TỰ HỌC VÀ TRA CỨU

LOGISTICS THỰC HÀNH TỪ A ĐẾN Z

Dành cho người mới vào nghề logistics chưa có ai kèm, cần làm được việc ngay, và cho người đã đi làm muốn hệ thống lại nghiệp vụ, pháp luật và cách soát lỗi

Practical Logistics Handbook from A to Z – a bilingual guide

Kho bãi · Vận tải · Giao nhận · Chứng từ xuất nhập khẩu

Hải quan · Vận đơn · Vận tải đa phương thức · Incoterms

Pháp luật logistics · Soát lỗi · Chi phí · Bài thực hành

Song ngữ Việt – Anh · Vietnamese – English

Phiên bản 1.0 – Tháng 11 năm 2026

https://tailieuso.vin

MỤC LỤC

CONTENTS

Chương 1. Bản đồ nghề logistics: công việc, vị trí và các bên trong một lô hàng – *Chapter 1. Mapping the logistics job: tasks, roles and the parties behind a shipment* 7

1.1. Logistics là gì: dòng chảy của hàng, thông tin và tiền – *1.1. What logistics is: the flow of goods, information and money* 7

1.2. Từ hậu cần quân sự đến dịch vụ logistics trong kinh doanh – *1.2. From military supply to commercial logistics services* 9

1.3. Chuỗi cung ứng và chỗ đứng của bộ phận logistics trong doanh nghiệp – *1.3. The supply chain and where the logistics team sits in a company* 12

1.4. Các vị trí việc làm: kho, giao nhận, chứng từ, điều phối, chăm sóc khách hàng – *1.4. Entry-level roles: warehouse, forwarding, documentation, dispatch, customer service* 15

1.5. Một ca làm việc của nhân viên nhận và xuất hàng – *1.5. A shift in the life of a shipping and receiving clerk* 18

1.6. Chuyên viên logistics: điều phối, quản lý nhà thầu phụ và giữ khách hàng – *1.6. The logistician: coordination, subcontractors and customer relations* 21

1.7. Mười bảy nhóm dịch vụ logistics và cách nhận ra mình đang làm nhóm nào – *1.7. The seventeen groups of logistics services and how to tell which one you do* 23

1.8. Các bên trong một lô hàng: chủ hàng, người giao nhận, hãng vận chuyển, hải quan, cảng – *1.8. Who is involved in a shipment: shipper, forwarder, carrier, customs, port* 26

1.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *1.9. Guided practice exercises* 29

1.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *1.10. Essay questions and answer outlines* 31

1.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *1.11. Multiple-choice questions* 32

Chương 2. Kiến thức nền: phương thức vận tải, container, cước và chứng từ – *Chapter 2. Groundwork: transport modes, containers, freight and documents* 35

2.1. Năm phương thức vận tải hàng hóa và cách chọn cho từng loại hàng – *2.1. Five freight transport modes and how to pick one for each cargo* 35

2.2. Container: loại, kích cỡ và cách đọc số hiệu trên vỏ – *2.2. Containers: types, sizes and how to read the markings* 38

2.3. Hàng nguyên container và hàng lẻ: khác nhau ở đâu, khi nào chọn loại nào – *2.3. Full container and less-than-container loads: differences and when to use each* 42

2.4. Trọng lượng thực, trọng lượng thể tích và cách tính trọng lượng tính cước – *2.4. Actual weight, volumetric weight and chargeable weight* 44

2.5. Incoterms 2020: chia việc, chi phí và rủi ro giữa người bán và người mua – *2.5. Incoterms 2020: splitting tasks, costs and risk between seller and buyer* 47

2.6. Bộ chứng từ cơ bản: hợp đồng, hóa đơn thương mại, phiếu đóng gói – *2.6. The basic document set: contract, commercial invoice, packing list* 51

2.7. Vận đơn đường biển và vận đơn hàng không: chức năng và cách đọc từng ô – *2.7. Ocean and air waybills: what they do and how to read each box* 53

2.8. Mã HS và xuất xứ hàng hóa ở mức người làm giao nhận cần biết – *2.8. HS codes and country of origin: what a forwarder needs to know* 56
2.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *2.9. Guided practice exercises* 59
2.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *2.10. Essay questions and answer outlines* 61
2.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *2.11. Multiple-choice questions* 62

Chương 3. Chuẩn bị trước khi bắt tay vào việc – *Chapter 3. Getting set up before you start* 64
3.1. Lập bộ hồ sơ làm việc: danh bạ đối tác, bảng giá, mẫu chứng từ – *3.1. Building your work kit: partner contacts, rate sheets, document templates* 64
3.2. Bảng tính theo dõi lô hàng: cột cần có và công thức cơ bản – *3.2. A shipment tracking spreadsheet: required columns and basic formulas* 67
3.3. Mã hàng, đơn vị tính và quy cách đóng gói – *3.3. Item codes, units of measure and packing specifications* 71
3.4. Sơ đồ kho và cách đánh mã vị trí kệ – *3.4. Warehouse layout and how to code shelf locations* 73
3.5. Vật tư đóng gói và dụng cụ: lập danh mục và mức tồn tối thiểu – *3.5. Packing supplies and tools: listing them and setting minimum stock* 76
3.6. Đọc đơn đặt hàng và hợp đồng mua bán trước khi nhận lô hàng – *3.6. Reading the purchase order and sales contract before taking a shipment* 78
3.7. An toàn khi bốc xếp, xếp kệ và làm việc với xe nâng – *3.7. Safety when handling cargo, stacking shelves and working near forklifts* 81
3.8. Phần mềm quản lý kho, quản lý vận tải và cổng thông tin điện tử cần làm quen – *3.8. Warehouse and transport software and online portals to get familiar with* 84
3.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *3.9. Guided practice exercises* 87
3.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *3.10. Essay questions and answer outlines* 89
3.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *3.11. Multiple-choice questions* 90

Chương 4. Việc hằng ngày ở kho: nhận, cất, soạn, đóng gói, xuất – *Chapter 4. Daily warehouse work: receiving, putaway, picking, packing, dispatch* 92
4.1. Nhận hàng nhập kho và đối chiếu với đơn hàng, phiếu giao – *4.1. Receiving goods and checking them against the order and delivery note* 92
4.2. Ghi nhận hàng thiếu, thừa, hư hỏng và lập biên bản – *4.2. Recording shortages, overages and damage in a discrepancy report* 94
4.3. Cất hàng vào vị trí và cập nhật tồn kho ngay – *4.3. Putting goods away and updating stock records straight away* 97
4.4. Soạn hàng theo đơn: lấy đúng, lấy nhanh, ít nhầm – *4.4. Picking orders accurately and quickly* 100
4.5. Đóng gói, niêm phong và dán nhãn gửi hàng – *4.5. Packing, sealing and labelling for shipment* 102
4.6. Xuất hàng và bàn giao cho đơn vị vận chuyển – *4.6. Dispatching goods and handing them over to the carrier* 105
4.7. Ghi số liệu lô hàng: cân nặng, cước, chỗ trống, chênh lệch – *4.7. Logging shipment data: weight, charges, space and discrepancies* 108

4.8. Nhập trước xuất trước và hết hạn trước xuất trước – *4.8. First in first out and first expired first out* 110
4.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *4.9. Guided practice exercises* 112
4.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *4.10. Essay questions and answer outlines* 114
4.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *4.11. Multiple-choice questions* 115

Chương 5. Việc hằng ngày ở bộ phận vận tải và giao nhận – *Chapter 5. Daily work in transport and freight forwarding* 118
5.1. Đặt chỗ với hãng tàu và hãng bay – *5.1. Booking space with shipping lines and airlines* 118
5.2. Điều xe tải nội địa và xếp lịch chạy trong ngày – *5.2. Dispatching domestic trucks and planning the day's runs* 121
5.3. Giấy vận tải và hồ sơ đi kèm xe hàng – *5.3. Transport papers and documents that travel with the truck* 123
5.4. Lấy container rỗng, đóng hàng tại kho và hạ bãi cảng – *5.4. Picking up an empty container, stuffing it and returning it to the port* 126
5.5. Theo dõi hành trình lô hàng và cập nhật cho khách – *5.5. Tracking shipments and keeping customers updated* 128
5.6. Giao hàng chặng cuối và xác nhận đã giao – *5.6. Last-mile delivery and proof of delivery* 131
5.7. Xử lý lịch tàu thay đổi, chuyến bay trễ và hàng rớt chuyến – *5.7. Handling schedule changes, delayed flights and rolled cargo* 133
5.8. Trao đổi hằng ngày với khách hàng: email ngắn, rõ, có số liệu – *5.8. Daily contact with customers: short, clear emails with numbers* 136
5.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *5.9. Guided practice exercises* 138
5.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *5.10. Essay questions and answer outlines* 140
5.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *5.11. Multiple-choice questions* 141

Chương 6. Việc định kỳ: kiểm kê, đối soát, báo cáo và đánh giá – *Chapter 6. Periodic work: stock counts, reconciliation, reports and reviews* 143
6.1. Kiểm kê toàn kho và kiểm kê xoay vòng – *6.1. Full stock counts and cycle counts* 143
6.2. Tìm nguyên nhân chênh lệch kiểm kê và điều chỉnh sổ – *6.2. Tracing stock count differences and adjusting the records* 146
6.3. Báo cáo chỉ số hiệu suất theo tuần và tháng – *6.3. Weekly and monthly performance reports* 148
6.4. Đối soát cước và hóa đơn với nhà vận chuyển – *6.4. Reconciling freight charges and carrier invoices* 151
6.5. Họp rà soát với khách hàng theo thỏa thuận mức dịch vụ – *6.5. Service reviews with customers against the service level agreement* 154
6.6. Đánh giá nhà thầu phụ: nhà xe, kho thuê, đại lý – *6.6. Assessing subcontractors: trucking firms, leased warehouses, agents* 157
6.7. Lập kế hoạch tồn kho và vật tư theo mùa vụ – *6.7. Planning stock and supplies around seasonal peaks* 159
6.8. Lưu trữ hồ sơ, chứng từ theo lô và theo thời hạn – *6.8. Filing records and documents by shipment and retention period* 162

6.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *6.9. Guided practice exercises* 165
6.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *6.10. Essay questions and answer outlines* 168
6.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *6.11. Multiple-choice questions* 169

Chương 7. Nghiệp vụ khó làm từng bước – *Chapter 7. Complex operations, step by step* 171

7.1. Xuất khẩu hàng nguyên container đường biển từ A đến Z – *7.1. Exporting a full container by sea, start to finish* 171
7.2. Nhập khẩu hàng lẻ đường biển: từ thông báo hàng đến đến lúc lấy hàng – *7.2. Importing LCL cargo by sea: from arrival notice to collection* 174
7.3. Gửi hàng xuất khẩu bằng đường hàng không – *7.3. Sending export cargo by air* ... 176
7.4. Khai hải quan điện tử và xử lý theo kết quả phân luồng – *7.4. Filing e-customs declarations and acting on the inspection channel* 178
7.5. Tổ chức một lô vận tải đa phương thức – *7.5. Organising a multimodal shipment* . 181
7.6. Gửi hàng bằng đường sắt: đăng ký chở, xếp toa, nhận hàng – *7.6. Shipping by rail: requesting carriage, loading wagons, collecting cargo* 184
7.7. Hàng nguy hiểm, hàng lạnh, hàng quá khổ: những việc làm thêm – *7.7. Dangerous, refrigerated and out-of-gauge cargo: the extra steps* 187
7.8. Lập hồ sơ khiếu nại tổn thất với người vận chuyển và bảo hiểm – *7.8. Filing a cargo claim with the carrier and the insurer* 190
7.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *7.9. Guided practice exercises* 193
7.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *7.10. Essay questions and answer outlines* 195
7.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *7.11. Multiple-choice questions* 196

Chương 8. Quy định pháp luật người làm logistics cần nắm – *Chapter 8. The law a logistics practitioner needs to know* 199

8.1. Đọc một văn bản pháp luật: số hiệu, ngày hiệu lực, bản hợp nhất – *8.1. Reading a legal text: reference number, effective date, consolidated versions* 199
8.2. Luật Thương mại 36/2005/QH11: dịch vụ logistics và quyền, nghĩa vụ các bên – *8.2. Commercial Law No. 36/2005/QH11: logistics services and the parties' rights and duties* 202
8.3. Nghị định 163/2017/NĐ-CP: phân loại dịch vụ và điều kiện kinh doanh logistics – *8.3. Decree 163/2017/ND-CP: service categories and business conditions* 205
8.4. Giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics – *8.4. Liability limits for logistics service providers* 208
8.5. Bộ luật Hàng hải 95/2015/QH13: hợp đồng vận chuyển và vận đơn đường biển – *8.5. Vietnam Maritime Code No. 95/2015/QH13: carriage contracts and bills of lading* 210
8.6. Luật Hải quan 54/2014/QH13: thủ tục, kiểm tra, giám sát và trách nhiệm người khai – *8.6. Customs Law No. 54/2014/QH13: procedures, inspection, supervision and declarant duties* 213
8.7. Nghị định 87/2009/NĐ-CP về vận tải đa phương thức – *8.7. Decree 87/2009/ND-CP on multimodal transport* 216
8.8. Quy định vận tải đường bộ, đường sắt và định hướng phát triển ngành – *8.8. Road and rail transport rules and the national logistics strategy* 219

8.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *8.9. Guided practice exercises* 223
8.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *8.10. Essay questions and answer outlines* 226
8.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *8.11. Multiple-choice questions* 227

Chương 9. Soát lỗi chứng từ, số liệu và xử lý sự cố – *Chapter 9. Checking documents and data, and handling incidents* **229**
9.1. Danh sách kiểm tra bộ chứng từ trước khi gửi đi – *9.1. A checklist for the document set before you send it* 229
9.2. Đối chiếu số liệu chéo giữa các chứng từ của cùng một lô – *9.2. Cross-checking figures across all documents for one shipment* 232
9.3. Lỗi hay gặp trên vận đơn và cách xin sửa – *9.3. Common bill of lading errors and how to request amendments* 235
9.4. Sai mã HS, sai trị giá, sai xuất xứ: phát hiện sớm và hậu quả – *9.4. Wrong HS code, value or origin: spotting it early and the consequences* 238
9.5. Lỗi trong kho: nhầm mã, nhầm số lượng, nhầm vị trí – *9.5. Warehouse errors: wrong item, wrong quantity, wrong location* 240
9.6. Phí lưu container, lưu bãi và cách tránh phát sinh – *9.6. Demurrage, detention and storage charges and how to avoid them* 242
9.7. Tìm nguyên nhân gốc của sự cố bằng cách hỏi tại sao nhiều lần – *9.7. Finding the root cause by asking why repeatedly* 245
9.8. Xử lý khiếu nại của khách hàng: ghi nhận, phản hồi, khắc phục – *9.8. Handling customer complaints: log, respond, fix* 248
9.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *9.9. Guided practice exercises* 250
9.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *9.10. Essay questions and answer outlines* 253
9.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *9.11. Multiple-choice questions* 254

Chương 10. Nâng cao tay nghề: chi phí, báo giá, khách hàng và số hóa – *Chapter 10. Building expertise: costs, quotations, customers and digital tools* **257**
10.1. Tính tổng chi phí logistics của một lô hàng – *10.1. Calculating the total logistics cost of a shipment* 257
10.2. Lập báo giá dịch vụ kèm bảng dự toán – *10.2. Preparing a service quotation with a cost estimate* 260
10.3. Chọn tuyến và phương thức theo chi phí, thời gian và rủi ro – *10.3. Choosing routes and modes by cost, time and risk* 263
10.4. Làm việc với nhà thầu phụ: tiêu chuẩn dịch vụ và hợp đồng – *10.4. Working with subcontractors: service standards and contracts* 266
10.5. Giữ quan hệ lâu dài với khách hàng lớn – *10.5. Keeping long-term relationships with key accounts* 268
10.6. Phân tích tồn kho theo nhóm ABC để sắp kho và đặt hàng – *10.6. ABC inventory analysis for layout and replenishment* 271
10.7. Số hóa công việc logistics: mã vạch, dữ liệu, theo dõi trực tuyến – *10.7. Going digital in logistics: barcodes, data and online tracking* 274
10.8. Lộ trình phát triển nghề: từ nhân viên đến chuyên viên và quản lý – *10.8. Career path: from clerk to specialist to manager* 277
10.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *10.9. Guided practice exercises* 280

10.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *10.10. Essay questions and answer outlines* ...282
10.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *10.11. Multiple-choice questions*.....283

Chương 11. Bài thực hành có lời giải – *Chapter 11. Practice exercises with worked answers*..... 286

11.1. Thực hành nhận một lô hàng và lập biên bản chênh lệch – *11.1. Practice: receiving a shipment and writing a discrepancy report*.....286
11.2. Thực hành tính trọng lượng tính cước và cước cho ba phương thức – *11.2. Practice: chargeable weight and freight for three modes* 289
11.3. Thực hành chọn điều kiện Incoterms và chia chi phí – *11.3. Practice: choosing an Incoterms rule and splitting costs* 292
11.4. Thực hành lập và soát bộ chứng từ xuất khẩu – *11.4. Practice: preparing and checking an export document set* 295
11.5. Thực hành kiểm kê và giải thích chênh lệch tồn kho – *11.5. Practice: stock count and explaining inventory differences* 298
11.6. Thực hành lập kế hoạch một lô hàng đa phương thức – *11.6. Practice: planning a multimodal shipment* 302
11.7. Thực hành báo giá trọn gói cho một lô hàng nhập khẩu – *11.7. Practice: an all-in quotation for an import shipment*.....305
11.8. Thực hành xử lý tình huống hàng giao trễ và khách khiếu nại – *11.8. Practice: dealing with a late delivery and a customer complaint* 308
11.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *11.9. Guided practice exercises*.....311
11.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *11.10. Essay questions and answer outlines* ...314
11.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *11.11. Multiple-choice questions*.....315

Phụ lục A. Đáp án trắc nghiệm – *Appendix A. Answers to the multiple-choice questions* 317

Phụ lục B. Bảng thuật ngữ Việt – Anh – *Appendix B. Vietnamese–English glossary*. 328

Phụ lục C. Tài liệu tham khảo – *Appendix C. References* 335

Chương 1. Bản đồ nghề logistics: công việc, vị trí và các bên trong một lô hàng – *Chapter 1. Mapping the logistics job: tasks, roles and the parties behind a shipment*

Mục tiêu chương – *Chapter objectives*

- Đối chiếu hàng thực nhận với đơn mua, tính số nhập kho đạt và ghi rõ chênh lệch
  Check received goods against the purchase order, work out the accepted quantity, and record every difference
- Chia một báo giá lô hàng thành phần trả cho từng bên: hãng vận chuyển, cảng, xe kéo, người giao nhận
  Split a shipment quote into the amount owed to each party: carrier, port, trucker, and forwarder
- Tính số pallet và số xe cần cho đơn xuất, rồi quyết định gọi thêm xe từ nhà thầu phụ
  Calculate the pallets and trucks an outbound order needs, then decide whether to call in extra trucks from a subcontractor

1.1. Logistics là gì: dòng chảy của hàng, thông tin và tiền – *1.1. What logistics is: the flow of goods, information and money*

Hãy hình dung chị Lan mở ứng dụng mua hàng và đặt 2 chiếc bình giữ nhiệt. Vài ngày sau, bình nằm trước cửa nhà chị. Toàn bộ quãng đường từ xưởng sản xuất tới tay chị, cùng mọi việc làm cho quãng đường đó chạy trơn tru, chính là logistics.

Picture Lan opening a shopping app and ordering two insulated bottles. A few days later they are at her door. Everything that gets the bottles from the factory to her hands, and everything done to keep that trip running smoothly, is logistics.

Nói gọn, logistics là ba việc: chở hàng, cất giữ hàng và cung cấp hàng cho đúng người cần. Chở là đưa hàng từ chỗ này sang chỗ khác. Cất giữ là để hàng ở kho, giữ cho an toàn và biết rõ đang có bao nhiêu. Cung cấp là soạn, đóng gói rồi đưa đúng món, đúng số lượng cho người đặt.

In short, logistics is three jobs: moving goods, storing goods, and supplying goods to whoever needs them. Moving means carrying goods from one place to another. Storing means keeping goods safe in a warehouse while knowing exactly how many you hold. Supplying means picking, packing and delivering the right item in the right quantity to the person who ordered.

Ba dòng chảy chạy song song – *Three flows running side by side*

Một thùng hàng không đi một mình. Cùng lúc có ba dòng chảy. Dòng hàng là chính chiếc bình đi từ xưởng tới nhà chị. Dòng thông tin là đơn đặt, phiếu nhập kho, mã theo dõi, tin nhắn "đã giao". Dòng tiền là chị trả cho sàn, sàn trả cho xưởng, và người bán trả phí kho, phí xe. Thiếu một dòng thì hai dòng kia kẹt theo.

A carton never travels alone. Three flows run at the same time. The goods flow is the bottle itself moving from factory to home. The information flow is the order, the warehouse receipt, the tracking code and the "delivered" message. The money flow is Lan paying the platform, the

platform paying the factory, and the seller paying for storage and trucking. If one flow stalls, the other two get stuck behind it.

Mục tiêu của người làm logistics – *What logistics people aim for*

Mọi việc trong nghề quy về bốn mục tiêu: đúng hàng, đúng số lượng, đúng lúc, với chi phí hợp lý. Chị Lan đặt bình màu xanh thì không được giao màu đen. Đặt 2 cái thì không được giao 1 hoặc 3 cái. Hẹn thứ Sáu thì không giao thứ Hai tuần sau. Còn chi phí hợp lý nghĩa là giữ ở mức khách và người bán chấp nhận được, chứ không phải rẻ bằng mọi giá.

Every task in this trade comes back to four aims: the right goods, the right quantity, the right time, at a reasonable cost. If Lan orders a blue bottle, a black one is wrong. If she orders two, delivering one or three is wrong. If delivery is promised for Friday, arriving the following Monday is wrong. Reasonable cost means a level the customer and seller can accept, not the cheapest at any price.

Đếm các khâu của một đơn hàng bán lẻ – *Counting the steps of a retail order*

Muốn thấy rõ logistics, hãy đếm khâu (một việc có người làm, có điểm bắt đầu và điểm kết thúc) của đơn hàng chị Lan. Làm như sau:

To see logistics clearly, count the steps (a task with someone responsible, a start and an end) in Lan's order. Do it like this:

1. Lấy một đơn hàng thật hoặc đơn bạn tự nghĩ ra, ghi điểm xuất phát (xưởng) và điểm cuối (nhà người mua).
   Take a real order or one you invent, and write down the starting point (the factory) and the end point (the buyer's home).
2. Đi theo hàng từng chặng, mỗi lần hàng đổi chỗ, đổi người giữ hoặc đổi dạng đóng gói thì ghi thành một khâu.
   Follow the goods leg by leg. Each time they change place, change hands or change packaging, write down one step.
3. Cạnh mỗi khâu, ghi nó thuộc nhóm chở, cất giữ hay cung cấp.
   Next to each step, mark it as moving, storing or supplying.
4. Ghi thêm thông tin nào được tạo ra và tiền nào được trả ở khâu đó.
   Add what information is created and what money is paid at that step.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Đơn của chị Lan có 10 khâu. (1) Xưởng đóng bình vào thùng 24 cái: cung cấp. (2) Xe tải chở thùng tới kho tổng, tức kho lớn giữ hàng cho nhiều đơn: chở. (3) Kho đếm và nhận hàng: cất giữ. (4) Nhân viên xếp thùng lên kệ: cất giữ. (5) Có đơn, nhân viên lấy 2 bình ra khỏi thùng: cung cấp. (6) Đóng hộp nhỏ, dán nhãn địa chỉ: cung cấp. (7) Bàn giao cho đơn vị giao hàng: cung cấp. (8) Chở tới trạm gần nhà chị: chở. (9) Shipper giao chặng cuối, tức đoạn từ trạm tới cửa nhà người nhận: chở. (10) Hệ thống ghi "đã giao" và đối soát tiền: thông tin và tiền. Kết quả: chở 3 khâu, cất giữ 2, cung cấp 4, thông tin và tiền 1; tổng 3 + 2 + 4 + 1 = 10. Về chi phí, hàng giá 360.000 đồng, logistics tốn 54.000 đồng (6.000 chở tới kho, 8.000 kho, 12.000 soạn và đóng gói, 28.000 giao lẻ; cộng lại đúng 54.000), tức 54.000 : 360.000 = 15% giá hàng.
>
> *Lan's order has 10 steps. (1) The factory packs bottles into cartons of 24: supplying. (2) A truck carries the carton to the main warehouse, a large warehouse holding goods for many orders: moving.*

(3) The warehouse counts and receives it: storing. (4) Staff put the carton on a shelf: storing. (5) When the order arrives, staff take 2 bottles out: supplying. (6) They pack a small box and stick on the address label: supplying. (7) They hand it to the delivery company: supplying. (8) It travels to a station near Lan's home: moving. (9) A courier does the last mile, the stretch from the station to the recipient's door: moving. (10) The system records "delivered" and the money is reconciled: information and money. Result: moving 3 steps, storing 2, supplying 4, information and money 1; total 3 + 2 + 4 + 1 = 10. On cost, the goods are worth 360,000 dong and logistics costs 54,000 dong (6,000 to truck to the warehouse, 8,000 for storage, 12,000 for picking and packing, 28,000 for parcel delivery; the sum is exactly 54,000), which is 54,000 ÷ 360,000 = 15% of the goods value.

Hậu cần đầu vào và hậu cần đầu ra – ***Inbound and outbound logistics***

Logistics chạy ở cả hai phía của xưởng. Hậu cần đầu vào là đưa nguyên liệu và linh kiện từ nhà cung cấp về xưởng. Hậu cần đầu ra là đưa thành phẩm từ xưởng tới người mua, như 10 khâu của chị Lan ở trên.

Logistics runs on both sides of the factory. Inbound logistics brings raw materials and parts from suppliers to the factory. Outbound logistics takes finished goods from the factory to buyers, like the 10 steps of Lan's order above.

Ví dụ xưởng bình giữ nhiệt cần 500 nắp nhựa mỗi ngày, kho đang có 1.200 nắp. Số nắp đó đủ cho 1.200 : 500 = 2,4 ngày. Nếu lô nắp mới chưa về, sang ngày thứ ba kho chỉ còn 1.200 − 1.000 = 200 nắp, thiếu 300 nắp. Dây chuyền đứng dù thép và hộp giấy còn đầy kho.

Say the bottle factory needs 500 plastic lids a day and holds 1,200 in stock. That covers 1,200 ÷ 500 = 2.4 days. If the next lot of lids has not arrived, on day three only 1,200 − 1,000 = 200 lids are left, 300 short. The line stops even though steel and cardboard boxes are still piled in the store.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Nhầm logistics với "chỉ chở hàng". Trong ví dụ trên, chở chỉ chiếm 3 trên 10 khâu. Lỗi thứ hai là bỏ qua dòng thông tin: hàng tới nơi mà phiếu nhập không ghi thì kho vẫn coi như chưa có. Lỗi thứ ba là cắt chi phí một khâu mà làm hỏng mục tiêu khác, ví dụ chọn xe rẻ nhưng giao trễ ba ngày. Lỗi thứ tư là chỉ lo phía giao cho khách, quên phía nguyên liệu đầu vào, nên hàng đủ khách mà xưởng thiếu linh kiện.
Mistake: treating logistics as "just trucking". In the example, moving is only 3 of 10 steps. A second mistake is ignoring the information flow: if goods arrive but the receipt is not recorded, the warehouse still treats them as missing. A third is cutting the cost of one step and breaking another aim, such as picking a cheap truck that delivers three days late. A fourth is watching only the customer side and forgetting inbound materials, so orders are waiting but the factory lacks parts.

1.2. Từ hậu cần quân sự đến dịch vụ logistics trong kinh doanh – *1.2. From military supply to commercial logistics services*

Chữ logistics bắt nguồn từ tiếng Hy Lạp cổ logistikos. Trong quân đội, đây là việc lo cho đoàn quân có đủ vũ khí, lương thực và phương tiện để đi được từ căn cứ ra tiền tuyến. Các bên giao tranh thường vừa bảo vệ đường tiếp tế của mình, vừa tìm cách cắt đường tiếp tế của đối phương. Ai hết hàng trước thì thua trước, dù quân đông hay giỏi đến đâu.

The word logistics comes from the ancient Greek logistikos. In the military, it meant making sure an army had weapons, food and transport to get from its base to the front. Each side protected

its own supply line and tried to cut the enemy's. The side that ran out first lost first, however large or skilled its troops were.

Từ những năm 1950, khái niệm này bước sang kinh doanh. Hàng hóa được sản xuất ở nơi này, bán ở nơi khác, thậm chí ở nước khác. Doanh nghiệp cần người chuyên lo việc chuyên chở, lưu kho và cấp hàng sao cho đúng nơi, đúng lúc, chi phí thấp. Nhờ vậy nghề logistics thương mại dần hình thành.

From the 1950s, the idea moved into business. Goods were made in one place and sold in another, sometimes in another country. Companies needed people who could handle transport, storage and delivery so that goods arrived at the right place, on time, at low cost. Commercial logistics grew out of that need.

Bài học cho người mới vào nghề rất gọn: giữ được nguồn cung là giữ được hoạt động. Nhà máy cần nguyên liệu để chạy, cửa hàng cần hàng để bán. Chỉ cần một mắt xích đứt, cả dây chuyền đứng.

The lesson for a newcomer is short: keep the supply flowing and the operation keeps running. A factory needs materials to run, and a shop needs stock to sell. One broken link stops the whole chain.

So sánh tiếp tế đoàn quân với tiếp hàng cho chuỗi cửa hàng – *Supplying an army versus restocking a chain of shops*

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Một đoàn 2.000 người hành quân 5 ngày, mỗi người cần 3 lít nước mỗi ngày. Tổng nhu cầu: 2.000 × 3 × 5 = 30.000 lít. Đoàn chỉ mang theo 24.000 lít, nên thiếu 6.000 lít, tức đúng một ngày nước. Còn một chuỗi 20 cửa hàng mì gói, mỗi cửa hàng bán 150 thùng mỗi ngày, tức 20 × 150 = 3.000 thùng mỗi ngày. Kho còn 9.000 thùng, đủ 3 ngày. Nếu xe hàng bổ sung đến sau 4 ngày, các cửa hàng trống kệ một ngày, thiếu 3.000 thùng. Hai tình huống giống nhau ở chỗ: nhu cầu mỗi ngày nhân số ngày chờ mà lớn hơn lượng đang có thì sẽ đứt nguồn. Khác nhau ở hậu quả: một bên mất sức chiến đấu, một bên mất doanh thu và khách quen.
>
> *An army of 2,000 marches for 5 days, and each person needs 3 liters of water a day. Total need: 2,000 × 3 × 5 = 30,000 liters. The army carries only 24,000 liters, so it is short by 6,000 liters, exactly one day of water. Now take a chain of 20 instant-noodle shops, each selling 150 cartons a day, or 20 × 150 = 3,000 cartons a day. The warehouse holds 9,000 cartons, enough for 3 days. If the restocking truck arrives after 4 days, the shelves stay empty for one day and the chain is short by 3,000 cartons. Both cases follow the same rule: if daily demand times days of waiting is larger than what you hold, supply breaks. The consequence differs: one side loses fighting strength, the other loses sales and regular customers.*

Cách áp dụng vào một lô hàng – *Applying it to a shipment*

1. Ghi ra lượng hàng khách dùng hoặc bán mỗi ngày, lấy từ đơn hàng hoặc bảng theo dõi.
   Write down how much the customer uses or sells per day, taken from the order or the tracking sheet.
2. Ghi số hàng đang có tại kho hoặc cửa hàng. Chia cho lượng dùng mỗi ngày để ra số ngày còn đủ hàng.

Write down the stock on hand at the warehouse or shop. Divide it by daily use to get the number of days the stock will last.

3. Hỏi hãng vận chuyển hoặc nhà xe thời gian hàng về, tính từ lúc đặt đến lúc hàng vào kho.
Ask the carrier or trucker how long the goods take, counted from booking to arrival at the warehouse.

4. So hai số. Nếu thời gian hàng về dài hơn số ngày còn đủ hàng, báo ngay cho người phụ trách để đổi phương thức, tách lô hoặc xin hàng gấp.
Compare the two numbers. If transit time is longer than the days of stock left, tell your supervisor right away so you can change the mode, split the shipment or request rush stock.

5. Ghi lại ngày dự kiến hàng về và kiểm tra lại mỗi ngày cho đến khi hàng vào kho.
Record the expected arrival date and check it every day until the goods are in the warehouse.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Một tiệm bánh dùng 40 kg bột mỗi ngày và còn 200 kg trong kho. Số ngày còn đủ hàng: 200 ÷ 40 = 5 ngày. Nhà cung cấp báo xe chạy 2 ngày. Cộng thêm 2 ngày làm giấy và 1 ngày chờ dỡ hàng, thời gian thật là 2 + 2 + 1 = 5 ngày. Hai số bằng nhau, nghĩa là bột về đúng lúc kho cạn, không còn ngày dự phòng. Xe trễ nửa ngày là lò nướng đứng. Cách xử lý: đặt hàng sớm hơn ít nhất 1 ngày, hoặc xin giao gấp một phần lô.
A bakery uses 40 kg of flour a day and has 200 kg in stock. Days of stock left: 200 ÷ 40 = 5 days. The supplier says the truck runs for 2 days. Add 2 days of paperwork and 1 day waiting to unload, and the real time is 2 + 2 + 1 = 5 days. The two numbers are equal, so the flour arrives just as the stock runs out, with no spare day. If the truck is half a day late, the ovens stop. The fix: order at least 1 day earlier, or ask for part of the shipment to be delivered urgently.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Chỉ tính thời gian chạy của xe hoặc tàu mà quên thời gian chờ làm giấy, chờ xếp hàng và chờ dỡ. Số ngày thật thường dài hơn lịch ghi trên giấy.
Counting only the running time of the truck or ship and forgetting time for paperwork, queuing and unloading. The real number of days is usually longer than the schedule on paper.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Nghĩ logistics chỉ là chở hàng. Hàng, thông tin và tiền đi cùng nhau, nên chậm một thứ thì cả lô chậm theo.
Thinking logistics is only moving goods. Goods, information and money travel together, so a delay in one holds up the whole shipment.

GHI CHÚ / NOTE – Nghề này sinh ra để không đứt nguồn cung. Mỗi lần nhận việc, hãy hỏi: hàng này nếu về trễ thì ai dừng việc, và dừng sau mấy ngày?
This trade exists to keep supply from breaking. Each time you take a job, ask: if these goods arrive late, who stops work, and after how many days?

1.3. Chuỗi cung ứng và chỗ đứng của bộ phận logistics trong doanh nghiệp – *1.3. The supply chain and where the logistics team sits in a company*

Chuỗi cung ứng là cả hành trình của một món hàng, từ nơi có nguyên liệu đến tay người dùng cuối. Hãy nghĩ tới ly cà phê sữa sáng nay: hạt từ nông trại, nhà máy rang, kho, quán, rồi ly trên bàn bạn. Hàng đi xuôi, tiền chảy ngược lại.

A supply chain is the whole journey of a product, from the place the raw material comes from to the person who finally uses it. Think of this morning's iced milk coffee: beans from a farm, a roasting plant, a warehouse, a café, then the cup on your table. Goods move forward and money flows back.

Logistics là phần việc đưa hàng và thông tin đi đúng chỗ, đúng lúc trong hành trình đó. Chuỗi cung ứng rộng hơn: nó còn gồm chọn nhà cung cấp, thiết kế sản phẩm, bán hàng và sản xuất. Logistics là đoạn "đường đi và chỗ chứa". Trong công ty, đó thường là một phòng riêng hoặc một nhóm thuộc phòng chuỗi cung ứng.

Logistics is the work of getting goods and information to the right place at the right time within that journey. A supply chain is wider: it also covers choosing suppliers, designing products, selling and manufacturing. Logistics is the "routes and storage" part. Inside a company it is usually its own department, or a team under the supply chain department.

Bốn chức năng của logistics – *The four functions of logistics*

Người làm logistics giữ bốn việc. Mỗi việc trả lời một câu hỏi cụ thể.

A logistics person holds four jobs. Each one answers a specific question.

- Mua: đặt hàng, vật tư và thuê dịch vụ vận tải. Câu hỏi: mua gì, của ai, giá bao nhiêu, bao giờ về?
  Buying: ordering goods and materials and hiring transport services. The question: what to buy, from whom, at what price, and when will it arrive?
- Vận chuyển: chọn xe, tàu hay máy bay, đặt chỗ, theo dõi đến khi giao. Câu hỏi: đi bằng gì, tuyến nào, mất mấy ngày?
  Transport: choosing truck, ship or plane, booking space and tracking until delivery. The question: by what mode, on which route, and how many days will it take?
- Lưu kho: nhận, cất, giữ và xuất hàng. Câu hỏi: hàng đang nằm ở đâu, còn bao nhiêu?
  Warehousing: receiving, storing, holding and releasing goods. The question: where is the stock, and how much is left?
- Lập kế hoạch: tính trước cần bao nhiêu hàng, vào ngày nào, chạy tuyến nào, để ba việc trên khớp nhau.
  Planning: working out ahead how much stock is needed, on which date and by which route, so the other three jobs fit together.

Nhiều công ty giao việc mua cho phòng thu mua riêng. Khi đó logistics vẫn phải nắm ngày hàng về, vì kho và xe phải chuẩn bị theo ngày ấy.

Many companies give buying to a separate purchasing department. Logistics still has to know the arrival date, because the warehouse and trucks prepare around it.

Hàng đi vào xưởng hoặc kho của bạn từ nhà cung cấp gọi là hàng vào. Hàng đi từ kho tới khách gọi là hàng ra. Ở chặng hàng ra, kho hay làm thêm việc đóng gói, dán nhãn, phân loại. Những việc này gọi là dịch vụ giá trị gia tăng: làm cho món hàng sẵn sàng bán hơn, như gói quà trước khi giao.

Goods coming from suppliers into your plant or warehouse are inbound. Goods going from the warehouse to the customer are outbound. On the outbound side, warehouses often add packing, labelling and sorting. These are value-added services: work that makes the product more ready to sell, like gift-wrapping before delivery.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Quán cà phê dùng 6 kg hạt mỗi ngày và đang còn 42 kg trong kho. Nhà rang giao hàng mất 5 ngày. Kho đủ cho 42 chia 6 bằng 7 ngày. Trong 5 ngày chờ, quán dùng hết 5 nhân 6 bằng 30 kg. Vậy phải đặt hàng khi tồn còn 30 kg, trễ hơn là hết hạt trước khi hàng về.
> *A café uses 6 kg of beans a day and has 42 kg in stock. The roaster takes 5 days to deliver. The stock lasts 42 divided by 6, which is 7 days. During the 5-day wait the café uses 5 times 6, which is 30 kg. So the order must be placed when stock falls to 30 kg; any later and the beans run out before the delivery arrives.*

> **LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE –** Nghĩ logistics chỉ là chở hàng. Đặt hàng đúng lúc và giữ tồn kho đúng mức cũng là việc của logistics.
> *Thinking logistics is only moving goods. Ordering at the right moment and holding the right stock level are logistics work too.*

Logistics đứng cạnh những phòng nào – *Which departments logistics works next to*

Logistics không tự chạy một mình. Nó nhận tin từ bán hàng, sản xuất, kế toán và trả tin lại cho cả ba. Sơ đồ phối hợp như sau:

Logistics cannot run alone. It takes information from sales, production and accounting, and sends information back to all three. The coordination map looks like this:

```
BÁN HÀNG / SALES ⇒ LOGISTICS ⇐ SẢN XUẤT / PRODUCTION
LOGISTICS ⇒ KẾ TOÁN / ACCOUNTING ⇒ BÁN HÀNG / SALES
```

Phòng *Department*	**Gửi cho logistics** *Sends to logistics*	**Nhận lại từ logistics** *Gets back from logistics*
Bán hàng *Sales*	Đơn hàng, số lượng và ngày đã hứa với khách. *Orders, quantities and the dates promised to the customer.*	Ngày giao khả thi và tình trạng từng lô. *Realistic delivery dates and the status of each shipment.*
Sản xuất *Production*	Ngày xong hàng và số lượng thật. *Finish dates and the real quantities.*	Lịch lấy hàng và tin vật tư đã về hay chưa. *Pickup schedules and news on whether materials have arrived.*

Phòng *Department*	**Gửi cho logistics** *Sends to logistics*	**Nhận lại từ logistics** *Gets back from logistics*
Kế toán *Accounting*	Điều kiện thanh toán và hạn mức của khách. *Payment terms and the customer's credit limit.*	Chứng từ, cước và phụ phí để ghi sổ, xuất hóa đơn. *Documents, freight and surcharges for bookkeeping and invoicing.*

Cách vẽ bản đồ báo tin cho một đơn hàng – *How to map who must be told about an order*

1. Chọn một đơn hàng đang chạy và ghi ra giấy.
   Pick one live order and write it down.
2. Liệt kê các mốc: chốt đơn, xong hàng, lấy hàng, tàu chạy, giao, xuất hóa đơn.
   List the milestones: order confirmed, goods finished, pickup, vessel departure, delivery, invoice.
3. Cạnh mỗi mốc, ghi tên người chịu trách nhiệm và những người phải biết khi mốc đổi.
   Next to each milestone, write who owns it and who must know when it changes.
4. Chọn kênh và hạn báo cho từng mốc, ví dụ email trong vòng 2 giờ sau khi đổi.
   Choose a channel and a deadline for each milestone, for example an email within 2 hours of a change.
5. Dán bản đồ ở chỗ cả nhóm thấy, và sửa khi có người mới vào.
   Post the map where the whole team can see it, and update it when someone new joins.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Công ty bán 400 ghế gỗ cho khách nước ngoài. Bán hàng hứa xong hàng ngày 5/12. Logistics đặt container, tàu cắt máng ngày 7/12. Xưởng thiếu sơn nên lùi xong hàng sang 8/12 mà không báo ai. Hàng đến cảng sau giờ cắt máng, lỡ tàu. Tàu kế tiếp chạy ngày 14/12, trễ 14 trừ 7 bằng 7 ngày. Phí đổi chỗ là 120 USD. Kế toán không biết nên vẫn xuất hóa đơn ngày 7/12, khách phải đòi hủy và xuất lại. Chỉ cần một email của xưởng ngay hôm thiếu sơn, logistics đã dời chỗ sang chuyến 9/12 mà không mất phí.
A company sells 400 wooden chairs to an overseas buyer. Sales promised the goods would be finished on 5 December. Logistics booked a container, and the vessel cut-off was 7 December. The workshop ran out of paint and pushed completion to 8 December without telling anyone. The goods reached the port after cut-off and missed the ship. The next sailing left on 14 December, which is 14 minus 7, so 7 days late. The rebooking fee was 120 USD. Accounting did not know, so it issued the invoice dated 7 December, and the buyer demanded it be cancelled and reissued. One email from the workshop on the day the paint ran out would have let logistics move the booking to the 9 December sailing at no cost.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Coi logistics là chỗ "nhận lệnh" nên chỉ chờ tin tới. Hãy chủ động hỏi sản xuất và bán hàng về mốc sắp tới mỗi sáng.
Treating logistics as an order-taker that waits for news. Ask production and sales about upcoming milestones every morning.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Báo miệng hoặc nhắn riêng một người. Tin đổi ngày phải gửi bằng email có cả bán hàng, kế toán, để ai cũng có bản lưu.
Passing news by word of mouth or a private message to one person. A date change must go out by email that includes sales and accounting, so everyone has a record.

1.4. Các vị trí việc làm: kho, giao nhận, chứng từ, điều phối, chăm sóc khách hàng – *1.4. Entry-level roles: warehouse, forwarding, documentation, dispatch, customer service*

Một lô hàng đi qua nhiều tay, và mỗi người giữ một khúc việc. Năm vị trí sau là cửa vào quen thuộc nhất cho người mới. Tên chức danh mỗi công ty gọi một kiểu, nhưng khúc việc thì giống nhau.

A shipment passes through many hands, and each person owns one stretch of the work. These five roles are the most common ways in for a newcomer. Job titles vary from company to company, but the stretches of work are the same.

Kho: giữ cho hàng thật khớp với số trên sổ – *Warehouse: keeping the physical goods in line with the records*

Nhân viên kho nhận hàng vào, cất lên kệ, soạn hàng theo đơn, đóng gói và giao cho xe. Việc nào cũng quy về một điều: số hàng trên kệ phải bằng số trên sổ. Bạn cần sức khỏe, tính tỉ mỉ khi đếm, khả năng đọc mã hàng và thói quen làm an toàn khi bốc xếp. Bạn làm việc nhiều nhất với thủ kho, tài xế, điều phối và bộ phận chứng từ.

Warehouse staff receive goods, put them on shelves, pick orders, pack, and hand cartons to drivers. Everything comes down to one rule: the count on the shelf must equal the count in the records. You need stamina, patience when counting, comfort with item codes, and safe habits when lifting and stacking. You will work mostly with the warehouse supervisor, drivers, dispatch, and documentation.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Sáng nay kệ A có 120 thùng nước mắm. Bạn nhận thêm 48 thùng và soạn xuất 30 thùng. Số trên sổ phải là 120 cộng 48 trừ 30 bằng 138 thùng. Bạn đếm lại kệ và thấy 136 thùng, tức lệch 2 thùng. Bạn soát phiếu xuất, tìm xem có thùng nào xếp nhầm kệ không, rồi mới báo thủ kho.
> *This morning shelf A holds 120 cartons of fish sauce. You receive 48 more and pick 30 for an order. The record should read 120 plus 48 minus 30, which is 138 cartons. You recount the shelf and find 136, a gap of 2 cartons. You check the issue slips and look for cartons put on the wrong shelf, and only then tell the supervisor.*

Giao nhận: lo đường đi cho lô hàng – *Forwarding: planning the route of a shipment*

Hãy nghĩ tới người đặt vé và lịch trình cho cả một đoàn đi xa. Nhân viên giao nhận hỏi giá hãng tàu, hãng bay, đặt chỗ, báo lịch cho khách và theo dõi hành trình. Bạn cần hiểu các phương thức vận tải, biết tính cước cơ bản, đàm phán nhã nhặn và viết email tiếng Anh gọn. Người phối hợp là chủ hàng, hãng vận chuyển, đại lý nước ngoài và bộ phận chứng từ.

Think of the person who books tickets and schedules for a whole group traveling far. A forwarding clerk asks carriers for rates, books space, tells the customer the schedule, and tracks the trip. You need to understand the transport modes, calculate basic freight, negotiate politely, and write short English emails. You will coordinate with shippers, carriers, overseas agents, and documentation.

Chứng từ: lập và soát giấy tờ của lô hàng – ***Documentation: preparing and checking the paperwork***

Nhân viên chứng từ lập và kiểm tra hợp đồng, hóa đơn, phiếu đóng gói, vận đơn và dữ liệu khai hải quan. Một con số lệch giữa hai giấy có thể làm lô hàng đứng lại ở cảng. Bạn cần cẩn thận, dùng được bảng tính, đọc hiểu tiếng Anh và giữ đúng hạn nộp. Bạn làm việc với chủ hàng để lấy dữ liệu, với giao nhận, hãng tàu và đại lý khai hải quan.

Documentation staff prepare and check contracts, invoices, packing lists, bills of lading, and customs declaration data. One mismatched number between two papers can leave a shipment stuck at the port. You need care, spreadsheet skills, working English, and the habit of meeting deadlines. You will work with shippers for data, and with forwarding, carriers, and customs agents.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Hóa đơn ghi 500 thùng, còn phiếu đóng gói ghi 480 thùng. Hai giấy chênh nhau 20 thùng. Bạn không tự chọn con số nào, mà hỏi chủ hàng số đúng và sửa giấy sai trước khi gửi bộ chứng từ đi.
> *The invoice says 500 cartons, but the packing list says 480. The two papers differ by 20 cartons. You do not pick a number yourself. You ask the shipper for the correct count and fix the wrong paper before sending the document set out.*

Điều phối: xếp xe, người và lịch trong ngày – ***Dispatch: arranging trucks, drivers, and the day's schedule***

Điều phối giống người chỉ huy một ngã tư nhỏ. Bạn gán xe cho từng chuyến, báo giờ lấy hàng, theo dõi xe chạy và xử lý khi có chuyện như kẹt đường hay xe hỏng. Bạn cần tính nhẩm nhanh, thuộc đường, bình tĩnh và quyết định gọn. Bạn phối hợp với tài xế, nhà xe thuê ngoài, kho và khách hàng.

A dispatcher is like someone directing a small intersection. You assign a truck to each trip, announce pickup times, follow trucks on the road, and deal with problems such as traffic jams or breakdowns. You need quick mental math, route knowledge, a calm head, and clear decisions. You will coordinate with drivers, subcontracted carriers, the warehouse, and customers.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Một xe tải chở được 10 tấn và có ba đơn, mỗi đơn 2,5 tấn. Tổng là 3 nhân 2,5 bằng 7,5 tấn, còn dư 2,5 tấn. Phần dư đủ ghép thêm một đơn 2,5 tấn đi cùng tuyến.
> *A truck carries 10 tons and has three orders of 2.5 tons each. The total is 3 times 2.5, or 7.5 tons, leaving 2.5 tons free. That is enough to add one more 2.5-ton order on the same route.*

Chăm sóc khách hàng: người khách nghe đầu tiên – ***Customer service: the first voice the customer hears***

Nhân viên chăm sóc khách hàng nhận yêu cầu, trả lời hàng đang ở đâu, báo khi có trễ và ghi nhận khiếu nại. Bạn cần viết rõ, biết lắng nghe, kiên nhẫn khi khách bực và đọc được bảng hành trình. Bạn nói chuyện với mọi bộ phận ở trên để có câu trả lời đúng.

Customer service staff take requests, answer where the cargo is, report delays, and log complaints. You need clear writing, good listening, patience with upset customers, and the ability to read a tracking sheet. You will talk to every department above to get an accurate answer.

Chọn vị trí đầu tiên theo thế mạnh – *Choosing your first role by your strengths*

1. Lấy một tờ giấy, viết ba việc bạn làm tốt và ba việc bạn ngại.
   Take a sheet of paper and write three things you do well and three you dislike.
2. Ghép với các vị trí: thích vận động và việc tay chân thì thử kho; thích ngồi bàn, soi số liệu thì thử chứng từ; giỏi ứng biến thì thử điều phối.
   Match them to the roles: if you like physical work, try warehouse; if you like desk work and numbers, try documentation; if you improvise well, try dispatch.
3. Hỏi một người đang làm vị trí đó: một ngày của họ gồm những việc gì, việc nào mệt nhất.
   Ask someone who holds that role what a day looks like and which task is the most tiring.
4. Đọc ba tin tuyển dụng của vị trí đã chọn và gạch chân yêu cầu bạn đã đáp ứng được.
   Read three job ads for your chosen role and underline the requirements you already meet.
5. Nộp hồ sơ vào vị trí khớp nhất. Sau 6 đến 12 tháng, hỏi sang vị trí kế cận để mở rộng tay nghề.
   Apply to the best match. After 6 to 12 months, ask to move to a neighboring role to widen your skills.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Lan giỏi Excel, thích làm việc yên tĩnh, tiếng Anh khá nhưng ngại nói chuyện với khách đang giận. Lan chọn chứng từ, rồi một năm sau chuyển sang giao nhận vì đã quen các loại giấy tờ. Minh khỏe, thích chạy việc bên ngoài và tính nhẩm nhanh. Minh vào kho trước, hiểu hàng thật trông ra sao, rồi chuyển lên điều phối.
Lan is strong in Excel, likes quiet work, has decent English, but dislikes talking to angry customers. She picks documentation, then moves into forwarding a year later because she already knows the papers. Minh is fit, likes being on the move, and calculates quickly. He starts in the warehouse to learn what real cargo looks like, then moves up to dispatch.

Vị trí *Role*	**Sản phẩm làm ra mỗi ngày** *Daily output*	**Người phối hợp chính** *Main contacts*
Kho *Warehouse*	Phiếu nhập, phiếu xuất và số tồn đã cập nhật khớp với hàng trên kệ. *Receiving and issue slips, and stock counts updated to match the shelves.*	Thủ kho và tài xế. *The supervisor and drivers.*
Giao nhận *Forwarding*	Lệnh đặt chỗ, báo giá và bản tin hành trình gửi khách. *Booking orders, quotes, and shipment status updates for customers.*	Hãng vận chuyển và chủ hàng. *Carriers and shippers.*
Chứng từ *Documentation*	Bộ chứng từ đã soát, khớp số liệu và đúng hạn nộp. *A document set that has been checked, matches across papers, and is filed on time.*	Chủ hàng và đại lý khai hải quan. *Shippers and customs agents.*
Điều phối *Dispatch*	Bảng xếp xe và lịch chạy của ngày, có giờ lấy và giờ giao. *The truck assignment board and the day's run schedule with pickup and delivery times.*	Tài xế và nhà xe. *Drivers and subcontracted carriers.*

Vị trí *Role*	**Sản phẩm làm ra mỗi ngày** *Daily output*	**Người phối hợp chính** *Main contacts*
Chăm sóc khách hàng *Customer service*	Email trả lời khách và sổ ghi nhận yêu cầu, khiếu nại. *Reply emails to customers and a log of requests and complaints.*	Mọi bộ phận còn lại. *All the other departments.*

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Chọn vị trí chỉ vì mức lương khởi điểm cao hơn vài trăm nghìn, rồi chán sau vài tháng vì việc không hợp. Một lỗi khác là bỏ qua kho vì sợ nặng nhọc, trong khi kho dạy bạn hàng thật trông thế nào, và người từng làm kho thường soát chứng từ chính xác hơn.
Picking a role only because the starting salary is slightly higher, then burning out because the work does not suit you. Another mistake is skipping the warehouse because it looks physical, when it teaches you what real cargo looks like, and people with warehouse experience often check documents more accurately.

1.5. Một ca làm việc của nhân viên nhận và xuất hàng – *1.5. A shift in the life of a shipping and receiving clerk*

Nhân viên nhận và xuất hàng là người đứng ở cửa kho: hàng vào thì kiểm, hàng ra thì gói và giao. Mỗi ca có hai dòng việc chạy song song. Một dòng là hàng đến, đối chiếu với chứng từ. Dòng kia là hàng đi, chuẩn bị giấy tờ, đóng gói rồi bàn giao. Sắp xếp thứ tự là phần khó nhất của nghề.
A shipping and receiving clerk stands at the warehouse door: goods come in and get checked, goods go out and get packed and handed over. Every shift has two streams of work running side by side. One is incoming goods, checked against paperwork. The other is outgoing goods: documents, packing, handover. Choosing the order of tasks is the hardest part of the job.

Quy tắc xếp việc rất đơn giản. Việc có giờ chốt cứng, như xe đến dỡ hàng hay xe đến lấy hàng, đặt vào mốc cố định. Việc làm sau mới phát sinh lỗi, như chứng từ đi, làm trước đóng gói. Việc ghi số liệu làm ngay sau từng việc, cuối ca chỉ rà lại.
The rule for ordering work is simple. Tasks with a hard deadline, such as a truck arriving to unload or to collect, get fixed time slots. Paperwork that packing depends on comes before packing. Numbers are recorded right after each task, and the end of the shift is only for review.

Một ca mẫu từ 8 giờ đến 17 giờ – *A sample shift from 8:00 to 17:00*

Ca có 8 giờ làm, nghỉ trưa từ 12:00 đến 13:00. Hôm nay có một xe nhập đến lúc 8:30 và một xe lấy hàng xuất lúc 14:00.
The shift has 8 working hours, with a lunch break from 12:00 to 13:00. Today one inbound truck arrives at 8:30 and one truck comes to collect outbound goods at 14:00.

Mốc giờ *Time*	**Việc** *Task*	**Lý do xếp ở mốc này** *Why it sits here*
8:00–8:30	Nhận bàn giao ca, xem lịch xe, dọn chỗ dỡ hàng, mở sẵn phiếu giao và đơn đặt hàng. *Take the handover, read the truck schedule, clear the unloading area, and have the delivery note and purchase order open.*	Xe đến lúc 8:30, phải có chỗ và giấy sẵn. *The truck arrives at 8:30, so space and papers must be ready.*
8:30–10:00	Dỡ và kiểm hàng nhập, ghi biên bản nếu có chênh lệch. *Unload and check incoming goods, and write a discrepancy report if needed.*	Tài xế còn đứng đó, lỗi chỉ chứng minh được lúc này. *The driver is still present, and a fault can only be proven now.*
10:00–10:45	Chuẩn bị chứng từ hàng đi: phiếu xuất, phiếu đóng gói, nhãn. *Prepare outbound documents: issue note, packing list, labels.*	Nhãn và phiếu lấy thông tin từ đây, phải đúng trước khi gói. *Labels and the packing list draw from this data, so it must be right before packing.*
10:45–12:00	Đóng gói, cân từng kiện, dán nhãn. *Pack, weigh each parcel, and label.*	Xong trước nghỉ trưa để kịp xe 14:00. *Finish before lunch to be ready for the 14:00 truck.*
13:00–13:30	Ghi số liệu cân nặng, số kiện, chênh lệch vào bảng theo dõi. *Record weights, parcel counts, and discrepancies in the tracking sheet.*	Số vừa cân còn nhớ rõ, chưa lẫn với việc khác. *The figures are fresh and not yet mixed with other tasks.*
14:00–15:00	Bàn giao hàng cho xe lấy hàng, lấy chữ ký. *Hand goods to the collecting truck and get a signature.*	Giờ xe cố định. *The truck time is fixed.*
15:00–16:30	Cất hàng nhập vào kệ, cập nhật tồn kho. *Shelve incoming goods and update stock.*	Không gấp bằng việc có giờ chốt, nhưng không được để sang ca sau. *Less urgent than deadline tasks, but it must not slip to the next shift.*
16:30–17:00	Rà lại số liệu, ghi bàn giao ca. *Review the figures and write the handover note.*	Việc cuối ca: chỉ rà soát, không ghi mới từ trí nhớ. *End-of-shift work: review only, never new entries from memory.*

Các bước kiểm hàng đến – *Checking incoming goods*

1. Khi xe vào, nhìn số xe và niêm phong (kẹp chì đóng cửa thùng xe) rồi chụp ảnh trước khi mở.
   When the truck arrives, check the truck number and the seal (the lead or plastic lock on the cargo door), and photograph both before opening.

2. So phiếu giao với đơn đặt hàng: tên hàng, mã hàng, số lượng phải khớp từng dòng.
   Compare the delivery note with the purchase order: item name, item code, and quantity must match line by line.
3. Đếm thực tế từng thùng, nhìn vỏ thùng xem có móp, ướt, rách không.
   Count every carton, and look for dents, water stains, or tears.
4. Ghi chênh lệch ngay, ký nhận kèm ghi chú, để tài xế ký xác nhận ghi chú đó.
   Record any discrepancy at once, sign with a note, and have the driver countersign the note.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Phiếu giao ghi 40 thùng. Bạn đếm được 38 thùng, trong đó 1 thùng móp góc. Chênh lệch = 38 − 40 = −2, tức thiếu 2 thùng. Bạn ghi: thiếu 2 thùng, 1 thùng móp, chụp ảnh, tài xế ký. Với hàng đi, phiếu đóng gói ghi 246 kg, cân thực 251,5 kg. Chênh lệch = 251,5 − 246 = +5,5 kg, bằng 5,5 ÷ 246 ≈ 2,2%. Bạn ghi cả hai số và báo người phụ trách trước khi xe đến.
The delivery note says 40 cartons. You count 38, and one has a dented corner. Discrepancy = 38 − 40 = −2, so 2 cartons are short. You write: 2 cartons short, 1 dented, photos taken, driver signed. For outbound goods, the packing list says 246 kg and the scale reads 251.5 kg. Discrepancy = 251.5 − 246 = +5.5 kg, which is 5.5 ÷ 246 ≈ 2.2%. You record both figures and tell your supervisor before the truck arrives.

Các bước giao hàng đi – *Handing over outbound goods*

1. Trước giờ xe đến, xếp các kiện cùng một đơn thành một cụm và đối chiếu với phiếu đóng gói.
   Before the truck arrives, group the parcels of each order together and check them against the packing list.
2. Khi xe đến, xem giấy tờ và biển số của tài xế, so với lệnh lấy hàng.
   When the truck arrives, check the driver's papers and plate number against the collection order.
3. Đếm từng kiện lúc đưa lên xe, gạch từng kiện đã đếm trên phiếu.
   Count each parcel as it goes onto the truck, and tick it off on the list.
4. Nhờ tài xế ký phiếu giao với đúng số kiện đã đếm, rồi giữ một bản.
   Ask the driver to sign the delivery note with the exact count, and keep one copy.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Đơn A có 7 kiện, đơn B có 5 kiện. Phiếu ghi tổng 7 + 5 = 12 kiện. Lúc lên xe bạn đếm được 12, tài xế ký "12 kiện", bạn giữ bản sao. Nếu chỉ đếm được 11, bạn dừng lại tìm kiện thiếu trước khi ký.
Order A has 7 parcels and order B has 5. The list totals 7 + 5 = 12 parcels. While loading you count 12, the driver signs "12 parcels", and you keep a copy. If you count only 11, you stop and look for the missing parcel before signing.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Ký nhận sạch rồi mới đếm, sau đó không còn cách chứng minh thiếu hàng.
Signing a clean receipt before counting, which leaves no way to prove a shortage afterwards.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Dán nhãn trước khi soát chứng từ, phải bóc nhãn và làm lại.
Labelling before checking the documents, which forces you to peel and redo labels.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Gom số liệu đến cuối ca rồi ghi theo trí nhớ, số cân và số kiện dễ lệch.
Saving all entries until the end of the shift and writing them from memory, which makes weights and counts drift.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Để tài xế tự xếp hàng rồi ký luôn, không đếm lúc lên xe, sau này khó biết kiện nào mất ở khâu nào.
Letting the driver load alone and sign straight away without counting, which makes it hard to tell later where a parcel went missing.

MẸO / TIP – Giữ một tờ ghi chú nhỏ bên mình. Cân xong kiện nào ghi luôn kiện đó, đến 13:00 chỉ cần chép vào bảng.
Keep a small note sheet on you. Write down each parcel's weight as you weigh it, and at 13:00 you only copy it into the sheet.

1.6. Chuyên viên logistics: điều phối, quản lý nhà thầu phụ và giữ khách hàng – *1.6. The logistician: coordination, subcontractors and customer relations*

Chuyên viên logistics là người đứng giữa khách hàng và các đơn vị làm việc thật: nhà xe, kho thuê, đại lý, hãng tàu. Hình dung bạn tổ chức chuyến đi cho cả đoàn. Bạn không tự lái xe hay nấu ăn, nhưng phải biết đoàn cần gì, thuê ai, giá bao nhiêu và chuyến đi có đúng kế hoạch không.
A logistician stands between the customer and the parties who do the physical work: trucking firms, rented warehouses, agents and shipping lines. Picture organizing a trip for a whole group. You don't drive the bus or cook the meals, but you must know what the group needs, who to hire, what it costs and whether the trip stays on plan.

Nhà thầu phụ là bên bạn thuê làm một phần việc, ví dụ công ty xe tải kéo container. Khách hàng chỉ làm việc với bạn, nên chậm trễ của nhà thầu phụ vẫn là lỗi của bạn trong mắt khách.
A subcontractor is a party you hire for one part of the job, such as a trucking company that hauls the container. The customer deals only with you, so a subcontractor's delay is still your delay in the customer's eyes.

Bốn việc chính – *The four core tasks*

1. Hiểu nhu cầu khách. Hỏi loại hàng, khối lượng mỗi tháng, nơi lấy và nơi giao, hạn giao, yêu cầu đặc biệt (hàng dễ vỡ, cần chứng từ riêng). Ghi lại thành một trang, gửi khách xác nhận.
   Understand the customer's needs. Ask about the cargo type, monthly volume, pickup and delivery points, deadlines and special requirements (fragile goods, extra documents). Write it on one page and send it back for confirmation.
2. Lập đề xuất kèm dự toán. Liệt kê từng khoản chi phí, cộng lại, cộng thêm phần lãi, rồi ghi rõ điều kiện áp dụng và thời hạn hiệu lực của giá.
   Prepare a proposal with a cost estimate. List each cost item, add them up, add your margin, then state the conditions and how long the price stays valid.

3. Quản lý nhà thầu phụ. Xin báo giá và lịch từ ít nhất hai bên, giao việc bằng văn bản hoặc email, hỏi tiến độ theo mốc đã hẹn, ghi lại mọi sai lệch.
Manage subcontractors. Get quotes and schedules from at least two parties, assign work in writing or by email, check progress at agreed milestones and record every deviation.

4. Rà soát kết quả so với mục tiêu. Cuối tuần hoặc cuối tháng, lấy số thực tế đặt cạnh mục tiêu đã thỏa thuận với khách, tính chênh lệch, tìm nguyên nhân và đề ra việc sửa.
Review results against targets. At the end of the week or month, put actual figures next to the targets agreed with the customer, calculate the gap, find the cause and decide what to fix.

Ví dụ một tuần với khách hàng sản xuất – *A week with a manufacturing customer*

VÍ DỤ / EXAMPLE – Xưởng nội thất An Phát xuất 3 container 40 feet mỗi tháng. Thứ hai, bạn đến xưởng, hỏi và ghi nhu cầu: xe đến kho trước 8 giờ, hàng phải lên tàu trước hạn chót của tàu. Thứ ba, bạn xin giá từ hai nhà xe và một đại lý khai hải quan. Thứ tư, bạn gửi đề xuất cho một container: cước biển 38.000.000 đ, xe kéo 4.200.000 đ, đóng hàng tại kho 2.800.000 đ, khai hải quan 1.500.000 đ, phí khác 1.000.000 đ. Tổng giá vốn là 47.500.000 đ. Cộng lãi 8% (47.500.000 × 0,08 = 3.800.000 đ), giá chào là 51.300.000 đ. Thứ năm, khách chốt, bạn giao việc cho nhà xe bằng email. Thứ sáu, bạn rà soát: 5 chuyến xe trong tuần, 4 chuyến đến đúng giờ, đạt 4 ÷ 5 = 80%, thấp hơn mục tiêu 95%. Bạn gọi nhà xe, hỏi lý do chuyến trễ, yêu cầu đổi tài xế hoặc giờ xuất bến tuần sau.
The furniture maker An Phat ships 3 forty-foot containers a month. On Monday you visit the plant and note its needs: trucks at the dock before 8 a.m., cargo loaded before the vessel's cut-off. On Tuesday you ask two trucking firms and one customs agent for prices. On Wednesday you send a proposal for one container: ocean freight 38,000,000 VND, trucking 4,200,000, stuffing at the warehouse 2,800,000, customs declaration 1,500,000, other fees 1,000,000. Total cost is 47,500,000 VND. Add an 8% margin (47,500,000 × 0.08 = 3,800,000), and the quoted price is 51,300,000 VND. On Thursday the customer accepts and you assign the work to the trucking firm by email. On Friday you review: 5 truck trips this week, 4 on time, which is 4 ÷ 5 = 80%, below the 95% target. You call the firm, ask why one trip was late and request a different driver or departure time next week.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Sang tuần sau, nhà xe báo tăng giá kéo từ 4.200.000 đ lên 4.700.000 đ. Bạn chỉ sửa dòng xe kéo. Giá vốn mới là 47.500.000 + 500.000 = 48.000.000 đ. Lãi 8% là 48.000.000 × 0,08 = 3.840.000 đ, nên giá chào mới là 51.840.000 đ. So với giá cũ, khách trả thêm 51.840.000 − 51.300.000 = 540.000 đ. Bạn gửi khách bản dự toán đã sửa kèm một câu giải thích lý do tăng.
The following week the trucking firm raises its hauling rate from 4,200,000 VND to 4,700,000. You edit only the trucking line. The new cost is 47,500,000 + 500,000 = 48,000,000 VND. An 8% margin is 48,000,000 × 0.08 = 3,840,000, so the new quoted price is 51,840,000 VND. Compared with the old price, the customer pays 51,840,000 − 51,300,000 = 540,000 VND more. You send the revised estimate with one sentence explaining the increase.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Hứa với khách trước khi hỏi nhà thầu. Bạn nói "ngày kia xe có mặt" hay "giá này giữ được", rồi nhà xe báo hết xe hoặc giá tăng. Lúc đó bạn phải chịu lỗ hoặc xin lỗi khách. Hãy trả lời khách: "Tôi xác nhận với nhà xe và báo lại trong hôm nay", sau đó mới cam kết.
Promising the customer before asking the subcontractor. You say "the truck will be there the day after tomorrow" or "we can hold this price", then the trucking firm reports no trucks free or a higher rate.

You then absorb the loss or apologize. Tell the customer: "I'll confirm with the carrier and get back to you today", and commit only after that.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Quên ghi thời hạn hiệu lực của giá. Khách quay lại sau hai tháng và đòi đúng giá cũ, trong khi nhà xe đã đổi bảng giá. Mỗi bản đề xuất cần có một dòng như "Giá có hiệu lực 15 ngày kể từ ngày gửi".
Forgetting to state how long the price is valid. The customer returns two months later and demands the old price, while the trucking firm has already changed its rates. Every proposal needs a line such as "Price valid for 15 days from the date sent".

MẸO / TIP – Gửi khách một bản dự toán có từng khoản riêng, đừng chỉ ghi một con số tổng. Khi giá nhà thầu đổi, bạn chỉ cần sửa đúng dòng đó và giải thích được với khách.
Send the customer an estimate with each item on its own line, not a single lump sum. When a subcontractor's price changes, you edit just that line and can explain it to the customer.

1.7. Mười bảy nhóm dịch vụ logistics và cách nhận ra mình đang làm nhóm nào – *1.7. The seventeen groups of logistics services and how to tell which one you do*

Mỗi ngày bạn làm hàng chục việc nhỏ: xếp pallet, gọi nhà xe, nộp tờ khai, dán nhãn thùng. Nghị định 163/2017/NĐ-CP về kinh doanh dịch vụ logistics liệt kê các việc đó thành 17 dịch vụ. Sổ tay này gộp chúng thành năm nhóm cho dễ nhớ: kho bãi, vận tải, đại lý, chứng từ, hỗ trợ. Đây là cách xếp của sổ tay, không phải cách đánh số của nghị định.
Every day you do dozens of small jobs: stacking pallets, calling a trucker, filing a declaration, labelling cartons. Decree 163/2017/NĐ-CP on logistics business lists these jobs as 17 services. This handbook folds them into five groups that are easier to remember: warehousing, transport, agency, documents and support. That grouping is the handbook's own, not the decree's numbering.

Năm nhóm nói bằng lời thường – *The five groups in plain words*

Kho bãi là chỗ hàng đứng yên. Giống nhà gửi xe, nhưng gửi hàng: bốc xếp, lưu kho thường, kho lạnh, bãi chứa container.
Warehousing is where cargo stands still. Think of a car park for goods: loading and unloading, ordinary storage, cold storage, container yards.

Vận tải là đưa hàng từ nơi này sang nơi khác bằng tàu biển, tàu sông, máy bay, tàu hỏa, xe tải hoặc đường ống. Công ty tự chịu trách nhiệm chở.
Transport moves cargo from one place to another by sea, river, air, rail, truck or pipeline. The company itself carries the responsibility for the haul.

Đại lý là đứng ra thay chủ hàng làm việc với hãng tàu, hãng bay, nhà xe: đặt chỗ, gom hàng lẻ, thuê phương tiện. Bạn giống người môi giới vé, không phải tài xế.
Agency means acting for the cargo owner with shipping lines, airlines and truckers: booking space, consolidating small shipments, hiring vehicles. You are like a ticket broker, not the driver.

Chứng từ là phần giấy tờ: làm thủ tục hải quan, khai báo, lập và nộp các giấy tờ cho lô hàng.

Documents covers the paperwork: customs procedures, declarations, and preparing and submitting the papers for a shipment.

Hỗ trợ là các việc quanh hàng hóa: đóng gói, ghi ký mã hiệu, kiểm tra kỹ thuật, quản lý tồn kho, theo dõi thông tin, tư vấn cho khách.

Support covers the jobs around the goods: packing, marking, technical inspection, inventory management, tracking information, and advising customers.

Cách nhận ra mình đang làm nhóm nào – ***How to tell which group you are in***

1. Viết một việc cụ thể trong ngày bằng một động từ, ví dụ "cất 40 thùng lên kệ".
   Write one concrete task from your day as a verb phrase, for example "put 40 cartons on the shelves".
2. Hỏi: hàng đang đứng yên hay đang di chuyển? Đứng yên thì chọn kho bãi.
   Ask: is the cargo standing still or moving? If still, it is warehousing.
3. Nếu hàng di chuyển, hỏi tiếp: công ty có tự chở không? Tự chở thì là vận tải. Chỉ đặt chỗ, gom hàng hộ khách thì là đại lý.
   If it is moving, ask: does the company haul it? If yes, transport. If it only books space or consolidates for the client, agency.
4. Nếu việc chính là khai báo, lập hoặc nộp giấy tờ, chọn chứng từ.
   If the main work is declaring, preparing or submitting papers, choose documents.
5. Việc còn lại như đóng gói, dán nhãn, theo dõi, tư vấn thuộc nhóm hỗ trợ.
   Whatever remains, such as packing, labelling, tracking or advising, belongs to support.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Kho Sao Mai: nhận hàng từ xe container, cất lên kệ, soạn đơn, quấn màng co. Ba việc đầu là kho bãi; quấn màng co là hỗ trợ. Giao nhận Hải Long: đặt chỗ với hãng tàu, gom hàng lẻ của ba khách vào một container, nộp tờ khai hải quan. Việc đầu là đại lý, việc sau là chứng từ. Nhà xe Thiên Phú: lên lịch chạy, chở 12 tấn hàng từ Hải Phòng đi Hà Nội, theo dõi xe bằng định vị. Chở hàng là vận tải; theo dõi hành trình là hỗ trợ.
> *Sao Mai warehouse: receives goods from a container truck, shelves them, picks orders, shrink-wraps pallets. The first three are warehousing; shrink-wrapping is support. Hai Long forwarder: books space with a shipping line, consolidates small shipments from three clients into one container, files a customs declaration. The first two are agency, the last is documents. Thien Phu trucking: schedules runs, hauls 12 tonnes from Hải Phòng to Hanoi, tracks the truck by GPS. Hauling is transport; tracking the trip is support.*
>
> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Một buổi sáng của Lan ở công ty giao nhận. 8 giờ: kiểm đếm 20 thùng nhập kho, đó là kho bãi. 9 giờ: gọi hãng tàu giữ chỗ cho một container, đó là đại lý. 10 giờ: nộp tờ khai hải quan, đó là chứng từ. 11 giờ: dán nhãn lên các thùng, đó là hỗ trợ. Bốn việc rơi vào bốn nhóm, và không việc nào là vận tải vì công ty không tự chở.
> *One morning for Lan at a freight forwarder. 8:00, counting 20 cartons into storage: warehousing. 9:00, calling the shipping line to hold space for a container: agency. 10:00, filing a customs declaration: documents. 11:00, labelling the cartons: support. Four tasks fall into four groups, and none is transport because the company does not haul the cargo itself.*

Dùng bảng này để tra nhanh sau khi đã hiểu từng nhóm:

Use this table for a quick look-up once you understand each group:

Nhóm *Group*	**Dấu hiệu nhận ra** *How to recognise it*	**Việc điển hình** *Typical task*
Kho bãi *Warehousing*	Hàng nằm yên ở một chỗ và bạn giữ nó *Cargo rests in one place and you look after it*	Nhận, cất, lưu kho, bốc xếp *Receive, shelve, store, load and unload*
Vận tải *Transport*	Công ty tự chở hàng và chịu trách nhiệm chặng chở *The company hauls the cargo and answers for the leg*	Chạy xe, chạy tàu, bay hàng *Run trucks, vessels, freight flights*
Đại lý *Agency*	Bạn làm việc hộ chủ hàng với bên chở *You act for the owner with the carrier*	Đặt chỗ, gom hàng, thuê xe *Book space, consolidate, hire trucks*
Chứng từ *Documents*	Sản phẩm của bạn là tờ giấy hoặc dữ liệu khai báo *Your output is a paper or a filed declaration*	Khai hải quan, lập bộ hồ sơ *File customs declarations, assemble the file*
Hỗ trợ *Support*	Việc đi kèm, không tự nó đưa hàng đi hay giữ hàng *Side work that neither moves nor stores the cargo*	Đóng gói, dán nhãn, theo dõi, tư vấn *Pack, label, track, advise*

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Nhầm đại lý với vận tải. Đặt chỗ hộ khách chưa phải là tự chở hàng; trách nhiệm của hai vai trò khác nhau.
Confusing agency with transport. Booking space for a client is not hauling the cargo yourself; the responsibilities of the two roles differ.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Xếp cả một ca làm việc vào một nhóm. Một người có thể chạm cả ba nhóm trong buổi sáng, nên hãy xếp từng việc một.
Putting a whole shift into one group. One person can touch three groups in a morning, so sort task by task.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Thấy chữ "kho" là xếp ngay vào kho bãi. Quản lý tồn kho diễn ra trong kho nhưng là việc đếm và ghi số liệu, nên thuộc nhóm hỗ trợ.
Filing everything with the word "warehouse" under warehousing. Inventory management happens inside the warehouse, but it is counting and recording figures, so it belongs to support.

GHI CHÚ / NOTE – Điều kiện kinh doanh có thể khác nhau theo từng dịch vụ. Khi cần trích dẫn hoặc kiểm tra giấy phép, hãy mở bản gốc của nghị định thay vì dựa vào cách gộp năm nhóm trong sổ tay. Chương 8 sẽ nói kỹ.
Business conditions can differ by service. When you must cite a rule or check a licence, open the original decree rather than rely on the handbook's five-group shortcut. Chapter 8 covers this in detail.

1.8. Các bên trong một lô hàng: chủ hàng, người giao nhận, hãng vận chuyển, hải quan, cảng – *1.8. Who is involved in a shipment: shipper, forwarder, carrier, customs, port*

Một lô hàng đi qua tay nhiều bên, giống bưu kiện gửi xa phải qua người gửi, bưu cục, xe chở, trạm kiểm tra rồi mới tới người nhận. Biết mỗi bên cần gì và giao gì cho bên kia thì bạn biết gọi đúng người khi có việc.

A shipment passes through many hands, like a parcel sent far away: sender, post office, truck, checkpoint, receiver. When you know what each party needs and hands over, you know exactly whom to call when something comes up.

Năm bên và việc của từng bên – *The five parties and what each one does*

- Chủ hàng là người sở hữu hàng. Bên gửi gọi là người xuất khẩu (shipper), bên nhận gọi là người nhập khẩu (consignee). Họ cần hàng tới đúng hạn, đúng giá. Họ giao hàng, hóa đơn, phiếu đóng gói và thông tin hàng chính xác.
  The cargo owner is the party who owns the goods. The sending side is the shipper, the receiving side is the consignee. They need the goods to arrive on time at the agreed price. They hand over the goods, the invoice, the packing list and accurate cargo details.
- Người giao nhận (freight forwarder) là công ty đứng giữa, làm thay chủ hàng việc đặt chỗ, thuê xe, khai hải quan và theo dõi hành trình, như người đi lo giúp cả chuỗi. Họ cần thông tin hàng đủ và đúng hạn. Họ giao báo giá, lịch chạy, bộ chứng từ đã soát và tin cập nhật.
  The freight forwarder is the company in the middle. It books space, arranges trucks, files customs declarations and tracks the journey for the cargo owner, like someone who runs errands along the whole chain. It needs complete cargo details on time. It hands back quotes, schedules, a checked document set and status updates.
- Hãng vận chuyển (carrier) là bên trực tiếp chở hàng: hãng tàu, hãng bay, nhà xe, đơn vị đường sắt. Họ cần đơn đặt chỗ, hàng tới bãi trước giờ chót và dữ liệu để lập vận đơn. Họ giao xác nhận chỗ, vận đơn và thông báo hàng đến.
  The carrier is the party that physically moves the goods: shipping line, airline, trucking company, railway operator. It needs a booking, cargo delivered before the cut-off time and data to issue the transport document. It hands over a space confirmation, the bill of lading and an arrival notice.
- Hải quan là cơ quan nhà nước kiểm tra, giám sát hàng qua biên giới. Họ cần tờ khai và chứng từ khớp với hàng thực tế, do người khai hải quan chịu trách nhiệm. Họ giao kết quả phân luồng và quyết định cho hàng đi hoặc yêu cầu kiểm tra. Khi kiểm tra thực tế, đại diện cảng, kho bãi và người vận chuyển thường có mặt chứng kiến và ký biên bản.
  Customs is the state agency that inspects and supervises goods crossing the border. It needs a declaration and documents that match the actual cargo, and the declarant is responsible for them. It hands back the routing result and the decision to release the goods or inspect them. At a physical inspection, representatives of the port, the warehouse and the carrier usually witness it and sign the record.
- Cảng là nơi tàu cập bến, có bãi chứa container và cần cẩu xếp dỡ. Họ cần container hạ đúng hạn và thông tin chuyến tàu. Họ giao xác nhận hàng đã vào bãi, rồi xếp hàng lên

tàu hoặc dỡ ra.
The port is where ships berth, with a yard for containers and cranes for loading and unloading. It needs containers delivered on time and the vessel details. It hands over confirmation that cargo has entered the yard, then loads it onto the ship or unloads it.

Hàng và chứng từ đi song song – ***Cargo and documents travelling side by side***

Hàng đi theo đường vật lý: kho, xe, cảng, tàu. Chứng từ và thông tin đi theo đường riêng: email, hệ thống khai báo, giấy tờ. Hai đường phải khớp nhau ở mỗi điểm dừng, nếu lệch thì lô hàng bị giữ lại. Với một lô xuất khẩu nguyên container đường biển, hai đường chạy như sau:
The cargo follows a physical path: warehouse, truck, port, ship. Documents and information follow their own path: email, declaration systems, paperwork. The two must match at every stop, or the shipment gets held. For an export full-container sea shipment, they run as follows:

1. Chủ hàng gửi cho người giao nhận yêu cầu đặt chỗ kèm thông tin hàng: tên hàng, số kiện, cân nặng, cảng đi, cảng đến. Hàng vẫn nằm trong kho chủ hàng.
The cargo owner sends the forwarder a booking request with the cargo details: description, packages, weight, loading port, destination port. The goods are still in the owner's warehouse.
2. Người giao nhận đặt chỗ với hãng tàu và nhận xác nhận đặt chỗ (booking, tức là giữ chỗ trên một chuyến tàu). Hãng tàu cho lấy container rỗng.
The forwarder books space with the shipping line and receives a booking confirmation, which holds a place on a specific sailing. The line releases an empty container.
3. Container rỗng về kho chủ hàng, hàng được đóng vào và niêm phong. Chủ hàng giao hóa đơn và phiếu đóng gói cho người giao nhận.
The empty container goes to the owner's warehouse, the goods are loaded and sealed. The owner gives the forwarder the invoice and packing list.
4. Người giao nhận khai hải quan điện tử. Hải quan trả kết quả phân luồng, tức là chia tờ khai vào luồng xanh, vàng hoặc đỏ tùy mức kiểm tra.
The forwarder files the electronic customs declaration. Customs returns the routing result, which sorts the declaration into a green, yellow or red lane depending on the level of checking.
5. Container hạ bãi cảng trước giờ chót nhận hàng (cut-off). Cảng xác nhận hàng vào bãi và xếp lên tàu.
The container is delivered to the port yard before the cut-off, the deadline for accepting cargo. The port confirms it is in the yard and loads it on the ship.
6. Hãng tàu phát vận đơn, giấy xác nhận đã nhận hàng để chở. Người giao nhận kiểm tra rồi gửi bộ chứng từ cho chủ hàng và người mua.
The line issues the bill of lading, the paper confirming it has taken the goods for carriage. The forwarder checks it and sends the document set to the owner and the buyer.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Công ty TNHH Gốm Sen Việt (chủ hàng, người xuất khẩu) bán 800 thùng gốm cho Harbor Home Ltd. (người nhập khẩu, ở Rotterdam). Công ty Giao nhận An Phát nhận đặt chỗ, thuê một container 20 feet của hãng tàu Đại Dương Xanh và khai hải quan.

Gốm Sen Việt đóng hàng, giao hóa đơn và phiếu đóng gói cho An Phát. Tờ khai ra luồng xanh, container hạ bãi cảng Hải Phòng trước giờ chót, cảng xếp lên tàu. Đại Dương Xanh phát vận đơn, An Phát soát số thùng và cân nặng rồi gửi cho Gốm Sen Việt và Harbor Home. Hàng đi một đường, giấy đi một đường, cả hai cùng ghi 800 thùng.
Sen Viet Ceramics Co., Ltd. (cargo owner, shipper) sells 800 cartons of pottery to Harbor Home Ltd. (consignee, in Rotterdam). An Phat Forwarding takes the booking, hires a 20-foot container from the shipping line Dai Duong Xanh and files the customs declaration. Sen Viet loads the goods and gives An Phat the invoice and packing list. The declaration comes back green, the container reaches the Hai Phong port yard before cut-off and the port loads it. Dai Duong Xanh issues the bill of lading, An Phat checks the carton count and weight, then sends it to Sen Viet and Harbor Home. The goods go one way, the papers another, and both say 800 cartons.

Khi hải quan gọi kiểm tra thực tế – *When customs calls a physical inspection*

Luồng đỏ nghĩa là hải quan muốn mở hàng ra xem. Giống như trạm kiểm tra giữ một bưu kiện lại, bóc ra đối chiếu với phiếu gửi. Mỗi bên có một phần việc riêng, nên bạn cần biết ai làm gì để lô hàng không đứng chờ.
A red lane means customs wants to open the cargo. It is like a checkpoint holding a parcel back and unwrapping it to compare the contents with the waybill. Each party has its own task, so you need to know who does what to keep the shipment from sitting idle.

1. Hải quan cửa khẩu báo danh sách lô phải kiểm tra cho người vận chuyển và đơn vị kinh doanh cảng, kho, bãi.
   Customs at the border gate sends the list of shipments to be inspected to the carrier and to the port, warehouse or yard operator.
2. Người vận chuyển lo thủ tục và chở hàng tới khu kiểm tra theo yêu cầu của hải quan. Cảng, kho, bãi bố trí khu lưu giữ riêng để tìm hàng nhanh.
   The carrier handles the formalities and brings the cargo to the inspection area as customs requests. The port, warehouse or yard sets aside a separate holding area so the goods are easy to find.
3. Hải quan mở hàng, đối chiếu với tờ khai. Đại diện doanh nghiệp vận tải, cảng, kho bãi đứng chứng kiến.
   Customs opens the cargo and compares it with the declaration. Representatives of the carrier and the port or warehouse stand by as witnesses.
4. Hải quan lập biên bản chứng nhận việc kiểm tra, các bên có mặt ký xác nhận.
   Customs draws up a record certifying the inspection, and the parties present sign it.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Tờ khai của An Phát cho lô 800 thùng gốm ra luồng đỏ. Hải quan Hải Phòng báo danh sách cho hãng tàu và cảng. Container được đưa tới khu kiểm tra, hải quan mở cửa, đếm đủ 800 thùng, khớp tờ khai. Ba bên ký biên bản, lô hàng được đi tiếp. An Phát báo ngay cho Gốm Sen Việt rằng việc kiểm tra xong.
An Phat's declaration for the 800-carton pottery shipment comes back red. Hai Phong customs sends the list to the shipping line and the port. The container is taken to the inspection area, customs opens the doors and counts 800 cartons, matching the declaration. The three parties sign the record and the shipment moves on. An Phat tells Sen Viet at once that the inspection is done.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Nhầm người giao nhận với hãng tàu. Vận đơn do hãng tàu phát, còn giá và lịch làm việc thường đi qua người giao nhận. Hỏi nhầm bên thì mất cả ngày.
Mixing up the forwarder and the carrier. The carrier issues the bill of lading, while pricing and scheduling usually go through the forwarder. Ask the wrong party and you lose a day.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Số liệu lệch giữa các chứng từ, ví dụ hóa đơn ghi 800 thùng, vận đơn ghi 780. Hải quan hoặc người mua sẽ giữ lô lại để hỏi. Soát chéo trước khi gửi đi.
Figures that differ between documents, such as 800 cartons on the invoice and 780 on the bill of lading. Customs or the buyer will hold the shipment to ask why. Cross-check before sending.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Bỏ qua giờ chót nhận hàng của cảng. Container tới sau giờ này thường phải chờ chuyến sau, dù giấy tờ đã xong. Hỏi giờ chót ngay khi có xác nhận đặt chỗ.
Ignoring the port's cut-off time. A container that arrives after it usually waits for the next sailing, even if the paperwork is done. Ask for the cut-off as soon as you have the booking confirmation.

MẸO / TIP – Lập danh bạ cho mỗi lô: tên, số điện thoại và email của đúng một người ở mỗi bên. Khi có sự cố, bạn gọi ngay mà không phải tìm.
Keep a contact sheet for every shipment: name, phone and email of one person at each party. When trouble hits, you call at once instead of searching.

1.9. Bài thực hành có hướng dẫn – *1.9. Guided practice exercises*

Bài 1. Nhận hàng và đối chiếu với đơn mua – *Exercise 1. Receiving goods and checking them against the purchase order*

Kho nhận một lô hàng từ nhà cung cấp. Đơn mua ghi: dầu ăn 200 thùng, đường 150 bao, gạo 300 bao. Thực nhận: dầu ăn 200 thùng, đường 144 bao, gạo 305 bao, trong đó 8 bao gạo bị rách. Đối chiếu từng mã hàng, tính số lượng nhập kho đạt và ghi các chênh lệch cần báo.
The warehouse receives a delivery from a supplier. The purchase order lists 200 cartons of cooking oil, 150 bags of sugar, and 300 bags of rice. What arrives is 200 cartons of oil, 144 bags of sugar, and 305 bags of rice, of which 8 bags are torn. Check each item, calculate the accepted quantity, and list the differences to report.

1. Dầu ăn: đơn 200, thực nhận 200, hai số bằng nhau nên khớp, nhập kho 200 thùng.
   Cooking oil: ordered 200, received 200, the two numbers match, so 200 cartons go into stock.
2. Đường: đơn 150, nhận 144, lấy 150 − 144 = 6 nên thiếu 6 bao, nhập kho 144 bao.
   Sugar: ordered 150, received 144, and 150 − 144 = 6, so 6 bags are short; 144 bags go into stock.
3. Gạo: nhận 305, đơn 300, lấy 305 − 300 = 5 nên thừa 5 bao so với đơn. Trừ 8 bao rách: 305 − 8 = 297 bao đạt, thấp hơn đơn 3 bao (300 − 297 = 3).
   Rice: received 305, ordered 300, and 305 − 300 = 5, so 5 bags over the order. Remove the 8 torn bags: 305 − 8 = 297 good bags, which is 3 below the order (300 − 297 = 3).

4. Cộng lại: đơn mua 200 + 150 + 300 = 650; thực nhận 200 + 144 + 305 = 649; nhập kho đạt 200 + 144 + 297 = 641.
   Add up: ordered 200 + 150 + 300 = 650; received 200 + 144 + 305 = 649; accepted into stock 200 + 144 + 297 = 641.
5. Kết quả: nhập kho 641 đơn vị đạt (200 thùng dầu, 144 bao đường, 297 bao gạo). Ghi vào biên bản: đường thiếu 6 bao, gạo thừa 5 bao so với đơn, 8 bao gạo rách để riêng, rồi báo cho nhà cung cấp.
   Result: 641 accepted units go into stock (200 cartons of oil, 144 bags of sugar, 297 bags of rice). Record on the receiving report: sugar short by 6 bags, rice over by 5 bags against the order, 8 torn bags set aside, then notify the supplier.

Bài 2. Chia báo giá lô hàng cho từng bên – ***Exercise 2. Splitting a shipment quote among the parties***

Công ty cà phê (chủ hàng) xuất 3 container 20 feet qua một người giao nhận. Báo giá: cước biển 950 USD mỗi container, phí xếp dỡ tại cảng 120 USD mỗi container, phí kéo container từ kho ra cảng 80 USD mỗi container, phí làm chứng từ 45 USD cho cả lô. Tính tổng báo giá và số tiền người giao nhận phải chuyển cho hãng vận chuyển, cảng, xe kéo, rồi số phí giữ lại.

A coffee company (the shipper) exports 3 twenty-foot containers through a freight forwarder. The quote is: ocean freight 950 USD per container, port handling 120 USD per container, trucking from the warehouse to the port 80 USD per container, and a documentation fee of 45 USD for the whole shipment. Calculate the total quote, the amounts the forwarder must pass on to the carrier, the port, and the trucker, and the fee the forwarder keeps.

1. Xác định bên nhận tiền: cước biển trả cho hãng vận chuyển, phí xếp dỡ trả cho cảng, phí kéo trả cho xe kéo, phí chứng từ là phần của người giao nhận.
   Match each charge to its receiver: ocean freight goes to the carrier, handling to the port, trucking to the trucker, and the documentation fee belongs to the forwarder.
2. Hãng vận chuyển: 950 × 3 = 2.850 USD. Cảng: 120 × 3 = 360 USD. Xe kéo: 80 × 3 = 240 USD. Người giao nhận giữ 45 USD.
   Carrier: 950 × 3 = 2,850 USD. Port: 120 × 3 = 360 USD. Trucker: 80 × 3 = 240 USD. The forwarder keeps 45 USD.
3. Cộng bốn khoản: 2.850 + 360 + 240 + 45 = 3.495 USD.
   Add the four amounts: 2,850 + 360 + 240 + 45 = 3,495 USD.
4. Kết quả: chủ hàng trả cho người giao nhận 3.495 USD; trong đó 3.450 USD chuyển tiếp cho hãng vận chuyển, cảng và xe kéo, 45 USD là phí của người giao nhận. Hải quan không thu khoản nào trong báo giá này, nên không có dòng nào cho hải quan.
   Result: the shipper pays the forwarder 3,495 USD; 3,450 USD of it is passed on to the carrier, port, and trucker, and 45 USD is the forwarder's own fee. Customs charges nothing in this quote, so there is no line for customs.

Bài 3. Tính pallet, số xe và quyết định gọi thêm nhà thầu phụ – ***Exercise 3. Calculating pallets, trucks, and calling in a subcontractor***

Ca chiều có đơn xuất 1.260 thùng nước giải khát. Mỗi pallet xếp tối đa 48 thùng, mỗi xe chở tối đa 12 pallet. Nhà thầu phụ vận tải mới xác nhận 2 xe, giá thuê 2.400.000 đồng mỗi xe mỗi chuyến. Tính số pallet, số xe cần, số xe phải gọi thêm và tiền thuê cả đơn.

The afternoon shift has an outbound order of 1,260 cartons of soft drinks. Each pallet holds at most 48 cartons and each truck carries at most 12 pallets. The transport subcontractor has confirmed only 2 trucks, at 2,400,000 dong per truck per trip. Calculate the pallets, the trucks needed, the extra trucks to request, and the hire cost for the order.

1. Số pallet: 1.260 : 48 = 26 dư 12, vì 48 × 26 = 1.248 và 1.260 − 1.248 = 12. Pallet dư vẫn phải dùng một pallet riêng nên cần 27 pallet.
   Pallets: 1,260 ÷ 48 = 26 remainder 12, because 48 × 26 = 1,248 and 1,260 − 1,248 = 12. The leftover still needs its own pallet, so 27 pallets are required.
2. Số xe: 27 : 12 = 2 dư 3, vì 12 × 2 = 24 và 27 − 24 = 3. Ba pallet dư cần thêm một xe nên cần 3 xe.
   Trucks: 27 ÷ 12 = 2 remainder 3, because 12 × 2 = 24 and 27 − 24 = 3. The 3 leftover pallets need one more truck, so 3 trucks are required.
3. Nhà thầu phụ mới có 2 xe, nên gọi thêm 3 − 2 = 1 xe và báo giờ xe đến để kịp ca xuất hàng.
   The subcontractor has only 2 trucks, so request 3 − 2 = 1 more and confirm its arrival time so the loading is not delayed.
4. Tiền thuê: 3 × 2.400.000 = 7.200.000 đồng.
   Hire cost: 3 × 2,400,000 = 7,200,000 dong.
5. Kết quả: 27 pallet (26 pallet đủ 48 thùng và 1 pallet 12 thùng), 3 xe, gọi thêm 1 xe, tiền thuê cả đơn 7.200.000 đồng.
   Result: 27 pallets (26 full pallets of 48 cartons and 1 pallet of 12 cartons), 3 trucks, 1 extra truck requested, and a total hire cost of 7,200,000 dong.

1.10. Câu hỏi tự luận và dàn ý trả lời – *1.10. Essay questions and answer outlines*

Câu 1. Phân biệt ba dòng chảy của một lô hàng (hàng, thông tin, tiền) và cho ví dụ từng dòng với một đơn hàng bạn tự chọn.

Question 1. *Distinguish the three flows of a shipment (goods, information, money) and give an example of each using an order you choose.*

- Dòng hàng là hàng thật đi từ nơi gửi đến nơi nhận, qua kho, xe, cảng.
  The goods flow is the physical cargo moving from sender to receiver through warehouses, trucks, and ports.
- Dòng thông tin gồm đơn hàng, phiếu giao nhận, chứng từ, báo trạng thái; nó đi trước, đi cùng và đi sau hàng.
  The information flow covers orders, delivery notes, documents, and status updates; it travels before, with, and after the goods.

- Dòng tiền là thanh toán giữa các bên, ví dụ khách trả tiền hàng, chủ hàng trả cước cho người giao nhận.
  The money flow is payment between the parties, for example the customer paying for the goods and the shipper paying freight to the forwarder.
- Nêu hậu quả khi một dòng bị chậm: hàng đến mà thiếu chứng từ thì không giao được, giao rồi mà không có biên nhận thì khó thu tiền.
  Name the effect when one flow lags: goods that arrive without documents cannot be released, and delivery without a signed receipt makes collecting payment hard.

Câu 2. Nhân viên nhận và xuất hàng ở kho phải làm việc với nhiều bên, cả trong lẫn ngoài kho. Hãy nêu những bên đó và việc phối hợp với từng bên.
Question 2. *A warehouse receiving and dispatch clerk works with many parties, both inside and outside the warehouse. Name those parties and the coordination each one involves.*

- Với nhà cung cấp và tài xế: đối chiếu hàng với đơn, ký nhận, báo chênh lệch hoặc hàng hỏng.
  With suppliers and drivers: check goods against the order, sign for them, and report shortages or damage.
- Với bộ phận chứng từ và điều phối: chuyển phiếu nhận xuất, báo số thực nhận, xác nhận giờ xe đến lấy hàng.
  With the documentation and dispatch teams: pass on receiving and shipping slips, report actual quantities, and confirm when trucks arrive to collect.
- Với chăm sóc khách hàng: cung cấp tình trạng hàng để khách được báo đúng, không hứa sai giờ giao.
  With customer service: supply the status of the goods so customers are told the truth and given no wrong delivery times.
- Với nhà thầu phụ, hãng vận chuyển hoặc cảng khi lô hàng đi tiếp: giao đúng số, đúng nhãn, đúng giờ.
  With subcontractors, carriers, or the port when the shipment moves on: hand over the right count, labels, and timing.

1.11. Câu hỏi trắc nghiệm – *1.11. Multiple-choice questions*

1. Khách ký xác nhận phiếu giao hàng rồi gửi bản ký về công ty. Phiếu đã ký này thuộc dòng nào trong logistics?
A customer signs the delivery note and sends the signed copy back to the company. Which logistics flow does this signed note belong to?

A. Dòng thông tin / *The information flow*
B. Dòng nhân sự / *The staffing flow*
C. Dòng tiền / *The money flow*
D. Dòng hàng / *The goods flow*

2. Câu nào mô tả đúng chỗ đứng của logistics trong chuỗi cung ứng?
Which statement correctly describes where logistics sits within the supply chain?

A. Logistics và chuỗi cung ứng là một, chỉ khác tên gọi. / *Logistics and the supply chain are the same thing under different names.*

B. Logistics là một bộ phận của chuỗi cung ứng, lo việc dịch chuyển, lưu giữ hàng và thông tin đi kèm. / *Logistics is one part of the supply chain, handling the movement and storage of goods and the related information.*

C. Logistics là phần việc sản xuất ra sản phẩm tại nhà máy. / *Logistics is the work of making the product in the factory.*

D. Logistics chỉ là việc mua nguyên liệu từ nhà cung cấp. / *Logistics is only the purchasing of materials from suppliers.*

3. Nhân viên nhận hàng thấy phiếu ghi 48 thùng nhưng đếm thực tế chỉ có 46 thùng. Việc đúng là gì?
A receiving clerk finds the slip says 48 cartons but counts only 46. What is the right action?

A. Ghi 48 thùng cho khớp phiếu để khỏi mất thời gian. / *Record 48 cartons to match the slip and save time.*

B. Ghi số thực nhận 46 thùng và báo chênh lệch thiếu 2 thùng cho các bên liên quan. / *Record the actual 46 cartons and report the shortage of 2 cartons to the people concerned.*

C. Để trống số lượng, chờ cuối ngày kiểm lại rồi ghi. / *Leave the quantity blank and fill it in after a recount at the end of the day.*

D. Từ chối cả lô và cho xe quay về mà không ghi gì. / *Refuse the whole load and send the truck back without writing anything down.*

4. Xe của nhà thầu phụ báo sẽ trễ 3 giờ so với lịch giao. Chuyên viên điều phối nên làm gì trước tiên?
A subcontractor's truck reports it will be 3 hours behind the delivery schedule. What should the coordinator do first?

A. Báo khách giờ giao dự kiến mới và tìm phương án bù, như xe khác hoặc đổi thứ tự giao. / *Tell the customer the new expected time and look for a remedy, such as another truck or a changed delivery order.*

B. Chờ xe đến rồi mới cho khách biết. / *Wait until the truck arrives before telling the customer.*

C. Bỏ qua vì trễ 3 giờ là chuyện thường. / *Ignore it, since a 3-hour delay is routine.*

D. Hủy hợp đồng với nhà thầu phụ ngay lập tức. / *Cancel the contract with the subcontractor immediately.*

5. Trong một lô hàng xuất nhập khẩu, bên nào kiểm tra và giám sát hàng theo quy định của nhà nước?
In an import-export shipment, which party inspects and supervises the goods under state regulations?

A. Hãng vận chuyển / *The carrier*
B. Chủ hàng / *The shipper*
C. Hải quan / *Customs*
D. Người giao nhận / *The freight forwarder*

6. Một công ty nhỏ chưa có ai am hiểu xuất khẩu, nên nhờ một bên đặt chỗ với hãng tàu, làm chứng từ và theo dõi lô hàng. Bên đó là ai?
A small company has nobody who knows exporting, so it asks one party to book space with the shipping line, prepare documents, and track the shipment. Who is that party?

A. Cảng / *The port*
B. Hãng vận chuyển / *The carrier*
C. Hải quan / *Customs*
D. Người giao nhận / *The freight forwarder*

Chương 2. Kiến thức nền: phương thức vận tải, container, cước và chứng từ – *Chapter 2. Groundwork: transport modes, containers, freight and documents*

Mục tiêu chương – *Chapter objectives*

- Tính được trọng lượng tính cước của một lô hàng từ kích thước và cân nặng thùng hàng, rồi nhân với đơn giá cước
  Calculate the chargeable weight of a shipment from carton size and weight, then multiply by the freight rate
- Chia được từng khoản chi phí và điểm chuyển rủi ro giữa người bán và người mua theo điều kiện FOB và CIF của Incoterms 2020
  Assign each cost and the point where risk transfers between seller and buyer under the FOB and CIF terms of Incoterms 2020
- Đọc được số hiệu và mã loại trên vỏ container, kiểm tra số kiểm tra, và nêu đúng chức năng của vận đơn đường biển và vận đơn hàng không
  Read the number and size-type code on a container, verify the check digit, and state the correct functions of a sea bill of lading and an air waybill

2.1. Năm phương thức vận tải hàng hóa và cách chọn cho từng loại hàng – *2.1. Five freight transport modes and how to pick one for each cargo*

Phương thức vận tải là con đường và loại phương tiện bạn dùng để đưa hàng từ nơi gửi đến nơi nhận. Cũng như đi chợ gần thì chạy xe máy, đi Hà Nội – Sài Gòn gấp thì đi máy bay, mỗi cách đều có giá và tốc độ riêng. Chọn sai thì hàng đến trễ hoặc cước ăn hết lãi.
A transport mode is the route and type of vehicle you use to move cargo from sender to receiver. You ride a motorbike to the market but fly when you must cross the country fast. Each choice has its own price and speed. A wrong pick means late cargo or freight eating the profit.

Năm phương thức và đặc điểm – *The five modes and their traits*

- Đường bộ: xe tải chở hàng tận cửa kho, nhận và giao dễ nhất. Giá trung bình, hợp quãng ngắn và vừa. Rủi ro là kẹt xe, tai nạn, mất cắp dọc đường.
  Road: trucks go door to door, so pickup and delivery are the easiest. Cost is mid-range, and it suits short and medium distances. Risks are traffic jams, accidents and theft on the way.
- Đường sắt: chạy theo lịch cố định, ít bị thời tiết ảnh hưởng, hợp hàng nặng đi xa trên đất liền. Hạn chế là phải có ga ở hai đầu và thường cần xe tải nối chặng.
  Rail: runs on a fixed timetable, is little affected by weather, and suits heavy cargo over long inland distances. The limits are that you need stations at both ends and usually a truck for the last leg.
- Đường thủy nội địa: sà lan chạy trên sông, kênh. Rất rẻ cho hàng nặng, nhưng chậm và phụ thuộc mực nước, nên hợp hàng rời như cát, than, nông sản.
  Inland waterway: barges run on rivers and canals. It is very cheap for heavy goods but slow and depends on water levels, so it fits bulk cargo like sand, coal and farm produce.

- Đường biển: tàu lớn chở container hoặc hàng rời qua đại dương. Đơn giá trên mỗi ký thấp nhất khi đi xa, nhưng mất nhiều ngày và lịch tàu có thể đổi.
  Sea: large ships carry containers or bulk cargo across oceans. Cost per kilogram is lowest over long distances, but the trip takes many days and sailing schedules can change.
- Hàng không: nhanh nhất, ít hư hỏng, giao dịch đóng gói gọn. Đổi lại cước cao nhất, có giới hạn kích thước và hàng nguy hiểm.
  Air: fastest, little damage, and cargo is packed compactly. In return, freight is the most expensive, with limits on size and dangerous goods.

Một lô hàng thường đi bằng nhiều phương thức nối nhau, gọi là vận tải đa phương thức. Ví dụ xe tải chở từ kho ra cảng, tàu biển chở qua đại dương, rồi xe tải giao tận cửa người mua. Mỗi chặng có giá và thời gian riêng, nên khi so sánh bạn phải cộng đủ các chặng.

Many shipments travel by several modes in a chain, called multimodal transport. A truck takes the cargo from the warehouse to the port, a ship crosses the ocean, and another truck delivers to the buyer's door. Each leg has its own price and time, so you must add up every leg when you compare.

Dùng bảng này để tra nhanh sau khi đã đọc các ý trên:

Use this table for a quick check once you have read the points above:

Phương thức *Mode*	**Chi phí** *Cost*	**Thời gian** *Transit time*	**Độ an toàn** *Safety*	**Loại hàng hợp** *Suitable cargo*
Đường bộ *Road*	Trung bình, tính theo chuyến hoặc theo tấn *Mid-range, priced per trip or per tonne*	Nhanh với quãng ngắn, đi thẳng tới kho *Quick on short hauls, straight to the warehouse*	Khá tốt, rủi ro kẹt xe, tai nạn, mất cắp *Fair, with risks of jams, accidents and theft*	Hàng đủ loại trong nước, hàng nối chặng *Most cargo within the country, connecting legs*
Đường sắt *Rail*	Thấp đến trung bình cho hàng nặng *Low to mid-range for heavy cargo*	Đúng lịch nhưng phải chờ toa và chuyển tải *On schedule, but waits for wagons and transfers*	Tốt, ít chịu ảnh hưởng thời tiết *Good, little affected by weather*	Hàng nặng, container đi xa trên đất liền *Heavy cargo and containers over long inland distances*
Đường thủy nội địa *Inland waterway*	Thấp nhất cho hàng nặng *Lowest for heavy cargo*	Chậm, phụ thuộc mực nước *Slow, depends on water levels*	Khá, rủi ro va chạm, chìm, ẩm *Fair, with risks of collision, sinking and moisture*	Hàng rời, nông sản, vật liệu xây dựng *Bulk goods, farm produce, building materials*

Phương thức *Mode*	**Chi phí** *Cost*	**Thời gian** *Transit time*	**Độ an toàn** *Safety*	**Loại hàng hợp** *Suitable cargo*
Đường biển *Sea*	Thấp trên mỗi ký khi đi xa *Low per kilogram over long distances*	Nhiều ngày đến nhiều tuần, lịch có thể đổi *Days to weeks, schedules can change*	Khá, rủi ro sóng gió, ẩm, rơi container *Fair, with risks from rough seas, moisture and lost containers*	Hàng nặng, số lượng lớn, đi xuyên biển *Heavy, high-volume cargo crossing the sea*
Hàng không *Air*	Cao nhất *Highest*	Nhanh nhất, tính bằng giờ hoặc ngày *Fastest, hours or days*	Cao, ít chạm tay, kiểm soát chặt *High, little handling and tight control*	Hàng nhẹ, đắt, gấp, dễ hỏng *Light, valuable, urgent or perishable cargo*

Cách chọn cho một lô hàng – *How to choose for a shipment*

1. Ghi ra bốn thông tin: giá trị cả lô, tổng cân nặng, quãng đường, ngày khách cần hàng.
   Write down four facts: total shipment value, total weight, distance, and the date the customer needs the goods.
2. Gạch bỏ phương thức không đi được: hàng quá nặng cho máy bay, nơi nhận không có ga, không có đường sông.
   Cross out modes that cannot work: cargo too heavy for a plane, no station at the destination, no river route.
3. Với phương thức còn lại, tính cước ước tính rồi chia cho giá trị lô hàng để biết cước chiếm bao nhiêu phần trăm.
   For the remaining modes, estimate freight and divide it by shipment value to see what percent it takes.
4. So thời gian đi dự kiến với ngày khách cần, cộng thêm vài ngày dự phòng.
   Compare expected transit time with the date the customer needs the goods, and add a few spare days.
5. Nếu hàng qua biên giới, hỏi trước giấy tờ phải có: khai hải quan, hóa đơn thương mại, vận đơn hoặc chứng từ vận tải tương đương. Thiếu giấy thì hàng nằm lại bãi dù tàu đã chạy.
   If the cargo crosses a border, ask first which papers you need: customs declaration, commercial invoice, and a bill of lading or equivalent transport document. Without them the cargo sits in the yard even after the ship has sailed.
6. Chọn phương thức rẻ nhất mà vẫn kịp ngày và đủ an toàn cho loại hàng đó. Nếu cần, ghép nhiều phương thức.
   Pick the cheapest mode that still meets the date and is safe enough for that cargo. Combine modes if needed.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Hàng điện tử: 500 điện thoại, mỗi cái nặng 0,4 kg kèm hộp, tổng 200 kg, trị giá 20 triệu đồng một cái, cả lô 500 × 20 triệu = 10 tỷ đồng. Giả sử cước hàng không 4 USD/kg: 200 × 4 = 800 USD, khoảng 20 triệu đồng theo tỷ giá 25.000, chiếm 0,2% giá trị. Hàng nhẹ, đắt, cần về nhanh nên chọn hàng không. Gạo bao: 500 tấn, bao 50 kg nên 10.000

bao, trị giá giả sử 12 triệu đồng một tấn, cả lô 6 tỷ đồng. Nếu bay với cùng cước 4 USD/kg: 500.000 kg × 4 = 2.000.000 USD, khoảng 50 tỷ đồng, vượt xa giá trị hàng. Vì vậy chở sà lan từ kho ở đồng bằng ra cảng, rồi đi tàu biển bằng container hoặc tàu rời.
Electronics: 500 phones, 0.4 kg each with box, 200 kg total, worth 20 million dong each, so 500 × 20 million = 10 billion dong. Assume air freight of 4 USD/kg: 200 × 4 = 800 USD, about 20 million dong at 25,000 per dollar, only 0.2% of the value. The cargo is light, valuable and urgent, so choose air. Bagged rice: 500 tonnes in 50 kg bags makes 10,000 bags, worth 12 million dong per tonne, so 6 billion dong in total. Flying it at the same 4 USD/kg gives 500,000 kg × 4 = 2,000,000 USD, about 50 billion dong, far above the cargo value. So move it by barge from the delta warehouse to the port, then by sea in containers or on a bulk ship.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Đồ gỗ nội thất: một container 40 feet trị giá 900 triệu đồng, kho ở khu công nghiệp gần Thành phố Hồ Chí Minh, người mua ở nước ngoài. Giả sử xe kéo ra cảng 6 triệu đồng, phí cảng 3 triệu đồng, cước tàu biển 1.800 USD. Đổi cước tàu: 1.800 × 25.000 = 45 triệu đồng. Tổng ba khoản: 6 + 3 + 45 = 54 triệu đồng. Chia cho giá trị lô: 54 ÷ 900 = 0,06, tức 6%. Mức này chấp nhận được, và khách không cần gấp nên chọn xe tải cộng tàu biển.
Wooden furniture: one 40-foot container worth 900 million dong, warehouse in an industrial park near Ho Chi Minh City, buyer overseas. Assume the truck to the port costs 6 million dong, port fees 3 million dong, and sea freight 1,800 USD. Convert sea freight: 1,800 × 25,000 = 45 million dong. Add the three items: 6 + 3 + 45 = 54 million dong. Divide by shipment value: 54 ÷ 900 = 0.06, or 6%. That is acceptable, and the customer is not in a rush, so choose truck plus sea.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Chỉ nhìn đơn giá mỗi ký mà quên cước nội địa hai đầu, phí cảng và thời gian chờ. Phương thức rẻ trên giấy có thể đắt hơn khi cộng đủ chi phí.
Looking only at the rate per kilogram and forgetting inland legs at both ends, port fees and waiting time. A mode that looks cheap on paper can cost more once everything is added up.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Hứa ngày giao dựa trên thời gian chạy của tàu hoặc máy bay, bỏ qua thời gian làm thủ tục, chờ chuyến và chuyển tải.
Promising a delivery date based on the vessel's or aircraft's travel time while ignoring paperwork, waiting for a departure and transfers.

MẸO / TIP – Hàng càng đắt và càng nhẹ thì càng đáng đi nhanh. Hàng càng nặng và càng rẻ thì càng nên đi chậm, rẻ.
The more valuable and lighter the cargo, the more it pays to go fast. The heavier and cheaper the cargo, the more it pays to go slow and cheap.

2.2. Container: loại, kích cỡ và cách đọc số hiệu trên vỏ – *2.2. Containers: types, sizes and how to read the markings*

Container là chiếc hộp thép chuẩn hóa để chở hàng, giống một căn phòng trọ di động mà ai cũng thuê được. Mọi hãng tàu, bãi và xe đầu kéo đều làm việc với cùng kích cỡ và cùng cách ghi số, nên bạn đọc đúng vỏ hộp là tránh được nhiều sai sót.
A container is a standardised steel box for carrying cargo, like a rented room on wheels that any carrier can handle. Ships, yards and trucks all work to the same sizes and the same marking system, so reading the box correctly saves you a lot of trouble.

Các loại container và hai cỡ phổ biến – *Container types and the two common sizes*

Container khô là loại thông dụng nhất: hộp kín, có cửa ở một đầu, chở hàng thường như quần áo, đồ gỗ, linh kiện. Container lạnh có máy làm mát gắn ở đầu hộp, giữ nhiệt độ cài sẵn cho thực phẩm, thuốc, hoa quả. Loại này phải cắm điện ở bãi và trên tàu.

The dry container is the everyday type: a sealed box with doors at one end, used for ordinary goods such as clothing, furniture and components. The reefer (refrigerated) container has a cooling unit on the front wall and holds a preset temperature for food, medicine and fruit. It must be plugged into power at the yard and on the ship.

Container mở nóc không có mái cứng, chỉ phủ bạt. Bạn dùng nó khi hàng quá cao hoặc phải thả từ trên xuống bằng cần cẩu, ví dụ máy móc nặng. Flat rack chỉ có sàn và hai vách đầu (có loại gập được), không có vách bên và mái. Nó dành cho hàng quá khổ như cuộn thép, ống lớn, xe công trình.

The open-top container has no hard roof, only a tarpaulin. Use it when cargo is too tall or must be lowered in by crane, such as heavy machinery. A flat rack has only a floor and two end walls (some fold flat), with no side walls or roof. It suits oversize cargo such as steel coils, large pipes and construction vehicles.

Cỡ phổ biến là 20 feet (dài khoảng 6 m) và 40 feet (dài khoảng 12 m). Một foot là khoảng 30 cm. Cả hai cao chuẩn khoảng 2,6 m. Loại 40 feet cao (high cube) cao hơn khoảng 30 cm, nhận ra qua mã cỡ bắt đầu bằng 45.

The common sizes are 20 feet (about 6 m long) and 40 feet (about 12 m long). One foot is about 30 cm. Both are roughly 2.6 m high in the standard version. The 40-foot high cube is about 30 cm taller, and you can spot it by a size code that starts with 45.

Đọc số hiệu container – *Reading the container number*

Số hiệu gồm 11 ký tự theo chuẩn quốc tế ISO 6346, in ở cửa, hai bên thân và nóc. Hãy xem ví dụ ABCU1234560 (số tự nghĩ để minh họa):

The number has 11 characters under the international ISO 6346 standard, printed on the doors, sides and roof. Take ABCU1234560 as a made-up illustration:

Phần *Part*	**Ký tự** *Characters*	**Ý nghĩa** *Meaning*
Mã chủ sở hữu *Owner code*	ABC	Ba chữ cái cho biết hãng hoặc công ty sở hữu hộp. *Three letters identifying the line or company that owns the box.*
Chữ loại thiết bị *Equipment category*	U	Chữ U nghĩa là container chở hàng. *The letter U means a freight container.*
Số serial *Serial number*	123456	Sáu chữ số riêng của hộp. *Six digits unique to that box.*
Số kiểm tra *Check digit*	0	Một chữ số dùng để phát hiện ghi sai các ký tự trước. *One digit used to catch misread characters before it.*

Cách tính số kiểm tra: đổi mỗi chữ cái thành số theo bảng riêng của chuẩn (A=10, B=12, C=13, U=32), giữ nguyên chữ số. Nhân ký tự thứ nhất với 1, thứ hai với 2, thứ ba với 4, cứ gấp đôi lên đến ký tự thứ mười. Cộng hết rồi chia cho 11, lấy phần dư. Dư 10 thì số kiểm tra là 0.

To compute the check digit, convert each letter to a number using the standard's own table (A=10, B=12, C=13, U=32) and keep the digits as they are. Multiply the first character by 1, the second by 2, the third by 4, doubling up to the tenth. Add everything, divide by 11 and take the remainder. A remainder of 10 gives a check digit of 0.

Với ABCU123456: 10 + 24 + 52 + 256 + 16 + 64 + 192 + 512 + 1.280 + 3.072 = 5.478. Chia 11 được 498, dư 0. Số kiểm tra là 0, khớp với số trên vỏ.

For ABCU123456: 10 + 24 + 52 + 256 + 16 + 64 + 192 + 512 + 1,280 + 3,072 = 5,478. Divided by 11 that is 498 with remainder 0. The check digit is 0, matching the number on the shell.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Nhân viên bãi chép số vào phiếu thành ABCU1234567. Mười ký tự đầu vẫn là ABCU123456 nên tổng vẫn là 5.478, dư 0, số kiểm tra đúng phải là 0. Phiếu ghi 7, vậy số đã chép sai. Bạn ra xe, nhìn lại cửa hộp và sửa phiếu trước khi khai báo.
> *A yard clerk copies the number as ABCU1234567. The first ten characters are still ABCU123456, so the sum is 5,478 with remainder 0, and the correct check digit is 0. The form shows 7, so the number was copied wrongly. Go back to the door, read it again and fix the form before you declare it.*

Trọng lượng vỏ và tải trọng in trên cửa – *Tare weight and payload on the door*

Trên cánh cửa có các dòng ghi bằng kg và lb (pound, đơn vị cân của Anh Mỹ). MAX GROSS là tổng khối lượng tối đa cho phép, gồm vỏ và hàng. TARE là khối lượng vỏ rỗng. PAYLOAD hay NET là khối lượng hàng tối đa. Công thức: tải trọng = MAX GROSS trừ TARE. Dòng CUBE là thể tích trong lòng hộp, tính bằng mét khối.

The door carries lines in kg and lb (pounds). MAX GROSS is the maximum total weight allowed, box plus cargo. TARE is the weight of the empty box. PAYLOAD or NET is the maximum cargo weight. The formula: payload = MAX GROSS minus TARE. The CUBE line is the inside volume in cubic metres.

Ngoài ra có mã cỡ và loại gồm bốn ký tự, ví dụ 22G1: số 2 đầu là cỡ 20 feet, số 2 sau là cao chuẩn, G1 là container khô thông dụng.

There is also a four-character size and type code, such as 22G1: the first 2 means 20 feet, the second 2 means standard height, and G1 means a general-purpose dry box.

Kiểm tra container trước khi đóng hàng – *Inspecting a container before loading*

1. Đối chiếu số hiệu trên cửa với số trong lệnh cấp container hoặc booking (đặt chỗ), đúng loại và đúng cỡ.
   Match the number on the door with the container release or booking, and confirm the right type and size.
2. Đọc MAX GROSS và TARE, tính tải trọng, so với khối lượng hàng dự kiến.
   Read MAX GROSS and TARE, work out the payload and compare it with the planned cargo weight.

3. Nhìn ngoài vỏ: vết thủng, móp sâu, thép rỉ xuyên, góc đúc bị nứt. Chụp ảnh mọi hư hỏng.
   Look over the outside for holes, deep dents, rust-through and cracked corner castings. Photograph any damage.
4. Mở cửa, kiểm tra gioăng cao su và then khóa có đóng mở trơn tru không.
   Open the doors and check that the rubber seals and locking bars work smoothly.
5. Vào trong, đóng cửa lại và xem có tia sáng lọt qua không. Có ánh sáng thì nước mưa cũng vào được.
   Step inside, close the doors and look for light coming through. Where light gets in, rain gets in.
6. Kiểm tra sàn khô, sạch, không mùi hóa chất, không đinh trồi.
   Check that the floor is dry and clean, with no chemical smell and no protruding nails.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Bạn nhận container ABCU1234560 cỡ 20 feet cho lô 26.500 kg. Cửa ghi MAX GROSS 30.480 kg, TARE 2.200 kg. Tải trọng = 30.480 − 2.200 = 28.280 kg. Hàng 26.500 kg thấp hơn 28.280 kg, còn dư 1.780 kg. Nhớ cộng cả pallet và vật liệu chèn vào khối lượng hàng.
You receive container ABCU1234560, 20 feet, for a 26,500 kg shipment. The door shows MAX GROSS 30,480 kg and TARE 2,200 kg. Payload = 30,480 − 2,200 = 28,280 kg. The 26,500 kg cargo is under 28,280 kg, leaving 1,780 kg spare. Remember to add pallets and dunnage to the cargo weight.

Niêm phong và quyền sở hữu hộp – *Seals and who owns the box*

Đóng hàng xong, hộp được gắn niêm phong (seal): một kẹp hoặc dây khóa có số riêng, giống tem dán miệng hộp quà. Mở ra là đứt, nên ai cũng biết hộp đã bị động vào. Bạn ghi số seal đúng như hãng vận chuyển cấp, không tự đổi hay làm tròn.
After loading, the box gets a seal: a bolt or cable lock with its own number, like the tape over a gift box. Opening it breaks the seal, so everyone can tell the box was touched. Record the seal number exactly as the carrier issued it, without changing or rounding anything.

Bạn cũng cần biết hộp của ai. COC (Carrier Owned Container) là hộp của hãng vận chuyển. SOC (Shipper Owned Container) là hộp của chủ hàng. Chứng từ khai báo thường có một mục riêng để ghi COC hoặc SOC cho từng hộp.
You also need to know whose box it is. COC (Carrier Owned Container) belongs to the carrier. SOC (Shipper Owned Container) belongs to the shipper. Declaration forms usually have a separate field for COC or SOC on each box.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Nhầm chữ O với số 0, chữ I với số 1 khi chép số. Dùng số kiểm tra để bắt lỗi này. Khi khai báo, viết hoa và viết liền các ký tự, không dấu cách, dù trên vỏ có thể in cách ra.
Mixing up the letter O with zero, or I with 1, when copying the number. Use the check digit to catch this. On declarations, write the characters in capitals and joined, with no spaces, even if the shell prints them spaced out.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Lấy MAX GROSS làm tải trọng hàng mà quên trừ vỏ, dẫn tới quá tải khi lên xe hoặc lên tàu.

Treating MAX GROSS as the cargo limit without subtracting the tare, which leads to overweight on the truck or the ship.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Ghi số seal theo trí nhớ hoặc theo seal cũ của bãi, trong khi hộp đã được gắn seal mới của hãng. Chụp ảnh seal ngay sau khi gắn rồi mới nhập số.
Writing the seal number from memory, or from the yard's old seal, when the carrier has fitted a new one. Photograph the seal right after it is fitted, then type the number.

2.3. Hàng nguyên container và hàng lẻ: khác nhau ở đâu, khi nào chọn loại nào – *2.3. Full container and less-than-container loads: differences and when to use each*

Hàng nguyên container, gọi tắt FCL (Full Container Load), là cả một container chỉ chở hàng của một chủ hàng. Hàng lẻ, gọi tắt LCL (Less than Container Load), là hàng chưa đầy container nên được ghép chung với hàng của nhiều chủ khác. Cách dễ hình dung: FCL giống thuê nguyên chuyến xe, LCL giống đi xe ghép, mỗi người trả theo phần chỗ mình chiếm.
FCL (Full Container Load) means one container carries the goods of a single shipper. LCL (Less than Container Load) means the goods do not fill a container, so they share one with other shippers' cargo. Think of FCL as chartering a whole bus and LCL as taking a shared seat, where each person pays for the space they use.

Quy trình hai loại khác nhau thế nào – *How the two processes differ*

Với FCL, bạn lấy container rỗng về kho, đóng hàng, niêm phong rồi hạ bãi cảng. Hàng không đi qua tay ai khác, nên ít bị va chạm và ít chờ đợi.
With FCL, you pick up an empty container, load it at your warehouse, seal it and return it to the port yard. No one else handles the cargo, so there is less damage risk and less waiting.

Với LCL, bạn chở hàng đến kho CFS (Container Freight Station, kho gom và tách hàng lẻ) của đơn vị gom hàng. Họ ghép hàng nhiều chủ vào cùng container rồi đóng lại. Ở cảng đến, container được đưa vào một kho CFS khác để dỡ, và người nhận phải đến kho đó lấy phần hàng của mình.
With LCL, you deliver the goods to the CFS (Container Freight Station, a warehouse that consolidates and breaks down small loads) of the consolidator. They combine several shippers' cargo into one container. At the destination port the container goes to another CFS for unloading, and each consignee collects their own share there.

Vì phải chờ gom đủ hàng và dỡ ra, LCL thường chậm hơn FCL vài ngày.
Because the consolidator must wait for enough cargo and then unstuff it, LCL usually takes a few days longer than FCL.

Chứng từ và niêm phong – *Documents and seals*

Ở FCL, bạn thường nhận một vận đơn cho cả container. Trên đó ghi số container và số seal, tức chì niêm phong, loại khóa dùng một lần để biết container có bị mở dọc đường hay không.

With FCL you usually receive one bill of lading for the whole container. It shows the container number and the seal number, the seal being a single-use lock that reveals whether the container was opened in transit.

Ở LCL, đơn vị gom hàng cấp cho mỗi chủ hàng một vận đơn riêng cho phần hàng của mình. Nhờ vận đơn riêng, người mua ở cảng đến nhận đúng phần của họ mà không phải chờ các chủ hàng khác. Seal chỉ gắn lên cửa container sau khi hàng của mọi chủ đã đóng xong.

With LCL, the consolidator issues each shipper a separate bill of lading for that shipper's portion. With its own bill, the buyer at the destination collects the right share without waiting for the other shippers. The seal goes on the container door only after every shipper's cargo is loaded.

Chi phí đi kèm – *Costs that come with each option*

FCL tính cước theo container, không quan trọng bạn xếp đầy hay nửa. Ngoài cước biển còn có phí xếp dỡ tại cảng, phí niêm phong, phí chứng từ và tiền xe kéo container.

FCL is priced per container, whether you fill it or leave it half empty. On top of the sea freight you pay port handling, seal and document fees, and trucking for the container.

LCL tính cước theo mét khối (CBM) hoặc theo tấn, lấy số nào lớn hơn, với quy ước 1 CBM ngang 1 tấn. Thêm vào đó là phí CFS cho việc nhận, đóng và dỡ hàng, cùng phí chứng từ cho mỗi vận đơn.

LCL is priced per cubic metre (CBM) or per tonne, whichever is larger, with 1 CBM treated as equal to 1 tonne. You also pay CFS charges for receiving, stuffing and unstuffing, plus a document fee for each bill of lading.

Tìm ngưỡng thể tích để chọn FCL – *Finding the volume where FCL becomes cheaper*

1. Tính tổng thể tích lô hàng bằng CBM và xem trọng lượng có vượt số CBM đó không. Nếu số tấn lớn hơn, dùng số tấn để tính LCL.
   Work out the total volume in CBM and check whether the weight in tonnes is larger. If so, use the tonnes figure for LCL.
2. Xin báo giá FCL trọn gói, gồm cước biển và mọi phí đầu xuất, ra một con số cho cả container.
   Ask for an all-in FCL quote, covering sea freight and every origin charge, as one figure per container.
3. Xin báo giá LCL, tách thành giá mỗi CBM (cước cộng phí CFS) và phí cố định mỗi lô.
   Ask for an LCL quote, split into a rate per CBM (freight plus CFS) and a fixed fee per shipment.
4. Giải phương trình: giá FCL = phí cố định + giá mỗi CBM × V. Ra V là ngưỡng hòa vốn.
   Solve: FCL price = fixed fee + rate per CBM × V. The result V is the break-even volume.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Container 20 feet trọn gói 900 USD (cước biển 600, phí cảng 150, phí niêm phong và chứng từ 150). LCL: cước 45 USD/CBM, phí CFS 12 USD/CBM, phí chứng

từ 40 USD mỗi lô. Giá LCL mỗi CBM là 45 + 12 = 57 USD. Giải 900 = 40 + 57 × V ⇒ V = 860 ÷ 57 ≈ 15,1 CBM. Kiểm tra: 15 CBM đi lẻ tốn 57 × 15 + 40 = 895 USD, rẻ hơn 900. Còn 16 CBM tốn 57 × 16 + 40 = 952 USD, đắt hơn. Vậy dưới khoảng 15 CBM đi lẻ, trên mức đó đi nguyên container.
A 20-foot container costs 900 USD all-in (sea freight 600, port charges 150, seal and documents 150). LCL: freight 45 USD/CBM, CFS 12 USD/CBM, document fee 40 USD per shipment. The LCL rate per CBM is 45 + 12 = 57 USD. Solve 900 = 40 + 57 × V ⇒ V = 860 ÷ 57 ≈ 15.1 CBM. Check: 15 CBM by LCL costs 57 × 15 + 40 = 895 USD, below 900. 16 CBM costs 57 × 16 + 40 = 952 USD, above 900. So below about 15 CBM ship LCL, above that ship FCL.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Lô hàng chiếm 4 CBM nhưng nặng 6 tấn. Số tấn lớn hơn nên tính cước theo 6 đơn vị: 57 × 6 + 40 = 382 USD. Nếu chỉ tính theo 4 CBM, bạn sẽ ra 57 × 4 + 40 = 268 USD, thấp hơn thực tế 114 USD.
A shipment takes up 4 CBM but weighs 6 tonnes. The tonnes figure is larger, so freight is charged on 6 units: 57 × 6 + 40 = 382 USD. Counting only 4 CBM would give 57 × 4 + 40 = 268 USD, which is 114 USD less than the real bill.

Giá không phải là tất cả. Hàng dễ vỡ, hàng giá trị cao hoặc cần giao đúng hẹn thường nên đi FCL dù thể tích chưa tới ngưỡng.
Price is not the only factor. Fragile or high-value cargo, or goods with a firm delivery date, often justify FCL even below the break-even volume.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Quên phí CFS khi so sánh. Nhiều người chỉ lấy cước biển LCL mỗi CBM rồi so với giá container, nên thấy LCL rẻ hơn thực tế. Hãy hỏi rõ phí CFS ở cả cảng đi lẫn cảng đến, và cộng vào trước khi quyết định.
Leaving out CFS charges when comparing. Many people take only the LCL sea rate per CBM and compare it with the container price, so LCL looks cheaper than it is. Ask for CFS fees at both the origin and destination ports and add them in before you decide.

GHI CHÚ / NOTE – Chỉ so hai báo giá khi cùng điều kiện: cùng tuyến, cùng phạm vi phí, cùng đơn vị tiền.
Compare two quotes only on equal terms: same route, same scope of charges, same currency.

2.4. Trọng lượng thực, trọng lượng thể tích và cách tính trọng lượng tính cước – *2.4. Actual weight, volumetric weight and chargeable weight*

Mỗi kiện hàng có hai con số: nặng bao nhiêu và chiếm bao nhiêu chỗ. Một thùng xốp to bằng chiếc tủ lạnh có thể chỉ nặng 10 kg, nhưng chiếm chỗ của cả một hàng ghế trên xe tải. Hãng vận chuyển bán chỗ chứ không bán cân nặng, nên họ tính tiền theo con số nào "tốn chỗ hơn". Con số cuối cùng gọi là trọng lượng tính cước.
Every package has two numbers: how heavy it is and how much room it takes. A foam box the size of a fridge may weigh only 10 kg, yet it fills a whole row of a truck. Carriers sell space, not weight, so they bill whichever number uses more of it. That final number is the chargeable weight.

Trọng lượng thực là số cân trên cân điện tử, tính cả bao bì và pallet (bục gỗ kê hàng). Trọng lượng thể tích là số kg "quy đổi" từ kích thước kiện. Trọng lượng tính cước là số lớn hơn trong hai số đó.

Actual weight is what the scale shows, packaging and pallet (the wooden base under the goods) included. Volumetric weight is a "converted" kg figure based on the package size. Chargeable weight is the larger of the two.

Cách tính từng bước – *How to calculate, step by step*

1. Cân từng kiện đã đóng gói xong, kể cả pallet, và ghi trọng lượng thực bằng kg.
   Weigh each package after it is fully packed, pallet included, and write down the actual weight in kg.
2. Đo ba chiều bằng thước cuộn: dài, rộng, cao. Đo ở chỗ lớn nhất của kiện, kể cả phần phình ra hoặc nhô ra. Ghi bằng cm.
   Measure three sides with a tape: length, width, height. Take the widest point of each side, bulges and overhangs included. Record in cm.
3. Nhân ba số đo để ra thể tích một kiện, đơn vị cm³. Nhân tiếp với số kiện giống nhau nếu có.
   Multiply the three sizes to get one package's volume in cm³. Then multiply by the count of identical packages.
4. Quy đổi theo phương thức. Hàng không: chia cho 6000 ra kg. Chuyển phát nhanh: thường chia cho 5000, nhưng mỗi hãng tự quy định, nên hỏi hãng trước.
   Convert by mode. Air freight: divide by 6000 to get kg. Express courier: usually divide by 5000, but each company sets its own divisor, so ask first.
5. Hàng lẻ đường biển: đổi cm³ ra mét khối bằng cách chia cho 1.000.000. Quy ước phổ biến là 1 m³ tương đương 1 tấn, và cước tính theo số lớn hơn giữa số m³ và số tấn.
   Sea LCL (less than container load): divide cm³ by 1,000,000 to get cubic metres. The common rule is 1 m³ equals 1 tonne, and freight is charged on the larger of the m³ figure and the tonnes.
6. So sánh trọng lượng thực với trọng lượng thể tích, lấy số lớn hơn. Nhân với đơn giá cước để ra tiền. Cộng cả lô trước, làm tròn sau, trừ khi hãng quy định khác.
   Compare actual and volumetric weight and take the larger. Multiply by the rate per kg to get the charge. Add up the whole shipment first and round afterwards, unless the carrier says otherwise.

Đường sắt có cách riêng: hàng lẻ cồng kềnh nhẹ hơn 300 kg/m³ được quy mỗi m³ thành 300 kg. Đường bộ thường theo thỏa thuận trong báo giá, nên hỏi nhà xe hệ số họ dùng.

Rail has its own rule: bulky LCL cargo lighter than 300 kg/m³ is converted at 300 kg per m³. Road haulage usually follows the quotation, so ask the haulier which factor they use.

Phương thức *Mode*	**Cách quy đổi phổ biến** *Common conversion*	**Lấy số nào** *Which figure counts*
Hàng không *Air freight*	Dài × rộng × cao (cm) chia 6000 ra kg *L × W × H (cm) divided by 6000 gives kg*	Số lớn hơn giữa kg thực và kg thể tích *Larger of actual kg and volumetric kg*

Phương thức *Mode*	**Cách quy đổi phổ biến** *Common conversion*	**Lấy số nào** *Which figure counts*
Chuyển phát nhanh *Express courier*	Chia 5000, hoặc theo hệ số của hãng *Divide by 5000, or use the company's own factor*	Số lớn hơn giữa kg thực và kg thể tích *Larger of actual kg and volumetric kg*
Hàng lẻ đường biển *Sea LCL*	1 m³ tương đương 1 tấn *1 m³ equals 1 tonne*	Số lớn hơn giữa m³ và tấn *Larger of m³ and tonnes*
Hàng lẻ đường sắt *Rail LCL*	Hàng nhẹ hơn 300 kg/m³ thì 1 m³ tính 300 kg *Cargo lighter than 300 kg/m³ is counted at 300 kg per m³*	Khối lượng quy đổi nếu hàng nhẹ, khối lượng thực nếu hàng nặng *Converted weight for light cargo, actual weight for dense cargo*

VÍ DỤ / EXAMPLE – Ba kiện hàng gửi đi cùng một lô. Kiện 1: 80 × 60 × 50 cm, nặng 18 kg. Kiện 2: 50 × 40 × 40 cm, nặng 25 kg. Kiện 3: 100 × 50 × 30 cm, nặng 20 kg. Trọng lượng thực cả lô: 18 + 25 + 20 = 63 kg. Thể tích cm³: 240.000, 80.000 và 150.000. Đường hàng không, chia 6000: 40 kg, 13,33 kg và 25 kg, cộng lại 78,33 kg, làm tròn lên nửa ký thành 78,5 kg. Số này lớn hơn 63 kg, nên tính cước 78,5 kg. Với giá cước 2,4 USD/kg: 78,5 × 2,4 = 188,4 USD. Chuyển phát chia 5000: 48 + 16 + 30 = 94 kg, lớn hơn 63 kg, tính cước 94 kg. Đường biển hàng lẻ: 0,24 + 0,08 + 0,15 = 0,47 m³, còn trọng lượng là 0,063 tấn. Số lớn hơn là 0,47, nên tính 0,47 m³. Với đơn giá 40 USD cho mỗi m³: 0,47 × 40 = 18,8 USD. Nhiều bảng giá có mức tối thiểu 1 m³, khi đó bạn trả 40 USD.
Three packages ship together. Package 1: 80 × 60 × 50 cm, 18 kg. Package 2: 50 × 40 × 40 cm, 25 kg. Package 3: 100 × 50 × 30 cm, 20 kg. Actual weight of the lot: 18 + 25 + 20 = 63 kg. Volumes in cm³: 240,000, 80,000 and 150,000. By air, divided by 6000: 40 kg, 13.33 kg and 25 kg, totalling 78.33 kg, rounded up to the next half kilo as 78.5 kg. That beats 63 kg, so the chargeable weight is 78.5 kg. At a rate of 2.4 USD/kg: 78.5 × 2.4 = 188.4 USD. By courier, divided by 5000: 48 + 16 + 30 = 94 kg, above 63 kg, so 94 kg is chargeable. By sea LCL: 0.24 + 0.08 + 0.15 = 0.47 m³, while the weight is 0.063 tonnes. The larger figure is 0.47, so 0.47 m³ is charged. At 40 USD per m³: 0.47 × 40 = 18.8 USD. Many rate sheets set a 1 m³ minimum, in which case you pay 40 USD.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Thùng xốp một kiện: 120 × 80 × 70 cm, nặng 10 kg. Thể tích: 120 × 80 × 70 = 672.000 cm³. Chia 6000 được 112 kg, chia 5000 được 134,4 kg, đều vượt xa 10 kg. Đường hàng không tính cước 112 kg. Đường biển: 672.000 chia 1.000.000 được 0,672 m³, lớn hơn 0,01 tấn, nên tính 0,672 m³. Hàng nhẹ mà cồng kềnh thì gần như luôn bị tính theo thể tích.
One foam box: 120 × 80 × 70 cm, 10 kg. Volume: 120 × 80 × 70 = 672,000 cm³. Divided by 6000 gives 112 kg, divided by 5000 gives 134.4 kg, both far above 10 kg. By air the chargeable weight is 112 kg. By sea: 672,000 divided by 1,000,000 gives 0.672 m³, larger than 0.01 tonnes, so 0.672 m³ is charged. Light but bulky cargo is almost always billed by volume.

VÍ DỤ / EXAMPLE – Đường sắt, hàng lẻ. Lô A chiếm 2 m³, nặng 400 kg, tỷ trọng 400 ÷ 2 = 200 kg/m³, nhẹ hơn 300. Quy đổi 2 × 300 = 600 kg, nên tính cước 600 kg. Lô B chiếm 1,5 m³, nặng 600 kg, tỷ trọng 600 ÷ 1,5 = 400 kg/m³, không nhẹ hơn 300. Lô B tính theo khối lượng thực 600 kg.

Rail LCL. Lot A takes 2 m³ and weighs 400 kg, a density of 400 ÷ 2 = 200 kg/m³, below 300. Converted: 2 × 300 = 600 kg, so 600 kg is chargeable. Lot B takes 1.5 m³ and weighs 600 kg, a density of 600 ÷ 1.5 = 400 kg/m³, not below 300. Lot B is charged on its actual weight of 600 kg.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Lẫn đơn vị cm và m. Gõ 80 × 60 × 50 mà tưởng là mét thì ra 240.000 m³, sai cả triệu lần. Ngược lại, nhập 0,8 × 0,6 × 0,5 rồi chia cho 6000 thì kết quả nhỏ vô lý. Quy tắc: số đo bằng cm thì chia 6000 hoặc 5000; muốn ra m³ thì chia 1.000.000, hoặc đổi từng chiều sang mét trước khi nhân.
Mixing up cm and m. Typing 80 × 60 × 50 as if it were metres gives 240,000 m³, a million times too big. The reverse also happens: entering 0.8 × 0.6 × 0.5 and dividing by 6000 gives an absurdly small result. Rule: sizes in cm go with 6000 or 5000; for m³, divide by 1,000,000 or convert each side to metres before multiplying.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Đo kiện trước khi đóng gói xong, hoặc quên pallet và phần hàng nhô ra. Hãng sẽ đo lại tại kho và tính theo số của họ, nên bạn bị phụ thu hoặc báo giá lệch.
Measuring before the package is finished, or forgetting the pallet and anything that sticks out. The carrier remeasures at the warehouse and bills on its own figure, so you face a surcharge or a quote that no longer fits.

LỖI HAY GẶP / COMMON MISTAKE – Làm tròn từng kiện rồi mới cộng. Hai kiện, mỗi kiện 10,2 kg: làm tròn từng kiện lên nửa ký ra 10,5 + 10,5 = 21 kg. Cộng trước 10,2 + 10,2 = 20,4 kg rồi làm tròn mới ra 20,5 kg. Lệch 0,5 kg, nhân với giá cước thành tiền thừa. Hỏi hãng cách làm tròn trước khi tính.
Rounding each package before adding. Two packages of 10.2 kg each: rounding each up to the next half kilo gives 10.5 + 10.5 = 21 kg. Adding first, 10.2 + 10.2 = 20.4 kg, then rounding gives 20.5 kg. That is a 0.5 kg gap, and multiplied by the rate it becomes money overpaid. Ask the carrier how it rounds before you calculate.

GHI CHÚ / NOTE – Luôn viết rõ hệ số (6000, 5000 hay 1 m³ = 1 tấn) và nguồn của nó trên bảng tính theo dõi lô hàng. Người đọc sau sẽ kiểm tra lại được ngay.
Always write the factor (6000, 5000 or 1 m³ = 1 tonne) and where it came from in the shipment tracking sheet. Whoever reads it later can check it at once.

2.5. Incoterms 2020: chia việc, chi phí và rủi ro giữa người bán và người mua – *2.5. Incoterms 2020: splitting tasks, costs and risk between seller and buyer*

Incoterms 2020 là bộ quy tắc do Phòng Thương mại Quốc tế (ICC) soạn, gồm 11 điều kiện giao hàng. Mỗi điều kiện trả lời ba câu hỏi: ai lo việc gì, ai chịu chi phí nào, và rủi ro (mất mát, hư hỏng hàng) chuyển từ người bán sang người mua ở đâu. Hình dung như mua đồ qua mạng: "người bán mang đến tận nhà" hay "tự ra kho lấy" là hai cách chia việc khác hẳn nhau. Bảy điều kiện sau hay gặp nhất.

Incoterms 2020 is a set of rules published by the International Chamber of Commerce (ICC), with 11 delivery terms. Each term answers three questions: who does which task, who pays which cost, and where risk (loss of or damage to the goods) passes from seller to buyer. Think of buying online: "the seller delivers to your door" and "you collect from the warehouse" split the work in very different ways. These seven terms come up most often.

Bảy điều kiện hay dùng – *The seven common terms*

- EXW (giao tại xưởng): người bán chỉ để hàng sẵn sàng tại kho mình. Người mua lo bốc hàng, thủ tục xuất khẩu, vận chuyển, bảo hiểm. Rủi ro chuyển khi hàng được đặt ở vị trí để người mua nhận.
  EXW (Ex Works): the seller only makes the goods available at its own premises. The buyer handles loading, export clearance, transport and insurance. Risk passes once the goods are at the buyer's disposal.
- FCA (giao cho người chuyên chở): người bán giao hàng cho đơn vị vận chuyển do người mua chỉ định, tại địa điểm đã nêu, và làm thủ tục xuất khẩu. Nếu địa điểm là kho người bán thì người bán tự bốc lên xe. Rủi ro chuyển lúc giao.
  FCA (Free Carrier): the seller hands the goods to the carrier named by the buyer at the agreed place and clears export. If that place is the seller's warehouse, the seller loads the truck. Risk passes at handover.
- FOB (giao lên tàu): chỉ dùng cho vận tải biển và đường thủy nội địa. Người bán đưa hàng lên tàu do người mua thuê, tại cảng bốc, và làm thủ tục xuất khẩu. Rủi ro chuyển khi hàng đã nằm trên tàu.
  FOB (Free On Board): for sea and inland waterway only. The seller puts the goods on the vessel the buyer has booked, at the port of loading, and clears export. Risk passes once the goods are on board.
- CFR (tiền hàng và cước): người bán thuê tàu và trả cước đến cảng đích, nhưng không phải mua bảo hiểm. Rủi ro vẫn chuyển khi hàng lên tàu ở cảng đi.
  CFR (Cost and Freight): the seller books the ship and pays freight to the destination port, but need not buy insurance. Risk still passes when the goods are on board at the port of loading.
- CIF (tiền hàng, bảo hiểm và cước): giống CFR, thêm việc người bán phải mua bảo hiểm hàng hóa với mức bảo hiểm tối thiểu theo điều kiện C của Hiệp hội Bảo hiểm London (Institute Cargo Clauses). Rủi ro cũng chuyển ở cảng đi.
  CIF (Cost, Insurance and Freight): same as CFR, plus the seller must buy cargo insurance at the minimum level, Institute Cargo Clauses (C). Risk also passes at the port of loading.
- DAP (giao tại nơi đến): người bán chịu cước và rủi ro đến khi phương tiện chở hàng tới nơi đã nêu, sẵn sàng để dỡ. Người mua dỡ hàng và làm thủ tục nhập khẩu, nộp thuế.
  DAP (Delivered at Place): the seller bears cost and risk until the vehicle arrives at the named place, ready for unloading. The buyer unloads and handles import clearance and duties.
- DDP (giao đã nộp thuế): như DAP, người bán còn làm thủ tục nhập khẩu và nộp thuế nhập khẩu. Người mua chỉ dỡ hàng. Đây là điều kiện nặng nhất cho người bán.
  DDP (Delivered Duty Paid): like DAP, but the seller also clears import and pays import duties. The buyer only unloads. This is the heaviest term for the seller.

Cách đọc một điều kiện giao hàng – *How to read a delivery term*

1. Tìm địa điểm đi kèm tên điều kiện, ví dụ "FOB Hải Phòng" hay "DAP kho khách tại Rotterdam". Thiếu địa điểm thì chưa biết giao ở đâu.

Find the place that follows the term, such as "FOB Hai Phong" or "DAP buyer's warehouse, Rotterdam". Without a place, you cannot tell where delivery happens.

2. Xác định ai thuê vận chuyển chặng chính: người mua (EXW, FCA, FOB) hay người bán (CFR, CIF, DAP, DDP).
   Work out who books the main carriage: the buyer (EXW, FCA, FOB) or the seller (CFR, CIF, DAP, DDP).
3. Xác định ai mua bảo hiểm. Chỉ CIF (và CIP) bắt buộc người bán mua. Các điều kiện còn lại, bên nào chịu rủi ro đến đâu thì tự cân nhắc mua cho đoạn đó.
   Work out who buys insurance. Only CIF (and CIP) force the seller to buy it. For the other terms, whoever carries the risk for a given stretch decides whether to insure it.
4. Xác định điểm chuyển rủi ro: tại kho người bán (EXW), tại chỗ giao cho người chuyên chở (FCA), trên tàu ở cảng đi (FOB, CFR, CIF), tại nơi đến (DAP, DDP).
   Mark the point where risk passes: at the seller's warehouse (EXW), at handover to the carrier (FCA), on board at the port of loading (FOB, CFR, CIF), at destination (DAP, DDP).
5. Xác định ai làm thủ tục xuất khẩu và nhập khẩu. Xuất khẩu do người bán làm, trừ EXW. Nhập khẩu do người mua làm, trừ DDP.
   Work out who clears export and import. The seller clears export, except under EXW. The buyer clears import, except under DDP.

> **VÍ DỤ / EXAMPLE –** Một container hàng may mặc đi từ Hải Phòng sang Rotterdam, giá hàng 20.000 USD. Các khoản phát sinh: kéo hàng ra cảng, thủ tục xuất và phí cảng đi 420 USD; cước biển 1.800 USD; bảo hiểm 60 USD; thủ tục và thuế nhập 1.500 USD; chở từ cảng Rotterdam về kho người mua 250 USD. Tổng các khoản là 4.030 USD.
> *One container of garments goes from Hai Phong to Rotterdam, goods value 20,000 USD. The costs: trucking to port, export clearance and origin port fees 420 USD; ocean freight 1,800 USD; insurance 60 USD; import clearance and duties 1,500 USD; haul from Rotterdam port to the buyer's warehouse 250 USD. The costs add up to 4,030 USD.*

Điều kiện *Term*	**Người bán trả** *Seller pays*	**Người mua trả** *Buyer pays*
EXW	0 USD (người mua trả luôn phần xuất khẩu) *0 USD (the buyer also pays the export part)*	4.030 USD *4,030 USD*
FOB	420 USD	3.610 USD (1.800 + 60 + 1.500 + 250)
CFR	2.220 USD (420 + 1.800)	1.810 USD (60 + 1.500 + 250)
CIF	2.280 USD (420 + 1.800 + 60)	1.750 USD (1.500 + 250)