

**CẢI TIẾN QUI TRÌNH GIAO NHẬN HÀNG HÓA THEO MÔ HÌNH BỘ- BIỂN
TRONG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC Ở VIỆT NAM**
IMPROVING LAND - SEA FREIGHT FORWARDING PROCEDURE FOR
MULTIMODAL TRANSPORT IN VIETNAM

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

Tóm tắt

Hiện nay chưa có một qui định thống nhất cho qui trình giao nhận hàng hóa trong vận tải đa phương thức (VTĐPT) theo mô hình Bộ- Biển để các doanh nghiệp áp dụng, các doanh nghiệp làm thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT theo kinh nghiệm. Phần lớn là các doanh nghiệp chỉ tham gia một phần công đoạn trong VTĐPT. Do đó cần phải đề xuất một qui trình, trong đó người giao nhận khai thác VTĐPT với tư cách là một người khai thác vận tải đa phương thức (MTO- Multimodal Transport Operator), và MTO sẽ là người tổ chức khai thác VTĐPT theo mô hình Bộ- Biển từ “A đến Z”.

Abstract

Nowadays, no land-sea freight forwarding procedures for multimodal transport in Vietnam for Vietnamese Freight Forwarding companies are found. All these companies make their own procedure based on experience. Most of them have only attended to part of tasks required for the procedures. Therefore, it is necessary to establish a comprehensive procedure that the freight forwarder is the Multimodal Transport Operator (MTO) and MTO will operate land-sea freight forwarding procedures for multimodal transport in Vietnam from “A to Z”.

1. Đặt vấn đề

Qua nghiên cứu thực tế, chưa có công trình công bố về qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT theo mô hình Bộ- Biển ở Việt Nam cho các doanh nghiệp kinh doanh giao nhận hàng hóa áp dụng. Hiện nay các công ty giao nhận vận tải hàng hóa ở Việt Nam thực hiện qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa chủ yếu theo kinh nghiệm được truyền lại qua các thế hệ chứ không theo một qui định chuẩn nào cả. Vì vậy việc nghiên cứu nhằm đề xuất một qui trình để cải tiến qui trình giao nhận hàng hóa theo mô hình Bộ- Biển trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam là một điều cần thiết và cấp bách trong giai đoạn hiện nay để phát triển VTĐPT ở Việt Nam, nhất là kể từ khi Việt Nam đã gia nhập WTO.

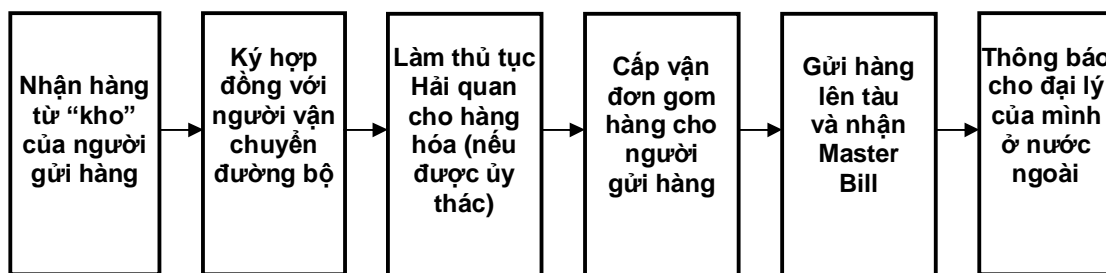
2. Đánh giá thực trạng

Hiện nay các công ty giao nhận vận tải hàng hóa ở Việt Nam thực hiện qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa chủ yếu theo kinh nghiệm được truyền lại qua các thế hệ chứ không theo một qui định chuẩn nào cả. Mặt khác do các doanh nghiệp xuất nhập khẩu của Việt Nam thường bán hàng theo điều kiện FOB, mua hàng theo điều kiện CIF do thói quen buôn bán, do năng lực kinh doanh yếu, và do điều kiện FOB, CIF đều áp dụng với phương thức vận tải thủy, trong khi đó ở Việt Nam khoảng 90% lượng hàng hóa được vận chuyển bằng phương tiện thủy [2, tr. 79-80].

Theo luật và tập quán Hàng hải Quốc tế thì rủi ro về hàng hóa đã chuyển từ tay người bán sang tay người mua khi hàng đã qua lan can tàu cho dù điều kiện của hợp đồng thương mại là CIF hay FOB [1], khi đó quyền thuê phương tiện thuộc về người nhập khẩu nước ngoài. Chính vì vậy khi bán hàng theo điều kiện FOB, các doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam không giành được quyền vận tải, do đó không phát huy được việc sử dụng phương tiện vận tải và lao vụ trong nước, không đảm bảo được quyền lợi và tạo điều kiện cho các công ty giao nhận của Việt Nam tổ chức việc vận chuyển cho hàng hóa từ “A đến Z”, do đó các công ty giao nhận Việt Nam chỉ được thực hiện một phần công đoạn trong VTĐPT là thu xếp gửi hàng lên tàu đối với hàng xuất theo điều kiện FOB, vì người bán chỉ chịu mọi rủi ro và chi phí về hàng hóa cho đến khi hàng qua lan can tàu tại cảng xếp hàng, người nhập khẩu nước ngoài thông qua hãng giao nhận nước ngoài sẽ chỉ định đại lý của hãng giao nhận tại Việt Nam là công ty giao nhận của Việt Nam để thu xếp dịch vụ cho hàng xuất tại Việt Nam, gửi hàng qua hãng tàu họ chỉ định và phải sử dụng vận đơn của hãng giao

nhận vận tải nước ngoài để cấp cho chủ hàng Việt Nam, như vậy các công ty giao nhận Việt Nam chỉ được hưởng tiền handling Fee (tiền phí dịch vụ). Còn đối với việc nhập khẩu theo điều kiện CIF, các công ty giao nhận của Việt Nam cũng chỉ được tham gia thực hiện một phần công đoạn VTĐPT là thu xếp thủ tục Hải quan, cấp lệnh giao hàng..., và vận chuyển trong nội địa tới kho của người nhận hàng vì các công ty đại lý nước ngoài là người ký hợp đồng VTĐPT với người bán hàng nước ngoài, họ sẽ chỉ định cho các công ty giao nhận Việt Nam là đại lý của họ để thu xếp việc giao nhận hàng hóa ở Việt Nam. Như vậy, cả hai trường hợp bán FOB và nhập CIF đều không tạo điều kiện cho đội tàu trong nước tham gia vận chuyển hàng hóa trong dây chuyền VTĐPT, các công ty giao nhận của Việt Nam cũng không được chủ động trong việc thực hiện dịch vụ VTĐPT từ “A đến Z” mà chỉ tham gia một phần công đoạn VTĐPT - phần công việc do hãng giao nhận vận tải nước ngoài chỉ định là thu xếp gửi hàng lên tàu (đối với hàng xuất khẩu), và thực hiện việc giao nhận hàng tới địa chỉ cuối cùng nằm sâu trong nội địa (đối với hàng nhập khẩu) [3, tr.19].

Hiện tại phần lớn hợp đồng VTĐPT do các công ty khai thác VTĐPT nước ngoài khai thác ký kết, phía Việt Nam chỉ đảm nhiệm với tư cách là đại lý. Họ đảm nhận việc chở hàng từ cảng xếp tới cảng biển Việt Nam, sau đó chỉ định các đại lý của họ là các công ty giao nhận tại Việt Nam thực hiện các công việc như: thủ tục Hải quan, lấy hàng ra khỏi Container, thu xếp vận chuyển nội địa... để việc giao nhận hàng tới địa chỉ cuối cùng nằm sâu trong nội địa [4] theo qui trình sau: [Hình 1].



Hình 1. Thực trạng thủ tục giao nhận hàng hóa VTĐPT theo mô hình Bộ - Biển.

- 1 - Người giao nhận nhận hàng từ nơi giao hàng “Door” của người gửi hàng.
- 2 - Người giao nhận ký hợp đồng với người vận chuyển đường bộ để vận chuyển hàng về bãi hàng (CY) (nếu được ủy thác).
- 3 - Người giao nhận làm thủ tục Hải quan cho hàng hóa (nếu được ủy thác).
- 4 - Người giao nhận cấp vận đơn của người gom hàng cho người gửi hàng.
- 5 - Người giao nhận thu xếp gửi hàng lên tàu và nhận vận đơn (Master Bill) từ hãng tàu.
- 6 - Người giao nhận thông báo cho đại lý của mình ở cảng đến để thu xếp giao hàng cho người nhận hàng.

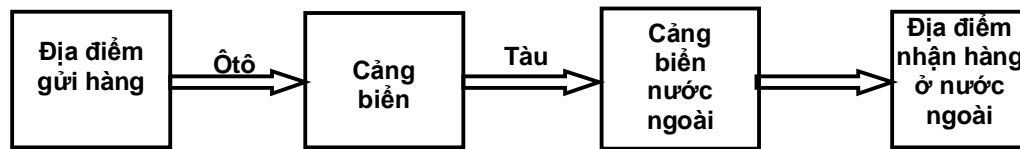
Trong qui trình này, Chủ hàng có thể ký kết hợp đồng vận chuyển với người vận chuyển đường Bộ để vận chuyển và giao hàng cho người giao nhận tại CY và họ cũng có thể trực tiếp làm thủ tục Hải quan cho hàng hóa của mình. Người giao nhận chỉ thu xếp việc vận chuyển hàng hóa bằng đường Bộ hoặc làm thủ tục Hải quan cho hàng hóa nếu được ủy thác và có thể giới thiệu cho đại lý ở nước ngoài thu xếp giao hàng cho người nhận hàng nếu không có đại lý của mình ở nước ngoài. Qua qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa này ta thấy người giao nhận chỉ làm một phần công việc trong dây chuyền VTĐPT từ “A tới Z” tùy theo sự ủy thác của chủ hàng mà không thực hiện dịch vụ khai thác VTĐPT trọn gói từ “A tới Z”. Người chủ hàng vẫn phải tự thu xếp phương tiện vận chuyển đường bộ, hoặc làm thủ tục Hải quan... Người chủ hàng chỉ tham gia thực hiện một phần công việc trong VTĐPT chứ không phải tham gia khai thác VTĐPT với tư cách là MTO. Do đó để phát triển VTĐPT ở Việt Nam, các chủ hàng Việt Nam cần phải thay đổi quan niệm truyền thống bán hàng theo điều kiện FOB, mua hàng theo điều kiện CIF và người giao nhận khai thác VTĐPT với tư cách là một MTO, khi đó MTO sẽ tổ chức khai thác VTĐPT từ “A đến Z”.

3. Kết luận và kiến nghị

Qua đánh giá thực trạng về thủ tục giao nhận hàng hóa trong VTĐPT theo mô hình Bộ- Biển ở Việt Nam, ta thấy qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa mà các doanh nghiệp kinh doanh giao nhận hàng hóa trong VTĐPT ở Việt Nam đang áp dụng không theo một qui định thống nhất, người làm công tác giao nhận có thể chỉ làm một phần công việc trong dây chuyền VTĐPT từ “A tới Z” chứ không phải khai thác VTĐPT với tư cách là MTO. Do đó Tác giả đề xuất một qui trình trong đó người giao nhận khai thác VTĐPT với tư cách là một MTO, khi đó MTO sẽ tổ chức khai thác VTĐPT từ A đến Z. Qui trình giao nhận như sau:

a. Sơ đồ chiều đi của hàng hoá theo mô hình Bộ - Biển

Trong qui trình thủ tục giao nhận này, hàng hoá được vận chuyển từ địa điểm gửi hàng đến cảng biển bằng đường bộ, sau đó được xếp lên tàu biển để vận chuyển ra nước ngoài [Hình 2].



Hình 2. Sơ đồ chiều đi của hàng hoá theo mô hình Bộ - Biển.

b. Cải tiến qui trình giao nhận hàng hóa theo mô hình Bộ - Biển

Để thực hiện VTĐPT theo mô hình Bộ-Biển từ “A đến Z” thì sau khi ký hợp đồng VTĐPT với người gửi hàng, MTO phải chịu trách nhiệm trong việc vận chuyển hàng hóa từ khi nhận hàng đến khi giao hàng cho người nhận hàng ở nước ngoài. Cách thức thực hiện qui trình thủ tục giao nhận hàng hóa VTĐPT theo mô hình Bộ- Biển [Hình 3] như sau:

1a - Người gửi hàng (xuất khẩu) và người nhận hàng (nhập khẩu) ký kết hợp đồng mua bán ngoại thương.

1b - Người nhập khẩu mở thư tín dụng cho người bán hưởng (nếu thanh toán bằng phương thức tín dụng chứng từ).

2 - Người gửi hàng ký kết hợp đồng VTĐPT với MTO.

3 - MTO ký hợp đồng lưu khoang (booking note) với hãng tàu nếu khối lượng hàng nhỏ hoặc hợp đồng dịch vụ (Service Contract) với hãng tàu nếu khối lượng hàng lớn, mượn vỏ container.

4 - Hãng tàu cấp lệnh giao vỏ cho MTO.

5 - MTO ký hợp đồng với người vận chuyển đường bộ để vận chuyển hàng từ địa điểm nhận hàng đến Cảng.

6 - MTO làm thủ tục với cơ quan Hải quan để thông quan điện tử cho lô hàng, sau đó kiểm dịch, giám định đóng hàng vào container, niêm phong kẹp chì để vận chuyển về CY (Container Yard) và xếp xuống tàu.

7 - MTO mua Bảo hiểm cho hàng hóa.

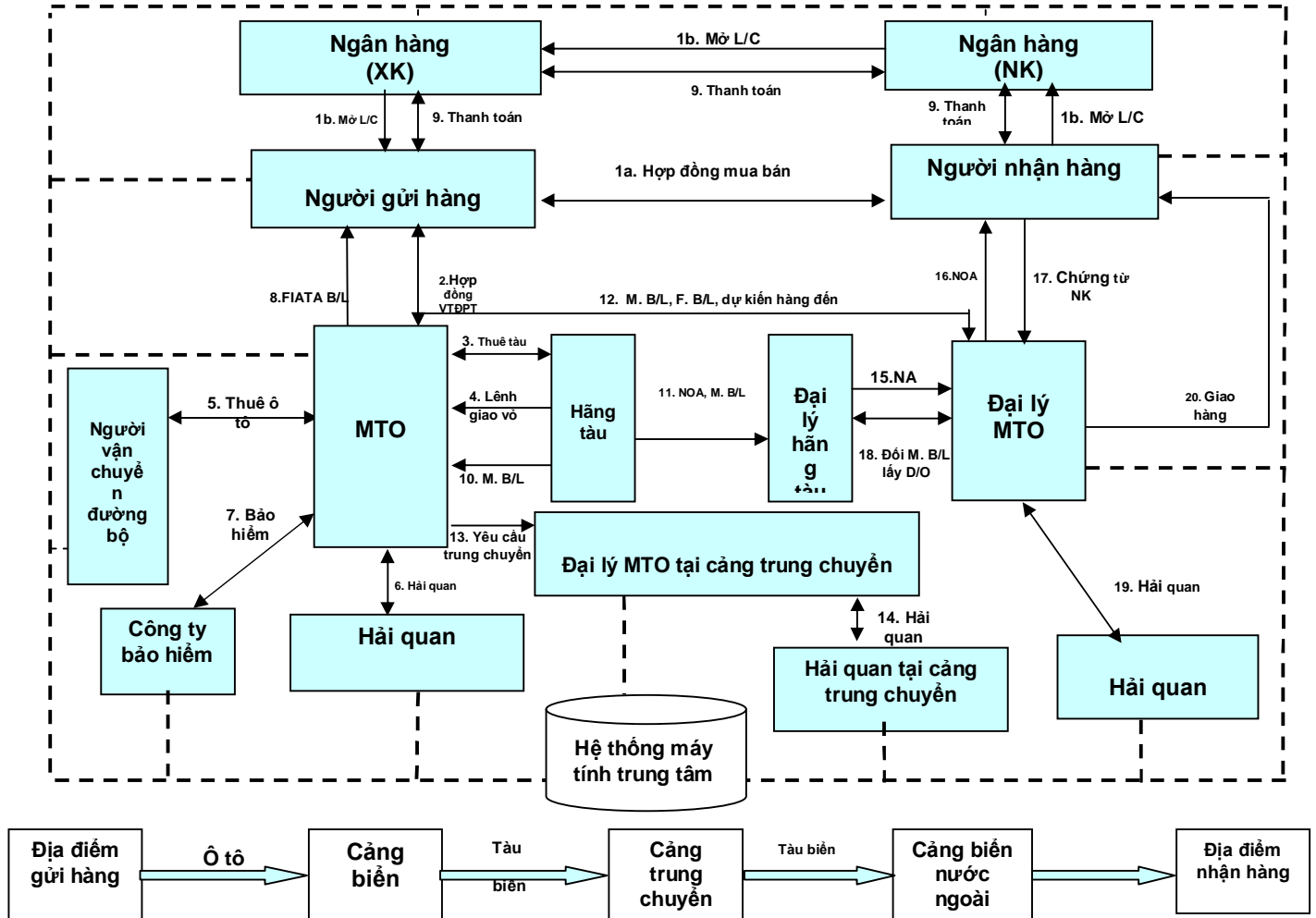
8 - MTO cấp vận đơn FIATA cho người gửi hàng.

9 - Người gửi hàng (nhà XK) lập bộ chứng từ thanh toán gửi lên Ngân hàng để thanh toán tiền hàng.

10 - Hãng tàu cấp vận đơn đường biển (Master Bill) cho MTO.

11 - Hãng tàu gửi thông báo hàng đến (Notice of Arrival) và vận đơn cho đại lý hãng tàu tại cảng đến.

Hình 3. Cải tiến quy trình thủ tục giao nhận hàng VTĐPT theo mô hình Bộ- Biển



12 - MTO gửi vận đơn (Master Bill, FIATA Bill), dự kiến hàng đến và các chứng từ hàng hóa có liên quan cho đại lý của mình ở cảng đến.

13 - MTO gửi điện yêu cầu trung chuyển về hàng hóa cho đại lý của mình ở cảng trung chuyển.

14 - Khi tàu đến cảng trung chuyển, đại lý của MTO tại cảng trung chuyển sẽ làm thủ tục Hải quan, lập biên bản bàn giao, sau đó thu xếp hàng hóa theo đúng tuyến đường để đi đến cảng đích.

15 - Khi hàng đến cảng đích, đại lý hãng tàu gửi thông báo hàng đến cho đại lý của MTO.

16 - Đại lý của MTO tại cảng đích sẽ gửi thông báo hàng đến cho người nhận hàng.

17 - Người nhận hàng cung cấp cho đại lý MTO những chứng từ có liên quan đến lô hàng như: hợp đồng mua bán, hóa đơn thương mại, bản kê chi tiết, giấy chứng nhận xuất xứ... để người đại lý MTO làm thủ tục nhập khẩu hàng.

18 - Đại lý MTO xuất trình Master Bill cho đại lý hãng tàu đổi lấy lệnh giao hàng (D/O-delivery order).

19 - Đại lý MTO làm thủ tục Hải quan cho hàng hóa và làm các thủ tục cần thiết để nhận hàng.

20 - Đại lý MTO sẽ thu xếp vận chuyển hàng đến địa điểm nhận hàng cuối cùng để giao cho người nhận hàng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Phạm Thiết Quát, “*Một số giải pháp nhằm tăng thị phần vận tải*”, Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số 10/2004.
- [2] Võ Thanh Thu, Đoàn Thị Hồng Vân, “*Incoterms 2000 và hỏi đáp về Incoterms*”, Nhà xuất bản thống kê, năm 2005.
- [3] Lâm Ngọc Uyên, “*Nghiên cứu công tác giao nhận vận tải hàng container của tàu Việt Nam tại cảng Đà Nẵng*”, Luận văn tốt nghiệp đại học (2000), Phân hiệu Đại học Hàng hải, Đà Nẵng.
- [4] Nguyễn Hồng Vân, “*Thực trạng thủ tục giao nhận hàng hóa trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam*”, Tạp chí Giao thông vận tải, số 9/2005.

Người phản biện: TS. Nguyễn Hữu Hùng, TS. Nguyễn Văn Sơn
