

CHI PHÍ BẢO HIỂM RỦI RO CHIẾN TRANH TĂNG 10 LẦN ĐỐI VỚI TÀU ĐI QUA BIỂN ĐỎ

23/01/2024

Hãng tin Bloomberg hôm 16-1 dẫn các nguồn thạo tin cho biết, các hãng bảo hiểm đang tính phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh cho các tàu hàng đi qua Biển Đỏ ở mức tương đương 0,75 - 1% giá trị tàu. Mức phí này tăng đáng kể kể từ khi quân đội Mỹ và Anh phát động các cuộc không kích nhằm vào phiến quân Hồi giáo Houthi ở Yemen vào cuối tuần trước. Chỉ cách đây vài tuần, chi phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh bằng chỉ bằng 1/10 mức nói trên. Mức phí bảo hiểm tăng vọt có nguy cơ khiến hoạt động vận chuyển hàng hóa qua Biển Đỏ trở nên quá tốn kém.



Những chủ tàu và công ty cho thuê tàu sẵn sàng mạo hiểm đi qua Biển Đỏ đang cân nhắc xem liệu có rẻ hơn hay không khi trả chi phí bảo hiểm bổ sung cũng như phí quá cảnh đi qua Kênh đào Suez nằm phía trên Biển Đỏ, so với việc chuyển hướng để thực hiện lộ trình dài hơn, đi vòng qua Mũi Hảo Vọng của Nam Phi, làm tăng chi phí nhiên liệu.

“Phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh cho tàu hàng đi qua Biển Đỏ đã tăng vọt. Các hãng vận tải biển và công ty cho thuê tàu có thể nhận thấy rằng việc định tuyến lại để đi vòng qua châu Phi sẽ tiết kiệm chi phí hơn so với việc trả chi phí quá cảnh qua Kênh Suez và phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh”, các nhà phân tích của Clarksons Securities cho biết trong một báo cáo.

Chi phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh 1% cho một con tàu đóng mới trị giá 100 triệu đô la Mỹ, có nghĩa là chủ tàu phải trả 1 triệu đô la chỉ để đi qua những khu vực rủi ro nhất của Biển Đỏ và Vịnh Aden (kết nối với Biển Đỏ). Chi phí bảo hiểm chiến tranh thường được tính theo tỷ lệ phần trăm của giá trị tàu trong một khoảng thời gian nhất định.

Hôm 15-1, tàu chở hàng rời Gibraltar Eagle của Mỹ bị trúng tên lửa của lực lượng Houthi khi đang di chuyển ở Vịnh Aden, cho thấy nguy cơ dai dẳng đối với các tàu thương mại trong khu vực. Vụ tấn công không gây thương vong hay thiệt hại nghiêm trọng đối với con tàu. Diễn biến này xảy ra khi Hội đồng hàng hải Baltic và quốc tế (BIMCO), tổ chức tập hợp các hiệp hội thương mại quốc tế đại diện cho các chủ tàu, nhấn mạnh cảnh báo của Hải quân Mỹ đưa ra vào cuối tuần trước, rằng các công ty vận tải biển nên cân nhắc tránh khu vực này. Nhiều hãng vận tải biển đã nghe theo khuyến cáo nêu trên.

Kể từ hôm 12-1 đến đầu tuần này, số lượng tàu thương mại đi qua eo biển Bab el-Mandeb ở phía nam Biển Đỏ giảm hơn một nửa so với một tháng trước đó. Tuy nhiên, vẫn có 114 tàu, bao gồm tàu chở dầu, tàu container, tàu chở hàng rời tiếp tục ra vào Biển Đỏ thông qua eo biển Bab el-Mandeb trong khoản thời gian này. Điều này cho thấy, các chủ tàu khác có mức độ chấp nhận rủi ro khác nhau và một số chủ tàu có thể đánh giá rằng, họ có thể vượt qua Biển Đỏ một cách an toàn.

Nhiều chủ tàu mạo hiểm đi qua Biển Đỏ, kết nối với Kênh đào Suez ở phía bắc vì đây là tuyến giao thương hàng hải ngắn nhất giữa châu Á và châu Âu. Trên thực tế, 40% thương mại Á-Âu thường đi qua khu vực Biển Đỏ, bao gồm một lượng lớn dầu và nhiên liệu diesel dành cho châu Âu.

Simon Heaney, giám đốc cấp cao về nghiên cứu thị trường tàu container của Drewry, một công ty tư vấn hàng hải, cho biết, ít nhất 90% tàu container từng đi qua Kênh đào Suez hiện định tuyến lại quanh Mũi Hảo Vọng ở Nam Phi.

Theo Viện Kinh tế thế giới Kiel (Đức), sự thay đổi lộ trình khiến chi phí vận chuyển một container 40 feet từ Trung Quốc đến Bắc Âu đã tăng từ 1.500 đô la lên 4.000 đô la Mỹ. Dù vậy, giá cước đó vẫn còn thấp hơn nhiều mức đỉnh điểm 14.000 đô la trong thời kỳ đại dịch Covid-19.

Sự chậm trễ giao hàng do tuyến đường di chuyển dài hơn, góp phần khiến thương mại thế giới giảm 1,3% trong tháng 12, phản ánh hàng hóa bị mắc kẹt trên tàu thay vì được bốc dỡ ở các cảng.

Các tay súng Houthi đã không ngừng tấn công nhằm vào các tàu đi qua Biển Đỏ sau khi cuộc xung đột Israel-Hamas nổ ra hồi tháng 10 ở Dải Gaza. Lực lượng này tuyên bố tấn công nhằm vào các tàu thương mại liên quan đến Israel cho đến khi nước này dừng chiến dịch quân sự ở Dải Gaza. Nhưng thực tế, nhiều tàu không liên quan đến Israel cũng trở thành mục tiêu. Lực lượng Houthi, đang kiểm soát thủ đô Sanaa và phần lớn phía tây và phía bắc của Yemen, đe dọa tiếp tục tấn công ở Biển Đỏ kể từ khi Mỹ và Anh triển khai các vụ không kích nhằm vào họ cuối tuần trước.

Trong cảnh báo cập nhật mới nhất, Bộ Giao thông Vận tải Mỹ cũng khuyến cáo các tàu thương mại của Mỹ tránh đi qua khu vực phía nam Biển Đỏ cho đến khi có thông báo mới.

Munro Anderson, Giám đốc hoạt động của hãng bảo hiểm và rủi ro chiến tranh hàng hải Vessel Protect (Anh), cho biết: “Phí bảo hiểm chiến tranh đang tăng, phản ánh mức độ rủi ro đáng kể ở Biển Đỏ. Khó khăn lớn do tình hình hiện tại gây ra là tốc độ thay đổi đánh giá rủi ro nhanh chóng ở khu vực biển này, dẫn đến việc định giá phí bảo hiểm linh hoạt hơn nhiều so với thông thường”.

Theo Thời Báo Kinh tế Sài Gòn