



Chương III: Chuyên chở hàng hóa XNK bằng Container

I. Khái quát về chuyên chở Container

1. Bản chất của chuyên chở Container

- $T = t_1 + t_2 + t_3$

Trong đó:

- T: tổng thời gian hoạt động của tàu
- t_1 : thời gian xếp hàng
- t_2 : thời gian tàu thực sự chạy trên đường
- t_3 : thời gian dỡ hàng

=> $t_1 + t_3$ (thời gian tàu đậu đỗ tại các điểm vận tải để làm hàng) thường chiếm tỷ trọng đáng kể so với t_2

=> Để giảm T:

+) giảm t_2

+) giảm $t_1 + t_3$ => cơ giới hóa khâu xếp dỡ => quá trình “đơn vị hóa hàng hóa”

- “Đơn vị hóa hàng hóa” (Unitization) phải đảm bảo:

- Đơn vị hàng hóa được tạo ra bằng cách gộp nhiều kiện hàng nhỏ, lẻ với nhau, phải được giữ nguyên hình dạng, kích thước và trọng lượng trong suốt quá trình bảo quản, xếp dỡ và vận chuyển
- Phải có khả năng tạo điều kiện thuận lợi cho việc cơ giới hóa toàn bộ quá trình xếp dỡ, sử dụng hợp lý kho hàng và công cụ vận tải
- Phải thỏa mãn các yêu cầu đặt ra của sản xuất và lưu thông hàng hóa

- Các loại hình đơn vị hàng hóa:

- Dùng bao bì thông thường để đóng gói hàng hóa
- Khay hàng (pallet)
- Container

=> Bản chất của “Container hóa” là việc xếp dỡ, bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình vận tải bằng một dụng cụ vận tải đặc biệt, có kích thước tiêu chuẩn hóa, dùng được nhiều lần và có sức chứa lớn

2. Contaner

2.1. Định nghĩa

- **Định nghĩa chung:** Container là một công cụ chứa hàng hình hộp chữ nhật, bằng gỗ hoặc bằng kim loại, có kích thước tiêu chuẩn hóa, dùng được nhiều lần và có sức chứa lớn.
- **Định nghĩa của ISO:** Container là một dụng cụ vận tải:
 - Có hình dáng cố định, bền chắc để sử dụng được nhiều lần
 - Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc chuyên chở hàng hóa bằng một hay nhiều phương tiện vận tải, hàng hóa không phải xếp dỡ ở các cảng dọc đường
 - Có thiết bị riêng để thuận tiện cho việc sắp xếp và thay đổi từ công cụ vận tải này sang công cụ vận tải khác.
 - Có cấu tạo đặc biệt để thuận tiện cho việc xếp hàng vào, dỡ hàng ra, bảo quản và sắp xếp hàng hóa trong container
 - Có dung tích bên trong không ít hơn 1m³
- ⇒ Container không phải là bao bì của hàng hóa
- ⇒ Container là một công cụ chứa hàng độc lập với công cụ vận tải

2.2. Tiêu chuẩn hóa Container

- **Nội dung tiêu chuẩn hóa:**

- Về kích thước
- Về trọng lượng
- Về cửa
- Về kết cấu góc
- Về khóa cửa

- **Tiêu chuẩn hóa về kích thước**

- **Serie 1: 1a, 1b, 1c, 1d, 1e, 1f**
 - Chiều cao = chiều rộng = 2435mm
 - Chiều dài: 1a: 12190mm, 1b: 9125mm, 1c: 6055mm, 1d: 2990mm, 1e: 1965mm, 1f: 1460mm
- **Serie 2: 2a, 2b, 2c:**
 - Chiều cao = 2100mm, chiều rộng = 2300mm
 - Chiều dài: 2a: 2920mm, 2b: 2400mm, 2c: 1450mm
 - ⇒ 1c: TEU (Twenty feet equivalent unit), trọng tải 30,4 tấn, dung tích chứa hàng 33,1m³
 - ⇒ 1a: FEU (Forty feet equivalent unit), trọng tải 30,4 tấn, dung tích chứa hàng 67,5m³

2.3. Phân loại

- **Căn cứ vào trọng tải:**

- Loại nhỏ: trọng tải $< 5\text{MT}$, dung tích $< 3\text{m}^3$
- Loại trung bình: trọng tải $5 - 10\text{ MT}$, dung tích $3 - 10\text{m}^3$
- Loại lớn: trọng tải $> 10\text{MT}$, dung tích $> 10\text{m}^3$

- **Căn cứ vào kích thước**

- **Căn cứ vào vật liệu**

- Thép
- Nhôm
- Gỗ dán
- Nhựa tổng hợp...

● **Căn cứ vào cấu trúc:**

- **Container kín (closed container)**
- **Container thành cao (high cube container)**
- **Container mở nóc (open top container)**
- **Container mở cạnh (open side container)**
- **Container mở nóc, mở cạnh (open top, open side container)**
- **Container khung (flat rack container)**
- **Container mặt phẳng (platform/ flatbed container)**
- **Container thấp (half height container)**
- **Container chở hàng rời, hàng khô (bulk container)**
- **Container có lỗ thông hơi, hệ thống thông gió (vented/ ventilated container)**
- **Container cách nhiệt/ có hệ thống làm lạnh/ có hệ thống làm nóng (thermal insulated/ refrigerated/ heated container)**
- **Container dạng bồn (tank container)**

Closed container



Open top container



Open side container



High cube container



Flat rack container



Platform container



Half height container



Bulk freight container



Vented container



Thermal insulated container



Tank container



- **Căn cứ vào công dụng**
 - Container chở hàng bách hóa
 - Container chở hàng lỏng
 - Container chở hàng rời, hàng khô
 - Container chở hàng dễ hỏng
 - Container đặc biệt

4. Hiệu quả kinh tế xã hội của vận tải container

4.1. Đối với toàn xã hội

- Tăng năng suất lao động xã hội
- Giảm chi phí sản xuất xã hội
- Tạo điều kiện tiếp thu công nghệ mới
- Tạo việc làm mới, giải quyết công ăn việc làm cho xã hội

4.2. Đối với người chuyên chở

- Giảm thời gian xếp dỡ
- Giảm giá thành vận tải
- Giảm khiếu nại của chủ hàng
- Tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển tải

4.3. Đối với chủ hàng

- Giảm chi phí giao hàng
- Giảm chi phí bao bì cho hàng hóa
- Giảm mất mát, hư hỏng của hàng hóa trong quá trình vận chuyển
- Tiết kiệm phí bảo hiểm
- Tăng nhanh thời gian giao hàng

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật

1. Công cụ vận chuyển container (bằng đường biển)

- Tàu bán container (semi- container ship)
- Tàu container chuyên dụng (full container ship)
 - Tàu kiểu RO- RO(Roll on/ Roll off): phương thức xếp dỡ nằm ngang
 - Tàu kiểu LO- LO (Lift on/ Lift off): phương thức xếp dỡ thẳng đứng
 - Tàu LASH (Lighter Abroad Ship): phương thức xếp dỡ chìm nổi
- Tàu có thể biến thành tàu chở container (convertible container ship)

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật

2. Công cụ xếp dỡ Container

2.1. Nhóm công cụ xếp dỡ container lên xuống tàu

- Cần cầu giàn
- Cần cầu di động bánh hơi

2.2. Nhóm công cụ vận chuyển hàng từ cầu tàu vào bãi chứa

- Strader- cần cầu dạng khung
- Trailer- đầu kéo chuyên dụng vận chuyển

2.3. Nhóm trang thiết bị xếp dỡ trên bãi

- Cần cầu di động theo bánh ray
- Xe nâng chuyên dụng

II. Cơ sở vật chất kỹ thuật

3. Cảng, bến bãi container

- Cầu tàu (wharf): tàu container đỗ để xếp dỡ container
- Thềm bến (apron): nơi lắp đặt cần cẩu
- Bãi chờ (container stacking yard): nơi để container chuẩn bị xếp hoặc dỡ lên xuống tàu
- Bãi container (container yard- CY): nơi tiếp nhận và lưu trữ container, giao nhận hàng nguyên
- Trạm giao nhận đóng gói hàng lẻ (container freight station- CFS): nơi tiến hành chuyên chở hàng lẻ
- Trạm container đường bộ (container depot)/ cảng thông quan nội địa (inland clearance depot- ICD)

III. Tổ chức vận chuyển hàng hóa XNK bằng container

1. Các phương pháp giao hàng bằng container

1.1. Phương pháp nhận nguyên- giao nguyên (FCL/ FCL-full container load)

- Hàng nguyên là những lô hàng đủ lớn, đủ để đóng trong một hay nhiều container
- Nhận nguyên, giao nguyên là việc người chuyên chở nhận nguyên container từ người gửi hàng ở nơi đi và giao nguyên container cho người nhận ở nơi đến => 1 người gửi, 1 người nhận
- Nếu giao nhận tại CY, trên B/L ghi: CY/CY => trách nhiệm của người chuyên chở: từ bãi container đến bãi container

2.1. Phương pháp FCL/FCL- Quy trình FCL/FCL

chủ hàng đóng hàng vào container tại kho riêng/bãi container (CY). Container được niêm phong kẹp chì



Chủ hàng/cty GN v/chuyển container đến CY cảng đi, giao cho người v/chuyển để chờ xếp lên tàu.



Ng chuyên chở, bằng CP của mình, xếp container lên tàu, vận chuyển đến cảng đến



Tại cảng đến, ng chuyên chở, bằng CP của mình, dỡ container ra khỏi tàu, vận chuyển về CY



Ng chuyên chở giao container cho người nhận hàng/cty GN tại CY cảng đến.

III. Tổ chức vận chuyển hàng hóa XNK bằng container

- **Trách nhiệm của người gửi hàng:**
 - Thuê và vận chuyển container rỗng về kho
 - Đóng hàng vào container
 - Đánh ký mã hiệu và ký hiệu chuyên chở
 - Làm thủ tục hải quan và niêm phong kẹp chì theo quy chế XK
 - Vận chuyển Container và giao cho người chuyên chở tại CY, nhận B/L
 - Chịu các chi phí liên quan
- **Trách nhiệm của người chuyên chở:**
 - Nhận container đã kẹp chì tại CY
 - Phát hành B/L
 - Quản lý, chăm sóc, gửi hàng hóa xếp trong container
 - Bốc container từ CY xuống tàu chuyên chở
 - Dỡ container lên CY cảng đích
 - Giao container cho người nhận có B/L hợp lệ
 - Chịu các chi phí liên quan
- **Trách nhiệm của người nhận hàng**
 - Thu xếp giấy tờ NK và làm thủ tục hải quan cho hàng hóa
 - Xuất trình B/L hợp lệ để nhận hàng với người chuyên chở
 - Vận chuyển container về kho bãi của mình, dỡ hàng ra khỏi container dưới sự giám sát của hải quan
 - Hoàn trả container rỗng cho người chuyên chở hoặc đại lý thuê container
 - Chịu các chi phí liên quan

III. Tổ chức vận chuyển hàng hóa XNK bằng container

1.2. Phương pháp nhận lẻ, giao lẻ (LCL/ LCL- Less than container load)

- Hàng lẻ là những lô hàng nhỏ, không đủ để đóng trong một container
- Nhận lẻ giao lẻ là việc người chuyên chở nhận lẻ hàng hóa từ nhiều chủ hàng và giao lẻ hàng hóa cho nhiều chủ hàng (nhiều người giao, nhiều người nhận)
- Nếu giao nhận hàng hóa tại CFS, trên B/L ghi: CFS/CFS => trách nhiệm của người chuyên chở từ trạm giao nhận hàng lẻ đến trạm giao nhận hàng lẻ

2.2. Phương pháp LCL/LCL

Người chuyên chở nhận nhiều lô hàng của nhiều chủ hàng lẻ gửi cho nhiều ng nhận lẻ tại CFS, cấp B/L

↓

Đóng nhiều lô hàng lẻ vào cùng 1 container, niêm phong kẹp chì

↓

Người chuyên chở xếp container lên tàu vận chuyển đến nơi đến

↓

Ng chuyên chở dỡ container ra khỏi tàu, vận chuyển container về CFS cảng đến

↓

Người chuyên chở dỡ hàng ra khỏi container, giao cho các ng nhận hàng lẻ trên cơ sở xuất trình B/L.

III. Tổ chức vận chuyển hàng hóa XNK bằng container

- **Trách nhiệm của người gửi hàng:**
 - Vận chuyển hàng hóa từ nơi chứa hàng trong nội địa đến giao cho người chuyên chở tại CFS
 - Làm thủ tục hải quan cho hàng hóa
 - Nhận vận đơn và trả cước hàng lẻ
- **Trách nhiệm của người chuyên chở:**
 - Nhận các lô hàng lẻ tại CFS và phát hành vận đơn hàng lẻ cho các chủ hàng
 - Sau khi gom đủ hàng thì phải đóng hàng vào container và niêm phong kẹp chì
 - Vận chuyển container ra cảng xếp lên tàu để chuyên chở đến cảng đến
 - Dỡ hàng ra khỏi tàu tại cảng đến và vận chuyển về CFS của mình
 - Dỡ hàng ra khỏi container tại CFS, giao cho các chủ hàng lẻ và thu hồi vận đơn
- **Trách nhiệm của người nhận hàng:**
 - Thu xếp giấy phép NK và làm thủ tục hải quan cho lô hàng
 - Xuất trình vận đơn hợp lệ để nhận hàng
 - Trả các chi phí liên quan và vận chuyển hàng hóa về kho của mình

III. Tổ chức vận chuyển hàng hóa XNK bằng container

1.3. Giao hàng kết hợp

- Nhận nguyên, giao lẻ (FCL/LCL)
- Nhận lẻ, giao nguyên (LCL/FCL)

1.4. Những vấn đề cần lưu ý khi gửi hàng bằng container

- Giao hàng bằng container với các điều kiện cơ sở giao hàng FOB, CIF, CFR
 - Địa điểm giao hàng không phù hợp
 - Ranh giới giao hàng không còn ý nghĩa
- Nguồn luật điều chỉnh
- Phạm vi trách nhiệm của người chuyên chở
- Điều khoản “không biết tình trạng hàng hóa xếp bên trong container”
- Vấn đề xếp hàng trên boong
- Giới hạn trách nhiệm bồi thường

2. Cước phí container

- Cước phí là một khoản tiền mà chủ hàng phải trả cho người chuyên chở về việc vận chuyển container từ một cảng này đến một cảng khác
- Mức cước là khoản tiền chủ hàng phải trả cho người chuyên chở trên một đơn vị tính cước
- Cơ cấu cước
 - Cước chính (basic ocean freight): cước phí trên chặng vận tải chính
 - Cước phụ (feeder freight): cước phí trên chặng vận tải phụ
 - Các phụ phí: khoản phải trả ngoài tiền cước:
 - Chi phí bến bãi (Terminal Handling Charge-THC)
 - Chi phí dịch vụ hàng lẻ (LCL service charge)
 - Chi phí vận chuyển nội địa (Inland Haulage Charge)
 - Phụ phí nâng lên, đặt xuống, di chuyển, sắp xếp container trong kho bãi (up and down, removed charge)
 - Tiền phạt đọng container (demurrage)
 - Phụ phí giá dầu tăng (bunker adjustment factor- BAF)
 - Phụ phí do sự biến động tiền tệ (Currency adjustment factor- CAF)
 - Phụ phí vận đơn (B/L fee)

● Các loại cước phí

- Cước cho tất cả các loại hàng (Freight all kind- FAK): tính như nhau cho mọi loại hàng hóa xếp bên trong container nếu chiếm trọng lượng hoặc thể tích như nhau
- Cước phân loại hàng (Commodity box rate- CBR): các mặt hàng khác nhau thì cước phí khác nhau:
 - Đơn vị tính là TEU
 - Mức cước căn cứ vào khả năng chuyên chở trung bình của container
 - Chỉ áp dụng đối với một số mặt hàng trên một số tuyến đường nhất định
- Cước hàng lẻ
- Cước áp dụng cho hợp đồng chuyên chở hàng hóa có khối lượng lớn trong một thời gian (Time Volume Contract- TVC)
- Trợ cấp (allowance), thưởng khuyến khích (incentive)

3. Nghiệp vụ gom hàng (Consolidation)

3.1. Khái niệm

- Gom hàng là việc tập hợp những lô hàng nhỏ, lẻ từ nhiều người gửi ở cùng một nơi đi để hình thành nên những lô hàng nguyên để giao cho một hoặc nhiều người nhận ở nơi đến
- Trình tự:
 - Người gom hàng nhận các lô hàng lẻ tại CFS và cấp vận đơn gom hàng (House B/L)
 - Người gom hàng tập hợp thành những lô hàng nguyên và đóng vào container tại CFS
 - Gửi cho người chuyên chở và nhận vận đơn chủ (Master B/L)
 - Đại lý của người gom hàng tại nơi đến xuất trình vận đơn chủ với người chuyên chở, nhận các container và đưa về CFS
 - Dỡ hàng ra và giao cho các chủ hàng lẻ trên cơ sở xuất trình vận đơn gom hàng

3. Nghiệp vụ gom hàng (Consolidation)

3.2. Lợi ích

- **Đối với người XK:**
 - Giảm cước phí chuyên chở
 - Thuận tiện hơn khi làm việc với một người gom hàng
- **Đối với người chuyên chở:**
 - Tiết kiệm được giấy tờ, chi phí, thời gian
 - Tận dụng hết được công suất của phương tiện vận tải
 - Không sợ thất thu cước
- **Đối với người gom hàng:**
 - Hưởng khoản tiền chênh lệch
 - Hưởng giá cước ưu đãi

3.3. Trách nhiệm của người gom hàng

- Là người chuyên chở nếu trên B/L ghi “as carrier”
- Là đại lý của người chuyên chở nếu trên B/L ghi “as agent”

3. Nghiệp vụ gom hàng (Consolidation)

3.4. Tiêu chuẩn trở thành người gom hàng

- Có các phương tiện phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa bằng container, kho, bãi, thiết bị bốc dỡ ở cảng xếp và cảng dỡ
- Có các đại lý ở nước ngoài để nhận và phân phối hàng
- Có đội ngũ cán bộ hiểu biết luật lệ và nghiệp vụ vận chuyển hàng hóa bằng container
- Có quan hệ rộng rãi với người vận tải
- Có khả năng tài chính
- Tham gia bảo hiểm trách nhiệm tại các hội vận tải đi suốt

4. Chứng từ vận tải container

- **Vận đơn container theo cách gửi hàng nguyên**
- **Vận đơn container theo cách gửi hàng lẻ**
- **Vận đơn gom hàng**
- **Vận đơn chủ**