

# Thương mại toàn cầu sụt giảm, tàu container rỗng vật vờ ngoài khơi

30/08/2023

Mùa hè năm nay là một khoảng thời gian trầm lắng trên các tuyến vận tải biển từ Á sang Âu và nhiều tuyến khác...



Những tia hy vọng về một mùa cao điểm truyền thống, khi các nhà bán lẻ ồ ạt nhập hàng để chuẩn bị cho mùa mua sắm cuối năm, đang tắt dần.

Theo hãng tin CNBC, giữa lúc các công ty bán lẻ hàng hoá từ dệt may tới điện tử đang có một lượng hàng tồn kho lớn, nhu cầu vận chuyển hàng hoá giảm xuống mức thấp. Điều này đồng nghĩa với việc nhiều con tàu phải chờ đợi vật vờ gần các bến cảng vì không có hàng để chở.

## GIÁ CƯỚC VẬN TẢI CONTAINER GIẢM 90%

MSC, công ty vận tải container đường biển lớn nhất thế giới, đã buộc phải huỷ chuyến đi từ châu Á tới Bắc Âu vào tuần trước của con tàu MSC Deila dài 366 mét, do nhu cầu giảm sút trên tuyến vận tải này - công ty cho biết trên website. Con tàu khổng lồ này có thể chở 14.000 container loại 20 foot (TEU). Mới tuần trước, một hành trình khác của tàu Deila cũng bị huỷ vì lý do tương tự.

“Chúng tôi đang lên một kế hoạch dự phòng với các dịch vụ thay thế”, MSC cho biết. Hối cuối tháng 7, công ty cũng huỷ chuyến đi của tàu MSC Topaz trên cùng tuyến Á-Âu.

“Các hãng vận tải biển đang làm công tác ‘quản lý công suất’, tức là cho tàu nghỉ hoạt động. Nếu bay tới Singapore bây giờ, bạn sẽ thấy rất nhiều tàu đợi ngoài cảng. Nhiều con tàu trong số đó muốn chờ cho tới khi đạt được năng suất tốt hơn mới chạy”, Giám đốc công ty môi giới vận tải đường biển và đường không Flexport, ông Sanne Manders, nói với CNBC.

Tình trạng tàu bè vật vờ ngoài khơi diễn ra trong bối cảnh lợi nhuận của các công ty vận tải biển giảm mạnh. Tháng trước, công ty CMA CGM cho biết lợi nhuận trước thuế của công ty trong quý 2 năm nay giảm 73% so với cùng kỳ năm ngoái, còn 2,6 tỷ USD. Lợi nhuận trước thuế nửa đầu năm của công ty Hapag-Lloyd giảm còn 3,8 tỷ USD từ mức 10,9 tỷ USD cùng kỳ năm ngoái.

Tương tự, “đế chế” vận tải biển Maersk báo lợi nhuận trước thuế của quý 2 chỉ đạt 2,91 tỷ USD, thấp hơn nhiều so với mức lợi nhuận

kỷ lục 10,3 tỷ USD thiết lập cùng kỳ năm 2022.

“Trong đôi tháng tới, tình trạng dư thừa công suất vận tải biển sẽ tăng thêm. Và điều đó sẽ gây áp lực giảm lớn lên giá cước”, ông Manders nhấn mạnh.

Sau đại dịch Covid-19, với lượng tiền dôi dư nhờ lãi lớn, các công ty vận tải biển đã đặt mua số lượng tàu nhiều kỷ lục - theo một báo cáo từ công ty đầu tư Bernstein. “Việc các hãng vận tải biển lớn nhất bổ sung thêm trăm nghìn TEU vào công suất sẽ khiến cho giá cước trong ngắn đến trung hạn khó mà tăng bền vững được”, báo cáo có đoạn viết.

“Giá cước vận tải biển từ châu Á tới Bắc Âu đã đối mặt với áp lực giảm lớn trong hơn 1 năm nay rồi”, nhà phân tích Niels Rasmussen của Hội đồng hàng hải Baltic và Quốc tế (BIMCO) cho biết. Giá cước vận tải container đường biển theo báo giá của Sàn giao dịch Vận tải biển Thượng Hải trong thời gian từ tháng 3 đến tháng 5 năm nay đã giảm gần 90% so với cùng kỳ năm ngoái, ông Rasmussen cho biết thêm.

“Ngoài lý do nhu cầu yếu, chúng tôi thấy một nguyên nhân quan trọng nữa nằm ở việc các hãng vận tải biển không thể hoặc không muốn giảm công suất của họ về mức phù hợp với nhu cầu thực tế”, nhà phân tích nhận định.

## **SẼ KHÔNG CÓ MÙA CAO ĐIỂM VẬN TẢI BIỂN?**

Flexport có các cuộc khảo sát thường xuyên với khách hàng là các nhà bán lẻ về mức hàng tồn kho. “Trong cuộc khảo sát vào tháng 3, một tỷ lệ 62% số công ty được khảo sát cho biết lượng hàng tồn kho đang quá nhiều. Hồi tháng 5, tỷ lệ là hơn 40%. Nhưng đến tháng 7, tỷ lệ vẫn là hơn 40%. Với lượng hàng tồn kho lớn như vậy, nhu cầu nhập khẩu thêm hàng là tương đối khiêm tốn”, ông Manders nhấn mạnh.

Ông Manders cho biết thêm các doanh nghiệp bán lẻ hàng điện tử, đồ công nghệ cao và thời trang đang có lượng tồn kho rất lớn, còn các công ty bán lẻ hàng nội thất đang có mức tồn kho phù hợp. “Có lẽ, chúng ta cần mùa nghỉ lễ cuối năm để dọn sạch chỗ hàng tồn kho đó”, ông nói.

Theo nhà quản lý cấp cao Simon Heaney của công ty tư vấn vận tải biển Drewry, việc tàu container huỷ chuyến là hiện tượng khá phổ biến trong những năm gần đây. “Thị trường vận tải container đang trong thời kỳ sụt giảm nhu cầu, nên việc huỷ chuyến đang được sử dụng như một phương pháp để cân bằng lại thị trường. Lượng hàng tồn kho lớn, cộng thêm doanh thu bán lẻ ảm đạm, là một phần lý do dẫn tới suy giảm hoạt động vận tải biển”, ông Heaney nói với CNBC.

Drewry ghi nhận 13 chuyến tàu container từ châu Á tới châu Âu bị huỷ trong tháng 7, so với số chuyến tàu bị huỷ cùng kỳ năm ngoái là 18 chuyến. Công ty này dự báo số chuyến tàu bị huỷ tương tự trong tháng 8 và tháng 9.

Còn theo Bernstein, các nhà bán lẻ ở Mỹ có lượng hàng tồn kho trị giá 778 tỷ USD hồi tháng 5, mức cao nhất kể từ năm 2019. “Chẳng có gì đảm bảo là sẽ có một mùa cao điểm cho hoạt động vận tải biển”, các nhà phân tích của Bernstein nhận định.