

Thực hành nghịệp vụ ngoại thương 2

GVBS: NGUYỄN THỊ THÚY LOAN



BÀI TẬP NHÓM ELEARNING

Mỗi nhóm thực hiện 1 chủ đề sau:

- Quy trình logistics xuất khẩu FCL (full container loading)
- Quy trình logistics xuất khẩu LCL (less container loading)
- Quy trình logistics xuất khẩu Air
- Quy trình logistics xuất khẩu đường bộ
- Quy trình logistics nhập khẩu

Hình thức: nộp file power point trên elearning “22122 - 470351- Thực hành nghiệp vụ ngoại thương 2 - Bùi Thị Anh Thư và Nguyễn Thị Thúy Loan”, enrol key: **DA19KNT**

Thời gian hoàn thành ngày **08/03/2022**

NỘI DUNG MÔN HỌC

- ❑ Trang thiết bị trong ngành logistics, công thức tính cước phí VCQT, incoterms
- ❑ Quy trình logistics xuất nhập khẩu
- ❑ Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa
- ❑ HS code, biểu thuế và thực hành
- ❑ Bảng chi phí logistics, cách tính thuế, thực hành tính giá

Bài 1: Trang thiết bị trong ngành logistics, công thức tính cước phí vận chuyển quốc tế

GVBS: NGUYỄN THỊ THÚY LOAN



CONTENT

- ❖ Trang thiết bị trong ngành logistics
- ❖ Công thức tính cước phí vận chuyển quốc tế
- ❖ Incoterms 2020

TRANG THIẾT BỊ TRONG NGÀNH LOGISTICS



THẢO LUẬN NHÓM

Các nhóm nghiên cứu về các loại container phổ biến hiện nay

Thời gian thực hiện: 15 phút

CONTAINER LÀ GÌ?

Container là một sản phẩm được làm bằng thép chắc chắn hình hộp chữ nhật sử dụng cho việc vận chuyển hàng hóa trên biển

Sức chứa của container được tính bằng đơn vị TEU tương đương với 20 foot (1foot = 0,3048 m)

- 1 container 20 feet là 1 TEU
- 1 container 40 feet ~ 2 TEU
- 1 container 45 feet ~ 2 TEU

CÁC LOẠI CONTAINER

Container 20"

- 20'DC (dry cont)
- 20'RF (Reefer)
- 20'OT (open top)
- 20'FR (flat rack)
- ISO Tank (cont bồn)

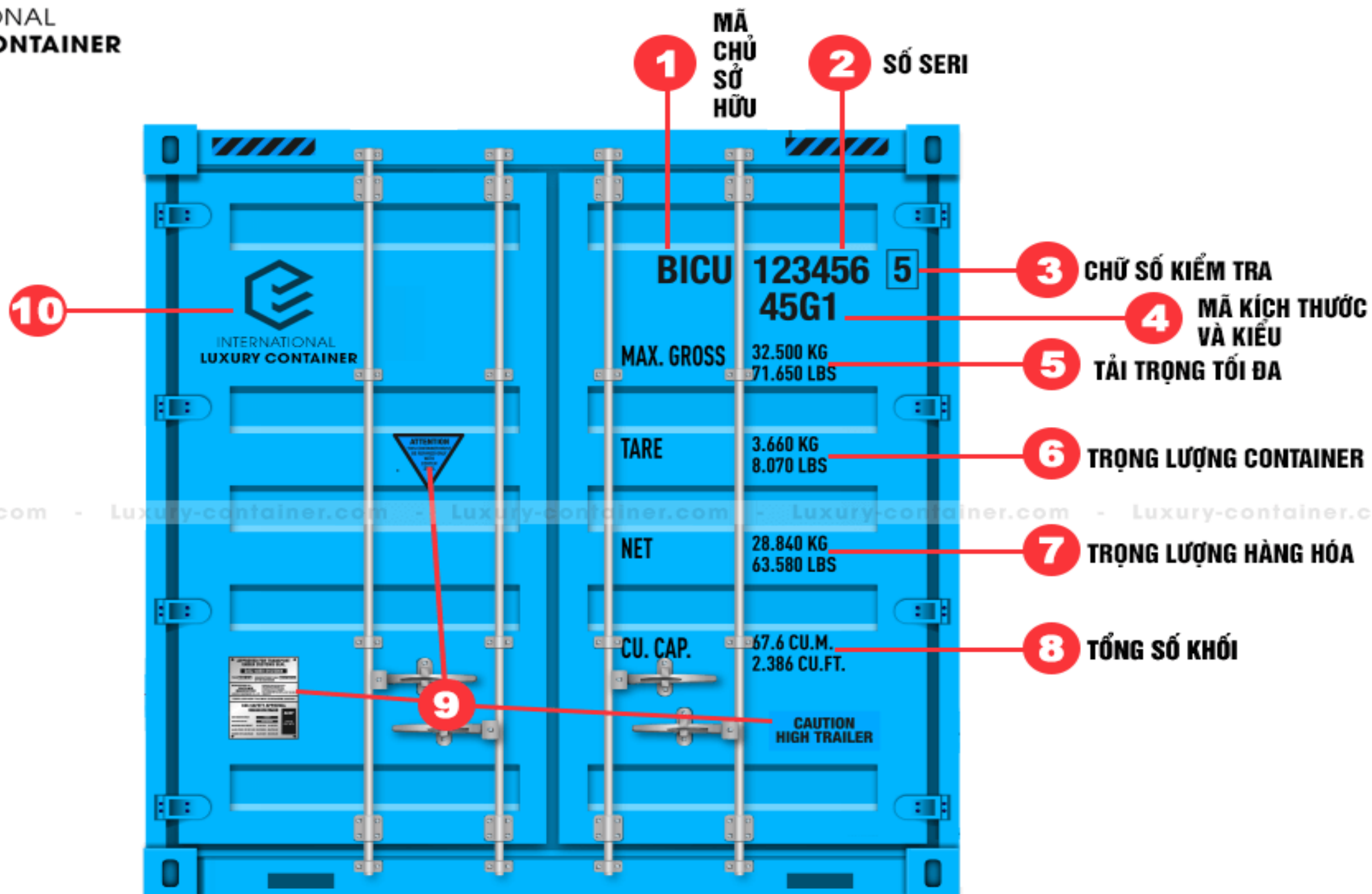
Container 40"

- 40' DC, 40"HC (high cube), 40'HQ
- 40'RF
- 40'OT
- 40'FR

CONTAINER 20'DC

Loại Container	Chi tiết kỹ thuật		
Cont 20F khô	Bên ngoài	Dài	6,06 m
		Rộng	2,44 m
		Cao	2,59 m
	Bên trong	Dài	5,89 m
		Rộng	2,35 m
		Cao	2,39 m
	Cửa Cont	Rộng	2,34 m
		Cao	2,28 m
	Trọng Lượng Cont 20F	2,2 tấn	
Trọng lượng hàng	26,58 tấn		
Trọng lượng hàng tối đa	30,4 tấn		





CÁC KÝ HIỆU TRÊN CONTAINER

1. Mã chủ sở hữu container (identification system):

Trên container bạn thường nhìn thấy 4 chữ cái được in hoa vd: COLU thì 3 chữ COL được gọi là tiếp đầu ngữ cont được chủ sở hữu container đăng ký với cơ quan quản lý trực tiếp là cục Container Quốc tế (BIC - Bureau International des Containers et du Transport Intermodal)

Chữ U ở dưới là ký hiệu loại thiết bị trong container. Chúng ta thường gặp ký Hiệu U ngoài ra còn có J và Z

- U: container chở hàng (freight container)
- J: thiết bị có thể tháo rời của container chở hàng (detachable freight container-related equipment)
- Z: đầu kéo (trailer) hoặc moóc (chassis)

VD: CCLU thì tên cont là CCL còn U là ký hiệu cont dùng để chở hàng.

CÁC KÝ HIỆU TRÊN CONTAINER

2.Số Serri Cont (Serial Number):

- Đây được gọi là số container gồm 06 chữ số do chủ container tự đặt ra với quy ước không được trùng tên với container khác
- Mỗi số chỉ được dùng 1 lần duy nhất. Trường hợp khi đặt tên mà không đủ 6 số thì sẽ thêm chữ số 0 đằng trước các số đó.

VD: 3705671 hoặc 370567 là số seri của container

CÁC KÝ HIỆU TRÊN CONTAINER

3. Chữ số kiểm tra container (Check digit):

- (Check digit) Là số đứng sau các dãy số Sê-ri của cont.
- Đặc điểm của số này là được in và đóng khung ví dụ: số (2), (6)...
- Mục đích gắn số kiểm tra để hạn chế tình trạng trùng lặp số container vì khi check trên hệ thống sẽ khác với thực tế.
- Một số trường hợp nếu sai 2 ký tự thì số kiểm tra vẫn đúng.

CÁC KÝ HIỆU TRÊN CONTAINER

4. Mã kích thước và kiểu (size and type codes):

Đây là dòng các chữ số ở dưới dãy số sê-ri cont VD: 22G1, 45R1, ...









- 2 số đầu tiên sẽ thể hiện là chiều dài của container., VD: 2 là 20 feet, số 4 là 40 Feet. Đặc biệt cont 45 sẽ ký hiệu là chữ L.
- Ký hiệu chữ cái trong loại cont được chia thành các nhóm: G, T, R, U...
 - G: Container thường
 - R : cont lạnh
 - U: Cont open top có thể mở lắp
 - T: là container bồn
- Chữ số sau ký hiệu chữ thường gặp nếu là 0 có thể mở 1 hoặc 2 đầu – Trường hợp 1 có cửa thông gió ở trên; P sẽ thể hiện cho cả 2 loại trên.

VD: Trên Container thể hiện: YULU 200458 – 22G1 : Đọc là cont YUL 200458. Cont thường 20 Feet có cửa thông gió ở trên.

CÁC KÝ HIỆU TRÊN CONTAINER

5. Các dấu hiệu khai thác (operational markings)

- **GROSS**: Tổng trọng lượng tối đa cho phép của container, tính cả khi đã đóng hàng (bao gồm cả các vật dụng đã chèn lót trong cont) Được thể hiện bằng 2 đơn vị là Kg và LB (1 kg ~ 2.2 lbs - pound)
- **TARE**: Trọng lượng tịnh của vỏ container.
- **NET (Hoặc PAYLOAD hoặc MAX.C.W)**: Trọng lượng hàng tối đa đóng vào container.
- **CAP (CUBIC CAPACITY)**: Số khối trong cont, được tính bằng m khối và feet khối.

Visualization									
Con Type	20'DC	40'DC	40'HC	20'OT	40'OT	20'FR	40'FR	20'RF	40'RF
Outside dimensions									
Length, m	6.058	12.192	12.192	6.058	12.192	6.058	12.192	6.058	12.192
Width, m	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438
Height, m	2.581	2.591	2.896	2.591	2.591	2.591	2.591	2.896	2.591
Internal dimensions									
Length, m	5.898	12.032	12.032	5.898	12.032	5.612	11.656	5.506	11.207
Width, m	2.352	2.352	2.352	2.352	2.352	2.227	2.208	2.304	2.246
Height, m	2.385	2.385	2.698	2.348	2.348	2.213	1.955	2.602	2.183
Other dimensions									
Doorway	2340x2280	2340x2280	2340x2585	2340x2280	2340x2280			2300x2539	2216x2118
Tare weight, kg	2.330	4.000	3.840	2.300	4.300	2.750	4.900	3.325	3.700
Capacity, m ³	33.1	67.5	76.4	32.5	65.9			28	58
Available load, kg	21.610	26480	26.640	28.180	26.680	31.250	45.100	23.675	25.000

REEFER CONTAINER



OPEN TOP CONTAINER



FLAT RACK CONTAINER



ISO TANK CONTAINER



KEY CHÌ (SEAL)



PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ

➤ Xe đường bộ :

+ Xe nâng: xe nâng tay, nâng máy..

+ Xe nâng hạ container.

+ Xe tải:

→ 500kg

→ 1.25 mt

→ 3.5 mt

để vận chuyển hàng lẻ (less than cont load / LCL)

+ Xe rơ moóc đầu kéo (vận chuyển hàng cont = FCL/full container load).

XE NÂNG



XE NÂNG HẠ CONTAINER



XE TẢI XE ĐẦU KÉO



THẢO LUẬN NHÓM

Các nhóm nghiên cứu về các loại phương tiện vận tải đường biển phổ biến hiện nay

Thời gian thực hiện: 15 phút

CÁC PHƯƠNG TIỆN VẬN CHUYỂN ĐƯỜNG BIỂN

1. Tàu container (Container Ship)
2. Tàu chở hàng đông lạnh (Reefer Ship)
3. Tàu chở hàng bách hóa (General Cargo Vessels)
4. Tàu chở hàng rời (Bulk Carrier)
5. Tàu Roro (Ro-Ro Ship)
6. Tàu chuyên chở chất lỏng (Tanker)
7. Tàu chuyên chở gỗ (Logger)
8. Tàu chở sà lan (Lighter Aboard Ship)

CONTAINER SHIP



REEFER SHIP



General Cargo Vessels



BULK CARRIER



Making bulk carriers safer

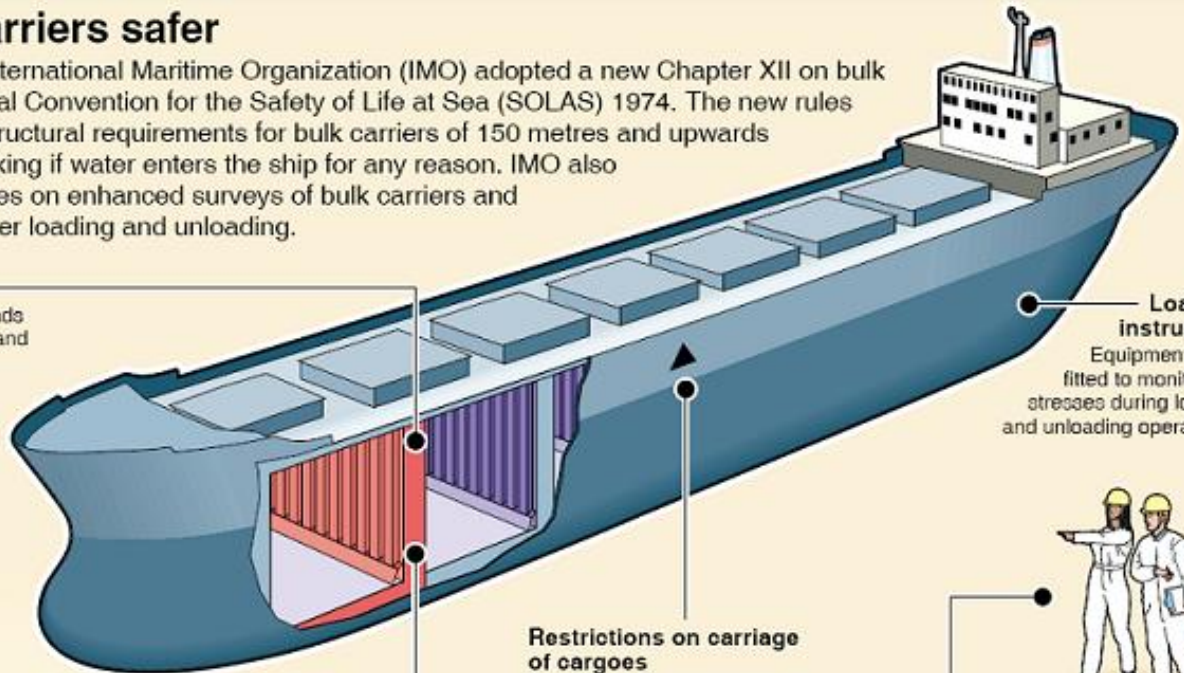
In November 1997 the International Maritime Organization (IMO) adopted a new Chapter XII on bulk carrier to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974. The new rules cover survivability and structural requirements for bulk carriers of 150 metres and upwards to prevent them from sinking if water enters the ship for any reason. IMO also adopted revised guidelines on enhanced surveys of bulk carriers and a code of practice for safer loading and unloading.

Stronger new ships

Increase the strength of bulkheads and the double bottom to withstand hold-flooded conditions.

Improving cargo handling practices

Conveyor belts (several kilometres long) often overload ships. Huge grabs (up to 36 tons), bulldozers and hydraulic hammers used for unloading can cause structural damage.



Loading instrument

Equipment to be fitted to monitor the stresses during loading and unloading operations.



Enhanced surveys

Enhanced programme of inspections to detect potential structural weakness and areas of corrosion.

Existing ships

The bulkhead between holds 1 and 2 and the double bottom of hold 1 must be strengthened to withstand flooding in hold 1 unless loading restrictions are imposed.

Restrictions on carriage of cargoes

Existing bulk carriers which meet the new structural requirements by means of loading restrictions must be marked with a solid equilateral triangle on the hull at midships below the deck line.

RO – RO SHIP (ROLL ON – ROLL OFF)



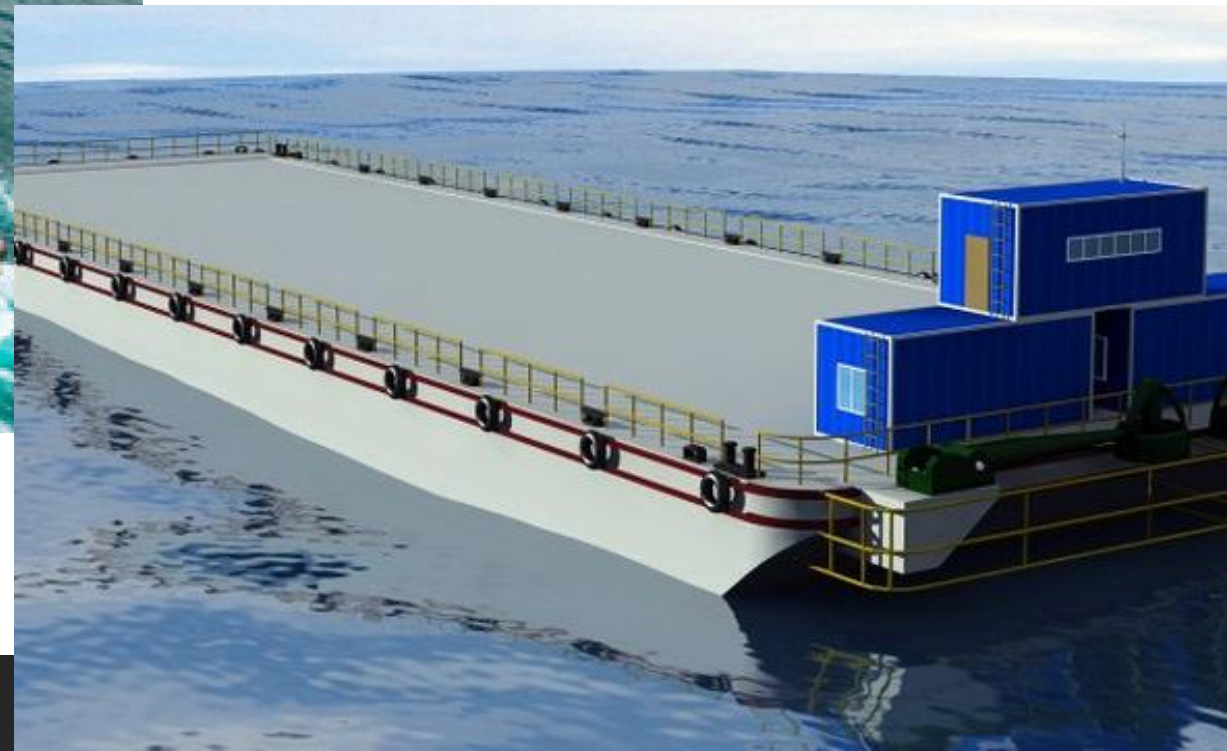
TANKER SHIP



LOGGER SHIP



LIGNER ABOARD SHIP



VẬN TẢI HÀNG KHÔNG



CÔNG THỨC
TÍNH GIÁ CƯỚC
VẬN TẢI QUỐC TẾ



➤ Biển :

- + Tàu rời (Bulk) – Gạo, xi măng, sắt thép, phân bón,..... => tấn
- + FCL (Full container load) – Hàng nguyên cont => Giá theo container
- + LCL (Less than container load) – Hàng lẻ => Tấn/khối

➤ Bộ :

- + FTL (Full truck load) Nguyên xe (20.5m, 17.5m, 13m, 9.6m....) => Theo xe
- + LTL (Less than truck load) : Hàng gom lẻ => Kg/khối

➤ Hàng không:

- + Nguyên máy bay : Tính theo nguyên máy bay.
- + Cargo ; => Kg tính theo DIM hoặc Gross weight
- + Express. => Kg tính theo DIM hoặc Gross weight

➤ Sắt :

- + Nguyên toa => Giá theo Toa
- + Gom hàng. => Kg/Khối

CÁCH TÍNH CHI PHÍ LOGISTICS

➤ Đường biển: FCL/LCL/Hàng rời.

+ CBM (Cubic meter) = $d \times r \times c$ (m) = m^3

+ Mt (metric ton) = rt (revenue ton) = tấn.

Quy ước: 1cbm tương đương 1 tấn

+ W/m (weight/measurement) là đơn vị để tính giá cước vận chuyển bằng đường biển đối với hàng LCL.

Wm được tính theo rt nếu số rt của hàng thực tế > cbm
và ngược lại.

CÁCH TÍNH CHI PHÍ LOGISTICS

- Giả sử lô hàng 2 tấn, 1 khối : Giá cước vận tải quốc tế tính 2 tấn.
- Ngược lại 1 tấn, 3 khối : giá cước tính 3 khối

THỰC HÀNH TÍNH GIÁ CƯỚC VTQT

➤ Bài tập : Công ty Vnlogs có 1 lô hàng xuất khẩu mặt hàng ống hút tre với thông tin như sau:

+ Số lượng kiện: 20 kiện

+ Kích thước mỗi kiện: 80 x 80 x 70 (cm)

+ Trọng lượng mỗi kiện (g.w) : 200kg

Giả sử cước phí vận chuyển quốc tế bằng đường biển theo phương thức giao hàng LCL (Less than container Load) là

Ocean Freight = 15 usd/wm.

Hỏi: Công ty Vnlogs phải trả tổng số tiền là bao nhiêu?

THỰC HÀNH TÍNH GIÁ CƯỚC VTQT

➤ Đáp án :

- Tổng số tấn là $20 \times 0.2 = 4$ tấn
- Tổng số khối là $20 \times (0.8 \times 0.8 \times 0.7) = 8.96$ khối.
- Giá cước vận tải quốc tế là 15 usd/wm

(Wm sẽ tính theo tấn nếu số tấn của hàng thực tế lớn hơn số khối và ngược lại)

=> Tổng cước = $15 \times 8.96 = 134.4$ usd.

CÁCH TÍNH CHI PHÍ LOGISTICS

➤ Hàng không.

+ Dim (Dimension)

$$Dim_{cargo} = \frac{d \times r \times c}{6000} \text{ (cm)}$$

$$Dim_{express} = \frac{d \times r \times c}{5000} \text{ (cm)}$$

CÁCH TÍNH CHI PHÍ LOGISTICS

➤ Hàng không

➤ Hàng nhỏ hơn 50kg thì đi express.

1 *dim* \approx 1kg.

+ C.w (Chargeable weight)

=> Được tính bằng dim nếu số dim thực tế của hàng > G.w

Và ngược lại.

➤ Bài tập : Công ty Vnlogs có 1 lô hàng xuất khẩu mặt hàng ống hút tre với thông tin như sau:

+ Số lượng kiện: 10 kiện

+ Kích thước mỗi kiện: 80 x 80 x 70 (cm)

+ Trọng lượng mỗi kiện (g.w) : 200kg

Giả sử cước phí vận chuyển quốc tế bằng đường hàng không Air Freight.

1. Nếu sử dụng hàng hàng không VN airline thì Vnlogs phải trả bao nhiêu tiền cho cước phí vận tải quốc tế
2. Nếu sử dụng hàng hàng không OZ thì Vnlogs phải trả bao nhiêu?
3. Khách hàng chỉ lấy số lượng là 2 kiện do cần cấp muốn đi qua KE. Vậy Vnlogs phải trả tổng bao nhiêu tiền?

Hãng hàng không	Min	.+45	.+100	.+300	.+500	.+1000	(Đơn vị : Kg)
VN	50 usd	2.10	2.00	1.95	1.85	1.75	Đơn vị : USD/kg
OZ	45 usd	2.00	1.85	1.70	1.55	1.45	Đơn vị : USD/kg
KE	42 usd	2.20	2.15	2.00	1.85	1.75	Đơn vị : USD/kg

Hỏi: Công ty Vnlogs phải trả tổng số tiền là bao nhiêu?

ĐÁP ÁN

1. 3500\$

2. 2900\$

3. 800\$

INCOTERMS 2020



INCOTERMS

Incoterms là 1 bộ gồm các điều kiện thương mại thể hiện tập quán giao dịch giữa các doanh nghiệp trong các hợp đồng mua bán hàng hóa. Incoterms chủ yếu mô tả:

- Nghĩa vụ: Người bán phải, người mua phải chịu trách nhiệm thực hiện nghĩa vụ nào. Ví dụ: ai sẽ chịu trách nhiệm cho việc vận chuyển hàng hóa hay mua bảo hiểm, ai sẽ thông quan xuất khẩu,...
- Rủi ro: Khi nào và tại địa điểm nào thì người bán chuyển rủi ro với hàng hóa sang cho người mua.
- Chi phí: Bên nào phải trả các chi phí nào, ví dụ chi phí vận tải quốc tế, chi phí đóng gói hàng hóa, bốc dỡ hàng,...

2010

Incoterms®

2020

The user had to look across several articles within each rule to see who bore which costs



All the costs allocated by each particular Incoterms® rule are now listed, for the seller in A9 and for the buyer in B9

The two rules that impose insurance requirements—CIP and CIF—required seller to obtain insurance cover for the benefit of the buyer at a minimum level, covering a number of standard listed risks



The minimum cover status quo remains in effect for CIF, but the default insurance requirement under CIP has moved to more comprehensive 'all risks' cover

The guidance note for DAT (delivered at terminal) defined "terminal" broadly to include "any place, whether covered or not..."



DAT is now named as DPU (delivered at place unloaded), emphasising that the place of destination could be any place and not only a "terminal"

INCOTERMS 2020 VS 2010

1. Vận đơn đường biển

Không nên sử dụng điều kiện FOB (free on board – đã bốc lên tàu) đối với giao hàng bằng container. Tuy nhiên, theo điều kiện FOB, người bán phải chịu tất cả rủi ro và chi phí xuất khẩu, chi phí xử lý bến cảng và cả chi phí/rủi ro bốc hàng. Lúc này, người bán nên sử dụng điều kiện FCA (Free Carrier – Giao cho người chuyên chở).

Tuy nhiên, nhiều người bán vẫn cứ sử dụng điều kiện FOB do LC thường yêu cầu vận đơn đã bốc hàng lên tàu. Do theo điều kiện FOB người bán chịu trách nhiệm bốc hàng lên tàu, họ có cơ hội nhận vận đơn đã bốc hàng lên tàu cao hơn.

Vì vậy, nhằm giúp người mua và người bán sử dụng điều kiện FCA, điều kiện FCA đã thay đổi cho phép họ thỏa thuận rằng người bán sẽ nhận vận đơn đã bốc hàng lên tàu.

INCOTERMS 2020 VS 2010

2. Bảo hiểm theo điều kiện CIF (cost, insurance and freight – tiền hàng, bảo hiểm và cước phí) và CIP (carriage and insurance paid to – cước phí và bảo hiểm trả tới)

Điều kiện CIP nghĩa là người bán chỉ chịu trách nhiệm giao hàng cho nhà chuyên chở nhưng phải trả cước phí và bảo hiểm hàng hóa đến nơi đến thỏa thuận. Điều kiện CIF cũng giống như vậy, ngoại trừ nó được sử dụng cho vận tải biển (giao hàng lên một con tàu và nơi đến phải là một cảng biển).

Trong Incoterms 2020, điều kiện CIF vẫn giữ nguyên yêu cầu về bảo hiểm như trong Incoterms 2010, nhưng CIP yêu cầu người bán phải mua mức bảo hiểm cao hơn. Mặc dù CIF và CIP đều yêu cầu người bán phải mua bảo hiểm, các bên có thể cân nhắc có cần thiết yêu cầu mức bảo hiểm cao hơn để bảo hiểm rủi ro tổn thất tiềm ẩn đối với hàng hóa trong thời gian vận chuyển hay không.

Nếu sử dụng điều kiện CIF hoặc CIP, cần rà soát để biết đó có phải là cách tiếp cận đúng hay không.

INCOTERMS 2020 VS 2010

3. DAT (delivered at terminal – giao tại bến) đã thay đổi thành DPU (delivered at place unloaded – giao tại nơi đến thỏa thuận đã dỡ hàng)

Trong Incoterms 2010, điều kiện DAT có nghĩa là hàng hóa được giao một khi được dỡ xuống tại bến đã được thỏa thuận. Do điều kiện DAT giới hạn nơi giao hàng là một bến nên trong Incoterms 2020 từ "bến" (terminal) đã được loại bỏ. Điều kiện DPU có nghĩa là giao tại nơi đến thỏa thuận đã dỡ hàng (bây giờ có thể sử dụng cho tất cả các phương thức vận tải).

Nếu bạn sử dụng điều kiện DAT Incoterms 2010, thì cần đổi thành DPU Incoterms 2020

INCOTERMS 2020 VS 2010

4. Các yêu cầu về an ninh

Incoterms 2020 phản ánh sự thay đổi đó bằng cách nêu rõ các yêu cầu về an ninh đối với từng điều kiện Incoterms.

Ví dụ, điều kiện CPT (carriage paid to – cước phí trả tới) bao gồm một yêu cầu cụ thể rằng người bán phải tuân thủ bất kỳ các yêu cầu nào liên quan đến an ninh đối với việc vận tải hàng hóa đến nơi đến. Những yêu cầu về an ninh làm gia tăng chi phí và rủi ro bị chậm trễ nếu không được các bên thực hiện

INCOTERMS 2020

NHÓM I: CÁC ĐIỀU KIỆN SỬ DỤNG TRONG MỌI PHƯƠNG THỨC HOẶC ĐA PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI

1. EXW – GIAO TẠI XƯỞNG

2. FCA – GIAO HÀNG CHO NGƯỜI CHUYÊN CHỜ

3. CPT – CƯỚC PHÍ TRẢ TỚI

4. CIP – CƯỚC PHÍ VÀ BẢO HIỂM TRẢ TỚI

5. DAP – GIAO HÀNG TẠI NƠI ĐẾN

6. DPU – GIAO HÀNG TẠI ĐỊA ĐIỂM DỠ HÀNG

7. DDP – GIAO HÀNG ĐÃ THÔNG QUAN NHẬP KHẨU

• NHÓM II: CÁC ĐIỀU KIỆN SỬ DỤNG TRONG VẬN TẢI BIỂN VÀ THỦY NỘI ĐỊA

8. FAS – GIAO DỌC MẠN TÀU

9. FOB – GIAO HÀNG TRÊN TÀU

10. CFR – TIỀN HÀNG VÀ CƯỚC PHÍ

11. CIF – TIỀN HÀNG, PHÍ BẢO HIỂM VÀ CƯỚC PHÍ

INCOTERMS® 2020



Incoterms	Cost Allocation	Risk Transfer
EXW (EX WORKS)	SELLER COST	PLACE OF DELIVERY
FCA (FREE CARRIER)	SELLER COST	OR PLACE OF DELIVERY
CPT (CARRIAGE PAID TO)	SELLER COST	PLACE OF DESTINATION
CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO)	SELLER COST	PLACE OF DESTINATION
DAP (DELIVERY AT PLACE)	SELLER COST	PLACE OF DESTINATION
DPU (DELIVERY AT PLACE UNLOADED)	SELLER COST	PLACE OF DESTINATION
DDP (DELIVERY DUTY PAID)	SELLER COST	PLACE OF DESTINATION

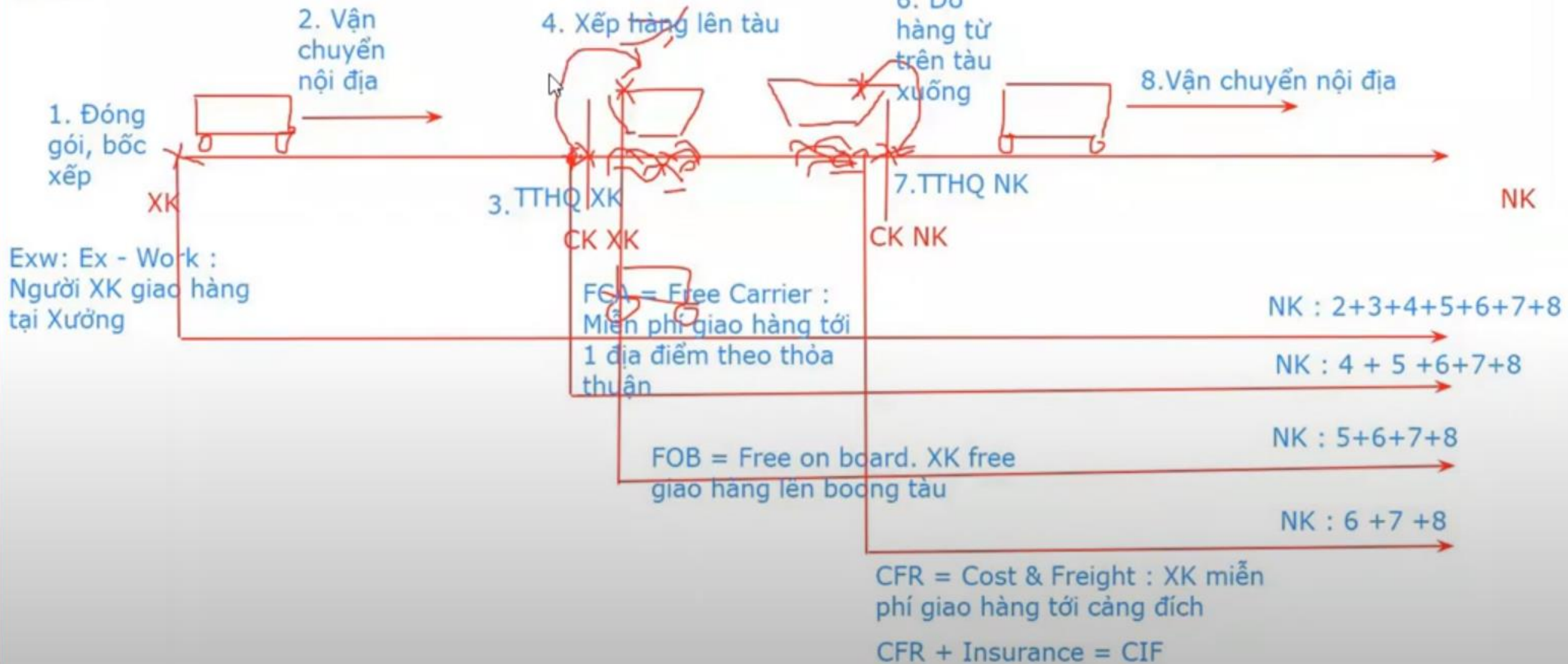


Incoterms	Cost Allocation	Risk Transfer
FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)	SELLER COST	PORT OF SHIPMENT
FOB (FREE ON BOARD)	SELLER COST	PORT OF SHIPMENT
CFR (COST AND FREIGHT)	SELLER COST	PORT OF DESTINATION
CIF (COST INSURANCE AND FREIGHT)	SELLER COST	PORT OF DESTINATION

■ SELLER COST
 ■ BUYER COST
 ❗ TRANSFER OF RISK

Chuỗi logistics: Đưa hàng từ XK tới NK

Incoterms 2010
International
Commercial
Terms



EXW – EX-WORK



ANY MODE

EXW

EX WORKS



PLACE OF DELIVERY

Phaata^{COM}



SELLER COST

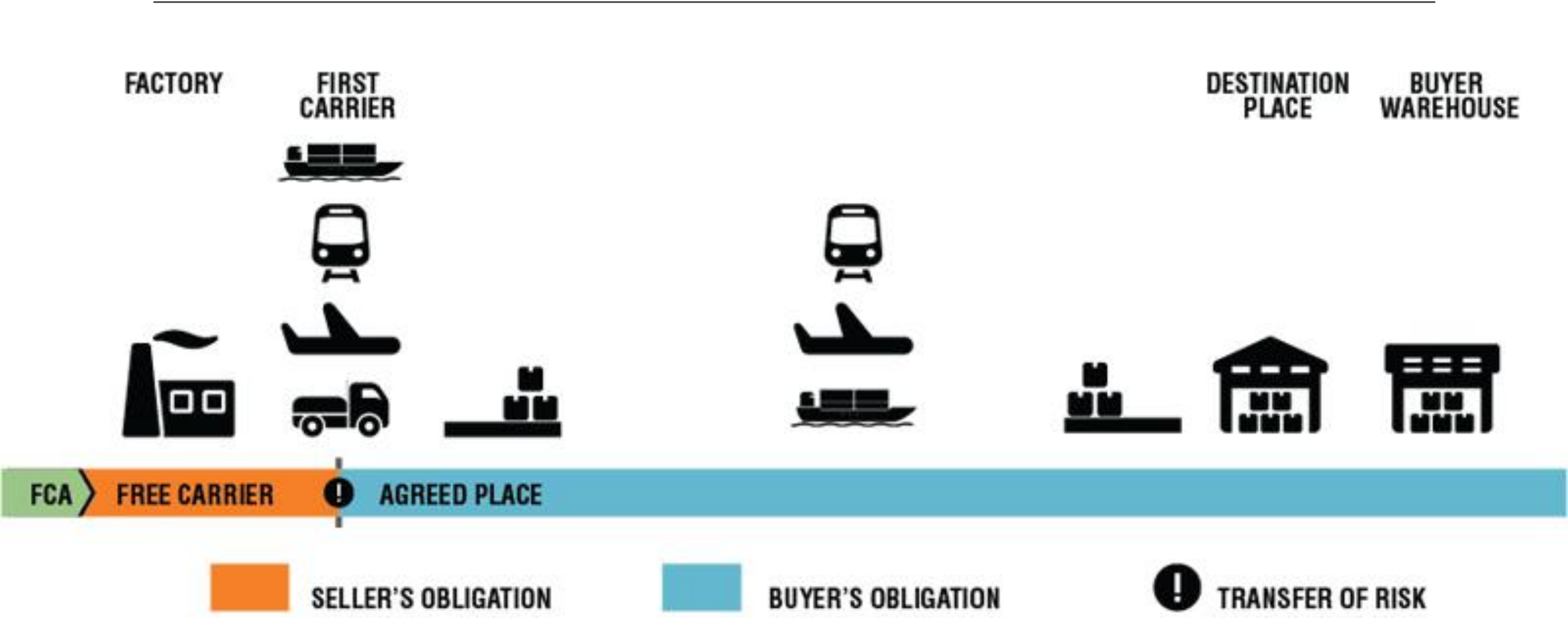


BUYER COST



TRANSFER OF RISK

FCA (FREE CARRIER)



FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)



FOB(FREE ON BOARD)



SELLER COST

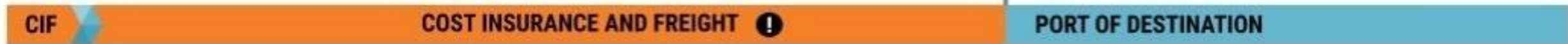
BUYER COST

! TRANSFER OF RISK

CFR (COST AND FREIGHT)



CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT)



Phaata

SELLER COST

BUYER COST

! TRANSFER OF RISK

CPT (CARRIAGE PAID TO)



CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO)



DPU (DELIVERED AT PLACE UNLOADED)



DAP (DELIVERED AT PLACE)



DDP (DELIVERED DUTY PAID)

