

Vận tải đa phương thức là gì? Các hình thức vận tải đa phương thức

Vận tải đa phương thức là phương thức vận chuyển hàng hóa từ hai phương thức vận tải khác nhau trở lên.

1. Định nghĩa về vận tải đa phương thức:



“Vận tải đa phương thức quốc tế” là vận tải đa phương thức từ nơi người kinh doanh vận tải đa phương thức tiếp nhận hàng hóa ở Việt Nam. Vận chuyển đến một địa điểm được chỉ định để giao hàng ở nước ngoài và ngược lại.

“Vận tải đa phương thức nội địa” là vận tải đa phương thức được thực hiện trong lãnh thổ Việt Nam.

Vận có bao nhiêu phương thức vận tải?

Câu trả lời là có 5 Phương thức vận tải:

- Đường Bộ
- Đường Thủy (Gồm thủy nội địa và vận tải biển)
- Đường Sắt
- Đường hàng không
- Đường ống (Chuyên dùng cho hàng hóa: dầu mỏ, khí đốt,..)

Phương tiện vận tải: Loại phương tiện sử dụng để vận tải. Ví dụ: tàu thủy, xà lan, ô tô, máy bay;

Vận tải đơn phương thức: Chỉ sử dụng một phương thức vận tải để vận chuyển hàng hóa. Người vận tải phát hành chứng từ vận tải của mình (B/L, AWB, phiếu gửi hàng).

2. Đặc điểm của vận tải đa phương thức:

Vận tải kết hợp vận tải hàng hóa trong 1 loại đơn vị xếp dỡ kết hợp các phương thức vận tải khác nhau;

Vận tải đa phương thức: vận tải hàng hóa bằng nhiều phương thức vận tải do một người vận tải. (Hay người khai thác – operator). Tổ chức cho toàn bộ quá trình vận tải từ điểm/cảng xuất phát (thông qua 1 hoặc nhiều điểm chuyển tải) đến điểm/cảng đích. Tùy vào trách nhiệm được phân chia trên toàn bộ quá trình vận tải; các loại chứng từ vận tải khác nhau sẽ được sử dụng.

Kinh doanh vận tải đa phương thức là hình thức một người tự mình hoặc ủy quyền cho người khác kí một hợp đồng vận tải đa phương thức. Và hoạt động như là một bên chính chứ không phải là một đại lý hay là người thay mặt người gửi hàng; hay những người chuyên chở tham gia vận tải đa phương thức. Có trách nhiệm về hàng hóa theo hợp đồng, người gửi hàng trả phí khi sử dụng dịch vụ.

3. Quy định của pháp luật Việt Nam về vận tải đa phương thức:

Ngày 10/10/2011, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Nghị định số 89/2011/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung Điều 6, Điều 7 của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP. Theo đó, để được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế các doanh nghiệp phải gửi hồ sơ đến Bộ Giao thông vận tải với các loại giấy tờ như:

- Đơn đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.
- Bản sao Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh đã được chứng thực. (Phải có đăng ký ngành nghề kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế).
- Giấy xác nhận giá trị tài sản của cơ quan tài chính hoặc bảo lãnh tương đương.

Các DN/công ty chỉ được kinh doanh vận tải đa phương thức khi có đầy đủ các điều kiện như:

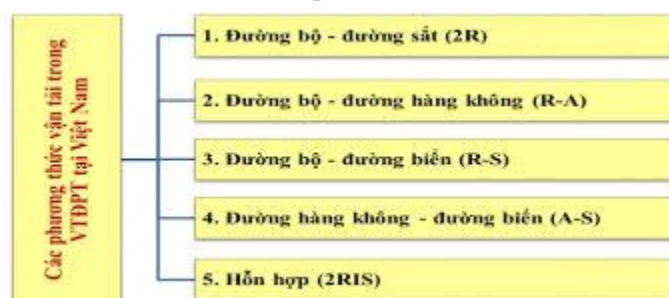
- Có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh. (Trong đó có đăng kí ngành nghề kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế).
- Phải đảm bảo duy trì được mức tài sản tối thiểu là 80.000 SDR (Quyền rút vốn đặc biệt). hoặc có bảo lãnh tương đương.
- Đã đăng kí bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp vận tải đa phương thức hoặc có bảo lãnh tương đương
- Đã được Bộ Giao thông vận tải cấp giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức

Hiện trạng vận tải đa phương thức tại Việt Nam

Trong ngành dịch vụ Logistics, quá trình vận tải đã gắn kết chặt chẽ với quá trình sản xuất và lưu thông trong một chuỗi cung ứng liên hoàn. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp cần đẩy mạnh chất lượng của chuỗi cung ứng dịch vụ.

Thông qua việc tập trung phân tích thực trạng loại hình vận tải đa phương thức để chỉ ra những thuận lợi nhằm phát huy thế mạnh sẵn có. Bên cạnh đó chỉ ra những hạn chế, bất cập để kịp thời đưa ra các giải pháp hữu hiệu giúp DN kinh doanh dịch vụ Logistics hiệu quả.

4. Các phương thức vận tải trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam



Các phương thức vận tải phối hợp giao nhận hàng hóa trong hoạt động vận tải đa phương thức tại Việt Nam. Được mô tả qua sơ đồ dưới:

4.1. Phương thức vận tải đường bộ kết hợp với đường sắt (2R)

Mô hình vận tải đường bộ sử dụng phương tiện có tính linh hoạt cao là ô tô kết hợp với đường sắt sử dụng phương tiện tàu hỏa với tải trọng lớn (Road – Rail): Đây là sự kết hợp giữa tính cơ động của vận tải ô tô với tính an toàn, tốc độ và tải trọng lớn của vận tải sắt, mô hình 2R hiện đang được sử dụng nhiều ở Việt Nam:

– Theo phương thức này, người kinh doanh vận tải tiến hành đóng gói hàng trong các trailer. Được ô tô chở đến nhà ga thông qua các xe kéo gọi là tractor.

– Tại ga, các trailer chứa hàng hóa được kéo lên các toa xe và chở đến ga đến. Khi đến đích người kinh doanh vận tải lại sử dụng các tractor để kéo các trailer xuống. Và sử dụng phương tiện vận tải ô tô chở đến các địa điểm để giao cho người nhận.

4.2. Phương thức vận tải đường bộ kết hợp với đường hàng không (R-A)

Mô hình vận tải đường bộ sử dụng phương tiện có tính linh hoạt cao là ô tô kết hợp với vận tải hàng không. Sử dụng phương tiện máy bay với độ an toàn cao, thời gian vận chuyển ngắn trên quãng đường dài (Road – Air).

Việc sử dụng để phối hợp cả ưu thế của vận tải ô tô và vận tải hàng không. Mô hình RA là sự kết hợp tính cơ động linh hoạt của ô tô với độ dài vận chuyển của máy bay; hay còn gọi là dịch vụ nhặt và giao (Pick up and delivery):

– Theo phương thức này, người kinh doanh vận tải sử dụng ô tô để tập trung hàng về các cảng hàng không. Hoặc từ các cảng hàng không chở đến nơi giao hàng ở các địa điểm khác.

– Hoạt động vận tải ô tô thực hiện ở đoạn đầu và đoạn cuối của quá trình vận tải; có tính linh động cao, đáp ứng cho việc thu gom; tập trung hàng về đầu mối là cảng hàng không sân bay.

– Hoạt động vận tải hàng không thực hiện trung gian chuyên chở hàng hóa phục vụ cho các tuyến bay đường dài liên tỉnh có các cảng hàng không.

4.3. Phương thức vận tải đường bộ kết hợp với vận tải biển, thủy nội địa (R-S)

Mô hình vận tải đường bộ sử dụng phương tiện có tính linh hoạt cao là ô tô kết hợp với vận tải đường biển/đường thủy nội địa. Sử dụng phương tiện máy bay với độ an toàn cao, thời gian vận chuyển ngắn trên quãng đường dài (Road – Air) (Road – Air):

Là việc sử dụng để phối hợp cả ưu thế của vận tải ô tô và vận tải hàng không. Mô hình R-A là sự kết hợp tính cơ động linh hoạt của ô tô với độ dài vận chuyển của máy bay, hay còn gọi là dịch vụ nhặt và giao (pick up and delivery).

Người kinh doanh vận tải sử dụng ô tô để tập trung hàng về các cảng hàng không; hoặc từ các cảng hàng không chở đến nơi giao hàng ở các địa điểm khác:

– Hoạt động vận tải ô tô thực hiện ở đoạn đầu và đoạn cuối của quá trình vận tải. Cách thức này có tính linh động cao, đáp ứng cho việc thu gom; tập trung hàng về đầu mối là sân bay.

– Hoạt động vận tải hàng không thực hiện trung gian chuyên chở hàng hóa phục vụ cho các tuyến bay đường dài liên lục địa. Ví dụ như từ châu Âu sang châu Mỹ; hoặc các tuyến xuyên qua Thái Bình Dương, Đại Tây Dương...

4.4. Phương thức vận tải đường hàng không kết hợp với đường biển (A-S)

Mô hình vận tải hàng không kết hợp với vận tải đường biển (Air – Sea):

Nhanh hơn đường biển, rẻ hơn đường không.

Đây là sự kết hợp giữa tính ưu việt về tốc độ của vận tải hàng không với tính kinh tế của vận tải biển. Mô hình AS này được áp dụng vận tải phổ biến từ các vùng Viễn Đông sang châu Âu. Trong việc chuyên chở những hàng hóa có giá trị cao: linh kiện điện tử. Và những hàng hóa có tính thời vụ cao: quần áo, đồ chơi, giày dép, thực phẩm.

– Hàng hóa sau khi được vận chuyển bằng đường biển tới cảng chuyển tải cần được chuyển tới người nhận nhanh chóng. Do vậy, đường không là thích hợp nhất để người kinh doanh vận tải chuyển tới người nhận ở sâu trong đất liền một cách nhanh chóng. Nếu vận chuyển bằng phương tiện vận tải khác thì sẽ không đảm bảo được tính thời vụ; hoặc làm giảm giá trị của hàng hóa.

4.5. Phương thức vận tải hỗn hợp (2RIS)

– Mô hình vận tải hỗn hợp mà điển hình là sự kết hợp của các loại hình vận tải đường sắt – đường bộ – vận tải thủy nội địa – vận tải đường biển (Rail /Road/Inland waterway/Sea). Đây là mô hình vận tải phổ biến nhất để chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu.

– Hàng hóa được vận chuyển bằng đường sắt, đường bộ hoặc đường thủy nội địa đến cảng biển của nước xuất khẩu. Sau đó được vận chuyển bằng đường biển tới cảng của nước nhập khẩu; Sau đó vận chuyển đến người nhận ở sâu trong nội địa bằng đường bộ, đường sắt hoặc vận tải nội thủy.

– Với mô hình 2RIS sẽ thích hợp với các loại hàng hóa đóng trong container trên các tuyến vận chuyển. Mà không yêu cầu gấp rút lắm về thời gian vận chuyển.

5. Nhu cầu phát triển vận tải đa phương thức:



Lựa chọn phương thức vận tải kết hợp phù hợp với từng loại hàng hóa
Vận tải đa phương thức ngày càng phát triển và phổ biến hơn xuất phát từ những lý do sau:

- Xu thế tiêu chuẩn hóa, như vận chuyển bằng container, pallet; tận dụng lợi thế về quy mô
- Chi phí hiệu quả do kết hợp ưu thế của từng phương thức vận tải: vận tải linh hoạt; tần suất lớn, just in time, đơn giản hóa (với sự tham gia và chịu trách nhiệm của 1 nhà tổ chức vận tải).
- Yếu tố môi trường làm giảm mức độ sử dụng các phương thức vận tải gây ô nhiễm môi trường. Thay thế bằng những phương thức vận tải thân thiện hơn.
- Sự gia tăng của hoạt động thương mại quốc tế, giải quyết vấn đề quá tải ở một số phương thức vận tải. (Điều chỉnh cân đối tỷ trọng vận tải giữa các phương thức vận tải).
- Toàn cầu hóa thương mại và sản xuất để phục vụ hiệu quả cho chuỗi cung ứng toàn cầu.

6. Lợi ích của vận tải đa phương thức

Vận tải đa phương thức phát triển theo đúng hướng và kết hợp được sự tham gia của các phương thức vận tải sẽ đóng góp quan trọng vào hoạt động thương mại và sản xuất cũng như nền kinh tế quốc dân.

Các giá trị vận tải đa phương thức mang lại có thể được phân tích như sau:

- Giảm chi phí logistics & Just in time, từ đó dẫn tới giảm chi phí hàng hóa và sản xuất.
- Khuyến khích thương mại quốc tế phát triển và tăng trưởng kinh tế.
- Mở rộng mạng lưới vận tải và đạt được hiệu quả kinh tế cao. Do khi sử dụng các phương thức vận tải có khả năng chuyên chở khối lượng hàng hóa lớn.
- Tăng khả năng cạnh tranh về giá thành, chất lượng.
- Giúp các doanh nghiệp sản xuất và thương mại tiếp cận nhanh hơn với thị trường. (Đặc biệt là thị trường quốc tế) thông qua mạng lưới vận tải kết nối.
- Tạo ra sự hợp tác giữa chính phủ và doanh nghiệp nhằm giảm thiểu những chứng từ không cần thiết.

Tăng cường giải pháp kết nối vận tải đơn phương thức qua vận tải đa phương thức:

Trên thực tế Giao thông ở VN hiện nay đang đặt ra yêu cầu cấp thiết cho việc kết nối giữa các phương thức vận tải. (Đường bộ, đường biển, đường hàng không, đường sắt và đường thủy nội địa). Bởi việc phát triển các loại hình vận tải chưa đồng bộ.

Ví dụ: khoảng 76% hàng hóa luân chuyển Bắc – Nam được chuyên chở bằng đường bộ. Trong khi hàng hóa vận chuyển bằng các phương thức vận tải khác chiếm tỷ lệ khá thấp. Và khoảng 80% hàng hóa XNK của VN được vận chuyển bằng đường biển.

Hiện nay phương thức vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ giữa các cơ sở sản xuất đến các cảng biển và ngược lại đang có nhiều thuận lợi, linh hoạt, đáp ứng nhanh và có chi phí thấp.

Phụ thuộc nhiều vào phương thức vận tải đường bộ có tải trọng lớn đã làm hư hỏng đường sá; ô nhiễm môi trường ảnh hưởng an toàn giao thông.

Chưa kể phương thức vận tải đường bộ hiện nay còn xảy ra nhiều tiêu cực: “làm luật”; “mua đường”, để mà hậu quả là chi phí logistics VN là khá cao (chiếm ~ 20,9 % GDP). Việc kết hợp thiếu đồng bộ giữa các phương thức vận tải đã làm tăng giá thành sản xuất và giá hàng hóa xuất nhập khẩu. Làm giảm năng lực cạnh tranh của thương mại nước ta.

Tăng cường giải pháp kết nối giữa các phương thức vận tải thực chất là phát triển vận tải đa phương thức, một hoạt động xương sống của dịch vụ logistics và tiền đề của việc cung cấp dịch vụ tích hợp 3PL của các DN logistics nước ta.