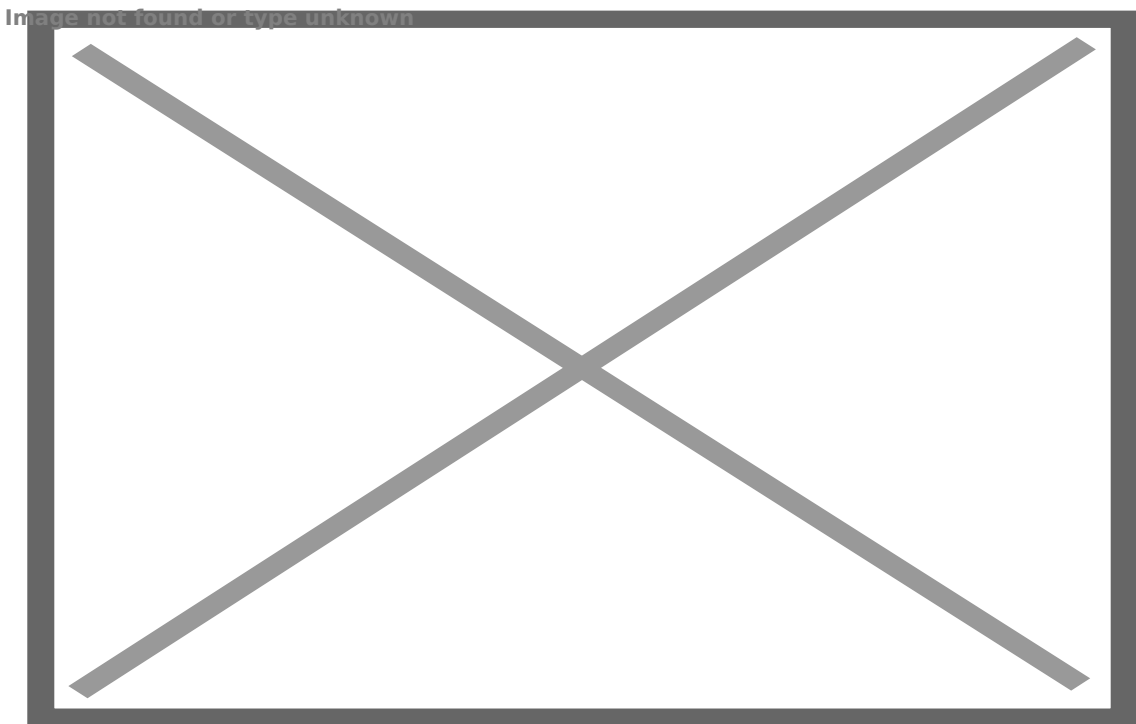


Giá vận tải biển tăng “phi mã”, doanh nghiệp xuất khẩu lao đao

15:30 12/08/2021

Tác giả: Nguyễn Hợi

Cước vận tải tăng cao cùng tình trạng thiếu container rỗng khiến các doanh nghiệp xuất nhập khẩu đang đứng ngồi không yên. Thực trạng này đã xảy ra từ năm 2020, song đến nay vẫn chưa giải quyết được triệt để, gây ảnh hưởng lớn đến sức cạnh tranh của hàng xuất khẩu.



Giá cước tàu biển tăng cao từ năm 2020 đến nay, gây ảnh hưởng đến hoạt động xuất nhập khẩu.

Doanh nghiệp “đứng ngồi không yên” vì cước tàu biển

Là một trong những ngành hàng xuất khẩu chủ lực, nhu cầu sử dụng tàu biển vận chuyển hàng hóa của ngành hồ tiêu rất lớn. Theo Hiệp hội Hồ tiêu Việt Nam, thời gian trước, 1 đến 2 tháng các hãng tàu mới báo thay đổi giá một lần, hiện tần suất báo giá đã giảm xuống 2 tuần một lần. Giá thì tăng vô tội vạ, 500-1000 USD/lần, thậm chí là 2.000-3.000 USD/lần. Hơn nữa, dù đã booking (đặt) được chỗ trên tàu nhưng lại bị báo hủy, nguyên do thì rất nhiều tàu hết chỗ, tàu bỏ chuyến, over booking (hết chỗ)... buộc doanh nghiệp phải mất thêm một lần chi phí đặt lại chỗ. Trong khi đó, hàng đã sản xuất không thể không giao cho đối tác, cơ hội thương lượng lại giá với khách không có, rồi phải thuê thêm kho bãi bảo quản hàng... thiệt hại của doanh nghiệp quá nhiều.

“Đặc biệt, hãng tàu không báo giá trước mà báo sau khi hàng đã được đưa lên tàu, khi đó giá báo thế nào, doanh nghiệp phải chịu thế đó mà không có quyền thương lượng. Chưa kể, có hiện tượng các forwarder (đại lý vận tải) cùng liên kết đưa ra mức giá cao ngất ngưỡng chèn ép doanh nghiệp, mức giá các forwarder đưa ra chênh lệch so với giá niêm yết của hãng tàu lên tới cả nghìn USD/container”, đại diện Hiệp hội Hồ tiêu Việt Nam nêu thực trạng.

Bà Phạm Đào, Đại diện Công ty CP Tekcom, một doanh nghiệp khá lớn trong ngành gỗ cũng khá bức xúc, giá cước tàu tăng kinh khủng, bình quân 1 container hàng của Tekcom có giá trị từ 10.000- 15000USD nhưng cước tàu vận chuyển đi bờ đông của Mỹ lên tới 17.000-18.000 USD/container.

Như vậy, chỉ riêng cước tàu đã cao hơn cả giá trị container hàng, doanh nghiệp rất lép vế cạnh tranh và khó bán được hàng. Mặt khác, thay vì lấy container rỗng tại cảng biển TP Hồ Chí Minh, doanh nghiệp từ Bình Dương phải ra tận cảng Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu) để lấy, chi phí vận tải nội địa tăng thêm 150USD/container. “Chúng tôi và cả khách hàng đã gồng mình hết sức để duy trì sản xuất và không biết còn có thể cố được bao lâu trong bối cảnh liên tục nhận được thông báo tăng phụ phí từ hãng tàu”, bà Đào chia sẻ.

Riêng với các doanh nghiệp xuất khẩu rau, quả tươi ở trong tình trạng đáng lo ngại hơn khi các hãng tàu có xu hướng không ưu tiên cho các mặt hàng tươi mà ưu tiên cho các mặt hàng khô, mặt hàng bán được giá cước cao và ít rủi ro trong vận chuyển hơn. Như lời ông Nguyễn Đình Tùng, Đại diện Hiệp hội Rau quả Việt Nam, các doanh nghiệp đang rất hoang mang, bởi rau quả đến thời điểm là phải thu hoạch và xuất khẩu ngay, không thể lưu kho như các mặt hàng khác.

Một vấn đề nữa được các doanh nghiệp phản ánh là tình trạng chênh lệch đáng kể giữa cước phí hãng tàu đưa ra và cước phí thực tế doanh nghiệp phải trả, thậm chí để lấy được container rỗng, doanh nghiệp cũng mất tới 3-4 triệu đồng/container.

Nâng cao trách nhiệm của các hãng tàu

Về tình trạng giá cước vận tải tăng cao đột biến, và thời gian thay đổi giá cước bị rút ngắn, đại diện hãng tàu Cosco shipping Vietnam lý giải, do một số chủ hàng không booking trực tiếp với hãng tàu mà làm việc qua trung gian nên báo giá chủ hàng nhận được cao hơn rất nhiều so với giá của hãng.

Trả lời cho phản ánh của doanh nghiệp, đại diện hãng tàu Evergreen cũng cho hay, cước vận tải tăng cao là hệ lụy cộng gộp từ nhiều nguyên nhân. Trong đó, tình trạng ách tắc tại các cảng quốc tế rất nghiêm trọng, khiến hãng tàu phải thay đổi lịch trình dẫn đến chi phí tăng cao. Tuy nhiên, trong tháng 7, hãng tàu đã điều chuyển hàng nghìn container rỗng về Việt Nam để hỗ trợ xuất khẩu, do vậy thời gian gần đây không còn thiếu container rỗng. Như vậy, việc cước tăng cao không nằm ở nguyên nhân thiếu container.

Về nguyên nhân hãng tàu không ưu tiên hàng rau quả tươi, đại diện Evergreen chỉ ra, container lạnh tồn đọng ở bờ Tây nước Mỹ rất nhiều nên hãng tàu tạm hoãn vận chuyển hàng sang khu vực này để duy trì lượng container lạnh đi khu vực châu Á có nhu cầu cao hơn. Việc này xảy ra không chỉ tại Việt Nam mà trên toàn châu Á.

Thực tế, tình trạng cước tàu biển tăng cao đã xảy ra từ năm 2020 đến nay và dù đã có nhiều cuộc làm việc giữa các cơ quan chức năng và các hãng tàu xong thực trạng vẫn chưa được giải quyết triệt để. Trước những bất cập trên, đứng trên vai trò cơ quan quản lý nhà nước, ông Trần Thanh Hải, Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công thương) cho rằng, các hãng tàu đang khai thác thị trường Việt Nam đều là hãng tàu lớn, cần phải có chính sách nhất quán và đảm bảo uy tín. Tình trạng giá cước nhảy múa thuộc trách nhiệm của hãng. Đặc biệt, các hãng cần có chính sách quản lý, kiểm soát chặt chẽ các forwarder. Cần có cam kết giữa hãng tàu với forwarder để không gây ảnh hưởng đến thị trường và doanh nghiệp. “Forwarder có vai trò rất lớn nhất là với doanh nghiệp xuất khẩu nhỏ và vừa. Việc giá cả đi qua các forwarder có thể tăng nhưng tăng ở mức độ hợp lý, không thể tát nước theo mưa, tạo thêm gánh nặng cho doanh nghiệp”, ông Trần Thanh Hải nói.

Đồng tình với ông Hải, ông Hoàng Hồng Giang, Phó Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam (Bộ Giao thông Vận tải) đề nghị, từ nay đến cuối năm, các hãng tàu không điều chỉnh giá cước, phụ phí phát sinh tại Việt Nam. Trường hợp phải điều chỉnh, trao đổi với Cục Hàng hải Việt Nam để cũng tháo gỡ, tránh chống thêm gánh nặng cho doanh nghiệp.

“Hãng tàu cần có chính sách quản lý các đại lý giao nhận, ưu tiên cho các đại lý làm ăn chân chính, đưa ra cước vận chuyển không quá chênh lệch so với cước của hãng. Ngoài ra, các hãng tàu minh bạch thông tin về giá cước. Cục Hàng hải Việt Nam sẽ làm việc với các hãng tàu thiết lập kênh thông tin để khách hàng tham khảo giá tại cước tại thị trường Việt Nam cũng như thị trường xung quanh. Định kỳ phối hợp với Cục tổ chức đối thoại với khách hàng”, ông Giang cho biết.

Theo nhandan.vn

Link bài viết: <https://nguoilambao.vn/gia-van-tai-bien-tang-phi-ma-doanh-nghiep-xuat-khau-lao-dao>