

MỘT SỐ GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ KINH TẾ GIAO NHẬN VẬN TẢI CONTAINER HÀNG XUẤT NHẬP KHẨU TẠI CÔNG TY LIÊN DOANH MSC-VIỆT NAM

SOME SOLUTIONS TO IMPROVE ECONOMICAL EFFECTS OF THE ONTAINER FREIGHT FORWARDING EFFECTS OF JOINT VENTURE COMPANY MSC- VIETNAM

TS. Lê Văn Trọng¹, ThS. Phạm Quang Văn², ThS. Trần Quang Vinh³, KS. Phạm Trường Thuý⁴

¹Trường Đại học Giao thông vận tải TP. HCM,

²Trường Đại học Công nghệ TP. HCM;

³Trường Trung cấp nghề Giao thông vận tải tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu;

⁴Công ty liên doanh MSC-Việt Nam

Tóm tắt: Bài báo phân tích hiệu quả kinh tế giao nhận vận tải container xuất nhập khẩu của Công ty liên doanh MSC-Việt Nam đồng thời căn cứ vào định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 để đưa ra một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả giao nhận vận tải container xuất nhập khẩu của Công ty.

Từ khóa: Vận tải container, xuất nhập khẩu, giải pháp và hiệu quả giao nhận.

Abstract: The article analyzed economical effects of container freight forwarding of Joint Venture Company MSC-Vietnam as well as based on development's targets of Vietnam shipping transportation to 2020 in order to suggest some solutions to improve the freight forwarding effects of the company.

Keywords: Container transport, import and export, solutions and freight forwarding effects.

1. Sơ lược về giao nhận vận tải container hàng xuất nhập khẩu

Xuất khẩu hàng hóa là việc hàng hoá được đưa ra khỏi lãnh thổ Việt Nam hoặc đưa vào khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật. Còn nhập khẩu hàng hóa là việc hàng hoá được đưa vào lãnh thổ Việt Nam từ nước ngoài hoặc từ khu vực đặc biệt nằm trên lãnh thổ Việt Nam được coi là khu vực hải quan riêng theo quy định của pháp luật.

Vận tải đường biển (hay còn gọi là vận tải biển) là hình thức vận chuyển người hoặc hàng hóa bằng các phương tiện di chuyển trên biển như tàu, thuyền... trên các đường giao thông biển. Vận tải đường biển ra đời khá sớm và phù hợp để chuyên chở tất cả các loại hàng hoá trong buôn bán quốc tế, các loại hàng hóa có trọng lượng lớn và các loại hàng chuyên chở trên cự ly dài nhưng không cần phải giao hàng nhanh chóng. Vận tải biển ngày nay giữ vị trí đặc biệt quan trọng trong chuyên chở hàng hóa trên thị trường trong nước và thế giới. Theo thống kê của

UNCTAD (Review of Maritime Transport) hàng năm vận tải biển đảm nhận chuyên chở khoảng 80% lượng hàng trong buôn bán quốc tế [6].

Quá trình vận tải luôn luôn được cải tiến và hoàn thiện. Từ những năm 60 của thế kỷ XX đã bắt đầu áp dụng một dụng cụ vận tải đặc biệt, được gọi là container vào việc chuyên chở hàng hoá. Container là một công cụ chứa hàng hình hộp chữ nhật, có kích thước tiêu chuẩn hóa, dùng được nhiều lần và có sức chứa lớn. Container cùng với hàng hoá xếp trong đó tạo thành một đơn vị hàng hoá lớn trong quá trình vận tải. Đó là một phương pháp “đơn vị hàng hoá” hoàn thiện nhất và mang lại hiệu quả kinh tế cao trong vận tải nội địa, cũng như trong vận tải quốc tế.

Giao nhận là một bộ phận nằm trong khâu lưu thông phân phối, theo Luật Thương mại Việt Nam “dịch vụ giao nhận hàng hoá là hành vi thương mại, theo đó người làm dịch vụ giao nhận hàng hoá nhận hàng từ người gửi, tổ chức việc vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch

vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự uỷ thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người làm dịch vụ giao nhận khác” [4]. Giao nhận vận tải container là dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng container từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng, trong đó người giao nhận (freight forwarder) ký hợp đồng vận chuyển với chủ hàng, đồng thời cũng ký hợp đồng đối ứng với người vận tải container để thực hiện dịch vụ.

Trước kia, việc giao nhận có thể do người gửi hàng (nhà xuất khẩu), người nhận hàng (nhà nhập khẩu) hay do người chuyên chở thực hiện. Ngày nay, dịch vụ giao nhận được chuyên môn hóa, do các tổ chức, các nghiệp đoàn giao nhận chuyên nghiệp tiến hành và giao nhận đã chính thức trở thành một nghề.

2. Hiệu quả kinh tế giao nhận vận tải container hàng xuất nhập khẩu của công ty liên doanh MSC – Việt Nam thời gian qua

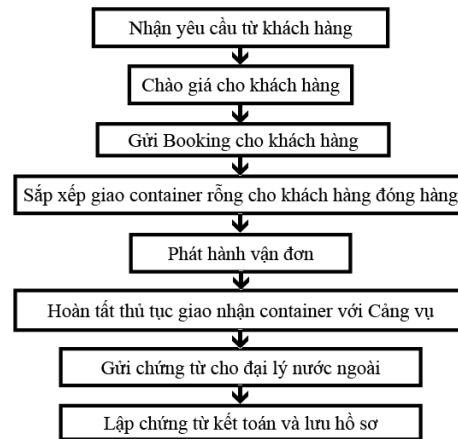
2.1. Giới thiệu về công ty liên doanh MSC – Việt Nam

Công ty liên doanh MSC - Việt Nam chính thức thành lập ngày 08/12/2003 do Công Ty Cổ phần Container Phía Bắc (Viconship) liên doanh với Công ty MSC Singapore, là một trong những chi nhánh của hãng tàu MSC Thụy Sĩ rất nổi tiếng. Hãng tàu MSC sở hữu hơn 200 chiếc tàu chở container với hơn 460.000 teus cung cấp một mạng lưới dịch vụ rất tốt thông qua hơn 350 đại lý trên toàn thế giới. Trong liên doanh này, phía Việt Nam góp 3.060.000.000 đồng và phía Singapore góp 2.940.000.000 đồng [1]. Công ty liên doanh MSC - Việt Nam tọa lạc tại Số 152, Đường Nguyễn Lương Bằng, Quận 7, Thành phố Hồ Chí Minh.

2.2. Hiệu quả kinh tế giao nhận vận tải container hàng hóa xuất nhập khẩu tại Công ty Liên Doanh MSC – Việt Nam những năm qua

❖ Hiệu quả kinh tế giao nhận vận tải container hàng xuất khẩu theo sản lượng

Giao nhận vận tải container hàng xuất khẩu của Công ty được thực hiện theo qui trình trong hình 1.



Hình 1. Qui trình giao nhận vận tải container hàng xuất khẩu

Sản lượng giao nhận container hàng xuất khẩu Công ty những năm 2012, 2013 và năm 2014 lần lượt là 32.549 teus, 42.080 teus và 62.724 teus được trình bày trong bảng 1.

Bảng 1. Sản lượng giao nhận vận tải container hàng xuất khẩu

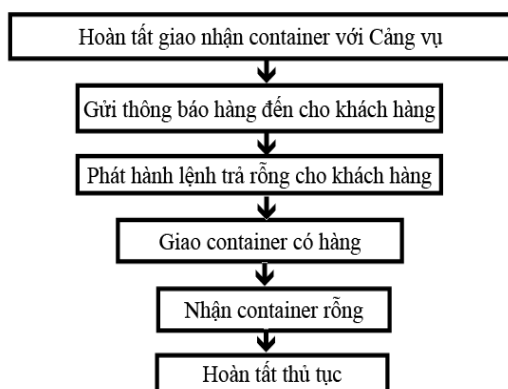
Danh mục	Đơn vị tính	2012	2013	2014
Sản lượng	Teus	32.549	42.080	62.724
Sản lượng tăng tuyệt đối	Teus		9.531	20.644
Tốc độ tăng trưởng	%		29,28	49,06

Nguồn: Theo số liệu thống kê của Công ty

Theo bảng 1 này sản lượng giao nhận hàng xuất khẩu năm 2013 tăng tuyệt đối 9.531 teus so với năm 2012, với tỉ lệ tăng là 29,28%. Năm 2014 sản lượng giao nhận xuất khẩu tăng vượt bậc - tăng 49,06% so với năm 2013 với mức chênh lệch là 20.644 teus.

Sản lượng giao nhận vận tải container hàng xuất khẩu của Công ty tăng mấy năm qua do tình hình xuất khẩu trong nước gia tăng đáng kể. Các mặt hàng chủ lực như gạo, cà phê, các mặt hàng gia công liên tục tăng và là những mặt hàng quen thuộc của hãng tàu MSC. Thêm vào đó hãng tàu MSC là hãng tàu lớn trên thế giới được nhiều khách hàng tin tưởng và lựa chọn.

❖ Hiệu quả kinh tế giao nhận vận tải container hàng nhập khẩu theo sản lượng



Hình 2. Quy trình giao nhận vận tải container hàng nhập khẩu.

Giao nhận vận tải container hàng nhập khẩu của Công ty được thực hiện theo qui trình trong hình 2. Sản lượng giao nhận vận tải container nhập khẩu của Công ty cũng tăng qua các năm 2012, 2013 và 2014, song tăng mạnh nhất vào năm 2013 với tỷ lệ tăng 63,37% tương đương là 5.723 teus. Tuy nhiên sang năm 2014 tỉ lệ tăng trưởng này có giảm đi còn 3,31% tương ứng với 489 teus (bảng 2).

Bảng 2. Sản lượng giao nhận vận tải container hàng nhập khẩu

Danh mục	Đơn vị tính	2012	2013	2014
Sản lượng	Teus	9.030	14.752	15.241
Sản lượng tăng tuyệt đối	Teus		5.722	489
Tốc độ tăng trưởng	%		63,37	3,31

Nguồn: Theo số liệu thống kê của Công ty

Điều này không có nghĩa là Công ty hoạt động không có hiệu quả mà nguyên nhân là thị trường chuyên chở hàng hóa nhập khẩu của Công ty đã ổn định, sản lượng này chỉ tăng giảm do ảnh hưởng của lượng hàng hóa trong nước cần nhập khẩu mà lượng hàng nhập khẩu không gia tăng nhiều. Các mặt hàng nhập khẩu chủ yếu là máy móc, linh kiện xe, dược phẩm...

Qua hai bảng 1 và 2 chúng ta thấy giai đoạn 2012 - 2014 sản lượng giao nhận hàng hóa vận tải container nhập khẩu của Công ty có tăng trưởng nhưng tốc độ tăng trưởng kém hơn so với xuất khẩu.

❖ Hiệu quả kinh tế giao nhận vận tải container hàng xuất nhập khẩu theo doanh thu, chi phí và lợi nhuận

Hiệu quả kinh tế giao nhận hàng hóa container xuất và nhập khẩu của Công ty thời gian qua được trình bày trong bảng 3.

Doanh thu của Công ty tăng 1.163,89 triệu đồng từ 17.788,94 triệu đồng năm 2012 lên 18.952,83 triệu đồng năm 2013 tương đương 6,54%; doanh thu năm 2014 là 20.187,44 triệu đồng tăng 1.234,61 triệu đồng tương ứng 6,51% so với năm 2013. Sở dĩ có điều này là các năm qua sản lượng container nhập và xuất khẩu của các tuyến, các khu vực đều liên tục tăng.

Năm 2012 là năm Công ty đã đi vào quỹ đạo nên chi phí cũng khá ổn định với 10.184,07 triệu đồng. Tuy nhiên bước sang năm 2013 Công ty thâm nhập nhiều thị trường mới nên chi phí cho việc tìm hiểu và mở rộng này là rất lớn. Hơn nữa cũng trong năm 2013, Công ty phải đối phó với nhiều khó khăn trong thị trường vận tải như giá xăng dầu tăng cao, cước vận tải không điều chỉnh kịp với sự tăng giá nguyên liệu nên chi phí tăng cao nhất với 10.787,01 triệu đồng tăng 602,94 triệu đồng tương đương 5,92% so với năm 2012. Năm 2014 chi phí là 10.807,42 triệu đồng tăng thêm rất ít chỉ 15,6 triệu đồng tương đương 0,19% so với năm 2013. Tăng chi của năm 2014 do Công ty mở thêm một số tuyến mới và nguồn nhân sự được tăng thêm để đáp ứng nhu cầu công việc.

Lợi nhuận sau thuế tăng từ 5.661,50 triệu đồng của năm 2012 lên 5.879,38 triệu đồng năm 2013 và 6.576,31 triệu đồng vào năm 2014. Năm 2013 tăng ít do phải ứng phó với biến động trong thị trường hàng hải nên chi phí tăng đáng kể làm lợi nhuận giảm xuống.

Tình hình kinh tế thế giới đến 2020 được dự báo là toàn cầu hoá nên kinh tế thế giới ngày càng mạnh mẽ và kinh tế thế giới vẫn chứa đựng nhiều rủi ro tiềm ẩn, hoạt động kinh tế thế giới dần chuyển sang khu vực châu Á, đặc biệt là Đông Á, biên khu vực này thành một trung tâm kinh tế thế giới mới [2], do đó mặc dù vừa qua Công ty làm

ăn có hiệu quả vẫn cần có những giải pháp để tồn tại và phát triển bền vững.

Bảng 3. Hiệu quả kinh tế giao nhận container hàng hóa xuất nhập khẩu của Công ty giai đoạn 2012 -2014

(Đơn vị tính: 1.000.000 đồng)

Danh mục	2012	2013	2014	So sánh 2012-2013		So sánh 2013-2014	
				Giá trị (+/-)	(%)	Giá trị (+/-)	(%)
Doanh thu	17.788,94	18.952,83	20.187,44	1.163,89	6,54	1.234,61	6,51
Chi phí	10.184,07	10.787,01	10.807,42	602,94	5,92	20,41	0,19
Lãi	7.604,87	8.165,82	9.379,37	560,95	7,38	1.213,55	14,86
Thuế thu nhập	1.943,37	2.286,44	2.803,06	343,07	17,65	516,62	22,59
Lợi nhuận sau thuế	5.661,50	5.879,38	6.576,31	217,88	3,85	696,93	11,85

Nguồn: Nhóm tác giả xây dựng từ tổng hợp các báo cáo của Công ty

3. Đề xuất giải pháp nâng cao hiệu quả kinh tế giao nhận vận tải container hàng xuất nhập khẩu tại công ty liên doanh MSC-Việt Nam

3.1. Căn cứ đề xuất những giải pháp nâng cao hiệu quả kinh tế giao nhận vận tải container giai đoạn 2016-2020

❖ Định hướng phát triển vận tải biển đến năm 2020

Theo quyết định phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030: Đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa trong nước; đảm nhận vận chuyển phần lớn khối lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng đường biển; tham gia vận chuyển hàng hóa trên các tuyến biển xa, khu vực Bắc Âu, Nam Mỹ. Đối với hàng container, đi hay đến các nước khu vực Châu Á chủ yếu sử dụng tàu có sức chở từ 500 đến 3.000 TEU, đi hoặc đến các nước thuộc Châu Âu, Châu Mỹ, Châu Phi sử dụng cỡ tàu có sức chở từ 4.000 đến 9.000 TEU và tàu có sức chở lớn hơn khi có điều kiện. Đẩy mạnh cải cách hành chính trong lĩnh vực vận tải biển, đặc biệt là thủ tục hành chính tại các cảng biển và thủ tục đăng ký tàu biển; đẩy mạnh xã hội hóa công tác đào tạo nguồn nhân lực, bao gồm cả đào tạo trong và ngoài nước [5].

❖ Xu hướng phát triển giao nhận vận tải container hàng xuất nhập khẩu

Việt Nam đang hội nhập toàn diện vào nền kinh tế thế giới, thị trường vận tải hàng hoá đặc biệt là giao nhận vận tải container hàng xuất nhập khẩu của nước ta chủ yếu là do các hãng lớn trên thế giới chiếm lĩnh và

cạnh tranh quyết liệt với nhau. Các công ty liên doanh có được lợi thế về thương mại, tài chính, công nghệ làm công cụ cạnh tranh rất hiệu quả nhưng họ có hạn chế về môi trường kinh doanh, thiếu sự hiểu biết về thị trường Việt Nam.

3.2. Những giải pháp nâng cao hiệu quả kinh tế giao nhận vận tải container giai đoạn 2016-2020

❖ Giải pháp phát triển nguồn nhân lực

Công ty cần phát triển một đội ngũ cán bộ có trình độ chuyên môn cao, tác phong làm việc chuyên nghiệp, có khả năng làm việc độc lập và theo nhóm, sẵn sàng thích ứng với những thay đổi của môi trường công tác; cần mạnh dạn tuyển dụng và bố trí các nhân sự trẻ tuổi, có năng lực, trình độ và tâm huyết với doanh nghiệp để đưa vào các vị trí chủ chốt. Ngoài ra, Công ty cần nghiên cứu, xây dựng chính sách đãi ngộ để có thể giữ chân người tài mà vẫn đảm bảo tuân thủ các qui định của nhà nước; tận dụng tối đa các nguồn nhân lực bên ngoài để giảm thiểu chi phí quản lý và rủi ro cho Công ty.

❖ Giải pháp về tuyển

Duy trì tốt thị trường hiện có bằng chính sách chăm sóc khách hàng tốt, phù hợp với tình hình kinh tế hiện nay nhằm duy trì nguồn hàng ổn định. Hiện nay giao nhận vận tải container hàng xuất nhập khẩu của Công ty chủ yếu nhằm vào thị trường Tây Âu và Đông Âu, chiếm hơn 60% tỉ trọng hàng hóa với các mặt hàng chủ yếu là hàng xuất khẩu may mặc, da giày, điện tử. Sắp tới Công ty cần phải nâng tỷ trọng này lên 70%.

Thiết lập tốt quan hệ với các công ty Đài Loan, Hồng Kông, Hàn Quốc để khai thác tốt các lô hàng cước phí trả trước. Chú trọng thông tin hàng chờ xuất và cập nhật danh sách khách hàng có nhu cầu trả cước ở nước ngoài cho các đại lý ở nước ngoài.

Mở những tuyến đi Bắc Âu và Nam Mỹ là giải pháp tốt nhằm thu hút thêm một lượng khách hàng mới.

❖ Giải pháp về giá

Công ty cần đưa ra những chính sách giá ưu đãi hấp dẫn cho khách hàng như sau:

- Giá chiết khấu theo đối tượng khách hàng: Với khách hàng thường xuyên và khách hàng lớn cần có chính sách giá ưu tiên và ưu đãi khác so với khách hàng khác.

- Giá chiết khấu theo mùa vụ: Thị trường vận chuyển container của nước ta mang tính mùa vụ rất cao nên ta cần phải có chính sách giá phù hợp với từng mùa vụ.

- Trong nội bộ Công ty cần giảm chi phí điều hành, chi phí gián tiếp để hạ giá thành giao nhận.

❖ Giải pháp về chất lượng dịch vụ giao nhận

Công ty cung cấp cho khách hàng các loại container như: container treo, có móc.... Tuy nhiên đối với các loại container này khách hàng phải đăng ký trước ít nhất là 3 tuần để MSC Singapore có thể điều động container từ Singapore về. Đối với loại hàng hóa như cà phê, gạo MSC sẽ cung cấp thêm giấy thuốc chống ẩm và làm vệ sinh container.

Công ty cung cấp dịch vụ vận chuyển bằng xe (Trucking). Đối với hàng xuất khẩu: MSC Việt Nam sẽ chở container xuống kho của khách hàng để đóng hàng và sau đó chở container đã đóng hàng ra cảng. Đối với hàng nhập khẩu: Chở container về kho cho khách hàng dỡ hàng hoặc đem hàng đã rút ruột về kho cho khách khi có yêu cầu. Chi phí cho việc chuyên chở Trucking này hoàn toàn do khách hàng chịu.

❖ Giải pháp áp dụng ISO 9000

ISO 9000 là bộ tiêu chuẩn về hệ thống quản lý chất lượng do Tổ chức Tiêu chuẩn hoá quốc tế (ISO) ban hành. Công ty cần áp

dụng ISO 9000 để chứng tỏ khả năng cung cấp sản phẩm đáp ứng yêu cầu khách hàng và luật định một cách ổn định. Hình thành văn hóa làm việc bài bản, khoa học thông qua thiết lập và áp dụng các quy trình chuẩn để thực hiện và kiểm soát công việc qua đó giúp phòng ngừa sai lỗi, nâng cao chất lượng và sự thỏa mãn của khách hàng □

Tài liệu tham khảo

- [1] Các bảng báo cáo của công ty liên doanh MSC Việt Nam.
- [2] Dự báo kinh tế thế giới đến năm 2020 và tác động tới triển vọng kinh tế Việt Nam:
http://sokhcn.vinhphuc.gov.vn/noidung/tintuc/Lists/Dubaotuonglai/View_Detail.aspx?ItemID=46 Đăng ngày 02/09/2015.
- [3] PGS.TS Đinh Ngọc Viện (2002), *Giáo trình Giao nhận vận tải hàng hóa quốc tế*, NXB Giao thông vận tải.
- [4] Luật thương mại số 36/2005/QH11 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ban hành ngày 14 tháng 6 năm 2005.
- [5] Quyết định 1517/QĐ-TTg ngày 26/08/2014 về phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 của Thủ tướng Chính phủ.
- [6] Trang web của Bộ Giao thông Vận tải: www.mt.gov.vn.

Ngày nhận bài: 11/02/2016

Ngày chấp nhận đăng: 26/02/2016

**Phản biện: PGS.TS. Nguyễn Phú Tụ
TS. Phạm Thị Nga**