

phấn đấu. Ngoài câu chuyện nhà máy xanh, một yếu tố nữa phải nói đến là nguyên liệu xanh. Hiện nay, rất nhiều khách hàng yêu cầu May 10 phải sử dụng nguyên liệu có nguồn gốc tự nhiên, nguyên liệu tái chế để không khai thác nhiều nguồn tài nguyên và sau khi sử dụng xong chỉ 5-10 năm tự phân hủy. Đây cũng chính là mục tiêu Tổng công ty May 10 đang tập trung triển khai nhằm bắt kịp xu thế chung trên thế giới.

Ở góc độ lợi nhuận, Tập đoàn may mặc TAL cho rằng, không có lợi nhuận thì doanh nghiệp không thể tồn tại, nhưng để phát triển bền vững, lợi nhuận phải có cách thức đúng. TAL đã xây dựng bộ phận quản lý nguyên liệu độc lập, thiết lập tiêu chuẩn riêng biệt cho từng loại vải, tối ưu hóa marker (sơ đồ cắt bàn vải), quản lý thất thoát, phân loại và tận dụng vải vụn. Với 1% tiết kiệm vải, TAL đã tiết kiệm tối thiểu 90.000 USD, 37 triệu lít nước và 64.000 kg khí CO₂. Lượng nước sử dụng để giặt một chiếc áo đã giảm từ 11 lít xuống còn 1,5 lít...

Mới đây, H&M - nhà sản xuất hàng may mặc toàn cầu có 31 nhà cung cấp tại Việt Nam đã cam kết phát triển chuỗi cung ứng trung hòa carbon cho các nhà máy chế tạo và chế biến thuộc sở hữu của họ hoặc qua ký hợp đồng thầu phụ với các nhà cung cấp vải, chế biến vải, sản xuất sợi, thuộc da vào năm 2030. Nike cũng công bố các kế hoạch tương tự, có ảnh hưởng đến trên 100 nhà cung cấp của Nike tại Việt Nam.

Để hỗ trợ các doanh nghiệp dệt may Việt Nam giảm phát thải, Tổ chức Hợp tác phát triển Đức GIZ và Công ty Decathlon đã ký biên bản ghi nhớ, cam kết cải thiện hiệu suất môi trường chuỗi cung ứng dệt may tại Việt Nam với Dự án Thúc đẩy phát triển bền vững ngành dệt may tại các nước châu Á (FABRIC). Dự án này sẽ tổ chức các khóa học kết hợp

đào tạo và tư vấn, nhằm thúc đẩy cải thiện năng lực tại các nhà cung cấp kiến thức chuyên biệt cho ngành thời trang về biến đổi khí hậu, các giải pháp tính toán và giảm thiểu khí nhà kính; giúp các nhà máy hoàn thiện và thực hiện hệ thống quản lý hóa chất bền vững.

Theo Dự án FABRIC, ứng phó với biến đổi khí hậu đòi hỏi sự hợp tác với các nhãn hàng quốc tế nhằm cải thiện năng lực các nhà máy trong chuỗi cung ứng - nơi tác động đến môi trường và gây phát thải nhiều nhất. Những tiếp cận sáng tạo này sẽ nâng cao năng lực bảo vệ môi trường cho nhà máy, giúp họ tăng năng lực cạnh tranh tổng thể trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Giới chuyên gia cho rằng, ngoài sự nỗ lực từ doanh nghiệp và hỗ trợ từ các tổ chức quốc tế, Việt Nam cần sớm hoàn thiện Luật Môi trường (sửa đổi) nhằm đáp ứng yêu cầu chung của Luật môi trường thế giới nhưng vẫn phải phù hợp với thực tế tại Việt Nam. Cùng với đó, Chính phủ cần quy hoạch các khu công nghiệp dành riêng cho dệt may nhưng phải đạt các chuẩn mực về xử lý nước thải. Với các giải pháp đồng bộ, ngành may mặc, thời trang Việt Nam mới xanh hóa và đáp ứng được các yêu cầu của nhà nhập khẩu, đối tác nước ngoài.

Có thể nói, "xanh hóa" là yêu cầu bắt buộc với mỗi doanh nghiệp nói chung, trong ngành dệt may nói riêng phải thích ứng để thay đổi và đi xa hơn nữa vì một thế giới hội nhập và phát triển bền vững. Hiệp hội Dệt may Việt Nam đặt ra mục tiêu "xanh hóa" với kế hoạch năm 2023 sẽ giảm 15% tiêu thụ năng lượng, 20% tiêu thụ nước, trong đó, có hai khu công nghiệp dệt may cải thiện hiệu quả năng lượng và tuần hoàn nước. Đến năm 2030, chuyển đổi "xanh hóa" ngành dệt may Việt Nam, đồng thời xây dựng được 30 thương hiệu mang tầm quốc tế./



Khó khăn chống chất khó khăn

Đợt bùng phát mạnh nhất của dịch bệnh Covid-19 bắt đầu vào cuối năm 2021 và kéo dài sang tận đầu năm 2022. Đây là "cơn bão" đánh gục hầu hết doanh nghiệp vận tải nói chung và vận tải hành khách đường bộ nói riêng. Hàng loạt doanh nghiệp vận tải lớn phải tạm dừng hoạt động.

Chỉ khi "cơn bão" Covid-19 thật sự lắng xuống, hoạt động vận tải hành khách đường bộ mới từng bước lấy lại "sức sống", các nhà xe đã bắt đầu hoạt động "rôm rả" hơn và lượng khách trên xe được lấp đầy hơn. Dù vẫn còn cách rất xa so với thời kỳ dịch bệnh chưa bùng phát, nhưng đây cũng là một tín hiệu rất đáng mừng.

Theo thống kê của Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam, đến nay, lượng khách di chuyển từ các khu vực Đồng bằng đến Trung du miền núi đạt 80 - 90% so với trước dịch, khách đi từ các tỉnh đến những trung tâm lớn như Hà Nội, TP Hồ Chí Minh tăng nhưng ít hơn. Riêng các chuyến xe liên tỉnh xuất phát từ Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh đạt 30% trong các ngày thường và tăng lên 80 - 90% trong dịp Lễ 30/4 - 1/5. Trong khi đó, số lượng xe của các



DOANH NGHIỆP VẬN TẢI LAO ĐAO GIỮA BÃO GIÁ XĂNG, DẦU

ThS. Lưu Thị Duyên
Đại học Thương mại

Sau một thời gian dài bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19, các doanh nghiệp vận tải chưa kịp phục hồi lại, đã tiếp tục phải đối mặt với khó khăn khi giá xăng, dầu tăng cao ngất ngưỡng. Giá xăng, dầu liên tục tăng cao thời gian qua khiến các doanh nghiệp vận tải điều đứng, thậm chí đứng trước nguy cơ phá sản, khi liên tiếp lập đỉnh mới.

công ty ký hợp đồng vận tải tuyến cố định vào các bến vẫn còn từ 10 - 20% chưa quay lại hoạt động.

Tuy nhiên, chưa kịp phục hồi sau đại dịch Covid-19, các doanh nghiệp vận tải lập tức phải đối mặt với cơn "bão giá" nhiên liệu, mà cụ thể là giá xăng, dầu. Thời gian qua, giá xăng, dầu liên tục tăng phi mã và liên tiếp tự phá "kỷ lục". Nhiều doanh nghiệp vận tải cho biết, chưa bao giờ hoạt động vận tải lại rơi vào cảnh khốn khó như hiện nay. Hơn 2 năm bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19, hoạt động vận tải ngưng trệ, chưa kịp phục hồi, thì xăng dầu lại liên tục tăng giá lên mức kỷ lục. Hiện tại, để duy trì hoạt động, các doanh nghiệp đang cố gắng duy trì 50% số lượng phương tiện để phục vụ khách hàng, đồng thời phải cắt giảm chuyến, dồn khách... nhưng cũng không ăn thua.

Theo Bộ Tài chính, từ đầu năm 2022, giá dầu thô và giá xăng dầu thành phẩm thế giới có xu hướng

tăng cao. Giá xăng dầu bán lẻ trong nước đã được điều chỉnh 17 lần, trong đó giá xăng tăng 13 lần và giảm 4 lần. Đặc biệt, tại kỳ điều chỉnh ngày 21/6/2022, giá xăng trong nước thiết lập mức cao nhất trong lịch sử. Với việc giá dầu thô thế giới vẫn đang tiếp tục duy trì ở mức trên 100 USD/thùng. Giá bán lẻ xăng dầu tại Việt Nam nhiều khả năng sẽ tiếp tục tăng cao trong thời gian tới, gây tác động tiêu cực đến nền kinh tế do chi phí nguyên vật liệu, chi phí vận tải tăng cao. Đây là thách thức không nhỏ đối với hoạt động vận tải.

Bên cạnh đó, xăng, dầu chiếm tỷ trọng từ 35-40% cơ cấu giá cước vận tải, giá xăng dầu điều chỉnh tăng ảnh hưởng đến 50% giá cước và tác động đến 50% giá các mặt hàng khác khi sử dụng dịch vụ vận tải. Vì vậy, khi giá xăng, dầu tăng cao, hầu hết doanh nghiệp vận tải đều phải chịu lỗ.

Theo các doanh nghiệp vận tải, giá xăng, dầu tăng phi mã

như hiện nay sẽ đẩy chi phí hoạt động của các nhà xe lên cao, nếu không sớm có biện pháp sẽ khiến doanh nghiệp tiếp tục rơi vào khó khăn. Nếu giá nhiên liệu giữ ở mức cao và kéo dài, các đơn vị vận tải sẽ buộc phải điều chỉnh tăng giá cước. Điều này sẽ ảnh hưởng đến cả hành khách đi xe và nhà xe.

Các doanh nghiệp vận tải cho rằng, tác động tiêu cực của giá xăng, dầu tăng cao với hoạt động vận tải không kém gì so với dịch bệnh Covid-19. Dù hai "cơn bão" này tàn phá ở những mặt khác nhau, nhưng thiệt hại mà doanh nghiệp vận tải hứng chịu đều chung quy về một mối, đó là doanh thu sụt giảm nghiêm trọng. Điều đáng nói, "bão giá" xăng dầu diễn ra ngay sau "bão" Covid-19, nó mang tới tác động cộng hưởng khiến cho độ "sát thương" càng lớn.

Covid-19 khiến cho hành khách đi xe sụt giảm, người lao động làm việc trong các doanh nghiệp

vận tải bỏ việc rất nhiều. Để giữ chân người lao động, doanh nghiệp phải tăng chi phí phúc lợi. Trong khi đó, để kéo được hành khách quay trở lại với xe khách, các doanh nghiệp không dám tăng giá vé hoặc có tăng cũng chỉ ở mức độ rất thận trọng. Tuy nhiên, đây chỉ là giải pháp tình thế và chắc chắn không thể kéo dài. Vì thế, nếu giá xăng, dầu vẫn tiếp tục tăng phi mã như hiện nay, nhiều doanh nghiệp vận tải sẽ bị quật ngã, như cái cách mà đại dịch Covid-19 quật ngã họ trước kia.

Trong điều kiện giá xăng, dầu tăng cao, dù cơ quan quản lý đã cho phép điều chỉnh giá lên nhưng các doanh nghiệp vận tải vẫn đang tính toán rất thận trọng, tiết giảm chi phí tối đa và duy trì để giữ khách, bảo đảm luồng tuyến.

Theo các chuyên gia kinh tế, việc giá xăng dầu liên tiếp tục tăng cao kỷ lục đã đẩy các doanh nghiệp kinh doanh vận tải rơi vào tình hình "khó khăn chồng chất khó khăn". Mặc dù các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đã và đang tìm cách để chống chọi lại "cơn bão" giá xăng, dầu nhưng vẫn bế tắc và rất cẩn sự vào cuộc của Chính phủ và các cơ quan quản lý Nhà nước.

Tìm giải pháp tháo gỡ khó khăn

Chia sẻ với những khó khăn chồng chất mà các doanh nghiệp vận tải đang phải gánh chịu hiện nay, Hiệp hội Vận tải Hà Nội bày tỏ, doanh nghiệp vận tải càng chạy càng lỗ, nếu tăng giá vé để bù đắp chi phí do nhiên liệu tăng cao không có khách, nghỉ thì không có tiền trả lãi vay ngân hàng, mất nguồn khách quen.

Nhiều doanh nghiệp vận tải khách liên tỉnh cũng không thể điều chỉnh ngay bởi thủ tục

xét duyệt phức tạp, in lại vé, đổi vé cũ cũng gây tốn kém, mà cũng khó lòng đuổi kịp mức tăng của xăng dầu.

Cùng quan điểm trên, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam cho rằng, chi phí nhiên liệu hiện chiếm tỷ lệ lớn nên sớm muợn doanh nghiệp vận tải sẽ phải tính tới việc tăng giá cước. Tuy nhiên, điều này sẽ khiến giá cả hàng hoá, dịch vụ nhích tăng, ảnh hưởng đến sự phục hồi của nền kinh tế và nhu cầu đi lại người dân, người tiêu dùng sẽ phải gánh chịu. Trong khi thuế bảo vệ môi trường thu qua xăng dầu được áp mức kịch trần trong giá xăng, lên đến 3.800-4.000 đồng/lít, vì vậy, Nhà nước cần xem xét điều chỉnh giảm loại thuế này để giảm được giá nhiên liệu, từ đó, hỗ trợ kịp thời doanh nghiệp và người dân.

Gần đây, ngày 11/7/2022, Liên Bộ Công Thương - Tài chính đã thực hiện việc điều hành giá xăng dầu. Theo đó, giá các mặt hàng xăng, dầu cũng đồng loạt giảm mạnh. Có hai yếu tố kết hợp giúp giá xăng dầu giảm mạnh kỳ này, đó là do giá thế giới giảm và việc giảm thuế bảo vệ môi trường có hiệu lực từ ngày 1/7/2022 (xăng giảm 1.000 đồng/lít và 500-700 đồng/lít đối với dầu diesel, dầu mazut, dầu nhờn...). Với mức giảm mạnh trên 3000 đồng/lít xăng, giới chuyên gia kỳ vọng, giá xăng trong kỳ điều chỉnh tới tiếp tục giảm, góp phần kéo mặt bằng giá xuống thấp hơn, cuộc sống của người dân, doanh nghiệp bớt khó khăn hơn.

Để tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp vận tải, Hiệp hội taxi Hà Nội kiến nghị Liên Bộ Công Thương và Tài chính sớm vào cuộc, đề xuất với Chính phủ quyết định cho doanh nghiệp tạm dừng đóng quỹ bảo vệ môi trường

đến hết ngày 31/12/2022. Theo Hiệp hội taxi Hà Nội, các chính sách đưa ra phải mạnh mẽ, sát sườn với hoạt động vận tải thì các doanh nghiệp vận tải mới có thể sớm phục hồi.

Bên cạnh đó, xăng dầu là mặt hàng thiết yếu, là đầu vào của hầu hết các ngành sản xuất, do đó, khi xăng tăng giá không chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến người tiêu dùng mà còn ảnh hưởng tiêu cực đến hoạt động sản xuất, kinh doanh cho nên vấn đề cấp bách hiện nay là cần phải nhanh chóng tìm cách giảm giá xăng dầu cũng như các loại hàng hóa khác.

Các chuyên gia kinh tế phân tích, theo quy luật, bất cứ khi nào giá xăng, dầu tăng cao sẽ kéo theo nhiều mặt hàng tiêu dùng tăng. Giá xăng, dầu tác động trực tiếp đến cả những mặt hàng tiêu dùng nhỏ nhất như mớ rau, cân thịt hay các mặt hàng chế biến sẵn. Tuy nhiên, mặt hàng chịu tác động trực tiếp nhất, chịu tác động đầu tiên từ giá xăng, dầu tăng đó chính là dịch vụ vận tải.

Theo quy luật kinh doanh, cước vận tải cao sẽ kéo dài và tác động kéo giá hàng hóa tiêu dùng toàn xã hội ở mức cao tương ứng. Nhiên liệu tăng giá đang trở thành nền tảng then chốt kiến tạo mặt bằng giá mới với mọi loại chi phí, hàng hóa trong xã hội. Chính vì vậy, các chuyên gia kinh tế cho rằng, Bộ Công Thương cùng Bộ Tài chính và doanh nghiệp cần bám sát diễn biến thị trường xăng, dầu, tình hình chính trị thế giới ảnh hưởng đến nguồn cung để có giải pháp ứng phó linh hoạt khi giá dầu thế giới tăng cao; đồng thời, nâng cao năng lực khai thác, lọc hóa dầu trong nước nhằm giảm thiểu tác động xấu đến tăng trưởng và lạm phát của năm 2022 và các năm tiếp theo./.