

Phí CIC – Cân Bằng Container – Ai Là Người Chịu Thiệt?



1. Phí CIC là gì?

Phí CIC (Container Imbalance Charge) còn có tên gọi tiếng Việt là phí cân bằng container là một loại phụ phí biển (local charges) do hãng tàu thu nhằm bù đắp vận chuyển container rỗng về nơi có nhu cầu xuất hàng. Có thể định nghĩa phí CIC một cách đơn giản là phí phát sinh từ việc điều chuyển một lượng lớn container từ nơi thừa đến nơi thiếu. Tùy vào mỗi hãng tàu mà phí này được dùng với một cái tên khác nhau như: Phí phụ trội hàng nhập, phí điều chuyển vỏ container,... nhưng chung quy lại bản chất vẫn là cùng một loại phí.

2. Mục đích của việc hãng tàu thu phí CIC:

- Bù đắp chi phí vận chuyển
- Vận chuyển vỏ container từ nơi trả hàng về nơi đóng hàng

3. Khi nào thu phí CIC?

Phụ phí này thường được thu theo một mức nhất định cho một container và có thể chỉ áp dụng vài từng tuyến như các tuyến nhập hàng từ các nước Châu Á (ngoại trừ Nhật Bản) là các quốc gia xuất siêu nên thường thiếu hụt container để đóng hàng, từng thời kỳ như cuối năm là thời điểm các hoạt động mua bán diễn ra thường xuyên dẫn đi phát sinh nhiều chi phí CIC.

Phí CIC sẽ phát sinh tùy theo thời điểm trong năm, thời điểm mất cân bằng nhiều thì hãng tàu thu còn cân bằng thì không thu.

4. Ai sẽ bị thu phí CIC: shipper hay consignee và phát sinh khi nào?

Phí CIC có thể được cộng vào cước vận tải thu shipper hoặc consignee tùy thuộc vào hợp đồng giữa 2 bên. Trong trường hợp đóng hàng xuất, nếu thiếu cont thì hãng tàu phải làm phải chuyển cont rỗng từ nơi không có nhu cầu về nơi có nhu cầu, và phát sinh chi phí CIC. Khi đó phí CIC sẽ phát sinh trước cả khi việc đóng hàng xảy ra và đương nhiên là trước khi hàng về cảng nhập đầu tiên. Và đồng thời phí này sẽ xuất hiện trong hợp đồng vận tải với hãng tàu.

Còn trong trường hợp phí này xuất hiện sau khi hàng về cửa khẩu nhập đầu tiên là do sau khi trả rỗng hãng tàu thu thêm phí CIC này nhằm mục đích chuyển cont rỗng về nơi có nhu cầu cont tiếp theo.

Ví dụ: Công ty xuất khẩu A đang đóng hàng chuẩn bị xuất khẩu thì hết container, hãng tàu phải chuyển container từ nơi khác về, dẫn đến phát sinh phí CIC ở nước xuất khẩu, trường hợp này phí CIC thường được cộng vào cước tàu và được ghi trong hợp đồng vận tải với hãng tàu.

Thêm một ví dụ khác về phí CIC ở nước nhập khẩu, đối với các lô hàng nhập từ các nước châu Á – nơi có lượng hàng xuất khẩu lớn cần số lượng lớn container, sau khi hàng về đến POD (Port of Discharge – cảng dỡ hàng ở nước nhập khẩu), các nước nhập khẩu sẽ không chờ đến khi có hàng để xuất lại qua POL (Port of Loading – cảng xếp hàng ở nước xuất khẩu) ban đầu mà sẽ vận chuyển container rỗng từ POD về POL, trong trường hợp này hãng tàu sẽ thu thêm phí CIC từ người mua để bù đắp chi phí vận chuyển cont rỗng.

5. Tại sao còn nhiều bất cập về phí CIC?

Thứ nhất, việc phát sinh phí CIC là do thời điểm mất cân bằng vỏ container. Tuy nhiên, các doanh nghiệp không thể biết được chính xác thời điểm hãng tàu thu phí CIC có thực sự là mất cân bằng container giữa các khu vực không? Vì không phải lúc nào cũng xảy ra tình trạng mất cân bằng container và cũng không phải hãng tàu nào cũng mất cân bằng vỏ container, do đó việc các hãng tàu đều thu phí này gây bức xúc đối với các doanh nghiệp.

Thứ hai, phí CIC được các hãng tàu thu ngày càng cao và không hợp lý. Tóm lại, việc thu phí CIC sẽ trở nên bất cập nếu tình trạng mất cân đối container là có thật, nhưng không nghiêm trọng, và sẽ trở nên phi lý nếu hãng tàu thu phí này từ người xuất hàng lẫn người nhập hàng. Không rõ tại Việt Nam hiện nay lượng mất cân bằng container có thật sự đến mức hãng tàu phải thu hay không, nhưng việc hãng tàu thu CIC cả hai đầu đã chứng tỏ rằng việc thu phụ phí CIC là một cách để tăng giá cước.