MỘT SỐ KIẾN NGHỊ NÂNG CAO TRÌNH ĐỘ NGHIỆP VỤ CỦA NGUỒN NHÂN LỰC LÀM CÔNG TÁC GIAO NHẬN HÀNG HÓA TRONG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC Ở VIỆT NAM

SOME SOLUTIONS TO IMPROVE THE PROFICIENCIES OF HUMAN LABOUR SOURCE WORKING IN FREIGHT FORWADING FIELD IN MULTIMODAL TRANSPORT IN VIET NAM

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

Tóm tắt

Yếu tố quyết định sự thành công của bất cứ doanh nghiệp dịch vụ nào cũng đều là nguồn nhân lực. Đây là vấn đề quan trọng đối với nhiều ngành dịch vụ phát triển nói chung và ngành giao nhận hàng hoá trong VTĐPT tại Việt Nam nói riêng sau khi chúng ta gia nhập WTO. Vì vậy việc nâng cao trình độ nghiệp vụ của nguồn nhân lực làm công tác giao nhận hàng hoá trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam là cần thiết và có ý nghĩa trong giai đoạn hiện nay.

Abstract

The factor determining the success of any enterprises is human labour source. This is an important issue for many services which are developing in genaral and freight forwading in particular in multimodal transport in Viet Nam after we took part in WTO. So, nowadays, it is neccesary and meaningful to propose some petitions to upgrade the proficiency of human labour source working in the freight forwarding field in multimodal transport in Viet Nam.

1. Đặt vấn đề

Việt Nam luôn được đánh giá là một nước có nguồn nhân lực dồi dào, cần cù, năng động, sáng tạo, chi phí nhân công rẻ. Yếu tố đó là lợi thế cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp kinh doanh giao nhận kho vận nói riêng nhưng chưa chắc là ưu thế bởi yêu cầu chất lượng của cán bộ làm công tác giao nhận ngày đòi hỏi một cao. Để hoạt động giao nhận hàng hóa được thực hiện một cách nhanh chóng, giảm bớt thời gian và chi phí, người làm công tác giao nhận hàng hóa nói chung và giao nhận hàng hóa trong vận tải đa phương thức nói riêng phải tinh thông về kiến thức pháp luật của Việt Nam và các nước có liên quan trong hoạt động giao nhận hàng hóa, phải có trình độ chuyên môn và ngoại ngữ tốt để đáp ứng được yêu cầu của công việc.

2. Nội dung

Theo một nghiên cứu Quốc tế về quan hệ giữa chất lượng nguồn nhân lực và năng suất lao động cho thấy rằng, nếu các yếu tố khác không đổi, cứ tăng thêm một năm đào tạo cho người lao động thì năng suất sẽ tăng thêm 8% [1]. Chính vì vậy chúng ta cần có chiến lược đào tạo nguồn nhân lực trong ngành giao nhận có đạo đức tốt và bản lĩnh vững vàng, tinh thông ngoại ngữ, tin học; giỏi chuyên môn; am hiểu kiến thức pháp luật.

Cho đến nay, chưa có số liệu thống kê về nguồn nhân lực có thể cung cấp cho dịch vụ giao nhận hàng hóa trong vận tải đa phương thức (VTĐPT), nhưng qua khảo sát tình hình thực tế thì số doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải và giao nhận hàng hoá trong cả nước khoảng 800. Số lao động trong ngành vận tải, kho bãi và thông tin liên lạc đã lên tới 203.100 người. Theo Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam (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. Các nguồn nhân lực nói trên được đào tạo từ nhiều nguồn khác nhau. Nguồn nhân lực hoạt động trong lĩnh vực giao nhận trên đây chủ yếu được đào tạo từ các trường Đại học Ngoại thương, Đại học Hàng hải, Giao thông vận tải, Kinh tế quốc dân,…. Các bài giảng chỉ tập trung giới thiệu những công việc trong giao nhận, quy trình và các thao tác thực hiện qua các công đoạn. Chương trình giảng dạy còn lạc hậu, chủ yếu theo nghiệp vụ giao nhận

truyền thống. Các kỹ thuật giao nhận hiện đại ít được cập nhật hóa, tính thực tiễn của chương trình giảng dạy không cao, làm cho người học chưa thấy hết vai trò và sự đóng góp của ngành giao nhận vận tải trong nền kinh tế. Mặt khác, một số khóa học bồi dưỡng nghiệp vụ thường có đơn giá khá cao nên chưa thu hút được nhiều người học, các lớp bồi dưỡng nghiệp vụ cho khối văn phòng còn hạn chế.

Hiện nay, nguồn nhân lực của Việt Nam rất dồi dào, đội ngũ nhân viên nghiệp vụ giao nhận hàng hoá trong VTĐPT phần lớn có bằng cấp nhưng lại chưa được đào tạo chuyên sâu về VTĐPT, tất cả đều phải tự nâng cao trình độ. Để đáp ứng được yêu cầu của hoạt động vận tải và giao nhận hàng hoá ở Việt Nam cần phải có các trung tâm hoặc trường đào tạo chuyên ngành để đào tạo ra những cán bộ về lĩnh vực này.

Những năm gần đây Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam đã tổ chức một số cuộc hội thảo, mở các lớp đào tạo chuyên về giao nhận vận tải hàng hoá quốc tế, VTĐPT, Logistic để trang bị các kiến thức cho các hội viên có thể áp dụng kiến thức nghiệp vụ của mình phục vụ cho nhịp độ phát triển của đất nước. Tuy nhiên số lớp mở để đào tạo và nâng cao trình độ nghiệp vụ cho các cán bộ làm công tác giao nhận hàng hóa và các bên có liên quan cũng chưa nhiều.

Biểu sản lượng hàng hóa XNK hàng năm qua cảng biển Việt Nam

Năm	Đơn vị	2007	2008	2009	2010	So sánh(%)		
						08/07	09/08	10/09
XK	TEU	1.837.189	2.046.790	2.189.192	2.686.993	111,4	106,9	122,7
	Tấn	16.695.774	19.098.551	19.390.749	24.153.255	114,4	101,5	124,5
NK	TEU	1.878.405	2.105.408	2.248.051	2.675.655	112,1	106,8	119,0
	Tấn	21.002.167	24.690.903	27.521.828	32.411.096	117,6	111,5	117,8
Nội địa	TEU	773.571	871.114	1.102.004	1.158.356	112,6	126,5	105,1
	Tấn	11.588.391	11.670.564	15.390.763	16.372.590	100,7	131,9	106,4

(Nguồn: BGTVT)

Theo ý kiến của một số chuyên gia trong lĩnh vực giao nhận vận vận tải, trong số khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu qua các biển Việt Nam, các nhà giao nhận đảm nhận khoảng 50% khối lượng, trong đó khoảng 30% là hàng tự khai thác (free-hand) của các nhà giao nhận Việt Nam, còn lại khoảng 70% thuộc nhà giao nhận nước ngoài (hàng chỉ định). Số lượng hàng các nhà giao nhận Việt Nam đảm nhận còn thấp vì nhiều nguyên nhân, trong đó có nguyên nhân của việc các nhà xuất nhập khẩu chưa tin dùng dịch vụ giao nhận của người Việt Nam.

Như vậy, năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp giao nhận vận tải Việt Nam, còn thấp và chậm được cải thiện. Nguyên nhân chủ yếu là do chất lượng nguồn nhân lực của ta còn thấp nên năng suất lao động thấp so các nước trong khu vực, dẫn đến năng lực cạnh tranh yếu. Có thể nói rằng, chất lượng giáo dục và đào tạo về nghiệp vụ giao nhận còn thấp; cơ cấu giáo dục và đào tạo chưa hợp lý; chương trình, nội dung, phương pháp dạy và học lạc hậu... làm cho chất lượng nguồn nhân lực trong ngành giao nhận chậm được cải thiện.

Một vấn đề rất đáng quan tâm hiện nay là kỹ năng lao động và làm việc của nhân lực trong ngành giao nhận nói chung và trong vận tải đa phương thức nói riêng ở nước ta dù đã qua đào tạo nghề và tốt nghiệp cao đẳng, đại học nhưng vẫn phải đào tạo lại khi được nhận vào các doanh nghiệp.

Muốn khai thác VTĐPT, Logistics, giao nhận hàng hoá thì việc đào tạo nguồn nhân lực là một vấn đề quan trọng. Từ thực trạng nêu trên, vấn đề bức thiết đặt ra là cần sớm cải thiện nguồn nhân lực trong ngành giao nhận hàng hoá để góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành giao nhận Việt Nam trước sự cạnh tranh khốc liệt của các hãng tầu và hãng giao nhận vận tải nước ngoài.

3. Kết luận

Để nâng cao được trình độ nghiệp vụ cho đội ngũ cán bộ làm công tác giao nhận hàng hóa nói chung và giao nhận hàng hóa trong VTĐPT nói riêng, ngoài đào tạo về ngoại ngữ, tin học, luật

pháp, cần tổ chức đào tạo về chuyên môn trong ngắn hạn và dài hạn. Cần xây dựng kế hoạch, cử người đi tham quan, học hỏi ở nước ngoài, có chính sách đãi ngộ tốt và xứng đáng với các nhân viên giỏi chuyên môn, kỹ thuật. Đào tạo và tái đào tạo nguồn lực hiện có, thu hút lao động từ xã hội có trình độ đại học, cao đẳng chuyên ngành liên quan, am tường ngoại ngữ, có kiến thức địa lý, ngoại thương, cập nhật thường xuyên kỹ thuật mới trong nghiệp vụ giao nhận vận tải quốc tế, cụ thể:

* ***Khóa đào tạo ngắn hạn***:

Những năm gần đây, việc đào tạo ngắn hạn về vận tải đa phương thức và Logistics ở Việt Nam đã có nhưng rất ít (mỗi năm một lần và mới chỉ được vài khóa), vì vậy rất cần thiết tổ chức các lớp học bồi dưỡng về giao nhận hàng hóa trong vận tải đa phương thức, logistics, trong nước và nước ngoài thông qua các chương trình đào tạo của các tổ chức như: ESCAP, WTO, ASEAN, Trung tâm đào tạo Logistics- Trường đại học Hàng hải,…

- Đối tượng: Những người có khả năng tiếp thu tốt, thông thạo ngoại ngữ, có khả năng truyền đạt lại cho nhiều người như: các giảng viên ở các trường đại học; đại diện của các cơ quan Nhà nước (Cục Hàng hải, Hải quan, Bộ Công thương, Tổng Công ty Hàng hải, Bảo hiểm, Ngân hàng); các Hiệp hội trong ngành Hàng hải; các doanh nghiệp như: hãng vận tải, đại lý vận tải (Forwarder), chủ hàng.

- Hình thức và thời gian:

+ Trong nước: việc tổ chức tổ chức đào tạo dưới dạng hội thảo (semina) từ 2-3 ngày hoặc khóa học ngắn (workshop) từ 5-6 ngày.

+ Nước ngoài: thời gian học từ 1 đến 6 tháng.

- Nguồn kinh phí:

Nguồn kinh phí được hỗ trợ từ một số tổ chức Quốc tế như: Ủy ban kinh tế và xã hội Châu Á- Thái Bình Dương (ESCAP- Econmic and Social Commission for ASEAN Pacific), Liên đoàn giao nhận các Hiệp hội Quốc tế (FIATA), Hiệp hội giao nhận Châu Á (AFFA) và sự hỗ trợ của các cơ quan cử người đi học.

**** Đào tạo dài hạn:***

Việc đào tạo dài hạn tại trường Đại học, Cao đẳng, Trung cấp qua các môn học như: Giao nhận hàng hóa, Vận tải đa phương thức, Logistics. Tuy nhiên tác động có tính chất quyết định đến việc đào tạo tại trường là đội ngũ giảng viên, nên các trường phải có định hướng đào tạo và phát triển đội ngũ giảng viên, luôn xác định cần tập trung mọi nguồn lực cho công tác bồi dưỡng đào tạo đội ngũ giảng viên có đủ phẩm chất, năng lực và trí tuệ [2]. Mặt khác, kiến thức đào tạo tại trường là những kiến thức cơ bản, giúp cho người học nắm được những khái niệm cơ bản. Muốn vận dụng vào thực tiễn thì Nhà trường phải có sự liên kết với các doanh nghiệp để tổ chức cho sinh viên làm quen với thực tế để hiểu biết được vận đơn vận tải đa phương thức, qui trình tiến hành thủ tục giao nhận, thủ tục Hải quan….(việc tổ chức cho sinh viên đi thực tế nên vào những dịp nghỉ hè ngoài thời gian đi thực tập môn học theo lịch trình). Sau khi được đào tạo, học sinh được trang bị những kiến thức sát với thực tế để khi tốt nghiệp ra trường có thể đáp ứng được với yêu cầu của công việc. Đồng thời Nhà trường cần phải có chính sách khuyến khích, đãi ngộ với những sinh viên học khá giỏi để làm động lực thúc đẩy họ say mê học tập như liên kết với những công ty khai thác vận tải đa phương thức để sau khi ra trường sinh viên có thể tìm được việc ngay, và các công ty giao nhận hàng hóa sẽ hoạt động có hiệu quả hơn vì nhận những sinh viên đào tạo đúng ngành nghề, đáp ứng được những đòi hỏi thực tế của công việc mà không mất thời gian phải đào tạo từ đầu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Nguyễn Thị Hoa, *"Cộng đồng kinh tế ASEAN (ASEAN ECONMIC COMMUNITY- AEC) và ảnh hưởng đối với Việt Nam",* Luận văn Thạc sỹ kinh tế, Hà Nội 2004.

[2] TS. Đặng Văn Uy, *"Người thầy với chất lượng đào tạo ở Trường Đại học Hàng hải Việt Nam*", Tạp chí Hàng hải tháng 11/2004.

Người phản biện: TS. Nguyễn Hữu Hùng