được dischang xuống và được xếp ở những block gần cầu cảng: A, B, C, D, E, F. Sau đó xe nội bộ di chuyển container vào trong các block G, H, J, K để xe ngoài vào lấy container, quy trình này gọi là house keeping. Tuy nhiên trong trường hợp xe ngoài vô cảng lấy hàng, mà container chưa làm Quy trình house Keeping, thì xe sẽ được vào những block A, B, C, D, E, F dưới sự hướng dẫn và giám sát của Supervisor Yard.

Đây là bước quan trọng nhất trong quy trình giao nhận hàng hóa vì nó đánh dấu thời điểm lô hàng thực tế được bàn giao cho khách hàng. Toàn bộ các bước trước đó chỉ mang tính chuẩn bị và hỗ trợ, còn bước 6 là bước hoàn tất giao dịch.

Việc đối chiếu thông tin và kiểm tra container trước khi bàn giao giúp tránh nhầm lẫn, đảm bảo rằng khách hàng nhận đúng hàng hóa, đúng số lượng, và đúng chất lượng như đã cam kết.

Quá trình bàn giao container cũng góp phần giải phóng không gian lưu trữ tại bãi, giúp cảng tối ưu hóa việc quản lý và sắp xếp container, đặc biệt trong những thời điểm lưu lượng hàng hóa cao.

Nếu có sai sót trong quá trình kiểm tra hoặc đối chiếu thông tin, chẳng hạn như nhầm số container hoặc không phát hiện các vấn đề kỹ thuật (như hư hỏng hoặc mất niêm phong), điều này có thể dẫn đến tranh chấp giữa khách hàng và cảng. Vì vậy, Nếu trường hợp không trùng số container thì sẽ gọi điện cho Dispatcher để yêu cầu kiểm tra, gấp lại cho đúng số container theo lệnh trên hệ thống.

Trường hợp trùng khớp thông tin, hạn lệnh hợp lệ thì chuyển đến bước tiếp theo.

Bước 7: “Thư ký cổng (chiều ra) thu lại bộ chứng từ và cung cấp 2 phiếu giao nhận container (EIR).

Nhiệm vụ của thư ký cổng (chiều ra): Thư ký cổng là người đảm nhận công đoạn cuối cùng trong quy trình giao nhận container tại cảng. Tại bước này, thư ký cổng chịu trách nhiệm kiểm tra, đối chiếu toàn bộ thông tin, chứng từ do khách hàng nộp lại và xử lý trên hệ thống trước khi cho phép container rời khỏi cảng. Vai trò của thư ký cổng là cực kỳ quan trọng nhằm đảm bảo tất cả các thủ tục được thực hiện đúng, đủ và không có sai sót.

Vị trí “chiều ra” tại cảng được thiết kế để thực hiện các bước cuối cùng trong quy trình kiểm soát. Đây cũng là điểm mà mọi rủi ro, nếu có, sẽ được phát hiện kịp thời trước khi container chính thức rời cảng.

Quy trình thu lại bộ chứng từ:

Tại bước này, khách hàng cần nộp đầy đủ các loại giấy tờ theo yêu cầu của cảng, bao gồm:

Giấy thông hành (PASS): Đây là giấy chứng nhận mà khách hàng nhận được sau khi hoàn thành mọi thủ tục và thanh toán tại các bước trước. Giấy thông hành đảm bảo rằng container đã được kiểm tra và có đủ điều kiện để rời khỏi cảng.

Bộ chứng từ liên quan: Các giấy tờ có thể bao gồm biên lai thanh toán, tờ khai hải quan đã thông quan, hoặc bất kỳ tài liệu nào được yêu cầu trong từng trường hợp cụ thể.

Thư ký công sẽ kiểm tra cẩn thận các chứng từ này để đảm bảo:

Container đã hoàn thành toàn bộ nghĩa vụ tài chính và thủ tục pháp lý.

Thông tin trên giấy tờ khớp với dữ liệu trong hệ thống của cảng (bao gồm số container, thông tin khách hàng, và trạng thái hàng hóa).

Cung cấp 2 phiếu giao nhận container (EIR):

Sau khi xác nhận bộ chứng từ hợp lệ, thư ký công sẽ phát hành 2 phiếu giao nhận container (EIR - Equipment Interchange Receipt) cho khách hàng.

Nội dung trên phiếu EIR: EIR là tài liệu quan trọng, cung cấp thông tin chi tiết về quá trình giao nhận container. Phiếu này thường bao gồm:

Thông tin container: Mã container, loại container, tình trạng container (rỗng, đầy, hoặc hư hỏng).

Thông tin giao nhận: Thời gian, địa điểm giao container và các bên liên quan.

Chữ ký xác nhận: Cảng và khách hàng ký xác nhận để đảm bảo rằng hai bên đã thống nhất về tình trạng container.

Mục đích của việc phát hành 2 phiếu EIR:

Một bản EIR dành cho khách hàng: Khách hàng sử dụng phiếu này làm tài liệu lưu trữ và có thể trình cơ quan hải quan, công ty vận chuyển, hoặc các bên liên quan khi cần.

Một bản EIR dành cho cảng: Bản này được lưu lại làm hồ sơ nội bộ, phục vụ mục đích kiểm tra, đối chiếu, hoặc giải quyết tranh chấp (nếu có) trong tương lai.

Bước này đóng vai trò quyết định trong việc hoàn tất quy trình giao nhận container:

- ❖ Về mặt pháp lý: Việc thu lại chứng từ và cung cấp EIR đảm bảo rằng mọi thủ tục liên quan đến giao nhận hàng hóa đã được hoàn thành theo quy định. EIR chính là bằng chứng pháp lý cho cảng và khách hàng trong trường hợp xảy ra tranh chấp về sau.

- ❖ Về mặt kiểm soát: Thư ký công kiểm tra kỹ lưỡng nhằm đảm bảo không có sai sót hoặc thiếu sót trong quá trình giao nhận. Điều này giúp cảng duy trì tính minh bạch và chính xác trong hoạt động vận hành.
- ❖ Về mặt vận hành: Việc cung cấp EIR giúp tạo sự đồng nhất trong thông tin giao nhận giữa các bên (khách hàng, cảng, và các đơn vị vận chuyển), từ đó giảm thiểu thời gian xử lý thủ tục và tối ưu hóa quy trình logistics..

Bước 8: “Khách hàng ký vào 1 bản phiếu EIR và gửi lại cho thư ký công kèm giấy PASS.

- ✚ Nhiệm vụ của khách hàng: Đây là bước cuối cùng trong quy trình giao nhận container, trong đó khách hàng cần hoàn thành các thủ tục xác nhận để container chính thức được phép rời khỏi cảng. Cụ thể, khách hàng thực hiện hai việc chính:
 - Ký xác nhận vào phiếu giao nhận container (EIR): Khách hàng sẽ ký vào một trong hai bản phiếu giao nhận container (EIR) được cung cấp ở bước trước.
 - Nộp lại giấy PASS: Giấy PASS, đã được cấp sau khi khách hàng hoàn tất thanh toán và thủ tục trước đó, sẽ được nộp lại cho thư ký công.

Ý nghĩa của việc ký vào phiếu EIR:

Phiếu giao nhận container (EIR - Equipment Interchange Receipt) là tài liệu quan trọng trong quy trình logistics. Việc ký xác nhận vào phiếu EIR mang ý nghĩa quan trọng cả về pháp lý lẫn thực tiễn.

Xác nhận thông tin cuối cùng:

Bằng việc ký tên, khách hàng xác nhận rằng:

Tất cả thông tin trên phiếu EIR (số container, trạng thái container, thời gian nhận hàng, địa điểm giao nhận,...) là chính xác.

Container đã được kiểm tra và bàn giao đúng tình trạng như thỏa thuận.

Đây là bước để tránh các tranh chấp về sau, đặc biệt trong trường hợp có vấn đề phát sinh về tình trạng container hoặc việc giao hàng.

Việc ký vào phiếu EIR là một hành động thể hiện sự đồng thuận giữa khách hàng và cảng về việc hoàn tất quy trình giao nhận. Tài liệu này trở thành bằng chứng hợp pháp để xác định rằng khách hàng đã nhận container từ cảng theo đúng quy định.

- Tạo dữ liệu lưu trữ: Phiếu EIR được cảng lưu trữ làm hồ sơ nội bộ, giúp quản lý chặt chẽ luồng hàng hóa ra vào. Đây cũng là nguồn thông tin phục vụ các hoạt động thống kê và kiểm tra sau này.
- Tầm quan trọng của việc nộp lại giấy PASS: Giấy PASS là bằng chứng cho thấy khách hàng đã hoàn tất các bước trước đó, bao gồm thanh toán các chi phí (bốc xếp, lưu kho,...) và giải quyết xong thủ tục hải quan.

Việc nộp lại giấy PASS ở bước cuối cùng giúp cảng kiểm soát chính xác luồng container ra khỏi cảng, tránh các trường hợp gian lận hoặc sai sót.

- Bằng cách thu lại giấy PASS, cảng đảm bảo rằng container chỉ được giao cho đúng người có quyền sở hữu hoặc quản lý hợp pháp.

Vai trò của thư ký công trong bước này: Thư ký công sẽ kiểm tra tính hợp lệ của phiếu EIR đã ký và giấy PASS mà khách hàng nộp lại. Nếu có bất kỳ sai sót hoặc thiếu sót nào (ví dụ: thông tin trên EIR không chính xác, giấy PASS không hợp lệ), họ sẽ yêu cầu khách hàng hoàn thiện trước khi cho phép container rời khỏi cảng.

Sau khi xác nhận, thư ký công lưu lại bản EIR và giấy PASS, đồng thời cập nhật thông tin lên hệ thống để ghi nhận rằng container đã được bàn giao thành công

Phiếu EIR đã ký cùng giấy PASS là bằng chứng pháp lý xác nhận rằng cảng đã hoàn thành trách nhiệm giao hàng và khách hàng đã tiếp nhận hàng hóa đúng quy trình. Nếu có tranh chấp phát sinh sau này (ví dụ: hư hỏng container, thất thoát hàng hóa), hai bên sẽ dựa vào tài liệu này để giải quyết.

Việc ký phiếu EIR cũng bảo vệ quyền lợi của khách hàng, vì họ có thể dùng bản sao của phiếu này để làm cơ sở cho các thủ tục tiếp theo (vận chuyển, giao hàng cho bên thứ ba,...)

Quy trình ký và thu lại tài liệu giúp cảng quản lý chặt chẽ dòng chảy container, tránh tình trạng container rời khỏi cảng khi chưa hoàn thành đủ thủ tục.

Dữ liệu từ phiếu EIR và giấy PASS được lưu trữ trong hệ thống, tạo sự đồng bộ và hỗ trợ các công việc như kiểm kê, thống kê, và cải thiện vận hành cảng về sau.

Đây là bước kết thúc của quy trình, có vai trò xác nhận và đảm bảo rằng tất cả các thủ tục đã hoàn thành một cách chính xác. Đây là điểm nối quan trọng giữa cảng và khách hàng, giúp cảng bảo vệ quyền lợi của mình và đồng thời đảm bảo rằng khách hàng nhận

được hàng hóa theo đúng cam kết. Không chỉ là thủ tục hành chính mà còn mang ý nghĩa lớn về pháp lý và vận hành. Nó đảm bảo quy trình giao nhận được hoàn thiện một cách tốt nhất.

2.9 Phân tích và đánh giá các chỉ tiêu đánh giá đến nghiệp vụ giao nhận nguyên container đường biển của Cảng Gemalink:

2.9.1 Phân tích các chỉ tiêu đánh giá đến nghiệp vụ giao nhận nguyên container đường biển của Cảng Gemalink:

 Chỉ tiêu về hiệu quả hoạt động:

Thời gian quay vòng tàu (Turnaround Time): Cảng Gemalink duy trì hiệu quả cao trong việc giảm thời gian tàu neo đậu, đảm bảo lịch trình ổn định cho các tuyến vận tải quốc tế:

-Thời gian trung bình:

+ Tàu nhỏ (dưới 50.000 DWT): Quay vòng trung bình trong dưới 24 giờ.

+ Tàu lớn (trên 100.000 DWT): Quay vòng từ 1-2 ngày, phụ thuộc vào số lượng container cần xử lý.

Thời gian xử lý container nhập khẩu:

-Với thời gian trung bình:

+ Dỡ container khỏi tàu: 1-2 giờ/container, tùy thuộc vào loại hàng hóa và điều kiện thời tiết.

+ Giao hàng đến khách hàng: 6-12 giờ, bao gồm kiểm tra hải quan, lưu kho, và điều phối vận chuyển.

Tốc độ giải phóng hàng Số liệu thống kê:

Trung bình 3.000-4.000 TEU/ngày được giải phóng, tùy thuộc vào khối lượng công việc và mùa cao điểm. Trong các đợt cao điểm, cảng có thể xử lý đến 5.000 TEU/ngày nhờ vào sự hỗ trợ từ các đội sà lan và xe vận tải.

 Chỉ tiêu về chi phí

Chi phí lưu bãi:

Tổng hợp như sau:

Bảng 2.4 Chi phí lưu bãi của các Cảng trong khu vực Cái Mép

Đơn vị tính: Ngàn Đồng/ngày

Phí lưu bãi cont	GML	SSIT	TCTT	CMIT
Khô	Free 5day	Free 5day	Free 5day	Free 5day
Sau ngày free	Trung bình 200	Trung bình 200	Trung bình 140	Trung bình 200
Lạnh	Free 2day	Free 2day	Free 5day	Free 2day
Sau ngày free	Trung bình 1.300	Trung bình 1.400	Trung bình 300	Trung bình 1.100
Quá tải, nguy hiểm	Free 2day	Free 5day	Free 5day	Free 5day
Sau ngày free	Trung bình 350	Trung bình 350	Trung bình 300	Trung bình 350

Nguồn: Tác giả tự cập nhật trên các trang Web của Các Cảng

Nhận xét:

Theo dữ liệu có trên bảng ta biết được rằng:

-Ưu điểm của Gemalink:

+Chính sách phí tương đương với các cảng lớn như SSIT và CMIT.

+ Mức phí trung bình không gây đột biến, đảm bảo tính ổn định và dễ dự đoán cho khách hàng.

-Nhược điểm:

+ Chính sách miễn phí lưu bãi ít cạnh tranh, đặc biệt với container lạnh và container nguy hiểm so với TCTT.

+ Chi phí lưu container lạnh sau thời gian miễn phí tương đối cao.

Hiệu quả kinh tế: So sánh chi phí vận hành dịch vụ với doanh thu từ hoạt động giao nhận.

 Chi tiêu về chất lượng dịch vụ

Tỷ lệ giao hàng đúng lịch: Gemalink đạt tỷ lệ giao hàng đúng lịch cao nhờ vào cơ sở hạ tầng hiện đại và quy trình vận hành hiệu quả: Tỷ lệ trung bình: Khoảng 95-98% lô hàng được giao đúng thời gian cam kết, đặc biệt với các tuyến vận tải lớn và lịch trình cố định. Các yếu tố như điều kiện thời tiết hoặc tình trạng tắc nghẽn tại các tuyến đường kết nối có thể ảnh hưởng, nhưng cảng luôn có phương án xử lý linh hoạt.

Tỷ lệ sai sót: Gemalink duy trì tỷ lệ sai sót thấp nhờ quy trình kiểm soát chất lượng chặt chẽ:

- Số liệu trung bình:

- + Tỷ lệ mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa thấp, dưới 1% tổng số lô hàng xử lý.
- + Các vụ giao nhầm hàng hóa ít hơn 0.5%, nhờ sử dụng hệ thống mã hóa và theo dõi bằng công nghệ RFID..

Đánh giá khách hàng:

-Chỉ số hài lòng (CSAT): Đạt mức 90-95% trong các khảo sát định kỳ, phản ánh sự hài lòng cao từ khách hàng về thời gian xử lý, an toàn hàng hóa, và hỗ trợ dịch vụ. Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu đánh giá cao sự phối hợp nhịp nhàng giữa cảng và các đối tác logistics.

-Phản hồi tiêu cực: Một số ý kiến góp ý liên quan đến thời gian chờ xử lý trong giờ cao điểm hoặc các trường hợp phát sinh do tác động ngoại cảnh (ví dụ: giao thông khu vực).



Chỉ tiêu về năng lực hạ tầng:

Công suất xử lý: Gemalink là một trong những cảng container lớn nhất tại Việt Nam và khu vực Đông Nam Á, với khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải quốc tế ngày càng tăng:

+ Công suất thiết kế: 2,4 triệu TEU/năm, với khả năng mở rộng lên đến 4 triệu TEU/năm trong giai đoạn phát triển tiếp theo.

+ Thực tế hiện tại: Năm 2023, lượng container thực tế xử lý đạt khoảng 2 triệu TEU, tương đương với 83% công suất thiết kế, nhờ vào lưu lượng hàng hóa ổn định từ các tuyến vận tải lớn. Tỷ lệ sử dụng hạ tầng: So sánh lượng container thực tế xử lý với công suất thiết kế.

Mức độ hiện đại hóa thiết bị: Trang thiết bị hiện đại: Sử dụng hệ thống cần cẩu STS (Ship-to-Shore) với tầm với 24 hàng container, phù hợp với các tàu container siêu lớn. Hệ thống RTG (Rubber-Tyred Gantry Crane) chạy điện, giảm thiểu phát thải và tiết kiệm năng lượng.



Chỉ tiêu về môi trường và an ninh

Kiểm soát an toàn và an ninh hàng hóa: Cảng Gemalink đặt ưu tiên cao vào việc đảm bảo an toàn và an ninh hàng hóa thông qua các biện pháp kiểm soát nghiêm ngặt:

-Tỷ lệ lô hàng được kiểm tra:

+ Khoảng 15-20% lô hàng tại cảng được kiểm tra ngẫu nhiên theo quy định của cơ quan hải quan và quản lý cảng.

+ Đối với hàng hóa nguy hiểm (DG cargo), tỷ lệ kiểm tra có thể tăng lên 30-50% để bảo đảm tuân thủ quy định về phân loại, đóng gói và vận chuyển.

-Hệ thống giám sát:

+ Trang bị camera giám sát 24/7 tại các khu vực quan trọng như cổng ra vào, khu vực lưu trữ container, và khu xử lý hàng hóa nguy hiểm.

+ Hệ thống kiểm soát truy cập (access control) giúp giám sát chặt chẽ người ra vào cảng.

-Quy trình an toàn:

+Áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế như ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) để đảm bảo an ninh cảng biển.

+Đào tạo định kỳ cho nhân viên về xử lý sự cố an ninh và an toàn, đặc biệt là các trường hợp liên quan đến hàng hóa nguy hiểm.Tác động môi trường: Đánh giá mức độ tuân thủ các tiêu chuẩn về môi trường, như xử lý khí thải từ thiết bị.

 Chỉ tiêu về kết nối logistics

Thời gian vận chuyển nội địa: Cảng Gemalink, tọa lạc tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, có vị trí chiến lược gần các tuyến vận tải quốc tế và các khu công nghiệp lớn tại miền Nam Việt Nam. Thời gian trung bình vận chuyển hàng hóa nhập khẩu từ cảng đến các khu công nghiệp lớn như sau:

+ Bình Dương: khoảng 3-4 giờ qua Quốc lộ 51 và các tuyến đường cao tốc (ví dụ: Cao tốc Long Thành - Dầu Giây).

+ Đồng Nai: khoảng 1,5-2 giờ, đặc biệt thuận tiện với các khu công nghiệp như Nhơn Trạch và Long Thành.

+ TP.HCM: khoảng 2-3 giờ, phụ thuộc vào tuyến vận chuyển qua Quốc lộ 51, đường cao tốc hoặc đường thủy nội địa.

Mức độ đồng bộ hạ tầng: Khả năng kết nối với đường bộ, đường sông và các cảng khác trong khu vực Cảng Cái Mép. Cảng Gemalink được thiết kế để tận dụng tối đa khả năng kết nối hạ tầng với các loại hình vận tải như đường bộ, đường sông, và liên kết với các cảng lân cận trong cụm Cái Mép.

+ Đường bộ: Quốc lộ 51 là tuyến chính kết nối cảng với các khu vực kinh tế trọng điểm. Cao tốc Bến Lức - Long Thành (đang hoàn thiện) sẽ rút ngắn thời gian vận chuyển từ Gemalink đến miền Tây và khu vực phía Nam TP.HCM.

+ Đường thủy: Kết nối trực tiếp với hệ thống sông Đồng Nai và sông Sài Gòn, cho phép sử dụng sà lan để giảm tải cho đường bộ. Tuyến vận tải thủy nội địa mạnh mẽ giúp giảm chi phí vận chuyển hàng container đến TP.HCM và các khu vực lân cận.

Liên kết cảng: Gemalink có khả năng phối hợp với các cảng trong khu vực như Cái Mép, Tân Cảng - Cái Mép, và cảng SP-PSA để tăng năng lực khai thác và điều phối hàng hóa linh hoạt.

2.9.2. Phương pháp đánh giá

Nhằm đánh giá mức độ hoàn thiện nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link tác giả sử dụng phương pháp đánh giá nội bộ bằng kỹ thuật phỏng vấn chuyên gia, những người trực tiếp quản lý và thực hiện công việc, gồm 6 người ở bộ phận Sales, Cash, OPS, Planing (Danh sách chi tiết được đính kèm ở phần phụ lục):

Việc hỏi ý kiến chuyên gia được thực hiện dựa theo dàn bài câu hỏi phỏng vấn, bằng cách đưa ra các câu hỏi để đánh giá mức độ hoàn thiện nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link, các chuyên gia được phỏng vấn cho điểm trên thang điểm 5 theo mức độ như sau: 1: Hoàn toàn không đồng ý; 2: Không đồng ý; 3: Trung lập; 4: Đồng ý; 5: Hoàn toàn đồng ý

Từ ý kiến đánh giá của các thành viên, tác giả tổng hợp và đưa ra kết quả.

2.9.3 Kết quả đánh giá

Bảng 2.5 : *Bảng đánh giá các chỉ tiêu đánh giá đến nghiệp vụ giao nhận nguyên container đường biển của Cảng Gemalink*

Khía cạnh đánh giá	Average	Min	Max	Mode
Điểm hoàn thiện				
Nhân viên có trình độ chuyên môn cao, vững nghiệp vụ, các nhân viên trình độ đại học trở lên	4.7	4	5	5
Thời gian xử lý tàu nhanh chóng và gọn lẹ	4.8	4	5	5
Công ty cập nhập và áp dụng một cách nhanh chóng các thông tin, chính sách về nghiệp vụ giao nhận kịp thời và thực hiện hiệu quả.	5	5	5	5
Quan tâm và bảo vệ quyền lợi của khách hàng	4.7	4	5	5
Công ty trang bị đầy đủ máy móc thiết bị phục vụ cho việc thực hiện nghiệp vụ	4.6	4	5	5
Điểm chưa hoàn thiện				
Chi phí lưu bãi còn chưa thật sự tốt	4.3	3	5	5
Còn thiếu khá nhiều nguồn nhân lực có chuyên môn tốt.	5	5	5	5
Hệ thống công nghệ thông tin chưa hiện đại ảnh hưởng việc lưu trữ tìm kiếm hồ sơ khách hàng.	4.6	4	5	5
Công ty chưa có đủ nhiều các trang thiết bị hỗ trợ vận chuyển	4.3	3	5	5
Phía khu vực cảng còn thường xuyên ùn tắc	4.7	4	5	5
Chưa có kho tại khu vực cảng để giúp tối ưu hóa chi phí cho khách hàng.	4.6	4	5	5

Dựa trên bảng đánh giá trên, ta có thể rút ra một số nhận xét như sau:

✓ Điểm hoàn thiện

Chất lượng nhân sự: Nhân viên có trình độ chuyên môn cao, vững nghiệp vụ, phần lớn đạt trình độ đại học trở lên, với mức điểm trung bình 4.7 và mode là 5, cho thấy sự đồng đều trong đánh giá. Đây là một thế mạnh đáng ghi nhận.

Thời gian xử lý tàu: Đạt mức 4.8 trung bình, mode là 5. Điều này thể hiện công ty có khả năng xử lý tàu nhanh chóng và gọn gàng, đáp ứng tốt yêu cầu vận hành.

Cập nhật thông tin và chính sách: Mức điểm tối đa (5 trên tất cả các tiêu chí), chứng tỏ công ty không chỉ thực hiện tốt việc cập nhật mà còn triển khai chính sách một cách hiệu quả. Đây là một điểm nổi bật.

Quan tâm đến quyền lợi khách hàng: Với mức trung bình 4.7 và mode là 5, khách hàng đánh giá cao sự quan tâm và hỗ trợ từ phía công ty.

Trang bị máy móc thiết bị: Mức trung bình đạt 4.6, thể hiện công ty đã cung cấp đủ các máy móc cơ bản để thực hiện nghiệp vụ, mặc dù vẫn còn chỗ để cải thiện

✓ Điểm chưa hoàn thiện

Chi phí lưu bãi: Được đánh giá thấp nhất với điểm trung bình 4.3 (min 3). Đây là khía cạnh mà khách hàng cảm thấy chưa thật sự tối ưu, cần cải thiện để nâng cao sức cạnh tranh.

Nguồn nhân lực chuyên môn: Được đánh giá cao với điểm tối đa (5), nhưng có thể liên quan đến nhu cầu tuyển dụng bổ sung nhân sự để đáp ứng nhu cầu mở rộng.

Công nghệ thông tin: Mức trung bình 4.6 cho thấy công ty đã có hệ thống công nghệ thông tin cơ bản, nhưng chưa hiện đại hóa đủ để đáp ứng toàn diện các yêu cầu lưu trữ và tìm kiếm.

Trang thiết bị vận chuyển: Trung bình 4.3 (min 3), phản ánh một số hạn chế về số lượng và chất lượng trang thiết bị phục vụ vận chuyển. Đây là điểm cần ưu tiên đầu tư.

Ùn tắc khu vực cảng: Mặc dù được đánh giá trung bình 4.7, vấn đề ùn tắc tại khu vực cảng vẫn là một thách thức cần khắc phục để tăng hiệu suất vận hành.

Chưa có hệ thống kho hàng nên vấn đề quá tải hàng hóa cũng như bãi k còn sức chứa để hỗ trợ được nhiều vị trí lưu trữ hàng hóa hơn.

- Công ty đã đạt được nhiều điểm mạnh, đặc biệt trong các khía cạnh nhân sự, thời gian xử lý, và cập nhật chính sách. Tuy nhiên, cần tập trung cải thiện chi phí lưu bãi, tăng cường trang thiết bị vận chuyển, nâng cấp hệ thống công nghệ thông tin, và xây dựng kho hàng tại cảng để tối ưu hóa chi phí và nâng cao trải nghiệm khách hàng.

TÓM TẮT CHƯƠNG 2

Chương 2 phân tích toàn diện thực hiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công Ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link. Đầu tiên là phần giới thiệu thông tin chung về công ty, bao gồm quá trình hình thành, phát triển, sứ mệnh, tầm nhìn và sơ đồ tổ chức. Tiếp đó, các trang thiết bị, dịch vụ và kết quả hoạt động nổi bật giai đoạn 2021-2023 được trình bày, kèm theo những thành quả đạt được trong 3 năm qua cũng như những định hướng phát triển của doanh nghiệp trong tương lai.

Chương này tiếp tục với phần phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến quá trình giao nhận hàng nhập khẩu tại Gemalink, bao gồm cả nhân tố chủ quan và khách quan. Phần tâm điểm của chương 2 là mô tả chi tiết quy trình nhận hàng nguyên container nhập khẩu tại công ty, từ sơ đồ tổng hợp đến từng bước thực hiện cụ thể. Cuối cùng, chương trình phân tích các chỉ tiêu đánh giá dịch vụ giao nhận tại Gemalink, sử dụng các phương pháp đánh giá cụ thể để đưa ra kết quả tổng quan về hiệu quả và chất lượng của quy trình này.

CHƯƠNG 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM HOÀN THIỆN CÔNG TÁC TỔ CHỨC THỰC HIỆN HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN HÀNG NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY CP CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT – TERMINAL LINK.

3.1. Mục tiêu và phương hướng hoạt động của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal link.:

Năm 2025, ngành logistics toàn cầu được dự báo sẽ tiếp tục đối mặt với những thách thức phức tạp, bao gồm biến động địa chính trị, tác động từ suy thoái kinh tế ở một số khu vực trọng điểm, áp lực cắt giảm phát thải và sự chuyển đổi mạnh mẽ trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Tại Việt Nam, thị trường logistics vẫn duy trì tốc độ tăng trưởng nhờ vào chính sách mở cửa thương mại, cải thiện cơ sở hạ tầng và vai trò ngày càng lớn trong chuỗi giá trị khu vực.

Trong bối cảnh đó, Theo như *Báo cáo thường niên năm 2024 của Tổng Công ty Gemadept (2024)* - Công ty Cổ phần Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link định hướng mục tiêu hoạt động năm 2025 với trọng tâm chiến lược như:

Tối ưu hóa sản lượng và nâng cao hiệu quả khai thác

Gemalink đặt mục tiêu sản lượng đạt trên 1.800.000 TEU, tăng trưởng ổn định so với năm 2024, tiếp tục khai thác tối đa năng lực cảng. Đồng thời, giai đoạn 2 của dự án Gemalink sẽ được triển khai đúng tiến độ, với mục tiêu đưa vào khai thác từng phần từ cuối năm 2025, góp phần nâng công suất cảng lên 3 triệu TEU/năm trong tương lai gần.

Phát triển theo hướng bền vững và xanh hóa

Gemalink cam kết tiếp tục thực hiện các sáng kiến bảo vệ môi trường và giảm phát thải khí nhà kính: Đẩy mạnh chương trình trồng rừng ngập mặn, mở rộng hợp tác với các hãng tàu lớn để triển khai các dự án bảo vệ hệ sinh thái biển. Tích hợp hệ thống quản lý phát thải, ứng dụng công nghệ xanh và sử dụng năng lượng tái tạo nhằm giảm tiêu thụ năng lượng và tác động môi trường.

Chuyển đổi số và nâng cao năng lực cạnh tranh

Năm 2025, Gemalink sẽ lên kế hoạch tập trung đầu tư vào số hóa và tự động hóa quy trình vận hành: Ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và phân tích dữ liệu lớn (Big Data) để tối

ưu hóa hiệu suất cảng và cải thiện trải nghiệm khách hàng. Nâng cấp hệ thống quản lý cảng thông minh, cải thiện khả năng xử lý tàu lớn hơn và hỗ trợ các tuyến thương mại quốc tế trọng yếu.

Đẩy mạnh liên kết trong chuỗi cung ứng

Trong bối cảnh các liên minh hàng hải và xu hướng tích hợp chuỗi cung ứng tiếp tục gia tăng, Gemalink sẽ: Mở rộng hợp tác chiến lược với các hãng tàu quốc tế, tạo điều kiện kết nối trực tiếp giữa cảng và các tuyến thương mại quan trọng toàn cầu. Cũng cố vai trò là trung tâm logistics khu vực Cái Mép - Thị Vải, hỗ trợ các doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam gia tăng năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Góp phần phát triển ngành cảng biển Việt Nam

Với vai trò cảng nước sâu lớn nhất Việt Nam, Gemalink tiếp tục khẳng định vị thế là cầu nối quan trọng trong chuỗi cung ứng quốc tế. Công ty không chỉ hướng tới tối đa hóa giá trị kinh tế mà còn cam kết hỗ trợ sự phát triển bền vững của ngành cảng biển và logistics quốc gia, đóng góp vào sự thịnh vượng chung của khu vực. Gemalink đặt mục tiêu không chỉ duy trì mà còn mở rộng tầm ảnh hưởng, trở thành hình mẫu tiên phong trong việc kết hợp phát triển cảng thông minh, xanh hóa và bền vững, đáp ứng nhu cầu thị trường logistics toàn cầu đang thay đổi không ngừng.

3.2. Phân tích đánh giá ma trận SWOT của hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal link.

3.2.1 Những điểm mạnh trong dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu

Công ty Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link đã có những điểm mạnh như sau:

Thứ nhất: Là Cảng nước sâu có thể đón những con tàu hơn trong khu vực Cảng Cái Mép, vị trí thuận lợi và mớn nước sâu đủ để những con tàu lớn nhất thế giới cập như những con tàu của: COSCO (Cscs Pacific Ocean), ONE (One Innovation), OOCL (OOCL Spain), HMM (HMM Le Havre),...

Thứ hai, Tuy chỉ mới đưa vào hoạt động chỉ 4 năm nhưng Gemalink là sự hợp tác giữa Gemadept và CMA-CGM, một bên là công ty có kinh nghiệm lâu năm trong ngành Xuất nhập khẩu, một bên là hãng tàu đứng thứ 3 thế giới nên với bề dày kinh nghiệm Gemalink được đúc kết từ những kinh nghiệm của cả 2 bên, cùng với những quy định an

toàn vô cùng nghiêm ngặt của CMACGM đã giúp Gemalink thực hiện một cách chuyên nghiệp, chính xác và hiệu quả những yêu cầu của khách hàng về mặt thời gian, địa điểm, đảm bảo an toàn hàng hóa.

Thứ ba, Đội ngũ nhân viên của Công ty hầu hết có trình độ Đại học với trình độ chuyên môn cao cùng kinh nghiệm trong lĩnh vực giao nhận. Ban lãnh đạo quản lý điều hành tốt, nhạy bén trong giải quyết các vấn đề phát sinh, thân thiện với nhân viên, tạo môi trường làm việc tốt, đạt hiệu quả cao. Đội ngũ nhân viên luôn nỗ lực, hết mình hoàn thành trong việc với hiệu quả tốt nhất với sự chính xác cao. Với thời gian làm việc lâu năm với nhau, các nhân viên có tinh thần gắn kết với nhau và với công ty rất chặt chẽ, tạo nên sự hoạt động nhịp nhàng trong công việc.

Thứ tư, Trang thiết bị vận chất của công ty được trang bị tiên tiến, các ứng dụng khoa học công nghệ, internet. Có 1 phòng ban chuyên về IT để hỗ trợ nhân viên trong các ứng dụng công nghệ, các phần mềm, có hệ thống giám sát điều hành cổng cảng, camera giám sát khu vực cổng để theo dõi trực tiếp.

Thứ năm, có áp dụng công nghệ hiện đại với trang web Smart Port để hỗ trợ khách hàng trong quy trình giao nhận hàng hóa tiện lợi hơn và nhanh chóng hơn, rút ngắn được thời gian giao nhận, điều này làm tăng hiệu quả trong hoạt động giao nhận.

3.2.2 Những điểm yếu trong dịch vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu

Bên cạnh những ưu điểm kể trên, Công ty Công Ty Cp Cảng Cái Mép Gemadept - Terminal Link vẫn còn những hạn chế trong hoạt động giao nhận hàng hóa nhập khẩu:

Thứ nhất, Vì còn là Công ty mới thành lập nên vẫn còn những trường hợp chưa thực sự hiểu rõ và giải quyết được nhanh chóng cho khách hàng. Tuy đội ngũ nhân viên tốt nghiệp Đại học chiếm tỷ lệ cao, nhưng nhân viên có chuyên môn ban đầu về xuất nhập khẩu hay giao nhận chiếm tỷ lệ không được cao lắm nên vẫn cần tốn thêm thời gian để đào tạo kĩ càng về chuyên môn.

Thứ hai, Trong quy trình giao nhận, bước thủ tục hải quan và thanh lý vẫn chưa được làm online điện tử mà vẫn còn làm truyền thống nên vẫn mất nhiều thời gian và công sức để thực hiện trực tiếp ở Văn phòng Hải Quan.

Thứ ba, Tuy công ty đã trang bị phương tiện vận tải và số lượng phương tiện cũng tương đối, nhưng vẫn chưa đủ với những nhu cầu dịch vụ tăng cao. Chính điều này làm

kéo dài thời gian thực hiện nghiệp vụ, việc chờ đợi phương tiện vận tải làm trì trệ các hoạt động diễn ra sau đó.

3.2.3 Những cơ hội mở ra cho dịch vụ giao nhận hàng nhập khẩu

Thứ nhất, Cảng sở hữu lợi thế về vị trí đặc địa nằm trên tuyến luồng hàng hải quốc tế, ngay cửa sông Cái Mép-Thị Vải với môn nước sâu nhất, thuận tiện cho việc quay trở tàu; cũng là cảng nước sâu duy nhất khu vực Cái Mép - Thị Vải có bến chuyên dụng cho tàu feeder và tàu sông kết nối các nước khu vực Châu Á giúp tối ưu năng suất làm hàng, tránh tình trạng ách tắc tại cầu bến đang phổ biến, đây là một lợi thế lớn cho Gemalink có thể thu hút các tàu quốc tế cũng như nội địa, với vị trí chiến lược và khả năng tiếp nhận tàu lớn, đây có thể trở thành điểm hấp dẫn cho các hãng tàu lớn trên tuyến hàng hải quốc tế.

Thứ hai, Vì là Cảng được đầu tư của CMA CGM nên Cảng Quốc Tế Gemalink được hoạt động theo tiêu chuẩn quốc tế của CMA và CMA CGM cũng là tuyến hàng hải tàu cố định của Gemalink giúp mang lại lớn nhuận siêu lớn cho Cảng.

Thứ ba, Với vị trí bên cảng, cầu cảng thuận lợi đã giúp Gemalink có thể mở rộng năng lượng khai thác với công suất 3 triệu TEU và hệ thống cảng hiện đại của Gemadept, Gemalink có thể đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về lưu chuyển hàng hóa.

Thứ tư, Với phần lớn nhân viên là những lao động trẻ, nên Cảng có sự hoạt động vô cùng năng động và hiện đại, là một trong những yếu tố sẽ giúp cảng phát triển hiện đại và trẻ hóa hơn.

Cuối cùng, Vào cuối 2024 cảng đang trong quá trình thực hiện xây dựng giai đoạn 2 , sau khi hoàn thành có thể giúp Gemalink đón được 1 lần nhiều con tàu lớn hơn, cũng như tăng suất làm hàng, hoạt động giao nhận được nhanh chóng và hiệu quả hơn, cũng là một trong những cơ hội cho những người trẻ có việc làm tốt hơn, có thể hội nhập với thế giới. Có thể trong tương lai, Gemalink sẽ là 1 trong những siêu cảng nước sâu lớn trong khu vực Đông Nam Á nói riêng và Quốc tế nói chung.

3.2.4 Những thách thức đối với dịch vụ giao nhận hàng nhập khẩu

Thứ nhất, vì là Cảng mới và chỉ mới bắt đầu hoạt động (4 năm) nên sẽ còn rất nhiều thiếu sót và thiếu kinh nghiệm thực chiến.

Thứ hai, Tuy hệ thống cảng xây dựng rất chính chu và hợp lý, nhưng vì số lượng khách hàng ra vào cảng khá nhiều nhưng chỉ có 2 cổng in và 2 cổng out vì vậy trong một số khung giờ sẽ bị kẹt xe dẫn đến việc chậm trễ trong các khâu giao hàng, nhận hàng.

Thứ ba, kèm theo nhiều chính sách có lợi của ngoại thương, thương mại quốc tế ngày càng dễ dàng, càng thêm chỉ mới là Cảng mới hoạt động nên các đối thủ cạnh tranh của Cảng Gemalink càng nhiều và có cả những Cảng đã khai thác và hoạt động được rất nhiều năm và nhiều kinh nghiệm thực chiến hơn.

Thứ tư, yêu cầu của mỗi hãng tàu mỗi nước khác nhau dẫn đến tình trạng thói quen sử dụng các bộ chứng từ hay thủ tục cũng khác nhau và ngày càng có nhiều sự biến động từ thị trường hàng hải thế giới nên tạo ra khó khăn trong việc tập hợp chứng từ, quyết toán với khách hàng và nhà nước cũng như bất ổn trong công tác giao nhận ở những thời điểm biến động hàng hải mạnh.

Thứ năm, những biến động thời tiết cũng gây khó khăn cho hoạt động giao nhận hàng hóa. Những ảnh hưởng thất thường của thời tiết có thể gây khó khăn trong việc bảo quản hàng hóa tạm thời trong quá trình giao nhận, dẫn đến những tranh chấp giữa công ty và khách hàng.

3.3 Giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả quy trình hoạt động giao hàng nhập khẩu tại Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link:

3.3.1. Giải pháp 1: Thay đổi việc nộp chứng từ thủ công thành điện tử

- *Cơ sở giải pháp*: Cảng Gemalink hiện đang đối mặt với một số vấn đề về quá tải và chậm trễ trong việc xử lý chứng từ và giao nhận hàng hóa. Đặc biệt, áp lực tại cổng giám sát và sự can thiệp thủ công trong việc kiểm tra các giấy tờ cần thiết đã dẫn đến thời gian xử lý lâu và nguy cơ sai sót cao. Một trong những nguyên nhân chính là quy trình nộp và xử lý chứng từ vẫn còn thủ công, gây ra sự chậm trễ và tốn thời gian cho cả khách hàng và cảng.

Nội dung giải pháp:

Hiện tại cảng Gemalink đã có ứng dụng giúp đăng kí dịch vụ cũng như tra cứu lịch tàu, số container, số Booking, tra cứu hóa đơn, cũng như thanh toán các dịch vụ online trên ứng dụng Smartport. Gemalink có thể phát triển hoặc tích hợp hệ thống nộp chứng từ trực

tuyến, cho phép khách hàng gửi trước các giấy tờ quan trọng như D/O, hóa đơn điện tử và tờ khai hải quan. Hệ thống này sẽ giúp cảng kiểm tra chứng từ trước khi khách hàng đến cảng, giảm bớt thời gian chờ đợi tại cổng giám sát và xử lý nhanh chóng hơn.

Hệ thống sẽ tự động đối chiếu các dữ liệu quan trọng giữa các bên liên quan (cảng, hãng tàu, cơ quan hải quan). Điều này giúp đảm bảo tính chính xác, tránh tình trạng thiếu sót hoặc sai sót, đồng thời giảm thiểu sự can thiệp thủ công của nhân viên cảng.

Cảng Gemalink nên cung cấp thông tin hướng dẫn chi tiết về các giấy tờ cần chuẩn bị và cách thức hoàn thiện ngay từ bước đầu tiên, giúp khách hàng dễ dàng thực hiện các thủ tục mà không gặp phải thiếu sót hay phải bổ sung thêm giấy tờ sau này.

Áp dụng số hóa và tự động hóa để tối ưu quy trình: Bằng cách áp dụng giải pháp số hóa và tự động hóa quy trình chứng từ, thời gian xử lý sẽ được rút ngắn đáng kể, đồng thời giảm thiểu rủi ro sai sót trong quá trình nhập liệu và kiểm tra giấy tờ.

Tính khả thi:

Việc triển khai hệ thống nộp chứng từ trực tuyến và tự động đối chiếu dữ liệu là khả thi nhờ sự phát triển của công nghệ và nền tảng phần mềm hiện đại. Cảng Gemalink có thể hợp tác với các công ty công nghệ và phòng IT của cảng để phát triển hoặc tích hợp hệ thống phù hợp với hạ tầng hiện có.

Hệ thống tự động hóa và số hóa quy trình sẽ được triển khai dần dần và có thể áp dụng ngay trong giai đoạn đầu cho các thủ tục cơ bản như nộp chứng từ và kiểm tra dữ liệu. Điều này giúp giảm dần sự phụ thuộc vào thủ tục thủ công và dần tối ưu hóa quy trình.

Dù việc đầu tư vào công nghệ sẽ cần một chi phí khá cao ở giai đoạn ban đầu, nhưng lợi ích mang lại từ việc giảm chi phí vận hành, giảm thời gian xử lý và nâng cao trải nghiệm khách hàng sẽ giúp Gemalink đạt được sự cải thiện lâu dài và tăng trưởng bền vững. Ngoài ra, việc xây dựng hệ thống tự động sẽ giúp Gemalink duy trì năng lực cạnh tranh trong ngành logistics.

3.3.2 Giải pháp 2: Cải thiện hệ thống kho lưu trữ

Cơ sở giải pháp: Hiện tại Gemalink chưa có hệ thống kho lưu trữ hàng hóa tại Cảng. Khách hàng vẫn phải lưu trữ hàng hóa ở các kho ngoài, làm tốn chi phí và thời gian vận chuyển qua lại, làm giảm đi sự nhanh chóng trong quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa.

Nội dung giải pháp: Xây dựng thêm các loại kho ngoại quan, kho CFS,.. để có thể tối ưu thời gian và chi phí cho khách hàng, cũng như kiếm thêm được lợi nhuận về cho Công Ty

Tính khả thi: Việc xây dựng kho hàng có thể sẽ có trong kế hoạch thêm khi xây dựng giai đoạn 2, vì vị trí và diện tích khá đủ và thuận lợi cho việc xây dựng kho.

3.3.3. Giải pháp 3: Thay lệnh giao nhận container (EIO) thành lệnh giao nhận điện tử

Cơ sở giải pháp: Hiện nay, khi khách hàng (KH) vào cảng để nhận hàng, họ cần phải nhận lệnh giao nhận container dưới dạng giấy, được in thủ công và đóng mộc. Quá trình này không chỉ tốn nhiều chi phí cho giấy tờ, mà còn gây tắc nghẽn trong quá trình giao nhận, đặc biệt vào các thời điểm hàng hóa lưu thông nhiều. Việc này làm giảm hiệu quả hoạt động của cảng và tăng nguy cơ ùn tắc giao thông, đặc biệt trong khu vực cảng và các tuyến đường xung quanh.

Nội dung giải pháp:

Chuyển đổi lệnh giao nhận container thành dạng điện tử: Các lệnh giao nhận sẽ được phát hành dưới dạng điện tử (EIO) thay vì giấy tờ thủ công. Lệnh giao nhận điện tử có thể được cấp qua hệ thống phần mềm của cảng, giúp giảm thiểu việc sử dụng giấy tờ và tạo thuận lợi cho việc lưu trữ và tra cứu thông tin.

Xây dựng hệ thống cấp phát và xác nhận lệnh giao nhận điện tử: Một hệ thống quản lý sẽ được phát triển để cấp phát lệnh giao nhận container một cách tự động và an toàn. Hệ thống này có thể tích hợp với các hệ thống quản lý cảng, logistics, và các đối tác để xác nhận việc giao nhận hàng hóa một cách nhanh chóng.

Ứng dụng công nghệ xác thực và bảo mật: Để đảm bảo tính xác thực của lệnh giao nhận điện tử, hệ thống cần sử dụng các phương thức bảo mật như chữ ký số, mã QR, hoặc mã xác nhận OTP (One Time Password) để tránh trường hợp giả mạo hoặc rủi ro liên quan đến bảo mật thông tin.

Giảm thiểu tắc nghẽn và cải thiện hiệu quả giao nhận: Việc áp dụng lệnh giao nhận điện tử sẽ giúp giảm bớt thời gian chờ đợi và tránh tắc nghẽn tại cảng. Người nhận hàng chỉ cần trình lệnh điện tử trên thiết bị di động hoặc máy tính bảng và có thể tiếp cận thông tin ngay lập tức mà không cần phải xử lý thủ công các giấy tờ.

➤ Lợi ích lâu dài:

- Giảm chi phí in ấn và sử dụng giấy tờ.
- Cải thiện hiệu quả công tác giao nhận và giảm ùn tắc tại cảng.
- Tăng tính minh bạch và bảo mật thông tin giao nhận.
- Dễ dàng truy xuất và quản lý dữ liệu trong hệ thống điện tử.

Giải pháp này không chỉ giúp tiết kiệm chi phí mà còn nâng cao tính hiệu quả, an toàn và hiện đại hóa quy trình giao nhận hàng hóa tại cảng.

3.3.4. Giải pháp 4: Nâng cao trình độ nhân viên

Cơ sở giải pháp: Điểm yếu là nhân viên chỉ mới làm và chuyên môn ban đầu về xuất nhập khẩu và giao nhận chiếm tỷ lệ không cao, tốn thời gian và công sức để đào tạo chuyên môn và về các thách thức các chính sách ngoại thương ngày càng thay đổi, yêu cầu của các hãng tàu và khách hàng khác nhau.

Nội dung giải pháp: gồm 3 nội dung chính:

Thứ nhất, mở các lớp đào tạo, trao đổi nghiệp vụ cho nhân viên, chú trọng việc đào tạo tại chỗ với sự cập nhật kiến thức mới về giao nhận hàng hóa và các lĩnh vực có liên quan cho nhân viên, đặc biệt các bộ luật, điều luật quốc tế, các hiệp định vừa được ký kết nâng cao năng lực quản lý rủi ro phát sinh trong quá trình giao nhận. Kèm theo đó là đưa nhân viên đi học các lớp nghiệp vụ giao nhận ngắn hạn để tích lũy thêm kiến thức.

Thứ hai, có chính sách phạt rõ ràng đối với các đợt kiểm tra trình độ chuyên môn của nhân viên hay nhân viên làm việc không hiệu quả, chính sách thưởng, phụ cấp, đãi ngộ nhân viên giỏi, khuyến khích nhân viên hoàn thành nhiệm vụ được giao và nâng cao trình độ của mình.

Thứ ba, tuyển dụng thêm nhân viên, tuyển dụng kỹ lưỡng nhân viên có khả năng tiếp thu tốt, trình độ chuyên môn và kinh nghiệm cao.

Dự báo kết quả: Trong thời gian 6 tháng kể từ lúc áp dụng biện pháp trên, thao tác và độ chính xác của nhân viên trong công việc cũng cải thiện. Trong vòng 3 năm, cơ cấu nhân sự của công ty sẽ tương đối thay đổi với đội ngũ nhân viên có trình độ đại học, có kinh nghiệm tiếp tục tăng.

Tính khả thi: Có tính khả thi với 3 nội dung của giải pháp:

Nội dung thứ nhất: nhân viên vừa làm việc tại công ty, vừa trao đổi học hỏi thêm nghiệp vụ từ đồng nghiệp qua những buổi trao đổi cũng như được đưa đi đào tạo sẽ nhanh chóng tăng năng lực vì những áp dụng thực tế. Chi phí của hoạt động này cũng không quá lớn khi áp dụng việc đào tạo thêm sau giờ làm.

Nội dung thứ hai: Chính sách thưởng phạt có tác động trực tiếp đến thu nhập của mỗi nhân viên, Chính sự đào thải ảnh hưởng đến vấn đề kinh tế là động lực lớn nhất cho việc nhân viên cố gắng hết sức nâng cao chuyên môn và làm việc. Chính sách này cũng được áp dụng ở nhiều công ty, mang lại hiệu quả nên công ty sẽ thúc đẩy hơn nữa chính sách này là hoàn toàn khả thi.

Nội dung thứ ba: tuyển dụng đối với công ty là hoàn toàn tất yếu. Việc tuyển dụng thêm nhân viên đã được đề ra từ trước chỉ cần chú trọng vào khâu tuyển dụng kỹ lưỡng hơn sẽ tạo hiệu quả cao trong việc nâng cao trình độ nhân viên của công ty.

3.3.5. Giải pháp 5: Xây khu vực chờ riêng cho tài xế và doanh nghiệp vận tải:

Cơ sở giải pháp:

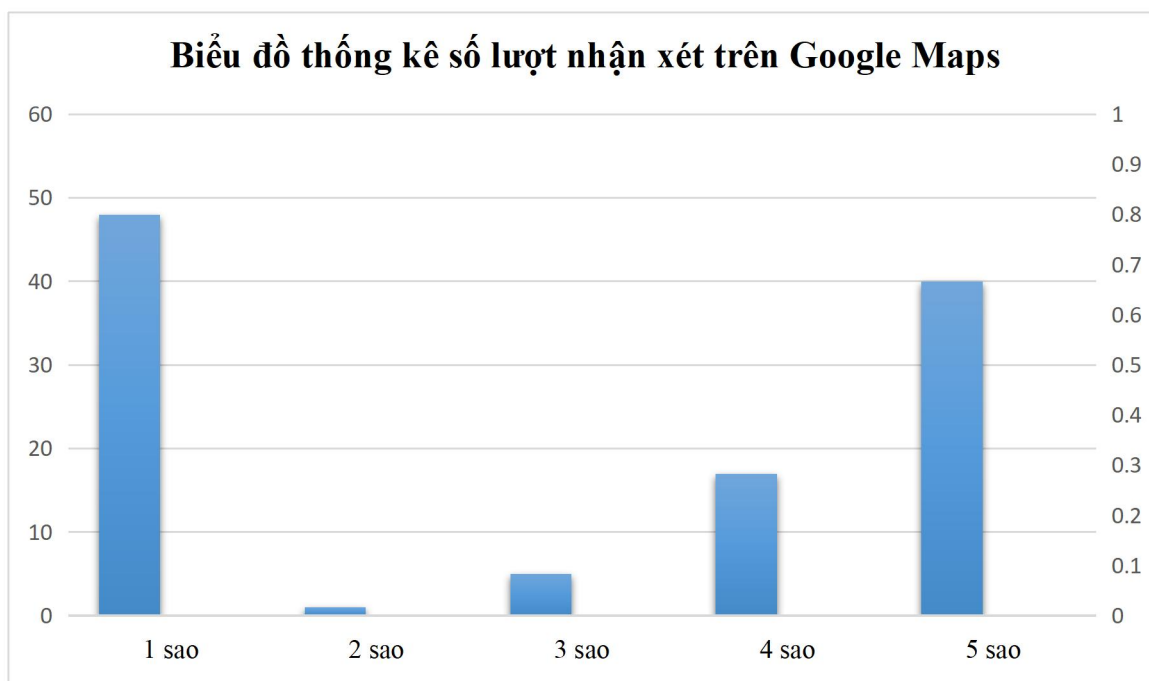
Một trong những vấn đề phổ biến tại các cảng là tình trạng ùn tắc giao thông do sự thiếu tổ chức và phân luồng hợp lý cho các phương tiện vào/ra cảng. Cảng Gemalink cũng không phải là ngoại lệ, khi lượng xe tải đến nhận container tăng cao có thể dẫn đến việc tắc nghẽn tại các khu vực cổng vào và khu vực giao nhận hàng hóa. Việc thiếu khu vực chờ riêng cho khách hàng cũng làm giảm hiệu quả hoạt động của cảng và gây mất thời gian cho cả người vận chuyển và nhân viên cảng.

Theo thống kê trên Google Maps về vấn đề kẹt xe và chờ đợi lâu ở cổng cảng cho thấy:

Bảng 3.1 *Thống kê số lượng nhận xét trên Google Maps của Gemalink*

Sao Đánh giá	Số lượng (111)	Số phần trăm (100%)
1 Sao	48	43.24%
2 Sao	1	0.90%
3 Sao	5	4.50%
4 Sao	17	15.32%
5 Sao	40	6.04%

(Nguồn: Tác giả tự thống kê theo số liệu trên Google Maps)



Hình 3.1: Biểu đồ thống kê số lượt nhận xét trên Google Maps

Nhận xét:

Dựa trên biểu đồ, ta có thể nhận xét như sau:

- Số lượng nhận xét tiêu cực (1 sao): Biểu đồ cho thấy số lượt đánh giá 1 sao chiếm tỷ lệ cao nhất (hơn 50 đánh giá). Điều này phản ánh rằng nhiều khách hàng không hài lòng với trải nghiệm của họ tại cảng Gemalink. Có thể nguyên nhân chủ yếu liên quan đến vấn đề kẹt xe ở cổng cảng và thiếu chỗ đậu xe, những yếu tố thường được khách hàng phàn nàn.

- Số lượng đánh giá tích cực (5 sao): Số lượng đánh giá 5 sao cũng khá cao (khoảng 40 đánh giá), điều này cho thấy vẫn có nhiều người hài lòng với dịch vụ của cảng, có thể liên quan đến các yếu tố khác như quy trình xử lý hàng hóa, hiện đại hóa thiết bị, hoặc sự chuyên nghiệp của nhân viên.
- Tình trạng kẹt xe ở cổng cảng và thiếu chỗ đậu xe có thể là yếu tố chính dẫn đến số lượng đánh giá tiêu cực (1 sao) nhiều như vậy. Những vấn đề này ảnh hưởng trực tiếp đến trải nghiệm của khách hàng, đặc biệt là các tài xế hoặc doanh nghiệp vận tải.

Nội dung giải pháp:

- ✓ Xây dựng khu vực chờ riêng:

Vị trí: Hiện tại kế bên khu vực cảng chuẩn bị xây giai đoạn 2, có thể để một phần diện tích đất để làm khu vực chờ riêng cho tài xế khi đến cảng giao nhận hàng.

- ✓ Trang bị:

+ Biển chỉ dẫn rõ ràng để tài xế biết và di chuyển đến đó.

+ Hệ thống quản lý thông minh (có bảng số thứ tự hoặc ứng dụng thông báo khi đến lượt vào cổng).

+ Khu vực tiện ích (vệ sinh, quầy nước) cho tài xế trong thời gian chờ. (Nếu được)

- ✓ Quy trình vận hành:

+ Phân luồng phương tiện vào khu vực chờ.

+ Chỉ cho phép phương tiện di chuyển vào cổng khi được hệ thống thông báo, đảm bảo dòng xe lưu thông trật tự.

Tính khả thi:

- 🚦 Về kỹ thuật:

- Việc xây dựng một khu vực chờ không đòi hỏi công nghệ cao hoặc giải pháp phức tạp. Với quỹ đất và hạ tầng giao thông hiện tại và với sự , có thể dễ dàng bố trí khu vực này.
- Hệ thống quản lý luồng xe thông minh hiện nay đã phổ biến, chi phí triển khai không cao và mang lại hiệu quả dài hạn.

Về kinh tế:

- Chi phí đầu tư ban đầu: Tùy thuộc vào quy mô, nhưng việc xây dựng một khu vực chờ riêng có chi phí thấp hơn so với việc đầu tư nâng cấp toàn bộ cổng hoặc hệ thống giao thông.
- Giảm chi phí vận hành do xử lý giao thông nhanh hơn.
- Giảm chi phí nhiên liệu và thời gian của các xe tải chờ đợi, cải thiện sự hài lòng của khách hàng.
- Tăng năng suất vận hành do không mất thời gian xử lý ùn tắc.

Về xã hội:

Đem đến sự hài lòng cho khách hàng, tài xế và doanh nghiệp vận tải sẽ đánh giá cao giải pháp này vì họ không còn phải lo lắng về tình trạng ùn tắc kéo dài. Bên cạnh đó còn giúp giảm ô nhiễm môi trường vì việc tổ chức luồng giao thông hợp lý sẽ giảm lượng khí thải do xe chờ đợi lâu.

3.4. Kiến nghị

3.4.1: Đối với cơ quan nhà nước

3.4.1.1 Phát triển mạng lưới xúc tiến thương mại và hệ thống thông tin thị trường

Nhà nước cần thiết lập một hệ thống thông tin toàn diện về thị trường trong và ngoài nước nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp. Hệ thống này cần được cập nhật thường xuyên để cung cấp thông tin kịp thời, giúp doanh nghiệp theo dõi sát sao sự biến động của thị trường quốc tế. Đồng thời, cần mở rộng mạng lưới văn phòng đại diện ở nước ngoài, đặc biệt tại các trung tâm kinh tế lớn như Mỹ, Nhật Bản, Tây Âu, và các khu vực kinh tế đang phát triển như Amsterdam, Bombay, hay New York. Bên cạnh đó, việc nâng cao vai trò và hiệu quả của các Tham tán thương mại Việt Nam tại các quốc gia trên thế giới là điều cần thiết để hỗ trợ tốt hơn cho hoạt động xuất nhập khẩu.

3.4.1.2 Cải thiện cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động nhập khẩu

Trong lĩnh vực thương mại quốc tế, phần lớn quá trình giao nhận và vận chuyển ở Việt Nam diễn ra qua các cảng biển và cảng sông. Tuy nhiên, hiện trạng hệ thống cảng vẫn còn nhiều hạn chế, gây ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Dù Chính phủ đã đầu tư vào hạ tầng giao thông như đường sá, cầu cống và thông tin liên lạc,

nhưng các cảng biển và cảng sông chưa nhận được sự quan tâm đúng mức. Ngoài ra, đội tàu buôn trong nước vẫn chưa được củng cố và phát triển đầy đủ để hỗ trợ hoạt động nhập khẩu. Vì vậy, trong tương lai, cần tập trung đầu tư nhiều hơn vào hạ tầng vận tải biển để thúc đẩy hoạt động kinh doanh và nâng cao hiệu quả nhập khẩu.

3.4.1.3 Đơn giản hóa thủ tục hành chính trong quản lý xuất nhập khẩu

Mặc dù đã có những cải tiến trong cơ chế quản lý xuất nhập khẩu, hệ thống hiện tại vẫn còn nhiều bất cập do thủ tục hành chính phức tạp và sự tham gia của nhiều cơ quan quản lý khác nhau. Để hỗ trợ hiệu quả cho hoạt động nhập khẩu, đặc biệt là nhập khẩu máy móc và thiết bị, cần cải thiện các chính sách và quy định theo hướng đơn giản hóa và thông thoáng hơn. Cụ thể:

- + Hệ thống văn bản pháp lý cần đảm bảo sự đồng bộ và thống nhất, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia nhập khẩu nhằm tạo nguồn hàng ổn định và lâu dài, tránh việc chỉ tập trung vào một số mặt hàng nhất định.
- + Hoàn thiện cơ chế quản lý nhập khẩu: Cần khắc phục các bất cập hiện tại trong cơ chế quản lý để phù hợp hơn với tình hình thực tế, đồng thời sửa đổi và bổ sung các quy định nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động nhập khẩu diễn ra hiệu quả hơn.

3.4.3. Đối với công ty

Kiến nghị dành cho Công ty Cổ phần Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link

- Nên cập nhật thường xuyên những bộ luật, văn bản, quy định mới của Nhà nước liên quan đến hoạt động của công ty.
- Nên nhanh chóng triển khai kế hoạch cho giai đoạn 2 được xây dựng nhanh chóng nhất để có thể giúp công ty tăng thêm doanh thu và lợi nhuận.
- Công ty cần lên kế hoạch đầu tư vốn vào cơ sở vật chất của công ty như hệ thống kho bãi, phương tiện vận tải,... để hoàn thiện dịch vụ logistics của công ty trong khoảng thời gian sớm nhất.
- Ban lãnh đạo công ty nên tổ chức các chương trình đào tạo để nâng cao trình độ nghiệp vụ, kỹ năng chuyên môn cho nhân viên. Đồng thời, công ty nên thường xuyên tổ chức các buổi thảo luận, hội thảo nhằm giúp nhân viên trao đổi kiến thức, học hỏi kinh nghiệm của nhau.

- Công ty nên có chế độ lương bổng và khen thưởng hợp lí cho nhân viên dựa trên nguyên tắc ai làm tốt, có công thì được thưởng; ai làm sai, phạm lỗi thì bị phạt; có như vậy thì mới khuyến khích nhân viên hoàn thành tốt nhiệm vụ và giữ nhân viên gắn bó lâu dài với công ty.

TÓM TẮT CHƯƠNG 3

Chương này tập trung vào việc đưa ra các giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động nhận hàng hóa nhập khẩu của Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link. Trước tiên, mục tiêu và phương pháp hoạt động định hướng của công ty đã được trình bày, thúc đẩy chiến lược phát triển bền vững, đáp ứng nhu cầu khách hàng và nâng cao vị trí cạnh tranh trên thị trường hậu cần quốc tế. Tiếp theo, tác giả đã phân tích qua ma trận SWOT, về những điểm mạnh, điểm yếu, các cơ hội và thách thức của doanh nghiệp. Vì cơ hội, sự phát triển của thương mại quốc tế và các hiệp hội thương mại quốc tế sẽ mở rộng nhiều phát triển hy vọng cho công ty, trong khi các công thức lớn nhất đến từ áp lực cạnh tranh và yêu cầu ngày càng cao về chất lượng dịch vụ.

Dựa trên các phân tích, trong chương 3 này tác giả đã đề xuất sáu giải pháp nhằm có thể hoàn thiện quy trình nhận hàng nhập khẩu. Giải pháp đầu tiên là nâng cao hạ tầng và tăng cường tải hệ thống tiện ích để đảm bảo hiệu quả hoạt động. Thứ hai, cải thiện hệ thống kho lưu trữ nhằm tăng cường khả năng lưu trữ và quản lý hàng hóa. Thứ ba, nâng cao trình độ nhân viên thông qua các chương trình đào tạo chuyên sâu. Thứ tư, tập trung vào việc cải thiện chất lượng dịch vụ khách hàng tốt hơn, từ giao tiếp đến hỗ trợ quy trình. Thứ năm, tối thiểu hoá chi phí thông tin qua việc tối ưu hóa nguồn lực và áp dụng công nghệ mới. Cuối cùng, cung cấp dịch vụ quốc tế hợp lý để mở rộng thị trường và nâng cao sự kết nối với thế giới.

KẾT LUẬN

Quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu nguyên container bằng đường biển tại Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link đóng vai trò quan trọng trong công việc đảm bảo hiệu quả vận hành, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng và góp phần nâng cao vị trí cạnh tranh của công ty trên thị trường logistics. Qua phân tích thực trạng, bài luận đã chỉ ra những điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức trong hoạt động giao nhận, từ đó đề xuất các giải pháp cụ thể thúc đẩy hoàn thiện quy trình này. Các giải pháp bao gồm nâng cao cơ sở hạ tầng, tối ưu hóa hệ thống kho bãi, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, cải thiện dịch vụ khách hàng và thúc đẩy ứng dụng công nghệ hiện đại, đồng thời tăng cường hợp lý tác quốc tế. Việc thực hiện hiệu quả các giải pháp này không chỉ giúp giảm thiểu chi phí, tăng cường năng lực cạnh tranh mà còn góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững của ngành logistics tại Việt Nam

Để có thể làm tốt được bài khóa luận này, em xin chân thành cảm ơn đến cô hướng dẫn khóa luận của em là Ths. Hồ Lan Ngọc cũng như ban lãnh đạo và toàn thể nhân viên của Công ty Cổ phần Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link đã tạo điều kiện và hỗ trợ em trong quá trình em tìm thêm các kiến thức chuyên ngành thực tế về quy trình của Cảng Gemalink. Những kiến thức và kỹ năng em tích lũy được sẽ là nền tảng vững chắc cho hành trình nghề nghiệp sau này, đặc biệt là trong lĩnh vực giao nhận và vận tải biển

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] PGS. TS. Nguyễn Như Tiễn, *Logistics khả năng ứng dụng và phát triển trong kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận Việt Nam*, NXB Giao thông Vận tải, Hà Nội, 2006.
- [2] Đỗ Hữu Vinh. (2006). *Hướng dẫn thực hành kỹ thuật nghiệp vụ ngoại thương*. NXB. Lao động xã hội.)
- [3] *Luật Thương mại*, NXB Chính trị quốc gia, Hà Nội, 2006.
- [4] *Luật Thương mại năm 2005 của Việt Nam*:
- [5] Nguyễn Thị Khánh Dung. (2004). *Giao nhận và quản lý hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam*. Luận văn thạc sĩ, Đại học Ngoại thương TP.HCM)
- [6] Đỗ Hữu Vinh. (2006). *Hướng dẫn thực hành kỹ thuật nghiệp vụ ngoại thương*. NXB. Lao động xã hội.)
- [7] Milgate, M. (2001), *Supply chain complexity and delivery performance: an international exploratory study*. *Supply Chain Management*, 6, 106-118.
- [8] Quế, P. T. (2021), *Hoàn thiện pháp luật về điều kiện kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải đường bộ theo pháp luật Việt Nam hiện nay*. Tạp chí Khoa học Kiểm sát, 3(48).
- [9] Trang web: <https://thuvienxuatnhapkhau.com/tai-lieu-xuat-nhap-khau>
- [10] *Báo cáo kết quả kinh doanh của năm 2021*, Tài liệu nội bộ tại công ty, Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link,
- [11] *Báo cáo kết quả kinh doanh của năm 2022*, Tài liệu nội bộ tại công ty, Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link,
- [12] *Báo cáo kết quả kinh doanh của năm 2023*, Tài liệu nội bộ tại công ty, Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link,

[13] *Tài liệu nội bộ về các Quy trình trong Cảng*, Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link, Website: <https://gml.gemadept.com.vn/>

[14] Website: <https://www.gemadept.com.vn/>

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1: DANH SÁCH CHUYÊN GIA ĐƯỢC LẤY Ý KIẾN

STT	Họ và tên	Chức vụ
1	Lê Hà Ngọc Vy	Nhân viên Marketing, Lễ Tân
2	Thái Thụy Hải Đường	Nhân viên chăm sóc khách hàng
3	Trịnh Cao Thiên Phụng	Nhân viên phòng Planning
4	Nguyễn Hà Trang	Nhân viên phòng Thương Vụ
5	Lê Thị Diệu Thúy	Nhân viên phòng OPS
6	Nguyễn Ngọc Tường Vy	Nhân viên phòng Nhân Sự

PHỤ LỤC 2: BẢNG CÂU HỎI KHẢO SÁT

CÂU HỎI KHẢO SÁT VỀ MỨC ĐỘ PHÙ HỢP CỦA CÁC ĐIỂM HOÀN THIỆN VÀ CHƯA HOÀN THIỆN TỒN TẠI TRONG NGHIỆP VỤ GIAO NHẬN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI CÔNG TY TNHH KINH DOANH TM DV KIM VIỆT

Xin chào anh/chị!

Em tên là Đặng Thị Mỹ Duyên, sinh viên trường Đại học Bà Rịa – Vũng Tàu , Nay em xin trân trọng gửi đến anh/chị Bảng khảo sát về “Mức độ phù hợp của các điểm hoàn thiện và chưa hoàn thiện tồn tại trong Quy trình nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept Terminal Link” và rất mong nhận được sự hợp tác của anh/chị trong việc đánh giá những yếu tố trong bảng dưới đây. Thông tin anh/chị cung cấp cho em chỉ nhằm phục vụ mục tiêu nghiên cứu và hoàn toàn được giữ bí mật. Những câu trả lời của anh/chị sẽ là nguồn dữ liệu quý giúp tác giả hoàn thành chính xác hơn về phần đánh giá chỉ tiêu này.

Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác của anh/chị!

Câu 1: Là những chuyên gia trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu, theo Anh (Chị), nghiệp vụ giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại Công ty CP Cảng Cái Mép Gemadept Terminal Link tồn tại những điểm hoàn thiện và chưa hoàn thiện nào? Tại sao?

Câu 2: Sau đây là các tiêu chí đánh giá mức độ hoàn thiện của quy trình giao nhận hóa nhập khẩu bằng đường biển được tác giả tổng hợp từ các nghiên cứu và ý kiến của các chuyên gia. Xin Anh (Chị) cho biết ý kiến đánh giá của mình về mức độ phù hợp của những điểm dưới đây theo thang điểm từ 1 đến 5, trong đó: 1: Hoàn toàn không đồng ý; 2: Không đồng ý; 3: Không ý kiến; 4: Đồng ý; 5: Hoàn toàn đồng ý.

Khía cạnh đánh giá	Average	Min	Max	Mode
Điểm hoàn thiện				
Nhân viên có trình độ chuyên môn cao, vững nghiệp vụ, các nhân viên trình độ đại học trở lên				
Thời gian xử lý tàu nhanh chóng và gọn lẹ				
Công ty cập nhập và áp dụng một cách nhanh chóng các thông tin, chính sách về nghiệp vụ giao nhận kịp thời và thực hiện hiệu quả.				
Quan tâm và bảo vệ quyền lợi của khách hàng				
Công ty trang bị đầy đủ máy móc thiết bị phục vụ cho việc thực hiện nghiệp vụ				
Điểm chưa hoàn thiện				
Chi phí lưu bãi còn chưa thật sự tốt				
Còn thiếu khá nhiều nguồn nhân lực có chuyên môn tốt.				
Hệ thống công nghệ thông tin chưa hiện đại ảnh hưởng việc lưu trữ tìm kiếm hồ sơ khách hàng.				
Công ty chưa có đủ nhiều các trang thiết bị hỗ trợ vận chuyển				
Phía khu vực cổng còn thường xuyên ùn tắc				
Chưa có kho tại khu vực cảng để giúp tối ưu hóa chi phí cho khách hàng.				

Họ & tên:.....

Bộ phận:.....

Xin cảm ơn anh/chị đã dành thời gian đóng góp ý kiến!

PHỤ LỤC 2: BỘ CHỨNG TỪ

1. Tờ khai hải quan hàng hóa nhập khẩu

[illegible]

2. Bill off Landing



WAYBILL
NON-NEGOTIABLE

SHIPPER DEMAKSAN DERI INSAAT ASANSOR MAK. SAN. VE TIC. LTD. STI. KOSER, 8. SOKAK NO:3 35730 KENDALPASA, IZMIR, TURKEY		WAYBILL NO. TR2450286		FMS REFERENCE 34162124060002	
CONSIGNEE SADESA VIETNAM LIMITED LIABILITY COMPANY LOT 36, DI ROAD, PHU MY 3 SPECIALISED INDUSTRIAL PARK PHUOC WIA WARD, PHU MY TOWN, BA RIA VUNG TAU PROVINCE, VIETNAM*		FR. MEYER'S SOHN VIETNAM CO. LTD. UNIT 1104, 11TH FLOOR, CENTRAL PLAZA BUILDING, 17 LE DUAN BOVD, BEN NGHIE WARD, DIST. 1, HCMC, VIETNAM TEL: +842838222947 TAX ID 0313839347			
NOTES FROM JSCOD IMPORT EXPORT SOLUTION CO., LTD. 256/33 DUONG QUANG NAM STREET, WARD 5, GO VAP DISTRICT, HO CHI MINH CITY, VIETNAM TAX CODE: 0317834597**		JSCOD			
REMARKS					
PORT OF LOADING ALIAGA		PLACE OF RECEIPT X		VESSEL VW WELLBEING V	
PORT OF DISCHARGE CAI MEP		PLACE OF DELIVERY X		VESSEL NO 00296	
MARKS AND NUMBERS 906		DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS 3 cont.		GROSS WEIGHT (KG) 29480.0	
***** AS PER ATTACHED STATEMENT *****					
REMARKS: In agreement with order and condition described in otherwise subject to the terms and conditions of the contract of carriage and conditions of the bill of lading and conditions of the charter party and conditions of the carrier's applicable tariff. Cargo is to be loaded in the order of receipt, unless otherwise specified in the bill of lading, and is to be loaded in the order of receipt.					
Date Shipped or Billed 06 Jun 2024		FMS SEAWAYS		Date and date of receipt 06 Jun 2024	
Shipped from Port of Loading ALIAGA		FMS SEAWAYS		FMS SEAWAYS	
Report to and on behalf of the carrier FMS SEAWAYS A.S. Representatives & B/L Agents, Subscribed by FMS LOGISTICS LIMITED BIRKENHEAD - AS AGENTS -		Report to and on behalf of the carrier FMS SEAWAYS A.S. Representatives & B/L Agents, Subscribed by FMS LOGISTICS LIMITED BIRKENHEAD - AS AGENTS -			

3. Arrival Notice

FR. MEYER'S SOHN VIETNAM COMPANY LIMITED
11th Floor Unit 1104
Central Plaza Office Building
17 Le Duan Blvd., District 1
Ho Chi Minh City, Vietnam



Page 1 / 1

Fr. Meyer's Sohn Vietnam Company Limited, Ho Chi Minh City

CONG TY TNHH SADESA VIET NAM
Lot 36, Duong D1
KCN Chuyen Sau Phu My 3
Tinh Ba Ria-Vung Tau

Notice of Arrival

On reply please quote
Our Reference: 741-411-2407-0020
Document-No.: 241020901
At your service: Anh Phuong Le
Phone: +84 02838222947106
E-Mail: anh.le@fms-logistics.com
Ho Chi Minh City, 25 Jul 2024

Marks & Numbers:	Qty.	Packaging	Contents	Gr. Weight (Kgs)
	906	pkgs.	AS PER BL	29480.000

3X40' HIGH
CONT SEAL
KOCU5142508 10144310
TCNU1704567 10444302
KOCU4326835 10444315

To: SADESA VIETNAM LIMITED LIABILITY COMPANY

We are pleased to inform you that your below shipment will import on:

Shipper: DEMAKSAN DERI INSAAT ASANSOR MAK. SAN. VE TIC. LTD. STI.

Vessel: SEASPAN FALCON

Voy.: 009E

Port of Loading: ALIAGA

Port of Discharge: TANCANG-CAIPEI INTERNATIONAL TERMINAL (TCIT)

Place of Delivery: TANCANG-CAIPEI INTERNATIONAL TERMINAL (TCIT)

ETA: 27-JUL-2024

House B/L No.: TR2450286

Master B/L No.: HONGTMA63498400

You are kindly requested to pay local charges and receive D/O after 1 day from ETA.

Note:

- 1. For D/O release, Please present:
 - Original Bill of lading, copy of surrendered B/L.
 - Company's recommendation letter
 - Resident book & ID for individual shipment

2. ETA on Arrival Notice is just estimated. Please kindly check ATA before making CD

With kind regards

FR. MEYER'S SOHN VIETNAM COMPANY LIMITED, Ho Chi Minh City

Anh Phuong Le

4. EDO

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT - TERMINAL LINK
(GEMALINK CONTAINER TERMINAL)
Địa chỉ: Ấp Tân Lập, Phường Phước Hòa, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Việt Nam
Số fax: (84) 838 245 344
Số tài khoản (VND): 007100001079 tại Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam - CN TP.HCM

PHIẾU GIAO NHẬN CONTAINER
EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT
Liên 2: Từ khách hàng/ Customer

Phương án giao/nhận: Plug In mode: Empty Return
Số (No.): 0038825
Ngày (Date): 10-10-2024

Truck in: 10/10/2024 21:10:43
Truck Out: 10/10/2024 21:16:37
Giao cho / Nhận của: Ông / Bà: /
Shipper / Consignee: Mr/Ms: /
Bills / Booking số: NAM9-414388/
BL No / Booking No: /
Tên tàu: Storage Empty
Tàu: /
Container số: CMAU3598354
Container No: /
Kích cỡ / Kiểu: 45G0 / MT
Size / Type: UNNO: /
Phương thức giao / nhận: Trọng tải: 3800
Trans type in / out: Truck
Invoice No: /
Vận chuyển từ: Đến: /
From Depot: /
Nhiệt độ cài đặt: Ventilation: /
Setting temp: Actual temp: /

TÌNH TRẠNG CONTAINER / CONDITION OF CONTAINER

Mặt trước/ Nóc
Front/ Top

11	12	51	43	41
13	14	52	44	42
61	62	53	45	43
63	64	54	46	44
21	22	34	35	36
23	24	31	32	33

Mặt sau/ Đáy
Door/ Bottom

11	12	51	43	41
13	14	52	44	42
61	62	53	45	43
63	64	54	46	44
21	22	34	35	36
23	24	31	32	33

Bên trong/ Inner

11	31	41	43	51	12
13	33	43	44	52	14
61	62	53	45	46	44
63	64	54	47	48	45
21	22	34	35	36	37
23	24	31	32	33	34

If there is no mark, Container is considered to be in good condition and no IMCO/unspecified labels sticker on.
Nếu không đánh dấu gì, thì Container được coi là giao nhận trong tình trạng tốt và không dán tem hàng nguy hiểm, tem là

Remarks (Ghi chú): HỌC KINH, KHÔNG KHIEM DUOC VAN SAN, CO CSC

Người lập phiếu: GEMALINK INTERNATIONAL PORT
Giám sát công: ĐÁ KIỂM TRA
Người giao: Deliverer
Hải quan: Customs
Người nhận: Receiver

Nguyễn Hữu Thuận

7. Phiếu cân hàng:

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT-TERMINAL LINK
ĐC: Ấp Tân Lập, P. Phước Hòa, Tx. Phú Mỹ, T. BR-VT
ĐT: Fax: Số: 291024014

PHIẾU CÂN HÀNG

Tên khách hàng: KIEN QUYET
Số xe: 72C14269
Loại cân: NHẬP
Tên hàng: CMAU4670140
Ngày cân: 29/10/2024
TL xe vào: 15 080 kg
Giờ cân vào: 20:37:17
TL xe ra: 45 060 kg
Giờ cân ra: 20:49:46
TL hàng: 29 980 kg
Ghi chú:

Tài xế: /
Bảo vệ: /

Ngày 29 tháng 10 năm 2024

GIÁM SÁT CÔNG
ĐÁ KIỂM TRA

8. Danh Sách Container Đủ Điều Kiện Qua Khu Vực Giám Sát Hải Quan.

DANH SÁCH CONTAINER
ĐỦ ĐIỀU KIỆN QUA KHU VỰC GIÁM SÁT HẢI QUAN
Tờ khai không phải niêm phong

1. **Chi cục hải quan giám sát:** CC HQ CK cảng Cái Mép (Vũng Tàu) - 51CIS03: CANG QT TAN CANG-CM - 2
2. **Đơn vị XNK:** CÔNG TY TNHH SADESA VIỆT NAM
3. **Mã số thuế:** 3502485184
4. **Số tờ khai:** 106457070050
5. **Trạng thái tờ khai:** Giải phóng hàng
6. **Ngày tờ khai:** 15/08/2024 - 27/07/2024
7. **Loại hình:** Nhập kinh doanh sản xuất
8. **Luồng:** Vàng
9. **Số quản lý hàng hóa:** 060624TR2450286

STT	SỐ HIỆU CONTAINER (1)	SỐ SEAL CONTAINER (Nếu có) (2)	SỐ SEAL HẢI QUAN (Nếu có) (3)	XÁC NHẬN CỦA CÔNG CHỨC HẢI QUAN (4)	MÃ VẠCH (5)
1	KOCU4326835	10444315			
2	KOCU5142508	10144310			
3	TCNU1704587	10444302			

Ghi chú:
- Cột số (1):

file:///D:/ECUSDATA/Update/HSWeb/TraCuuCont.html

8/16/2024

Page 2 of 2

+ Đối với hàng nhập khẩu: lấy từ Danh sách container do người khai hải quan gửi đến hệ thống.
+ Đối với hàng xuất khẩu: lấy từ tiêu chí "Số container" trên tờ khai xuất.
Trường hợp có sự thay đổi số container đã khai báo, căn cứ chứng từ do người khai hải quan nộp;
xuất trình, công chức hải quan cập nhật số container vào hệ thống để in lại danh sách container.
- Cột số (2): Đối với hàng nhập khẩu: lấy từ Danh sách container do người khai hải quan gửi đến hệ thống.

Kết xuất dữ liệu lúc: 16/08/2024 02:55 PM

9. Debit Note



Số	GML_MN 12	Rev.0
Ngày	20/8/2024	
Khách hàng	CÔNG TY TNHH CÔNG NGHỆ & GIẢI PHÁP SỐ LIỆU XUẤT NHẬP KHẨU MINH NGỌC	
Địa chỉ	199 Quan Hoa, Phường Quan Hoa, Quận Cầu Giấy, Thành Phố Hà Nội, Việt Nam	
MST	0109359904	
Dịch vụ	Vận chuyển B/L HDMULMA63498400 (TCIT - KCN Phú Mỹ 3 - CTLTM)	

STT	Phi dịch vụ	Số lượng	Đơn vị	Loại cont	Đơn giá	Thành tiền (VNĐ)
1	Phi vận chuyển container KOCU4326835	1	cont	40HC	3,600,000	3,600,000
2	Phi vận chuyển container TCNU1704587	1	cont	40HC	3,600,000	3,600,000
3	Phi vận chuyển container KOCU5142508	1	cont	40HC	3,600,000	3,600,000
5	Phi neo xe cont KOCU5142508 (17/08/2024 - 18/08/2024)	1	ngày		1,000,000	1,000,000
6	Dịch vụ thanh lý hải quan 3 cont B/L HDMUIZMA63498400	3	cont		125,000	375,000
TỔNG						12,175,000
Thuế VAT (8%)						974,000
TỔNG THANH TOÁN (đã bao gồm VAT)						13,149,000

STT	Phi chi hộ	Số HD tham chiếu	Thành tiền (VNĐ)
1	Phi núng container KOCU4326835, TCNU1704587, KOCU5142508	00024666	2.190,000
2	Phi hạ trả rỗng container KOCU4326835	00117961	1.450,000
4	Phi hạ trả rỗng container TCNU1704587	00117956	1.450,000
6	Phi hạ trả rỗng container KOCU5142508	00118228	1.450,000
TỔNG CHỈ HỘ			6.540.000

- Tên tài khoản: CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CÁI MÉP GEMADEPT-TERMINAL LINK
- Số tài khoản: 1025215296
- Ngân hàng: Vietcombank - Chi nhánh Tp. Hồ Chí Minh
- Nội dung chuyển khoản: Thanh toán trucking B/L HDMUIZMA63498400

10. Tờ khai hải quan (giải phóng hàng)

[illegible]