

Cargo Consolidation



21 Tháng Tư 2017

“Hàng LCL là gì?” Câu hỏi này có lẽ khá cơ bản đối với những người hoạt động trong lĩnh vực giao nhận vận tải. Nhưng với những ai mới tham gia hoặc không làm trong ngành này, có lẽ cũng nên tìm hiểu khái niệm một chút.

Trong lĩnh vực giao nhận vận tải hàng hoá, LCL viết tắt của cụm từ tiếng Anh: **Less than Container Load**, dịch nghĩa là hàng xếp không đủ một container. Cụm từ này mô tả cách thức vận chuyển hàng hoá khi chủ hàng không đủ hàng để đóng nguyên một container, mà cần ghép chung với một số lô của chủ hàng khác.

Khi đó, công ty dịch vụ sẽ kết hợp nhiều lô hàng lẻ (LCL shipments), sắp xếp, phân loại và đóng chung vào container, sau đó thu xếp vận chuyển từ cảng xếp tới cảng đích. Việc kết hợp đóng chung như vậy gọi là gom hàng, hay consolidation.

Hàng LCL (còn gọi là hàng lẻ, hay hàng consol) được phân biệt với hàng FCL (Full Container Load), tức là hàng đủ xếp nguyên container, mà không cần ghép với lô hàng khác.

Ví dụ về hàng LCL

Để làm rõ “hàng LCL là gì”, thử lấy một ví dụ trong thực tế. Công ty May 10 có nhu cầu vận chuyển 10 mét khối (Cubic meter - CBM) hàng may mặc từ Hải Phòng đi Canada. Lô hàng này không đủ để xếp đầy 1 container 20’ (thể tích trong trên 35 mét khối, nên cần ghép với một số lô khác của người gửi hàng (shipper) khác để tối ưu chỗ và tiết kiệm chi phí.

Tất nhiên trừ khi May 10 sẵn sàng trả cước cho cả container 20' chỉ để gửi 1/3 lượng hàng cho phép, chắc chắn họ sẽ chấp nhận ghép chung với những lô hàng khác để có giá cước hợp lý.

Và 10 khối hàng nêu trên được gọi là hàng lẻ, hay hàng LCL.

Người gom hàng lẻ (consolidator)

Công ty cung cấp dịch vụ như vừa nêu trên gọi là người gom hàng lẻ. Công việc của họ là tìm kiếm nhiều lô hàng trên tuyến dịch vụ mà mình đang cung cấp.

Sau khi gom đủ lượng hàng đóng ghép, người gom hàng lẻ tập kết hàng tại trạm đóng hàng lẻ, còn gọi là kho CFS (Container Freight Station), làm thủ tục đóng chung vào 1 container và thu xếp vận chuyển đến cảng đích. Tại cảng đến, đại diện của consolidator dỡ container, phân ra từng lô hàng và giao cho người nhận hàng tương ứng.

Trong thực tế, những lô hàng LCL trong cùng container không phải lúc nào cũng đi đến cùng một cảng đích. Nhiều khi, chúng chỉ được vận chuyển chung container trên một chặng đường nào đó, sau đó lại được dỡ ra và sắp xếp vào những container khác (reload) trước khi đi tiếp.

Việc reloading này thường tiến hành tại các cảng trung chuyển (transit port), chẳng hạn như Singapore, Hamburg, Busan... Tại các cảng này, hàng LCL từ nhiều nguồn tập kết về và đi nhiều nơi, nên được sắp xếp lại để tối ưu hoá trước khi hành trình tiếp tới đích.

Đi direct hay via

Khi giao dịch, khi nhân viên sales bên công ty giao nhận vận tải hay nhắc đến thuật ngữ "đi direct" (trực tiếp), chẳng hạn từ Hải Phòng đi Busan, nghĩa là hàng sẽ đi từ Hải Phòng đến Busan mà không phải chuyển sang container khác tại cảng trung gian.

Khi sales nói "đi via" (chuyển tiếp) qua một cảng nào đó, chẳng hạn Hongkong, điều này nghĩa là hàng của bạn sẽ được dỡ ra tại Hong Kong, sau đó đóng vào container khác trước khi đi tiếp đến Busan.

Hình thức đóng via thường xảy ra trong một số trường hợp:

Người gom hàng thực tế không có toàn bộ dịch vụ tới cảng đích, mà chỉ tới một cảng chuyển tải (ví dụ Hồng Kông), sau đó sử dụng dịch vụ của một bên khác (coload-out) từ cảng chuyển tải tới cảng đích.

Hàng chuyển từ container 20' sang 40' trước khi đi tuyến đường dài tới cảng đích. Mục đích là để tiết kiệm chi phí. Chẳng hạn như công ty OOCL Logistics gom hàng LCL hàng tuần từ Hải Phòng đi Canada, với những tuần không đủ đóng container 40' trực tiếp, hàng sẽ được đóng container 20' đi Hong Kong. Tại cảng này, hàng sẽ được đóng chung vào container 40' với những lô khác (từ những nơi khác) để đi tới các cảng đích như Vancouver, Montreal, Toronto...

Trong cả 2 trường hợp trên, người gửi hàng không phải làm thêm thủ tục gì, mà vẫn đảm bảo hàng được vận chuyển đến cảng đích. Chỉ có điều thời gian vận chuyển (transit time) sẽ kéo dài hơn do thủ tục sang container (rework) tại cảng chuyển tải. Ngoài ra, số lần đóng rút hàng ra vào container tăng lên ít nhiều cũng làm tăng rủi ro cho hàng trong quá trình tác nghiệp.

Vì vậy, một kinh nghiệm thường thấy khi làm việc với người gom hàng lẻ, chủ hàng nên tìm hiểu xem dịch vụ bên gom hàng đang cung cấp là đi thẳng (direct) hay đi via một hay nhiều cảng khác.

Công ty gom hàng lẻ ở Việt Nam

Nếu bạn là chủ hàng LCL, chắc hẳn bạn muốn biết công ty nào gom hàng mạnh tuyến nào. Vì như vậy bạn sẽ vừa dễ có được giá cước hợp lý, thời gian vận chuyển ngắn (do đóng trực tiếp), vừa giảm bớt rủi ro về chứng từ khi ít các bên trung gian book hàng qua nhau (coloadng).

Nếu bạn là công ty giao nhận có dịch vụ gom hàng lẻ, bạn cũng cần thông tin về những bên đóng hàng lẻ. Thông tin như vậy giúp bạn biết ai đang là đối thủ cạnh tranh. Thứ hai để biết sẽ mua dịch vụ ở đâu (khi cần) với những tuyến công ty bạn không có, hoặc có nhưng không đủ hàng hoặc hết chỗ.

Vì vậy, một danh sách các công ty gom hàng lẻ sẽ rất hữu ích cho cả chủ hàng và các công ty dịch vụ đóng hàng LCL.