

Ô tô trong container trở thành tiêu chuẩn khi cuộc khủng hoảng năng lượng của ngành ro-ro tiếp tục diễn ra

14/09/2023

Thiếu năng lực và tắc nghẽn trong lĩnh vực vận tải ô tô đã khiến một số nhà giao nhận và nhà sản xuất vận chuyển hàng hóa chuyển ô tô trong container thay vì tri hoãn xuất khẩu cho đến khi có chỗ trống.

Tuy nhiên, sự khác biệt giữa các công ty bảo hiểm về vấn đề an toàn và sự di chuyển của ô tô trong container, đặc biệt là xe điện (EV) đã xuất hiện sau khi Liên minh Bảo hiểm Hàng hải Quốc tế (IUMI) công bố kết quả của một nghiên cứu gần đây.

Giá cước vận tải tăng vọt, tắc nghẽn và thiếu năng lực vận chuyển đã khiến việc vận chuyển ô tô bị chậm trễ tới ba tháng hoặc hơn do nhu cầu cao ngăn ngừng làm tăng thêm các vấn đề của ngành.

Một công ty giao nhận vận tải chuyên xử lý ô tô nói với Seatrade Maritime News : “Chi phí di chuyển ô tô trong container ngang bằng với roro vì mặc dù cước vận chuyển rẻ hơn nhưng chi phí xếp dỡ container lại lớn hơn”.

Mặc dù chi phí giữa các ngành là tương tự nhau nhưng người giao nhận chỉ ra rằng hầu hết các công ty roro chỉ khai thác các dịch vụ hàng tháng đến các thị trường trọng điểm, trong khi dịch vụ container là hàng tuần.

Khi ngành ô tô chuyển sang xe điện (EV), ngày càng có nhiều lo ngại về việc vận chuyển những phương tiện này với một số vụ tai nạn nghiêm trọng được cho là do xe điện, mối liên hệ với việc bùng phát hỏa hoạn trên các tàu roro, chẳng hạn như Freemantle Xa lộ.

Nhà giao nhận chỉ ra rằng CMA CGM có chính sách vận chuyển xe điện trong container lạnh, chính sách này hiện đã bị đảo ngược, theo Marc Lefebvre, giám đốc cấp cao về an ninh và an toàn hàng hóa tại CMA CGM.

Lefebvre giải thích: “Bây giờ chúng tôi nói rằng trách nhiệm của người gửi hàng là quyết định xem nên đưa xe điện vào container khô hay container lạnh.

Ông tiếp tục giải thích rằng chính sách này ban đầu được sử dụng để thử và kiểm soát nhiệt độ bên trong container, nhưng giờ đây CMA CGM đã đặt trách nhiệm về quyết định đó, liệu nên cất xe điện trong hộp khô hay hộp tham khảo trên người gửi hàng.

Lefebvre cho biết: “Chúng tôi yêu cầu người gửi hàng ký một lá thư thể hiện rằng họ biết rằng nhiệt độ pin của xe điện có thể tăng đáng kể, trên 60 độ C và người gửi hàng chấp nhận trách nhiệm pháp lý đối với việc vận chuyển xe điện”.

CMA CGM đặc biệt quan ngại với những chiếc xe điện cũ, những chiếc xe có ắc quy cũ hơn 7 năm sẽ không được chấp nhận vận chuyển, nhưng những phương tiện cũ hơn có giấy chứng nhận cho thấy bộ ắc quy dưới 7 tuổi sẽ bị xử lý. Ngoài ra, Lefebvre cho biết hãng vận tải Pháp sẽ ngăn cản các container chở hàng nguy hiểm được cất giữ dưới ánh nắng trực tiếp, nhưng ông chỉ ra rằng người gửi hàng có trách nhiệm quyết định xem ô tô có an toàn để vận chuyển hay không, vì họ biết hàng hóa, trong khi tuyến không thể “giám sát nơi container được lưu giữ tại cảng”.

Một số người trong ngành vận tải biển cũng chia sẻ những lo ngại đó, với mối đe dọa được coi là rất thực tế đối với sức khỏe của thủy thủ đoàn, lính cứu hỏa, tàu thuyền và môi trường.

Eva Mckiernan, giám đốc kỹ thuật và nhà điều tra cấp cao tại Jensen Hughes, nói với Hội nghị về Pin Lithium-ion trong Hội nghị Chuỗi cung ứng hậu cần ở London vào tháng 3 rằng pin lithium-ion cháy ở nhiệt độ khoảng 1.200 độ C, trong khi quá trình đốt cháy xảy ra trong vài giây.

Bà cho biết, nhiệt sinh ra có thể gây ra hiện tượng thoát nhiệt, xảy ra khi nhiệt và phản ứng hóa học đạt đến một mức nhất định, ngọn lửa trở nên tự duy trì và rất khó dập tắt.

Quan điểm này mâu thuẫn với nghiên cứu của IUMI, được công bố vào ngày 1 tháng 9, đề cập đến dự án Lashfire của EU. IUMI cho biết: “Một số quan niệm sai lầm về cháy xe chạy bằng pin đã được lan truyền rộng rãi và dẫn đến sự không chắc chắn. Hỏa hoạn ở xe điện chạy pin không nguy hiểm hơn hỏa hoạn ở xe thông thường và hiện không xảy ra thường xuyên hơn.”

Theo báo cáo của IUMI, họ cho biết nghiên cứu chứng minh rằng chỉ có những khác biệt nhỏ giữa năng lượng giải phóng từ đám cháy xe điện và đám cháy ở xe động cơ đốt trong (ICEV).

Giám đốc quản lý rủi ro của TT Club Peregrine Storrs-Fox cho biết: “Thật khó chịu khi có sự khác biệt về quan điểm giữa các công ty bảo hiểm quốc tế”.

Storrs-Fox nói rằng nghiên cứu của IUMI đã đưa ra những kết luận khác với những kết luận mà nhiều quan điểm trong ngành đưa ra, nhưng rằng “Đây là những cuộc trò chuyện cần phải có”.

Ông nói thêm: “Thật đáng để lắng nghe mọi quan điểm và tương tác với những người có quan điểm đó”.

Về cơ bản, có một số vấn đề cần được làm rõ và ngành cần phải áp dụng một cơ chế mới, ngành cần “hiểu và quản lý rủi ro”, Storrs-Fox cho biết.

Không có bằng chứng nào cho thấy số vụ cháy ở xe điện nhiều hơn ở ICEV được đồng ý, nhưng nghiên cứu của IUMI phát hiện rằng nhiệt sinh ra từ các vụ cháy pin lithium-ion không quá lớn, cháy lâu hơn và có thể dễ dàng bùng phát trở lại, những quan điểm này “có thể trông có vẻ tự mãn,” Storrs-Fox nói.

Ngoài ra, Storrs-Fox tin rằng có sự thiếu nhất quán trong việc phân loại máy có chứa pin lithium-ion. Hiện tại, những mặt hàng này, bao gồm cả xe điện, được phân loại là Loại 9, hàng hóa nguy hiểm khác.

Có một cuộc thảo luận về việc liệu những hàng hóa đó có nên mang phân loại DG phù hợp với một chất hơn là một mặt hàng hay không, với phân loại Loại DG dành cho các mặt hàng dễ cháy.

Nguồn: <https://www.seatrade-maritime.com/containers/cars-containers-norm-ro-ro-sector-capacity-crunch-continues>