MỘT SỐ GIẢI PHÁP KHẮC PHỤC KHÓ KHĂN CỦA HOẠT ĐỘNG GIAO NHẬN VẬN TẢI HÀNG HOÁ Ở VIỆT NAM

SOME SOLUTIONS TO OVERCOME THE DIFFICULTIES IN THE FREIGHT FORWARDING IN VIETNAM

TS.NGUYỄN HỒNG VÂN
Khoa Kinh tế vận tải, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Ngành giao nhận đã đóng góp những thành tựu đáng kể trong sự phát triển kinh tế đất nước. Tuy nhiên, hoạt động giao nhận hàng hoá gặp không ít những khó khăn, đặc biệt trước sự cạnh tranh khốc liệt của các hãng giao nhận vận tải nước ngoài. Vì vậy việc nghiên cứu đề xuất các giải pháp để khắc phục khó khăn của hoạt động giao nhận vận tải hàng hoá trong giai đoạn hiện nay là cần thiết, có ý nghĩa khoa học và thực tiễn.

Abstract

The freight forwarding has distributed large achievements in the economic development of Vietnam. However, it has encoutered many difficulties, specially with the strong competitions of the foreign freight forwading companies. Therefore, it is neccesary, scientific and pratically meaningful to research to find out some solutions to overcome these dificulties.

1. Đặt vấn đề

Hiện nay Việt Nam đang ngày càng mở rộng sự giao lưu về kinh tế, văn hoá với các nước theo xu hướng hội nhập vào nền kinh tế thế giới từng bước từ việc gia nhập ASEAN, APEC đến trở thành thành viên của WTO, thực hiện Hiệp định thương mại Việt Mỹ đã ký kết... tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng thị trường tiêu thụ hàng hoá, đẩy mạnh xuất nhập khẩu, cơ hội bình đẳng với các nước khác trên thế giới. Như vậy các doanh nghiệp trong ngành giao nhận có môi trường kinh tế phát triển ổn định, có điều kiện mở rộng hợp tác quốc tế, giao lưu kinh tế, tiếp thu được kinh nghiệm quản lý, công nghệ hiên đại, tiên tiến của các nước trện thế giới.

2. Nội dung

Mặc dù đã đạt nhiều kết quả và thành tựu đáng ghi nhận, nhưng hoạt động của ngành giao nhận vận tải Việt Nam còn đang trong quá trình hoàn thiện và phát triển nên còn không ít những tồn tại cần khắc phục, đó là:

2.1. Về cơ sở pháp lý của hoạt động giao nhận hàng hoá

Hiện nay Việt Nam chưa có Luật riêng về kinh doanh giao nhận hàng hoá. Tuy nhiên, một số văn bản pháp luật có một số điều, khoản có liên quan đến việc kinh doanh giao nhận hàng hóa như: Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005, Luật Thương mại Việt Nam 2005, Luật Hàng không Dân dụng Việt Nam 2006, Luật đường sắt Việt Nam 2005, Luật đường thủy nội địa Việt Nam 2004, Luật Giao thông đường bộ 2001**.** Mục 4 Chương 6 Luật Thương mại 2005 đã đề cập đến dịch vụ Logistics về: điều kiện kinh doanh; quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics; các trường hợp miễn trách; giới hạn trách nhiệm; quyền cầm giữ và định đoạt hàng hóa và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ Logistics khi cầm giữ hàng hóa. Ngoài các Bộ luật và luật trên ra còn có Nghị định 140NĐ-CP ngày 5/9/2007 về dịch vụ logistics. Nghị định này có qui định giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics liên quan đến vận tải thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan về giới hạn trách nhiệm trong lĩnh vực vận tải.

Nghị định mới đây nhất là Nghị định 87/2009/NĐ-CP của Chính phủ về vận tải đa phương thức (VTĐPT) có qui định người kinh doanh phải chịu trách nhiệm về hàng hóa kể từ khi tiếp nhận hàng cho đến khi giao trả hàng cho người nhận hàng, người kinh doanh VTĐPT phải chịu trách nhiệm về các hành vi và sai sót của người làm công hoặc đại lý của mình và phải chịu trách nhiệm về tổn thất do mất mát, hoặc hư hỏng hàng hóa, hoặc do việc giao trả hàng chậm gây nên.

Bên cạnh đó, Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam cũng đã xây dựng Điều kiện kinh doanh chuẩn (gồm 9 điều kiện) và những điều kiện này được áp dụng cho các dịch vụ được cung cấp, và thực hiện bởi công ty giao nhận là thành viên của Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam.

2.2. Về nguồn nhân lực phục vụ hoạt động giao nhận hàng hoá.

Theo VIFFAS, hiện chưa có thống kê chính xác về nguồn nhân lực phục vụ. Nếu chỉ tính riêng các công ty thành viên Hiệp hội (có đăng ký chính thức), tổng số nhân viên vào khoảng 5000 người. Đây là lực lượng được coi là chuyên nghiệp. Ngoài ra ước tính có khoảng 4000–5000 người thực hiện dịch vụ giao nhận vận tải bán chuyên nghiệp hoặc chuyên nghiệp khác nhưng chưa tham gia Hiệp hội.

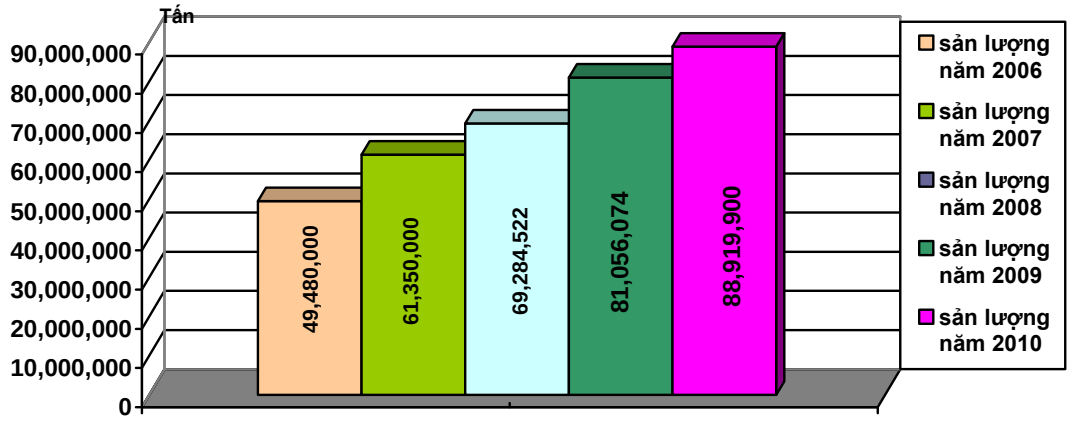
Về chương trình đào tạo, tương đối lạc hậu, việc giảng dạy theo nghiệp vụ giao nhận truyền thống là chủ yếu. Đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành vẫn còn tồn tại phong cách quản lý cũ, chưa chuyển biến kịp để thích ứng với môi trường mới, thích sử dụng kinh nghiệm hơn là áp dụng khoa học quản trị hiện đại. Đội ngũ nhân viên phục vụ phần lớn tốt nghiệp đại học nhưng không chuyên, còn đội ngũ nhân công lao động trực tiếp nói chung có trình độ học vấn chưa cao, chủ yếu làm bốc xếp, kiểm đếm ở các kho bãi, lái xe vận tải, chưa được đào tại tác phong công nghiệp, sử dụng sức lực nhiều hơn là bằng phương tiện máy móc. Sự yếu kém này là do phương tiện lao động còn lạc hậu, chưa đòi hỏi lao động chuyên môn.

2.3. Về cơ sở vật chất và nguồn vốn của doanh nghiệp

Theo thống kê của cơ quan quản lý nhà nước về vận tải biển, tính đến đầu năm 2010, đội tàu biển Việt Nam gồm 1.654 tàu biển, trong đó có 450 tàu biển hoạt động tuyến quốc tế, với tổng trọng tải đạt 6,2 triệu DWT. Nếu như năm 2005 có 413 doanh nghiệp cung cấp các loại hình dịch vụ Hàng hải nhưng đến năm 2010 có 649 doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế tham gia (nhà nước 121, trách nhiệm hữu hạn 314, cổ phần 197, liên doanh 09 ...).

Cùng với sự phát triển mạnh về đội tàu, trong giai đoạn 2006 - 2010 sản lượng hàng hoá do tàu biển Việt Nam vận chuyển hàng năm đều tăng so với thời kỳ trước đây. Năm 2005 đạt 42.603.365 tấn (64,96 tỷ T.Km), trong đó vận tải trong nước đạt 16.131.388 tấn, vận tải quốc tế đạt 26.471.976 tấn. Năm 2010 đạt 88.919.900 tấn (93,1 tỷ T.Km) - tăng 108,7% so với năm 2005, trong đó vận tải trong nước đạt 26.470.900 tấn, vận tải quốc tế đạt 62.449.000 tấn [Bảng 1].

Bảng 1. Sản lượng vận tải biển giai đoạn 2006 - 2010



Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

2.4. Tính cạnh tranh gay gắt của thị trường

Hiện nay, ngành giao nhận vận tải Việt Nam cũng gặp những khó khăn và thách thức mới đặc biệt về sức ép cạnh tranh cả trên thị trường nội địa và quốc tế khi sự độc quyền trong ngành không còn tồn tại và ngày càng nhiều các doanh nghiệp nước ngoài cùng ngành nghề có lợi thế về kinh nghiệm, uy tín và điều kiện kỹ thuật tham gia vào thị trường Việt Nam. Thị phần hoạt động của các doanh nghiệp giao nhận vận tải so với nước ngoài còn rất nhỏ bé, năng lực cạnh tranh thấp.

Mặc dù khối lượng hàng hoá do đội tầu Việt Nam vận chuyển hàng năm đều tăng, tuy nhiên đội tàu biển Việt Nam chỉ giành được chưa đầy 15% thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu. Như vậy, việc vận chuyển hơn 85% tổng sản lượng hàng hóa thông qua các cảng biển cả nước, với 251 triệu tấn/năm, đang do các đội tàu nước ngoài đảm nhận. Ta thấy, tỷ lệ về thị phần vận tải này không có nhiều khác biệt so với năm 2004, khi đội tàu Việt Nam chưa nhận được

sự đầu tư lớn như hiện nay và việc nâng thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu do đội tàu Việt Nam đảm nhận lên 27 – 30% vào năm 2020 được đề ra trong Quy hoạch Phát triển vận tải biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 là khó có thể đạt được.

Mặc dù đã rất cố gắng, tuy nhiên các hãng tàu lớn của Việt Nam vẫn chưa có được sự hợp tác của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa lớn trong nước nên thị phần vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu còn thấp. Nguyên nhân là do hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam chủ yếu là mua CIF, bán FOB nên chúng ta vẫn không có khả năng chủ động giành quyền tham gia vận chuyển. Do không thể khai thác được nguồn hàng này, nhiều chủ tàu đã chuyển sang khai thác vận tải quốc tế, trong đó chủ yếu là cho thuê định hạn. Lý do này đã khiến các hãng tàu Việt Nam dù đã đầu tư phát triển gia tăng về số lượng đội tàu và trọng tải, nhưng chưa tạo được tên tuổi, thương hiệu trên thị trường vận tải khu vực và thế giới.

Trong điều kiện nền kinh hiện nay, hầu hết các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực giao nhận vận tải hàng hoá phải đối mặt với nhiều khó khăn để tồn tại và phát triển. Những tồn tại nói trên phải có hướng giải quyết thích hợp, thoả đáng thì doanh nghiệp mới hoạt động có hiệu quả và vững chắc.

3. Giải pháp khắc phục

*** Về hệ thống văn bản pháp luật**

Cần tạo ra một hành lang pháp lý và các thể chế tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp kinh doanh giao nhận Việt Nam, nhằm đảm bảo ngành giao nhận Việt Nam phát triển bền vững, đóng góp vào sự phát triển của nền kinh tế nước nhà.

*** Về phía các doanh nghiệp**

Hiện nay, vận tải đường biển vẫn là loại hình vận tải chiếm ưu thế, với tỷ trọng trên 90% trong vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu hàng hóa có khối lượng lớn. Trong điều kiện khủng hoảng kinh tế toàn cầu trong giai đoạn hiện nay, nhưng thị trường vận tải biển quốc tế đang được đánh giá là phục hồi tốt. Vì vậy chúng ta cần chú trọng phát triển đội tàu về mặt chất lượng, qua đó để tăng chất lượng dịch vụ, tức là phải chú trọng đầu tư phát triển đội tàu theo hướng chuyên môn hóa, trẻ hóa, hiện đại, nhưng không nên quá nóng vội, chạy theo tấn trọng tải và quy mô đội tàu. Mặt khác, chúng ta cần phải tập trung nâng cao chất lượng dịch vụ để tạo được hệ thống khách hàng truyền thống, từ đó có được những hợp đồng vận tải khối lượng lớn, ổn định.

Các chủ hàng Việt Nam cần phải thay đổi thói quen mua CIF (mua hàng tại cảng đến), và bán FOB (bán hàng tại cảng đi) để tạo thuận lợi cho đội tầu trong nước đảm nhận vận chuyển hàng hoá.

**** Về nguồn nhân lực***

- Các doanh nghiệp vận tải biển cần quan tâm trang bị kiến thức chuyên môn, ngoại ngữ, sức khỏe, lòng yêu nghề cho đội ngũ sỹ quan thuyền viên để đáp ứng yêu cầu ngày càng khắt khe của các khách hàng, của Tổ chức Hàng hải quốc tế và các nước nơi tàu đến.
- Các công ty giao nhận cần có chính sách đãi ngộ tốt đối với người giỏi chuyên môn. Cần đào tạo và tái đào tạo nguồn nhận lực hiện có, luôn cập nhật các kỹ thuật mới tron giao nhận vận tải quốc tế. Để doanh nghiệp có được nguồn nhân lực có chất lượng cao thì các công ty nên hỗ trợ chuyên môn, đào tạo cho sinh viên các trường đến thực tập để có thể sử dụng sinh viên tốt nghiệp từ các trường này.
- Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (VIFFAS) nên hỗ trợ các hội viên thông qua việc cung cấp các tạp chí, sách báo, tài liệu nghiệp vụ cho các hội viên để tham khảo. Cần có sự hỗ trợ, quan tâm của Chính phủ và các cơ quan chức năng trong hoạch định các chính sách liên quan đến ngành giao nhận.

Thiết nghĩ, việc thực hiện các giải pháp nói trên sẽ góp phần thúc đẩy hoạt động kinh doanh giao nhận vận tải Việt Nam vượt qua những khó khăn hiện tại để có thể vững bước vào thế kỷ mới.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Cục Hàng hải Việt Nam, *Báo cáo tổng kết 5 năm thực hiện Bộ luật Hàng hải Việt Nam, 3/2011.*
[2] Nghị định 140NĐ-CP ngày 5/9/2007 về dịch vụ logistics.
[3] Nghị định 87/2009/NĐ-CP của chính phủ về VTĐPT.

Người phản biện: TS. Vũ Trụ Phi