

Giá tiêu hôm nay 28/12: Doanh nghiệp lao đao vì xuất khẩu khó khăn

06:52 28/12/2020

Giá tiêu hôm nay 28/12 đi ngang tại các vùng trồng trọng điểm. Trong khi người nông dân đang lo lắng cho chất lượng tiêu vụ mới, thì các doanh nghiệp lại đang "than trời" vì không thể xuất khẩu thuận lợi.

Tại tỉnh Đắk Lắk, Đắk Nông giá tiêu hôm nay được thu mua với mức 52.500 đồng/kg.

Tại tỉnh Gia Lai, giá tiêu hôm nay ở mức 52.000 đồng/kg.

Trong khi đó tại Đồng Nai, giá tiêu hôm nay ở mức 52.000 đồng/kg.

Tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giá tiêu hôm nay ở mức 53.500 đồng/kg.

Còn tại tỉnh Bình Phước giá tiêu hôm nay được thu mua với mức 53.000 đồng/kg.

Trên thị trường thế giới, kết thúc phiên giao dịch gần nhất, giá tiêu giao ngay tại sàn Kochi - Ấn Độ giảm 22,2 rupee/tạ (0,06%) xuống mức 35.200 rupee/tạ. Tỷ giá tính chéo của đồng Việt Nam đối với đồng rupee Ấn Độ (INR) từ ngày 24/12/2020 đến ngày 30/12/2020 được Ngân hàng Nhà nước áp dụng tính thuế xuất khẩu và thuế nhập khẩu là 313,7 VND/INR.

Tại Việt Nam, vụ cà phê đã bắt đầu thu hoạch được quá nửa, vụ tiêu cũng sắp bước vào giai đoạn thu hái. Nhưng đang có một tồn tại, các doanh nghiệp (DN) không dám mua hàng của nông dân vì không thể xuất khẩu. Giá nhiều nông sản bị đe dọa giảm sâu nếu tình trạng này không được giải quyết.



Giá tiêu hôm nay 28/12: Doanh nghiệp lao đao vì xuất khẩu khó khăn.

Cuối năm là thời điểm các DN tăng tốc xuất khẩu hàng hóa, phục vụ cao điểm tết. Tuy nhiên, hoạt động xuất khẩu của các DN đang gặp khó khăn chung là thiếu container rỗng để đóng hàng, giá cước vận chuyển đường biển tăng đột biến khiến không ít DN lo lắng.

Ông Phan Minh Thông - Tổng Giám đốc Công ty Phúc Sinh, đơn vị chuyên xuất khẩu hàng nông sản (tiêu, cà phê...) cho biết mỗi tháng DN này xuất khẩu 500 - 600 container hàng hóa nhưng trong tháng này chỉ còn 120 - 150 container, giảm 3/4 so với trước.

Theo khảo sát tại Bình Dương, nhiều DN chia sẻ, chưa bao giờ tình trạng thiếu container rỗng nghiêm trọng như lúc này. Các DN phải giành giật nhau để có container đóng hàng xuất khẩu giữa lúc các hãng tàu nâng cước vận chuyển liên tục.

Thêm vào đó, giá cước có thể thay đổi theo từng ngày, thậm chí có thể tăng gấp đôi chỉ trong một tuần mà vẫn không có container rỗng để đóng hàng. Điều đó tất yếu dẫn đến việc hiện nay có rất nhiều đối tác đặt hàng song DN không dám ký vì lo không giao kịp tiến độ, dẫn tới không bảo đảm theo hợp đồng.

Theo dữ liệu thương mại của Liên hợp quốc, khoảng 60% hàng hóa toàn cầu được vận chuyển bằng đường biển, đóng trong các container, với tổng số

khoảng 180 triệu vỏ container trên toàn thế giới. Tuy nhiên, do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19, thời gian quay vòng trung bình của một container đã vọt lên 100 ngày, so với mức 60 ngày trước đây.

Tình trạng này đã dẫn tới việc thiếu container rỗng đóng hàng xuất khẩu ở trên toàn cầu, gây gián đoạn chuỗi cung ứng hàng hóa. Các công ty dịch vụ logistics cũng tích cực hỗ trợ DN bằng cách liên hệ các hãng tàu khác nhưng tình trạng thiếu container hiện nay không phải của một hãng tàu, một tuyến vận tải mà là vấn đề của tất cả các hãng tàu lớn nhỏ, ở mọi tuyến hàng hải nên DN cũng chỉ biết ngồi chờ. Khó khăn là thế song hầu hết các hãng tàu vận chuyển hàng hóa xuất khẩu đường biển đều của nước ngoài nên các DN cũng không biết kêu ai!

Trúc Mai