

Quy trình handle hàng Sea

- Đối với hàng Sea: có 2 loại là FCL (hàng nguyên container) và hàng LCL (hàng lẻ – tính theo khối - cbm): Đây là hình thức vận chuyển hàng hóa thông dụng nhất hiện nay, do độ an toàn cho hàng hóa cũng như thời gian vận chuyển nhanh chóng. Các tàu container có thể ghé nhiều cảng trên cùng một hành trình nên rất tiện lợi cho chủ tàu và tiết kiệm cước phí cho khách hàng sử dụng dịch vụ này.

- FCL (Full Container Loading): gồm có các loại container như 20'/ 40'/ 40HC/ 45'/ 20RF/ 40RF/ 20OT (Open Top)/ 40OT/ 20GOH (Garment On Hanging)/ 40GOH.

- Hàng được đóng trong nguyên container 20'DC/ 40'DC hay 40'HQ. Có thể của 1 hay nhiều chủ hàng đóng cho 1 người nhận hàng. Đôi khi gửi cho nhiều hơn 1 người nhận nhưng do 1 người đại diện đứng ra làm thủ tục nhận hàng.

Đây là cách handle hàng đơn giản nhất nhưng chúng ta cũng cần quan tâm đến một số điểm chính sau khi handle hàng nguyên container:

- Phải kiểm tra xem hệ thống đại lý xem có đại lý handle tại cảng đích hay không?
- Kiểm tra với khách hàng điều kiện thanh toán cước là Collect hay Prepaid.
- Kiểm tra giá với ít nhất 3 hãng tàu có cảng đích là cảng chính của họ để đảm bảo giá cước tốt nhất.
- Phải tư vấn cho khách hàng về các dịch vụ có liên quan như: khai quan, đóng hàng, vận chuyển, nâng hạ, kiểm dịch, hun trùng (cho hàng nông thủy sản),

- LCL (Less Container Loading): được tính theo khối (cbm). Hiện tại chúng ta có Service đi các tuyến: EU, Asia, ... qua các Co-loader Vinatrans, Everich, Sotrans, ANC (An Nhơn Fwd), ... Hàng được đóng trong nguyên container nhưng của nhiều người gửi hàng gửi cho nhiều người nhận hàng khác nhau. Hiện nay có rất nhiều công ty giao nhận làm các dịch vụ này, do vậy lợi nhuận không còn cao như trước, trong đó có một số tuyến không những được free giá cước mà còn được chi lại commission như: SIN, TWN, và HKG.

Khi sales hàng lẻ chúng ta phải chú ý một số điểm như sau:

- Phải kiểm tra xem hệ thống đại lý xem có đại lý handle tại cảng đích hay không?
- Kiểm tra với khách hàng điều kiện thanh toán cước là Collect hay Prepaid. Đây là điểm chính yếu khi làm hàng lẻ, vì nó liên quan đến hệ thống đại lý cách thức handle hàng tại cảng đích
- Kiểm tra giá với ít nhất 3 co-loader để đảm bảo giá tốt nhất cho tuyến dịch vụ đó. Phải tư vấn cho khách hàng về các dịch vụ có liên quan như: khai quan, đóng thùng, vận chuyển nội địa, cách thức giao hàng tại cảng đích,
- Bunker ship (tàu rời): đây là loại tàu rời chuyên dùng để chở những hàng như: gạo, bột mì, sắn lát, sắt, thép, phân bón, ... Phương pháp này dùng để vận chuyển các loại hàng đóng bao hay hàng xá

như: nông sản, sắt thép, ... Để có thể handle được loại dịch vụ này cần phải có kinh nghiệm trong việc đọc các từ viết tắt trong hợp đồng thương mại và hợp đồng vận chuyển. Nắm bắt được lịch trình của tàu cũng như biết các trung tâm điều hành tàu trong vùng, ... Thường thì các công ty giao nhận vận chuyển ở Việt nam thường chỉ là nhà môi giới buôn bán cước tàu chứ ít khi đứng ra dàn xếp, môi giới tàu trực tiếp với các chủ tàu trong cũng như ngoài nước.

- Bểng tàu Ro/Ro (Roll on – Roll off): Dùng để vận chuyển các loại máy móc thiết bị có khả năng vận hàng được mà không cần sự trợ giúp của các phương tiện khác như cầu hay xe nâng.

2- Đối với giá hàng Sea:

Trong giá hàng Sea luôn đính kèm những thuật ngữ sau:

- All Water: giá bao gồm cho container được vận chuyển bằng suốt quá trình vận tải bằng đường biển (cho tuyến Mỹ).
- All In: giá được bao gồm tất cả các phụ phí.
- MLB (Mini Land Bridge): giá bao gồm cho container vận chuyển giữa các cảng chính, sau đó được chuyển vào cảng phụ (cảng cuối cùng khách yêu cầu) bằng xe tải hay tàu hỏa, ... (cho tuyến Mỹ).
- DDC (Destination Delivery Charge): Phụ phí giao hàng tại cảng đến.
- WRS (War Risk Surcharge): phụ phí chiến tranh
- PCS (Panama Channel Surcharge): Phụ phí wa kênh đào Panama.
- CAF (Currency Adjustment Factor): Phụ phí biến động tỷ giá ngoại tệ.
- BAF (Bulker Adjustment Factor): phụ phí xăng dầu (cho tuyến Châu Âu).
- EBS (Emergency Bunker Surcharge): phụ phí xăng dầu (cho tuyến Châu Á).
- GRI (General Rate Increase): phụ phí của cước vận chuyển (chỉ xảy ra vào mùa hàng cao điểm). = PSS (Peak Season Surcharge): phụ phí của cước vận chuyển vào mùa hàng cao điểm.

3- Các hãng tàu tại Việt Nam: (Các hãng tàu ko nhận hàng LCL mà chỉ nhận FCL)

- Mearsk Sealand
- WANHAI LINES
- APL
- MOL
- NYK
- CNC
- MSC
-

4- Quy trình chứng từ của lô hàng Sea: (quy trình tại forwarder only)

a. Xuất: Sau khi thỏa thuận giá cả với khách hàng

- Nhận Booking từ khách hàng.
- Liên hệ với hãng tàu/Co-loader để lấy lệnh cấp container rỗng.
- Fax lệnh cấp container cho khách hàng.
- Theo dõi và yêu cầu khách hàng đóng hàng và hạ bãi đúng ngày giờ qui định trên lệnh cấp container.

- Yêu cầu khách hàng khi đóng hàng vào container xong phải báo chi tiết làm HB/L cho chúng ta gấp.
- Sau khi nhận chi tiết lô hàng từ khách hàng, chúng ta đánh HB/L nháp Fax qua cho khách hàng kiểm tra và confirm. In HB/L gốc cho khách.
- Đồng thời gửi chi tiết lô hàng và tên đại lý của AA ở Destination cho hãng tàu đánh MB/L. Khi nhận MB/L nháp từ hãng tàu phải kiểm tra thật kỹ về tên tàu, số chuyến, số cont/seal, tên đại lý, ...
- Đến hãng tàu nhận MB/L đối với MB/L gốc, thông thường chúng ta chỉ cần MB/L Surrender cho nên chúng ta chỉ cần nhận MB/L bằng Fax mà thôi.
- Giao HB/L gốc cho khách hàng và thu tiền Bill Fee.
- Lưu file: HB/L, MB/L, I/V, P/L, C/O (copy), giấy giới thiệu,

b. Nhập:

- Nhận Pre-Alert từ đại lý ở nước ngoài (phía export).
 - Chuẩn bị Cargo Manifest và Fax cho hãng tàu/Co-loader thể hiện trên MB/L.
 - Nhận thông báo hàng đến từ hãng tàu/Co-loader.
 - Đến văn phòng hãng tàu/Co-loader nhận D/O (Delivery Order – lệnh giao hàng) cùng các chứng từ đính kèm như: các D/O thứ cấp khác (bản gốc hoặc có đóng dấu sao y, MB/L của hãng tàu hay HB/L của Co-loader).
 - Phát hành D/O của AA & Logistics cùng các D/O khác và HB/L giao cho khách hàng (Consignee). Thu tiền Handling Fee, CFS (Container Forward Service) nếu là hàng LCL, D/O Fee, cước nếu là cước Collect, ...
- Lưu file: HB/L, MB/L, các D/O (copy), I/V, P/L, giấy giới thiệu, ...