

Ngành mía đường Việt Nam trong bối cảnh hội nhập

MA NGỌC NGÀ

NGUYỄN THỊ ÁNH TUYẾT

Bài viết phân tích tiềm năng, lợi thế, đánh giá thực trạng và đề xuất một số giải pháp phù hợp cho ngành mía đường Việt Nam trong bối cảnh hội nhập hiện nay.

Từ khóa: mía đường, bảo hộ, năng lực cạnh tranh, hội nhập, hạn ngạch thuế quan.

1. Tiềm năng, lợi thế của ngành mía đường Việt Nam

Điều kiện tự nhiên

Việt Nam nằm gọn trong vùng phân bố mía đường của thế giới. Ở mọi khu vực trên lãnh thổ Việt Nam cây mía đều có thể sinh trưởng, người dân đều có thể trồng mía trong vườn để ăn tươi, giải khát hoặc chế biến đường. Về mặt tài nguyên tự nhiên (khí hậu, đất đai) Việt Nam được đánh giá là nước có tiềm năng trung bình để phát triển cây mía. Địa hình Việt Nam có đủ đất đồng bằng, lượng mưa khá (1.400mm đến 2.000mm/năm), nhiệt độ thích hợp cho cây mía phát triển, đặc biệt là ở các vùng như Đông Nam Bộ, duyên hải miền Trung có khả năng cho sản lượng đường cao. Với điều kiện khí hậu, thổ nhưỡng khá thuận lợi, Việt Nam là một quốc gia có truyền thống sản xuất mía đường từ lâu đời. Tuy nhiên ngành công nghiệp mía đường Việt Nam chỉ mới được bắt đầu hình thành từ những năm 1990 và có tuổi đời còn non trẻ so với khu vực và trên thế giới. Đến nay trải qua hơn 20 năm hoạt động, ngành mía đường hiện đang ở trong giai đoạn phát triển và trưởng thành.

Thế chế, chính sách

Từ tháng 3-2004, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 28 nhằm tổ chức lại sản xuất và thực hiện một số giải pháp xử lý khó khăn đối với các nhà máy, tạo điều kiện cho ngành công nghiệp đường tiếp tục phát triển, thực hiện mục tiêu 1 triệu tấn

đường, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế, giải quyết việc làm, thúc đẩy quá trình công nghiệp hoá nông nghiệp, nông thôn.

Ngày 2-2-2012, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 124/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển sản xuất ngành nông nghiệp đến năm 2020 và tầm nhìn đến 2030, trong đó có nội dung liên quan đến ngành mía đường như sau: diện tích quy hoạch ổn định 300 nghìn ha (vùng nguyên liệu các nhà máy 220 nghìn ha), bố trí 4 vùng trọng điểm Bắc Trung Bộ 80 nghìn ha, Nam Trung Bộ và Tây Nguyên 53 nghìn ha, Đông Nam Bộ 37 nghìn ha, đồng bằng sông Cửu Long 52 nghìn ha; tập trung thâm canh, đảm bảo đưa năng suất mía vào năm 2020 đạt khoảng 80 tấn/ha. Về chế biến đường: không xây dựng thêm nhà máy mới, tập trung mở rộng công suất các nhà máy hiện có, đầu tư chiều sâu, hiện đại hóa dây chuyền sản xuất để nâng cao hiệu suất thu hồi và chất lượng sản phẩm; đầu tư thêm phần sản xuất đường luyện để đáp ứng nhu cầu thị trường. Đến năm 2020, tổng công suất ép đạt 140.000 triệu tấn mía/ngày, sản lượng đường đạt 2 triệu tấn, đáp ứng nhu cầu nội tiêu và có thể xuất khẩu. Vì vậy, có thể khẳng định tại thời điểm hiện tại ngành mía đường trong nước vẫn đang được Nhà nước bảo hộ ở mức độ khá cao và cao hơn

Ma Ngọc Ngà, ThS.; Nguyễn Thị Ánh Tuyết, Viện Kinh tế Việt Nam.

nhiều so với các ngành hàng sản xuất quan trọng khác như dệt may, da giày, gạo, cà phê... Được Nhà nước quan tâm quy hoạch, đầu tư hỗ trợ phát triển và bảo hộ bằng hàng rào thuế quan cao là một trong những lợi thế đáng kể, đồng thời cũng là điểm yếu của ngành.

2. Thực trạng ngành mía đường giai đoạn 2010-2015

2.1. Bối cảnh hội nhập tác động đến ngành mía đường Việt Nam

Trong cam kết AFTA, đường được xếp trong danh mục hàng nông sản nhạy cảm giảm thuế nhập khẩu xuống 5% vào năm 2010. Trong ACFTA, đường cũng nằm trong danh mục nhạy cảm, sẽ giảm thuế xuống 0% vào năm 2020. Trong WTO, Việt Nam đã cam kết áp dụng hạn ngạch thuế quan với mức thuế trong hạn ngạch là 25% đối

với đường thô, 40% đối với đường tinh luyện; thuế ngoài hạn ngạch là 85%. Như vậy, so với cam kết WTO, các cam kết khu vực đối với mặt hàng này có tác động mạnh hơn nhiều (với yêu cầu về giảm thuế lớn hơn). Cam kết biểu thuế trong TPP giống như cam kết WTO. TPP không ảnh hưởng nhiều tới ngành mía đường, ngược lại, còn có tác dụng tích cực tới xuất khẩu. Trong AEC, thuế nhập khẩu đường vẫn được áp dụng chỉ 5% cho đến năm 2018. Mức 5% là mức thấp, trong khi giá thành đường của Việt Nam vẫn còn cao do giá mía cao, nên đường trong nước sẽ khó khăn khi cạnh tranh. Hiệp định thương mại biên giới Việt Nam-Lào đã được ký với sự ưu đãi hết mức. Cụ thể, thuế nhập khẩu 0%, thuế VAT 0%, không rào cản kỹ thuật, không hạn chế số lượng.

BẢNG 1: Thuế suất nhập khẩu đường theo các cam kết

Mã hàng	Dòng sản phẩm	WTO, TPP			Việt Nam - ASEAN (ATIGA)				ASEAN - Trung Quốc (ACFTA)				ASEAN - Úc, NiuDilân(AANZFTA)			
		Hạn ngạch		Nhóm	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
		Trong	Ngoài													
1701	Đường thô chưa pha thêm hương liệu và chất màu															
1701.1 2.00	Đường củ cải	25	80	B11	5	5	5	0	20	20	20	20	10	7	5	5
1701.1 3.00	Đường mía	25	80	B11	5	5	5	5	*	*	*	50	10	7	5	5
1701	Đường thô khác															
1701.9 1.00	Đường đã pha thêm hương liệu hoặc chất màu	40	100	B11	5	5	5	5	*	*	*	50	10	7	5	5
1701	Đường đã tinh luyện															
1701.9 9.11	Đường trắng	40	85	B11	5	5	5	5	*	*	*	50	10	7	5	5
1701.9 9.19	Loại đường khác	40	85	B11	5	5	5	5	*	*	*	50	10	7	5	5

Nguồn: Bộ Công thương.

Tóm lại, trong các FTA đã ký kết thì ngành mía đường Việt Nam chịu ảnh hưởng nhiều nhất từ ATIGA (Việt Nam - ASEAN).

BẢNG 2: Lộ trình thuế suất đối với sản phẩm đường của ASEAN

	2007-2010	2011-2014	2015-2018	2018 trở đi
Thuế trong hạn ngạch	30% (2007) → 5% (2010)	5%	5%	5%
Thuế ngoài hạn ngạch	80%-100%	80%-100%	80%-100%	5%

Nguồn: Tổng cục Hải quan.

Khi gia nhập AEC, mức thuế sẽ giảm về 5% kể cả trong và ngoài hạn ngạch, đây mới thực sự là mối đe dọa với ngành đường trong nước. Như vậy, khi nhập khẩu đường, lượng hạn ngạch thì áp dụng theo WTO nhưng áp thuế nhập khẩu lại theo ATIGA.

2.2. Thực trạng

- *Thực trạng sản xuất:*

Do nằm trong vùng phân bố mía đường của thế giới nên diện tích trồng mía của Việt Nam tương đối rộng lớn và có xu hướng tăng trong những năm gần đây. Niên vụ 2014-2015, diện tích trồng mía cả nước là trên 300.000 ha và diện tích này được dự báo là không có nhiều biến động từ nay cho tới năm 2020.

HÌNH 1: Diện tích trồng mía của Việt Nam



Nguồn: Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn.

Các giống mía hiện có ở Việt Nam khá phong phú, từ các giống hoang dại còn tồn tại ở một số vùng như mía lau, mía giê, mía đế,... đến các giống mía được lai tạo tại Việt Nam hoặc có nguồn gốc từ nhiều nước khác trên thế giới. Tuy nhiên theo báo cáo của Viện Nghiên cứu mía đường (SRI), hiện nay hơn 95% giống

mía trồng tại Việt Nam có nguồn gốc từ nước ngoài. Trong đó các giống mía có nguồn gốc từ Đài Loan (ROC, F) chiếm tỷ lệ cao nhất (32,52%), tiếp đến là các giống mía có nguồn gốc từ Trung Quốc, Thái Lan, Pháp... Giống mía sản xuất trong nước mới chỉ chiếm 1,24% trong cơ cấu bộ giống mía ở Việt Nam.

HÌNH 2: Tỷ lệ giống mía được sử dụng ở Việt Nam phân chia theo nguồn gốc

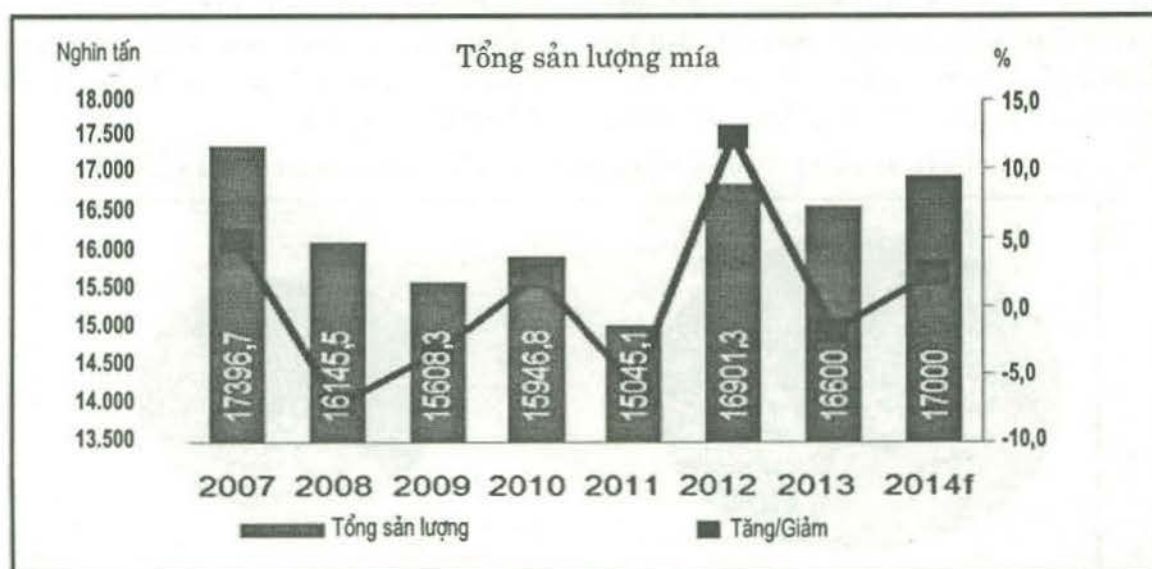


Nguồn: Viện Nghiên cứu mía đường.

Về sản lượng, trong vòng 1 thập kỷ qua, sản lượng mía của Việt Nam có sự biến động, tuy nhiên cũng chỉ dao động trong khoảng từ

15 đến 17 triệu tấn/năm. Niên vụ 2014-2015, sản lượng này tăng đột biến lên khoảng gần 20 triệu tấn.

HÌNH 3: Sản lượng mía của Việt Nam

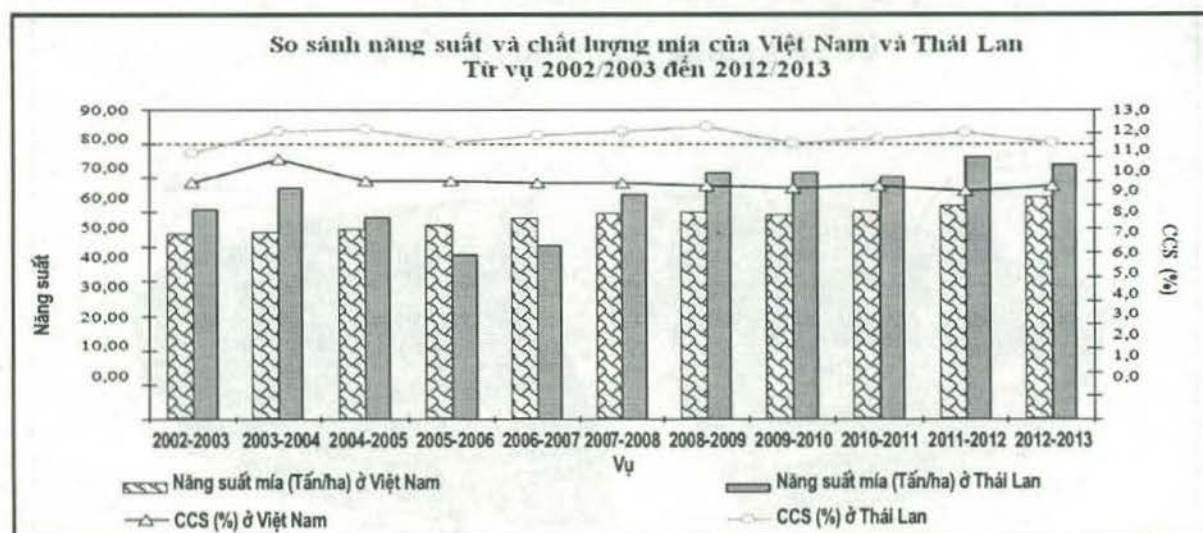


Nguồn: Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn.

Về năng suất, có thể thấy rằng trong nhiều năm, năng suất mía của Việt Nam không có nhiều sự thay đổi, từ niên vụ 2007-2008 đến nay năng suất tương đối ổn định và ở mức trên 60 tấn/ha, niên vụ 2014-2015 đạt 65 tấn/ha.

Biểu đồ dưới đây cho thấy sự yếu kém về năng suất và chất lượng cây mía của Việt Nam so với Thái Lan – một nước có những điều kiện đất đai, thổ nhưỡng, khí hậu khá tương đồng với Việt Nam trong canh tác cây mía.

HÌNH 4: So sánh năng suất và chất lượng mía của Việt Nam và Thái Lan từ vụ 2002/2003 đến 2012/2013



Nguồn: Viện Nghiên cứu mía đường.

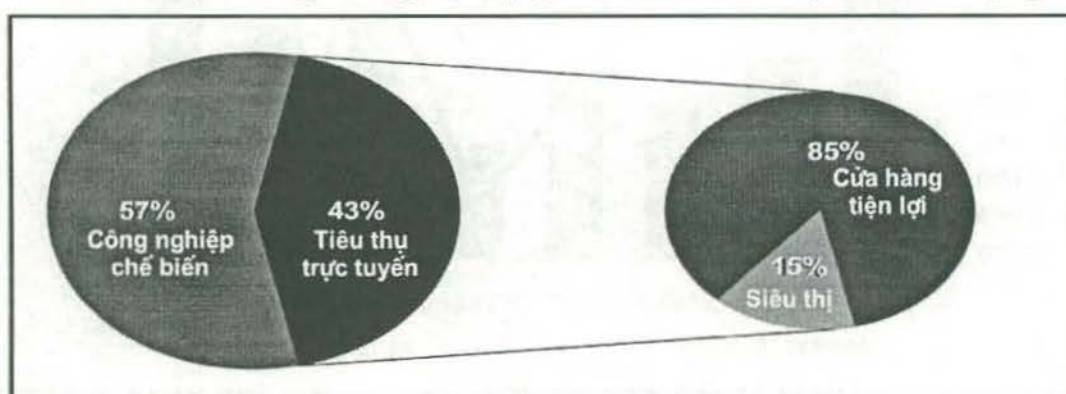
Chất lượng mía được đánh giá qua chỉ số CCS¹ (chữ đường có trong cây mía). Khoảng cách của năng suất và chất lượng mía Việt Nam so với Thái Lan có xu hướng ngày một xa dần. Trong lịch sử tồn tại và phát triển của ngành, Việt Nam chỉ có 2 niên vụ vượt qua được Thái Lan về năng suất mía (2005-2006 và 2006-2007), còn về chất lượng thì chưa bao giờ vượt qua thậm chí là chưa bao giờ ngang

bằng với Thái Lan. Hiện nay chất lượng mía của Thái Lan khoảng trên 12CCS trong khi đó cây mía của Việt Nam chỉ đạt xấp xỉ 10CCS.

• *Tình hình tiêu thụ trong nước*

Sản lượng đường sản xuất của ngành chủ yếu để phục vụ thị trường trong nước, chỉ có một phần nhỏ được xuất khẩu ra nước ngoài (chủ yếu sang thị trường Trung Quốc qua đường tiểu ngạch).

HÌNH 5: Thị trường đường nội địa phân chia theo mục đích sử dụng



Nguồn: LMC, 2012.

Tiêu thụ trong nước khoảng 1,5 triệu tấn/năm, trong đó 57% phục vụ cho công nghiệp chế biến (bánh kẹo, nước giải khát, chế biến các thực phẩm khác...), 43% phục vụ

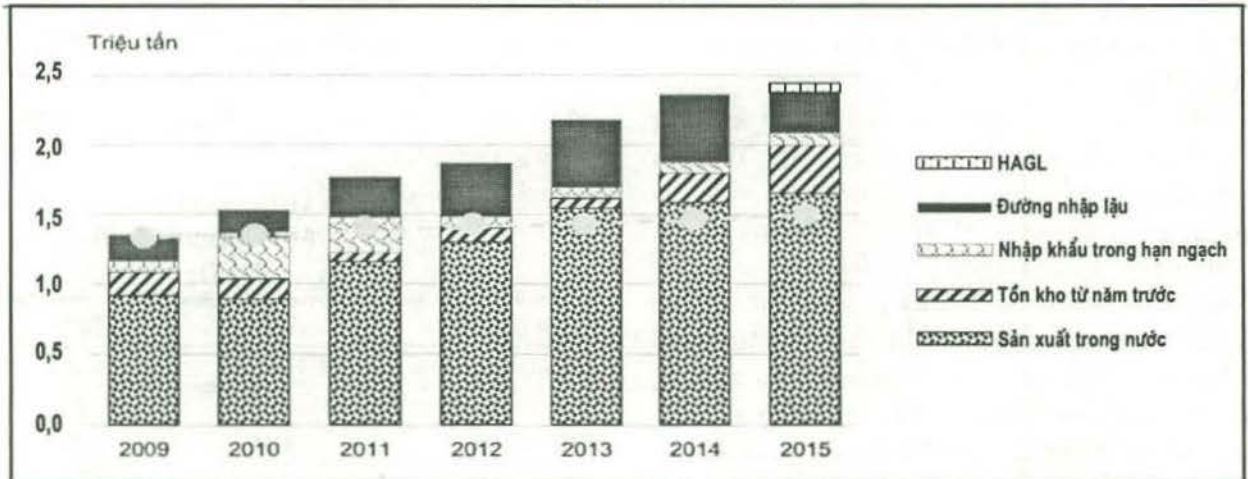
cho tiêu thụ trực tiếp của các hộ gia đình. Dự kiến từ năm 2020 trở đi sản lượng đường sản

1. CCS viết tắt của cụm từ Commercial Cane Sugar, nghĩa là hàm lượng % đường có trong cây mía.

xuất trong nước sẽ vượt trên 2 triệu tấn/năm. Khoảng 2/3 lượng đường Việt Nam được tiêu thụ tại khu vực phía Nam với khoảng 950.000 tấn/năm. Sản phẩm của ngành chủ yếu được bán tại các đại lý, cửa hàng tạp hóa, buôn bán nhỏ, chỉ có 15% sản phẩm đường được bán tại các siêu thị lớn trong cả nước.

Hiện nay, cung đường trong nước chủ yếu từ các nguồn sau: sản lượng sản xuất trong nước, lượng tồn kho của năm trước, lượng nhập khẩu trong hạn ngạch, đường nhập lậu, và những năm gần đây có thêm một nguồn cung đáng kể từ lượng đường nhập từ Lào của tập đoàn Hoàng Anh Gia Lai (hình 6).

HÌNH 6: Cung đường trong nước qua các năm

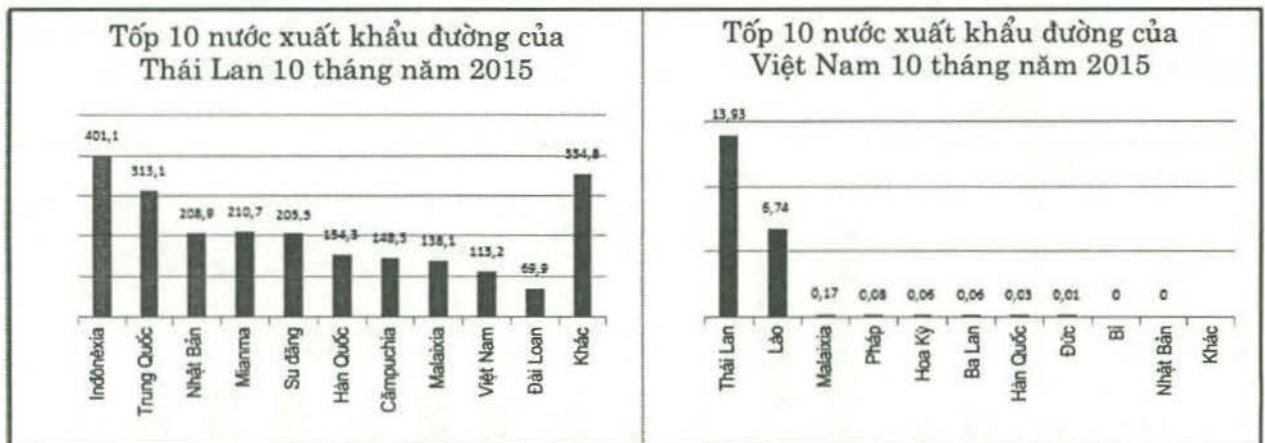


Nguồn: Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn.

Tình trạng cung vượt cầu luôn phổ biến đối với ngành này ở Việt Nam. Lượng sản xuất trong nước và tiêu thụ tại thị trường nội địa là tương đối cân bằng, tuy nhiên đường nhập lậu diễn ra thường xuyên như

một vấn nạn với khối lượng lớn đã gây mất cân đối cung cầu tại thị trường nội địa, vì vậy hàng năm, lượng đường sản xuất trong nước vẫn có một lượng tồn kho nhất định.

HÌNH 7: Thực trạng đường nhập lậu từ Thái Lan vào Việt Nam (đơn vị: triệu USD)



Nguồn: Tổng cục Hải quan Thái Lan và Việt Nam.

Hình 7 cho thấy số liệu giữa Tổng cục Hải quan Việt Nam và Tổng cục Hải quan Thái

Lan chênh lệch lên đến gần 10 lần. Theo số liệu của Tổng cục Hải quan Thái Lan, kim

ngạch xuất khẩu đường sang Việt Nam trong 10 tháng năm 2015 là 113,2 triệu USD, trong khi đó theo số liệu của Tổng cục Hải quan Việt Nam thì kim ngạch nhập khẩu đường từ Thái Lan vào Việt Nam chỉ là 13,98 triệu USD. Điều này giải thích cho việc đường nhập lậu vẫn còn rất lớn.

Kim ngạch xuất khẩu: xuất khẩu đường chính ngạch của Việt Nam trong năm 2010, 2011 là không đáng kể do sản lượng đường thấp, chưa đáp ứng đủ nhu cầu của thị trường nội địa. Các nhà máy sản xuất được khoảng 1,15 triệu tấn trong khi nhu cầu trong nước là 1,3-1,4 tấn. Xuất khẩu đường bắt đầu có thặng dư từ niên vụ 2011-2012 và tăng mạnh trong năm 2013 (240 triệu USD) do sản lượng đường niên vụ 2012-2013 đạt mức cao kỷ lục là 1,5 triệu tấn. Năm 2014 xuất khẩu giảm đáng kể và tiếp tục giảm mạnh hơn nữa trong năm 2015 (bảng 3). Ba năm gần đây, mỗi năm xuất khẩu khoảng 300.000 tấn chủ yếu sang thị trường Trung Quốc theo đường tiểu ngạch.

BẢNG 3: Kim ngạch xuất khẩu đường của Việt Nam giai đoạn 2010 – 2015 (triệu USD)

Năm	Giá trị
2013	240,0
2014	119,8
2015	58,79

Nguồn: AgroMonitor.

Nguyên nhân của tình trạng suy giảm xuất khẩu như vậy là do xuất khẩu đường

sang Trung Quốc gặp nhiều khó khăn mà Trung Quốc lại là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam đối với mặt hàng này (chiếm trên 90% tổng kim ngạch xuất khẩu đường của Việt Nam). Một nguyên nhân nữa đó là năm 2015, Bộ Công thương cho phép tạm nhập tái xuất mặt hàng đường qua cửa khẩu Lào Cai. Điều này vô hình chung gây khó khăn cho đường trong nước do giá đường tạm nhập tái xuất thấp hơn. Đối với các thị trường khác xuất khẩu đường của Việt Nam tuy cũng có biến động nhưng không đáng kể.

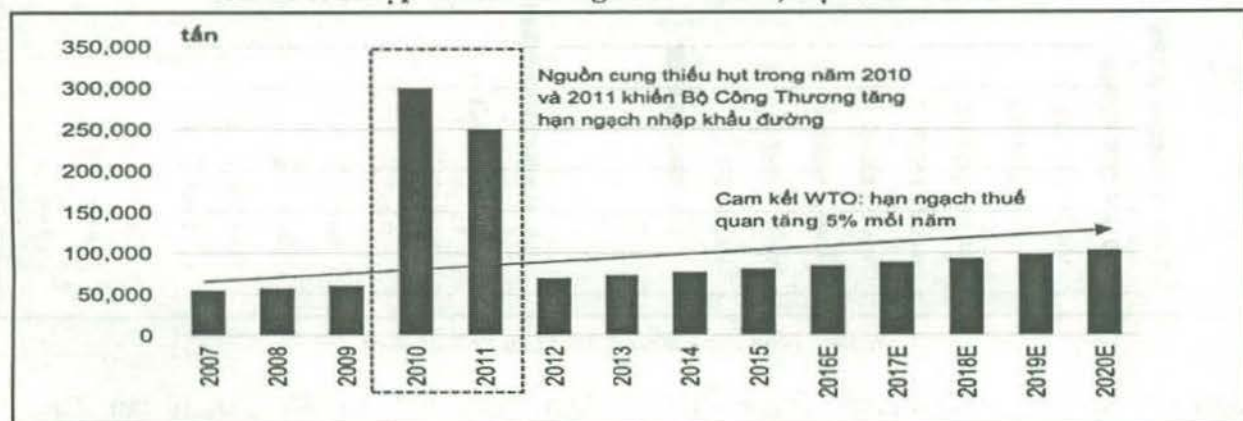
BẢNG 4: Một số thị trường xuất khẩu đường của Việt Nam 2014-2015 (triệu USD)

Thị trường	2014	2015
Trung Quốc	113,27	53,11
Xingapo	2,78	1,98
Kê-ni-a	1,26	1,54
Đài Loan	0,13	1,47
Giooc-gi-a	-	0,26
Cam pu chia	-	0,24
Khác	2,39	0,20
Tổng	119,83	58,79

Nguồn: Tổng cục Hải quan, 2015.

Kim ngạch nhập khẩu: Trong năm 2010 và 2011 do sản lượng đường chưa đủ đáp ứng nhu cầu trong nước, nguồn cung thiếu hụt nên Bộ Công thương quyết định tăng hạn ngạch nhập khẩu đường lên tương đối cao (hình 8).

HÌNH 8: Nhập khẩu đường 2007 – 2015, dự báo 2016-2020



Nguồn: Bộ Công thương.

Kể từ năm 2012, sản lượng đường của Việt Nam rơi vào tình trạng dư thừa nên nhập khẩu bắt đầu giảm mạnh. Nhập khẩu đường chính ngạch của Việt Nam suy giảm đều đặn trong 2 năm tiếp theo 2013, 2014. Mức suy giảm lần lượt từ 2012, 2013, 2014

là 78%, 6,3% và 45,8%. Năm 2015, nhập khẩu đường của Việt Nam tăng mạnh (60,5 % so với năm 2014) do lượng đường nhập khẩu theo cam kết với WTO và 50,000 tấn đường nhập từ Lào của tập đoàn Hoàng Anh Gia Lai (bảng 5).

BẢNG 5: Kim ngạch nhập khẩu đường của Việt Nam giai đoạn 2010 – 2015
(triệu USD)

Năm	Giá trị
2011	173,2
2012	38,1
2013	35,7
2014	19,36
2015	31,07

Nguồn: AgroMonitor.

Việt Nam chủ yếu nhập khẩu các sản phẩm đường từ Thái Lan, có nhập từ một số thị

trường khác như Malaixia, Ấn Độ nhưng kim ngạch nhập khẩu không đáng kể (bảng 6).

BẢNG 6: Một số thị trường xuất khẩu đường sang Việt Nam
(triệu USD)

Thị trường	2014	2015
Thái Lan	18,25	20,35
Lào	-	8,33
Malaixia	0,23	2,09
Ấn Độ	0,56	-
Pháp	0,10	0,14
Anh	0	0,06
Philippines	0,08	0,06
Triều Tiên	0,01	0,03
Đức	0,01	0,01
Khác	0,11	0,01
Tổng	19,36	31,07

Nguồn: AgroMonitor.

Năm 2015, nhập khẩu đường từ Thái Lan tăng mạnh và Thái Lan tiếp tục là thị trường nhập khẩu đường lớn nhất của Việt Nam (nhập lậu).

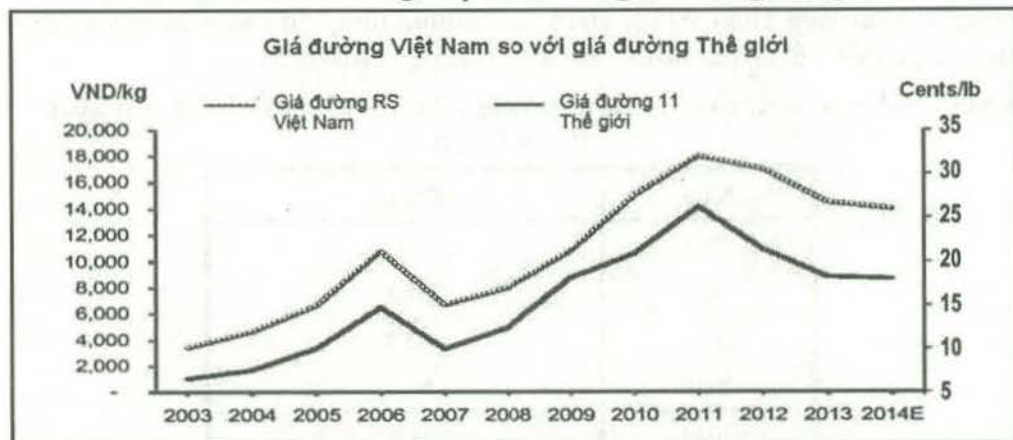
Diễn biến giá đường: có thể thấy rằng trong vòng hơn 1 thập kỷ qua, giá đường của Việt Nam luôn cao hơn giá đường trung bình của thế giới. Giá đường trong nước chịu sự

chi phối theo cung cầu thị trường tự do. Hiện giá đường bán lẻ trong nước khoảng 17.000-20.000 đồng/kg, cao hơn khá nhiều so với các nước trong khu vực. Do chênh lệch giá, đường sản xuất trong nước bị cạnh tranh bởi lượng hàng nhập lậu và gian lận thương mại. Theo số liệu năm 2014, lượng đường nhập lậu và gian lận thương mại lên tới 400.000 –

500.000 tấn (chủ yếu từ Thái Lan qua biên giới Tây Nam). Ngoài ra, từ năm 2015 thị trường đường trong nước sẽ có thêm nguồn

cung mới từ Tập đoàn Hoàng Anh Gia Lai sản xuất tại Lào với hạn ngạch được cấp phép là 50.000 tấn.

HÌNH 9: Giá đường Việt Nam và giá đường thế giới



Nguồn: Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn.

Hình 9 cho thấy, giá đường của Việt Nam luôn cao gấp rưỡi, thậm chí có những thời điểm còn cao gấp đôi so với giá đường thế giới. Cuối năm 2015, giá đường trong nước có xu hướng giảm do đường của tập đoàn Hoàng Anh Gia Lai nhập khẩu từ Lào về có giá rẻ hơn đường sản xuất trong nước vì thế tạo ra áp lực buộc các nhà máy đường trong nước phải hạ giá để cạnh tranh. Theo đà suy giảm của giá đường trong nước, giá đường tiểu ngạch tại biên giới Tây Nam cũng suy giảm

(đường nhập khẩu từ Thái Lan).

• *Thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp mía đường:*

Doanh nghiệp Việt Nam về cơ bản là thua kém các nước khác, đặc biệt là so với các doanh nghiệp Thái Lan cả về quy mô (vốn hóa), tỷ suất sinh lời (ROA và ROE), cũng như về lợi nhuận trước thuế (biên lợi nhuận gộp). Căn cứ vào các chỉ tiêu so sánh ở bảng 7 có thể khẳng định rằng doanh nghiệp Việt Nam vừa nhỏ vừa yếu.

BẢNG 7: So sánh một số chỉ tiêu của các công ty đường Việt Nam và các nước

Mã CK	Vốn hóa (mn USD)	Doanh thu (mn USD)	Biên lợi nhuận gộp (%)	ROA (%)	ROE (%)	P/E	P/B	Quốc gia
KSL TB	458,09	599,83	24,7	2,9	9,9	12,6	1,19	Thái Lan
BRR TB	243,71	120,72	21,2	5,1	18,0	29,3	4,39	Thái Lan
TSTE TB	129,10	47,87	27,4	6,3	12,5	22,4	2,69	Thái Lan
MSM MK	804,71	663,20	20,5	11,4	14,0	12,7	1,73	Malaixia
SMT03 BZ	1.256,08	825,02	22,6	4,0	10,4	192	1,80	Braxin
2109 JP	469,79	878,69	21,8	6,3	9,9	10,4	0,99	Nhật Bản
321026 NZ	1.024,20	1.770,82	32,3	n/a	n/a	n/a	n/a	AU
SBT VN	90,49	96,63	12,5	5,6	10,3	11,7	1,15	Việt Nam
BHS VN	38,85	138,76	11,5	3,9	10,5	13,1	1,34	Việt Nam
LSS VN	27,95	82,03	11,5	1,2	2,1	18,5	0,42	Việt Nam

Nguồn: SBS tổng hợp từ số liệu của Bloombergs.

Một điểm yếu nữa cần phải bàn đến của các doanh nghiệp mía đường Việt Nam là việc

phân bổ lợi ích đối với người nông dân trồng mía. Có thể thấy rằng mối quan hệ này vẫn

không đổi mới trong hàng chục năm qua. Vẫn chỉ có người nông dân tự trồng mía và bán cho nhà máy theo phương thức “mua đứt, bán đoạn”, người nông dân luôn ở thế yếu trong quan hệ này. Khi giá bán đường trong nước lên cao, các nhà máy chưa quan tâm chia sẻ lợi ích với người nông dân trồng mía, đến khi giá xuống thì gánh nặng lại dồn hết lên vai người nông dân, dẫn đến tình trạng “được mùa, mất giá; được giá, mất mùa” mà lâu nay vẫn diễn ra. Vì vậy, hiện nay có thực trạng ở một số vùng, người nông dân không yên tâm trồng mía và sẵn sàng chặt bỏ để chuyển sang cây trồng khác, khiến ngành mía đường không chủ động được nguồn nguyên liệu.

Tóm lại, phải khẳng định mía đường là ngành yếu toàn diện, từ sản xuất đến xuất khẩu, từ việc canh tác cây mía của người nông dân đến hoạt động của các doanh nghiệp. Những vấn đề tồn tại trong ngành mía đường cũng chính là những rào cản đối với sự phát triển của ngành. Trong phần tiếp theo của bài viết sẽ đi sâu phân tích những vấn đề này và chỉ ra nguyên nhân của nó.

2.3. Các vấn đề hạn chế và nguyên nhân

Thứ nhất, ngành mía đường gần như không có khả năng cạnh tranh, yếu kém. Năng suất, sản lượng, chất lượng đều thấp trong khi đó giá lại cao. Là ngành có lịch sử tồn tại và phát triển tương đối lâu đời so với các ngành nông nghiệp và công nghiệp chế biến khác, năng suất, sản lượng cũng có chiều hướng tăng dần theo từng năm, tuy nhiên mía đường Việt Nam sau bao năm qua vẫn theo sau thế giới.

Thứ hai là chính sách bảo hộ đối với ngành này. Vấn đề này cũng do ngành đường Việt Nam quá yếu, không đủ sức cạnh tranh nên Nhà nước phải thực hiện các biện pháp bảo hộ mạnh mẽ hơn so với các ngành khác nhằm mục đích bảo vệ nông dân trồng mía, người sản xuất, người tiêu dùng, doanh nghiệp trong nước. Thế nhưng, có lẽ “miếng bánh” lợi ích đã không được chia đều khi hai đối tượng cần được “bảo hộ” là người trồng và người tiêu dùng lại nhận nhiều thiệt thòi nhất. Chính

sách bảo hộ là để hiệp hội, các doanh nghiệp và cơ quan có thẩm quyền trong ngành mía đường có thời gian đầu tư kỹ thuật, đưa công nghệ vào sản xuất, nghiên cứu giống tốt, tạo vùng nguyên liệu rộng lớn, liên kết với nông dân... để khi mở cửa, ngành mía đường trong nước sẽ đủ sức cạnh tranh với đường ngoại. Nhưng thay vì như vậy, các doanh nghiệp đường trong nước lại tận dụng tối đa chính sách bảo hộ để thu lợi cho mình. Bao năm qua, trong khi người trồng mía nghèo hoàn nghèo, người tiêu dùng và các doanh nghiệp chế biến thực phẩm phải mua đường với giá cao thì các doanh nghiệp sản xuất đường vẫn lãi lớn.

Ngoài ra, Hiệp hội mía đường và Bộ Công thương gần như chưa tìm được tiếng nói chung và thường xuyên có những ý kiến trái chiều nhau trong suốt thời gian qua. Chủ trương của Bộ Công thương là xóa bỏ dần cơ chế bảo hộ đối với ngành này để các doanh nghiệp chủ động hơn trong việc nâng cao chất lượng sản phẩm, hạ giá thành, chủ động tiếp cận thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, tuy nhiên Hiệp hội lại luôn phản đối chủ trương đó. Họ cho rằng nếu xóa bỏ bảo hộ thì sẽ gây thiệt hại đối với người nông dân trồng mía và cả các nhà máy đường.

Đường nhập lậu từ biên giới Tây Nam trong những năm trở lại đây đang trở thành vấn nạn. Đây là một vấn đề tồn tại gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến ngành đường trong nước.

Thứ ba là dù ngành mía đường đã thành lập Hiệp hội nhưng thực chất các doanh nghiệp thành viên chỉ có sự liên kết lỏng lẻo, không hiệu quả để đổi mới, phát triển ngành. Bên cạnh đó, giữa những người trồng mía với nhau cũng không có mối liên kết chặt chẽ. Các nhà máy đường (doanh nghiệp) tuy liên kết chưa chặt chẽ nhưng dù sao vẫn có sự liên kết thông qua Hiệp hội, còn giữa những người trồng mía thì hoàn toàn không tồn tại một cơ chế liên kết nào cả. Nếu nhìn rộng ra sẽ thấy hoạt động này của ngành mía đường không bằng các ngành sản xuất khác như dệt may, da giày, gạo, cà phê... Hiệp hội của những

ngành này về cơ bản được đánh giá là hoạt động tương đối hiệu quả.

Cơ bản có thể khái quát 4 lý do dẫn đến năng suất thấp, sản lượng thấp, giá bán cao: *Một là*, Hiệp hội Mía đường và các doanh nghiệp mía đường không quan tâm đúng mức đến công tác nghiên cứu để đổi mới và phát triển ngành. *Hai là*, Hiệp hội và các doanh nghiệp mía đường đã không phổ biến được các giống mía mới, năng suất cao tại Việt Nam. Các doanh nghiệp mía đường cũng không quan tâm đầu tư vùng nguyên liệu riêng của mình để làm hạt nhân thay đổi cho hoạt động canh tác mía. *Ba là*, Hiệp hội và các doanh nghiệp mía đường chưa phổ biến được rộng rãi các kỹ thuật canh tác tiên tiến cũng như các giải pháp từng bước cơ giới hóa canh tác mía cho người trồng mía. *Bốn là*, chưa phổ biến rộng rãi công nghệ mới để tăng hiệu quả, giảm lãng phí nguyên liệu, nên không giảm được chi phí sản xuất, làm giá thành đường cao.

Vấn đề phân bổ lợi ích không công bằng và không minh bạch giữa các nhà máy đường và người nông dân trồng mía là nguyên nhân làm cho mối liên kết vốn đã thiếu chặt chẽ giữa người trồng mía và doanh nghiệp càng trở nên lỏng lẻo hơn bao giờ hết. Ngành mía đường Việt Nam muốn phát triển được thì một trong những việc phải làm là minh bạch hóa và phải hài hòa được lợi ích giữa các bên.

3. Một số giải pháp

Thứ nhất, và quan trọng nhất cần thực hiện để thực hiện tái cơ cấu ngành đó là xóa bỏ cơ chế bảo hộ, xóa bỏ độc quyền, buộc các doanh nghiệp phải tự thân vận động theo cơ chế thị trường. Bên cạnh đó, cũng đã đến lúc ngành mía đường phải đẩy mạnh cải cách cơ cấu theo hướng nâng cao giá trị gia tăng, tăng cường khả năng cạnh tranh với khu vực và thế giới; đầu tư phát triển giống và áp dụng khoa học kỹ thuật tiên tiến trong sản xuất mía nguyên liệu; tăng cường thể chế và công cụ quản lý thương mại nhằm đảm bảo môi trường kinh doanh minh bạch, bình đẳng...

Thứ hai, phải hài hòa lợi ích giữa nông dân trồng mía và các doanh nghiệp. Phải làm sao

để khi đường lên giá nông dân cũng được hưởng lợi, không phải chịu nhiều thiệt thòi như hiện nay. Cần quan tâm đến vấn đề về liên kết, ký hợp đồng tiêu thụ thu mua giữa các nhà máy với bà con. Các nhà máy cũng phải sòng phẳng trong đánh giá lượng đường trong mía để định giá hợp lý. Về phía người sản xuất, bà con nông dân cần đầu tư giống mía cao sản, nhằm tăng năng suất, cho sản lượng, đáp ứng yêu cầu của các nhà máy.

Thứ ba, Nhà nước phải quan tâm chỉ đạo công tác quy hoạch vùng mía một cách nghiêm túc, đảm bảo cho các nhà máy đủ nguyên liệu để sản xuất đường cũng như hướng dẫn, thông tin thị trường kịp thời, tránh việc mất cân bằng cung cầu. Đồng thời, cần phải đầu tư nhiều hơn cho khoa học-công nghệ, nghiên cứu giống mới, giải quyết vấn đề năng suất mía. Bên cạnh đó cũng cần phải nâng cao tỷ lệ cơ giới hóa trong các khâu sản xuất, hiện nay tỷ lệ cơ giới hóa trong canh tác cây mía của Việt Nam mới đạt khoảng 20%. Cần nâng công suất của các nhà máy, hầu hết các nhà máy đường hiện nay đều có công suất nhỏ, công nghệ tương đối lạc hậu so với các nước./

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ngân hàng Sacombank (2013), *Báo cáo ngành mía đường Việt Nam năm 2012-2013*.
2. Ngân hàng Vietinbank (2014), *Báo cáo ngành mía đường Việt Nam*.
3. Bộ Số liệu điều tra doanh nghiệp của thị trường chứng khoán.
4. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (2015), *Báo cáo Hội nghị tổng kết vụ sản xuất mía đường 2014-2015*.
5. Báo cáo thường niên thị trường mía đường các năm 2010-2015, AgroMonitor.
6. Công ty Chứng khoán SBS (Ngân hàng Sacombank), 2013, *Báo cáo cập nhật Ngành đường*.
7. Hồ Cao Việt (2013), *Chuỗi giá trị ngành hàng mía đường Việt Nam*.
8. Lưu Ngọc Liêm (2012), *Nâng cao chuỗi giá trị - một vấn đề cấp bách đối với ngành mía đường tỉnh Đồng Nai*.
9. Phạm Lê Duy Nhân (2014), *Báo cáo ngành mía đường 2014*.
10. Lưu Thanh Đức Hải (2009), *Giải pháp nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh mía đường ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long*, *Tạp chí Khoa học*, Đại học Cần Thơ, số tháng 12-2009.