

CHƯƠNG III. CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XNK BẰNG CONTAINER

I. Bản chất và sự phát triển của hệ thống VT container

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

III. Kĩ thuật gửi hàng bằng container

IV. Gom hàng

V. Vận tải container của Việt Nam

CHƯƠNG III. CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XNK BẰNG CONTAINER

I. Bản chất và sự phát triển của hệ thống VT container

- 1. Bản chất của chuyên chở container**
- 2. Quá trình phát triển của vận tải container**
- 3. Ích lợi trong việc vận tải hàng hoá bằng
container**

I. Bản chất và sự p/triển của hệ thống VT container

1. Bản chất của chuyên chở container

⇒ Đ/vị hóa hàng hóa (unitization) trong xếp dỡ thỏa mãn:

- các đ/vị hàng hóa nhỏ không thay đổi tính chất lí hóa, hình dáng, kích thước, trọng lượng
- thích ứng với việc vận chuyển, xếp dỡ, bảo quản hàng hóa
- phù hợp với yêu cầu đặt ra trong q/tr phát triển của SX và lưu thông hàng hoá.

I. Bản chất và sự p/triển của hệ thống VT container

1. Bản chất của chuyên chở container

Các hình thức đ/vị hóa hàng hóa

- Gộp nhiều kiện hàng nhỏ thành 1 đ/vị hàng hóa lớn hơn
- Dùng pallet gộp nhiều kiện hàng với nhau, tạo NSLĐ cao,
 - + Loại 1: 800×1200 mm
 - + Loại 2: 1000×1200 mm
 - + Loại 3: 1000×800 mm
- Tạo ra 1 đ/vị hàng hóa lớn, hiện đại hơn, đạt h/quả KT cao nhất trong xếp dỡ và vận chuyển → container

1. Bản chất và sự p/triển của hệ thống VT container

2. Quá trình phát triển của vận tải container

- **Giai đoạn 1 (từ trước CTTGII → 1955):** bắt đầu sử dụng container, chủ yếu container nhỏ và trung bình. Container được sử dụng trong VT đường bộ ở Mỹ.
- **Giai đoạn 2 (1956-1966):** container được áp dụng trong chuyên chở đường biển QT.
 - + 1956, tàu dầu của ông Malcomb Mclean, Sealand Service Inc., từ New York đến Houston.
 - + 1961, tuyến VT container đầu tiên giữa New York, Los Angeles và San Fransisco.
 - + 1964, ISO công bố t/chuẩn container loại lớn.
 - + 1966, Sealand mở tuyến VT container QT từ Mỹ đi châu Âu.

1. Bản chất và sự p/triển của hệ thống VT container
2. Quá trình phát triển của vận tải container

■ **Giai đoạn 3 (1967 → cuối 1980s):**

- + Áp dụng container tiêu chuẩn của ISO
- + Tăng nhanh số container loại lớn, phát triển tàu container và thiết bị xếp dỡ container
- + Nhiều nước hình thành hệ thống VT container
- + Các tuyến buôn bán QT được container hoá cao
- + Bắt đầu phát triển phương pháp VT mới- VTĐPT

■ **Giai đoạn 4 (cuối 1980s → nay):**

thông qua CU' LHQ về VTĐPT QT tại Geneva 1980

1. Bản chất và sự p/triển của hệ thống VT container

3. Ích lợi trong việc VT hàng hoá bằng container

a. Đối với chủ hàng

- Bảo vệ hàng hoá, giảm tình trạng mất cắp, hư hỏng, ẩm ướt, nhiễm bẩn
- TK CP bao bì
- Giảm t/gian kiểm đếm hàng, tăng t/độ chuyển tải hàng.
- Hàng hoá được đưa từ cửa đến cửa (door to door), thúc đẩy hoạt động mua bán phát triển.
- Đơn giản hoá thủ tục trung gian trong q/tr vận chuyển nội địa, TK CP điều hành lúc lưu thông
- TK CP vận chuyển và phí BH

1. Bản chất và sự p/triển của hệ thống VT container

3. Ích lợi trong việc VT hàng hoá bằng container

b. 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 VT
- Tạo đk thuận lợi cho việc chuyển tải và vận chuyển ĐPT

1. Bản chất và sự p/triển của hệ thống VT container

3. Ích lợi trong việc VT hàng hoá bằng container

c. Đối với người GN

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

d. 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

CHƯƠNG III. CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XNK BẰNG CONTAINER

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

1. Container

2. Công cụ vận chuyển container

3. Trang thiết bị xếp dỡ

4. Cảng bến bãi container

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

1. Container

a. Khái niệm: là 1 công cụ chứa hàng, khối hộp chữ nhật, gỗ/kim loại, kích thước t/chuẩn hoá, dùng nhiều lần, sức chứa lớn.

Theo ISO, container là 1 công cụ VT:

- có hình dáng cố định, bền chắc
- có cấu tạo thuận tiện cho việc chuyên chở bằng 1 hay nhiều PT VT
- có t/bị riêng để di chuyển từ công cụ VT này sang công cụ VT khác
- nhồi rút hàng hoá ra vào container thuận lợi
- có thể tích chứa hàng bên trong từ 1 m³ trở lên

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

1. Container

b. Tiêu chuẩn hoá container

- Phải nghiên cứu về kích thước container.
- Tiêu chuẩn hóa về trọng lượng vỏ container
- Kết cấu góc container
- Khoá container phải bền chắc
- Cửa container sao cho thuận tiện

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

1. Container

b. Tiêu chuẩn hoá container

1967, tiêu chuẩn 2 sêri container cỡ lớn

- Sêri 1: 1A, 1B, 1C, 1D, 1E, 1F: chiều cao = chiều rộng = 2435 mm, chiều dài khác nhau.

1C: container 20 feet, TEU (Twenty feet Equivalent Unit), trọng tải tối đa 20 tấn, dung tích tối đa 30,5 m³.

- Sêri 2: 2A, 2B, 2C: chiều cao = chiều rộng = 2300 mm, chiều dài khác nhau.

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

1. **Container**

c. Phân loại container

- Căn cứ vào kích thước container: ➡
- Căn cứ theo vật liệu đóng container ➡
- Căn cứ vào cấu trúc container ➡
- Căn cứ theo công dụng ➡
- Căn cứ vào phạm vi áp dụng ➡

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

2. Công cụ vận chuyển container

- Tàu chở hàng BH thông thường: chở 10-15 container/chuyến để xếp chủ yếu trên boong.
- Tàu bán container (semi container ship): 1 phần chở container, 1 phần chở hàng BH
- Tàu chuyên dùng chở container (full container ship): chỉ để chở container
- + tàu LOLO (Lift on Lift off container ship)
- + tàu RORO (Roll on Roll off container ship)
- + tàu chở xà lan LASH (Lighter Carrier/Lighter Abroad Ship)
- + Tàu lưỡng dụng (convertible container ship) ⇨

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

2. Công cụ vận chuyển container

Dịch vụ v/chuyển container trên các đường nhánh (Feeder Service): Đường nhánh là các đường phụ nối liền cảng phụ hay địa điểm phụ trên đất liền với cảng chính nằm trên tuyến đường v/chuyển chính mà tàu container cỡ lớn trực tiếp ghé qua.

D/vụ được sử dụng vì: ➡

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

3. Trang thiết bị xếp dỡ

- Lift on-lift off: sử dụng h/thống cần cầu giàn/cần cầu khung (Gantry Crane) NS x/dỡ cao (40TEU/h), sức nâng 80 tấn, xếp container cao → hàng thứ 16 trên tàu.
- Roll on-Roll off: sử dụng đầu kéo và xe rơ moóc mặt phẳng
- Fly on-fly off: sử dụng máy bay
- Floating on-floating off: phương thức nổi chìm, a/dụng cho tàu LASH.

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

4. Cảng bến bãi container

Khu cảng container (container terminal) 1 k/vực nằm trong địa giới 1 cảng, được xây dựng dành riêng cho việc đón nhận tàu container, x/dỡ container, thực hiện việc chuyển tiếp container từ PT VT đường biển sang các PTVT khác

- cảng bán container
- cảng container xây dựng mới
- cảng container cạn/cảng thông quan nội địa (Inland Clearance Depot-ICD/Dry Port)

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

4. Cảng bến bãi container

Cấu trúc, thiết bị máy móc của khu cảng container:

- ***Bến tàu container (Wharf):*** nơi tàu container đỗ để x/dỡ container. TB 1 tàu container 2-3000 TEU → dài 250-300m, sâu 10-15m.
- ***Thềm bến (Apron):*** khu vực phía trên bến tàu, giữa bến tàu và bãi chờ, nơi lắp đặt cần cẩu, rộng 20-30m
- ***Container yard CY (bãi container):*** nơi tiếp nhận, lưu trữ container, 105.000 m²
- ***Khu vực tiếp nhận, chất xếp container (Marshalling Yard):*** kề bên thềm bến

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

4. Cảng bến bãi container

Cấu trúc, thiết bị máy móc của khu cảng container:

- *Container freight station CFS (trạm thu gom hàng lẻ container):* nơi tiến hành n/vụ chuyên chở hàng lẻ ➡
- *Trung tâm kiểm soát:* kiểm soát và giám sát tình hình bốc dỡ container,
- *Cổng cảng (Gate):* kiểm soát chặt chẽ theo thủ tục XNK của chính quyền địa phương.
- *Xưởng sửa chữa container (Maintenance Shop)*
- *Các trang thiết bị khác:* trạm cung cấp điện năng, thiết bị chiếu sáng, tổ chức y tế, phòng cháy chữa cháy

II. Cơ sở vật chất kĩ thuật của VT container

4. Cảng bến bãi container

Hoạt động của khu cảng container

- Chức năng: lập KH khai thác, tiến hành hoạt động nghiệp vụ để thực hiện KH đó.
- Hoạt động nghiệp vụ: x/dỡ container lên xuống tàu, v/chuyển, lưu giữ container tại bãi chứa, giao hàng, nhận hàng, đóng hàng vào, rút hàng ra khỏi container, thực hiện nghiệp vụ chở hàng lẻ, v/chuyển container = các PT VT khác nhau...

III. Thuê và cho thuê container

1. Công ty cho thuê container

- 45% khối lượng container thuộc sở hữu các công ty VT đường biển, đường sắt, đường HK
20 công ty tàu biển lớn thế giới (Evergreen, US Lines, Sea-Land, Mearsk, Hapag Lloyd) chiếm hữu 800.000TEU.
- 55% khối lượng container còn lại thuộc các công ty KD cho thuê vỏ container (CTI, SCI ITEL, INTERPOOL, FLX-VAN, GENSTAR, TRANSAMERICA, TIPHOO...)

III. Thuê và cho thuê container

2. Hợp đồng thuê và cho thuê container

2.1. HĐ thuê chuyến (Trip Lease) ⇨

2.2. HĐ thuê không quy định số lượng container (Rate Agreement)

2.3. HĐ thuê quy định số lượng container tối thiểu (Master Lease) ⇨

2.4. HĐ thuê dài hạn (Long Term Lease)

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

1. Hoạt động của tàu chuyên chở container

Tàu h/động định tuyến, ghé qua các cảng ấn định trước theo lịch trình cho trước.

- a. Vận chuyển từ cảng đến cảng Port to Port
Shipment/Port of Receipt to Port of Delivery/CY/CY*
- b. Vận tải liên hợp (Combined Transport)/VT đa phương thức (Multimodal Transport)*

→ Ng thuê sẽ tùy theo nhu cầu VT, tình hình hoạt động của tàu container mà chọn lựa PTVT thích hợp.

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

2. Các phương thức gửi hàng bằng container

2.1. Phương pháp nhận nguyên giao nguyên (FCL/FCL)

■ **K/n**: Hàng nguyên (Full container load-FCL): lô hàng của 1 ng gửi hàng, khối lượng lớn, xếp trong 1 hay nhiều container.

Nhận nguyên giao nguyên: ng chuyên chở nhận nguyên từ ng gửi hàng (shipper) ở nơi đi và giao nguyên cho ng nhận (consignee) ở nơi đến.

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

chủ hàng đóng hàng vào container tại kho riêng/bãi container. 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. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

2. Các phương thức gửi hàng bằng container

2.1. Phương pháp FCL/FCL

Trách nhiệm của ng gửi hàng

- VT hàng từ kho/nơi chứa hàng → CY cảng đi
- Đóng hàng vào container
- marking, ghi dấu hiệu chuyên chở trên bao bì hàng
- Niêm phong cặp chì container theo quy chế XK và thủ tục hải quan
- Chịu mọi CP liên quan đến việc làm trên
- Lấy VĐ chưa xếp/VĐ nhận container để chở

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

2. Các phương thức gửi hàng bằng container

2.1. Phương pháp FCL/FCL

TN của ng người chuyên chở

- Phát hành VĐ nhận hàng để xếp.
- Bảo quản hàng xếp trong container
- Xếp container từ bãi chứa ở cảng gửi lên tàu
- Dỡ container từ tàu xuống bãi chứa ở cảng đến
- Giao container cho người nhận có VĐ hợp pháp và thu hồi VĐ
- Chịu mọi chi phí xếp dỡ container lên xuống tàu

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

2. Các phương thức gửi hàng bằng container

2.1. Phương pháp FCL/FCL

TN của ng nhận hàng (Consignee)

- Xin giấy phép NK và làm thủ tục hải quan cho lô hàng.
- Xuất trình VĐ hợp lệ cho người chuyên chở
- Kiểm tra tình trạng bên ngoài của container so với VĐ
- Nhanh chóng rút hàng ra khỏi container tại CY/ kho để hoàn trả container rỗng cho ng chuyên chở
- Chịu CP liên quan đến các việc trên

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

2. Các phương thức gửi hàng bằng container

2.2. Phương pháp nhận lẻ, giao lẻ (LCL/LCL) (less than container load)

- **K/n**: Hàng lẻ (LCL): lô hàng của 1 ng gửi hàng, khối lượng nhỏ, không đủ đóng trong 1 container. Nhận lẻ, giao lẻ tức ng chuyên chở nhận lẻ từ ng gửi hàng và giao lẻ cho ng nhận.

2.2. Phương pháp LCL/LCL

Ng gom hàng nhận nhiều lô hàng của nhiều chủ hàng lẻ gửi cho nhiều ng nhận lẻ tại CFS, cấp VĐ gom hàng (House B/L)

↓

Đóng nhiều lô hàng lẻ vào cùng 1 container, niêm phong kẹp chì, sau đó gửi nguyên container cho ng vận chuyển

↓

Ng v/chuyển xếp container lên tàu, cấp VĐ chủ (Master B/L), vận chuyển đến nơi đến

↓

Ng chuyên chở dỡ container ra khỏi tàu, giao nguyên container cho đại lý của ng gom hàng tại cảng đến

↓

Đại lý của ng gom hàng dỡ hàng ra khỏi container, giao cho các ng nhận hàng lẻ trên cơ sở xuất trình House B/L.

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

2. Các phương thức gửi hàng bằng container

2.2. Phương pháp LCL/LCL

Trách nhiệm của ng gửi hàng

- V/chuyển hàng từ kho trong nội địa, giao cho ng gom hàng tại CFS cảng đi và chịu CP
- Chuyển các chứng từ (thương mại, VT và thủ tục XNK) cho ng gom hàng nếu CFS là kho thường, nếu CFS là kho ngoại quan → hoàn tất thủ tục XK.
- Thanh toán cước phí nếu đk thương mại trả trước (Prepaid)

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

2. Các phương thức gửi hàng bằng container

2.2. Phương pháp LCL/LCL

Trách nhiệm của ng vận chuyển hàng lẻ

- Ng v/chuyển thực sự ký phát Master B/L, xếp hàng lên tàu, chuyên chở đến cảng đích, dỡ hàng xuống cảng, giao hàng cho người nhận tại CFS cảng đến.
- Ng thâu v/chuyển hàng lẻ (NVOCC): công ty GN (Freight Forwarding) là Contracting Carrier. VĐ NVOCC ký phát là House B/L/FIATA Bill of Lading

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

2. Các phương thức gửi hàng bằng container

2.2. Phương pháp LCL/LCL

Trách nhiệm của ng vận chuyển hàng lẻ

- ① Nhận các lô hàng lẻ tại CFS, phát hành VĐ hàng lẻ cho các chủ hàng
- ② Đóng các lô hàng lẻ vào container
- ③ Vận chuyển ra cảng, xếp xuống tàu, đưa đến cảng
- ④ Dỡ container ra khỏi tàu đưa về CFS
- ⑤ Dỡ các lô hàng lẻ giao cho chủ hàng lẻ
- ⑥ Thu hồi B/L

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

2. Các phương thức gửi hàng bằng container

2.2. Phương pháp LCL/LCL

Trách nhiệm của ng nhận hàng

- Xin giấy phép NK và làm thủ tục hải quan cho lô hàng nhập
- Xuất trình VĐ hợp lệ cho người gom hàng hoặc đại diện của họ để nhận hàng
- Thanh toán cước phí nếu là cước trả sau

2.3. Phương pháp nhận lẻ giao nguyên LCL/FCL

Chủ hàng giao lô hàng lẻ cho người chuyên chở/ng gom hàng tại CFS. lấy House B/L



Sau khi kiểm tra hải quan, ng chuyên chở/ng gom hàng đóng hàng vào container tại CFS



Ng chuyên chở xếp container lên tàu, vận chuyển đến nơi đến



Ng chuyên chở dỡ container ra khỏi tàu, đưa về CY cảng đến, giao cho ng nhận

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

2. Các phương thức gửi hàng bằng container

2.4. Phương pháp nhận nguyên giao lẻ FCL/LCL

- **A/d với TH 1 người bán cho nhiều người mua ở nơi đến. Ng chuyên chở nhận hàng nguyên container từ chủ hàng và có thể cấp nhiều B/L tương ứng với số lượng người nhận. Tại nơi đến, ng chuyên chở sẽ giao lẻ cho từng ng nhận tại CFS.**

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

3. Các yếu tố ảnh hưởng đến việc đóng gói hàng vào container

a. Đặc điểm hàng hoá

- Loại hàng không chở được bằng container ➡
- Loại hàng thông thường được chở bằng container
- Loại hàng có đặc tính lý hoá đặc biệt ➡

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

3. Các yếu tố ảnh hưởng đến việc đóng gói hàng vào container

b. Đặc điểm container

Các bước đóng hàng vào container:

- ① Lựa chọn, kiểm tra container**
- ② Kiểm tra tình trạng bên ngoài container :**
- ③ Đóng hàng vào container: tập kết hàng hoá đầy đủ, kiểm tra trọng tải sử dụng container.**

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

4. *Cước phí container*

a. Các yếu tố cấu thành cước phí container

- Cước phí
- Phụ phí trong VT container
- + CP bến bãi (Terminal/Equipment Handling Charges-THC)
- + CP dịch vụ hàng lẻ (LCL Service Charge)
- + CP vận chuyển nội địa/chặng phụ (Inland Haulage Charges)
- + CP nâng lên, đặt xuống, di chuyển, sắp xếp container trong kho bãi (Up and Down Removal)
- + Tiền phạt đọng container (Demurrage)
- + Phụ phí do sự biến động của tiền tệ (CAF- Currency Adjustment Factor)
- + Phụ phí giá dầu tăng (BAF- Bunker Adjustment Factor)

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

4. *Cước phí container*


b. Các yếu tố ảnh hưởng tới cước container

- ***Loại container, kích thước container***
- ***cấp hạng của hàng hoá xếp trong container.***
- ***mức độ sử dụng trọng tải TB của container***
- ***Hành trình, đk vận chuyển và thị trường***

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

4. *Cước phí container*

c. Các loại cước container

- Cước container tính theo mặt hàng (Commodity Box Rate) CBR 
- Cước container tính chung cho mọi loại hàng (Freight all kinds) FAK
- Cước tính theo HĐ khối lượng lớn (cước ưu tiên/ưu đãi) Time volume Contracts Rate-TVC
- Cước tính theo TEU
- Cước hàng lẻ

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

5. TN của người chuyên chở container đ/v hàng hoá

a. Thời hạn TN

- **Quy tắc Hamburg 1978, TN từ "bãi container đến bãi container" CY/CY.**
- **Quy tắc Hague, TN từ khi "cần cầu móc hàng ở cảng đi và kết thúc khi cần cầu dỡ hàng ở cảng đến".**

b. Cơ sở TN: chương Chuyên chở hàng hoá ngoại thương bằng đường biển

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

5. TN của người chuyên chở container đ/v hàng hoá

c. Giới hạn TN

- Quy tắc Hague 1924 (Hague Rules 1924)

- Nếu hàng có kê khai giá trị trên VĐ
- Nếu không kê khai giá trị hàng trên VĐ → 100 bảng Anh/kiện hoặc đvị hàng hoá chuyên chở.

- Quy tắc Hague-Visby 1968 (Hague-Visby Rules 1968)

- Nếu hàng có kê khai giá trị trên VĐ
- Nếu không kê khai giá trị hàng trên VĐ → 10.000 fr/kiện hoặc đvị hàng hoá chuyên chở; hoặc 30 fr/kg hàng cả bì

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

5. TN của người chuyên chở container đ/v hàng hoá

c. Giới hạn TN

- Quy tắc Hague-Visby 1968 (Hague-Visby Rules 1968)

Hàng v/chuyển bằng container:

- Nếu kê khai số kiện trong 1 container trên VĐ
- Nếu không kê khai số kiện trong 1 container trên VĐ

- **NĐT SDR 1979 (SDR Protocol):**

- Nếu hàng có kê khai giá trị trên VĐ
- Nếu không kê khai giá trị hàng trên VĐ
→ 666,67 SDR/kiện hoặc đvị hàng hoá chuyên chở hay 2 SDR/kg hàng cả bì

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

5. TN của người chuyên chở container đ/v hàng hoá

c. Giới hạn TN

- **NĐT SDR 1979 (SDR Protocol):**

- Hàng vận chuyển bằng container: giống quy tắc Hague-Visby 1968

- **Quy tắc Hamburg 1978 (Hamburg Rules 1978)**

- Nếu hàng có kê khai giá trị trên VĐ
- Nếu không kê khai giá trị hàng trên VĐ → 835 SDR/kiện hoặc đvị hàng hoá chuyên chở hay 2,5 SDR/kg hàng cả bì
- Hàng vận chuyển bằng container: giống quy tắc Hague-Visby 1968.
- Giao hàng chậm: 2,5 lần tiền cước của số hàng giao chậm

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

5. TN của người chuyên chở container đ/v hàng hoá

c. Giới hạn TN

- Bộ luật hàng hải VN 1990:
 - Giới hạn bồi thường: giống Hague-Visby 1968
 - Hàng v/chuyển bằng container: chưa đề cập đến

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

6. VĐ container (container Bill of Lading)

a. VĐ theo cách gửi FCL/FCL

- **VĐ container :1 chứng từ VT do ng chuyên chở container /đại lý của họ ký phát cho ng gửi hàng sau khi nhận container chứa hàng**
- **Theo cách chuyên chở, VĐ container được gọi là VĐ từ cảng đến cảng hay VĐ vận chuyển liên hợp.**
 - **VĐ từ cảng đến cảng ➡**
 - **VĐ VT liên hợp**

III. Ng/vụ v/chuyển hàng hoá XNK bằng container

6. VĐ container (container Bill of Lading)

b. VĐ theo cách gửi hàng lẻ (LCL/LCL)

- **Nếu ng chuyên chở thực tế KD hàng lẻ → ký phát cho ng gửi hàng VĐ hàng lẻ LCL/LCL**
- **Nếu Forwarding Agent KD hàng lẻ, → 2 loại VĐ được ký phát:**
 - **VĐ thực của ng chuyên chở (Master Ocean B/L)**
 - **VĐ của ng GN/VĐ gom hàng (House B/L)**

CHƯƠNG III. CHUYÊN CHỞ HÀNG HÓA XNK BẰNG CONTAINER

IV. Gom hàng (consolidation, groupage)

a. Khái niệm:

b. Vai trò của người gom hàng

c. TN chuyên chở hàng hoá

d. Lợi ích

IV. Gom hàng (consolidation, groupage)

- a. Khái niệm:** tập hợp những kiện hàng lẻ của nhiều người gửi ở 1 điểm đi, thành 1 lô hàng lớn để giao cho nhiều người nhận ở cùng điểm đến thông qua đại lí của người gom hàng ở nơi đến.
- Hàng lẻ (LCL): các lô hàng nhỏ, không đủ để đóng trong 1 container.
 - Hàng nguyên (FCL): các lô hàng lớn, đủ để đóng trong 1 hoặc nhiều container và có 1 ng gửi và 1 ng nhận.
 - Ng KD dịch vụ thu gom hàng hóa → ng thu gom hàng (Consolidator).

IV. Gom hàng (consolidation, groupage)

b. Vai trò của người gom hàng

- Tổ chức vận chuyển những lô hàng lẻ để hưởng chênh lệch giữa cước nguyên và cước lẻ.
- Thu cước lẻ của chủ hàng và trả cước nguyên cho ng chuyên chở.

c. TN chuyên chở hàng hoá

- Chịu trách nhiệm đ/v hàng hoá từ khi nhận hàng từ ng gửi hàng lẻ cho đến khi giao xong hàng cho các ng nhận hàng lẻ ở nơi đến.

IV. Gom hàng (consolidation, groupage)

d. Lợi ích

- *Đ/v chủ hàng*

- hưởng giá cước thấp hơn nếu gửi trực tiếp cho ng chuyên chở
- có thể gửi đi nhiều địa điểm mà không phải làm việc với nhiều ng chuyên chở.
- thực hiện PT giao hàng từ kho đến kho (door to door)

- *Đối với xã hội*

- tăng sức cạnh tranh của hàng hoá, tạo dịch vụ mới, giải quyết công ăn việc làm.

IV. Gom hàng (consolidation, groupage)

d. Lợi ích

- *Đ/v ng chuyên chở*

- không phải làm những lô hàng lẻ, tiết kiệm thời gian, CP, chứng từ.
- tận dụng khả năng chuyên chở, khai thác triệt để nguồn hàng trong chuyên chở.
- không sợ thất thu cước từ các chủ hàng lẻ

- *Đ/v ng gom hàng*

- hưởng chênh lệch giữa tổng cước lẻ và cước nguyên