

CHƯƠNG 4: CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA NGOẠI THƯƠNG BẰNG CONTAINER

1. Khái quát về vận tải container
2. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải container
3. Tổ chức chuyên chở hàng hóa ngoại thương bằng container

1.1. Bản chất của chuyên chở hàng hóa bằng container (Container hóa)

- ✓ Giảm thời gian chạy trên đường T_2 : tăng vận tốc
- Cuộc cách mạng KHKH lần thứ nhất (đầu tk19): sử dụng đầu máy hơi nước vào ngành VT → giảm T_2
- Cuộc cách mạng KHKH lần 2 (1871-1914): áp dụng động cơ đốt trong và động cơ điện vào ngành VT → giảm T_2
- vận tốc chỉ có thể tăng đến một giới hạn nhất định vì lý do an toàn

1. Khái quát về vận tải container

- 1.1. Bản chất của chuyên chở hàng hóa bằng container (container hóa)
- 1.2. Quá trình phát triển của vận tải container
- 1.3. Lợi ích của việc vận chuyển hàng hóa bằng container

1.1. Bản chất của chuyên chở hàng hóa bằng container (Container hóa)

- ✓ Giảm thời gian đầu ẩu ($T_1 + T_3$): tăng năng suất xếp dỡ = cơ giới hóa, tự động hóa khâu xếp dỡ => quá trình “đơn vị hóa hàng hóa” (Unitization):
- 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

1.1. Bản chất của chuyên chở hàng hóa bằng container (container hóa)

Tổng thời gian vận chuyển (T) được xác định:

$$T = T_1 + T_2 + T_3$$

Trong đó:

- T_1 : thời gian xếp hàng
- T_2 : thời gian công cụ vận tải chạy trên đường
- T_3 : thời gian dỡ hàng

=> $T_1 + T_3$ (thời gian công cụ vận tải đầu ẩu tại các điểm vận tải để làm hàng) thường chiếm tỷ trọng đáng kể

→ Để giảm T:

- ✓ Giảm thời gian chạy trên đường (T_2)
- ✓ Giảm thời gian đầu ẩu ($T_1 + T_3$)

1.1. Bản chất của chuyên chở hàng hóa bằng container (Container hóa)

- ✓ 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, gọi là container, có kích thước tiêu chuẩn hóa, dùng được nhiều lần và có sức chứa lớn

1.2. Quá trình phát triển của vận tải container

- ✓ Giai đoạn trước 1955: giai đoạn thử nghiệm, container loại nhỏ và trung bình, chủ yếu container đường sắt, Mỹ là một trong những nước có công đặt nền móng cho sự phát triển của container
- ✓ Giai đoạn 1956 – 1966: giai đoạn bắt đầu của cuộc CM container (CM KHKH lần 3), nhu cầu sử dụng vỏ container tăng gấp đôi, container được sử dụng trong đường biển

1.3. Lợi ích của việc vận chuyển HH bằng container

* Đối với người chuyên chở:

- Giảm thời gian xếp dỡ, tăng vòng quay khai thác tàu.
- Giảm chi phí làm hàng tại cảng → giảm giá thành vận tải
- Giảm khiếu nại của chủ hàng về tổn thất của hàng hoá
- Tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển tải và vận chuyển đa phương thức

1.2. Quá trình phát triển của vận tải container

- ✓ Giai đoạn 1967 – 1980: giai đoạn phát triển chiều rộng: tiêu chuẩn hóa kích thước container, vận tải container phát triển thành hệ thống (hình thành tuyến đường, cơ sở vật chất đầy đủ: tàu chuyên dụng, cảng, kho bãi chuyên dùng, trang thiết bị chuyên dụng phục vụ container...)
- ✓ Giai đoạn 1980 – đến nay: giai đoạn phát triển chiều sâu: hoàn thiện kỹ thuật và tổ chức quản lý hoạt động vận chuyển nhằm mang lại hiệu quả cao về kinh tế

1.3. Lợi ích của việc vận chuyển HH bằng container

* Đối với xã hội:

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

1.3. Lợi ích của việc vận chuyển HH bằng container

* Đối với chủ hàng:

- Bảo vệ hàng hoá, giảm mất mát, hư hỏng trong quá trình vận chuyển
- Giảm chi phí bao bì cho hàng
- 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 bảo hiểm
- Tăng nhanh thời gian giao hàng

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

2.1. Container

2.2. Công cụ vận chuyển container

2.3. Cảng, ga bến bãi container

2.4. Công cụ xếp dỡ container

2.1. Container

- **Định nghĩa** của ISO - International Standards Organization : 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

2.1. Container

* Phân loại container:

- Phân loại theo kích thước
- Phân loại theo vật liệu đóng: gỗ dán, nhựa tổng hợp, thép...
- Phân loại theo 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
- Phân loại theo cấu trúc: nhiều loại khác nhau

2.1. 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*) = *trọng tải và dung tích chứa hàng của container loại 1c: 20 tấn hàng và tương ứng với 30,5m³*

Phân loại Container theo 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)

Kích thước		Container 20'		Container 40' thường		Container 40' cao	
		Hệ Anh	Hệ mét	Hệ Anh	Hệ mét	Hệ Anh	Hệ mét
Bên ngoài	Dài	19' 10,5"	6,085 m	40'	12,192 m	40'	12,192 m
	Rộng	8'	2,438 m	8'	2,438 m	8'	2,438 m
	Cao	8' 6"	2,591 m	8' 6"	2,591 m	9' 6"	2,896 m
Bên trong	Dài		5,867 m		11,998 m		11,998 m
	Rộng		2,330 m		2,330 m		2,330 m
	Cao		2,350 m		2,350 m		2,655 m
Trọng lượng toàn bộ (hàng + vỏ)		52900 lb	24000 kg	67200 lb	30480 kg	67200 lb	30480 kg

2.2. Công cụ vận chuyển container

✓ Công cụ vận chuyển Container bằng đường biển

→ Các loại tàu biển chở Container:

- Tàu chở hàng bách hóa thông thường (General Cargo Ship)
- Tàu bán container (Semi-container ship)
- Tàu chuyên dụng chở container (Full container ship)
 - + Tàu container kiểu Ro – Ro (Ro-Ro Ship):
 - + Tàu container kiểu Lo-Lo (Lo-Lo Ship):
- Tàu chở xà lan (Lighter Aboard ship - LASH):

2.2. Công cụ vận chuyển container

✓ Công cụ vận chuyển container bằng đường sắt

→ Sử dụng các toa mặt phẳng (flatcar) có chốt hãm để vận chuyển container theo 3 phương pháp:

- Phương pháp xếp tổ hợp container và rơ-moóc (trailer) trên toa mặt phẳng (flatcar) → TOFC (Trailer on Flatcar)/ Piggyback;
- Phương pháp xếp container trực tiếp trên toa mặt phẳng → COFC (Container on Flatcar)
- Phương pháp xếp chồng 2 container trên Flatcar → DST (Double Stack Train)

3. Tổ chức chuyên chở hàng hóa ngoại thương bằng Container

- 3.1. Các phương pháp gửi hàng bằng container
- 3.2. Những vấn đề cần lưu ý khi gửi hàng bằng container
- 3.3. Chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng container
- 3.4. Trách nhiệm của người chuyên chở container đường biển với hàng hóa
- 3.5. Cước phí trong chuyên chở hàng hóa bằng container

2.3. Cảng, ga, 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 lên tàu hoặc vừa dỡ từ tàu
- Bãi container (container yard- CY): Là nơi tiến hành giao nhận, bảo quản Container có hàng và Container rỗng, thường được bố trí giáp với bến Container
- Trạm giao nhận đóng gói hàng lẻ (container freight station- CFS): Là nơi phục vụ cho việc gửi hàng lẻ bằng Container. Tại đây tiến hành nhận hàng để xếp vào Container và tiếp tục chuyên chở, hoặc dỡ hàng ra khỏi Container để giao cho người nhận hàng.
- Trạm container đường bộ (container depot)/ cảng thông quan nội địa hay còn gọi là cảng khô (inland clearance depot- ICD)

3.1. Phương pháp gửi hàng bằng Container

- 3.1.1. Phương pháp nhận nguyên giao nguyên FCL/FCL (Full container load)
- 3.1.2. Phương pháp nhận lẻ giao lẻ - LCL/LCL (Less than container load)
- 3.1.3. Gửi hàng kết hợp (FCL/LCL – LCL/FCL)

2.4. Công cụ xếp dỡ container

- ✓ Nhóm công cụ xếp dỡ container lên xuống phương tiện vận tải (tàu biển)
- Cần cẩu giàn (container gantry crane)
- Cần cẩu chân đế (multi-function crane)
- ✓ Nhóm công cụ vận chuyển, sắp xếp container tại các kho bãi
- Cầu sắp xếp container (container stacking crane)
- Xe nâng container (forklift/ straddle)
- Giá nâng container (container spreader)
- ✓ Nhóm trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa ra vào container tại các trạm nhận trả hàng
- Cần cẩu di động theo bánh ray
- Xe nâng chuyên dụng

3.1.1. Phương pháp nhận nguyên giao nguyên - FCL/FCL (Full Container Load)

a. Khái niệm

- ✓ **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
- ✓ Nơi giao nhận container hàng nguyên tại cảng: CY, trên B/L ghi: CY/CY => trách nhiệm của người chuyên chở: từ bãi container đến bãi container

b. 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.

c. Trách nhiệm của các bên theo FCL/FCL

- ✓ 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

c. Trách nhiệm của các bên theo FCL/FCL

- ✓ Trách nhiệm của người gửi hàng nguyên:
- Gửi booking note cho hãng tàu → hãng tàu cấp lệnh giao vỏ container cho chủ hàng mượn
 - Vận chuyển container rỗng về kho
 - Đóng hàng vào container và làm thủ tục hải quan cho hàng, nhân viên hải quan sẽ niêm phong, kẹp chì container theo quy chế xuất khẩu
 - Vận chuyển container và giao cho người chuyên chở tại CY, lấy biên lai thuyền phó – MR (Mate's Receipt) hoặc vận đơn nhận để xếp (Received for Shipment B/L)
 - Sau khi container đã xếp lên tàu thì mang MR hoặc VĐ nhận để xếp đôi lấy VĐ đã xếp hàng
 - Chịu các chi phí liên quan

3.1.2. Phương pháp nhận lẻ giao lẻ - LCL/LCL (Less than Container Load)**a. Khái niệm**

- ✓ **Hàng lẻ (LCL)** là những lô hàng nhỏ của các chủ gửi khác nhau, được đóng chung trong một container mà người chuyên chở hoặc người gom hàng có trách nhiệm đóng và dỡ hàng khỏi container
- ✓ **Nhận lẻ giao lẻ** là người chuyên chở nhận lẻ từ nhiều người gửi hàng và giao lẻ cho nhiều người nhận hàng (nhiều người gửi, nhiều người nhận)
- ✓ Nơi giao nhận hàng lẻ tại cảng là 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

c. Trách nhiệm của các bên theo FCL/FCL

- ✓ 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

b. Quy trình 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.

c. Trách nhiệm của các bên theo LCL/LCL

✓ 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 hoặc giao cho người gom hàng tại ICD quy định
- Làm thủ tục hải quan cho hàng hóa
- Nhận vận đơn container hàng lẻ từ người chuyên chở hoặc vận đơn gom hàng từ người gom hàng
- Trả cước hàng lẻ

3.1.3. Gửi hàng kết hợp FCL/LCL – LCL/FCL

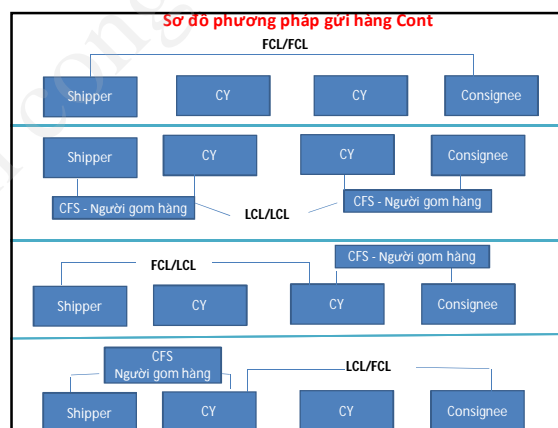
- ✓ Gửi nguyên giao lẻ (FCL/LCL): khi gửi hàng thì trách nhiệm của người gửi hàng và người chuyên chở giống phương pháp gửi nguyên nhưng khi nhận thì trách nhiệm của người nhận hàng và người chuyên chở giống phương pháp gửi hàng lẻ

- ✓ Gửi lẻ giao nguyên LCL/FCL: ngược lại

c. Trách nhiệm của các bên theo LCL/LCL

✓ 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



c. Trách nhiệm của các bên theo LCL/LCL

✓ 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

3.2. 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 → FCA, CIP, CPT
- Cần ghi rõ FCL/FCL hoặc LCL/LCL trên vận đơn
- Phí lưu kho
- Đơn giá
- Nguồn luật điều chỉnh
- Phạm vi trách nhiệm của người chuyên chở
- Giới hạn trách nhiệm bồi thường
- Không biết tình trạng hàng hóa xếp trong Cont
- Xếp hàng trên boong tàu

3.3. Chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng Container

3.3.1. Vận đơn Container hàng nguyên

- ✓ Khái niệm: Vận đơn Container (Container Bill of Lading) do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở ký phát sau khi đã nhận Container chứa hàng đã được niêm phong kẹp chì
- ✓ Đặc điểm: 1 dạng vận đơn nhận để xếp (Received for shipment B/L)

3.5. Cước phí trong chuyên chở hàng hóa bằng container

- ✓ Các bộ phận cấu thành chi phí vận tải container:
 - Cước phí: cước phí vận chuyển container trên chặng vận tải chính
 - Các phụ phí: khoản phải trả ngoài tiền cước

3.3. Chứng từ chuyên chở hàng hóa bằng Container

3.3.2. Vận đơn container hàng lẻ

TH1: Nếu do người chuyên chở thực tế đảm nhiệm, thì họ sẽ ký phát vận đơn Container hàng lẻ (tương tự như vận đơn container 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): người gom hàng phát hành cho người gửi hàng lẻ
- Vận đơn của người chuyên chở thực tế (Master B/L): người chuyên chở thực tế phát hành cho người gom hàng, tương tự như vận đơn container hàng nguyên

3.5. Cước phí trong chuyên chở hàng hóa bằng container

✓ Các loại cước phí container:

- Cước vận chuyển container tính theo mặt hàng CBR (Commodity Box Rate) → mức cước được xác định trên một đơn vị tính cước (1 TEU) cho một số tuyến đường nhất định.
- Cước phí tính chung cho mọi mặt hàng FAK (Freight All Kinds Rate) → mức cước được xác định trên một đơn vị khối lượng tính cước
- Cước tính theo số lượng Cont TVR (Time Volume Rate)

3.4. Trách nhiệm của người chuyên chở container đường biển đối với hàng hóa

→ Trách nhiệm của người chuyên chở container đường biển chịu sự điều chỉnh của nguồn luật áp dụng của vận đơn. Đó chính là luật hàng hải quốc gia hoặc các công ước quốc tế về vận tải hàng hóa bằng đường biển:

- Quy tắc Hague 1924, Hague Visby 1968, NĐT SDR 1979
 - Quy tắc Hamburg 1978
 - Việt Nam: Bộ luật hàng hải 2005
- > Xem lại chương 2

3.5. Cước phí trong chuyên chở hàng hóa bằng container

✓ Các loại phụ phí trong vận tải container:

- Chi phí bến bãi (Terminal Handling Charge-THC): tính theo TEU để trả chi phí xếp dỡ container cho cảng
- Chi phí dịch vụ hàng lẻ (LCL service charge): trả khi gửi hàng lẻ (chi phí giao nhận, đóng gói, niêm phong, lưu kho, rút hàng ra khỏi container...)
- 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)