



CHƯƠNG 5: VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA XNK BẰNG CONTAINER

Lợi ích trong việc vận chuyển HH bằng container



* Đối với chủ hàng

- ☞ Bảo vệ hàng hoá, giảm tình trạng mất cắp, hư hỏng, ẩm ướt, nhiễm bẩn
- ☞ Giảm chi phí bao bì
- ☞ Giảm t/gian kiểm đếm hàng
- ☞ Hàng hoá được đưa từ cửa đến cửa (door to door)
- ☞ Đơn giản hoá thủ tục trung gian trong q/tr vận chuyển nội địa, 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.
- ☞ Tận dụng tối đa trọng tải và dung tích tàu
- ☞ Giảm khiếu nại của chủ hàng về tổn thất của hàng hoá
- ☞ Giảm giá thành vận tải
- ☞ 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 người giao nhận

- ↻ sử dụng container để thu gom, chia lẻ hàng hoá
- ↻ Giảm bớt tranh chấp khiếu nại

* Đối với xã hội

- ↻ Tạo đk cơ giới hoá, tăng NS xếp dỡ hàng hoá
- ↻ Giảm CP VT, hạ giá thành SP
- ↻ Tạo đk hiện đại hoá CSVC-KT ngành GTVT
- ↻ Tăng NS LĐXH, nâng cao chất lượng phục vụ của ngành VT
- ↻ Tạo công ăn việc làm mới
- ↻ Tạo đk áp dụng VT ĐPT

Chuyên chở HH XNK bằng container



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

1. Container

* *Khái niệm và đặc điểm* (Tổ chức ISO – International Organization for Standardization):

- Có hình dáng cố định, bền chắc
- Có cấu tạo đặc biệt thuận tiện cho chuyên chở bằng nhiều phương tiện khác nhau, HH không phải xếp dỡ dọc đường
- Thuận tiện cho việc xếp dỡ và thay đổi từ công cụ vận tải này sang công cụ vận tải khác
- Có cấu tạo đặc biệt cho việc đóng và dỡ hàng

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*). 1TEU là đơn vị HH tương đương với 1 container 20 ft (dài) x 8 ft (rộng) x 8.5 ft (cao) trọng tải tối đa là 20 tấn.

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

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

Tank Container - Container thùng chứa



Tank Container – Container thùng chứa



Reefer Container - Container bảo ôn





Bulk Container – Container hàng rời



Open-top Container





Container chuyên dụng

Cattle Container





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*



Emma Maersk

11,000 TEUs, LOA: 397 m, DWT: 156,907 mt

property of **MAERSK LINE**

Emma Maersk



Semicontainer Ship



RO-RO Ship







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 lên là DST

Trailer on Flatcar - TOFC

Copyright 2005 JoeShaw@krunk.org



Container on Flatcar – COFC - DST





3. Cảng, ga, bến bãi Container

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

4. Công cụ xếp dỡ Container

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container

1. Kỹ thuật đóng hàng vào Container

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

+ kiểm tra bên ngoài, bên trong container

+ kiểm tra tình trạng cửa container

+ kiểm tra tình trạng vệ sinh

+ kiểm tra 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)

K/n: hàng nguyên là lô hàng của 1 người, khối lượng lớn, được đóng vào 1 hay nhiều container

Nhận nguyên giao nguyên: Người chuyên chở nhận nguyên container và sẽ giao nguyên container đó ở nơi đến

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container



Trách nhiệm về giao nhận, bốc dỡ và các chi phí khác được phân chia như sau:

- ☐ **Trách nhiệm của người gửi hàng (shipper)**
 - Thuê và vận chuyển Cont về kho
 - Đóng hàng vào Cont
 - Làm thủ tục hải quan, niêm phong kẹp chì
 - Vận chuyển và giao Cont cho người chuyên chở tại CY
 - Lấy vận đơn
 - Chịu các chi phí liên quan



☐ *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

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container



- ***Trách nhiệm của người nhận hàng (Shipper)***
 - Thu xếp giấy tờ NK, làm thủ tục hải quan và nộp thuế
 - Xuất trình B/L
 - Vận chuyển Cont về kho bãi của mình
 - Chịu các chi phí liên quan

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container



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

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container



- **Trách nhiệm của người gửi hàng (LCL Shipper)**
 - Vận chuyển HH tới CFS
 - Chuyển cho người gom hàng những chứng từ liên quan đến HH, vận tải và thủ tục hải quan
 - Lấy vận đơn của người gom hàng (B/L hoặc House B/L)
 - Trả cước phí hàng lẻ



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

- Người chuyên chở thực tế (Actual carrer):
 - + nhận lô hàng lẻ, phát hàng vận đơn
 - + bốc Cont xuống tàu
 - + vận chuyển đến cảng đích
 - + vận chuyển đến bãi trả hàng và giao hàng lẻ cho người nhận
 - + thu hồi B/L
 - Người tổ chức chuyên chở: chịu trách nhiệm suốt quá trình vận chuyển
- Người chuyên chở thực tế bốc Cont lên tàu và cấp Master B/L cho người gom hàng

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container



- ***Trách nhiệm của người hàng lẻ (LCL Consignee)***
 - Thu xếp giấy tờ NK và làm thủ tục hải quan
 - Xuất trình B/L hợp lệ để nhận hàng

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container



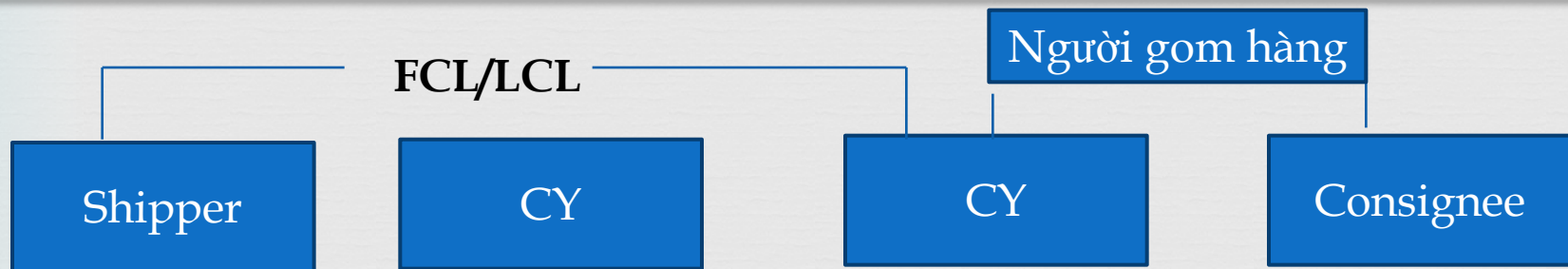
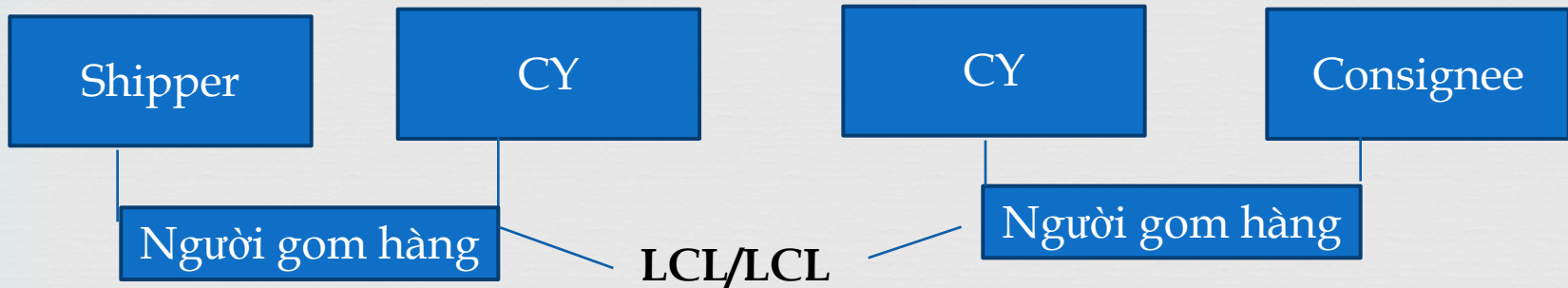
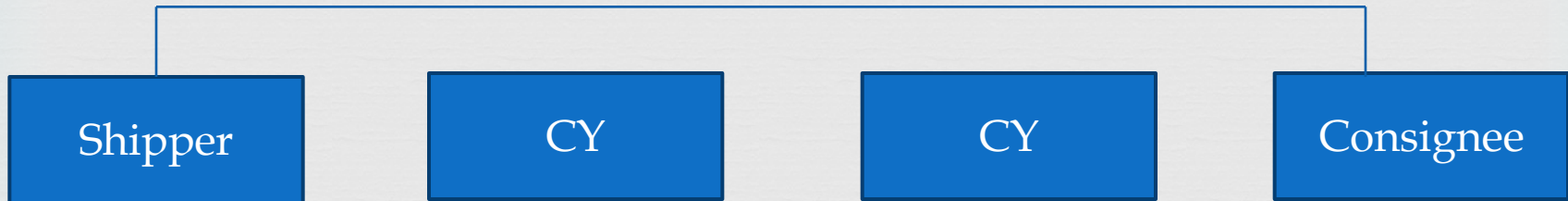
2.3. Gửi hàng kết hợp (FCL/LCL – LCL/FCL)

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*

- 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

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

Đ/n: Vận đơn Cont (Container Bill of Lading) do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở ký 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)

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container



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

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)*
- Vận đơn thực của người chuyên chở (Master B/L)*

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container



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

a. Thời hạn trách nhiệm

- Quy tắc Hamburg 1978: Từ bãi Cont đến bãi Cont (CY đến CY)
- Quy tắc Hague: trách nhiệm “bắt đầu từ khi cẩu móc hàng ở cảng đi và kết thúc khi cẩu rời hàng ở cảng đến”

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 → bồi thường không quá 100 bảng Anh/kiện hoặc 1 đơn vị hàng hóa. Hiện nay là 200 bảng (UK) và 500\$ (USA)

* Quy tắc Hague-Visby 1968

- Hàng có kê khai trên vận đơn
- Hàng không kê khai → 10.000 fr/kiện hoặc đơn vị hàng hóa, 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/kiện hàng hoặc đơn vị hàng hóa; 2 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 về cả hàng hóa truyền thống và hàng trong Cont, 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. Cước 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

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container



6. Dịch vụ gom hàng (consolidation)

a. K/n: là 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

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

c. Trách nhiệm của người gom hàng đối với HH

III. Tổ chức vận chuyển HH XNK bằng Container



d. Lợi ích của việc gom hàng

- Đối với người XK (người gửi hàng)
- Đối với người chuyên chở
- Đối với người gom hàng