

CHUYÊN CHỜ HH XNK BẰNG CONTAINER



Lịch sử phát triển

- Cuộc cách mạng KHKT lần thứ nhất (đầu TK XIX): sử dụng đầu máy hơi nước vào ngành VT
- Cuộc cách mạng KHKT lần 2 (1871-1914): áp dụng động cơ đốt trong và động cơ điện vào ngành VT
- Cuộc cách mạng KHKT lần 3 (năm 60 TK XX): sử dụng Container

Thời gian HH vận chuyển đến người mua:

- Thời gian phương tiện VT chạy trên đường
- Thời gian phương tiện VT dừng đỗ, bốc xếp dỡ HH tại ga, cảng,...

Quá trình “ đơn vị hóa hàng hóa ”

- Phải gộp được nhiều kiện hàng nhỏ
- Tạo điều kiện thuận lợi cho việc xếp dỡ giữa các phương tiện VT khác nhau
- Phải thỏa mãn các yêu cầu đưa ra của sản xuất và lưu thông

Lợi ích trong việc vận chuyển HH bằng container

* Đối với chủ hàng

- Bảo vệ hàng hoá, giảm tình trạng mất cắp
- Giảm chi phí bao bì
- Giảm chi phí giao hàng
- Đơn giản hoá thủ tục trung gian, chi phí điều hành lúc lưu thông
- Giảm chi phí vận chuyển và phí BH

Lợi ích trong việc vận chuyển HH bằng container

* Đối với người chuyên chở

- Giảm t/gian xếp dỡ, tăng vòng quay khai thác tàu.
- Tiết kiệm được chi phí làm hàng tại cảng
- Giảm khiếu nại của chủ hàng về tổn thất của hàng hoá
- Tạo đk thuận lợi cho việc chuyển tải và vận chuyển đa phương thức

Lợi ích trong việc vận chuyển HH bằng container

* Đối với xã hội

- Tăng năng suất lao động
- Tiết kiệm chi phí sản xuất xã hội
- Tạo thêm nhiều việc làm mới, giải quyết thêm việc làm cho LĐ dư thừa

II. Cơ sở vật chất của hệ thống vận tải container

1. Container

*** *Khái niệm và đặc điểm*** (Tổ chức ISO – International Standards Organization): 06/1964

- Có hình dáng cố định, bền chắc sử dụng được nhiều lần

- Có cấu tạo đặc biệt thuận tiện cho chuyên chở bằng nhiều phương tiện khác nhau

- Thuận tiện cho việc xếp dỡ và chuyển tải giữa các phương tiện khác nhau

- Có cấu tạo đặc biệt cho việc đóng và dỡ hàng

→ Cont là 1 loại bao bì hay 1 bộ phận của công cụ vận tải??

Chuyên chở HH XNK bằng container

* ***Tiêu chuẩn hóa container:***

- Theo tiêu chuẩn ISO, có 3 loại độ dài tiêu chuẩn của container là 20ft (6,1m), 40ft (12,2m) và 45ft (13,7m)
- Sức chứa container (của tàu, cảng,..) được đo theo đơn vị TEU (*twenty-foot equivalent units*)

Chuyên chở HH XNK bằng container

* *Phân loại container:*

- Phân loại theo kích thước
- Phân loại theo vật liệu đóng
- Phân loại theo cấu trúc
- Phân loại theo công dụng: Cont chở hàng rời, Cont bảo ôn, Cont thùng chứa và 1 số loại đặc biệt

2. Công cụ vận chuyển Container

2.1. Công cụ vận chuyển Container bằng đường biển

* Các loại tàu biển chở Container

- *General Cargo Ship* – tàu chở hàng bách hóa thông thường
- *Semicontainer ship* – tàu bán container
- *Full container ship* – tàu chuyên dụng chở container
 - + *Ro-Ro ship* – tàu Ro – Ro
 - + *Lo-Lo ship* – tàu Lo-Lo
- *Lighter Aboard ship (LASH)* – tàu chở xà lan

2.2. Công cụ vận chuyển container bằng đường sắt

Có 2 phương pháp vận chuyển Container bằng đường sắt:

- TOFC (Trailer On Flatcar)
- COFC (Container On Flatcar), nếu xếp chồng 2 container là DST

3. Cảng, ga, bến bãi Container

- Container Yard (CY) – Bãi Container
- Container Freight Station (CFS) – Trạm thu gom hàng lẻ
- Inland clearance depot (ICD) – Cảng thông quan nội địa hay cảng khô

4. Công cụ xếp dỡ Container

III. Tô chức vận chuyên HH XNK bằng Container

Đóng hàng vào Container:

Tầm quan trọng của việc làm tốt công tác đóng hàng vào Container:

- *Người chuyên chở khi nhận Cont thì là Cont đã được niêm phong kẹp chì*
- *Khi chuyển tải thì hàng hóa không được sắp xếp lại*

Những mặt hàng phù hợp với vận chuyển bằng Cont:

- *Nhóm 1: hoàn toàn phù hợp (nhựa, cao su, dụng cụ gỗ,...)*
- *Nhóm 2: phù hợp có điều kiện (than đá, quặng,...)*
- *Nhóm 3: đòi hỏi phải chuyên chở bằng Cont đặc biệt*
- *Nhóm 4: không phù hợp (phế thải,...)*

1. Kỹ thuật đóng hàng vào Container

- *Xác định và kiểm tra kiểu loại container trước khi sử dụng:*

+ bên ngoài, bên trong container

+ tình trạng cửa container

+ tình trạng vệ sinh

+ 1 số thông số kỹ thuật: trọng lượng tối đa, trọng tải toàn phần, trọng lượng vỏ, dung tích của container

Lưu ý: Trong chuyên chở hàng khô đồng nhất, có bao bì cần chú ý đến **tỷ trọng xếp hàng của container**

$R = \frac{W}{M}$ (R : tỷ trọng xếp hàng của container, M : dung tích, W : trọng tải tối đa của container)

- *Kỹ thuật chất xếp, chèn lót HH trong container*
- + Phân bổ đều HH trên mặt sàn container
- + Chèn đệm, độn lót HH
- + Gia cố HH
- + Hạn chế, giảm bớt chấn động
- + Chống hiện tượng HH bị nóng, hấp hơi

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

2. Các phương pháp gửi hàng bằng container

2.1. Gửi hàng nguyên container (FCL – Full container load)

Nhận nguyên giao nguyên: Người chuyên chở nhận nguyên container từ người gửi hàng (shipper) ở nơi đi và sẽ giao nguyên container đó cho người nhận hàng (consignee) ở nơi đến

□ *Trách nhiệm của người gửi hàng (shipper)*

- Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác điền vào Booking Note và đưa cho đại diện hãng tàu để xin ký cùng với Danh mục hàng XK.
- Sau khi ký Booking Note, hãng tàu sẽ cấp lệnh giao vỏ container để chủ hàng mượn và giao Packing List và Seal;
- Chủ hàng lấy Cont. rỗng về địa điểm đóng hàng của mình
- Chủ hàng mời đại diện hải quan, kiểm nghiệm, kiểm dịch, giám định (nếu có) đến kiểm tra và giám sát việc đóng hàng vào container. Sau khi đóng xong, nhân viên hải quan sẽ niêm phong kẹp chì container. Chủ hàng điều chỉnh lại Packing List và Cargo List
- Chủ hàng vận chuyển và giao Cont cho tàu tại CY quy định hoặc hải quan cảng, trước khi hết thời gian quy định (closing time) của từng chuyến tàu (thường là 8 tiếng trước khi bắt đầu xếp hàng) và lấy Mate's Receipt;
- Sau khi hàng đã được xếp lên tàu thì mang Mate's Receipt để đổi lấy vận đơn.

□ *Trách nhiệm của người chuyên chở (Carrier)*

- Phát hành vận đơn
- Quản lý, chăm sóc Cont
- Đưa Cont ra cảng xếp lên tàu
- Vận chuyển Cont
- Dỡ Cont tại cảng đưa về CY
- Giao Cont cho người xuất trình B/L
- Thu hồi B/L
- Chịu các chi phí liên quan

□ *Trách nhiệm của người nhận hàng (Shipper)*

- Khi nhận được thông báo hàng đến (Notice of arrival), chủ hàng mang B/L gốc và giấy giới thiệu của cơ quan đến hãng tàu để lấy D/O;
- Chủ hàng mang D/O đến hải quan làm thủ tục và đăng ký kiểm hoá, có thể đưa cả container về kho riêng hoặc ICD để kiểm tra hải quan nhưng phải trả vỏ container đúng hạn nếu không sẽ bị phạt;
- Sau khi hoàn thành thủ tục hải quan, chủ hàng phải mang toàn bộ chứng từ nhận hàng cùng D/O đến Văn phòng quản lý tàu tại cảng để xác nhận D/O;
- Lấy phiếu xuất kho và nhận hàng.

2.2. Gửi hàng lẻ container (LCL – Less than container load)

K/n: Hàng lẻ (LCL) là những lô hàng đóng chung trong một Cont mà người gom hàng phải chịu trách nhiệm đóng và dỡ hàng khỏi Cont

Nhận lẻ giao lẻ là người chuyên chở nhận lẻ từ người gửi hàng và giao lẻ cho người nhận hàng

Nơi nhận hàng và giao hàng là CFS

□ ***Trách nhiệm của người gửi hàng (LCL Shipper)***

- Chủ hàng gửi Booking Note cho hãng tàu hoặc đại lý của hãng tàu, cung cấp cho họ những thông tin cần thiết về hàng xuất khẩu. Sau khi Booking Note được chấp nhận, chủ hàng sẽ thoả thuận với hãng tàu về ngày, giờ, địa điểm giao nhận hàng;
- Chủ hàng hoặc người được chủ hàng uỷ thác mang hàng đến giao cho người chuyên chở hoặc đại lý tại CFS hoặc ICD
- Các chủ hàng mời đại diện hải quan để kiểm tra, kiểm hoá và giám sát việc đóng hàng vào container của người chuyên chở hoặc người gom hàng. Sau khi hải quan niêm phong, kẹp chì container, chủ hàng hoàn thành nốt thủ tục để bốc container lên tàu và yêu cầu cấp vận đơn,
- Người chuyên chở xếp container lên tàu và vận chuyển đến nơi đến;
- Tập hợp bộ chứng từ để thanh toán.

□ *Trách nhiệm của người chuyên chở (Carrier)*

- Người chuyên chở thực tế (Actual carrier):
- Người tổ chức chuyên chở

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

□ Trách nhiệm của người nhận hàng lẻ (LCL Consignee)

Chủ hàng mang vận đơn gốc hoặc vận đơn gom hàng đến hãng tàu hoặc đại lý của người gom hàng để lấy D/O, sau đó nhận hàng tại CFS quy định

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

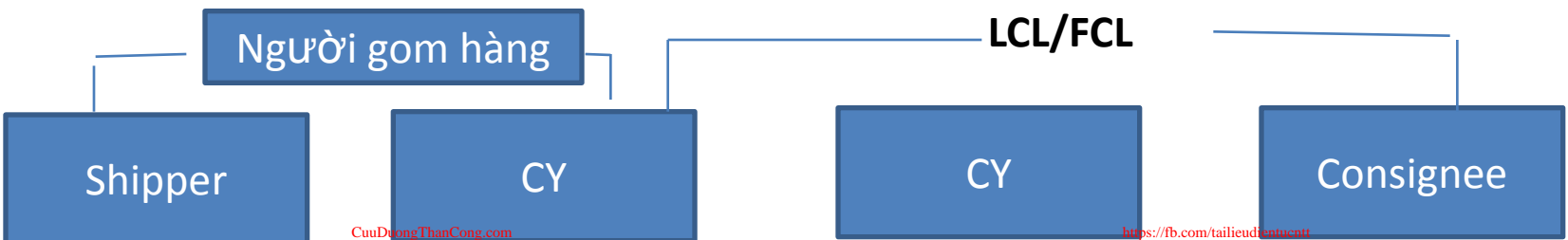
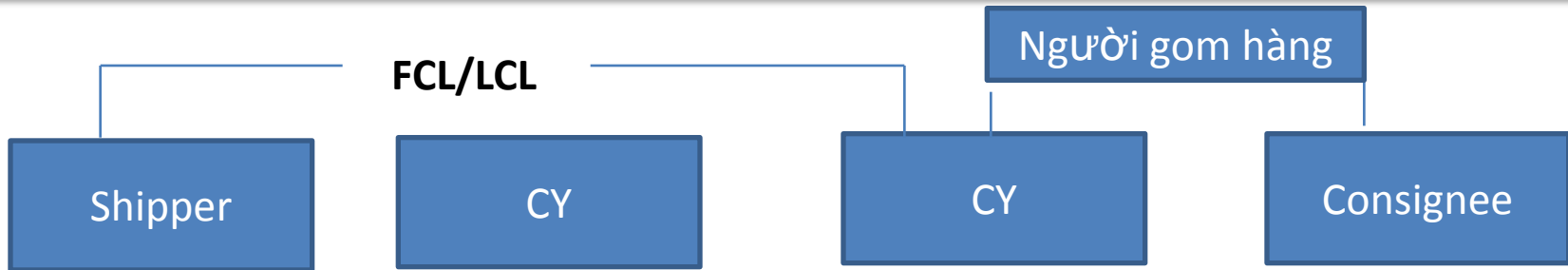
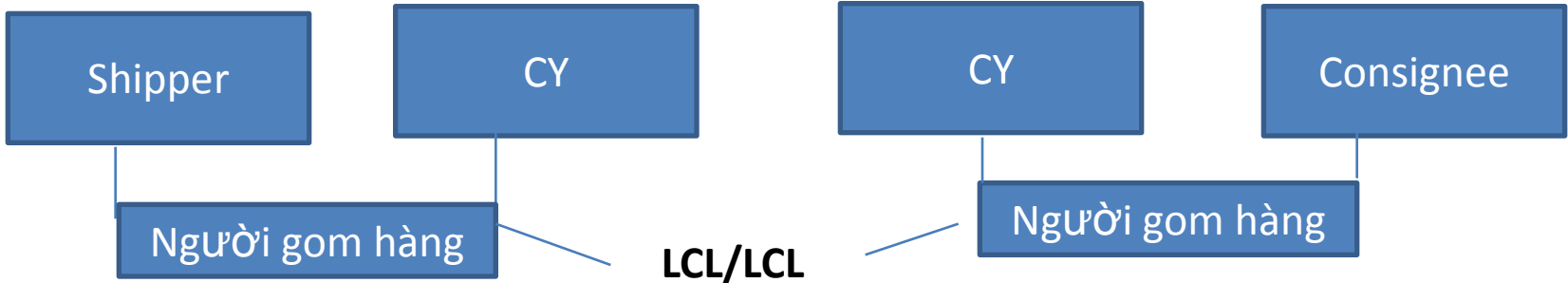
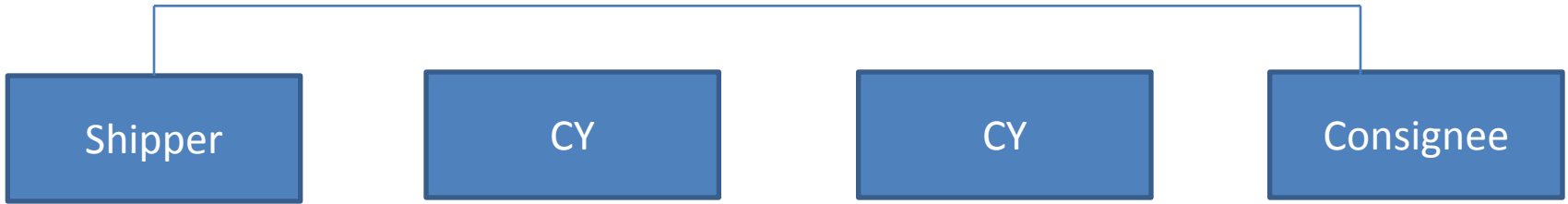
2.3. Gửi hàng kết hợp (FCL/LCL – LCL/FCL)

Gửi nguyên giao lẻ (FCL/LCL): khi gửi hàng thì trách nhiệm của shipper và carrier giống phương pháp gửi nguyên nhưng khi nhận thì trách nhiệm của consignee và carrier giống phương pháp gửi hàng lẻ

Theo phương pháp LCL/FCL thì ngược lại

Sơ đồ phương pháp gửi hàng Cont

FCL/FCL



III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

*** Những vấn đề cần lưu ý khi sử dụng vận chuyển hàng hóa bằng Cont**

- FOB, CIF, CFR → FCA, CIP, CPT
- Cần ghi rõ FCL/FCL hoặc LCL/LCL trên vận đơn
- Phí lưu kho
- Đơn giá

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

3. Chứng từ vận chuyển HH bằng Cont

3.1. Vận đơn Cont theo cách gửi hàng nguyên

Vận đơn Cont (Container Bill of Lading) do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở ký phát sau khi đã nhận Cont chứa hàng đã được niêm phong kẹp chì

Đặc điểm:

Cont B/L là 1 dạng vận đơn nhận để xếp (Received for shipment B/L)

3.2. Vận đơn Cont theo cách gửi hàng lẻ

TH1: nếu do người chuyên chở thực tế đảm nhiệm, thì họ sẽ ký phát vận đơn Cont hàng lẻ, B/L này tương tự như vận đơn trong gửi hàng nguyên

TH2: Nếu do người gom hàng đảm nhận sẽ có 2 loại vận đơn được ký phát:

- Vận đơn gom hàng của người gom hàng (House B/L) (trên L/C nên có thêm House Bill of Lading Acceptable)*
- Vận đơn thực của người chuyên chở (Master B/L)*

III. Tô chức vận chuyên HH XNK bằng Container

4. Trách nhiệm của người chuyên chở Cont với hàng hóa

Hiện nay chưa có CU hay quy tắc nào dành riêng cho VT bằng Cont → lấy các CU, quy tắc của phương tiện chuyên chở làm nguồn luật điều chỉnh

a. Thời hạn trách nhiệm

- Quy tắc Hague 1924
- Quy tắc Hamburg 1978

Lưu ý: 2 điều khoản:

- Không biết tình trạng hàng hóa xếp trong Cont
- Xếp hàng trên boong tàu

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

b. Giới hạn trách nhiệm bồi thường

** Quy tắc Hague 1924 (Hague rules 1924)*

- Hàng có kê khai giá trị trên vận đơn
- Hàng không kê khai giá trị

* *Quy tắc Hague-Visby 1968*

- Hàng có kê khai trên vận đơn
- Hàng không kê khai

10.000 Fr/đơn vị hàng hóa hoặc kiện hàng; 30 Fr/kg hàng cả bì

- Hàng đóng trong Cont/pallet:
 - + có kê khai số kiện trên vận đơn
 - + không kê khai số kiện trên vận đơn

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

** Nghị định thư SDR 1979 (SDR protocol 1979):*

- Hàng có kê khai trên vận đơn
- Hàng không kê khai →

666, 67 SDR/đơn vị hàng hóa hoặc kiện hàng; 2 SDR/kg hàng cả bì

- Hàng đóng trong Cont thì quy định giống Hague-Visby 1968

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

* Quy tắc Hamburg 1978 (Hamburg 1978):

- Hàng có kê khai giá trị
- Hàng không kê khai →

835 SDR/đơn vị hàng hóa hoặc kiện hàng; 2,5 SDR/kg hàng cả bì

- Hàng giao chậm: 2,5 lần tiền cước của số hàng giao chậm
- Hàng vận chuyển bằng Cont: giống Hague-Visby, **nhưng có 1 điểm khác**

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

** Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005:*

Giống quy tắc Hamburg 1978 nhưng giới hạn bồi thường khác

Theo bộ luật hàng hải VN 2005:

- Không quá 666,67 SDR/kiện hàng hoặc đơn vị hàng hóa
- 2 SDR/kg hàng cả bì

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

5. Cấu trúc phí trong chuyên chở hàng hóa bằng Cont

*** Bộ phận cấu thành**

- Chi phí vận tải nội địa
- Chi phí chuyên chở Cont ở chặng đường chính
- Chi phí bến bãi Cont ở cảng xếp, dỡ
- Các chi phí khác

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

- * Các yếu tố ảnh hưởng tới cước phí*
- Loại Cont
- Loại hàng xếp trong Cont
- Mức độ sử dụng trọng tải Cont
- Hành trình và điều kiện địa lý của tuyến đường
- Thị trường chuyên chở

*** Một số lưu ý về cước Cont:**

- Phạm vi áp dụng giá cước
- Phụ phí
- Phí chuyển xếp Cont ở bãi
- Thời gian đóng hàng và dỡ hàng:
 - + thời gian miễn phí
 - + thời gian quá hạn, tính cước
- Đồng tiền tính cước, phương thức và địa điểm thanh toán

- 14 Days Container detention Charges free at port of destination freight prepaid
- **CY/FO:** All cost from Free out VSL including empty reloading on receiver account. Equipment detention **Free days** as per tariff & **Balance days** charged as follows:
 - Dry Container: 1st ten days: \$10/D20, \$20/D40, 11th day till 20th day: \$15/D20, \$30/D40, 21st day on wards \$20/D20, \$40/D40
 - Reefer: 1st seven days: \$20/R20, \$40/R40, 8th day onwards: \$40/R20, \$80/R40

CÁC LOẠI CƯỚC PHÍ

- Cước vận chuyển Cont tính theo mặt hàng CBR (Commodity Box Rate)
- Cước phí tính chung cho mọi mặt hàng FAK (Freight All Kinds Rate)
- Cước tính theo số lượng Cont TVR (Time Volume Rate)

6. Dịch vụ gom hàng (Consolidation): việc tập hợp những lô hàng lẻ từ nhiều người gửi cùng một nơi đi, thành những lô hàng nguyên để gửi và giao cho người nhận ở cùng một nơi đến

Quy trình dịch vụ gom hàng:

- Người gom hàng nhận các lô hàng lẻ từ nhiều người gửi khác nhau tại CFS
- Người gom hàng tập hợp lại và đóng vào Cont tại CFS
- Người gom hàng gửi lô hàng tới cho đại lý của mình tại nơi đn

b. Vai trò của người gom hàng:

cấp phát vận đơn gom hàng (House B/L) hoặc biên lai nhận hàng (Forwarder's Certificate of Receipt) cho từng chủ hàng lẻ

→ Nên thay House B/L bằng FBL do HB/L không được phòng TM quốc tế công nhận

c. Trách nhiệm của người gom hàng đối với HH

d. Trách nhiệm của người gom hàng

e. Tiêu chuẩn để trở thành người gom hàng