



CƯỚC TÀU BIỂN TĂNG CAO, THIẾU CONTAINER DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU GẶP KHÓ

Dịp cuối năm thường là thời điểm “vào mùa” xuất khẩu của Việt Nam khi doanh nghiệp đẩy nhanh tiến độ cung ứng hàng hóa đáp ứng nhu cầu tăng cao của các thị trường chính trong dịp Giáng sinh và Năm mới. Tuy nhiên, trong vài tháng gần đây, tình hình vận chuyển của doanh nghiệp xuất nhập khẩu gặp nhiều khó khăn do giá cước tàu biển tăng cao và thiếu hụt container. Tình hình này nếu còn tiếp diễn sẽ ảnh hưởng rất lớn đến kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam trong năm 2021.

Doanh nghiệp chịu lỗ do cước vận tải biển tăng cao

So với tháng 10/2020, chi phí vận chuyển vào các thị trường liên tục tăng cao, cụ thể là Nhật (tăng 13%), Mỹ (tăng 17-23%), đặc biệt là châu Âu (tăng tới 217%). Tình trạng này khiến cho nhiều doanh nghiệp lỡ ký hợp đồng bị lỗ nặng, buộc phải hủy đơn hàng và chịu phạt hợp đồng, hoặc tìm cách đàm phán lại để bù đắp cho chi phí tăng phát sinh.

Nguyên nhân chính được cho là do COVID-19 làm hạn chế vận chuyển hàng không, nhu cầu vận tải đường biển tăng vọt, trong khi các hãng tàu giảm bớt lượng tàu vận chuyển và thu thêm phí do ảnh hưởng dịch.

Doanh nghiệp bị “vỡ kế hoạch” do thiếu container rỗng

Cùng với cước phí tăng cao, tình trạng thiếu container rỗng khiến doanh nghiệp xuất khẩu đã khó lại càng khó. Trong 3 tháng gần đây, hầu hết các hãng tàu liên tục thông báo tăng giá thuê container chờ hàng xuất khẩu lên gấp 2 – 10 lần so với thời điểm trước tháng 10/2020 (tùy theo từng chặng).

Nhiều nguyên nhân dẫn tới tình trạng này. Châu Á phần nào ứng phó dịch bệnh hiệu quả hơn nên gia tăng xuất khẩu, trong khi luồng hàng theo chiều ngược lại từ các khu vực châu Mỹ, châu Âu lại rất hạn chế, các container rỗng vì vậy bị ùn ứ ở các cảng biển khu vực này. Bên cạnh đó, Trung Quốc là thị trường xuất khẩu lớn nhất thế giới nên các hãng tàu thường ưu tiên tập trung container cho thị trường này trước. Thêm nữa, các nhà xuất khẩu Trung Quốc thường sẵn sàng trả mức giá cao hơn để có container xuất được hàng; và doanh nghiệp Việt Nam cũng như nhiều nước khác thường không đủ khả năng cạnh tranh với họ. Ngoài ra, xuất khẩu Việt Nam phụ thuộc rất nhiều vào các hãng tàu nước ngoài cũng là một nguyên nhân dẫn đến việc thiếu chủ động trong tình trạng thiếu container rỗng.

Nhiều doanh nghiệp phải giảm bớt 50-70% lượng hàng xuất khẩu dự kiến của mình do không thể đăng ký được container rỗng để vận chuyển được. Tình trạng này đã kéo dài vài tháng và có xu hướng sẽ tiếp diễn trong thời gian tới do tình hình dịch COVID-19 vẫn đang phức tạp ở nhiều thị trường xuất khẩu chính của Việt Nam.

Theo một khảo sát của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), có tới 40% doanh nghiệp xuất nhập khẩu đang gặp khó khăn khi đến nhận container rỗng tại các bãi tập kết container, 43% doanh nghiệp cho rằng hãng tàu đang cho thuê container rỗng vượt số lượng sẵn có, và 17% doanh nghiệp thậm chí chưa thể tiếp cận hãng tàu để thuê được container rỗng.







Việc khó xuất khẩu cũng khiến doanh nghiệp bị mất uy tín, mất các mối khách hàng quen thuộc. Khi doanh nghiệp không thể liên hệ container giao kịp hợp đồng, hay không thể xuất khẩu do mức giá tăng do phí vận chuyển quá cao, các khách hàng có thể chuyển hướng sang những thị trường khác giao hàng kịp thời và có mức giá cạnh tranh hơn.

Khó khăn do thiếu container rỗng không chỉ dừng lại ở thiệt hại cho doanh nghiệp xuất khẩu. Ví dụ với nông sản, khó xuất khẩu khiến doanh nghiệp ngần ngại trong việc mua hàng từ nông dân vì không đủ điều kiện lưu trữ, bảo quản. Điều này có thể dẫn đến nguy cơ giá nông sản giảm mạnh hoặc dư thừa, phải kêu gọi “giải cứu” ... Tình trạng có thể sẽ xấu hơn khi nhiều nông sản xuất khẩu thế mạnh của Việt Nam như như tiêu, cà phê, gạo... đang chuẩn bị bước vào vụ thu hoạch mới.

Theo Bộ Công Thương, tình hình thiếu container rỗng dự kiến sẽ còn kéo dài đến ít nhất là hết quý I/2020 do tình hình COVID-19 trên thế giới còn phức tạp. Hàng hóa xuất khẩu qua đường biển hiện đang chiếm 40-50% tổng khối lượng hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam. Nếu tình hình này không được cải thiện hơn trong năm 2021, doanh nghiệp sẽ rất khó khăn trong việc phục hồi lại hoạt động kinh doanh sau COVID-19, trực tiếp làm ảnh hưởng đến tiến trình phát triển kinh tế của Việt Nam.

Trước tình hình này, các cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam đã có những biện pháp can thiệp nhất định như thúc giục các hãng tàu hoạt động tại Việt Nam tăng lượng dự trữ container rỗng (loại 40 feet) để đáp ứng nhu cầu xuất khẩu, yêu cầu về minh bạch giá cước, giám sát tình hình...

Tuy nhiên, những biện pháp nói trên phần lớn vẫn chỉ mang tính tình thế. Đây có lẽ cũng là một hiện tượng cảnh báo tình trạng phụ thuộc của Việt Nam vào các hãng tàu nước ngoài, trở thành một rủi ro tiềm ẩn trong bối cảnh nước ta đang kỳ vọng vào xuất nhập khẩu như một động lực chính để phát triển kinh tế. ■