LỜI MỞ ĐẦU

Đất nước đang chuyển mình cùng với thời đại, trong quá trình hội nhập kinh tế khu vực và thế giới, cùng với sự tác động của quá trình toàn cầu hoá, tự do hoá thương mại quốc tế việc phát triển hoạt động giao nhận vận tải quốc tế ở mỗi nước có một ý nghĩa hết sức quan trọng, tạo điều kiện làm cho sức cạnh tranh hàng hoá ở của nước đó trên thị trường quốc tế tăng lên đáng kể, đẩy mạnh tốc độ giao lưu hàng hoá xuất nhập khẩu với các nước khác trên thế giới, gúp phần làm cho nền kinh tế đất nước phát triển nhịp nhàng, cân đối. Thời đại toàn cầu hoá các nền kinh tế và hội nhập kinh tế khu vực, mối liên hệ giữa các quốc gia về mọi phương diện kinh tế càng ngày càng gắn bó với nhau; đặc biệt trong đó hoạt động ngoại thương đóng vai trò hết sức quan trọng. Nhiệm vụ này không thể tách rời với việc đào tạo nhân lực - yếu tố quan trọng hàng đầu của một doanh nghiệp. Việc tạo ra nguồn nhân lực không chỉ dừng lại ở việc cung cấp các kiến thức chuyên ngành, mà cũng phải tạo ra được khả năng thích ứng các công việc trong thực tế và các vận dụng linh hoạt các kiến thức đó học vào trong công việc. Do đó việc thực tập nghiệp vụ là rất cần thiết đối và hữu ích đối với sinh viên nói chung và sinh viên các ngành kinh tế nói riêng.

Là sinh viên ngành kinh tế ngoại thương của trường Đại Học Hàng Hải, nhà trường đó tạo điều kiện cho chúng em có thời gian thực tập các nghiệp vụ để được bổ sung thêm kiến thức, được thực tế thực hiện một số công việc, đây là đợt thực tập vô cùng ý nghĩa, em may mắn được thực tập tại công ty *TNHH TM VÀ TIẾP VẬN TOÀN CẦU ĐÔNG TÀI*. Qua sáu tuần thực tập tại công ty ĐÔNG TÀI, em đã được tiếp cận với môi trường làm việc thực tế, để vận dụng các kiến thức đó học vào trong thực tế và điều đó giúp ích cho em thu lượm được rất nhiều kiến thức bổ ích, hiểu thêm nhiều về chuyên ngành của mình. Sau đây em xin trình bày báo cáo thực tập nghiệp vụ của em tại công ty về các quá trình và thủ tục để tiến hành giao nhận hàng hoá xuất khẩu.

Phần I: CƠ SỞ LÝ THUYẾT MÔN GIAO NHẬN.

1. Giao nhận:

Định nghĩa: giao nhận hàng hoá là tập hợp những nghiệp vụ, thủ tục có liên quan đến quá trình vận tải nhằm thực hiện việc di chuyển hàng hoá từ nơi gửi hàng (người gửi hàng) đến nơi nhận hàng (người nhận hàng).

Doanh nghiệp giao nhận là doanh nghiệp kinh doanh các loại dịch vụ giao nhận hàng hóa trong xã hội bao gồm: doanh nghiệp giao nhận vận tải hàng hoá trong nước và doanh nghiệp giao nhận vận tải hàng hoá quốc tế. Sản phẩm của doanh nghiệp giao nhận chính là các dịch vụ trong giao nhận (dịch vụ giao nhận hàng hoá) mà doanh nghiệp giao nhận đóng vai trò người giao nhận.

2. Các loại dịch vụ giao nhận hàng hoá:

- Loại dịch vụ thay mặt người gửi hàng (người xuất khẩu).
- Loại dịch vụ thay mặt người nhận hàng (người nhập khẩu).
- Dịch vụ giao nhận hàng hoá đặc biệt.
- Những dịch vụ khác.

3. Vai trò của người giao nhận trong thương mại quốc tế.

Ngành giao nhận vận tải phát triển tất yếu kéo theo sự phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng cơ sở, đặc biệt là các công trình kết cấu hạ tầng trực tiếp phục vụ giao nhận vận tải như: bến cảng, hệ thống đường giao thông (đường quốc lộ trên bộ, đường sông, đường sắt, các bến cảng, sân bay v.v.)

Trong quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước, cùng với sự tác động của tự do thương mại hoá quốc tế, các hoạt động giao nhận vận tải ngày một tăng trưởng mạnh, góp phần tích luỹ ngoại tệ, đẩy mạnh giao lưu kinh tế, nối liền các hoạt động kinh tế giữa các khu vực kinh tế trong nước, giữa trong nước với nước ngoài làm cho nền kinh tế đất nước phát triển nhịp nhàng, cân đối.

Người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá vừa là một nhà VTĐPT, vừa là nhà tổ chức, nhà kiến trúc của vận tải. Họ phải lựa chọn phương tiện, người vận tải thích hợp, tuyến đường thích hợp có hiệu quả kinh tế nhất và đứng ra trực tiếp vận tải hay tổ chức thu xếp quá trình vận tải của toàn chặng với nhiều loại phương tiện vận tải khác nhau như:

tàu thuỷ, ô tô, máy bay... vận chuyển qua nhiều nước và chịu trách nhiệm trực tiếp với chủ hàng. Vì vậy, chủ hàng chỉ cần ký một hợp đồng vận tải với người giao nhận nhưng hàng hoá được vận chuyển an toàn, kịp thời với giá cước hợp lý từ kho nhà xuất khẩu tới kho nhà nhập khẩu (door to door service), tiết kiệm được thời gian, giảm chi phí vận chuyển và nâng cao được tính cạnh tranh của hàng hoá trên thị trường quốc tế.

Trước đây, người giao nhận chỉ làm đại lý (agent) thực hiện một số công việc do các nhà XNK ủy thác như xếp dỡ, lưu kho hàng hoá, làm thủ tục giấy tờ, lo liệu vận tải nội địa, thủ tục thanh toán tiền hàng...

Song cùng với sự phát triển thương mại quốc tế và tiến bộ kỹ thuật trong ngành vận tải mà dịch vụ giao nhận cũng đuợc mở rộng hơn. Ngày nay, người giao nhận đóng vai trò rất quan trọng trong thương mại và vận tải quốc tế. Người giao nhận không chỉ làm các thủ tục hải quan hoặc thuê tàu mà còn cung cấp dịch vụ trọn gói về toàn bộ quá trình vận tải và phân phối hàng hoá. Người giao nhận đã làm những chức năng sau đây:

- Môi giới Hải quan: người giao nhận thay mặt người xuất khẩu, nhập khẩu để khai báo, làm thủ tục hải quan hay môi giới hải quan.

- Làm đại lý: người giao nhận nhận uỷ thác từ chủ hàng hoặc từ người chuyên chở để thực hiện các công việc khác nhau như nhận hàng, giao hàng, lập chứng từ làm thủ tục hải quan, lưu kho…trên cơ sở hợp đồng uỷ thác.

Người giao nhận khi là đại lí:

+ Nhận uỷ thác từ 1 người chủ hàng để lo những công việc giao nhận hàng hoá XNK, làm việc để bảo vệ lợi ích của chủ hàng, làm trung gian giữa người gửi hàng với người vận tải, người vận tải với người nhận hàng, người bán với người mua.

+ Hưởng hoa hồng và không chịu trách nhiệm về tổn thất của hàng hoá, chỉ chịu trách nhiệm về hành vi của mình chứ không chịu trách nhiệm về hành vi của người làm công cho mình hoặc cho chủ hàng.

- Lo liệu chuyển tải và tiếp gửi hàng hoá (transhipment and on-carriage)

Khi hàng hoá phải chuyển tải hoặc quá cảnh qua nước thứ ba, người giao nhận sẽ lo liệu thủ tục quá cảnh hoặc tổ chức chuyển tải hàng hoá từ phương tiện vận tải này sang phương tiện vận tải khác hoặc giao hàng đến tay người nhận.

- Lưu kho hàng hoá (warehousing):

Trong trường hợp phải lưu kho hàng hoá trước khi xuất khẩu hoặc sau khi nhập khẩu, người giao nhận sẽ lo liệu việc đó bằng phương tiện của mình hoặc thuê người khác và phân phối hàng hoá nếu cần.

- Người gom hàng (consolidator):

Trong vận tải hàng hoá bằng container, dịch vụ gom hàng là không thể thiếu được nhằm biến hàng lẻ (less than container load - FCL) thành hàng nguyên (full container load - FCL) để tận dụng sức chở của container và giảm cước phí vận tải. khi là người gom hàng, người giao nhận có thể đóng vai trò là người chuyên chở hoặc chỉ là đại lý.

- Người chuyên chở (carrier):

Ngày nay, trong nhiều trường hợp, người giao nhận đóng vai trò là người chuyên chở, tức là người giao nhận trực tiếp ký hợp đồng vận tải với chủ hàng và chịu trách nhiệm chuyên chở hàng hoá từ một nơi này đến một nơi khác. Người giao nhận đóng vai trò là người thầu chuyên chở (contracting carrier) nếu anh ta ký hợp đồng mà không chuyên chở. Nếu anh ta trực tiếp chuyên chở thì anh ta là người chuyên chở thực tế (performing carrier). Dù là người chuyên chở gì thì vẫn chịu trách nhiệm về hàng hoá. Trong trường hợp này, người giao nhận phải chịu trách nhiệm về hàng hoá trong suốt hành trình không những về hành vi lỗi lầm của mình mà cả những người mà anh ta sử dụng và có thể phát hành vận đơn.

- Người kinh doanh VTĐPT (Multimodal Transport Operator - MTO)

Trong trường hợp người giao nhận cung cấp dịch vụ vận tải đi suốt hoặc còn gọi là vận tải từ cửa đến cửa thì người giao nhận đã đóng vai trò là người kinh doanh VTĐPT (MTO). MTO thực chất là người chuyên chở, thường là chuyên chở theo hợp đồng và phải chịu trách nhiệm đối với hàng hoá.

4. Địa vị pháp lý của người giao nhận*:*

Khái niệm về lĩnh vực giao nhận còn mới mẻ, do đó còn thiếu các văn bản pháp quy, quy định địa vị pháp lý của người giao nhận. Vì vậy, địa vị pháp lý của người giao nhận thường không giống nhau ở các nước khác nhau.

- Tại các nước theo luật tập tục (Common Law) phổ biến thuộc khối liên hiệp Anh, địa vị pháp lý của người giao nhận thường dựa trên khái niệm Đại lý, đặc biệt là đại lý ủy thác. Người giao nhận thường là đại lý của người ủy thác (người gửi hàng hay

người nhận hàng) trong việc thu xếp vận chuyển hàng hóa. Do đó người giao nhận: trung thực với người ủy thác, phải tuân theo các chỉ dẫn hợp lý và có tính khả năng tính toán cho toàn bộ quá trình giao dịch.

Với vai trò là đại lý, người giao nhận được hưởng quyền bảo vệ và giới hạn trách nhiệm

Tuy nhiên, khi không còn là người đại lý mà đóng vai trò là người ủy thác thì người giao nhận sẽ không còn quyền đó nữa mà lúc này phạm vi trách nhiệm của anh ta sẽ tăng lên. Lúc này người giao nhận đã trở thành một bên chính thức của hợp đồng và phải hoàn toàn chịu trách nhiệm thực hiện đầy đủ hợp đồng đã ký. Thực tế, địa vị pháp lý của người giao nhận phụ thuộc vào loại dịch vụ mà anh ta đảm nhận.

- Tại các nước theo luật dân sự (Civil Law):

Hệ thống này rất chặt chẽ, được ban hành bằng văn bản cụ thể. Theo luật này, người giao nhận thường lấy danh nghĩa của mình giao dịch cho công việc của người ủy thác (người gửi hàng hay người nhận hàng) và đối với người chuyên chở thì họ là người ủy thác.

Ngoài ra, tại một số nước đã thông qua điều kiện kinh doanh chuẩn thì địa vị pháp lý cũng như nghĩa vụ và quyền hạn của người giao nhận được quy định rõ ràng trong hợp đồng. Các điều kiện này hoàn toàn phù hợp với tập quán thương mại hay thể chế pháp lý hiện hành.

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

***Điều kiện kinh doanh chuẩn:**

Điều kiện kinh doanh chuẩn là các điều kiện do FIATA soạn thảo, trên cơ sở đó là chuẩn mực, là điều kiện tối thiểu cho các quốc gia, các tổ chức giao nhận dựa vào đó để thực hiện các công việc giao nhận, đồng thời là cơ sở để các quốc gia lập các điều kiện riêng cho phù hợp với điều kiện và hoàn cảnh của mình. Về cơ bản nó gồm những nội dung sau:

+ Người giao nhận phải thực hiện sự ủy thác với sự chăm lo cần thiết nhằm bảo vệ lợi ích cho khách hàng

+ Thực hiện sự ủy thác của khách hàng cho việc thu xếp tất cả các điều kiện có liên quan để tổ chức vận chuyển hàng hoá đến tay người nhận theo sự chỉ dẫn của khách hàng

+ Người giao nhận không bảo đảm và không chịu trách nhiệm về việc hàng hoá sẽ đến địa điểm đích vào một ngày nhất định mà người giao nhận chỉ thực hiện công việc của mình một cách mẫn cán hợp lý trong việc lựa chọn, tổ chức vận chuyển để hàng hóa tới cảng đích nhanh nhất.

+ Người giao nhận chỉ chịu trách nhiệm về các tổn thất và thiệt hại xảy ra đối với hàng hóa thuộc về lỗi lầm hay sai sót của chính bản thân mình hay người làm công cho mình, người giao nhận không phải chịu trách nhiệm về tổn thất do bên thứ 3 gây nên nếu người giao nhận chứng tỏ được là họ đã thực sự chăm chỉ, cần mẫn trong việc lựa chọn và chỉ định bên thứ 3.

- Các điều kiện kinh doanh chuẩn của các nước thuộc ASEAN:

+ Điều kiện chung: là các điều kiện quy định về chức năng, nhiệm vụ và phạm vi hoạt đông của người giao nhận trong toàn bộ hoạt động giao nhận vận chuyển hàng hoá (giống như ĐKKDC).

+ Các quy định về nghĩa vụ, trách nhiệm của người giao nhận khi đóng vai trò như người nhận ủy thác (đại lý, môi giới).

+ Người giao nhận thực hiện vai trò của mình như một bên ủy thác.

Việt Nam hiện nay, các ĐKKDC về cơ bản cũng dựa trên cơ sở của FIATA và các nước thuộc khối ASEAN.

*** Quyền hạn và nghĩa vụ của người giao nhận:**

- Chăm sóc chu đáo đối với hàng hóa mà người giao nhận được ủy thác để tổ chức vận chuyển, đồng thời người giao nhận phải thực hiện mọi sự chỉ dẫn về những vấn đề có liên quan đến hàng hóa.

- Nếu người giao nhận là một đại lý thì người giao nhận phải hành động theo sự ủy thác của bên giao đại lý.

- Người giao nhận không chịu trách nhiệm về những tổn thất bị gây nên bởi lỗi lầm hay sai sót của bên thứ 3, chẳng hạn như người vận chuyển, bốc xếp, bảo quản… được ký kết bằng các hợp đồng phụ.

- Trường hợp người giao nhận là người ủy thác thì ngoài các trách nhiệm như là một đại lý nói trên thì người giao nhận còn phải chịu trách nhiệm về những hành vi sơ suất do bên thứ 3 gây lên mà người giao nhận đã sử dụng để thực hiện hợp đồng.

- Trong hợp đông vận tải đa phương thức thì người giao nhận đóng vai trò là một bên chính khi thu gom hàng lẻ để gửi ra nước ngoài, hay là người tự tổ chức vận chuyển, trong trường hợp này người giao nhận đóng vai trò như 1 đại lý hay người ủy thác.

- Trong các quy định của luật liên quan đến gửi hàng vận chuyển của Việt Nam có một số điểm mà luật quy định khá rõ ràng, chẳng hạn như người giao nhận không phải chịu trách nhiệm về những thiệt hại, tổn thất, gồm:

+ Do lỗi của khách hàng hay người được khách hàng ủy thác.

+ Do lỗi của khách hàng hay người được khách hàng giao cho thực hiện hoạt động bốc xếp bảo quản hàng hóa.

+ Do khuyết tật của hàng.

+ Do hành động bất khả kháng.

+ Trách nhiệm của người giao nhận trong mọi trường hợp không được vượt quá giá trị của hàng hóa tại địa điểm đích

+ Người giao nhận sẽ không được hưởng miễn trách nếu không chứng minh được những tổn thất và thiệt hại không phải do lỗi của mình gây lên.

6.Giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển:

Hiện nay hoạt động xuất nhập khẩu ở nước ta chủ yếu thực hiện bằng đường biển, bởi một số lý do như sau:

- Nước ta có vị trí địa lý rất thuận tiện cho việc vận chuyển bằng đường biển.

- Cước phí vận chuyển bằng đường biển thấp hơn so với đường hàng không, phù hợp với khả năng tài chính của các doanh nghiệp.

- Hệ thống vận tải bằng đường bộ và đường sắt còn chưa phát triển đủ để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa qua biên giới

Do vật, hoạt động giao nhận cũng chủ yếu phát triển trong vận tải đường biển. Giao nhận hàng hóa vận chuyển bằng đường biển có những phương thức như sau:

+ Giao nhận nguyên bao nguyên kiện, tấm, bó

+ Nguyên hàm kẹp chì

+ Theo số lượng, trọng lượng thể tích thông qua việc cân, đong, đo đếm.

+ Giao nhận theo mớn nước

+ Giao nhận nguyên container kẹp chì.

+ Kết hợp các phương thức nói trên.

PHẦN II : QUY TRÌNH VÀ THỰC TRẠNG GIAO NHẬN XUẤT NHẬP KHẨU CỦA CÔNG TY

A. GIỚI THIỆU VỀ CÔNG TY TNHH THƯƠNG MẠI VÀ TIẾP VẬN TOÀN CẦU ĐÔNG TÀI

1. Sự hình thành và phát triển của công ty

Công ty TNHH thương mại và tiếp vận toàn cầu Đông Tài, được biết đến như là một trong những đại lý của tổng công ty "Dongsue Logistics Co.,ltd" tại Việt Nam.

Tổng công ty : DONGSUE LOGISTICS Co., LTD

Trụ sở : ROOM 302, A-UNIT, DONGYANG BLDG, 34-7, JEUNG-DONG, JUNG-GU, SEOUL, KOREA

Tel:82-2-775-7200 Fax:82-2-773-8611

Tổng giám đốc : Mr Y.T. BAY

Năm 2001, "Dongsue Logistics Co.,ltd" được thành lập sau khi tách ra từ "Dongsue Shipping Co., ltd" , theo giấy phép số 87367/KR-375SE của Bộ Thương Mại Hàn Quốc. Lĩnh vực kinh doanh chính của công ty là thực hiện vận tải hàng hoá quốc tế, kinh doanh thương mại.

Với mục tiêu tăng cường sự hiệu quả của các dịch vụ đang hoạt động. Dongsue Logistics Co, Ltd được thành lập rất nhiều đại lý kinh doanh vận tải quốc tế trên toàn thế giới. Tính đến nay công ty đó có trên 80 chi nhánh tại nhiều thành phố lớn như Dalian, Qingdao, Shanghai, Mongolia, Russel, Incheon, Busan… Dựa trên nguyên tắc "Chân thành, trung thực và cởi mở đối với khách hàng", Dongsue Logistics Co.,ltd đang từng bước để trở thành một công ty giao nhận vận tải quốc tế nổi tiếng với những dịch vụ chất lượng mang lại sự thuận lợi và hài lòng tốt nhất cho các khách hàng của mình. Là một thành viên có uy tín của KIFFA, công ty luôn đảm bảo cho hàng hóa của khách hàng được vận chuyển tới cảng đích an toàn, hiệu quả.

Công ty TNHH thương mại và tiếp vận toàn cầu Đông Tài, được thành lập ngày 16-3-2005, theo quyết định số 387943/QĐ-HDND của Hội đồng nhân dân thành phố Hải Phòng.

Tên công ty : Công ty TNHH thương mại và tiếp vận toàn cầu Đông Tài

Tên tiếng Anh: DONG TAI GLOBAL LOGISTICS AND TRADING CO.,LTD.

Trụ sở : 43- Đằng Hải, Phường Đằng Hải, Quận Hải An, Hải Phòng.

Văn phòng : P. 204 –TASACO – Đằng Hải – Hải An – Hải Phòng.

Website: http://dongtaiglobal.com.vn/

Mã số thuế : 0201019508

Tài khoản tại Ngân Hàng ACB: (VND) 69787979 (USD) 71011099

Giám đốc điều hành : Đỗ Việt Thanh

Công ty có tư cách pháp nhân theo pháp luật Việt Nam, thực hiện các nghĩa vụ của mình bằng tài sản tự có và có trách nhiệm thanh toán các khoản nợ của mình cũng như chịu trách nhiệm về tất cả các tổn thất và rủi ro. Với vai trò là một đại lý của Dongsue Logistics, công ty thực hiện việc tiếp nhận và tổ chức vận tải hàng hoá quốc tế thông qua các hãng tàu lớn như Hanjin, WanHai, Mol, Eculine, KMTC, Nam Sung, SITC, Sotrans…… Một số bạn hàng chủ yếu của công ty như:

- Công ty TNHH Foremart Việt Nam

Trụ sở: Bùi Thị Cúc, Ân Thi, Hưng Yên

- Công ty TNHH Ivory Việt Nam

Trụ sở: Km 6+500 Đường 10 Vũ Thư, Thái Bình

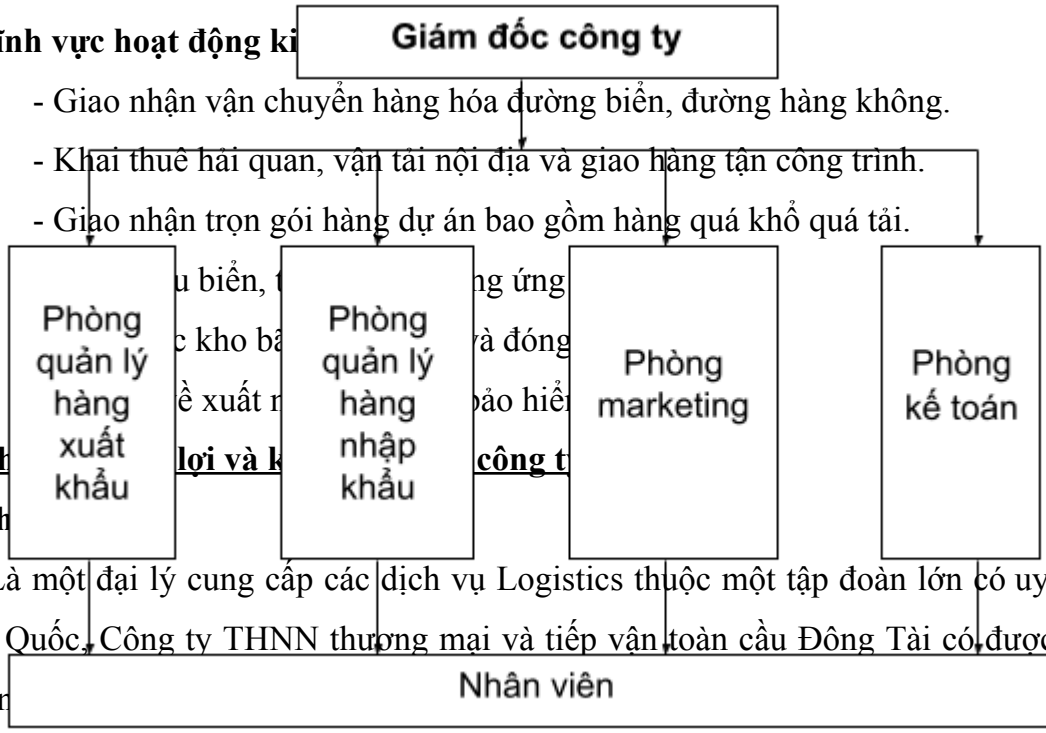
- Công ty cổ phần đầu tư và thương mại TNG

Trụ sở: 160 Minh Cầu, Thái Nguyên

- Công ty TNHH Panlof Vina

Trụ sở: Thiên Tân, Hoa Lư, Ninh Bình

Cơ cấu tổ chức của công ty như sau :



*** Lĩnh vực hoạt động ki**

- Giao nhận vận chuyển hàng hóa đường biển, đường hàng không.
- Khai thuê hải quan, vận tải nội địa và giao hàng tận công trình.
- Giao nhận trọn gói hàng dự án bao gồm hàng quá khổ quá tải.

u biển, t ng ứng
c kho bã và đóng
ề xuất n bảo hiể

2. Nh lợi và k công t

a. Th

Là một đại lý cung cấp các dịch vụ Logistics thuộc một tập đoàn lớn có uy tín của Hàn Quốc. Công ty THNN thương mại và tiếp vận toàn cầu Đông Tài có được những thuận

- Có được sự kết nối rộng khắp với các khu vực phát triển do tập đoàn Dongsue Logistics đã có chi nhánh trên thế giới.
- Công ty có được mối quan hệ làm ăn lâu dài đã được thiết lập trong suốt quá trình hình thành và phát triển.
- Công ty liên tục tiến hành đào tạo nhân viên học hỏi các phần mềm tiện ích phục vụ cho quá trình làm việc.

b. Khó khăn:

- Lĩnh vực mà công ty đang kinh doanh đã và đang được biết đến và ngày càng phát triển do vậy mà các doanh nghiệp giao nhận, các công ty Logistics đang mở rộng và tăng lên rất nhiều. Như vậy sự cạnh tranh giữa các công ty là rất lớn và Đông Tài không năm ngoài vòng quay của sự cạnh tranh đó, điều đó đòi hỏi công ty phải tiếp tục nâng cao trình độ và làm việc hiệu quả hơn nữa để công ty tiếp tục phát triển và có lợi nhuận cao.

3. Phương hướng phát triển của công ty trong thời gian tới:

Cùng với sự phát triển của nền kinh tế đất nước, đặc biệt là sự phát triển của hoạt động thương mại quốc tế, hoạt động giao nhận và vận chuyển hàng hoá quốc tế tại Việt

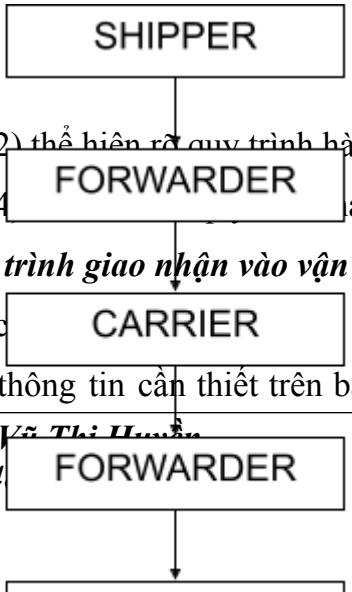
Nam ngày càng mạnh mẽ. Để đáp ứng nhu cầu của thời đại và cạnh tranh thắng lợi công ty cần xây dựng phương hướng phát triển thích hợp và đưa ra giải pháp cụ thể.

- Tiếp tục mở rộng quan hệ giao dịch đối ngoại với các tổ chức quốc tế thông qua hệ thống mạng lưới toàn cầu của tập đoàn.
- Đảm bảo giữ vững khách hàng truyền thống, giữ vững mối quan hệ đại lý, những khách hàng và những hợp đồng đã kí, mở rộng mạng lưới dịch vụ và quan hệ tốt với các đại lí thứ cấp, tìm hiểu thông tin, nắm chắc khả năng, yêu cầu của khách hàng.
- Không ngừng nâng cao sức cạnh tranh của công ty nhằm giữ vững thị trường hiện có, khai thác thị trường tiềm năng thông qua việc phát huy những lợi thế so sánh đối với các doanh nghiệp thuộc thành phần kinh tế khác.
- Đặt ra chiến lược về giá cả mềm dẻo, linh hoạt, phù hợp với từng khách hàng, từng dịch vụ, chiến lược xúc tiến thương mại, công tác thông tin quảng cáo giới thiệu công ty đến các bạn hàng trong nước và quốc tế.
- Tăng cường đoàn kết nội bộ, tăng cường cơ sở vật chất, kĩ thuật.
- Hoàn thiện trang web riêng của công ty giới thiệu về công việc, con người công ty.
- Thực hiện phương châm vừa học vừa làm, kết hợp đào tạo ngắn hạn và dài hạn đội ngũ cán bộ để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh doanh.

B. QUY TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU CỦA CÔNG TY TNHH THƯƠNG MẠI VÀ TIẾP VẬN TOÀN CẦU ĐÔNG TÀI.

1. Quy trình giao nhận hàng xuất nhập khẩu

***** Sơ đồ của quy trình:



Bước (1), (2) thể hiện rõ quy trình hàng xuất

Bước (3), (4 àng nhập

- ***Quy trình giao nhận vào vận chuyển hàng hóa xuất khẩu:***

(1) Khác gom hàng hóa, đảm bảo về chất lượng hàng hóa, ghi rõ các thông tin cần thiết trên bao bì để bên đối tác có thể nhận biết dễ dàng, gửi

hàng ủy thác cho đại lý giao nhận (forwarder) thực hiện tất cả các công việc như chuẩn bị chứng từ, thuê phương tiện vận tải nội địa, liên hệ với các hãng tàu để chuyên chở hàng hóa, liên hệ với khách hàng hoặc forwarder bên kia để chuẩn bị các thủ tục để nhận hàng.

(2) Công việc của đại lý giao nhận

Đối với hàng nguyên container (FCL)

Bước 1: Nhận booking note từ chủ hàng:

Booking note hay còn gọi là thoả thuận lưu khoang giữa hãng tàu và người book hàng (forwarder hay chủ hàng) nhằm thay thế hợp đồng vận tải giữa hai bên.

Booking note thể hiện đầy đủ giá vận chuyển, POL (cảng xếp hàng), POD (cảng dỡ hàng), tên tàu, số chuyến, ngày tàu cắt máng (hạ thuỷ), dựa vào đó, chủ hàng có thể hoàn tất thủ tục để thông quan cho hàng đúng thời hạn tàu chạy, nếu không thì phải hoãn lô hàng sang thời gian khác.... Đối với 1 số hãng tàu thì Booking note còn thay thế cho việc cấp vỏ của hãng tàu (lệnh cấp công rỗng).

Bước 2: Yêu cầu hãng tàu cấp container rỗng:

Nhân viên giao nhận của công ty mang booking note tới hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu yêu cầu cấp container rỗng để đóng hàng. Một số hãng tàu trực tiếp đóng dấu xác nhận lên booking note, một số hãng thu lại, giao cho khách hàng lệnh cấp container rỗng mới có ghi chú về địa điểm lấy container rỗng và hạ hàng. Hãng tàu cấp số lượng chì tương ứng với số lượng container ghi trên booking note.

Bước 3: Chon container rỗng:

Một số hãng tàu ghi số mã hiệu container rỗng lên lệnh, khách hàng đem lệnh xuống kho bãi kiểm tra tình trạng container. Nếu container bẩn, hư hỏng phải liên hệ với hãng tàu xin cấp container khác.

Một số hãng tàu chỉ ghi chú về địa điểm cấp vỏ và hạ hàng trên booking note. Khách hàng mang booking note tới văn phòng quản lý kho bãi yêu cầu cấp container rỗng và kiểm tra tình trạng vỏ container.

Văn phòng quản lý kho bãi in 2 lệnh cấp container rỗng mới cho khách hàng, lưu lại 1 bản và lập hóa đơn thu phí dịch vụ: nâng vỏ và hạ hàng.

Phí nâng vỏ là phí vận chuyển container rỗng từ kho bãi lên phương tiện vận tải của người giao nhận.

Phí hạ hàng là phí vận chuyển container đã có hàng từ phương tiện vận tải của người giao nhận xuống kho bãi, phục vụ cho việc xếp lên tàu xuất khẩu. Người giao nhận đóng phí hạ hàng ngay tại kho bãi cấp container rỗng hoặc tại kho bãi được ghi chú trên lệnh cấp container rỗng của hãng tàu.

Đối với hàng đóng tại bãi, người giao nhận không cần đóng phí hạ hàng, nhưng phải làm thủ tục đóng hàng tại bãi.

Bước 4: Làm thủ tục hải quan:

Đối với một số chủ hàng có công ty nằm trong khu công nghiệp, họ thường tự làm thủ tục hải quan tại hải quan giám sát khu vực, sau đó gửi tờ khai hải quan đã có xác nhận của hải quan giám sát cho công ty.

Đối với những chủ hàng thuê khai hải quan tại công ty TNHH thương mại và tiếp vận toàn cầu Đông Tài, họ phải gửi những chứng từ cần thiết như:

1 Tờ khai hải quan (bản chính),

2 Tờ khai trị giá hàng nhập khẩu (tùy theo từng trường hợp),

92623440 Bản kê chi tiết hàng hóa đối với lô hàng có nhiều chủng loại hoặc đóng gói không đồng nhất (bản chính),

92623488 Giấy phép nhập khẩu (bản chính),

92623528 Hợp đồng mua bán hoặc giấy tờ có giá trị tương đương (bản sao),

92623568 Hóa đơn thương mại (bản chính),

92623616 Vận tải đơn (sao y bản chính).

92623617 Giấy chứng nhận xuất xứ (bản chính).

Nhân viên làm thủ tục khai báo hải quan của công ty nhập thông tin lô hàng vào phần mềm khai báo hải quan, sau đó mang toàn bộ giấy tờ cần thiết đến hải quan, tự đăng ký vào sổ tiếp nhận và chờ đội trưởng đội thủ tục hải quan phân vào khu vực nhất định.

Hàng hóa được khai trong tờ khai hải quan được phân thành 2 luồng: luồng xanh và luồng đỏ. Luồng xanh là hàng hóa được miễn kiểm và có ân hạn về thuế, luồng đỏ là hàng phải kiểm tra thực tế trước khi thông quan (gọi chung là hàng kiểm hóa).

Hàng kiểm hóa phải được hải quan tính lại thuế và nhận chứng từ ghi số thuế phải thu; sau đó nộp tiền thuế tại kho bạc nhà nước hoặc tại kho bạc chi cục hải quan như hàng hóa miễn kiểm.

Sau khi làm thủ tục kiểm hóa đối với những mặt hàng thuộc luồng xanh, và nộp tiền thuế nhập khẩu, cơ quan hải quan sẽ trả lại tờ khai hải quan có đóng dấu xác nhận cho nhân viên công ty.

Bước 5: Đóng hàng:

Đối với hàng đóng tại kho riêng:

Nhân viên giao nhận vận chuyển container rỗng tới kho riêng của chủ hàng để đóng hàng, kẹp chì của hãng tàu nếu hàng được miễn kiểm hoặc kẹp chì tạm của doanh nghiệp nếu hàng phải làm thủ tục kiểm tra, lấy mẫu. Việc làm hàng của doanh nghiệp phải chú ý tới thời gian tàu cắt máng (hạ thủy), nếu chậm trễ hàng sẽ phải xuất trong chuyến khác. Mọi tổn thất do việc chậm trễ này chủ hàng phải chịu trách nhiệm. Sau khi doanh nghiệp hoàn tất việc đóng hàng, người giao nhận có trách nhiệm vận chuyển hàng hóa tới địa điểm tập kết hàng hóa xuất khẩu.

Đối với hàng đóng tại bãi:

Chủ hàng vận chuyển hàng hóa tới kho bãi để đóng hàng vào container, giao cho người giao nhận bộ hồ sơ gồm: giấy giới thiệu, tờ khai hải quan và bản kê chi tiết hàng hóa (nếu doanh nghiệp tự khai báo hải quan), công văn đề nghị đóng hàng tại bãi. Người giao nhận mang bộ hồ sơ này tới văn phòng hải quan giám sát kho bãi xin xác nhận và liên hệ thuê nhân công đóng hàng vào container.

Bước 6: Giao tờ khai hải quan cho cảng xuất hàng:

Sau khi hạ hàng hoặc đóng hàng tại bãi, người giao nhận đem tờ khai hải quan tới cảng xuất hàng giao cho văn phòng quản lý, giữ lại 1 bản sao có xác nhận đã lưu tờ khai hải quan.

Việc lưu tờ khai hải quan nhằm mục đích tính toán số lượng hàng hóa xuất khẩu, căn cứ vào đó, nhân viên làm hàng tại cảng sắp xếp vị trí container lên tàu một cách thuận tiện. Nhân viên giao nhận lấy lại tờ khai sau 5 đến 7 ngày tính từ ngày tàu khởi hành và trả lại cho doanh nghiệp xuất khẩu.

**** Đối với hàng lẻ (LCL):***

Khi doanh nghiệp xuất khẩu nếu không đủ hàng đóng vào 1 container có thể gửi hàng theo phương thức gửi hàng lẻ. Người kinh doanh chuyên chở hàng lẻ gọi là người gom hàng sẽ tập hợp những lô hàng lẻ của nhiều chủ hàng, tiến hành sắp xếp, phân loại và kết hợp các lô hàng lẻ vào 1 container, niêm phong kẹp chì theo quy chế xuất khẩu và làm thủ tục hải quan, bốc container từ kho bãi cảng gửi xuống tàu, dỡ container từ cảng đích và giao cho người nhận hàng lẻ.

Công ty TNHH thương mại và tiếp vận toàn cầu Đông Tài trực tiếp đứng ra gom hàng lẻ xuất khẩu, cung cấp dịch vụ khai báo hải quan và vận tải. Doanh nghiệp có hàng lẻ xuất khẩu liên hệ với người công ty. Nhân viên hàng xuất của công ty gửi cho doanh nghiệp 1 bản booking note, ghi rõ bên bán, bên mua, POL, POD, ngày tàu cắt máng số lượng, trọng lượng hàng hóa.

Doanh nghiệp cung cấp cho nhân viên giao nhận booking note này cùng bộ chứng từ hải quan. Nhân viên giao nhận mang bộ chứng từ này tới phòng hải quan giám sát kho bãi xin xác nhận và liên hệ kho bãi thuê nhân công làm hàng.

Đối với hàng lưu kho, người giao nhận bàn giao hàng hóa và tờ khai hải quan cho nhân viên quản lý kho bãi, ký xác nhận lên phiếu nhập kho.

Đối với hàng không lưu kho, trực tiếp được xếp vào container, nhân viên giao nhận bàn giao hàng hóa và tờ khai hải quan, ký xác nhận lên phiếu giao hàng do đại diện của bên gom hàng lẻ lập.

Các công việc tiếp theo của bên gom hàng lẻ hoàn toàn giống như quy trình xuất khẩu hàng nguyên container.

- ***Quy trình giao nhận vào vận chuyển hàng hóa nhập khẩu:***

(3) Công việc của người chuyên chở (Carrier) đảm bảo việc vận chuyển và tình trạng hàng hóa theo đúng hợp đồng vận tải. Thông báo cho đại lý giao nhận về các thông tin về tàu, về hàng hóa, ngày giờ cập cảng, và khi nào có thể lấy được lệnh giao hàng thông qua giấy báo hàng đến (AN).

(4) Công việc của đại lý giao nhận:

**** Đối với hàng nguyên container (FCL)***

Bước 1: Chuẩn bị chứng từ:

Đối với hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển sử dụng container, khi tàu đến cảng, hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu gửi 1 giấy báo hàng đến (Arrival Notice) cho chủ hàng. Trong giấy báo hàng đến ghi rõ tên chủ hàng, địa chỉ công ty, số điện thoại, fax, tên tàu (vessel), số chuyến (voyage), ngày đến cảng (ETA), số vận đơn, số container, số chì…

Chủ hàng gửi giấy báo hàng đến, vận đơn gốc, giấy giới thiệu hoặc giấy ủy quyền cho công ty TNHH thương mại và tiếp vận Đông Tài.

Bước 2: Làm thủ tục hải quan:

Giống như quy trình làm thủ tục hải quan đối với hàng xuất.

Bước 3: Lấy lệnh giao hàng tại hãng tàu:

Nhân viên giao nhận của công ty mang giấy giới thiệu hoặc giấy ủy quyền, vận đơn và giấy báo hàng đến sang hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu để lấy lệnh giao hàng (Delivery Order – DO) và đóng các lệ phí liên quan như: phí chứng từ, phí lưu kho lưu bãi, phí vệ sinh container… và làm thủ tục mượn container (nếu cần).

Thủ tục mượn container của các hãng tàu hay đại lý hãng tàu có sự chênh lệch về khoản tiền cược người giao nhận phải nộp đối với mỗi loại container nhưng tương đối giống nhau về cách thức mượn container. Người giao nhận lập giấy mượn container thành 3 bản ghi rõ các thông tin liên quan về thời gian, địa điểm mượn và trả container, số tiền cược… Hãng tàu giữ lại 1 bản, đóng dấu xác nhận 2 bản trả cho khách hàng.

Sau khi hoàn thành các thủ tục như trên, hãng tàu giao lại cho khách hàng 2 bản D/O có đóng dấu xác nhận.

Bước 4: Xác nhận lệnh giao hàng tại cảng:

Nhân viên giao nhận của công ty mang 1 bản D/O và 1 bản giấy cược container đến phòng thương vụ tại cảng để xác nhận lệnh giao hàng.

Để vận chuyển container từ cảng tới kho riêng của doanh nghiệp, người giao nhận phải đóng phí nâng hàng và hạ vỏ tại phòng thương vụ cảng. Phí "nâng hàng" tại cảng đối với hàng hóa nhập khẩu có nghĩa là container được cảng nâng lên phương tiện vận tải của người giao nhận để vận chuyển về kho riêng của chủ hàng. Phí "hạ vỏ" có nghĩa là khi hàng hóa được rút hết khỏi container tại kho riêng, người giao nhận có nghĩa vụ trả lại container cho hãng tàu tại địa điểm được ghi chú trong giấy mượn vỏ.

Trong trường hợp địa điểm hạ vỏ không là địa điểm nâng hàng ghi trong lệnh giao hàng, ví dụ trong lệnh giao hàng ghi *Port of Delivery: Đình Vũ Hải Phòng,* trong giấy mượn container ghi *hoàn trả container trên vào ngày… tại bãi: Tasa Trading* người giao nhận phải nộp phí nâng hàng tại cảng Đình Vũ và phí hạ vỏ tại bãi Tasa Trading. Việc trả lại vỏ cho hãng tàu phục vụ cho công tác vệ sinh, sửa chữa, … để cung cấp container rỗng cho những chủ hàng có nhu cầu xuất khẩu. Mọi vi phạm về thời gian trả vỏ, mất mát hay hư hỏng container đều được ghi chú trong giấy mượn vỏ.

Đối với hàng nhập khẩu được rút ruột tại cảng, người giao nhận chỉ cần nộp phí rút ruột, đưa container tới vị trí thuận lợi trong cảng tiến hành nhận hàng.

Sau khi thu phí, phòng Thương vụ cảng giữ lại 1 bản D/O và giấy mượn container, giao lại cho khách hàng phiếu giao nhận container. Số lượng phiếu giao nhận container được phòng Thương vụ cảng lập, căn cứ vào số lượng container ghi trong lệnh giao hàng.

Bước 5: Nhận hàng:

Phiếu giao nhận container do phòng Thương vụ cảng lập có 4 liên: trắng, xanh, hồng, vàng. Phòng Thương vụ cảng giữ lại liên trắng, giao 3 liên còn lại cho người giao nhận. Người giao nhận đem phiếu giao nhận container xin xác nhận của hải quan giám sát tại cảng. Nhân viên hải quan căn cứ vào bản kê chi tiết số lượng, mã số container đi kèm theo tờ khai hải quan để đóng dấu xác nhận *đã đăng ký hải quan* vào liên vàng trên phiếu giao nhận container. Liên vàng phiếu giao nhận được bảo vệ cảng giữ lại sau khi phương tiện vận tải của người giao nhận vận chuyển container ra khỏi cảng. Liên xanh được nhân viên kho bãi giữ lại khi giao container cho người giao nhận.

Đối với hàng rút ruột tại bãi, người giao nhận đem phiếu giao nhận container tới kho bãi làm thủ tục lấy lệnh rút ruột hàng hóa. Nhân viên kho bãi cấp cho người giao nhận 3 bản *lệnh rút ruột tại bãi*. Người giao nhận đóng phí làm hàng tại bãi, thuê nhân công bốc xếp hàng hóa từ container lên phương tiện vận tải của mình. Một bản *lệnh rút ruột tại bãi* giao cho bảo vệ để phương tiện vận tải của người giao nhận được vào cảng, một bản giao cho nhân viên kho bãi bốc xếp hàng hóa.

Bước 6: Trả container cho hãng tàu, lấy lai tiền cược vỏ:

Hàng hóa sau khi được rút hết tại kho riêng của chủ hàng hay rút ruột tại cảng, người giao nhận vận chuyển container rỗng về địa điểm trả vỏ ghi trên giấy mượn

container, giữ lại liên hồng phiếu giao nhận có xác nhận tình trạng container của nhân viên kho bãi trả vỏ. Người giao nhận mang liên hồng này cùng giấy mượn container và biên lai thu tiền tới hãng tàu lấy lại tiền cược. Mọi hư hỏng hay thất lạc container, mọi sự chậm trễ trả container cho hãng tàu phải tính thêm phí lưu container, sẽ được trừ vào tiền cược vỏ.

*** Đối với hàng lẻ (LCL):**

Quy trình giao nhận vận chuyển hàng lẻ tương đối giống và đơn giản hơn so với quy trình làm hàng nhập nguyên container.

Bước 1: chuẩn bị hồ sơ và bước 2: khai báo hải quan đối với hàng lẻ hoàn toàn giống với quy trình nhập khẩu hàng nguyên container.

Bước 3: Lấy lệnh giao hàng:

Nhân viên giao nhận mang giấy giới thiệu hoặc giấy ủy quyền, giấy báo hàng đến và vận đơn đến hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu làm lệnh giao hàng. Đối với hàng lẻ, hãng tàu không yêu cầu khách hàng phải viết giấy mượn container, nhưng phải nộp tất cả những phí liên quan như hàng nguyên container: CFS, D/O, THC, đồng thời nộp phí làm hàng tính theo số kiện hàng hoặc trọng lượng hàng được nhập khẩu theo tờ khai hải quan. Đây là 2 điểm khác giữa hàng nguyên container và hàng lẻ trong việc lấy lệnh giao hàng.

Hãng tàu hoặc đại lý hãng tàu cung cấp cho khách hàng 2 bản D/O.

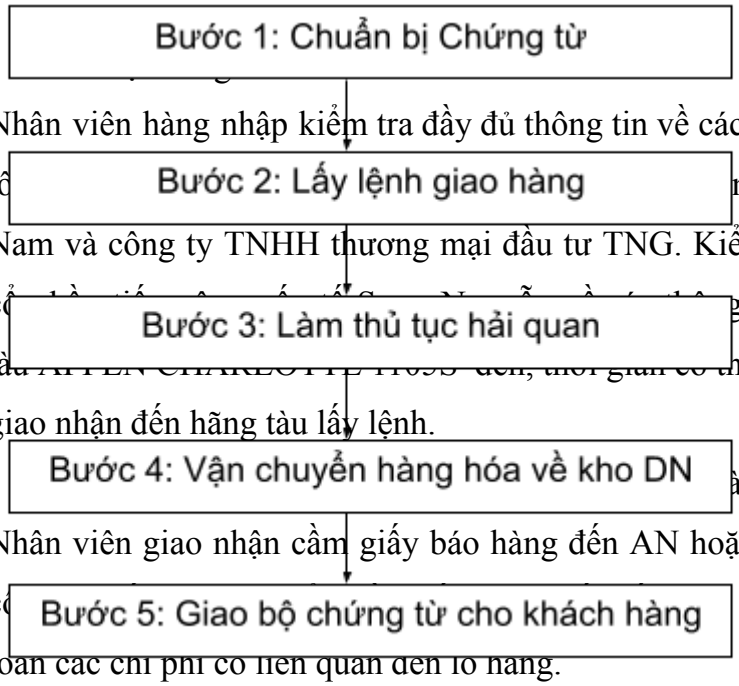
Bước 4: Nhận hàng:

Nhân viên giao nhận tới kho bãi được chỉ định trên lệnh giao hàng làm thủ tục xuất kho. Hồ sơ làm thủ tục xuất kho gồm: lệnh giao hàng, hóa đơn thanh toán tiền làm hàng tại bãi. Người giao nhận mang tờ khai xin xác nhận của hải quan giám sát kho bãi. Sau đó liên hệ nhân viên kho bãi vận chuyển hàng hóa lên phương tiện vận tải của công ty, ký xác nhận vào phiếu xuất kho. Hàng hóa được vận chuyển về kho riêng của chủ hàng.

2. Quy trình giao nhận nhập khẩu một lô hàng lẻ của công ty TNHH FOREMAT và các chứng từ kèm theo

Theo như hợp đồng kinh tế giữa hai bên là công ty TNHH Foremat và công ty TNHH thương mại và tiếp vận toàn cầu Đông Tài, công ty Đông Tài có trách nhiệm thực hiện các công tác có liên quan đến lô hàng 10 bộ máy ép nhiệt nhập khẩu từ Hàn

Quốc, công ty Foremat có trách nhiệm cung cấp các thông tin cần thiết liên quan đến lô hàng, tạo điều kiện để công ty Đông Tài hoàn thành công việc.



Bước 1:

Nhân viên hàng nhập kiểm tra đầy đủ thông tin về các chứng từ có liên quan đến lô ng ty TNHH Foremat Việt Nam và công ty TNHH thương mại đầu tư TNG. Kiểm tra với hãng tàu công ty c g tin chính xác về ngày giờ tà , thời gian có thể lấy lệnh, bố trí nhân viên giao nhận đến hãng tàu lấy lệnh.

Bước 2: àng cho khách hàng.

- Nhân viên giao nhận cầm giấy báo hàng đến AN hoặc MBL, giấy giới thiệu của c Nguyễn lấy lệnh và thanh toán các chi phí có liên quan đến lô hàng.
- Nhân viên hàng nhập kiểm tra các thông tin trên lệnh giao hàng khớp với các thông tin đã có, gửi giấy báo hàng đến của lô hàng cho khách hàng, và chuẩn bị bộ lệnh đầy đủ để giao cho các khách hàng.

Bước 3: Làm thủ tục hải quan:

- Nhân viên chuẩn bị đầy đủ các chứng từ để làm thủ tục hải quan.
- Lô hàng này là máy ép nhiệt, model HTM-2116, hàng mới 100%, số lượng là 10 bộ.
- Lô hàng này miễn kiểm.

Bước 4: Giao bộ chứng từ cho khách hàng:

** Chứng từ lưu trữ:*

- 1 SA (Shipping Advice);
- 1 Surrender Notice;
- 1 Mate's Bill (copy)
- HBL (House Bill) của khách hàng;
- 1 D/O;
- 1 tờ khai nhập khẩu (copy)

** Chứng từ giao cho khách hàng:*

- Lệnh giao hàng gốc:
  + 3 D/O của đại lý, đại lý giữ lại 1 bản;
  + HBL;
- Lệnh nối:
  + 2 D/O của carrier;
  + 1 HBL của carier (copy);
  + 1 MBL của carrier (copy);
- Tờ khai nhập khẩu (bản gốc)

a. Chi phí của lô hàng:

(Hãng tàu thu của công ty cho lô hàng này (lô hàng này)

Các thông tin về lô hàng: 10 Bộ máy ép nhiệt, model HTM-2116, hàng mới 100% được đóng trong 1 thùng carton nặng 600kg, 2.7 cbm.

Đơn vị tính: VND

- Phí DO: 288.750 VNĐ
- Phí CFS: 997.920 VNĐ
- Phí THC: 311.850 VNĐ
- Phí bốc xếp: 374.220 VNĐ
- Phí vận tải nội địa cho lô hàng do bên Trucking thu là: 1.325.389 VNĐ
- Phí làm hải quan: 150.000 VNĐ

⇨ Tổng chi phí cho cả lô: **3.123.279 VNĐ**

Trong đó:

- Phí DO: Phí chứng từ;
- Phí CFS: Phí khai thác hàng lẻ;
- Phí CIC (Container Imbalance Charge): phí phụ trội hàng nhập;
- Phí THC (Terminal Handling Charge): Phí xếp dỡ 2 đầu cầu cảng;
- Phí BX: Phí bốc xếp;

Phí CFS, phí BX và phí THC được tính dựa trên thể tích của lô hàng.

** Đại lý thu của khách hàng:*

Chi Phí	***Hóa đơn***	***Không hóa đơn***
Phí DO	400.000	
Phí CFS	903.000	
Phí THC	336.000	
Phí CIC + BX	338.100	
Thủ tục hải quan	630.000	*50.000 (Chi ngoài)*
Vận tải nội địa	1.600.000	
Tổng Chi Phí	**4.207.100**	***50.000***

** Lợi nhuận công ty thu được từ lô hàng:*

LN = Tổng thu – Tổng chi + phí hoa hồng

Phí hoa hồng cho cả lô hàng là 20 USD

LN = 4.207.100- 3.123.279 + 20 x 21.000 = 1.503.821 (VND)

3. Một số vấn đề phát sinh trong quá trình giao nhận và vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu và phương hướng giải quyết

- Việc khách hàng hoặc đại lý bên kia chậm giao chứng từ hoặc thông tin trên các chứng từ chưa chính xác, công ty thúc giục họ gửi đầy đủ, kịp thời bổ sung thêm các thông tin cần thiết hoàn thành bộ chứng từ.
- Đối với hàng consol (CY-CFS), hàng lẻ (CFS-CFS) thì việc chia hàng có thể được thực hiện tại kho CFS nên có thể xảy ra nhầm lẫn hàng hóa, nên khi giao dịch với đầu bên kia thì cần yêu cầu ghi rõ nhãn mác, bao bì.
- Đối với việc hàng giao chậm: Về hàng xuất thì phải thúc giục bên khách hàng giao kịp tiến độ, nều không khách hàng sẽ phải chịu mọi phí tổn. Về hàng nhập, nếu

xảy ra việc chậm giao hàng thì công ty sẽ phàn nàn với bên đại lý bên kia hoặc với người chuyên chở để thúc đẩy tiến độ.

- Đối với hàng nhập về bị hỏng, không đúng với phẩm chất yêu cầu thì công ty có thể khiếu nại người chuyên chở hoặc đại lý bên kia.
- Đối với hàng nhập về thấy tình trạng hàng hóa bị hỏng bao bì bên ngoài cần chụp ảnh lưu lại tình trạng của hàng hóa để thông báo với khách hàng nhằm có biện pháp xử lý kịp thời.
- Đối với công tác thanh toán thì đôi khi khách hàng thanh toán chậm, đại lý có phàn nàn và thúc giục họ thúc đẩy việc thanh toán đúng hạn, nếu không có thể áp dụng chế tài giữ hàng….

Trên thực tế, các vấn đề nảy sinh trong quá trình giao nhận rất nhiều và phức tạp. Do thời gian thực tập và kiến thức có hạn nên em chỉ mới có thể nêu ra một số trường hợp như trên.

KẾT LUẬN

Có thể nói hoạt động giao nhận, vận tải là những đòn bẩy của nền kinh tế. Tại các nước có nền kinh tế phát triển trên thế giới giao nhận vận chuyển hàng hoá đó rất phát triển và trở thành ngành kinh doanh dịch vụ hiệu quả của đất nước, đóng phần đáng kể vào hoạt động buôn bán lưu thông hàng hoá của những quốc gia này. Hoạt động giao nhận làm giảm bớt chi phí xuất nhập khẩu, phân công lao động quốc tế, tăng mối quan

hệ hợp tác giữa các nước, là cánh tay nối dài mối quan hệ giữa người xuất khẩu và người nhập khẩu. Tuy nhiên, ở nước ta hoạt động giao nhận vận chuyển hàng hoá cũng tương đối mới mẻ nên các văn bản pháp luật về quyền lợi và nghĩa vụ của người giao nhận cũng rất nhiều bất cập. Vai trò của người giao nhận chưa rõ ràng làm cho các nhà xuất nhập khẩu chưa có sự tin tưởng hoàn toàn vào khả năng uy tín của người giao nhận, vì vậy nhà nước cần có nhiều văn bản pháp quy quy định rõ ràng về vai trò, nghĩa vụ của người giao nhận làm cơ sở giải quyết tranh chấp khiếu nại trong quá trình giao nhận vận chuyển hàng hoá, gúp phần thúc đẩy hoạt động giao nhận vận chuyển hàng hoá.

Mặc dự thời gian thực tập tại Công ty TNHH TM và tiếp vận toàn cầu Đông Tài không dài nhưng đó thật sự là một quãng thời gian bổ ích. Qua đó em đó được vận dụng nhiều những kiến thức mình đó học trên lớp, hiểu thêm được nhiều nghiệp vụ văn phòng và giao tiếp. Đồng thời bổ sung thêm được những kiến thức mới, thấy được sự khác biệt trong các quy trình, nghiệp vụ kinh doanh của từng mặt hàng, cũng như giữa nhập khẩu và xuất khẩu.

Em xin chân thành cảm ơn nhà trường, các thầy cô trong tổ bộ môn và các cán bộ công nhân viên tại Công ty TNHH TM và tiếp vận toàn cầu Đông Tài đó tạo điều kiện và giúp đỡ em trong quá trình thực tập nghiệp vụ.